

2025. 2. 25

No.076

「利益第一主義の経営姿勢」と「人事施策の失敗による現場力低下」の表面化だ！

新幹線のトラブルが連続発生中



2025年2月、東北新幹線のトラブルが相次ぎ、利用されるお客さまに多大なるご迷惑をおかけしました。

振り返れば2024年は、1月23日に「架線トラブル」で作業員の方も怪我をされた事象、2月には「防護壁と衝撃」、3月6日には「郡山駅オーバーラン・ポイント制限速度超過」、9月19日には「はやぶさ・こまちの走行中列車分離」などの事象を発生させております。

安全な鉄道を提供するためにも、事象の根拠と向き合い是正すべきは正していかなければなりません。

① 2月19日 パンタグラフ破損(スリ板体損傷)(やまびこ53号)

この間、2019年にスリ板体の欠落が発生した際に交換基準を変更。2024年、走行中にスリ板体の落失発生。その後対策を取らず、2025年2月19日再発。

② 2月19日 台車モニタリング装置故障(やまびこ57号)

2024年6月にセンサー異常にて前途運休。その後、電源を入れずに調査をするも、調査が進むにつれ、電源を入りに。以降もトラブルが相次ぎ、信ぴょう性に欠ける。2025年2月19日に異常振動検知。

③ 2月21日・22日 パンタグラフ離線による全車力行「切」

車両のデビュー当時から、冬場の東北地方において発生傾向。発生の都度、パンタグラフの押上力を調整している。2025年2月に2回発生。

新幹線で連続して事象が発生してしまっております。これらの根拠には、安全第一ではなく利益第一の企業体質があると言わざるを得ません。新幹線総合車両センターでの(主にメンテナンス部門の)外注化による技術力の低下や、パンタグラフのスリ板体を「メーカー製の完成品の使用」から「自社内製の使用」に変更するなど、コストカット優先により、安全のリスクが高まっているからです。そして、パンタグラフの事象では、現在も原因がつかめておらず、対策も取られないまま運転再開している運行優先の現状であり、このままでは必ずまた同種事象が発生してしまいます。2024年3月9日郡山駅で大幅滑走した事象も、2022年に同種事象が発生していたのであり、団体交渉で「原因が特定されるまで運行の停止」を求めていた矢先の事象でした。

この間、私たちが指摘していた懸念が表面化してしまっています。鉄道業は、人命を預かる仕事をします。命を守るためにも、安全には妥協せず、向き合っていきましょう！

団体交渉で結んだ議事録を通じて会社の「チェック機能」を果たし、すべての仲間と、安全な鉄道と健全な会社を取り戻そう！