



相次いで発生している E8系の車両故障に対する 原因究明と再発防止を求める申し入れ

7月23日提出

車両故障が
同日に
“同時多発”

後を絶たない！新幹線で立て続けに
発生する重大事故・事象の連鎖！
失った信頼を取り戻すために

申 し 入 れ 項 目

1. 2025年6月17日および7月1日に発生した5件のE8系の補助電源装置故障の原因を明らかにすること。また、早急に対策を講じてJR東日本の新幹線輸送の信頼を取り戻すこと。



事象発生以降、旅客対応など現場は非常に苦勞している！

会社は真の“原因究明”と“再発防止策”

“安全性”確保の説明を現場に詳しく伝えるべきだ！

JR東日本の新幹線への信頼を取り戻す努力が急務の課題であり
そのためには全てをありのままに明らかにすることだ！



THE SHINKANSEN Mail News



JR東日本輸送サービス労働組合
新幹線地方本部



2025,08,25

No. 007

8月13日 団体交渉開催

相次いで発生している E8系の車両故障に対する

原因究明と再発防止を求める申し入れ

1. 2025年6月17日および7月1日に発生した5件のE8系の補助電源装置故障の原因を具体的に明らかにすること。また、早急に対策を講じてJR東日本の新幹線輸送の信頼を回復すること。

(回答) 補助電源装置内の電力を返還する半導体素子と、それを制御する基板を組み合わせで調査を進めたところ、特定の時期以降に製造された半導体において、半導体素子を制御する電流が従来の補助電源装置より高くなることかが確認された。これにより、制御基板に想定よりも高い電流が流れることに加え、半導体素子の損傷に至ったものである。このことから制御回路の保護素子の設定を見直している所である。

「今回の事態に対し、会社の認識を問う」

利用者にも混乱と迷惑をかけたが、多くの社員も対応に当たった！
JR東日本の新幹線は「大丈夫なのか」と厳しく指摘されている！
異常時対応に現場の声も反映させるべきだ！

原因究明に時間を要した理由は

組合

- ❑ 基板と素子のこういった組み合わせで過大な電流が流れるのか？
- ❑ G1～G6編成はたまたま故障が起きなかったということか。

組合

- ❑ 事故予防の観点から原因究明できたのか？再発のリスクはあるのか？
- ❑ HPで運用再開が示されたが、社員には「原因」「対策」等、全く説明されていない。

組合

- ❑ 5月21日に、G9編成で同様の事象が発生している。予見できたのではないか。

想定外を想像し

今回の事象を
予見できなかったのか？

会社

- ✓ 同日4本の異常、大変なご迷惑をおかけした。
- ✓ 最大限の応援体制・案内などで対応してきた。

利用者はもとより、社員に説明責任を果たすべき！

会社

- ✓ APUが2台故障することの経験がなかった。メーカーが分解して素子が壊れるに至る原因がいくつかある中で、一つひとつ原因を探っていくためである。変化点はないかなど調査をして時間がかった。

会社

- ✓ G7編成以降に使われている素子であると大きな電流が流れる。G6編成以前とG7編成以降で設定変更したことはない。これまでの編成と特性も変わらない。
- ✓ その可能性もある。

会社

- ✓ 補助電源装置を制御するのが制御基板。制御基板が電流を入り切りする半導体素子を制御している。流れる電流が、G7編成以降大きかったことがわかった。電流が大きくなることで発熱が大きくなる。さらに暑い日であり全体の温度が高くなり、保護素子が誤作動した。半導体素子を制御できなくなり、過大な電流が流れて半導体素子が破損した。

“APUを2台”しか搭載していないE6系・E8系は「自走できる回路」に改修すべきだ！

組合

- ❑ 故障報告書の第2報以後が発行されない。隠すことなく情報を共有すべきだ。
- ❑ 原因がわかり次第、現場にも説明するべきだ。

会社

- ✓ メーカーが調査中で細部の報告書が出せていない。全体として出せていない。
- ✓ 同時多発に発生しており、メーカーに原因究明に注力して頂いている。
- ✓ 隠しているわけではない。情報あれば共有していく。

最悪の事態を徹底してシュミレーションするべき！

経営のチェック機能を発揮して、信頼される新幹線輸送を実現させよう！