

申第5号 こだま764号 車両火災事故に関する申 し入れについて窓口回答 窓口回答ではなく団体交渉を開催せよ！

会社は10月14日、上記、申第5号（2025.8.29付）「こだま764号車両火災事故に関する申し入れ」について窓口回答を行ってきました。冒頭、経営協議会等の委員数等の変更に関する議事録確認（案）の議論しました。

【前段でのやり取り】

会社：申第5号の内容は労働協約第39条の付議事項に該当しないため、団体交渉は開催しない。申の回答については窓口で回答したい。

組合：組合としては安全に関することなので、団体交渉を開催して協議する事項であると考える。

会社：原因はパワーユニット及び遮断器の2重故障と判明している。今回は窓口で回答を行う。

組合：団体交渉拒否を主張するのであれば、対立を確認する。

【前段での経営協議会等の委員数等の変更に関する議事録確認（案）のやり取り】

会社：議事録確認（案）を会社として用意してきた。組合側が作成した議事録確認（案）の中には2項目あった。1項目めが、社員でない組合員を認める話と、2項目めが、チェックオフリストによらない組合員数の把握があったと思う。1項目めについては、社員でない組合員の存在は、もうすでに交渉委員として認めているので、あえて議事録で結ぶ事柄なのかと考えているので、記載していない。また、チェックオフリスト以外で認めるこ

とについて、貴側も強く主張していたので、このことに関して絞って会社として提示している。等という文言を入れることで、24のチェックオフリスト以外でも確認がとれたならば、リスト以外でも認めるとしている。

持ち帰って構わない。

組合：勤労課課長名となっているが、担当課長名ではないのか。

会社：上司の勤労課課長名となる。格上になったことである。

組合：チェックオフリスト以外だけの2項目めでは、等という文言を用いてチェックオフリスト以外でも認めているとなっている。

会社：リスト以外なので等を用いることで十分であり、他労組のことであり、より具体的には書けないと考えた。

組合：社員でない組合員の存在を認める事柄について、会社の議事録確認（案）では、書き入れていないので、組合の議事録確認（案）での下の部分を入れる。

具体的に加筆する部分は、

（組合）組合が組合員と認めたならば、社員でない組合員の存在も認めるのか

（会社）会社はこの間、24チェックオフリストによらず、社員でない組合員の存在も認めている。

（組合）社員でない組合員の存在も認めていることを確認する。

会社：24チェックオフリストによらない組合員はいると思うし、OBでもそのような方はいると思う。

組合：私の場合もそうであるが、組合員として認めて交渉に出ている。チェックオフリスト案件の次に社員でない組合員を認めていることを加筆すればよい。

会社：最後の部分を入れてほしいということか。

組合：会社はこの間も今も、社員でない組合員の存在を認めることを主張しているが、文字に残しておきたいから議事録に加筆しろと言っている。

会社：即答できないが、OBの中には組合員としていることを認めている。

組合：認めているのだから、議事録に加筆しろ。

会社：シンプルに

（組合）組合が組合員と認めるならば、社員でない組合員として認めるのか。

（会社）社員でない組合員の存在を認めている。

組合：社員でない組合員の存在を認める。が入っているので、OKである。

会社：会社として社員でない組合員の存在を認めたことがほしいということか。

組合：そうである。

会社：互いに持ち帰り、会社として検討する。また、23日の年末手当第1回団交時に提示する。

組合：了解。この間の議論で主張してきていることだが、文字として残しておきたい。一旦持ち帰る。 *資料は次ページ・次々ページに掲載

【会社側が10月14日に組合に提示した議事録石巻認(案)】

(案)

協約等改訂交渉における議事録確認

2025年度協約等改訂交渉の経過を踏まえて、以下のとおり確認した。

- (組合) 組合員数把握について、労働協約未締結の労働組合については「個人別控除額明細書」(いわゆるチェックオフリスト)以外での組合員数把握方法はあるのか。
- (会社) 会社は、いわゆるチェックオフリスト等の組合側から提供された情報に基づき、各労働組合の社員たる組合員数を、必要な範囲内で適切に把握している。

2025年9月29日

東海旅客鉄道株式会社人事部勤労課長

松 本 友 仁

ジェイアール東海労働組合中央執行副委員長

齊 藤 孝 紀

【組合側が 9 月 24 日に会社に提示した議事録確認（案）】

経営協議会等の委員数等の変更に関する議事録確認（案）

- （組合）組合員の規定性については、組合が認定するものであると認識しているが、会社の考え方を明らかにすること。
- （会社）組合員の認定は組合がすべきものと考えている。あくまでも 24 チェックオフリストによって組合員数をカウントしている。
- （組合）組合員数把握について労働協約未締結の労働組合について、24 チェックオフリスト以外での組合員数把握方法はあるのか。
- （会社）24 チェックオフリスト以外でも会社として確認がとれた場合である。
- （組合）では、組合が組合員と認めたならば、社員でない組合員の存在も認めるのか。
- （会社）会社はこの間、社員たる組合員をベースに考えているが、24 チェックオフリストによらず、社員でない組合員の存在も認めている。
- （組合）社員でない組合員の存在も認めていることを確認する。

2025年9月●●日

東海旅客鉄道株式会社人事部勤労課担当課長 花田 智史
ジェイアール東海労働組合中央執行副委員長 斎藤 孝紀

申第5号 こだま764号車両火災事故に関する申し入れと会社回答

1. 8月15日の車両火災事故に対する、時系列を含めた詳細な経過を明らかにすること。

【回答】

21時47分、米原駅～岐阜羽島駅間で同区間を走行中のこだま764号（J52編成）の運転士から、運転台の画面で車両床下機器の異常を知らせる表示を確認したと指令に報告があった。またその後、車掌から車内で異臭と煙が発生しているとの報告があった。

21時55分、同こだま号は岐阜羽島駅の0番線に停車させ、駅係員が確認したところ、9号車の床下から発煙を認めたため、全てのお客様に車外へ避難いただいた。この影響により、こだま号は岐阜羽島駅～静岡駅間を運休とし、ご乗車のお客様は後続のぞみ64号にお乗り換えいただいた。

2. 車両火災事故に至る、詳細な原因について明らかにすること。

【回答】

9号車の主変換装置内のパワーユニットの故障と遮断器の故障という2つの不具合が重なり、主変換装置および主変圧器に過大な電気が流れ続けた結果、これらの機器が損傷し、温度が上昇した主変換装置内から発煙した。なお、今回故障した機器については以下のことが分かっている。

- ・パワーユニットは、本事象発生の直前にメーカーによる修理を実施しており、その修理後初めて営業列車として走行していた。

- ・遮断器は過去に主変換装置の異常を察知した際、過大な電気を遮断していた。

関係メーカー・鉄道総研とともに詳細調査した結果、パワーユニットについてはメーカーの修理方法・健全性確認が不十分であったことが原因であった。また、遮断器についてはパワーユニット故障による過電流が流れた際に接点の凸部間でアークが発生し溶着したことが原因であった。これは、接点に凸部が形成されていたことと、遮断器内部の接点を密着させるばね（以下「接点密着ばね」とする）のばね力が低かったことによるものと考える。

3. 今回の車両火災事故を受けての、万全な再発防止策や対策を明らかにすること。

【回答】

パワーユニットについては、故障後のメーカーによる修理方法および出荷試験方法を見直す。具体的には、部品単体で新製時と同等の性能を保持していないものは全て取り換えることとし、また出荷時には駆動試験（パワーユニットに負荷をかけて性能を確認する試験）を行う。遮断器については、過電流を遮断した場合に交換を行うとともに、メーカーによる接点密着ばね力の全数管理を実施する。

4. 詳細な原因や再発防止策について関係する社員に周知すること。

【回答】

必要な社員に対しては、周知を行っている。

5. 火災や焼損発生時のマニュアルの整備を図るとともに、社員に周知を図ること。

【回答】

今後も必要な対応をしていく。

6. ホームページの発表で23台の主変換装置の交換を行うとなっているが、23台と限定とする理由を明らかにすること。

【回答】

過大な電気を遮断した履歴のある遮断器が23台あったため、これらの交換を行った。

7. 車両の動作データを分析したのはいつなのか明らかにすること。

【回答】

分析センターにて日々車両データの解析を行っているが、事前に掴める予兆はなかった。

8. ホームページの発表で運転台の画面で床下機器の異常を知らせる表示とは何かを明らかにすること。

【回答】

主変換装置の故障を示す表示が出ていた。

9. 会社は今回の発火事象について「極めてまれな事象」としてN700S系車両に共通する問題ではないとして、他の編成を継続させている。これは原因の解明が進んでいない時点での運行継続であり安全軽視以外の何者でない組合は考える。会社の見解並びにその根拠を具体的に明らかにすること。

【回答】

今回の事象は装置の設計上の問題ではなく、修理直後のパワーユニットの故障と遮断器の故障という2つの不具合が重なった、極めて限定的な条件下で発生した事象である。

その上で対策として、本事象と類似した特徴を持つ部品を全て交換し、交換完了までの間は対象の主変換装置を電気回路から切り離して走行させていたため、同種事象が発生する可能性は極めて低いと考えている。

10. 17日終電後の回送を予定していたにも関わらず、「編成全体を走行させる

ための電気回路が正常に動作しない可能性が判明」「煙が出た装置と、車両を移動させるために加速指示を出す回路とがつながっている可能性があるとわかったため」と、移動直前に回送を中止している。回送を中止した根拠を具体的に明らかにすること。

【回答】

運転準備の最終確認の段階で、編成全体を走行させるための電気回路が正常に動作しない可能性があることが判明した。日中に車両状態確認していたものの、動かす前の最終確認段階で、正常に走行できない可能性がゼロではないことが分かった。そのため、念には念を入れて、本日の移動をとりやめることとした。

11. 17日に予定されながらも中止した回送を、20日に「安全が確認できた」として車両を自走させ、21日午前2時に浜松工場に到着させた。どうのよう安全が確認できたのか具体的に明らかにすること。

【回答】

今回故障した主変換装置の影響が及ばないよう、電気的に切り離す処置が完了したため、車両を動かしても問題ないと判断した。

12. 会社が8月22日にHPで明らかにした「東海道新幹線 米原駅～岐阜羽島駅での車両床下機器発煙事象について」で、今回の事象を「発煙」と称しているが、マスコミ報道では「発火」と報道された。「発火」事象は生じていないのか明らかにすること。

【回答】

床下機器から火が見えたものの、延焼等はしておらず、その後消防により消火された。

13. 「パワーユニット」の故障内容を明らかにすること。

【回答】

コンバータ部を中心に大きな損傷が認められた。

14. 該当のパワーユニットに故障履歴があれば具体的に明らかにすること。

【回答】

過去、別の故障時に過大な電気が流れた履歴があった。

15. 「遮断器」が動作しなかった理由を明らかにすること。

【回答】

2、と同回答。

16. 調査時の遮断器の状態について具体的に明らかにすること。

【回答】

2、と同回答。

17. 「遮断器については、過去に、主変換装置の異常を察知した際に、過大な電気を遮断（保護動作）した経歴がありました」とあるが、保護動作後に点検・修理を行っていたのか明らかにすること。

【回答】

遮断器は設計上、複数回の保護動作（過大な電気を遮断）に耐えられるよう設計しており、主変換装置の修繕後には機能確認試験を行って健全性を確認していたが、今回の事象を受け、過大な電気を遮断した遮断器については今後取替を行うこととした。

18. 「本事象発生の直前に製造メーカーによる修理を受けていた」と8月22日に明らかにしている。故障が発生し修理した機器の名称並びに修理内容を明らかにすること。

【回答】

パワーユニットのコンバータおよびインバータの一部が故障していたため、部品交換を行った。

19. 「修理後、当該列車に搭載し、初めて営業列車として新大阪駅から走行していた」としているが、搭載後の走行試験を行ったのか明らかにすること。

【回答】

主変換装置を取替えることによる走行試験は不要であり、実施していない。必要な機能確認試験は実施している。

20. 8月17日付報道によると会社は「原因は調査中」としながらも「不具合が重なった極めてまれな事象」と会社見解を明らかにしている。この会社見解の根拠を明らかにすること。

【回答】

9、と同回答。

21. 主変換装置の交換が完了する時期を明らかにすること。

【回答】

直近で本事象と同じメーカーの修理を受けたパワーユニットが搭載されている主変換装置1台は既に交換を完了している。

22. 「こだま764号」に乗車し、名古屋駅到着後、「頭痛を訴えた」旅客に対し、会社はどうのように対応したのか明らかにすること。また、乗務していた車掌長と後部車掌が救急搬送されたと聞くが、救急搬送後の状況を明らかにすること。

【回答】

お客様から頭痛の申告があったものの、そのままで帰宅された。車掌長と後部車掌は病院を受診後、勤務解放している。

【主なやり取り】

組合：回答でメーカーとあるが、実際のメーカー名はどこか。

会社：富士電機である。

組合：パワーユニットについて他のメーカーもないのか。

会社：4社があり、今回の故障は富士電機製だった。

組合：遮断器も富士電機製なのか。

会社：東芝製であった。

組合：富士電機製のパワーユニットの部品について、同じ富士電機製のパワーユニットが23台あったので、交換したのか。

会社：そうである。

組合：交換待ちの間は、CIを開放して営業に使用していたため、車両所では開放によって当該号車のブレーキ方式が空制となるため、ライニングの残厚検査やライニング取替が多く発生して、大変な作業量だったと聞いている。今は23台交換済みなのか。

会社：そうである。

組合：車両所の社員はひと安心している。暑い時期での作業なのでより大変だった。

会社：苦労して頂いた。

組合：メーカーも出荷時の試験方法を変更したのか。

会社：メーカーにおける試験方法も万全なものに変更した。

組合：万全なパワーユニット部品を搭載している認識なのか。

会社：そうである。出荷前で負荷をかけた試験を行っている。

組合：遮断器については接点が溶着し、過大な電気が流れ続けたことか。

会社：そうである。遮断器のばね力を統一的にした。

組合：浜松工場に入庫したJ52編成は、相当な損傷していたと聞いているが、もう営業に使用しているのか。

会社：分からぬが、9号車以外にも11号車も損傷していたと聞いている。

使用方は調べて報告する。

組合：再発防止の対策を講じていると考えるが、また、何かあつたら申し入れる。

以上