

新幹線車両120輛、300億円超はJR東日本にとってどの程度の痛手か？

今回の洪水で上越新幹線の車両の三分の一に当たる120輛が浸水し、その使用がほぼ不可能とみられている。新たにこの車両を作り直す必要があるとのことである。

<https://www.jreast.co.jp/company/outline/pdf/companyinformation.pdf>

【社名】	東日本旅客鉄道株式会社 East Japan Railway Company
【所在地】	東京都渋谷区代々木二丁目2番2号
【設立】	1987年4月1日
【資本金】	2,000億円
【社員数】	53,200人(2019年4月1日現在)
【営業キロ】	新幹線 / 1,194.2キロ 在来線 / 6,207.5キロ
【駅数】	1,655駅(2019年4月1日現在)
【一日あたりの列車本数】	12,209本(2019年3月ダイヤ改正時)
【一日あたりの輸送人員】	約1,790万人(2019年3月31日現在)
【事業内容】	運輸業、駅スペース活用事業、 ショッピングセンター・オフィス事業、 その他

経営情報



神戸新聞 2019.10.18

台風19号による大雨で水に漬かった新幹線の車両=13日、長野市赤沼

浸水の新幹線 使用困難

JR東 上越の車両転用検討

台風19号の記録的大雨による堤防決壊で水に漬かった北陸新幹線車両をJR東日本が調べた結果、床下にある電気系統の機器に重大な被害があったことが17日、JR関係者への取材で分かった。浸水車両をそのまま運転に使うのは困難と

同社は台車など一部の再利用か、新たに車両を製造することを含め検討する。上越新幹線に投入予定だった同じ種類の車両を一部転用し、運行に必要な本数を確保することも調整している。

国土交通省は17日、全国の鉄道事業者を対象に、電源装置など重要施設の浸水の現状を調査する方針を明らかにした。今回の被害を踏まえ、各地の課題を洗い出す。

北陸新幹線の車両はJR東日本とJR西日本が共同開発、長野市の「長野新幹線車両センター」では、JR東の「E7系」8編成と西の「W7系」2編成が水に漬かった。

関係者によると、センター周辺で水が引いたため、15日から車体の点検を開始。センターの多くの設備も浸水しており、車両に通電させて検査することができない状態という。

JR東は今後詳細な点検と分析を進める。一部再利用になった場合は補修場所、新規製造なら浸水車両の解体や処分方法を詰める必要がある。新幹線の部品は特注。時間的早急やコスト面を考慮し判断する。

E7系は、今年3月のダイヤ改正から上越新幹線に3編成が投入された。

北陸新幹線の運行状況

臨時はくたか運転

石川 新潟 上越妙高 飯山 長野 群馬 埼玉 東京

車間ゼンマイ浸水

本数減らし運転

信号装置への重大な被害が判明

通常運転

通るべき

富山 金沢

50km

後知恵になるがどうすれば良かったのか？

ハザードマップによると車両基地は洪水に見舞われる可能範囲にあり、事前に台風19号による大雨が予想されていたのであるから、ここに車両を留め置くことは危険と判断されるべきであった。被害想定ができておらず、マニュアルに従った行動の結果であると考えられる。※大企業であるから、その責任の所在は明確にはならないだろう。

では、どうすれば良かったか？ ハザードマップを参考に、浸水しない場所への車両移動、強風が問題となるのであればトンネル内への車両移動、など。

JR 東日本にとってこれはどの程度の痛手か

車両の損失金額 300 億円は社員の生涯賃金（生涯費用）の 10 人分程度である。JR 東日本の社員数は 5 万人超であるから、金額的には大きな痛手ではないと考えられる。

機会損失 得られるはずの売り上げ、利益が得られなくなる損失は大きいだろう。

北陸新幹線（Wikipedia） 路線データ

営業主体

高崎駅 - 上越妙高駅間：東日本旅客鉄道（JR 東日本）

上越妙高駅 - 金沢駅間：西日本旅客鉄道（JR 西日本）

運転指令所：JR 東日本新幹線統括本部 新幹線総合指令所、JR 西日本金沢支社 金沢新幹線総合指令所

構造種別延長割合

高崎 - 長野間[7]：路盤 15%、橋梁 9%、高架橋 25%、トンネル 51%

長野 - 金沢間[8]：路盤 2%、橋梁 10%、高架橋 44%、トンネル 44%

金沢 - 敦賀間[9]：路盤 2%、橋梁 14%、高架橋 51%、トンネル 33%

【社説】東京新聞

北陸新幹線水没 「まさか」に備えてこそ 2019 年 10 月 17 日

<https://www.tokyo-np.co.jp/article/column/editorial/CK2019101702000142.html>

台風 19 号は北陸新幹線にも大打撃を与えた。千曲川の堤防が決壊し JR 東日本の車両センターが浸水した。水没した車両は当面使えない。通常ダイヤでの運転再開は見通せず、影響は計り知れない。

車両センターは千曲川から約一・三キロ離れ、浸水までの速さ、ましてや水没は「まさか」の事態だっただろう。しかし長野市の洪水ハザードマップでは、一帯で今回の推定四・五メートルを超える最大十メートル以上の浸水を予測している。その警告は生かされなかった。

万が一の浸水の可能性を考慮して車両を予（あらかじめ）め高架線へ退避させるなどの対応はとれなかったのか。専門家によれば、一九六七年の豪雨で、事前に大阪府内の車両基地の新幹線車両を本線に移動させて事なきを得た事例もあるという。

今後、東京－金沢間が全線復旧しても運転本数は通常の五～六割程度となる。大幅な間引き運転を強いられ、ビジネス、観光両面に多大な影響が出る。通常ダイヤに戻るには一年程度かかるとの見方もある。まさに由々しき事態だ。