



# 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



2024, 11, 05 No. 015

申  
2  
号

## 東北新幹線において発生した「列車分離」に対する 原因究明と再発防止を求める緊急申し入れ

10/25 団体交渉を行う

1. 東北新幹線において発生した「列車分離」に対する見解を具体的に明らかにすること。また、原因究明による再発防止策を講じ、鉄道輸送への信頼回復に努めること。

(回答) 2024年9月19日に発生した第3006B列車にて走行中に列車が分離し停車した事象については、スイッチ裏面の端子台に金属片が介在し連結錠が解錠したためと考えている。なお、暫定対策は既に講じており、引き続き恒久対策に向け取り組むことでお客さまの信頼回復に努めていく考えである。

### 本交渉におけるポイント

交渉の  
冒頭

会社より

はやぶさ・こまち6号が本線上において走行中に列車が分離した事象は、あつてはならない重大な事象であり、お客さまに多大なご心配とご迷惑をおかけした 旨の回答を受け、原因を究明し再発防止に向けた議論を行うための認識一致を図る!

議論の  
中で

仮に、列車が分離し

衝突の可能性があつたことについて問うと

はやぶさ側で、EGS (停電ブレーキ) を扱った場合、こまち側では動作しない!

「今回は安全上問題ない」と回答!



今事象から、安全について統括本部としてどのように認識しているか。

列車には貫通ブレーキが備わっており、あつてはならない事象ではあるが列車が分離したことによって、そのブレーキが正常に動作をしたことによって止まることができた。その意味では最終的には安全が確保された。

分離した後ろ側の車両のブレーキ力が強い  
ため、衝突は免れたとなっているが根拠は、また、列車衝突の恐れはなかったのか。

列車が分離した場合、前側は非常ブレーキ、後側は非常ブレーキと緊急ブレーキのどちらか高い側のブレーキが生じる仕組みになっている。緊急ブレーキは応答性も高く、より後位側の編成が強くブレーキがかつたことで今回そのような形で止まった。また併合列車は、どの車種でも同じような結果になる。

重大インシデントではなく、なぜインシデントなのか。

分離はしたが、ブレーキが正常に作用したことでインシデントになる。国交省が判断した。

一斉点検が終了していないのに、他の併合列車の運転を行うべきではなかったのではないか。

連結器の破損等物理的損傷が確認できなかったことから、特殊な原因で発生したと判断し併合運転を継続した。

今事象の原因と対策は。

空気管閉スイッチ裏面の端子に金属片が介在したことで、空気管「閉」の指令が出力されて解錠したと考えている。分離しないために空気管閉スイッチのあり方、回路等どうするか考えていく。

一部の社員にだけ説明したようなことが貼り出されているが、全ての社員が中身について議論ができるような内容が必要だ。また現場に力をつけるためにも、本線上における異常時対応についての教育を行うべきだ。

本線上における、異常時対応力の向上は重要なことなので考えていく。

最近、運転士に積極的に「EGS」を扱うことを会社は指導しているが、仮に今回の列車分離で運転士が「EGS」を扱っていた場合、はやぶさ側はHEB (停電時に動作する最高度のブレーキ) が動作するが、こまち側は動作しない。その場合、「分離の際、後ろ側のブレーキが強くなる」という作用があてはまらない。

「列車衝突」の可能性があつたことについて会社は、

- 結線図等がないので回答できない。
- タラればの話をしてもきりがない。と回答

「あわや列車衝突」の危険性がある極めて重大な事象であるため、持ち帰り調査を求める!

「あつてはならない」という危機意識が希薄だ!

「想定しえなかったことが起きた」ことに対して、「安全に止まる」という確固たる安全対策が必要であり  
今後、同事象を起こさないための再発防止策を早急に講じるべきだ!

事象発生直後、原因が判明していないにもかかわらず他の併合編成の運転を継続したことは、安全を軽視している証左だ!

今こそ職場から現場力を高め、安全をつくり出す職場体制をすべての仲間で再構築しよう!