



HPはこちら

新幹線で繰り返し発生する「重大事象」を 絶対に再発させない！

5月1日、新幹線統括本部と団体交渉を行う

【2024年9月19日に発生した列車分離の原因と対策】

○新幹線統括本部の回答（要旨）

- ・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推定している。対策として空気管閉スイッチの配線の端末処理と金属片の除去を行ってきたところである。
- ・走行中の振動等により金属片がスイッチを短絡したものと推定しているが、断定はしていない。
- ・金属片はメーカーによる車両製造時からのものであった。複数の新幹線編成に金属片があったが、すべての金属片を撤去した。他の装置等に異常が見られなかったことから、金属片が原因であると推定している。

【2025年3月6日に発生した列車分離の原因と対策】

○新幹線統括本部の回答（要旨）

- ・原因究明に向けて取り組んでいるところである。なお、当面の対策として併結走行中に電気的な異常が発生した場合でも誤作動で連結器の分割動作が行われないよう、機械的に動作機器を固定する器具を取り付けている。
- ・1回目の列車分離は金属片が原因だと推定されるが、2回目の列車分離の原因は現在も調査中である。2度の列車分離の関連性は特定できていない。現在、運輸安全委員会が入っており、調査内容を公表することはできない。
- ・現在、器具を固定する作業は検修社員が行っているが、6月以降は乗務員も行う考えである。必要な教育はしっかり行う。
- ・この器具の装着により誤作動による列車分離を防いでいる。器具の強度については試験を繰り返し行い、問題ないレベルであると判断した。
- ・引き続き、原因究明を進めたうえで、必要な対策を実施していく考えである。

【走行中に列車分離した場合、滑走による列車衝突の危険性について】

○新幹線統括本部の回答（要旨）

- ・併合列車が走行中に連結器が外れて列車分離した場合、前後の編成ともに自動的にブレーキが動作することになっている。前編成は非常ブレーキ、後編成は非常ブレーキと緊急ブレーキが動作するため、後編成はより強いブレーキがかかる構造となっている。
- ・滑走を予見し難いのは事実である。すべての状況を100%色々なパターンを検討することは現実的ではないと考えているが、後編成はブレーキが早く強めに働く。滑走しても滑走制御と同等のものが動作すると考えており、列車が離れていく方向に行くのではないかと考えている。
- ・世の中に100%はない。「100%何もない」と断言することは難しいが、多くのケースの場合、列車が追突する方向にはいかないと考えている。

【2024年11月8日および2025年2月19日に発生したパンタグラフのすり板欠損の原因と対策】

○新幹線統括本部の回答（要旨）

- ・パンタグラフのすり板損傷の原因を特定することは困難であるが、引き続き原因究明を進めたうえで、必要な対策を実施していく考えである。
- ・原因は特定できていないが、どちらも東北新幹線の下り線であり、多分割タイプのパンタグラフのすり板が搭載されているE5系、E6系で発生していると言える。走行中の挙動に変化があるのではないかと推測している。
- ・原因が分からないため対策を講じることができない。被害を拡大させない対策として、現在は全車両の「力行切れ」など、普段と違う挙動のときに運転士による早期の確認、報告をお願いしている。
- ・プレス発表の有無については総合的に判断している。何かを隠すような意図はない。

【団体交渉議論と東日本ユニオンの主張】

○列車分離の再発防止に向けて

組合：暫定対策は人の手によるものである。ヒューマンエラーを考えたとき、現行の暫定対策でも「絶対に分離しない」とはならないのではないかと。本当にこの対策で安全と言い切れるのか。

会社：この対策が「完成形」ではない。器具の取り付けチェックはしっかり行っているが、装着し忘れた場合や異常な電気指令が出されれば列車が分離する可能性はある。ただ、暫定対策の器具が取り付けられていれば列車分離はしない。社員への必要な教育を進めていく。

組合：作業する社員に対して新幹線が遅れることのプレッシャーを与えていないか。

会社：大幅な遅れは発生していないが、遅れはやむを得ないと考えている。作業は増えているが、例え列車に遅延が生じてでも確実に作業することを社員にお願いしている。

○列車分離した場合の衝突防止に向けて

会社：100%衝突しないことを会社としても求めている。列車分離で得たデータを分析していく。

組合：過去に郡山駅で発生した大滑走が脳裏をよぎる。列車が分離してしまったときに、絶対に衝突することがあってはならない。「100%衝突しない」と断言するべきである。会社として探求するテーマができたこと認識することが大事であり、そのうえで衝突や滑走防止に向けて多角的に安全レベルを高める必要がある。

○お客さま視点による早期復旧に向けて

組合：復旧に時間が掛かり過ぎているのではないかと。

会社：新幹線は確認エリアが広範囲である。影響のある範囲を絞っていくことから時間を要してしまう。運転再開まで確認の粗漏がないようにしており、安全を優先している。

組合：新幹線エリアが広範囲であることは、あらかじめ分かっている。会社組織における職場の設置場所や社員の配置、出面などは適正なのか。

会社：エリアが広範囲であるため、社員が駆けつけるまでに時間が掛かる。事象発生場所に近い支社などに応援を要請することもある。

組合：復旧に時間が掛かっていることを「お客さま視点」ではどのように考えているのか。

会社：遅れが与える影響は大きいと思っている。できる限り速やかに対応していく。また、駅に定点カメラを設置するなどパンタグラフの状態を確認していくことも検討している。

組合：原因が分からず、対策も人の注意力によるものであり、いつ同じ事象が発生してもおかしくない状況で今も運転している。はたして事後対応で良いのか。「すべてはお客さまのために」と緊張感をお互いに持ちながら、今後も議論していく。