

**安全、安心、そして信頼を取り戻すため多くの  
意見を集約！！**

**幹本申2号「東北新幹線で発生した列車分離  
の原因究明の対策の実施を求める緊急申し  
入れ」の交渉を行う！**

**パート①**

## 第1項 2024年9月19日に発生した3006B列車U+Z編成列車 分離した事象の原因を明らかにし、対策を講じること

《組合》 今回の列車分離について、極めて重大な事象あり、あってはならない事象であったと捉えている。新幹線統括本部としてどのような認識か？

《会社》 お客さまに不安を与え、ご迷惑をおかけした事象であり極めて重大な事象であると捉えている。あってはならない事象であったという認識である。

《組合》 このような事象発生を想定していたか？

《会社》 貫通ブレーキの機能として、列車分離が発生した際に自動でブレーキが動作する仕様とはなっているものの、それは車両設計上の事でありこのような事態が発生することは想定していなかった。

**※あってはならない事象であり、極めて重大な事象であることを確認！**

《組合》 事象発生以降も原因が判明していない中で併合運転継続を判断した理由は何か？

《会社》 連結器に物理的損傷はなかった。また、車両状態やシーケンスなどから何らかの要因で走行中のZ編成側にテコ解放の指令が出てしまった特殊なケースであり、他の編成で同様のトラブルが発生する可能性は極めて低いと判断した。

《組合》 「列車分離時は後編成により強い自動ブレーキが作用する」と報道・周知されているが、速度域によっては前編成と同等のブレーキ力だ。衝突しないと言い切れるのか？

《会社》 速度域によってブレーキ力が変化することは承知している。ブレーキ力のみならず、後編成は緊急ブレーキのため応答性も早い。車両の仕組みから言えば、後編成の方が早く止まる仕組みになっている。

(パート2へ)