



# THE JTSU-E JOURNAL



所在地：〒135-0044 | 電話：03-6458-5603 | H P：http://jtsu-e.com | 発行人：佐々木 宏充  
東京都江東区越中島3-5-10 | F A X：03-6458-5605 | メール：union@jtsu-e.com | 編集人：奥 富 亨  
2025年 号外 3月24日 月1回発行/1部20円 (組合員の購読料は組合費に含む)

## 東北新幹線 上野・大宮間 はやぶさ・こまち21号 昨年9月に続き半年間で 2度目列車分離発生!



### 新幹線で相次ぐ事故・事象、揺らぐ信頼 JR東日本 原因究明・再発防止策の不十分さ露呈

2度目の同種事象「重大インシデント」認定  
再び起きた「列車分離」  
新幹線の「安全神話」崩壊

3月6日、東北新幹線はやぶさ・こまち21号が上野・大宮間走行中に列車分離が発生し、この影響で全ての新幹線が約3時間にわたり運転を見合わせました。昨年9月19日、JR東日本の新幹線で初めて「列車分離」が発生した前代未聞の事象から僅か半年後の同種事象であり、今回の事象は国土交通省・運輸安全委員会で「重大インシデント」と認定されました。発生直後の点検で、E6系こまち側の連結器において分割動作を繰り返す状態が確認されており、走行中に電気的な異常が発生したとみられます。

▲ 列車分離し緊急停止した はやぶさ・こまち21号 (2025年3月6日/上野・大宮間)

■ 新幹線に係る“重大”事故・事象 (一部)	
2024年1月23日	東北新幹線 上野・大宮間 架線垂下による長時間停電が発生。さらに復旧作業中の協力会社社員が感電する二次災害が発生。
2024年3月6日	東北新幹線 郡山駅構内 つばさ121号が大幅滑走により所定停止位置を520m行き過ぎ停車。その際、本来は時速80キロで通過すべき分岐器を時速145キロで通過する事象が発生。
2024年4月2日	東北新幹線 福島・白石蔵王間 保守用車のオイル漏れが原因で、長時間の運転見合わせが発生。
2024年9月19日	東北新幹線 古川・仙台間 はやぶさ・こまち6号で列車分離が発生。
2024年11月9日	東北新幹線 くりこま高原・一ノ関間 はやぶさ19号が走行中、パンタグラフの破損で緊急停止。
2025年2月19日	東北新幹線 宇都宮・那須塩原間 やまびこ53号が走行中、パンタグラフ損傷で緊急停止。また、同日やまびこ57号で台車の異常を知らせる表示が点灯し、緊急停止。一日に2度の車両故障による運転見合わせ。

**THE SHINKANSEN MAIL NEWS**  
2025.3.11 No. 034

同種事故・事象が繰り返し発生!  
新幹線の「非常事態」

申し入れ事項  
1. 新幹線の安全を脅かす事故・事象が繰り返していることに対する会社の認識を明らかにし、重大性を受け止めること。また、失墜した信頼を取り戻すために、経営責任を明確にすること。  
2. 繰り返し発生している走行中の列車分離について、これまで行ってきた原因究明と講じた対策についての認識を示すこと。また3月6日に発生した列車分離の原因究明を早急に行い、同種事象が二度と発生しないように対策を講じること。  
3. 一連のパンタグラフ破損の原因を具体的に明らかにすること。また、新幹線の安全・安定輸送確保のため早急に対策を講じること。

繰り返される事故・事象、新幹線に対する信頼失墜!  
新幹線の安全・安定輸送の確保のために、早急に対策を講じるべきだ!

原因特定まで「併結運転中止」から一転  
まさかの暫定対策で「併結運転」再開

JR東日本は「列車分離」発生直後、原因が判明し必要な対策が完了するまで新幹線における併結運転を全て中止することを決定しました。しかし突如として、電気的な異常が発生しても分離しないように、固定する金具を取り付けて併結運転を再開することを決定し、現場への周知がされないままプレス発表がされ、混乱しました。確固たる原因が究明されない中でこの判断は利益優先、安全軽視、現場軽視の経営体質以外の何物でもありません。

この間、新幹線における事故・事象が後を絶ちません。輸送サービス労組は、労使で新幹線の安全について議論を行ってききました。2024年9月に発生した列車分離に関しては、新幹線地本として申し入れ「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」を行いました。安全問題がない」との回答を繰り返す姿勢に終始しました。同種事象が繰り返し発生していることで利用者から新幹線に対する信頼は失墜し、非常事態であると言えます。短期間に相次いで事故・事象が発生している背景に何が潜んでいるのか、組織的な観点から背後要因を究明することが求められています。新幹線地本は、会社に申し入れを提出し、具体的対策を講じるために団体交渉に臨みます。

JR東日本の安全は崩壊の危機!すべての仲間の力で安全な鉄道を取り戻そう!

2025年  
3月13日

# 健全な企業ガバナンスのもと、 安全最優先と顧客第一の JR東日本を創り出す院内集会

～最近のJR東日本はおかしくないですか？～ **開催!**



3月13日 衆議院第一議員会館 多目的ホール

## 安全で安心な鉄道を実現するために

### 安全・現場・顧客軽視、「稼ぐ」優先の経営に

### 私たちの手で歯止めをかけ、信頼を取り戻そう

2月10日に開催された第5回定期中央委員会で、ワンマン運転施策の実施にあたり「施策の進め方の問題点を組織全体の意志へと高め、組織一体となって社会へ発信し、組織全体の課題として押しあげてほしい」と委員から発言を受けました。よって3月13日、輸送サービス労組は衆議院第一議員会館多目的ホールにて「健全な企業ガバナンスのもと、安全最優先と顧客第一のJR東日本を創り出す院内集会」を180名の参加で開催しました。

#### 「安全」はすべてに優先される

#### 鉄道会社としての社会的使命を

#### はき違えてはならない

第一部(組合員集会)では、ワンマン運転施策に関して決起する場として位置づけ、職場で現れている実態について報告を行いました。長編成ワンマン運転に関する不安、問題点は払拭されていないことから「安全性・サービスレベルの低下を見逃さず、声をあげ続けていく」「団体交渉において労使で確認したことが職場で履行されていない!協約・団体交渉の形骸化を許さない」と決意や怒りの声が出されました。

#### ◆企業ガバナンスの喪失により

#### 引き起こされる相次ぐ事象

##### 輪軸圧入データの改ざん【2024年9月】

車輪に車軸をはめ込む「輪軸組み立て作業」において輪軸圧入データの改ざん・隠ぺいが発覚。

##### モーターの不正点検【2025年2月】

全般検査時にモーター部品に傷がないかを確認する「探傷検査」を行わず検査に合格させていた。

##### 【広報誌への掲載の中止を一方的に決定】

福島県埴町の広報誌に、水郡線統括センター社員が紹介される記事の掲載を自治体と職場で進めるも、一方的に掲載中止を決定し、直接出向いて説明することなく電話のみで対応。

##### 【グループ会社(アトレ)独占禁止法違反】

テナントに対して、今年4月から「JREポイント」の運営費用の一部を負担するよう取引条件を一方的に変更。この行為が独占禁止法「優越的地位の濫用」にあたり公正取引委員会から警告を受ける。

経営判断の甘さによって職場は振り回されています。経営に對してチェック機能を果たし、運行優先の企業体質を糾していくことを意思統一しました。

第二部(有識者集会)では、国会議員・地方議員・有識者・マスメディア・市民団体の方々にも参加をいただきました。『融合と連携』の名のもと、統括センター化による組織再編により様々な業務を担わされ、さらに稼ぐことが第一に優先されている実態、長編成ワンマン運転実施による安全性の低下や新幹線における2度の列車分離やパンタグラフ損傷による輸送混乱等、安全に直結する多くの問題が発生していると職場からの報告を受け、有識者の皆さんとディスカッションを行いました。

改めて、企業ガバナンスの喪失や、安全・現場・顧客軽視のJR東日本の職場現実に対しては、私たちの手で歯止めをかけ、安全・安心・信頼を取り戻し、公共交通としての社会的使命を果たすと共に、人によさしい鉄道と地域社会を創造するために、労働組合として職場からたたかいを推し進めていきます。

#### JR東日本の「経営姿勢」を厳しく糾弾

#### JTSU議員懇談会所属

#### 福島伸享衆議院議員

#### 衆議院国土交通委員会で質疑に立つ

院内集会に参加した福島伸享衆議院議員が翌日に行われた国土交通委員会で議論内容を基に質疑に立ちました。質疑では2回にわたる新幹線の列車分離をはじめとした相次ぐ事故・事象について、その根本原因として『変革2027』で掲げている駅ナカ・不動産開発やスイカ事業等に経営資源を重点化する経営方針・経営体質が安全を守る投資を疎かにして安全軽視の風潮をもたらしているがために相次ぐ事故を引き起こしている。

「安全軽視の文化が蔓延している」とJR東日本の経営体質を厳しく指摘しました。

さらに、JR東日本の経営問題であるとの観点から「特別監査」を行うべきと国土交通大臣に提言を行いました。



2025年3月14日  
国土交通委員会で質疑に立つ  
福島伸享 衆議院議員