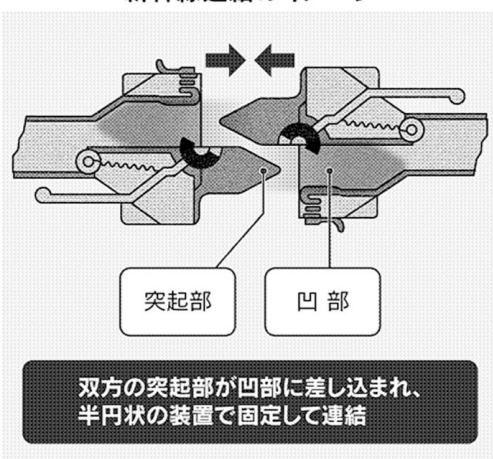


走行中初の分離トラブル

東北新幹線 時速315キロ、原因究明へ

東北新幹線で19日、連り、国は原因究明をJR東日本に指示した。結車両が分離する前例のないトラブルが起きた。分離したのは上りのはやぶさ・こまち6号。秋田駅を出発したこまち6号が盛岡駅で同駅始発のはやぶさ6号と連結し、はやくさ6号と連結し、なかつたが深刻な列車事故であった。19日午前8時過ぎ、古川―仙台間で約300メートルの間隔を空け緊急停止した。合わせて約320人の乗客にけがはなかつた。東北新幹線は約5時間後の同日午後1時10分ごろに全線で運転再開した。おわびする」と謝罪した。連結で運転する全96編成

新幹線連結のイメージ



について目視による検査を実施する方針を明らかにした。

いるのはJR東のみで、走行中に外れたのは連結運転が始まった1992年以降初めて。国交省東北運輸局は19日、JR東に対し原因究明と再発防止策を検討するよう指示した。

JR東によると、東北新幹線の連結では「密着連結器」という方式が採用されている。先頭車両に内蔵された突起状の部分と、異なる編成の新幹線同士を連結して運行して

るという。工学院大の高木亮教授（鉄道工学）は連結器について「走行中の振動で外れないように機械的にしっかりと固定されるよう設計されている。分離は前代未聞の事態」と話す。停車後の点検で外観に異常は確認されず、分離の詳しい原因は判明していない。

JR東によると連結器は通常、運転室で操作するが、停止している状態でも分離しない。高木教授は「連結器の電気的なトラブルの有無を含め徹底的な検証が求められる」と話した。

一方、走行中に連結が外れると危険なため、国交省は省令で鉄道車両のブレーキ装置について「車両が分離した場合に自動的に作用する」よう定めている。JR東によると分離時に前方車との衝突を防ぐため、後方車により強い自動ブレーキがかかる構造となっている。今回も後方のこまちに強いブレーキがかかったという。日本大の綱島均特任教授（鉄道工学）は「非常ブレーキで停止する仕組み自体は機能した」と指摘する。そのうえで「雪などでブレーキが想定より効かない可能性もある。衝突の恐れは消えず、列車トラブルの中では危険な事象だ」と語った。