

# あわや列車衝突・・・！ 運が良かったでは済まされない！

名古屋地本は2月14日の降雪により発生した、塩尻駅での場内信号機滑走について原因と対策を求めて業務委員会を開催しました。

## 1. 1839M滑走の事象の概況を明らかにすること。

回答：1839M（313系2両）は塩尻駅第1場内信号機停止現示を確認し減速するも、速度の低下が思わしくなく第1場内信号機の内方に進入し停車した。

## 2. 1839M滑走の事象の原因を明らかにすること。

回答：積雪により滑走した為である。

## 3. 今後の対策を明らかにすること。

回答：現在検討中である。

組合：運転士が停止信号を確認し、停止手配をとっているにもかかわらず停止できなかった。一步間違えば、大惨事を招く事象である。

会社：本当にその通りである。運が良かったとしか言いようがない。雪をかんだのか、かまなかったのかは不明である。

組合：認識はしていると思うが、運転記録情報装置の解析によると、非常ブレーキを使用した後に一瞬速度の向上が表れているが、非常ブレーキが作用するまでタイムラグが生じるのではないのか。

会社：認識はしている。作用までのタイムラグはない。

組合：313系車両自体の問題ではないのか。車両の軽量化により空転、滑走が発生しやすいのではないのか。該当列車は滑走防止弁は作用していたのか。散砂はどうであったか。

会社：車両の軽量化によりブレーキが効かないとは思わない。車両自体はつきりとした原因が特定されていないので、回答できない。滑走防止弁は作用していたかどうかはわからない。散砂は本人が使用していた。

組合：滑走防止弁は滑走を検知して、ブレーキ力を調整する為のものだと認識するが、それにより制動距離が伸びるのではないのか。自動車で言うところのABSは急ブレーキを踏んでもタイヤがロックしないようにして、ステアリングが利くように

なっている。車輪の滑走傷防止だけではないのか。

会社：あくまで滑走時において滑走の発生を戻すものであり、それによって制動距離が変わるものではない。車輪の滑走傷防止のためではない。

組合：実際に積雪の中の事象が起きたままの車両を検査するなどすれば良いが、車両を取り込んだ後では状況が違い現象が出ない。現地での実態把握を進めるべきだ。

運転士の扱いは何ら問題はないとなると、あきらかに車両の問題である。その事を確認する。

会社：現行における運転士の扱いは何ら問題がなかった。対策として車両と運転扱いで考えている。変更があればあらたな作業、確認事項が発生する事となる。

組合：これ以上、乗務員のみへの負担は認められない。現時点においても対策の検討中となると協議の余地もない。原因と対策を早急に明らかにすること。

以 上