

## 幹本申 12号「新幹線の安全を脅かす事象への徹底した原因究明と対策の実施を求める」 緊急申し入れについて 11月28日に継続議論を行いました！

1. 2024年3月6日に発生した121B列車の所定停止位置を行き過ぎ、停止現示の出発進路内に進入した事象について、原因を明らかにすること。

### 【原因について】

- (会社) 事象発生以降、鉄道総研の協力も得ながらデータ分析や走行試験を実施し、原因究明を行ってきた。気象要因としては低温かつ軌道上に積雪があった。地理的要因としては郡山駅下り進入時には滑走を誘発しやすい「下り勾配」「曲線」「セクション」が断続的に存在していた。車両要因としては微小な滑走を検知する設定になっており、滑走制御を繰り返すことでブレーキ力が得にくい制御であった。これらの複合的な要因が重なったことでブレーキ力が低い状態が長く継続し、大滑走発生につながったと推定している。
- (組合) 郡山駅下り線以外に同様の箇所はないのか？設備側の対策を講じる計画はあるのか？
- (会社) つばさ走行区間においては郡山駅下り線のみだ。設備側で対策を講じる計画はない。
- (組合) 今冬も原因究明のために走行試験を行う計画はあるのか？
- (会社) 走行試験を行う計画はない。推定原因とはしているが、様々な試験や分析を行い得た知見を原因として示している。今回得た知見を次期車両の開発などへ生かしていく。

### 【対策について】

- (会社) 「ATCブレーキパターンにおける減速度設定を下げてブレーキ開始点を早める」「滑走検知感度を低感度に変更してブレーキ力を維持する」の2つがメインの対策となる。11月27日までに対策完了済みだ。加えて踏面研磨子の変更、併結運転を実施する。
- (組合) 対策済みの車両でも雨天時に滑走は発生している。ブレーキ開始点はどのように導き出したのか？また、今冬は早めブレーキやブレーキ軸不足割合SWは扱わないのか？
- (会社) 10月末に暫定対策終了の通達を出したが、指令との打合せのもとでSW扱いを行うケースはあり得る。開始点は減速度やパターン、データをもとに計算した結果となる。
- (組合) ブレーキパターンが変更となるのは、E3・E926単独運転時の上り・下り、併結運転時の下り場面でよいか？また、運転時分の変更は行うのか？
- (会社) そうだ。郡山駅だけでなく、すべて駅、他の線区も減速パターンとなる。パターン変更に伴って遅延が発生する可能性はあるが運転整理の範囲内だと考えている。
- (組合) 滑走検知の感度を「高感度」から「低感度」に変更するメリット・デメリットは何か？
- (会社) 走行試験の結果から、低感度の方が滑走時における減速効果が高いことを確認した。フラットができやすくなる可能性はあるが、著大なものや頻発はしないと考えている。
- (組合) W2形TCを採用した理由は何か？なぜ冬季のみの搭載としたのか？
- (会社) 新在車両で使用実績のあるU2形に溝を入れたTCになる。研磨性があり粘着効果が期待できるが、軌道短絡の要因となる鉄片を生成しやすいため、冬季のみの搭載とした。
- (組合) E8系にすべて置き換わる時期は？E8系は滑走しないのか？
- (会社) 2026年春でE3系は運用終了となる。E8系の冬季試験は実施していないが、「セラ噴射装置」「編成ブレーキ」「低感度滑走検知」など、ブレーキ力が確保されている車両だ。
- (組合) E3系はすべて併結運転となるのか？併結相手が回送扱いの場合、側引戸施錠やNFB扱いなど多くの手間が発生する。すべて営業列車とすることはできないのか？
- (会社) ダイヤ乱れなどの突発的な場合を除き、計画されている定期・臨時列車は通年を通してすべて併結運転となる。営業・非営業の判断は、乗務員手配やご利用状況を勘案して決める必要がある。メンテ職場の負担になっていることは承知している。

**安全・安心を最優先にJR東労組が求めてきた「E3系全列車の併結運転」が実現！**