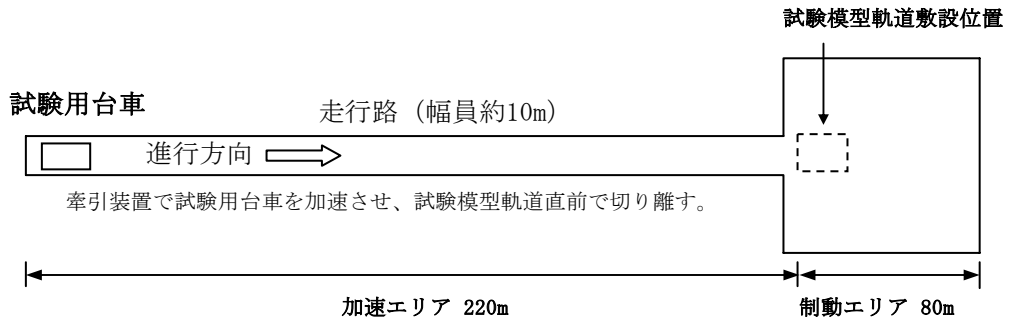
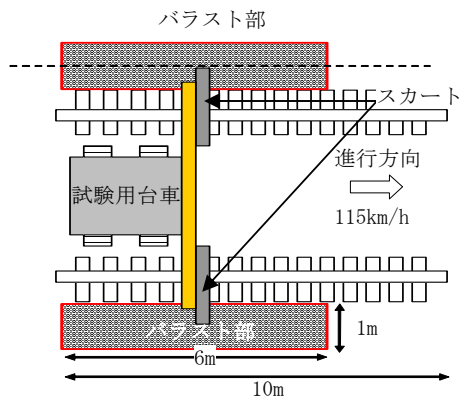


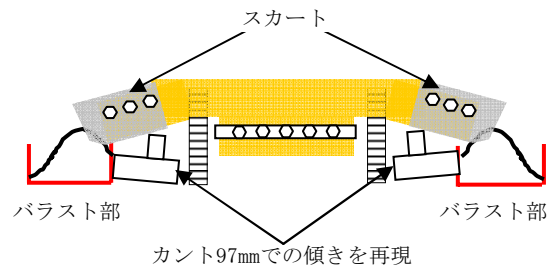
付図 7 1 バラスト飛散試験結果等 (その 1)



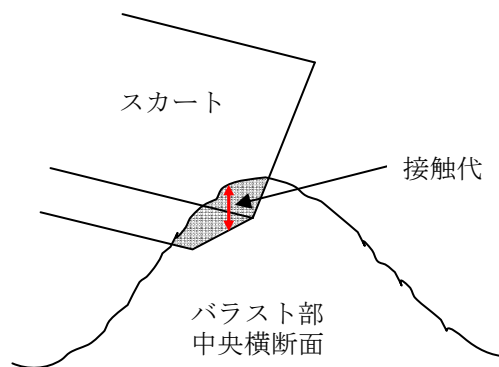
(a) 衝突実験施設概略図



(b) 試験模型軌道平面図



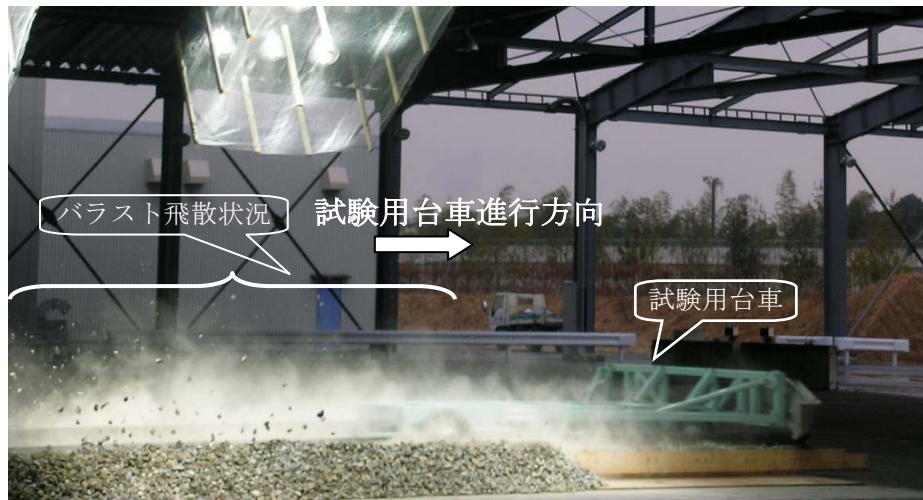
(c) 試験模型軌道横断面図



(d) 接触代

バラスト部中央 (起伏頂部を有する横断面) での「スカートとバラスト部との上下方向の最大重なり代」

付図 7 1 バラスト飛散試験結果等 (その 2)



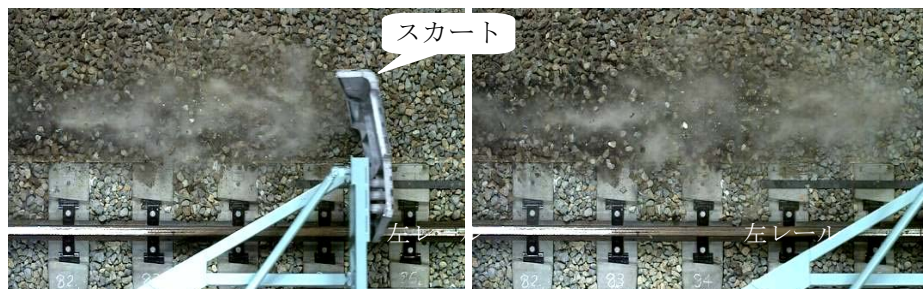
1. バラストの飛散状況 (道床固結剤を適用した場合)

試験用台車進行方向 →



2. バラストの飛散状況 (道床固結剤を適用しない場合)

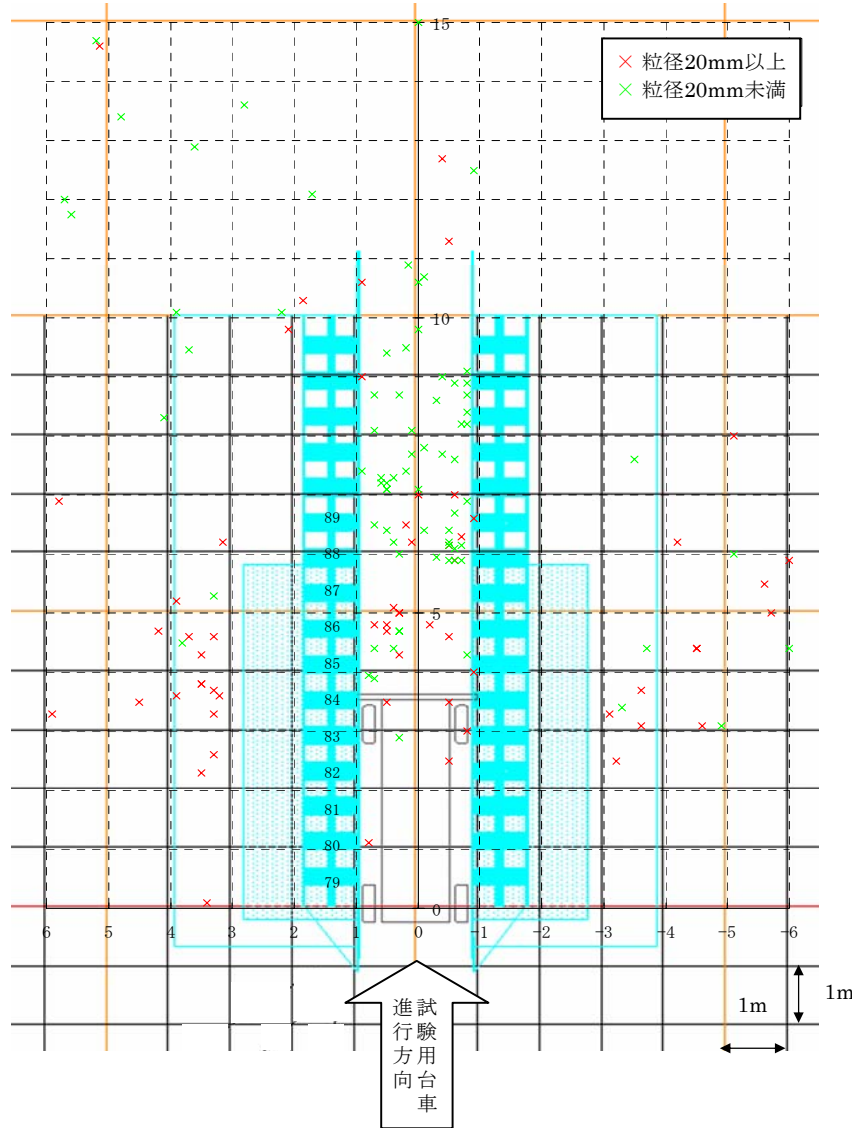
試験用台車進行方向 →



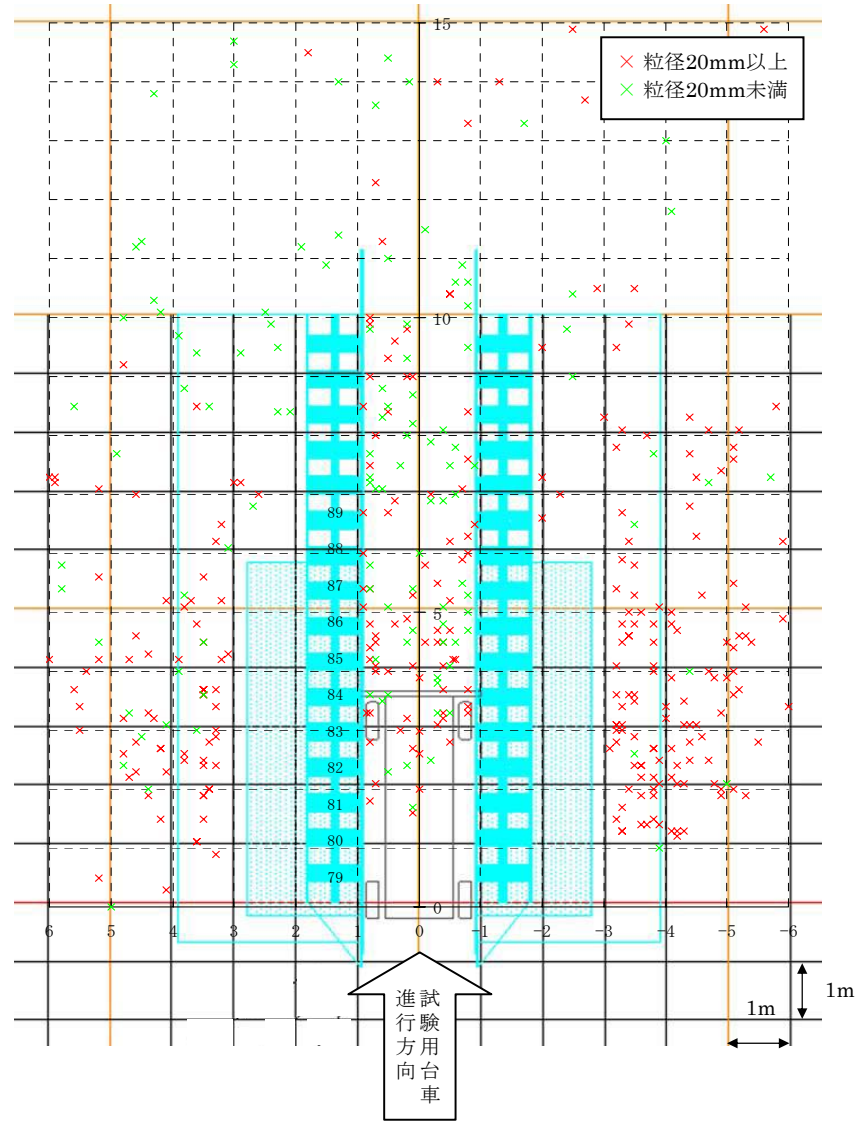
付図 7 1 バラスト飛散試験結果等 (その 3)

速度 115 km/h、道床固結剤適用で試験後のバラストの状態

(1) スカート下端がバラスト上端よりも 30 mm 低い位置関係の場合

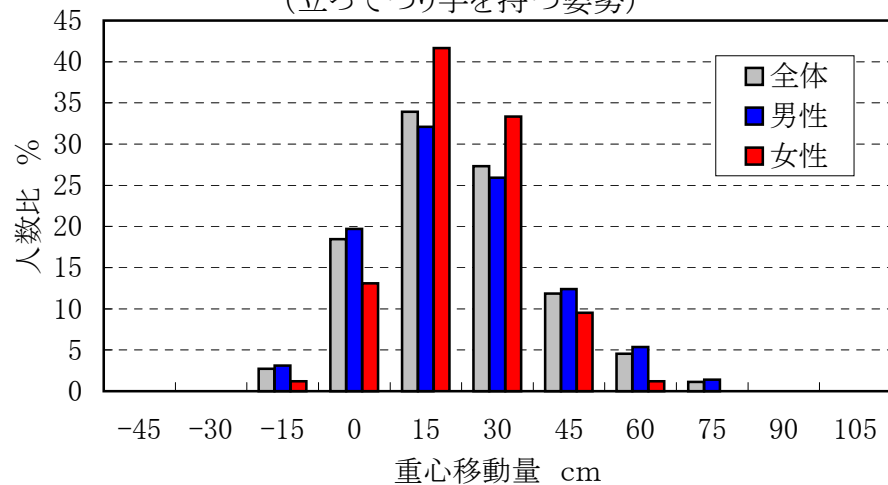


(2) スカート下端がバラスト上端よりも 50 mm 低い位置関係の場合

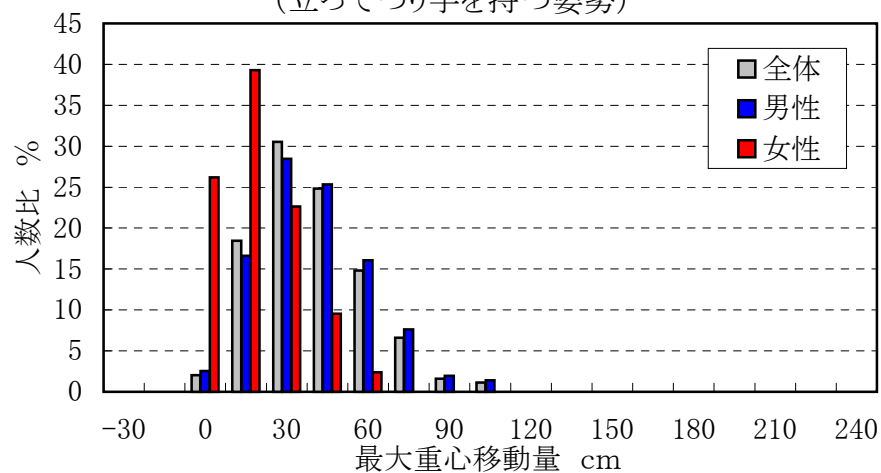


付図7-2 乗客の重心移動試験結果

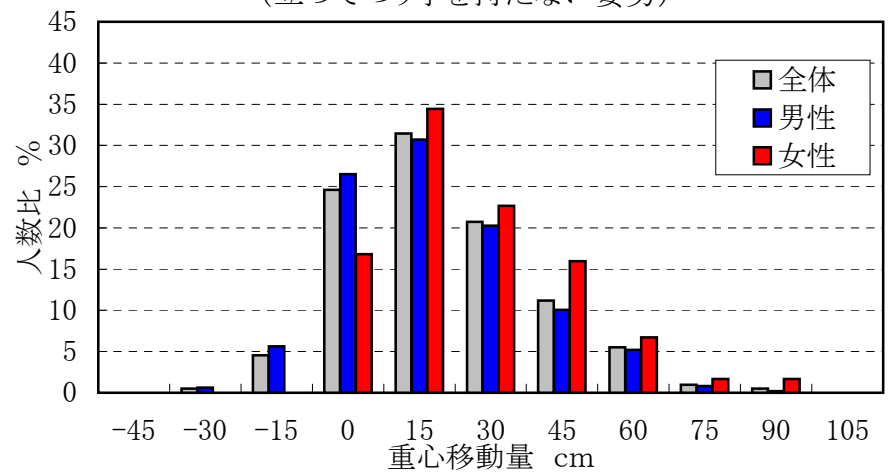
傾斜開始から1.88秒後の重心移動量の分布
(立ってつり手を持つ姿勢)



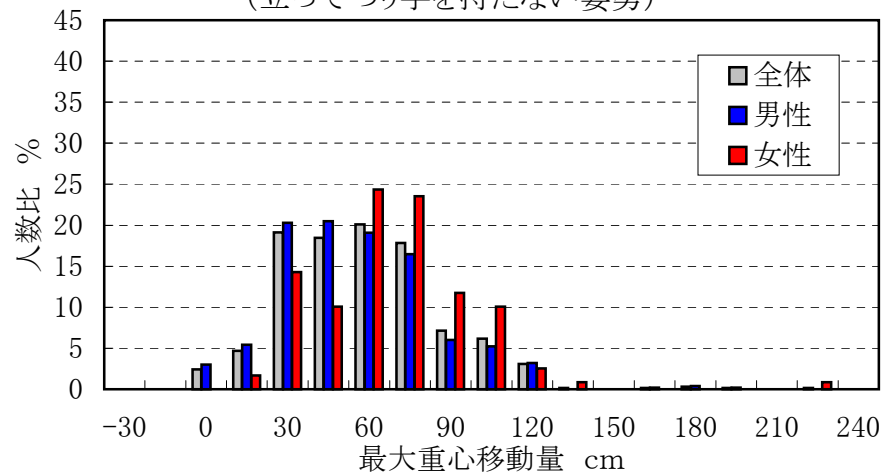
傾斜開始から4秒間の最大重心移動量の分布
(立ってつり手を持つ姿勢)



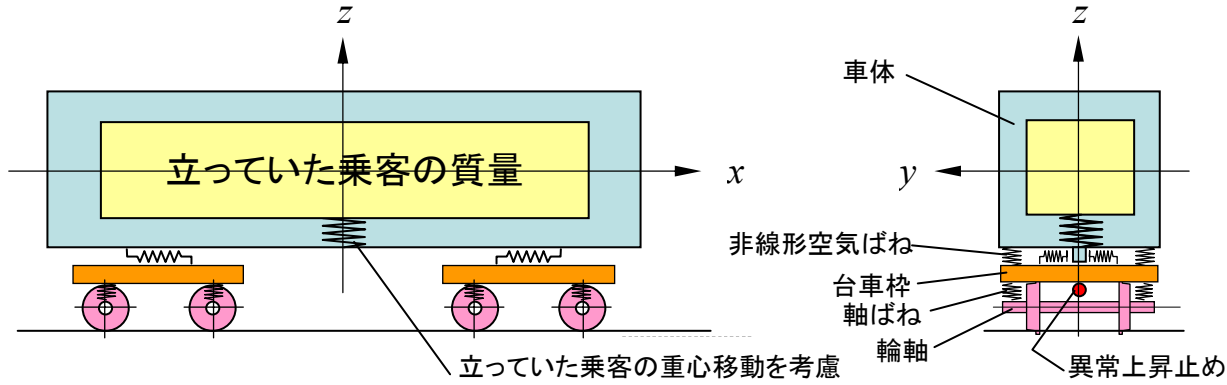
傾斜開始から1.88秒後の重心移動量の分布
(立ってつり手を持たない姿勢)



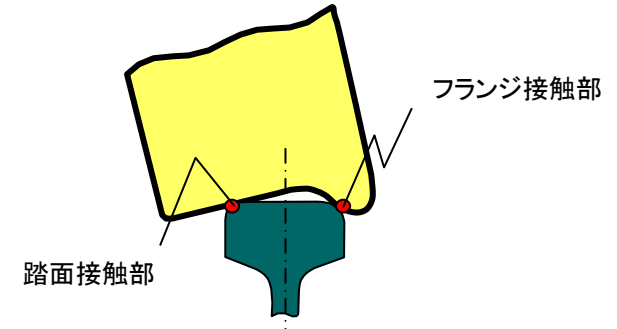
傾斜開始から4秒間の最大重心移動量の分布
(立ってつり手を持たない姿勢)



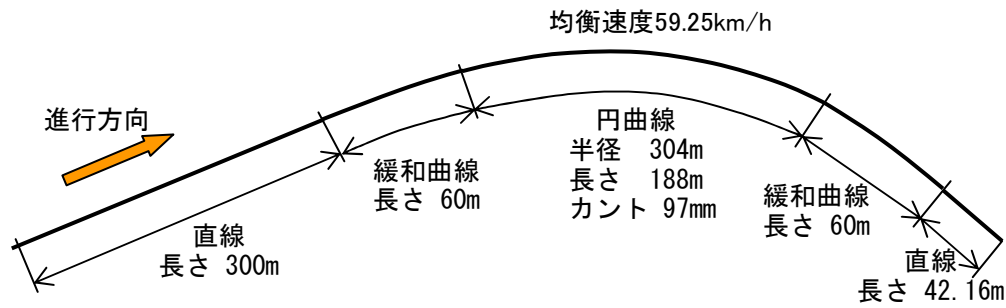
付図 7 3 脱線シミュレーションの概要



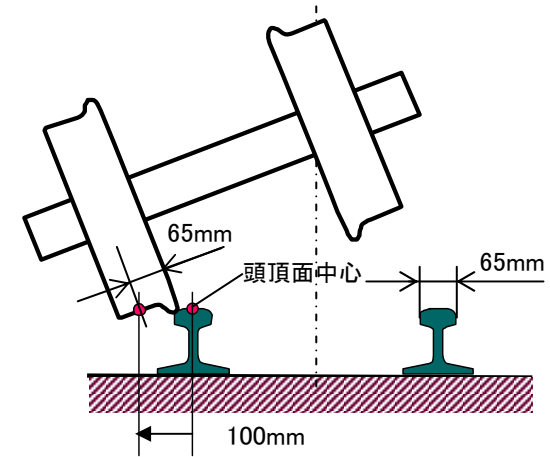
車両モデルの概要 (立っていた乗客の移動モデル)



車輪・レール間の接触モデル



軌道モデルの概要

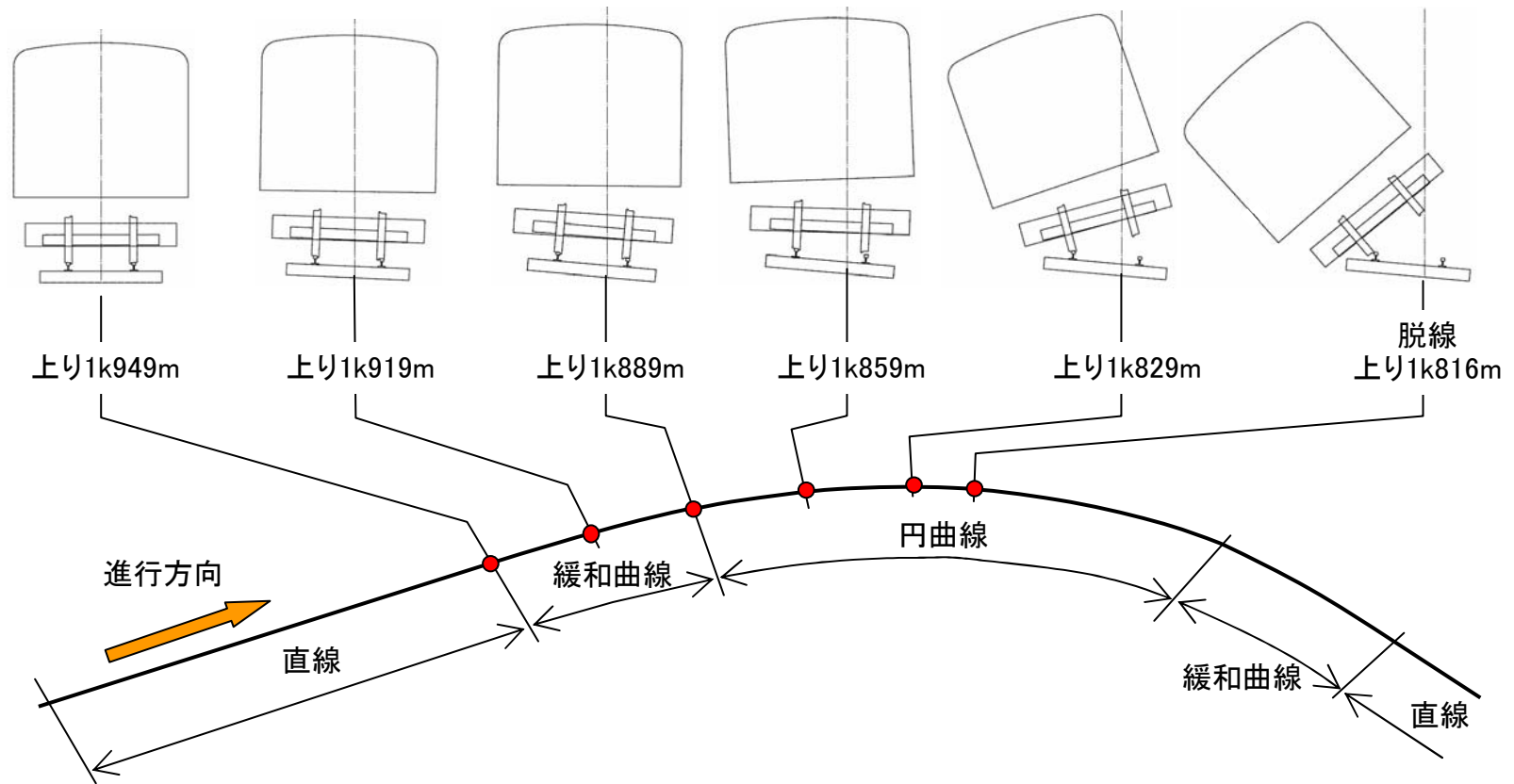


脱線判定条件
(左レール頭頂面中心に対する左車輪の踏面中心の変位が100mmを越えた場合)

付図74 シミュレーション結果による脱線に至るまでの車体姿勢

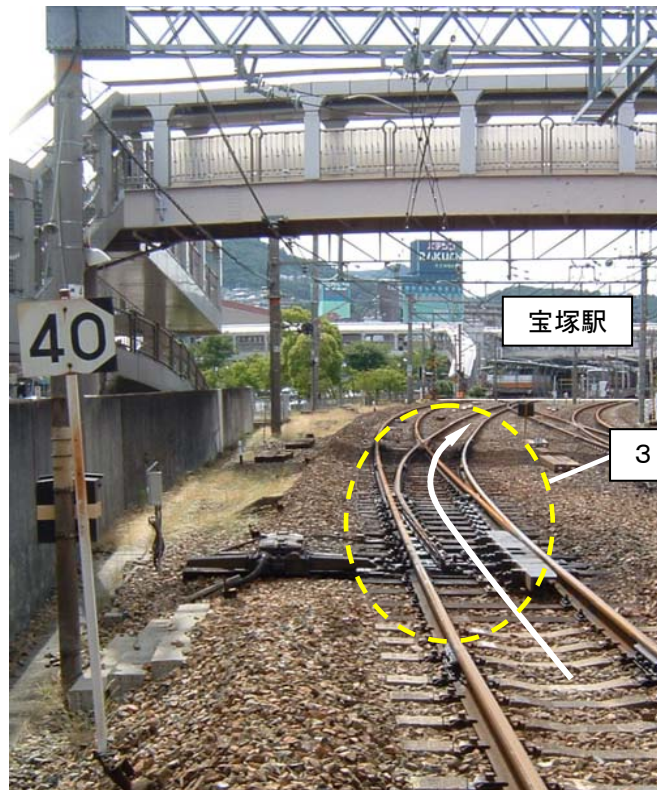
シミュレーション条件	
走行速度	115km/h
乗車人員	93名（座位45名）
車輪～レール間の摩擦係数	0.3
差圧弁設定値	98kPa（設計値）

※進行方向後側から見た車体断面図を示す
 ※各車体断面図のキロ程は、前台車第1軸の位置を示す。

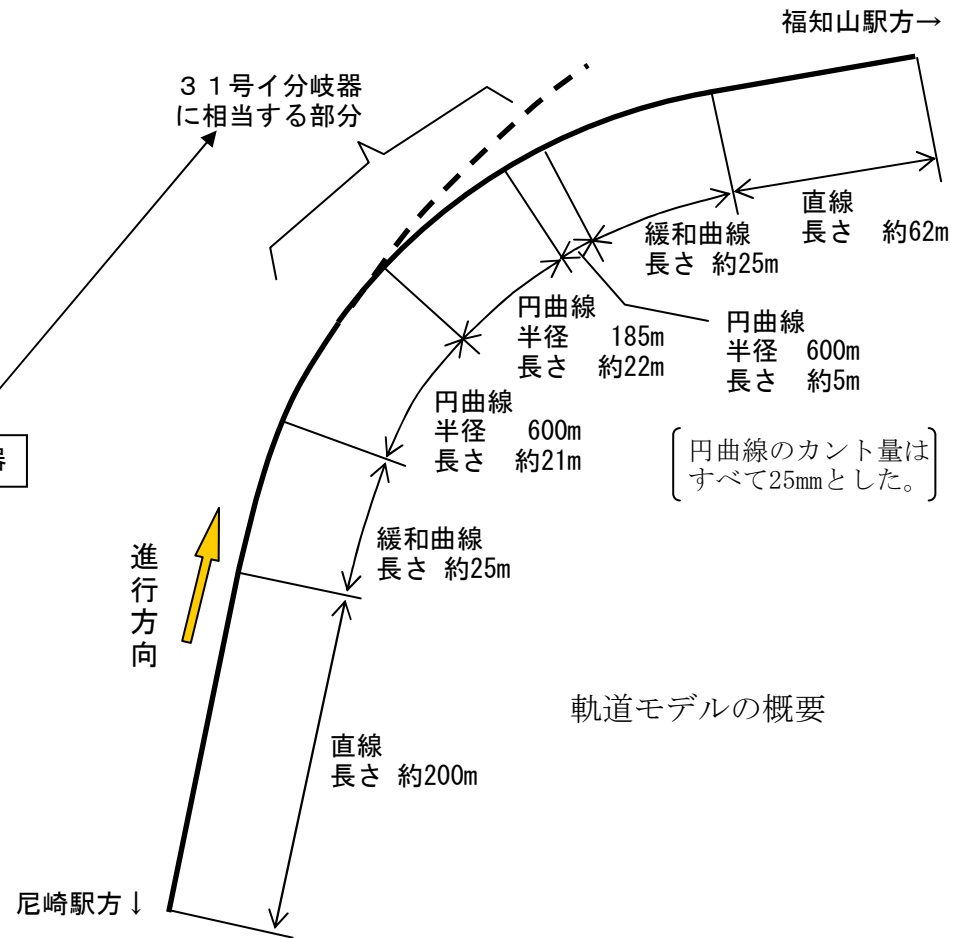


付図 7 5 当日回 4 4 6 9 M宝塚駅到着時における車両動揺シミュレーションの概要

※車両モデルは脱線シミュレーションと同じものを使用した。



当日回 4 4 6 9 Mの進路
(尼崎駅方から宝塚駅を撮影)



付図 7 7 列車無線の使用制限のために行われた 「動作」基本編の改正内容

改正前

(無線機等で通告された場合の運転通告受領券の記入方)

4-29 運転中に無線機等により運転通告を受けた場合は、必ず、運転通告受領券にその内容を記入すること。この場合、列車の安全を最優先に考え次のとおり取扱うこと。

(1) 各駅停車列車

停車駅に停車後、運転通告受領券に記入することを基本とする。

(2) 上記以外の列車

線区の条件・通告内容等により異なるが、便宜用紙又は携帯時刻表などに必要事項を速記し、停車駅に停車後、所定の運転通告受領券に記入することを基本とする。ただし乗務員が安全上必要と認めた場合は、指令員に連絡後、最寄駅等に停止して記入してもよい。

改正後

(運転中の無線機の取扱い)

4-29 運転中の無線機の取り扱いは安全を最優先に考え、次のとおり取り扱うこと。

(1) 当該列車に直接関係のない無線交信を受信した場合

無線交信に気をとられず、指差喚呼等による必要な確認を行い、運転に対する集中力を保つよう特に心がけること。

(2) 当該列車に対する無線連絡を受信した場合

指令から無線連絡を受信した場合は、「〇〇列車 運転士 後ほど連絡します」と応答したのち、次駅(通過駅含む)に停車後、運転士から指令に連絡し、通話すること。

(緊急の事象については、指令から緊急停止の指示を行うので、直ちに停止し、その後、通話を行うこと。)

(3) 運転士から指令に連絡する場合は、次駅(通過駅含む)に停車後に行う。

(緊急性がある場合は、その場で停車して行うこと。)