

2004年4月13日

首都圏を中心とした路線の降雨防災強化について

JR 東日本では、豪雨や長雨などの大雨の際には、災害による事故を防止するため、列車の運転を一時見合わせる、あるいは列車速度を下げるなどの運転規制を実施しております。また、このような降雨による影響を少なくするため、これまで5方面の新幹線、及び成田エクスプレス、武蔵野線などについて降雨防災強化対策を進め、効果をあげてきました。

今回は、さらに首都圏を中心とした路線のうち、特にお客様への影響が大きい路線を対象に、集中的にのり面や斜面の降雨防災強化工事（約500箇所）を実施することで、運転中止の解消や規制速度の向上などを実施します。なお、工事期間は5年間とし、全体工事費は約230億円を計画しております。

今回の防災強化工事は、その対象路線を合わせると1日約800万人のお客様に御利用頂いており、工事が全て完了した際には、首都圏において降雨の影響による列車遅延や運休本数が約4割減少する見込みです。

(1) 降雨防災強化対策の対象線区

【豪雨等による運転中止を解消する路線、及び運転中止規制値を向上する路線】

路線名	区間	改善内容
常磐線	藤代～勝田	運転中止解消
東海道線	小田原～来宮	運転中止解消（小田原～早川、熱海～来宮） 中止規制値向上（早川～熱海）
中央線	高尾～塩山	中止規制値向上
横須賀線	大船～横須賀	運転中止解消

【豪雨等による速度規制の列車速度を15km/hから35km/hに向上する路線】

路線名	区間	路線名	区間
東北線	赤羽～大宮（一部区間）	中央線	神田～四ツ谷
武蔵野線	東川口～新松戸	京浜東北線	上野～浦和（一部区間）
赤羽線	板橋～赤羽	根岸線	石川町～大船（一部区間）
川越線	大宮～川越	常磐線	柏～取手
山手線	品川～田端（一部区間）	横浜線	鴨居～古淵

(2) 降雨防災強化対策の工事内容

主に盛土や切取等の斜面の土砂崩壊防止を図るため、コンクリート製の格子枠や抑止杭等を施工し、また、雨水の流れを良好にするための排水設備の整備、さらに自然斜面からの土砂流入防止を図るため土砂止め柵やトンネル出入口には覆い工などを新設します。



盛土のり面工



切取土砂止擁壁



土砂止め覆い工

(3) これまでの降雨防災強化対策

【新幹線ネットワーク】

路線名	区間	規制改正内容	改正時期
長野	高崎～長野	運転中止解消	2002年6月
山形	福島～新庄	中止規制値向上	2002年6月
東北 上越	郡山～水沢江刺 越後湯沢～長岡	運転中止解消	2002年12月
秋田	盛岡～秋田	中止規制値向上	2003年6月

工事費 合計 約64億円

【在来線】

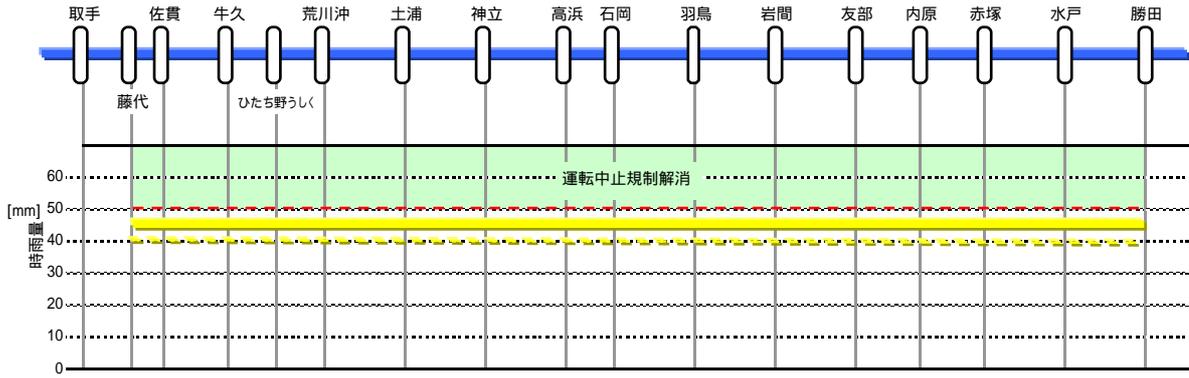
路線名	区間	規制改正内容	改正時期
成田エクスプレス ルート	東千葉～成田	運転中止解消	1994年6月
武蔵野	東川口～西船橋	運転中止解消	2000年6月
中央	高尾～松本	中止規制値向上	2000年6月
横浜	東神奈川～鴨居	規制速度向上	2002年6月
内房	五井～君津	運転中止解消	2002年12月
外房	蘇我～永田	運転中止解消	2003年6月
横須賀	西大井～新川崎 保土ヶ谷～東戸塚	規制速度向上	2003年4月 2003年6月

工事費 合計 合計 約115億円

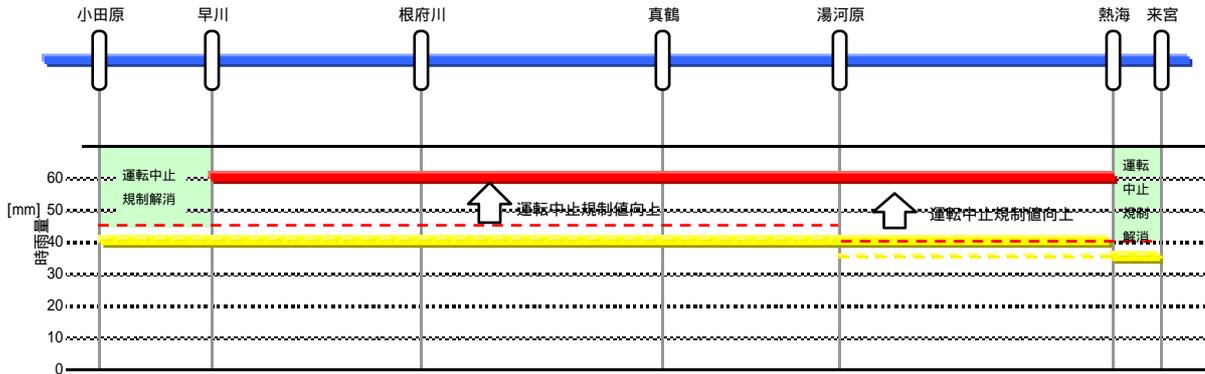
総額 約179億円

運転規制改正の概要図

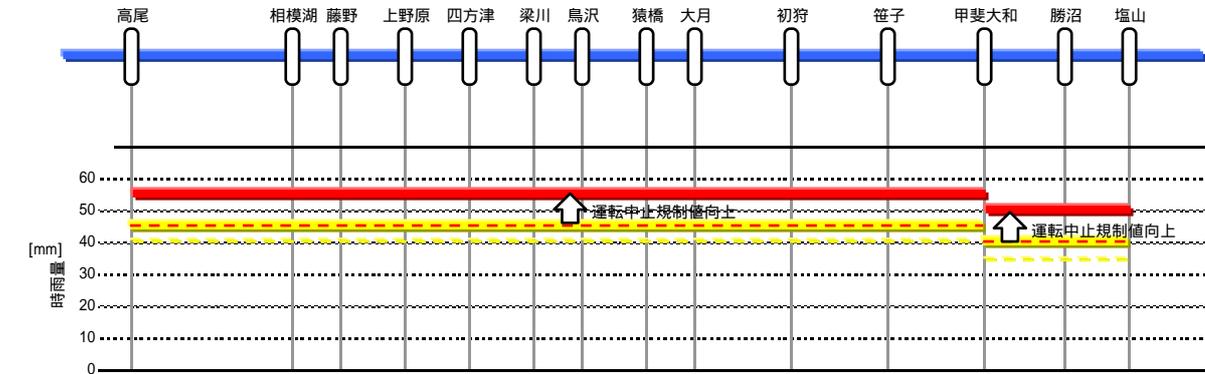
【常磐線】



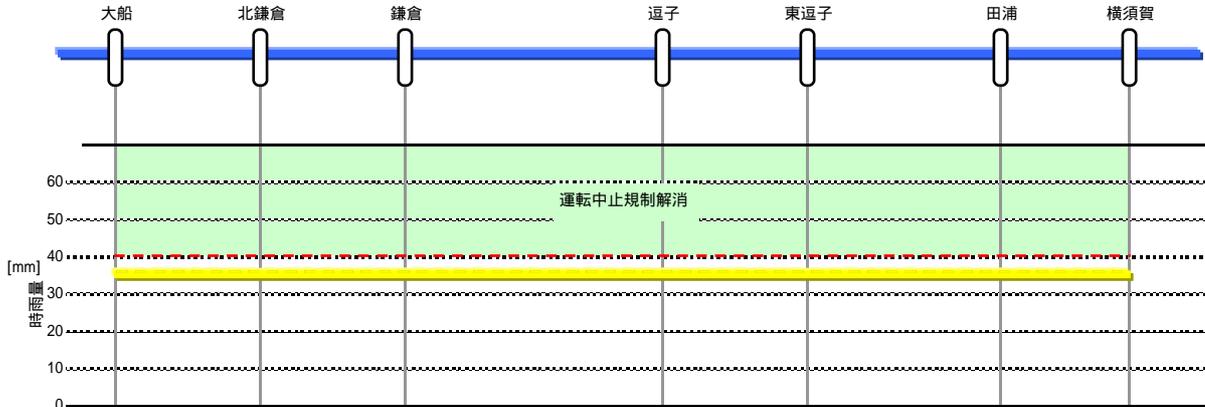
【東海道線】



【中央線】



【横須賀線】



凡例

- 現行運転中止規制値
- 現行35km/h速度規制値
- 改正後運転中止規制値
- 改正後35km/h速度規制値

降雨が連続的に継続した場合には、上記の時雨量以下でも運転規制を行う場合がある。