

安全

■ グループ安全計画2018

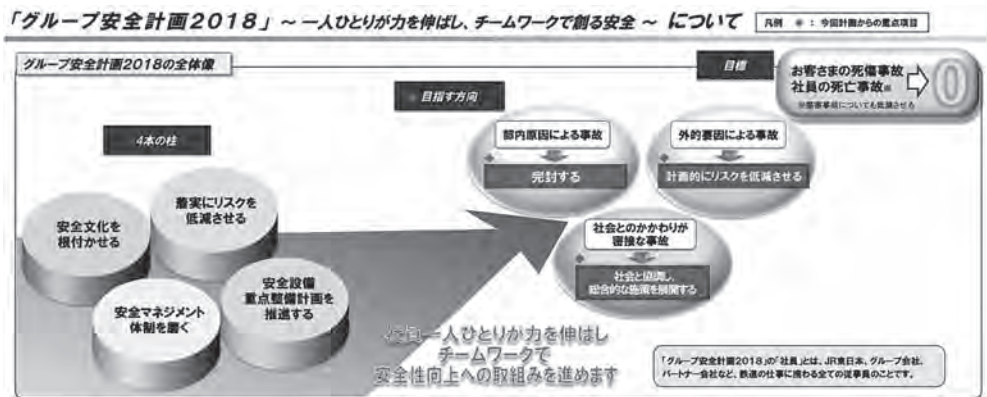
JR東日本では、会社発足以来、安全を経営の最重要課題として、過去5回の安全5ヵ年計画を実施してまいりました。

現在は、2014年度に策定した「グループ安全計画2018 ～一人ひとりが力を伸ばし、チームワークで創る安全～」を実践しています。鉄道に携わる一人ひとりが安全レベルの向上に取り組み、グループ全体で「究極の安全」に向けて挑戦してまいります。

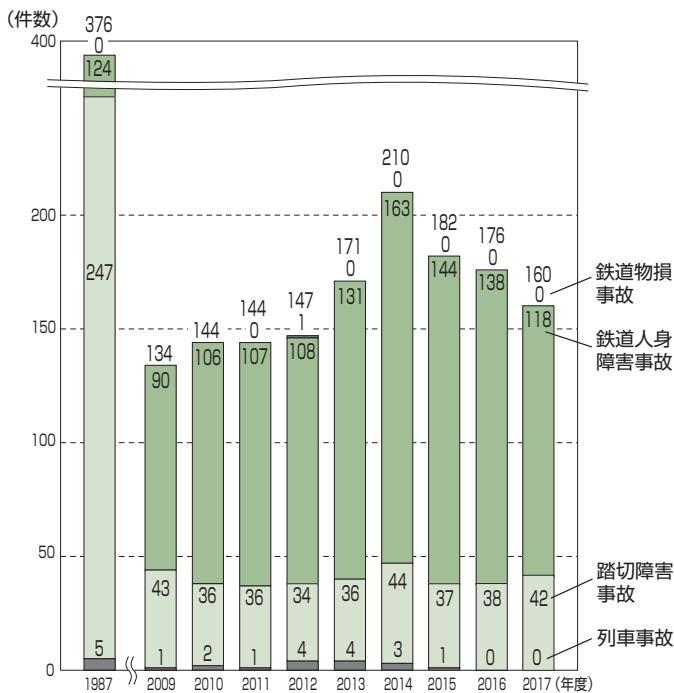
グループ安全計画2018では、「部内原因による事故は完封する」等の「目指す方向」を明確にした上で、具体的な施策を展開しています。また、「着実な技術の継承」「事故の恐ろしさを深く学ぶ取組み」等、安全を担う人材育成を推進し、安全マネジメント体制のブラッシュアップを目指しています。

なお、5年間の安全に関わる投資額は約1兆円を見込んでいます。

安全
安全

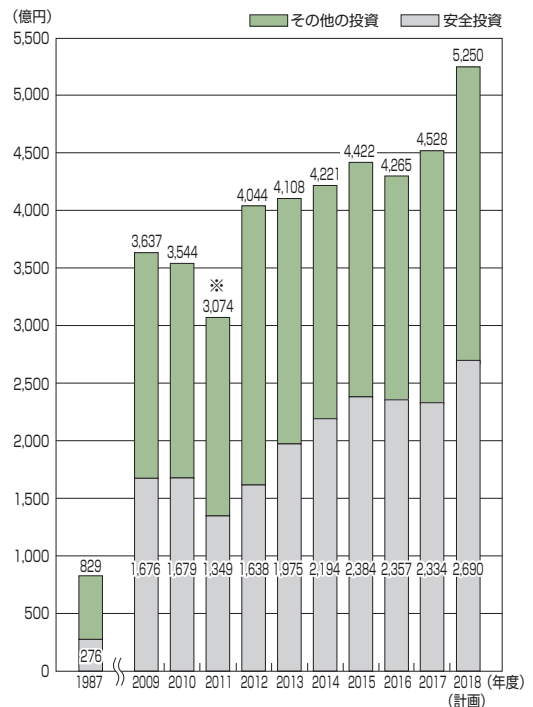


■ 鉄道運転事故件数



- 鉄道物損事故：列車または車両の運転により500万円以上の物損が生じたもの
- 鉄道人身障害事故：列車または車両の運転により人が死傷したもの
- 踏切障害事故：踏切道において、列車または車両が、通行人や通行車両などと衝突・接触したもの
- 列車事故：列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故

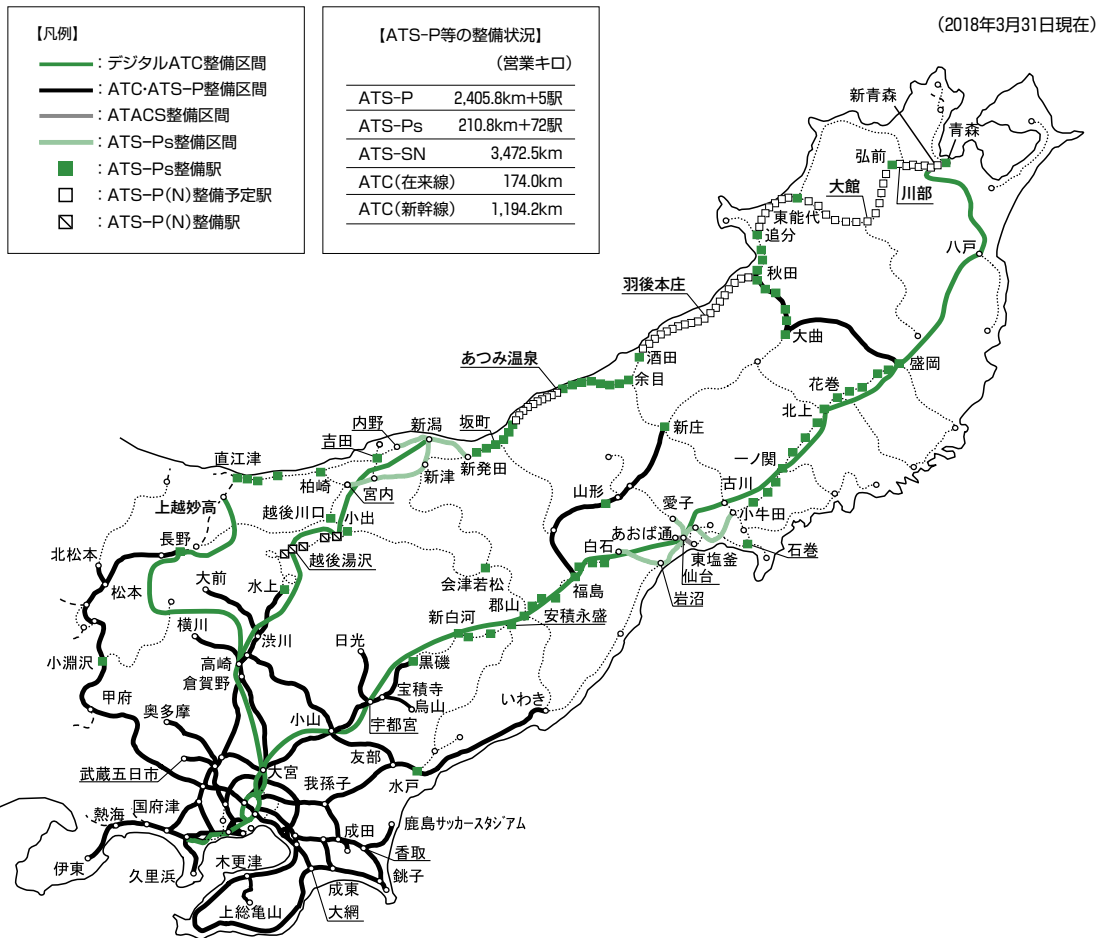
■ 安全投資額の推移



※2011年度は、東日本大震災の影響により、投資額が一時的に減少しました。

■ 列車衝突事故防止

● 保安装置の設置状況

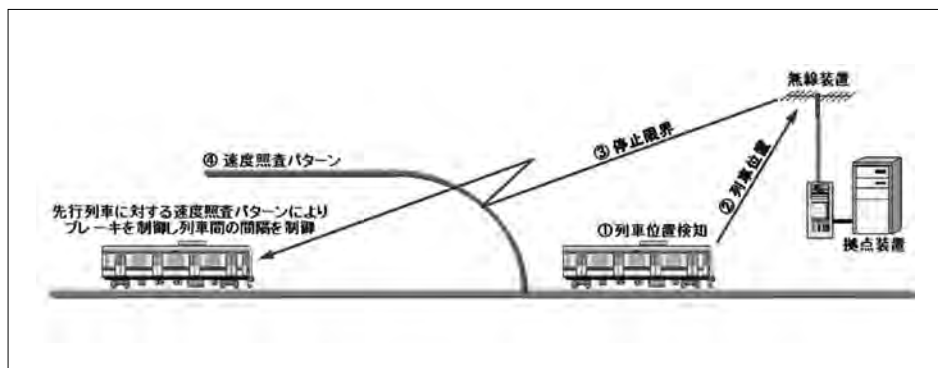


安全

● 無線を使った列車制御システム (ATACS)

列車自らが位置を検知し、無線を使って列車間隔を制御する「ATACS」を仙石線において実用化しました。ATACSの導入により、地上設備がスリム化されメンテナンスが簡素化されるとともに設備数が減ることで安定性が向上することが期待されます。

ATACSは、2011年10月に仙石線(あおば通～東塩釜間)に導入し、2014年12月には踏切制御機能を使用開始しました。また、2017年11月に埼京線(池袋～大宮間)に導入し、今後、踏切制御機能を導入する予定です。



■ 列車の運行管理システム

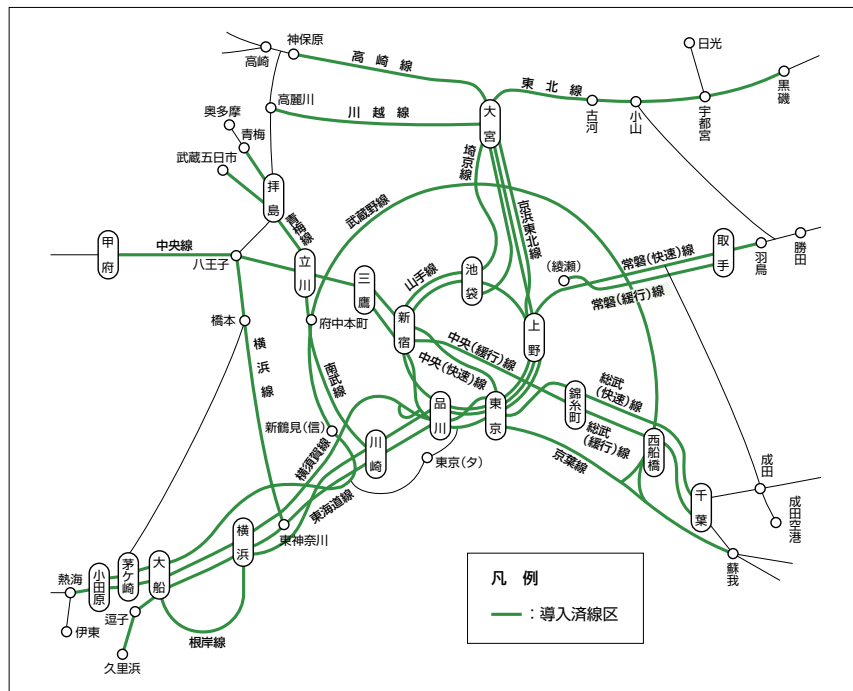
● PRCシステム導入状況

(2018年3月31日現在)

在来線システム 導入済み線区	約5,310km (うちATOS約1,020km)	中央線(一部)、山手線、京浜東北・根岸線、総武(緩行)線、常磐線、武蔵野線、 埼京線、仙石線、八高線、白新線、信越線、羽越線、花輪線など
-------------------	------------------------------	---

● 東京圏輸送管理システム (ATOS) 導入区間

(2017年度末)

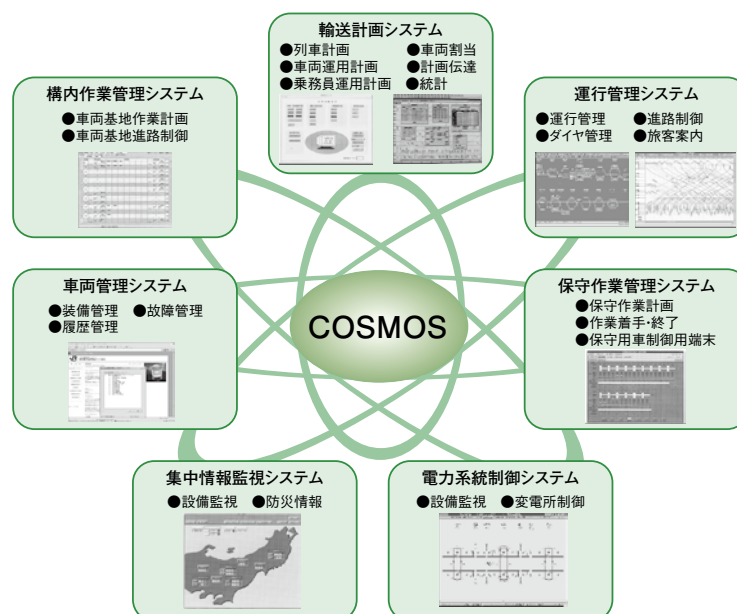


安全

● 新幹線総合システム (COSMOS)

新幹線では、業務運営の抜本的な改革・省力化の推進・お客さまへの情報サービスの充実を基本コンセプトに掲げ、関係する全ての業務を総合的にシステム化した新幹線総合システム「COSMOS (Computerized Safety Maintenance and Operation systems of Shinkansen)」を開発し、1995年11月から使用しています。

COSMOSでは、新幹線輸送の進展(列車本数の大幅な増加、車両の増備、新線開業、新駅設置、高速化、分割・併合運転、在来線への直通、JR西日本・JR北海道との共同運行)へ対応するとともに、新幹線にかかわる業務を、7つのサブシステムを統合することにより構成し、計画から当日の実施、そして実績までを一元的に管理しています。



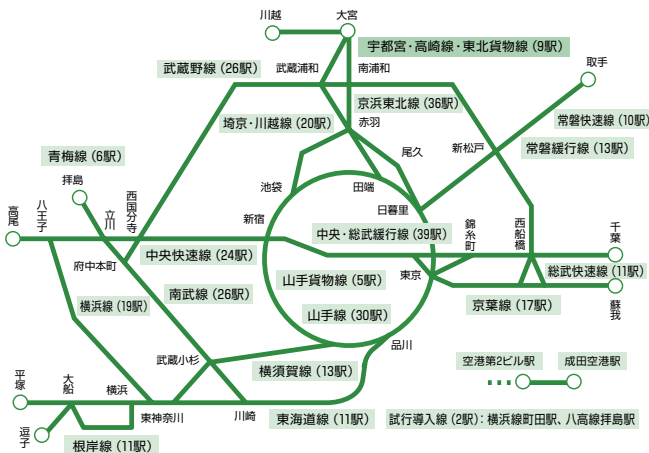
■ ホームにおけるお客さまへの安全対策

ホームにおけるお客さまの安全を守るため、さまざまな対策を進めています。

● ホームドア・内方線付き点状ブロック

ホームでのお客さまの転落、列車との接触などの事故防止対策として、ホームドアの導入に取り組んでいます。2017年度までに、山手線では全30駅（品川新駅（仮称）含む）のうち改良予定駅を除く24駅で、京浜東北・根岸線では6駅で整備が完了しました。今後は、整備対象駅を拡大するとともに、整備のペースアップを図り、2032年度末頃までに東京圏在来線の主要路線全駅（2017年度末時点で整備済の32駅を含む330駅）に整備を進めていきます。

このほか、ホーム内側部分に線状突起を設けてホームの内外が分かるようにした内方線付き点状ブロックの整備を行っています。1日あたりの乗降人員が10万人以上の駅には整備が完了し、現在は1万人以上10万人未満の駅への整備を進めています。



2032年度末頃までに整備する線区(330駅)

※駅数は線区単位で計上
(例)東京駅であれば、中央快速線、山手線、京浜東北線、東海道線、横須賀総武快速線、京葉線の6駅

● 列車非常停止警報装置

ホーム柱に設置してある「非常停止ボタン」を扱うことにより、運転士・車掌・駅社員に危険を知らせます。



● ホーム検知装置

列車の最前部と最後部にセンサーを設置し、どちらかのセンサーがホームを検知していない状態では、万一誤扱いがあってもドアが開かないようにし、列車からのお客さまの転落を防止します。



● プラットホーム事故0運動

近年は、お酒に酔ったお客さまによる事故が多くなっています。これらの事故を防ぐため、ホーム上での安全について、お客さまにご協力をお願いする「プラットホーム事故0運動」を実施しています。

2017年度は鉄道25社局合同で実施しました。



● かけこみ乗車防止キャンペーン

2017年度まで当社単独で行っていた「ドア挟まり防止キャンペーン」について、より多くのお客さまに取組みを知っていただくため、2018年度は新たに鉄道26社局合同で「かけこみ乗車防止キャンペーン」を実施しました。

かけこみ乗車は大きな危険を伴うことや、危険と感じた際には非常ボタンを押していただくこと等を呼びかけています。



● 車両間の転落防止用幌

お客さまが車両間の隙間から転落することを防止するために、車両間にゴム製幌を設置しています。



● 駅ホーム・コンコース用ITV

駅のホームやコンコースにカメラを設置し、ホームにおける安全性向上や駅構内のセキュリティ強化をはかっています。

また一部の駅に、より鮮明な映像が映る高解像度ITVを設置しています。



■踏切の安全対策

当社では踏切事故をなくすため、さまざまな施策を実施しています。

今後もさらに、立体交差化や踏切統廃合などによる踏切の廃止を進めるとともに、警報機・しゃ断機の設置、障害物検知装置の設置、オーバーハング型警報機、全方向踏切警報灯

などの増設を推進していきます。

その他にも、踏切事故防止に関するキャンペーンを実施し、踏切を通行するドライバーや歩行者に対し事故防止に協力していただけるよう積極的に呼びかけを行っています。

●踏切数

年度	1種	3種	4種	合計
1987 会社発足時※	6,263	801	1,294	8,358
2009	6,409	221	528	7,158
2010	6,350	214	519	7,083
2011	6,360	210	503	7,073
2012	6,359	209	481	7,049
2013	6,365	209	463	7,037
2014	6,282	204	427	6,913
2015	6,283	202	412	6,897
2016	6,264	200	396	6,860
2017	6,266	198	377	6,841

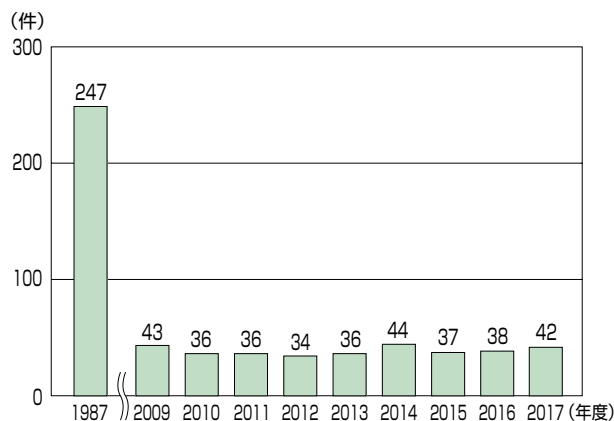
「1種」踏切しゃ断機が設置されている踏切

「3種」踏切警報機が設置されている踏切

「4種」上記以外の踏切

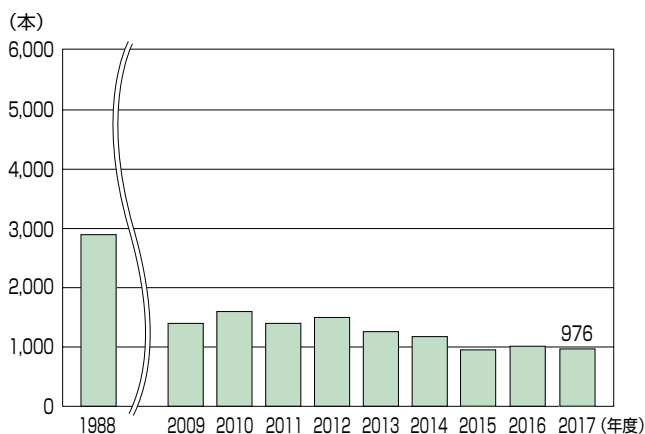
※会社発足時は4月1日、それ以外は3月31日現在

●踏切障害事故件数



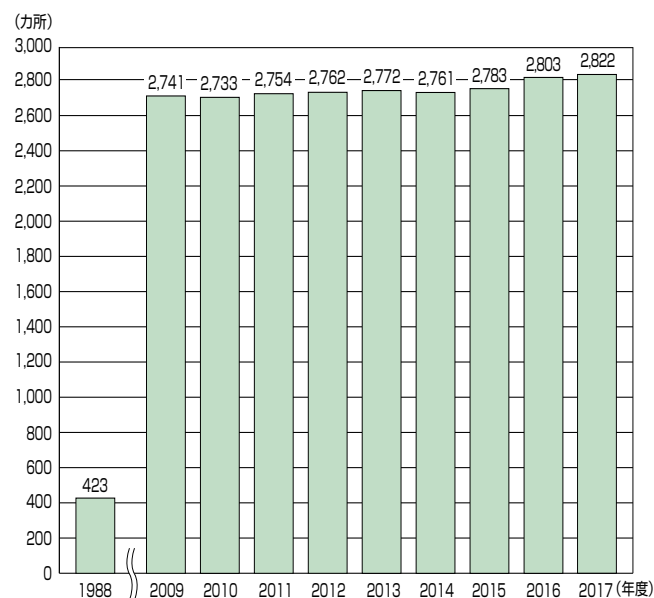
●踏切しゃ断かん折損件数

自動車などの無謀運転によって、毎年数多くの踏切しゃ断かんが折られています。

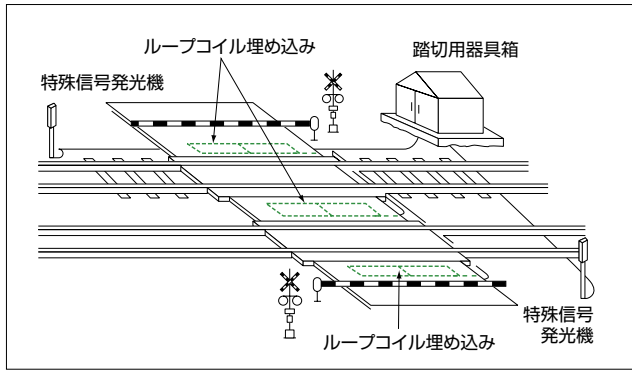


●障害物検知装置

障害物検知装置は、踏切内で自動車などが立ち往生した場合、特殊信号の発光により異常を列車に知らせるシステムです。

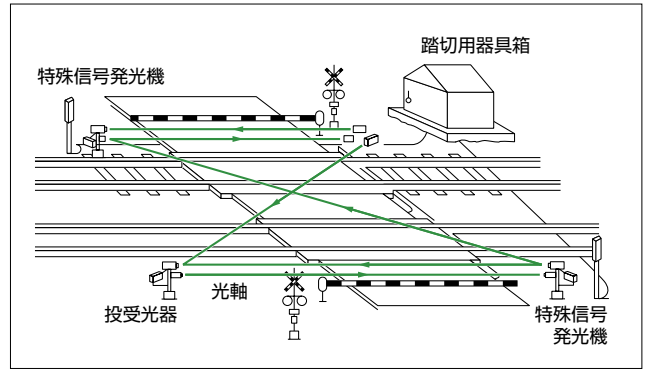


● 障害物検知装置の例



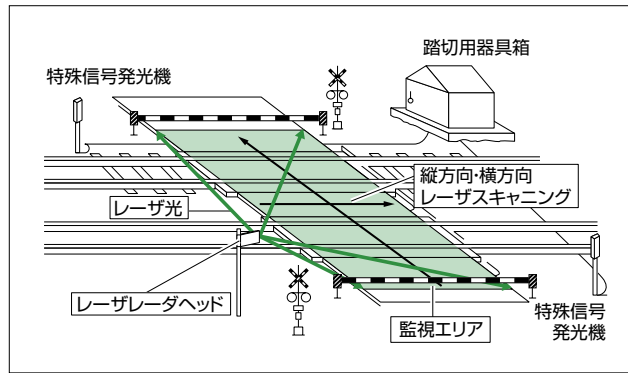
ループコイル方式

踏切道面上に埋め込んだループコイルで踏切直内の自動車を検知し、特殊信号発光機などにより列車に対し停止信号を表示します。



光方式

一定時間光軸（レーザーなど）をしゃ断することで、踏切直内の自動車などの支障物を検知し、特殊信号発光機などにより列車に対し停止信号を表示します。



三次元レーザーレーダ式

レーザー光により計測された三次元データをもとに、あらかじめ設定された監視エリアの障害物を検出し、特殊信号発光機などにより列車に対し停止信号を表示します。

● オーバーハング型警報機

警報機を道路の上方に設け、踏切の存在を目立ちやすくしています。



● 全方向踏切警報灯

360度視認できる警報灯とすることで、踏切の警報を見やすくしています。



● 踏切事故0運動

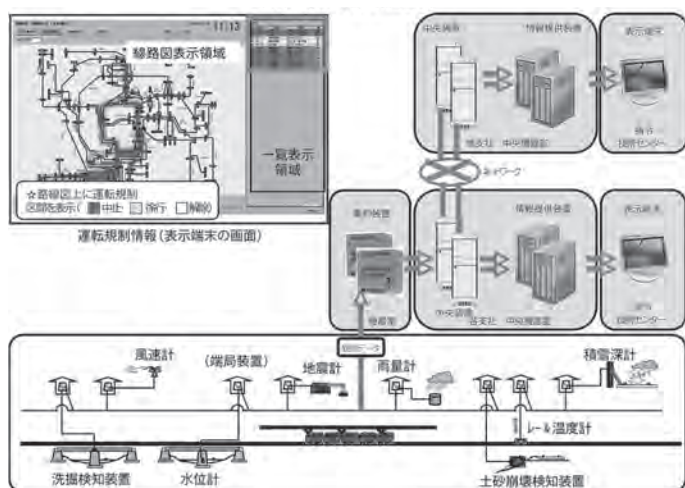
踏切を通行する歩行者やドライバーにご協力をお願いする「踏切事故0運動」を実施しています。



安全

防災対策

● 防災情報システム概要図



● 地震観測体制

○ 新幹線早期地震検知システム

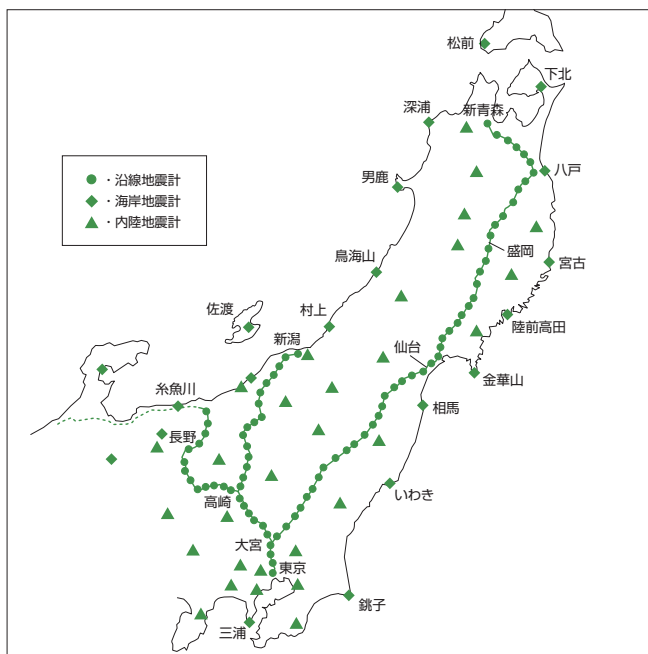
新幹線では、地震計を沿線・海岸に計105カ所設置しています。地震の主要動(S波)より先に到着する初期微動(P波)を検知して、より早く列車を停止させることができます。さら

に、首都直下地震および内陸部の地震に備えて、地震計を30カ所増設することで地震観測体制の強化をはかっています。

○ 新幹線地震計の設置箇所

設置箇所	線区等別	設置数
沿線	東北	50
	上越	22
	北陸	13
	小計	85
海岸	太平洋側	9
	日本海側	11
	小計	20
内陸		30
合計		135

※2018年3月31日現在



● 新幹線脱線対策

○ 逸脱防止ガイドの設置

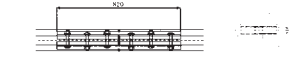
車両が脱線した場合に車両がレールから大きく逸脱することを防止。



○ 接着絶縁継目 (IJ) の破断防止策

車両が脱線した場合に、車両の部材が接着絶縁継目部に当たるときの衝撃を低減し、破断を防止。2011年度までに全箇所での設置が完了。

【現行】



【改良】



● 阪神・淡路大震災による緊急耐震補強対策（せん断破壊先行型）

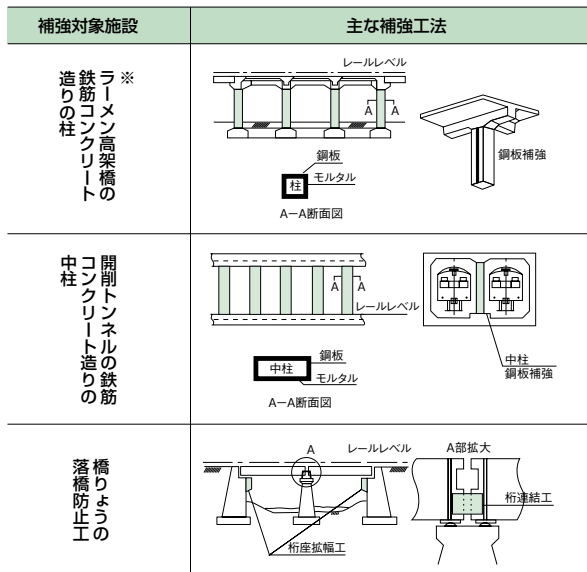
1995年1月17日未明に発生した阪神・淡路大震災を受けて、1995年度からラーメン高架橋柱などの「緊急耐震補強工事」に着

手し、新幹線は1998年度までに、在来線は2000年度までに、南関東・仙台地域等エリア内の補強対策を完了しました。

○ 緊急耐震補強対策

対象構造物	ラーメン高架橋等柱 開削トンネル中柱 橋りょうの落橋防止工								
対象地域	南関東地域 仙台地域 活断層に近接する地域(新幹線)								
対策数量	<table border="0"> <tr> <td>ラーメン高架橋等柱</td> <td>新幹線 約 3,100本</td> </tr> <tr> <td></td> <td>在来線 約 7,300本</td> </tr> <tr> <td>開削トンネル中柱</td> <td>在来線 約 100本</td> </tr> <tr> <td>橋りょうの落橋防止工</td> <td>在来線 約 2,600連</td> </tr> </table>	ラーメン高架橋等柱	新幹線 約 3,100本		在来線 約 7,300本	開削トンネル中柱	在来線 約 100本	橋りょうの落橋防止工	在来線 約 2,600連
ラーメン高架橋等柱	新幹線 約 3,100本								
	在来線 約 7,300本								
開削トンネル中柱	在来線 約 100本								
橋りょうの落橋防止工	在来線 約 2,600連								

○ 補強対象施設と主な補強工法



※ラーメン高架橋：ラーメンとはドイツ語で、結合構造の意。柱と梁(はり)を一体として結合した構造で、全体に力をバランスよく分担させる構造をラーメン構造といいます。この構造形式を用いた橋りょう形式をラーメン高架橋と称します。

● 三陸南地震・新潟県中越地震による耐震補強対策（せん断破壊先行型）

2003年5月26日の三陸南地震以降、緊急耐震補強対策の対象地域(南関東・仙台地域等)外における新幹線ラーメン高架橋柱を中心に、2005年度初から工事に着手し新幹線は2007年度、在来線は他の工事等と関係する一部を除き、2008年度に完了しました。

対象構造物	対策数量
新幹線ラーメン高架橋(南関東・仙台等エリア外)	約15,400本
在来線利用高架橋※(南関東・仙台エリア)	約 5,300本
新幹線橋脚	約 2,340基
在来線橋脚(南関東・仙台エリア)	約 540基

※利用高架橋：高架下が建物等に利用されている高架橋

● 耐震補強対策（曲げ破壊先行型のうち耐震性の低い柱）

地震時のさらなる安全性向上をめざし補強対象を拡大し、2009年度から第2次耐震補強対策として、曲げ破壊先行型の高架橋柱の中で、強い地震動で被害の生じるおそれのある高架橋柱(曲げ破壊先行型のうち耐震性の低い柱)の補強に着手しており、他の工事等と関係する一部を除き、2013年度末に完了しました。

対象構造物	高架下を店舗等で利用していないラーメン高架橋柱(曲げ破壊先行型のうち耐震性の低い柱)
対象線区	南関東、仙台エリアおよび活断層近接地域内の新幹線および在来線(ピーク1時間片道列車本数10本以上の線区)
対策数量	12,200本(新幹線 約6,700本、在来線 約5,500本)
補強方法	柱に鋼板を巻き立てる補強(鋼板補強工法)など

● 首都直下地震対策等

今後発生が予想される首都直下地震に備え、盛土、切取、レンガアーチ高架橋、電化柱等の耐震補強、駅・ホームの天井・壁落下防止対策などに2012年度から着手するとともに、これまでも取り組んできた高架橋柱・橋脚の耐震補強を前倒してきました。

また、東日本大震災を踏まえ、乗降人員3,000人/日以上駅の耐震補強や今回の地震で大きな被害が発生した新幹線電化柱の耐震補強に着手しました。

今後、さらなる耐震補強対策として、首都直下地震の想定震度の変化や最新の活断層の知見に基づき、設備ごとの地震による損傷リスクや線区における地震の影響等を考慮しつつ、これまで実施している対策のエリア拡大および新たな対策の実施を検討していきます。

○ 首都直下地震対策（南関東エリア）

対象構造物	対策数量
ラーメン高架橋(新幹線、在来線)	約6,730本
橋脚(新幹線、在来線)	約1,770基
電化柱(新幹線、在来線)※	約1,150本
駅・ホームの天井	約 290駅
駅・ホームの壁	約 40駅

山手線、中央線など9線区対策：
盛土、切取、橋台背面盛土、脱線防止ガード、無筋コンクリート等橋脚、鉄桁、落橋防止工、トンネル、レンガアーチ高架橋

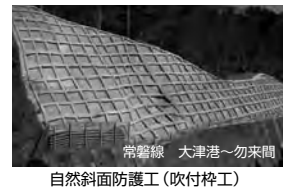
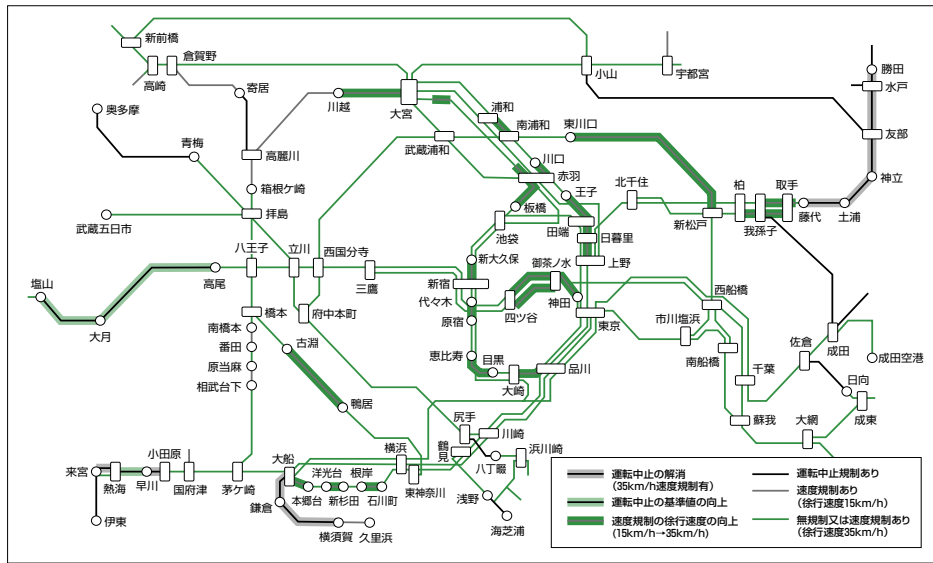
※210本の調査を含む

● 降雨防災対策

降雨による土砂崩壊災害から線路の安全を守るために、全線区において計画的に沿線斜面などの防災対策を行っています。その中でも首都圏エリア、および各新幹線ルートについて

では、集中的に対策を行い、運転中止や速度規制によるダイヤの乱れを減らし、安全・安定輸送を確保していきます。

○ 東京100km圏降雨防災強化対策(2004~2008年)エリア



安全

● 防風柵の設置

風規制による輸送影響を緩和するために、以下の区間に防風柵を設置しています。

(2018年3月31日現在)

線区	区間	設置位置	使用開始
1	東海道本線	根府川構内	両側 1991年 7月
2	常磐線	夜ノ森~大野間	片側(西側) 1996年 2月
3	川越線	指扇~南古谷間	片側(北側) 1998年 4月 2009年 6月 延長
4	羽越本線	砂越~北余目間	片側(西側) 2006年11月
5	東北本線	藤田~貝田間	片側(西側) 2006年11月
6	東北本線	栗橋~古河間	両側 2007年 3月 北側 2007年 6月 南側
7	常磐線	藤代~佐貫間	両側 2007年 3月
8	京葉線	葛西臨海公園~舞浜間	片側(南側) 2007年 3月
9	京葉線	市川塩浜~二俣新町間	片側(南側) 2007年 3月
10	京葉線	海浜幕張~検見川浜間	片側(南側) 2007年 3月
11	武蔵野線	三郷~南流山間	両側 2007年 3月 南側 2009年 6月 北側
12	京葉線	潮見~新木場間	両側 2007年 6月 南側 2012年10月 北側新設、南側延長
13	京葉線	新木場~葛西臨海公園間	両側 2007年 8月 南側 2012年10月 北側新設、南側延長
14	京葉線	二俣新町~南船橋間	片側(南側) 2007年 8月 2012年10月 延長
15	武蔵野線	南越谷~吉川間	橋りょう部(両側) 2009年 3月 片側(北側) 2010年 2月
16	武蔵野線	北朝霞~西浦の間	両側 2009年12月南側 2010年 8月北側
17	羽越本線	あつみ温泉~小波渡間	片側(西側) 2011年12月
18	内房線	佐貫町~上総湊間	片側(西側) 2012年 3月
19	京葉線	新習志野~海浜幕張間	片側(南側) 2013年12月
20	総武本線	小岩~市川間	片側(南側) 2014年 3月
21	総武本線	平井~新小岩間	片側(南側) 2014年 5月
22	信越本線	米山~笠島間	片側(西側) 2014年10月
23	常磐線	金町~松戸間	片側(南側) 2015年 3月
24	常磐線	天王台~取手間	両側 2015年 3月
25	常磐線	水戸~勝田間	片側(北側) 2015年 3月
26	仙石線	陸前大塚~東名間	片側(南側) 2015年 5月
27	仙石線	野蒜~陸前小野間	片側(北側) 2015年 5月
28	白新線	佐々木~豊栄間	両側 2017年 8月
29	東北本線	岩切構内	片側(北側) 2018年 2月

● 強風警報システム

風速計で実際に観測した風速に加え、予測最大風速が規制値を超えた場合にも運転規制を行うことにより、これまで以上に安全性が確保できる強風警報システムを導入しています。

	2005年12月25日時点	2018年3月末時点
導入箇所数	6	296 (在来線全運転規制区間)

● 風速計の増設

風に対する速度規制を実施している区間について、風の観測体制を強化するために風速計を増設しています。

	風速計の設置数(風規制箇所数)	
	2005年12月25日時点	2018年3月末時点
在来線	228(221)	884(296)
新幹線	89(88)	163(102)
計	317(309)	1,047(398)

● 車両が風から受ける力をより適正に評価し 運転規制を行う手法の導入

車両に作用する風の力は常に変動しており、その力を適正に評価して、よりの確な運転規制を行い安全性を高めるための手法として

- ①「風速計による、より適切な風観測の方法」
- ②「線路の状況や車体形状等を加味した風に対する車両の耐力の計算方法」

について、社外有識者からのご意見を取り入れつつ、これまで研究を進めてきました。この新たな手法を以下の区間に導入しています。

(2018年3月31日現在)

線区	区間	導入時期
羽越本線	小波渡~羽前水沢間	2011年12月
	羽前水沢~羽前大山間	
京葉線	新習志野~海浜幕張間	2012年 3月
	千葉みなと~蘇我間	
越後線	越後赤塚~内野間	2012年11月
	青山~関屋間	
大湊線 (②のみ)	白山~新潟間	2012年12月
	野辺地~有戸間	
	有戸~吹越間	
	吹越~陸奥横浜間	
	有畑~近川間	
信越本線	赤川~大湊間	2013年11月
	直江津~黒井間	
	柿崎~米山間	
	米山~笠島間	
	青海川~鯨波間	2016年 3月