



# 首都圏輸送障害低減に向けた対策 ～安定性向上・早期復旧・情報提供～

2006年春、首都圏において大きな輸送障害が連続して発生し、多くのお客さまにご迷惑をおかけしました。JR東日本では同年5月に「首都圏輸送障害対策プロジェクト」を設置し輸送障害の低減に向けた検討を行い、その対策を進めています。

JR東日本は2006年春に重大な輸送トラブルを連続して発生させました。当社の信頼に関わる問題として、深く反省するとともに、安全の確保を前提として、信頼性の高い輸送システムの構築と効果的な輸送障害対策の実施に向け、検討を進めてまいりました。

検討結果に基づき、当初対策として取り組んだ輸送障害対策(約1,600億円)に加え、以下の対策を2006年度から着手し、総額約3,000億円を投資して輸送障害低減をめざしてまいります。

## ■2006年春に首都圏で発生した大きなトラブル

日付	内容	影響時間	影響人員
4月24日(月)	山手線新大久保～高田馬場間軌道変状	山手線…運転見合わせ約5時間40分 埼京線…運転見合わせ約7時間30分 湘南新宿ライン…運転取り止め	約320,000人
4月28日(金)	京浜東北線御徒町～上野間信号トラブル	約2時間40分	約85,000人
4月30日(日)	中央線新宿駅構内ポイント故障	運転見合わせ約1時間50分	約13,000人
5月9日(火)	常磐線金町～馬橋間で停電	運転見合わせ約40分	約42,000人
5月11日(木)	京浜東北線蒲田～鶴見間信号トラブル	運転見合わせ約4時間10分	約145,000人

## ●輸送の安定性向上

輸送の安定性を向上させるために、列車運行状況をリアルタイムに把握し、的確な運行管理を可能とする東京圏輸送管理システム(ATOS)の導入を進めており、列車運行管理の安定性向上に取り組んでいます。

車両面においては、主要機器を二重系化し、1つの機器が故障しても運転継続を可能とするなど信頼性の高い新型車両「E233系」の導入を進めています。現在は中央快速線で順次置き換えを進めており、今後は京浜東北線、常磐線各駅停車についても投入してまいります。

地上設備については、信号ケーブルの強化といった壊れにくい設備や二重系化した設備への改良を進めるほか、レール探傷車を増備するなど検査・保守の強化を通じて、輸送障害を低減させる取り組みを進めています。

また、線路下の道路トンネル工事にともない軌道が変状するトラブルについては、「線路下横断工安全委員会」を設置し、



主要な機器を二重系化し、故障に強い車両となった「E233系」

軌道変状が起こりうる可能性を洗い出したうえで、体系的な軌道変状防止対策を策定して、工事を実施しています。

## ●輸送障害発生時の早期復旧

障害発生防止対策に取り組むとともに、障害が発生した場合の円滑な復旧を図るための対策にも取り組みます。

首都圏50km圏内において、信号通信指令による監視強化、信号機器メーカーと連携した24時間即応体制の整備などにより、異常箇所の発見の早期化と現地までの到着時間短縮、復旧作業の迅速化を図ります。

また、新たに整備した機器の取り扱いに要する知識・技能を向上させるため、保線、電力、信号通信の現場に適合した訓練設備の拡大、充実を図ります。さらに、故障した設備を迅速に取り替え、復旧までの時間を短縮するため、取替部品の配備を増やします。

## ●情報提供の強化

輸送障害発生時における、お客さまへのきめ細やかな情報提供や社員間の円滑な情報伝達を図る対策に取り組めます。

2007年2月から主要19駅の改札に50インチの「異常時案内用ディスプレイ」を設置し、運行情報をわかりやすい地図式で表示するほか、振替乗車路線などをお知らせしています。2008年度までに計約90駅に順次整備する予定です。これまでのLED表示器などによる改札口、ホーム上、車内での文字情報によるご案内などとともに、お客さまへの正確で迅速な情報提供に努めます。

この他にも、パソコンや携帯電話サイトによる情報提供、「ホームページ遅延証明書」の発行など、改善に取り組んでいます。

また、約200駅の放送設備の増設もしくは取り替えを行うとともに、駅社員が正確な情報を伝達・共有できるように150駅で無線機器を配備します。



駅構内の異常時案内用ディスプレイ



ディスプレイ画面イメージ