

2006年 7月 4日
東日本旅客鉄道株式会社

首都圏輸送障害低減に向けた対策について

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たことから、5月12日に「首都圏輸送障害対策プロジェクト」を設置し、発生した輸送障害についての原因究明のほか、地上設備や車両の強化、早期復旧体制の整備、早期運転再開機能の向上や情報案内の改善等について、多角的な検討を行ってまいりました。

この度、約1ヶ月半の検討を経て、下記の対策を策定しました。また、これまで進めてきた輸送障害対策についても引き続き実施し、首都圏の輸送障害低減を目指してまいります。

1. 早急に実施する対策

「早急に実施する対策」として、2006年度中に実施または着手する対策は以下のとおりです。（投資規模：約70億円）

①設備・車両故障発生時の即応体制強化

発生した設備や車両の故障に即時に対応するため、現行の復旧拠点の配置や体制等について見直しを行うほか、今後、電気関係の応急復旧材料等を搭載した電気レスキュー車を増配備するなど、対応を強化します。

②障害箇所特定までの時間短縮

軌道回路に故障が発生した場合に障害箇所の特定が迅速に行える機器を拡大して配備します。また、車両の故障状態を車両センター等でリアルタイムにモニタできる車両故障伝送システムを、既に導入した山手線に加え、湘南新宿ラインにも導入します。

③輸送障害時における輸送手配の迅速化

A T O S（東京圏輸送管理システム）に関して、指令員や駅社員を対象とした訓練設備の増設や、輸送障害時における指令での変更入力をスムーズに行うための端末増設等を進めます。

④車両取替部品の増配備

故障により輸送に直接的な影響を及ぼす車両部品を増配備し、復旧を迅速化します。

⑤お客さまへの情報案内の強化

首都圏ターミナル駅の改札口付近に、これまで文字情報でご案内していた内容を分かりやすい地図式で表示した異常時案内ディスプレイを設置します。また、振替乗車路線についても上記のディスプレイでご案内します。

駅の放送設備についても更新や増設を行うとともに、拠点駅等からお客さまへ直接放送を行う仕組みを整備するほか、車両の放送設備の点検を強化します。

⑥インターネットを利用した遅延証明書の発行

現在、列車が遅れたときに駅でお配りしている遅延証明書を、当社ホームページからも発行できるようにいたします。

2. 今後検討していく対策

さらに首都圏輸送障害を確実に低減する対策として、以下の項目について今後、検討を進めてまいります。

- ◇ 地上設備の故障箇所を早期に発見するための状態監視機能の強化
- ◇ 老朽車両の取替
- ◇ 故障を防止するための機器の更新・二重系化
- ◇ 主要区間で一定頻度の運転を確保するための折り返し設備の整備

3. 引き続き実施していく対策

従来から首都圏の輸送障害対策として進めてきた以下の対策についても、引き続き着実に実施してまいります。（投資規模：約1,600億円）

①故障しにくい設備への改良

故障を起こしにくい分岐器として次世代分岐器を導入してきました。さらに改良を加えた上、設置を拡大していきます。

これまで進めてきた転てつ機の強化、軌道回路の強化に加えて、雷害対策なども含めた保安装置故障対策について対象を拡大して進めていきます。

中央線で実施してきた、信号設備の制御装置を環境が良好な制御室に集約・統合するなどの簡素・統合化を、湘南新宿ラインへ拡大していきます。






②故障しにくい車両への置換

中央・青梅・五日市線に、主要な機器の二重系化により、一つの機器が故障した場合でも運転の継続が可能とした車両（E233系）を投入します。

③運行管理システムの強化

武蔵野線・横須賀線（大船～久里浜間）へのATOS（東京圏輸送管理システム）導入のほか、在来線列車無線のデジタル化により、列車運行管理の強化を図っていきます。

首都圏における輸送障害の低減に向けた対策について

	2005	2006	2007	2008	2009	2010以降
早急に実施する対策	<p>電気レスキュー車</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・設備・車両故障時の即応体制強化 ・障害箇所特定までの時間短縮 ・輸送障害時の輸送手配の迅速化 ・車両取替部品の増配備 ・お客さまへの情報案内強化 ・インターネットを利用した遅延証明書発行 		<p>異常時用案内ディスプレイ</p>  <p>地図式運行情報 振替乗車路線情報 設置イメージ</p> <p>(地図式運行情報と、振替乗車路線情報とを交互に表示する予定)</p>		
	<p>次世代分岐器</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・状態監視機能の強化 ・車両取替、機器の更新・二重系化 ・折り返し設備の整備 				
今後検討していく対策	<p>故障しにくい設備への改良(次世代分岐器・クレモスⅡ期[信号保安装置故障対策])</p>					
	<p>中央線用車両 (E233系)</p> 	<p>故障しにくい設備への改良(信号設備の簡素統合化)</p>				<p>東京圏輸送管理システム (ATOS)</p> 
	<p>故障の少ない車両への取替(中央線E233系)</p> <p>★ 投入開始 ————— 投入完了 ★</p>		<p>運行管理システムの強化(ATOSの拡大: 武蔵野・横須賀線)</p> <p>★ 大船ー久里浜 使用開始</p> <p>★ 武蔵野線 使用開始 ★</p>			
	<p>投入開始★ ————— 音声系 ————— ★ 投入完了</p> <p>運行管理システムの強化(在来線デジタル列車無線)</p> <p>投入開始★ ————— データ系 ————— ★ 投入完了</p>					

首都圏における輸送障害低減へ向けた対策

中央・青梅・五日市線：
・故障の少ない車両（E233系）への取替



エリア内の主要線区
・次世代分岐器の導入46駅194組



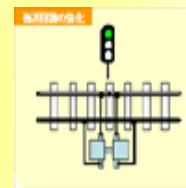
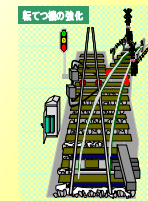
横須賀・武蔵野線：
・ATOSの拡大



湘南新宿ライン：
・車両故障伝送システムの導入（山手線には導入済み）



エリア内の主要線区
・保安装置故障対策
・転てつ機故障防止対策 約540箇所
・信号機器の雷害対策 約90箇所
・軌道回路故障防止 約13,000箇所



エリア内
・在来線デジタル列車無線の導入
26線区 1,566km

アプリケーションの一例（通告伝達システム）



湘南新宿ライン：
・信号設備の簡素統合化

