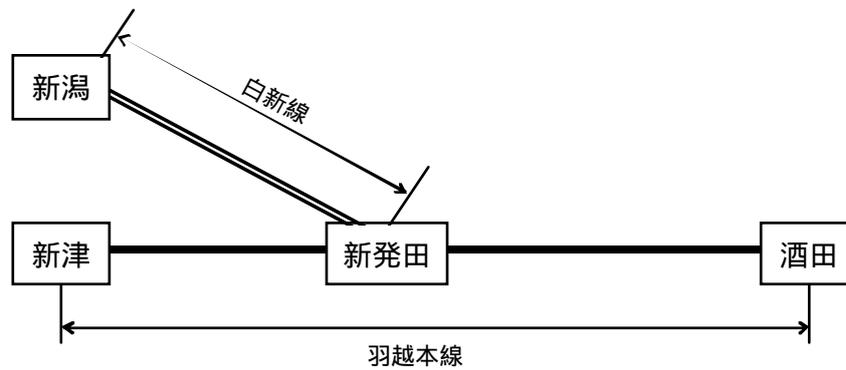


2008年1月25日

東日本旅客鉄道株式会社

気象情報の活用による運転規制方法の試行開始について

昨年12月18日に発表した「羽越本線事故における対策の実施状況について」の中で紹介させていただいた「気象情報の活用による運転規制方法の試行開始」について、1月28日12時より、羽越本線の新津～酒田間と、白新線の新潟～新発田間において試行を開始いたします。



運転規制を試行する区間

気象情報の活用による運転規制方法の試行開始

(1) 予測方法について

- ・冬季の寒冷前線に伴う日本海側の局地的な強風を対象とし、気象庁に詳細な観測データがある 2001 年～2006 年の事例を徹底的に調査しました。
- ・その結果、局地的な強風は、寒冷前線により発生する頻度が高く被害も大きい傾向にあることと、沿岸域で発生数が多いことを科学的に分析しました。
- ・以上の調査結果から、特に被害の大きかった事例に共通する「積乱雲の強さ・高さ・広がり」を見出し、今回、試験的に運転規制を行うこととしました。

(2) 運転規制の考え方

- ・運転規制については、「積乱雲の強さ・高さ・広がり」について、暫定的に以下のように設定し、列車の運行判断に活用します。

寒冷前線が通過中であること

積乱雲の降水強度（積乱雲の強さ）が 80mm / 時 以上のエリアが、約 1km 四方のメッシュ 10 個分（約 10km²）以上の塊であること

積乱雲の雲頂高度（積乱雲の高さ）が 6000m 以上であること

- ・積乱雲は高速で移動することから、上記の ~ を満たす箇所から、北～南東にかけて半径約 38km の円弧形のエリアを、運転規制を行う範囲とすることとします。

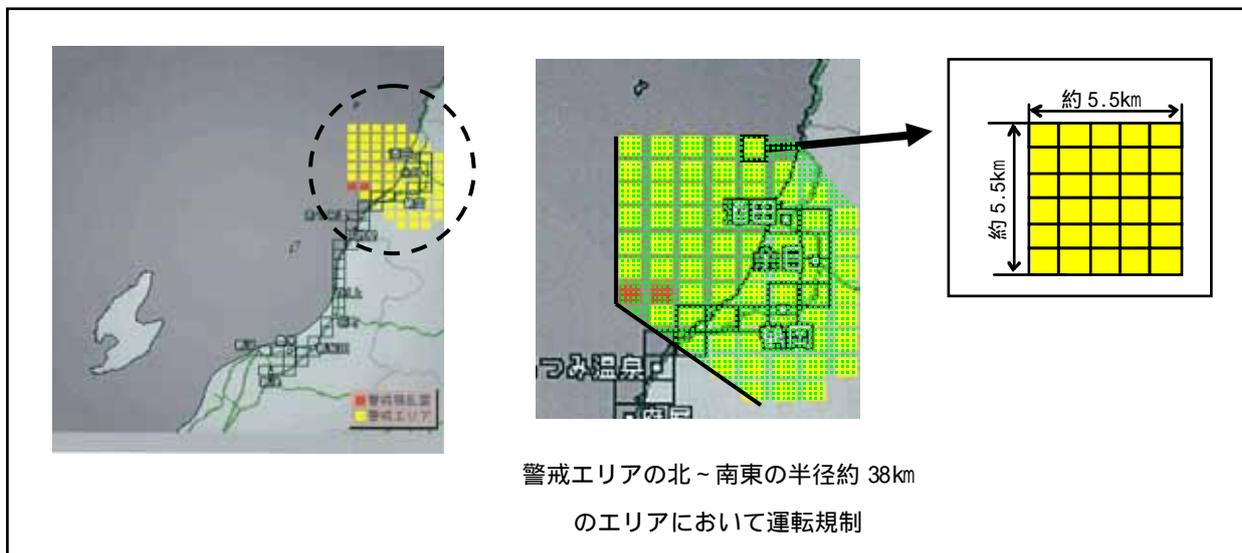
(3) 運転規制の実施

以下の要領により運転規制を実施します。

- ・区 間 羽越本線 新津～酒田間、白新線 新潟～新発田間
- ・開始日時 2008 年 1 月 28 日 使用は冬季間（11 月～3 月限定）
- ・手 法 気象庁が観測した気象情報を、気象情報会社が当社向けに加工し、当社の輸送指令室に伝送します。

情報を受けた輸送指令室は、運転規制を行う範囲に列車が在線する場合、当該列車を止める手配をします。

「(2) 運転規制の考え方」の基準値を下回った後に、運転を再開します。



運転規制を行う範囲