

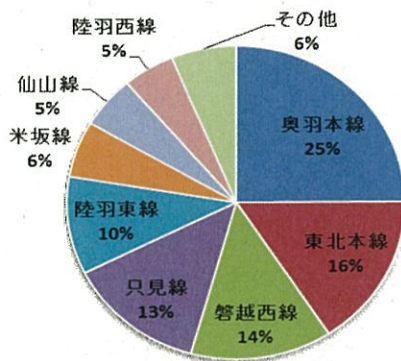
冬季における安定輸送の取組みについて

仙台支社管内では、福島県・宮城県・山形県の山間部を中心に雪による輸送障害が発生しているため、安全で安定した輸送の確保に向けて、継続的な取組みを進めています。

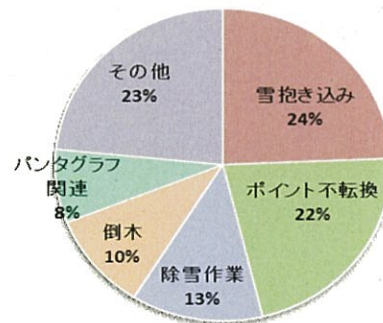
1 雪による輸送障害の発生状況について

雪による輸送障害は、過去3年間の466件の発生比率をみると奥羽本線で25%を占めています。また主な線区の輸送障害の原因は雪抱き込み、ポイント不転換の順に多くなっています。

【各線区の雪による輸送障害発生比率】



【主な線区の輸送障害の原因】

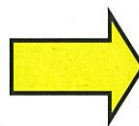


2 主な輸送障害防止の取組みについて

(1) 駅停車時における列車の雪抱き込み防止対策について

列車が停車する際の雪の抱き込みを防止することを目的として、列車停止位置に温水マット式融雪装置を設置しています。この取組みを2014年12月より実施しました。一定の効果がみられることから、今後も増設を検討していきます。

<既導入箇所> 奥羽本線 舟形駅、芦沢駅、大石田駅、袖崎駅、関根駅
磐越西線 翁島駅
陸羽東線 鳴子温泉駅



(2) ポイント不転換防止対策について

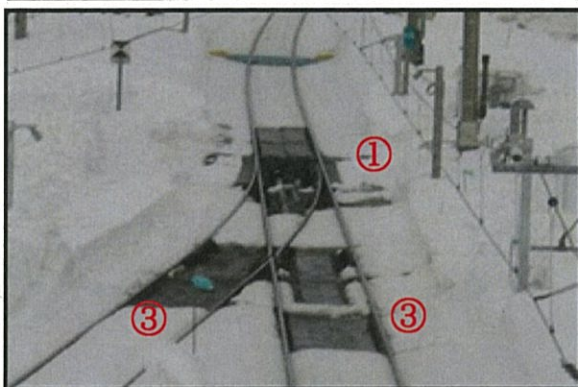
ポイント不転換の主な原因は転換部分に堆積した雪や氷塊が介在することです。対策として、ポイント部とその周辺の雪や氷塊を溶かすための機械設備を設置しています。

＜今冬増設予定箇所＞ 奥羽本線 新庄駅（温水マット式）

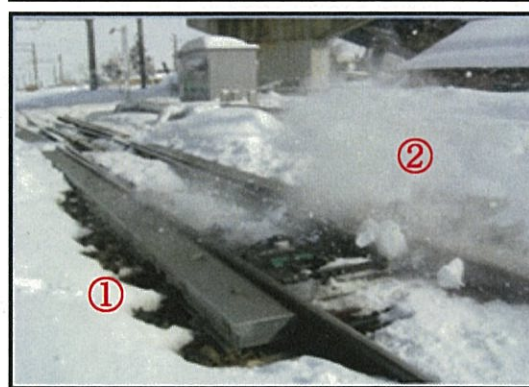
【融雪装置の主な種類】

No.	種別	特徴
①	加熱式	電気や温風によりポイント部周辺を加熱することにより雪や氷塊を溶かす。
②	噴射式	列車からポイント部に落ちた氷塊や積雪を圧縮空気または温水の噴射により除去する。
③	温水マット式	ポイント部前後の軌間内の雪をマットに温水を循環させて融雪する。

No.①加熱式（電気） + No.③温水マット式



No.①加熱式（温風） + No.②噴射式（圧縮空気）



(3) 線路の除雪作業について

冬季間における降雪状況に応じた保守用車による線路除雪を毎冬実施しています。除雪用の保守用車を仙台支社管内に 28 台配備しており、昨冬は約 700 回の稼働実績となっています。

ラッセル型保守用車
線路上の雪を押しつけて走行

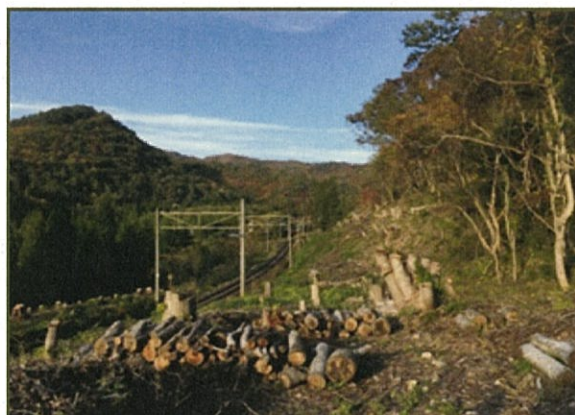


ロータリー型保守用車
線路上の雪を飛ばして走行



(4) 倒木対策について

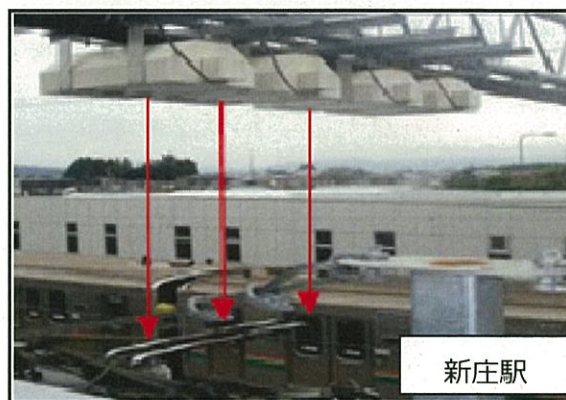
降雪時期の前に列車の運転に支障する恐れのある個所を特定し、計画的に木や竹を伐採しています。特に奥羽本線および仙山線におけるお客さま救済時のアクセスが困難な箇所について、3年間で約1.3万本の伐採を集中的に実施しています。



(5) パンタグラフヒーターの設置について

夜間、列車を駅構内に留置した際、雪の重みや寒さによる凍結の影響により、パンタグラフが架線から離線し、列車が起動できなくなるという事象を防止するためパンタグラフヒーターを設置しています。

- <既導入箇所> 奥羽本線 米沢駅、新庄駅
仙石線 東塩釜駅、石巻駅
<今冬増設予定箇所> 仙石線 東塩釜駅



(6) 気象状況の変化に応じた運行管理について

気象予測を専門とするウェザーニューズ社から提供される情報を活用し、大雪が予想される際は、駅間に列車を停車することのないように、予め列車運行本数を制限する等の取組みを行っています。

3 輸送障害発生時のお客さまへの情報提供について

(1) 駅案内モニター

深夜、早朝等の一部時間帯において社員が不在となる駅等を中心に2016年度から10駅に駅案内モニターを設置しています。

<既導入箇所>

東北本線 白河駅、本宮駅、金谷川駅、南福島駅

仙山線 東照宮駅、北山駅

仙石線 矢本駅

磐越東線 船引駅、大越駅

陸羽東線 最上駅

<今年度導入予定箇所>

東北本線 安積永盛駅、安達駅、松川駅、東福島駅、伊達駅、桑折駅

駅案内モニター画面イメージ



列車が遅れている原因や、駅に列車が近づいたことをお知らせします

次にどんな列車が来るのかを予告します
 <例> 停まる駅はどこか、行き先はどこか、何両編成の列車か、など

今どこに列車がいるのか。在線状況を確認できます

(2) JR東日本アプリの列車運行情報サービス「どことレ」

列車運行情報サービス「どことレ」は、スマートフォン等により専用ページにアクセスすることで、各列車の運行状況や在線位置、遅れ時分、運休列車等が確認いただけるサービスです。

JR 東日本アプリ 検索 www.jreast-app.jp からダウンロードいただけます。

