



2019年4月3日  
東日本旅客鉄道株式会社

## より安全な駅ホーム・踏切の実現に向けた取組みについて

- JR 東日本では、会社発足以来、安全を経営のトッププライオリティと位置づけ、安全性向上に取り組んでまいりました。
- 2018年11月には、新たな安全5ヵ年計画「グループ安全計画2023」を策定し、究極の安全を目指して、さらに積極的な取組みを行うこととしています。(詳細は別紙1参照)
- 近年、鉄道運転事故のうち、鉄道人身障害事故および踏切障害事故の件数については、下げ止まり傾向となっており、より安全な駅ホーム・踏切の実現に向けた取組みが必要となっています。
- 2019年度においては、駅ホームでのホームドア、内方線付き点状ブロック、CPライン等の整備拡大、踏切での障害物検知装置、全方位警報灯等の整備拡大を進めていきます。また、ご利用いただくお客さまにご協力をお願いする各種キャンペーンを推進していきます。
- 今後も継続して、より安全な駅ホーム・踏切の実現に向けて取組みを推進し、5ヵ年計画の目標である駅ホームにおける鉄道人身障害事故3割減(2018年度比)、踏切障害事故の着実な減少を目指していきます。

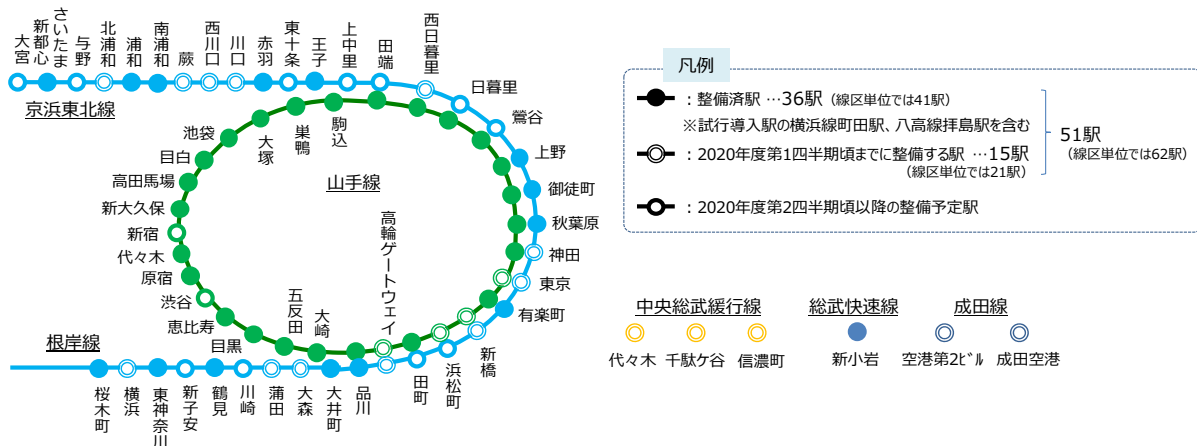
### ■ 駅ホームにおける主な取組み

#### 1. ホームドアの整備

2018年度末までに山手線・京浜東北根岸線を中心に36駅(線区単位では41駅<sup>※1</sup>)でホームドアの整備を完了しました。今後、2032年度末頃までに東京圏在来線の主要路線全駅(整備済みの駅を含む243駅(線区単位では330駅))にホームドアを整備していくこととしており、2020年度第1四半期頃までに新たに15駅(線区単位では21駅)でホームドアを使用開始する予定です。このうち、蕨駅については「スマートホームドア<sup>®</sup>」<sup>※2</sup>を整備します。(整備計画は別紙2参照)

※1 線区単位の具体例：有楽町駅であれば、山手線、京浜東北線の2駅

※2 「スマートホームドア<sup>®</sup>」は、JR東日本メカトロニクス株の登録商標です



【2020年度第1四半期頃までにホームドアを整備する駅】

【2020年度第1四半期頃までに新たに使用開始時期が決まったホームドア整備駅】

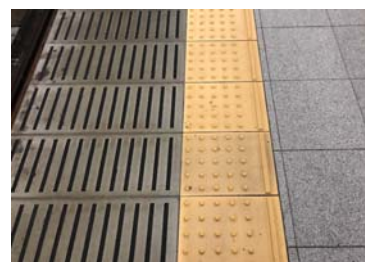
線区	駅名	使用開始時期 <sup>※3</sup>
山手線	新橋駅	2019年10月頃
	浜松町駅	2020年3月頃
	東京駅	2020年5月頃
京浜東北線	西日暮里駅	2019年4月12日
	川口駅	2019年6月頃
	西川口駅	2019年7月頃
	大森駅	2019年9月頃
	神田駅	2019年10月頃
	横浜駅	2019年11月頃
	蒲田駅	2019年11月頃
	新橋駅	2019年12月頃
	北浦和駅	2019年12月頃
	蕨駅 (スマートホームドア <sup>®</sup> を整備)	2020年3月頃
	東京駅	2020年5月頃
中央総武緩行線	千駄ヶ谷駅	2020年6月頃
	信濃町駅	2020年6月頃
	代々木駅	2020年7月頃

※3 使用開始時期の詳細については、決まり次第、駅のポスター等でお知らせします

表に記載のない高輪ゲートウェイ駅、空港第2ビル駅、成田空港駅については、使用開始時期は未定です

## 2. 内方線付き点状ブロックの整備

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」について、1日あたりの乗降人員が10万人以上の97駅は、2015年度末に整備を完了しております。また、お客さまのご利用が比較的多い乗降人員が1万人以上10万人未満の261駅については、2018年度末までに整備が完了しました。

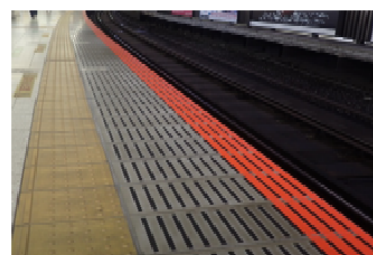


【内方線付き点状ブロック】

3千人以上1万人未満の駅については、82駅にて整備が完了しておりますが、今後、残りの121駅について整備を推進し、2020年度末までに完了することを目指します。

## 3. CPラインの整備

CPとは、「Color Psychology（色彩心理）」の略で、人が危険と感じる度合いが高い色彩を用いてラインを引くことにより、視覚的・心理的にホーム端部の危険性に対して注意喚起を行うものです。主に転落や接触件数が多い首都圏を中心に整備を進めており、2018年度末までに56駅128番線に整備が完了しました。



【CPライン】

2019年度末まで累計88駅258番線の整備を計画しており、今後もホームドア整備工程を考慮して首都圏を中心に順次整備を拡大していきます。

#### 4. 高解像度 ITV の整備

現在、駅社員および車掌の安全確認に使用するため、ホーム上に確認モニター（ITV）を設置しています。その ITV を鮮明で確認しやすい高解像度のモニターへ整備を進めていきます。

2018 年度末時点で 69 駅 134 箇所を整備し、2019 年度は現在 34 駅 63 箇所の整備を計画しています。



【高解像度 ITV】

#### 5. 車両の戸挟み検知機能の向上

一部車両ではドアが閉まる力の調整等により、車両の戸挟み検知能力の向上に努めています。山手線の新型車両 E235 系では、一定の速度まで挟まった物を引き抜きやすくする機構を採用しており、今後導入する車両においても順次拡大していきます。

また、更なる安全性向上を図るため、新たな戸挟み検知技術の開発も推進していきます。

#### 6. 画像認識技術等の活用

駅ホームにおける更なる安全性向上を図るため、画像認識技術等を活用し、ホームからのお客さまの転落等を検知し、事故防止につなげる技術開発を進めていきます。

#### 7. 各種キャンペーンの実施

##### (1) かけこみ乗車防止キャンペーン

ドアに挟まれた際の危険性についてお客さまにご理解いただくとともに、駆け込み乗車を控えていただくことやドアに荷物などを無理に挟まないようにしていただくことなどを目的に実施しています。

実施期間：2019 年 4 月 1 日～4 月 30 日

実施事業者：鉄道事業者 27 社局

協賛：関東鉄道協会 後援：関東運輸局

主なキャンペーン内容：

- ・ 駅ポスターの掲出、車内・駅ディスプレイ広告の掲載
- ・ JR 東日本公式 Facebook ページ、JR 東日本アプリで紹介



【キャンペーンポスター】

##### (2) プラットホーム事故 0（ゼロ）運動

毎年、年末年始の期間を中心として、首都圏の鉄道社局と合同で、ホーム上での安全に関するキャンペーンを実施しています。昨年度は、お酒に酔ったお客さま等を対象として、ホーム上での列車との接触やホームからの転落についてご注意くださいとともに、緊急の際に「非常停止ボタン」を押していただくことをお願いするキャンペーンを実施しました。

実施期間（昨年度）：2018 年 12 月 1 日～2019 年 1 月 10 日

実施事業者：鉄道事業者 27 社局

協賛：関東鉄道協会 後援：国土交通省

主なキャンペーン内容：(1) かけこみ乗車防止キャンペーンと同様



【キャンペーンポスター】

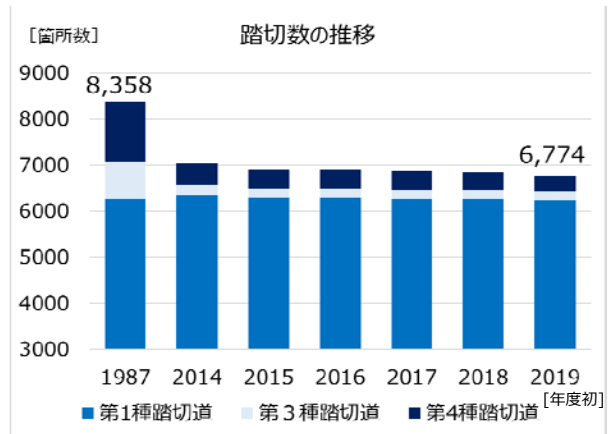
## ■ 踏切における主な取組み

### 1. 踏切の廃止・統廃合、第1種化

踏切事故対策の基本は踏切をなくすことであり、これまで地域の皆さまのご協力をいただきながら、立体交差化や統合整理など踏切廃止に向けた取組みを進めてまいりました。また、廃止が困難な第3種、第4種踏切については第1種化を進めてまいりました。

2019年度も継続して踏切廃止に向けた取組みを推進していきます。

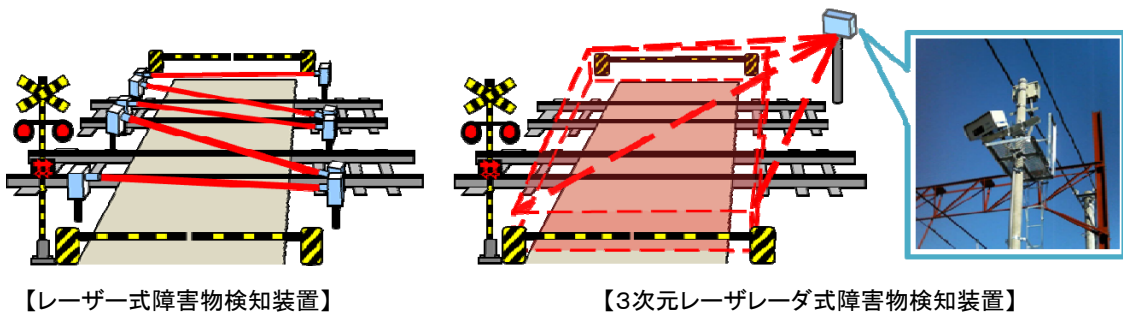
立体交差化などによる踏切の廃止数 (第三セクター化を除く)					
年度	2014	2015	2016	2017	2018
廃止数	37	18	42	20	17



### 2. 障害物検知装置の整備

障害物検知装置とは、踏切内に立ち往生した自動車等を検知して列車に知らせる装置であり、複数の光軸で踏切全体を検知するレーザー式やレーザーダにより踏切全体を検知する3次元レーザーダ式等があります。2018年度末時点で約2800踏切に障害物検知装置を整備しています。このうち、「3次元レーザーダ式障害物検知装置」は約800踏切に整備を拡大しています。

さらに、現在運用している3次元レーザーダ式の障害物検知装置において、従来の機能に加え、転倒した人の検知性能を上げるなど、高機能化の開発を進めています。2019年度初の検証結果を踏まえ、導入可能な機能を順次適用していきます。



【レーザー式障害物検知装置】

【3次元レーザーダ式障害物検知装置】

### 3. 全方位警報灯の整備

列車の接近を知らせる踏切警報灯について、視線が下がる傾向にある高齢者や側道から踏切に進入する自動車のドライバー等が見やすい「全方位警報灯」への置換え整備を進めています。

2018年度末時点で約1400踏切に「全方位警報灯」を整備しており、2019年度においては、約400踏切への整備を計画しています。



【従来の警報灯】

【全方位警報灯】

#### 4. 自動車業界等<sup>※4</sup>との連携による ITS 技術の活用

踏切の統廃合など従来の取組みに加え、新たな技術の活用にも積極的にチャレンジし、踏切の安全の高度化を進めていきます。自動車側の ITS（高度道路交通システム）、ナビゲーションシステム等を活用した踏切事故防止対策を推進していきます。

※4 特定非営利活動法人 ITS Japan に参画する企業等



【ITS 技術の活用(イメージ)】

#### 5. 踏切事故 0（ゼロ）運動の実施

お客さまや地域の皆さまに対して、踏切を安全にご利用いただくようご協力をお願いするため、踏切等でのグッズ配布や学校・警察署等と連携した啓発活動、啓発動画の作成、テレビ・ラジオ CM による PR を実施しています。

2019 年度も継続して「踏切事故 0（ゼロ）運動」を実施していきます。



【踏切、学校での啓発活動】



【キャンペーンポスター】

## 「グループ安全計画2023」とは

JR東日本では、会社発足以来、安全を経営のトッププライオリティと位置づけ、過去6回の安全5ヵ年計画に基づき安全性向上に取り組んでまいりました。

2018年7月にはJR東日本グループ経営ビジョン「変革2027」を策定し、「究極の安全」を追求することにより、グループのあらゆる活動の基盤である、お客さまや地域の皆さまからの「信頼」をさらに高める取組みを進めています。

一方で当社グループを取り巻く環境は、人口減少、ICTを中心とする技術革新、自然災害の激甚化など、非常に激しく変化しており、その変化は今後も急激に加速していくことが見込まれます。

そのため、2018年11月に、第7次安全5ヵ年計画「グループ安全計画2023」～「進化」と「変革」～を策定しました。なお、5年間の安全に関わる投資額は約1.2兆円を見込んでいます。

### 1 名称

「グループ安全計画2023」～「進化」と「変革」～

### 2 コンセプト

一人ひとりの「安全行動」を起点に、「究極の安全」へ

### 3 目標

<5ヵ年計画の目標> (数値目標は2018年度比)

鉄道運転事故※の発生件数：2割減

- ・当社グループに起因する鉄道運転事故：ゼロ
- ・ホームにおける鉄道人身障害事故：3割減
- ・踏切障害事故を着実に減少
- ・自然災害に対するリスクの着実な低減

※鉄道運転事故とは列車事故（列車衝突事故・列車脱線事故・列車火災事故）、踏切障害事故、鉄道人身障害事故および鉄道物損事故をいう

<到達点>

お客さまの死傷事故ゼロ、社員※の死亡事故ゼロ

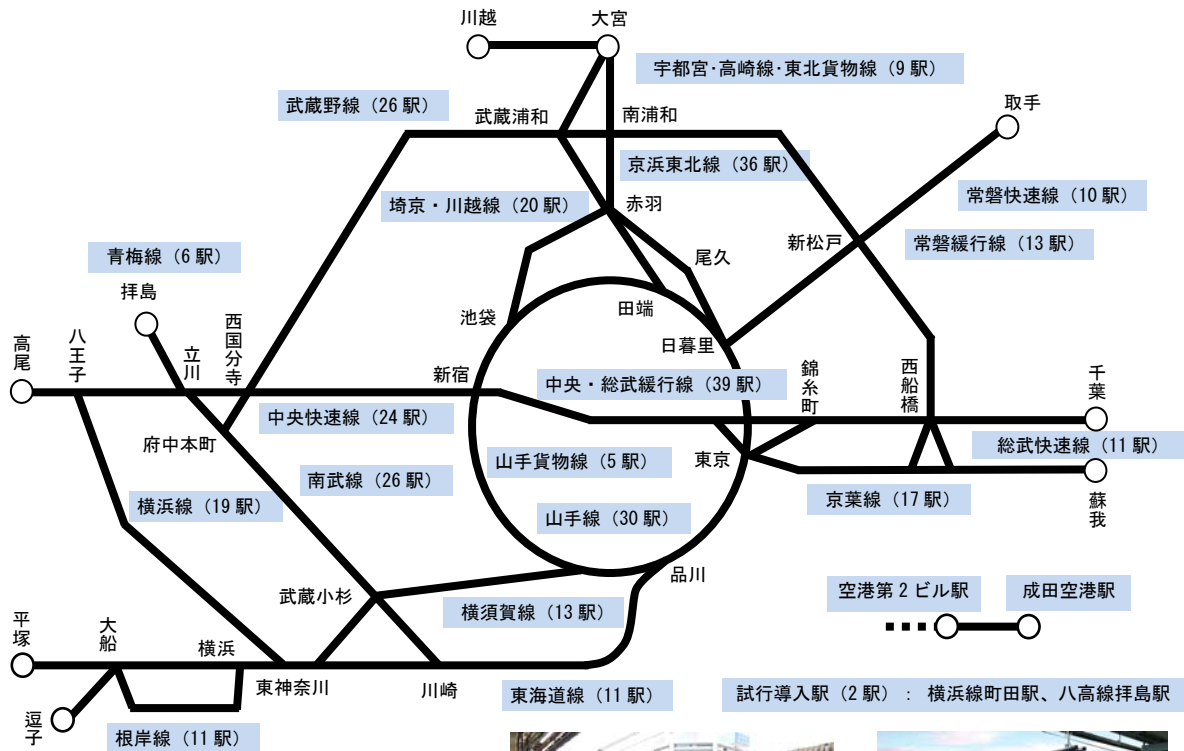
※JR東日本、グループ会社、パートナー会社など、鉄道の仕事に携わる人すべて

### 4 基本的な考え方

- ・全社員一人ひとりの力を引き出す
- ・技術革新を積極的に推進、展開する
- ・これまで以上にホーム・踏切の安全対策および防災対策に注力する



■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



【現在のホームドア】



【スマートホームドア<sup>®</sup>】  
(導入イメージ)

■ホームドアの整備計画一覧表

2019 年 4 月 3 日現在

線区	既設駅数	2020 年度第 1 四半期頃 までに整備する駅数	2020 年度第 2 四半期頃以降、 2032 年度末頃 までに整備する駅数	合計
山手線	24(19)	4(4)	2(2)	30(25)
京浜東北 ・根岸線 (大宮・大船間)	14(13)	12(12)	21(7)	47(32)
その他	3*(2)	5(1)	245(112)	253(115)
合計	36(29) <u>41(34)</u>	15(11) <u>21(17)</u>	192(57) <u>268(121)</u>	243(97) <u>330(172)</u>
斜体下線の数字は、 線区単位の駅数	51(40) <u>62(51)</u>			

( ) 内は乗降 10 万人以上の駅数

※既設駅数に試行導入駅の横浜線町田駅、八高線拝島駅を含む