



2026年5月8日
東日本旅客鉄道株式会社

お客さまに安心してご利用いただける鉄道輸送の構築 ～年初に発生させた輸送トラブルを踏まえた対策の進捗状況～

- 1月16日に山手線・京浜東北線、1月30日に常磐線、さらに2月8日～9日に宇都宮線において、停電事故による大きな輸送トラブルを発生させ、また2月2日には、京葉線八丁堀駅でエスカレーター火災を発生させ、お客さまに多大なご迷惑、ご不安、ご心配をおかけしたことに、改めてお詫び申し上げます。
- 一連の輸送トラブルの直接の原因は異なるものであり、その対策はそれぞれ講じているところでありますが、2月10日に、一連の輸送トラブルを踏まえ、今後の安全・安定輸送構築に向けた6項目の取り組み事項を発表させて頂きましたので、現時点での進捗状況をお知らせいたします。
- JR東日本グループは、「安全」を経営のトッププライオリティに位置づけ、「究極の安全」の追求を通じ、お客さまに安心してご利用いただける鉄道輸送の構築に引き続き、グループ一体で取り組んでまいります。

1. 輸送トラブルを踏まえて講じた処置

輸送トラブル	発生原因	実施した措置、再発防止策等
1/16 田町駅改良工事における山手線・京浜東北線の停電	作業終了後に送電を開始する際に、山手線の検電接地装置の取扱いを誤り、接地した状態で送電を開始したため	①検電接地装置の接地取り外し完了を確認する際に、確認者が現地もしくはテレビ電話画面等を活用してダブルチェックを行い、確実に記録に残す取扱いに変更する ②検電接地装置毎に、送電設備との具体的な切り離し箇所および復旧方法を定め、訓練を実施する
1/30 常磐快速線上野駅構内の停電	上野駅10番線の架線が断線したため	(公財)鉄道総合技術研究所とともに架線が断線した原因を調査している(緊急処置として同種設備は補強済)
2/2 京葉線八丁堀駅におけるエスカレーター火災	エスカレーター内部の排水ポンプ用電源ケーブルが、過去の工事による絶縁被膜の損傷を起因とする微小漏電による炭化が進行し、堆積した埃等に引火したものと考えられる	①エスカレーター内部の排水ポンプ用電源ケーブルの配線を見直すと共に、鋼材とケーブルの接触部は二重の保護を行う ②配線作業を現地で行う場合は、損傷防止状況を複数の視点で確認する ③エスカレーターの定期検査の点検項目を見直す
2/8 宇都宮線古河・野木駅間の停電	①現地検査で摩耗の進行を確認したトロッコ線の張替をすべきところ、誤って平行する他のトロッコ線の張替を計画し、当該トロッコ線の張替を実施しなかったため ②当該トロッコ線は、架線設備モニタリングで摩耗の進行を捕捉していたものの、交換計画に反映できなかったため	①現地検査の実施責任者と工事計画の実施責任者が、検査結果が反映された工事計画となっていることを図面等により相互に確認し、さらに、工事完了後に検査の実施責任者が現地を確認する ②架線設備モニタリングの画像を複数の視点で確認する。架線設備モニタリングで取得したデータや撮影した画像による摩耗管理業務のDX化を一層進める

2. 今後の安全・安定輸送構築に向けた 6 項目の取り組みの進捗状況

(1) 安全・安定輸送に関する業務フロー（作業手順）の見直し

- ・取扱い誤りが長時間の運転見合わせに直結するような重要ポイントのチェック体制の検証と強化
長時間の運転見合わせにつながるトラブル（架線断線、列車等の立ち往生など）を想定し、重要ポイントのチェック体制を検証しています。検証を受け、順次取扱いの見直し等を行っています。

【具体的な事例】

- ・電気設備を維持管理するためのシステム(架線設備モニタリング、信号ボンドモニタリング)を活用した業務のうち、得られた検査データを確認する人数や方法がルールどおりに実施され、実効性が担保されているかを継続的に確認・改善する取り組みを 2026 年 2 月から実施しています。
- ・これまでの車両関係のルールは、「規程としての制定事項」と「検査の標準としての制定事項」が混在していたため、2026 年 4 月にルールの抜本改正を実施し、「整備規程」と「ガイドライン」に分けた体系としました。なお、「ガイドライン」は今後も、適正なメンテナンス方法やその技術的根拠の整理を進め、内容を順次反映し、ブラッシュアップしていきます。
- ・保守用車等の故障時における復旧体制のマニュアルに、具体的な救援実施の判断や方法等が、復旧フローに明記されていなかったため、2026 年 4 月に見直しを行いました。

(2) 異常時の対応力向上

① 対策本部における、お客さまの救済についての責任者の配置

駅間で長時間停車が見込まれる場合には、専ら「お客さまの救済を担う責任者」を「輸送復旧を担う責任者」と別に配置します。「お客さまの救済を担う責任者」は、降車誘導以外の救済手段も含めてあらゆる手段を検討したうえで、駅間停車列車にご乗車のお客さま救済を速やかに実施するための指揮を行い、お客さまの救済業務に専念させる体制とします。

② 事象発生から 30 分以内での降車誘導の準備指示の徹底

事象発生から 30 分以内に降車誘導の要否を含めたお客さまの救済方法を判断することに加え、30 分以内に降車誘導の準備指示を関係箇所に行くことに見直しました。

【具体的な対応事例】

- ・3/13 常磐線内原駅構内で発生した踏切障害事故では、発生 30 分以内に関係箇所へ降車誘導に備えて準備指示を行い、速やかに現地へ出動、その後降車誘導を行いました。

③ 実践的な訓練の定期的な実施

大規模な輸送障害を想定した訓練や降車誘導訓練をより実践的な内容にレベルアップさせます。具体的には、現車を用いた訓練と机上の訓練を組み合わせながら、駅間停車している付近の地形や時間帯、乗車人員等といった複数の条件を想定した訓練を実施します。また、警察・消防関係者との合同訓練や、お身体が不自由な方に実際に降車誘導を体験していただく等の訓練も実施しています。



大規模な輸送障害を想定した対策本部運営訓練



夜間での降車誘導訓練



発生状況などを速やかに図示する訓練

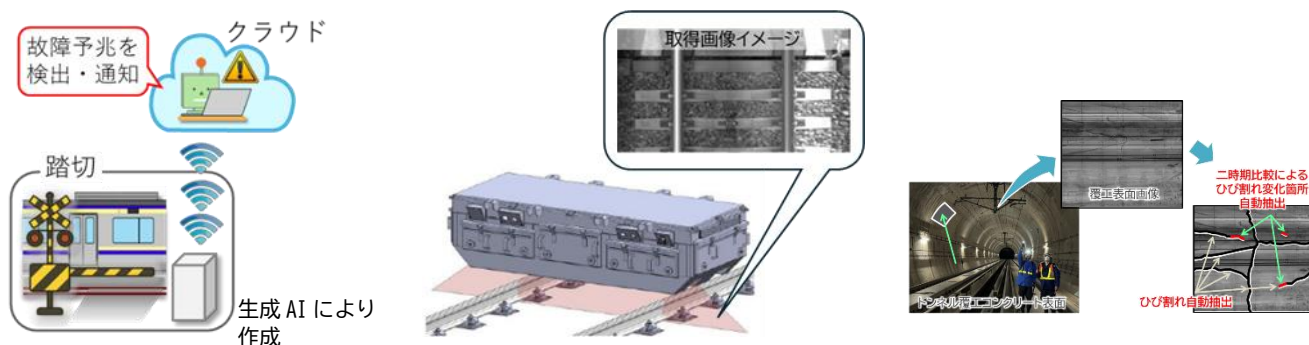
④ 異常時対応力向上のための予備品増備

安全・安定輸送に直結する車両機器などを中心に、順次予備品の増備を行ってまいります。

(3) 検査や点検のレベルアップ

① 予兆把握の取り組み

モニタリング技術の導入や DX 化の加速により、設備トラブルが発生する前に劣化状況を捉え、故障の予兆を把握し、的確なタイミングで修繕を実施していきます。



踏切保安装置の動作状況を遠隔で把握・解析による故障の予兆把握の導入
2029年度まで当社管内約1100踏切に導入予定

East-iへの軌道材料モニタリング装置搭載とAI判定システムの検討
2029年度～画像による検査本導入(予定)

トンネル覆工表面撮影車による高解像度覆工表面画像を活用したひび割れ自動抽出等による新幹線トンネル検査手法の見直し
2027年度～路盤部の検査への導入(予定)
※覆工部の検査には2025年度導入済み

② 異常時におけるドローンによるリモート点検の実施

災害や異常発生時は、被災状況等を社員等が徒歩等で確認していますが、ドローンによるリモート点検を実装することで、現地の状況を速やかに把握し、早期の運転再開につなげます。



線路沿線に設置したドローンドックから離陸するドローンによる早期不具合箇所の特定
2026年秋 山手線 試行導入(予定)

災害発生時等におけるVTOL型ドローンの調査業務への活用
2026年冬～冬季 なだれ斜面調査(上越線の一部)に活用

(4) 設備メンテナンスや事故復旧にあたる第一線社員の技術力の向上・強化

2027年度は、技術系採用数を従来計画より約150名増やします。これにより、技術力向上に向けた研修・訓練の機会を増やすとともに、地上設備メンテナンスにおいて、これまで実施してきたグループ会社やパートナー会社との人事交流を拡大することで、制度を設計するJRは施工ノウハウを学び、施工を担うグループ会社やパートナー会社は鉄道運行への理解度を向上させるなど、お互いに必要な技術・知識を相互に高め合い、グループ一体となってメンテナンスの技術力を向上させます。さらに、新しい技術やシステムの導入に適切に対応していくために、「作業の目的」「機器の動作原理」「ルールの成り立ち」等を学ぶ教育訓練を実施していく他、技能教習所などの訓練設備を活用した実践的かつ体験を重視した訓練を推進します。

(5) 設備の維持管理に関わる修繕費の増額

① 2026年度末までにコロナ期の影響を取り戻すべく修繕費を増額

- ・2026年度は修繕費総額 3,620 億円(対前年+約 300 億円)を計画します。
- ・コロナ期においては、将来発生する可能性がある設備故障等を未然に防ぐための計画的な修繕を抑制していましたが、結果として修繕を見送った設備が安定輸送に影響を与えたと考えられる事象もありました。そこで、2024年度以降、山手線のレール交換や首都圏エリアのちょう架線の張替など、緊急度の高いものから順次実施しました。
- ・2026年度は設備の状態をコロナ期以前の水準まで戻すべく、コロナ期において抑制していた設備修繕を実施するとともに、設備管理の考え方を設備故障等を未然に防ぐ方針に戻すことで安全・安定輸送上のリスクを減少させていきます。



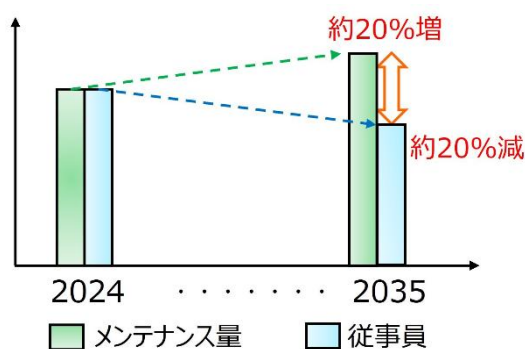
特に力を入れる修繕内容 (左図：レール交換 右図：信号リレー取替)

② 倒木等の自然災害対策のスピードアップ

- ・線路に近接する樹木・竹などの計画的な伐採を推進するため、2026年度は伐採関連予算を前年度から約 10 億円増額させます。これにより、鉄道用地内を中心に倒木発生時に被害影響が大きい樹木から計画的な伐採を進めるとともに、鉄道用地外における倒木の可能性が高い樹木については、協議のうえ伐採を行うことで、危険な倒木の発生を減少させていきます。
- ・また、台風や降雪のシーズン前には、樹木・竹などの状態を事前に目視点検にて確認し、倒木・倒竹の発生防止に努めます。

(6) グループ会社、パートナー会社の体制・技術力の維持

中期的に想定される設備数、メンテナンス量の増加や作業従事員の減少に対して、サステナブルな鉄道保守業務を目的とした待遇及び作業環境の改善を行い、関係従事員の安全性や作業生産性向上を進めることで、安全・安定輸送の更なるレベルアップや働き方改革の実現を目指します。



メンテナンスと従事員の現状と想定



ホームドア整備数の推移

【具体的な取り組み例と進捗】

- 技術開発を活用した生産性向上に資する業務改善の推進
（例：樹木伐採等を目的とした多機能鉄道重機の導入）
- 外部リソースを活用した生産性向上に資する業務改善の推進
（例：グループ会社における保守作業計画を最適化するシステムの導入）
- 酷暑期における作業場の避暑対策等、職場環境改善の実施
（例：車両基地における車両メンテナンス社員（グループ会社含む）に向けた大型送風機や大型スポットクーラー等の導入）
- 日中時間帯を活用したメンテナンス作業・工事の実施について、首都圏線区への一部展開をはじめとして、2025年度の延べ約360日から延べ約500日に拡大（計画策定中の件名も含む）
（例）京浜東北線 日中時間帯を活用した作業・工事（5/19～5/21）
横須賀線 昼夜連続した間合い（金曜終電～日曜初電）を活用したトンネル補修等の集中工事（6/5～6/7、9/4～9/6、11/6～11/8）

【参考】関連するこれまでのプレスリリース

- ・山手線・京浜東北線 停電に伴う輸送障害について【2026年1月16日】
https://www.jreast.co.jp/press/2025/20260116_ho02.pdf
- ・山手線・京浜東北線 停電に伴う輸送障害の原因と対策について【2026年1月23日】
https://www.jreast.co.jp/press/2025/20260123_ho01.pdf
- ・常磐快速線 停電に伴う輸送障害について【2026年1月30日】
https://www.jreast.co.jp/press/2025/20260130_ho01.pdf
- ・宇都宮線 停電に伴う輸送障害について【2026年2月9日】
https://www.jreast.co.jp/press/2025/20260209_ho03.pdf
- ・一連の輸送トラブルに対する弊社代表取締役社長コメント【2026年2月10日】
https://www.jreast.co.jp/press/2025/20260210_ho02.pdf
- ・宇都宮線 停電に伴う輸送障害の原因と対策について【2026年2月17日】
https://www.jreast.co.jp/press/2025/20260217_ho03.pdf
- ・京葉線 八丁堀駅エスカレーター火災に伴う原因と対策について【2026年4月24日】
https://www.jreast.co.jp/press/2026/20260424_ho02.pdf

- ・VTOL型ドローンを活用した鉄道沿線の冬季斜面調査実証実験を進めます【2025年12月15日】
https://www.jreast.co.jp/press/2025/niigata/20251215_ni01.pdf
- ・輸送障害発生時の設備点検にAIによる画像解析とドローンを導入します【2026年3月10日】
https://www.jreast.co.jp/press/2025/20260310_ho02.pdf