

# 事故防止に係る総点検の実施結果(運行計画)

## 別紙

運輸局	事業者名	駅間での余裕のとり方	停車時の余裕のとり方	乗務員等からの要望
北海道	J R北海道	運転曲線図から算出した運転時分を切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	乗降客の多い駅では、時間帯に応じて、停車時分を延長している。 (例：札幌圏内は、朝ラッシュ時間帯の停車時分を30秒としている。)	ダイヤについて乗務員から要望を聞き取ることができる体制としているが、今まで要望は出ていない。
	札幌市交通局	運転曲線図から算出した運転時分を切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	15秒を基本とし、乗降の多い駅では停車時分を35秒としている。	ダイヤ改正時には乗務員から了解を得ている。なお、今まで要望は出ていない。
東北	仙台市交通局	制限速度より3km/h低い速度で運転曲線図を作成し、また、運転曲線図から算出した運転時分を切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	ラッシュ時間帯には、5秒から10秒延長した停車時分としている。	ダイヤ改正時には乗務員組合などから了解を得ている。なお、今まで要望は出ていない
関東	J R東日本	運転曲線図を作成する際は、車両性能、線路条件、線区の利用状況や運転操縦性を勘案しており、それにより算出した運転時分を基本的に切り上げて余裕を持たせた基準運転時分としている。また、ダイヤを作成する際は、必要な余裕時分を付加している。 (例：朝ラッシュ時間帯は、京浜東北線南浦和～浦田間を約2分増としている。)	実績及び現地調査などにより設定している。また、乗降客の多い駅では、時間帯に応じて、停車時分を延長している。 (例：京浜東北線の赤羽駅では、朝ラッシュ時間帯は、10秒程度多く停車時分を設定している。)	ダイヤ改正時には、現業機関から意見を聞き、必要によりダイヤに反映させるようにしている。
	東武鉄道	制限速度より3km/h・5km/h低い速度で運転曲線図を作成し、また、運転曲線図から算出した運転時分を基本的に切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	実績及び現地調査を基に時間帯毎、列車種別毎の停車時分を設定している。 例：西新井駅 準急 朝 60秒 日中 30秒	ダイヤ作成時に現場長から意見を聞き、可能なものについては反映させている。
	西武鉄道	制限速度より3km/h低い速度で運転曲線図を作成し、また、運転曲線図から算出した運転時分を切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	駅停車時分は昼間の閑散時間帯は20秒、朝夕間の混雑時間帯は30秒を基本とし、あわせて乗降人員の多い列車および駅についてはさらに停車時分を延長している。	改正時には、現業へ案ダイヤの事前提示を行い、提出された要望については改正ダイヤに反映させている。また、改正後についても意見・要望の集約を行い、次回ダイヤに活かしている。
	京成電鉄	架線電圧が10%低い状態(加速度減)で運転曲線図を作成し、また、運転曲線図から算出した運転時分を切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	各駅ごとに必要な停車時分を設定しているが、お客様が多いラッシュ時間帯については停車時分を延長している。	乗務員からダイヤ改善の提案があった場合には、現地調査を行い、必要に応じてダイヤ改正時に反映させている。
	京王電鉄	制限速度から3km/h減の速度で運転曲線図を作成するとともに、運転曲線図から算出した運転時分に余裕時分を加えたものを基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	15～25秒を基本としているが、乗降客の多い駅にあっては、時間帯に応じて停車時分を延長している。	乗務員、駅員、運転指令員からダイヤ改善提案を募集し、実施可能であって有効と判断されるものについては、反映するようにしている。
	小田急電鉄	架線電圧は1割低い電圧(加速度減)で運転曲線図を作成し、また、運転曲線図から算出した運転時分を基本的に切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	主要駅にあっては、40秒、その他の駅では、最小20秒を基本としているが、乗降客の多い時間帯は10～30秒程度停車時分を延長している。	乗務員からダイヤ改善の提案があった場合には、現地調査を行い、必要に応じてダイヤ改正時に反映させている。要望としては、曲線ホームでの停車時分の増、運転時分の加算などがあった。
	東京急行電鉄	制限速度より3km/h低い速度で運転曲線図を作成し、また、運転曲線図から算出した運転時分を基本的に切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	実測に基づき算出した時分の端数を5秒単位で切り上げて、まるめた停車時分としている。 例：東横線 日中下り 自由が丘駅 急行30秒 特急40秒	乗務員からダイヤ改善の提案があった場合には、現地調査を行い、必要に応じてダイヤ改正時に反映させている。今までの要望では、学生の帰宅ラッシュ時間帯に停車時分を延長したことがある。
	京浜急行電鉄	制限速度より3km/h低い速度で運転曲線図を作成し、また、運転曲線図から算出した運転時分を基本的に切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	20秒を基本とし、乗降客の多い駅では時間帯に応じて、停車時分を10秒から1分半延長している。	ダイヤ作成の都度、要望を集約し、その妥当性を検討したうえで反映している。今までの要望として停車時分の見直し等を行ったことがある。

## 事故防止に係る総点検の実施結果(運行計画)

相模鉄道	制限速度より2 km/h低い速度で運転曲線図を作成し、また、運転曲線図から算出した運転時分を切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	20秒を基本とし、実績調査に基づき時間帯に応じて停車時分を延長している。 例：二俣川駅上り急行 朝 50秒 日中40秒	ダイヤ作成の都度、要望を集約し、その妥当性を検討したうえで反映している。今までの要望として停車時分の見直し等を行ったことがある。	
東京地下鉄	制限速度より3 km/h～5 km/h下回る速度で運転曲線図を作成し、作図時間に余裕時間を付加して5秒単位で査定設定している。	停車時間は乗降人員、扉開閉時間等を基に算出したに余裕時間を付加して設定している。 また、ラッシュ時間帯は、駅の利用状況に応じて20秒～60秒に設定している。	ダイヤの改善要望は、現業機関からの要望を吸い上げ、可能な方策を検討し、反映させることとしている。	
東京都交通局	制限速度より5 km/h低い速度で運転曲線図を作成し、また、運転曲線図から算出した運転時分に余裕時分を加えて端数をまるめた基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	20～30秒を基本とし、実績調査に基づき時間帯に応じて停車時分を延長している。 例：大江戸線 新宿駅 朝 45秒 日中30秒	現業機関からの要望の中で、実施可能であって有効と判断されるものについては、ダイヤ改正時等に反映している	
横浜市交通局	制限速度より5 km/h低い速度で運転曲線図を作成し、また、運転曲線図から算出した運転時分を切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	各駅20秒とし停車時分を設定している。	ダイヤ改正時には、現業機関からの要望を吸い上げ反映させることとしている。	
中部	J R 東海	運転曲線図を作成する際は、制限速度より2～3 km/h低い速度で作成するなど動力車の性能・乗務員の機器操作等に対して配慮するとともに、さらに運転曲線図から算出した運転時分を基本的に切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕をもたせている。	各駅における利用状況を勘案し、停車時分を設定しており朝ラッシュ時等には主要駅で概ね1分程度の停車時分を確保している。	各現場担当者が出席するダイヤ編成会議の場において、乗務員からの要望を取り入れる体制となっている。
	名古屋鉄道	制限速度より2～3 km/h低い速度で運転曲線図を作成し、また、運転曲線図から算出した運転時分の端数をまるめ、これを基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	30秒を基本とし、乗降客の多い駅にあっては、時間帯に応じて停車時分を40～60秒としている。	ダイヤについては、所属長を通して要望を吸い上げ反映させることとしている。
	名古屋市交通局	制限速度より3 km/h低い速度で運転曲線図を作成し、また、運転曲線図から算出した運転時分を切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	日中は40秒とし、ラッシュ時間帯にあっては、50秒として停車時分を設定している。	ダイヤについては、所属長を通して要望を取り入れる体制となっている。
近畿	J R 西日本	基準運転時分については、基本的に切り上げて設定することとしていたが、余裕時分が十分でない列車があり、定常的な列車の遅れの発生に加え、遅延が他の線区に影響を及ぼしたり、所定ダイヤに戻すために時間がかかるなど、弾力性に欠けるものとなっていた。	停車時分が十分でない列車があり、定常的な列車の遅れ発生に加え、遅延が他の線区に影響を及ぼしたり、所定ダイヤに戻すために時間がかかるなど、弾力性に欠けるものとなっていた。	停車時分や余裕時分等の運行計画に係わる乗務員からの要望は、区所で検討したうえで、必要な場合は支社へ上げることになるが、そのケースは少なかった。
	近畿日本鉄道	制限速度より2～5 km/h低い速度で運転曲線図を作成し、また、運転曲線図から算出した運転時分の端数を処理して基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	20秒を最小とし、乗降客の多い駅などにあっては、停車時分を延長している。	乗務員からの要望により、停車時分の延長を行った事例がある。
	南海電気鉄道	運転曲線図から算出した運転時分を切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	普通(各停)20秒、特急・急行30秒を基本とし、時間帯に応じて乗降客の多い駅では、普通(各停)30秒、特急・急行1分としている。	職制を通じて本社へと伝えられる。
	京阪電気鉄道	運転曲線図から算出した運転時分を切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	20秒～30を基本とし、実績調査に基づき時間帯や列車種別に応じて停車時分を延長している。	ダイヤ作成時には、乗務員から要望の聞き取りを行い、必要と判断したものについては、ダイヤに反映させることとしている。
	阪急電鉄	架線電圧は1割低い電圧(加速度減)で運転曲線図を作成し、また、運転曲線図から算出した運転時分を基本的に切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	20秒を基本とし、時間帯に応じて最大60秒まで延長した停車時分としている。	ダイヤ改正時には、労働組合を通して現業の要望を聞くこととしている。

## 事故防止に係る総点検の実施結果(運行計画)

阪神電気鉄道	速度制限箇所の制限速度より3 km/h低い速度で運転曲線図を作成し、また、運転曲線図から算出した運転時分を切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	普通列車で15秒～60秒、優等列車で20秒～60秒として設定している。	ダイヤ改正時には、現業には労働組合も交えて説明し、現業の意見を聞き取ることとしている。 また、改正後であっても、乗務員から意見を吸い上げることができる体制としている。	
京都市交通局	運転曲線図から算出した運転時分を切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	主要駅では停車時分を長めに設定し、また、時間帯に応じて延長している。	乗務員からの要望は、所属長を通じて吸い上げることとしている。	
大阪市交通局	運転曲線図から算出した運転時分を切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	最低15秒を基本とし、時間帯に応じて停車時分を延長している。	乗務員からの要望は、所属長を通じて吸い上げることとしている。	
神戸市交通局	制限速度より3～5 km/h低い速度で運転曲線図を作成し、また、同図から算出した運転時分の端数処理を行って、基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	15秒を基本とし、時間帯に応じて、停車時分を延長している。	各現場担当者の代表が出席する代表者会議などの場において、乗務員等からの要望を定期的に聞く体制となっている。	
四国	JR四国	運転曲線図から算出した運転時分を切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	停車時分は30秒を基本とし、各駅での利用状況を勘案しながら設定している。	行き違い待ちの停車駅の変更や停車時分の延長等の要望が乗務員からあり、可能なものから反映させている。
九州	JR九州	運転曲線図から算出した運転時分を基本的に切り上げて余裕を持たせた基準運転時分としている。また、ダイヤを作成する際は、朝ラッシュ時における運転時分を増加させるようにしている。 (例：朝ラッシュ時間帯は、鹿児島線小倉駅～博多駅間を2分増としている。)	各駅の乗降に必要な時分を設定しており、朝ラッシュ時間帯には停車時分を延長(一部列車)している。 例 黒崎駅 日中 30秒 朝(一部列車) 45秒	今回の脱線事故後、乗務員と意見交換を行った際、特急列車の停車時分が短いとの意見があったことから、駅停車時分の見直しを行うこととしている。
西日本鉄道	運転曲線図を基に駅間運転時分を算出、駅間で全て5秒単位に切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。	実績調査に基づき時間帯に応じた停車時分としている。 例 朝 30秒 日中 15秒 夕 20秒	ダイヤ改正前に乗務員に対し改正概要を説明し、改正後には、乗務員から要望を聞き、反映できるものについては、次期ダイヤ改正に反映させることとしている。	
福岡市交通局	1号線・2号線：運転曲線図から算出した運転時分を切り上げて基準運転時分とすることにより、余裕を持たせている。 3号線：運転曲線図から算出した運転時分に余裕時分を加えた基準運転時分とすることにより、余裕をもたせている。	1号線は20秒を基本とし、乗降客の多い駅では更に10秒～20秒停車時分を延長している。また、2号・3号線では20秒を基本として停車時分を定めている。	特になし	