

安全性の追求

JR東日本は会社発足時から「安全」を経営の最優先課題として位置づけ、2度にわたる5カ年計画を経て、総額約1兆3,000億円にのぼる安全設備への投資や、社員一人ひとりの自主性を尊重したさまざまな取り組みを行いました。この結果、安全性は着実に向上してきました。

「ニューフロンティア21」でも、安全性において「世界の鉄道」としての地位を確立することをめざしており、そのために「お客さまの死傷事故、社員、協力会社社員の死亡事故“ゼロ”」を目標に、3度目の安全計画である「安全計画21」に基づく取り組みを進めています。

安全計画21

「安全計画21」では、お客さまの価値観、技術の進歩、社員構成の変化などに的確に対応するとともに、組織のすみずみにまで自主自立の行動が浸透していくことをめざしています。5カ年で約4,000億円にのぼる安全設備の計画的整備を行うなど、JR東日本グループ全体で、一段と安全性の高い鉄道システム作りに取り組み、社会的使命とお客さまの期待に的確に応えていきます。

列車運転の安全性の確保

ATS-P、ATS-Psの整備

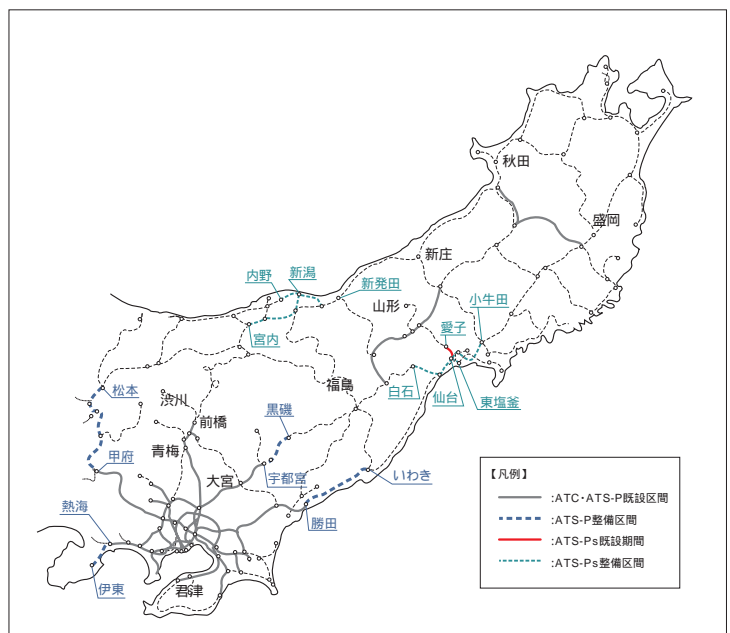
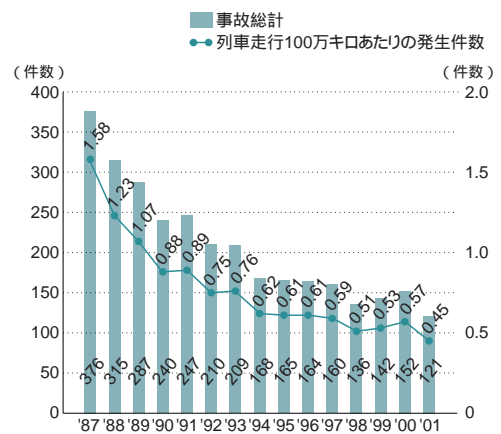
JR東日本では、列車運転の安全性を確保するため、列車のスピードをチェックして自動的にコントロールするATC（自動列車制御装置）や、停止信号の場合に自動的に列車を停止させるATS（自動列車停止装置）を従来から整備しています。

さらに首都圏を中心とした主要線区において、より安全性の高い新型ATS（ATS-P形、ATS-Ps形）の導入を進めています。これまでに首都圏の通勤線区を含め、約1,580kmに新型ATSの整備が完了しています。

鉄道運転事故件数の推移

鉄道運転事故は会社発足時の1987年度には376件発生していました。しかし、2001年度は121件となり、会社発足時に比べて4割以下に減少しました。

鉄道運転・事故件数の推移



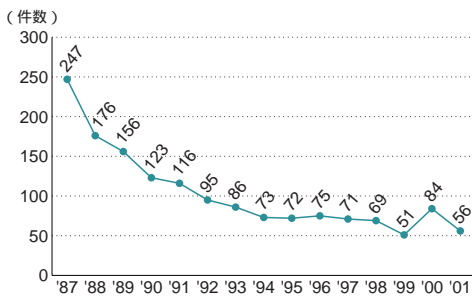
ATS-P、ATS-Psの整備計画

踏切の安全対策

鉄道運転事故のうち、踏切事故についても会社発足時に比べて3割以下に減少しました。今後もさらに、自動車交通量の多い踏切に「障害物検知装置」を設置していくとともに、「2段式しゃ断機」「門型踏切」を設置するなど、全力をあげて踏切事故対策に取り組んでいきます。

踏切事故件数の推移

踏切事故件数の推移



2段式しゃ断機



門型踏切

ホームにおけるお客さまへの安全対策

駅ホームにおけるお客さまの安全を守るため、ホームの安全設備の設置拡大を進めています。鉄道運転事故のうち、人身事故についても会社発足時に比べて半分近くまで減少しています。

転落検知マット

曲線の大きな駅で、ホームと車両の間の隙間にお客さまが転落した場合に、ホーム下に敷設してあるマットが転落を検知し、運転士に危険を知らせるものです。



転落検知マット

列車非常停止警報装置

ホーム柱などに設置してある「非常停止ボタン」を押すことにより、運転士に危険を知らせるものです。



列車非常停止警報装置

視覚障害者誘導用ブロック

目の不自由なお客さまが、ホームから転落することを防止するために、ホーム縁端より内側に設置したものです。



視覚障害者誘導用ブロック

ホームステップ

万一、お客さまが線路に転落された場合にも、ホームに上がりやすくするためのステップを、列車本数の多い駅に設置しています。



ホームステップ

プラットホームキャンペーン

ホームにおけるお客さまの安全性を向上させるための運動として、「プラットホームキャンペーン」を実施しています。駆け込み乗車などの危険行為を防ぐとともに、ホーム上で、危険な状況を発見した場合に、非常停止ボタンを押していただくなどのご協力を呼びかけています。



「プラットホームキャンペーン」ポスター