

究極の安全をめざして



安全への考え方

JR東日本は会社発足以来、「安全」を経営の最重要課題とし、安全性の向上に取り組んできました。過去の痛ましい事故から真摯に学び、それを教訓としながら、ソフト・ハードの両面から事故を防止する努力を継続しています。

経営における安全の位置づけ

「グループ経営ビジョン2020 -挑む-」では、「安全」を「ゆるがぬ決意」と位置づけ、『究極の安全』をめざして、①安全設備重点整備計画を引き続き進め、安全上の弱点を補強し、リスクを低減する②安全に対する教育・訓練の充実を図るとともに、発生した事故・事象を正しく把握・分析し、事故を未然に防止する、ということに取り組んでいくこととしています。

第5次安全5ヵ年計画「安全ビジョン2013」

会社発足時から継続して策定・実施してきた中期的な「安全計画」により、安全設備の整備・改良、社員一人ひとりの安全意識や技能の向上に努めた結果、鉄道運転事故は会社発足時に比べ大幅に減少しました。

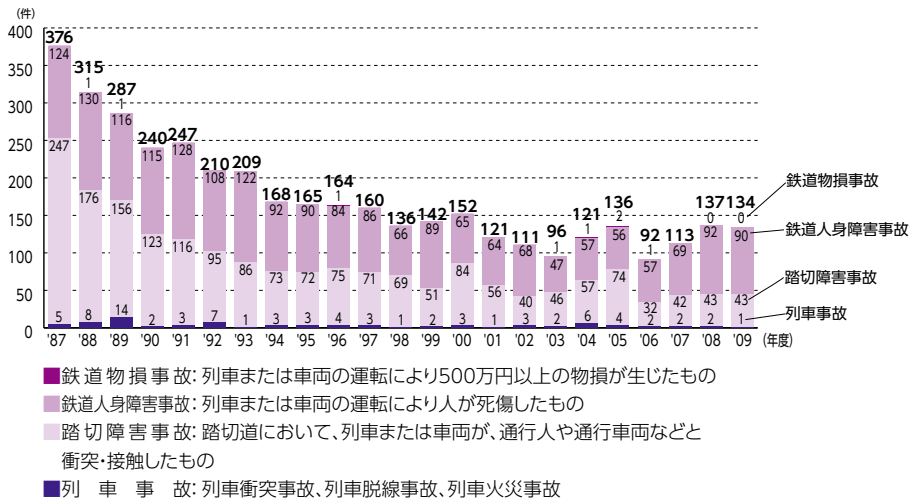
2009年度からの第5次安全5ヵ年計画である「安全ビジョン2013」では、「安全に関する人材育成・体制の充実」「想定されうるリスク評価による事故の未然防止」を新たな視点として力を入れています。

引き続き、「お客さまの死傷事故ゼロ、社員(グループ会社・パートナー会社社員を含む)の死亡事故ゼロ」を目標とし、『究極の安全』に向けて社員一丸となって絶えざる挑戦を続けます。

鉄道運転事故の内訳・推移

2009年度は鉄道運転事故が134件発生しました。踏切で列車が自動車や人と衝突・接触した踏切障害事故や、お客さまのホーム上での列車との接触、ホームからの転落や線路内に立ち入ったことにより列車と接触した鉄道人身障害事故が大きな割合を占めています。

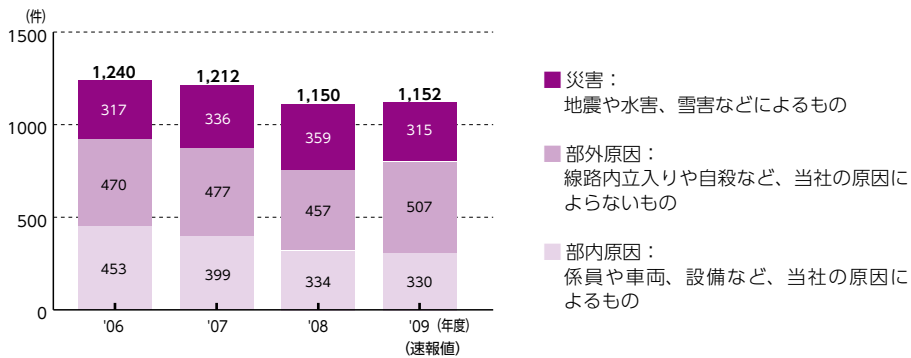
■ 鉄道運転事故の推移



輸送障害の発生状況

車両や設備の故障、災害などにより列車の運休や30分以上の遅延を生じさせたものが輸送障害です。2009年度は部外原因によるものが増加し、1,152件(対前年+2件)となりました。

■ 輸送障害の推移



2009年度に発生した主な輸送障害

横須賀線車両故障に伴う輸送障害の概要と対策

2009年5月7日(木)6時48分頃、久里浜発津田沼行き横須賀線電車が、横浜～新川崎間走行中、車両故障により長時間停車しました。原因は、車掌が非常時に扱うスイッチ裏面の配線が車体との間に挟まり断線したため、非常ブレーキが動作して緩まなくなりました。対策として、車両製造時や改造工事時において適正な配線処理を行うように再度徹底しました。また、非常ブレーキが緩まなくなった場合の処置を見直し、徹底するとともに、東京エリアの応急処置を担当する箇所を見直した結果、横浜に新たに派出所を設置しました。

京葉線越中島変電所発煙における輸送障害の概要と対策

2009年7月30日(木)13時51分頃、越中島変電所から送電できなくなりました。原因は、東京～葛西臨海公園間を走行していた電車の高圧配線箱内で地絡が発生し、これに伴い越中島変電所の遮断器が動作した際に発生した火花(アーク)が、遮断器を収納している箱内の取っ手用金属ネジに飛び込み、配線の一部を焦がしたため、越中島変電所から送電できなくなったものです。越中島変電所からの送電システムを切り離し、18時22分に隣接変電所から送電再開、故障車両の特定を行い、20時57分に運転再開しました。

対策として、「電車は高圧配線箱内の配線腐食の有無等を確認、同種遮断器は緊急点検およびアークが金属部に飛び込まないよう構造改良」などを実施しました。