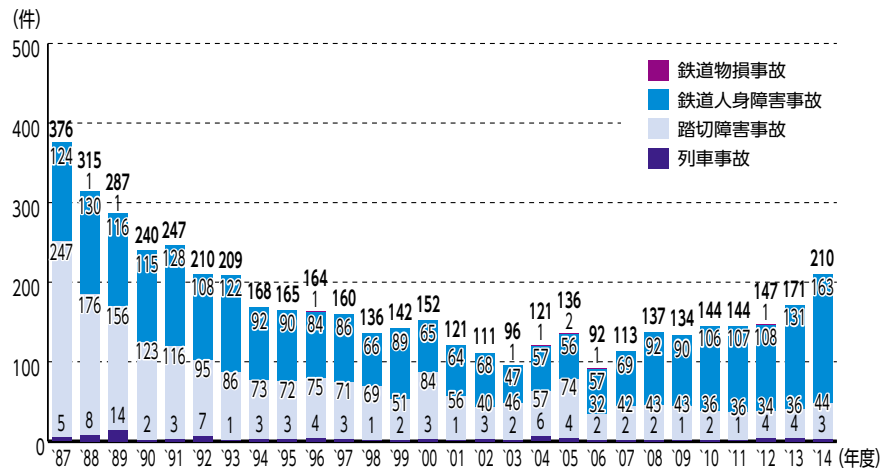


JR東日本の安全の現状

鉄道運転事故

2014年度は、鉄道運転事故が210件発生しました。このうち、鉄道人身障害事故が全体の約77%を占めています。

■ 鉄道運転事故の発生状況



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	踏切道において、列車または車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故
鉄道人身障害事故	列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故
鉄道物損事故	列車又は車両の運転により五百万円以上の物損を生じた事故

列車事故

列車事故が3件発生しました。

- ・ 2014年12月18日に篠ノ井線桑ノ原信号場・稲荷山駅間にて、乗用車と衝撃し、普通列車が脱線しました。
- ・ 2015年1月24日に篠ノ井線桑ノ原信号場・稲荷山駅間にて、線路内に立ち往生している乗用車と衝撃し、脱線しました。乗用車の運転手が軽傷を負われました。
- ・ 2015年1月25日に米坂線羽前沼沢・手ノ子駅間にて、雪の塊と衝撃し、脱線しました。

踏切障害事故

踏切障害事故が44件発生しました。主な原因として、踏切内での停滞(トリコ)が14件、直前横断が16件発生しており、全体の約7割を占めています。

鉄道人身障害事故

鉄道人身障害事故が163件発生しました。お客さまのプラットホーム上における列車への接触や、プラットホームから転落して列車と衝撃した事故は80件発生しており、このうち飲酒をされていたお客さまが約7割を占めています。

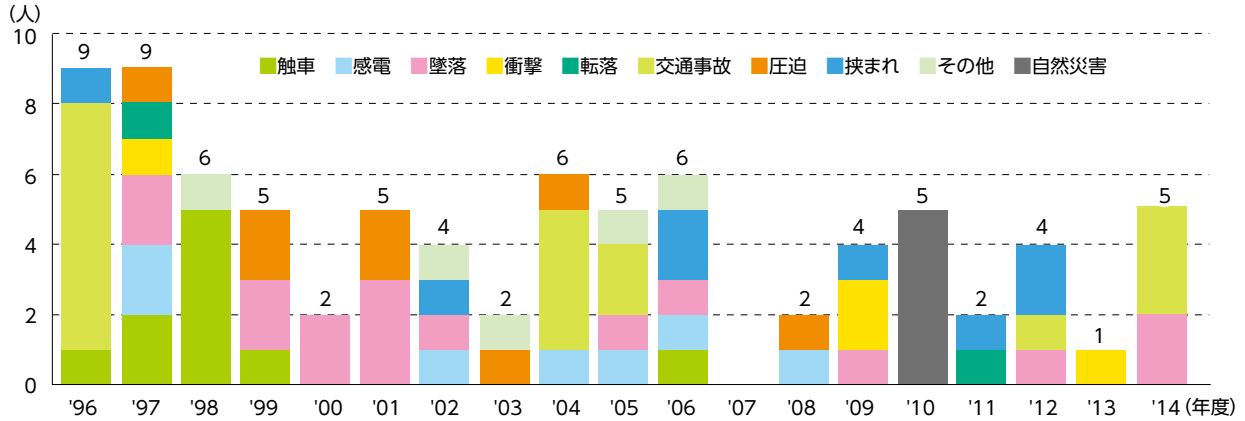
鉄道物損事故

発生しておりません。

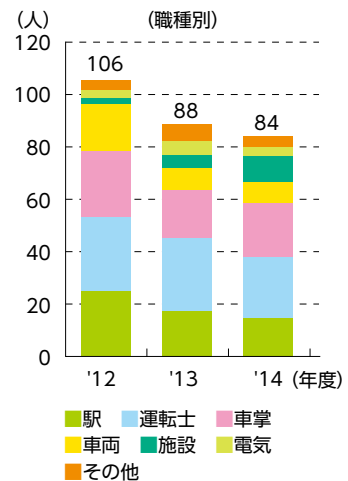
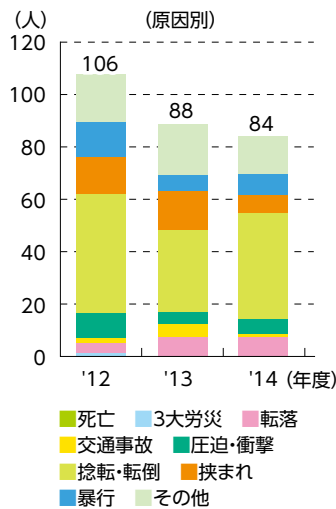
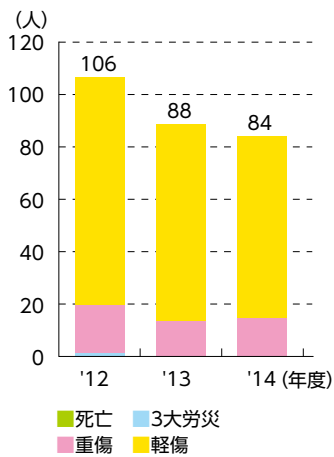
労働災害の発生状況

2014年度はグループ会社等社員の死亡災害が5件発生しました。「グループ安全計画2018」の目標として定めた「お客さまの死傷事故・社員の死亡事故0」に向け、グループ会社等と一体となって、「安全体制とルールが定められているか」「定められたルールが守られているか」などについて確認していきます。

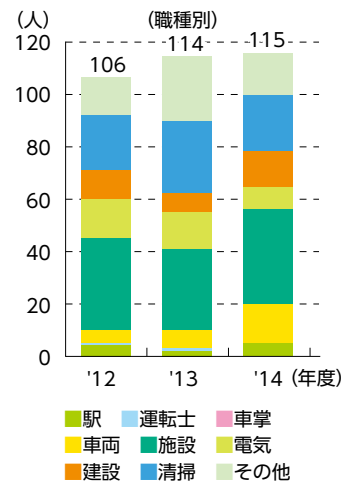
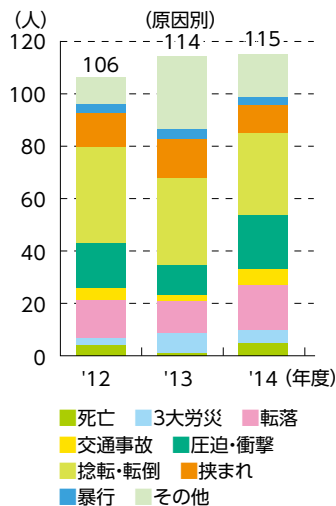
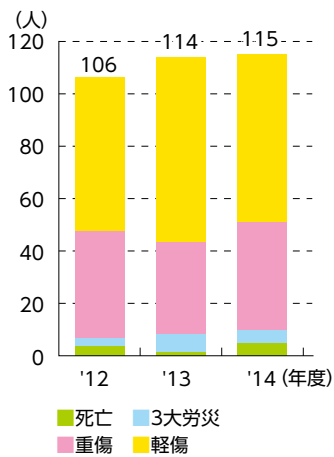
■ 死亡災害の発生状況(グループ会社等社員を含む)



■ 休業以上災害(当社社員)

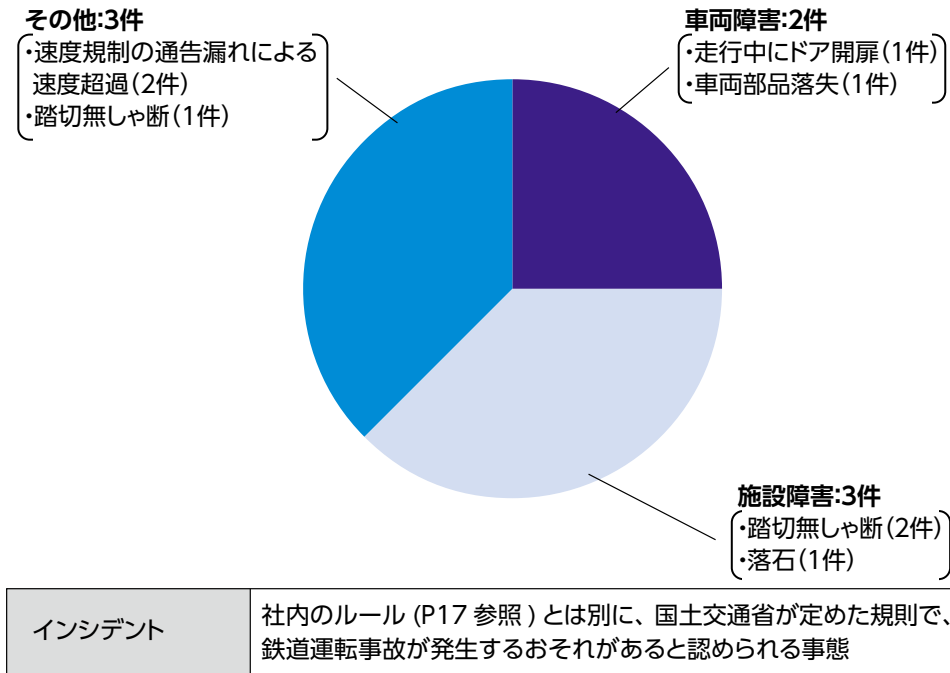


■ 休業以上災害(グループ会社等社員)



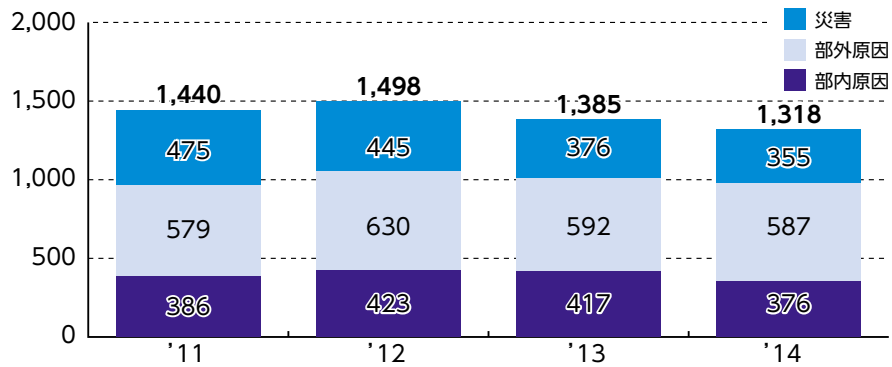
インシデント

2014年度は、インシデントが8件発生しました。



輸送障害

2014年度は、輸送障害が1,318件発生しました。



輸送障害	鉄道運転事故以外で、車両や設備の故障、係員の取扱い誤り、災害などにより、列車の運転を休止したもの又は旅客列車では30分以上、それ以外の列車では1時間以上の遅延を生じたもの
部外原因	線路内立入りや自殺など、当社の原因によらないもの
部内原因	係員や車両、設備など、当社の原因によるもの

国土交通省からの警告

2014年度はありませんでした。

(2015年度)

・4月12日 山手線神田・秋葉原駅間 電化柱が倒壊し線路を支障した重大インシデントについて

<p>●事象</p> <p>6時10分頃、京浜東北線の乗務員が神田・秋葉原駅間を走行中、電化柱が倒れたのを見たため非常停止した。メンテナンス関係社員が確認したところ、山手線内回りと外回りの線間に敷設されていた2本1組の電化柱が神田駅方線路方向に倒れ、山手線内回りと外回りの線路を一部支障した。また、倒れた電化柱の隣にあった2本1組の電化柱が傾斜した。これによる列車との衝撃等はなかった。</p>
<p>●警告内容 (要約)</p> <p>「鉄道の安全確保について」(警告)</p> <ul style="list-style-type: none"> 山手線・京浜東北線神田駅～秋葉原駅間において、架線設備の改良工事により撤去が予定されていた電化柱が倒れて線路を支障し、山手線および京浜東北線が長時間にわたり運転を見合わせ、利用者に多大な影響を及ぼした。 工事の施工方法や施工管理など背後要因を含め原因を究明し、再発防止のための措置を講じること。
<p>●主な対策</p> <p>(1) リスク管理および技術支援体制の強化</p> <ol style="list-style-type: none"> 設計・施工における安全上の確認を適切に行うための、技術的な支援機能の強化。 施工に関して安全上十分な確認を要する設備を「特殊構造設備」として管理。 特殊構造設備の改修・施工に際し、リスク検討の場を新たに設置。 <p>(2) 判断基準の制定および情報伝達の徹底</p> <ol style="list-style-type: none"> 電化柱の傾斜等を認めた場合の列車抑止の判断基準を制定。 関係者間の情報伝達の徹底。 <p>(3) 安全意識の再徹底と技術継承への取組み強化</p> <p>これまで安全意識の向上、技術継承については、当社の重要な課題として取り組んできた。今後、さらなる安全意識の徹底、技術継承、技術力の向上に取り組む。</p>

■ 神田秋葉原間平面図

