

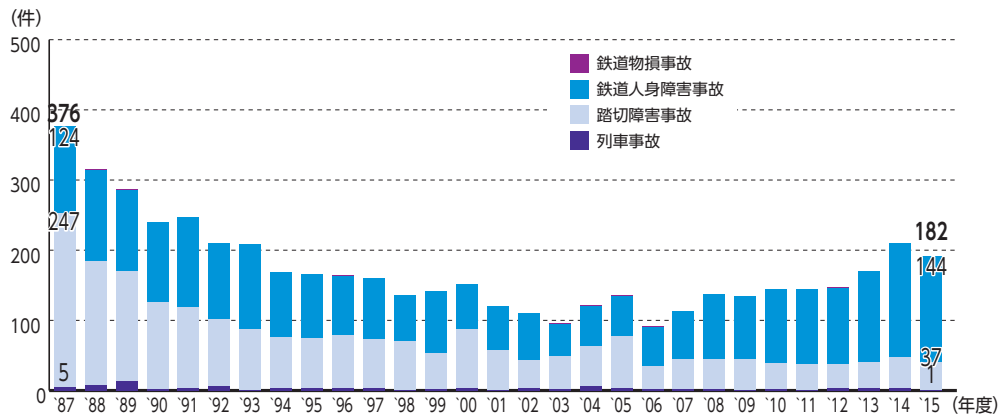
I-3 JR 東日本の安全の現状

I-3-1 鉄道運転事故

2015年度は、鉄道運転事故は182件発生しました。このうち、鉄道人身障害事故が全体の約8割を占めています。

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（自殺以外）
鉄道物損事故	列車又は車両の運転により 500 万円以上の物損を生じた事故

■ 鉄道運転事故の発生状況



▶ 列車事故

列車事故は1件発生しました。2015年12月11日に山田線松草・平津戸駅間にて流入した土砂に乗り上げ、脱線しました。

▶ 踏切障害事故

踏切障害事故は37件発生しました。原因としては、踏切内での停滞が9件、直前横断が28件です。

▶ 鉄道人身障害事故

鉄道人身障害事故は144件発生しました。お客さまのプラットフォーム上における列車への接触や、プラットフォームから転落して列車と衝突した事故は83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5割を占めています。

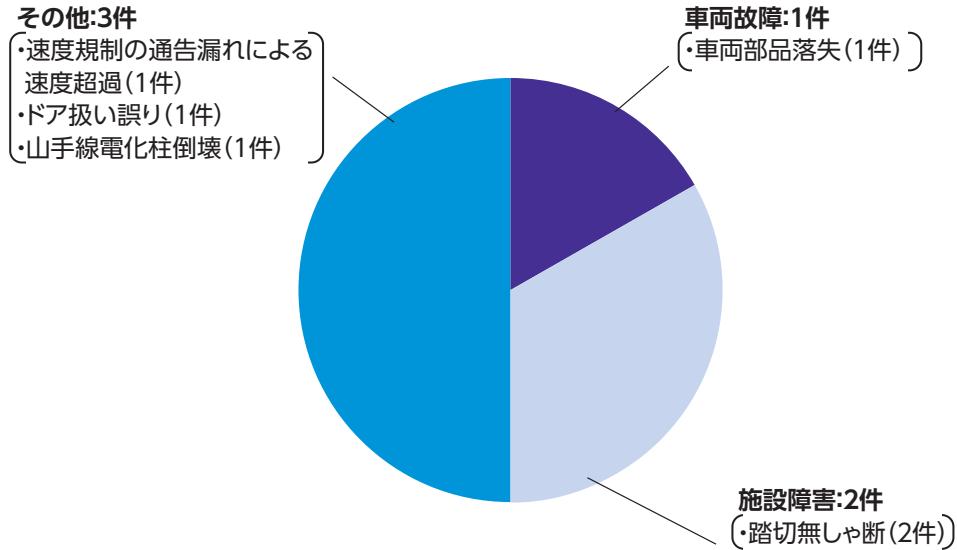
▶ 鉄道物損事故

発生しておりません。

I-3-2 インシデント


2015年度は、インシデントが6件発生しました。

インシデント	社内のルール (P25 参照) とは別に、鉄道事故等報告規則により定められている鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態
--------	---



▶ 重大インシデントの概要と再発防止措置 (山手線電化柱倒壊)

・2015年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

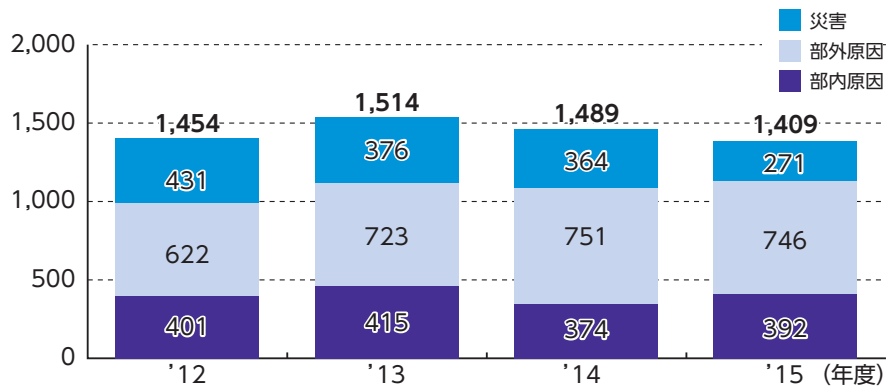
●概要
<p>2015年4月12日6時10分頃、京浜東北線の乗務員が神田・秋葉原駅間を走行中、電化柱が倒れたのを見たため非常停止した。メンテナンス関係社員が確認したところ、山手線内回りと外回りの線間に敷設されていた2本1組の電化柱が神田駅方線路方向に倒れ、山手線内回りと外回りの線路を一部支障した。また、倒れた電化柱の隣にあった2本1組の電化柱が傾斜した。これによる列車との衝撃等はなかった。</p>

●主な対策
<p>(1) リスク管理および技術支援体制の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 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。 ② 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。 ③ 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> <ul style="list-style-type: none"> ① 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。 ② 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>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>

I-3-3 輸送障害

2015年度は、輸送障害が1,409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
------	---

災害	暴風、豪雨、豪雪、洪水、高潮、地震、津波などの自然現象によるもの
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

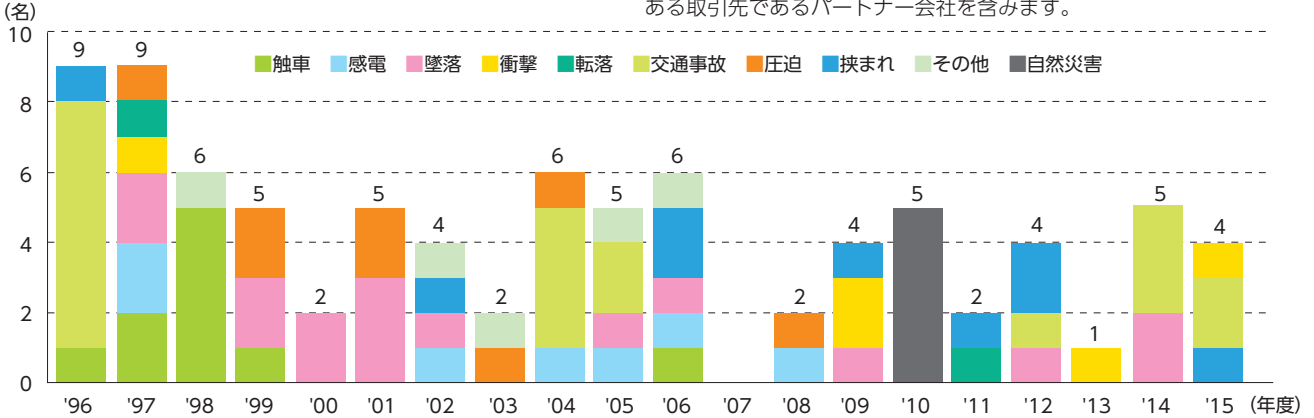


I-3-4 労働災害の発生状況

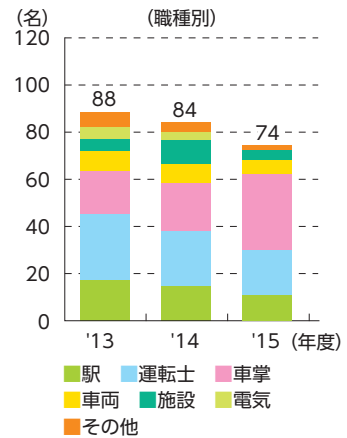
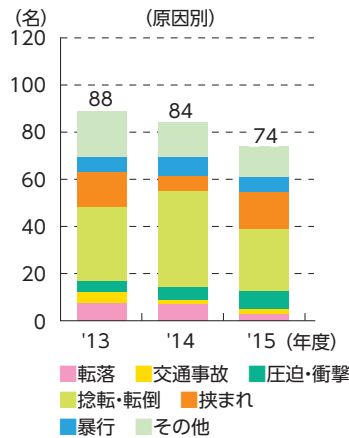
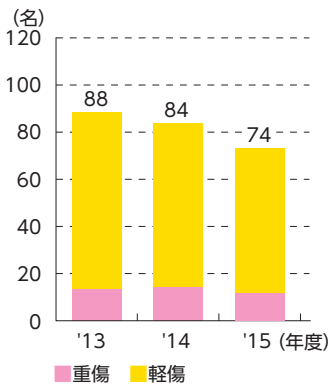
2015年度は死亡災害が4名、休業災害は175名発生しました。「グループ安全計画2018」の目標として定めた「お客さまの死傷事故・社員の死亡事故0」に向け、グループ会社等と一体となって、「安全体制とルールが定められているか」「定められたルールが守られているか」などについて確認していきます。

■ 死亡災害の発生状況(当社社員、グループ会社等社員*)

*グループ会社等社員とは、連結子会社社員に加え、業務上密接な関わりのある取引先であるパートナー会社を含みます。



■ 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)

