

第4種踏切障害事故防止対策

警報機が設置されていない第4種踏切道については、地域の皆さまのご協力をいただきながら、踏切道の廃止や第1種化を実施しています。また、踏切事故防止対策として「ソーラー型注意喚起板」の設置や、踏切通行者に列車の接近を知らせるための気笛吹鳴標識を設置しています。



第4種踏切道

JR東日本の安全の現状

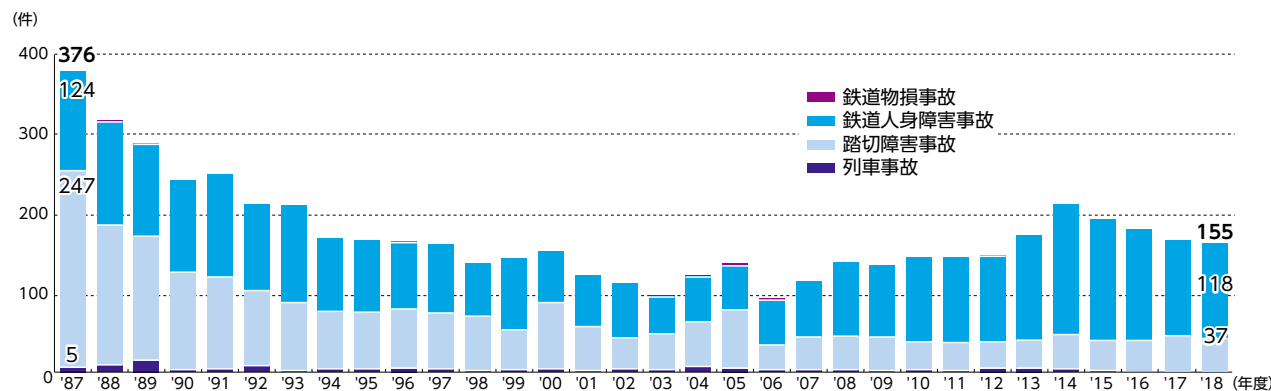
鉄道運転事故

2018年度の鉄道運転事故は155件と、会社発足当初の約4割に減少しました。このうち、鉄道人身障害事故が全体の約7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〕

※2013年度第3四半期より、自殺と断定できなかった事象も鉄道人身障害事故や踏切障害事故として計上



■列車事故

発生していません。

■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11件、直前横断が21件、側面衝撃が3件、その他が2件です。

■鉄道人身障害事故

鉄道人身障害事故は118件発生しました。お客さまのホーム上における列車への接触や、ホームから転落して列車と衝撃した等の事故は65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

発生していません。

インシデント

2018年度のインシデントは車両障害の1件です。

インシデント	鉄道事故等報告規則(国土交通省令)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
--------	---

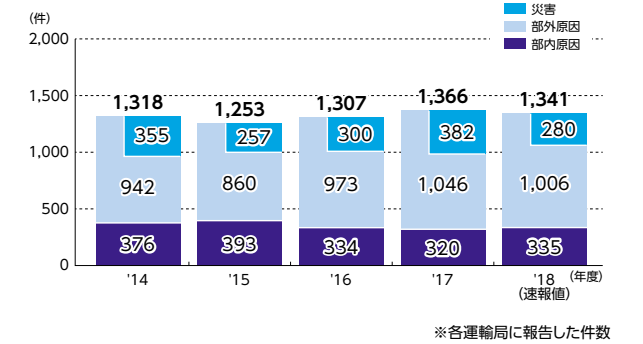
輸送障害

2018年度は、輸送障害が1,341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

〔輸送障害件数〕

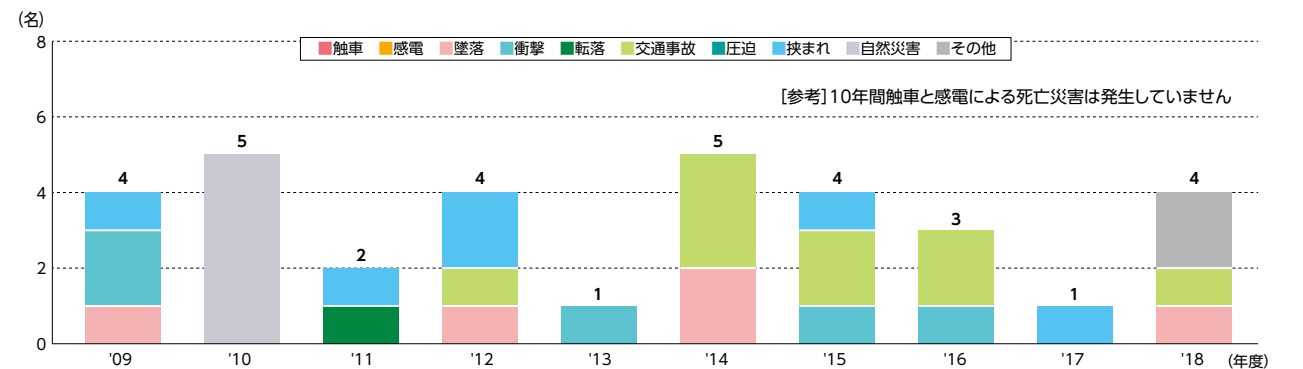


労働災害の発生状況

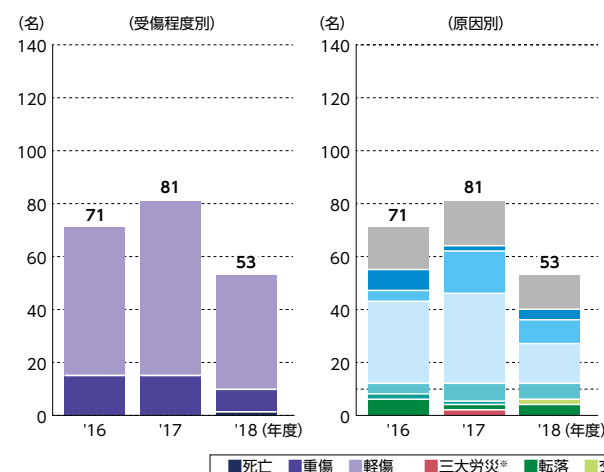
2018年度は死亡災害が4名、休業災害が150名発生しました。引き続き、「グループ安全計画2023」の目標として定めた「お客さまの死傷事故・社員の死亡事故0」に向け、グループ会社等と一体となって、「安全体制とルールが定められているか」「定められたルールが守られているか」などについて引き続き取り組んでいきます。

〔死亡災害の発生状況(当社社員、グループ会社等社員*)〕

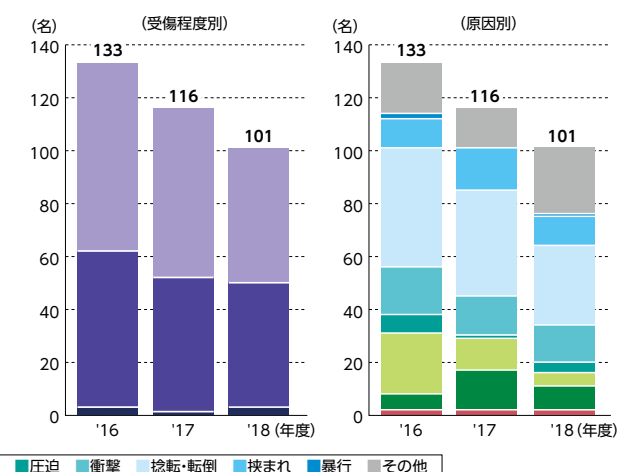
※グループ会社等社員とは、連結子会社社員に加え、業務上密接な関わりのある取引先であるパートナー会社等を含みます。



〔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)〕



※三大労災 触車・感電・墜落のこと