

安全

CONTENTS

安全統括管理者メッセージ	33
安全に関する基本的な考え方	34
JR東日本の安全管理体制	36
安全性向上の取り組み	38
JR東日本の安全の現状	47

特に関連するゴール



関連するゴール



安全統括管理者メッセージ

先人が培ってきた安全哲学を大切に受け継ぎ、
進取の精神と俯瞰的な判断で安全を創り続けます

代表取締役副社長
市川 東太郎



2022年、鉄道は開業150年を迎えました。この間、鉄道に携わった諸先輩方は安全を創るために日々努力を重ね、安全レベルを向上させてきました。私たちはその精神と成果を受け継ぎ、今も地道に着実に安全を創り続けようと努めています。その安全という基盤のうえに安定した輸送と品質の良いサービスを載せて提供し、お客さまに安心してご利用いただいています。

この2年間は、新型コロナウイルス感染症に対して、お客さまの感染予防のための方策を講じるとともに、JR東日本グループの社員一人ひとりも感染予防に努め、安全を創り続けて、「指定公共機関として適切な輸送を提供する」という使命も確実に果たしてきました。

私たちは「安全綱領」と「危ないと思ったら列車を止める」という哲学のもとで、安全を維持向上させるために、効果的で効率的な技術と仕組みを追求してきており、今までの成果と現在の取り組みをこのレポートでも紹介しています。鉄道はさまざまな分野の専門技術を集

積して一つのシステムとして成り立っています。便利な機器やシステムが出現してきますが、導入に際しては、個々の機能はもとより、鉄道システム全体としてフェールセーフを維持し、安全レベルも向上できるように、入念に確認して慎重に見極めを行っています。

次の世代も安全で安心してご利用いただける輸送サービスを創り出すために、この考え方を堅持しながら、災害に強い構造物とソフト対応、自動運転(運転計画と運行管理の自動化)、状態監視を活用したメンテナンスや警報発信、オンデマンドな情報提供などの取り組みを加速させていく必要があります。これに際しても、安全に関しては小さな変化でもフェールアウトにつながる非常に怖いものだ、と強く認識しながら進化と変革に挑戦していきます。

厳しい経営状況ではありますが、安全を創り続けるために経営資源を継続的に投入して、さらなるレベルアップを図り、次の世代へ引き継いでまいります。

安全

安全に関する基本的な考え方

JR東日本は会社発足以来、「安全」を経営のトッププライオリティに掲げ、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、リスクの低減に向け、社員一人ひとりの取組みとハード対策、しくみの構築を着実に進めていきます。安全対策には「これで安全である」という終わりはありません。引き続き、JR東日本グループが一体となって安全性向上への絶えざる挑戦を続けます。

安全綱領

安全に関わる社員の行動規範として、安全綱領を定めています。

安全綱領

一 安全は輸送業務の最大の使命である。
 二 安全の確保は、規程の遵守及び執務の厳正から始まり、
 不断の修練によって築きあげられる。
 三 確認の励行と連絡の徹底は、
 安全の確保に最も大切である。
 四 安全の確保のためには、職責をこえて
 一致協力しなければならぬ。
 五 疑わしいときは、あわてず、自ら考えて、
 最も安全と認められるみちを
 採らなければならない。

グループ安全計画2023

当社は会社発足以来、5か年ごとに安全計画を策定し、2018年11月に第7次となる「グループ安全計画2023」を策定しました。グループ会社、パートナー会社、協力会社と一体となって、一人ひとりの「安全行動」を起点に、「究極の安全」を追求しています。「グループ安全計画2023」では、『進化』と『変革』をサブタイトルとして掲げています。当社グループ内外の急激な環境変化を踏まえ、「一人ひとりの『安全行動』の進化と変革」「『安全マネジメント』の進化と変革」「新たな技術を積極的に活用した安全設備の整備」という3本柱のもと、環境変化に的確に対応して具体的な取組みを進めていきます。

安全文化のさらなる進化

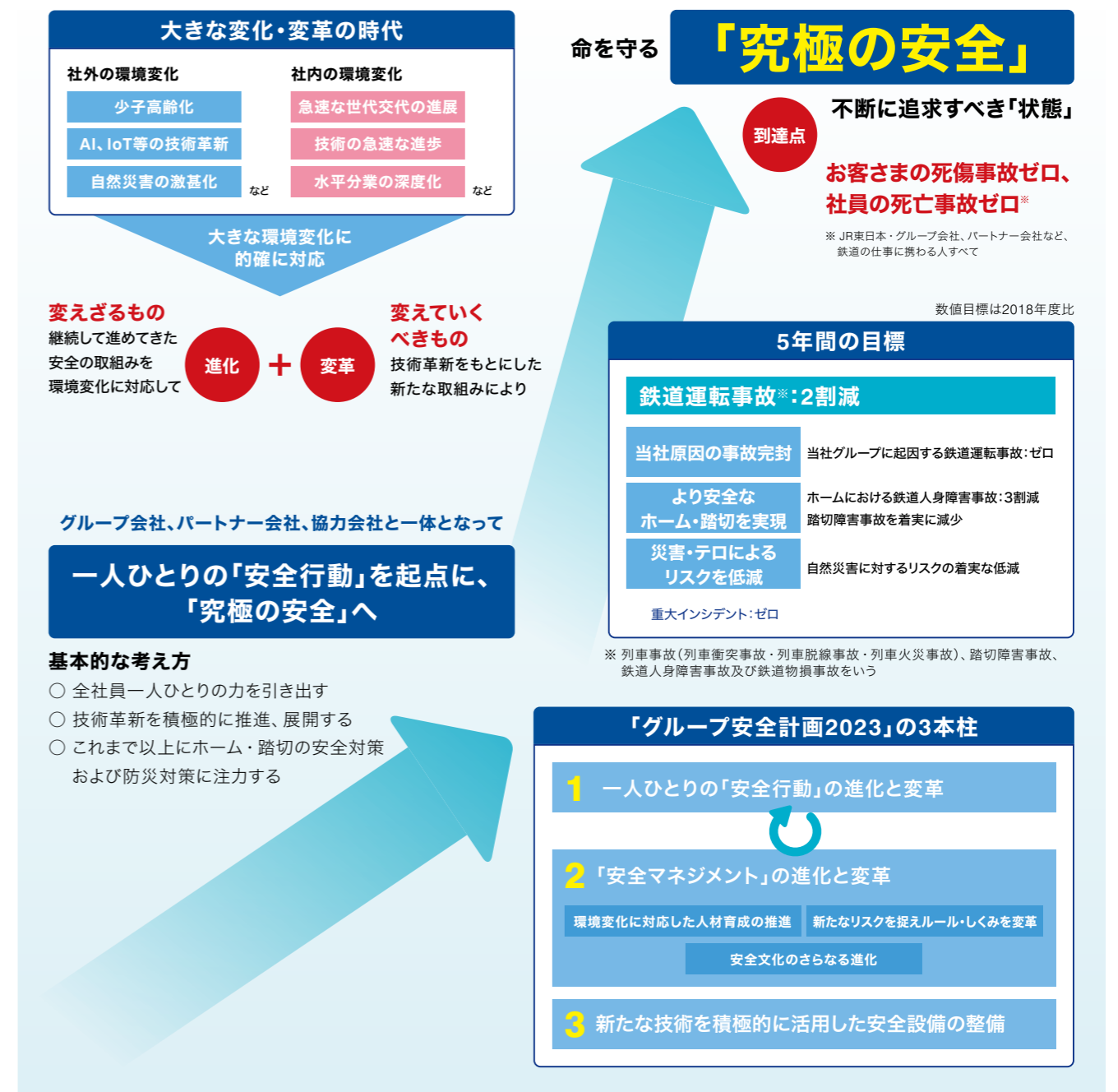
当社グループが今まで大切にしてきた「5つの文化」「CS運動」「三現主義」などの安全文化が、さまざまな安全の取組みの土台です。

危ないと思ったら列車を止める

「安全」は人の命を守ること、「安定」は列車の正確な運行を守ることであり、どちらも鉄道にとって重要です。ただ列車を遅らせまいとするあまり、安全確認の手順が疎かにならないよう留意する必要があります。

「危ないと思ったら列車を止める!」ことをグループ全体の確固たる行動規範として徹底していきます。

「グループ安全計画2023」の全体像



詳細は、https://www.jreast.co.jp/safe/pdf/group_safetyplan2023.pdfに掲載しています。

5つの文化のさらなる浸透

- 正しく報告する文化** 発生した事故・事象を速やかに正しく報告し、事故の再発防止に活用します
- 気づきの文化** 事故・事象に結び付く前の、「埋もれている事故の芽」に気づいて、情報を共有化し、事故防止に活用します
- ぶつかり合って議論する文化** 原因を究明する際、さまざまな意見を出し合い、ぶつかり合って議論することで、背後要因を捉え、真に有効な対策につなげます
- 学習する文化** 自分以外・自分の職場以外で発生した事故・事象についても、自らの事として置き換え、教訓を学び、具体的な対応に結び付けていきます
- 行動する文化** 最終的に具体的な安全行動に結び付いて、はじめて安全は確保されます。「自ら考え、自ら行動する」、これが安全を支える源になります

安全

チャレンジ・セイフティ運動(CS運動)

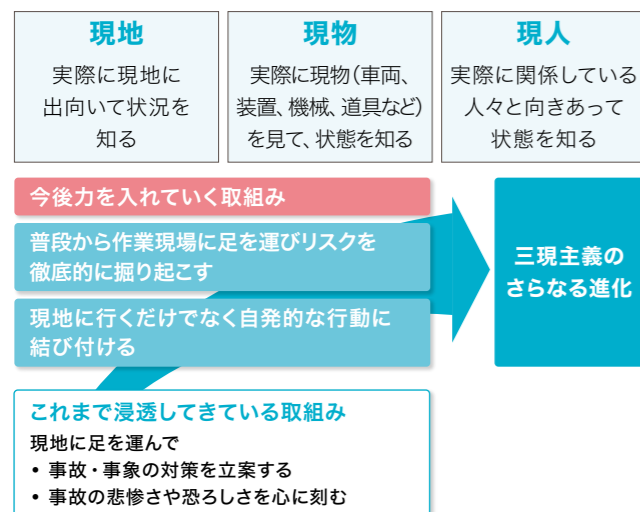
社員一人ひとりが安全を担う当事者であるという主体性(発意)を持ち、職場内で安全について議論し共有する取り組みを推進しています。「守る安全」から「チャレンジする安全」への転換と、「社員一人ひとりが安全について考え自律的に行動する」ことを目指す、「チャレンジ・セイフティ運動(CS運動)」に取り組んでいます。社員一人ひとりの安全上の気づきから、議論や対策に至る過程を現場・支社・本社一体となって取り組み、安全のレベルアップに挑戦し続ける風土を醸成しています。

また、同運動に役立つ情報の共有を目的として、CS情報誌「チャレンジ・セイフティ青信号」を定期的に発行しています。

三現主義

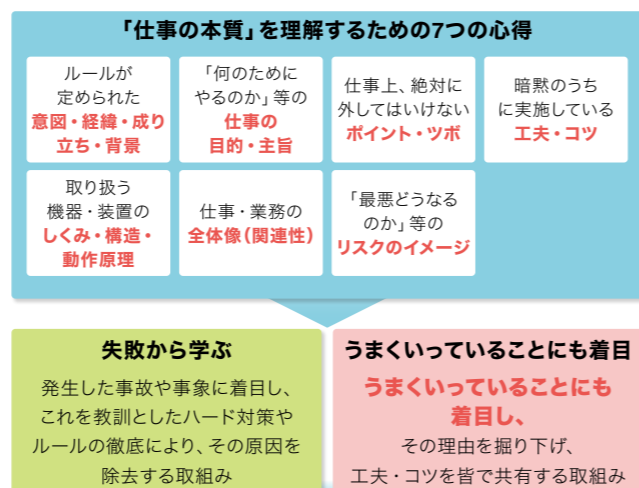
安全の問題は常に「現場※」で起こります。したがって、答えも「現場」にあります。「現地・現物・現人」の“三現主義”により、机上だけではわからない「答え」を模索していきます。

※「現場」とはお客さまとの接点、輸送・サービスの原点である、直接安全に関する作業を行う現地・現物・現人を意味します。

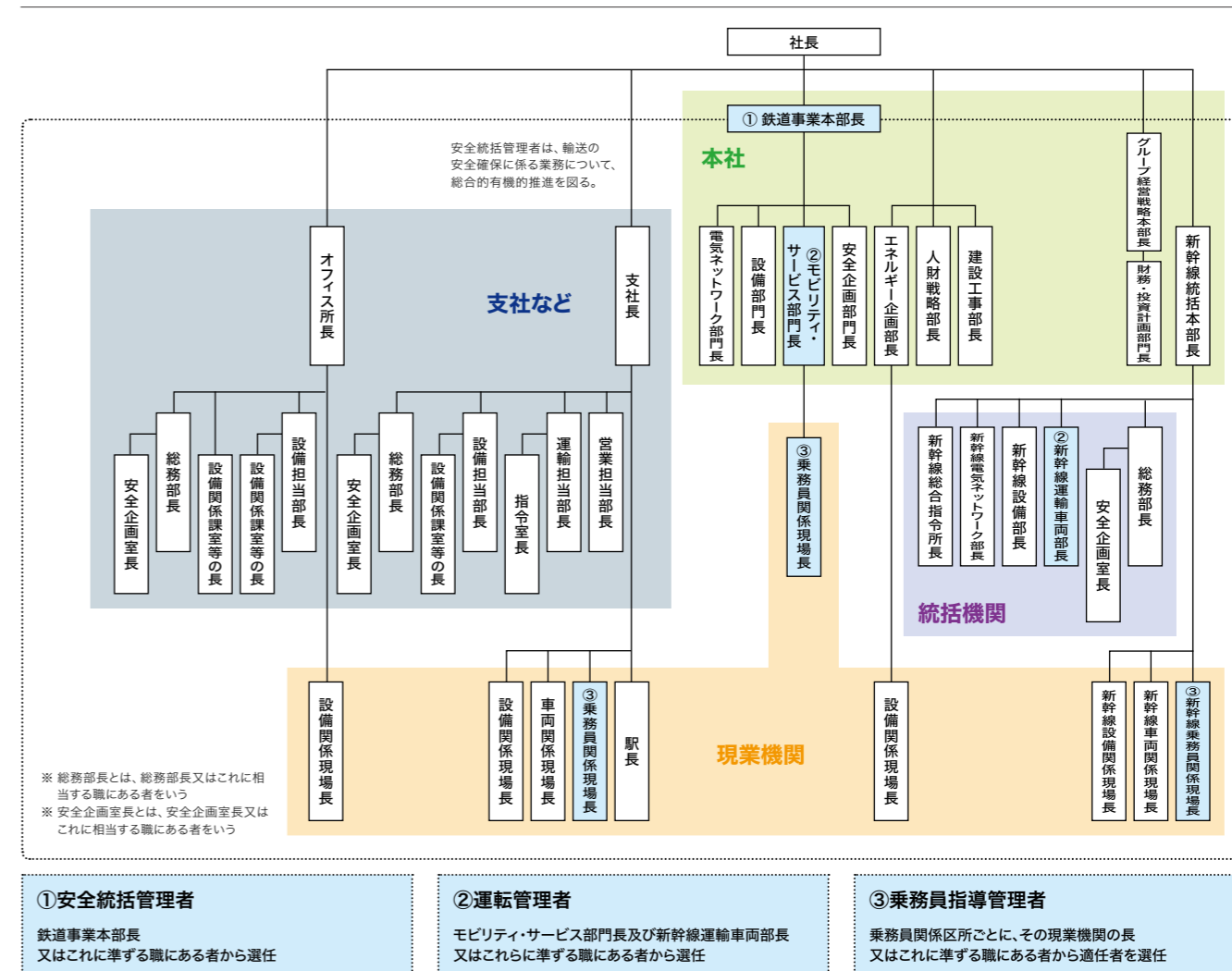


「仕事の本質」の理解の促進

大きな環境変化に的確に対応していくため、単に仕事の手順ややり方を学ぶだけではなく、仕事の目的、ルールの成り立ち、機器の動作原理など7つの心得を意識して、「仕事の本質」の理解を深める必要があります。



輸送の安全の確保に関する業務体制の概略図



JR東日本の安全管理体制

安全管理規程

「鉄道事業法」の改正を受け、安全管理規程を2006年10月に制定しました。経営トップの安全確保に関する責務や、安全統括管理者、運転管理者、乗務員指導管理者の選任といった組織に関する事柄など、安全管理に関する事柄を定めています。輸送の安全の確保に関し、安全統括管理者のもと、安全に関係する役員等から現場まで一体となって業務を推進する体制を構築しています。

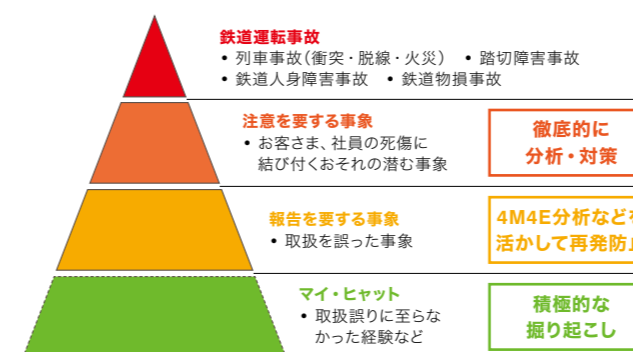
安全対策を推進する体制

重大な事故の原因究明や再発防止策の策定、安全に関する設備及び車両に関する施策の決定・推進などにより、鉄道の安全性向上と事故防止を図ることを目的として、当社が発足した1987年に鉄道事業本部長を委員長とする「鉄道安全推進委員会」を本社に設置しました。

また、支社等にはそれぞれの機関長を委員長とする「地域安全推進委員会」を設置し、支社等における鉄道の安全性向上と事故防止を図っているほか、鉄道安全推進委員会と連携して具体的な対策を実施しています。

事故・事象の報告ルール

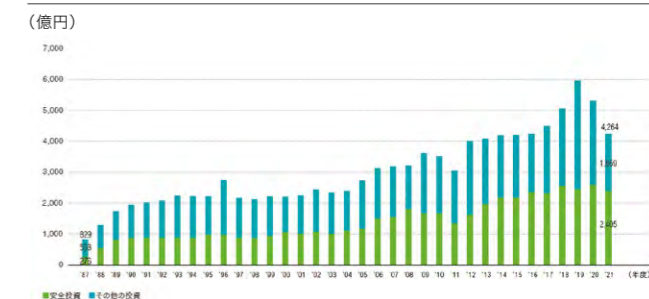
事故・事象の正しい把握、原因の分析、対策の実施により鉄道運転事故等の再発防止・未然防止を実現するため、事故等の報告と分類に関するルールを定め、さらなる安全性の向上を目指しています。



安全に関する設備投資

会社発足時から総額約5.0兆円の安全投資を行ってきました。現在取り組んでいる「グループ安全計画2023」における5年間で、約1.2兆円の安全投資を行うことを計画しており、今後も安全設備を重点的に整備していくとともに、より新たな技術を積極的に活用し、新たなリスクに対応していきます。

安全投資額とその他の投資額の推移



安全

安全性向上の取り組み

安全を担う人材の育成

安全に関する教育・訓練

当社では「JR東日本総合研修センター」(福島県白河市)、「総合訓練センター」「技能教習所」(各支社)及び各職場におけるOJT(職場内訓練)による教育・訓練により、社員の安全意識・技術を高めています。

「JR東日本総合研修センター」では、人材開発、知識・技術力向上のための集合研修のほか、乗務員の新規養成教育等を行っています。



JR東日本総合研修センター



実物を使用した実践的な訓練

事故の歴史展示館

2002年11月に「JR東日本総合研修センター」の敷地内に「事故の歴史展示館」を設置し、全社員に対して、過去に起きた事故の悲惨さや鉄道の社会的責任の大きさなどを教育し考える場としています。2018年10月に「事故の歴史展示館」を拡充するとともに、2014年に発生した京浜東北線川崎駅構内列車脱線事故の事故車両と列車が衝突した工事用車両を保存し、列車脱線事故をさまざまな視点から考察することを目的に「事故の歴史展示館(考察館)」を開設しました。



事故の歴史展示館

教育・訓練設備の活用推進

当社では環境変化に対応した人材育成の推進を図る一環として、「仕事の本質」の理解を促進する教育・訓練設備の整備を進めています。

2019年までに乗務員訓練用シミュレータを運輸系の全職場に配備したほか、新幹線特有のルールやしぐみを体得する

目的で、新幹線関連設備に特化した「新幹線教育・訓練センター」を開設しました。

また、各支社等では、支社管内で発生した過去の重大な事故や事象の発生経緯、対策等を学ぶ教育施設を整備しており、「究極の安全」に向け、当社・グループ会社・パートナー会社社員一人ひとりの安全意識の向上を図っています。

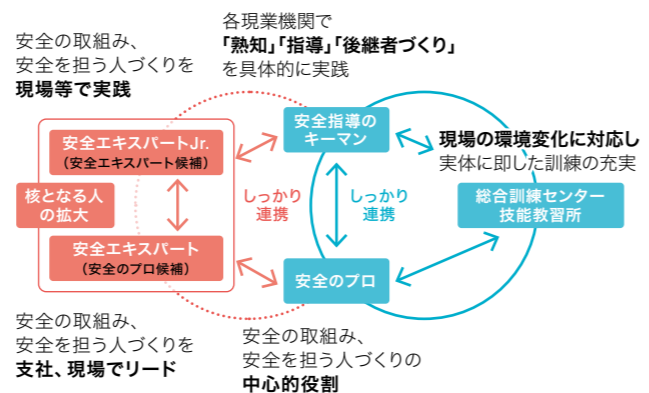


実映像を用いた臨場感ある乗務員訓練用シミュレータ

高崎支社「～安全の学び舎～刻苦励働舎」

安全を担う人づくり

急速な世代交代を迎え、安全の核となる社員の育成が重要であることから、さまざまな取り組みを推進しています。



安全の語り部(経験の伝承者)

安全に関する知識・指導力・技術力を持ち合わせた後継者を育成することを目的として、各専門分野において経験・技術が豊富で応用力のあるOBを「安全の語り部(経験の伝承者)」として任命しています。

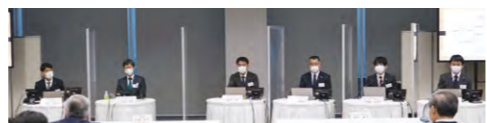


「安全の語り部」任命式

鉄道安全シンポジウム

鉄道の安全性をより一層高めるために、国内の有識者を変えた議論等を通じて社外の知見を得たり、現場等の良い取り組みを広く共有する場として「鉄道安全シンポジウム」を毎年開催しています。

鉄道安全シンポジウム



列車の運転・保守作業に関する安全対策

列車衝突事故防止対策

ATS・ATCの整備状況：

列車衝突事故等を防止するため、在来線にはATS(自動列車停止装置)やATC(自動列車制御装置)を、新幹線にはATCを全線に整備しています。

凡例

- デジタルATC整備区間
- ATC・ATS-P整備区間
- ATACS整備区間
- ATS-Ps整備区間
- ATS-P整備駅
- ATS-Ps整備駅
- ATS-P整備予定駅

(2022年3月末現在)



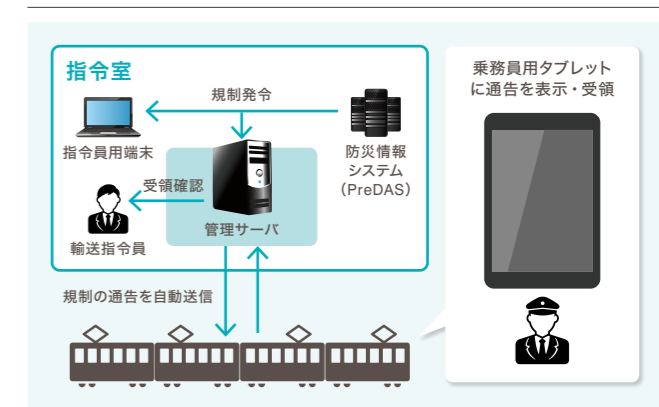
[ATS-P型、ATS-Ps型整備計画]

	整備対象	2021年度末時点整備状況
ATS-P型	首都圏の列車本数の多い線区を中心	2,484.7kmの線区等と拠点となる21駅への整備を完了
ATS-Ps型	首都圏以外の主要線区、地方都市圏	210.8kmの線区等と拠点となる71駅の整備を完了

運転規制通告伝達システム

大雨や強風等の際に観測値が一定の値を超えた場合は、列車の速度規制等を行い、安全を確保しています。従来、運転規制は指令員が運転士に無線で伝達していましたが、2019年9月から伝達内容を自動で送信する運転規制通告伝達システムを導入し、ヒューマンエラーの防止につなげています。

イメージ図

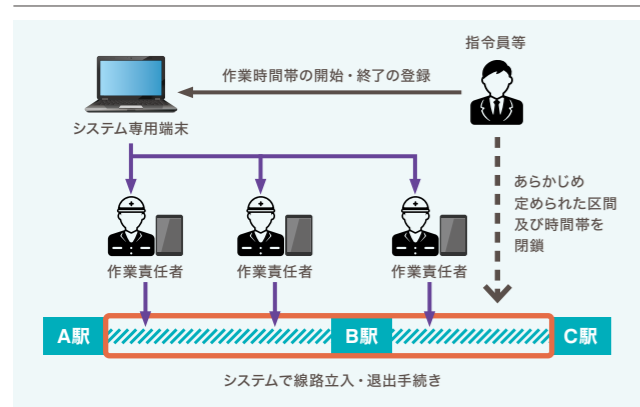


安全

保守作業の安全性向上

線路内における設備の保守作業は、作業中に列車が進来しないように「線路閉鎖」という手続きを行い作業員の安全を確保しています。この手続きは、作業を行う係員と指令員等の列車の運行を管理する係員が打ち合わせて進めますが、人同士のコミュニケーションにおいてはヒューマンエラーが発生することがあります。2020年12月より、あらかじめ定められた区間及び時間帯で事前に線路を閉鎖し、作業を行う係員がシステムを用いて線路立入や退出の手続きができる仕組みを導入しました。これにより作業当日の打合せなどが不要となり、コミュニケーション時のヒューマンエラーの減少や、煩雑な手続きの解消により安全性が向上しました。

イメージ図



グループ会社・パートナー会社・協力会社と一体となった安全の取組み

グループ会社・パートナー会社・協力会社との水平分業が進む中で、安全性を向上させていくためには、同じ価値観を持ち連携していくことが不可欠であることから、「JES-Net (JR East Safety Network)」を構築しており、現在、39社が加盟しています。実際の作業に立ち会い意見交換を行う「セーフティレビュー」などを通じて、安全レベルの向上に向けた課題の共有と改善の取組みを、JES-Net全体で推進しています。



セーフティレビューの様子

社員の声



JR水戸鉄道サービス(株)
勝田事業所
園部 康雄

JR水戸鉄道サービス(株)の取組み

2019年度に社内で労働災害が多発し、それを減らすためにはどうしたらよいかを考えていました。そのとき、JES-Net加盟会社であるJR千葉鉄道サービス(株)が、10年前から継続している取組みに着目し、JR千葉鉄道サービスの協力のもと、KYT(危険予知トレーニング)トレーナーの養成を始めました。

現在では、各職場にKYTトレーナーを配置し、KYTトレーナーが核となって「安全の先取り」の危険予知活動が推進できるようになりました。これにより作業前のワンポイントKYTやタッチ・アンド・コールを取り入れて、全従業員が傷害事故を発生させないことを目指した取組みを実践しています。



タッチ・アンド・コール

自然災害に対する備え

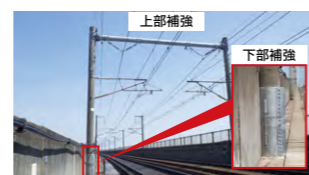
地震に関する取組み

耐震補強対策

1993年以降、落橋防止対策、高架橋柱や橋脚の耐震補強対策を進め、東日本大震災後の2012年度からは、優先度の高い線区を定めて対策に着手しています。2017年度からは、最新の地震研究の知見に基づき、対策エリアの拡大と新幹線の桁支点部等への新たな補強対策を開始しています。また、2021年2月13日に発生した福島県沖の地震では電柱に多数の被害が出たことから、改めて対策の優先順位の細分化や見直し、補強方法の改良等を進めています。さらに、被災した場合に輸送影響が大きい設備への対策も新たに実施していきます。



高架橋柱耐震補強



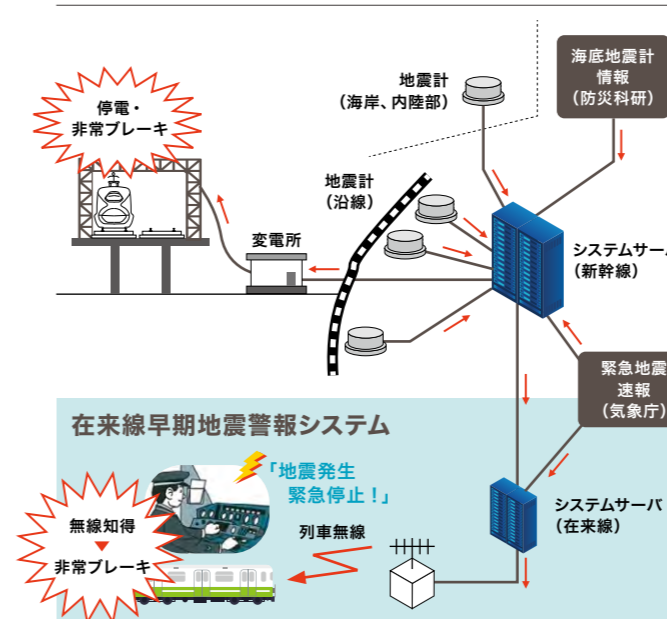
電柱耐震補強

列車緊急停止対策

地震発生時に、高速走行する列車を少しでも早く止めるためのシステムを構築しています。新幹線では、自社の沿線、海岸、内陸に設置した地震計による初期微動の情報に加え、気象庁の緊急地震速報や国立研究開発法人防災科学技術研究所(防災科研)の海底地震計の情報を活用した、「新幹線早期地震検知システム」を導入しています。

また在来線では、この新幹線のシステムの地震情報を利用して、大規模な地震を観測した場合に列車を緊急停止させる、「在来線早期地震警報システム」を導入しています。

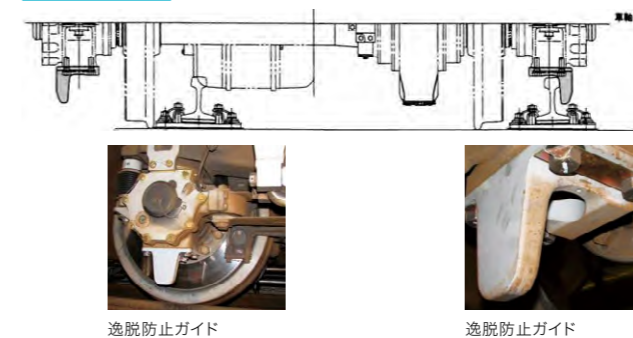
イメージ図



新幹線の線路からの逸脱防止対策

地震時に万一新幹線が脱線した場合でも、車両が大きく逸脱しない対策を実施しています。

逸脱防止ガイド



逸脱防止ガイド

逸脱防止ガイド

接着絶縁継目の破断防止



改良後の接着絶縁継目

レール転倒防止装置



総合防災訓練

地震発生を想定した総合防災訓練を、毎年9月1日を含む防災週間を中心に実施しています。訓練では、対策本部運営訓練や救助・救命訓練、避難誘導訓練等を実施しています。また、自治体と連携した訓練も実施しています。



本社対策本部訓練



消防機関と連携したお客さま救出訓練

救助・救命に必要な物品の整備等

首都直下地震により、負傷者が多数発生した場合に、限られた社員で救助・救命を行えるよう、必要な物品の整備及び必要な技能を習得するための訓練を実施しています。



JR東日本救助・救命講習



応急救護品

津波に関する取組み

東日本大震災発生以前より、箇所ごとに津波の危険な区域及び運転規制の方法を定め、マニュアルの作成・勉強会の実施や降車誘導訓練を行ってきました。こうした取組みが、津波発生時に迅速な避難誘導につながりました。



津波対応マニュアル



降車誘導訓練

安全

「津波避難行動心得」の制定

津波到達まで時間的に余裕がない場合において、避難を実施するに当たり、社員一人ひとり取るべき行動指針を2012年1月に決めました。

「津波避難行動心得」

- 一 大地震が発生した場合は津波を想起し、自ら情報を取り、他と連絡が取れなければ自ら避難の判断をする。(避難した結果、津波が来なかったということになっても構わない。)
- 二 避難を決めたら、お客さまの状況等を見極めたうえで、速やかな誘導を行う。
- 三 降車・避難・情報収集にあたっては、お客さま・地域の方々に協力を求める。
- 四 避難したあとも、「ここなら大丈夫だろう」と油断せず、より高所へ逃げる。
- 五 自らもお客さまと共に避難し、津波警報が解除されるまで現地・現車に戻らない。

津波避難ナビシステム

東日本大震災時の津波避難の教訓から、列車運行中の乗務員が、不慣れな場所で乗客の避難誘導を実施する際の補助ツールとして開発・導入しています。



降雨に関する取組み

降雨による土砂崩壊災害を防止するために、全線区において計画的に沿線斜面などの防災対策を行っています。2021年度からは、今後見込まれる記録的大雨などによる災害発生リスクの増加に備えるため、新幹線ルート内の降雨防災対策工事を進めています。また、新幹線区間に対し、気象レーダーで線路沿線の降雨量を観測し、降雨量が数十年に一度発生するような規模の雨量に達した場合に、列車の運転を一時見合わせる運転規制を2020年8月から新たに追加導入しています。これにより、従来の雨量計による運転規制と併せて、記録的もしくは局地的な大雨などに対してよりの確かな運転規制を行うことが可能となりました。



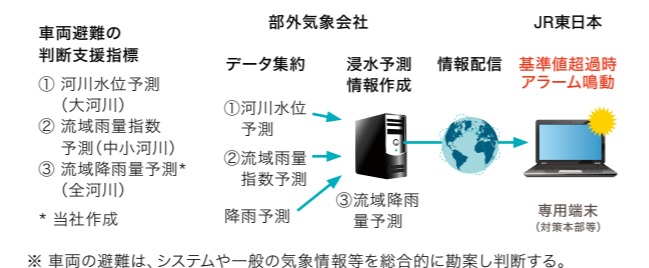
切取りのり面(吹付砕工) 盛土のり面(吹付砕工)

浸水に関する取組み

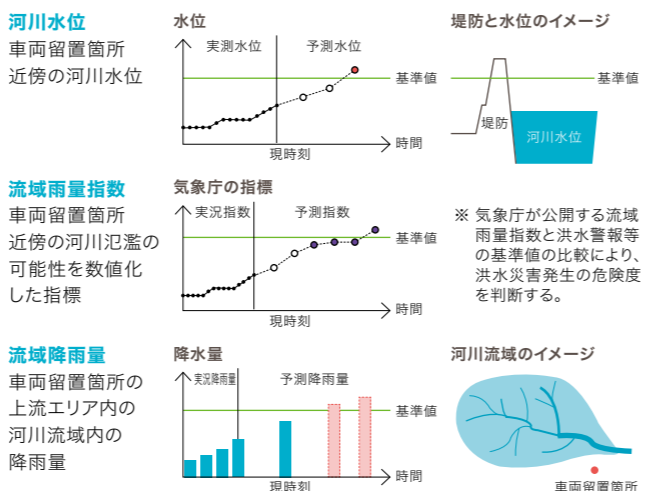
2019年10月の台風第19号による河川氾濫等で北陸新幹線の車両等に甚大な被害を受けたことを踏まえ、浸水に関する対策を進めています。

鉄道施設については設備ごとに優先順位を定め、順次ハード対策等を実施しています。また、ハザードマップをもとに、浸水のリスクのある車両基地等に「車両疎開判断支援システム」を導入し、発災時の車両避難を迅速に実施します。本システムでは、車両避難の判断を支援する指標を整備し、それぞれの指標が基準値に達した場合、アラームが鳴動し関係者に知らせます。

車両疎開判断支援システムのイメージ



車両の避難の判断を支援する指標



※ これらの指標のほか、一般の気象情報も含めて車両の避難を総合的に判断する。

強風・突風に関する取組み

2005年12月に発生した羽越本線列車事故以降の強風・突風に関する主な取組みは以下のとおりです。

風速計の増設

風による運転規制区間に風速計を複数設置することを基本にしたほか、防風柵設置箇所に風速計を増設しています。また、風速計を二重系にし、より確実に観測する取組みを進めています。

防風柵の設置

車両に作用する風の力を低減する防風柵を設置しています。

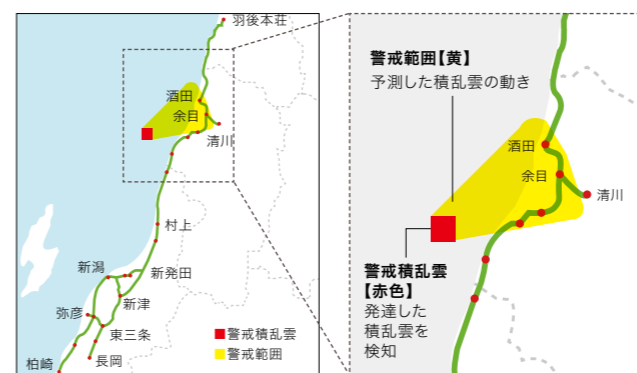


羽越本線 北余目～砂越間

気象情報の活用による運転規制の実施

気象庁の気象レーダーが観測した雨の強さや、竜巻発生確度ナウキャストなどの気象情報を用いて、発達した積乱雲を捉えることにより突風発生の可能性を推定し、運転規制を行う方法を開発しました。現在は、日本海側の一部区間にて冬季に実施しています。

気象情報の活用による運転規制範囲の表示イメージ



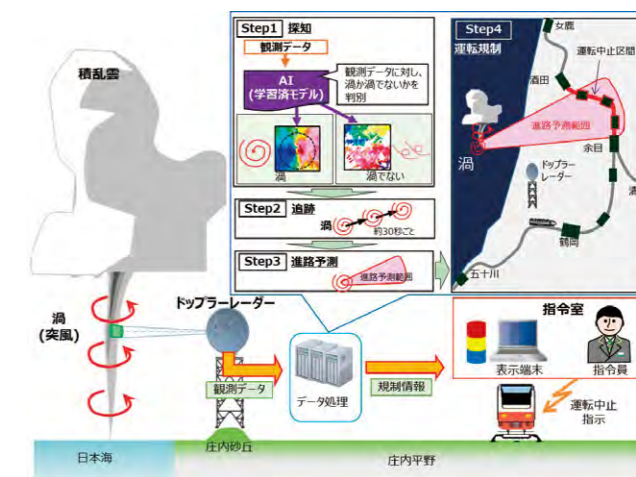
ドップラーレーダーを用いた突風に対する列車運転規制の実施

ドップラーレーダーにより上空の雨粒などの動きを観測することで突風の原因となる渦を探知し、渦の進路予測範囲内に線路がある場合に警報を発するシステムを用いています。このシステムは気象庁気象研究所と共同開発したもので、2017年の冬季から羽越本線及び陸羽西線(一部区間)で運用を開始し、以降も列車運転規制の範囲拡大やAIを活用した渦の探知精度向上に努めています。



酒田市黒森に設置されたドップラーレーダー

ドップラーレーダーを用いた突風に対する列車運転規制



踏切における安全対策

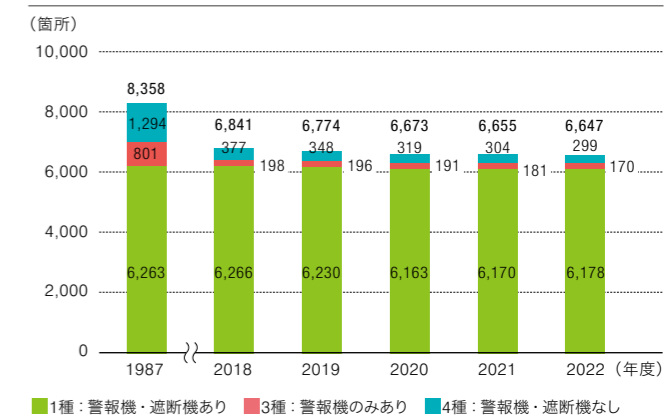
踏切廃止に向けた取組み

踏切事故対策の基本は踏切をなくすことであり、地域の皆さまの協力をいただきながら、立体交差化や統合・廃止などの取組みを進めています。廃止が困難な第3種・第4種踏切については第1種化に取り組んでいます。

過去5年間の踏切削減実績(第三セクター等への移管を含む)

年度	2017	2018	2019	2020	2021
削減数	19	67	101	18	8

踏切数の推移(年度初)



安全

障害物検知装置の整備

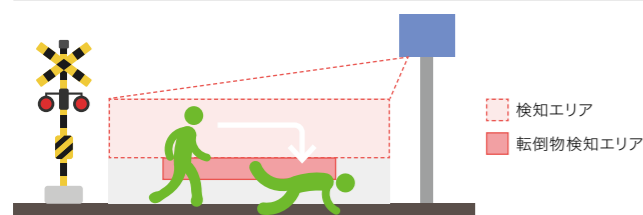
列車と自動車(大型車含む)の衝撃による列車脱線等の回避を目的とし、踏切内に立ち往生した自動車等を検知して列車に知らせる装置を整備しています。



3次元レーザーダグ式障害物検知装置

レーザーダグにより踏切全体を検知する3次元レーザーダグ式障害物検知装置では、従来の機能に加え、新たに転倒した人などの検知性能を上げる機能を開発しました。2019年度から導入しており、順次拡大していきます。

3次元レーザーダグ式障害物検知装置の高機能化



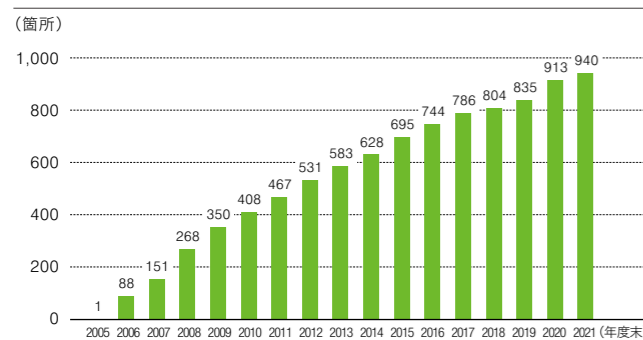
転倒検知機能

小動物などによる過剰な検知を抑えるために検知不可となっていたエリアに対し、追跡中の物体について周辺の検知エリアを広げる機能を追加しました。

ノイズ除去機能

降雪のような浮遊物に対する誤検知を減らす機能を追加しました。

3次元レーザーダグ式障害物検知装置設置箇所(年度末)



全方位警報灯の整備

列車の接近を知らせる踏切警報灯について、視線が下がる傾向にある高齢者や側道から踏切に進入する自動車のドライバー等が見やすい「全方位警報灯」への置換え整備を進めています。

従来の警報灯



全方位警報灯



より通行しやすい踏切

「踏切道改良促進法」に基づき、改良すべき踏切道に指定された箇所では、立体交差や拡幅だけでなく、必要に応じカラー舗装や踏切道の周辺対策(跨線人道橋整備)等、地域の実情に合わせた改良を行っています。



道路管理者と協議を行い、拡幅やカラー舗装により歩行者と自動車等の分離を推進

第4種踏切道における取組み

警報機・遮断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、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、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

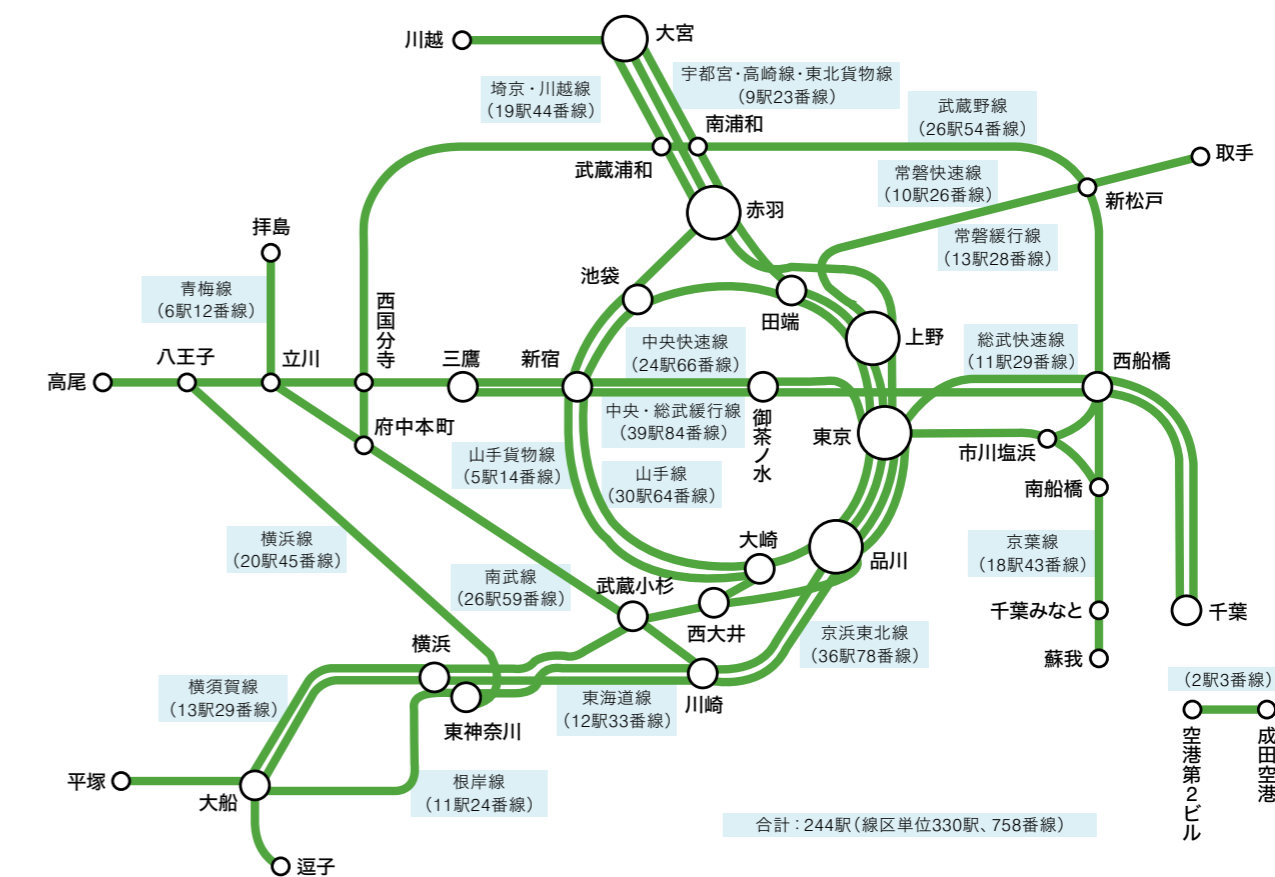
ホームにおける安全対策

ホームでのお客さまの転落や列車との接触を防止する対策としてホームドアの整備を進めており、2021年度末までに山手線、京浜東北・根岸線を中心に80駅(線区単位92駅*)183番線でホームドアの整備を完了しました。

これまで、2032年度末頃までに東京圏在来線主要路線の243駅(線区単位330駅)への整備を目標に、主要な番線660番線程度の整備を優先してきましたが、さらなる早期整備が求められていることから、今後は主要な番線以外も含めた東京圏在来線主要路線の244駅(線区単位330駅)758番線に整備対象を拡大し、また、軽量型の「スマートホームドア®」の導入や設計荷重の見直しなどによる工期短縮を図ることで、従来より1年前倒しした2031年度末頃までの整備を目指していきます。

※ 線区単位の詳細例: 有楽町線の場合、山手線、京浜東北線の2駅となります。

2031年度末頃までにホームドアの整備を予定している線区(2022年4月時点)



社員の声



東京支社 施設部
東京圏ホームドア整備推進室
間瀬 育代

ホームドア整備のさらなるペースアップに向けて

ホームドア整備のさらなるペースアップに向けて、設計会社や施工会社及び社内の部門・システムを超えた連携により、調査・設計業務の標準化、施工の効率化や施工可能時間を拡大するための検討を重ねています。設計においては、検証結果や「建築基準法」に基づいた条件を標準設計に反映させることで、盛土ホーム改良工事の簡素化や、施工部材の軽量化及び統一化による施工性の向上に向けた検討を実施しています。また、ホーム改良工事は通常夜間施工が基本となりますが、関係箇所と打合せを重ね、昼間の列車間合いを活用した施工を実施することで工期短縮等への取組みも進めています。

1日でも早くお客さまにより安全かつ安心してご利用いただけるホームをご提供するのために今後も継続して取り組んでいきます。

安全

CP (Color Psychology) ライン



人が危険と感じる度合いが高い色彩の線を引くことで、視覚的・心理的にホーム端部の危険性を注意喚起しています。

内方線付き点状ブロック



ホーム内側部分に線状突起を設けてホームの内外が分かるようにしたブロックを整備しています。

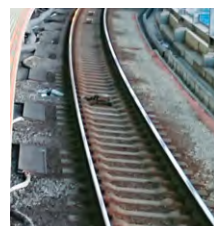
高解像度ITV



駅社員及び車掌が確認するモニタを高解像度の高いモニタに置き換えています。



転落検知マット



ホーム下に設置したマットで転落者を検知し、列車に停止を指示します。

列車非常停止警報装置



運転士・車掌・駅社員に危険を知らせる「非常停止ボタン」をホーム柱などに整備しています。

ホームドア

お客様の列車との接触や線路への転落を防止する対策としてホームドアの導入を進めています。



スマートホームドア*

お客さま・地域の皆さまと連携した安全の取組み

鉄道事業者のみで取り組むのではなく、ご利用される方への情報発信を行い、ご協力いただきながら、駅ホームや踏切の安全性の向上を図っています。関係機関と連携した踏切道や学校等での啓発活動のほか、東日本エリアでの啓発動画の放映や他鉄道事業者との連名ラジオCM放送などを通じたキャンペーンを毎年実施しています。



JR東日本の安全の現状

鉄道運転事故

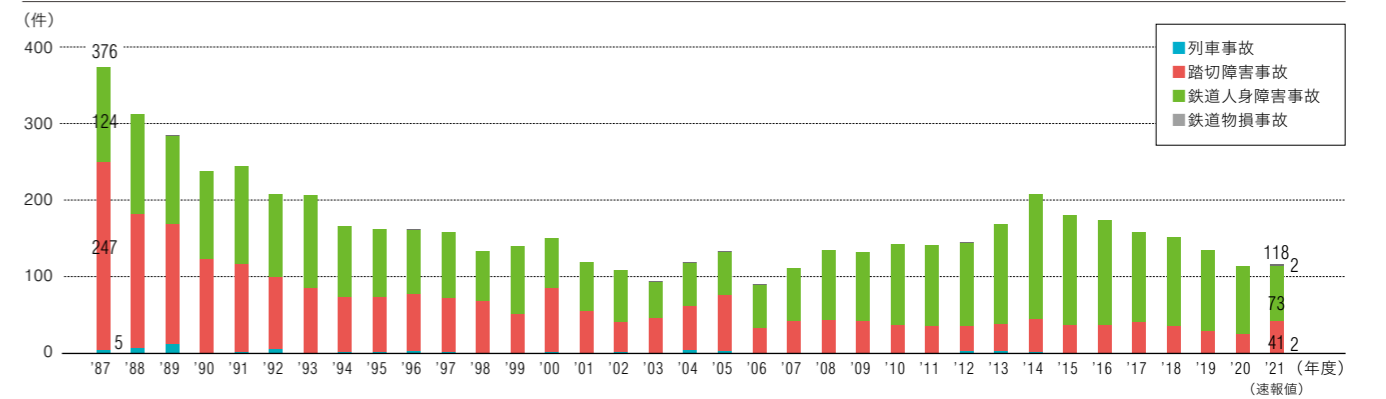
2021年度の鉄道運転事故は、118件と会社発足当初と比べ大幅に減少しました。このうち、鉄道人身障害事故が全体の約6割を占めています。なお、列車事故は2件発生しました。

- ① 大船渡線真滝・陸中門崎駅間 列車脱線事故（線路上の倒木と衝撃したため）
- ② 東北新幹線福島・白石蔵王駅間 列車脱線事故（福島県沖を震源とする最大震度6強の地震のため）

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または車両等と衝突し、または接触した事故
鉄道人身障害事故	列車また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	列車また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

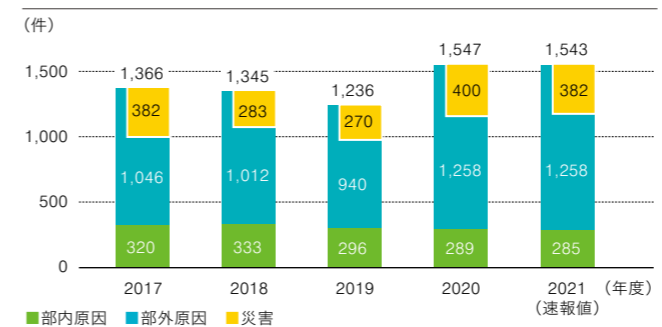


輸送障害

2021年度は、輸送障害が1,543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または旅客列車では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



インシデント

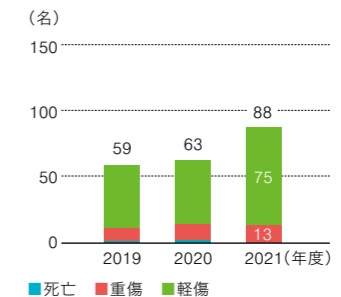
2021年度はインシデントは発生しておりません。

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

労働災害

2021年度は当社社員及びJES-Net等社員を合わせて死亡災害は発生しておりません。休業災害は189名が受傷しました。

休業以上災害(当社社員)



休業以上災害(JES-Net等社員)

