

安全・安定輸送へのチャレンジ

社員一人ひとりが、建前ではなく、本音で安全に取り組むことで、より確かな鉄道システムは構築される。事故からも学び、原因の究明と再発防止に積極的に取り組む。



鉄道事業本部 安全対策部 課長
企画・防災グループリーダー
(現:東京支社運輸車両部車両課)

堀岡 健司

「鉄道事業者として安全・安定輸送の確保が最大の使命です」

原点に戻り安全を見つめ直す 「安全計画2008」

「企業に対する社会の目は非常に厳しくなっているなか、当社の最大の商品である『安全』を原点に戻って見つめ直す。そこから、新しい安全5カ年計画『安全計画2008』はスタートしました」と話すのは、安全対策部の堀岡健司課長。

JR東日本は、会社発足から2003年までの17年間で、3度にわたる安全5カ年

▶ 新しい安全5カ年計画
「安全計画2008」の冊子



▶ 安全・安定輸送を確保するために基本動作の徹底を図る

計画を策定・実施し、これまで総額1兆4,000億円を超える安全投資を行ってきた。その結果、鉄道運転事故は、会社発足時の1987年度には376件だったが、2003年度には96件と、4分の1にまでに減少した。

しかしながら、事故には至らないものの、安全上気がかりな事故の「芽」は依然として存在しており、鉄道事業者としてのCSR(企業の社会的責任)を果たすためにも、「安全」が経営の最も重要なファクターであることを再認識して、一段と輸送品質の高い鉄道システムの構築に向けてチャレンジを続けている。

安全確保のためには安定輸送が重要

「安全は、『人間』『設備』『ルール』の3つの要素の連携によってつくられます。つまり、ハードとソフトの両面からの取り組みが欠かせないのです」と堀岡。

ハード面では、これまで実施してきた自動列車停止装置の整備や踏切事故防止対策の強化・拡大に努めている。また、新たな対策として「地震発生時の列車一斉停止システム」を首都圏以外のエリアにも導入する。このシステムは、震度6弱以上の地震が生じた場合、周辺地域内の列車運行の一斉停止を自動的に指令するものだ。さらに、新技術の導入としては、「ホームにおける画像処理式転落検知装置」などがある。このシステムは、2つのカメラを用いて線路上の障害物などを立体的に検知し、列車に停止情報を送るシステムである。

▶ 安全・安定輸送の確保、輸送ネットワークの充実強化を目的として行われた池袋駅埼京線・山手貨物線立体交差化

ソフト面では、輸送障害が生じた場合に、列車運転を停止させることが安全確保の基本であるが、一方で列車運行を一刻も早く定常状態に戻すことが、安全確保のために重要なポイントとなる。それは、列車運行の混乱が続けば、通常時とは異なる取り扱いが生じ、新たなヒューマンエラーの発生が危惧されるためである。このような認識に基づき「輸送に関する安定性向上委員会」が新たに設置された。輸送障害が発生した原因の究明や一刻も早いリカバリー方法の探求、早期の運転再開のための方策づくりが、その使命である。

切換工事への対応の見直し

2003年9月27日、中央線三鷹～国分寺間で連続立体交差化工事に伴う線路切換工事を実施した。その際、工事の終了が大幅に遅れ、約7時間にわたって列車が運休、18万人のお客さまや周辺地域に大きなご迷惑をおかけする事態となった。このトラブル発生を受け、大規模切換工事等検討委員会を設置するとともに、あらゆる側面から徹底したリスクの洗い出しを行い、それらに対する対策を練った。

2004年5月に行われた浦和の線路切換工事では、限られた時間のなかで工事を確実に完了するため、できる限り前倒して工事を行った。また6月に池袋で行われた丸2日間にわたる線路切換工事では、さらに事前準備を徹底しリスクを可能な限り低減するため、技術面でさまざまな工夫を重ねた。そして、工事終了後には施工反省会を実施。そこで挙がった反省点を、次の工事に向けてフィードバックする体制も整えた。



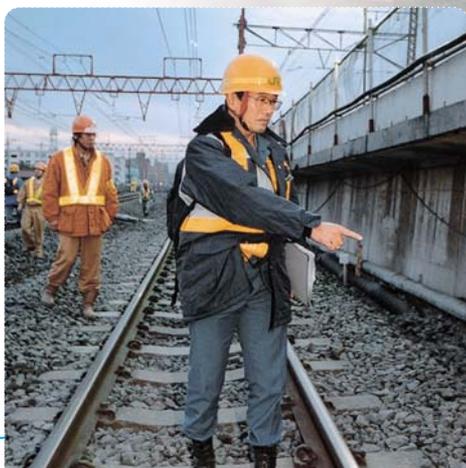
建設工事部 課長
地域・基盤整備グループリーダー
荒川 栄佐夫

「列車の遅延が起こらないようにするのはもちろんのこと、万一起こった時の対策も万全を期すよう日々努めています」

2004年度は横綱級といわれる新宿駅の切換工事をはじめ、大規模な工事が目白押しだが、「今回のトラブルの教訓を活かし、本社も含めて多角的かつ体系的に工事の状況をチェックする体制を整備できたことで、リスク管理が徹底されました」と建設工事部の荒川栄佐夫課長。表情には今後の切換工事への自信がうかがえた。



▶ 工事完了後、試運転機関車を見送る



▶ 「跡確認」作業の徹底を図る



▶ 浦和での切換工事現場。作業員たちが緊張の面持ちで点呼を待つ