

鉄道事業を基盤とするJR東日本グループが第一に果たすべき社会的責任は、鉄道の安全・安定運行です。会社設立以来、安全対策に最も力を入れ、設備の改善、研究開発に投資をしてきました。

また、鉄道やグループ会社のサービスを利用されるお客さま、地域住民の方々と、より良好な関係を築くために、お客さまの声を改善につなげ、サービスの充実と住みよい社会づくりへの努力を続けています。

加えて、社員が誇りをもって働けるよう、さまざまな職場環境の整備も進めています。

JR東日本グループは、これからも社会から信頼される企業であり続けるために、不断の挑戦を続けていきます。

▶安全への取り組み

鉄道の安全をどのように追求していますか？

JR東日本では、会社発足時より「安全」を経営の最優先課題として位置付け、取り組みを進めてきました。現在は、「安全計画2008」に沿って世界一安全性の高い鉄道をめざして取り組みを進めています。

安全な鉄道の追求

安全計画2008

JR東日本は、会社発足以来、5年ごとに安全計画を策定・実践してきました。2004年度以降の5年間は「安全計画2008¹」のもと、「守る安全」から「チャレンジする安全へ」の転換をめざし、社員一人ひとりの安全意識を高めるとともに、約4,000億円の安全投資を実行するなど、より安全性の高い鉄道の構築に取り組んでいます。目標は、「お客さまの死傷事故・社員(グループ会社なども含む)の死亡事故ゼロ」です。

チャレンジ・セイフティ運動の実施

JR東日本は、より安全な鉄道づくりを進める大きな柱のひとつとして「チャレンジ・セイフティ運動」、通称「CS運動」に取り組んでいます。

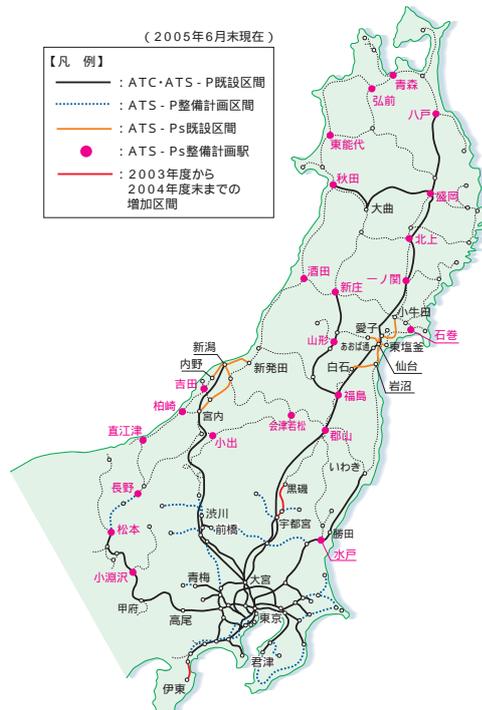
現場のプロである社員一人ひとりが、常に安全について考え、行動していく風土をつくり、事故ゼロにチャレンジしていくことを目標としています。具体的には、日々の業務のなかで事故の芽となり得る「ヒヤリ・ハット」「気がかり事項」を持ち寄って、職場の仲間と議論することを奨励しています。また、研修によりCS運動の指導者の育成を図っています。

「CS運動」を進めるうちに、日ごろから事故防止について議論する社員が増え、議論しやすい職場の雰囲気を定着させることで、さらなる事故の未然防止を実現することを今後めざしていきます。

列車運転での安全性の確保

JR東日本では、列車運転の安全性を確保するために、列車のスピードをチェックして自動的にコントロールするATC(自動列車制御装置)や、停止信号までに自動的に列車を停止させるATS-PとATS-Ps(自動列車停止装置)の整備を、計画的に進めてきました。なお、2005年6月に、ATS-PとATS-Psの整備エリアの拡大と、新たにカーブやポイント等における速度超過防止対策としての整備を行う計画を策定しました。さらなる安全性の向上に向け、計画を推進していきます。

▶ATC、ATS-P、ATS-Psの整備状況



¹安全計画2008 :

<http://www.jreast.co.jp/safe/safe2008/index.html>

地震発生時における安全性の確保

JR東日本は、首都圏で運用されている大地震発生時における列車一斉停止システムを、2004年度までに首都圏以外の在来線にも拡大導入しました。

このシステムは、沿線に配置された地震計のうち2カ所以上で一定以上の揺れを検知した場合、自動的に周辺地域内の走行列車に無線などで緊急停止情報を伝達し、速やかに停止させるしくみです。これにより、大地震発生時の被害拡大を最小限に抑えることができます。

また、新幹線や在来線の高架橋柱などについては、阪神淡路大震災以降耐震補強を進めてきました。昨年の新潟県中越地震を踏まえ、計画を前倒して耐震補強工事を進めていきます。

JES-Net25の構築

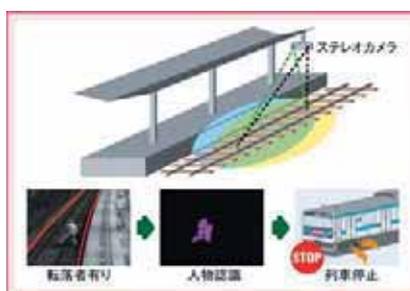
JR東日本は、列車運行に関する業務の外部委託が進む昨今、安全性と信頼性を高く保つためにはグループ会社など一体となった安全対策が不可欠と考え、安全推進体制「JES-Net25」(JR東日本安全ネットワーク25)を構築しました。

列車運行に直接影響のある作業や工事を担う25社全てがJR東日本と安全に関する価値観を一致させ、連携して活動できるような施策を、双方向のコミュニケーションの充実を図りながら進めています。

ホームと踏切の安全

ホームから車両間の隙間に転落することを防止する転落防止用幌の取り付けやホームへの非常停止ボタンや転落検知マットの設置、1999年度から継続して実施しているプラットホームキャンペーンでの呼びかけなどにより、ホームでの事故を未然に防ぐ取り組みをしています。なお、2004年からステレオ画像処理技術を活用して、ホームからお客さまが転落したことを自動的に検出して列車を停止させる装置を開発し、実用化しています。

また、踏切事故防止のために、障害物検知装置や大口径遮断かんなどの設置をさらに推進するほか、「踏切事故防止キャンペーン」で注意を喚起していきます。



「画像処理式転落検知装置」を開発し、新宿駅で使用しています



ホームでのお客さまの安全性を向上させるための運動として実施している「プラットホームキャンペーン」

防災訓練の実施

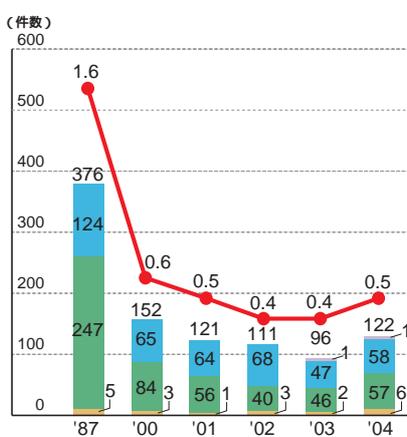
JR東日本では、大規模地震発災時の即応力向上をめざし、毎年9月1日「防災の日」に社員およびグループ会社社員約1万5,000人が参加する総合防災訓練を実施しています。2004年度は初動対応訓練に重点を置いて、自駅の構造や弱点を踏まえた避難誘導訓練など、より実践的な訓練としました。また、あわせて他鉄道事業者や駅ビル、警察署や消防署等との連携確認も行っています。



さまざまな場面を想定した訓練を実施

鉄道運転事故の発生状況

■ 鉄道物損事故 ■ 列車事故
■ 鉄道人身障害事故 ● 列車走行100万キロあたりの発生件数
■ 踏切障害事故



1 JES-Net25 : JR East Safety Network 25

安全教育の実施

JR東日本では、安全システムのしくみや安全確保のためのルールなどについての研修や訓練を、総合研修センターや各支社の総合訓練センターで定期的実施しています。

また、過去の事故から最大限に教訓を学ぶために、2002年11月には「事故の歴史展示館」を開設し、研修などで活用しています。



踏切事故などへの対応も実地で訓練し、緊急時に備えています

本社安全キャラバン

社長を含む役員や本社員が現場に赴き、安全について現場第一線社員と直接議論する「本社安全キャラバン」を定期的実施しています。

2004年度は「埋もれている事故の芽」を掘り起こそう」をテーマに、実業務を確認するとともに、身近な安全上の気がりや、事故の未然防止策の実践について議論しました。なお、挙げられた課題については本社にて支援策を検討し、さらなる安全性向上に向けた施策につなげています。



トップが実作業を確認し、職場で安全について議論します

安全に関する技術開発

安全レベルを向上させるために、さまざまな研究開発に取り組んでいます。例えば、踏切事故防止のための画像処理技術を活用した大型支障物検知装置を開発しています。また、新幹線トンネルのコンクリート壁面内部の、ひび割れや空洞などをレーダーで診断する検査車などが、既に実用化されています。

保守用車の大型化に伴い、列車との衝突を防止するために保守用車短絡走行を推進する技術開発も進めています。



詳細かつ効率的に新幹線トンネルを検査する「トンネル覆工検査車」

過去の事故から学ぶ「事故の歴史展示館」

現在の鉄道の安全を確保する設備やしくみ・ルールは、過去に起きた数々の事故などを教訓に構築されている部分が多くあります。しかしながら、事故の記憶は時が経つとともに風化し、つくられたルール本来の意味を忘れてしまいがちになります。

そこで、2002年11月に新白河にあるJR東日本総合研修センター内に、システム化や世代交代が進むなか、過去の事故を体系的にとらえ、体感的に学ぶことができる「事故の歴史展示館」を開設しました。この展示館には、鉄道のルール

やATSなどの保安装置が本格的に整備される契機となった1962年発生の三河島事故、ATS-Pの整備前倒しや安全の組織体制を充実する契機となった1988年発生の東中野事故など25件の事故の概要や対策などを展示し、設備やしくみ・ルールが崩れるとどのような事態になるかを自ら理解する機会としています。

今後も、事故から真摯に学び、グループで働く社員一人ひとりが安全に対する地道な努力を積み重ね、「究極の安全」をめざしてチャレンジしていきます。

