

# 究極の安全を目指して



## 安全への考え方

JR東日本は会社発足以来、「安全」を経営の最重要課題とし、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ています。

### ●経営における安全の位置づけ

「グループ経営ビジョン2020 -挑む-」では、「安全」を「ゆるがぬ決意」と位置づけ、『究極の安全』を目指して、①安全設備重点整備計画を引き続き進め、安全上の弱点を補強し、リスクを低減する②安全に対する教育・訓練の充実を図るとともに、発生した事故・事象を正しく把握・分析し、事故を未然に防止する、ということに取り組んでいくこととしています。

### ●第5次安全5か年計画「安全ビジョン2013」のスタート

会社発足時から継続して策定・実施してきた中期的な「安全計画」により、安全設備の整備・改良、社員一人ひとりの安全意識や技能の向上に努めた結果、鉄道運転事故は会社発足時に比べ大幅に減少しました。

2009年度より、新しい安全5か年計画「安全ビジョン2013」を策定し、実施しています。この「安全ビジョン2013」では、「安全に関する人材育成・体制の充実」「想定されうるリスク評価による事故の未然防止」を新たな視点として力を入れています。

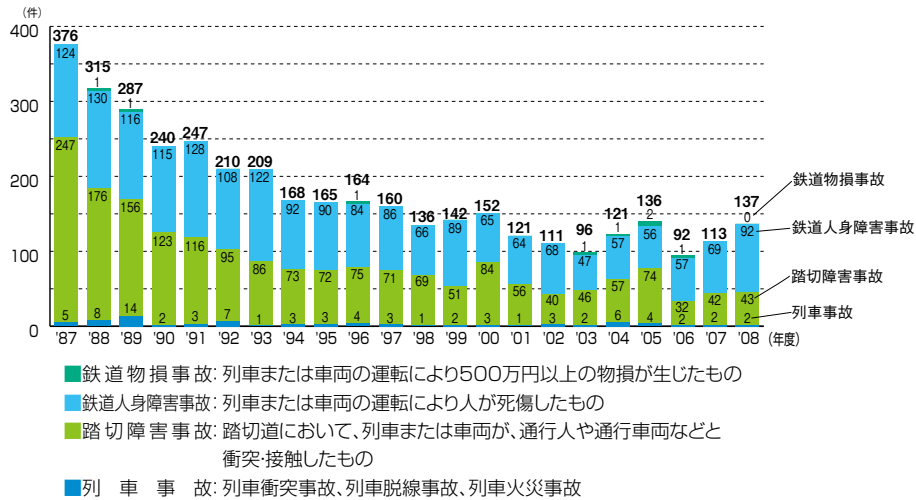
引き続き、「お客さまの死傷事故ゼロ、社員（グループ会社・パートナー会社社員を含む）の死亡事故ゼロ」を目標とし、『究極の安全』に向けて社員一丸となって絶えざる挑戦を続けます。

—究極の安全を目指して—

## ●鉄道運転事故の内訳・推移

2008年度は鉄道運転事故が137件発生しました。踏切で列車が自動車や人と衝突・接触した踏切障害事故や、お客さまのホーム上での列車との接触、ホームからの転落や線路内に立ち入ったことにより列車と接触した鉄道人身障害事故が大きな割合を占めています。

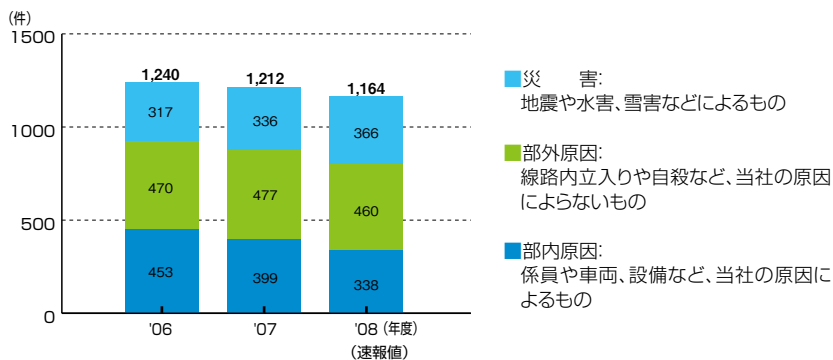
■鉄道運転事故の推移



## ●輸送障害の発生状況

車両や設備の故障、災害などにより列車の運休や30分以上の遅延を生じさせたものが輸送障害です。2008年度は部外原因、部内原因によるものがともに減少し、1,164件(対前年△48件)となりました。

■輸送障害の推移



## 2008年度に発生した主な輸送障害

### ● 国分寺変電所火災の発生状況と輸送影響について

平成20年4月10日、国分寺変電所での火災に伴う輸送障害が発生しました。遮断器が前面にせり出し、主回路接続箇所が不完全接触となり、発熱焼損・地絡に至ったこと、および一部接地線の不備により、通信回線が焼損し、遮断システムが動作しなかったことが出火原因です。対策として「せり出し防止ロック機構の取付・接地線再整備・変電所状態監視のバックアップ装置導入・通信回線の光ケーブル化」などを実施しました。

### ● 12月29日の新幹線輸送障害について

平成20年12月28日、長野新幹線の車両不具合、山形・秋田新幹線の雪害、強風の影響によりダイヤ乱れが発生し、全列車の運転終了が深夜1時33分となりました。その後、翌29日の新幹線全列車の運行を確保するために必要な、車両の留置箇所などの変更計画・入力作業が、通常より多く発生し、朝5時過ぎまでの作業となりました。

さらにその後、新幹線総合システム上の日付切替作業を行いました。5時以降の日付切替作業となったため、切替手順に時間を要し、29日午前8時55分に全線で運転開始となりました。

対策として、今後は輸送影響が深夜まで及ぶような場合には、計画変更の制限や体制を強化するなどにより、5時までに日付切替作業を行うこととします。