



東日本大震災では、それまで着実に取り組んできた地震対策が一定の効果を上げることができました。しかし同時に、さらなる安全に向けた課題も明らかになりました。この経験を踏まえ、首都直下地震などを想定した地震対策にハード・ソフト両面から取り組み、「災害に強い鉄道づくり」に邁進します。

また、列車衝突・脱線事故や踏切事故の防止に向けた取り組みをさらに強化するとともに、ホームドアの山手線以外の駅への整備をめざすなど、「安心してご利用いただける鉄道づくり」を推し進めます。あわせて、「安全ビジョン2013」に基づく施策を着実に進めるとともに、次期安全中期計画を策定するなど、「究極の安全」に向けた取り組みを強化します。

安全対策には「これで完全である」という終わりはありません。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」をめざし、安全性向上への絶えざる挑戦を続けます。



① 大規模地震への対応

ア. 耐震補強対策などの推進

(総額3,000億円の耐震補強対策)

首都直下地震や東海地震をはじめとした大規模地震に備え、今後5年間(2012～2016年度)を重点的な整備期間として、総額約3,000億円の耐震補強対策などを推進し、「災害に強い鉄道づくり」に邁進します。

- 首都直下地震に備え、盛土・切取、レンガアーチ高架橋、電化柱などの耐震補強や、駅・ホームの天井・壁落下防止対策に着手します。また、従来から進めている高架橋柱等の耐震補強工事などのスピードを速めます。
- 東日本大震災を踏まえ、仙台圏などのエリアにおいて、乗降人員3,000人/日以上以上の駅舎の耐震補強や新幹線電化柱の耐震補強に着手します。
- 地震計観測値の高速伝送化や通信ネットワークの非常用電源の増強など、地震発生時の通信機能を強化します。

(残されたリスクへの対応)

国や地方自治体による被害想定や防災計画の検討状況を踏まえ、残されたさらなるリスクの把握に努め、その低減に向けて積極的に取り組みます。



イ. 災害発生時における救助救命

(地震発生時の対応)

地震発生時にお客さまの救助救命を最優先に進めるため、必要な機材の整備や社員教育を行います。また、帰宅困難者対策として、駅構内における一時滞在場所の確保や備蓄品の配備などを進めます。

(津波からの避難誘導)

津波危険区域や津波の発生が見込まれる場合の運転規制方法などを定めた「津波対応マニュアル」を活用し、定期的な教育・訓練などを通じて、社員の対応能力を向上させます。そのうえで、マニュアルだけでは対応しきれない事態に対しては、震災を受けて制定した「津波避難行動心得」に基づき、社員が自律的に判断・行動します。

② 自然災害・異常気象への対応

自然災害や増加傾向にある異常気象(短時間豪雨、突風、雷害など)に対応するため、弱点箇所の設備強化など、必要な設備投資を引き続き進めます。また、観測体制の強化やさらなる技術開発により、一層の安全性向上をめざします。

③ ホームドア整備

ホームにおける安全対策として、山手線へのホームドア整備のスピードを速め、2015年度までに、大規模改良予定駅などを除く23駅で順次使用を開始します。山手線以外では、目の不自由なお客さまのご利用が多い駅などについて、関係機関と協議しながら設置をめざします。



④ 列車衝突・脱線事故対策などの推進

鉄道の運行や保守の仕組みのさらなるレベルアップにより防ぐことができる事故の根絶をめざします。列車衝突・脱線事故対策として、自動列車停止装置(ATC-P、ATS-Ps)の整備を継続するほか、踏切事故対策についても引き続き着実に進めます。

また、ヒューマンエラーを極小化すべく、様々な取扱いルールの絞込みや機器類の仕様統一など、ハード・ソフト両面で「シンプル化」を推進します。

⑤ 安全を守る仕組み・体制の充実

過去の事故や他社の事例から学ぶとともに、埋もれている事故の「芽」や安全上の弱点について社員が率直に意見を申し合うことにより、安全を担う社員一人ひとりと組織の力を高めます。また、グループ全体の最適な安全マネジメント体制を常に追求し続けるとともに、安全意識の浸透・維持を目的とした教育・訓練を継続して実施します。