

～ 究極の安全をめざして ～

昨年10月には新潟県中越地震により上越新幹線が脱線し、半年後の今年4月にはJR西日本福知山線において列車脱線事故が発生しました。大きな事故が続くなかで、鉄道の安全性への関心がかつてないほど高まっています。多くの人命とともに、お客さまや社会の信頼を失う事故を防ぐことは、JR東日本の経営の最重要課題であり、大きな社会的責任です。

上越新幹線の脱線事故は、営業運転中の新幹線としては初めての脱線事故であり、JR東日本は当事者として脱線メカニズムの解明に努めるとともに、高架橋柱などの耐震補強や早期地震検知システムの強化などの対策を進めています。

また福知山線列車脱線事故についても、決して他人事ではなく、JR東日本でも起こりうる事故として重く受け止めています。事故の原因については航空・鉄道事故調査委員会による解明を待ちますが、一方で「制限速度を大幅に超えて曲線に進入したこと」が事実として指摘されていることから、JR東日本では、列車衝突事故防止策として進めているATS-P装置やATS-Ps装置の整備拡大に合わせて、カーブ・ポイント・線路終端部における速度超過防止対策を実施することとしました。今後、事故原因が解明された際には、さらに必要な対策を行っていきます。

一方で、これらのATS-P装置やATS-Ps装置などはあくまでバックアップであり、安全の確保のためには、携わる社員のルールを厳正に守った作業が重要であることに変わりありません。鉄道の安全は「人間(社員)」「設備」「ルール」とが相互に連携を保

つことにより確保しています。これらの連携が的確に保たれているかを常に把握し、改善することとあわせ、一人ひとりが安全のしるべきことを正しく理解し、確実な基本動作を実行することが重要です。

JR東日本では、1987年4月の会社発足以来、4回にわたり安全5カ年計画を策定、実施してきました。2004年度までの18年間で約1.6兆円の安全投資を実施してきたほか、組織運営、制度やルールの変更、事故を正しく把握することの実践、安全意識を醸成する風土づくりなどに取り組んできました。安全性の高い鉄道システムをめざしてきた結果、鉄道運転事故は会社発足時と比較して約3分の1程度まで減少するなど、安全性は着実に向上してきました。

2004年度からは第4次計画である「安全計画2008」をスタートさせ、「お客さまの死傷事故ゼロ、社員(グループ会社等社員を含む)の死亡事故ゼロ」を目標として、さらなる安全性の向上に取り組んでいます。ATS-P装置や踏切・ホームなどの安全設備、大規模地震対策に備えた設備の整備による重大な事故の防止、列車遅延時にミスが発生しやすいことを踏まえた輸送の安定化の取り組み、マネジメントや一人ひとりの安全の取り組みなど、安全に結びつくあらゆる視点からの安全性の向上を進めています。

鉄道事業においては安全が全ての大前提です。全員が基本を確実に守るとともに、さらに高いレベルの安全にチャレンジし、「究極の安全」をめざしていきます。

【安全計画2008 原点への回帰そして安全への再挑戦】

