

2009年3月3日
東日本旅客鉄道株式会社

第5次安全5カ年計画－「安全ビジョン2013」を策定しました

当社は、2009年度からスタートする第5次安全5カ年計画「安全ビジョン2013～自ら考え自ら行動して挑む安全～」を策定しました。

安全ビジョン2013は、「お客さまの死傷事故ゼロ、社員（グループ会社、パートナー会社を含む）の死亡事故ゼロ」を目標とします。これまで実施してきた施策を確実に進めることに加え、「安全に関する人材育成・体制の充実」と「発生した事故の再発防止から、想定されうるリスクの評価による事故の未然防止」の2つの視点から、「安全文化の創造」「安全マネジメント体制の再構築」「着実にリスクを低減させる取り組み」「安全設備重点整備計画の推進」を4本の柱として「究極の安全」に向けて挑戦していきます。なお、5年間の安全に関わる投資額は約7,500億円を見込みます。

これまで4回の安全5カ年計画をはじめとするさまざまな取り組みにより、当社における鉄道運転事故の件数は減ってきています。しかし、2005年12月25日にはお客さま5名がお亡くなりになる羽越本線列車事故が発生するなど、重大な事故は依然として起きています。

こうした状況を重く受け止め、これまで実施してきた施策を確実に進めるとともに、システム化の進捗や世代交代への対応、またグループ会社・パートナー会社との業務が増加するなど当社を取り巻く環境の変化に対応した視点も加え、「究極の安全」に向け挑戦する新たな安全5カ年計画「安全ビジョン2013」（2009年度～2013年度）を以下の内容で策定しました。

1 「安全ビジョン2013」で特に重点を置いた2つの視点

○安全に関する人材育成・体制の充実

急速な世代交代などをふまえ、安全に携わる人材の育成に改めて取り組んでいきます。具体的には、支社等には「安全のプロ」、現業機関等には「安全指導のキーマン」と呼ぶ安全の核となる人材を育てていくほか、1988年以降当社で取り組んでいる安全意識や感性を磨くチャレンジ・セイフティ運動の活性化をさらに進めます。また、グループ会社等の安全体制の支援などグループ全体での安全推進体制の充実も進めていきます。

○発生した事故の再発防止から、想定されうるリスクの評価による事故の未然防止

過去に発生した鉄道運転事故などの再発防止中心の対策に加え、新たな評価方法により抽出したリスクに対し、未然防止の対策を進めます。具体的には、首都圏直下型の大地震のように、一定の発生頻度のあるものに対し被害の最大規模を想定して、優先度の高いものから未然に防止する対策を進めていきます。

2 「安全ビジョン2013」の4本の柱

○安全文化の創造

- ① 「正しく報告する文化」「気付きの文化」「ぶつかり合って議論する文化」「学習する文化」「行動する文化」という5つの文化を、安全文化の基本とします。

- ② 「自分の目で見て、自分の耳で聞き、自分の肌で感じ、そして自ら考える」という“三現主義”(「現地・現物・現人」)をJR東日本グループの行動基準と定めて、実践します。
- ③ 社員が安全について考え、議論し、行動し、達成感を得ることで、安全意識・感性を磨いて安全行動につなげていくチャレンジ・セイフティ運動(社員の安全意識向上のための運動)の原点に戻り、さらに活性化させていきます。

○安全マネジメント体制の再構築

JR東日本グループの安全を推進するため、以下の項目に取り組みます。

- ① 人を育て、安全の知識を継承していきます。
 - ・支社等には安全ルール、保安のしくみ、過去の事故歴等を熟知し指導力のある「安全のプロ」を、現業機関等には弱点等を熟知し指導力もあり自らの後継者づくりも担う「安全指導のキーマン」を育てていきます。
 - ・JR東日本総合研修センター内に設置している「事故の歴史展示館」の拡充、新たな教育素材の作成、安全伝承者(「語り部」)の組織化を進めます。
- ② グループが一体となって安全性の向上に取り組みます。
 - ・グループ会社、パートナー会社等の安全部門の支援、設備改善の仕組みづくりや人材の育成にも取り組みます。また、触車、感電、墜落の三大労働災害の撲滅に取り組みます。

○着実にリスクを低減させる取り組み

過去に発生した鉄道運転事故等の再発を防ぐ対策にはこれまで以上に力を入れつつ、さらに一定の発生頻度のある事故・事象に対し被害の最大規模を想定して、優先度の高いものから未然に防止する対策を進めていきます。

- ① 新たなリスクを抽出し、評価します。
 - ・想定される発生の頻度と発生した場合の被害想定から、リスクを評価します。
 - ・リスクの評価から、対策に優先度を設けます。
- ② 優先度の高い対策への取り組みを進めます。

具体的には、首都圏での大地震、踏切事故、速度超過、低速乗り上がり脱線などの対策を進めます。さらに、駅ホームへの対策として可動式ホーム柵の設置を進めるなど、安全性の向上に取り組みます。
- ③ 重大な事故への対策も継続します。

近年発生した重大な事故(羽越本線列車事故、福知山線列車脱線事故、上越新幹線脱線事故)の防止対策にも着実に取り組んでいきます。

○安全設備重点整備計画の推進

過去4回の安全5カ年計画では計画段階の安全に関わる投資額をそれぞれ4,000億円としていましたが「安全ビジョン2013」では約7,500億円を見込みます。主な項目は以下の通りです。

- ・事故原因究明やリスクへの対応も含めた対策策定のため、実験線の整備を早急に検討します。
 - ・首都圏での大地震発生に向けた対策を具体的に検討し実施します。
 - ・山手線への可動式ホーム柵導入を進めます。
 - ・踏切事故対策として、これまで取り組んできた施策を着実に実施するほか、新たに二次被害防止対策を実施します。また、新たな直前横断防止対策を検討します。
 - ・引き続き、より安全性の高い保安装置(ATSP型やATSPs型※)の整備を進めます。
- ※ 地上装置からの情報に基づき、車上装置が許容速度を算出し、列車速度がこれを超えた場合に自動的にブレーキを動作させる保安装置です。

「安全ビジョン2013」について

～自ら考え自ら行動して挑む安全～

特に重点を置いた視点①：人材の育成と体制の充実

【目標】 お客さまの死傷事故

社員（グループ会社、パートナー会社を含む）の死亡事故 ⇒ 0

安全文化の創造

① 「5つの文化」を安全文化の基本とします

正しく報告する文化

正しく報告することで、事故・事象の正しい分析ができます！

気付きの文化

事故の“芽”に気付くことが、未然防止の基本です！

ぶつかり合って議論する文化

お互いの意見を徹底的にぶつけ合うことが原因の究明に必要です！

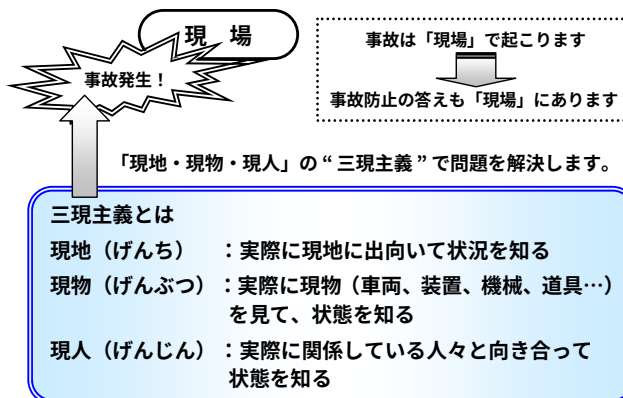
学習する文化

教訓を活かすことが、事故の再発防止の基本です！

行動する文化

行動することで、初めて安全を保つことができます！

② “三現主義”をJR東日本グループの行動基準と定めます



③ チャレンジ・セーフティ運動の原点に戻ります

チャレンジ・セーフティ運動とは？

現場第一線の社員全員が参加して、社員が安全について考え、議論し、行動し、達成感を得ることを通じ、安全意識・感性を磨いて、安全行動につなげていく運動で、1988年から実施しています。

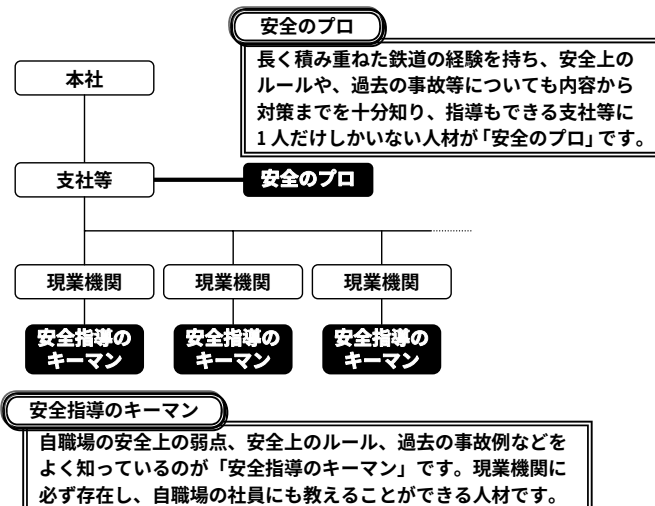
チャレンジ・セーフティ運動の考え方

- ・社員一人ひとりが安全上の課題を発掘し、どうすればよいか考えます。
- ・どうすればよいか、みんなで議論し、達成できる目標をつくります。
- ・みんなで考えた目標を達成するため、それぞれが日々行動していきます。（第一線社員が達成感を得られるよう、管理者が運動をリードするとともに、企画部門は第一線の声に速やかに対応します。）

安全マネジメント体制の再構築

① 人を育て、安全に関する知識・技術・技能などを継承していきます

・そのために「安全のプロ」と「安全指導のキーマン」を育てます。



② 安全に関する知識などの継承に取り組みます

事故の歴史展示館の拡充

事故車両を展示し、体験型の学習設備を設けます。
この展示館に来ると、過去の事故を知ることができるほか、ヒューマンエラーを身をもって体験できます。

新たな教育素材の作成

「安全の技術史（絵巻物）」と「重大事故事典」をまとめます。

安全伝承者（「語り部」）の組織化

安全についての知識が豊富で応用力のある達人を安全の伝承者（「語り部」）として組織化し、その知識を次代に伝えていきます。

③ グループが一体となって安全性の向上に取り組みます

・当社では、グループ会社、パートナー会社による業務が増えてきており、グループが一体となった安全性向上が求められていることから、グループとして、以下の内容にも取り組んでいきます。

人事交流など、グループ会社各社の安全部門を支援していきます。

スピーディーな設備改善の仕組みづくりや余裕のある作業時間を確保していきます。

グループ会社、パートナー会社においても「安全指導のキーマン」を育成するなど、人材育成に力を入れます。

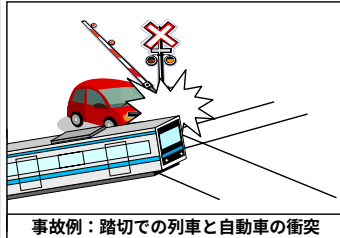
三大労働災害である、触車（列車に触れる事故）、感電、墜落の対策に徹底的に取り組めます。

特に重点を置いた視点②：リスクの評価による事故の未然防止

着実にリスクを低減させる取り組み

① 新たなリスクを抽出し、評価します

□ これまでの対策の考え方

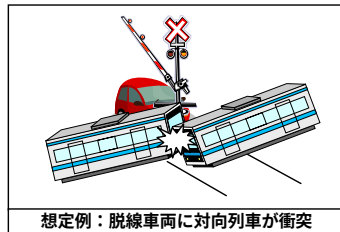


- 「再発防止」主体の対策
 - ・踏切内での立ち往生への対策
踏切障害物検知装置
 - ・直前横断への対策
大口径しゃ断かん
オーバーハング型警報機
踏切事故ゼロ運動

など



□ 新たな対策の考え方



- 「未然防止」主体の対策
 - ・二次被害を防ぐ対策
逸脱防止ガード
 - ・直前横断への対策
新たな直前横断対策
(今後検討)

など



② 優先度の高い対策への取り組みを進めます

リスク評価

踏切事故の例のように、事故の未然防止のために、リスク評価を行います。

具体的な取り組み

リスク評価の結果を用いて、対策に優先度をつけた取り組みを進めます。主な対策には以下のようなものがあります。

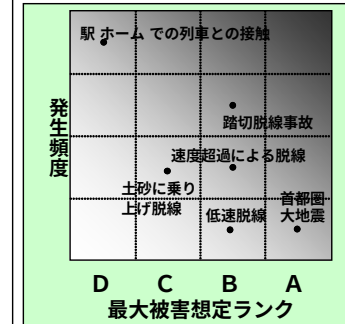
- ・首都圏大地震対策
早期の地震検知と列車の停止、耐震対策 など
- ・踏切事故対策
直前横断や二次被害を防ぐ対策、
踏切障害物検知装置の設置拡大（首都圏以外） など
- ・速度の超過や指令からの通告誤りの対策
A T Sの整備、列車無線の整備 など
- ・低速走行中の脱線対策
「実験線」の整備による脱線のメカニズム解明 など
- ・駅ホームの対策
可動式ホーム柵の設置、列車非常停止警報装置の増設 など

③ 引き続き、重大な事故への対策も継続します

具体的な取り組み

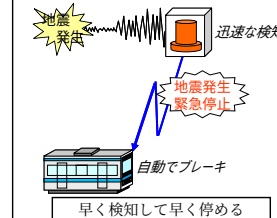
- ・羽越本線列車事故の対策
風速計の増設、風規制区間の追加、防風柵の設置、
気象情報の活用による運転規制手法の検討、
突風の把握に関する研究開発 など
- ・福知山線列車脱線事故の対策
A T Sの整備による速度超過防止対策、
防護無線自動発報装置の導入、
E B（緊急ブレーキ）装置の完備 など

リスク評価



【最大被害想定ランク】
 A：阪神淡路大震災、
 首都圏大地震(想定) 等
 B：鶴見、三河島、福知山
 線脱線事故 等
 C：信楽高原鉄道事故 等
 D：駅ホームでの列車との
 接触 等

首都圏大地震対策のイメージ



・上越新幹線脱線事故の対策

L型車両ガイド、レール転倒防止対策、
 高架橋等の耐震補強 など
 ※ 高架橋等の耐震補強は新潟県中越地震の発生前から実施

安全設備重点整備計画の推進

「安全ビジョン2013」における、安全に関わる投資額は5年間で約7,500億円を見込みます。

※ なお、会社発足以来20年間で総額約2.2兆円以上の安全に関わる投資を継続してきています。