

1 . 安全に関する基本的な考え方

安全綱領

安全に関わる社員の行動規範として、安全綱領を定めています。

- 1 . 安全は輸送業務の最大の使命である。
- 2 . 安全の確保は、規程の遵守及び執務の厳正から始まり、不断の修練によって築きあげられる。
- 3 . 確認の励行と連絡の徹底は、安全の確保に最も大切である。
- 4 . 安全の確保のためには、職責をこえて一致協力しなければならない。
- 5 . 疑わしいときは、最も安全と認められるみちを採らなければならない。

グループ経営ビジョン2020 - 挑む -

【ゆるがぬ決意 - 「究極の安全」をめざして】

「安全」を経営の最重要課題として、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、絶えざる挑戦を続けます。

安全設備重点整備計画の推進

- ・ 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は、根絶します。
- ・ 自然災害のように、外的要因に関連するリスクについても、着実かつ継続的に低減させます。
- ・ 鉄道運転事故の多くを占める踏切、ホームにおける事故については、お客さまや社会と協調し、お客さまや踏切を通行するドライバーの心理や行動なども分析したうえで、総合的に施策を進めていきます。
- ・ 山手線への可動式ホーム柵の導入に取り組みます。

安全に対する教育・訓練の充実と事故の未然防止

- ・ 事故・事象を正しく把握した上で原因を客観的・科学的に分析し、再発防止を図る仕組みをさらに強化します。
- ・ 過去の事故から学ぶとともに、埋もれている事故の“芽”や安全上の弱点を、社員が率直に出し合うことにより、安全を担う社員一人ひとりと組織の力を高めます。

1. 安全に関する基本的な考え方

「安全ビジョン2013」

JR東日本は、会社発足以来、4回の安全5カ年計画を策定し、鉄道の安全性向上に努めてまいりました。2009年度からは、5回目の安全5カ年計画である「安全ビジョン2013」を策定し取り組みを進めています。



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」を目標としています。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。



1. 安全に関する基本的な考え方

「安全ビジョン2013」

4本の柱 安全文化の創造

5つの安全文化

JR東日本の最重要課題である安全を高めるためには、組織内に確固たる安全文化を築き、広めていくことが必要です。安全を進める上で重要と考える次の5つの文化を「安全文化」として定め、築いていきます。

正しく報告する文化

発生した事故・事象を速やかに正しく報告し、事故の再発・未然防止を図る。

気づきの文化

事故・事象に結びつく前の、「埋もれている事故の“芽”」に気づいて、情報を共有化し、事故防止を図る。

ぶつかり合って議論する文化

原因を究明する際に「事なかれ主義」を排し、さまざまな意見を包み隠さず出し合い、ぶつかり合って議論することで背後要因を捉え、真の対策につなげる。

学習する文化

「他山の石」と呼ぶ自分の職場以外の事故・事象を、自らのこととして置き換え、常に事故を学習し、具体的な対応に結びつけていく。

行動する文化

最終的に安全行動に結びついて、はじめて安全は確保される。「自ら考え、自ら行動する」、これが安全を支える源となる。

三現主義

安全の問題は常に「現場」で起こります。問題が「現場」で起こるということは、答えも「現場」にあります。問題解決にあたり、「現地・現物・現人」と向き合う重要性を知り、「自分の目で見、耳で聞き、肌で感じ、そして考える」という“三現主義”をJR東日本グループの行動基準と定めて、実践します。

現地：実際に現地に出向いて状況を知る

現物：実際に現物を見て、状態を知る

現人：実際に関係する人々と向き合って状態を知る

CS運動ルネサンス

「守る安全」から「チャレンジする安全」への転換と、「社員一人ひとりが安全について考え、自律的に行動」することを目指し、「チャレンジ・セイフティ(CS)運動」に1988年から取り組んでいます。

社員一人ひとり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という原点に戻り、CS運動をさらに活性化させていきます。

1. 安全に関する基本的な考え方

「安全ビジョン2013」

4本の柱 安全マネジメントの再構築

安全は第一線の社員が担っています。しかしながら、世代交代が急速に進んでおり、現業機関や支社等において安全に関する知識・指導力・技術力を持った核となる社員を着実に育てていくことがますます重要となっています。また、その後継者もしっかり育てていく必要があります。

安全を担う人づくり

「安全のプロ」と「安全指導のキーマン」を育成します。

「安全指導のキーマン」が、各現業機関等に確実に存在する状態にしていきます

- ・ “熟知” “指導” “後継者づくり” の3つのポイントを満たす社員を育成
 - “熟知” …… 弱点、安全ルール、設備、作業、事故情報（事故例）を熟知
 - “指導” …… 熟知すべき知識や弱点の克服について社員への指導を定期的を実施
 - “後継者づくり” …… 後継者づくりを必ず行っている
- ・ グループ会社・パートナー会社内にも相当する人材を育成

安全指導のキーマン



安全のプロ

「安全のプロ」を、支社等に育成していきます

- ・ 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社員を育成
- ・ 事故対策策定や異常時のアドバイス、安全施策の策定、CS運動をリードし指導
- ・ 安全に関する知識・技術・感性を持った社員として支社ごとに長期的に育成

安全知識の継承

- ・ **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、OBを含む応用力のある達人（“語り部”）を中心とした組織をつくり、若手社員も参画などして、技術の継承に活用します。
- ・ **事故の歴史展示館の拡充**
福島県白河市の「JR東日本総合研修センター」内にある「事故の歴史展示館」について、事故車両の展示や体験型学習設備を設け、さらに過去の事故から学べる施設にします。
- ・ **安全の技術史（絵巻物）、重大事故事典のまとめ**
安全に関するシステム等の発展の経緯を分かりやすく整理した「安全技術史（絵巻物）」や、各部門のさまざまな事故事例を網羅した「重大事故事典」をまとめ、教育に活用します。

グループが一体となった安全性の向上と三大労働災害対策の徹底

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向けた取り組みを行います。

1. 安全に関する基本的な考え方

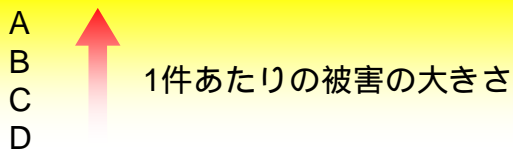
「安全ビジョン2013」

4本の柱 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いれつつ、新たなリスクを抽出して評価した結果を元に、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。

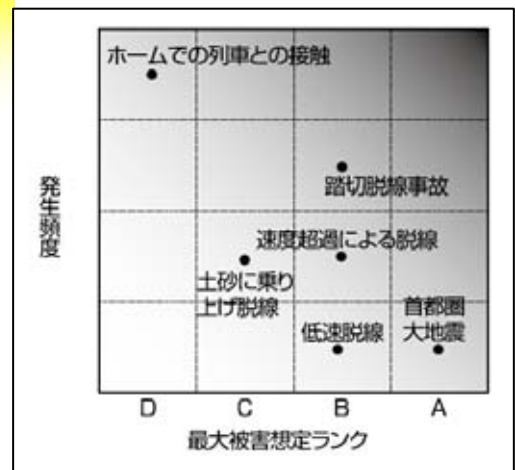
新たなリスクを抽出し、評価します

まず被害の想定ランクを



のように分類し、右図の例のように各事象の発生頻度との相関を分析します。

グラフの背景の濃淡は優先順位を示すもので、色の濃さで対策の優先度をつけるものです。すなわち発生頻度が低くても大きな被害につながるものや、個々の被害は小さくなくとも発生頻度の高いものに、しっかりと対策を打っていくという考え方です。



これまでの対策の考え方

「再発防止」

被害の小さな事象も含めて過去に経験した事象の発生頻度と、被害の最大規模の想定でリスク評価を行い、優先度の高いものから「未然防止」を図る

新たな対策の考え方

「未然防止」

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。

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。

1. 安全に関する基本的な考え方

「安全ビジョン2013」

4本の柱 安全設備重点整備計画

安全設備の重点整備については、過去4回の安全5ヵ年計画でも着実に取り組んできました。2009年度からの5年間についても引き続き取り組みを進めます。2009年度から5年間の安全投資額としては、約7,500億円を見込んでいます。

1. 鉄道の運行や保守の仕組みに起因する事故・事象への主な設備整備

新たな取り組み

- ・ 実験線の整備による事故原因究明と対策策定
- ・ 徐行速度超過防止対策の検討（ATS地上子の活用など） など

継続して整備を拡大するもの

- ・ ATS-P、ATS-Psの整備
- ・ 運行管理システムの整備
- ・ 防護無線自動発報装置の整備
- ・ 車軸軸箱温度検知装置の整備 など



車軸軸箱温度検知装置

2. 自然災害など外的な要因への主な設備整備

新たな取り組み

- ・ 首都圏大地震の発生に向けた対策の検討
（地震発生時に自動で列車を停止させるシステムづくり など）
- ・ 気象情報を活用した突風対策の検討 など

継続して整備を拡大するもの

- ・ 地震対策の継続（新幹線脱線時の車両逸脱防止対策、レール破断対策、ラーメン高架橋・橋脚耐震補強など）
- ・ 早期地震検知システムの改良 など

3. 駅ホーム・踏切における主な設備整備

新たな取り組み

- ・ 山手線への可動式ホーム柵の導入
- ・ 踏切事故の二次被害対策の検討
（脱線（逸脱防止など）、隣接線支障）
- ・ 新たな踏切直前横断対策の検討 など

継続して整備を拡大するもの

- ・ 列車非常停止警報装置の整備と防護範囲の拡大
- ・ 踏切障害物検知装置の導入拡大 など