

2014年2月4日
東日本旅客鉄道株式会社

第6次安全5カ年計画 - 「グループ安全計画2018」を策定しました

JR東日本では、会社発足以来、安全を経営の最重要課題として、過去5回の安全5カ年計画を実施してまいりました。

この度、2014年度からスタートする「グループ安全計画2018 ~一人ひとりが力を伸ばし、チームワークで創る安全~」を策定しました。鉄道に携わる一人ひとりが安全レベルの向上に取り組み、グループ全体で「究極の安全」に向けて挑戦してまいります。

グループ安全計画2018では、「部内原因による事故は完封する」等の「目指す方向」を明確にした上で、具体的な施策を展開します。また、「着実な技術の継承」「事故の恐ろしさを深く学ぶ取組み」等、安全を担う人材育成を推進し、安全マネジメント体制のブラッシュアップを目指します。

なお、5年間の安全に関わる投資額は約1兆円を見込んでいます。

当社は会社発足以来、安全を経営の最重要課題と位置づけ、そのレベルアップに取り組んでまいりました。これまで5回の安全5カ年計画を策定し実施するなど、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、鉄道人身障害事故、踏切障害事故、列車脱線事故などを合計すると、会社発足時の376件から昨年度は147件と減少していますが、いまだに年間100件以上の鉄道運転事故が発生している状況にあります。

残されている安全上の課題を解決し、さらなる安全のレベルアップを図るために、これまで実施してきた施策を確実に進める必要があります。あわせて、システム化の進捗や世代交代への対応、グループ会社・パートナー会社間の業務分担、自然災害の多発など、近年当社を取り巻く環境が変化しています。

これらの視点に立ち、「究極の安全」に向け挑戦する新たな安全5カ年計画「グループ安全計画2018」（2014年度～2018年度）を以下の内容で策定しました。

1 「グループ安全計画2018」が目指す方向

部内原因による事故は完封する

信号確認不足による事故、保守作業に関わる手続き不良による事故など、当社グループに原因があり、鉄道の運行や保守のしくみのレベルアップで防げる事故を完封します。

外的要因による事故は計画的にリスクを低減させる

外的要因に起因する自然災害等は、発生後の被害を最小限に食い止めるため、計画的に設備を強化するなど、リスクを低減させてまいります。

社会とのかかわりが密接な事故は社会と協調し、総合的な施策を展開する

踏切障害事故やホーム転落事故等は、当社グループが主体となって対策を着実に実施するとともに、踏切の統廃合などの施策や鉄道の危険に対する丁寧な情報発信等、お客さまや地域の方々と協調しながら、総合的な施策を展開します。

2 「グループ安全計画2018」の4本の柱

具体的な施策は、以下の4本柱に基づき、JR東日本グループが一体となって取り組んでまいります。

安全文化を根付かせる

これまで培ってきた「安全文化」を、安全の取組みの土台としてさらに根付かせ、深度化してまいります。

安全マネジメント体制を磨く

安全を担う人を育て、安全の技術・知識等を継承していきます。さらに、事故の恐ろしさを深く学ぶ取組みやヒューマンエラーの極小化に取り組めます。

着実にリスクを低減させる

部内原因による事故に対するリスクを徹底的に低減します。また、大規模な地震や異常気象による災害など、外的要因による事故に対するリスクを低減します。さらに、踏切やホームの安全対策など、社会とのかかわりが密接な事故に対するリスクに対しては、お客さまや地域の方々と協調しながら、総合的な施策を展開します。

安全設備重点整備計画を推進する

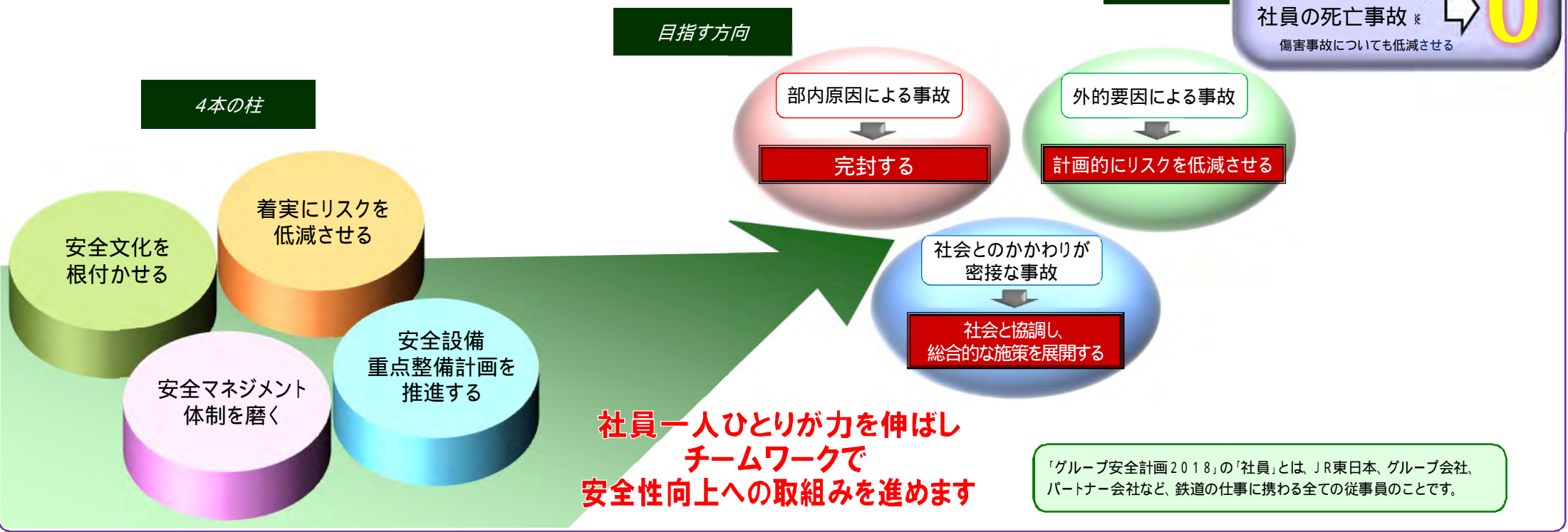
「グループ安全計画2018」では約1兆円の投資額を見込みます。具体的には、大規模地震対策を引き続き実施するほか、より安全性の高い保安装置の整備や踏切事故対策などを進めます。また、ホームドア整備について、山手線での23駅での整備を完了するほか、他の線区での整備計画を立て、順次整備を進めます。

主な内容については、別紙をごらんください。

グループ安全計画2018の全体像

目標

お客様の死傷事故
社員の死亡事故 **0**
傷害事故についても低減させる



「グループ安全計画2018」の「社員」とは、JR東日本、グループ会社、パートナー会社など、鉄道の仕事に携わる全ての従業員のことです。

4本の柱 : 安全文化を根付かせる

当社グループの安全文化を安全の取組みの土台として大切に育てていきます。

JR東日本グループの“安全文化”

5つの文化

- 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、事故の再発防止に活用します。
- 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」に気付いて、情報を共有化し、事故防止に活用します。
- ぶつかり合って議論する文化** : 原因を究明する際、さまざまな意見を出し合い、ぶつかり合って議論することで、背後要因を捉え、真に有効な対策につなげます。
- 学習する文化** : 自分以外・自分の職場以外で発生した事故・事象についても、自らの事として置き換え、教訓を学び、具体的な対応に結びつけていきます。
- 行動する文化** : 最終的に具体的な安全行動に結びついて、はじめて安全は確保されます。「自ら考え、自ら行動する」、これが安全を支える源になります。

三現主義

「現地・現物・現人」の“三現主義”により、机上だけではわからない「答え」を模索していきます。

三現主義とは

現地(げんち) : 実際に現地に出向いて状況を知る

現物(げんぶつ) : 実際に現物(車両 装置 機械 道具など)を見て、状態を知る

現人(げんじん) : 実際に関係している人々と向きあって状態を知る

CS (チャレンジ・セイフティ) 運動

会社発足以来、「守る安全」から「チャレンジする安全」へ、をスローガンとして、CS (チャレンジ・セイフティ) 運動を展開してきました。「チャレンジする安全」はCS運動の原点であり、社員一人ひとりが、

- ・「事故から学ぶ」「他企業から学ぶ」ことを通じ、危険に対する想像力を高め、安全に対する感性を磨く
- ・一人の社員が気づいた事故の芽を皆で共有する
- ・現地を見たり、イメージトレーニングをしたりして、気がかりな事項を掘り起こすなどの具体的な取組みについて全員で考え、議論しながら行動していきます。

危ないと思ったら列車を止める

「安全」は人の命を守ること、「安定」は列車の正確な運行を守ることであり、どちらも鉄道にとって重要な要素です。列車を遅らせまいとするあまり、安全確認の手順が疎かになると、安全がおびやかされます。

安全確保のために、「まず列車を止める」
ことをグループ全体の確固たる行動規範として徹底します。

4本の柱 : 安全マネジメント体制を磨く

安全を担う人づくり

着実な技術の継承

経験知の継承

ルールの成り立ち、過去の事故に至る背景等の今まで蓄えられてきた貴重な経験知を確実に継承していきます。

学び・チャレンジする機会の創出

技術継承を進める上での重要な視点として、社員一人ひとりが学び、力を伸ばしていく機会を提供していきます。

「安全の語り部」による経験の伝承

各部門の経験豊富なOBで組織化した「安全の語り部」により、経験を伝承することで技術継承につなげます。

わかりやすい教材や情報の提供

「安全ポータル」の整備

イントラネットによる安全についてのポータルサイト「安全ポータル」について、社員がいつでも活用できる環境を整備します。

「e-ラーニング」の展開

タブレット端末等の活用により、社員がいつでも学習できる「e-ラーニング」を展開します。

いざという時に臨機応変に対応できる力の養成

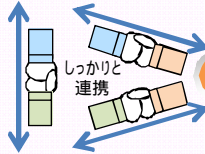
2011年3月に発生した東日本大震災から、私たちは、「日頃から危機に備える」「自ら考え自ら行動する」ことの重要性を改めて学びました。

事故・災害が発生した直後の行動について定期的に訓練等を実施することで、社員の臨機応変に対応できる力を養成します。

「安全指導のキーマン」「安全のプロ」「総合訓練センター」を軸にした人づくり

安全指導のキーマン

各職場で「熟知」「指導」「後継者づくり」を具体的に実践します



総合訓練センター

実態に即した訓練を実施します

安全のプロ

支社等の安全の取組みを広げる活動を具体的に実践します

事故の恐ろしさを深く学ぶ

事故の悲惨さ、恐ろしさを社員一人ひとりの胸に刻み、具体的な行動につなげる取組みを推進します。

「事故の歴史展示館」のさらなる活用

事故車両・被災した車両等の現物の展示を開始した「事故の歴史展示館」を全社員が訪問する取組みを実施します。

「実車体験線」の整備と活用

「実車体験線」を段階的に整備し、事故・事象の実体験・疑似体験をする機会を創出します。

「重大事故事典」の発刊

当時の事故対応等に携わった関係者の手記を盛り込んだ「重大事故事典」を引き続き発刊します。

ヒューマンエラーを極小化するためのシンプル化の推進

複雑なルールや多種多様な操作を要する機器類はヒューマンエラーをまねきやすいことから、数多くある安全ルールの絞り込みや機器類の仕様統一など、ソフト・ハード両面でのシンプル化を推進します。

グループが一体となった安全性の向上

グループ会社、パートナー会社等、グループ全体で情報共有を図り、安全に対する価値観を共有しながら、安全部門の支援、設備改善のしくみづくり等の具体的な取組みを進めます。

4本の柱 : 着実にリスクを低減させる

「部内原因による事故」を完封

当社グループに原因があり、鉄道の運行や保守のしくみの更なるレベルアップで防げる事故は、教育・訓練など、人やマネジメントの視点からのリスク低減策に加え、今まで実施してきたリスク低減策の再徹底、ICT・ビッグデータ・GPS等の技術開発の成果の活用、しくみの見直し等、あらゆる手段を活用しながら完封します。

「外的要因による事故」に対するリスク低減

大規模な地震や被害が拡大傾向にある局地的豪雨、突風といった昨今の異常気象をリスクと捉え、発生後の被害を最小限に食い止めるため、大規模地震対策、落石・土砂対策、突風対策、強風対策等を進め、計画的にリスクを低減させます。

「社会とのかかわりが密接な事故」に対するリスク低減

踏切障害事故やホーム転落事故等は、踏切支障報知装置の設置やホームドアの整備等の当社グループによる着実な対策を実施します。
あわせて、プラットホームやエスカレーター、踏切での事故防止キャンペーンの展開や、自治体と連携した踏切の統廃合に向けた取組みなど、総合的な施策を展開します。

埋もれているリスクの掘り起しと先取りした対策の推進

鉄道を取巻く状況の変化等に伴い顕在化するリスクを掘り起し、先取りして対策を打つことを継続します。

4本の柱 : 安全設備重点整備計画を推進する

安全設備の重点整備については、1987年の会社発足以降、27年間で3兆円を超える安全投資を継続してきました。

2013年度の見込み額を含みます
2014年度からも引き続き安全設備の重点整備を推進し、5年間の投資額は、約1兆円を見込んでいます。

主な安全設備整備計画

「部内原因による事故」を完封

- より安全性の高い保安装置（ATS-P型やATS-Ps型）の整備を引き続き進めます。
いずれも、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。
- 強風、大雨等に伴う一時的な徐行等の情報を、運転中の運転士に伝えるシステムを導入します。
- 踏切が列車通過時にさらに確実に作動するためのバックアップ装置の整備を進めます。
- 営業列車に検測装置を搭載し、車両機器や地上設備をモニタリングする技術の実用化をめざします。
- GPS等を活用し、設備をメンテナンス中の社員に、列車の接近を警報する装置の実用化をめざします。 など

「外的要因による事故」に対するリスク低減

- 耐震補強等の大規模地震対策を引き続き実施します。
- 防風柵の整備等の強風対策を引き続き実施します。
- 落石・土砂崩壊対策を引き続き実施します。 など

「社会とのかかわりが密接な事故」に対するリスク低減

- 山手線の23駅でホームドアの整備を完了するほか、他の線区での整備計画を立て、順次整備を進めます。
- 踏切事故対策として、踏切支障報知装置（PB装置）、障害物検知装置等の整備を引き続き進めます。 など