

当社は、「経営理念」を「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」と定め、その「行動指針」の冒頭に『「安全」最優先の行動』を掲げています。これまで、東京、名古屋、大阪という日本の3大都市圏を結ぶ東海道新幹線と、名古屋、静岡を中心とした在来線の経営にあたり、この理念をより高いレベルで実現していくために、安全最優先の文化の醸成、知識・技能の向上、そして投資の充実による設備強化に努めてきています。

ソフト面では、安全確保の最後の「砦」は人であるとの認識のもと、教育訓練を充実・徹底し、社員一人ひとりが知識や技能を身につけ、規律と使命感を持って安全最優先の行動を実践するよう取り組んでいます。また、現在の弱点やリスクを把握、改善することで、より安全な仕事を実現する「もっと安全！運動」の推進で、攻めの安全を追求し、協働して作業する関係会社とともに、納得感のもとに能動的に業務を遂行することを徹底しています。更に、作業上の危険を疑似体験できる体感装置を活用した訓練等を通じて一人ひとりのリスク感受性を高め、作業計画の策定から実施の各段階におけるリスクの排除に努めています。

教育訓練では、地震や津波、自然災害を想定したお客様の避難誘導や各種設備の復旧訓練、不測の事態に際して乗務員と社員等が一致協力してお客様の安全確保に対処するための教育など、実践的な教育訓練を繰り返し実施し、普段経験しにくい事象に遭遇した場合でも、安全最優先の行動を実践できるよう取組みを進めています。

加えて、作業の実態を把握するとともに、気象などの外的要因の変化や他社事象から得られた教訓も踏まえ、「安全に関する仕組みやルール」の検証にも不断に取り組み、規程・マニュアル類などの見直し・取扱いを徹底しています。

安全に関する設備の強化として、中央新幹線を除いた年間の設備投資のうち約7割を投入し、保安・防災対策や車両・軌道・電気設備の維持・更新等を積極的に推進しています。会社発足から2023年度までの37年間に、総額約4.6兆円を超える安全関連設備投資を行いました。

東海道新幹線においては、土木構造物の大規模改修や、脱線防止ガードの全線への敷設、駅の吊り天井の脱落防止といった地震対策や、ハザードマップ等を踏まえた鉄道設備の浸水対策を実施するとともに、ATCの更新、全駅へのホーム可動柵整備に向けた準備などを着実に推進しています。さらに、安全性を向上させたN700Sを追加投入するとともに、既存のN700Aタイプに対し地震ブレーキ距離の短縮、状態監視機能強化などの一部機能を追加する改造工事を進めています。

在来線においても、駅の吊り天井の脱落防止対策、ホーム上屋の耐震補強、名古屋車両区検修庫の建替や高架橋柱等の耐震化、沿線からの落石対策やホーム可動柵の整備を進めています。また、踏切の安全性向上のため、高機能型障害物検知装置、踏切用ATS装置の新設、車両への踏切用逸脱防止ストッパ導入を進めています。さらに、通勤型電車315系を順次投入し安全性を向上させるとともに、新型特急車両385系量産先行車の新製に向けた詳細設計を進めます。また、2025年度中を予定している315系4両編成でのワンマン運転開始に向け、人物の列車への接近等を検知する画像認識技術を活用した安全確認支援装置を当該車両に搭載する準備を進めます。この装置によりワンマン運転における運転士の安全確認のサポートを充実させることで、車側カメラを用いたワンマン運転の安全性を向上させます。

こうした取組みの結果、2023年度の鉄道運転事故は32件と、会社発足時と比較して大幅に減少しています。特に東海道新幹線においては、1964年の開業以来、約70億人のお客様にご利用いただいておりますが、乗車中のお客様が死傷に至る列車事故ゼロを継続しています。

今後も、当社が各種施策を進める上での大前提となる安全・安定輸送の確保、とりわけ「安全輸送の確保」を最重要課題として、さらに高いレベルでこれを実現できるよう不断の取組みを進めてまいります。



代表取締役社長
丹羽 俊介