

鉄道安全報告書

平成19年6月

西日本旅客鉄道株式会社

1 はじめに

当社は、平成17年4月25日福知山線塚口・尼崎間において、106名のお客様の尊い命を奪い、500名を超えるお客様を負傷させるという、極めて重大な事故を惹き起こしました。ここに改めてお亡くなりになりました方々のご冥福をお祈りいたしますとともに、ご遺族の皆様衷心よりお詫び申し上げます。また、お怪我をされた皆様にも深くお詫び申し上げますとともに、一日も早いご快癒をお祈り申し上げます。

地元にお住まいの方々並びにお客様に対しまして、多大なるご心労、ご迷惑をお掛けしましたことを深くお詫び申し上げます。

当社は、決してこのような事故を起こさないとの決意のもと、企業としての目指すべき姿、価値観を示した「企業理念」及び安全に関する具体的行動指針として「安全憲章」を新たに制定し、これらの浸透及び具現化に向けた取り組みを進めてまいりました。とりわけ、最大の課題である安全性の向上については、ソフト・ハード両面にわたる「安全性向上計画」の着実な実行に努めるとともに、昨年10月に施行された改正鉄道事業法に基づき、新たに「鉄道安全管理規程」を制定し、安全マネジメント態勢の確立に努めてまいりました。さらに、グループ中期経営目標の見直しも行い、「安全を最優先する企業風土の構築」を経営目標に掲げ、その達成に向けた様々な取り組みを行ってまいりました。

私たちは、多くのお客様のかけがえのない尊い命をお預かりしている鉄道事業者であることを改めて再確認し、二度とこのような事故を起こしてはならないとの固い決意の下、安全第一を積み重ね、お客様から安心、信頼していただける鉄道を築き上げることに全力を挙げて取り組んでまいります。

この報告書では、改正鉄道事業法に基づき、当社の安全性向上に向けた取り組みや発生した鉄道運転事故と再発防止措置などについてご紹介しております。この報告書に対するご意見やご助言などを賜ることができれば幸甚に存じます。



代表取締役社長

山崎正夫

鉄道安全報告書

目次

1.	はじめに	
2.	安全基本方針	1
2.1	安全性向上計画	1
2.2	安全憲章	2
3.	平成18年度の重点安全施策	3
3.1	平成18年度の重点安全施策	3
3.2	「安全性向上計画」の進捗状況	4
3.2.1	主な「ハード対策」	4
3.2.2	主な「ソフト対策」	5
3.2.3	風土、価値観の変革に向けた取り組み	8
3.3	安全性向上を図るための新たな取り組み	10
3.4	安全を支える人材の確保	12
3.5	安全関連設備投資等	12
4.	安全管理体制	13
5.	事故等の状況と再発防止措置	15
5.1	鉄道運転事故	15
5.1.1	列車事故	16
5.1.2	踏切障害事故	17
5.1.3	鉄道人身障害事故	17
5.2	インシデント	18
5.3	輸送障害	19
5.4	主な行政指導等	20
6.	お客様等との連携	21
6.1	お客様からのご意見	21
6.2	お客様、住民の皆様とともに高める安全	21
6.2.1	踏切事故防止キャンペーン	21
6.2.2	ホーム、車内SOSボタン	22
6.2.3	「こども110番の駅」の取り組み	22
7.	鉄道安全報告書への意見募集	22
<資料編>		23

2 安全基本方針

当社は福知山線列車事故を重く受け止め「安全性向上計画」を策定しました。現在、その推進に全力で取り組んでいるところです。本計画は「安全を最優先する企業風土の構築」を基本理念としており、当社としてはこの「安全性向上計画」を、安全の基本方針と位置付けています。

1 安全性向上計画 ～安全を最優先する企業風土の構築に向けて～

お客様の安全を守るべき鉄道事業者として、極めて重大な事故を惹き起こしたことを深刻に受け止め、平成17年5月31日に「安全性向上計画」を策定しました。航空・鉄道事故調査委員会の結論を待つのではなく、当社のこれまでの取り組みを振り返り、反省すべき点・課題を踏まえ、より安全性を向上させるための課題を抽出し、できることから早急実施するとの決意を具体化したものです。

[反省すべき点・課題]

1.風土・価値観

「安全」を最優先とする意識

2.「事故の芽」等の報告に関する対応方

3.教育・指導のあり方

4.情報伝達・共有のあり方

- (1) 業務運営を直接支える現場と経営トップとの双方向コミュニケーション
- (2) 現場の情報連絡

5.これまでの事故再発防止策の取り組み方

- (1) 対処療法的な再発防止対策と「安全を先取りした対策」の不足
- (2) 責任追及型の対策への傾斜と事故の背景の分析の不足
- (3) 危機管理意識の不足

6.運行面・設備面での安全対策

- (1) ダイヤ編成
- (2) ヒューマンエラーを補う設備面の整備
- (3) 車両配置

基本的考え方

《基本理念》

安全を最優先する企業風土の構築

《基本的考え方》

① 安全が何よりも優先すべきであることを、会社として徹底する。

② 現場と本社の一体感を強化すべく、トップ自らが現場に出向き、双方向のコミュニケーションに努め、風通しの良い職場づくりに努める。

③ 安全を支える現場において、上司・部下のコミュニケーションにより、信頼関係を構築する。

④ 安全対策・事故防止策の推進にあたっては、原因並びに背景を根本に遡って分析したうえで、対策を確立していく。

⑤ ハード面における安全対策について、全力を挙げて推進する。

② 安全憲章 ～「企業理念」第1項の具体的な行動指針～

当社は、福知山線列車事故を重く受け止め、安全を最優先する企業風土を構築するため、「安全性向上計画」において、企業としての最上位方針である「経営理念」を見直すこととしました。当社の目指すべき姿、あるべき価値観について改めて全社員の参画のもと議論を重ね、「企業理念」として平成18年3月に制定しました。

あわせて、「企業理念」の第1項に掲げた「安全」こそが最も優先すべき価値観であるとの認識にたち、その具体的な行動指針として新たな「安全憲章」を定めました。

「安全憲章」については、「福知山線列車事故を決して忘れないこと」にはじまり、この事故から得られた重い教訓を胸に刻み込むものとしています。現在、全ての職場で日々唱和しています。



「企業理念」「安全憲章」制定式

企業理念

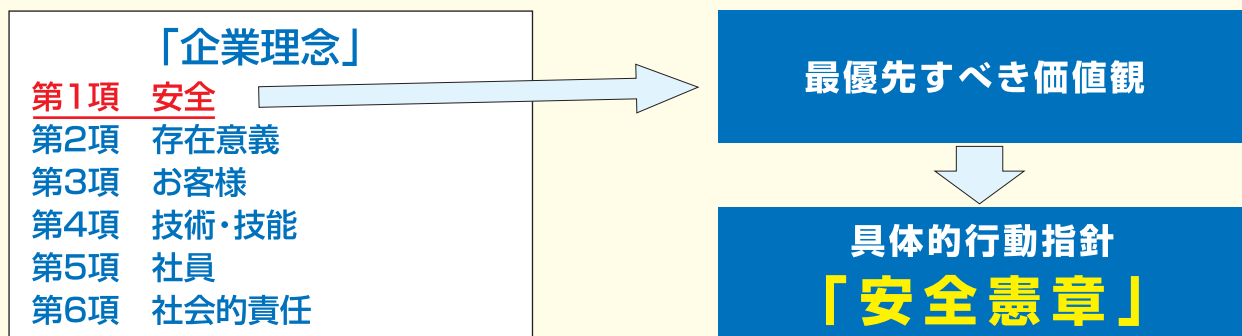
1. 私たちは、お客様のかけがえない尊い命をお預かりしている責任を自覚し、安全第一を積み重ね、お客様から安心、信頼していただける鉄道を築き上げます。
2. 私たちは、鉄道事業を核に、お客様の暮らしをサポートし、将来にわたり持続的な発展を図ることにより、お客様、株主、社員とその家族の期待に応えます。
3. 私たちは、お客様との出会いを大切にし、お客様の視点で考え、お客様に満足いただける快適なサービスを提供します。
4. 私たちは、グループ会社とともに、日々の研鑽により技術・技能を高め、常に品質の向上を図ります。
5. 私たちは、相互に理解を深めるとともに、一人ひとりを尊重し、働きがいと誇りの持てる企業づくりを進めます。
6. 私たちは、法令の精神に則り、誠実かつ公正に行動するとともに、企業倫理の向上に努めることにより、地域、社会から信頼される企業となることを目指します。

安全憲章

私たちは、2005年4月25日に発生させた列車事故を決して忘れず、お客様のかけがえない尊い命をお預かりしている責任を自覚し、安全の確保こそ最大の使命であるとの決意のもと、安全憲章を定めます。

1. 安全の確保は、規程の理解と遵守、執務の厳正および技術・技能の向上にはじまり、不断の努力によって築きあげられる。
2. 安全の確保に最も大切な行動は、基本動作の実行、確認の励行および連絡の徹底である。
3. 安全の確保のためには、組織や職責をこえて一致協力しなければならない。
4. 判断に迷ったときは、最も安全と認められる行動をとらなければならない。
5. 事故が発生した場合には、併発事故の阻止とおお客様の救護がすべてに優先する。

「企業理念」と「安全憲章」の関係



3 平成18年度の重点安全施策

1 平成18年度の重点安全施策

平成18年度は、『新たな「企業理念」と「安全憲章」のもと、安全性向上、早期信頼回復に全力で取り組むべき最重要の年』と位置付け、「安全性向上計画」を中心とした安全性向上のための施策に集中的に取り組むこととしました。

■「安全性向上計画」

		項 目	NO.
風土・価値観の 変革に向けた取り組み 5項目		緊急安全ミーティングの実施による「安全最優先」の意識醸成	1
		「事故の芽」を自ら進んで報告できる環境作り	3
		安全推進部の鉄道本部内各部をリード・統括する企画機能の充実・強化	22
		社外有識者からなる安全諮問委員会の設置	24
		新たな経営理念の策定と全社員への浸透	40
ソフト対策 22項目	企業コンプライアンス	企業コンプライアンスの確立（法令・規程類、マニュアルの遵守の徹底等）	2
	「事故の芽」等の報告への対応	予兆管理活動の定着と拡大	4
	教育・指導のあり方	管理者教育カリキュラムへのコーチングの導入	5
		規程・マニュアルの解釈、根拠、作成時の背景に至る教育	6
		鉄道システムの全体像を理解させる仕組み作り	7
		乗務員に対する「職責の重要性」「基本動作・法令の遵守」の再徹底	8
		運転士に対する新たな研修制度の設置（3ヶ月後～2年後研修等）	9
		全乗務員に対する3～5年毎の研修センターでの指導監による教育	10
		乗務員の指導体制の充実（本社・支社への指導監の配置、現場指導員の増強）	11
		乗務員の事故再発防止教育の見直し	13
		階層別・職能別研修に「安全」に関するカリキュラムの設定	14
		実践的な教育訓練を主とした職場内教育の実施	15
		経営トップと現場との直接的意見交換の推進	17
	情報伝達・共有のあり方	セーフティ・マネジメント会議の新設	18
		業務指示・相互確認等の徹底による確実な業務遂行	19
		現場社員から支社長への申告制度のルール化	20
		社長直属の社長特別補佐の新設	21
	事故再発防止	事故原因の背後要因まで分析し再発防止策を策定する機能の強化	23
		重大事故発生時のマニュアル整備	25
		現場長等への携帯端末の配備	26
		一斉放送の見直しによる重大事故等発生時の速報体制の整備	27
	列車ダイヤ	列車ダイヤの見直し（18年3月改正）	30
ハード対策 13項目	教育・指導のあり方	支社に研修センター分室の設置	12
		教育訓練設備の拡充（乗務員用シミュレータの設置等）	16
	緊急安全対策	ATS-SWの整備（曲線1,234箇所）	28
		ATS-SWの整備（分岐器1,017箇所、行き止まり線57箇所）	29
		ATS-P型の整備 阪和線（日根野～和歌山）、大和路線（王寺～加茂）、奈良線（京都～木津）、嵯峨野線（京都～園部）	31
		ATS-P型の整備 山陽本線（網干～上郡）、宝塚線（新三田～篠山口）、湖西線（山科～近江塩津）	32
		最高速度超過防止対策（運転記録装置の取り付け）	33
		設備及び車両の老朽取替の促進	34
		車両運用の弾力性向上	35
	設備の信頼性向上	耐震補強工事	36
	新幹線脱線対策	37	
	防災計画	38	
	踏切保安度向上対策	39	

※「安全性向上計画」の概要は弊社ホームページに掲載しています。

②「安全性向上計画」の進捗状況

「安全性向上計画」40項目(ハード対策:13項目、ソフト対策:22項目、風土・価値観の変革に向けた取り組み:5項目)の全てについて平成17年度から順次着手し、平成18年度においても計画通り推進しました。

「ハード対策」については、各項目毎に完成時期を明確にしながらか次整備を進めてきました。速度照査機能を持ったATS-SWでは、曲線、分岐器、行き止まり線に対する整備を完了しました。また、ATS-P型の整備では大和路線(王寺～加茂)、阪和線(日根野～和歌山)の整備を完了し使用を開始しています。

「ソフト対策」では、全ての項目で教育内容の見直しや新たな制度の導入を図るとともに、導入したシミュレータを活用した教育の実施など、必要な改善を行いながら取り組みを進めてきました。また、重大事故を想定した訓練などを通じて、お客様の救護や異常時対応能力の向上に努めてきました。

一方、「風土・価値観の変革に向けた取り組み」は、未だ道半ばと考えています。こうした状況を踏まえ、この取り組みの柱となる「安全憲章」の浸透に向け、安全ミーティングでは、各職場が行う課題解決に向けた取り組みを支援することとしています。また、社員一人ひとりが主役となる指差・喚呼を確実に実行する取り組みなどを通じて意識面の変革を行ってまいります。

その主な取り組みは以下の通りであり、「安全性向上計画」の各項目の進捗状況については、29～34ページに記載しています。

1.主な「ハード対策」

■ATS(自動列車停止装置)の機能向上

ATSとは…

列車を「安全」に走らせるための設備のことです。ATSとは「自動列車停止装置」(Automatic Train Stop device)のことであり、列車が停止信号に接近すると、地上からの制御情報により運転室内に警報ベルを鳴らして運転士に注意を促したり、自動的にブレーキを動作させて、列車を停止信号の手前に停止させる装置です。

このATSに速度チェック機能を付加したものとして、ATS-SWとATS-Pがあります。

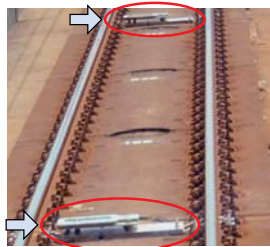
ATS-SWとは…

ATSに速度測定機能を付加したものであり、停止信号のほかカーブやポイント、行き止まり線の手前で列車の速度をチェックし、制限速度を超えるおそれのある時に非常ブレーキを動作させ列車を止める機能を有しているものです。

○ATS-SWの整備

曲線などの速度超過防止対策として、在来線全線にわたり速度照査機能付のATS-SWの整備を進めてきました。

平成17年度末までに曲線用を1,234箇所、平成18年度末までに分岐器用を1,017箇所、行き止まり用を57箇所に設置し、予定どおり整備を完了しました。



	設置箇所	設置状況
曲線用	1,234箇所	平成17年度整備完了
分岐器用	1,017箇所	平成18年度整備完了
行き止まり用	57箇所	平成18年度整備完了

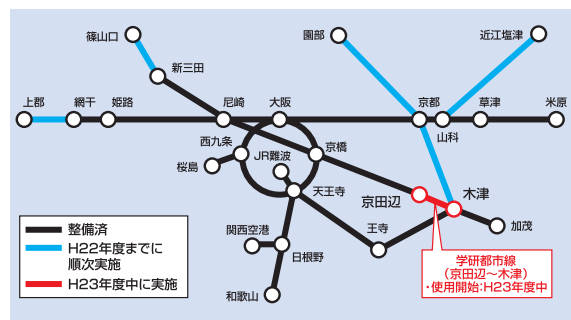
ATS-Pとは…

停止信号のみならず、カーブやポイント、行き止まり線において、列車の速度を常にチェックし、制限速度を超えるおそれのある時は、自動的にブレーキを動作させ制限速度以下に減速させる機能を有しているものです。アーバンネットワークの列車本数の多い線区で整備を進めています。

○ATS-Pの整備

平成18年度末までに、大和路線王寺～加茂間、阪和線日根野～和歌山間の整備を完了しました。湖西線、嵯峨野線、奈良線、JR宝塚線新三田～篠山口間、山陽本線網干～上郡間については、平成22年度末までに整備を完了する予定です。これにより、現在の整備率はアーバンネットワーク全営業キロの69%にあたりますが、平成22年度末までに95%となる予定です。

さらに、学研都市線京田辺駅～木津駅間については、これまで「安全性向上計画」におけるATS-Pの整備計画の対象としていませんでしたが、新たに、平成23年度末までに整備する計画としました。



■耐震補強

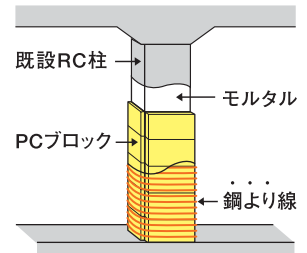
耐震補強工事については、阪神淡路大震災以降、計画に基づき着実に実施してきています。

新幹線については、対象となる高架橋柱32,500本に対し、平成18年度末の整備率は92%となり、平成20年度末を目途に完了させるよう進めてまいります。

在来線については、従来計画として国の基準による高架橋の耐震補強を計画的に進めてきており、平成18年度の整備率は91%となりました。

さらに、「安全性向上計画」では、列車本数は国の基準以下であるものの、高速運行区間であり且つ活断層の存在が明らかになっている湖西線等を追加対象としました。平成18年度末の整備率は40%となり、概ね平成22年度を目途に完了させるよう進めてまいります。

	対象本数	平成18年度までの実施分	整備率
新幹線	32,500	30,000	92%
在来線	従来計画	2,200	91%
	安全性向上計画	5,500	40%



高架橋柱の補強工事



補強工事

2.主な「ソフト対策」

■乗務員教育

乗務員教育として、乗務員に求められる知識・技能の向上を図るため、実際の車両を使用する訓練や研修などを実施してきました。現在は「安全性向上計画」に基づき、新たな研修制度の整備や訓練設備の拡充などに取り組んでいます。

また、乗務員に対する事故後の再教育（事故再発防止教育）をより効果的なものとするため、再教育の対象となる事故を明確化したうえで教育内容を標準化するなどの見直しを行い、再発防止に努めております。

新たな研修制度の整備など

乗務員の技術・技能のさらなる向上を図る観点から、新たな研修制度の整備などに取り組んでいます。

- ・「職責の重要性」「基本動作・法令の遵守」の再徹底
- ・新任運転士に対するフォロー研修や、全乗務員に対する定期研修の実施
- ・指導体制を充実する観点からの指導監の配置

運転士用シミュレータ

○新幹線

- ・新幹線運転区所等に設置（平成16年3月～）
- ・社員研修センターに設置（平成18年7月）した最新のシミュレータには「ひかりレールスター」の運転台機器を配置



○在来線

- ・各運転区所に設置（平成17年10月～）
- ・車種（電車・気動車）やワンマン運転等の条件を選択可能



車掌用シミュレータ

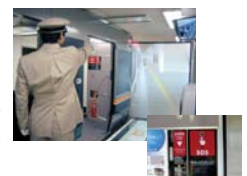
○新幹線

- ・新幹線車掌区所に設置（平成18年9月～）
- ・避難時誘導用渡り板の設置によるお客様の救済訓練が可能
- ・座席を配置し、お客様への応対訓練も可能



○在来線

- ・主な車掌区所に設置（平成18年6月～）
- ・乗務員室の各機器類の取り扱いのほか、客室内の非常通報装置による連絡訓練も可能



客室内非常通報装置

■コンピュータ支援教育 (CAI) の改良及び拡充



CAI画面

机上教育や実際の車両を使った訓練に加え、CAI※を活用し、乗務員や駅運転係員の教育の充実を図っています。

※CAI (Computer Assisted Instruction) :コンピュータを活用した指導教育

CAIの特徴

- ・コンピュータの画面上で、実際の取り扱いに即した平常時、異常時の訓練が行える
- ・指導者が立ち会わなくても自ら繰り返し訓練を実施できる
- ・正規の手順と比較し、自らの知識・技能を容易に把握できる
- ・安全意識の向上を図るため、過去の事故事例を学習できる

CAIによる訓練の実施

CAIを各職場に配備して積極的に活用し、実務能力の向上に努めています。



CAI画面



訓練風景

■現場社員と経営トップとのコミュニケーション強化の取り組み

社内のコミュニケーションの活性化に向けて、現場と経営トップのパイプを強化するための取り組みを進めています。 ①安全ミーティング ②支社長への申告制度 ③社長メール ④社長特別補佐

実施内容

①安全ミーティング

本社の役員、支社長などが現場に赴き、安全最優先の徹底と社員との意見交換を目的とした「安全ミーティング」を実施しています。

②支社長への申告制度

安全に関する社員からの提案が、必ず支社長に伝わるようルール化しました。ドライバーに対する踏切の視認性向上など、数多くの提案が寄せられています。



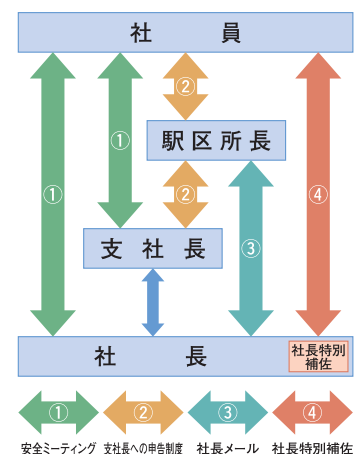
申告用紙

③社長メール

安全を主なテーマとし、駅区所長と社長とが直接メールのやり取りを行うことにより、社内のコミュニケーションを良くすることに努めています。

④社長特別補佐

事故防止・現場指導についての経験を活かし、現場の指導実態や問題点を把握、改善するほか、自らの体験を語る“伝道師”の役割も果たしています。



社員との意見交換

■列車事故総合訓練

万一、事故が発生した場合、併発事故の阻止とお客様の救護を最優先とし速やかに初動体制をとることや関係箇所への連絡、お客様への対応方法などを具体的に定めたマニュアルの見直しを行いました。これらを体得し、検証する目的から列車事故総合訓練を実施しています。平成18年度には、消防、警察、医療等の関係機関と合同の訓練を計50回以上実施し延べ約4,800人の社員が参加しました。

訓練の目的

- ・お客様の救護、関係機関との連携、安否情報の提供など社員の対応能力向上を図ることを目的としています。
- ・訓練の結果を振り返るとともに、マニュアルの検証を行うなど、問題点の抽出・改善を行っていきます。

「事故遭遇時社員必携」の携帯

訓練の実施と併せ、社員がとるべき行動を簡潔に記したマニュアルを全社員が常時携帯し、事故が発生した場合に備えています。

今後の取り組み

今後も引き続き、各エリアで、列車事故総合訓練を繰り返し実施し、危機管理能力と安全意識の向上に努めます。



警察・消防関係者の協力を得ての救出状況



新幹線での総合訓練の様子

■列車防護の確実な実行

万が一、運転事故が発生した場合には、二次的な事故の発生を防ぐため、事故現場に近づいてくる列車を速やかに停止させなければなりません。このための措置を「列車防護」といい、その確実な実行に取り組んでいます。

緊急に列車を停止させるための装置

- ・列車には、防護用無線機・車両用信号炎管・緊急列車防護装置が備えられています。
- ・係員は、携帯用信号炎管を持っています。
- ・踏切には踏切支障報知装置、駅ホームには非常停止ボタンを設置しています。



駅ホーム非常停止ボタン



踏切非常ボタン



防護用無線機の発報ボタン
緊急列車防護装置のスイッチ

教育・訓練

- ・運転業務に従事している全社員（約15,000名）を対象に、今後も引き続き列車防護に関する教育・訓練を実施し、その確実な実行に努めてまいります。



携帯用信号炎管による列車防護訓練



車両用信号炎管

■列車ダイヤの見直し

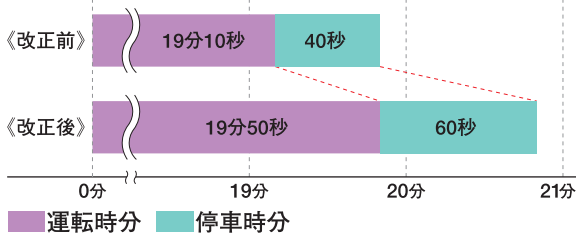
平成18年3月18日、アーバンネットワークを中心とした全社的なダイヤ改正を実施いたしました。「安全性向上計画」に定めた列車ダイヤの見直しの考え方に基づいて、さらなる安定輸送を行えるよう、駅間の運転時分、駅での停車時分などを見直しました。

ダイヤ改正の内容

- ・ご利用実態を踏まえた停車時分の見直し
- ・主要ターミナル駅において、乗り継ぎなどの利便性を考慮した停車時分の設定
- ・主な接続駅などの手前の区間において、余裕を考慮した運転時分の設定

例えば、アーバンネットワークの新快速では、三ノ宮～大阪間の所要時分を19分から20分（データタイム）といたしました。これにより、お客様の乗降にも余裕ができ、より「安心」してご利用いただけるものになったと考えております。

■新快速（三ノ宮～大阪間）の所要時分〈データタイム〉



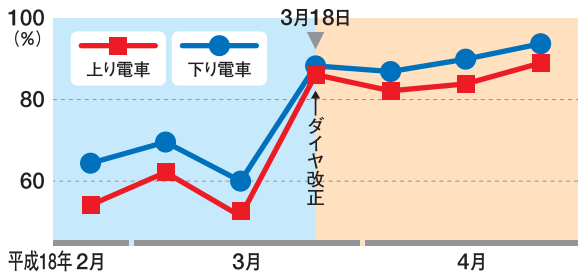
※停車時分は、芦屋駅・尼崎駅の停車時分の合計

ダイヤ改正後の状況

新快速は、ダイヤ改正前までは定時運転率^(※)が6割程度と遅れが目立っていましたが、改正後はほぼダイヤどおりに運行いたしております。

※定時運転率:定時(1分未満の遅れ)で運転した列車の全列車に占める割合。

■主要駅における新快速の定時運転率



お客様からは、定時性が高まり安心できるダイヤになったというご意見をはじめ、列車の接続の改善など、さまざまなご要望をいただいております。引き続き、こういったご意見・ご要望をうかがい、よりよいダイヤづくりに努めてまいります。

3.風土、価値観の変革に向けた取り組み

■「安全ミーティング」の実施

平成17年6月から、本社の役員、支社長などが現場に赴き、何よりも安全を優先すべきであること、安全の確保こそが当社の存立基盤であり、社会的責務であることを全社員に徹底するための「安全ミーティング」を実施し、現在も継続しています。

開催実績と改善事例 (平成18年度末時点)

延べ開催回数	延べ参加人数
約3,800回	約58,000名

これらのミーティングの中で出てきた安全に関する主な意見は、教育の充実、仕事の仕組みの見直し、設備の改善などです。こういった意見につきましては、順次改善を行っています。

■改善事例の一部

[ホーム照明の増設]

お客様がホーム上で転倒などされないよう、また、駅社員や車掌がホーム上のお客様の状況をより確実に把握できるよう、「ホーム照明」の整備を行っています。



ホーム照明

[信号機のLED化]

信号機の表示が運転士からより見やすくなるよう、一部の信号機の光源を従来の電球から発光ダイオードに取り替えています。



LED化した信号機

[実務教育の充実]

乗務員や技術社員などの指導者として経験豊富なベテラン社員・OBを今まで以上に多く配置するとともに、新規採用数を増やし、教育を受ける時間を確保するなど、実務教育の充実を図ってまいります。

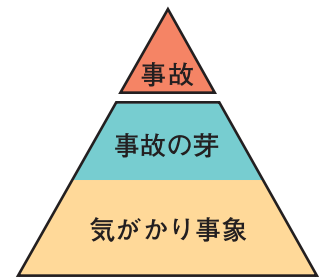


線路技術訓練センターでの訓練

■事故の芽・予兆管理の取り組み

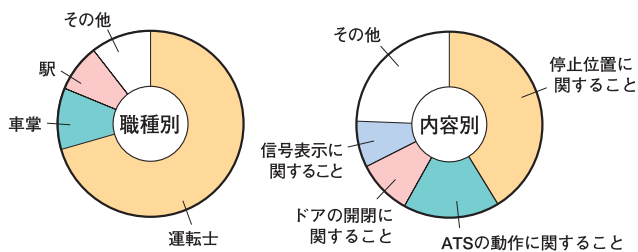
これまでKYT(危険予知訓練)活動などを通じて事故の予兆管理を行ってきましたが、さらに、「事故」に至らない軽微な取り扱い誤りである「事故の芽」、日常業務の中に潜んでいる「気がかり事象」を現場がどんどん報告し、会社全体としてこれを事故の未然防止に活用する活動に取り組んでいます。

なお、「事故の芽」については、社員自ら進んで報告できる環境とするため、マイナス評価しないこととするとともに、報告しやすい様式を導入しています。



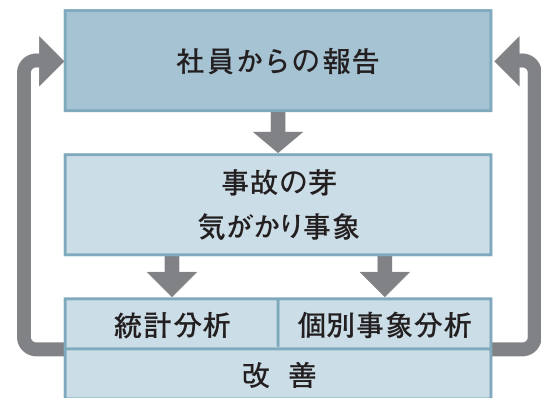
事故の芽の報告状況

■「事故の芽」報告件数 (H17.9～H19.3 総数7,044件)



※このほかに、毎月1,100件から1,200件程度の「気がかり事象」が報告されています。

予兆管理の取り組みフロー



※運転士が停車の際に目標とする標識を、より見やすい位置に変更するなどの改善を行っています。

■安全諮問委員会の中間とりまとめ

安全諮問委員会は、安全に係る広い分野で活躍されている社外有識者を委員としてお迎えし、安全対策全般について、ソフト・ハード両面から議論し、方向性を示して頂くものです。平成18年7月、これまでの議論をふまえ「中間とりまとめ」を行いました。

中間とりまとめの内容

①安全性向上計画の項目で、その内容の充実・強化を図る項目

- ・「企業理念」の制定、「安全憲章」の見直し
- ・「事故の芽」の報告内容の活用
- ・事故再発防止教育の見直し
- ・現場と経営トップとのコミュニケーションの改善
(安全ミーティングの実施、社長特別補佐による問題点の解決など)
- ・定時性が確保できるダイヤへの見直し など

②安全性向上を図るため、新たに検討し実施することとした項目

- ・全乗務員に対する3年に1回のSAS(睡眠時無呼吸症候群)簡易検査の導入
- ・「安全研究所」の設立
- ・「鉄道安全考動館」の設置(平成19年4月開設)
- ・添乗結果のフィードバックの徹底など、より効果的な指導の実施など



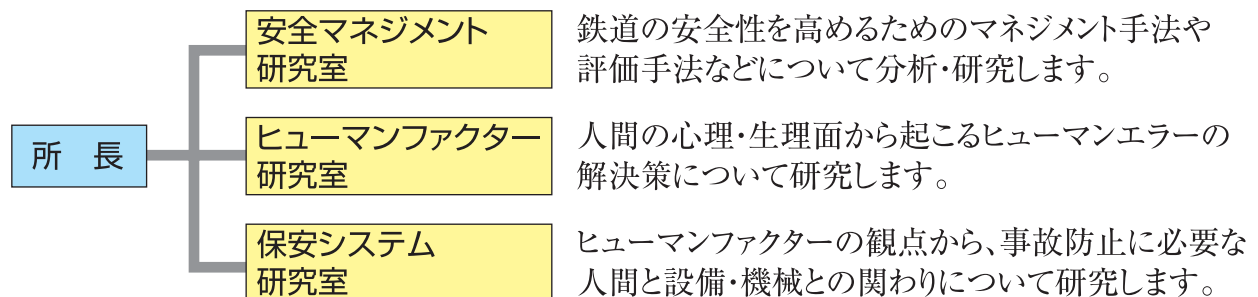
安全諮問委員会

③ 安全性向上を図るための新たな取り組み

平成18年度は「安全性向上計画」に加え、安全諮問委員会の提言を踏まえるなど、以下のような安全性向上を図るための新たな取り組みも開始しました。

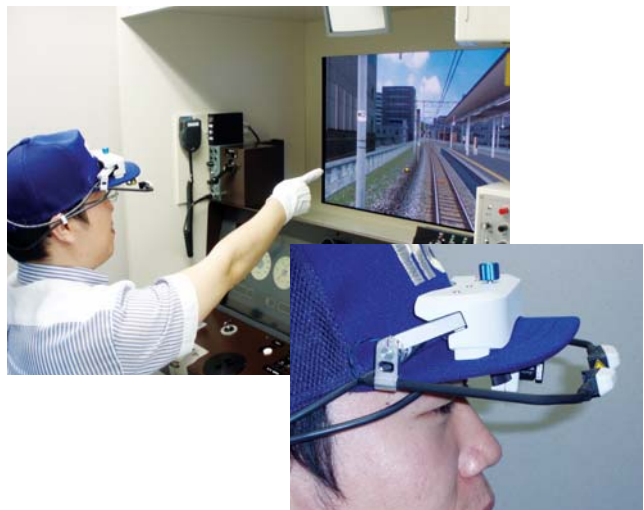
■安全研究所の設置

鉄道本部の各主管部とは独立して、安全性向上の研究・開発に専任で取り組む安全のシンクタンクとして、平成18年6月に安全研究所を設置しました。社外機関との連携を図りながら研究を進めてまいります。



・社外機関との連携

大学や鉄道総研など社外の研究機関、民鉄や他JRなど他鉄道会社との連携を積極的に進めています。ここで得られた研究成果は、当社で有効活用することはもとより、社外にも公開し、広く社会に貢献していきます。



・ヒューマンファクター教材

ヒューマンファクターに関する学会の知見等も参考にしつつ、鉄道に携わる社員として最低限知っておいてほしい事項について、新入社員からベテラン社員までわかりやすく理解できる内容の教材「事例でわかるヒューマンファクター」を作成しました。

この本は、各職場の安全教育だけでなく、小集団におけるケーススタディや自宅での自学自習等幅広く活用できるものとしています。



■鉄道安全考動館の設置

福知山線列車事故を将来にわたって社員一人ひとりが重く受け止めるとともに、過去の事故から得られた教訓を体系的に理解するため、平成19年4月「鉄道安全考動館」を設置しました。この施設を安全教育の原点として活用し、自ら安全について深く考え行動する社員を育成することにより、より安全な鉄道を築いていく所存です。

なお、乗務員区所は概ね1年、鉄道事業部門は概ね2年を目途に、この施設での研修を出来る限り早期に受講するよう取り組んでいるところです。

また、この鉄道安全考動館での安全教育にあわせて、社員が事故現場に出向き、事故を自らのものとして認識するための研修を実施するといった取り組みなども行っております。



■乗務員の定期的な適性・資質管理

全ての運転士及び車掌に対して、原則3年に1度の定期研修及び知識・技能確認を実施することとしました。

■睡眠時無呼吸症候群 (SAS: Sleep Apnea Syndrome) 対策

これまでの医学適性検査に加え、全ての運転士に対して、原則3年に1度の簡易検査を実施することとしました。

■安全性向上に向けた技術開発

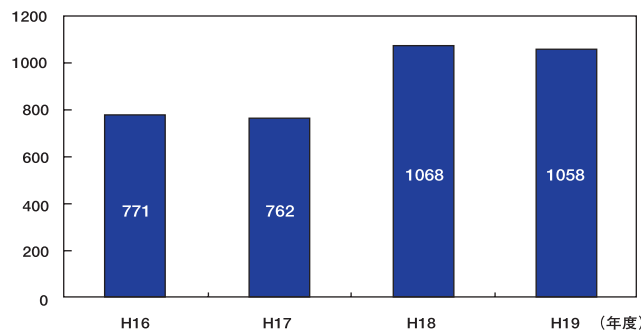
安全性向上に寄与する技術開発についても、積極的に取り組んでいます。

平成18年度は、触車事故防止のためのGPS式列車接近警報装置を開発し、実用化するに至りました。引き続き、このような観点での技術開発に取り組んでまいります。

④ 安全を支える人材の確保

安全性の向上を図るためには、技術の継承をより確実なものとするとともに教育の充実を図ることが重要と考えています。当社は、福知山線列車事故以降、教育時間の生み出しや指導層の確保のため、新規採用数の大幅な拡大、契約社員からの社員採用、定年退職者の再雇用制度の導入、早期退職優遇制度の見直し及びOBの活用を行っています。このような人材確保により、指導監・指導係長等の指導者を増配置し、若手・中堅層の育成に取り組んでいるところです。

新規採用数

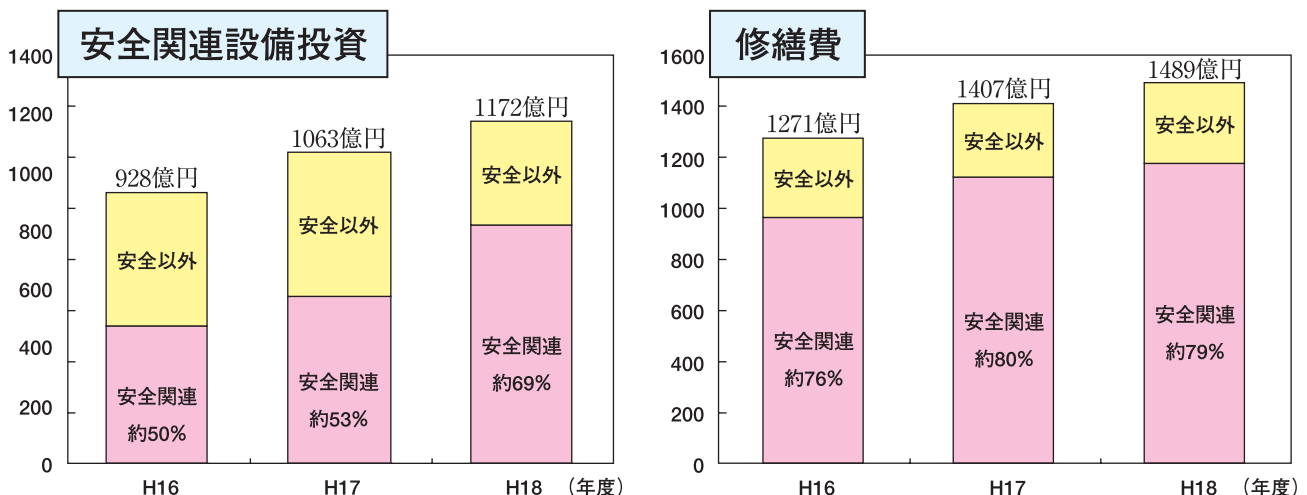


⑤ 安全関連設備投資等

安全に係わる設備投資や修繕については、全社的な取替基準や整備基準等に基づき必要な施策を順次計画的に実施しています。当社としては、平成18年度からの2年間で「安全性向上、信頼回復の集中対策期間」と位置づけ、必要となる設備投資等について、優先的かつ集中的に投入することとしています。

設備投資については、年度により増減はあるものの、これまで概ね全体投資額の5割以上を安全関連投資に充ててきました。「安全性向上計画」では、平成16～20年度の投資計画において約600億円の追加投資を策定しましたが、その後さらに約200億円の上積みを行うこととし、より一層のハード対策の充実に取り組んでいます。また、安全関連投資に関する決定権限を総合企画本部から鉄道本部に移管し、鉄道本部が主体的に計画を策定・実行する体制に改め、機動的かつ弾力的に執行しています。

修繕費についても、毎年、その8割程度を設備の維持・保全など安全に関するものに支出しており、安全ミーティング等で現場社員から出された課題に対しても速やかに対応しています。



4 安全管理体制

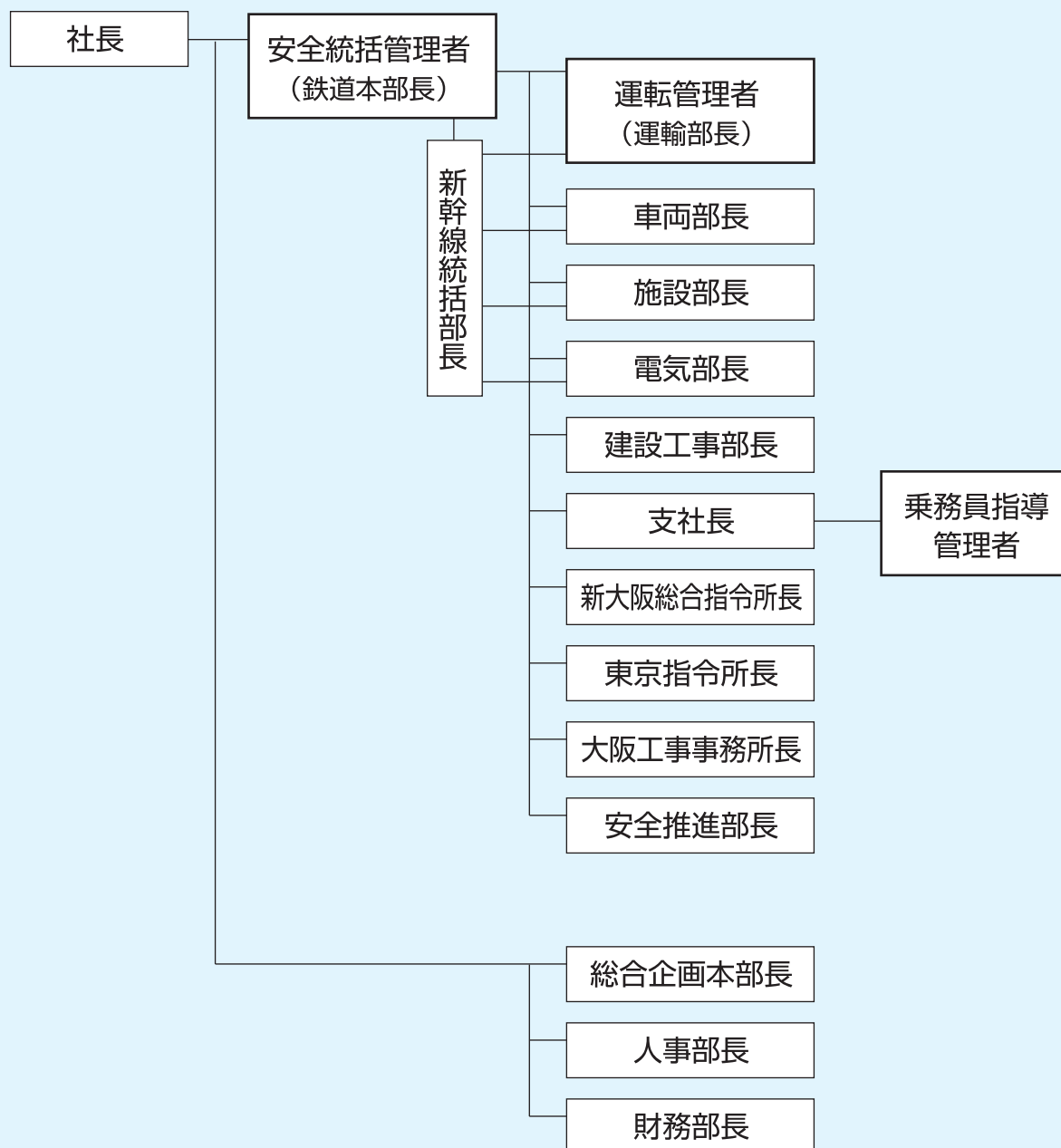
平成18年3月の鉄道事業法改正を受け、「鉄道安全管理規程」を平成18年10月に制定しました。安全に係わる体制を整備し、責任を明確化したうえで各種取り組みを実行するとともに、その検証と必要な改善を行うなど、安全性向上のためのPDCAサイクルを確実に実行し、確かな安全を築き上げていくこととしました。

■輸送の安全の確保に関する管理体制

社長を最高責任者とし、輸送の安全の確保に関する業務を統括管理する安全統括管理者をはじめ、各管理者の責任体制を明確化した安全管理体制を構築しました。

なお、「鉄道安全管理規程」の概要については、25ページに記載しています。

[組織体制]



[主な管理者の役割]

役職	役割
社長	安全に関する基本的な方針を定めると共に、輸送の安全の確保に関する業務全般を総理する。また、安全統括管理者の意見を尊重し、その意見を踏まえ、鉄道の安全を確保するための体制の整備など必要な改善に向けての取り組みを行わせる。
安全統括管理者 (鉄道本部長)	部門間の整合性を図り、安全に係る施策の遂行を統括的に管理する。また、社員等に対して、関係法令等の遵守と安全第一の意識を徹底させると共に、社長等に対して、輸送の安全の確保に関し、その職務を行う上での必要な意見を述べる。
運転管理者 (運輸部長)	輸送の安全の確保に関し、運行計画の設定及び変更に関する事項、列車の運行の管理に関する事項、乗務員等運転関係係員の資質の管理及び向上に関する事項などに対して、関係する管理者を指導する。
乗務員指導管理者	乗務員の資質の管理及び向上、資質の充足状況に関する定期的な確認及び支社長への報告を行う。

■安全管理体制の見直し

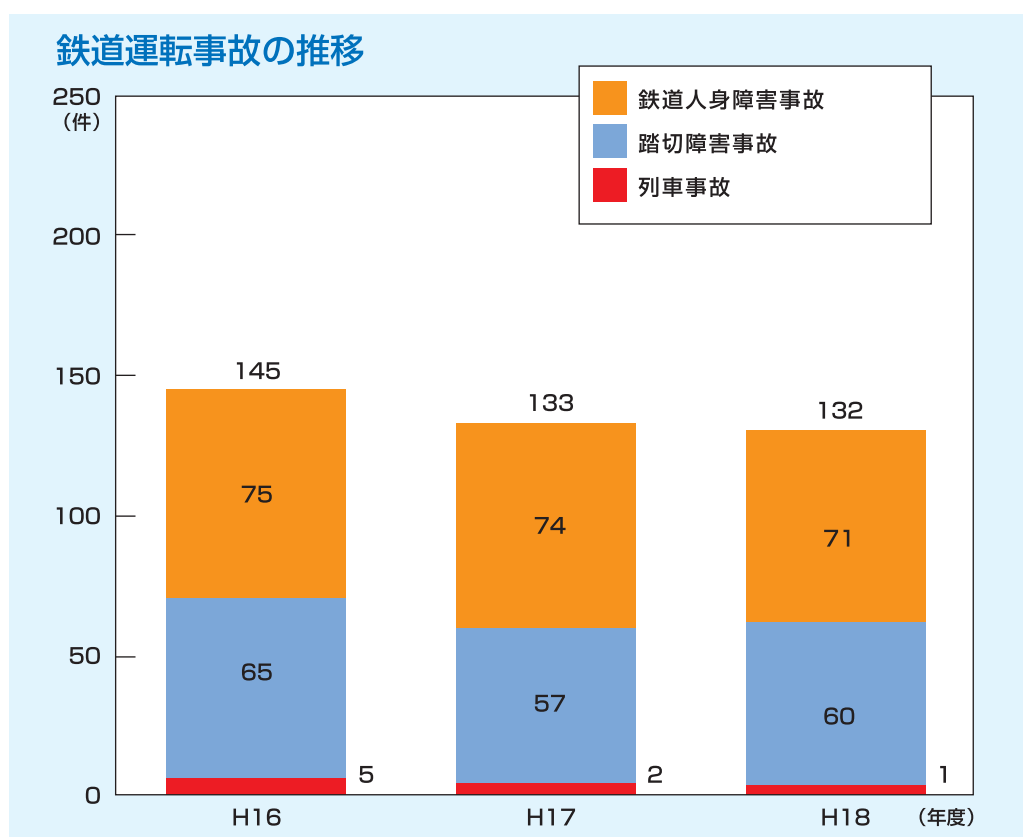
安全性向上のためのPDCAサイクルを確立させるため、社長特別補佐や安全監査等を通じ、安全管理の実施状況について点検を行い、適宜見直しを行うとともに継続的な改善を実施してまいります。

5 事故等の状況と再発防止措置

1 鉄道運転事故※

鉄道を基幹事業とする当社にとって、「輸送の安全確保」は経営の根幹に係わる最重要課題であるとの認識のもと、ソフト・ハード両面から安全対策を推進してきた結果、会社発足以来、鉄道運転事故は減少してきました。しかしながら、福知山線列車事故という極めて重大な事故を惹き起こしたことを重く受け止め、「安全性向上計画」を策定し、これに基づく各種安全性向上のための施策の遂行に全力を挙げて取り組んでいるところです。

平成18年度は、前年度と比べ1件の減少で会社発足以降最少の件数となりました。



※ 鉄道運転事故

- 列車事故……………列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故をいう
- 踏切障害事故……………踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝撃し、又は接触した事故をいう
- 鉄道人身障害事故…列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故をいう

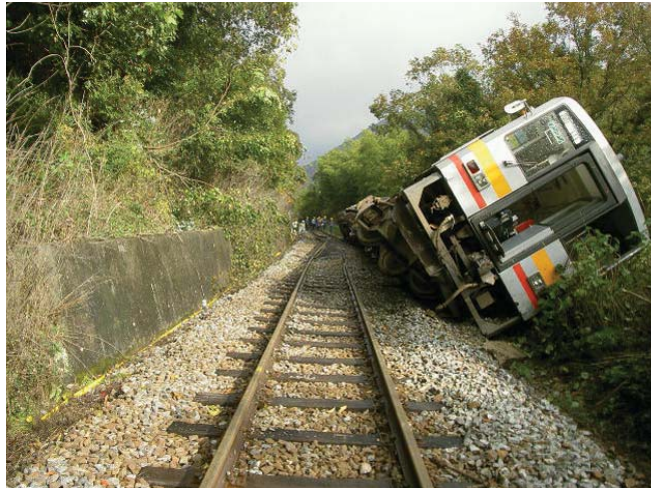
※「鉄道運転事故」は、省令に定められた列車衝突事故等の事故のことをいいます。

1.列車事故

平成18年11月19日津山線玉柏・牧山駅間の列車脱線事故により、25名のお客様が負傷されました。お怪我をされたお客様に深くお詫び申し上げますとともに、一日も早いご快癒をお祈り申し上げます。

津山線列車脱線事故

- ・発生日時 平成18年11月19日(日)5時32分頃
- ・発生場所 津山線玉柏～牧山駅間
- ・概況 津山発岡山行き気動車(2両編成)が、落石(約4.8m×5.0m×1.8m)により発生した線路変状(レール折損、軌道狂い)のために脱線したと想定される。
(航空・鉄道事故調査委員会で調査中)
- ・負傷者 乗客25名
- ・運転再開 平成19年3月18日(日)



- ・主な対策
 - ①落石発生源等の安定化
 - ②落石止柵の設置
 - ③落石検知装置の設置



落石発生源等の安定化



落石止柵の設置



落石検知装置の設置

2.踏切障害事故

踏切への遮断機の設置や障害物検知装置の整備などを推進するとともに、各自治体とも積極的に協議を行い、立体交差化等による踏切道の廃止を行ってまいりました。

また、メディア等を活用した広報活動や地元警察と連携した通行マナー向上のための啓発活動等を実施し、踏切事故防止に努めてまいりました。

その結果、踏切障害事故は会社発足以来減少傾向にあり、平成17年度57件、平成18年度60件と、会社発足時の半数以下となっております。



立体交差



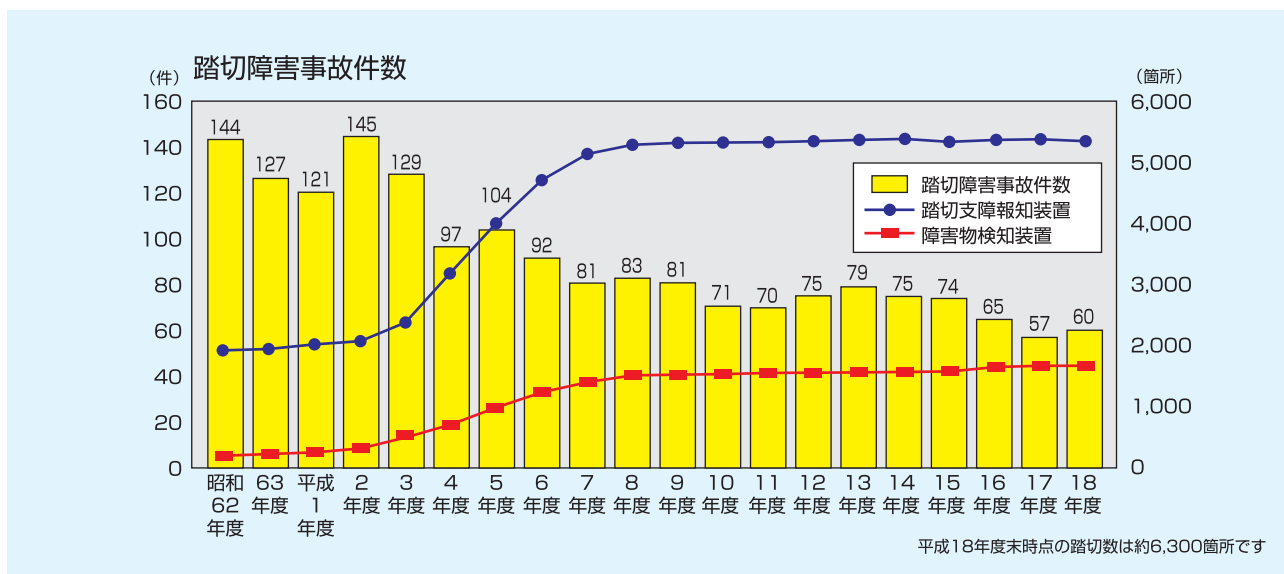
大口径遮断桿



障害物検知装置



踏切支障報知装置



3.鉄道人身障害事故

鉄道人身障害事故は、会社発足以来件数が減少していません。その内容は、線路内への立ち入りが約8割を占めていることから、線路防護柵の整備などを実施してまいりましたが、今後も、その未然防止に向けて検討を進めてまいります。



線路防護柵

② インシデント※

平成18年度は、インシデントが3件発生しました。それぞれに対して、再発防止対策を徹底することにより事故の防止に努めてまいります。

※「インシデント」は、省令に定められた、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態をいいます。

伯備線で発生した輸送障害（インシデント）

- ・発生日時 平成18年11月10日（金） 19時48分頃
- ・発生場所 伯備線井倉駅構内
- ・概況 運転士が、隣接線の青信号を自線のものと見誤って発車したため、ATSが動作し停車した。このような際には輸送指令に連絡を行わなければならないが、無断で運転を再開し、転てつ器の一部を破損させた。
- ・主な対策
 - ・誤認防止対策として信号機番線標識を拡大
 - ・禁止事項※（ATSの取り扱いを無断で行ってはならないこと）の重要性の再認識
 - ※禁止事項:鉄道運転事故につながる可能性がある行為を抽出し、「やってはならない事項」として定めたもの。
 - ・ATS動作の際は指令に報告することなど正しい取り扱いについて再徹底



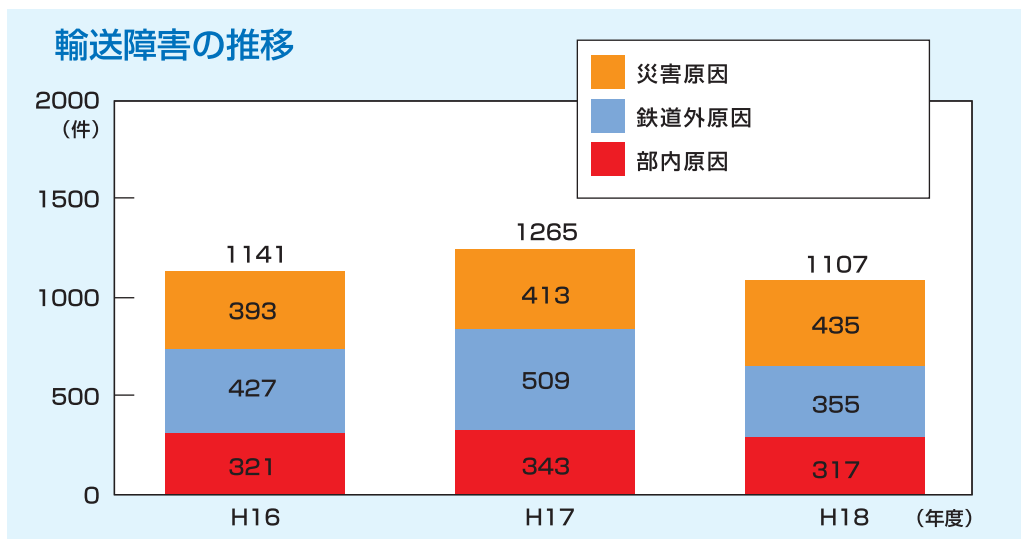
信号機番線標識の視認性向上（対策）

発生日時	場 所	概 況	再発防止対策
平成18年 9月8日	草津線 三雲駅 構内	駅を行き過ぎ、踏切に進入して停車した列車が、所定停止位置まで後退した後、出発した。このような場合、踏切が動作しない状況となるため、すぐに停止できる速度で運転すべきところ、通常速度で運転した。	<ul style="list-style-type: none"> ・全運転士に試問等による理解度の確認と取り扱いの再徹底 ・全運転士に対してシミュレータを使用した異常時訓練等の実施
平成19年 1月22日	湖西線 近江舞子～ 北小松駅間	強風に伴う徐行通告を運転士に交付すべきところ、駅社員が車掌に交付したため、徐行区間を通常速度で運転した。	<ul style="list-style-type: none"> ・運転通告券に、交付する相手（運転士、車掌）を表記 ・ホームの係員が通告券を交付する場合は、通告内容に加え通告相手も電話等で指示 ・駅の通告券交付責任者は、ホームの係員への通告券の送信、通告内容の確認、交付確認等を通告券（控え）にチェック欄を設けチェック

③ 輸送障害

輸送障害については、例えば強風による早めの運転規制を実施するなど、より安全側にたった規制等への変更を行ったことなどから、会社発足以来件数が増加してきましたが、平成18年度は初めて前年度と比べ1割程度減少しました。

具体的には、「部内原因」である車両等の設備故障については、設備の信頼性向上対策などを講じてきた結果約1割減少しました。また「鉄道外原因」も、阪和線美章園・杉本町駅間の連続立体交差化の完成により踏切支障が大幅に減少したほか、列車妨害も含めて約3割減少しています。しかしながら「災害原因」については、大雨や強風等による運転規制の増加により微増となりました。



- 輸送障害** ……列車に運休又は30分以上の遅延が生じたものをいいます。
- 部内原因 ……車両等設備の故障や、社員の取り扱い誤りなどが原因のもの
 - 鉄道外原因 ……列車妨害、踏切支障（踏切無謀横断など）、列車支障（線路内立入りなど）が原因のもの
 - 災害原因 ……降雨、強風、地震などの災害が原因のもの

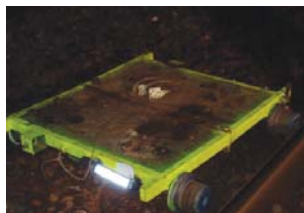
平成18年度は、次ページに示すように、工事に伴う大規模な輸送障害が発生し、お客様にご迷惑をおかけしました。

荷物運搬台車が列車に衝撃

- ・発生日時 平成18年5月10日(水)5時26分頃
- ・発生場所 関西本線河内堅上～三郷駅間
- ・概況 荷物運搬台車(軽便トロ)の撤去確認を行わないまま夜間の作業を終了したため、これに列車が衝撃した。
- ・影響人員 約14,000人
- ・主な対策
 - ・跡確認及び器具員数確認の重要性の再徹底
 - ・線路閉鎖解除前に確認する器具類の絞り込み
 - ・器具類の蛍光塗色及び発光物の設置
 - ・上記対策の定着状況の確認



衝撃した軽便トロ



蛍光塗色及び発光物を設置した軽便トロ

信号ケーブル焼損

- ・発生日時 平成19年3月10日(土)13時6分頃
- ・発生場所 大阪環状線天王寺駅構内
- ・概況 ガス切断で切り落とされた鉄筋の破片により古マクラギに引火し、その上部に仮置きされていた信号ケーブルが焼損した。このため天王寺駅構内の信号機等が長時間制御不能となった。
- ・影響人員 約89,000人
- ・主な対策
 - 【緊急対策】
 - ・当該工事における火気取扱い作業方法の明確化と施工会社の工事管理体制強化
 - ガス切断作業時の監視人の配置及び防火シートの使用
 - 工事管理者と作業責任者による跡確認
 - ・建設関係現場における類似作業確認と防火対策
 - ケーブル仮収納管を難燃性材料に変更
 - 【今後の対策】
 - ・工事に起因する輸送障害防止全般について、
全社レベルの委員会を設置し検討を進めているところです。



焼損した信号ケーブル

4 主な行政指導等

平成17年9月6日に航空・鉄道事故調査委員会から国土交通大臣に対して行われた「建議」、平成17年11月15日に国土交通省から受けた「勧告」及び関係運輸局から受けた警告等については、適宜、必要な対応を行っています。

なお、主な行政指導等とその対応の詳細については、26～28ページに記載しています。

6 お客様等との連携

1 お客様からのご意見

当社に対するあらゆるご用件やご意見を電話やメールでうけたまわる窓口として「JR西日本お客様センター」を開設しています。

平成18年度にいただいた「お客様の声」の総件数は約28,000件で、そのうち「安全」に関する声は、「身体や荷物がドアに挟まれた」「(踏切の遮断時間が長く)遮断機が閉まるのが早すぎる」など、約500件が寄せられました。

このような「お客様の声」をいただいた場合には、直ちに状況を確認するとともに、状況に応じて社員指導や必要な安全対策の検討を行っています。また、お客様への回答が必要なものについては、迅速に回答するように努めています。



JR西日本お客様センター

2 お客様、住民の皆様とともに高める安全

1.踏切事故防止キャンペーン

ドライバー、歩行者や地域住民に対して、踏切で守るべきルールを再認識していただくとともに、トラブルに遭遇した際の対処法を広く周知することにより、踏切事故の防止を図ることを目的とした「踏切事故防止キャンペーン」を毎年実施しています。

平成18年度は、各運輸局の指導のもと11月1日から11月10日までの10日間、平成19年度は、全国交通安全運動期間に合わせて5月11日から5月20日までの10日間実施しました。

■主な実施内容

- ・主な駅、踏切での啓発活動の実施
 - ・駅等へのポスターの掲出及びスポット放送の実施
 - ・沿線の学校や自治体、自動車教習所への啓発活動の実施
- その他、各支社において創意工夫した取り組みを実施しています。



平成17年3月



平成18年3月



平成19年5月

踏切をご利用される場合は、交通ルールの遵守をお願いいたします。

2.ホーム、車内SOSボタン

お客様がホームから誤って転落された場合に、列車を停止させる非常ボタンの整備を進めています。また、車内での犯罪行為や急病のお客様がいらっしゃった場合などに扱っていただく「車内非常ボタン」をわかりやすく表示する取り組みを行っています。

お客様にも、ご協力をお願いいたします。



非常停止ボタン(在来線)



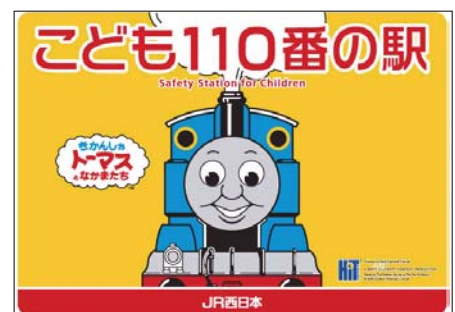
緊急停止スイッチ(新幹線)



3.「こども110番の駅」の取り組み

地域のこどもは地域で守り、子どもたちが安心して暮らせる環境を確保する取り組みとして、日本民営鉄道協会と連携し「こども110番の駅」を実施しています。

「こども110番の駅」では目印となるステッカーを見て、こどもが駅に助けを求めてきた場合に、こどもを保護しこどもに代わって110番通報を行うなどの対応をとります。



7 鉄道安全報告書への意見募集

鉄道安全報告書の内容や弊社の取り組みについてのご意見につきましては、「JR西日本お客様センター」及び「JR西日本ホームページ」でお伺いしています。

【JR西日本お客様センター】

電話番号 0570-00-2486

(固定電話からは市内通話料でご利用可能)

078-382-8686

(有料)

営業時間 6:00~23:00

年中無休

【JR西日本ホームページ】

<http://www.westjr.co.jp/>

※画面最上段の「お問い合わせ」内にある「メールでのお問い合わせはこちら」から、ご意見をお寄せください。

グループ中期経営目標（抜粋）

当社は、平成17年3月に平成20年度までのグループ中期経営目標「チャレンジ2008～お客様とともに～」を策定・公表いたしました。しかしながら、同年4月25日に、福知山線列車事故を惹き起こしたことから、同目標について平成18年10月に見直しを行いました。

見直しにあたっては、経営目標を「安全を最優先する企業風土の構築」とし、新たに制定した「企業理念」「安全憲章」のもと、以下の項目について全力で取り組んでいくこととしました。

■事故で被害に遭われた方々への精一杯の対応

福知山線列車事故で被害に遭われた方々への対応は、当社における最重要課題の一つであり、今後も引き続きご意見やご要望を真摯に受け止め、社長をはじめ各役員を先頭に、「福知山線列車事故ご被害者対応本部」を中心として、全社を挙げて精一杯の対応を行ってまいります。また、被害に遭われた方々の悲痛な思いや苦しみを全社員に伝え、事故のもたらした悲惨さを社員一人ひとりが自らのものとして認識するように努めてまいります。

■安全性向上のための取り組みの推進

・「安全性向上計画」の着実な実行

「安全性向上計画」の着実な実行により、安心、信頼していただける鉄道づくりに全力で取り組み、鉄道を基幹事業とする当社グループにおいて、確かな「安全」を確立し、将来にわたる持続的な発展の礎を築きます。

・「安全マネジメント態勢」の確立

安全性向上に継続的に取り組むため、この度改正された鉄道事業法を踏まえ、輸送の安全を確保するための事業運営の基本方針、管理の体制や実施方法等に係る「安全マネジメント態勢」を確立することを目的として、平成18年10月に「鉄道安全管理規程」を制定しました。今後は、この「鉄道安全管理規程」のもと、安全性向上に引き続き取り組み、「安全を最優先する企業風土」の構築を図っていきます。

これらの安全性向上のための取り組みを通じて、「お客様の死傷事故ゼロ」を目指します。また、「社員の重大労災ゼロ」に向け、不断の努力を重ねてまいります。

■変革の推進

今回の事故により失われたお客様や社会からの信頼の回復を図り、将来の持続的な発展に向けた基盤づくりを進めるため、現状の危機感を共有し、仕事の仕組みや業務プロセス面をはじめ、社員の意識面、社員の働きがいや誇りを創出する仕組みや制度等、事業運営全般における変革を推進します。

※「グループ中期経営目標」の詳細は、弊社ホームページ
(<http://www.westjr.co.jp/>)に掲載しています。

平成19年度の取り組み

当社は、安全第一を積み重ね、お客様や社会からの信頼を回復していくことが経営の最重要課題であり、安心され、信頼される質の高い輸送サービスの提供を基盤に、当社グループ総体として、社会に有益なサービスを提供し、収益の拡大を図りながら将来にわたり持続的に発展していくための確かな礎を築き上げていかなければならないと認識しております。

こうした基本認識を踏まえ、新たに制定した「企業理念」と「安全憲章」の全社員への浸透・具現化を引き続き図っていくとともに、グループ中期経営目標に掲げた「お客様の死傷事故ゼロ」「社員の重大労災ゼロ」の実現に向け、安全性向上、信頼回復への集中的な取り組みを一層強力に推進してまいります。

具体的には、「安全性向上計画」の着実な実行を基盤とし、経営目標である「安全を最優先する企業風土の構築」を図るという認識のもと、引き続きATSなど保安設備の整備を進めるとともに、連絡ミスを防止するための「確認会話」の定着化や、安全確保のために最も大切な行動である「基本動作」の定着を図るべく、「指差・喚呼オンリー・ワン企業グループ」を目指した取り組みを進めてまいります。

さらに、決して事故を忘れることなく将来にわたって事故の重大性を深く認識するために新たに設置した「鉄道安全考動館」を活用して安全教育を強化するとともに、社員が事故現場に出向き、事故を自らのものとして認識するための取り組みを行うなど、さらなる安全性向上のための施策に重点的に取り組んでまいります。また、昨年制定した「鉄道安全管理規程」のもと、安全に関する監査を実施して重要な課題を抽出し改善していくなど、安全マネジメント態勢の確立に努めてまいります。



確認会話事例集

「鉄道安全管理規程」の概要

「鉄道安全管理規程」は、安全確保の基本方針、安全統括管理者や運転管理者を中心とした各管理者による明確な事業運営の責任体制及びその実施方法等を定めたものであり、これまで推進してきた「安全性向上計画」を中心とした安全性向上のための各種取り組みを、より一層体系化・規定化したものです。

目的

鉄道の輸送の安全を確保するための基本的な方針、事業の運営の体制並びにその実施方法等を定めることにより安全管理体制を確立し、輸送の安全の水準の維持及び向上を図る。

安全に関する基本的な方針等

社長は、安全第一の体制の整備等、安全に関する基本的な方針を定めると共に、安全に係る施設整備、設備投資等の計画の策定及び見直しをさせる。また、社員等の安全に係る行動指針は「安全憲章」に定めるとおりとし、その実践に努める。

輸送の安全の確保に関する事業の実施及び管理の方法

- ・事故防止対策の検討
事故の防止対策に有効な情報を分析及び整理し、安全推進会議などの定例会議などにおいて事故防止対策の審議、検討を行い、審議、検討結果を関係者に周知徹底する。
- ・事故発生時の対応及び体制
事故等が発生した場合は、安全憲章、異常時対応に関する規程類に基づき、併発事故の阻止とお客様の救護を最優先とすると共に、関係箇所への通報及び復旧等を行う。
- ・安全管理体制の見直し及び改善
各管理者からの管理の状況などについて報告を受け、改善が必要な事項についての的確な措置を講じる。

乗務員の資質の管理

乗務員の資質の充足状況について、関係規程類に基づき継続的かつ定期的に確認し、資格要件に適合していないおそれがあると認められる場合については、乗務に向けた教育などの必要な措置を講じる。また、運転事故等を発生させた乗務員に対して、必要に応じて教育、教育終了後のその効果の確認及び再乗務の可否の判断を行う。

工事等を行う場合の安全確保

施設の新設、改良及び保守を行う場合は、列車の運行の安全確保及び作業安全のため、関係箇所との連携を図ると共に、関係規程類により施工する。

主な行政指導等とその改善措置

■「建議」に対する取り組み

平成17年9月6日、航空・鉄道事故調査委員会より国土交通大臣に対して、以下に示す4項目の建議(事故を防止するために講ずべき施策についての意見)が行われ、近畿運輸局から建議の内容を踏まえた指導を受けました。これについて、以下のように対応しています。(平成18年度末現在)

1.ATS等の機能向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ATS-SW型の整備 1,234箇所(平成18年3月末) 1,017箇所(分岐器、57箇所(平成19年3月末))
2.列車防護の確実な実行	<ul style="list-style-type: none"> ・運転業務に従事する全社員に列車防護の教育及び訓練の実施 初回は平成17年10月、以降毎年1回以上実施 ・防護無線機の予備電源搭載と常時給電化整備 1,305の運転台(平成18年9月末) ・運転士に異常があった場合のバックアップとしてのEB装置やワンタッチで列車停止と同時に列車防護を行えるTE装置の整備 全ての運転台(SLは除く)に対して、概ね平成22年度を目途に整備中
3.列車走行状況等を記録する装置の設置と活用	<ul style="list-style-type: none"> ・各運転台に運転記録装置の整備 国土交通省の省令により定められた具体的な内容を踏まえつつ、実施に向け検討中
4.速度計等の精度確保	<ul style="list-style-type: none"> ・デジタル表示式速度計の精度向上のためのプログラムの整備 207系0代車両(平成17年12月末) 他形式車両(平成18年6月末)

■「勧告」に対する取り組み

平成17年11月15日、同年7月から京阪神3支社及び本社に対する安全性向上計画の取組状況等の確認を中心とした国土交通省の保安監査の結果、「安全性向上計画」の実施にあたって、一層の取り組みを進めるよう7項目にわたる「勧告」を受けました。

これらを厳粛に受け止め、「安全性向上計画」を進めるにあたり、本内容を十分踏まえることはもとより、責任者と行程を明確化したうえで着実に実施しています。(平成18年度末現在)

1.風土・価値観の変革 (社員の意見に対する 具体的施策の実施)	<ul style="list-style-type: none"> ・「安全ミーティング」等で得られた意見を踏まえ、教育の充実、しくみの見直し、設備の改善等を順次実施
2.「事故の芽」等の報告に 対する対応の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・「事故の芽」や「気がかり事象」の報告に対し分析を行い、事故の未然防止のための対策策定と水平展開を実施
3.教育・指導のあり方 (現場における若年層への 技術・技能の継承)	<ul style="list-style-type: none"> ・新規採用の拡大や、OBの採用による指導者の配置等、技術・技能の継承に向けた教育体制を整備 ・訓練センターの設置や、シミュレータ等教育設備のさらなる充実により、実践的な教育を実施
4.管理部門の業務の進め方 (部署間連携による、正確なデータ 作成とデータ共有のしくみ構築)	<ul style="list-style-type: none"> ・ATS等保安設備の仕様・基準の考え方や保守・工事・検査のしくみづくりについて「保安設備検討委員会」にて検討するなど、業務運営全般にわたり、各部署が十分な連携をとれるしくみづくりを実施
5.情報伝達・共有のあり方 (関係支社間におけるトラブル 情報等の共有化)	<ul style="list-style-type: none"> ・事故情報や車両不具合情報の共有化を図るためのしくみを見直し
6.事故再発防止に向けた取り組み (事故の原因究明に向けた安全 推進部の機能強化と、関係部署 の協力体制構築)	<ul style="list-style-type: none"> ・安全推進部の機能強化を図る体制整備を平成17年9月及び平成18年6月の組織改正において実施 ・繰り返し発生する同種事故やミス防止に向け、関係各部署が根本原因の究明と、抜本的な対策を策定・実施中。今後必要な改善を実施
7.運行面・設備面の対応 (余裕時分を吟味したダイヤ作成、 予備車両の所要の検証)	<ul style="list-style-type: none"> ・定常的な遅れを解消し、遅れに対して弾力性のあるダイヤとするため、全社的なダイヤ改正を平成18年3月18日に実施 ・車両運用の弾力性向上のため、京阪神地区の予備車両約80両を平成19年3月末までに増備。また、車両の修繕等に必要の予備部品を増備

なお、今後、国土交通省からさらに具体的な方策が示された場合には、それらについても必要な対応を行ってまいります。

■「航空・鉄道事故調査委員会最終報告書」に対する取り組み

福知山線列車事故に対する国土交通省航空・鉄道事故調査委員会による調査に引き続き全面的に協力していくとともに、調査報告書が示された場合には、内容を厳粛に受け止め、適切に対応してまいります。

■警告等に対する取り組み

平成18年度は関係運輸局から4件の警告等を受けております。当社はこの内容を真摯に受け止め、安全対策に最大限の努力を傾注してまいります。

月日	警告等	対応
平成18年 4月28日	<p>動力車操縦者養成所における動力車操縦者試験の厳正な実施について(警告) (近畿運輸局 鉄道部長から鉄道本部長宛て)</p> <p>平成18年3月30日、貴社における平成14年度以降の動力車操縦者養成における判定結果の再確認を指示したところ、本日貴社の動力車操縦者養成所から、採点の誤りにより1名が不合格であるにも係わらず合格とさせていた事実が報告された。同試験は、動力車操縦者運転免許に関する省令第17条第1項第9号により定められた合格基準に基づき、適正に実施されなければならないにも係わらず、このような事態が確認されたことは誠に遺憾である。現在、判定結果の再確認を継続中と聞いているが、引き続き当該確認を適切に実施し、その結果を踏まえ、このような事態が再発することがないよう厳正な対応を図るとともに、講じた対策については速やかに報告されたい。</p>	<p>1.動力車操縦者の位置付けや責任者の明確化 ①組織規程等の見直し ②主任教師等の発令内容の変更</p> <p>2.試験採点に対する確認結果と対策 ①規程の改正 ②試験問題作成委員会の確実な実施 ③問題作成、採点方法の変更 ④環境の整備</p> <p>3.学科講習修了試験結果の報告</p>
平成18年 5月10日	<p>鉄道輸送の安全確保について(警告) (近畿運輸局 鉄道部長から鉄道本部長宛て)</p> <p>鉄道輸送の事故防止及び安全確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、「安全性向上計画」の取組みの実施中であり、また、保線作業の安全対策に取り組んでいるにもかかわらず、本日(H18.5.10)、関西線三郷～河内堅上駅間において、軽便トロと列車の接触事象を発生させたことは、誠に遺憾である。については、このような事象が発生することがないよう厳正な対応を図るよう厳重に警告する。なお、講じた対策については速やかに報告されたい。</p>	<p>1.跡確認及び器具員数確認の重要性の再徹底</p> <p>2.線路閉鎖解除前に確認する器具類の絞り込み</p> <p>3.器具類の蛍光塗色及び発光物の設置</p> <p>4.上記対策の定着状況の確認</p> <p style="text-align: right;">※20ページ参照</p>

月日	警告等	対応
平成19年 3月13日	<p>工事に伴う輸送障害の防止について(警告) (近畿運輸局 局長から社長宛て)</p> <p>鉄道輸送の安全性及び安全性の確保については、機会あることに注意を喚起してきたところであるが、3月10日天王寺駅構内において、土木工事作業中に火災を発生させ、信号・通信ケーブルを焼損させたことにより長時間にわたり列車の運行に支障をきたす事態を発生させたことは極めて遺憾である。</p> <p>御社では最近、工事施工に伴う輸送障害が相次いでいるが、これは御社の施工管理に問題があったものと推定される。</p> <p>よって御社においては、社会的責任を十分に認識し、このような事態が発生した原因を究明するとともに、再発防止策を講じ、安全・安心な輸送の確保に万全を期するよう警告する。</p> <p>なお、講じた具体的な措置を速やかに報告されたい。</p>	<p>【緊急対策】</p> <p>1.当該工事における火気取扱い作業方法の明確化と施工会社の工事管理体制強化</p> <p>①ガス切断作業時の監視人の配置及び防火シートの使用</p> <p>②工事管理者と作業管理者の跡確認</p> <p>2.建設関係現場における類似作業確認と防火対策</p> <p>①ケーブル仮収納管を難燃性材料に変更</p> <p>【今後の対策】</p> <p>工事に起因する輸送障害防止全般について、全社レベルの委員会を設置し検討中</p> <p style="text-align: right;">※20ページ参照</p>
平成18年 11月19日	<p>輸送の安全確保について(指導文書) (中国運輸局 鉄道部長から岡山支社長宛て)</p> <p>輸送の安全確保については、かねてから機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、本日5時32分頃津山線玉柏～牧山駅間において、列車脱線事故が発生し、多数の乗客を負傷させたことは誠に遺憾である。本事故に関しては、現在、航空・鉄道事故調査委員会において調査中であるが、負傷者に対して誠実かつ万全な対応を期すとともに、原因究明について関係機関に対し全面的に協力されたい。また、自らも速やかに調査を行い、必要な措置を講じるとともに、判明した原因及び講じた措置等について速やかに報告されたい。</p>	<p>1.落石発生源等の安定化</p> <p>2.落石止柵の設置</p> <p>3.落石検知装置を設置</p> <p style="text-align: right;">※16ページ参照</p>

安全性向上計画 進捗状況

安全性向上計画の進捗状況は下表のとおりです。

なお、工事や設備など、当初計画に基づき整備した項目や、これまでに制度や仕組みを確立のうえ実施しており、その実施過程の中で必要な改善を行っていく項目については、33～34ページにまとめて記述しています。

項目	No.	細目	スケジュール										進捗状況
			17年度			18年度				19年度			
			6月	9月	10月	3月	4月	9月	10月	3月			
1. 風土・価値観の変革に向けた取り組み													
(1) 安全最優先の徹底	1	緊急安全ミーティングの実施による「安全最優先」の意識醸成 [本社役員、支社長等が現場に赴き第一線の社員と意見交換等を実施]	緊急安全ミーティング実施			意見を受けての改善検討・実施				安全ミーティング実施			・ミーティングで社員から出た意見に対して、本社・支社で改善策を検討し、順次実施中 ・17年9月以降は「安全ミーティング」と改称し、継続して役員等と現場社員との意見交換等を実施 ・18年度は、「企業理念」「安全憲章」の社員への浸透を中心に実施 ・19年度は、各職場が行う課題解決に向けた取り組みを支援
(2) 企業コンプライアンスの確立	2	業務マニュアルを分かりやすく使いやすいよう改善	規程・業務マニュアル見直し										・各部署で制定している規程・業務マニュアルのうち、作業実態にそぐわないもの、複雑になり形骸化しているものなどについて、緊急安全ミーティングでの意見等も踏まえ見直し中
2. 「事故の芽」等の報告に対する対応方の是正	3	ヒューマンエラーのうち、事故に至らない軽微な事象(=「事故の芽」)を自ら進んで報告できる環境作り	周知			▼ 報告方見直し				▼ 分析と水平展開			・「事故の芽」の報告内容をマイナス評価の対象から除外することについて、17年6～8月に周知 ・「事故区分の見直し」に併せ、「事故の芽」の報告方法・様式を策定(17年9月1日) ・「事故の芽」報告フォーマットや報告基準等の見直しを実施(18年5月8日)
	4	予兆管理活動の重要性について、全社員への認識付けによる定着と拡大	継続実施										・従来から実施している予兆管理の取組みを継続して実施中 ・支社担当者に対する分析手法等についての教育を実施(17年10月) ・支社予兆管理担当者連絡会を発足(18年5月)
3. 教育・指導のあり方の見直し													
(1) 管理者教育の充実	6	規程・業務マニュアルの解釈、根拠、作成時の背景に至る教育	各種研修で実施			毎年度実施				・作業標準や整備準則等の解釈、根拠および策定に至った背景等について、具体的教育内容や教材を整備し、各研修の中で実施中(17年8月以降)			
	7	鉄道システムの全体像を理解させる仕組み作り	共通教材作成			他系統の現場実習実施				毎年度実施			・鉄道システムの全体像を理解させる共通教材を作成中 ・一部の研修において、他系統の現場実習を実施中
4. 情報伝達・共有のあり方の見直し													
(3) 業務指示・相互確認等の徹底による確実な業務遂行	19	連絡・指示、復唱の確実な実行の徹底と、相互チェックリストの整備	対象作業選定			試行				本実施			・相互チェックの対象となる作業の選定(17年6～9月) ・相互チェックリストの整備を行い本施行(18年5月以降)
5. 事故再発防止に向けた取り組み													
(2) 安全推進部の機能強化等	23	事故原因の背後要因まで分析し再発防止策を策定する機能の強化	▼ 事故の芽グループ新設			▼ 分析手法の検討、試行、確立				・「事故の芽」を分析するグループを設置(17年7月1日) ・セーフティ・マネジメント会議や安全推進会議において、背後要因まで踏み込んだ議論を展開中			
(3) 社外有識者からなる安全諮問委員会の設置	24	安全諮問委員会の開催 [安全対策全般について社長の諮問に応えることにより、安全を旨とする企業風土の構築をはじめとする鉄道の安全性向上に資する]	▼ 17年度5回開催			▼ 18年度4回開催				これまで開催した安全諮問委員会で検討されたテーマ ・第1回(17年6月28日):安全性向上計画の概要説明、委員会規程の策定と今後の進め方 ・第2回(17年8月18日):乗務員の資質管理(職務制度、教育、動機付け(モチベーション向上)) ・第3回(17年11月2日):乗務員の資質管理(再検討)、列車ダイヤ、安全憲章 ・第4回(17年12月21日):設備面での安全対策、事故の芽 ・第5回(18年3月6日):安全性向上計画の進捗状況、乗務員の資質管理、安全性向上の評価方法 ・第6回(18年4月20日):安全諮問委員会中間とりまとめ方について ・第7回(18年7月25日):中間とりまとめ、安全性向上の評価手法について ・第8回(18年11月7日):連絡ミス防止対策、安全性向上の評価手法、重点的な基本動作 ・第9回(19年3月20日):確認会話、基本動作、事故の芽、専門技術者の育成、評価手法			

項目	No.	細目	スケジュール										進捗状況
			17年度		18年度				19年度				
			6月	9月	10月	3月	4月	9月	10月	3月			
6. 運行面・設備面での安全対策について													
(1) 緊急安全対策													
③ATS-P型の整備促進	31	阪和線(日根野～和歌山)、大和路線(王寺～加茂)、奈良線(京都～木津)、嵯峨野線(京都～園部)について平成20年度末を目途に整備	着工準備	大和路線着工	阪和線着工	奈良線着工	大和路線使用開始	阪和線使用開始					・20年度までの整備予定線区は着工、または着工準備中 ・大和路線(王寺～加茂)は18年1月23日に、阪和線(日根野～和歌山)は18年3月6日に着工 ・奈良線(京都～木津)は18年6月1日着工 ・大和路線(王寺～加茂)18年12月16日使用開始 ・阪和線(日根野～和歌山)19年3月31日使用開始
	32	山陽本線(網干～上郡)、JR宝塚線(新三田～篠山口)、湖西線(山科～近江塩津)について平成22年度末を目途に整備							着工準備				・22年度までの整備予定線区については、19年度以降、整備内容を精査予定
④最高速度超過防止対策	33	運転記録装置の各運転台への取付け			仕様についての検討							工事施工	・改正省令の解釈基準、解説に示された仕様をもとに既存車両および新製車両への適用について検討中
(2) 設備の信頼性向上の早期実施													
①設備及び車両の老朽取替の促進	34	電気・土木・保線等の諸設備及び車両の老朽取替に係るテナポアップ	17年度計画実施		18年度計画実施				19年度計画実施				・17年度計画分は実施済 ・18年度計画分は実施済
③地震・防災対策	36	耐震補強工事 〔新幹線および湖西線等の高架橋に対する耐震補強工事を実施〕	17年度計画実施		18年度計画実施				19年度計画実施				・新幹線については、17年度計画、18年度計画分について実施済 ・湖西線等高架橋については、17年度計画分、18年度計画分について実施済
	37	新幹線脱線対策 〔平成16年の中越地震時に発生した上越新幹線の脱線を踏まえた対策〕	17年度計画実施		18年度計画実施				19年度計画実施				・活断層と交差するトンネルの耐震補強着工(六甲トンネル、福岡トンネル) ・柱の中間部付近が拘束されている高架橋柱の対策実施済(18年3月末) ・脱線防止対策として、地震計の増設、警報発信時間の短縮(18年3月末) ・脱線防止対策として、地震計の置換工事の実施(18年6月1日) ・逸脱防止対策については、新幹線脱線対策協議会の検討結果を踏まえて対応 ・18年度計画分は実施済
	38	防災計画	17年度計画実施		18年度計画実施				19年度計画実施				・17年度計画分は実施済 ・18年度計画分は実施済
④踏切保安度向上対策	39	踏切保安設備の保安度向上の実施前倒し	17年度計画実施		18年度計画実施				19年度計画実施				・17年度計画分は実施済 ・18年度計画分は実施済
7. 新たな経営理念の策定と全社員への浸透	40	社員アンケートの実施、職場毎の討議、有識者のインタビュー、労使安全会議での意見交換等を実施	社員アンケート等の実施	成案					社員への浸透				・社員アンケート、職場におけるグループディスカッション、安全諮問委員など社外有識者へのインタビューを実施(平成17年9～11月) ・社員アンケート等の集約結果を社員にフィードバックし、一人ひとりの考えをもとに社員間で再度議論を行い、新たな「企業理念」として18年3月22日に制定(18年4月1日から施行) ・現在、その浸透に向けた取組みを推進中 (「企業理念」第1項の具体的な行動指針である「安全憲章」浸透に重点的に取り組み中)

①工事や設備など、当初計画に基づき整備した項目

- No.12 支社に研修センター分室の設置
(平成17年7月) 分室設置、(平成18年8月) シミュレータ等設置
- No.16 実設訓練センターや各種シミュレータ、コンピュータ支援教育(CAI)等の改良及び拡充
(平成18年8月) 新幹線運転士用導入、(平成18年10月) 在来線運転士用導入、
(平成19年1月) 車掌用導入
- No.26 指令情報の早期伝達を目指した現場長等への携帯端末の配備
(平成17年7月) 携帯電話端末配備
- No.28 ATS-SW(曲線速度照査)の整備
(平成18年3月) 整備(曲線1,234箇所)
- No.29 ATS-SW(分岐器、行止まり線速度照査)の整備
(平成19年3月) 整備(分岐器1,017箇所、行止まり線57箇所)
- No.35 アーバンエリアに予備車を増備
(平成19年3月) 予備車増備

②これまでに制度や仕組みを確立のうえ実施しており、その実施過程の中で必要な改善を行っていく項目

- No.05 管理者教育カリキュラムへのコーチングの導入
(平成17年6月) 係長以上の全管理職にコーチング研修実施、新任者に対して継続実施中
- No.08 乗務員に対する「職責の重要性」「基本動作・法令の遵守」の再徹底
(平成17年10月) 再徹底教育実施、指導要領を見直し、年間教育の中で継続実施中
- No.09 新任運転士に対する、新たな研修制度の設置(3ヶ月後～2年後研修等)
(平成17年7月) 研修制度確立(3ヶ月、6ヶ月、1年後、2年後のフォロー研修)、継続実施中
- No.10 全乗務員に対する3～5年毎の研修センターでの指導監による教育
(平成18年4月) 研修制度確立(乗務員定期研修)、継続実施中
- No.11 指導体制の充実(本社・支社への指導監の配置、現場指導員の増強)
(平成17年6月) 指導監24名配置、(平成18年3月) 現場指導員50名配置
- No.13 事故の種別や原因等に応じた教育内容・体制・期間等の設定
(平成17年7月) 事故再発防止教育要領策定、逐次教育実施中
- No.14 階層別、職能別研修に「安全」に関するカリキュラムを設定
(平成17年6月) 階層別・職能別研修の各研修において安全教育実施中

- No.15 職場内教育で、実践的な教育訓練を反復実施
(平成18年4月) 整備すべき教育体制の決定、教育実施中
- No.17、21 社長および社長特別補佐による、現場社員との意見交換と、問題点の解決指示
(平成17年6月) 社長特別補佐着任、現場との意見交換継続実施中
- No.18 セーフティ・マネジメント会議の開催および安全推進会議での事故防止対策への反映
(平成17年6月) セーフティ・マネジメント会議(週1回)、安全推進会議(月1回)、継続実施中
- No.20 現場からの申告が必ず支社長に伝わる仕組みのルール化
(平成18年4月) 制度確立、継続実施中
- No.22 鉄道本部内の各部をリード・統括する企画機能の充実、強化
(平成17年9月) 安全推進部3課体制
(平成18年6月) 安全関連投資の計画・実行機能を総合企画本部から鉄道本部に移管
- No.25 重大事故発生時のマニュアル整備
(お客様対応を迅速にするため設備や携行品、マニュアルを整備、改正し訓練を実施)
(平成17年8月) 本社・支社の「鉄道事故及び災害応急処置要項」及び各職場のマニュアル改正
これに基づき訓練実施(17,18年度とも本社・10支社全てで実施済み)、今後も継続実施
(平成18年12月) AED設置(59駅)
- No.27 一斉放送の見直しによる重大事故等発生時の速報体制の整備
(平成17年5月) 指令からの伝達内容見直し、(平成17年10月) 一斉放送設備整備
- No.30 実態に合わせた停車時分・余裕時分設定によるダイヤの見直し
(平成17年10月) 阪和、大和路、JR宝塚線等の一部列車の時分見直し
(平成18年3月) ダイヤ改正



西日本旅客鉄道株式会社

<http://www.westjr.co.jp/>