

鉄道安全報告書

2011年

西日本旅客鉄道株式会社

鉄道安全報告書

目次

1	はじめに	1
2	安全基本方針	2
2-1	安全憲章	2
2-2	安全対策の基本的考え方	2
3	安全管理体制	3
3-1	輸送の安全の確保に関する管理体制	3
3-2	安全管理体制の確立	3
4	重点安全施策	4
4-1	「福知山線列車脱線事故の鉄道事故調査報告書」に対する取り組み	4
4-2	「安全性向上計画」の取り組み	5
4-3	「安全基本計画」の取り組み	6
	「安全基本計画」の考え方	6
	具体的取り組み内容	7
	○ リスクアセスメント	7
	○ 社員自らの安全性向上へ向けた取り組み	10
	○ 安全投資	12
5	事故等の状況と再発防止に向けた取り組み	14
5-1	事故等の状況	14
	○ 鉄道運転事故等の発生状況	14
5-2	対策	15
	○ 鉄道運転事故・輸送障害対策	15
	○ その他重大な事象の対策	19
6	お客様等との連携	20
6-1	お客様・住民の皆様とともに高める安全	20
	○ 駅・車内における取り組み	20
	○ 踏切における取り組み	21
	○ JR西日本あんしん社会財団と連携した取り組み	21
6-2	お客様からのご意見	21
	○ 「お客様の声」からの改善事例	21
7	資料編	22
8	鉄道安全報告書へのご意見募集	25

はじめに

平成17年4月25日、当社は、福知山線塚口・尼崎駅間において、106名のお客様の尊い命を奪い、500名を超える方々にお怪我を負わせてしまうという、極めて重大な事故を惹き起こしました。

ここにあらためまして、お亡くなりになられた方々のご冥福をお祈り申し上げますとともに、ご遺族の皆様、お怪我をされた方々のご家族の皆様に対し、心から深くお詫び申し上げます。

現在、安全性向上に向け、現場起点と技術による変革に基づき、「お客様の死傷事故ゼロ、社員の重大労災ゼロへ向けた体制の構築」を到達目標とした、平成20年度からの5ヵ年計画である「安全基本計画」を、JR西日本グループをあげて推進しています。

本計画の根幹である安全マネジメントの確立に向けた取り組みでは、安全報告などに対してすべての職場でリスクアセスメントを実行し、多くのリスク低減を実現するとともに、この取り組みを通じて、社員の安全意識が着実に向上しているものと考えています。

また、航空・鉄道事故調査委員会の「福知山線列車脱線事故の鉄道事故調査報告書」に示された数々のご指摘事項に速やかに、かつつぶさに対策を講じることも安全性を具体的に向上させる方策であると考えています。

しかしながら、重大な事象が事前のリスクとして予見されることなく顕在化していることも事実です。私たちは、現場の実態をよりの確に把握することに努め、技術に立脚した分析、検討を行うなど、リスクアセスメントのレベルをさらに実効あるものへと高めていく必要があると考えています。

今後も引き続き、私ども経営陣が、強い意志とリーダーシップのもと、より高い安全の追求と実現に向けて全力をあげて取り組んでまいります。

当社は経営の三本柱である「被害に遭われた方々に誠心誠意と受け止めていただけるような取り組み」「安全性向上に向けた取り組み」「変革の推進」をより一層、推進してまいります。そして、福知山線列車事故を決して忘れることなく、お客様のかけがえの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ることに、JR西日本グループをあげて取り組んでまいります。

この報告書では、鉄道事業法第19条の4に基づく事項を含め、当社の安全確保に向けた取り組み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

佐々木 隆之

安全基本方針

福知山線列車事故後、当社を目指すべき方向性、価値観を示す「企業理念」を制定しました。

「企業理念」の第一項において、「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。」と定めています。

2-1 安全憲章

「安全」は常に最優先すべき価値観と考え、その基本理念のもと、安全に関わる社員の具体的な行動指針として安全憲章を定めています。

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客様の救護がすべてに優先する。



2-2 安全対策の基本的考え方

福知山線列車事故の反省は、このような重大な事故を事前に察知できなかったことです。そこで、安全に関する感度を高め、危険を事前に洗い出し、必要な手立てを講じる「先手の安全対策」に向けた体制を構築します。そのためには効果的な仕組みを構築するとともに、社内に安全意識を浸透させることが必要と考えています。

■ 仕組みの整備

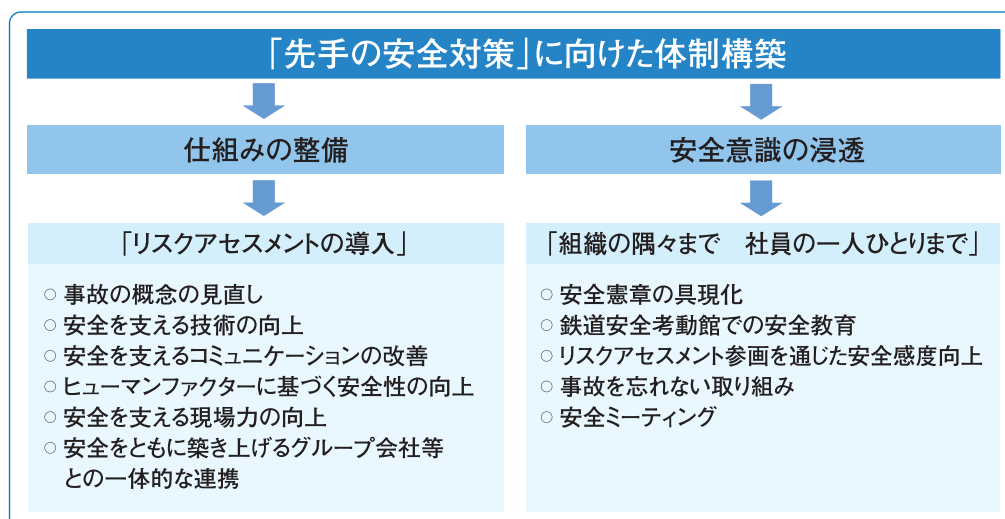
危険を事前に洗い出し、重要なものに対策を講じることについて、会社として統一的に取り組む具体的手法として「リスクアセスメント」を導入しました。

これを円滑かつ的確に行うための環境整備として、当社における事故の概念そのものを抜本的に見直すとともに、技術力の向上、コミュニケーションの改善、現場力の向上、グループ会社との連携強化などに取り組んでいます。

■ 安全意識の浸透

安全意識は、安全の原点であり、仕組みの不完全さを補完するものであることから、安全に関する具体的な行動指針である「安全憲章」を制定し、その具現化に取り組んできました。

また、安全教育の原点である「鉄道安全考動館」における研修や、それぞれの職場において事故を忘れないための取り組みなどを進めています。



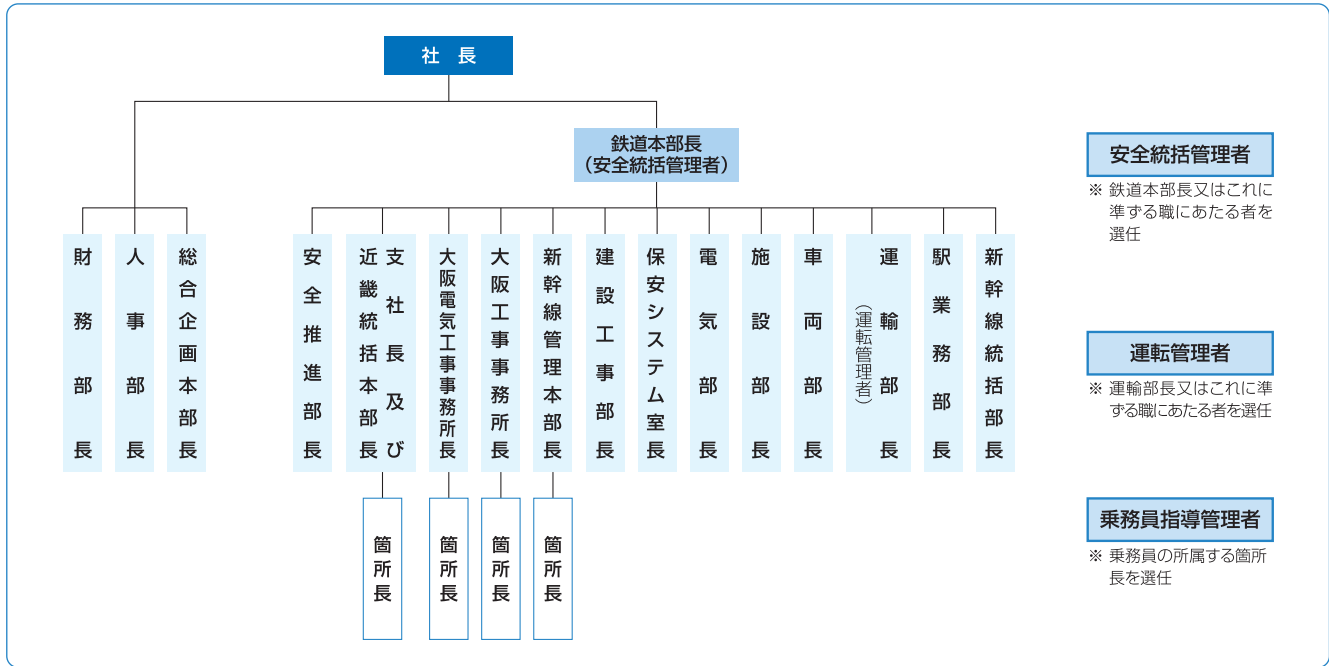
3 安全管理体制

鉄道事業における輸送の安全を確保する取り組みを強化するために、平成18年3月に鉄道事業法が改正されたことに基づき、「鉄道安全管理規程」を制定しました。

安全に関わる体制を整備し、責任を明確に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。

3-1 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ています。



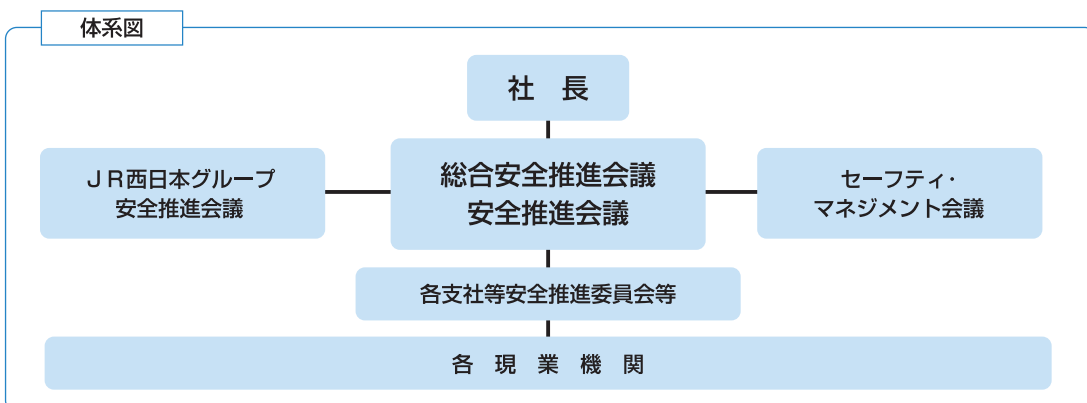
3-2 安全管理体制の確立

安全管理体制のもと、安全に関する会議などにおいて、重点安全施策をはじめとする様々な取り組みを審議し、安全施策の確実な実施と自立的、継続的な改善を図っています。

具体的には、運転事故及び労働災害の防止や安全監査などに関する事項を、全社一体となって審議し、効果的な対策を立案・推進するために「安全推進会議」を毎月開催しており、そのうち半期に一度を「総合安全推進会議」として、安全に関する重点方針等を決定しています。

また、事故等に関する最新情報の共有化と対策の方向性を議論するセーフティ・マネジメント会議を毎週開催しているほか、新幹線管理本部や各工事事務所、各支社においても、同様の会議を毎月開催しており、審議された事故防止対策等について、現業機関の社員へ周知するとともに、より実効ある取り組みとする仕組みを構築しています。

その他にも、当社グループ会社の社長をメンバーに加えたJR西日本グループ安全推進会議等を開催することで、グループ会社との連携も図っています。



重点安全施策

4-1 「福知山線列車脱線事故の鉄道事故調査報告書」に対する取り組み

調査報告書の建議・所見等 (H19.6)

【建議に対する措置】

建議関連-1

インシデント等の把握及び活用方法の改善

建議関連-2

列車無線による交信の制限

建議関連-3

メーカー担当者等への関係法令等の周知徹底

【所見に対する措置】

所見関連-1

運転技術に関する教育の改善

所見関連-2

ブレーキ装置の改良

所見関連-3

人命の安全を最優先とした運行管理

所見関連-4

標識の整備

所見関連-5

事故発生時における車両の安全性向上策の研究

【その他に対する措置】

その他改善事項-1

列車ダイヤに関する事項

その他改善事項-2

ATSに関する事項

その他改善事項-3

運転士の勤務、行路の見直し等に関する事項

その他改善事項-4

車両及び設備管理に関する事項

主な取り組み状況

- 報告制度の充実による、報告しやすい環境の整備 (H19.9)
- 事故概念を根本的に見直すことにより、評価等の検討対象となる事象を大幅に減らすなど、より報告しやすい環境に改善 (H20.4)
- 運転状況記録装置について、ATS-P装置の改修による整備が完了、ATS-P非搭載車、新製車両に新装置を順次搭載 (整備率はH22年度末で約80%)
- リスクを組織的、体系的に把握し低減させていくための具体的手法として、リスクアセスメントを導入 (H20.4)
- 事例集「リスクアセスメントのあゆみ」を全社員に配布 (H21.3, H22.3, H23.3)
- 多面的分析手法の導入 (H19.8)
- 情報を共有し必要な対策を実施する仕組みの構築 (H19.10)

- 運転士の無線交信を禁止 (H19.5)
- 走行中のメモの禁止 (H19.12)

- 製作メーカーに担当者等へ周知徹底を要請、実施状況を確認 (H19.9～)
- 信号機器等の仕様書に関係法令集を明記 (H19.11)

- シミュレータ等を活用した実践的訓練や効果的教育の実施
- 事故防止教育の内容を標準化し、内容をより充実するために指導監を配置
- 3年ごとの定期研修・指導監研修等を実施
- 再教育の方法等を全面見直し (H17.7)
- 事故概念・事故区分見直しに合わせ、軽微なミスを事故再発防止教育対象外

- 車両形式の違いによるブレーキ性能等の差を解消するため、207系・321系753両全てのブレーキ装置を改修、その他の車両についても、必要な調整・改修を完了 (H23.3)

- 「鉄道安全管理規程」を制定し、安全統括管理者等を選任 (H18.10)
- 鉄道安全考動館を活用した安全教育など「安全最優先」の意識の徹底 (H19.4～)、マニュアル類を見直し・整備
- 関係機関との列車事故総合訓練を実施

- 曲線指示標整備 (1,001箇所)・速度制限標識再整備 (4,843箇所)・下り勾配制限標識整備 (2,239箇所)・セクションゾーン・クリア看板整備 (848箇所) (H20.9)

- 207系と117系の全車両及び115系の一部車両に吊り手を増設・新設 (H22.9)
- 車体の構造を見直し、車体強度を向上した車両を投入 (H20.7～)

- 遅れに対して弾力のあるダイヤとするため、全社的なダイヤ改正を実施 (H18.3)、以後も継続して定期的にダイヤを検証し、必要あれば速やかに修正

- 速度超過防止対策として、曲線・分岐器・行き止まり線用ATSを安全性向上計画の中で整備
- 「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」の改正で新たなATSの整備基準が示され、期限に関わらず早期に対応 (平成22年度末の整備率は曲線・行き止まり線・構造物用は100%、分岐器・下り勾配用についても平成24年度中に整備完了予定)
- 「ATS設計時のデータ取扱手引」を作成、周知 (H19.4)

- より適正な乗務行路とすべく、JR宝塚線行路の見直し及び連続乗務時間、乗務距離の制限を見直したのをはじめ、ダイヤ改正時などに乗務エリア、乗務車種などを見直し (H19.3～)
- 列車時刻見直しや担当列車持ち替えによる乗務行路変更などにより夜間休養時間の拡大 (H21.3)
- 睡眠時無呼吸症候群 (SAS) 対策として全運転士に原則三年に一度の簡易検査を実施 (H18.4～)

- 京阪神地区の予備車両約80両の増備 (H19.3)と所要数の継続的検証
- 車種設定が不要となるよう、デジタル式速度計を全て改修 (H18.4)
- 地理情報システム (GIS) による設備情報の一元管理と共有化 (H19.10)

※「建議」とは、航空・鉄道事故調査委員会 (現・運輸安全委員会) が事故の調査結果に基づき、事故の防止または事故の被害の軽減のため講ずべき施策について、国土交通大臣または関係行政機関の長に対して措置を講じるよう求めたもの。鉄道事業者に対しては、国土交通省から地方運輸局を通じて通達される。
 ※「所見」とは、航空・鉄道事故調査委員会 (現・運輸安全委員会) が事故の調査結果に基づき、事故を発生させた鉄道事業者が講ずべき措置として示したものを。

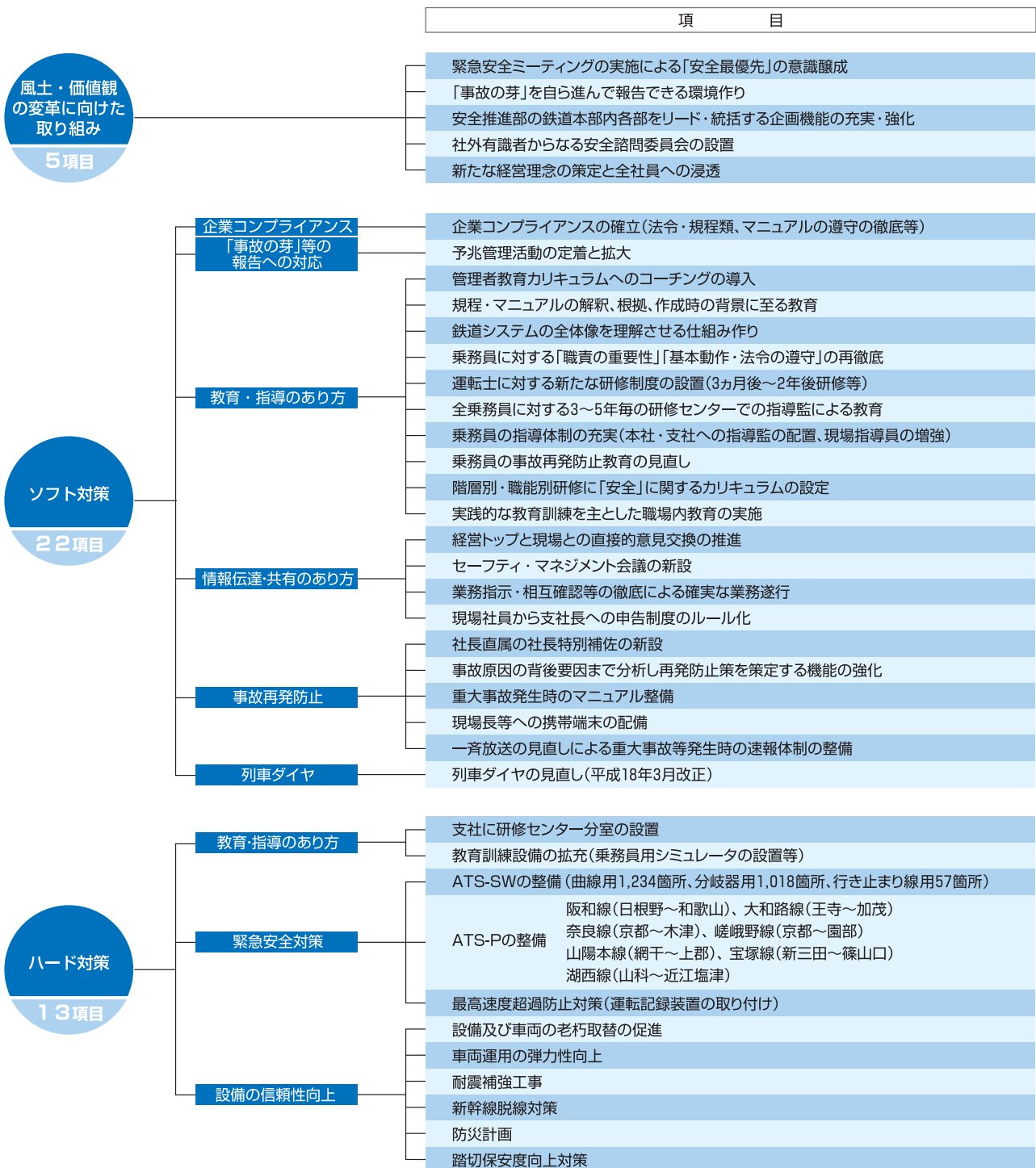
4-2 「安全性向上計画」の取り組み

福知山線列車事故後、直ちに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に実施すると決意を具体化したものが「安全性向上計画」です。

項目毎に責任部署と関係部署を定め、実施スケジュールを明確にした上で、各種施策に取り組んでまいりました。「安全性向上実行委員会」等で進捗状況に対する評価を行い、必要に応じて取り組みの改善を行い、計画を推進しました。

「風土・価値観の変革」については、長期間に亘る継続的な取り組みが必要であり、未だ課題を残すものの、「ソフト対策」はすべての項目について実施に移しており、「ハード対策」は、項目毎に完成時期を明確にして逐次整備を進めてきました。

※各項目の進捗状況については、24～25ページに記載しています。



※「安全性向上計画」の概要は当社ホームページに掲載しています。

4-3 「安全基本計画」の取り組み

「安全基本計画」の考え方

安全基本計画は、「先手の安全対策」に向けた体制を構築することを目指して、効果的な仕組みの整備と安全意識の浸透に向けた取り組みで構成しています。

この「安全基本計画」の推進に、グループ会社とともに取り組んでいます。

到達目標 「お客様の死傷事故ゼロ、社員の重大労災ゼロへ向けた体制の構築」

具体的には、5か年の取り組みにより、以下のような状態を目指します。

- ① お客様の死傷事故、社員の重大労災につながる可能性のあると考えられるリスクが洗い出され、それぞれのリスクの重大性についての評価結果が関係者間で共有されている状態
- ② 優先して対処すべきリスクに対して、対策を実行している状態
- ③ 社員から多くの安全情報が寄せられ、リスクに対して適切な監視体制がとられている状態

「安全基本計画」の推進にあたっては、取り組み項目毎に責任部署と関係部署を定め、実施スケジュールを明確にし、「安全基本計画実行委員会」等で進捗状況の評価、方針の確認を行い、必要に応じて取り組みの改善を行っています。

主な取り組みの進捗状況は、以下の通りです。

※ 件数等の実績は平成22年度

1 リスクアセスメントに基づく安全マネジメントの確立

A リスクアセスメント

- ・全職場でリスクアセスメントの実施（現場：約30,000件・支社：約2,000件・本社：約230件）
- ・リスクアセスメントの趣旨の浸透と事例の水平展開を実施、全社員に事例集「リスクアセスメントのあゆみ」を配付（H21.3・H22.3・H23.3）
- ・多面的分析手法研修（概論・演習）の対象をグループ会社に拡大（H22～）

B 事故の概念の見直し

- ・事故概念見直しとその趣旨浸透に向けた支援の実施

2 事故から学ぶ教育の効果向上

- ・「鉄道安全考動館」における安全研修の鉄道部門社員へ二巡目プログラム開始とグループ会社社員への拡大（H21.4～）
- ・事故現場での現地研修・立哨及び特別講義を継続実施
- ・「安全憲章」の具現化に向け、関係機関との合同訓練を実施（69回実施・約3,800人参加）
- ・「過去の事故から学ぶ」取り組みの現場推奨事例を社内ネットワークに掲出（H22.4）
- ・各職場において教訓となる過去の事故を選定し、安全性を向上する取り組みを実施中

3 安全基盤の形成

A 安全を支える技術の向上

- ・「実務能力標準」の試行と課題の整理
- ・技術力の向上を確実に推進するため、技術理事制度の導入（H21.6）
- ・マニュアルのわかりやすさ・使いやすさの追求を継続実施
- ・運転技術者の育成

B 安全を支えるコミュニケーションの改善

- ・「業務運営上必要となる連携と情報の洗い出し」を全現場で実施
- ・「確認会話」の取り組みを推進（「確認会話事例集」配布・H19.5）
- ・現場の課題解決を意識した安全ミーティングを継続実施
- ・役員又は現場長等の課題認識に基づき「安全ミーティング」を実施、鉄道本部会議において現場情報（本社で対応が必要な社員からの意見等）を共有
- ・改善事例を全社へ水平展開する仕組みの活用、安全推進室長会議において優れた改善事例の共有

C ヒューマンファクターに基づく安全性の向上

- ・安全研究所における研究成果を安全対策に反映（「操作しやすい運転台」など）
- ・研究成果レポート「あんけんVol.4」の配付
- ・ヒューマンファクターの基本的な知識の浸透及び現場等意見交換の継続実施

D 安全を支える現場力の向上

- ・リスクアセスメントの取り組みにより、現場における自律的な課題解決能力が向上
- ・KAIZEN社長表彰実施（最優秀・優秀表彰24件）（H22.8）
- ・安全活動研究発表会実施（発表件数14件・H22.12）

E 安全をともに築き上げるグループ会社等との一体的な連携

- ・安全に関わる取り組み状況や課題について意見交換を実施（本社社員が現場の定例会議等に参加）
- ・当社とグループ会社とのミッションを明確化し、業務の役割分担の見直しを実施
- ・当社とグループ会社との一体的な機械化・省力化等の推進
- ・グループ安全推進会議に加え、グループ安全担当部長会議の開催による情報の共有及び一体的な取り組みの推進

F 事業を支える人材の確保と育成

- ・退職制度の見直しや採用の多様化等による、必要な人材の確保

G 安全をともに築き上げるための社会、お客様との連携

- ・都市計画事業への参加や防災事業等との連携により、行政等との情報交換窓口を整備
- ・踏切事故防止キャンペーンなどにより沿線住民等の理解を促進
- ・駅におけるホーム非常ボタン取り扱いキャンペーン等の実施
- ・安全に関する「お客様の声」を本社内で定期的に検討する仕組み活用し、継続的に改善策を実施
- ・お客様等への協力依頼の実施、安全性向上の取り組みに関する情報発信の充実

4 安全投資

- ・年度計画に基づき計画的に実施（約1,251億円）

■ 具体的取り組み内容

リスクアセスメント

仕組みの整備としてリスクアセスメントを導入し、全ての職場で実行し、多くのリスクの低減を図っています。

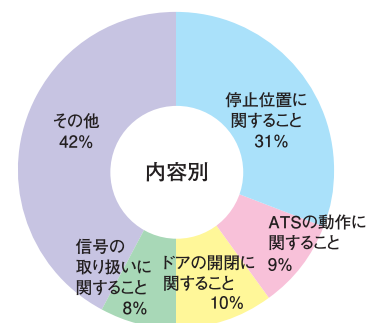
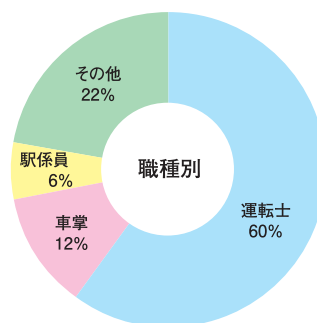
しかしながら、リスクアセスメントにより事前に対策を講じることが可能であった事故・事象が発生しているのも事実です。こうした事故・事象を顕在化する前に捕捉し、適切な対策を実行するためには、リスクアセスメントのレベルをさらに向上させる必要があります。そこで、安全基盤形成に継続して取り組むとともに、予兆の情報が存在している現場の実態をより的確に把握する取り組みを進めています。

リスクアセスメントの状況

平成22年度は、各職場において安全報告と気がかり事象の約30,000件についてリスクアセスメントを実施しました。このうち一定の評価点以上の約2,000件を支社で再評価し、さらに評価点が高い約230件を本社で再評価しました。

現場・支社・本社いずれの段階でも対策を実施してきており、本社で評価した事象については、約6割がハード対策を実施しています。

● 安全報告内訳(平成22年度)



■ リスクアセスメントの具体例

<エスカレーターでのお客様転倒防止策(博多機械区)>

【取り組み内容】

博多機械区では、平成20年度から簡易音声装置の設置、踏み段に「口」型の塗装を施すなど、駅のエスカレーターにおけるお客様の転倒防止対策を実施してきました。その結果、転倒事象は減少傾向となり、一定の効果が得られましたが、一層の安全性向上を図る観点から、さらに改善を検討していくこととしました。

【対策の具体的内容】

博多駅と連携し、ミーティングや検証を行い、エスカレーターの運転速度に着目しました。転倒を防止するために最適な運転速度について検討を重ね、まず運転速度を遅くすることとしました(30m/分→20m/分)。その結果、お客様の転倒件数はさらに減少しましたが、「運転速度が遅い」との声や、エスカレーターを駆け上がる方が増加するなど新たな問題が生じたことから、改めて運転速度を検討し、「25m/分」が最適な速度であるとの結論を得ました。

【結果】

今回の対策の実施前は、年間10件程度転倒が発生していましたが、実施後の8ヶ月で転倒は1件と、大幅に減少しています。今後、全社で展開していきます。

この事例は、系統間の連携により、効果的な対策を実施できた事例です。今後も連携を強化していきます。

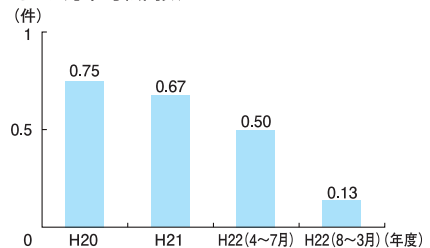


簡易音声装置



踏み段の塗色変更

● 1ヶ月平均転倒数



リスクアセスメント

リスクアセスメントは、安全報告や気がかり事象の報告をもとに、発生のおそれのある事故の「重大性(被害の程度)」「想定事象に至る可能性」「発生の確率(頻度)」について、各項目の点数を加算してリスクの見積もりを行います。リスクの見積もりにより定量化されたリスクのうち、優先して対処すべきものについては、ソフト・ハード両面で低減策を実行しています。

リスクアセスメント

リスクアセスメントを円滑に運営するために事故の概念そのものを抜本的に見直し、安全に関わる事象の軽重を明確にするとともに、社員からの安全情報を報告しやすいものとなりました。また、的確な検討・分析を行い実効ある対策を立てるために必要な技術力・現場力の向上、グループ会社との連携強化、コミュニケーションの活性化など、安全基盤の形成に取り組んでいます。

リスクアセスメントのレベル向上につながる取り組み

■ グループ会社等との一体的な連携

鉄道の事業運営は、当社と多くのグループ会社が同一のフィールドのもとで役割を分担することで成り立っており、グループ会社とともに安全・品質の向上を図るべく取り組みを進めています。また、「安全基本計画」の到達目標についても、グループ会社と共有して取り組んでいます。

こうしたことから、グループ会社とのコミュニケーションの活性化に向け、工務系職場では、工程や施行計画等について議論する「事故防止着工準備会」を実施しています。

駅や車両所においても、労働災害防止などを目的に、定例的にグループ会社との意見交換等を行っています。

本社では、安全性向上の取り組みについての意見を交換する場として「鉄道本部関係グループ会社社長ミーティング」を毎年2回実施しています。

また、グループ会社等の社員からもリスク情報を広く収集し、リスクアセスメントをグループ会社等と連携して実施しています。



車両所におけるグループ会社との意見交換

■ 日常業務におけるコミュニケーションの改善

日常業務における関係者相互間のコミュニケーションの実態を洗い出し、課題を明らかにし、その改善を図る取り組みを社員参加型で行っています。

平成21年度は、現場における平常時の洗い出し、平成22年度は、現場の異常時並びに間接部門の平常時を対象とした洗い出しを行い、約3,100件の改善策を検討し、順次実施しています。

主な改善内容

<平常時>

- ・ 車イスをご利用のお客様がいらっしゃる場合に確実に情報を共有できるよう、駅報を改善(駅)
- ・ 検査報告を視覚的に分かりやすくするため、必要に応じて写真を添付(施設)

<異常時>

- ・ 異常時における連携を考慮し、車掌の行動を併記したチェックリストを作成(乗務員)
- ・ 車両故障の情報を漏れなく入手するため、情報収集チェックリストを作成(車両)

■ チームワークの形成

列車運行に関わる社員それぞれが、チームワークの重要性、必要性についての理解を深めることに加え、チーム構成員としての役割を果たすことができるよう、合同訓練や系統を越えた意見交換会を実施し、そこで得られた知見等をもとに、仕事の仕組みの見直し等に取り組んでいます。

■ 安全ミーティング

役員等が現場に赴き、安全最優先を徹底するとともに、現場の実態を把握し、リスクアセスメントの取り組みに関することなどの課題解決を支援するために「安全ミーティング」を実施しています。

社員からの意見等を役員等で共有する仕組みの構築や、支援者の課題認識に基づく開催など、取り組みについて随時改善を図っています。

平成22年度は、複数箇所や他系統、グループ会社などと合同での「安全ミーティング」を積極的に実施しており、約1,200回開催し、約19,000名が参加しました。



他系統との合同安全ミーティング

■ 現場力の向上

気がかり事象や安全報告に対してリスクアセスメントを実施し、繰り返し必要な対策を施すことで、現場における自律的な課題解決能力である「現場力」の向上に努めています。

また、安全上の課題を解決するため、小集団による活動を進めています。これにより、リスクを共有し、課題解決に向けて取り組むことで、技術力の向上を図っています。こうした取り組みの研究成果を、毎年開催する「安全活動研究発表会」で発表しています。

なお、発表された研究論文については、社内共有ネットワークに掲載しています。



安全活動研究発表会

■ ヒューマンファクター知識の社内への浸透

ヒューマンエラーを考える上で、「人はエラーを避けられない」「ヒューマンエラーは結果であり原因ではない」ということが大前提であり、ヒューマンエラーを防止するためには、ヒューマンファクターの視点による「気づき」や分析が不可欠です。

そのため、当社ではヒューマンファクターに関する研究や、安全研究所が作成したヒューマンファクター教材「事例でわかるヒューマンファクター」を全社員に配付し、研修を実施しています。

〔安全研究所〕

平成18年6月に設立した安全研究所では、ヒューマンファクターの視点を中心として、大学や(公財)鉄道総合技術研究所など社外の研究機関、他鉄道会社との連携を積極的にすすめ、実務に役立つ研究を多角的に推進しています。ヒューマンファクターの研究をさらに推進するとともに、その研究成果をまとめた報告書「あんけん Vol.4」を社内外に配付しています。また、現場社員を含めた社内での報告会開催や研究成果の実務への反映を図りました。

主な研究テーマ

- ・ 指導操縦者と運転士見習との関係性向上を目指す研究
- ・ 異常時の対処方に関する研究－鉄道版CRMの構築に向けて－
- ・ ミスの連鎖の発生メカニズムに関する基礎的研究
- ・ 職場における効果的な指導方法等に関する研究
- ・ 「働きがい」と「誇り」の持てる業務のあり方に関する研究
 - － 運転士の働きがい調査－
- ・ 操作しやすい運転台の開発
 - － ツインレバーマスコン／ワンハンドルマスコンに関する研究－



研究事例「異常時に直面したときにも冷静さを取り戻させるための対処方の研究」

【目的】

人間は自分のミスによって動揺し、さらにミスを重ねてしまうことがあり、これを防ぐためには、周囲との連携プレーが有効と考えられることから、運転士と周囲とのチームワークを活用して異常時にも冷静に対処する方法を提言します。

【内容】

これまでの研究において、航空業界におけるCRM(Crew Resource Management)スキルが鉄道においても有効であることが分かりました。このことから、鉄道版CRMの教材を試作し、運転士・車掌・指令員を同一クラスとした研修等を実施しました。

【結果】

受講者からは、「研修によりチーム意識が向上した」「学習した内容を実践し、振り返る習慣がついた」「トラブルやミスに対する事前の備えができるようになった」などの評価を得ました。

今後、受講者の意見等を参考とし、より実践的で効果的な鉄道版CRMの構築を目指して取り組みます。

社員自らの安全性向上へ向けた取り組み

社員が安全意識を高め、一人ひとりが自ら考え、安全を最優先に行動できるよう、福知山線列車事故を決して忘れない取り組みや、過去の事故からその教訓を学ぶなどの安全教育を行うとともに、基本動作の確実な実行や異常時に備えた訓練などを行っています。

また、鉄道の安全を支える社員の技術力向上・技術継承を行うために、新規採用数の拡大、定年退職時期や早期退職制度の見直し、定年後の再雇用など、人材確保の取り組みを行っています。

安全意識の向上

■ 鉄道安全考動館を活用した安全研修

「鉄道安全考動館」での研修を、安全教育の原点として活用しています。

鉄道安全考動館は、福知山線列車事故を決して忘れず、数々の反省点や課題を認識し、それらを踏まえた安全性向上のための取り組みについて学ぶ「福知山線列車脱線事故研修室」と、過去の事故事例から得られた教訓を体系的に学ぶ「鉄道事故歴史研修室」からなっており、専門のスタッフが安全研修を行っています。教育効果向上の観点等から、随時展示内容の改修を行っています。

現在は、鉄道事業部門の社員に対する二巡目の研修を行うとともに、鉄道事業以外の部門、グループ会社への出向者及びグループ会社社員への研修を実施しており、これまでに約27,700人が受講しました。



鉄道安全考動館における安全研修

■ 「安全の日」における取り組み

安全性向上に向けて具体的行動を起こす日として、福知山線列車事故が発生した日である25日を、毎月「安全の日」と定め、列車防護やお客様の救護などについて学習を行っているほか、系統を超えた社員間でディスカッションを行うなど、各職場でそれぞれ工夫しながら取り組んでいます。

また、毎年4月25日の前後には、福知山線列車事故を重い教訓として胸に刻み込むための研修を全職場・グループ会社で実施し、事故当時の状況や被害に遭われた方々からいただいたお声を中心とした教材を用いることにより、事故の悲惨さや安全の重要性について認識を新たにしています。

■ 福知山線列車事故の体験・記憶を語り継ぐ特別講義

ご遺族様やご被害者への対応を行ってきた社員を中心に、自分が目のあたりにした事故の悲惨さなどについて、他の社員に語り継ぐことを目的に、特別講義を行っています。これは、鉄道安全考動館における安全研修の受講生、献花台での立哨者及び事故現場を訪れた社員を対象に、事故現場の一角に設けた講習室で実施しているほか、各支社や職場、及びグループ各社でも実施しています。

また、被害に遭われた方々に直接講話していただき、その講話を収録したDVDを視聴するなど、社員が直接お声やご意見をお聞きする場も設けています。このような機会を通じて、全社員が事故の悲惨さ、いのちの大切さを胸に刻み、安全への決意を新たにしています。

■ 福知山線事故現場の訪問と献花台での立哨

事故の悲惨さと安全への認識を新たにすることを目的に、社員が自主的に事故現場を訪れて献花を行っています。

また、当社社員及びグループ会社の社員が立哨して、事故現場の献花台を訪れる方々をお迎えしており、平成22年度は約2,500人が立哨しました。



献花台における立哨

安全憲章の具現化

「2005年4月25日に発生させた列車事故を決して忘れず」との言葉から始まる「安全憲章」を各職場において唱和し、福知山線列車事故を発生させた責任と、その教訓を胸に刻み込むこととしています。また、「安全憲章」を具体的な行動として実践できるよう、様々な取り組みを進めています。

■ 列車事故総合訓練の実施

事故が発生した場合には、併発事故の阻止とお客様の救護を最優先します。これを体現するため、消防・警察・医療などの関係機関と合同で列車事故総合訓練を実施しているほか、鉄道テロの発生を想定した訓練等も実施しています。

平成22年度は、関係機関との合同訓練を69回実施し、約3,800人が参加したほか、普通救命講習や列車防護訓練も継続的に実施しています。



普通救命講習



列車防護訓練



鉄道テロ対処訓練

■ 「事故遭遇時等社員必携」と「救護ワッペン」の携帯

事故や災害に遭遇した場合の心構えや具体的な行動などについて定めた「事故遭遇時等社員必携」と、社員であることを明示するための「救護ワッペン」を社員が携帯し、お客様の尊い命をお守りすることや安全を最優先する行動が実践できるように取り組んでいます。



救護ワッペン



事故遭遇時等社員必携

■ 基本動作の実行

安全の確保に最も大切な行動である基本動作を確実に実行するため、グループ会社とともに「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実施しています。

■ 研修設備の充実

平成22年3月、拡充を図っていた社員研修センター実習線が新幹線・在来線ともに完成し、駅の運転取り扱い、列車の分割併合や入換訓練などに活用しています。また、この実習線を整備する際は、線路の分岐器組み立て、電力や信号通信設備の設計施工などを経験の少ない社員に担当させるなど、設備工事も教育の場として活用しました。



社員研修センター実習線における研修



安全投資

鉄道システムは膨大な設備によって運営されており、安全に事業を継続するため、これらを適切に維持・更新するとともに、安全性をより高めていくため、保安設備や防災対策の整備を進めています。また、「福知山線列車脱線事故の鉄道事故調査報告書」の指摘事項への対応や、踏切障害事故、鉄道人身障害事故対策についても重点的に取り組んでいます。

安全関連投資

「安全性向上計画」において、平成16～20年度に約600億円の追加投資計画を策定しましたが、その後さらに約200億円上積みし、総額3,600億円の安全投資を行いました。「安全基本計画」(平成20～24年度)においても、4,300億円の安全関連投資を計画しています。

ATS(自動列車停止装置)の整備

福知山線列車事故後、安全性向上を図り、速度超過に起因する事故や列車衝突を防止するためにATSの整備に総力をあげて取り組んでいます。

■ 曲線等に対する速度超過防止対策

曲線、分岐器、行き止まり線、構造物、下り勾配に対するATSの整備に、省令改正により新たに整備する必要がある箇所も含めて取り組んでいます。

平成23年6月が整備期限となっている箇所については整備が完了しました。また、平成28年6月が整備完了期限となっている箇所及び期限が定められていない箇所については、平成24年度末までに完了させる予定です。

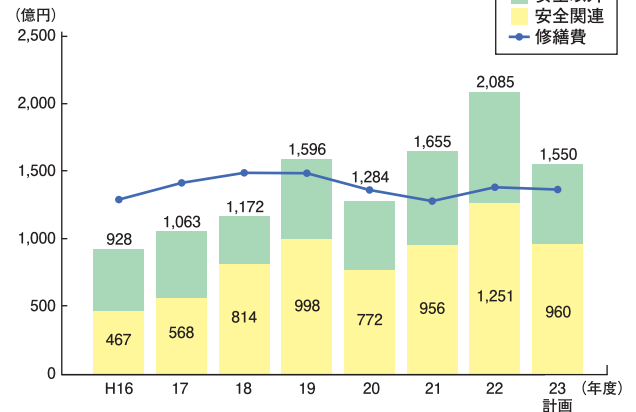
これらの箇所に加え、リスクアセスメントの結果に基づく整備も進めています。

■ ATS-Pの整備線区の拡大

京阪神エリアを中心にATS-Pを整備しており、平成22年度は、嵯峨野線京都～園部駅間34.2km及び湖西線山科～近江塩津駅間74.1kmの区間で完了しました。

今後、平成24年度末までに、学研都市線木津～京田辺駅間12.4kmと北陸線米原～長浜駅間7.7kmの区間を整備する予定です。

● 安全関連投資・修繕費



省令改正対応ATS整備進捗状況

項目	年度	H19	H20	H21	H22	H23	H24	～	H28
曲線用	整備完了					6月末			6月末
	整備完了								
最初に制限を受ける	整備完了								
	整備完了								
二番目以降に制限を受ける	整備完了								
	整備完了								
用	整備完了								
	完了予定								
行き止まり線用	整備完了								
構造物用	整備完了								
下り勾配用	整備完了								
	完了予定								

(凡例) ■ : 5年整備線区 ■ : 10年整備及び期限指定無し線区
 : 省令期限 : 省令期限

設備を維持・更新するための投資

新製車両の投入による車両更新や車両検修、土木・建築・電気設備等について、設備ごとに設定した取替項目や設備の重要度を踏まえ、計画的に投資を行っています。

■ 新製車両の投入

平成22年度は、新幹線N700系(「さくら」編成・64両)や新快速・快速用225系(100両)、北陸線の521系、特急「サンダーバード」用683系(36両)、「こうのとり」用287系(25両)、「はまかぜ」用189系(18両)の新製車両を投入しました。特に、在来線車両では、事故発生時における被害軽減を目的とした新たな対策も行っています。

■ 衝突時の安全性向上

平成20年7月以降に投入した在来線車両は、車体や接合部の強化を新たに行うなど、列車衝突時の強度向上を図っています。また、平成22年12月以降に投入した車両は、運転席より前方をクラッシュブルゾーンとし、衝突時に客室及び乗務員室の空間を確保する構造としています。

■ 客室内の安全性向上

事故発生時の被害軽減を目的に、お客様が握りやすいよう、客室内の吊り手の増設や形状見直しを実施しています。既に運行している207系や117系では、吊り手を増設し、平成22年3月以降に投入した車両では、咄嗟の場合でも、つかまりやすく強い力で握ることができる形状や色としています。あわせて、ロングシート端部の袖仕切りの大型化を実施しています。



吊り手の形状等見直し(225系)

災害に対する安全性向上

■ 耐震補強

阪神淡路大震災以降、高架橋柱の耐震補強工事の計画に基づき、着実に実施してきました。新幹線では、平成22年度末までに工事を完了し、在来線の整備率は95%です。また、「安全性向上計画」で整備することとしている、高速運行区間であり、かつ活断層の存在が明らかになっている湖西線等についての工事も完了しました。

さらに、山陽新幹線の橋脚の耐震補強工事も進めており、平成22年度末までの整備率は19%です。



高架橋柱の耐震補強

■ 山陽新幹線の脱線対策

「逸脱防止ガード」は、線路の内側に敷設し、地震により車両が脱線した際、車輪が同ガードにあたることで、大きく逸脱することを防止し、被害を軽減する装置です。

新幹線の運行への影響等を確認するため検証を進めてきましたが、技術的に問題ないことを確認できたことから、まず、山陽新幹線新大阪～姫路駅間のうち、地震による脱線の可能性の高い、上り線と下り線を合わせて約110kmの区間で整備を進めます。



逸脱防止ガード

■ 津波対策

近い将来、発生が想定されている東海・東南海・南海地震に伴う津波対策として、和歌山県の沿岸部を走るきのくに線新宮～和歌山駅間では、津波に対処できるよう、ハザードマップに基づき避難誘導標を整備しており、乗務員等はこれを活用してお客様の避難誘導を行います。

実際に避難誘導標を活用した訓練を平成20年度から継続的に実施しており、平成23年2月には地元自治体と協力し、紀勢線・串本駅構内において、お客様を安全な場所へ誘導する訓練を実施しました。

今後、自治体と連携をとり、ハザードマップ等について必要に応じて見直します。



お客様救護訓練



避難誘導標

運転士を支援する装置

■ 運転状況記録装置

列車の運転速度やブレーキ操作等、運転状況を記録するため、運転状況記録装置の整備を進めています。事故等が発生した場合の分析に加え、車両・地上装置やダイヤ改正後の検証等にも活用するため、着実に整備を進めています。新幹線は整備完了、在来線は平成22年度末までに、全対象車両のうち約80%にあたる2,214両の整備を完了しており、平成25年度末までに全対象車両の整備を完了する予定です。

■ EB・TE装置

平成22年度末までに、すべての対象車両(2,720両)の整備を完了しました。

● EB(緊急列車停止装置)

運転士に身体的な異常が発生するなど、一定時間運転操縦を行わなかった場合、自動的に非常ブレーキを動作させ列車を停止させる装置

● TE(緊急列車防護装置)

事故等の非常事態が発生した場合、一つのスイッチを押すことで、自動的に自列車を緊急停止させ、付近を走行している列車に停止を促す信号を発信する装置

■ GPS機能を活用した運転士支援装置

GPS機能を活用し、停車駅や編成両数を画面や音声・LEDの発光表示などにより運転士に知らせるGPS運転士支援装置を導入しています。平成22年度は北陸線・七尾線で導入しました。

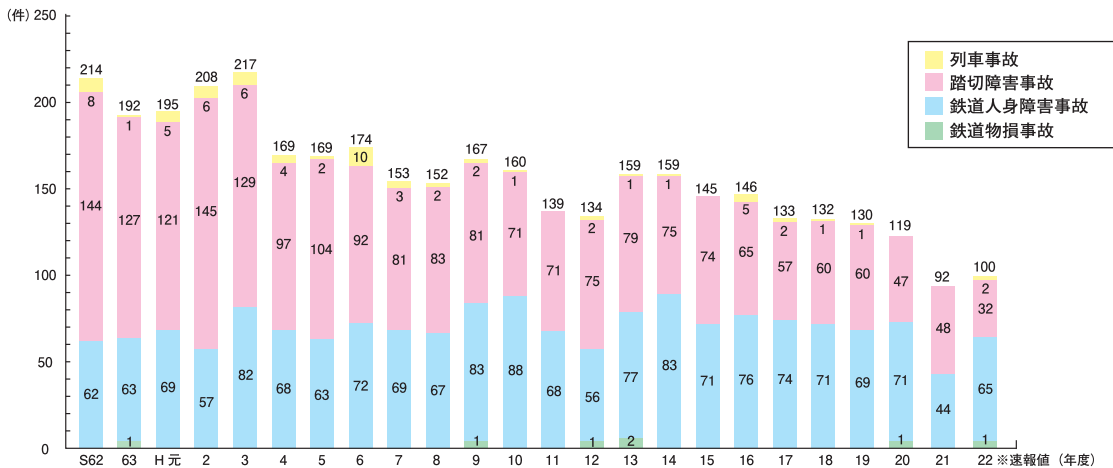
事故等の状況と再発防止に向けた取り組み

5-1 事故等の状況

鉄道運転事故等の発生状況

鉄道運転事故

これまで、安全性向上に向けてソフト・ハード両面から安全対策を推進してきた結果、鉄道運転事故の発生を減少させてきました。平成22年度の発生は過去二番目に少なく、特に踏切障害事故は過去最少となりました。しかしながら、依然として事故が発生していることから、今後も積極的に安全性を向上させる対策を講じていきます。

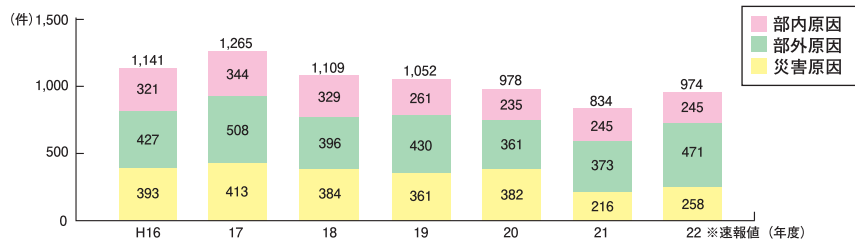


鉄道運転事故…省令に定められた列車衝突事故等の事故

列車事故	列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故
踏切障害事故	踏切道において、列車または車両が道路を通行する人または車両等と衝撃し、または接触した事故
鉄道人身障害事故	列車または車両の運転により、人の死傷を生じた事故
鉄道物損事故	列車または車両の運転により、500万円以上の物損を生じた事故

輸送障害

輸送障害の件数は、車両・設備の維持・管理等の取り組みにより、平成17年以降は減少傾向にあるものの、風による運転規制の強化、少しでも異常があれば列車を停車させて安全を確認するなど、安全性を高める取り組みによる増加もあることから、大きな減少には至っていません。平成22年度は、鹿など動物との衝撃による支障が大幅に増加したこともあり、部外原因が増加しました。こうした事象に対しても対策を講じていきます。



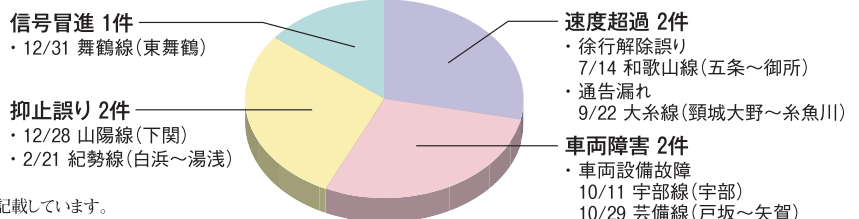
輸送障害…列車に運休または30分以上の遅延が生じたものであり、原因は3種類

部内原因	車両等設備の故障や、社員の取り扱い誤り等が原因のもの
部外原因	列車妨害、踏切支障(踏切無謀横断等)、列車支障(線路内立入り等)が原因のもの
災害原因	降雨、強風、地震等の自然災害が原因のもの

インシデント

平成22年度はインシデントが7件発生しました。それぞれに対し、再発防止策を徹底することにより事故防止に努めています。

※各事象の概況・再発防止策については、23ページに記載しています。



5-2 対策

鉄道運転事故・輸送障害対策

平成22年度は鉄道運転事故のうち、2件の列車事故が発生しました。いずれも列車脱線事故で、これらに対して対策を講じています。

<山陰本線・伯耆大山駅～東山公園駅間列車脱線事故>

発生日時：平成 23 年 1 月 1 日(土)

発生箇所：山陰本線伯耆大山駅～東山公園駅間(京都起点：320k360m)

概況：排雪用単行機関車列車運転士は東山公園～伯耆大山駅間の大山道路踏切の特殊信号発光機の停止現示を認め、約 20m 手前に停車後、起動出来なくなりました。

点検したところ、車両前頭部の除雪ヘッドの第1軸が雪に乗り上げ進行方向左側に脱線していることを発見しました。

原因：積雪のある線路上でフランジャーを格納位置にしたまま低速で走行したため、前頭車の台車下部に圧雪状態の雪を抱き込み、雪に乗り上げることによって脱線したものと推定されます。

対策：規程関係

- ・積雪時をはじめ、災害時の体制の見直し
- ・警報などの気象情報に加え、現地情報を基に、早期に運転計画を決定
- ・ラッセルの出動基準を再検討
- ・迅速な運行に向け、ラッセル操作員の乗り込み基準を見直し
- ・降雪予想時におけるラッセル機関車の速やかな待機
- ・排雪用単行機関車列車が雪により力行不能となった場合、前面および床下の除雪を実施

設備関係

- ・積雪センサーの増設、現地を確認するカメラの新設による気象情報の詳細な把握
- ・除雪機を増配備
- ・踏切の障害物検知装置の防雪フードのヒーターを増強
- ・踏切にヒートパイプ(消雪装置)を設置
- ・雪による誤動作を防ぐため踏切の 3D 障害物検知装置の下部検知範囲を 50cm から 70cm にすることを検討

<湖西線・永原駅構内列車脱線事故>

発生日時：平成 23 年 1 月 27 日(木) 22 時 17 分頃

発生箇所：湖西線永原駅構内(山科駅起点：68k460m)

概況：旅客列車運転士は、永原駅入駅の際、積雪および持ち込み雪(※)による大きな塊があるのを認めたため、停止位置目標の約1m手前に停車しました。

その後、折り返し列車として京都方面に出発したところ、列車の後部から引っ張られるような感じがしたため常用ブレーキにて停車しました。確認したところ、最後部車両後部台車 2 軸が脱線していることが判明しました。

※ 持ち込み雪とは、列車のスノープラウにより掻き集められ、盛り上がった雪のこと。

原因：線路上の数箇所の持ち込み雪及び積雪に乗り上げたため、停止位置目標付近で脱線したものと推定されます。

対策：既に実施している対策

- ・持ち込み雪に対する危険性を周知

今後予定している対策

- ・降積雪状況の詳細な把握
- ・降積雪等を認めた場合の取り扱いを明確に定める
- ・持ち込み雪に対する危険性を定期的に教育

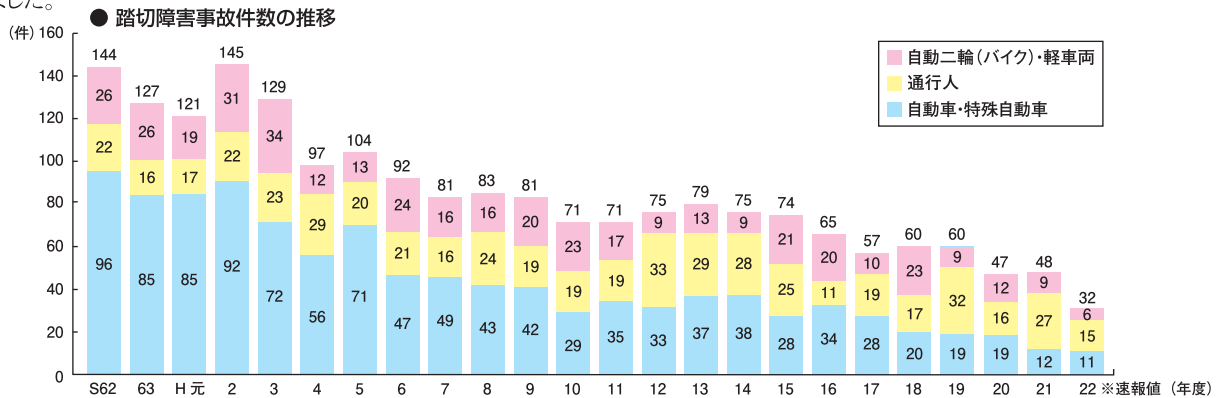
鉄道運転事故・輸送障害対策

鉄道運転事故の主なものである踏切障害事故及び鉄道人身障害事故に対して、様々な対策を継続して講じてきた結果、安全性を向上させてきただけでなく、輸送障害の低減にも努めてまいりました。

踏切の安全性向上

踏切の安全性を向上させるために、立体交差化や踏切統廃合などによる踏切の廃止を順次進めています。加えて、踏切警報機や遮断機、障害物検知装置、踏切非常ボタン等を整備してきました。

平成20年度から取り組みを進めている安全基本計画では、踏切障害事故を3割減少させることを目標に、障害物検知装置の整備をはじめ、安全性向上へ向けた取り組みをより一層、強力に推進しています。その結果、平成22年度は、19年度から4割以上減少させました。



踏切障害事故対策

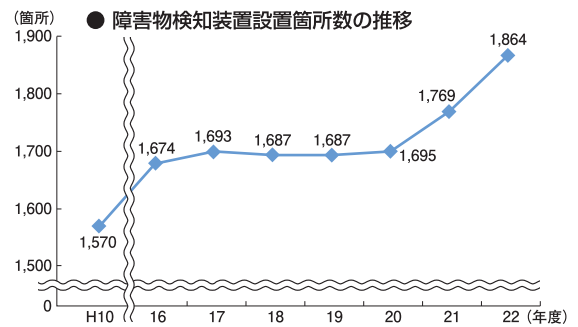
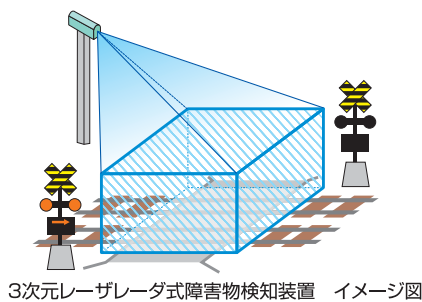
警報機や遮断機の新設

警報機や遮断機の整備を順次進めています。平成22年度は46箇所を整備しました。

障害物検知装置

踏切内に取り残された自動車などを検知する「障害物検知装置」の整備を進めています。

また、平成20年度からは検知域を立体的に監視でき、検知機能が高く、保守費軽減にも寄与する「3次元レーザーダ式障害物検知装置」の整備を進めています。



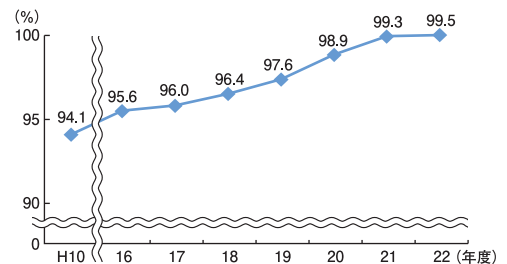
踏切非常ボタン

踏切内で事故等が発生した際に取り扱うことにより、運転士に対し異常を知らせる信号を発光させます。

平成22年度は23箇所を整備しました。



● 踏切非常ボタン設置率(※) ※1種・3種踏切に対する設置率



全方位型踏切警報灯

360度視認できる全方位型踏切警報灯の整備を進めています。
平成22年度は455箇所を整備しました。



輸送障害・踏切障害事故対策

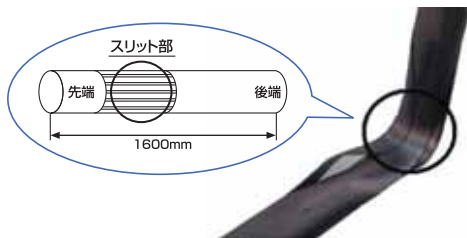
踏切遮断棒折損低減策

遮断棒が折られると、安全性が低下するだけでなく、安全確認のため列車を停車させたり徐行させたりすることから、お客様へもご迷惑をおかけします。

そこで、折れにくい遮断棒や大口径遮断棒、高強度遮断棒の導入及び防護柵の加工など、遮断棒の折損対策を進めるとともに、全方位警報灯の導入や踏切事故防止キャンペーンを実施することで、平成22年度の遮断棒折損件数を、平成12年度の約3,600件から約半減させました。

さらなる対策として、折損件数の多い踏切の中で、遮断棒の先端部分がよく折られる踏切を中心に、先端部が折れない、耐久性の高い「ハイトレル」という素材にスリットを入れた「スリット形ハイトレル遮断棒」を、平成23年9月末までに約1,500箇所導入する予定です。

こうした取り組みを推進することにより、遮断棒折損の発生を平成22年度から、さらに約7割減少し、安全性向上や輸送影響を低減させることを目指します。



「スリット形ハイトレル遮断棒」内部構造



「スリット形ハイトレル遮断棒」外観

青色照明設備

青色照明による防犯効果にヒントを得た現場の発想から、阪和線を中心に試行的に整備しています。平成22年度は11箇所を整備しており、平成18年度から平成22年度末までに94箇所を整備しました。

青色照明設備を導入した踏切においては、設置前と比較して、自殺と考えられる人身事故の発生件数は大幅に減少しています。



歩行者やドライバーに対する協力依頼

歩行者やドライバーに対して、踏切を安全に通行していただくために、踏切内でのトラブル発生の際、非常ボタンの使用をお願いすることにより、踏切事故を防止する取り組みを行っています。詳しくは21ページをご覧ください。

鉄道運転事故・輸送障害対策

ホーム・駅間の安全性向上

■ 可動式ホーム柵の設置

平成23年3月より、JR東西線・北新地駅にて可動式ホーム柵の使用を当社の在来線として初めて開始しました。

ホーム柵は、4枚扉の7両編成の列車に対応しています。

今後、JR東西線内において、北新地駅に次いで乗降客数の多い大阪天満宮駅にも整備する予定です。



可動式ホーム柵



■ CPライン

ホーム端から線路への転落及び列車との接触を未然に防止することを目的に、ホーム笠石端部を赤色で塗装して明度差をつけ、ホーム縁端部を明確化する「CPライン」を、平成22年度末までに72駅に整備しました。



■ 通過線ホーム柵

お客様のホームからの転落及び列車との接触を防止するため、通常お客様の乗降がない側に柵を設けています。



■ 転落検知マット

転落を検知するとセンサーが検知して乗務員や駅係員に異常を知らせる「転落検知マット」を、ホームと車両の間が広い箇所を設置しています。

■ ホーム非常ボタン

ボタンを押すことで、音とパトライトが作動し、乗務員や駅係員に対して異常があることを知らせる「ホーム非常ボタン」を、平成22年度末までに285駅に整備しました。

■ 転落防止ホコ

ホームから車両連結部への転落を防止するため、平成22年度末までに、新幹線と京阪神地区を走行するすべての対象車両(4,538両)で整備を完了しました。



輸送障害・鉄道人身障害対策

■ 線路内立入防止柵

線路内への立入件数の多い箇所へ、柵の新設及び既設の柵形状見直し(忍び返しを設置・柵の高さ約1.8m化)を、平成22年度は約7kmの区間で実施しました。

平成20年度から24年度までの間に、JR京都・神戸線、阪和線などで合計約77kmを整備する予定です。

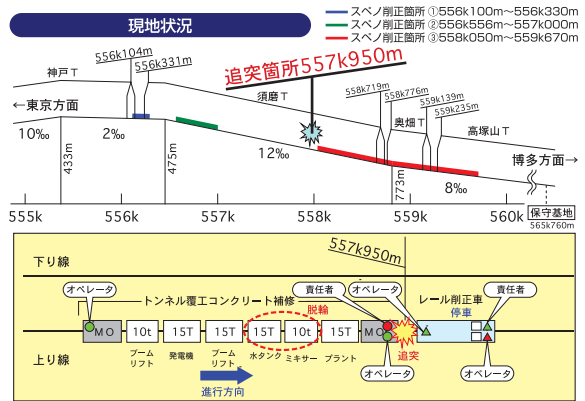
輸送障害対策

<山陽新幹線 工事用車両に別の工事用車両が追突したことによる輸送障害>

発生日時：平成22年7月22日(木)
発生箇所：山陽新幹線新神戸～西明石駅間
発生概況：平成22年7月22日4時15分頃、山陽新幹線新神戸～西明石駅間の上り線(東京駅起点：557k950m)付近に停止していたレール削正車に、東京方面から走行してきたトンネル覆工コンクリート補修の保守用車(編成)が追突しました。これにより、トンネル覆工コンクリート補修の編成は、博多方の保守用車(モーターカー)がラジエーターの水漏れにより自走不能となったほか、東京方面から4、5両目(全6両)の鉄製トロ(器具運搬用台車)2両が脱輪しました。脱輪したトロ搬出等の復旧作業および線路確認等を行い、14時30分に運転再開しました。

原因：保守用車責任者および運転者(以下、保守用車責任者等)が見通し不良にもかかわらず、減速しなかったため
背景要因：
 ・保守用車責任者等は、保守用車接近警報装置に頼った運転をしていた
 ・保守用車責任者等に対する教育が実効に結びついていなかった
 ・保守用車責任者等は、保守用車接近警報装置の鳴動を認識できていなかった
 ・レール削正後の見通し不良など、施工の実態把握が欠如していた

再発防止策：
 ・全ての保守用車にドライブレコーダーを設置
 ・安全研究所の研究成果等を踏まえ、保守用車接近警報装置の音量等の改良
 ・新たな保守用車衝突防止装置の開発
 ・保守用車責任者等に対して、見通し不良時の減速や速度遵守などの役割に応じた教育の実施
 ・レール削正の影響があるトンネルでは、原則、後続保守用車を計画しない
 ・支援装置に関する機能について、DVD等わかりやすい資料を作成し教育を実施
 ・現場実態把握が極めて重要であるとの認識に立ち、リスクアセスメントのレベル向上



その他重大な事象の対策

<当社社員による車両の無線機バックアップ電源装置のヒューズ抜き取り>

発生日時：平成22年4月30日(金)
発生箇所：大阪環状線森ノ宮電車区構内
発生概況：平成22年4月30日、森ノ宮電車区での定期検査において、車両の主電源がダウンした場合に無線機の機能を確保するためのバックアップ電源のヒューズがないことが判明しました。直ちに全社で緊急点検(対象2,789両)を行い、封印シールの取り付け等の緊急対策を行いました。その後も発生した事象を含めて、ヒューズがない車両を22両確認しました。警察の捜査の結果、7月21日に当社の車掌がヒューズを抜き取っていたとして逮捕されました。

本人に確認した動機・背景：
 ・職場において大きな不満は持っていなかったが、三年に一度実施される車掌としての知識確認等や大阪環状線の勤務回数の増加に対し不満を感じ、会社に少し迷惑をかけてやろうと思って行為に及んだ
 ・当該装置が防護無線の予備電源装置とは知らず、「無線機の何らかの機械」くらいの認識であった。行為に及んだ当時は、重大なことであるとの認識はなく、自らの行為が事故につながりうる、あるいは列車運行に支障しうらと思っていれば、今回の行為は行わなかった

再発防止策：
 ・重要装置への阻害行為の防止、あるいは検知させる改良
 ・個人の事情に応じた指導の充実
 個人面談、声掛け、フォローの深度化
 ストレスの程度等の把握、カウンセリング等での専門的知見の活用
 ・職場の一体感を高める取り組み

ヒューズ抜き取りの経緯	
・平成22年4月30日 ～5月11日	森ノ宮電車区でヒューズがないことが発覚 緊急点検の結果、 18両ヒューズがなかったことを確認 (点検対象:約2,800両)
・平成22年5月12日 ～5月21日	更に、4両でヒューズがないことを確認 (合計:22両)
・平成22年7月21日	ヒューズを抜き取った社員が逮捕

お客様等との連携

6-1 お客様・住民の皆様とともに高める安全

お客様・住民の皆様とともに安全を高めしていくために、お客様等のご協力により、異常が発生したことを駅係員や乗務員等に知らせる設備などを設けているほか、PR活動も行っています。

駅・車内における取り組み

■ ホーム非常ボタン

お客様がホームから転落されるなど、列車に異常を知らせる必要がある場合は、ホーム非常ボタンの使用をお願いします。

駅係員や乗務員が状況を確認し対応します。



■ 車内非常ボタン

車内での犯罪行為や急病のお客様がいらっしゃる場合など、緊急を要する場合は車内非常ボタンの使用をお願いします。

走行中の列車は緊急に停車し、乗務員が状況を確認し対応します。



■ AED

新幹線の全駅と全編成、在来線ではお客様のご利用が一日あたり5,000人以上の駅コンコースと10万人以上の駅のホーム上に設置しています。

AED(自動体外式除細動器)
生命にかかわるような事態が発生した場合に、心臓にショックを与えて正常な状態に戻すための医療機器



新幹線に設置しているAED

■ テロ対策等防犯

主な駅と新幹線N700系には防犯カメラを設置しているほか、一部の駅では視認性を高めた透明ゴミ箱を設置するなど、お客様に安心して鉄道をご利用いただけるよう、テロ対策を含め防犯に対する取り組みを行っています。

駅構内や車内で不審物を発見した場合、手を触れずに駅係員や乗務員にお知らせください。



N700系の防犯カメラ



透明ゴミ箱

■ 「こども110番駅」の取り組み

地域のこどもは地域で守り、こ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。

こどもが目印となるステッカーを見て、駅に助けを求めてきた場合、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。



踏切における取り組み

■ 踏切非常ボタン

踏切及びその付近で自動車の脱輪など、異常を発見した場合は踏切非常ボタンの使用をお願いします。運転士に対して踏切の異常を知らせるための装置が作動します。

踏切非常ボタンを使用した際は、緊急連絡先へお知らせください。



■ 踏切事故防止キャンペーン

ドライバー・歩行者や地域住民の皆様へ、踏切で守るべきルールを再認識していただくとともに、踏切内で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22年度も各運輸局指導のもと、11月1日～10日までの10日間実施しました。



JR西日本あんしん社会財団と連携した取り組み

■ 救急フェアの開催

当社とJR西日本あんしん社会財団との共催により、京阪神地区の主要駅で、救命処置や駅・踏切における緊急対応を気軽に体験していただくことの出来る「救急フェア」を実施しています。

平成22年10月には、尼崎駅で実施し、尼崎市消防局のご協力のもと、応急手当普及員の資格を持つ当社社員が指導を行う「AEDの使用や心肺蘇生法の実技体験コーナー」をはじめ、「駅ホームや踏切非常ボタンの操作体験コーナー」等を設け、延べ500人を超える方々が参加されました。



JR西日本あんしん社会財団

JR西日本あんしん社会財団は、福知山線列車事故を踏まえ、「安全で安心できる社会」の実現に寄与したいとの思いから、当社が基本財産の全額を寄付拠出し設立された公益財団法人であり、「救急フェア」等の啓発活動のほか、心身のケアや地域社会の安全構築に関する活動・研究への助成に取り組んでいます。

6-2 お客様からのご意見

お客様からのご意見・ご要望やお問い合わせを電話や電子メールで承る窓口として「JR西日本お客様センター」を設置しています。平成22年度の「お客様の声」は約31,000件で、そのうち「安全」に関する声は「踏切の遮断棒が折損している」など、約1,500件が寄せられました。

「お客様の声」からの改善事例

■ 東淀川橋げた防護工への衝突防止

「JR京都線東淀川駅から北に200mほど行ったガードの下に鉄柱(橋桁防護工)があり、通行人が頭を打って怪我をしているのを見かける。どうにかならないものか」というお客様のご意見から、橋桁防護工に緩衝材を取り付けるとともに、発光器を設置し、夜間でも見えやすくなるように改善しました。



■ 主な行政指導

月 日	警告等	対 応
平成22年 7月21日	<p>安全管理体制の確立について（近畿運輸局長から社長宛て）</p> <p>今般、貴社において、車掌が乗務中の車両から複数回にわたり列車防護無線の予備電源のヒューズを抜き取っていたことが判明した。</p> <p>事故発生時に二次的な事故を防止するための重要な運転保安設備である列車防護無線の機能が損なわれた状況で、列車が運行されていたことは極めて遺憾である。</p> <p>よって、今回の事案は何故未然に防止できなかったか等の観点から、その背景を含めた原因、車両や乗務員の管理などの安全管理体制の状況等を徹底的に調査及び検証の上、必要な措置を講ずるよう厳重に警告する。</p> <p>なお、調査及び検証の結果等については、文書により速やかに報告されたい。</p>	19ページを参照
平成22年 7月22日	<p>安全管理体制の確立について（近畿運輸局鉄道部長から安全統括管理者宛て）</p> <p>鉄道の安全・安定輸送については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、本日、貴社山陽新幹線新神戸駅～西明石駅間において、保守用車同士の衝突脱線により輸送障害を発生させ、利用者に多大な影響を及ぼしたことは誠に遺憾である。</p> <p>よって、貴社においては、原因を究明し再発防止対策を講じ、安全・安定輸送の確保に万全を期されたい。</p> <p>なお、原因及び講じた措置については、速やかに文書をもって報告されたい。</p>	19ページを参照
平成22年 12月27日	<p>呉線の宮床踏切における無遮断事案に関する報告の徴収について（中国運輸局長から社長宛て）</p> <p>貴社呉線の宮床踏切における平成20年11月20日の無遮断事案について、今般、貴社内における不正等により当局へ報告されなかったこと等が判明した。これについては、鉄道事業に対する国民の信頼を裏切るものとして言語道断であり、徹底的に事実を究明し、その背景を明らかにするとともに、速やかに再発防止対策等の改善措置を講ずる必要がある。このため、鉄道事業法第55条第1項の規定に基づき、下記について平成23年2月9日までに文書により報告することを命ずる。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 本件が当局に報告なされなかったこと等について、事実関係及びその背景に関する究明の結果 2. 1.の結果を踏まえた再発防止対策等の改善措置 	<ol style="list-style-type: none"> 1.コンプライアンス意識 <ul style="list-style-type: none"> ・教育の機会等を通じ、各職場の業務に応じて、コンプライアンス違反につながる具体的な事象を抽出し、対応を議論するなどのリスクアセスメントを行うことにより、的確な判断及び行動ができるようにコンプライアンス意識の強化を図る 2.投書等の通報への対応 <ul style="list-style-type: none"> ・インシデント・事故の報告漏れなど法令違反につながる恐れのある通報を受けた際には、倫理相談室に集約するとともに、技術的な知見、専門的な知識・ノウハウを必要とする場合には、本社関係部門が調査方法や内容について検証を行うなど確実に支援する仕組みとする 3.本事業固有の課題 <ul style="list-style-type: none"> ・指令が知得する、インシデントにつながる恐れのある重要なアラーム情報が迅速かつ確実に課長等へ伝わるよう速報する内容や方法を関係規程等に具体的に定める ・通報時の調査の過程で、事実の把握・検証が確実にいえるよう、指令統制記録票の保管の方法・期間を明確化する ・計画的に実施している省令対応や踏切保安度向上等の工事が幅員している状況を踏まえ、本社は現場実態を勘案した工事調整等の適切な支援を行うこととし、こうした考え方を支社・現場とのミーティング等の場を通じて浸透させる

インシデントの概況と再発防止策

月 日	場 所	概 況	再発防止対策
平成22年 7月14日	和歌山線 御所～五条	保守係員は、降雨により規制値(30km/h)に達した区間の線路点検終了後、安全が確認されたため施設指令に徐行解除の要請を行った。その際、本来は固定監視要員の配置が必要であったにもかかわらず、配置を失念した状態で徐行解除を行った。その結果、合計12本の列車が当該区間を所定速度で運転した。	<ul style="list-style-type: none"> 降雨時における運転規制から解除までの手順の再教育を実施 保守係員と指令員相互間における確認会話徹底
平成22年 9月22日	大糸線 頸城大野～糸魚川	糸魚川駅雨量計が規制値(時雨量25mm)に達したが、運転規制の手配を失念したため1列車が規制区間を所定速度で運転した。	<ul style="list-style-type: none"> 雨量計の警報音を変更 異常時体制の明確化 新任教育に警報音鳴動時の取り扱いを追加
平成22年 10月11日	宇部線 宇部構内	客扱いを終了し、発車時刻となったため、車掌はホーム側の車掌スイッチを閉とし、出発合図を送るため車内ブザーを扱おうとしたところ、ホーム反対側のドアが開扉していることに気付いた。	<ul style="list-style-type: none"> 交番検査時及び定期検査入場時における検査方法を変更
平成22年 10月29日	芸備線 戸坂～安芸矢賀	速度約70km/hでブレーキ中、戸じめ表示灯が消灯したため非常ブレーキにより停車した。確認したところ、1両目2位(進行左側の前側)のドアに圧力がかかっておらず、約5cmドアが開いていたので鎖錠した。	<ul style="list-style-type: none"> 戸ジメ機械ピストン棒の探傷検査及び戸吊り金具の穴の磨耗状態確認を実施 戸ジメ機械ピストン棒の形状・材質を変更
平成22年 12月28日	山陽線 下関構内	幡生駅設置の風速計が規制値(25m/s)に達したが、下関駅構内(上り進入)は規制区間に含まないとの認識により抑止手配を行わなかった為、1本の列車が入駅した。	<ul style="list-style-type: none"> 発生事象の周知徹底及び運転規制区間の再周知 無線機のチャンネル切替を確実にを行うことを教育
平成22年 12月31日	舞鶴線 東舞鶴構内	降雪の中、着発線変更の連絡を受け速度約66km/hで運転中、早めのブレーキを採るも減速しないため非常ブレーキを採ったが、場内信号機を約10m行過ぎて停車した。	<ul style="list-style-type: none"> 降雪積時に制輪子やディスクブレーキ付近の着雪状態を確認、状況により速度規制を実施
平成23年 2月21日	きのくに線 白浜～湯浅	紀伊田辺駅設置の地震計が規制値(40ガル)に達したため、指令員は緊急停止を指示した。その後、各駅のガル値を確認したところ、御坊駅設置の地震計が規制値に達していたため、約5分後に規制区間内の3本の列車に緊急停止を指示した。	<ul style="list-style-type: none"> 規制値に達した区間だけでなく、隣接する区間の列車も一斉に停止させることに変更

「勧告」に対する取り組み

勧 告	主な取り組み状況
安全性向上計画具体的実施計画の策定及び着実な実施等 (責任者と行程を明確にしたアクションプランの作成と実施状況の評価と見直し)	<ul style="list-style-type: none"> 項目毎に責任者と実施スケジュールを明確にしたアクションプランを作成し、各種施策を実施、毎月定期的に進捗状況を評価・改善(H18.1～) 安全関連投資の権限移管等、安全推進部の企画機能の充実・強化(H17.6～) 中期経営目標の見直し(H18.10)
1. 風土・価値観の革新 (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、仕組みの見直し、設備の改善等を順次実施 「社長特別補佐」の活動による実態を踏まえた業務改善(H17.6～)
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(安全報告へ名称変更・リスクアセスメント導入)
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(H18年度～) 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(H17.10～) 鉄道安全考動館を活用した研修の実施(H19.4～) 専門職制度の導入
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仕組みを構築)	<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・検査の仕組みづくりなどについて「保安設備検討委員会」にて検討し、業務運営全般にわたり、各部署が十分な連携をとれる仕組みを構築(H19.4) 地理情報システム(GIS)を活用した設備データの共有化と確実な管理(H19.10)
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仕組みの見直し、及び本社・支社一体となったトレースの実施
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月の組織改正等において実施 安全マネジメント体制の整備による安全管理のPDCAサイクルの充実(H18.10～) 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 事故概念の見直しと多面的分析手法を導入
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"> 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日に実施し、以後の検証により修正を随時行った 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両の増備(H19.3末まで)と所要の継続的検証

「安全性向上計画」進捗状況(平成22年度末現在)

「安全性向上計画」の進捗状況は以下のとおりです。

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など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、下段にまとめて記述しています。

項目	No	細目	進捗状況
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]	・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 ・「安全ミーティング」と改称、継続して役員等と現場社員との意見交換等を実施(H17.9～) ・「企業理念」「安全憲章」の社員への浸透を中心に実施(H18) ・リスクアセスメントの取り組みの支援を開始(H20～) ・課題解決に向けた支援を中心に実施(H21～) ・役員等の課題認識に基づき、開催箇所を決定(H22.7～)
2. 「事故の芽」等の報告に対する対応の是正			
	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	・「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周知(H17.6～8) ・「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(H17.9) ・「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(H18.5) ・「安全報告」への名称変更を実施(H19.9) ・寄せられた「安全報告」・「気がかり事象」に対しリスクアセスメントを開始(H20.4) ・グループ会社等からの報告を収集、グループ会社等とともにリスクアセスメントを実施
	4	予兆管理活動の重要性について、全社員への意識付けによる定着と拡大	・従来から実施している予兆管理の取り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(H17.10) ・支社予兆管理担当者連絡会を発足(H18.5) ・支社予兆管理担当者に対する教育を継続実施
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	・軽微な取り扱い誤り「事故の芽」の原因や発生状況を分析する専任グループを新設(H17.7) ・多面的分析手法による事故分析を開始(H19.8) ・セーフティ・マネジメント会議や安全推進会議において、多面的に分析した結果を基に議論を行い対策を実施中
6. 運行面・設備面での安全対策について			
(1) 緊急安全対策			
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り付け	・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適用すべく仕様を決定 ・改修工事を順次実施中 ・新幹線及び速度100km/h超の在来線車両の整備完了(H23.3)
(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り替えの実施前倒し	・平成17年度～22年度計画は実施済、23年度計画は順次実施中 ※変電所・まくらぎ等の諸設備及び車両の老朽取替を実施中
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]	・平成17年度～22年度計画について実施済、23年度計画は順次実施中 ・湖西線については、平成22年度に実施済
	37	新幹線脱線対策 [平成16年の中部地震時に発生した上越新幹線の脱線を踏まえた対策]	・活断層と交差するトンネルの耐震補強工事施工完了【六甲トンネル、福岡トンネル】(H19.12) ・柱の中間部付近が拘束されている高架橋柱の対策実施(H18.3) ・脱線防止対策として、地震計の増設、警報発信時間の短縮(H18.3) ・脱線防止対策として、地震計の置換工事の実施(H18.6) ・逸脱防止対策について、新幹線脱線対策協議会の検討結果を踏まえ、「逸脱防止ガード」を本線に試験敷設を実施中(H21.3～)
	38	防災計画	・平成17年度～22年度計画は実施済、23年度計画は順次実施中 ※斜面カルテ調査等により斜面対策を実施
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	・平成17年度～22年度計画は実施済、23年度計画は順次実施中 ※踏切保安設備の制御回路の機能向上等を実施中
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、職場ごとの討議、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、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(H17.9～11) ・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」を制定(H18.3) ・現在、その浸透に向けた取り組みを推進中 〔「企業理念」第1項の具体的行動指針である「安全憲章」の浸透に向け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(曲線用)の整備

(平成18年 3月) 整備(曲線用1,234箇所)

No.29 ATS-SW(分岐器、行き止まり線用)の整備

(平成19年 3月) 整備(分岐器用1,018箇所、行き止まり線用57箇所)

No.31.32 ATS-P型の整備

(平成18年12月) 大和路線[王寺～加茂]、(平成19年3月) 阪和線[日根野～和歌山]、

(平成20年 4月) 奈良線[京都～木津]、(平成21年2月) 宝塚線[新三田～篠山口]、

(平成21年 7月) 山陽本線[網干～上郡]、(平成23年1月) 嵯峨野線[京都～園部]、

(平成23年 3月) 湖西線[山科～近江塩津]使用開始

No.35 京阪神地区に予備車を増備

(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.02 分かりやすく使いやすいマニュアルへの改善
(平成19年11月) 必要に応じ、継続的なマニュアル見直し
- 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.06 規程・マニュアルの解釈、根拠、作成時の背景に至る教育
(平成17年 8月) 教材を整備し、毎年度、集合研修において教育実施中
- No.07 鉄道システムの全体像を理解させる仕組み作り
(平成20年 3月) 鉄道システム全体の基礎教材を作成し、新入社員研修等の集合研修で活用中
- 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 事故の種類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.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
(平成18年 4月) チェックリストを整備し実行中 (平成19年5月) 「確認会話事例集」を配付し各箇所でも活用中
- 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.24 安全諮問委員会の開催
(平成19年 7月) 最終報告書を取りまとめ、提言いただいた施策を実行中
- 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、これに基づき訓練を実施(平成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
- 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) ダイヤ改正実施

8 鉄道安全報告書へのご意見募集

鉄道安全報告書の内容や当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・ご意見」内にある「メールでのお問い合わせ」からご意見をお寄せ下さい。



西日本旅客鉄道株式会社

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

この冊子は環境にやさしい大豆油インキを使用しております。