

鉄道安全報告書 2015

WEST JAPAN RAILWAY COMPANY

西日本旅客鉄道株式会社

鉄道安全報告書 2015

目次

	ごあいさつ	1
1	安全基本方針	2
1-1	安全憲章	2
1-2	安全考動計画2017	2
2	安全管理体制	3
2-1	輸送の安全の確保に向けた体制	3
2-2	安全に関する会議の開催	3
3	重点安全施策	4
3-1	福知山線列車事故後の安全性向上に関する取り組み	4
3-2	安全の取り組み	8
4	事故等の発生状況と再発防止に向けた取り組み	17
5	お客様・沿線の皆様との連携	19
5-1	お客様に安心してご利用していただくために	19
5-2	お客様・沿線の皆様とともに	19
5-3	お客様からのご意見	20
6	資料編	21

ごあいさつ

弊社は、平成17年4月25日に発生させた福知山線列車事故以降、「安全性向上の取り組み」を経営の最重要課題とし、安全最優先の企業風土を築き上げる取り組みを進めてまいりました。事故から10年が経過しましたが、この取り組みに終わりはなく、「福知山線列車事故のような事故を二度と発生させない」という変わらぬ決意のもと、私をはじめ社員一人ひとりが、日々の業務の中で安全な鉄道を築き上げるべく努力を重ねているところです。

私たちは、新たな5ヵ年計画として「安全考動計画2017」を策定し、平成25年4月からJR西日本グループ全体で取り組んでいるところです。この計画では、「お客様が死傷する列車事故ゼロ」「死亡に至る鉄道労災ゼロ」を5年間を通じた目標に、「ホームにおける鉄道人身障害事故3割減」「踏切障害事故4割減」「部内原因による輸送障害5割減」を5年後の到達目標とし、安全に関する計画では初めて、達成すべき状態を数値目標として掲げました。

「安全考動計画2017」2年目の昨年度は、数値目標に掲げている「ホームにおける鉄道人身障害事故」「踏切障害事故」「部内原因による輸送障害」の発生件数のいずれも減少しており、効果的な投資や仕組みの見直しなど、講じてきた取り組みの実効性が高まりつつあると考えております。

その一方、日々の運行においては、お客様が負傷される踏切障害事故や、走行中の新幹線車両から部品が落下し、乗車中のお客様にお怪我を負わせてしまう鉄道人身障害事故が発生しており、それぞれの原因を踏まえ、再発防止に取り組んでまいります。

また、集中豪雨など激甚化する自然災害による輸送障害も発生しており、その対応が急務となっています。弊社としましては、脱線や転覆などの重大事故を防ぐための運転に関するルールを確実に守ることで安全を確保することを前提としながら、運行計画やお客様へのご案内などについての課題を検証し、その改善に取り組むとともに、斜面防災対策などの着実な推進を図り、お客様へのご迷惑を最小化すべく対応に努めてまいります。

今年度は「安全考動計画2017」3年目で、折り返しの年となります。鉄道の安全は全員参加により実現するものということを改めて認識し、目標達成に向けて、リスクに対する感度を高め、必要な対策を着実に実行していく所存です。

また、今年度より、第三者機関による客観的な評価、安全マネジメントシステムに関する専門的な助言を継続的に受ける仕組みを導入しました。福知山線列車事故を惹き起こした弊社としましては、「二度と重大な事故を発生させない体制になっているのか」を常に自問自答していくことが重要だと認識しています。そのためには、この第三者機関による評価も活用し、安全管理体制が有効に機能しているか、形骸化していないか、定期的に立ち止まって確認し、必要により改善していくことが大切だと考えております。この取り組みにより、安全管理体制のさらなるレベルアップを図ってまいります。

今後も引き続き、社長である私自身が先頭にたち、JR西日本グループの社員一人ひとりが日々の業務の中で一層の努力を積み重ねることで、安全性向上に努めてまいります。

本報告書は、弊社のさまざまな安全の取り組みについて、お客様や地域の皆様にご理解いただけるよう工夫して作成いたしました。ぜひご高覧いただくとともに、ご意見やご助言を賜れば幸いです。



代表取締役社長

真鍋 精志

安全基本方針

1-1 安全憲章

当社の最上位方針である「企業理念」の第一項に、「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。その最優先すべき価値観である「安全」に関わる社員の具体的行動指針として「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。

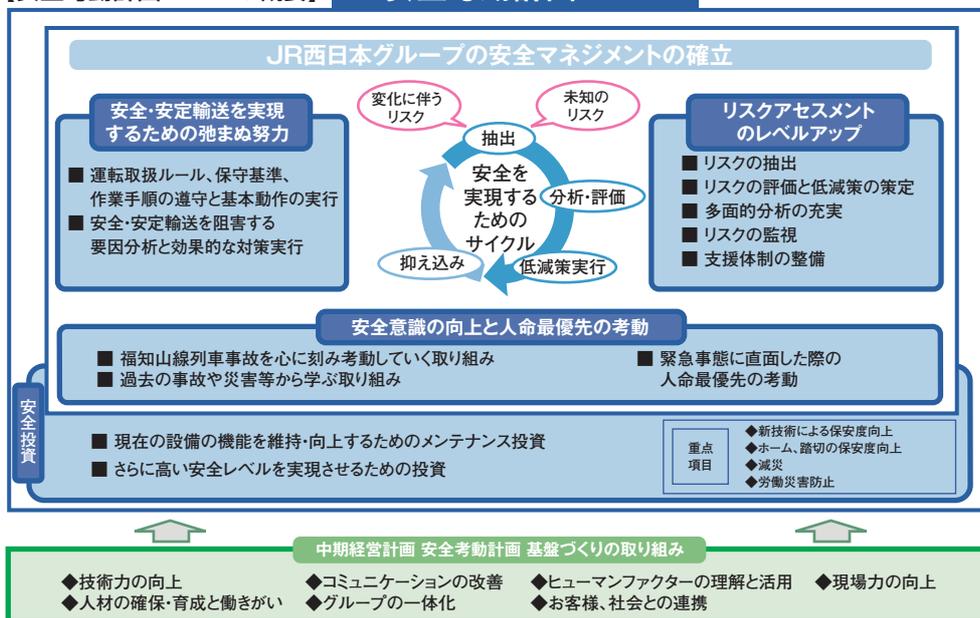


1-2 安全考動計画2017

「福知山線列車事故のような事故を二度と発生させない」という変わらぬ決意のもと、JR西日本グループは組織をあげて安全性向上に取り組んでいます。安全レベルを着実に向上させるための具体的計画として「安全考動計画2017」を策定し、具体的な数値目標を掲げて平成25年4月から取り組んでいます。この実現に向けて、「安全・安定輸送を実現するための弛まぬ努力」「リスクアセスメントのレベルアップ」「安全意識の向上と人命最優先の考動」「安全投資」の4つの柱に重点的に取り組んでいます。

【安全考動計画2017の概要】

安全考動計画2017



到達目標

2017年度までの5年間を通じた目標

お客様が死傷する列車事故	ゼロ
死亡に至る鉄道労災	ゼロ

2017年度の到達目標

ホームにおける鉄道人身障害事故	3割減
踏切障害事故	4割減
部内原因による輸送障害	5割減

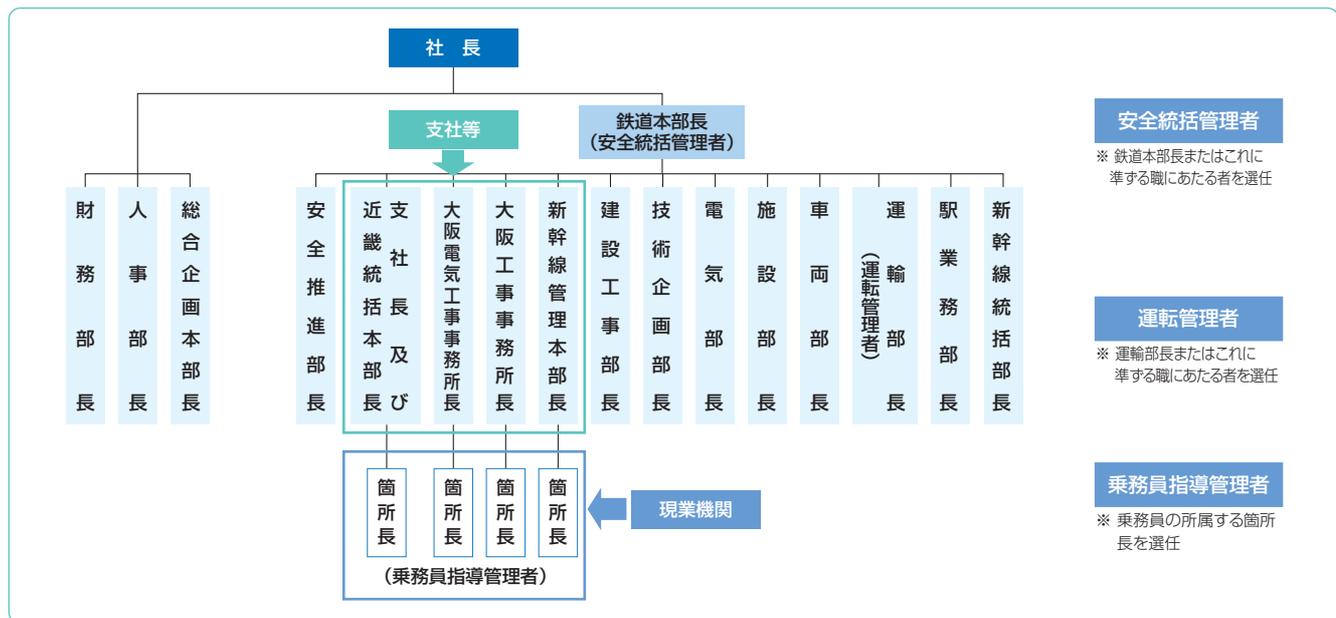
2

安全管理体制

鉄道安全管理規程に基づき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施策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、確かな安全の構築に努めています。

2-1 輸送の安全の確保に向けた体制

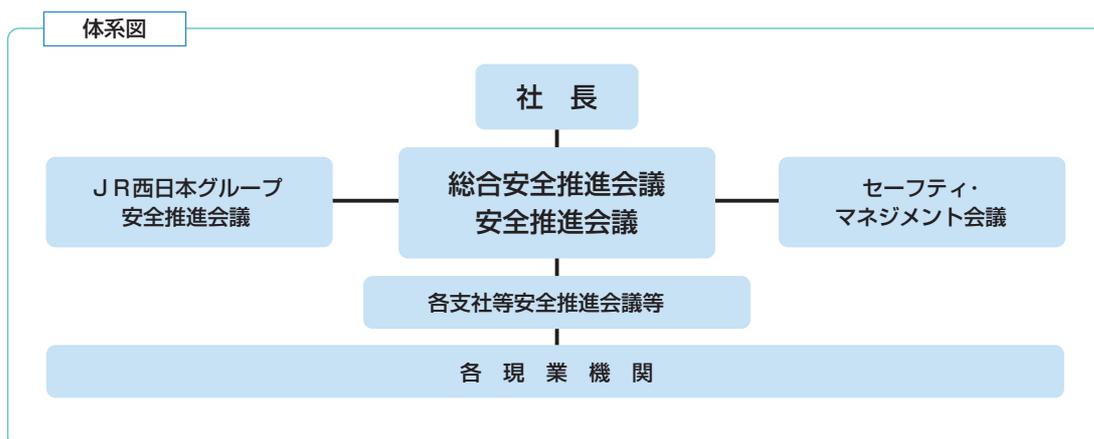
社長のリーダーシップのもと、輸送の安全の確保に関する業務を統括管理する安全統括管理者をはじめ、各管理者の責任体制を明確にした安全管理体制を構築しています。



2-2 安全に関する会議の開催

社長をトップとした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さまざまな取り組みを審議するほか、それらの確実な実施に向けて自律的、継続的な改善を図っています。

会議	内容・出席者等
総合安全推進会議	安全に関する重点方針等、基本的な取り組み事項の報告 など ※本社内役員、各支社長等出席
安全推進会議	運転事故および労働災害の防止や安全監査などに関する事項の審議、効果的な対策の立案 など ※本社内役員、各支社長等出席
セーフティ・マネジメント会議	事故等に関する最新情報の共有と対策の方向性について議論 など ※本社内役員出席
JR西日本グループ安全推進会議	安全に関する基本的な考え方および取り組み方針等の共有 など ※グループ会社:社長、安全担当役員、JR西日本:本社内役員、各支社長等出席



1

2

3

4

5

6

3-1 福知山線列車事故後の安全性向上に関する取り組み

当社は、福知山線列車事故後にこれまでの取り組みを振り返り、反省すべき点や課題を踏まえ、安全性向上に向けてさまざまな取り組みを進めています。具体的には、「福知山線列車脱線事故の鉄道事故調査報告書」に対する取り組みや「安全性向上計画」、平成20年度～平成24年度までの5年間で取り組んできた「安全基本計画」、そして平成25年度より推進中の「安全考動計画2017」です。



「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

1. 建議に対する措置

No	細目	主な取り組み状況	
1	インシデント等の把握及び活用方法の改善	<ul style="list-style-type: none"> ①報告制度の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・軽微な取り扱い誤りは「事故の芽」として事故等から区分(H17.9) ・報告しやすき環境整備に向け、「事故の芽」を「安全報告」に名称変更(H19.9) ・「事故概念」の見直しを実施(H20.4) ②客観的な原因分析及び再発防止策の検討と適確な対策の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・事故等に対して、ハード面、ソフト面等広い視点で原因分析を行う多面的分析手法を導入(H19.8) ・ATS-P車上装置記録データを解析し地上子の移設等に活用する仕組みを構築(H19.11) ・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) ・運転状況記録装置の整備を完了(H25.12) ③事故等の情報を共有する仕組みの整備 <ul style="list-style-type: none"> ・他会社で発生した事故等に対し、運輸安全委員会の公表結果をもとに、情報共有し対応方を検討する仕組みを構築(H19.10) 	
	2	列車無線による交信の制限	<ul style="list-style-type: none"> ①走行中における無線交信等の禁止 <ul style="list-style-type: none"> ・走行中における運転士の無線交信を禁止(H19.5) ・走行中における運転士のメモを禁止(H19.12) ②列車無線交信の必要性を低減する方法の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・運転通告等を文字で送信する運転通告伝送システムを奈良線・関西線で導入(H26.5)
		3	メーカー担当者等への関係法令等の周知徹底

2. 所見に対する措置

No	細目	主な取り組み状況
1	運転技術に関する教育の改善	<ul style="list-style-type: none"> ①運転技術 <ul style="list-style-type: none"> ・教育内容の標準化および充実を図るため指導監を設置(H17.6) ・新任運転士に対するフォロー研修(3ヶ月・6ヶ月・1年・2年)を導入(H17.8) ・全運転士に対して概ね3年ごとの定期研修にあわせ「知識・技能確認」を導入(H18.4) ・シミュレータやコンピュータ教材を活用した実践的訓練や効果的教育の導入(H19.3) ・安全研究所の研究成果「事例でわかるヒューマンファクター」を全社員に配布、活用(H19.3) ・安全研究所の研究成果「運転士のための眠気防止ガイドライン」を全乗務員に配布、活用(H21.12) ・講習内容の充実等、運転士養成教育を充実(H21.12) ・指導操縦者のためのマニュアルを制定(H24.4) ・運転士養成に関わる教科書の見直しを完了(H26.3) ②事故等再発防止教育 <ul style="list-style-type: none"> ・乗務員関係事故等再発防止教育要領を制定し教育内容を全面的に見直し(H17.7) ・再発防止教育後に教育効果の定着度の確認を行う定期的なフォロー制度を導入(H20.4)
	2	ブレーキ装置の改良
3		人命の安全を最優先とした運行管理

No	細目	主な取り組み状況
3	②インシデントに対する対策	・大雨等における伝達ミスによる徐行速度超過(インシデント)の発生を踏まえ、駅社員・指令員のバックアップ体制、チェックリストを整備(H18.8)、責任者を指定する仕組みを整備(H19.1)
4	標識の整備	①曲線速度制限注意喚起標 ・曲線速度制限注意喚起標(1,216箇所)を整備(H18.3)
	②曲線指示標	・曲線指示標(1,001箇所)を整備(H20.3)
	③速度制限標識	・速度制限標識(4,843箇所)を再整備(H20.3)
	④下り勾配制限標	・下り勾配制限標(2,239箇所)を整備(H20.8)
	⑤セクションゾーン・クリア看板	・セクションゾーン・クリア看板(848箇所)を整備(H20.9)
5	事故発生時における車両の安全性向上方策の研究	①衝突安全性の向上 ・車体の構造を見直し、衝突安全性を向上させた車両を投入開始(側面衝突およびオフセット衝突対策H20.7、前面衝突対策H22.12)
	②吊り手の増設等	・吊り手の増設(207系H21.9、117系の全車両および115系の一部H22.9) ・吊り手の形状や色調を見直した車両の投入開始(H22.3)
	③車両異常挙動検知システムの搭載	・脱線などの車両の異常な動きを検知し、自動的に防護無線を発報する車両異常挙動検知システムを導入(H25.11)

※「建議」とは、航空・鉄道事故調査委員会が調査結果に基づき、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。

3.その他に対する措置

No	細目	主な取り組み状況
1	列車ダイヤに関する事項	①ダイヤの見直し及び検証 ・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) ・定期的にダイヤを検証し、必要があれば速やかに修正する仕組みを構築
	②宝塚駅におけるダイヤの見直し及び開通時分の調査方法の改善	・先行列車の遅延を宝塚駅折返し列車に波及させないダイヤを設定(当該列車H17.10、他列車H20.3) ・開通時分を見直す場合は、計算値を求めたうえで、現地での実測調査結果を反映して決定する仕組みを構築
	③ダイヤの管理	・新たなダイヤ検証システムの導入開始(H22.3)
2	ATISに関する事項	①曲線へのATIS整備等 ・速度超過防止対策として、曲線・分岐器・行き止まり線用ATISを安全性向上計画の中で整備(H19.3) ・「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ATISの基準が示され、整備期限にかかわらず早期に対応(H25.3)
	②ATIS-P整備状況	・ATIS-P型の整備 大和路線[加茂～王寺](H18.12)、阪和線[日根野～和歌山](H19.3)、奈良線[京都～木津](H20.4)、JR宝塚線[新三田～篠山口](H21.2)、山陽線[網干～上郡](H21.7)、嵯峨野線[京都～園部](H23.1)、湖西線[山科～近江塩津](H23.3)、学研都市線[木津～京田辺](H23.11)、北陸線[米原～長浜](H24.9)
	③ATIS-Pデータの設定方法の改善	・保安設備に関する重要な事柄について議論する「保安設備検討委員会」を設置 ・「ATIS設計時のデータ取扱手引」を作成、周知(H19.4)
	④停車駅通過防止機能	・停車駅等を運転士に注意喚起するGPS機能を活用した運転士支援装置の導入開始(H21.3)
	⑤ATIS-SWの制約解消に向けた取り組み	・ATIS未投入走行防止支援装置の整備 ・連続速度照査機能と幅広い運転支援機能を実現する、新しい保安システムを開発
	⑥線区最高速度超過防止対策	・「線区最高速度」より「最高運転速度」が高い車両が走行する線区について、ATIS-Pによる線区最高速度照査を整備(ATIS-P線区はH26.3完了、ATIS-SW線区のうちATIS-P搭載車が走行する区間は整備中) ・ATIS-P非搭載車に最高運転速度を制限する速度選択スイッチを整備
3	運転士の勤務、行路の見直し等に関する事項	①運転士の勤務、行路の見直し ・睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策として全運転士に原則3年に1回の簡易検査を導入(H18.4) ・より適正な乗務行路とすべく、JR宝塚線行路の見直しおよび連続乗務時間、乗務距離の制限を見直したのをはじめ、ダイヤ改正時等に乗務エリア、乗務車種等の見直し開始(H19.3) ・乗務前の点呼において、アルコール検知器による検査を導入(H19.8) ・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を拡大(H21.3)
	②採時及び乗務中の報告の改善	・運転士へ運転時刻の具体的な採時箇所を再度周知 ・乗務中の列車遅延等に関する報告を乗務後に変更(H20.4)
	③標識、運転諸標類等の管理	・全社的に形状や表記を統一する必要があるものについては本社で基準を定め、統一した表記により整備
4	車両及び設備管理に関する事項	①速度計の取扱いに関する改善策 ・デジタル式速度計の改修(H18.4) ・デジタル式速度計の検査見直し(H19.4) ・安全上重要な機器に不具合のある車両を営業使用しない仕組みの構築(H20.10)
	②地理情報システムの活用によるデータ等管理精度の向上	・GIS(地理情報システム)を活用し、各種設備の位置情報を一元管理し、共有できるシステムを構築(H19.10)

1

2

3

4

5

6

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、反省すべき点や課題を踏まえ、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の方針を具体化したものが「安全性向上計画」です。

全40項目で構成する安全性向上計画の進捗状況は以下のとおりです。

No	細目	進捗状況
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~)
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」にあわせ、「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)、グループ会社等とも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、全社員への意識づ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
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もとに議論を行い対策を実施中
34	電気・土木・保線等の諸設備および車両の老朽取替の実施前倒し	・平成17年度~順次実施中 ※変電所・まくらぎ等の諸設備および車両の老朽取替を実施中
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]	・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)地震計の置換工事の実施(H18.6) ・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、福岡トンネル)(H19.12) ・「選脱防止ガード」を新大阪~姫路駅間の約110kmで整備中
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、1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)

◆これまでに制度や仕組みを確立して実施しており、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)必要により継続的なマニュアルの見直し
- 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の実施、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17年8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(3.6ヶ月、1.2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員による教育/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・支社への指導員の配置、現場指導員の増強)/平成17年6月)指導員24名配置、(平成17年6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回復実施/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、現場実態調査と、問題点の解決指示/平成17年6月)社長特別補佐(現 安全統括管理補佐)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」を配付し各所で活用中
- 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)安全推進部課制導入、(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)最終報告書をとりまとめ、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」および各職場のマニュアル改正、これに基づき訓練を実施済み、以降継続実施中、(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連報体制の整備/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、大和線、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

◆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 実習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)等の改良および拡充/平成18年8月)新幹線運転士用、(平成18年10月)在来線運転士用、(平成19年1月)車掌用導入
- No.26 指令情報の早期伝達をめざ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(分岐器用、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[加茂~王寺]、(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)JR宝塚線[新三田~篠山口]、(平成21年7月)山陽線[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]、(平成23年11月)学研都市線[木津~京田辺]、(平成24年9月)北陸線[米原~長浜]使用開始
- No.33 運転状況記録装置の整備/平成25年12月)整備完了
- No.35 京阪神地区に予備車を配置/平成19年3月)予備車増備
- No.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
- No.38 防災計画/斜面カルテ調査等により斜面対策を実施
- No.39 踏切保安設備の保安度向上の実施前倒し/平成26年9月)踏切保安設備の制御回路の機能向上等を実施

※「安全性向上計画」の概要は弊社ホームページ(<http://www.westjr.co.jp/>)に掲載しています。

■ 平成17年11月の「勧告」に対する取り組み

平成17年11月15日、「安全性向上計画」の取り組み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「勧告」を受けました。

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および着実な実施等（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）	・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、毎月定例的に進捗状況の評価・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・価値観の変革（社員の意見に対する具体的施策の実施）	・「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（現 安全統括管理者補佐）」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	・「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）	・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構築）	・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）	・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、および本社・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）	・安全推進部の機能強化を図る体制整備を平成17年9月および平成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、関係各々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）	・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両の増備（H19.3末まで）と所要の継続的検証

3-2 安全の取り組み

■ 安全・安定輸送を実現するための弛まぬ努力

列車を安全かつ安定的に運行することが、鉄道事業者として提供すべき輸送サービスです。これを、多くの重大事故を教訓として長きにわたって機能を高めてきた多様な「設備」と、昼夜を分かたずそれらを運用し、保守するさまざまな職種の「人」が支えています。

車両基地



■ 車両の検査・修繕

摩耗した部品の取り替えや機能確認などの日々の点検・整備のみならず、機器を取り外しての綿密な検査を定期的に行い、安全に運転できる状態を維持しています。



■ 発車前の点検

運転士は、出発前に車両の点検を行い、異常がないことを確認してから運転しています。

列車



■ 運転

運転士は、日々の天候など変化する周囲の状況を的確に判断し、列車を「安全」「快適」に目的地まで運転するよう努めています。

■ ご案内・列車防護



車掌は、ドアの開閉、運転士への出発合図など、列車の運行に関する業務に加え、車内秩序の維持やお客様への案内を通じて、快適な車内環境を提供する業務も担っています。運転士と協力し、お客様に「安心」「快適」にご利用いただけるように努めています。

駅



■ 駅における列車運行の管理

駅係員は、ホームの安全確認や信号を操作しての列車の進路構成、列車の連結・切り離しなど運行に関わる業務を行います。



■ 駅舎・設備の保守

駅の屋根、待合室、エレベーター、エスカレーター等を整備し、安全で快適な空間づくりに努めています。

指令所



■ 運行管理

運行管理を担う指令所は、アクシデント発生時に安全を確保し、お客様への影響を最小限に留めるため、ダイヤの修復や情報提供を行っています。

信号機



■ 信号設備の検査

信号機は、軌道回路などと連動し、赤、黄、青などの点灯で列車に停止、進行などを伝えます。定期的な点検で、確実に動作することを確認しています。

土木構造物



■ トンネルや橋梁などの検査

トンネル、橋梁、高架橋などの土木構造物は、そのままでは経年に伴い劣化し、自然災害などで機能低下してしまいます。そのため、検査や修繕などのメンテナンスによって機能を維持し、列車の安全運行を支えています。

踏切



■ 踏切の検査

踏切非常ボタンを押すことで列車に危険を知らせる特殊信号発光機や、障害物を自動的に検知する障害物検知装置などを定期的に点検し、確実に作動することを確認しています。

線路



■ 線路の検査

線路はきわめて高い精度で敷設されています。しかし、列車の走行に伴う衝撃などで傷み、また軌道狂いが生じることから定期的に検査を行い、軌道狂いや損傷があれば補修や取り替えを実施し、常に必要とされる精度を保っています。

■ 線路の切換など

鉄道に関わる工事は、メンテナンスを含め、列車の運行を妨げることなく、作業の安全を確保しながら行う必要があります。列車が運行している時間帯は、列車見張員を配置し、列車通過時は待避しながら工事を行います。しかし、列車の運行が高密度な線区や大規模な工事は最終列車から始発列車までの夜間に行います。

また、連続立体交差化など工事が線路上に支障する場合は、仮線路を敷設して線路を切り換えることで列車の運行を確保し、工事を進めています。

架線



■ 架線の検査

変電所から電車に電気を供給する架線などは定期的に検査し、故障する前に劣化した部品を交換などのメンテナンスを行います。

豪雨災害対策

昨今、短時間豪雨の発生回数は増加傾向にあり、雨の降り方が局所化かつ激甚化してきています。

当社では、雨量計の設置や定期検査に基づく斜面の補強、排水設備の整備など、豪雨災害に備えるための安全対策を推進してきました。さらなる安全・安定輸送の確保を図ることをめざし、京阪神エリアにおいて集中的に斜面防災工事を実施することとしました。



触車事故防止の取り組み

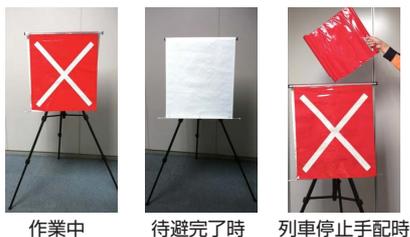
大規模な線路工事などを行う際には、列車を進入させない状況で作業を行います。日常の保守や検査においては、列車が運行している合間にも作業を行います。その場合は、列車見張員などを配置し、列車の進来を把握して事前に作業員が待避することで安全を確保します。

さらに安全性を高めるため、過去の触車事故を踏まえて社内ルールを見直し、「停止表示方式」を導入しました。これは、列車が運行している合間に作業を行う場合において、従来の列車見張体制での保安度をさらに向上させたもので、停止表示標を常時掲出し、作業員が待避完了したとの連絡がない限り、進来列車に対して停止信号を現示することで作業員の安全を確保する方式です。運転士は、停止表示標を認めた場合、すみやかに停止手配をとります。また、無線を活用した列車見張員支援装置も導入しました。

列車見張体制のイメージ



停止表示標



列車を停止させる際は、反射布を用いた赤色旗を振ります。また、無線を活用し、運転士や車掌に音声により「緊急停止」を知らせる列車見張員支援装置も導入しています。



赤色旗(反射)



列車見張員支援装置

リスクアセスメントのレベルアップ

リスクアセスメント・ハンドブック

リスクアセスメントの趣旨や考え方を共有するとともに、各職場での取り組みを活性化するため、その解説書として平成26年3月に「リスクアセスメント・ハンドブック」を作成しました。

さらに、リスクアセスメントのレベルアップにつながる視点の提供を目的として、新たに「実践編」を作成し、各職場の取り組みを支援しています。

なお、このハンドブックは、全社員に配付するとともに、グループ会社にも展開しています。



北陸新幹線開業に伴う計画リスクアセスメント

リスクアセスメントの取り組みの一環として、「計画リスクアセスメント」を実施しています。

「計画リスクアセスメント」は、設備等の使用を開始する前の計画段階において、安全面に関する確認を行うとともに、潜在的リスクを把握し、対処すべきリスクに対する低減策を講じることを目的としています。

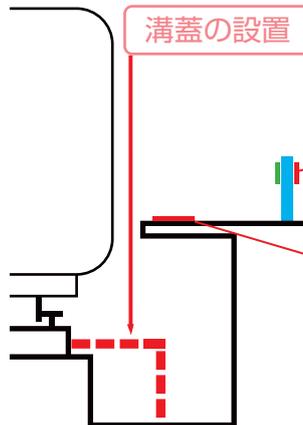
北陸新幹線開業に先立ち、安全面に関するリスクを抽出し、以下のような低減策を実施しました。

抽出したリスク

北陸新幹線の駅は、山陽新幹線に比べて、ホーム下からホーム床面までが高く、万が一小さなお子様などがホームと車両の隙間から落下された場合、お客様の生命に関わる重大なリスクに繋がる可能性があります。

主な低減策

- ・万が一の落下の際に衝撃を少しでも軽減できるよう、ホームと車両の隙間が大きい乗降口に対して溝蓋を設置
- ・お客様へ注意喚起を図るために、ホーム床面およびホーム柵に注意喚起サインを設置



注意喚起サインの設置

多面的分析による改善

事故の再発防止を確実にを行うために、多面的分析手法を導入しています。多面的分析手法では、「M-SHELLモデル」(M:管理、S:手順、H:設備、E:環境、L:人、関係者)を用いて、多面的な視点で分析を行い、低減策を策定しています。

「運転士が隣接する出発信号機を自進路に対するものと誤認し、起動した事象」に対し、以下のような低減策を実施しました。

抽出したリスク

運転士が出発信号機を誤認し、列車を起動させた場合、付近に踏切が存在すると、踏切障害事故などの重大なリスクに繋がる可能性があります。

主な低減策

- ・踏切の手前に列車を停止させるためのATS地上子の新設、移設
- ・運転士の誤認防止のため、信号機等への看板類の設置



誤出発防止地上子の新設



信号機番線表示補助看板の設置

安全意識の向上と人命最優先の考動

安全体感棟の整備

鉄道の安全に関する仕組みや労働災害防止に関して効果的な教育につなげることを目的として、社員研修センター内に「安全体感棟」を整備しました。特に、新入社員をはじめとした、鉄道事業に携わる初任者を対象とした設備内容となっており、効果的な初任者教育の実施に役立っています。

「鉄道安全システム学習室」

主な鉄道設備、各系統の主な業務フロー、メンテナンス業務、鉄道の安全設備等の解説、展示・体感を通じて、業務の系統間連携推進や鉄道の安全システムの理解促進を図ります。



鉄道の安全を守る仕組みの学習

「労働災害学習室」

典型的な労働災害事例を体感もしくは実際の状況を見学できる設備により、労働災害防止教育の一層の充実を図ります。



身近な労災体感(ドアの挟まれ)



運転士死角体感
建築・車両限界体感

訓練・教育

社員の安全意識向上を図るため、福知山線列車事故を心に刻み考動していく取り組みや安全憲章を具現化するためのさまざまな取り組みを継続的に実施しています。



鉄道安全考動館における研修

福知山線列車事故の反省や過去の鉄道に関わる事故の教訓等を体系的に学んでいます。



安全活動研究発表会

「安全考動計画2017」の目標達成をテーマに、社内の各職場やグループ会社の取り組みを共有しています。



列車事故総合訓練

消防、警察等にご協力いただき、お客様救護等の訓練を実施しています。

Think-and-Act Training

航空業界等で実施されているCRM(Crew Resource Management)訓練の鉄道版として開発した「Think-and-Act Training」という訓練を実施しています。この訓練は乗務員が大規模災害などのこれまで体験したことがないような、マニュアルやチェックリストだけでは対応できない緊急事態に直面した際に、刻々と状況が変化するなかで、情報収集や状況把握を行い相互に協力し、状況に応じて最適な行動をとる能力を向上させることを目的としています。訓練では、映像・音声により緊急事態を体感しています。



訓練の様子

安全投資

運転通告伝送システム

指令から乗務員への情報伝達（運転通告）は、人手を介した方法により実施しているため、伝達漏れなどのヒューマンエラーが発生してしまいます。そこで、指令から乗務員への運転通告を直接データ伝送することにより、駅係員の作業負担軽減と伝達漏れの防止を目的として、GPS機能を活用した運転士支援装置に運転通告伝送機能を付加した端末の開発を行いました。

このシステムは、運転士が携帯する車上側装置がGPSを利用し自列車の在線位置を検知し、あらかじめ設定した地点で地上側装置に通告情報の問い合わせを行い、該当通告券があれば車上で受け取り、復唱が行えるようになっています。また、これらの情報は地上側装置で全体の管理や確認作業が行えます。

GPSを活用した運転士支援装置

（停車駅や編成両数等の情報を適切な時機に運転士に知らせ、注意を促す装置）



地震・津波対策

阪神淡路大震災以降、構造物の耐震補強対策を継続して実施しており、これまでに新幹線では高架橋柱（せん断破壊先行型）や落橋防止対策、トンネルの工事が完了しています。在来線についても高架橋柱（せん断破壊先行型）や落橋防止対策の工事が概ね完了しています。現在は、鉄筋コンクリート製橋脚や駅などの耐震補強対策について順次進めているところです。東日本大震災を踏まえ、今後発生が予想される南海トラフ巨大地震を対象に、高架橋柱（曲げ破壊先行型）のほか、盛土や鋼製橋脚、駅上屋などの耐震補強対策についても、順次進めています。

津波対策については、各府県の津波浸水想定に基づき、線区のハザードマップを作成するとともに、浸水エリアとなる箇所「浸水区間起点・終点標」を設置しています。

南海トラフ巨大地震による津波被害が想定される紀勢線については、上記に加え、市町村の指定避難場所に誘導する「避難方向矢印標」および「線路外出口標」を設置しています。避難に係る環境整備として、運転台への手すり付梯子の搭載、避難誘導設備の整備（避難誘導降車台等）のほか、全駅に避難ルートマップを掲示しています。さらに、お客様にも扱うことのできる避難用梯子の車内への設置も順次進めています。また、避難誘導をより適切に行いたいという乗務員からの声を踏まえ、浸水エリアや最寄の避難場所の位置、そこに至る経路情報を表示するアプリをスマートフォンに搭載し、紀勢線を走行する全ての乗務員に携帯させています。このほかにも、紀勢線沿線の無人駅や当社の関係職場に緊急地震速報と津波警報を自動で放送する装置の導入や、GPS運転士支援装置への津波による浸水の恐れがある区間を走行していることを伝える警報機能の追加を実施しました。



浸水区間起点・終点標



避難方向矢印標



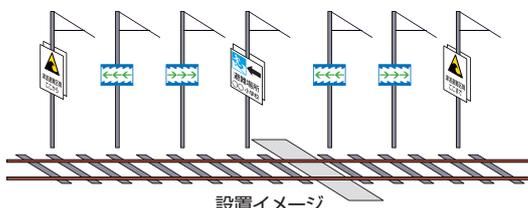
線路外出口標



避難誘導降車台



避難誘導支援アプリケーションイメージ



設置イメージ



車内搭載梯子



GPS運転士支援装置

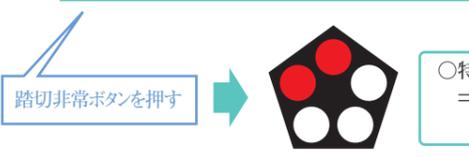
※ マークにより、浸水区間を走行していることを伝えます

踏切の安全対策

踏切非常ボタン

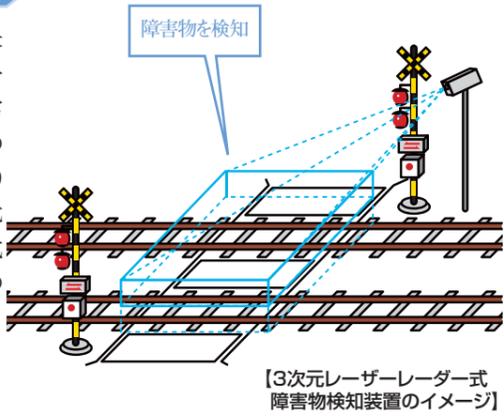
踏切内で自動車や人が動けなくなっている場合などの緊急時に「踏切非常ボタン」を押すと、特殊信号発光機が発光し、運転士に異常を知らせます。

【お願い】緊急時は踏切非常ボタンを押してください。



障害物検知装置

踏切内に取り残された自動車などの障害物を検知し、運転士に異常を知らせます。従来の光電式に加え、より検知しやすい「3次元レーザーレーダー式障害物検知装置」の整備も進めています。

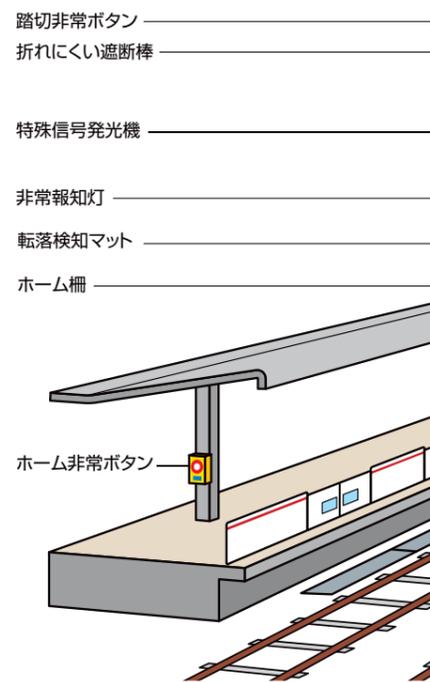


全方位型踏切警報灯

360度全ての方向から確認できる警報灯の整備を進めています。

折れにくい遮断棒

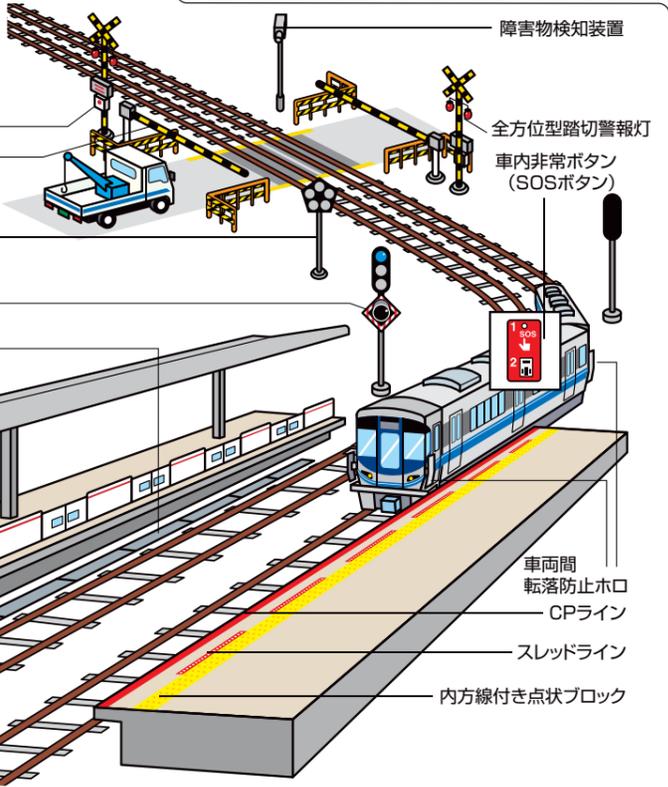
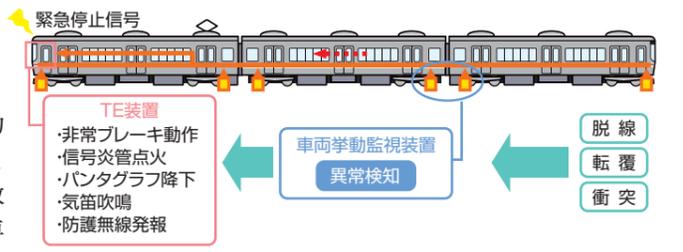
折れずにもとの状態に戻りやすい遮断棒の整備を進めています。



車両の安全対策

車両異常挙動検知システム

脱線など車両の異常な動きを検知した際に、自動的に列車を緊急停止させて被害の拡大を防止するとともに、他の列車に緊急停止信号を送ることにより併発事故を防止する装置を開発し、導入しています。先頭車だけでなく中間車の異常も検知することができます。



車両間転落防止ホコ

先頭車両同士を連結した箇所においても、ホームから転落するのを防ぐホコの取り付けを進めています。



車内非常ボタン(SOSボタン)

車内で急病のお客様がいらっしゃる場合や、迷惑行為を発見された場合など、緊急時は、車内非常ボタン(SOSボタン)を押すと乗務員に異常を知らせます。マイクのある車両では、乗務員と直接通話ができます。



【お願い】緊急時は車内非常ボタン(SOSボタン)を押してください。

ホームの安全対策

ホーム柵

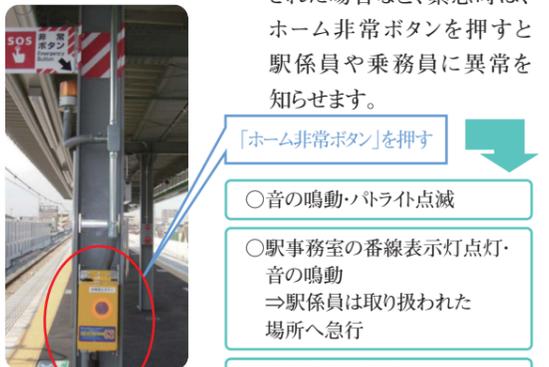
お客様のホームからの転落や列車との接触を防ぐために、ホーム柵の開発、整備を進めています。

昇降式ホーム柵は、ロープを上下に昇降させることで、異なる扉枚数の列車への対応ができるホーム柵です。JRゆめ咲線桜島駅やJR神戸線六甲道駅での試行の結果、今後は、JR京都線高槻駅の「新設ホーム」に整備していきます。



ホーム非常ボタン

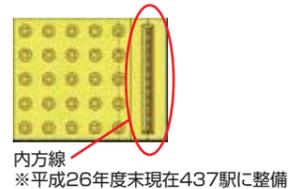
お客様がホームから転落された場合など、緊急時は、ホーム非常ボタンを押すと駅係員や乗務員に異常を知らせます。



【お願い】緊急時はホーム非常ボタンを押してください。

内方線付き点状ブロック

ホーム内側に線状突起を設けて、ホームの安全側をお知らせする点状ブロックの整備を進めています。



CP(Color Psychology)ライン

ホーム端部を赤色で塗装して、視認性を向上させています。

転落検知マット

センサーによって転落したことを検知して、乗務員や駅係員に異常を知らせます。

スレッドライン

赤色灯の点滅により、列車が接近していることを知らせます。



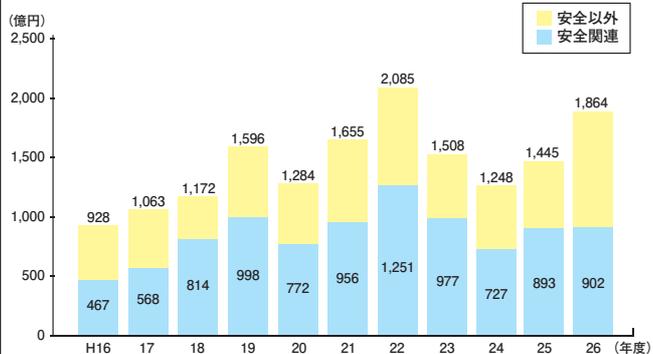
ATS-Pの整備状況

平成26年度末現在、ATS-Pの整備状況は以下のとおりです。



安全投資の推移

平成26年度においては、約902億円の安全投資を行い、さまざまな保安度向上や防災に関する安全対策を進めました。



安全研究所の取り組み

ヒューマンファクターは安全マネジメントの確立に必要な基盤であり、ヒューマンファクターに特化した研究所として平成18年6月に安全研究所を設立しました。安全を支える「人」のプラス面、マイナス面、両方について十分に理解するための教育を行うとともに、大学や鉄道総合技術研究所などの社外の研究機関や他鉄道会社などと連携して、ヒューマンエラーが発生しにくい装置や機器の具体化、手順の最適化、お客様の安全（転落・接触）などの研究・調査を進めています。

安全研究所の主な研究テーマ

- ・運転士・工務系社員の眠気予防策に関する研究 ～生活リズムを整える取り組み～
- ・操作しやすい運転台に関する研究 ～在来線車両・新幹線保守用車等～

駅ホームでの酔客の行動特性に関する研究

実際に発生した酔客のホームからの転落や列車との接触事象を分析しました。

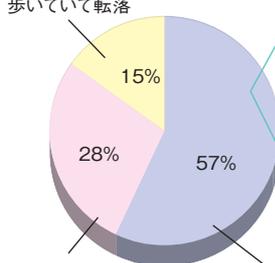
その結果、ホームからの転落は、「ベンチなどホームの中央部にいる酔客が線路に向かって歩いて転落」というパターンが調査した全件数の約6割を占めることがわかりました。

また、酔客は複数の前兆行動を経てから転落する傾向があり、特に、ベンチに座っていた酔客が立ち上がった直後にまっすぐ歩いて転落に至るケースが相当数ありました。

こうした酔客の転落を防止するために、一部の駅のベンチの向きを変更しました。さらに、研究で得られた知見を駅係員や乗務員に周知し、より効果的かつ効果的に酔客に対応してホームにおける人身事故や転落を未然防止できるよう、取り組みを進めています。

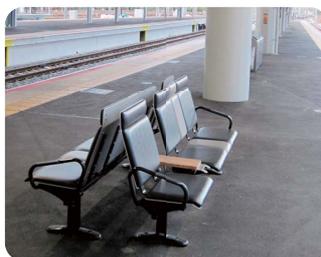
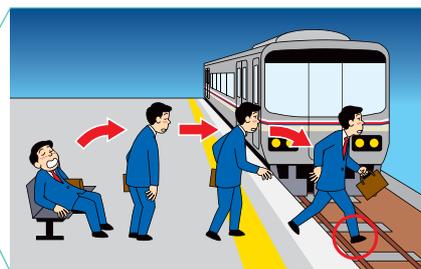
● 酔客のホーム転落の状況

ホーム端を千鳥足で歩いていて転落



ホーム端に立つ人が線路に倒れこんで転落

ベンチなどホームの中央部にいる酔客が線路に向かって歩いて転落



改善前



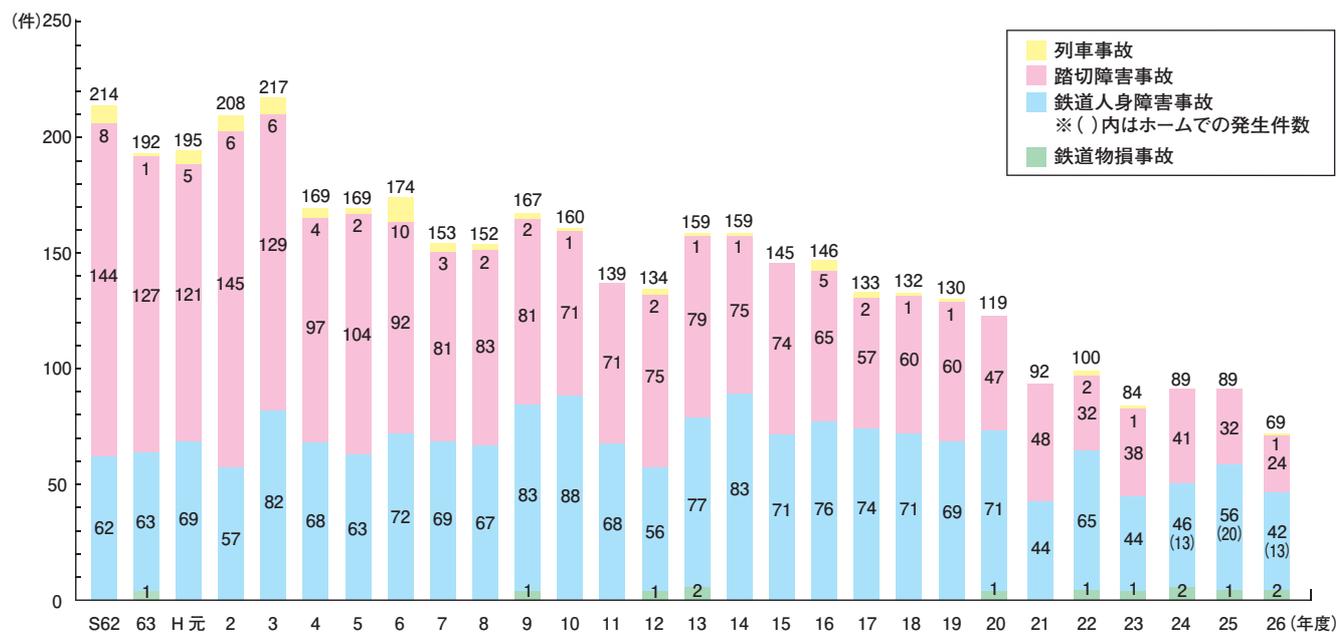
改善後

4

事故等の発生状況と再発防止に向けた取り組み

■ 鉄道運転事故

平成26年度は、鉄道運転事故が69件発生しました。安全性向上のためのさまざまな施策の結果、会社発足当時と比較して約7割減少し、会社発足以降最少となることができました。特に、「踏切障害事故」については、さまざまな取り組みの結果、発生件数は大きく減少しています。「安全考動計画2017」における到達目標として「ホームにおける鉄道人身障害事故3割減」「踏切障害事故4割減」をめざしており、引き続き、鉄道運転事故の減少に向けて取り組みを進めます。



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、列車脱線事故および列車火災事故
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突し、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

鉄道運転事故の事例

<列車脱線事故>

発生日時:平成26年9月2日 10時30分

発生箇所:北陸線 高月～木ノ本駅間

<概況>

運転士は、速度約116km/hで運転中、進行右側から踏切内に入線する2tトラックを約30m手前で認め、直ちに非常停止手配をとりましたがおよばず衝撃し、脱線して現場を約300m行き過ぎて停止しました。

<対策>

踏切を安全にご利用いただくために、踏切でのルールやマナーについて啓発活動を実施。

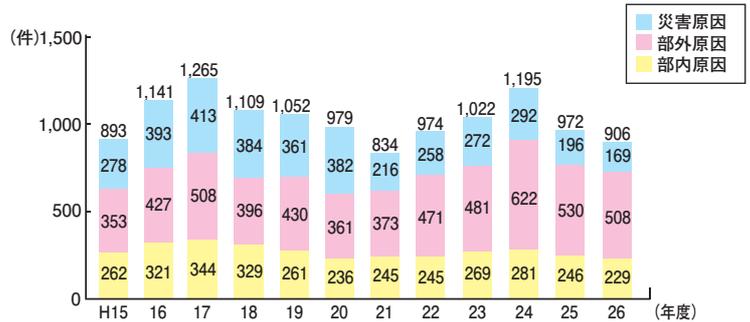


事故の状況

■ 輸送障害

平成26年度は、輸送障害が906件発生しました。「安全考動計画2017」の到達目標である「部内原因による輸送障害5割減」については、引き続き、目標達成に向けて取り組みを進めていきます。

一方、近年異常気象などによる自然災害も発生しており、今後も安全安定輸送の確立に向け、さまざまな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

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

■ 豪雨災害

発生日:平成26年8月

発生箇所:山陰線（綾部～和田山駅間）

福知山線（篠山口～福知山駅間）

芸備線（三次～広島駅間）

可部線（緑井～可部駅間）

〈概況〉

山陰線と福知山線では、8月16、17日の集中豪雨の被害により運転を見合わせました。また、芸備線と可部線では8月20日未明の集中豪雨や土石流の影響で運転を見合わせました。

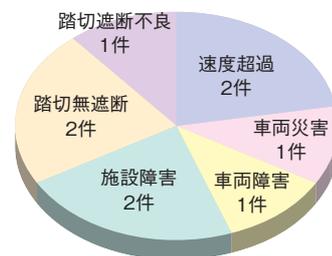
関係機関のご協力により、山陰線は8月19日、福知山線は8月27日、芸備線は8月22日、可部線は9月1日から全線運転再開しました。



■ インシデント

インシデントとは、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のことで、平成26年度は9件発生しました。それぞれに対して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。

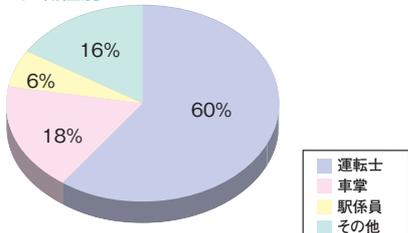
※各事象の詳細な内容については、21ページに記載しています。



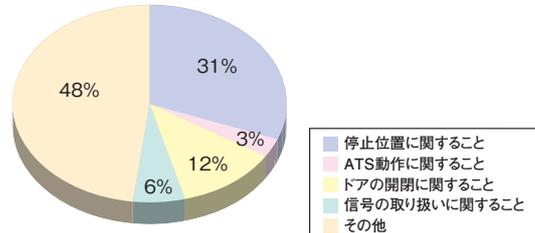
■ 安全報告

平成26年度は、社員から約11,300件の安全報告がありました。その内、部内要因（人的要素）に関係する報告は、約3,000件です。

● 職種別



● 内容別



5

お客様・沿線の皆様との連携

5-1 お客様に安心してご利用していただくために

AED

1日の乗降5千人以上の駅(無人駅除く)のコンコースに設置しており、乗降10万人以上の駅と全ての新幹線の駅には、ホーム上にも設置しています。また、新幹線は車内にも設置しています。



駅設置のAED

こども110番の駅

地域の子どもたちにとって安全な環境づくりに貢献するために、日本民営鉄道協会と連携して、「こども110番の駅」を実施しています。目印となるステッカーを見て駅に助けを求められた場合、子どもを保護し、必要により子どもに代わって110番通報などを行います。



目印となるステッカー

協力医師支援用具

新幹線の車内で万が一お客様が急病になられた際、応急処置を行うために、医師の方などにお使いいただく4種類の協力医師支援用具を新幹線の全編成に搭載しています。



汎用聴診器



手動血圧計



パルスオキシメーター



ペンライト

テロ対策・防犯

主な駅や新幹線の車内には、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のゴミ箱を設置するなど、テロ対策など防犯に関する取り組みを行っています。また、警察や消防にもご協力をいただき、テロ対処訓練も実施しています。

駅構内や車内で不審物、不審行為を発見された場合は、駅係員や乗務員にお知らせください。



訓練の様子

5-2 お客様・沿線の皆様とともに

踏切事故防止啓発活動

踏切事故を防ぐためには、踏切をご利用の皆様のご協力も欠かせません。そこで、踏切事故防止キャンペーンの実施や、保育園や小学校などへ出向き安全教室を開くことを通じて、踏切でのルールやマナーについての啓発活動を行っています。

また、自動車学校の講師の方や、学校の教職員の方に向けても啓発活動を実施したり、テレビCMの放映や車内吊ポスターの掲示などにより、改めてルールを守ることの大切さを伝える取り組みも実施しました。



保育園での踏切安全教室



自動車学校での踏切に関する講義



車内吊ポスター

救急フェア

AEDを使用した心肺蘇生法などの救命処置の重要性を啓発するために、JR西日本あんしん社会財団との共催で、消防や自治体、NPO等の協力を得ながら「救急フェア」を実施しています。

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、当社が寄付提出し設立し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をめざした活動を行っています。



救急フェア

地域と連携した訓練

和歌山支社では、地震・津波に対する訓練を毎年実施しており、地域の方々にお客様役として乗車いただくなど、地域や教育機関などと連携して取り組んでいます。

訓練は、大地震発生に伴う津波警報の発令により緊急停車した列車から避難するといった内容です。

地震や津波など緊急事態に直面した場合には、お客様や地域の方々のご協力が必要となります。安全な場所まで迅速に避難するため、今後もこのような訓練に取り組んでいきます。

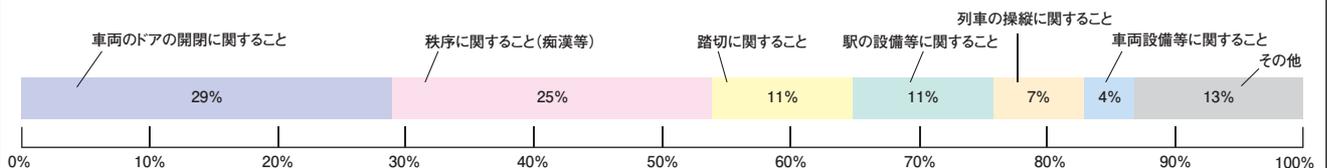


訓練の様子
「津波防災の日」である11月5日に実施

5-3 お客様からのご意見

「安全」に関する声

お客様からのご意見・ご要望やお問い合わせは駅係員や乗務員がお伺いするほか、電話や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26年度のご意見・ご要望、お礼・おほめなどの「お客様の声」は全部で約45,000件いただき、そのうち「安全」に関する声は約800件寄せられ、改善すべきものは迅速に対応しています。



インシデントの概況と再発防止策

発生日	発生箇所	種別	状況詳細	再発防止策
平成26年 4月30日	境線 後藤総合車両所構内	車両障害	ディーゼル機関車の全般検査において、浸透探傷検査により台車枠に約130mmの亀裂を確認した。	・同形式台車を対象に一斉点検を実施 ・今回亀裂が確認された部位の探傷検査を実施 ・定期検査入場時における探傷検査方法を統一
平成26年 6月11日	山陽線 大竹駅構内	踏切 無遮断	運転士は、4番線の出発信号機の進行を指示する現示を確認し発車するところ、3番線の出発信号機の進行現示を自進路の信号と見誤って起動を開始したため、ATS動作により出発信号機を約20m行き過ぎて停車した。 なお、4番線出発信号機の2m手前ある郷水第2踏切においては、4番線の出発信号機に進行を指示する現示をしていなかったことから、警報機および遮断機が動作がしない状態で列車が通過した。	・出発信号機を見誤る可能性がある同様箇所に信号機番線表示補助看板を設置 ・誤出発した際に踏切が無遮断となる可能性のある駅において、踏切までに停止するATSの新設または移設
平成26年 7月30日	奈良線 黄檗駅～宇治駅間	施設障害	夏期警備の列車添乗中の保線係員は、いつもより大きな揺れを感じたため、関係箇所へ報告のうえ関係列車の徐行運転を行った。調査の結果、気温上昇に伴うレール高温時に、急曲線ロングレール区間に生じた軌道変位箇所に、何らかの原因で横圧が作用したことにより、軌道変位が急進したことが判明した。	・急曲線ロングレール区間での通り狂い管理強化 ・急曲線ロングレール管理の着眼点の繰り返し教育と保守への反映
平成26年 8月9日	姫新線 東鷲崎駅～上甲駅間	速度超過	指令員は、降雨による徐行通告を行う際、規制が必要な区間を錯誤したため、徐行が必要な列車に正しい通告が行われず、25km/h以下の徐行区間の一部を列車が通常速度で走行した。	・定期的に運転規制発生時からのシミュレーションを実施 ・雨規制時における相互確認の再徹底
平成26年 8月11日	紀勢線 印南駅構内	車両障害	台風上陸により屋根上の空気ホース表面に海水由来の塩分が付着し絶縁が低下したことで、停車中の列車のパンタグラフからアークが発生し、パンタグラフ破損および架線が焦損した。	・同時期に同線区を走行した車両屋根上の状態を確認し、異常を認めた場合は清掃を実施 ・気象条件によりパンタグラフ支持棒子および空気ホースの洗浄を実施 ・屋根上絶縁の強化(絶縁材の増塗布)
平成26年 8月17日	城端線 戸出駅～福野駅間	施設障害	砺波駅設置の雨量計とSRC装置間の保安器に接続しているコネクタ内のケーブル端子のハンダが外れ断線し、降雨運転規制値が「徐行」から「停止」となった際に同線区を管理するSRC表示装置に「停止」の表示が伝送されなかったため、当該雨量計の規制区間を25km/h以下の徐行のまま走行した。	・同様システム雨量計の緊急点検 ・回線ケーブルおよび接続部コネクタの定期交換
平成26年 9月4日	山陽線 八本松駅～瀬野駅間	速度超過	指令員は、雨量計が徐行の規制値となったため、急遽関係する列車に緊急停止を指示した。その際、規制が必要な区間を錯誤したため、徐行が必要な列車に通告が行われず、25km/h以下の徐行区間を列車が通常速度で走行した。	・定期的に運転規制発生時からのシミュレーションを実施 ・雨規制時における相互確認の再徹底
平成26年 9月18日	山陰線 淀江駅～伯耆大山駅間	踏切 遮断不良	遮断機制御用リレーの一時的な動作不良により、1組の遮断桿が降下していない状態で1本の列車が通過した。	・当該踏切のリレー取り替え ・同一ロットのリレーを取り替え
平成26年 12月17日	福塩線 横尾駅～神辺駅間	踏切 無遮断	工事の際に落下させたナットが、踏切制御回路リレーの端子間に介在していたため、1本の列車が無遮断の状態通過した。	・各現場区所および工事会社へ発生事象の速報、注意喚起の実施 ・取り外したナット類の所在確認についての指導を徹底

行政指導

年月日	警告の内容	当社の対応等
平成26年4月8日	<p>鉄道輸送の安全確保について(警告) 【中国運輸局鉄道部長から広島支社長あて】</p> <p>鉄道輸送の安全確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、平成26年4月7日、山陽線下関駅構内において、誤出発防止自動列車停止装置の地上子が誤った位置に設置されていることが判明したことは誠に遺憾である。</p> <p>ついては、この原因に関して背後要因を含め調査するとともに、作業従事者の基本作業及び作業管理の徹底を図り、再発防止対策に万全を期されたい。</p> <p>なお、原因に関する調査結果及び講じた措置については、速やかに文書により報告されたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・直近の定期検査後に地上子の新設、取り替えや取り外し・取り付けの工事があった箇所の点検を実施 ・関係箇所に注意喚起の文書を発信して、事象の内容と工事における履行確認について周知を徹底 ・地上子の取り付け誤りのヒューマンエラーを防止するため、取り外し前に地上子の設置方向を示すマーキングの実施 ・機能確認の際に使用するチェックリストに地上子の防護対象(信号機等)に対する方向を記載する欄を設けることによる取り付け方向の確認の明確化 ・施工後、防護対象(信号機等)自体もしくは防護対象の方向を記した看板を地上子とあわせて写真撮影し、作業終了後に速やかに設置方向確認を実施



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は、「JR西日本お客様センター」および「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ください。