

# 鉄道安全報告書

2008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	安全行動指針	3
2.2	安全性向上計画	3
3	安全管理体制	4
4	平成19年度の重点安全施策	6
4.1	平成19年度の重点安全施策	6
4.2	「福知山線列車脱線事故の調査報告書」に対する取り組み	6
4.3	「安全性向上計画」の進捗状況	7
4.3.1	主な「ソフト対策」	8
4.3.2	主な「ハード対策」	12
4.3.3	風土、価値観の変革に向けた取り組み	15
5	事故等の状況と再発防止措置	18
5.1	鉄道運転事故	18
5.1.1	踏切障害事故防止の取り組み	19
5.1.2	鉄道人身障害事故防止の取り組み	21
5.2	インシデント	22
5.3	輸送障害	23
5.4	主な行政指導等	23
6	お客様等との連携	24
6.1	お客様からのご意見	24
6.2	お客様、住民の皆様とともに高める安全	24
6.2.1	踏切事故防止キャンペーン	24
6.2.2	ホーム、車内非常ボタン	25
6.2.3	AEDの設置	25
6.2.4	テロ対策等防犯	25
6.2.5	「こども110番の駅」の取り組み	25
7	鉄道安全報告書への意見募集	26

# はじめに

当社は、平成17年4月25日、福知山線において、106名ものお客様の尊いお命を奪い、500名を超える方々にお怪我をさせるという、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、お怪我をされた方々の一日も早いご快癒を祈念いたします。

また、ご遺族の皆様、お怪我をされた方々とご家族の皆様のお悲しみやお苦しみに対し、誠に申し訳なく、深くお詫び申し上げます。

当社は事故後、安全を最優先する企業風土の構築を基本理念とする「安全性向上計画」を策定し、その基盤をなす「風土・価値観の変革に向けた取り組み」として安全憲章の浸透及び具現化に向けた取り組みを進めています。「ハード対策」では、項目毎に完成時期を明確にしながら逐次整備を進めてまいりました。「ソフト対策」では全ての項目について制度や仕組みを整え実施しており、実施の過程で必要な改善を行いながら取り組みを進めています。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います。

平成17年6月に設置した安全諮問委員会においても、安全に関する数々のご提言をいただき、鉄道安全考動館を活用した研修など、その多くを実施に移してきましたが、平成19年7月3日に最終報告書を取りまとめていただきました。

こうした中、昨年6月に航空・鉄道事故調査委員会の調査報告書が公表され数多くのご指摘をいただきました。こうした数多くのご指摘を厳粛に受け止め、真摯に且つ迅速に改善策を進めてきております。

また、調査報告書の公表を契機として、新たな安全計画の策定に着手し、昨年9月に安全に関する専門家7名で構成される「安全推進有識者会議」を設置し、調査報告書の数多くのご指摘、安全諮問委員会のご提言、「安全性向上計画」の残された課題、全社員を対象とした意識調査の結果などをふまえ、本年2月、今後の弊社の安全性向上策の方向性についてご提言をいただきました。このご提言をふまえ、「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5カ年計画である「安全基本計画」を策定しました。本計画においては、安全に対する感度を高め、コミュニケーションの改善や現場力の向上など、安全管理体制の基盤を構成する諸要件のレベルアップを図ってまいります。

今後、私をはじめとした経営陣が、強い意志とリーダーシップの下、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。当社としては、今後とも被害に遭われた皆様方にしっかりと対応させていただくとともに、安全を最優先する企業風土の構築を図り、企業風土の変革に取り組んでいく決意であります。そして、この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全力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

山崎正夫

# 2 安全基本方針

- 福知山線列車事故を発生させたことを重く受け止め、二度とこのような事故を発生させないとの決意のもと、平成17年5月に「安全を最優先する企業風土の構築」を基本理念とする「安全性向上計画」を策定し、その推進に全力で取り組んできました。
- 企業としての最上位方針である「企業理念」の第1項に「私たちは、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ます」と掲げ、「安全」こそが最も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を定めた「安全憲章」の実践、浸透に努めます。
- 「福知山線列車脱線事故に関する航空・鉄道事故調査委員会調査報告書」を厳粛に受け止め、多くのご指摘に対して真摯にかつ迅速に対処します。
- 「安全基本計画」の到達目標である「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」を達成すべく、全社員が全力を挙げて取り組むことにより、「安全を最優先する企業風土の構築」を実現します。

## 2-1 安全行動指針

安全に関する社員の行動指針として「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、お客様のかけがえの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 安全性向上計画～安全を最優先する企業風土の構築に向けて～

「安全性向上計画」は、事故発生直後、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を実施するとの決意を具体化したものです。

### 基本的考え方

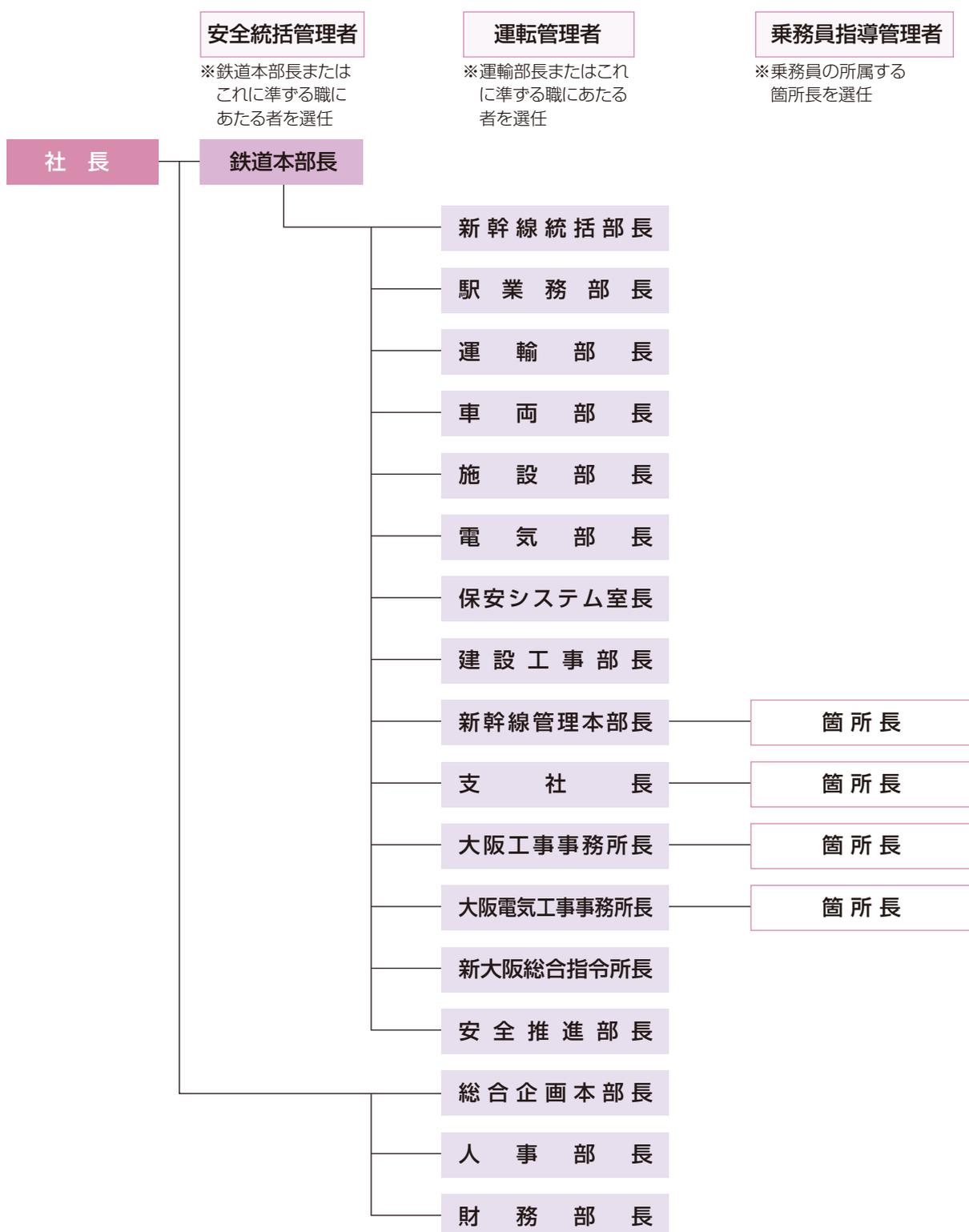
- (1)安全が何よりも優先すべきであることを、会社として徹底する。
- (2)現場と本社の一体感を強化すべく、トップ自らが現場に出向き、双方向のコミュニケーションに努め、風通しの良い職場づくりに努める。
- (3)安全を支える現場において、上司・部下のコミュニケーションにより、信頼関係を構築する。
- (4)安全対策・事故防止策の推進にあたっては、原因並びに背景を根本に遡って分析したうえで、対策を確立していく。
- (5)ハード面における安全対策について、全力を挙げて推進する。

# 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。安全に関わる体制を整備し、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。



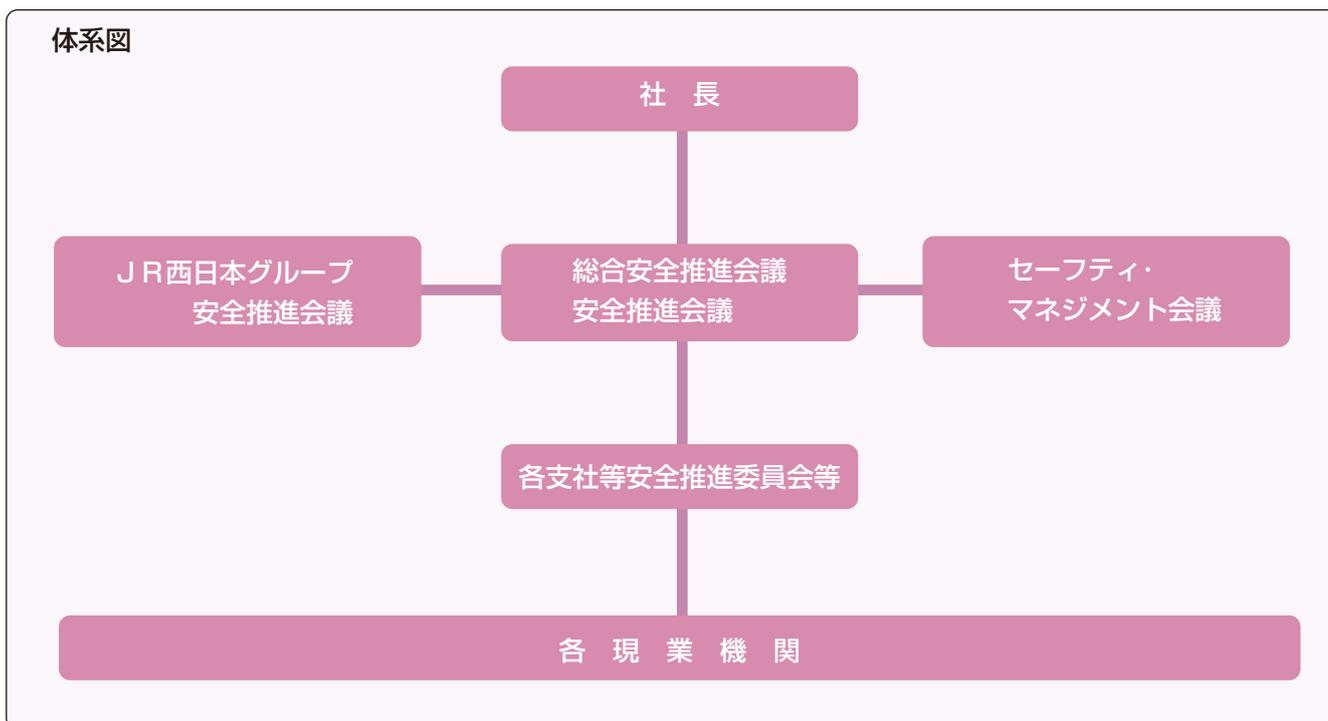
## ■総合安全推進会議、安全推進会議

運転事故及び労働災害の防止に関する事項を、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、安全推進会議を毎月開催し、総合安全推進会議を半期に一度開催しております。

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ます。

さらに各支社や新幹線管理本部においても、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は現業機関の社員へ周知を図る仕組みとしています。

その他、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し、グループ会社との連携も図っています。



## ■安全管理体制の見直し

平成19年7月1日に新幹線鉄道事業の一体的な企画・運営の構築を目的とした組織改正を実施し、新幹線の安全運行に関わる鉄道本部各部のとりまとめを行う「新幹線統括部」、新幹線に関わる現業機関などの統括管理を行う「新幹線管理本部」を設置しました。

また、安全管理のPDCAサイクルの確立として、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います。

# 平成19年度の重点安全施策

## 4-1 平成19年度の重点安全施策

平成19年度は、「安全を最優先する企業風土の構築に向けた取り組みをさらに加速し、信頼回復を確かなものとする年」と位置付け、「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、「安全性向上計画」を中心とした安全性向上の施策に引き続き集中的に取り組むこととしました。

また、平成19年6月に航空・鉄道事故調査委員会から「福知山線列車脱線事故の調査報告書」が示され、当社の鉄道事業全般にわたりご指摘をいただきました。当社はこのご指摘を厳粛に受け止め、真摯にかつ迅速に改善策を進めてきております。

## 4-2 「福知山線列車脱線事故の調査報告書」に対する取り組み

「調査報告書」に示された「建議」「所見」<sup>(※)</sup>をはじめ、ATSの整備、列車運行計画、安全管理体制など鉄道事業に関して数多くの厳しいご指摘をいただいております。こうしたご指摘については、その内容を厳粛に受け止め、安全性の向上に向け、着実かつ迅速に対策を講じてきております。

その主な取り組みは以下の通りです。

### 調査報告書の建議・所見等(H19.6)

- 「建議」 インシデント等の把握及び活用方法の改善
  - 列車走行状況等記録装置の設置・活用
  - 非懲罰的な報告制度の整備
  - インシデント等の情報の総合的な分析と効果的な活用
- 「建議」 列車無線による交信の制限
- 「建議」 メーカー担当者等への関係法令等の周知徹底
- 「所見」 運転技術に関する教育の改善
  - 実践的教育の充実強化
  - 事故防止にふさわしい効果的教育への改善
- 「所見」 ブレーキ装置の改良
- 「所見」 人命の安全を最優先とした運行管理
- 「所見」 標識の整備
- 「所見」 事故発生時の車両の安全性向上方策の研究
- 「その他指摘」 列車ダイヤについて
- 「その他指摘」 ATS関係について
- 「その他指摘」 運転士の勤務、行路について
- 「その他指摘」 車両及び設備管理に関する事項

### 主な取り組み状況

- 運転状況記録装置の整備
- 事故の芽の取り組み(H17.9)、安全報告に名称変更(H19.9)
- 多面的分析手法の導入(H19.9)
- リスクアセスメントの導入(H20.4)
- 走行中の無線交信の禁止(H19.5)、メモの禁止(H19.12)
- メーカー担当者等への法令の周知徹底(H19.9～)
- シミュレータを活用した訓練等の実施
- より効果的な事故防止教育への改善(H20.4)
- 207系・321系のブレーキ装置改良(H19.11～H20.6)
- 新たな企業理念、安全憲章制定(H18.4)
- 教育の充実(安全を第一とする教育)
- 事故発生時の停電手配のマニュアル化等(H20.3)
- 標識の整備(H20.9完了予定)
- 207系吊り手の増設、117系・115系一部車両吊り手の増設・新設(H20.4～)
- 車両の安全性向上(鉄道総合技術研究所と連携)
- 弾力性のあるダイヤへの見直し(H18.3)、定期的なダイヤの検証
- 曲線等に対する速度超過防止対策の整備
- 宝塚線行路、連続乗務時間及び乗務距離の制限見直し(H18.3)
- 睡眠時無呼吸症候群(SAS)簡易検査を義務化(H18.3)
- 予備車両増備、デジタル式速度計の改修
- 「ATS設計時のデータ取扱手引」作成(H19.4)
- 地理情報システム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の。

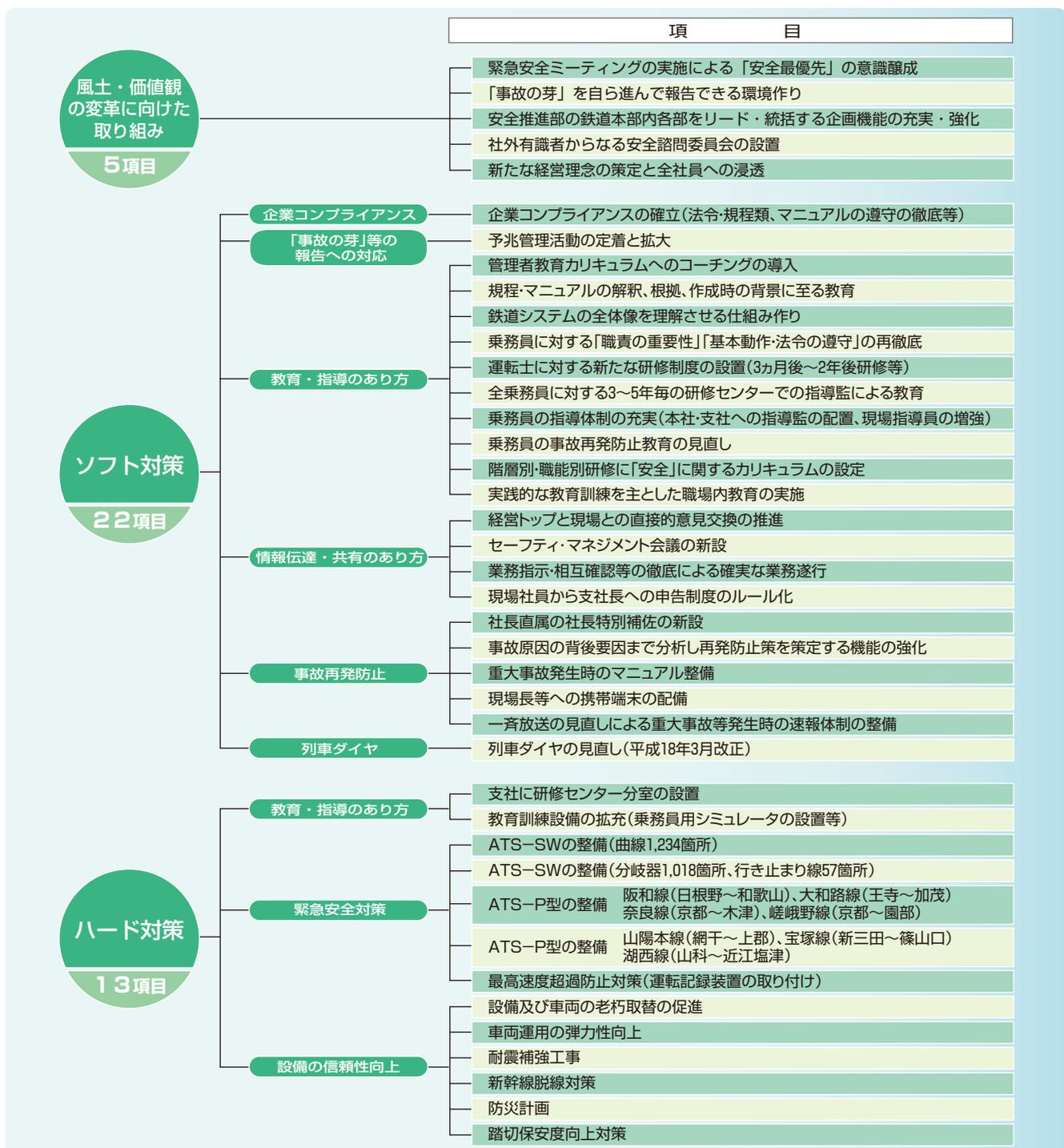
## 4-3 「安全性向上計画」の進捗状況

「安全性向上計画」の推進にあたっては、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。実施にあたっては、本社が主体となり安全統括管理者および主管部長で構成する「安全性向上実行委員会」(毎月開催)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、長期間にわた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仕組みを構築し、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、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、30～33ページに記載しています。

### ■「安全性向上計画」



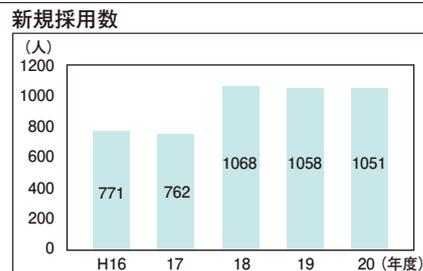
※「安全性向上計画」の概要は弊社ホームページに掲載しています。

# 平成19年度の重点安全施策

## 4-3-1 主な「ソフト対策」

### (1)安全を支える人材の確保と育成

安全性の向上を図るために、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の活用を行い、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ます。



#### ●鉄道安全考動館を活用した安全教育の実施

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月に「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育成を図っています。平成19年度は、約17,000人の社員が鉄道安全考動館での安全教育を受講し、平成20年度中に鉄道事業部門の全社員が受講することとしています。

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も行っています。



#### ●列車防護訓練の実施

万が一、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、その確実な実行に向け、運転業務に従事している全社員を対象に列車防護に関する教育・訓練を実施しています。



携帯用信号炎管による列車防護訓練

#### ●列車事故総合訓練の実施

事故が発生した場合に備え、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体得する列車事故総合訓練を消防、警察、医療等の関係機関と合同で実施しています。



在来線列車事故総合訓練



新幹線列車事故総合訓練



化学テロ対策訓練

#### 「事故遭遇時等社員必携」の携帯

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。



#### ●普通救命講習受講

消防機関のご指導のもと、救命に必要な応急手当法(心肺蘇生法、止血法)などを修得しています。

また、新幹線の全駅やお客様のご利用の多い在来線の駅などにAED(※)を設置しております。

今後も普通救命講習の継続、AEDの設置駅の拡大を推進するとともに、より実践的な救護訓練も継続して実施していきます。



※AED(自動体外式除細動器)については、25ページの「AED設置」をご覧ください。

## ●実設訓練センター等の活用

作業の安全性向上、および鉄道固有技術の継承を目的に、各部門で実設訓練センターを設置し、教育や実践的な訓練に積極的に活用しています。実際に実物を自分の手で触り体験することが実務能力の向上に繋がっています。

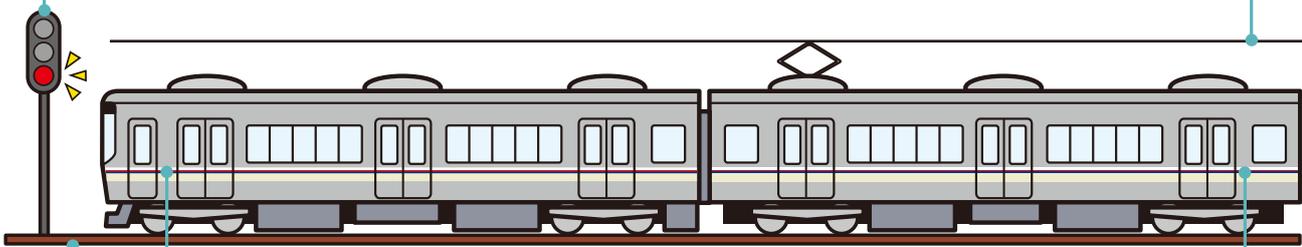
### 実設訓練センター(駅運転係員)

設置箇所：社員研修センター等 13箇所  
実習内容：駅運転係員の異常時の取り扱い等



### 実設訓練センター(電気)

設置箇所：社員研修センター等 26箇所  
実習内容：電車線、信号事故復旧訓練等



### 乗務員訓練センター(運転士・車掌)

設置箇所：兵庫駅構内等 8箇所  
実習内容：運転士・車掌の異常時の取り扱い等



### 線路技術訓練センター(施設)

設置箇所：社員研修センター等 6箇所  
実習内容：線路保守作業、検査実務等



### 技能訓練センター(車両)

設置箇所：博多総合車両所等 3箇所  
実習内容：車両保守業務等



# 平成19年度の重点安全施策

## ●コンピュータ支援教育(CAI)の改良及び拡充

机上教育や実際の車両・設備を使った訓練に加え、CAI<sup>(※)</sup>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



訓練風景



乗務員用CG画面



駅係員用CG画面

## ●運転技術に関する教育の改善

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。さらに、「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を行いました。

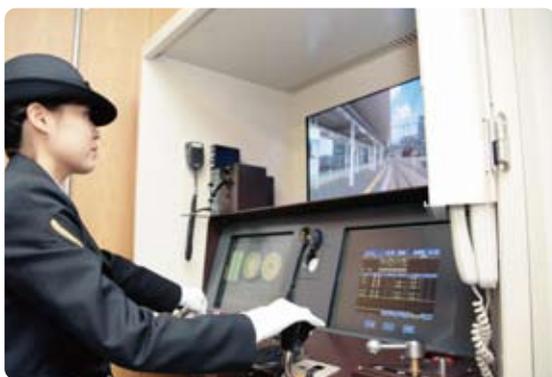
また、乗務員に対する事故後の再教育(事故再発防止教育)をより効果的なものとするため、再教育の対象となる事故を明確化したうえで教育内容を標準化するなどの見直しを行い、事故の再発防止に努めております。

### 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みました。

- ・「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及び知識・技能確認の実施
- ・指導体制を充実する観点からの指導監の配置

### シミュレータを使った教育・訓練



在来線運転士用シミュレータ



新幹線運転士用シミュレータ



在来線車掌用シミュレータ



新幹線車掌用シミュレータ

## (2) 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次の取り組みを進めています。

### ●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行います。

### ●支社長への申告制度

安全に関する社員からの改善・提案が支社長へ伝わるようルール化しました。

### ●社長メール

安全を主なテーマとし、駅区所長と社長が直接メールでやり取りをします。

### ●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。

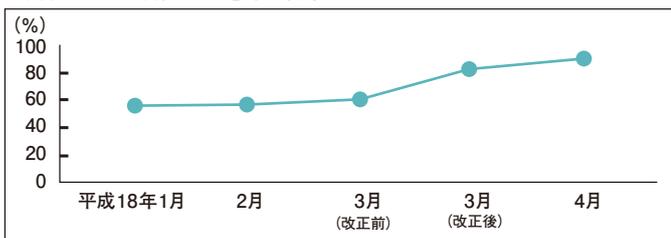
## (3) 列車ダイヤの見直し

平成18年3月のダイヤ改正で、アーバンネットワークを中心とした全社的な列車ダイヤの見直しを行い、遅れに対して弾力性のあるダイヤとしました。

その結果、新快速の定時運転率<sup>(\*)</sup>はダイヤ改正前の6割からほぼダイヤ通りの運行となりました。

※定時運転率:定時で運転した列車の全列車に占める割合。

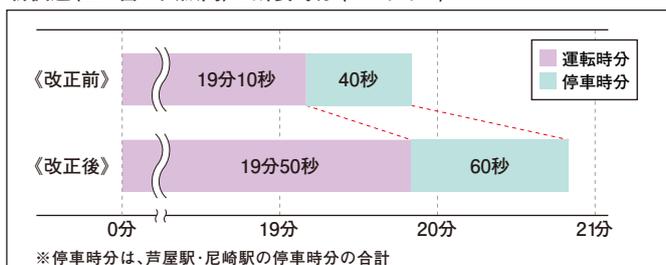
主要駅における新快速の定時運転率



### ●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

新快速(三ノ宮～大阪間)の所要時分<データタイム>



また、輸送計画策定時には、鉄道輸送の安全を確保するため、ダイヤ改正に先立ち必要な条件の確認を行うことにしています。さらに毎年時期を定めてダイヤの検証を行い、遅延が見られる列車については原因を分析し、必要があれば速やかに修正する仕組みを構築しており、平成18年3月以降、ほぼダイヤどおりの運行を維持しています。

今後も、より良いダイヤにするために、継続的な検証を行ってまいります。

# 平成19年度の重点安全施策

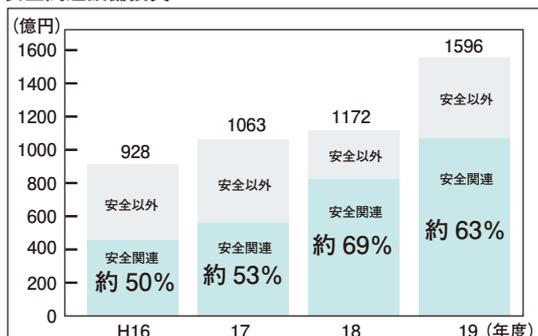
## 4-3-2 主な「ハード対策」

### (1) 安全関連設備投資

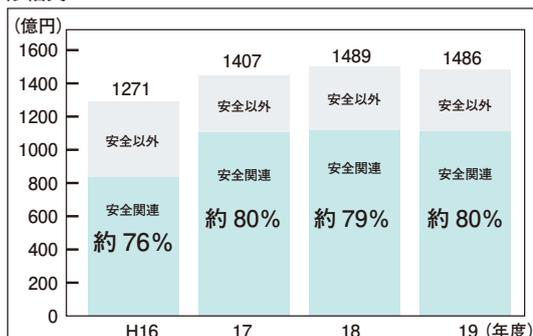
「安全性向上計画」では、平成16～20年度の投資計画において約600億円の追加投資を策定しましたが、その後さらに約200億円の上積みを行いました。また、安全ミーティング等で現場社員から出された課題に対しても速やかに対応しています。

その結果、平成19年度は、安全関連投資及び設備投資全体での投資額は過去最高額となりました。

安全関連設備投資



修繕費



### (2) ATS(自動列車停止装置)の整備

#### ●ATS-SWの整備

曲線などの速度超過防止対策として、ATS-SWを右表の通り整備しました。

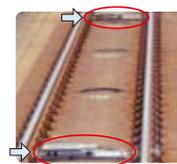
	設置箇所
曲線用	1,234箇所
分岐器用	1,018箇所
行き止まり用	57箇所

#### ・ATSとは

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、列車を停止信号までに停止させる装置です。

#### ・ATS-SWとは

ATSに速度照査機能を付加したものであり、停止信号のほか曲線や分岐器、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。

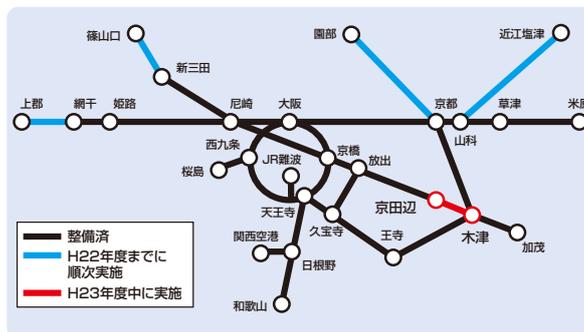


#### ●ATS-Pの整備

平成20年4月までに、大和路線王寺～加茂間、阪和線日根野～和歌山間、奈良線京都～木津間の整備が完了しました。

湖西線、嵯峨野線、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、学研都市線京田辺～木津間については平成23年度末までに整備を完了する予定です。

アーバンネットワークでの整備率は、現在約75%ですが、平成23年度末には約97%となる予定です。



#### ・ATS-Pとは

停止信号のみならず、曲線や分岐器、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が多い線区で整備を進めています。

### (3) EB・TE装置の取り付け

列車の運転を行っている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には、自動的に非常ブレーキを動作させ列車を停止させるEB装置(緊急列車停止装置)の整備を進めています。平成19年度末までに2,061両の整備を行い、進捗率は約73%です。

また、事故等の非常事態が発生した場合、一つのスイッチ(緊急防護用スイッチ)を押すことで、自動的に自列車を緊急に停止させ、付近を走行している列車に停止を促す信号を発信するTE装置(緊急列車防護装置)の整備も合わせて進めています。平成19年度末までに1,596両の整備を行い、進捗率は約57%です。

今後、対象列車のEB・TE装置の取り付けを平成22年度末までに完了する予定です。

#### 【EB装置のしくみ】

1分間に運転士が運転機器を全く操作しない場合、警報と共に表示灯が点灯。それでも運転士が5秒以内に運転機器やEBリセットスイッチを操作しなかった場合、自動的に非常ブレーキが動作します。

緊急防護用スイッチ

EBリセットスイッチ



### (4) 防災

#### ●耐震補強

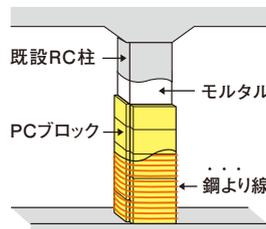
耐震補強工事については、阪神淡路大震災以降、計画に基づき着実に実施してきました。

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19年度末の整備率は98%となり、平成20年度末を目途に完了させるよう進めていきます。

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19年度末の整備率は95%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19年度末の整備率は71%となり、概ね平成22年度を目途に完了させるよう進めていきます。

	対象本数	平成19年度までの実施分	整備率
新幹線	32,500	31,700	98%
在来線	従来計画	2,200	95%
	安全性向上計画	5,500	71%



高架橋柱の補強工事



#### ●落石対策

落石対策については、これまで定期検査等に基づき必要な対策を講じてまいりましたが、平成18年11月に発生した、津山線玉柏～牧山間の巨岩崩落による列車脱線事故を受け、社外学識経験者による専門委員会の提言等に基づき、斜面防災カルテ(斜面広域調査)を整備し、必要箇所ハード・ソフト対策を進めております。

ハード対策として、落石検知装置や防護設備の設置を行っています。また、ソフト対策として、地震時・降雨時の要注意箇所の指定や、徐行区間の設定を行い、斜面管理の強化を図っています。

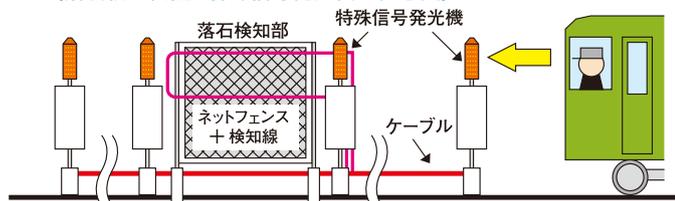


落石検知装置



防護設備

#### 【落石検知装置と特殊信号発光機 概念図】

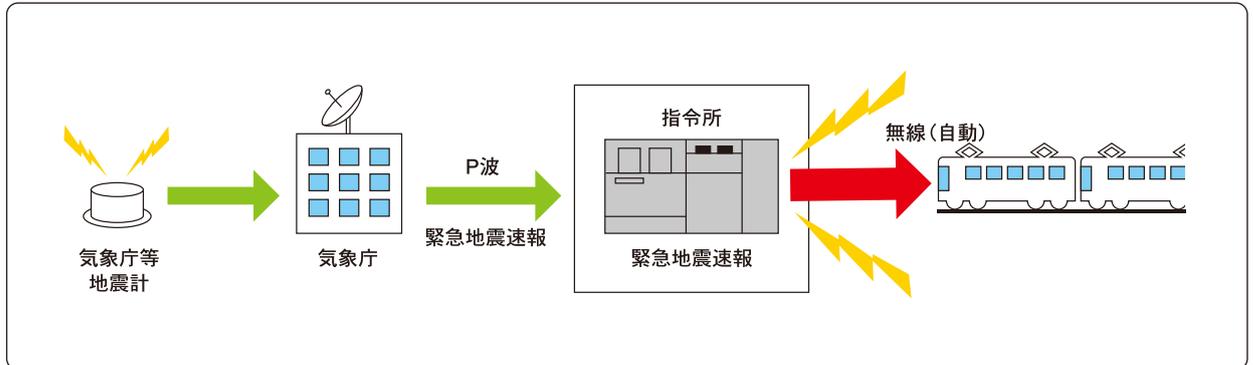


※落石によって検知線が切断されると、特殊信号発光機が発光します。

# 平成19年度の重点安全施策

## ●「緊急地震速報」(\*)の導入

従来から新幹線とアーバン地区に導入している早期地震検知警報システムやその他在来線に設置している地震計に加え、在来線の全線区で緊急地震速報を活用した地震対策を導入しました。地震が発生した場合には、気象庁からの緊急地震速報を受けて、指令所から自動的に無線で運転士に列車を停止させるように知らせます。



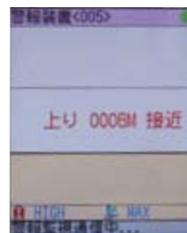
※緊急地震速報とは、地震の揺れのP波(初期微動)からS波(主要動)の影響を推定し、警報を発信する気象庁のシステムです。

## (5) GPS式列車接近警報装置の開発

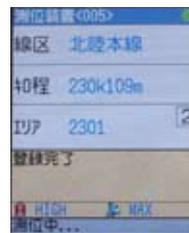
触車事故防止のためのGPSを活用した列車接近警報装置を開発し、実用化するに至りました。平成20年1月の伯備線新郷～伯耆大山駅間をはじめ、順次導入線区を拡大しているところです。



列車接近警報装置



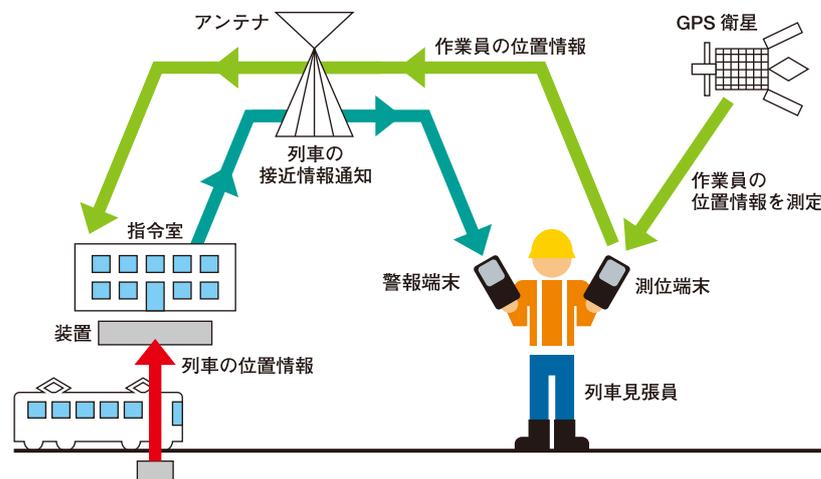
警報端末



測位端末

### 〔GPS式列車接近警報装置の仕組み〕

携帯端末によって現在地と列車の接近を作業者に確実に伝えることができます。



## 4-3-3 風土、価値観の変革に向けた取り組み

### (1)「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」を実施してきており、現在も継続しています。

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。

開催実績（平成19年度末時点）

延べ開催回数	約5,200回
延べ参加人数	約79,000名

#### 改善事例の一部

##### 〔お客様乗降確認ITVの増設等〕

ホームがカーブした駅等に設置しているITV(モニター画面)の増設や、車掌からより見やすくなるよう、大型の液晶モニターへ取り替えを行っています。



##### 〔夜間視認性向上装置(TC-PAC)の設置〕

夜間のお客様の乗降確認を車掌がしやすくするため、TC-PACの設置を行っています。お客様がドア付近におられると、TC-PACの光源が遮られ、車掌にお客様の存在がわかる仕組みです。



##### 〔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

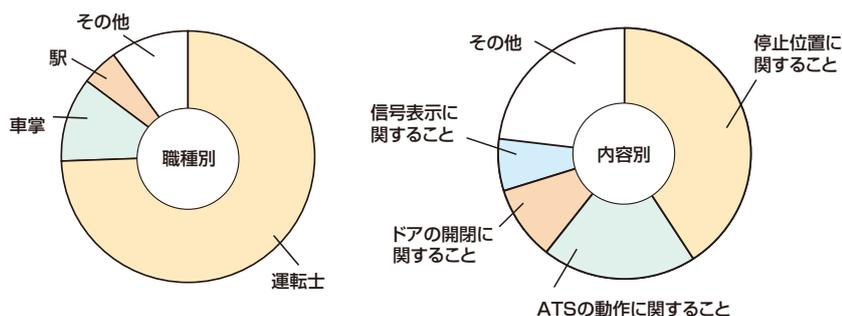
### (2) 報告制度の整備

「事故」に至らない軽微な取り扱い誤りを「事故の芽」として区分し、報告しやすい様式の導入、マイナス評価を行わないことにより報告に対する抵抗感を軽減しました。また、平成19年9月からは「安全報告」と名称変更し、さらに報告しやすい環境を整えました。

こうした報告に対する対応状況等において、全社に周知すべき事柄は、現場に掲示可能なわかりやすい資料でフィードバックを行っています。

「安全報告」からの改善の一例として、運転士が停車の際に目標とする停止位置目標を見やすくするなどの改善を行っています。

「安全報告」報告件数（H17.9～H20.3 総数11,357件）



#### 〔「安全報告」からの改善事例〕

高さ調整や、反射板、背景との同化を防ぐ背板の設置により停止位置目標の視認性を向上させています。また、特急列車用の色を変え、区別しやすいように工夫しています。



### (3) 多面的分析手法

事故原因の分析については、ヒューマンエラーを発生させた直接の関係者の取り扱いだけでなく、周囲の関係者、手順、情報、設備、環境、管理指導面のあり様を多面的な視点で分析する多面的分析手法を導入し、事故の再発防止対策の検討を行っています。

# 平成19年度の重点安全施策

## (4) 安全諮問委員会最終報告書

平成17年6月、広く安全に関わる分野でご活躍されている6名の社外有識者をお迎えし、安全諮問委員会を設置しました。以降2年間にわたり10回の委員会を開催し、「安全性向上計画」を推進する上での留意事項についてご示唆いただくとともに、新たな視点でのさまざまなご提言をいただきました。

そうしたご提言や当社の対応を平成19年7月、最終報告書としてとりまとめるとともに、「安全性をより向上させるための今後の視点」については、「安全基本計画」に反映いたしました。

### 安全諮問委員からの主な提言事項と実施事項

#### ①安全性向上計画の充実・強化を図る項目

- ・ 新たな「企業理念」の制定、「安全憲章」の見直し
- ・ 「安全報告」への名称変更、報告しやすい様式への変更、社員へのフィードバックの実施
- ・ 事故再発防止教育の見直し
- ・ 乗務員の定期研修及び知識・技能確認の実施
- ・ 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・社長特別補佐による問題点解決、安全に関わる提案・改善制度制定)
- ・ 定時性が確保できるダイヤへの見直し

#### ②新たな視点での提言

- ・ 全乗務員に対する3年に1回の睡眠時無呼吸症候群(SAS)簡易検査導入
- ・ 「安全研究所」の設置
- ・ 「鉄道安全考動館」の開設
- ・ 添乗結果のフィードバックの有効活用、双方向点呼へ向けた改善
- ・ 連携強化を目的とした職場間意見交換会や合同訓練の実施
- ・ 「確認会話事例集」の作成
- ・ 「指差・喚呼オンリー・ワン企業グループ」を目指す取り組み

〔安全研究所の取り組み〕

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、社外機関との連携を図りながら研究を進めております。

また、わかりやすいヒューマンファクター教材として「事例でわかるヒューマンファクター」を作成し、各職場の安全教育や、小集団におけるケーススタディ、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。



〔確認会話事例集〕の作成〕

会話のミスを防ぐため、望ましい会話例を示した「確認会話事例集」を作成し、活用しています。



**実際にあった失敗事例**

社員A：山側にある設備を点検してください。  
社員B：了解。山側の設備を点検します。  
※「山側」「海側」という言葉は、地域によって位置が逆になり、意味が食い違いになります。



この結果、反対側の設備を点検したため、問題箇所を発見できませんでした。

**「確認会話」を活用した望ましい事例**

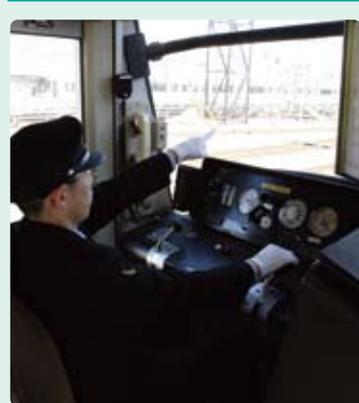
○内容を正しく理解できるよう、相互に確認しながら行なう会話を「確認会話」といいます。

・送り手側は、誤解のない表現を使います。  
・受け手側は、あいまいな点があれば「一言念押し」をします。



〔「指差・喚呼オンリー・ワン企業グループ」を目指す取り組み〕

安全確保に「最も大切な行動」である基本動作、とりわけ「指差・喚呼」の実行に集中的に取り組んでいます。



### 提言いただいた「安全性をより向上させるための今後の視点」

- 〔視点1〕チームワーク・コミュニケーションに支えられる安全
- 〔視点2〕専門家・技術に支えられる安全
- 〔視点3〕ヒューマンファクター
- 〔視点4〕現場力に支えられる安全
- 〔視点5〕地域社会・お客様とともに築く安全

## (5)安全推進有識者会議の開催

航空・鉄道事故調査委員会による「福知山線列車脱線事故の調査報告書」の公表を契機として、新たな安全計画の策定に着手することとしました。

平成19年9月、安全に関する7名の社外有識者で構成される「安全推進有識者会議」を設置し、安全性向上計画に引き続き策定する新たな安全計画の基本となる事項、ならびにソフト・ハード両面からの安全性向上策等についてご議論いただきました。

平成19年度に4回の会議を開催し、安全に関わる現状の課題認識のもと、鉄道の将来像もイメージしながら、「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、以下の4点を柱とする「基本計画」を提案していただきました。



- ・ リスクアセスメントに基づく安全マネジメントの確立
- ・ 事故から学ぶ教育の効果向上
- ・ 安全基盤の形成
- ・ 安全投資

## (6)「安全基本計画」の策定

安全推進有識者会議でのご提言を踏まえるとともに、社内での議論を通じて、平成20年4月、今後の5カ年計画「安全基本計画」を策定いたしました。具体的取り組み項目は以下の通りです。

### ○リスクアセスメント<sup>(※)</sup>に基づく安全マネジメントの確立

- ・ リスクアセスメント
- ・ 事故の概念の見直し

### ○事故から学ぶ教育の効果向上

### ○安全基盤の形成

- ・ 安全を支える技術の向上
- ・ 安全を支えるコミュニケーションの改善
- ・ ヒューマンファクターに基づく安全性の向上
- ・ 安全を支える現場力の向上
- ・ 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
- ・ 事業を支える人材の確保と育成
- ・ 安全をともに築き上げるための社会、お客様との連携

### ○安全投資

#### ※リスクアセスメントの導入について

お客様の死傷事故や社員の重大労災につながる重大なリスクを浮かび上げらせ、真に必要な対策を講じていくための具体的手法として、リスクアセスメントを平成20年4月から導入しました。

#### 「安全報告」等

リスクの定量化を行い優先して対処すべきリスクについてリスク低減策を検討し実施します。



安全基本計画

#### リスクの定量化と低減措置の考え方



# 事故等の状況と再発防止措置

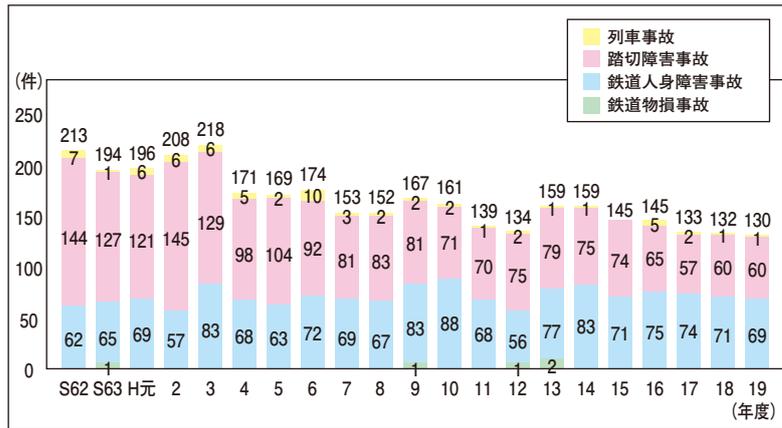
## 5-1

### 鉄道運転事故<sup>(※)</sup>

鉄道を基幹事業とする当社にとって、「輸送の安全確保」は経営の根幹に関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、平成17年度に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踏まえ、「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19年度は、前年度と比べ2件の減少と微減ながら会社発足以来最少の件数となりました。

鉄道運転事故の推移



※ 鉄道運転事故 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。

- 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
- 鉄道物損事故… 列車又は車両の運転により500万円以上の物損を生じた事故をいう

平成19年度は以下に示すような鉄道運転事故が発生いたしました。

#### 列車事故

**発生日時** 平成19年7月12日(木)8時15分頃

**発生場所** 阪和線泉橋本～東佐野駅間

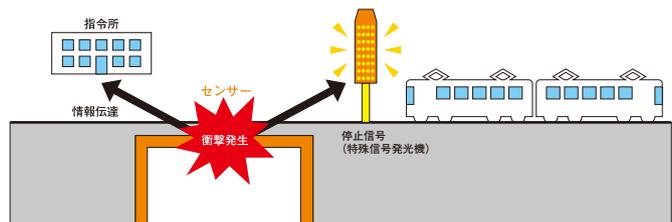
**概況** 阪和線泉橋本駅～東佐野駅間の新家陸橋防護工の桁下高より高い高所作業車が新家陸橋に進入したため、同防護工に激突し、同防護工が車両限界を支障したところに当該列車が激突して、橋台の左側上面に設置されていたバラスト止めコンクリートが同防護工により弾き飛ばされ、当該列車の1両目の後車に巻き込んだ状態で走行し、当該列車が脱線したと推定される。(鉄道事故調報告書より)

**負傷者** お客様1名

- 主な対策**
- ・当該橋りょうの対策
    - ①防護工を現行位置から手前に設置
    - ②橋桁衝撃検知装置を平成20年度末までに設置予定
    - ③防護工の道路側面上部に自発光視線誘導標を設置
  - ・その他の橋りょうの対策
    - ①橋桁衝撃検知装置の設置推進
    - ②事故情報連絡用のフリーダイヤル設置
    - ③防護工衝撃事故防止ポスターの掲示、通行者への啓発活動実施

#### 橋桁衝撃検知装置の設置

列車本数が多く衝撃の可能性が高い箇所には、橋桁へのセンサー設置を進めています。これにより衝撃から列車停止までのタイムラグが解消されるとともに、橋桁への影響がなかった場合の輸送影響を軽減します。



## 5-1-1 踏切障害事故防止の取り組み

### ■踏切障害物検知装置の設置等

当社では各自治体と協議しながら、立体交差化などによる踏切道の廃止を進めるとともに、踏切への遮断機の整備や障害物検知装置、踏切支障報知装置などの整備を推進しています。

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（踏切事故防止キャンペーン等）を実施し、踏切事故防止に努めてまいりました。



【立体交差】  
自治体等の協力のもと、立体交差化を勧めています。



【障害物検知装置】  
列車が踏切に接近した際に、踏切内に取り残された自動車などの障害物を検知する装置

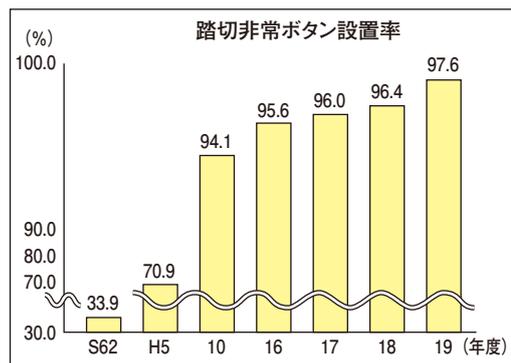
平成19年度末時点で、1,687箇所に設置しています。



【踏切非常ボタン(踏切支障報知装置)】  
ボタンを押すことにより、列車を停止させるための特殊な信号を点灯させる装置

平成19年度末時点で、5,441箇所に設置しています。

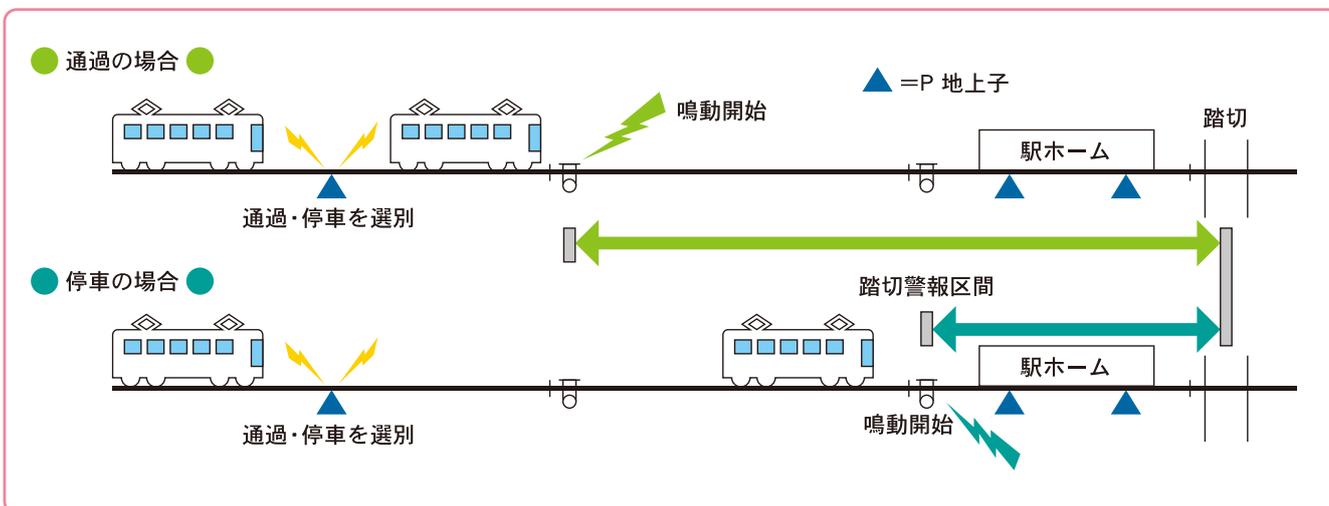
踏切内に自動車が取り残された場合など、非常の場合にはこのボタンを押してください。



※警報機のついている全踏切に対する設置率

### ■踏切警報時間の短縮

ATS-P型の機能を活用した踏切警報時間制御装置（賢い踏切）をこれまで京阪神地区の約170箇所に導入しました。通過の場合と停車の場合の警報時間差がおおむね30秒以上ある踏切に導入しており、警報時間の短縮が見込まれます。



# 事故等の状況と再発防止措置

## ■踏切の視認性向上等

踏切の視認性向上のため、大口径遮断棒や全方位型踏切警報灯等の整備にも取り組んでいます。



【大口径遮断棒】

ドライバーが、踏切の遮断を遠くからでも認識できるように、遮断棒が太くなっています。

平成19年度末時点で、約100箇所を設置しています。



【全方位型踏切警報灯】

ドライバーが、踏切警報灯の点滅を正面以外の角度からでも認識できるように、警報灯が立体的な形になっています。

平成19年度末時点で、35箇所を設置しています。

## ■遮断棒折損発生時の対策

遮断棒が折損した場合、復旧までの間、当該踏切を走行する列車が徐行運転を行うことにより列車遅延が発生します。そこで遮断棒の仮復旧キットを270箇所の駅区所に備え、遮断棒折損が発生した踏切に係員が出動し仮復旧を行うことにより、踏切の早期安全確保、輸送影響の低減を図っています。



【折損した状態】

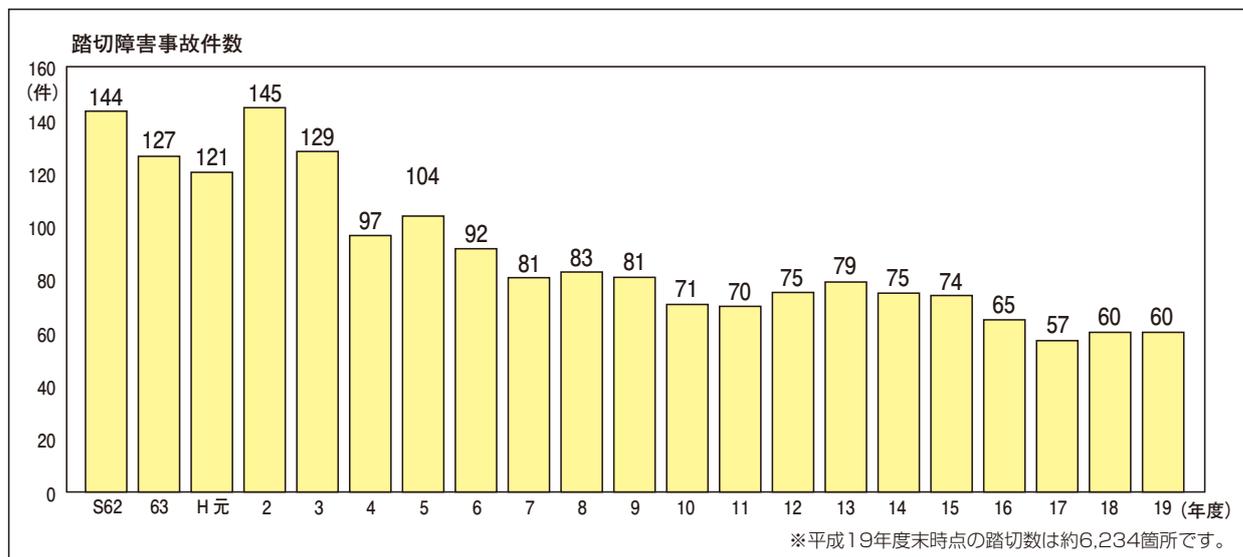


仮復旧キット



【仮復旧後の状態】

こうした取り組みの推進により、踏切障害事故は会社発足時に比較して大幅に減少しており、平成19年度は60件と、会社発足時の半数以下となっております。



## 5-1-2 鉄道人身障害事故防止の取り組み

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、立ち入り防護柵の整備などを引き続き進めてまいります。

また、ホームにおける安全対策も着実に進めてまいります。

### ■駅間における対策

立ち入り防護柵を順次整備するとともに、柵のかさ上げや、忍び返し付きの柵への改良を行っています。

改良型の立ち入り防護柵は、アーバンエリアを中心に平成24年度までに延べ約77km整備する予定です。



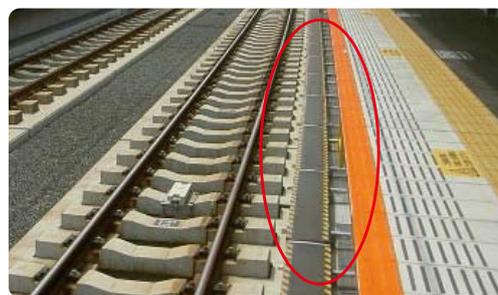
従来型

改良型

### ■ホームでの対策

通過線ホーム柵の設置や転落検知マットの設置、車両間の転落防止ホロの設置に加え、ホーム端の線路内立ち入り防止柵の改良・増設、列車の接近や到着を確実にお知らせするための自動放送の鳴動時間調整を進めています。

さらに、ホームに設置している非常ボタンを増やすとともに、異常を知らせる動作範囲の拡大、設置位置をわかりやすくするための表示の改良を行っています。



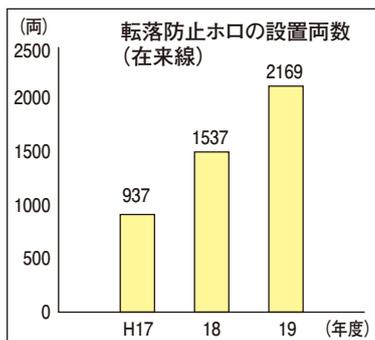
〔転落検知マット〕

ホームと車両の間が広く開いている箇所に設置しています。マット上に転落すると、埋め込まれたセンサーが転落を検知して列車を停止させる信号が点灯します。



〔車両間の転落防止ホロ〕

車両の連結部からの転落を防止するため、車両と車両の隙間を覆うホロを設置しています。平成19年度末で約2,169両に設置しており、今後も順次整備していきます。



〔通過線ホーム柵〕

転落や列車との接触を防止するための柵を通過線側のホームに設置しています。



〔非常ボタンの位置表示の改良〕

非常ボタンの設置箇所に、赤白色のゼブラ模様表記の追加と、看板の大型化を行い、位置表示の視認性を向上させています。



〔ホーム端の立ち入り防止柵〕

ホーム端からの線路内への立ち入りを防ぐため、立ち入り防止柵を改良・増設しています。

# 事故等の状況と再発防止措置

## 5-2 インシデント<sup>(※)</sup>

平成19年度は、インシデントが6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、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。

発生日時	場 所	概 況	再発防止対策
平成19年 4月26日	山陽本線 白市駅構内	地震発生に伴う徐行区間を間違えて通告したことから、規制区間を所定速度で運転した。	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震規制時に使用するチェック表の見直し</li> <li>通告責任者の指定(上り・下り単線各1名)</li> <li>工務社員添乗時に運転士と指示事項の確認を行い、相違がある場合には運輸指令に確認</li> </ul>
平成19年 5月14日	北陸本線 虎姫～長浜駅間	信号ケーブル損傷により踏切の遮断棒の降下が遅れ、8本の上り列車が無遮断の状態で行った。	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切に関わるトラフ(ケーブル埋設部)等の状況の確認及び不具合箇所の応急処置</li> <li>始動点踏切制御御子回路電源分離の実施</li> <li>踏切制御御子用ケーブルのステンレス外装化による強化の実施</li> </ul>
平成19年 7月3日	芸備線 塩町～神杉駅間	降雨規制について、一部の解除にも係わらず全区間と勘違いをして徐行解除の通告を行い、規制区間を所定速度で運転した。	<ul style="list-style-type: none"> <li>受領券記入後Wチェックを実施</li> <li>降雨による運転規制時のチェックシート使用</li> </ul>
平成19年 7月14日	福塩線 下川辺駅構内	信号ケーブル損傷により遮断棒の降下が遅れ、列車が無遮断の状態で行った。	<ul style="list-style-type: none"> <li>小動物が進入できるトラフ(ケーブル埋設部)の傾斜や破損の有無を調査</li> <li>トラフ(ケーブル埋設部)の仕様格上げ工事の実施</li> </ul>
平成19年 8月30日	関西線 三郷～高井田駅間	輸送指令員が駅係員に対して通告券交付指示を行った際、通告対象列車の指示、確認が不十分であったため、1本の列車に対して徐行通告ができず、所定速度で走行した。	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転規制通告時の統一した用語による明確な指示伝達の徹底(指令)</li> <li>確実な取り扱いができるよう、シミュレーション訓練の充実</li> </ul>
平成19年 10月4日	草津線 石部～手原駅間	網干総合車両所で全般検査を行い、亀山鉄道部に無動力回送中の車両から推進軸(直径13cm 長さ約170cm 重さ約80kg)が落下し、変速機油等約51リットルが流失した。	<ul style="list-style-type: none"> <li>変速機・減速機及び推進軸を搭載している全ての車両の取付け状態一斉点検</li> <li>組立時と馬力試験後の変速機ハウジング前フタ取り付けボルトの締結状態確認強化</li> </ul>

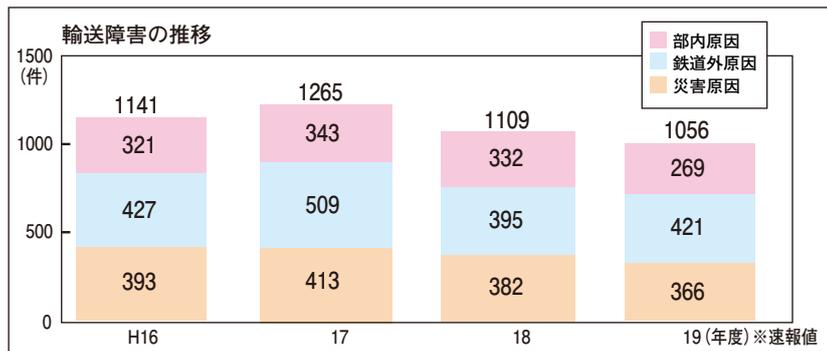
## 5-3

### 輸送障害<sup>(※)</sup>

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、平成19年度と2年連続で減少しました。

個別の原因でみると、「鉄道外原因」は増加したものの、車両等の設備の信頼性向上対策などを講じてきた結果、車両等の設備故障が減少し、「部内原因」は前年度と比較して約2割減少しました。

また、「災害原因」も大雨や強風による運転規制が減少した結果微減となり、全体では約50件の減少となりました。



※ 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、地震などの自然災害が原因のもの

平成18年度は、「荷物運搬台車の列車衝撃」や「天王寺駅構内の信号ケーブル焼損」など工事に伴う大規模な輸送障害が発生しました。このため、工事に起因する輸送障害防止委員会を設置し、「輸送障害事故再発防止の手引き」を作成するなど、再発防止対策を着実に進めてまいりました。



輸送障害事故再発防止の手引き

平成19年度は以下に示すような輸送障害が発生いたしました。

#### 運行管理システム障害

**発生日時** 平成19年7月24日(火)13時10分頃  
**発生場所** 阪和線と泉砂川駅構内  
**概況** 伝送機器(モデム)が故障しデータ伝送の停止時間が長くなったため、運行管理システムの動作に不具合が発生した。このため阪和線全線で長時間運転を見合わせた。  
**影響人員** 約109,000人  
**主な対策** ・応急復旧マニュアルの配備  
 ・復旧手順の周知・徹底

#### 特急列車の異線路進入

**発生日時** 平成20年1月9日(水)19時22分頃  
**発生場所** 関西本線新今宮駅構内  
**概況** 進路自動制御装置の不具合により異なった進路が構成され、特急列車の運転士も本来のルートと異なるルートを示す信号が現示されていることに気がつかなかったため、同列車は所定の関西本線側ではなく異進路の大阪環状線側に進入し、出発信号機から約190m行き過ぎて停止した。この影響で、一部の列車に運休や遅れが発生した。  
**影響人員** 約30,000人  
**主な対策** ・メーカーにおける品質管理強化  
 ・プログラム単位の試験に加え、シミュレータを用いた機能確認試験実施  
 ・動作確認に加え、上記シミュレータ試験の項目と結果を当社で確認  
 ・不具合事象が発生した時の取扱手順を明確化  
 駅と保守区の連携強化  
 事象の分析と対策完了までを追跡管理  
 ・列車ルートを予告する信号機を設置するとともに、運転士に対して信号機の確認を徹底

## 5-4

### 主な行政指導等

平成17年11月15日に国土交通省から受けた「勧告」、平成19年6月に国土交通大臣に提出された航空・鉄道事故調査委員会の調査報告書に示された「建議」、「所見」及び関係運輸局から受けた警告等については、厳粛に受け止め、適宜必要な対策を講じております。

「建議」、「所見」については6ページと27ページ、「勧告」については28ページ、警告等については29ページに記載しています。

# お客様等との連携

## 6-1 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19年度にいただいた「お客様の声」の総件数は約29,000件で、そのうち「安全」に関する声は、お客様の関心の高まりもあり、「身体や荷物がドアに挟まれた」「踏切の遮断棒が折損している」など、約1,700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、必要な安全対策の検討や社員指導などを行っています。具体的には、定例的に経営トップが出席する会議体での検討を行うこととし、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

## 6-2 お客様、住民の皆様とともに高める安全

### 6-2-1 踏切事故防止キャンペーン

ドライバー、歩行者や地域住民の皆様に対して、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日間と、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、春と秋の年2回実施いたしました。



#### ■主な実施内容

- ・主な駅、踏切での啓発活動実施
  - ・テレビやラジオCMの実施
  - ・駅等へのポスターの掲出及びスポット放送実施
  - ・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。



テレビCM



啓発活動用チラシ



平成19年啓発ポスター

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。

## 6-2-2 ホーム、車内非常ボタン

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る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はじめ、駅等へポスターを掲出するなど、「非常ボタン」について広くお客様に知っていただく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。



非常ボタン(在来線)



緊急停止スイッチ(新幹線)



平成19年度ポスター

## 6-2-3 AEDの設置

新幹線の全駅とお客様のご利用の多い在来線の駅などにAED<sup>(※)</sup>を設置しております。緊急時にはどなたでも取り扱っていただけます。音声案内に従ってお取り扱いください。

※Automated External Defibrillator  
(自動体外式除細動器)  
命にかかわるような不整脈が発生した場合に、心臓に電気ショックを与えて正常な状態に戻すための医療機器。



駅に設置しているAED

## 6-2-4 テロ対策等防犯

お客様に安心して当社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。具体的には防犯カメラの増設や鉄道施設の巡回強化等により警戒警備体制を強化しています。

駅構内や車内で不審物を発見されたときは、手を触れずに、お近くの駅係員または乗務員までお知らせください。



駅等に設置している防犯カメラ



巡回時の不審物確認

## 6-2-5 「こども110番の駅」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。



# 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。

## ■「建議」「所見」等に対する取り組み

平成19年6月に航空・鉄道事故調査委員会から「福知山線列車脱線事故の調査報告書」が示され、「建議」「所見」をはじめ、当社の鉄道事業全般にわたりご指摘をいただきました。

当社はこのご指摘を厳粛に受け止め、真摯にかつ迅速に改善策を進めてきており、「平成19年度の重点安全施策」の項(6～17ページ)に記載した「報告制度の整備」や「シミュレータを活用した訓練」および「列車ダイヤの見直し」などをはじめ、以下に記載した取り組みについても推進しております。

	指摘事項	主な取り組み状況
建議	○インシデント等の把握及び活用方法の改善 ・列車走行状況等の記録装置の設置・活用 ・非懲罰的な報告制度の整備 ・インシデント等の情報の総合的な分析と効果的な活用	・運転状況記録装置については、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(整備率は平成19年度末で約55%) ・報告制度の充実により、報告しやすい環境を整備(H19.9) ・事故原因を多面的な視点で分析する多面的分析手法を導入(H19.9) ・重大なリスクを浮かび上げさせ、真に必要な対策を講じ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)
	○列車無線による交信の制限	・「列車運転中の無線交信、メモの禁止」を運転士・指令のマニュアルに明記し、関係社員へ周知指導を徹底(H19.5、H19.12)
	○メーカー担当者等への関係法令等の周知徹底	・車両及び信号機器等の安全上重要な機器の製作メーカー担当者等に対し、仕様書に関係法令等を明記し、周知徹底(H19.9～)
所見	○運転技術に関する教育の改善 ・実践的教育の充実強化 ・事故防止にふさわしい効果的教育への改善	・シミュレータ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、より内容を充実するため指導監を配置 ・3年毎の定期研修、指導操縦者研修等を実施
	○ブレーキ装置の改良	・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750両全てのブレーキ装置を改修(H20.6未完了)、その他の形式の車両は、順次現状の把握を行い調整 ・無作動とならない仕様に平成20年中に改修予定(106両)
	○人命の安全を最優先とした運行管理	・全社員参画のもと新たな企業理念を制定し、第1項の「安全」こそが最優先の価値観であるとの認識にたち、具体的な行動指針として「安全憲章」を制定(H18.4) ・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 ・事故発生時の安全を確保するため、緊急停電マニュアルを定め、関係社員に周知(H20.2)
	○標識の整備	・曲線指示標1,001箇所の整備、速度制限標識4,843箇所の再整備(H20.3未完了)、下り勾配制限標3,258箇所の整備(H20.8未完了)
その他指摘事項	○事故発生時の車両の安全性向上方策の研究	・207系全車両477両と117系・115系の一部車両210両に車内吊り手の増設・新設(H20.4～) ・車体の構造を見直し、車体強度を向上させた車両を順次投入(H20.7～)
	○列車ダイヤについて	・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、継続して定期的にダイヤを検証し、必要があれば速やかに修正
	○ATS関係について	・曲線等に対する速度超過防止対策として、曲線、分岐器、および行き止まり用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の基準が示され、整備期限にかかわらず早期に対応予定(H19年度末の整備率は曲線用、行き止まり用が100%、分岐器用が約70%で、これらについては平成22年度末に整備完了予定)
	○運転士の勤務、行路について	・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、乗務距離の制限見直し(H19.3) ・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度の簡易検査を実施(H18.3)
	○車両及び設備管理に関する事項	・京阪神地区の予備車両約80両の増備(H19.3末)と所要の継続的検証 ・車種設定が不要となるよう、全デジタル式速度計を改修 ・「ATS設計時のデータ取接手引」を作成、周知(H19.4) ・地理情報システム(GIS)を活用した高精度の線路平面図を作成し、設備情報の一元管理・共有活用するシステムを構築(H19.10)

## ■「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。

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。

「安全性向上計画の進捗状況」の項(7～17ページ)に記載した「安全ミーティングの実施」や「実設訓練センター等の活用」などをはじめ、以下に記載した取り組みについても推進しております。

勧告	主な取り組み状況
<b>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</b> (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"> <li>・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を評価・改善(H18.1～)</li> <li>・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～)</li> <li>・中期経営目標の見直し(H18.10)</li> </ul>
<b>1. 風土・価値観の変革</b> (社員の意見に対する具体的施策の実施)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「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</li> <li>・「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～)</li> </ul>
<b>2. 「事故の芽」等の報告に対する対応の推進</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「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</li> </ul>
<b>3. 教育・指導のあり方</b> (現場における若年層への技術・技能の継承)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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～)</li> <li>・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～)</li> <li>・鉄道安全考動館を活用した研修の実施(H19.4～)</li> </ul>
<b>4. 管理部門の業務の進め方</b> (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"> <li>・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しくみを構築(H19.4)</li> <li>・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)</li> </ul>
<b>5. 情報伝達・共有のあり方</b> (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"> <li>・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の見直し、及び本社・支社一体となったトレースの実施</li> </ul>
<b>6. 事故再発防止に向けた取り組み</b> (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"> <li>・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</li> <li>・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～)</li> <li>・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</li> </ul>
<b>7. 運行面・設備面の対応</b> (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"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>

## ■警告等に対する取り組み

平成19年度は関係運輸局から4件の文書指導を受けております。それぞれの内容を踏まえ、安全対策に最大限の努力を傾注してまいります。

年月日	警告等	対応
平成19年 7月20日	<p><b>異常時における適正な運行管理について(指導文書)</b> (近畿運輸局 鉄道部長から安全統括管理者宛て)</p> <p>貴社においては、平成14年11月に東海道線 塚本駅構内で救急活動中の消防隊員を死傷させる事故を発生させ、その対策を講じていたにもかかわらず、本年7月16日、東海道線 吹田駅～東淀川駅間において人身障害事故に伴う消防隊の現場活動のための列車を抑止した旨を消防隊に連絡した後に、列車抑止中の区間に列車を走行させる事象を発生させた。</p> <p>さらに貴社は、昨年からの異常気象時等における運転規制速度を超過させる事象を多数発生させ、その対策を講じていたにもかかわらず、本年7月14日、山陽線 御着駅～姫路駅間の市川橋梁において、運転規制速度を超過して列車を走行させる事象も発生させた。</p> <p>これらは、異常時における列車運行管理が適正に行われていなかったものであり、繰り返し同種事象を発生させたことは、誠に遺憾である。</p> <p>よって貴社は、同種事故の再発を防止するため、原因を詳細に分析・究明し、抜本的な再発防止対策を講じるとともに、その内容を速やかに報告されたい。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 人身事故発生時の抑止完了確認責任者を指定</li> <li>2. 全社の施設指令使用の帳票類総点検</li> <li>3. 桁下水位上昇に伴う徐行通告等に使用する帳票の見直し</li> </ol>
平成19年 10月5日	<p><b>車両の適正な検査の実施について(指導文書)</b> (近畿運輸局 鉄道部長から安全統括管理者宛て)</p> <p>車両の適正な検査の実施については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、貴社は平成19年10月4日、草津線 手原駅～石部駅間において、全般検査に係る試運転を行うために回送されていた内燃動車からその推進軸を落失するという事象を発生させた。</p> <p>かかる事象は、車両の検査を適正に実施していれば防げたと考えられ、また、後続列車の脱線事故等さらなる事故を惹起するおそれのあるもので、このような事象を発生させたことは、誠に遺憾である。</p> <p>よって、貴社においては、事の重大性を十分に認識し、原因を究明するとともに再発防止対策を講じ、車両の適正な検査の実施に万全を期されたい。</p> <p>なお、原因究明の結果及び再発防止対策として講じた具体的措置について、文書をもって速やかに報告されたい。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 変速機・減速機及び推進軸を搭載している全ての車両の取付け状態一斉点検</li> <li>2. 組立時と馬力試験後の変速機ハウジング前フタ取付ボルトの締結状態確認強化             <ol style="list-style-type: none"> <li>① 変速機組立時及び馬力試験後のトルクレンチによる締結状態確認</li> <li>② 締結状態確認時の合いマーク、確認記録の記入</li> </ol> </li> </ol>
平成19年 10月26日	<p><b>鉄道事故調査報告書に基づく改善対策について(指導文書)</b> (国土交通省鉄道局 施設課長から安全統括管理者宛て)</p> <p>平成18年11月19日に津山線牧山駅～玉柏駅間で発生した列車脱線事故について、航空・鉄道事故調査委員会の調査が行われ、平成19年10月26日に鉄道事故調査報告書が国土交通大臣に提出された。</p> <p>当該調査報告書の所見では、仮に落石の発生が列車通過時に発生していれば、重大に至る危険性が考えられるとし、同種の事故の再発防止を図るための貴社が講ずべき対策が指摘されたところである。</p> <p>については、貴社の講ずべき対策について措置を講じ、その内容について、近畿運輸局鉄道部を通じ速やかに報告されたい。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 緊急点検の実施</li> <li>2. 当該斜面の対策実施             <ol style="list-style-type: none"> <li>① 落石発生源の安定化</li> <li>② 落石止柵の設置</li> <li>③ 落石検知装置を設置</li> </ol> </li> <li>3. 道路管理者との情報共有化</li> <li>4. 「斜面防災カルテ」の整備</li> <li>5. 「斜面防災カルテ」に基づく適宜・適切な対策の実施</li> </ol>
平成20年 1月18日	<p><b>ホーム上での作業における安全確保の徹底について(指導文書)</b> (近畿運輸局 鉄道部長から安全推進部長宛て)</p> <p>軌道内の作業における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、昨日、湖西線近江舞子駅構内において、除雪作業の委託を受けた請負作業員が列車と接触し、当該作業員が死亡する鉄道人身障害事故を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>当該事故の原因については、駅係員及び請負作業員に対するホーム上での作業における列車との接触事故防止のための教育指導が不適切であったと考えられる。</p> <p>よって貴社においては、当該事故の詳細な調査を行い原因を究明し、同種事故の再発防止対策を講じられたい。</p> <p>なお、講じた具体的措置は速やかに報告されたい。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 線路内の落下物拾得に対する取扱いの制定、周知             <ol style="list-style-type: none"> <li>① 線路内落下物拾得業務の扱い者限定</li> <li>② 線路内落下物拾得時の安全の確保</li> <li>③ 無人駅での線路内落下物拾得時の安全の確保</li> </ol> </li> <li>2. ホーム除雪作業標準の制定             <ol style="list-style-type: none"> <li>① 資格要件、教育、遵守事項、役割の明確化</li> <li>② 保護具の着用、連絡手段の確保</li> </ol> </li> </ol>

## ■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、34～35ページにまとめて記述しています。

項目	細目	スケジュール										進捗状況	
		平成17年度			平成18年度			平成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													
○安全最優先の徹底	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 ・平成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 ・平成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 ・平成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
○企業コンプライアンスの確立	業務マニュアルを分かりやすく使いやすいよう改善												・各部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を実施
2. 「事故の芽」等の報告に対する対応方の是正	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  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												・「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、平成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(平成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(平成18年5月8日) ・「安全報告」への名称変更を実施(平成19年9月1日)  ・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(平成17年10月) ・支社予兆管理担当者連絡会を発足(平成18年5月)
3. 教育・指導のあり方の見直し													
○管理者教育の充実	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												・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(平成17年8月以降)
4. 情報伝達・共有のあり方の見直し													
○業務指示・相互確認等の徹底による確実な業務遂行	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												・相互チェックの対象となる作業の選定(平成17年6～9月) ・相互チェックリストの整備を行い本施行(平成18年5月以降)
5. 事故再発防止に向けた取り組み													
○安全推進部の機能強化等	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」を分析するグループを設置(平成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
○社外有識者からなる安全諮問委員会の設置	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 ]												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(平成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(平成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(平成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(平成17年12月21日):設備面での安全対策、事故の芽 ・第5回(平成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(平成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(平成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(平成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(平成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 ・第10回(平成19年 7月 3日):安全諮問委員会最終報告とりまとめ



## ① 工事や設備など、当初計画に基づき整備した項目

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

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

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

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)

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1,018箇所、行止まり線57箇所)

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

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

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) 鉄道システムの全体像を理解させる共通教材を作成

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

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

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

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

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

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

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

---

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

---

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

---

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

---

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

---

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)

---

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

---

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/>