



WEST JAPAN RAILWAY COMPANY

2013

鉄道安全
報告書

西日本旅客鉄道株式会社

鉄道安全報告書

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	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	安全対策の紹介	8
3-3	主な技術開発と安全研究所における取り組み	14
4	事故等の発生状況と再発防止に向けた取り組み	15
5	お客様・沿線の皆様との連携	18
5-1	お客様・沿線の皆様とともに	18
5-2	お客様からのご意見	19
6	資料編	20
7	鉄道安全報告書へのご意見募集	21

ごあいさつ

弊社は、平成17年4月25日、福知山線において106名のお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。ここに改めまして、お亡くなりになられたお客様のご冥福をお祈りするとともに、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て心から深くお詫び申し上げます。

事故後、弊社は安全性向上計画を策定し、「安全を最優先する企業風土の構築」に向けて、当時認識した多くの課題解決に向けてハード、ソフト対策を講じてまいりました。その後、安全推進有識者会議などを経て、平成20年度から昨年度までの5ヵ年計画で「安全基本計画」に取り組んでまいりました。「安全基本計画」においては、「なぜあの事故を未然に防ぐことができなかったのか」という反省のもと導入したリスクアセスメントをはじめ、事故当時の弊社に不足していたヒューマンファクターの活用やコミュニケーションの改善などにも取り組み、これらを通じて社員から安全に関する自主的な報告が増加するとともに、多くのリスク低減策を実行することができました。

さらに、5年間を通じて鉄道運転事故が減少傾向になるなど、徐々にではありますが安全性向上に向けたさまざまな取り組みが成果となって現れてきていると考えております。本報告書では、こうした5年間の取り組みなどについて統計を交えながら簡潔にまとめました。

これまでの取り組みを通じて、成果が現れつつある一方、大きな事故につながりかねない事象が発生するなどいまだに課題を残していることも事実です。そこで弊社は今年3月に、これらの課題を踏まえて新たな安全の5ヵ年計画として「安全考動計画」を策定いたしました。この計画においては、「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、「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年間を通じた到達目標に定め、その実現に向けてJR西日本グループ全体で取り組んでおります。

この目標の達成に向けて、社長である私自身が、先頭にたって取り組んでいく所存です。

本報告書では、福知山線列車事故に対する建議・所見への対応策をはじめとしたこれまでの弊社のさまざまな安全の取り組みや、お客様や地域の皆様のご理解とご協力のもと、鉄道の安全をより確かなものにしていくための仕組みについても記載いたしております。ご高覧いただくとともに、ご意見やご助言を賜れば幸甚です。



代表取締役社長

真鍋 精志

1

安全基本方針

当社の最上位方針である「企業理念」の第一項において、「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。」と定めています。

1-1 安全憲章

「安全」は最優先すべき価値観であり、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。



1-2 安全考動計画

「福知山線列車事故のような事故を二度と発生させない」。これはJR西日本グループの責務であり、変わらぬ決意です。

この決意のもと、JR西日本グループの鉄道サービスをご利用いただくお客様を安全に目的地までご案内するとともに、その業務に携わる誰もが犬吠我や死亡に至ることがないよう、安全のレベルを着実に向上させるために取り組むべき行動を具体化したものが「安全考動計画」です。

平成25年4月から「安全考動計画」の取り組みを開始しました。この計画では、具体的な数値目標を掲げ、安全性向上に向けて継続して取り組んでいくこととしています。「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年後の目標とし、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きます。

【安全考動計画の概要】

安全考動計画



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

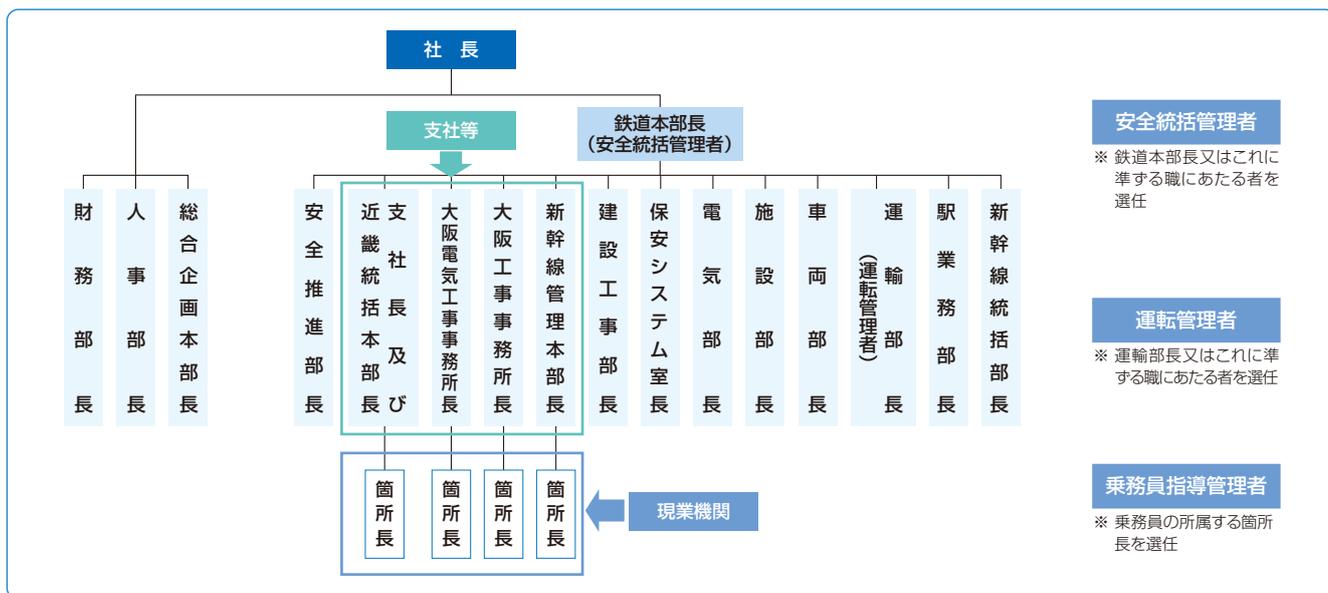
安全管理体制

平成18年3月に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ことを目的として鉄道事業法が改正されました。これを受けて当社では同年10月1日に「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、確かな安全を築き上げていくこととしました。

2-1 輸送の安全の確保に向けた体制

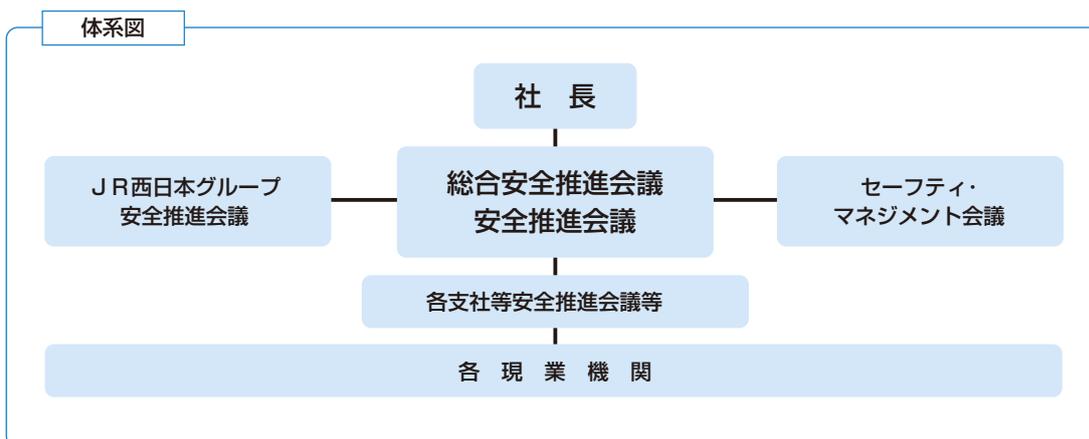
社長のリーダーシップのもと、輸送の安全の確保に関する業務を統括管理する安全統括管理者をはじめ、各管理者の責任体制を明確化した安全管理体制を構築しています。



2-2 安全に関する会議の開催

安全管理体制のもと、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
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	運転事故及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及び取り組み方針等の共有 など ※ (グループ会社) グループ会社社長、安全担当役員、(JR西) 本社内役員、各支社長等 出席

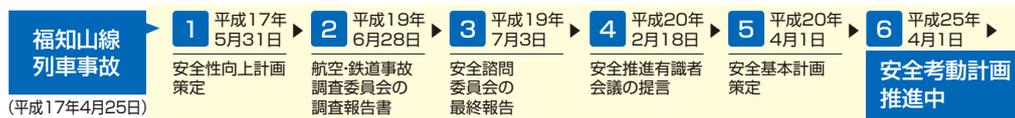


3

重点安全施策

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、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」の取り組み、そして、昨年度までの5年間で取り組んできた「安全基本計画」の取り組みです。



これまでに計4回、社員意識調査を実施し、各計画の策定に反映

「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(建議・所見に対する主な取り組み状況)

航空・鉄道事故調査委員会(現 運輸安全委員会)による「建議」・「所見」に対する取り組み状況は以下のとおりです。

調査報告書の建議・所見等(H19.6)	主な取り組み状況
【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	<ul style="list-style-type: none"> 報告制度の改善、報告しやすい環境の整備(H19.9)、事故概念の見直し(H20.4) 運転状況記録装置の整備(整備率はH24年度末で新幹線100%、在来線約97%) 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) 多面的分析手法の導入(H19.8)
【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方策の研究	<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) 走行中のメモの禁止(H19.12) 交信を低減する方法の検討 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 安全研究所の研究成果の活用 再教育の方法等を全面見直し(H17.7) 指導操縦者のためのマニュアルの制定(H24) 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)
【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	<ul style="list-style-type: none"> 「鉄道安全管理規程」を制定し、安全統括管理者を選任(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や津波に対する対応訓練などを実施 関係指令間での情報共有の促進を目的に情報共有システムを導入(H21.2~) 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 曲線速度制限注意喚起標(1,216箇所)(H18.3)・曲線指示標整備(1,001箇所)(H20.3)・速度制限標識再整備(4,843箇所)(H20.3)・下り勾配制限標整備(2,239箇所)(H20.8)・セクションゾーン・クリア看板整備(848箇所)(H20.9) 207系、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) 吊り手の形状や色調を見直した車両を投入(H22.3~)、321系・207系へも水平展開(H24.3) 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(H20.7~) 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3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、全デジタル式速度計を改修(H18.4)

※「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を。

安全性向上計画の取り組み(平成17年5月31日～)

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決意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。

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～)
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もと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	運転状況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及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 [新幹線及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～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年の中越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完了【六甲、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)地震計の置換工事の実施(H18.6) ・「脱線防止ガード」を新大塚～姫路駅間の約110kmで整備中
	38	防災計画	平成17年度～順次実施中 ※斜面カルテ調査等により斜面対策を実施
④ 踏切保安対策	39	踏切保安設備の保安向上の実施前倒し	平成17年度～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、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 社長及び社長特別補佐による、現場実地調査と、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及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)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.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)安全推進部体制導入、(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)最終報告書をとらため、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済み、今後も継続実施中、(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

◆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、(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]、(平成24年3月)学研都市線[木津～京田辺]使用開始
- 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

■ 「安全基本計画」の取り組み(平成20年度～平成24年度)

平成20年4月から5カ年計画で、JR西日本グループ一体となって「安全基本計画」に取り組みました。「安全基本計画」は、福知山線列車事故後から取り組んだ「安全性向上計画」の残された課題や、社員意識調査の結果、安全諮問委員会におけるご提言、並びに安全推進有識者会議における安全性向上策の方向性についてのご提言などを踏まえて策定したものです。「安全基本計画」においては、当社の企業としての目標である「安全を最優先する企業風土の構築」を目指す道のりの中で最優先・最重要に取り組むべきものとして、「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」を到達目標として掲げ、その実現に向けてJR西日本グループ一体となって取り組んできました。

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」



5カ年の取り組みにより目指す状態

- 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

具体的取組内容

- 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
 - B 事故の概念の見直し
- 2 事故から学ぶ教育の効果向上
- 3 安全基盤の形成

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

※「安全基本計画」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。

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

社員から多くの安全に関わる情報が報告され、それをもとに職場毎に関係する他の職場や関係グループ会社も巻き込んでリスクアセスメントを行い、リスクの低減に努めてきました。また、職場だけではできないリスクの低減策については、支社あるいは本社でも対策を検討しました。

● リスクアセスメント実施件数



● リスクアセスメントのあゆみの作成・事例の水平展開



● リスクアセスメントにより改善した事例(社員の声にもとづき、ホームの安全を高めた事例)

(内容) 天王寺駅15番のりばのくろしお号の1・2号車への乗車口は、ホームとの隙間が広いので、小さなお子様が発車時に列車にご乗車される際、線路に転落する危険性がある。

対策後



1号車、2号車、3号車の乗降口の足元に、ご注意くださいのためのステッカーを貼りました。

小さなお子様にも分かるように、ひらがなで表記しています。

2 事故から学ぶ教育の効果向上

3 安全基盤の形成

社員一人ひとりの安全意識の向上を図るため、鉄道安全考動館や福知山線列車事故現場での研修、献花台での立哨などの福知山線列車事故を忘れない取り組みを実施するとともに、安全憲章を具現化するために、列車事故総合訓練を実施したほか、現場力の向上や技術力の向上、コミュニケーションの改善などの安全基盤を形成するための取り組みを進めてきました。



【鉄道安全考動館における研修】

福知山線列車事故の反省点や課題を認識するほか、過去の鉄道に関わる事故事例と教訓、対策等を体系的に学んでいます。



【列車事故総合訓練】

警察・消防等にご協力いただき、訓練を実施しています。



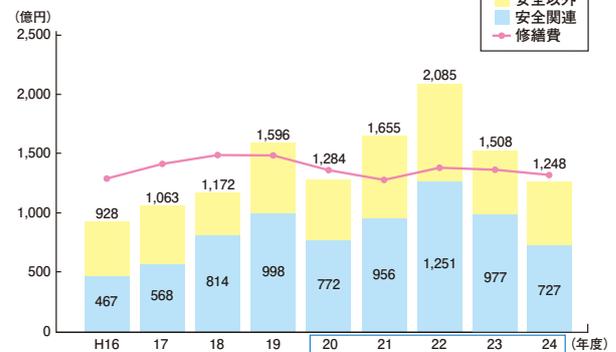
【安全活動研究発表会】

「リスクアセスメントの取り組み」をテーマに、職場の取り組みを発表しています。

4 安全投資

「安全基本計画」の5年間で約4,680億円の設備投資を行い、ATSの整備をはじめ、ホーム非常ボタンの設置や踏切設備の改良など安全対策を進めてきました。

● 安全関連投資・修繕費



5年間の取り組みを通じて、多くのリスクを洗い出して低減を図ってきたほか、昨年実施した社員意識調査の結果では社員の安全意識が着実に向上しているなど、取り組みの成果は現れていると考えています。しかしながら、この5年間を振り返ると、当社の安全性向上に向けた取り組みには多くの課題があることも事実です。

こうしたことを踏まえ、今年度からの5年間は新たな安全計画として「安全考動計画」に取り組みます。「安全基本計画」の取り組みをさらにレベルアップさせることで、安全のレベルを着実に向上させていきます。

3-2 安全対策の紹介

ホームの安全対策

ホームの安全性を向上させるために、さまざまな施策を進めています。ホームの安全性を向上させることは、鉄道人身障害事故の防止につながります。「安全考動計画」においては、「ホームにおける鉄道人身障害事故3割減」を5年後の到達目標として、ホームの安全対策に取り組んでいます。

ホームの安全設備

CP(Color Psychology)ライン

視認性を向上させるためにホーム端部を赤色で塗装した「CPライン」の整備を進めています。平成24年度末現在、103駅に整備しています。



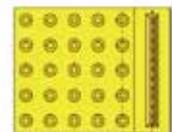
スレッドライン

列車が接近すると赤色灯が点滅し、列車の接近を知らせます。平成24年度末現在、大阪駅（環状線ホーム）とさくら夙川駅に導入しています。



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内外が分かるようにした内方線付き点状ブロックの整備を進めています。平成24年度末現在、406駅に整備しています。



ホーム柵

■可動式ホーム柵

平成23年3月に北新地駅で当社の在来線として初めて設置し、続いて平成24年3月に大阪天満宮駅に設置しました。

新幹線では新神戸駅に設置しています。



■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線路側に柵を設置しています。



■新幹線の安全柵

現在、岡山駅、広島駅、小倉駅、博多駅に設置しています。



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には、非常ボタンを押すことで駅社員や乗務員に異常を知らせることができます。

在来線ホームには、平成24年度末現在、307駅に設置しています。新幹線は、全駅に設置しています。

※ボタンを押しても線路内には絶対に降りないでください。

ホーム非常ボタンの仕組み（在来線）

○ホーム非常ボタンを押す。

- ⇒取扱箇所ではフライトが点灯し音が鳴動、駅事務所では「番線報知灯」が点灯し音が鳴動、乗務員に異常を知らせる非常報知灯が点灯。
- ⇒番線表示灯の点灯と音の鳴動により、駅社員は取り扱われたのりばを確認し、駅社員は急行。
- ⇒非常報知灯の点灯により、列車の非常ブレーキを取り扱い、列車を停止。



【駅事務室】
取り扱われた番線が点灯



非常報知灯

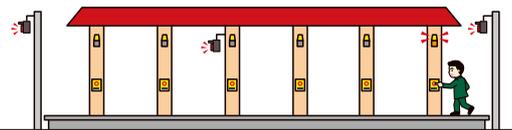
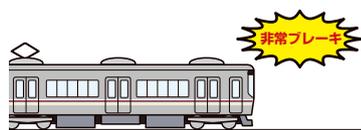


新幹線



在来線

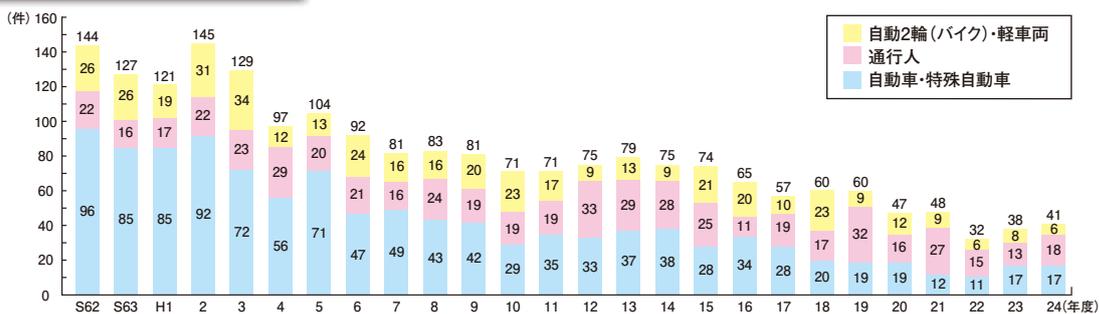
【お願い】危ないと思ったら非常ボタンを押してください。



踏切の安全対策

当社発足以降、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進めるとともに、踏切警報機や遮断機、障害物検知装置、踏切非常ボタンなどを整備してきました。その結果、踏切障害事故は減少しつつあります。「安全考動計画」においては「踏切障害事故4割減」を5年後の到達目標として、踏切の安全対策に取り組みます。

踏切障害事故の件数の推移



踏切設備等

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おり、平成24年度は40箇所を整備しました。

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24年度は461箇所を整備し、平成24年度現在、約1,900箇所を設置しています。

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」の整備を進めており、平成24年度は58箇所を整備し、平成24年度末現在、約1,980箇所を設置しています。

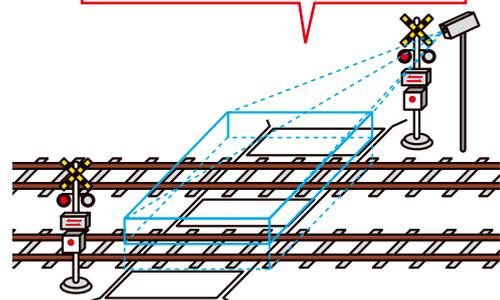
また、平成20年度からは検知域を立体的に監視でき、検知機能が高い「3次元レーザーレーダー式障害物検知装置」の整備を進めています。

障害物検知装置の仕組み

- 踏切遮断後、踏切内で車が立ち往生している場合など、障害物検知装置が障害物を検知。
- ⇒特殊信号発光機が発光。
- ⇒特殊信号発光機により、乗務員は非常ブレーキを取り扱い、列車を停止。



レーザー光を照射し、踏切上の障害物を監視



【3次元レーザーレーダー式障害物検知装置のイメージ】

踏切非常ボタン

踏切内で車が立ち往生している場合や異常を認めた場合にボタンを押すことで、運転士に対して異常を知らせる信号を発光させます。現在、全ての第1種・第3種踏切に設置しています。

踏切非常ボタンの仕組み

- 踏切非常ボタンを押す。
- ⇒特殊信号発光機が発光。
- ⇒特殊信号発光機により、乗務員は非常ブレーキを取り扱い、列車を停止。

【お願い】踏切で異常を見つけたら非常ボタンを押してください!



特殊信号発光機



※第1種踏切:踏切警報機、遮断機を設置している踏切、第3種踏切:踏切警報機のみ設置している踏切

ATS(自動列車停止装置)の整備

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、下り勾配等に対するATSの整備に取り組んでいます。平成28年6月が整備完了期限となっている箇所の整備を、平成24年度で完了しました。

省令改正対応ATS整備進捗状況

項目	年度	H19	H20	H21	H22	H23	H24	~	H28
1	曲線		■ 整備完了 ■ 整備完了			6月末			6月末
2	(1) 最初に制限を受ける	■ 整備完了							
		■ 整備完了							
		■ 整備完了							
分岐器	(2) 2番目以降に制限を受ける		■ 整備完了			整備完了			
	(3) 進出側分岐				■ 整備完了	整備完了		整備完了	
3	線路終端部		■ 整備完了		整備完了				
4	構造物		■ 整備完了						
5	下り勾配	■ 整備完了							
		■ 整備完了							

(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

ATS-Pの整備線区の拡大

ATS-Pの整備を京阪神エリアを中心に行っており、平成24年度は北陸線米原～長浜駅間7.7kmに整備しました。

● ATS-P整備線区(平成24年度末現在)



運転士を支援する装置

運転状況記録装置

列車の運転操作等を記録するほか、事故等が発生した場合の分析等に活用するため、「運転状況記録装置」の整備を進めています。平成24年度末現在、新幹線は全て完了し、在来線は約97%整備を完了しています。今年度末までに全対象車両の整備を完了する予定です。

GPS運転士支援装置

停車駅や編成両数を運転士に知らせるGPS運転士支援装置の導入を進めています。平成21年度の福知山線と奈良線への導入以降、各線区への導入を進めており、平成24年度は、山陰線(鳥取～益田駅間)と境線、伯備線に導入しました。
※ATS-Pの整備線区においては、ATS-P装置により停車駅を知らせる音声を発します。



車両の安全対策

新製車両については、側面と天井、側面と台枠などの接合部を強化する強度向上を実施しているほか、運転席より前方をクラッシュバールゾーンとし、衝撃を吸収することで、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。また、事故発生時の被害軽減を目的に、吊り手の増設やとっさの場合でもしっかりつかめるような形状や色とするなど、車内の安全対策を進めています。

編成間ホーム転落防止用音声警報装置の導入

編成同士を連結した箇所において、ホームからの転落を防ぐために、車両から警報を発する装置の整備を進めています。

※駅に停車中、音声により警報を発する。



車内非常ボタン(SOSボタン)

在来線、新幹線の全車両の客室にSOSボタンを整備しています。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、非常ボタンを押すことで乗務員に知らせることができます。

【お願い】車内で急病のお客様がおられる場合などはボタンを押してください！



車内非常ボタン(SOSボタン)の仕組み

○SOSボタンを押す。
⇒運転室でブザーが鳴動し、乗務員は列車を停止。
※マイクのある車両では、乗務員と直接通話ができます。ランプが点灯後、マイクに向かってお話しください。

地震・津波に対する安全対策

地震に対する安全対策

阪神淡路大震災以降、構造物の耐震補強対策のほか、列車の線路からの逸脱防止対策や地震計の観測体制強化等による被災箇所への進入防止対策を順次進めています。

また、東日本大震災でも、鉄道構造物に被害が生じたことを踏まえ、現在施工中の橋脚や鉄道駅等で耐震補強対策を継続するとともに、今後発生が予想される東海・東南海・南海地震に備え、対策を進めています。

構造物対策

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鉄道駅等の耐震補強等の対策を順次進めています。

また、東日本大震災を踏まえ、今後発生が予想される東海・東南海・南海地震を対象に、高架橋柱（曲げ破壊先行型）のほか、盛土や鋼製橋脚、駅舎等の耐震補強の対策を順次進めています。



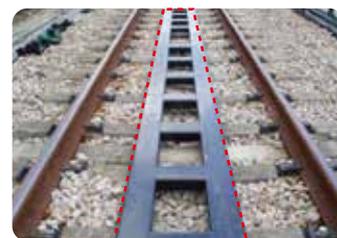
曲げ破壊先行型に対する対策実施状況

脱線後の減災対策

減災対策として敷設している「逸脱防止ガード」は、線路内の内側に敷設し、地震により車両が脱線した際に、車輪が同ガードに当ることで、大きく逸脱することを防止し、被害を軽減する装置です。

現在、山陽新幹線の新大阪～姫路駅間において敷設を進めています。

また、平成24年度に施工性の向上を目的とした「逸脱防止ガード敷設運搬車」を導入し、同区間で使用しています。



逸脱防止ガード

津波に対する安全対策

今後、発生が予想されている東海・東南海・南海地震の発生に伴う津波対策として、津波による被害が想定される線区を中心にさまざまな取り組みを進めています。

津波避難誘導心得

東日本大震災の教訓等を踏まえ、大地震が発生し、津波の発生が予想されるときに乗務員等の自主判断により避難することを定めた「津波避難誘導心得」を平成24年8月に制定しました。「安全考動計画」の取り組みの1つである「緊急事態に直面した際の人命最優先の考動」の実現に向けて、今後も実践的な訓練等を積み重ねていきます。

【津波避難誘導心得】

- 1 大地震が発生した場合は、津波を想起して自ら情報収集に努め、他との連絡がとれない場合、時間がない場合は、自ら避難を判断する。
- 2 避難を判断した場合は、お客様へ避難を呼びかけ、速やかに避難誘導する。
- 3 降車や避難、情報収集にあたっては、お客様や地域の方々からの協力を求める。
- 4 お客様とともに社員も速やかに避難し、避難後もより高所へ逃げ、津波警報が解除されるまで現地・現車へ戻らない。

津波の発生に備えた訓練

津波警報が発表されたことを想定し、お客様を安全な場所へ誘導する訓練を地元自治体等のご協力もいただきながら実施しています。平成24年度は大阪、和歌山、岡山、広島地区で実施しました。

【平成25年3月9日・紀勢線下里～紀伊浦神駅間】



【平成25年3月11日・呉線・忠海駅構内】



列車から降車し、避難所へ向う様子

標識の整備などハード対策(紀勢線における取り組み)

和歌山県沿岸部を走る紀勢線新宮～和歌山駅間は、津波による被害が発生する恐れの高い地域として、さまざまな対策を進めています。

■ 避難誘導標

津波による浸水の恐れがある区間が確認できるよう、平成21年3月までに浸水区間起点・終点標を設置したほか、市町村が定める避難場所への方向が分かるように、線路外出口標を設置しています。

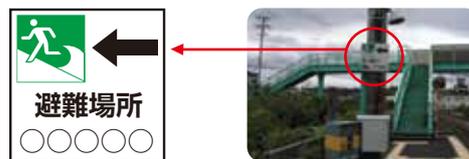
● 浸水区間起点・終点標

浸水区間起点・終点標により、津波により浸水する恐れがある区間を走行していることが分かります。



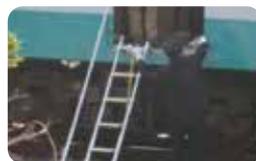
● 線路外出口標

浸水区間内の踏切など避難先への出口に設置しています。この看板は、避難場所への方向を示しています。



■ 梯子や階段の設置

車両からの避難をスムーズにできるよう、手すり付の梯子の車両への設置や、線路から国道などの高台へ避難するための階段の設置により足場の確保等を行っています。



手すり付梯子



列車から避難するために駅間に設置した避難誘導降車台



■ 乗務員等への支援

これまでご紹介した取り組みに加え、次のような対策も進めています。

● 地震・津波情報の自動伝達装置の導入

・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を導入

● 運転士への津波情報の伝達ツール強化

・GPS運転士支援装置に、浸水区間を走行していることを伝える警報機能を追加
・紀勢線沿線の無線の基地局装置の電源を補強



【GPS運転士支援装置イメージ】

▲により、浸水区域を走行していることを伝える。

● 避難誘導支援アプリケーションの開発

・乗務員からの声を踏まえ、GPSにより現在位置を表示し、浸水区間、最寄の避難場所の位置、そこに至る経路情報が分かるアプリを開発し、乗務員が携帯する業務用のスマートフォンに搭載。



【避難誘導支援アプリケーションイメージ】

3-3 主な技術開発と安全研究所における取り組み

鉄道のさらに高い安全レベルを実現するために、新たな技術開発や研究を進めています。ここでは、主な取り組みをご紹介します。

主な技術開発

昇降式ホーム柵の開発

ロープを上下に昇降させる機構でホームの安全を確保する「昇降式ホーム柵」の開発を進めています。3枚扉や4枚扉など列車の扉の位置が異なることから従来の可動式ホーム柵の導入が難しい駅への導入に向けて、現在、実用化に向けた技術的な検証やリスクの検証、設置駅の検討を進めています。

● 上昇した状態



上下に移動する支柱

● 下降した状態

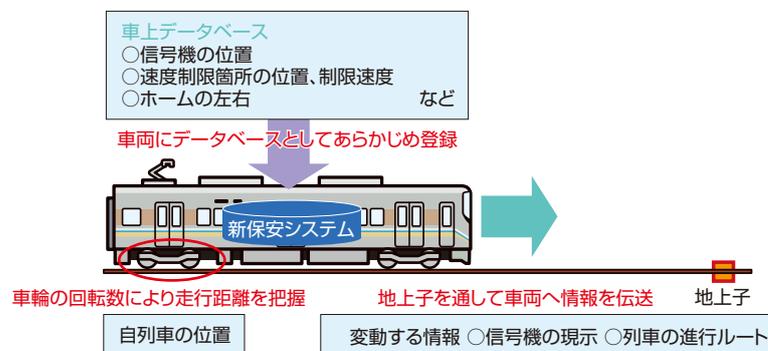


ロープ

新保安システムの開発

ATSの機能をさらに進化させ、停車駅で決められた停止位置を大幅に行き過ぎる事象や、ホームの無い側のドアを開けてしまう事象などを防止することのできる新しい保安システムを開発しました。

現在、広島地区への導入に向けた準備を進めています。



安全研究所の取り組み

「ヒューマンファクターの理解と活用」は、鉄道事業の健全な経営・運営のための基盤であると同時に、安全マネジメントの確立に必要な基盤でもあります。

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に特化した研究所として、ヒューマンファクターの視点からの研究・調査を行い、多くの成果を当社内の実務に活用しています。また、当社内やグループ各社に対する相談やコンサルティングを行い、JR西日本グループの安全性向上に貢献しています。その他、研究成果をまとめた報告書「あんけん」を社内外に配付しています。

研究・調査にあたっては、大学や(公財)鉄道総合技術研究所など社外の研究機関や他鉄道会社などと連携しながら進めています。また、当社グループ内でヒューマンファクターの理解と活用が進むよう、ヒューマンファクター教育にも積極的に取り組んでおり、平成23年度からは、経営幹部、管理職社員、間接部門社員、現場長等を対象にしたヒューマンファクターセミナーを実施しています。

主な研究テーマ

- ・働きがいと誇りの持てる業務のあり方に関する研究
- ・運転士等の眠気予防策に関する研究(乗務行路の調査・乗務員宿泊所の仮眠環境調査)
- ・乗務員室のヒューマンインタフェースに関する研究
- ・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～
- ・触車事故防止に関する研究
- ・お客様への効果的な協力要請、働きかけ方の研究(SOSボタン)

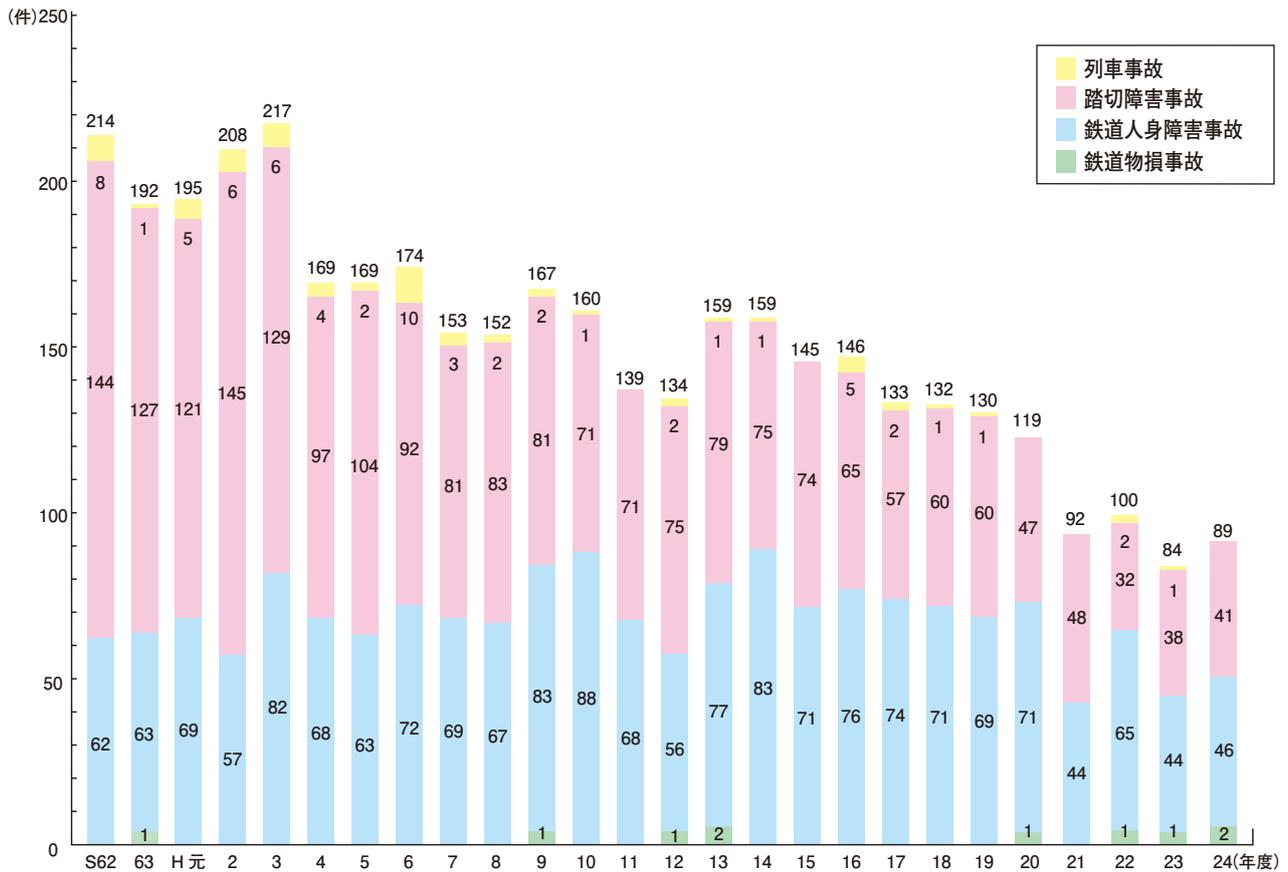


4

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24年度は、鉄道運転事故が89件発生しましたが、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、会社発足当時と比較して約6割減少させることができました。引き続き、鉄道運転事故の減少に向けてさまざまな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

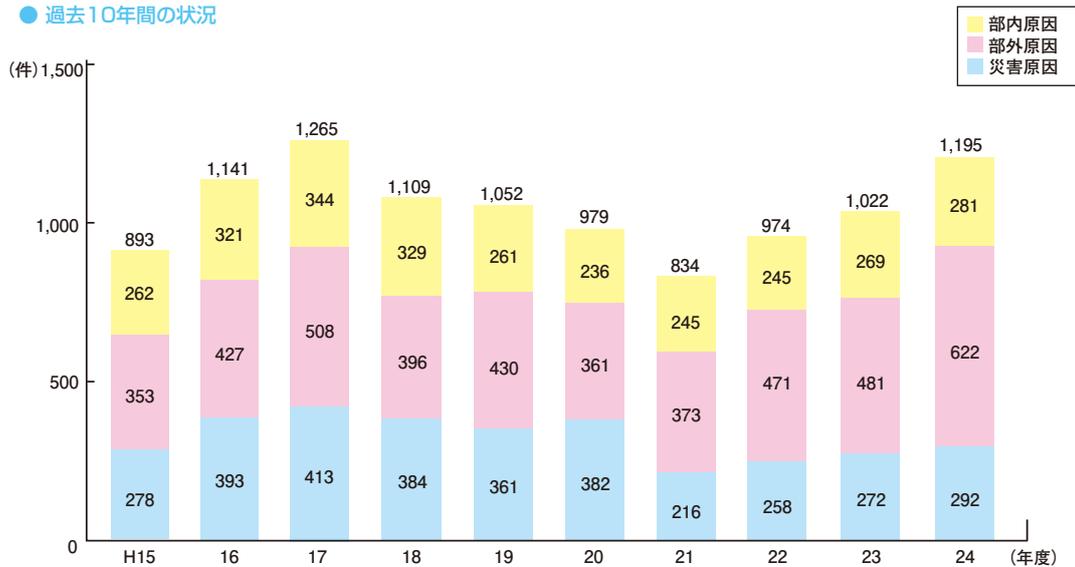
列車事故	列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故
踏切障害事故	踏切道において、列車または車両が道路を通行する人または車両等と衝突し、または接触した事故
鉄道人身障害事故	列車または車両の運転により、人の死傷を生じた事故
鉄道物損事故	列車または車両の運転により、500万円以上の物損を生じた事故

■ 輸送障害

平成24年度は、輸送障害が1,195件発生しました。車両・設備の維持・管理等の強化・改善に取り組んでいるものの、近年の異常気象などによる大雨などの自然災害や、少しでも異常があれば列車を停車させて確認するなど、安全性を高める取り組みによる増加もあることから、減少には至っていません。

「安全考動計画」においては、「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て、輸送障害の削減に取り組めます。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。

● 過去10年間の状況



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、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

<集中豪雨による土砂流出等線路設備災害>

発生日時：平成24年8月14日(火) 5時52分頃

発生箇所：東海道線 山崎～岸辺駅間

発生概況：のり面が崩壊しているとの連絡を受け調査を行ったところ、盛土の土砂が流出していました。

原因：集中豪雨のため

対策：・降雨時の運転規制の強化

・防災対策工事の実施



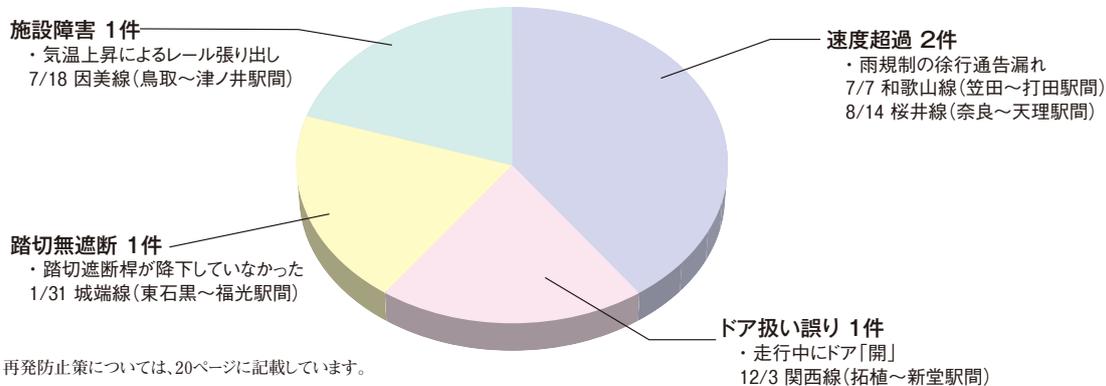
被害状況



対策実施後

インシデント

平成24年度は、インシデントが5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、20ページに記載しています。

<施設障害>

発生日時：平成24年7月18日(水) 15時4分頃

発生箇所：因美線 鳥取～津ノ井駅間

発生概況：乗務員から、揺れを感じたとの連絡を受けて調査を行ったところ、レールにゆがみが発生していました。

原因：レール温度の上昇に伴いレールが伸び、その後、レールが横方向に移動したため

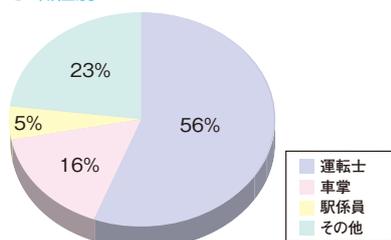
対策：レール高温時の線路保守に係わるルールの徹底



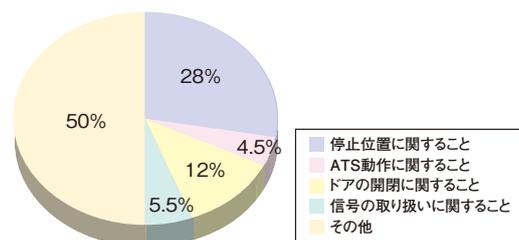
安全報告の報告状況

平成24年度は、社員から安全報告が約12,850件ありました。うち、部内要因に関する報告は、約4,100件です。

職種別



内容別



5-1 お客様・沿線の皆様とともに

お客様・沿線の皆様のご協力により安全を高めるために、異常が発生したことを駅係員や乗務員等に知らせる非常ボタンを設けているほか、AEDの設置やテロ対策などにも取り組んでいます。

■ 駅・車内における取り組み

新幹線車内に搭載した協力医師支援用具

山陽・東海道・九州新幹線の全編成に、急病のお客様に応急処置をされる医師などにお使いいただく支援用具(4種類)を、平成25年7月中旬より順次搭載しています。

これにより、万が一、車内でお客様が急病になられた際、ご協力いただいた医師などに適切な対処方法をご判断いただくことにつながり、より安心して新幹線をご利用いただけるようになります。



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

AED

1日の乗降が5千人以上の駅(無人駅を除く)のコンコースにAEDを設置しています。

さらに、乗降が10万人以上の駅及び全ての新幹線駅については、ホーム上にもAEDを設置しています。

また、新幹線の車内にもAEDを設置しています。



新幹線車内のAED



駅の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な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。このほか、警察や消防のご協力をいただき、テロ対処訓練も実施しています。

駅構内や車内で不審物を発見された場合、手を触れずに駅社員や乗務員にお知らせください。



N700系の車内防犯カメラ



透明ゴミ箱



可部線可部駅で実施した訓練

「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

踏切障害事故を防止するためには、踏切をご利用の皆様のご協力も必要になります。当社では、踏切事故防止キャンペーンなどを通じて踏切でのルールやマナーについて啓発活動を行っています。



踏切事故防止キャラクター「ストッピーくん」

平成24年度に実施した主な踏切事故防止啓発活動



踏切啓発活動



小学校での踏切安全教室



駅のディスプレイでの動画広告



新聞折込広告を活用した啓発

踏切でのルール

踏切でのルールやマナーを守ることで、踏切事故を防ぐことができます。踏切を渡る時には、次の3つを守ることを心がけてください。

● 警報機が鳴り始めたら踏切を渡らないでください。

● 交通規制の遵守をお願いします。

踏切の近くに交通規制標識があるときは、標識に従ってください。

● 危険を感じたら、迷わず非常ボタンを押してください。

踏切の中で、自動車が立ち往生していたり、通行者が取り残されている場合などには迷わず非常ボタンを押してください。



JR西日本あんしん社会財団と連携した取り組み

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を目指した活動を行っています。

救急フェアの開催

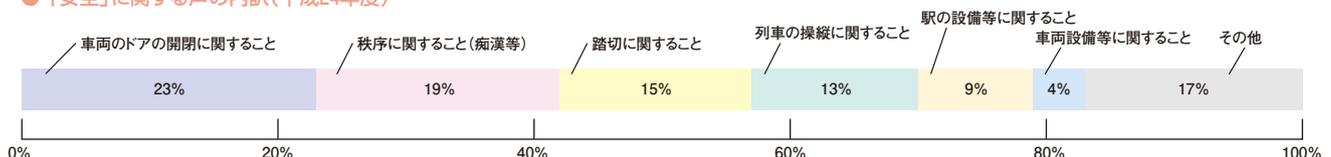
平成22年度からJR西日本あんしん社会財団との共催で、消防やNPO等の協力を得ながら救命処置(AEDを使用した心肺蘇生法)やホームの非常ボタンを体験していただける「救急フェア」を実施しています。平成24年度は、京阪神地区及び新幹線の18駅で実施し、延べ約5,500人(うち救命処置の体験約1,400人、非常ボタンの体験約2,800人)の方々に参加いただきました。



5-2 お客様からのご意見

当社に対するご意見・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24年度の「お客様の声」は約36,000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1,000件が寄せられ、速やかに改善すべきものは迅速に対応しています。

● 「安全」に関する声の内訳(平成24年度)



■ 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24年 7月7日	和歌山線 笠田～打田駅間	降雨による徐行通告を行う際、通告速度及び通告対象列車の確認に適正を欠き通告を失念したため15km/h以下の徐行区間を所定速度で運転した。	<ul style="list-style-type: none"> ・運転規制内容を反映したダイヤによる確実な運転通告手配の実施 ・記録用紙等による確実な運転規制内容の伝達、把握
平成24年 7月18日	因美線 鳥取～津ノ井駅間	乗務員から、揺れを感じたとの連絡を受けて調査を行ったところ、レールにゆがみが発生していた。	(16ページをご参照下さい。)
平成24年 8月14日	桜井線 奈良～天理駅間	降雨による徐行通告を行う際、帳票の確認及び関係信号機の取り扱いに適正を欠き通告を失念したため30km/h以下の徐行区間を所定速度で運転した。	<ul style="list-style-type: none"> ・雨規制確認簿の記載方法の見直し ・桜井線の警報補助灯の設置 ・関係駅の停止信号現示方法の具体化 ・運転規制実施時の体制、役割分担の明確化
平成24年 12月3日	関西線 柘植～新堂駅間	走行中に戸締め表示灯が消灯したことから、列車を停止させた。確認したところ、車両点検時に運転士がドアコックの復位を失念したことが判明した。	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員へのドアコック取扱手順の周知徹底 ・当該区所所屬車両の全ドアコックに札を整備し、ドアコック取扱時は、札を身につけることを徹底
平成25年 1月31日	城端線 東石黒～福光駅間	運転士が両側の遮断棒が降下していないことを認めたため、調査をしたところ、踏切遮断機軸部に塗布したグリスが凍結していたことが判明した。	<ul style="list-style-type: none"> ・降下不良の遮断機を新型遮断機に交換 ・遮断機内部の定期的な油交換

■ 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、同年7月から「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。これを厳粛に受け止め、責任者とスケジュールを明確にした上で「安全性向上計画」に取り組んできました。

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)	<ul style="list-style-type: none"> ・「安全ミーティング」等で得られた意見を踏まえ、教育の充実、しくみの見直し、設備の改善等を順次実施 ・「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しくみ構築)	<ul style="list-style-type: none"> ・ATS等保安設備の仕様・基準の考え方や保守・工事・検査のしくみづくりなどについて「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) ・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
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)	<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

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」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) 営業時間 **6:00~23:00** 年中無休
078-382-8686 (有料)

【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。

2013鉄道安全報告書

発行：2013年

発行者：西日本旅客鉄道株式会社

