

2014 鉄道安全報告書

WEST JAPAN RAILWAY COMPANY



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・安定輸送を支える「人と設備」	6
3-3	踏切・ホーム・車両の安全対策	8
3-4	その他安全の取り組み	10
4	事故等の発生状況と再発防止に向けた取り組み	13
5	お客様・沿線の皆様との連携	15
5-1	お客様に安心してご利用していただくために	15
5-2	お客様・沿線の皆様とともに	15
5-3	お客様からのご意見	16
6	資料編	17

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。以来、「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を役員、社員で共有し、「安全性向上の取り組み」を経営の最重要課題として取り組んでおります。

こうした中、平成25年4月に新たな5ヵ年計画として「安全考動計画」を策定し、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」の初年度である平成25年度を振り返りますと、「踏切障害事故」や「部内原因による輸送障害」は減少するなど、5年後の到達目標の達成に向けて着実に前進した1年であったと認識しております。一方、昨年9月末に協力会社作業員の「死亡に至る鉄道労災」が発生したことは痛恨の極みでもありました。加えて、日々の鉄道運行に関わる安全を脅かすような事象が発生しているのも事実です。

このように、安全の柱の一つとして取り組んでいるリスクアセスメントについて、弊社の取り組みがまだ道半ばであることを感じさせるような事象が発生しており、今後も「テーマ設定型リスクアセスメント」や「計画リスクアセスメント」などに重点を置き、リスクアセスメントのレベルアップに向けて取り組んでまいります。

また、自然災害により甚大な被害を受けた1年間でもありました。鉄道の社会的使命の大きさを再認識するとともに、自然環境の変化にも着目した安全対策を推進していかねばならないと認識しているところです。

「安全考動計画」2年目となる今年度は、具体的な取り組みを「安全考動計画」の目標達成に繋げるための正念場であり、さまざまな施策を進めていく所存です。今後も引き続き、社長である私自身が先頭に立ち、JR西日本グループ全体で「安全考動計画」を着実に推進してまいります。

本報告書は、弊社のさまざまな安全の取り組みや、鉄道のさらなる安全性向上に向けた新たな技術開発などについて、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

1

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な行動指針として「安全憲章」を定めています。

安全憲章

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

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

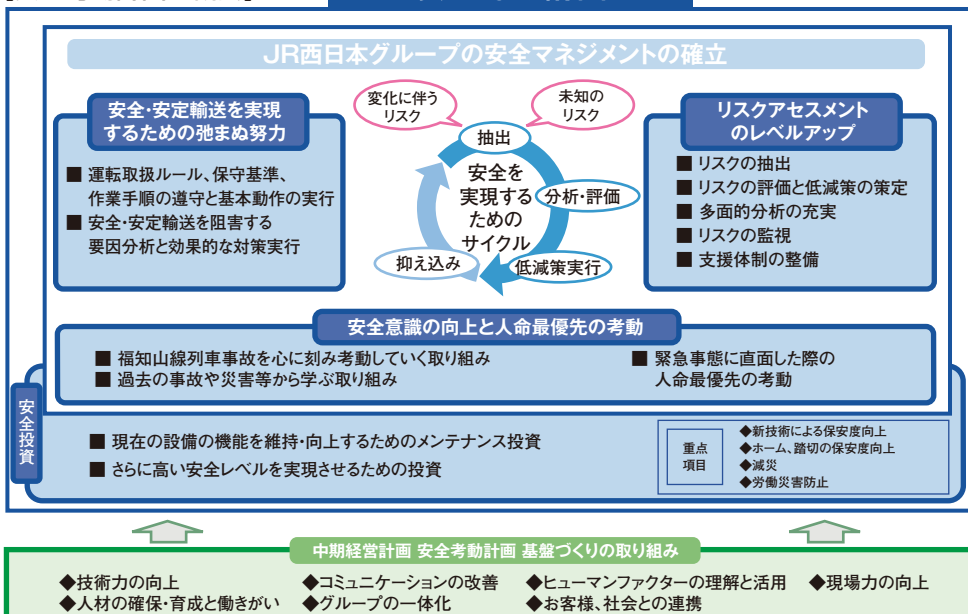


1-2 安全考動計画

「福知山線列車事故のような事故を二度と発生させない」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」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。

【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

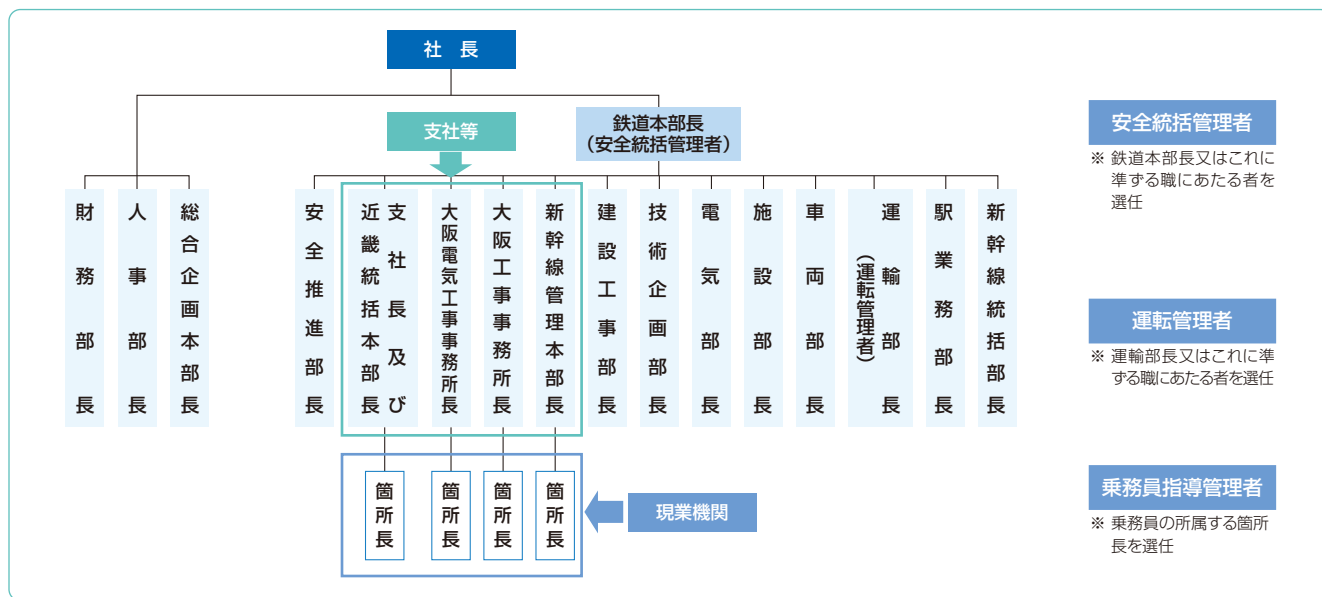
2017年度の到達目標

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

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

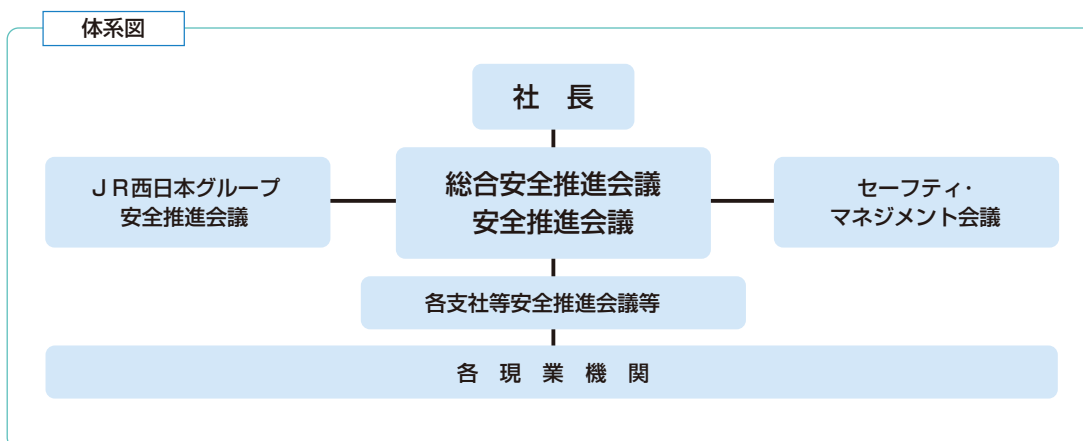
社長のリーダーシップのもと、輸送の安全の確保に関する業務を統括管理する安全統括管理者をはじめ、各管理者の責任体制を明確にした安全管理体制を構築しています。



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

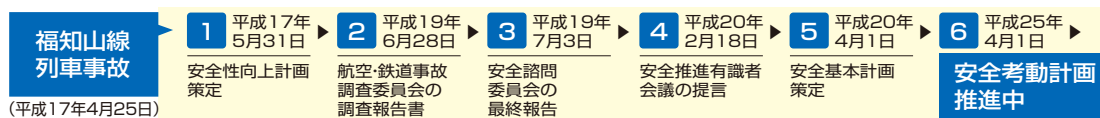


3

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」、そして昨年度より推進中である「安全考動計画」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(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"> 報告しやすい環境整備のための報告制度の改善(H19.9)、事故概念の見直し(H20.4) 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の導入(H19.8) 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(H25.12整備完了)
【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) 運転通告伝送システムの導入(H26.5) 製作メーカーに担当者等への周知徹底を要請、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) 運転士養成に関わる教科書の見直し完了(H26.3) 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、安全統括管理者等を選任(H18.10) 鉄道安全考動館を活用した安全教育など「安全最優先」の意識の徹底(H19.4～)、マニュアル類を見直し・整備 関係機関との列車事故総合訓練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～) 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) 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～) 207系、117系の全車両および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) 車両異常挙動検知システムの導入(H25.11～) 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、必要があれば速やかに修正 速度超過防止対策として、曲線・分岐器・行き止まり線用ATSを安全性向上計画の中で整備 「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」の改正で新たなATSの基準が示され、整備期限に関わらず早期に対応(H25.3整備完了) 「ATS設計時のデータ取扱手引」を作成、周知(H19.4) より適正な乗務行路とすべく、JR宝塚線行路の見直し及び連続乗務時間、乗務距離の制限を見直したのをはじめ、ダイヤ改正時などに乗務エリア、乗務車種などを見直し(H19.3～) 列車時刻見直しや担当列車持ち替えによる乗務行路変更などにより夜間休養時間の拡大(H21.3) 睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策として全運転士に原則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」に併せ、「事故の芽」の報告方法・様式を策定(H17.9) ・「事故の芽」報告フォーマットや報告基準等の見直しを実施(H18.5) ・「安全報告」への名称変更を実施(H19.9) ・寄せられた「安全報告」「気がかり事象」に対しリスクアセスメントを開始(H20.4)、グループ会社等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
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および車両の老朽取替を実施中
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
37	新幹線脱線対策 [平成16年の中部地震時に発生した上越新幹線の脱線を踏まえた対策]	・活断層と交差するトンネルの耐震補強工事施工完了【六甲、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) ・「逸脱防止ガード」を新大阪～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
39	踏切保安設備の保安度向上の実施前倒し	・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
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)安全統括管理者補佐(前 社長特別補佐)着任、現場との意見交換継続実施中
- No.18 セーフティ・マネジメント会議の開催および安全推進会議での事故防止対策への反映/(平成17年6月)セーフティ・マネジメント会議(週1回)、安全推進会議(月1回)継続実施中
- No.19 連絡・指示・復唱の確実な実行の徹底と、相互チェックリストの整備/(平成18年4月)チェックリストを整備し実行中、(平成19年5月)「確認会話事例集」を配付し各所で活用中
- 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)最終報告書を取りまとめ、提言いただいた施策を実行中
- No.25 重大事故発生時のマニュアル整備(お客様対応を迅速にするため設備や携行品、マニュアルを整備、改正し訓練を実施)/(平成17年8月)本社・支社の「鉄道事故及び災害応急処置要項」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]、(平成25年3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

3-2 安全・安定輸送を支える「人と設備」

鉄道の仕組み

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用いし、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

車両は、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、確実に動作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するなどのメンテナンスを行います。

3-3 踏切・ホーム・車両の安全対策

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「非常ボタン」を押すと、運転士に異常を知らせます。

【お願い】緊急時は非常ボタンを押してください。
※ボタンを押しても踏切内には入らないでください。

非常ボタンを押す

○特殊信号発光機の発光
→運転士の非常ブレーキにより列車を停止



全方位型踏切警報灯

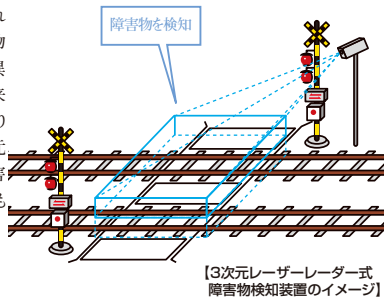
360度全ての方向から確認できる警報灯の整備を進めています。

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。

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。



【3次元レーザーレーダー式障害物検知装置のイメージ】

車両の安全対策

車両間転落防止ホロ

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



車内非常ボタン(SOS ボタン)

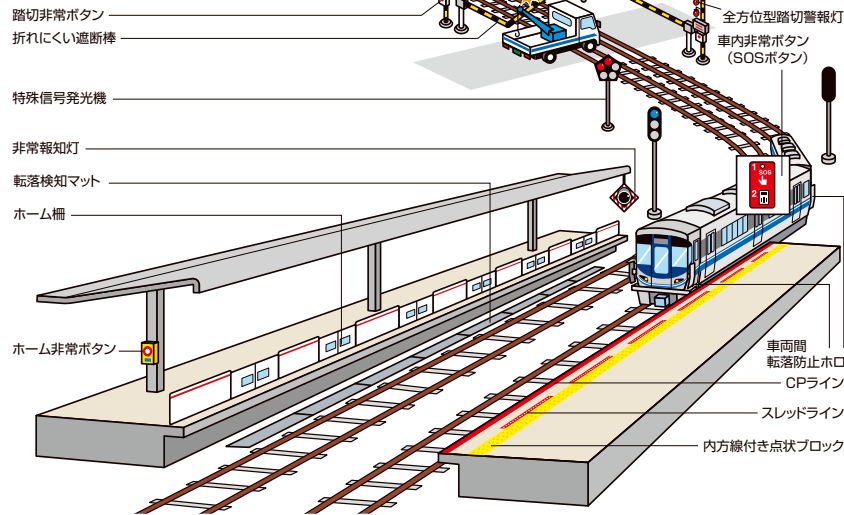
車内に急病のお客様がいらっしゃる場合や、迷惑行為を発見された場合など、緊急時は、SOSボタンを押すと乗務員に異常を知らせます。マイクのある車両では、乗務員と直接通話ができます。ランプ点灯後、マイクに向かってお話しください。



「SOSボタン」を押す

○乗務員室でブザー鳴動
→乗務員の非常ブレーキにより列車を停止

【お願い】緊急時は非常ボタンを押してください。
※ボタンを押しても車外には入らないでください。



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、さまざまなホーム柵の開発、整備を進めています。



昇降式ホーム柵

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ゆめ咲線桜島駅で試行した結果を踏まえて、次はJR神戸線六甲道駅で試行を行う予定です。



可動式ホーム柵



通過線ホーム柵

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、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。



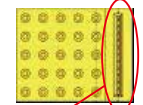
「非常ボタン」を押す

- 音の鳴動
- 駅事務室の番線表示灯点灯
→駅係員は取り扱われた場所へ急行
- ホームの非常報知灯の点灯
→乗務員の非常ブレーキにより列車を停止

【お願い】危険だと思ったら非常ボタンを押してください。
※ボタンを押しても線路内には降りないでください。

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。



内方線
※平成25年度末現在422駅に整備

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事を知らせます。



3-4 その他安全の取り組み

安全意識の向上

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、刻々と状況が変化の中で、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。

そのほか、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通して、社員の安全意識向上に努めています。



鉄道安全考動館における研修



安全活動研究発表会



列車事故総合訓練

リスクアセスメント

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取り組みのさらなる活性化に向けて、平成26年3月に「リスクアセスメント・ハンドブック」を新たに作成し、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。



リスク低減事例

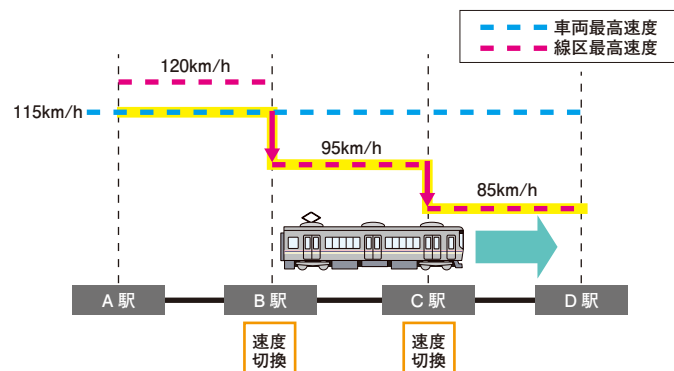
重大な事象につながる可能性が想定されるテーマに対し、系統横断かつ専門的な知見から未知のリスクや変化に伴うリスクを抽出して対処する「テーマ設定型リスクアセスメント」に取り組んでいます。「ATS整備における残留リスクの洗い出し」とのテーマのもとさまざまな運転状況を想定し、抽出したリスクに対する低減策を検討しました。

想定したリスク

ATSの設計基準の基となる線区最高速度より車両最高速度の方が高い区間において、線区最高速度を大幅に超えて運転した場合、重大な事故に至る可能性がある。

リスク低減策

- (1) ATS-P搭載車は、P地上子により線区最高速度照査を実施。
- (2) ATS-P非搭載車は、運転台に速度選択スイッチを設置し、運転士がそれを切り換えることにより速度照査機能を働かせる。速度切換地点には看板を設置し、運転士に対する注意喚起を図る。



ヒューマンファクターに関する研究

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、手順の最適化などの研究・調査を進めています。

主な研究テーマ

- ・列車運転時における警報音の適正な音量に関する研究
 - ・昇降式ホーム柵設置箇所におけるお客様の乗降確認の検証
 - ・運転士等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の継続～

第1回ヒューマンファクターシンポジウム

当社主催で第1回ヒューマンファクターシンポジウムを開催しました。このシンポジウムは、関西鉄道協会の協賛、国土交通省近畿運輸局の後援を賜り、関西地区の鉄道軌道社局を中心に総勢210名の方々に参加していただきました。

基調講演では、関西大学社会安全学部安部教授より「ヒューマンファクターへの対応と鉄道のさらなる安全向上の課題」をテーマにご講演いただきました。また、当社の安全研究所より「ヒューマンファクター浸透への取り組み」と「運転士の眠気防止の研究」について発表しました。後半は、鉄道軌道4社局の安全統括管理者などがパネリストとなり、「ヒューマンファクターの観点からの安全性向上の取り組み」をテーマにディスカッションを行い、今後の展開について活発な議論が行われました。



シンポジウムの様子

技術開発

新幹線保守用車運転支援装置

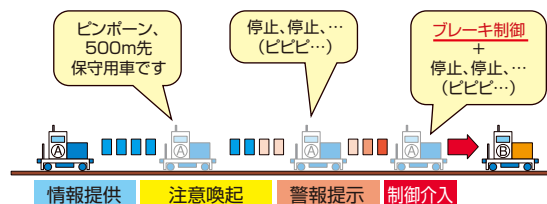
新幹線の夜間の線路点検や保守工事で用いる車両の運転をバックアップする支援装置を開発し、導入しています。



支援装置



画面表示



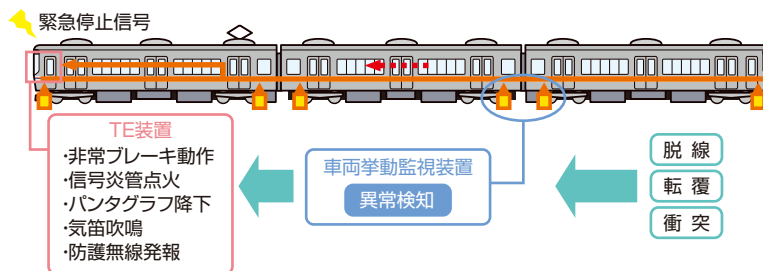
情報提供 注意喚起 警報提示 制御介入

開発の主なポイント

- ・衝突防止機能の警報機能向上 危険度に応じた警報音、警報表示で注意喚起(従来は同じ警報音を継続的に鳴動)
※人間工学的観点から安全研究所で設計
- ・支援装置の一元化 煩雑に配置されていた装置を人間工学的観点から機能ごとに整理した画面表示へ
※人間工学的観点から安全研究所で設計
- ・無線伝送方式の採用 保守用車同士の距離把握をより正確に行うために、ばい煙により反応距離が短くなる恐れがある赤外線センサーを使用する方式を改良
- ・制限速度超過防止 制限速度を超過した際に自動的にブレーキが動作

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。



TE装置
 ・非常ブレーキ動作
 ・信号炎管点火
 ・パンタグラフ降下
 ・気笛吹鳴
 ・防護無線発報

脱線
 転覆
 衝突

地震・津波に対する安全対策

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、トンネルの補強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）や落橋防止対策の補強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等の耐震補強等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、駅舎等の耐震補強対策についても、順次進めているところです。

脱線後の減災対策

線路の内側に敷設している「逸脱防止ガード」は、車両が脱線しても車輪が同ガードにあたることで大きく逸脱することを防ぐための装置です。山陽新幹線の新大阪～姫路間において整備を進めています。



逸脱防止ガード

津波の発生に備えた対策

津波による被害が発生する恐れの高い地域である和歌山県の紀勢線を中心として、津波に備えたさまざまな設備を導入しています。南海トラフ巨大地震を想定した各府県の津波浸水想定の見直しに伴い、浸水予想区間を見直すとともに「浸水区間起点・終点標」については、紀勢線以外の線区にも設置を進めています。

運転士に停車駅や編成両数等を知らせる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しています。

また津波の発生に備えて自治体や沿線住民の方々等とも協力し、実際に列車から降車して避難場所まで誘導する訓練を実施しています。

沿線に津波による浸水の恐れがある区間を示す「浸水区間起点・終点標」



津波避難区間
ここから



津波避難区間
ここまで

市町村が定める避難場所に誘導する「避難方向矢印標」



避難場所
○○○○



「GPS運転士支援装置」での表示
※ 黄色マークにより、浸水区間を走行していることを伝えます。

避難誘導降車台



車内搭載梯子



他会社と協力して実施した関西空港線における津波避難誘導訓練

紀勢線における津波避難誘導訓練



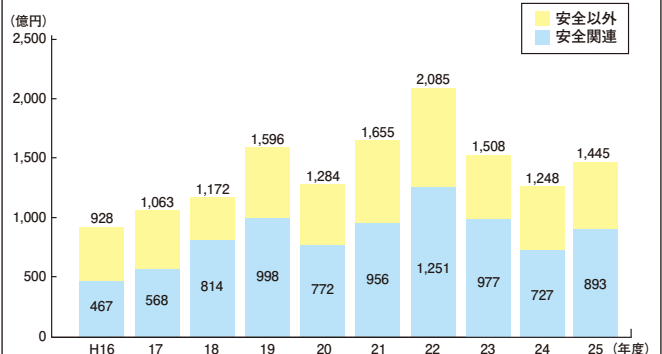
ATS-Pの整備状況

平成25年度末現在、ATS-Pの整備状況は以下のとおりです。今後も計画的に整備を進めていきます。



安全投資

平成25年度は、約893億円の安全投資を行い、踏切設備の安全性向上や地震・津波対策などの安全投資を進めてきました。

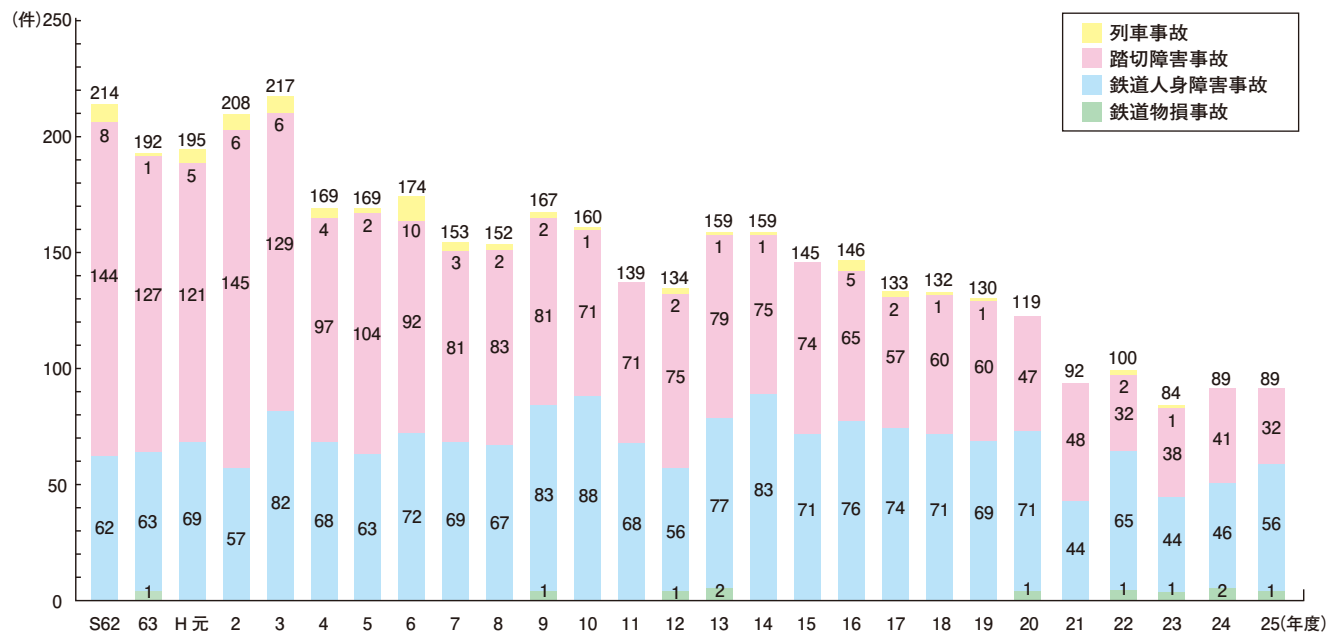


4

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25年度は、鉄道運転事故が89件発生しました。安全性向上のためのさまざまな安全対策の結果、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。また、平成25年度の踏切障害事故件数については、平成22年度と同件数で会社発足以降最少となりました。なお、「安全考動計画」における到達目標として「踏切障害事故4割減」を目指しており、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。



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

<鉄道人身障害事故>

発生日時：平成 26 年 2 月 25 日 11 時 47 分

発生箇所：北陸線 有間川駅～谷浜駅間

<概況>

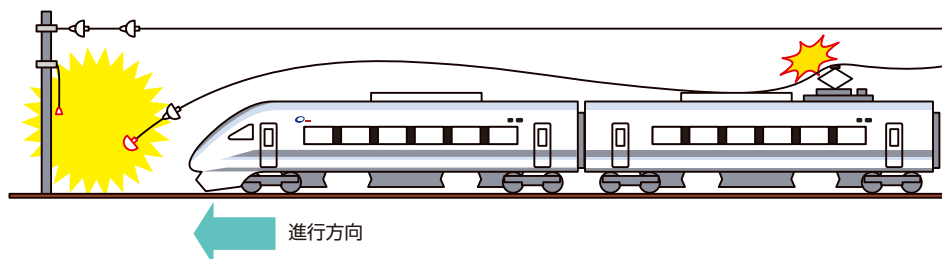
部品の破損により架線垂下したところに列車が進入したため、パンタグラフや電力設備等が破損し、その先のトンネル内で客室側窓ガラスが割れ、お客様が負傷されました。

<対策>

- 一定経年以上の同種設備の緊急点検を実施し、異常のないことを確認しました。
- 発生メカニズムを踏まえ、検査におけるポイントをマニュアルに明文化し、検査の精度を向上させました。
- 同種設備の劣化傾向を分析し、計画的な取り替えを推進します。

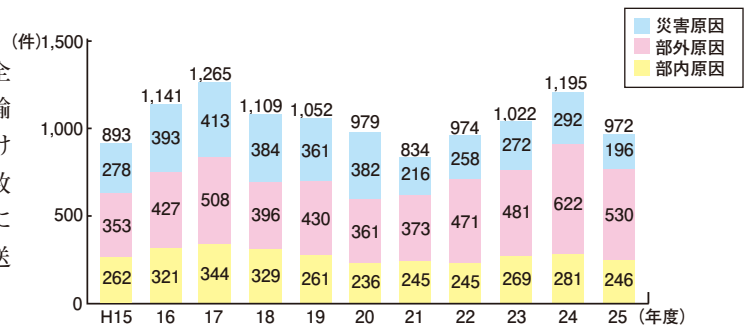


破損したガラス



■ 輸送障害

平成25年度は、輸送障害が972件発生しました。「安全考動計画」における到達目標として、「部内原因による輸送障害の5割減」を目指しています。その目標達成に向けたさまざまな取り組みにより、平成24年度と比較して件数を削減することができました。一方、近年の異常気象などによる自然災害等も多く発生しており、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等が原因のもの
部外原因	列車妨害、踏切支障(踏切無謀横断等)、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＞

発生日時：平成 25 年 7 月 28 日

発生箇所：山陰線、山口線の一部区間

＜概況＞

中国地方を中心に暖かく湿った空気が流れ込み、島根県と山口県では、午前中を中心に記録的な大雨となりました。この日の降水量は、島根県と山口県のそれぞれ多いところで 350 ミリを超え、7月の月間降水量の平年値以上となりました。その影響で線路などの設備に大きな被害が発生しました。

山口県・島根県をはじめとした関係機関のご協力により、平成 26 年8月に山陰線、山口線の全線で運転再開しました。



被災直後

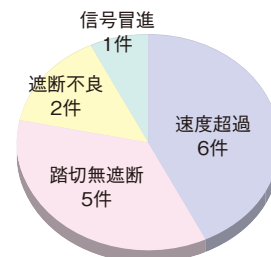


復旧後

■ 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恐れがあると認められる事態のことで、平成25年度は14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。

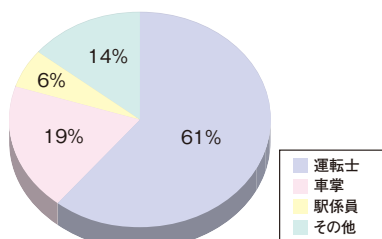
※各事象の詳細な内容については、17ページに記載しています。



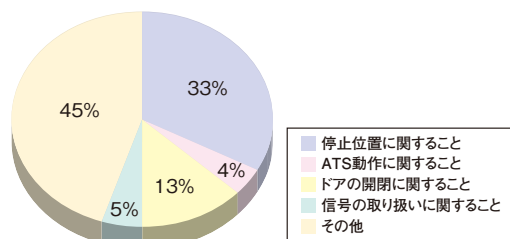
■ 安全報告

平成25年度は、社員から約12,000件の安全報告がありました。その内、部内要因に関係する報告は、約3,400件です。

● 職種別



● 内容別



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

地域のこ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、こどもを保護し、必要によりこどもに代わって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N700系車内には、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を発見された場合は、手を触れずに駅社員や乗務員にお知らせください。



テロ対処訓練

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、踏切をご利用される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や、幼稚園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。



踏切事故防止キャンペーン



安全教室

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、当社が寄付拠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目指した活動を行っています。



救急フェア

地域と連携した津波避難訓練

和歌山県にある社員寮において、地域の方々と合同で津波を想定した避難訓練を行いました。この寮は、津波避難施設として指定されており、緊急時は地域住民の方々が避難できます。訓練に参加いただいた方々には寮の概要と災害時の備えについて紹介を行いました。

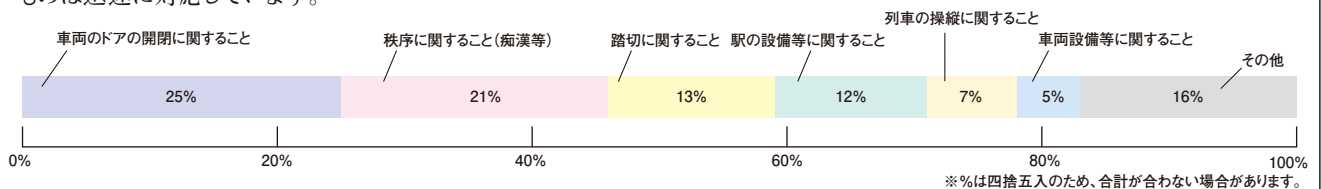


避難訓練

5-3 お客様からのご意見

「安全」に関する声(平成25年度)

当社へのご意見・ご要望やお問い合わせを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25年度の「お客様の声」は全部で約40,000件いただき、そのうち「安全」に関する声は約1,000件寄せられ、速やかに改善すべきものは迅速に対応しています。



「お客様の声」からの改善事例

～お客様の声～

三ノ宮駅西口寄りのホームには中央付近にベンチなどの障害物があり、ホームが狭く混雑するだけでなく、移動する時にホームの端を歩かないといけないので危ない。

改善前 ◎整列ライン



◎ホーム中央付近



～改善内容～

ホーム中央付近にあったベンチやICチャージ機などを撤去するとともに、乗車位置の整列ラインを整備し、ホーム中央を歩けるようにしました。

改善後 ◎整列ライン



◎ホーム中央付近



インシデントの概況と再発防止策

発生日	発生場所	種別	状況詳細	再発防止策
平成25年4月11日	東海道支線(梅田貨物連絡線) 梅田駅構内	踏切無遮断	踏切制御の設計において、工事中用臨時列車の停止する位置を想定していなかったため、工事中用臨時列車が無遮断の状態の踏切を通過した。	・当該踏切制御の改修工事を実施 ・踏切設計時の審査体制を強化
平成25年4月15日	北陸線 石動駅～福岡駅間	踏切無遮断	踏切制御子の検知不良とバックアップ装置の動作不良のため、列車が無遮断の状態の踏切を通過した。	・当該踏切の踏切制御子(始動点)にバックアップ故障検知器を整備 ・バックアップ装置を一斉点検 ・バックアップ故障検知器を計画的に整備し、完了するまで検査を高頻度化
平成25年4月28日	伯備線 備中高梁駅構内	遮断不良	踏切遮断機軸受部のスペーサーが取り付けられていなかったため軸部が異常磨耗し、一箇所の踏切遮断棒が降下していない状態で列車が通過した。	・当該遮断機を取替 ・スペーサーの取り付けが必要な遮断機を一斉点検し、遮断機を取替
平成25年6月26日	和歌山線 高田駅～御所駅間	速度超過	指令員が降雨による徐行通告を行う際、必要な規制区間を誤認し、本来雨規制を行う必要のある列車に通告を行わなかったため、7本の列車が30km/h以下の徐行区間を通常速度で運転した。	・雨規制確認簿を見直し、規制区間を図示することで見落としを予防 ・線区指令長による、雨予報のランク等に応じた予め通告体制にかかわる役割の再周知と通告責任者の指定
平成25年6月26日	紀勢線 湯浅駅構内	速度超過	現地係員から橋梁の桁下水位が徐行の規制値に達したとの連絡を受けた保線区社員が、雨による運転規制を実施していたことから橋梁水位による徐行が雨による運転規制区間に含まれていると思いつき、施設指令への速報を行わなかったため、列車が30km/h以下の徐行区間を通常速度で運転した。	・桁下水位が上昇した際は、現地係員から輸送指令へ直接速報 ・複数の運転規制が実施される際には、個別に発令、解除を実施 ・運転規制に関わるマニュアルの改善
平成25年7月15日	境線 米子駅構内	速度超過	指令員が使用する雨規制早見表の必要な修正ができていなかったため、本来徐行が必要な区間において手配が漏れ、4本の列車が15km/h以下の徐行区間を通常速度で運転した。	・雨規制早見表の修正 ・運行管理モニタ上部に当該線区の雨規制区間を追加表記 ・指令員へ雨規制基準を再教育 ・運輸指令内で使用している帳票類等の修正を行う体制および修正手順について再教育
平成25年7月30日	吉備線 備中高松駅～東総社駅間	速度超過	降雨による徐行通告を行う際、通告対象区間の確認に適正を欠き誤った区間を通告したため、列車が30km/h以下の徐行区間を通常速度で運転した。	・通告責任者と指令員が運転規制一覧表および通告受領券により相互に規制内容を確認 ・雨運転規制一覧表の改善
平成25年9月4日	播但線 仁豊野駅～溝口駅間	速度超過	降雨による徐行通告を行う際、通告対象列車の確認に適正を欠き本来通告を行う必要のある列車に通告を失念したため、列車が30km/h以下の徐行区間を通常速度で運転した。	・全指令員への運転規制時の取扱いを再教育 ・通告責任者用専用ダイヤの見易さ改善および通告完了列車へのダイヤ表記を明確化 ・雨運転規制専用ホワイトボードの作成 ・通告責任者と指令員のチェック体制見直し
平成25年9月16日	加古川線 滝駅～西脇駅間	踏切無遮断	西脇駅(3%の下り勾配)に留置中の車両のブレーキシリンダ圧力の低下と手歯止めの落下により、同駅から上り方へ約1.9km車両逃走した。その際、5箇所の踏切を通過し、そのうち1つ目の踏切が無遮断の状態車両が通過した。	・留置中にブレーキシリンダの圧力低下が発生する恐れのある車両を、非常ブレーキ扱いにより留置するようルールを変更 ・落下の可能性が低いプラスチック手歯止めまたは車両搭載型手歯止めに変更
平成25年9月16日	因美線 智頭駅～東津山駅間	速度超過	指令員は、当該規制区間の風速計が停止基準に達していたにもかかわらず確認に適正を欠いたため、本来抑止とする列車を規制区間に進入させた。	・警報表示器の使用停止 ・風速監視装置を使用した運転規制の実施方法の再周知
平成25年10月17日	山陰線 五十猛駅～仁万駅間	踏切無遮断	踏切制御子の製造過程の不備のため、列車が通過する前に遮断棒が上昇した。	・当該踏切制御子を取替 ・同一ロットの踏切制御子を取替
平成26年1月27日	芸備線 神杉駅構内	遮断不良	急激な温度変化により遮断機の軸受部が凍結したため、片側の遮断棒が降下していない状態で、始発列車から2本の列車が当該踏切を通過した。	・寒冷地の遮断機を新型遮断機に取替
平成26年2月5日	七尾線 良川駅構内	信号冒進	運転士が信号現示の確認に適正を欠き停止現示の場内信号機までに適切な停止ブレーキを行わなかったため、同信号機を約15m行き過ぎ停車した。また、指令へ誤った報告を行ったため指令は前進を指示し、運転士は前方の分岐器が正方向に開通していないことを認め停車した。その後指令の指示により場内信号機外方まで後退し、場内信号機の進行現示により運転を再開した。	・各現場区所へ発生事象の速報、注意喚起の実施 ・信号冒進発生後の取り扱いについて指導を徹底 ・直下ATSが動作した場合の取り扱いを変更
平成26年2月24日	北陸線 谷浜駅～直江津駅間	踏切無遮断	踏切が不要に鳴動した際に鳴動を回復させる回路の誤配線のため、列車が踏切に進入する直前に両側の遮断棒が上昇を開始した。	・当該踏切と同様な回路の配線の一斉点検を実施 ・配線変更を行った際は、踏切の検査方法に基づき機能確認を実施

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、しくみの見直し、設備の改善等を順次実施 ・「安全統括管理者補佐(前社長特別補佐)」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	・「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~) ・鉄道安全考道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)	・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)	・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、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、関係各部署が根本原因の究明と、抜本的な対策を策定・実施 ・事故概念の見直しと多面的分析手法を導入
7.運行面・設備面の対応(余裕時分を吟味したダイヤ作成、予備車両の所要の検証)	・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。