



「中期経営計画2017」振り返り

安全性向上に向け、着実な成果の一方、これまでの取り組みの課題について改めて認識しました。

- ハード、ソフト両面からのさまざまな取り組みの積み重ねにより、鉄道運転事故や部内原因による輸送障害の発生件数は総じて減少傾向
- 一方で、2017年12月、新幹線において発生させた重大インシデント等により、これまでの取り組みに不十分な点があったことを痛感



推進責任者
代表取締役副社長兼執行役員
鉄道本部長 安全統括管理者
緒方 文人

めざす未来

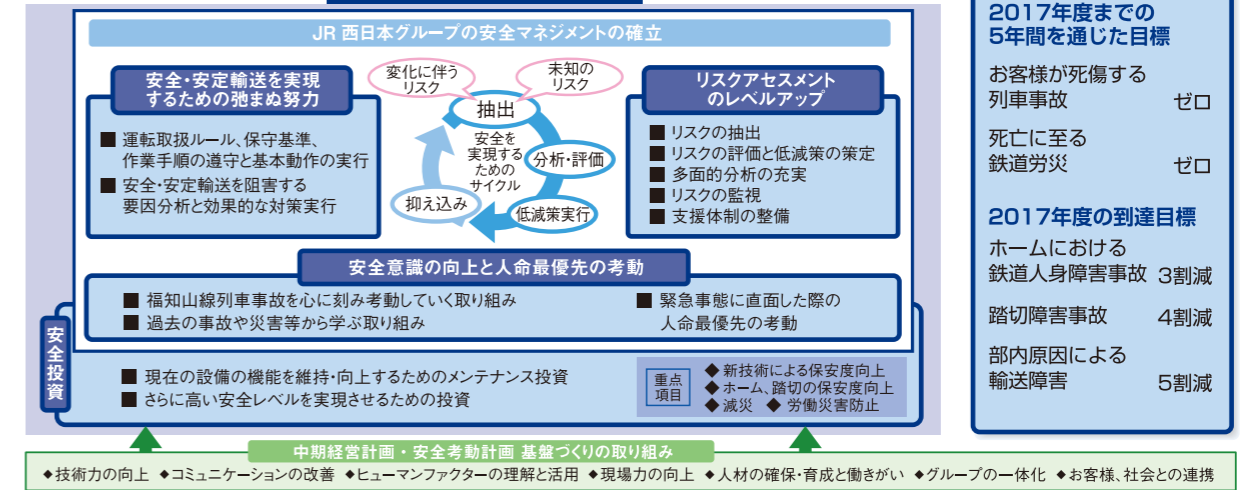
新幹線の重大インシデントを発生させたことを踏まえ、改めて過去の教訓などから生まれた基本動作やルール、手順を遵守することはもとより、直面する状況において、「危ないと感じたとき」と「安全が確認できないとき」は「迷わず列車を止める」ことなど、安全に対する感度を高め、当社グループ全体で安全性を向上させていきます。

「人々が出会い、笑顔が生まれる、安全で豊かな社会」というめざす未来を実現し、お客様のご期待、信頼にお応えしていくための土台・基盤は、安全性の確保・向上であると認識しています。「福知山線列車事故のような事故を二度と発生させない」との変わらぬ決意のもと、当社グループ全員が不断の努力を着実に積み重ねながら、安全を追求し続け、鉄道システム全般に対しあらゆる角度から改善を図ることで、重大な事故や労働災害の未然防止を実現します。

中計2017 Plan 安全考動計画2017

「中期経営計画」の基本戦略「安全」に関する具体的計画として、2013年3月に「安全考動計画」を策定し、「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」を計画の柱として、これらの実現を通じて目指すレベルを5つの具体的な数値で表現しました。

「安全考動計画」の概要



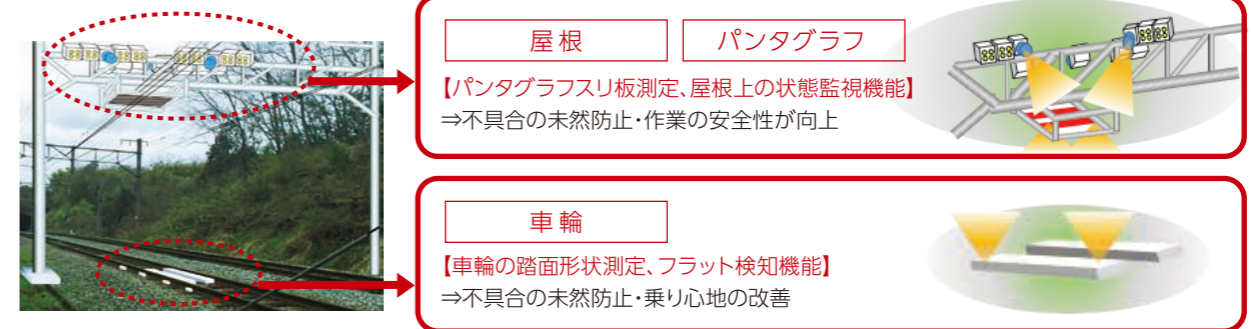
2017 Do 安全・安定輸送を実現するための弛まぬ努力

列車を運行することで発生するリスクを許容範囲内に抑え込むため、過去の事故・労働災害の教訓や、専門分野の知見に基づき、運転取扱ルール、設備の保守基準や保守のための作業手順、そして基本動作等を設けるとともに、それらを遵守、実行して安全を確保してきました。

また、設備の不具合や、ルールの逸脱などにより列車が遅延すると、通常とは異なる手続きが必要となり、それがヒューマンエラーを誘発する要因となる場合があることから、安全の維持のため安定輸送の確保に取り組みました。

車両状態監視装置の導入

電車が装置の設置された区間を通過するだけで、屋根上やパンタグラフ、車輪の状態を自動で測定・記録できる「車両状態監視装置」を導入しました。今後は、配置箇所を順次拡大していくとともに、得られたデータを蓄積することで、さらなる安全性の向上を目指します。



私の考動

「車両状態監視装置」は、複数のメンテナンス機能を1つの装置に組み込む新たな試みで、試行錯誤を繰り返しながらシステムを構築しました。この装置の導入に伴い検査手法が変革できることから、検査作業の効率性、車両の屋根上および床下で作業する検査係員の安全性、そしてご乗車されるお客様にとっての快適性（乗り心地）が、大いに向上するものと期待しています。「良い車両を永続的に供給」するため、これからもメンテナンスのシステムチェンジに挑戦していきたいです。



車両部 検修課
本多 康洋

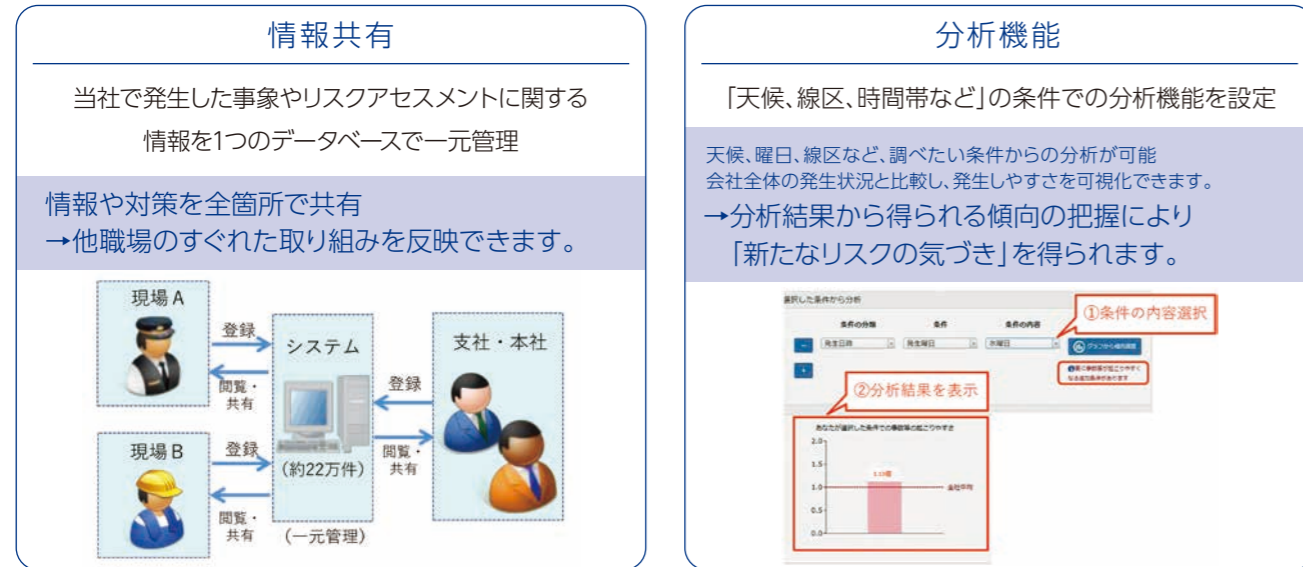
2017 Do リスクアセスメントのレベルアップ

リスクアセスメントとは、リスクを見つけ、評価し、優先して対処すべきものに対して適切な対策を実行するもので、現業機関、支社、本社が連携して取り組んでいます。

その中で、取り組み方法のばらつきなどの課題もあったことから、無理無駄なく効果的に実施することを目的に「リスクアセスメント標準」を制定しました。「リスクアセスメント標準」には、リスクアセスメントの実施対象や実施方法、およびリスクアセスメントの取り組みの推進にあたって必要な教育体制や教育内容などについて定めています。

また、リスクアセスメントの取り組みを支援するツールとして、リスク情報の閲覧、検索などが可能な「安全マネジメント統合システム(ISSM)」を開発し、2017年12月から導入開始しています。

安全マネジメント統合システム(ISSM)の導入



私の考動

今回のシステムの導入により、リスクアセスメントの基盤を強化することができましたが、実際にシステムを活用してもらえないか不安でした。導入後に訪問した現業機関の取り組みの中に「システムの活用」と記載があるのを見て、会社全体の安全性向上に貢献していることを実感しました。将来的に、各職場の日々の点呼や作業前の打ち合わせ業務の中で活用されるなど、本システムの日常業務への定着を通じて、リスクアセスメントの質の向上につなげていきたいと思っています。



安全推進部 安全戦略
マネジメント推進室
津田 壮志 (現 金沢支社
金沢総合車両所 係長)

2017 Do 安全意識の向上と人命最優先の考動

社員の安全意識の向上を図るため、福知山線列車事故を心に刻むことで考動につなげる取り組みを実施しています。この取り組みを通じて、全社員が事故の悲惨さや命の大切さを心に刻むとともに、事故の反省をふまえた取り組みを日々の業務の中で実践できるように努めています。

ヒューマンファクター教育においてはVR(仮想現実)の活用を進めました。労働災害(触車、墜落等)に至るきっかけや過程を疑似体感することで、ヒューマンファクターの理解向上と労働災害の防止を図っています。

また、「安全憲章」の具現化に向けて、警察、消防、地域にお住いの皆様などのご協力をいただきながら、定期的に列車事故総合訓練や津波避難訓練等、さまざまな場面を想定した訓練を実施しています。

あわせて、列車火災などに直面した乗務員が状況を的確に判断し、人命最優先の柔軟かつ最適な考動ができることを目指して、航空業界などで実施されているCRM(Crew Resource Management)訓練の要素を取り入れた「Think-and-Act-Training」を実施しています。



VRの活用

目の不自由な方々との合同勉強会の開催

多様なお客様にご利用いただいている「駅」において、ホームを安全にご利用いただくことは非常に重要です。2017年12月に各団体のご協力をいただき、駅係員と目の不自由な方々との合同勉強会を開催しました。勉強会ではホーム端を歩く方に危険を知らせるお声かけ、実際に線路に降りてホームやレールに触れていただく体験、鉄道利用の際の不安を解消するためのディスカッションを実施しました。



合同勉強会の様子

私の考動

天王寺駅で、主に改札業務を担当しています。天王寺駅では1日に100件以上の介助依頼があり、サポートを必要とされるお客様に安全に列車をご利用いただけるよう乗降のお手伝いをしています。

勉強会に参加し、目の不自由なお客様にお話を伺うと、お客様と介助をする私たち駅係員とのコミュニケーションの不足について気づきがあり、お客様に十分満足いただけるサポートができていないことがわかりました。これからは、より一層適切なお手伝いやサポートができるように積極的にお声かけしていきたいと考えています。



大阪支社 天王寺駅
運輸管理係
元山 孝太郎

2017 Do 安全投資

鉄道システムは、さまざまな設備によって運営されています。これらを適切に維持し安全性をより高めるために、保安設備や防災設備の整備を進めています。「安全考動計画2017」では、設備の機能を維持・向上する投資や、さらに高い安全レベルを実現するための投資を進め、計画期間である5年間に於いて当初計画の4,800億円を上回る安全関連投資を実施しました。

●ホーム安全対策(ホーム柵)

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

昇降式ホーム柵は、ロープを上下に昇降させることで、異なる扉枚数の列車への対応ができるホーム柵です。六甲道駅や高槻駅で使用しています。

また、可動式ホーム柵を北新地駅、大阪天満宮駅、京橋駅、大阪駅、JR総持寺駅、新神戸駅、および北陸新幹線の各駅で使用しています。

今後は山陽新幹線のみぞ号の主要停車駅、在来線の乗降10万人以上の駅やそれと同程度に優先的な整備が必要な駅に整備します。



昇降式ホーム柵



可動式ホーム柵

●気象災害対策

近年、激甚化する自然災害などの課題に対して、ソフト・ハードの両面から取り組みを推進しています。

琵琶湖の西側を走る湖西線、および日本海に面して走る北陸線は、運転見合わせや徐行運転といった強風による運転規制が多い線区であり、防風柵を設置することで運転規制の緩和を図っています。

また、豪雨対策として、一層の安全・安定輸送の確保を図ることをめざし、京阪神エリアにおいて集中的に、斜面の補強、排水設備の整備などの斜面防災工事を進めています。これにより安全性を向上させ、あわせて構造物の安全性が高まることにより雨量規制にかかる規制値を緩和し、運転規制時間を大きく減らすことができます。



防風柵



斜面防災

新幹線重大インシデントについて

2017年12月11日、当社所有の新幹線の台車に亀裂が発見されるという、重大インシデントを発生させました。

安全な輸送を確保するための現行のルールや仕組みにおいて、安全な走行を脅かすほどの設備の状態を発見できなかったこと、通常とは異なる状態で運行を継続させたことを重く受け止め、再発防止策を徹底していきます。

▶発生日時 2017年12月11日(月) 17時03分頃

▶発生場所 東海道新幹線 名古屋駅

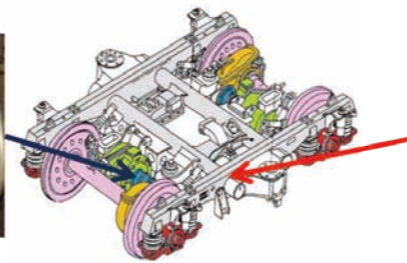
〈概況〉

博多駅13時33分発の東京行「のぞみ34号」(16両編成)において、走行中に異臭と床下からの異音が発見されたため、17時03分頃、名古屋駅で床下点検を実施した。点検の結果、13号車歯車箱※1付近に油漏れを認めため、同列車は前途運休となった。

また、その後の点検において、13号車の台車にき裂および継手※2の変色を確認された。



継手に変色



台車枠の一部に亀裂

〈車両に関する事実〉

●当該車両:当社所有車両 N700 系 16 両編成(N700A への改造車)

●車両状態:13号車東京方の台車で次の内容を確認しました。

・台車枠の一部に亀裂・継手の変色および油脂の付着・歯車箱への油脂の付着

〈再発防止策〉

●車両の安全確保

・超音波探傷による点検、目視による入念点検、台車温度検知装置の活用、これら3つの手段を講じることで、車両の安全確保に万全を尽くしていきます。

・板厚が不足している台車は順次取り替えを進め、2018年度内に完了する見込みです。

●安全性向上の取り組み

・「車両の状況に関する認識のズレ」「指令間協議をせずに運行引き継ぎ」「関係者間での判断の相互依存」の課題に対し、事象発生直後に策定した対策について、引き続き着実に取り組んでいきます。なお、これらの課題への主な取り組みは以下のとおりです。

項目	取り組み内容	
認識のズレ	情報伝達の言葉の工夫	問い掛け方を変更(運転に支障ありますか→車両点検しましょうか)「確認会話」に関する教育の実施
	指令体制の強化	車両保守担当業務経験者を指令所へ配置 指令所指導体制の増強
	コミュニケーションツールの充実	複数名でやりとりできる会議用アプリを導入(乗務員、指令員間) 音声モニターの増備(指令所内) 指令間情報共有のシステムに書画機能を追加(指令所内)
	連携の強化	指令員と車両保守担当社員等のクロスオーバーミーティングを実施 指令員と車両保守担当社員との合同シミュレーション訓練を実施
	判断基準の明確化	におい、モヤ、音、振動等が複合的に発生した場合は直ちに列車等を停止させて車両の状態を確認することを徹底 車内で発生する音、車両の油脂等から生ずる匂いを体感する訓練の実施
	ハード対策	車上や地上に異常を判断できる設備の検討
	車両添乗による確認体制の強化	車両保守担当社員の即応体制を整備
指令間協議	指令間協議による引継の徹底	運転中に車両故障等が発生した場合は指令間協議で引き継ぐことを徹底 会社間境界を越えたエリアでの車両点検や運転検査が可能であることを徹底
相互依存	現場判断最優先の徹底	「異常時には現場の判断を最優先する」という価値観をあらためて社内で共有 「安全であることが確認できない場合は躊躇なく列車を停止させる」ことを繰り返し伝達

※1 歯車箱:継手からの動力を車輪に伝える歯車を収めた箱
※2 継手:モーターの回転を歯車に伝達するためのもの

第三者評価

鉄道の安全を継続的に向上させるためには、安全管理体制が有効に機能しているかを定期的に確認し、必要により改善していくことが大切です。その確認の機能として、「安全マネジメント監査(内部監査)」を実施していますが、一般的に内部であるがゆえの課題がありました。その課題への対処として、社内の「安全マネジメント監査」に加え、社外の第三者機関である「DNV GL ビジネス・アシュアランス・ジャパン」による安全管理体制の評価を2015年度から導入しました。

これまで(2015年度・2016年度)の助言および改善状況

これまで主に4つの領域について助言を受け、「鉄道安全マネジメント推進規程」の制定など、基本的な基準の整備を行ったほか、現実的なルールを策定、維持するための仕組みの構築に着手するなど、全社的なPDCAの仕組みの構築を進めてきました。

その結果、これまでの助言の多くについて、改善が完了、もしくは完了に向けて実行段階という評価を受けています。

主な改善領域	主な改善の取り組み
① 安全管理体制の整備・有効性向上	▶「鉄道安全マネジメント推進規程」の制定 ▶「安全重点目標」の設定
② リスクアセスメント等の改善向上	▶「リスクアセスメント標準」の運用開始 ▶「安全マネジメント統合システム」を開発・運用開始
③ 安全管理体制監査(内部監査)の有効性向上	▶監査員の知識・能力標準の整備
④ 組織内外のコミュニケーションプロセスの改善	▶現実的なルールを策定、維持するための仕組みの構築に着手
その他	▶経営層と現場関係の社員との双方向コミュニケーションを目的とした「安全ミーティング」の開催

今回(2017年度)の助言

2017年度は、「安全マネジメントの仕組みの基礎を完成させる道筋が見えてきた」という評価を受けるとともに、引き続き4つの領域について、「安全管理体制に関わる役職の力量及び能力の明確化」など、更に踏み込んだ助言を受けています。

加えて、内部監査同行時に観察された状況を基に、安全管理体制のレベルをより高めるために重要な「組織風土の改善」についても5つめの領域として助言を受けています。

主な改善領域	主な助言の内容
① 安全管理体制の整備・有効性向上	▶安全管理体制に関わる役職の力量・能力の明確化 ▶経営層の安全への姿勢の人事評価 ▶主官部における安全マネジメントの役割・責任の明確化
② リスクアセスメント等の改善向上	▶現場からの気付き報告に対する対応
③ 安全管理体制監査(内部監査)の有効性向上	▶監査員向け研修の有効性向上
④ 組織内外でのコミュニケーションプロセスの改善	▶グループ会社との信頼感あるコミュニケーションの実現
⑤ 組織風土の改善	▶過度な組織防衛的・権威勾配的組織風土の改善 ▶安全風土向上の取り組みのさらなる浸透

今後の取り組み

これまで構築してきたPDCAの仕組みや基準を実際に運用していくなかで有効性を検証し、必要に応じて修正していくことに重点的に取り組んでいきます。

「組織風土の改善」については、より高い水準に安全管理体制のレベルを引き上げるためにも重要なことから、改善の取り組みを更に進めていきます。

社会の期待

人命を預かる事業に従事している企業や人は、社会に大いに貢献している一方で、大きな責任を有している。事業を展開する大前提が安全確保にあり、決して、取り返しがつかないような事故は起こしてはならない。そのためには、企業にあっては、経営のトップから管理層や現場レベルまで、企業全体で安全の価値を重視し、安全を第一とする安全文化が浸透していなければならない。

福知山線列車事故以来、JR西日本は安全性向上に向けて真摯に取り組んでいることは見て取れるが、一方で未だ新幹線における重大インシデントのような安全問題が発生している。安全文化の定着には、時間がかかる。懸命な安全向上の努力にもかかわらず、

安全文化が確立するまでには至っていない。更なる取り組みを期待したい。

安全は、他社や他産業に学ぶ姿勢が必須である。この点から、JR西日本が機械安全等の分野に学んでリスクアセスメントや安全管理体制の外部評価等の活動を鉄道業者として率先して導入したことは高く評価できる。今後は、例えばヒューマンファクターについて飛行機安全の分野に学んだらどうだろうか。



明治大学名誉教授
向殿 政男 様

Check 安全考動計画2017の振り返り

私たちは、「福知山線列車事故のような事故を二度と発生させない」という決意のもと、2013年度から「安全考動計画2017」を推進してきました。

安全レベルの向上に向けた到達目標を設定したことにより、各職場の工夫や現場での自発的な社員の考動が活性化しました。到達できなかった項目があるものの、「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つの柱を中心とした取り組みの結果、鉄道運転事故は会社発足以降最少レベルとなり、福知山線列車事故後に積み上げてきた成果を土台として一歩ずつ安全のレベルを高めることができたと考えています。

また、安全管理体制に対する第三者評価を導入し、助言を踏まえた改善を着実に実施することにより、組織全体で安全を確保するマネジメントシステムの充実を図ることができました。

一方で、新幹線における重大インシデントやお客様を負傷させる踏切障害事故、走行中の新幹線車両からの部品落下による鉄道人身傷害事故、および死亡に至る鉄道労災を発生させてしまいました。これらの事象を受け、安全最優先の判断や行動の徹底、リスクの抽出や管理、抑え込みの仕組みの有効性等の課題を認識しました。

到達目標の結果

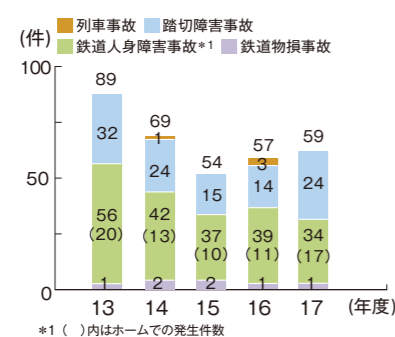
到達目標		2013	2014	2015	2016	2017年度
2017年度までの5年間を通じた目標	お客様が死傷する列車事故	ゼロ	0件	0	0	0(0)
	死亡に至る鉄道労災	ゼロ	0件	1	0	0(2)
2017年度の到達目標	ホームにおける鉄道人身障害事故	3割減	9件	20	13	10
	踏切障害事故	4割減	25件	32	24	15
	部内原因による輸送障害	5割減	140件	246	229	174

※()内は5年間の累計

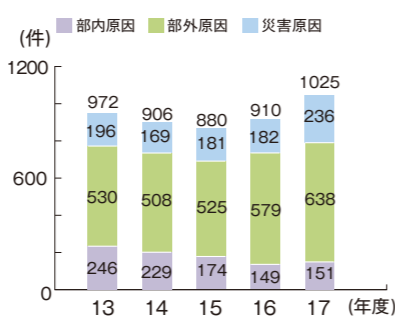
4つの柱についての振り返り

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
成果 ルールの見直しやルールの根拠を理解するための教材の整備 課題 ルールの根拠を理解した安全最優先の行動の実践につなげる取り組みの継続が必要	成果 計画リスクアセスメントやリスク管理の仕組みの構築と各職場に応じた実施方法でのリスクアセスメントの定着 課題 潜在リスクの抽出やより効果的なリスク管理に向けた仕組みの改善が必要
安全意識の向上と人命最優先の考動	安全投資
成果 福知山線列車事故を心に刻む研修やThink-and-Act Trainingの実施 課題 研修を一人ひとりの安全最優先の考動に結び付けることやチームとしての対応力向上が課題	成果 計画値4,800億円を上回る投資の実施 課題 中長期的な設備の維持管理の検討が必要

鉄道運転事故件数の推移



輸送障害発生状況の推移



用語解説
 鉄道運転事故：省令に定められた列車衝突事故等の事故
 列車事故：列車衝突事故、列車脱線事故および列車火災事故
 踏切障害事故：踏切道において、列車および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：列車又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：列車に遅延または30分以上の遅延が生じたもの
 部内原因：車両等設備の故障、社員の取り扱い誤りなどが原因のもの
 部外原因：列車妨害、踏切支障（踏切無謀横断など）、線路内支障（線路内立入りなど）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

Action JR西日本グループ鉄道安全考動計画2022

2018年度からスタートする「JR西日本グループ鉄道安全考動計画2022」は、「安全性向上計画」「安全基本計画」「安全考動計画2017」において積み重ねてきた取り組みを着実に引き継ぐとともに、「福知山線列車事故のような事故を二度と発生させない」との決意のもと、原点に立ち返って安全を追求していくための計画として策定しました。

めざす姿

「安全最優先の意識の浸透」を土台とし、「組織の安全管理の充実」「一人ひとりの安全考動の実践」を通じて、本計画の取り組み期間の5年間で「安全を維持する鉄道システム」の充実を図り、「全員参加型の安全管理」を実現し、重大な事故・労災の未然防止をめざします。

具体的には、直面する状況において、お客様や仲間の安全を確保するために、一人ひとりがいったん立ち止まって「リスクを具体的に考える」ことからスタートし、何よりも安全を優先する判断や行動につなげます。



到達目標

2022年度までの5年間を通じた目標	2022年度の到達目標
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
	「安全考動計画2017」目標値からさらに1割減 ^{※1}
お客様が死傷する鉄道人身障害事故 ^{※2}	さらに1割減(9件)
踏切障害事故	さらに1割減(22件)
部内原因による輸送障害	さらに1割減(126件)

※1 「安全考動計画2017」の目標に到達した場合は、その数値からさらに1割減
 ※2 「安全考動計画2017」での「ホームにおける鉄道人身障害事故」から範囲拡大

安全・安定輸送を支える調達

調達の基本スタンス

当社の事業は、安全・安定輸送を支える設備を数多く所有しており、継続的に検査や修繕、部品や設備自体の取替などを行うために必要な資機材や労務を、幅広い取引先様から調達する必要があります。

このため、調達にあたっては、設備を最前線でメンテナンスする現場をはじめ、社内の多くの部署と密接に連携し、「良質」、「適切な時期」、「適正な価格」で「公正」に、「最良な取引先」から調達することに努めています。

また、取引基本契約書などで安全性の確保、法令遵守、従業員雇用上の配慮、反社会的行為の排除や環境保護等の条件を定め、取引先様とともに、社会の要請に配慮した調達を推進しています。

品質管理

当社の求める品質を担保する能力を有する取引先様との取引を維持するために、必要な資格の保有状況を確認しているほか、新たに資機材を購入する場合には、必要に応じて実地試験を実施し、品質不良の未然防止を図っています。また工事の完成にあたっての竣工時検査や、取引基本契約書に資機材の購入における品質を保証する条件を定め、当社の安全・安定輸送を支える設備の品質を確保しています。

このほか、ATSや速度計など安全にかかわる重要物品を製造する取引先様に対しては、ISO9001^{*1}取得済みの場合は3年または5年に一度、未取得の場合は原則2年に一度、検査体制（資格管理も含む）、工程、図面、金型、外注先などの管理、教育訓練に関し、書面で事前確認したうえで製造現場へ立ち入りし、「現場を生で見る」として確認しています。

また、不良品発生時には、取引先様や社内関係箇所と連携して改善策を検討し、再発防止策の実施状況を確認しています。2017年度の取引先様への立ち入り確認実績は以下の通りです。

●品質管理基本事項の遵守状況……32社 35事業所 ●不良品再発防止対策の実施状況……3社 3事業所

品質管理にかかわる関係法令などの周知徹底状況については、毎年書面によりその周知方法や教育内容の確認を行い、また、立ち入りの際には、目的や経緯などを直接説明して取り組みの浸透を図っています。2017年度の関係法令などの周知徹底状況の確認実績は、以下の通りです。

●取引先への書面による確認……123社 ●現地確認……32社

取引先様とともに進めるCSR調達

当社は、各取引先様に対し、必要な資格の保有状況の確認を実施しているほか、アンケート調査、ヒアリングを通じ、取引先様での「人権侵害防止」、「反社会的勢力排除や公正な取引」、「環境負荷低減」、「ガバナンス」などのCSRに関する取り組み状況を把握し、取引先様による改善に向けた積極的な取り組みを当社がサポートさせていただくなど、サプライチェーンにおけるCSR調達への取り組みを進化させています。

創造事業における安全に向けた取り組み

当社グループが行う事業活動は鉄道事業以外にも多岐にわたります。これらの事業においても、お客様の安全に影響を及ぼすリスクを減らすことを最優先課題として、グループ会社、取引先の皆様と一体となって、取り組みを推進しています。

建築設備の安全

当社グループが所有する建物は、鉄道に隣接して公共性が高く、お客様に安全で安心な環境を提供するには、その設備・建物が適宜・適切にメンテナンスされ常に安全が保たれていなければなりません。当社グループでは、創造事業の設備・建物においても法令基準を上回る「建築設備安全ガイドライン」「建物定期安全点検マニュアル」「視覚障害者誘導用ブロック等保全ガイドライン」を制定しています。これらに基づき、テナントの皆様にもご協力いただいて、建築設備の適正な安全点検を行うとともに、一丸となって訓練・教育に取り組んでいます。

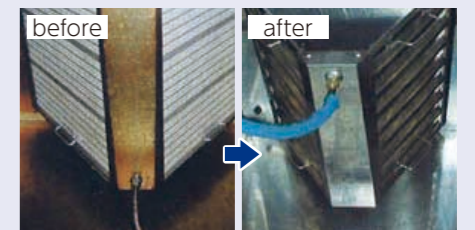
目標 ・各ガイドラインの遵守率強化

建築設備の安全に関する当社グループの独自指針

2009年に制定した「建築設備安全ガイドライン」は、建築設備に起因する事故を防止するための指針です。メンテナンスを怠るとお客様に危害を及ぼす可能性がある「昇降設備」「自動ドア」「電動シャッター」「厨房排気設備」「電気設備」「消防設備」の6設備を対象に、法令基準を上回る安全装置の整備や日常点検および教育・訓練の実施等を定めています。

テナント財産も含む厨房排気設備のメンテナンス

厨房排気設備のメンテナンスを怠ると、火災のリスクが高まります。火災が発生すれば、隣接する鉄道利用のお客様にまで影響が及びかねません。そのため、当社グループでは厨房排気設備については、自らの財産だけでなく、テナントの皆様の財産も対象範囲とし、日常点検の方法や頻度、定期清掃の基準等を定め、安全・安心の確保に取り組んでいます。



厨房排気設備（右が清掃後）

食の安全

当社グループでは、2005年11月から「食のプロジェクト」をスタートさせ、「食」を提供するすべてのグループ会社が一体となって「食の安全・安心」に取り組んできました。品質管理部門の組織化など体制の整備と衛生基準・ガイドラインの策定から始まり、内部監査でPDCAサイクルを回すことで、年々その取り組みを深度化させています。今後も基礎的衛生管理を徹底し、お客様に安全・安心な食を提供し続けるための弛まぬ努力を続けます。

目標

・食中毒、異物混入などによる健康被害発生ゼロ
・食品表示に関する法令違反ゼロ



衛生検査員から手洗い後の除菌状況について拭取検査を受ける、観光列車「花嫁のれん」アテンダント

駅弁販売における安全に向けた取り組み

2008年から駅や新幹線車内で販売する駅弁の消費期限再設定プロジェクトに取り組んでいます。消費期限の設定には科学的根拠に基づく妥当性の確認が不可欠です。当社グループでは駅弁を製造するパートナー会社

とともに、原材料から製造、配送、販売に至るまでのルールを明文化したガイドラインを策定し、一貫した安全性確保の仕組みを構築し、運用しています。

私の考動

駅ナカを「食の安全・安心ブランド」に

直営店、委任店（テナント）、委任弁当工場など食を提供するすべての店舗・工場を対象に食の安全に取り組んできました。今では、厨房では異物混入防止のためキャップ式の筆記具は使わないなど、自主的にリスク管理の取り組みや工夫を行う現場も出てきました。この活動をさらに深度化させ、JR西日本の駅ナカを「食の安全・安心ブランド」として、定着させていくことを目指します。



株式会社ジェイアール西日本フードサービスネット 品質管理室長 小栗 幹生

より高いレベルのHACCP^{*2}認証取得にチャレンジ

2006年に「食のプロジェクト」における品質管理担当者を養成する研修に、一般社団法人日本鉄道構内営業中央会の支部代表として参加させていただいて以来、JR西日本と一体となって食の安全に取り組んでいます。衛生管理体制の整備や従業員の安全意識の向上が進んだことで、現在進めているHACCPの対応においても、より高いレベルでの取り組みにチャレンジできるようになりました。



株式会社三好野本店 最高食品安全責任者 若林 久義 様

^{*1} ISO9001:一貫した製品・サービスを提供し、顧客満足度を向上させるための品質マネジメントシステムに関する国際規格

^{*2} HACCP: Hazard Analysis and Critical Control Point 食品等の事業者が食中毒汚染や異物混入等の危害要因を把握した上で、それらを除去または低減させるための衛生管理手法。国連食糧農業機関と世界保健機関の合同機関である食品規格委員会から発表され、国際的に使用されている。