

1. 安全ミーティングの開催（アクションプランNo.1）

反省すべき点・課題(安全性向上計画)

取組み内容

現時点での評価

- ◆ 過去の反省にたつて、安全を優先するという意識の徹底に努めてきたが、この取組みが形式的となり、かつ「支社に任せきり」となったため、安全最優先の意識が組織の隅々にまで浸透するには至らなかった。
- ◆ 当社は多くの現場、社員を抱えていることから、現場とのコミュニケーションは支社に委ねざるを得ないとの意識が経営層にあり、経営トップが現場に足を運ぶことが少なく、現場の状況を的確に把握していなかった。
- ◆ 支社においても、現場長会議や担当助役・係長会議等の場などにおいて管理・監督者を通じての実態把握に主体を置いており、現場社員との双方向コミュニケーションが不足していた。
- ◆ さらに、現場からボトムアップされるべき情報が支社・本社に連絡されにくい状況とあいまって、本社と現場との双方向コミュニケーションはほとんど行われていなかった。

- 緊急安全ミーティングの実施（H17.6～8）
 - ・「安全最優先」をトップ自らが現場に赴き直接伝えることとし、その際、社員から多くの意見が出された。
 - ・全現場(240箇所)に対し、延べ948回実施
 - ・延べ参加者約17,000人
- 安全ミーティングの実施（H17.9～継続中）
 - ・H17.9以降も双方向コミュニケーションの場として継続実施中。
 - ・18年度は「企業理念」「安全憲章」を具体的にどのように実践していくかをメインテーマとして議論した。

- ◎ 経営層と現場が安全最優先の価値観を共有しつつある。
 - 経営層が安全最優先について自らの言葉で現場に伝え、現場の社員もその思いを受け止めつつある。
 - 現場からは率直な意見が出され、改善を実施した件名も多くある。
 - この双方向コミュニケーションを通じ、経営層と現場の風通しを改善し、信頼関係を向上しつつある。
 - 社員意見への対応において、一部改善された実感がないとの声もある。
- ◎ 安全最優先の企業風土を構築するため、今後も継続的に改善・実施していく必要がある。

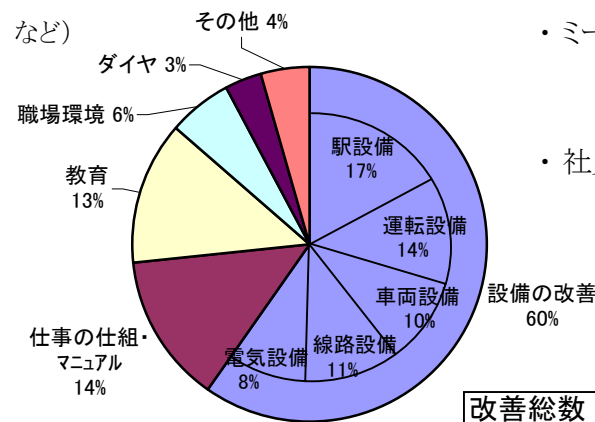
開催実績(H17.9～H19.3末現在)	
延べ実施回数	2855回
延べ参加者数	約41600人
箇所平均開催回数	11.9回/箇所
平均参加回数	1.77回/人

● 社員からの意見

- ・ミーティングでは、社員からも安全に関する意見が多く出され、これに基づいた改善を順次行っている。

・改善事例

- 駅設備
 - 〔ホーム照明の改善、ホーム状況確認用のカメラ新設・増設〕
 - 〔駅の防犯対策の施工、非常停止ボタンの新設 など〕
- 運転設備
 - 〔信号機のLED化、信号機の移設、お客様乗降確認用ITVの整備 など〕
- 車両設備
 - 〔集塵装置の設置、検測装置の更新 など〕
- 線路設備
 - 〔線路内立入り防止策設置、橋桁防護工の整備〕
- 電気設備
 - 〔踏切の障害物検知装置新設 など〕
- 仕事の仕組み・マニュアル
 - 〔各種マニュアルの改善 など〕
- 教育
 - 〔実務教育の充実 など〕



● 新たな取組み

- ・ミーティング形態の工夫
 - 系統間、支社間またがりのクロスオーバーMTの実施
- ・ミーティング内容の工夫
 - ご遺族担当者を招いての講話
 - 設定テーマの工夫(他箇所からのテーマ)
- ・社員への回答周知の工夫
 - 水平展開すべき意見を広報誌により全員周知
 - 改善された事例を現地に見に行かせる など

今後の課題

◎ より実効性のあるものとするための継続的改善

(当面の取組み)

- 現場の主体的取組みを支援する
 - ・現場が抱える課題に対して、箇所長が方針を立て主体的に解決していくための取組みを積極的に支援することとし、その一環としてミーティングを開催する。
 - ・その際、取組みの方向性の明確化、具体的な解決策の提案、専門的立場やより高い技術レベルでのアドバイスなど、より具体的な支援を行う。
 - ・また、支援を通じて社員のリスクに対する感度の向上や会社施策に対する理解を促すこととする。
- 社員の受け止め方を把握する。
 - ・ミーティング終了後に小アンケートを実施することで、ミーティングの有益度など社員の受け止め方を把握し、今後活かしていくとともに、アンケートに回答することで取組みの意義や目的の理解を深めさせる。

2. 「事故の芽」の報告と予兆管理活動の取り組み（アクションプランNo.3、4）

反省すべき点・課題(安全性向上計画)

- ◆ 「事故の芽」をはじめとするヒューマンエラーに関する報告については、起こりうるものとの前提に立って、これを隠さずに報告することにより事故防止を図っていかなければならないが、現場における管理者と部下の意思疎通の不足に加え、減点主義の傾向が強まりによって、社員が報告を避ける風潮や、たとえ報告があったとしても現場でとどめておき、支社・本社に連絡しないという状況があった。

取り組み内容

- 「事故の芽」の取り組みとは
 - ・ 事故に至らない軽微な取り扱い誤りによる事象を「事故の芽」と定義。
 - ・ 「事故の芽」をより多く集積し、現場における管理者と部下との意思疎通を図り、重大事故の未然防止に活用。
- 「事故の芽」を自ら進んで報告できる環境づくり
 - ・ 「事故の芽」を自ら進んで報告できる環境とするため、関係者をマイナス評価しないことを、緊急安全ミーティングなどで周知した。(H17.6～8)
 - ・ 上記を確実なものとするため、報告によりマイナス評価されていないことのトレースを実施。(H17.11～随時実施)

現時点での評価

- ◎ 「事故の芽」等を自ら進んで報告する環境は整いつつある。
 - 報告基準と報告によるマイナス評価はしないことを明確化するとともに、報告しやすい方式・様式に見直されている。
 - 報告件数・内容が安定的に推移していることから、予兆管理活動の重要性について社員が理解しつつある。
- ◎ 一方で、箇所によって取り組みに温度差があることも事実であり、継続的な取り組みが必要である。
- ◎ さらなる定着化に向けて、今後も継続的に体制整備及び取り組み内容の充実を図っていく必要がある。
- ◎ また、繰り返し発生する同種事故やミスを防止するため、今後も引き続き対策を講じていく必要がある。

今後の課題

- ◎ 報告する文化の醸成と、重大事故の未然防止に向けた取り組みの強化
 - 報告する文化を醸成する。
 - ・ 抵抗感のない報告環境を整備することを目的として、報告の名称変更(「安全報告(仮称)」)を進める。
 - ・ 対策立案の契機となった報告に対する表彰について検討する。
 - ・ 報告された事故の芽等を分析し、たとえば注意を要する時間帯や場所といった、事故の未然防止に役立つ情報を迅速確実にフィードバックする。
 - 重大事故防止に向けた取り組みを強化する。
 - ・ 「お客様の死傷事故」「社員の重大労災」のおそれのある事象の確実な防止対策を図っていく。
 - ・ 再発のおそれのある事故の芽をリストアップし、これまでに講じてきた対策を評価し、必要となる対策を行っていく。
 - 社員の受け止め方を把握する。
 - ・ 取り組みに対する社員の受け止め方を把握するため、社員アンケート等を実施する。
- ◎ 引き続き、事故の再発防止に向けた、より実効度の高い事故防止対策の策定と実行
 - 重大事故の再発を防止するため、過去に発生した事故の対策及び展開方法を評価し、より実効度の上がる対策を策定して展開する取り組みを進めていく。

予兆管理活動の定着と拡大

- ・ 平成15年度から実施している「気がかり事象」を汲み上げるための予兆管理活動について、全社員に重要性を認識させ、活動の定着と拡大を図っている。

報告の収集と改善

- ・ 報告された件名は集約した後、個別事象としての分析と統計的分析を行い、支社・現場に水平展開している。

個別分析： 件数は多くはないがお客様に危険を及ぼす可能性のある事象(入換作業やドア扱いなど) ⇒ 毎月フィードバック

統計分析： 件数が多く発生している停止位置不良などについて、傾向や特徴を分析 ⇒ 3ヶ月毎にフィードバック

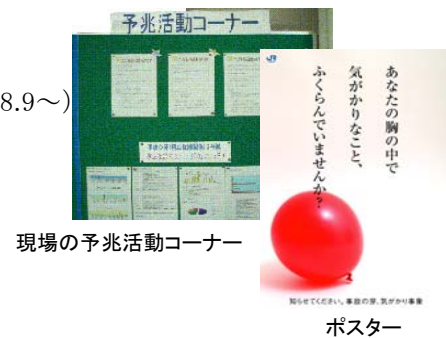
(実績:H17.9～H19.3末現在)

「事故の芽」	個別分析	18件
	データ分析	12件
「気がかり事象」	個別分析	9件
	データ分析	4件

啓蒙活動

- ・ 予兆管理活動の重要性について広く社員に浸透を図るとともに、各支社で活動を推進する指導的役割の社員に教育を実施している。

各職場に予兆活動コーナー
啓蒙ポスター(半期1回)
社内イントラネットを使用した水平展開(H18.9～)
社内誌掲載によるPR
予兆管理担当者への教育 など

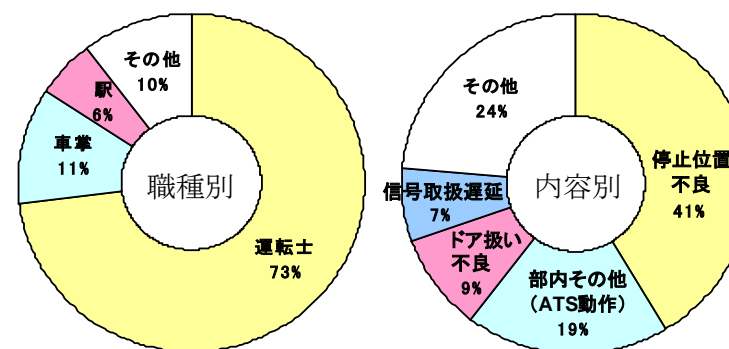


「事故の芽」の報告方法、様式の策定

- ・ 報告基準を明確化した。(H17.9)
- ・ 項目を選択する簡易な報告様式とし、報告者が自ら記入することとした。(H17.9)
- ・ 報告基準の見直しに合わせ、報告のしやすさの観点から様式の一部見直しを実施(H18.5)

「事故の芽」報告件数

報告実績 (H17.9～H19.3末現在)	
延べ報告件数	7044件
月平均件数	365件/月 (H17.9～H18.3) 373件/月 (H18.4～H19.3)



3. 鉄道本部の充実・強化 (アクションプランNo.22、23)

反省すべき点・課題(安全性向上計画)

取組み内容

現時点での評価

これまで、組織面については、本社及び各支社に安全推進を担当する部署を設置し、運輸、車両、施設、電気の各部門よりも上位に位置づけ、機能拡充を図るなどの取組みを行ってきたが、検査等の基準・標準の改廃や業務指導、マニュアルの策定、要員計画、予算計画等については、各部門で実施することとなっていたため、安全推進部門は各部のとりまとめや調整機能にとどまり、各部に対し、積極的・具体的対策を推進すべくリードするに至らなかった。

これらの結果、事故の原因分析と対策の実施は、部門毎の取組みにとどまる傾向となり、当該事象に関係のない他部門の職場においては、事故概要と対策のみの伝達で、全社的な安全意識の向上に結びつかなかった。

鉄道本部の充実・強化

(1) 安全推進部の機能強化

- 鉄道本部各部門を積極的にリード・統括する機能、事故原因を究明し再発防止策を策定する機能の強化を図った。
各部門の企画マネジャー兼務化 (17年6月)
課制導入(3課体制) (17年9月)
- 18年6月には、鉄道の安全関連投資を中心とした設備投資権限を総合企画本部から鉄道本部に移管した。
4課体制 (18年6月)
- 18年10月には、改正鉄道事業法の施行にあわせ、安全管理規程を制定し、この中で安全推進部長が行う安全監査を規定した。
安全監査の実施 (18年11月)

(2) 安全関連投資の権限移管

- 安全関連投資に関する決定権限を鉄道本部に移管し、鉄道本部が主体的に計画を策定・実行する体制に改め、機動的かつ弾力的に計画を実行している。
設備投資権限移管後の主な投資件名
(新幹線ホーム柵整備、地震計増設、車両検修設備取替 など)
- さらに、投資のみならず、修繕費や組織、グループ業務のあり方など、鉄道本部の取りまとめ役としての機能を発揮している。

(3) 新幹線の運行と設備保全を統括する体制の整備

- 設備やシステムにおいて在来線とは異なる体系、技術に立脚する新幹線について、安全を基軸とした質の高い輸送サービスの提供を目指し、在来線と区分し統括して管理する体制とした。(18年6月)
- 具体的には、新幹線の輸送計画、運行管理、設備保全等を統括する専任の「新幹線統括部長」を鉄道本部に置くとともに、運輸・車両・施設・電気の各部に新幹線担当課を新設した。
- さらに、19年7月には、新幹線を運行する現場及び支社に相当する部分を一体化した「新幹線管理本部」を新たに設置した。これにより、新大阪～博多間を一体で管理運営する体制ができ、新幹線の技術を確実に維持・向上させ、より高品質なサービスの提供を目指す。

鉄道本部の体制・機能について、安全を基軸とした責任ある業務執行体制が確立されつつある。

安全推進部は、安全性向上計画の着実な推進にあたり、鉄道本部各部門を積極的にリード・統括する機能が強化された。

安全投資に係る権限・責任を鉄道本部に付与したことにより、施策実行の迅速化が図られるとともに、鉄道本部の自立・自己責任体制が明確となった。

今後の課題

事故の再発防止に向け、より実効度の高い事故防止対策の策定と実行

重大事故の再発を防止するため、過去に発生した事故の対策及び展開方法を評価し、より実効度の上がる対策を策定して展開する取組みを進めていく。

安全関連投資の機動的かつ弾力的な計画・実行

安全推進部の組織

安全推進部	企画課	安全関連投資の計画・実行 鉄道本部の統括機能
	安全計画課	安全性向上計画の推進 安全憲章の浸透
	安全基準課	技術基準・規程の管理 運転保安装置の整備計画策定 安全監査
	安全指導課	運転事故・労働災害の原因調査、背後要因の分析、再発防止策の策定 セーフティマネジメント会議、安全推進会議の運営 「事故の芽」報告をはじめとする予兆管理活動の定着と拡大

事故の背後要因まで分析し、再発防止策を策定する機能の充実

- 繰り返し発生する同種事故やミスを防止するために、発生原因を現場の責任に帰することなく、本社自ら、過去の対策に対する評価分析を行い、背景に遡って根本原因を究明し、抜本的な対策を講じている。
「事故の芽」を分析するグループ新設 (17年7月)
事故区分の見直し (17年9月)
原因分析手法の研修実施 (18年7月)
事故調査マニュアルの作成・水平展開 (18年4月)
同種事故防止に向けた方策の展開 (19年1月)

4. 安全諮問委員会 (アクションプランNo.24)

反省すべき点・課題(安全性向上計画)

これまでの当社の安全推進部を中心とした取組みは、当社及びJRグループの知見にとどまるなど自己完結的になり、他企業の動向やヒューマンファクターといった事故防止に不可欠な側面を捨象しがちで、このままでは、対症療法的な対策にとどまってしまうおそれが強かった。

安全諮問委員会のメンバー

- ・石橋 明 日本ヒューマンファクター研究所 研究開発室長
専門：事故心理学
- ・井村 雅代 井村シンクロナイズドスイミングクラブ代表
専門：指導・教育
- ・小塚修一郎 住友金属工業株式会社 取締役
専門：労働管理
- ・小山 徹 元埼玉大学教授
専門：保安システム
- ・芳賀 繁 立教大学教授
専門：産業心理学
- ・永瀬 和彦 金沢工業大学教授
専門：鉄道システム

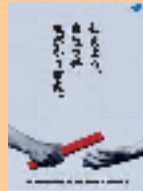
中間とりまとめの内容

安全性向上計画の項目で、その内容の充実・強化を図る項目

- ・「企業理念」の制定、「安全憲章」の見直し
- ・「事故の芽」の報告内容の活用
- ・事故再発防止教育の見直し
- ・現場と経営トップとのコミュニケーションの改善など
(安全ミーティングの実施、社長特別補佐による問題点の解決など)
- ・定時性が確保できるダイヤへの見直し

安全性向上を図るため、新たに検討し実施することとした項目

- ・全乗務員に対する3年に1回のSAS(睡眠時無呼吸症候群)簡易検査導入
- ・「安全研究所」の設立
- ・「鉄道安全考動館」の設置
- ・添乗結果のフィードバックの徹底など、より効果的な指導の実施



取組み内容

安全諮問委員会の設置

- ・安全諮問委員会は、安全に係る広い分野で活躍されている社外有識者を委員として迎え、安全対策全般について、ソフト・ハード両面から議論し、方向性を示していただくものとして設置した。

(1) 委員会のメンバー

- ・鉄道の保安システムに精通されている委員、ヒューマンエラー防止の観点から事故心理学・メンタルヘルスに明るい委員、実業界で安全管理・労働管理に精通されている委員、その指導力において定評のある委員など、有識者6名で構成している。

(2) 委員会の開催状況

- ・委員会の設置期間は2年とし、その間に10回の委員会を計画した。また、委員会以外に、当社の現場視察など、実態把握にも努められた。

平成17年度 5回開催
17年6月28日、8月18日、11月2日
12月21日、18年3月6日

平成18年度 4回開催
18年4月20日、7月25日、11月7日
19年3月20日

現場視察等 13回実施
列車添乗、現場視察、防災設備視察など

(3) 中間とりまとめ

- ・平成18年7月には、それまでの議論を踏まえ「中間とりまとめ」を行った。

(4) 中間とりまとめ以降に議論された内容

- 指差・喚呼の取組み展開
- 確認会話導入
- 専門技術者の育成 など
- 「事故の芽」の名称変更



現時点での評価

安全対策全般について、ソフト・ハード両面から議論が行われ、その方向性が示されたほか、具体的な対策についての提言も行われるなど安全対策の充実・強化が図れた。

安全性向上計画の項目に沿って議論し、幅広く意見交換・提言が行われ、できるものから実行に移されている。

事故再発防止に向けた新たな取組みについても議論が行われ、安全研究所や鉄道安全考動館の設置など実施したのものも多い。

今後の課題

提言を受けた取組みについての必要な改善や内容の充実

さらなる安全性の向上を図るため、以下の視点で取組みを充実・強化

- (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) 地域社会・お客様とともに築く安全
- (視点4) ヒューマンファクター
- (視点5) 現場力に支えられる安全



委員による現場視察

5. 「企業理念」「安全憲章」の制定 (アクションプランNo.40)

反省すべき点・課題(安全性向上計画)

- ◆ 当社発足時に全社員が参画して制定した「経営理念」は、会社としてのあるべき姿と具体的な行動の指針を示した、いわば当社内の「憲法」と言える。
- ◆ 今回の重大事故に鑑み、風土改革を進めていくため、社員全員が共有している価値観であり、行動指針としての「経営理念」について、全社員の参画により、安全が何よりも優先するという観点からこれを見直すこととした。

取組み内容

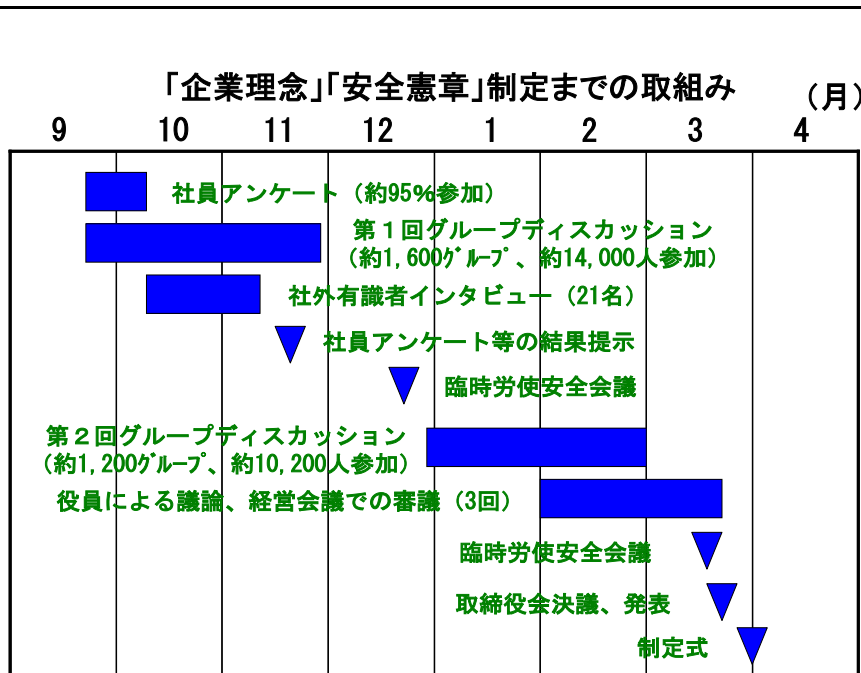
- 制定の経緯
 - ・ 当社を目指すべき姿、あるべき価値観について改めて全社員に参画を求めて議論を重ね、社外の方々の方々の意見を伺い、新しく「企業理念」として制定した。
 - ・ あわせて、「企業理念」第1項に掲げた「安全」が最優先すべき価値観であることを共有したうえで、その具体的な行動指針である「安全憲章」についても、新たな視点で制定した。
- 見直しのポイント
 - ・ 新しい「企業理念」においては、「安全」「存在意義」「お客様」「技術・技能」「社員」「社会的責任」の6項目において基本的価値観を示すこととした。
 - ・ また「安全憲章」は、「企業理念」第1項の「安全」に関する具体的な行動指針として、「お客様の大切な命をお預かりしていること」や「事故の風化防止」を明記するとともに、事故発生時の具体的な行動についても第5項に盛り込んでいる。
- 浸透に向けた取組み
 - ・ 全現場長出席の制定式 (18年4月1日)
 - ・ 全社員への周知徹底・日々の唱和 (18年4月～6月)
 - ・ 安全ミーティングで浸透の取組みを支援 (18年6月～19年3月)
 - ・ 全職場共通テーマ「基本動作の実行」の取組み (18年8月～10月) とりわけ「指差・喚呼」の実行
 - ・ 「基本動作再徹底実施期間」の取組み (18年12月～19年3月) 「指差・喚呼」の効果について理解し、これまでの反省や課題を踏まえての取組み

現時点での評価

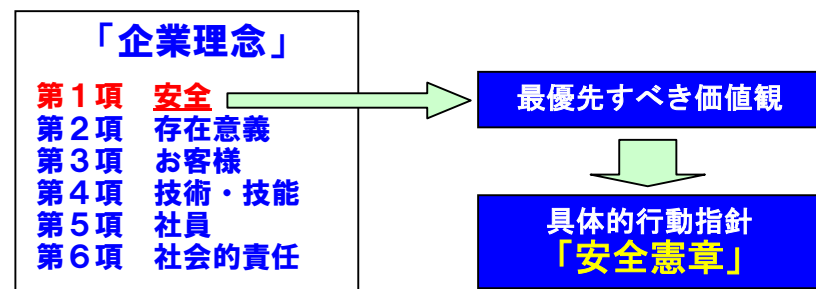
- ◎ 新たな「企業理念」「安全憲章」は全社員の参画により制定された。
 - グループディスカッションや社員アンケートを通じて社員は自らの考えを深めるとともに、社員同士で認識の共有化が図れた。
 - とりわけ「安全憲章」の浸透を図るべく、日々の唱和や「基本動作の実行」への取組みが行われている。
- ◎ さらなる定着化に向けて、今後も継続的に取組み内容の充実を図っていく必要がある。

今後の課題

- ◎ 「安全憲章」の具現化に向けた社員への浸透の取組みの継続
 - 安全確保のための最も大切な行動である「基本動作」の実行、「確認会話」の導入による、確実な確認の励行に重点的に取り組んでいく。
 - また、社員からの意見を踏まえるとともに、「安全研究所」における研究成果を反映し、より効果的、合理的な「指差・喚呼」への見直しを行い、その実行の徹底を図る。
 - さらに、事故が発生した場合の「併発事故の阻止」及び「お客様の救護」を迅速かつ適切に行うため、事故を想定した訓練や救命講習の受講等を継続して実施する。



企業理念	安全憲章
1. 私たちは、お客様のかけがえな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、信頼いただける鉄道を築き上げます。 2. 私たちは、鉄道事業を核に、お客様の暮らしをサポートし、将来にわたり持続的な発展を図ることにより、お客様、株主、社員とその家族の期待に応えます。 3. 私たちは、お客様との出会いを大切に、お客様の視点で考え、お客様に満足いただける快適なサービスを提供します。 4. 私たちは、グループ会社とともに、日々の研鑽により技術・技能を高め、常に品質の向上を図ります。 5. 私たちは、相互に理解を深めるとともに、一人ひとりを尊重し、働きがいと誇りの持てる企業づくりを進めます。 6. 私たちは、法令の精神に則り、誠実かつ公正に行動するとともに、企業倫理の向上に努めることにより、地域、社会から信頼される企業となることを目指します。	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。



【Ⅱ 安全対策を具体的に推進するためのソフト対策】

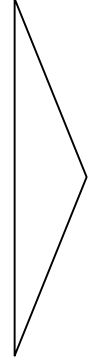
6. 規程・マニュアルの見直しと教育(アクションプランNo2、6、7)

反省すべき点・課題(安全性向上計画)

取り組み内容

現時点での評価

- ◆ 安全を確保するためには、定められた法令や規程類、マニュアルを遵守することが重要であり、これまでも作業環境の変化や事故の再発防止のために適宜見直し改訂を行ってきたが、マニュアルの内容と作業実態が乖離したものや、マニュアルが複雑化し分かりにくくなっているものがあった。
- ◆ 管理者教育において、安全への取り組みについては、これまでは規程類の習得を中心とする教育内容となっていた。
- ◆ 鉄道は、駅、運転士、車掌、車両、施設、電気など多くの専門分野から成り立つ巨大システムであり、自らの専門分野の能力向上はもとより、他系統の教育や実習などを通じて、鉄道システムの全体像を理解し、幅広い視点から危険を予知し得る能力が必要であるが、このような教育は体系化されていなかった。

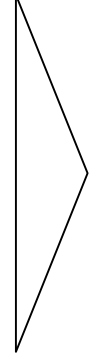


● 規程・マニュアルの見直し

- ・ マニュアルの内容と作業実態が乖離していないか、マニュアルが複雑になりすぎていないかなどの視点で見直しを行っている。
- ・ 見直しにあたっては、社長特別補佐の現場実態把握による見直し指示や、安全ミーティングにおける社員からの意見も踏まえ実施している。
- ・ 具体的には、曖昧な表現の見直しや用語の統一、最新の内容への更新、規程自体の統廃合などを実施した。
- ・ 見直し実績

改善予定マニュアル 74件
(68件改善済:19年3月末時点)

(運輸)	動力車乗務員作業標準、列車乗務員作業標準 駅運転係員作業標準
(駅営業、運輸)	駅輸送係員作業標準
(車両)	車両整備準則
(施設)	保線機械便覧、建造物構造整備準則、 建築物管理規程、異常時対応OJT資料 等
(電気)	電気設備保全準則、電気施設設計仕様書 電力設備施工標準 等 電気設備保安準則を電気設備保全準則へ統合



- ◎ 業務に必要なマニュアル等について、現場実態にあった使い易いものに改善が図られつつある。
 - 現場の実態把握等を踏まえ、実例や写真などを取り込むことにより、実態に即した分かり易い内容に改善されつつある。
 - 業務実態にあったシンプルな体系とするため、マニュアルの統廃合についても実施されている。
- ◎ 規程・マニュアルの解釈、根拠、作成時の背景に至る教育、鉄道システム全体を理解させる教育が開始された。その効果について検証しつつ推進していく必要がある。
 - 教育を受けた社員からは、系統間での連携の重要性を理解したことや、業務に対する自信が深まったという意見が寄せられている。



今後の課題

● 規程・マニュアルの解釈、根拠、作成時の背景に至る教育

- ・ 業務に必要な規程・マニュアルについて、単なる手続き・手順の指導にとどまらず、その解釈、根拠、作成時の背景などを教育し、異常時等に適切な判断ができる応用力を養成している。

(教材作成)

- 業務標準改訂時に取り扱いの根拠を追記
- 規程・マニュアル類の解説集作成
- 法令・規程類の重要ポイントを穴埋めにしたワークシート作成 など

(教育実績)

17年度	758名
18年度	1,124名

- (運輸) 「新任指導担当係長研修」等
- (車両) 「車両整備準則研修」等
- (施設) 「在来線保線技術研修」等
- (電気) 「電気工事設計研修」等
- (建設工事) 「新規配属者フォロー研修」等

(社員の声等)

- ・ 取り扱いの根拠を集中して体系的に学ぶことで理解が深まった。
- ・ 自信を持って業務を行えるようになった。
- ・ 理解し、自信を持つことで、更に興味を抱くようになった。 など



車両所での実習風景

● 鉄道システム全体を理解させる仕組み作り

- ・ 自らの専門分野の能力向上はもとより、他系統の教育や現場実習を体験させることにより、鉄道システムの全体像を理解し、幅広い視点から危険を予知し得る能力を取得させる。
- ・ 具体的には、リーダー候補者に対する研修などにおいて、駅社員や乗務員が、保線区での実習や車両所での車両整備などの実習を経験することにより、鉄道システム全体の理解を図っている。

(教育実績)

17年度	延べ196名
18年度	延べ276名

※18年度以降は新入社員研修においても教育実施

(社員の声等)

- ・ 系統間での連携の重要性が理解できた。
- ・ 実習を活用した教育により、他系統の業務に対する理解を深めることができた。
- ・ 系統間で必要な知識を習得できた。 など

◎ 規程・マニュアル類の継続的な見直し

◎ 規程・マニュアルの解釈、根拠や鉄道システム全体の教育の継続と研修内容のさらなる充実

- 鉄道システム全体理解のための教材作成などを進めていく。

7. 教育・指導のあり方の見直し（アクションプランNo.5、8～16）

反省すべき点・課題(安全性向上計画)

取り組み内容

現時点での評価

- ◆ 管理・監督層の教育については、上位職としての職責や意識づけを最重点としていたことから、部下との意思疎通や育成方等についての教育が十分でなかった。
- ◆ 社員研修センター以外の現場における教育・指導については、実務能力向上の観点から、OJTを主体とし、個々人の資質を最もよく把握している現場の管理者に教育・指導を任せていた。このため、その期間や教育内容について、一部には、教育効果に疑義のある内容が含まれるなど、実効のある教育・指導という観点から見れば不十分であった。
- ◆ 乗務員がヒューマンエラーにより事故等を起こした場合に行っていた再教育では、机上教育が中心であることや教育期間が長期に及ぶことなど、一部に教育効果に疑義のある内容も含まれていた。

- 管理者教育カリキュラムへのコーチングの導入
 - ・ 管理・監督層全員に部下との意思疎通や育成についての教育(コーチング研修)を実施した。

本社役員、主管部長、全支社長	100%済	(17年度)
現場長	100%済	(17年度)
間接管理職・助役	継続中	
係長	継続中	

 ※新任者についても逐次教育実施
- すべての研修に「安全」のカリキュラム設定
 - ・ 管理職、中堅社員、新入社員など各階層別の研修、乗務員の養成や専門技術の習得など職能別の研修のいずれにおいても安全教育を実施している。

安全教育の内容

 - ① 重大事故発生時の社員としての心得と行動(併発事故の阻止とお客様の救護)
 - ② 過去の重大事故の解説と承継
 - ③ 福知山線列車事故の共有化のためのご遺族様担当社員の講話聴講(またはビデオ視聴)

教育実績	
17年度	5,253人
18年度	6,337人
 - ・ また、駅の社員を中心に応急手当能力向上のための「普通救命講習」受講(17年度:3,574名、18年度:2,970名)

- ◎ 体系的な教育により社員の安全意識は高まりつつある。
 - 管理・監督層へのコーチング研修では概ね良好な教育成果が得られており、コーチングスキルを学ぶことが、部下との意思疎通を振り返るきっかけになっている。
 - 安全教育では、「お客様の尊い命をお預かりしている」という職務意識を徹底し、過去の重大事故を体系的に学ぶことで安全に対する意識は向上しつつある。
- ◎ 乗務員教育の充実が図られた。
 - 新任運転士へのフォロー研修や全乗務員への定期研修の新設、教育訓練設備の拡充、さらに指導監の配置による指導体制の充実など、乗務員教育の充実が図られた。
 - 研修後に実施した受講者からのアンケートにおいては、有効性が確認できている。
- ◎ 事故再発防止教育も定着化が図られつつある。
 - 教育内容や教育日数の標準化とともに、指導監による専門的な教育により、教育効果を上げつつある。
 - 教育を受けた社員からは「徹底した分析により、何が原因で事故につながったのか深く追求できた」、「基本動作の重要性を改めて理解した」など概ね好評で、批判的な声はない。
- ◎ 安全に対する教育の充実が図られ、通常業務として定着化されつつあるが、今後も効果的な教育の実施に向け継続した取り組みを行うことが重要である。

● 乗務員に対する新たな研修制度と教育訓練設備の拡充

- ・ 全乗務員に「安全最優先」「お客様のかけがえのない尊い命をお預かりしていること」を再認識させるため、年間教育のなかで教育を実施。
- ・ 新任運転士を対象とした、安全をより確かなものとするための新たなフォロー研修制度(3ヶ月、6ヶ月、1年、2年後)を確立し実施
 - 3ヶ月後、6ヶ月後 : 基礎部分に重点
 - 1年後 : 職責の重大性と異常時対応などの実践的フォロー
 - 2年後 : 意識面のフォロー
- ・ 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を実施
 - 定期研修 : 指導監が研修センターにおいて3年に1度実施(1日)
 - 知識確認 : 指導監が研修センターにおいて実施(規程、作業標準、応急処置などの知識を確認)
 - 技能確認 : 指導係長が乗務行路において実施
- ・ 指導監[※]を配置し、指導体制を充実
 - 本社・支社に指導監24名配置、フォロー研修等で現場支援
 - 経験年数の浅い乗務員への添乗強化のため指導係長50名増配置
 - 指導監による指導係長への教育を実施中(18年9月～)
 - 教え方を指導(対象376名中、151名実施済)
 - ※ 乗務員への教育指導を専門に行うエキスパート社員
- ・ 支社に研修センター分室を設置し、より効果的な教育体系を構築
- ・ 乗務員の実務能力向上をより実践的に行うため各種シミュレータ、コンピュータ支援教材(CAI)を改良及び拡充
 - 新幹線シミュレータの更新(700系対応)
 - 在来線シミュレータの増備(60台)
 - 車掌用シミュレータの配備(24台)
 - 運転士訓練用CAIの改修(403台)
 - 駅運転用CAIの導入(150台)



シミュレータでの指導



● 事故再発防止教育

- ・ 「乗務員関係事故再発防止教育要領」を策定し、教育内容を「原因分析」、「基本項目」、「原因別項目」、「事故歴項目」の4項目として標準化
 - 「原因分析」 : ヒューマンエラーの背後要因まで掘り下げ
 - 「基本項目」 : 事象に応じて基本動作、規程類の知識、異常時の取り扱いなど基本的な内容をビデオやパソコン教材、シミュレータなどにより教育
 - 「原因別項目」 : 上記で把握した原因に応じて、意識、知識、技能の弱点と考えられる部分をシミュレータや実際の運転時の指導を通じて教育
 - 「事故歴項目」 : 必要により、過去の事故等の振り返りを面談により実施
- ・ より専門的な教育を行う観点から、各支社に配置した指導監が箇所長を支援
- ・ 教育設備を備えた研修センター(分室含む)で教育を実施する場合は3～7日、所属箇所で開催する場合は1日程度を標準
- ・ 再教育した内容の理解度やレベルアップの状況を確認し、指導監と合議の上、箇所長が再乗務可能か判断

今後の課題

- ◎ 事故の風化防止と安全意識教育の充実
 - 鉄道安全考動館を活用し、安全意識の向上を図る。
- ◎ 教育スキルの向上
 - 指導スタッフのスキル向上を目指した仕組みづくりが必要
 - 教育設備・教材の有効活用に向けた改善の継続
- ◎ 教育制度のさらなる改善
- ◎ 「事故の芽」の分析結果等を活かした教育・指導内容の充実

● 鉄道安全考動館の設置

【Ⅱ 安全対策を具体的に推進するためのソフト対策】

8. 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組み(アクションプランNo17、20、21)

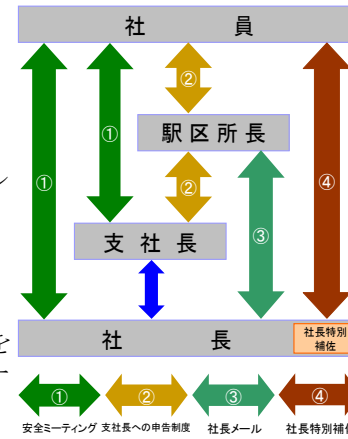
反省すべき点・課題(安全性向上計画)

- ◆ 当社は多くの現場、社員を抱えていることから、現場とのコミュニケーションは支社に委ねざるを得ないとの意識が経営層にあり、経営トップが現場に足を運ぶことが少なく、現場の状況を的確に把握していなかった。
- ◆ また、支社においても、現場長会議や担当助役・係長会議等の場などにおいて管理・監督者を通じての実態把握に主体を置いており、現場社員との双方向コミュニケーションが不足していた。
- ◆ さらに、現場からボトムアップされるべき情報が支社・本社に連絡されにくい状況とあいまって本社と現場との双方向コミュニケーションがほとんど行なわれていなかった。

取組み内容

● 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組み

- ① 安全ミーティング
→ 資料1「安全ミーティングの開催」
- ② 支社長申告制度
・安全に関する社員からの提案が必ず支社長に伝わるようにルール化した。
- ③ 社長メール
・安全を主なテーマとし、駅区所長と社長とが直接メールのやり取りを行うことにより、社内のコミュニケーションを改善。
- ④ 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”の役割も果たす。



現時点での評価

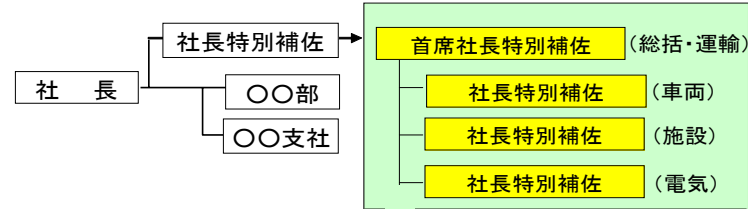
- ◎ 現場社員と経営トップとの間に様々なコミュニケーションツールが整備された。
- ◎ 個々のしくみが効果的に機能するよう監視や継続的な改善が必要。
- ◎ 現場と経営トップとのコミュニケーション強化に向けて、今後も継続的に取組みを行っていく必要がある。

今後の課題

- ◎ 取組みの継続と内容の充実

● 社長特別補佐の取組み

- ・事故の再発防止については、社長自らの責任で取り組んでいるが、これを補うしくみとして社長特別補佐を設け、安全に関する現場指導などについての実態把握と改善に向け、取り組んでいる。



- ・現場、支社・本社及びグループ会社を含め、社長特別補佐が意見交換会を実施し、課題を発掘・精査し、関係箇所に検討指示を行なっている。

● 現場実態調査箇所実績

(平成17年6月20日着任～平成19年4月30日)

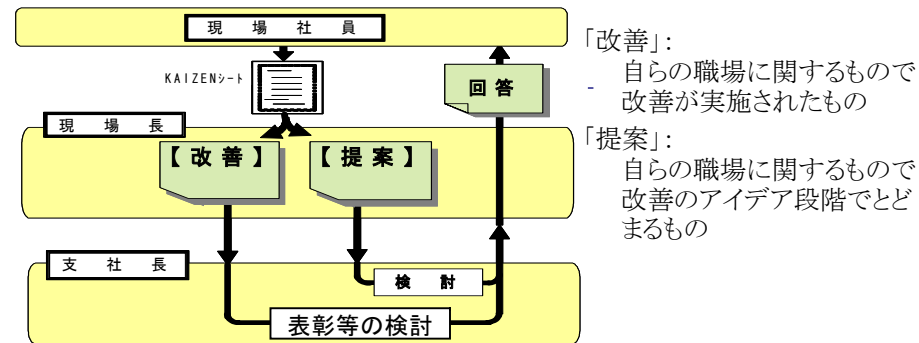
- 実態調査箇所 739箇所
- 検討指示件数 82件(報告済み56件、実施済み 27件)
(このうちマニュアル類の検討指示 17件)



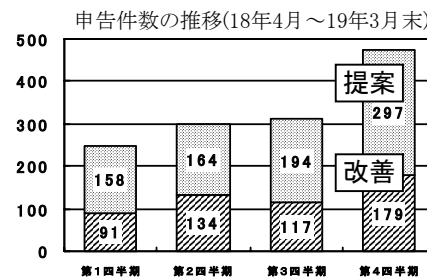
社員との意見交換

● 支社長申告制度

- ・当社に従来からある「改善制度」を活用し、社員が日常感じている問題点や、解決の方策等について、経営トップまで情報を共有化することを目的に、社員からの安全に係る改善等の申告が必ず支社長に伝わるようルール化した。
- ・支社長は、提案内容を検討し、現場長を介して社員に検討結果を回答する。なお、有益な改善については表彰等を実施する。



(現在の申告件数)
改善:521件、提案:813件
(18年4月～19年3月末)



【Ⅱ 安全対策を具体的に推進するためのソフト対策】

9. 情報伝達・共有のあり方の見直し（アクションプランNo.18、19）

反省すべき点・課題(安全性向上計画)

取り組み内容

現時点での評価

◆ 安全確保のベースとなる現場内の業務連絡や指示について、連絡の不徹底や形式的な相互確認などにより、事故等の発生につながるケースも見られた。

◆ こうしたことについて、経営トップは状況を的確に把握していなかった。

● 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

- 業務の連絡や指示については、従来から、確実に行うことを指導してきたが、相互確認等が形式的に行われていることなどにより、事故等の原因となることがあった。
- 確実な業務遂行は安全の原点でもあることから、連絡・指示と復唱を基本動作としてキッチリと行うべく、相互チェックの方式を改めるとともに、それに合わせたチェック用帳票を整備した。

◎ 連絡・指示、復唱の実行と相互チェックリストの整備については概ね定着化が図られつつある。

◎ 一方で、相互チェックの実施方法について定着が図られていない箇所も見受けられるため、継続的取り組みが必要。

◎ セーフティー・マネジメント会議は確実に開催されており、経営トップ間での事故等についての情報の共有化は行われている。

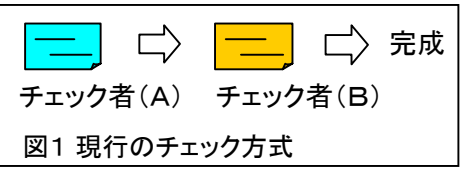


図1 現行のチェック方式

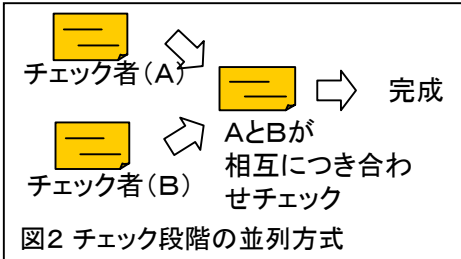


図2 チェック段階の並列方式

● セーフティー・マネジメント会議の開催

- メンバー : 社長を始めとして社内常勤役員等で構成
- 内容 : 前週の事故等(運転事故・労働災害)の報告を受け、情報の共有化を図るとともに、意見交換を行い、必要な調査の指示や再発防止対策の方向性を審議
- 開催状況 : 平成17年6月から原則として週1回開催
開催回数 75回(H19年4月末現在)
- セーフティー・マネジメント会議における審議を踏まえて樹立した対策を、月1回開催される「安全推進会議(セーフティー・マネジメント会議メンバーと支社長等で構成)」で、各支社等に水平展開している。

(1) 相互チェックの精度向上

- 重要な伝達については、相互チェックする帳票類を回覧してチェックする方式(図1)ではなく、並列で帳票類をチェックし、突き合わせる並列方式(図2)により、相互チェックの精度を向上させ、事故防止を図っている。

取組み内容

(運輸系)	運転報の抜粋、工事の受付に係るもの
(車両系)	運転報の抜粋、工事の受付に係るもの
(施設系)	線閉工事、保守用車使用通告書、 トロリー・諸車、き電停止に係るもの
(電気系)	系統制手続き、保守作業手続き、作業計画、 信号審査に係るもの

(2) 連絡・指示、復唱の確実な実施

- 系統毎に、特に重要な業務を選定して取り組みを強化した。

取組み内容

(運輸系)	作業標準の内容について復唱・記録化の徹底
(車両系)	修繕未完車両等の伝達・引継ぎ失念防止、 臨時作業指示の失念防止、臨時作業検査の 指示・報告徹底
(施設系)	作業責任者と駅長等との運転計画の確認・復唱
(電気系)	指令による記録・復唱・工事手続きの確認

(3) トレースの実施

- 平成19年4月～5月にトレースを行った結果、概ね定着化が図られていた。
- 相互チェックの実施方の理解不足などで、一部で定着できていない箇所もあり、再指導を行った。


今後の課題

◎ 連絡・指示、復唱の実行と相互チェックリストの整備について今後も継続的な内容の充実

- 今後も継続的にトレースを実施していくとともに、推奨事例等の取組み態勢などを図っていく。

◎ 確認会話の概念も取り入れた、より実効性のある内容への充実

- 「言い間違い」「聞き間違い」などによる会話のミスを防ぐため、「確認会話」を導入し、望ましい会話例を示した「確認会話事例集」により定着化を図っていく。



確認会話事例集

◎ 各種会議など、安全に係る情報伝達ツールの継続的改善

【Ⅱ 安全対策を具体的に推進するためのソフト対策】

10. 重大事故発生時の体制整備と行動(アクションプランNo25、26、27)

反省すべき点・課題(安全性向上計画)

取り組み内容

現時点での評価

- ◆ これまでも、重大事故や災害等における対策本部の設置と各部門の役割分担等のマニュアルを制定していたが、今回の事故のように多くの死傷者が発生するケースは想定しておらず、また複数の支社に関連する事故等の指揮命令系統等が不明確であった。
- ◆ また、大事故が発生した場合における社員一人一人の迅速な行動を示したわかり易いマニュアルが整備されていなかった。
- ◆ さらに、現場との情報連絡手法が電話や一斉放送を主体として行われており、情報伝達の回路に確実さを欠くとともに、遅れがちであった。
- ◆ 一方、重大事故や災害の発生時には、昼夜を問わず、また職責を問わず、一致協力して対応するべきであるにもかかわらず、安定的な経営の継続による危機感の喪失等により、こうした鉄道人として持つべき意識が希薄化し、このことが、いわゆる「不適切な事象」という反省すべき事態を発生させた。

- 重大事故発生時のマニュアル整備
 - ・ 重大事故が発生した場合、お客様への対応を迅速に行うべく、各部門の役割分担の見直しを行ない、社員一人一人のとりべき行動をわかり易く示したマニュアルを整備した。
 - ・ 事故の重大性・影響度などを勘案し、本社は各支社に設置される緊急体制を指揮できることなどを盛り込んだ事故等対応マニュアルの改正を行うとともに、支社においても同様に、現場区所対応マニュアルの見直しを実施した。
 - ・ 訓練を実施し、お客様の救護、関係機関※との連携、安否情報の提供など、社員の対応能力の向上を図っている。また、訓練を振り返るとともにマニュアルの検証を行なうなど、問題点の抽出・改善を実施している。

- ◎ 重大事故発生時のマニュアルを整備し、訓練を実施することで、異常時に迅速な対応が行なえる体制が整いつつある。
 - 関連機関等との訓練を実施することにより、重大事故発生時の迅速なお客様救護と、社員の異常時対応能力の向上が図られつつある。
- ◎ 速やかな情報伝達体制が整備された。
 - 携帯端末の整備により、役員、本社・支社管理職、現場長等への速やかな情報伝達を可能とし、異常時等に迅速な対応を行なえる体制を整備した。
- ◎ 一斉放送の見直しとともに、緊急メールや旅客一斉放送の伝達訓練を実施することで 社員の危機管理意識の高揚が図られている。

※関係機関(警察、消防、医療機関、自治体等)
開催実績
平成18年度 50回以上 のべ4800人参加



関係機関の協力を得ての救出訓練状況



新幹線での総合訓練状況

今後の課題

● 現場長等への携帯端末の配備

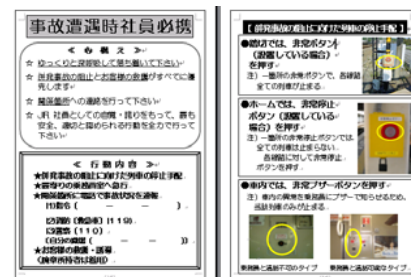
- ・ 指令情報を早期に伝達するため、役員、本社・支社管理職、現場長等へ携帯端末を配備した。

配備台数
1550台

● 一斉放送の見直しによる重大事故発生時の速報体制の整備

- ・ 一斉放送の内容を見直し、「お怪我をされたお客様の有無」「事故の概要」「緊急体制の整備」等を加味した。
- ・ 一斉放送設備が整備されていない箇所の整備を実施した。

整備箇所
269箇所



事故遭遇時社員必携

- ・ 訓練の実施と併せ、社員が取るべき行動を簡潔に記したマニュアル「事故遭遇時社員必携」と「事故遭遇時のJRワッペン」を全社員が携帯し、事故が発生した場合に備えている。
- ・ お客様が突然のケガや病気の場合において、「早い通報」「早い応急手当」が適切に行なえるよう、「普通救命講習」の受講を実施している。
- ・ 普通救命講習の受講に併せ、救護用品の整備や、駅へのAEDの設置を実施している。



普通救命講習の受講状況

AED設置
59駅 110台導入(18年12月)
救命講習
11,000人実施(19年3月末現在)

- ◎ 引き続き、列車事故総合訓練や、普通救命講習の受講を継続することで、危機管理能力の向上と一人ひとりの安全にかける意識の向上
- ◎ 想定訓練から、筋書きのない実践型訓練への展開

11. 列車ダイヤの見直し(アクションプランNo30)

反省すべき点・課題(安全性向上計画)

- ◆ 到達時分短縮を重視するダイヤ設定としてきたため、一部において、遅れが見受けられる列車、時間帯があった。
- ◆ また、弾力性に欠けるダイヤであったため、列車に遅れが発生した場合、遅れが回復しにくく、また、折返し時分が少ないなど、列車が定時に戻りにくい状態であった。

取り組み内容

● 列車ダイヤの見直し

- ・ 平成18年3月18日にアーバンネットワークを中心とした全社的なダイヤ改正を実施した。「安全性向上計画」に定めた列車ダイヤの見直しの考え方に基づいて、さらなる安定輸送を行えるよう、駅間の運転時分、駅での停車時分などを見直した。

(1) 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

※ 例えば、アーバンネットワークの新快速では、三ノ宮～大阪間の所要時分を19分から20分(データタイム)とした。これにより、お客様の乗降にも余裕ができ、より「安心」してご利用いただけるようになったと考えている。

(2) ダイヤ改正後の状況

- ・ 新快速は、ダイヤ改正前までは定時運転率*が6割程度と遅れが目立っていたが、ダイヤ改正後はほぼダイヤどおりに運行している。
- ※ 定時運転率: 定時(1分未満の遅れ)で運転した列車の全列車に占める割合

(3) ダイヤ改正後の取り組み

- ・ お客様からは、定時性が高まり安心できるダイヤになったというご意見をはじめ、列車の接続の改善など、さまざまなご要望をいただいたことから、時刻変更や接続改善などをダイヤ改正後に実施した。

(遅延解消)

例: 大和路線 奈良行き区間快速の王寺～郡山駅間での停車時分拡大 など

(接続改善)

例: 呉線 三原駅の普通列車の発車時分を15分早め、新幹線との接続を改善 など

(その他)

例: 播但線 香呂駅で大学の始業時間変更に伴い到着番線を大学に近い改札口側に変更 など

現時点での評価

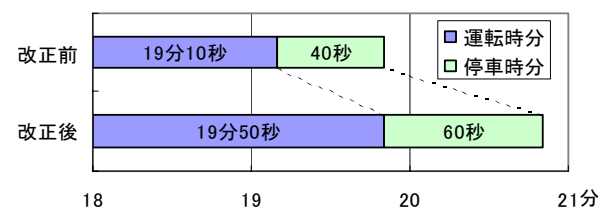
- ◎ ご利用実態に合わせた停車時分の設定や駅間の運転時間を見直したことにより、定時性が高まり、より安定した輸送を提供できている。
- ダイヤ改正後もお客様からのさまざまな要望にあわせた時刻変更や接続改善等も実施している。

今後の課題

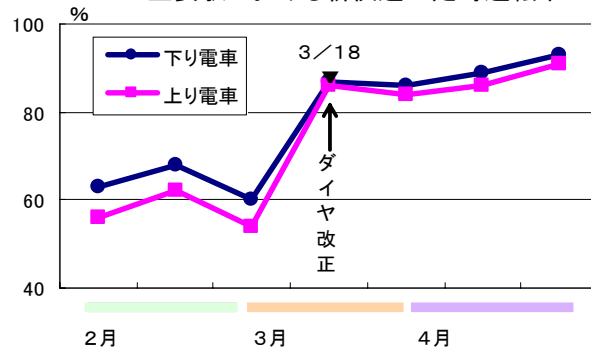
◎ 安全を前提とした、より安定した輸送の提供

- 引き続き弾力性のあるダイヤを前提とし、安定輸送を提供するとともに、お客様のご利用動向等を踏まえたダイヤ作成に努めていく。

新快速(三ノ宮～大阪間)の所要時分(データタイム)



主要駅における新快速の定時運転率



※ 現在も新快速は9割程度の定時運転率で推移している。

【Ⅲ 安全対策を具体的に推進するためのハード対策】

12. ATS・運転記録装置の整備(アクションプランNo28、29、31、32、33)

反省すべき点・課題(安全性向上計画)

取り組み内容

現時点での評価

- ◆ 鉄道事業の根幹である安全対策について、ソフト・ハード両面から進めるとの基本認識で取り組んできた。
- ◆ 社員の基本動作の励行やマニュアルの遵守についての取り組みを重視し、作業標準や教育設備の充実を図ってきた。
- ◆ 一方で、設備面でのバックアップについても、アーバンネットワークの稠密線区を対象に、平成2年からATS-P型の整備を順次進めるなど、計画的に保安度の向上を図ってきた。
- ◆ 結果的に、輸送力の増強に対応したハード面の整備が遅れていた。

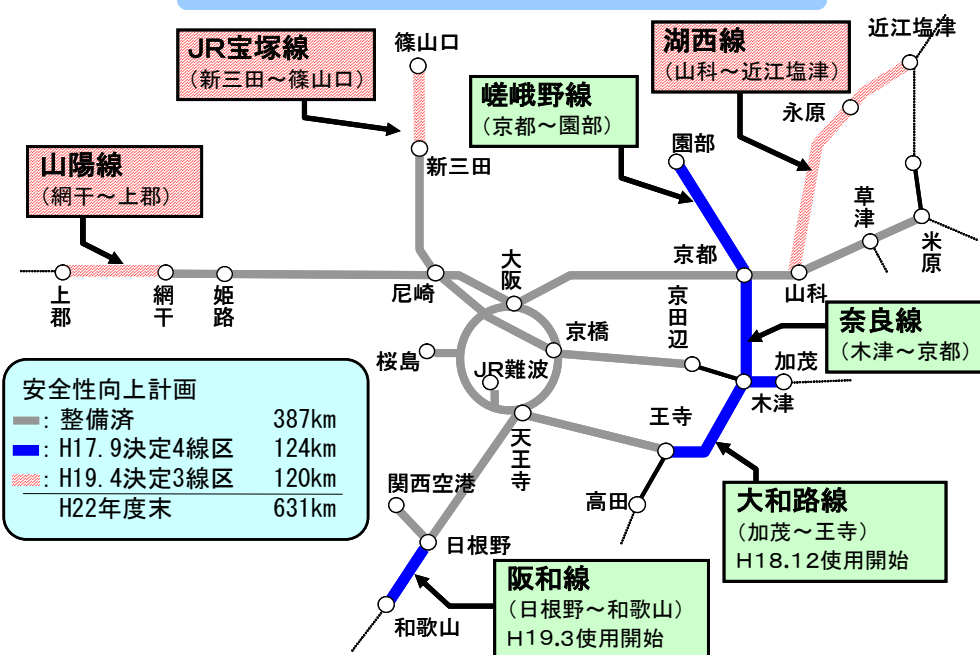
- ATS-SW(速度照査機能付)の整備
 - (1) 曲線区間における速度超過防止対策
 - ・ 線区の数と曲線通過時の制限速度の差が30km/h以上のカーブについてATS-SW(速度照査機能付)を整備した。
 - ・ 曲線1,234箇所に対し、18年3月末までに整備完了し、使用開始した。
 - (2) 分岐器、行き止まり線に対する速度超過防止対策
 - ・ 列車が最初に制限を受ける分岐器、行き止まり箇所に整備した。
 - ・ 分岐器(1,017箇所)、行き止まり線(57箇所)に対して、19年3月末までに整備完了し使用開始した。

- ◎ ATS-SW(速度照査機能付)については、曲線、分岐器、行き止まり線に対する速度照査について全て計画通り完了した。
- ◎ ATS-Pの整備促進については、アーバンネットワーク(外縁部も含む)において、平成17年4月時点では、整備率55%であったが、完了後には約95%となる。(平成19年3月末現在69%)

今後の課題

- ◎ さらなる安全性の向上を目指し、ATSのあり方について技術的開発等も行いながら、今後も検討を継続
- ◎ 部門間での調整会議など連携を密にし、確実な設計データ授受の遵守と実行
- ◎ 運転記録装置の着実な整備

ATS-Pの整備計画



● ATS-P型の整備促進

- ・ アーバンネットワーク外縁部でのATS-P型設置に最優先で取り組むこととし、可能な限り早期に実施している。(平成20年度末を目途に整備する線区)
 - 阪和線(日根野～和歌山)約26.4km →平成19年3月使用開始
 - 大和路線(王寺～加茂)約28.4km →平成18年12月使用開始
 - 奈良線(木津～京都)約34.7km →平成18年6月着工、現在工事中
 - 嵯峨野線(京都～園部)約34.2km →着工準備中

(平成22年度末を目途に整備する線区)

- 山陽本線(網干～上郡)約24.5km
- 福知山線(新三田～篠山口)約21.5km
- 湖西線(山科～近江塩津)約74.1km

● 運転記録装置の仕様の検討

- (方向性)
 - ・ 速度超過防止に対する効果も勘案し、運転記録装置を各運転台に取り付ける。
 - ・ 運転記録装置の仕様は、改正された省令(18年7月1日施行)の解釈基準、解説された仕様に加え、より正確な事実解明に有効と考えられる仕様を追加する。
 - ・ 運転記録装置の速度情報を利用し、ATS電源投入の失念防止対策を合わせて実施する。

【Ⅲ 安全対策を具体的に推進するためのハード対策】

13. 設備の信頼性向上の取組み(アクションプランNo34、35、36、37、38、39)

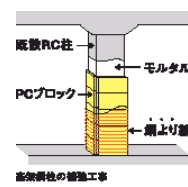
反省すべき点・課題(安全性向上計画)

- ◆ 電気・土木・保線等の諸設備及び車両について、これまで老朽度や経年を踏まえつつ必要な更新を図ってきた。
- ◆ 車両配置にあたっては、車両の運用効率の向上を図る観点から、全般検査、要部検査に必要な予備車は配置しているものの、車種によっては、車両故障等に対応する予備車が少ない状況にあった。
- ◆ 配置箇所での滞泊時間の短縮や車両の運用周期の長期化に伴い、車両故障時には、他区所からの臨時の運用や、検修計画の大幅な変更が発生するなど、現場作業に余裕がなくなり、厳しい車両繰りを強いることとなった。

● 耐震補強

- ・耐震補強工事は阪神淡路大震災以降、計画に基づき着実に実施してきている。

	対象本数	18年度末実施分	整備率	記事
新幹線	32,500本	30,000本	92%	
在来線	従来計画	2,200本	91%	
	安全性向上計画	5,500本	40%	従来計画に湖西線追加



● 新幹線脱線対策

- ・「新幹線脱線対策協議会」での検討を踏まえた対策を実施している。
 - ① 構造物地震対策
 - ② 脱線防止対策
 - ③ 逸脱防止対策及び調査、研究

● 防災計画

- ・新幹線斜面对策については、現計画に基づき実施し、在来線斜面对策については、計画を大幅に前倒して対策を実施した。

● 踏切保安設備の保安度向上の実施前倒し

- ・管内の踏切(約5,600踏切)に対して施工を標準化する等の取組みにより、出来る限りの工期短縮を目指し、踏切無遮断事故の防止を図っている。

取組み内容

● 安全投資

- ・平成18年度からの2年間を「安全性向上、信頼回復の集中対策期間」として位置づけ、必要となる設備投資等について、優先的かつ集中的に投入することとしている。
- ・設備投資については、年度により増減はあるものの、これまで概ね全体投資額の5割以上を安全関連投資に充ててきた。
- ・「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たが、その後さらに約200億円の上積みを行うこととし、より一層のハード対策の充実に取り組んでいる。
(主な安全関連投資)
ATS-SW、ATS-P整備
踏切保安度向上対策
老朽設備取替
車両の老朽取替
予備車の増備 など
- ・修繕費についても、毎年、その8割程度を設備の維持・保全など安全に関するものに支出しており、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る。

● 設備及び車両の老朽取替の促進

- ・変電所設備や変圧器の取替え、老朽車両の更新・改良等の一層のテンポアップを図っている。
 - ① 車両関係
車両及び車両検修設備は、中長期経営計画において策定し、計画的に更新している。
 - ② 施設関係
年度計画に基づき線路改良、土木設備等の老朽取替をテンポアップしている。
 - ③ 電気関係
中長期経営計画を見直し、変電所設備、変圧器等老朽取替をテンポアップしている。

● 車両運用の弾力性向上

- ・車両故障等が発生した場合における車両運用の弾力性を高めるため、予備車両の配置を増強した。
アーバン線区に予備車両74両投入(19年3月)
- ・また、車両の修繕等に必要な予備の部品の増配備も行った。

● 電気関係施工体制の充実

- ・大阪電気工事事務所の新設により設計・施工体制の強化を図った。

現時点での評価

- ◎ 安全関連投資は着実かつ計画的に行われており、ハード面での安全性は確実に向上している。
 - 随時計画の見直しが行なわれており、老朽取替のテンポアップが図られている。
 - 安全ミーティング等、社員意見に基づく設備改善についても弾力的に対応しつつある。
- ◎ 予備車両の増備や修繕等に必要な部品が配備により検査・修繕時間が確保されており、故障時等の弾力性は向上している。
- ◎ 新幹線・在来線ともに着実かつ計画的に地震対策、及び防災対策が実施されており、安全性は向上している。
- ◎ 踏切保安設備での過去の事故分析から、早期に保安度を向上させる対策を優先的かつ計画的に着実に実施している。

今後の課題

- ◎ 安全のために必要となる設備投資の継続と計画的な実行

