

II

到達目標と実行力の向上に向けて
重点的に取り組む内容

1 到達目標

「2027年度までの5年間を通じた目標」「2027年度の到達目標」を達成するために、本計画に掲げる取り組みを重点的に進めるとともに、「安全の実現に欠かせない視点」に照らして、安全の営みの有効性、取り組みの充足状況、方向性を定期的に確認し、改善を図っていきます。

(1) 2027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 発生させない
死亡に至る鉄道労災 発生させない

「福知山線列車事故のような事故を二度と発生させない」という決意を具体化するため、2023年4月1日からの5年間を通じて、お客様が死傷する列車事故につながる重大な事象の防止に取り組めます。

また、鉄道の安全を支えるJR西日本グループ及び協力会社の一人ひとりがかげがえのない仲間であり、5年間を通じて、触車・感電・墜落をはじめとする鉄道事業の運営に伴う労働災害(=鉄道労災)による死亡を発生させないことをあらためて目標とします。



斜面防災対策の推進



新幹線車両の台車検査の充実



踏切への障害物検知装置の整備



シミュレーターを活用した訓練の実施



労働災害防止に向けた危険予知ミーティング



協力会社との合同安全パトロール

(2) 2027年度の到達目標

①ハード整備

[ホーム安全]

取り組む内容	2027年度の到達目標
バリアフリー料金制度対象駅のうち、 ①乗降 10 万人以上の駅にホーム柵を整備 ②乗降 10 万人未満の駅にはホーム柵またはホーム安全スクリーンを整備	①整備率 6 割 ^{※1} ②整備率 5 割 ^{※1}



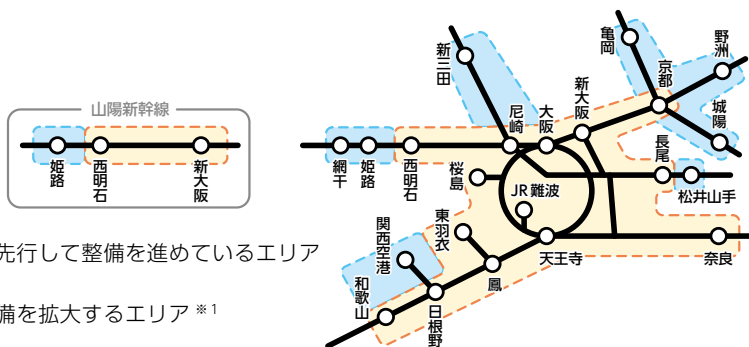
改良型可動式ホーム柵



昇降式ホーム柵



ホーム安全スクリーン



2022 年度から先行して整備を進めているエリア

2025 年度に整備を拡大するエリア^{※1}

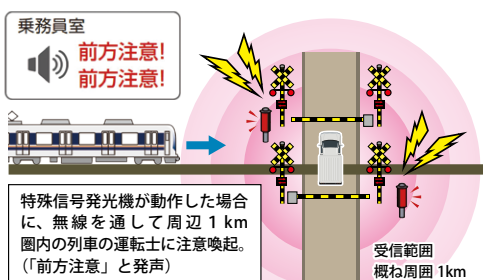
※1：整備率と拡大するエリアは、今後の関係機関との調整の結果、若干変更となることがあります

[踏切安全]

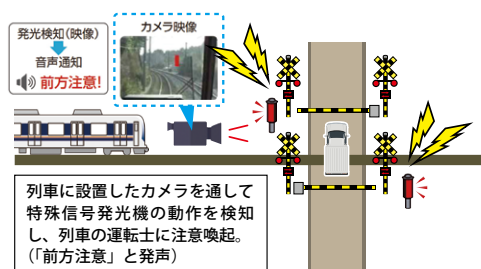
取り組む内容	2027年度の到達目標
一定以上の条件の踏切 ^{※2} に対して、大型車が踏切に停滞していることを列車の運転士に音声で知らせる装置の整備 ①「無線発報」装置を整備している踏切 ②「画像認識」装置を整備している車両	①整備率 9 割 ^{※3} ②整備率 6 割 ^{※3}

※2：以下のいずれかの条件を満たす大型車が通行する踏切
 ・当該線区を走行する列車の最高速度 100km/h 超
 ・区間別平均通過人員 1 万人 / 日以上
 ・大型車交通遮断量 500 台時 / 日以上

※3：2024 年度までの先行導入における技術検証が順調な場合



「無線発報」装置



「画像認識」装置

Ⅱ 到達目標と実行力の向上に向けて重点的に取り組む内容

[地震対策]

取り組む内容	2027年度の到達目標
山陽新幹線における地震対策 ①構造物の倒壊を防止する対策 (橋脚の補強) ②大きな軌道沈下を防止する対策 (ラーメン橋台の補強) ③列車が大きく逸脱することを防止する対策 (優先度が高い区間 ^{※4} に対する逸脱防止ガードの整備)	整備率 100%

※4：地震の発生確率及び想定される地震動に基づき優先度を評価



橋脚



ラーメン橋台



逸脱防止ガード

以上の取り組みについては、優先的に対処すべきリスク低減策であると判断し、従来の計画を前倒ししたものであり、これらを着実に進めることで、さらなる安全性の向上を図ります。

<参考：全体計画>

- ・ホームの安全対策については、バリアフリー料金制度対象駅のうち、乗降 10 万人以上の駅にはホーム柵を整備し、乗降 10 万人未満の駅にはホーム柵またはホーム安全スクリーンを整備する方針としており、10 年以内の完了をめざします。なお、このうち 2027 年度までの 5 年間で約 400 億円の整備費を見込んでいます。
- ・踏切の安全対策については、大型車と列車の衝突がとりわけリスクが高いことから、大型車の通行が多い踏切を対象に重点的にハードを整備します。列車が接近したときに踏切内に自動車が停滞している場合、従前より障害物検知装置の動作や非常ボタンの押下等により特殊信号発光機が発光して運転士に知らせていますが、新たに運転士に音声で知らせる装置を追加し、10 年以内の完了をめざします。なお、2032 年度までの 10 年間で約 40 億円の整備費を見込んでいます。
- ・山陽新幹線の地震対策については、大規模地震に対する高架橋柱の倒壊や橋りょうの落下を防ぐ対策は既に完了していますが、近年、大規模地震が複数発生していることを踏まえ、地震対策を全線に拡大し、30 年以内の完了をめざします。なお、30 年間で約 3,000 億円の整備費を見込んでおり、在来線の地震対策についても、計画に基づき着実に整備を進めていきます。

②めざす状態

<p>安全最優先の風土</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・経営層のリーダーシップにより「現場の判断を最優先するマネジメント^{*1}」を確立している。 ・「お客様を想い、ご期待にお応えする」ことを常に意識し、具体的に考動している。
<p>組織全体で安全を確保する仕組み</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・系統や組織にまたがる重大リスクを抽出・評価し、効果的な低減策を実施している。 ・互いを認めあい、率直に発言し、挑戦を通じて学び高めあう「心理的に安全なチーム」づくりを行っている。 ・系統や組織をこえて現場の課題を共有し、仲間とともに「現場起点の考動」による課題解決に挑戦している。
<p>一人ひとりの安全考動</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「大切にしたい5つの価値観^{*2}」をいつも意識して考動している。

※1 「現場の判断を最優先するマネジメント」とは

以下を実現するマネジメントのことです。

- ・平素から「安全やサービスをはじめとする価値が生み出されている場所や場面である現場」で対応する社員の意見を踏まえて、それぞれの部門・組織の責任において判断します。
- ・「迷わず列車を止める、作業を止める」については、現場で対応する社員が何よりも安全を優先して行動できたことを組織として積極的に評価し、共有します。
- ・大規模な自然災害等の緊急事態に直面した場合は、現場で対応する社員が最善と判断し実行したことに対して組織としてその責任を負います。

※2 「大切にしたい5つの価値観」とは

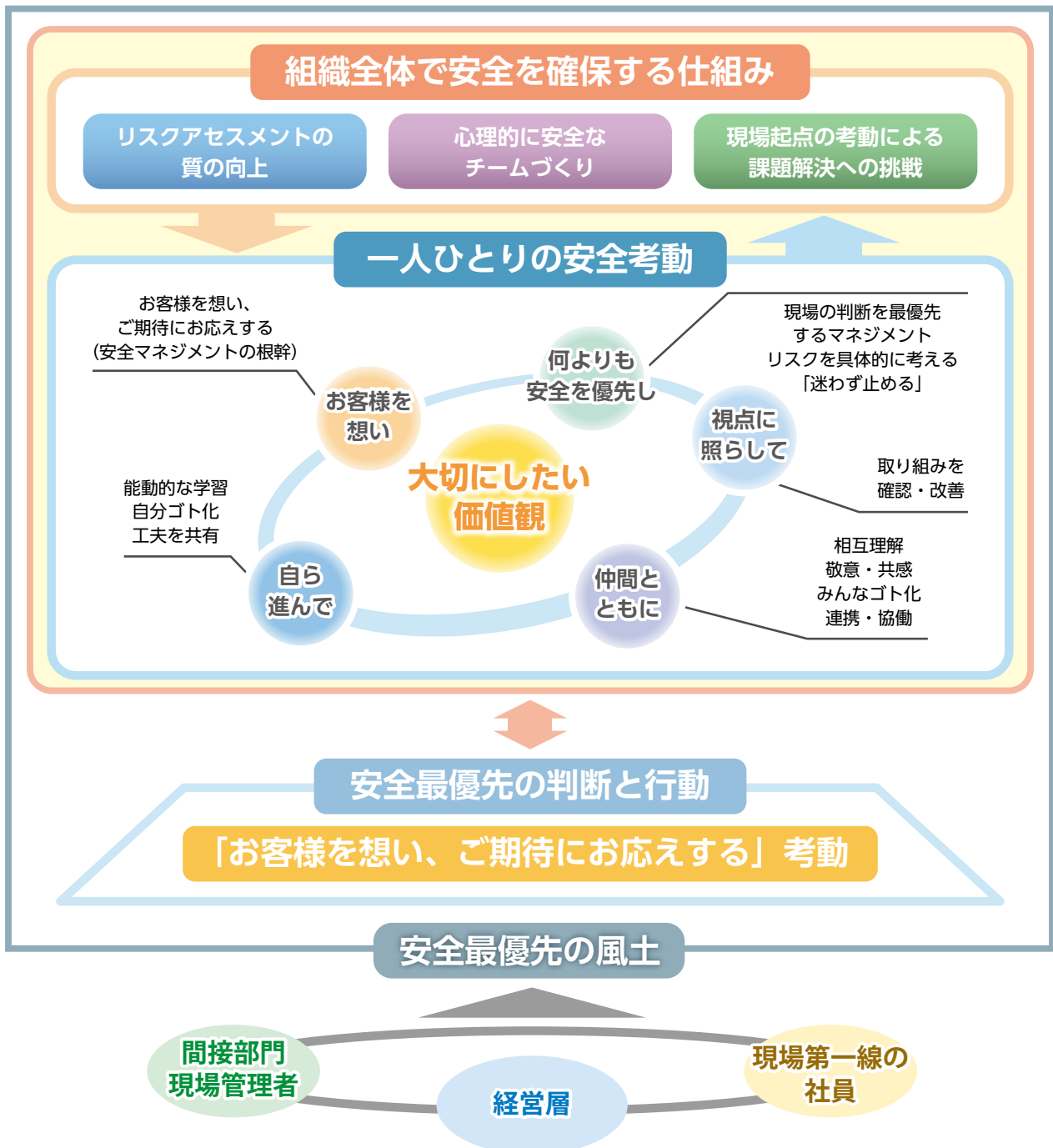
一人ひとりが安全考動を行うにあたって大切にしたい価値観のことです。「何よりも安全を優先し」「お客様を想い」「自ら進んで」「仲間とともに」「視点に照らして」の5つであり、これらの価値観に基づいて具体的な考動を積み重ねることで安全を実現していきます。

2 実行力の向上に向けて重点的に取り組む内容 (視点6)

将来にわたり安全な鉄道を実現していくためには、「組織全体で安全を確保する仕組み」を構築し、その仕組みのもとで「一人ひとりの安全考動」を積み重ねることが重要です。

これらの営みを通じて「安全最優先の風土」が育まれ、さらなる「仕組み」の構築・改善や「一人ひとりの安全考動」につながっていき、このサイクルを回し続けることで、継続的な安全性の向上を実現します。

この考えのもと、「Ⅰ 安全の追求 5. 今後に向けて」に基づき、「実行力の向上」に向けて重点的に取り組みを進めます。また、「安全の実現に欠かせない視点」に照らして、安全の営みの有効性、取り組みの充足状況、方向性を定期的に確認し、改善を図っていきます。



(1) 安全最優先の風土の醸成

「安全最優先の風土」は、「組織全体で安全を確保する仕組み」をつくり、その仕組みのもとで「一人ひとりの安全考動」を積み重ねることを通じて育んできました。経営層が「安全最優先の風土」に関する具体的なメッセージを継続的に発信するとともに、一人ひとりが安全考動を実践することで、確かな「安全最優先の風土」を構築します。

①安全最優先の判断と行動【視点1】

私たちは、福知山線列車事故を心に刻み、その反省と教訓について理解を深めるとともに、これまでの事故や災害等にも学び、「現場の判断を最優先するマネジメント」を確立します。

〔重点化項目〕

- ・ 福知山線列車事故を心に刻む取り組みの深度化
- ・ 現場の意見を大切にし、施策への反映を判断
- ・ 司令塔となる組織における「現場の判断を最優先する」訓練の実施
- ・ 「列車を止める」「作業を止める」判断をよりの確に実行できる教育・訓練の充実



祈りの杜 福知山線列車事故現場



指令所における実践的な訓練



「迷わず列車を止める」訓練

②「お客様を想い、ご期待にお応えする」考動【視点1】

私たちは、お客様を想い、お客様のご期待を推しはかり、お応えすることができるよう、安全性の向上に向けて仲間とともに考動します。

〔重点化項目〕

- ・ 経営層は「お客様を想い、ご期待にお応えする」経営を实践
- ・ 間接部門、現場管理者は「お客様を想い、ご期待にお応えする」観点からハードの整備等を実施
- ・ 現場第一線の社員は「お客様を想い、ご期待にお応えする」考動を引き続き実践

Ⅱ 到達目標と実行力の向上に向けて重点的に取り組む内容

(2) 組織全体で安全を確保する仕組みの充実

「組織全体で安全を確保する仕組み」については、「人はエラーする」「ヒューマンエラーは結果であり、原因ではない」という考え方にに基づき、リスクを抽出し対処する仕組みの整備と社員教育等の仕組みの改善に取り組んできました。これらの整備・改善してきた仕組みに対してPDCAサイクルを回して継続的な改善を図るとともに、「一人ひとりの安全考動」を一層促していく環境づくりを進めます。

① リスクアセスメントの質の向上

ア) 鉄道システム全体を見据えた重大リスクの抽出・評価【視点4】

私たちは、推進責任者の強力なリーダーシップのもと、リスクアセスメントの仕組みに基づき、鉄道システム全体を見据えて重大リスクを抽出・評価します。

〔重点化項目〕

- ・ 推進責任者のリーダーシップの発揮と系統や組織をこえた連携の強化
- ・ 系統や組織にまたがる重大リスクの抽出・評価
- ・ 「事象発生の頻度が低くとも被害は重大になる可能性が高い事象」に関するリスク抽出・評価の深度化（変化を捉えた抽出・評価等）

イ) 優先して対処すべきリスクの絞り込みと効果的な低減策の実施【視点5】

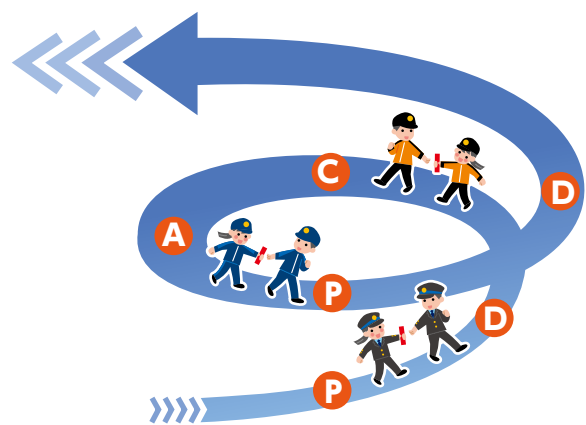
私たちは、リスクアセスメントが有効に機能し、リスクが低減しているかを定期的に確認する仕組みを構築し、リスクアセスメントの取り組みを継続的に改善します。

〔重点化項目〕

- ・ リスクアセスメントの実施状況を確認する仕組みの構築と運用
- ・ 実施状況の確認に基づくリスクアセスメントの仕組みの継続的改善
- ・ 科学的・技術的な観点からの重大リスクの絞り込みと重点的な対策の推進
- ・ 「事象発生の頻度が低くとも被害は重大になる可能性が高い事象」の継続的抑え込み



過去の重大事象 (鉄道安全考動館に展示)



仕組みの継続的改善

②心理的に安全なチームづくり【視点7】

私たちは、互いを認めあい、率直に発言し、挑戦を通じて学び高めあう「心理的に安全なチーム[※]」づくりを進めます。

〔重点化項目〕

- ・心理的に安全なチームづくりの重要性に関するトップメッセージの発信
- ・日常業務における工夫や他職場の好事例を共有し、採り入れる取り組みの推進
- ・心理的に安全なチームづくりに有効な取り組み等の研究・共有



チームづくりに関する学びの共有



管理職によるディスカッション

※ 「心理的に安全なチーム」とは

率直な意見やアイデアを出したりエラーを報告したりしても、恥をかいたり、無視されたり、非難されたりする心配がないという感覚を全員で共有できているチームのことです。これにより、情報の共有や試すこと、その失敗から学ぶこと等の学習行動が促進され、エラーが減るとともに、安全考動が増加することで安全性の向上につながると考えています。

Ⅱ 到達目標と実行力の向上に向けて重点的に取り組む内容

③現場起点の考動による課題解決への挑戦【視点3】

私たちは、系統や組織をこえて現場の課題を共有し、「鉄道のプロ集団」として相互理解と敬意・共感を大切にしながら、仲間とともに能動的に「現場起点の考動^{*}」による課題解決に挑戦します。

〔重点化項目〕

- ・ 地区連絡会や合同訓練等を通じた系統や組織をこえた連携・協働による課題解決
- ・ グループ会社も含めた対策本部、現地対策本部等におけるお客様の救護、避難誘導に関する実践的な訓練
- ・ 挑戦したことをたたえ、失敗から学び、粘り強く挑戦し続けることによる課題解決



系統や組織をこえた協働
(計画的な樹木伐採に向けた合同調査)



避難誘導訓練の実施



災害復旧

※ 「現場起点の考動」とは

「安全やサービスをはじめとする価値が生み出されている場所や場面である現場」の課題を共有し、経営層をはじめとした一人ひとりが能動的に、かつ連携して取り組むことです。一人ひとりの気づきや情報発信、それぞれの組織での能動的な取り組みに加え、他組織との課題の共有や連携等が不可欠です。

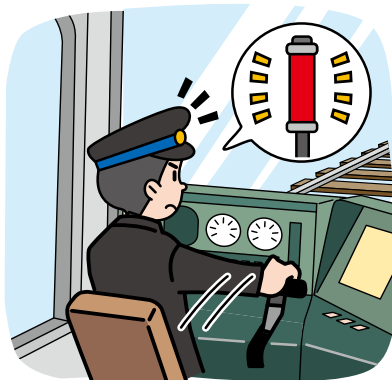
(3) 一人ひとりの安全考動の実践【視点7】

「一人ひとりの安全考動」は、安全の仕組みを有効に機能させるとともに、仕組みで対応できない場合においても安全を確保するためのよりどころとして推進してきました。経営層をはじめとした私たち一人ひとりが「大切にしたい5つの価値観」（何よりも安全を優先し、お客様を想い、自ら進んで、仲間とともに、視点に照らして）を共有し、主体的に実践します。

「何よりも安全を優先し」

「私たちは、業務を行う前にいったん立ち止まってリスクを具体的に考え、そのリスクに対処するとともに、予期せぬ事態が生じた場合にも一呼吸おいてできる限り平常心を保ち、お客様や仲間の安全を確保することを何よりも優先して考動します。」

- 業務を開始する前に3H（はじめて・久しぶり・変更）の観点でリスクを具体的に考える
- 危ないと感じたときや安全が確認できないときは「迷わず列車を止める、作業を止める」
- 第三者によるお客様への加害行為や大規模災害等様々な事象を想定し、一呼吸おいてお客様の避難誘導方法を考え、対応を確認する訓練を行う
- ダイヤ改正の検討に際して計画リスクアセスメントを実施する



「お客様を想い」

「私たちは、いつもお客様の安全に注意を払い、お客様のご期待を推しはかり、お応えする考動を実践します。」

- 自分の仕事や役割が、お客様とどのようにつながっているかあらかじめ考えておく
- お客様の様子に気を配り、不安を感じているご様子であれば進んでお声かけやみまもりを行う
- 異常時には、お客様の安全や体調にいつも気を配り、救護と避難誘導を的確に実行する
- 設備の追加やルールの見直しの際に、安全性の向上とともにお客様にどのような影響があるか検討する

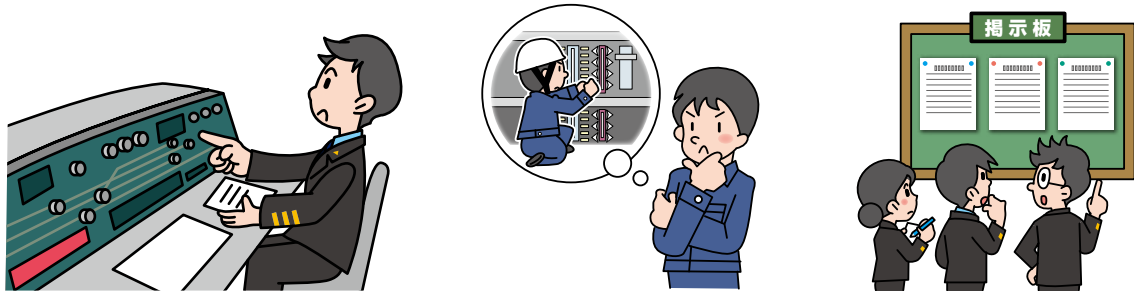


Ⅱ 到達目標と実行力の向上に向けて重点的に取り組む内容

「自ら進んで」

「私たちは、技術・技能の向上に努めるとともに、「能動的に考え、学び、採り入れ、やってみる」という意識をもって業務にあたり、仲間の行っている工夫やうまく対処できた事例の背景にも着目し、より安全な作業やエラーを発生させにくい手順となるよう工夫します。」

- 自らの役割を果たすために必要な新たな技術・技能の習得に挑戦する
- 自らの業務について、不安な点がないか、より良くすることができないかを考え、工夫する
- 「他山の石」や「仲間の経験談」等を活用して自己対策を考え、やってみる



「仲間とともに」

「私たちは、JR西日本グループ及び協力会社の仲間と「相互理解」と「敬意・共感」を大切にし、安全に関する情報を共有することで、より安全な状態となるよう仲間とともに協働します。」

- 仲間の業務内容や悩みを理解し、自分に協力できないことがないか考える
- 「確認ですが」「確認ありがとう」を用いて気になることや疑問を伝えあう
- より安全な作業や手順となるように仲間とともに改善する



「視点に照らして」

「私たちは、「安全の実現に欠かせない視点」に照らして、日々の業務や取り組みに不足や方向性の間違いがないか、定期的を確認し、改善します。」

- 日々の業務等を「安全の実現に欠かせない視点」に照らして振り返り、不足やズレがないことを確認する
- 職場の取り組みを「安全の実現に欠かせない視点」に基づいて確認し、より良いものにするために仲間と議論する
- 新しく取り組みを行う前に、「安全の実現に欠かせない視点」に照らして方向性が正しいか確認する

