

JR西日本グループ
鉄道安全考動計画 2027
—— 2023-2027年度 ——

安全を追求し続け、弛まぬ努力を積み重ねる。

当社は2005年4月25日、福知山線塚口駅～尼崎駅間において、106名ものお客様のかけがえのない尊いお命を奪い、563名の方々にお怪我を負わせるという極めて重大な事故を惹き起こしました。あらためまして、お亡くなりになられた皆様のご冥福をお祈り申し上げますとともに、被害に遭われた皆様に心より深くお詫び申し上げます。

「福知山線列車事故のような事故を二度と発生させない」ことはJR西日本グループの責務であり、変わらぬ決意です。私たちは、将来にわたって福知山線列車事故の重い反省と教訓を継承し、真摯に弛まぬ努力を積み重ねていかなければなりません。このため、一昨年「安全の実現に欠かせない視点」をとりまとめ、将来にわたり安全な鉄道を築いていくための羅針盤として安全性向上の取り組みを進めているところです。

このたび、新たな中期の鉄道安全計画を策定するにあたり、この5年間の取り組みを振り返り、課題を抽出しました。

「組織全体で安全を確保する仕組み」と「安全最優先の風土」を構築するため、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るという取り組みを進めてきました。

そして、安全管理体制全般を振り返り必要な改善を実施する「安全マネジメントレビュー」を軸とした安全マネジメントの仕組みを整え、充実させるとともに、新たな施策や日々のオペレーションに内在するリスクを抽出するリスクアセスメントの定着を図ってきました。

さらに、「迷わず列車を止める、作業を止める」などの安全最優先の具体的な判断と行動や現場起点での能動的な考動等、JR西日本グループの一人ひとりが安全考動を積み重ねてきました。

しかしながら、この間においても安全、信頼を損なう深刻な事象を発生させており、とりわけ今年1月には京都地区を中心とした降積雪への対応に数々の不手際があり、多くのお客様に多大なるご迷惑や心身にわたる大きなご負担をおかけしてしまいました。お客様の状況に鑑みた考動を確実に

実践するためには、これまで整備を進めてきた仕組みや社内外の組織間連携等をお客様起点、現場起点であらためて検証し、改善していく必要があると考えています。

これらの課題を解決すべく、経営層が率先して「現場起点の考動」に取り組むとともに、「お客様を想い、ご期待にお応えする」ことを強く意識していくことで安全に対する向きあい方を深め、組織風土として醸成していきます。

経営層をはじめとした私たち一人ひとりが「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」という「大切にしたい5つの価値観」を共有し、主体的な安全考動を積み重ねていくとともに、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」づくりに取り組んでいきます。

さらに、駅ホーム・踏切の安全対策や地震対策をはじめとした防災・減災、車両更新、防犯対策、労働災害防止等、設備の強化・拡充を図るとともに、仕組みやルールを見直し改善することでそれらの有効性を高めていきます。

J R西日本グループの一人ひとりには、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、「お客様を目的地まで安全にご案内する」という私たちにとって最も重要な使命を果たしてまいります。

いかなるときもお客様を想い、ご期待にお応えする安全最優先の考動を実践し、社会からの信認を得られるよう努めていきます。そのために、経営層は確固たる決意をもって安全最優先の方針の浸透と具体的な安全施策の推進に向けてリーダーシップを発揮していきます。

私自身が先頭に立ち、J R西日本グループが一丸となって弛まぬ努力を積み重ね、「お客様から安心、信頼していただける鉄道」を築きあげてまいります。

2023年3月22日

代表取締役社長

長谷川 一明

目次

I 安全の追求

1. 鉄道の安全	2
(1) 鉄道システム	2
(2) 安全最優先の風土	3
(3) 組織全体で安全を確保する仕組み	4
(4) 一人ひとりの安全考動	4
2. 将来にわたる鉄道の安全の実現に向けて ～福知山線列車事故を原点として～	5
3. 「JR西日本グループ鉄道安全考動計画 2022」の振り返り	8
(1) 到達目標の達成状況	8
(2) 京都地区を中心とした降積雪に伴う輸送障害	9
(3) 「安全の実現に欠かせない視点」に照らした確認	10
4. 取り巻く環境の変化	11
5. 今後に向けて	12

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	14
(1) 2027年度までの5年間を通じた目標	14
(2) 2027年度の到達目標	15
①ハード整備	15
②めざす状態	17
2. 実行力の向上に向けて重点的に取り組む内容【視点6】	18
(1) 安全最優先の風土の醸成	19
①安全最優先の判断と行動【視点1】	19
②「お客様を想い、ご期待にお応えする」考動【視点1】	19
(2) 組織全体で安全を確保する仕組みの充実	20
①リスクアセスメントの質の向上	20
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】	20
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】	20
②心理的に安全なチームづくり【視点7】	21
③現場起点の考動による課題解決への挑戦【視点3】	22
(3) 一人ひとりの安全考動の実践【視点7】	23
「何よりも安全を優先し」	23
「お客様を想い」	23
「自ら進んで」	24
「仲間とともに」	24
「視点に照らして」	24

III 安全を支えるハード・ソフトの機能向上

1. ハード【視点2、5】	26
(1) 安全性の維持・向上	26
(2) 今後のハード開発	27
2. ソフト（仕組み・ルールとその運用）【視点5、7】	28
3. 輸送の質の向上【視点5】	28

IV 社会とつながり、社外から学ぶ【視点8】

V 変わらぬ決意



I

安全の追求



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」という変わらぬ決意のもと、さらなる安全を追求するために「JR西日本グループ鉄道安全考動計画 2027」を策定しました。お客様からのご期待にお応えし、社会からの信認を得られるよう、JR西日本グループが一丸となって本計画を遂行していきます。

1 鉄道の安全

(1) 鉄道システム

①鉄道の安全

- ・鉄道は、列車が動き出すことにより様々なリスクが発生します。安全な状態とは、既知のリスクを許容範囲内に抑え込み続けるとともに、環境変化等により発生する新たなリスクを予測し、許容範囲内に抑え込んでいる状態です。
- ・安全な状態をつくるには、法令等にかかわらず、重大な結果を招く事故を未然に防ぐよう、ハードとソフトを効果的に組み合わせ、鉄道システム全体として安全を確保する仕組みを構築したうえで、リスクを抽出し、対策を講じる必要があります。
- ・そのうえで、安全な状態を維持するために、変化等に対応した設備の新設・改良、仕組み・ルールの変更等について、鉄道システム全体を見据えて適切に実施するとともに、現場の実態を把握し、変更等により新たなリスクが生じていないかを確認し、見直しを行わなければなりません。こうした弛まぬ努力によりはじめて、お客様に安心、信頼していただける安全かつ安定的な輸送サービスを提供できます。
- ・そして、リスクが許容範囲をこえると想定される場合や安全が確認できない場合等には、直ちに列車の運行を停止する必要があります。

②人と機械の調和

- ・鉄道の安全は、列車の運行に必要な車両・線路・信号等の技術の進歩と、列車を運行するなかで発生した多くの重大な事故を教訓として構築された安全の仕組みによって実現されています。
- ・安全の仕組みは複雑で多岐にわたっていますが、基本的なシステムとして、ブレーキ・閉そく・鎖錠等があります。これらは新たな技術の導入等により進化してきました。閉そくは手動のタブレット式から自動閉そく式へ、鎖錠は機械式から電気式の継電や電子連動装置へ進化しました。また、乗務員の信号見誤り対策として開発されたATS等、ヒューマンエラーに対するバックアップ機能も充実してきました。
- ・「人」は意図せずエラーを起こすものとの前提に立ち、ヒューマンエラーは結果であり、原因ではないとの観点から、安全をバックアップする保安設備を絶え間なく、高いレベルに進化させるとともに、ヒューマンエラーが発生しにくい装置や機器の具体化を進め、人と機械のより良い調和をめざして、鉄道システムの機能を向上させることが重要です。

③技術

- ・列車を安全に走行させるためには、機械・電気・土木・材料等の工学分野で進歩する設計・製造・修理・材料等の先進的な技術を応用して鉄道システムを構築し、ルールを適切に定める必要があります。
- ・そして、それらを確実に運用し、技術の進歩にあわせた改善を実施し続けることも必要です。

④人財

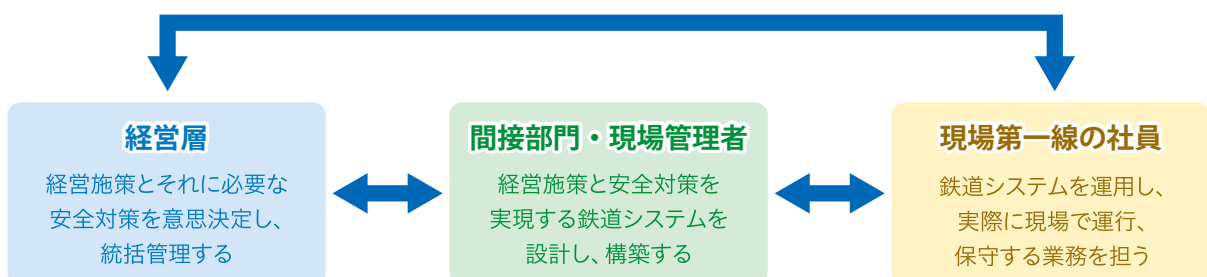
- ・列車の運行、それを支える鉄道システムの設計・維持、ルールの策定に携わるのは「人」であり、私たち一人ひとりが安全を支える「主役」として果たすべき役割の重要性を認識し、実践していくことが大切です。
- ・こうした安全を担う人財の確保と育成、各系統の専門性発揮と系統をこえた連携に取り組み続けることも必要です。また、安全を支える役割を果たす一人ひとりには、かけがえのない大切な存在です。列車の運行の安全と同時に、働く「人」の安全を確保することも不可欠です。

⑤ヒューマンファクター

- ・安全を支える「人」は、意図せずエラーを起こしてしまうというマイナス面がある一方、予期せぬ事態に遭遇しても柔軟に適切な対応ができるという、機械やコンピュータプログラムでは代替できない極めて優秀な能力を備えています。
- ・したがって、これらヒューマンファクターの両面について理解し、ルールの最適化等を進めるとともに、異常時や緊急時においても冷静に安全最優先の考動をできるようにするための訓練を繰り返すことが欠かせません。

(2) 安全最優先の風土

- ・「経営層」は、リーダーシップを発揮するとともに、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強く自覚し、何よりも安全を優先するマネジメント体制を構築していきます。
- ・そのうえで「経営層」「間接部門・現場管理者」「現場第一線の社員」がそれぞれの役割を誠実に果たしていきます。
- ・ヒューマンファクターの理解のもと、原因を多面的に分析するとともに、リスクを予測し対策を講じる未然防止の考え方を重視します。「経営層」「間接部門・現場管理者」「現場第一線の社員」相互間の対話を重ね、上司と部下のコミュニケーションを深め、系統間や組織間の協働を図るとともに、一人ひとりが安全に関して具体的に考動したことを組織として評価し、蓄積・共有していくことが、「安全最優先の風土」の構築につながります。



(3) 組織全体で安全を確保する仕組み

- ・「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」に基づき、「組織全体で安全を確保する仕組み」の構築・改善に取り組んでいます。「組織全体で安全を確保する仕組み」は、「経営層」「間接部門・現場管理者」「現場第一線の社員」により安全を確保するものです。
- ・この仕組みを有効に機能させるためには、「経営層」がリーダーシップを発揮し、計画を立てそれを実行し、チェックして修正するというPDCAサイクルを回し続けることが重要です。
- ・過去の事故等の対策に加えて、とりわけ先手の安全対策を講じるためのリスクアセスメント、安全に関する情報を的確に把握し伝達する仕組み等の構築に力を入れて取り組んでいます。

(4) 一人ひとりの安全考動

- ・鉄道事業は非常に広範かつ多くの仲間が携わることから、「組織全体で安全を確保する仕組み」をより有効に機能させるためには、私たち一人ひとりが安全最優先の意識のもと、主体的かつ能動的に考動することが重要です。
- ・また、「一人ひとりの安全考動」は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なるものです。直面する状況において「危ないと感じたとき」や「安全が確認できないとき」は直ちに列車の運行や作業を停止し、お客様や仲間の安全を最優先に考動していきます。

2 将来にわたる鉄道の安全の実現に向けて ～福知山線列車事故を原点として～

「福知山線列車事故のような事故を二度と発生させない」ことはJR西日本グループの責務であり、私たちの変わらぬ決意です。どれだけ時間が経過しても、どれだけ世代交代が進んでも、事故を惹き起こした当事者として、一人ひとりが事故の事実や悲惨さ、命の大切さを心に刻み、決してこの事故を風化させることなく、福知山線列車事故を安全の取り組みの原点としていかなければなりません。

将来にわたり、その重い反省と教訓を継承し、真摯に弛まぬ努力を積み重ねていくため、2021年3月に「将来にわたる鉄道の安全の実現に向けて」を策定しました。そのなかでとりまとめた「安全の実現に欠かせない視点」に基づき、具体的な取り組みを進めていきます。

【福知山線列車事故の教訓】

将来にわたり安全な鉄道を実現し続けていくためには、「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」を積み重ねることが必要です。

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が実現できます。

さらには、当社内で安全の取り組みを進めるだけでなく、お客様や社会の皆様のご理解とご協力をいただきながら「社会とつながり、社会から学ぶ」ことで、より一層、鉄道の安全を高めていくことも重要です。

このような考えのもと、福知山線列車事故の教訓として、「安全の実現に欠かせない視点」をとりまとめました。

「安全の実現に欠かせない視点」は、JR西日本グループが将来にわたり安全を実現していくための羅針盤です。これを将来にわたり継承し、「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。

この「安全の実現に欠かせない視点」のもと、一人ひとりが不断の努力を続けることにより、企業理念に掲げた「お客様から安心、信頼していただける鉄道」を築きあげていきます。

安全の実現に欠かせない視点

視点1：何よりも安全を優先する判断や行動の実践

- ・全ての役員と社員が、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強く自覚し、いかなる場合も安全を何よりも優先した具体的な判断や行動を実践していきます。とりわけ、経営層は安全最優先の方針を浸透させるとともに、具体的な安全施策の推進に向けてリーダーシップを発揮していきます。

視点2：適切な経営資源の配分

- ・より効果的な安全設備の整備や適材適所の人財配置など、安全最優先の方針のもと、適切な経営資源の配分を行っていきます。

視点3：安全確保に向けた連携

(組織全体での安全の取り組み)

- ・新たな設備導入やダイヤ改正などの際に、経営層から実務者までがそれぞれの立場で、安全上の課題がないか確認する仕組みや、関係する部門が連携して課題に対処する仕組みを整備し、組織全体で連携して安全の取り組みを進めていきます。

(活発なコミュニケーション)

- ・上司は傾聴の姿勢をもち、部下は安全のための意見や改善策を積極的に提言するなど、立場や役割、組織（JR内の複数部門、JR・グループ会社・協力会社）の壁をこえて活発なコミュニケーションを図っていきます。

(報告文化の醸成)

- ・社員がためらわず自らのエラーや気づきを報告できる環境を組織全体でつくり、報告された内容を安全対策に活かしていきます。

視点4：未然防止、被害の最小化、再発防止

(未然防止)

- ・重大な事故を未然に防ぐため、事象の発生する前に潜んだリスクを見つけ出し、優先して対処すべきリスクに対策を講じていきます。

(被害の最小化)

- ・万が一事故に至った場合でも、被害を最小限とするために、一人ひとりの対応能力向上や設備の補強などの対策を講じていきます。

(再発防止)

- ・設備や作業環境の課題など、発生事象の背景まで掘り下げる多面的な分析に基づく再発防止対策を講じていきます。

視点5：科学的・技術的な安全対策、技術力重視

(科学的・技術的な安全対策)

- ・「人は誰でもエラーする可能性がある」「機械は故障する」ことを前提に、人の特性（ヒューマンファクター）を考慮した、科学的・技術的な安全対策を実行していきます。

(技術力重視)

- ・新たな技術の導入に積極的に取り組むとともに、グループ全体での技術継承の仕組みと一人ひとりの自己研鑽の組み合わせにより、技術力を維持・向上していきます。

視点6：安全管理の充実に向けたPDCAサイクル[※]の確立**(PDCAサイクルの確立)**

- ・めざすべき状態を明確にした目標を設定し、その達成度を測定し、具体的な改善計画を策定するPDCAサイクルを確実に回し、継続的な安全性向上につなげていきます。

(客観的な視点の活用)

- ・自己評価に加え、第三者による評価など、客観的な視点も取り入れた評価・検証を行い、より効果的な改善につなげていきます。

視点7：主体的なルール遵守、能動的な学習と考動**(主体的なルール遵守)**

- ・一人ひとりがルールの趣旨や根拠を理解した上で、自らの役割を認識し、仲間とともに主体的にルールを守っていきます。そのためにも、常にルールを見直し、最適なものとしていきます。

(リスクを具体的に考える)

- ・ルールで対応できない状況において、何よりも安全を優先する判断や行動ができるよう、日頃からリスクを具体的に考えて行動していきます。

(能動的な学習と考動)

- ・「決められたこと、言われたことをやる」だけでなく、一人ひとりが安全に対し「能動的に考え、学び、採り入れ、やってみる」という意識を持ち、自ら実践していきます。あわせて仲間働きかけ、チームとしても能動的に考動していくことで、現場で課題を解決する力（現場力）を向上していきます。

視点8：社会とつながり、社会から学ぶ**(社会のご理解とご協力を得るための努力)**

- ・計画連休や踏切・ホームにおける共助など、当社の安全の取り組みについて、お客様をはじめとした社会の皆様のご理解とご協力を得られるように努め、さらなる安全性の向上につなげていきます。

(社外からの学び)

- ・安全性向上の取り組みを進めるにあたっては、新しい技術の動向に着目していくとともに、社外の安全の取り組みに学び、採り入れていきます。

(社会への情報発信)

- ・お客様や社会に当社の安全性向上の取り組みを積極的に発信するとともに、安全に関するトラブルなどの情報についても公表し、いただいたお声も踏まえ改善を図っていきます。

※PDCAサイクル… 計画を策定し、目標とそれを達成するためのプロセスを決め (Plan)、それを実行し (Do)、その効果を検証し (Check)、見直し改善する (Action) という4つの段階を繰り返し、継続的な改善を図っていくこと。

3 「JR西日本グループ鉄道安全考動計画 2022」の振り返り

(1) 到達目標の達成状況

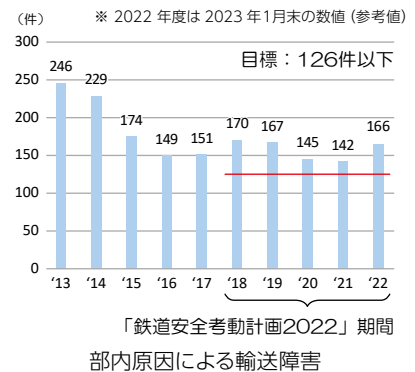
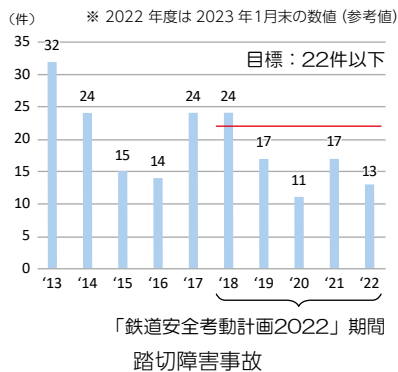
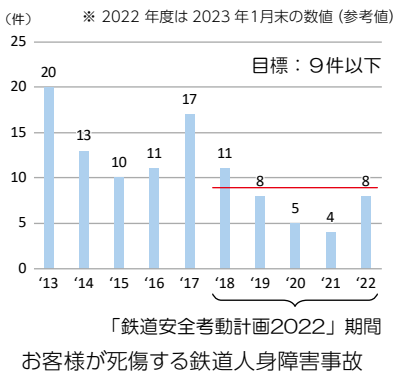
「JR西日本グループ鉄道安全考動計画 2022」においては、「福知山線列車事故のような事故を二度と発生させない」との決意を具体化し、5年間を通じて「お客様が死傷する列車事故 ゼロ」「死亡に至る鉄道労災 ゼロ」を目標として取り組みを進めました。

このうち、「死亡に至る鉄道労災」については1件発生させてしまい、1名の仲間のかげがえのない命を失いました。また、重大な結果につながりかねない事象も発生させていることから、これらに対して講じた対策を継続的に実施するとともに、継続的に監視する必要のあるリスクを抑え込んでいきます。

また、2022年度の到達目標として、「お客様が死傷する鉄道人身障害事故」「踏切障害事故」「部内原因による輸送障害」の3項目を定め、「安全考動計画 2017」の目標値からそれぞれ1割減をめざしてきました。

このうち、「お客様が死傷する鉄道人身障害事故」「踏切障害事故」については、コロナ禍による生活スタイルの変化等の影響もあると考えられますが、掲げた目標に近づきつつあります。

一方、「部内原因による輸送障害」については、これまでの発生事象等を分析し、重点化による抑え込みを進めましたが、重点化した領域以外での事象の発生もあり、目標を達成することができませんでした。



なお、2017年12月11日に発生させた新幹線における重大インシデントについては、ソフト対策の仕組み化と当初計画したハード整備を完了しました。

(2) 京都地区を中心とした降積雪に伴う輸送障害

部内原因による輸送障害のうち、2023年1月、京都地区を中心とした降積雪への対応において数々の不手際があり、多くのお客様に多大なるご迷惑をおかけいたしました。

対策本部設置の時機や役割指定のあり方、駅間停車列車解消等のお客様救護に関する訓練、自治体等関係機関との協力体制等、最悪の事態への備えが不十分であったこと、体調不良のお客様への対応や駅間での降車等に関して現場第一線の社員の意見が活かせなかったこと、設備やルールが現場実態に応じたものとなっていなかったこと等が安全マネジメント上の課題と考えています。再発防止のため、「ハードを整備し、ルールを見直し続ける」とともに、「最悪の事態に備える」「『現場の判断を最優先するマネジメント*』を確立する」ことをめざし実践的な訓練等を積み重ねていきます。

さらに、「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」を果たすために、安全に対する向きあい方を「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、仲間とともに考動する」（以下、「お客様を想い、ご期待にお応えする」）ことを強く意識したものに深め、安全性の向上に取り組んでいきます。

※ 「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ま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。

なお、上記も含め、お客様の安全、安心を損なうことにつながる輸送障害全体の発生件数についても増加しています。そのため、部外原因も含めてその発生原因等を科学的・技術的に分析したうえで、ハードを整備し、ルールを見直し続け、輸送の質の向上を図ります。

(3) 「安全の実現に欠かせない視点」に照らした確認

「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、方向性を確認しました。

視点	主な成果	主な課題
視点1 何よりも安全を優先する判断や行動の実践	<ul style="list-style-type: none"> 社員へのアンケートの結果から、安全最優先の方針は浸透 安全マネジメントレビューに基づき具体的な安全対策を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 「現場の判断を最優先するマネジメント」の確立 「安全の実現に欠かせない視点」に基づく教育等の定着と充実
視点2 適切な経営資源の配分	<ul style="list-style-type: none"> 安全に関する必要な設備投資や人財の配置等を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、安全に関する必要な設備投資や人財の配置等を適切に実施
視点3 安全確保に向けた連携	<ul style="list-style-type: none"> 経営施策実施前にリスクを抽出し、対処する仕組みが定着 社員へのアンケートの結果から、組織内での上司・部下のコミュニケーションは改善 当事者にしかわからない事象の報告が増加傾向 	<ul style="list-style-type: none"> 施策の実施後における現場第一線の社員の気づきを収集する仕組みのさらなる充実 系統間や組織間のコミュニケーションをより活性化し、協働による課題解決を促進 異常時におけるグループ会社との連携強化
視点4 未然防止、被害の最小化、再発防止	<ul style="list-style-type: none"> 「計画リスクアセスメント」を通じて鉄道システム全体を見据えてリスクを低減する仕組みが定着 系統や組織にまたがるリスクの抽出・評価を適切に実施する仕組みの整備 減災のためのハード整備は中期計画に基づき着実に進捗 	<ul style="list-style-type: none"> 系統や組織にまたがるリスクの抽出・評価を適切に実施する仕組みの定着 抑え込む必要があるリスクを絞り込み、継続的に管理する仕組みの定着 最悪の事態を想定した態勢の備えと訓練の充実
視点5 科学的・技術的な安全対策、技術力重視	<ul style="list-style-type: none"> 社員へのアンケートの結果から、ヒューマンファクターの理解が定着 鉄道固有の専門分野における技術力の維持・向上 	<ul style="list-style-type: none"> 経営層や間接部門等、職務に応じたヒューマンファクター教育の実施 現場において必要なノウハウをマニュアルにまとめることや人事交流等を通じた技術力向上
視点6 安全管理の充実に向けたPDCAサイクルの確立	<ul style="list-style-type: none"> 全社的な安全マネジメントの仕組みの整備・充実 第三者による専門的な助言を活かした安全マネジメントの仕組みの改善 	<ul style="list-style-type: none"> 客観的な指標に基づく安全マネジメントの評価とそれに基づく改善 直接部門における安全マネジメントを向上する仕組みの定着
視点7 主体的なルール遵守、能動的な学習と考動	<ul style="list-style-type: none"> 社員へのアンケートの結果から、ルール遵守に対する意識は高いレベルで推移し、リスクを具体的に考えることに対する理解度も向上 現場起点の好事例や能動的な考動の実践が増加 	<ul style="list-style-type: none"> 三現主義による現場の実態把握によりルールの有効性や守りやすさを確認して改善する仕組みの構築 「列車を止める」「作業を止める」を的確に行うための訓練等の充実 安全に対する具体的な考動に挑戦を促す組織づくりと意識の醸成
視点8 社会とつながり、社会から学ぶ	<ul style="list-style-type: none"> 計画運休やホーム・踏切での共助等に対する社会のご理解とご協力が進展 社外からの学びに基づく取り組みの充実（ヒューマンエラー非懲戒、「確認ですが」等） 	<ul style="list-style-type: none"> 自治体等関係機関との自然災害や大規模な輸送障害等に備えた対話の実施 安全の取り組みやトラブル発生時の積極的な情報発信 他鉄道事業者等から安全対策を学び、採り入れる取り組みの推進

この結果から、安全性のさらなる向上のためには、整備した仕組みの有効性を一層高めていくことに重点的に取り組むことが重要であると認識し、「実行力の向上」を図ります。また、「お客様を想い、ご期待にお応えする」ことを強く意識して安全性の向上に取り組むよう、安全に対する向きあい方を深めます。

4 取り巻く環境の変化

○外部環境の変化

- ・ 雨・雪の降り方の局地化、集中化等、激甚化する自然災害
- ・ 強い揺れや大津波が想定されている南海トラフ地震
- ・ 獣害等の発生件数の増加
- ・ 社会環境の変化に伴う、お客様をはじめとした社会の皆様が求める安全対策や安全レベルの変化
- ・ 大阪・関西万博も控え、高まるセキュリティレベルへの関心
- ・ コロナ禍を契機とした衛生面等の社会的要求の高まり、働き方も含めた暮らしの多様化、価値観の変化
- ・ コロナ禍収束後の国内外の旅行需要回復等
- ・ 情報ネットワークやICT等の分野を中心に進む新しい技術開発
- ・ 鉄道の安全を支える人財確保の困難さが増す労働人口の減少



山陽線 本郷～河内駅間 豪雨による盛土流出 (2018年7月 西日本豪雨)



吹田総合車両所 日根野支所 強風による電化柱倒壊 (2018年9月 台風21号)

○JR西日本グループ内部の状況の変化

- ・ 重要な役割と技術継承を担うベテランの退職
- ・ 福知山線列車事故後に入社した社員の増加
- ・ 事業構造改革（メンテナンスのシステムチェンジ等）に伴う業務や技術のあり方の変化

これらの変化に対して、新しい技術の可能性を追求しシステムチェンジを進めることで、複雑化や多様化、また高度化する課題の解決に取り組んでいきます。これにより、安全を最優先とした取り組みにさらなる磨きをかけるとともに、鉄道・交通サービスを持続的に提供するという私たちの使命を果たし、将来にわたってお客様からのご期待にお応えしていきたいと考えています。

そのためにも、これまで取り組んできたリスクアセスメントの質をさらに高め、ヒューマンファクターを踏まえた人と技術の最適な融合により、さらなる安全性の向上をめざします。また、お客様や社会との技術を通じた連携も進めていきます。

5 今後に向けて

「JR西日本グループ鉄道安全考動計画 2027」においては、「安全最優先の判断と行動」の実践とともに「お客様を想い、ご期待にお応えする」ことを強く意識して安全性の向上に取り組むよう、安全に対する向きあい方を深め、組織風土として醸成していきます。

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）」を共有するとともに、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。そして、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ます。

また、これまでに整備を進めてきた仕組みの有効性を高めていくため、系統や組織にまたがる重大リスクの抽出・対処、実践的な訓練の実施や技術力の向上、三現主義による実態把握等に基づく改善等により、「実行力の向上」を図ります。

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、「お客様を目的地まで安全にご案内する」という私たちにとって最も重要な使命を果たします。安全考動を積み重ね、安全性を日々向上していくことは私たちの責務であり、誇りにつながるものです。

お客様のご期待にお応えし、社会からの信認を得られるよう、経営層が率先し、JR西日本グループが一丸となって本計画を遂行していきます。

なお、本計画では、課題を解決し、実行力の向上を図るために重点的に取り組む項目を記載しています。本計画に記載していない、事故等の未然防止や発生事象を踏まえた対策の策定等、鉄道事業者として果たすべき輸送の安全性の向上については、引き続き鉄道安全管理規程等に基づき、着実に取り組みを進めていきます。また、労働災害防止についても、引き続き安全衛生業務規程等に基づき、着実に取り組みを進めていきます。

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

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にはかけ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
パ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}



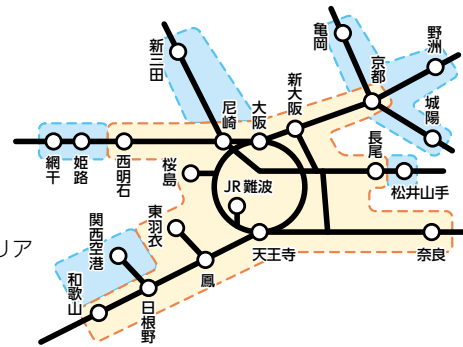
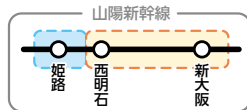
改良型可動式ホーム柵



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}

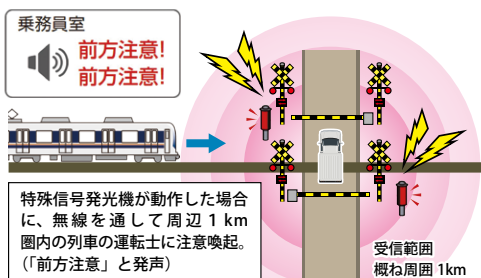
^{*1}：整備率と拡大するエリアは、今後の関係機関との調整の結果、若干変更となることがあります

[踏切安全]

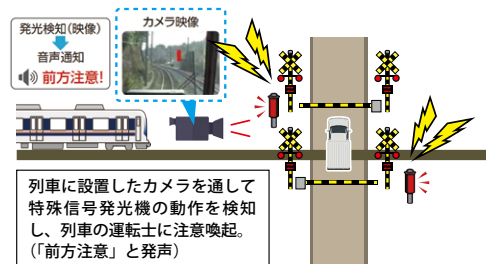
取り組む内容	2027年度の到達目標
一定以上の条件の踏切 ^{*2} に対して、大型車が踏切に停滞していることを列車の運転士に音声で知らせる装置の整備 ①「無線発報」装置を整備している踏切 ②「画像認識」装置を整備している車両	①整備率 9 割 ^{*3} ②整備率 6 割 ^{*3}

^{*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

安全最優先の風土	<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。
組織全体で安全を確保する仕組み	<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。
一人ひとりの安全考動	<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

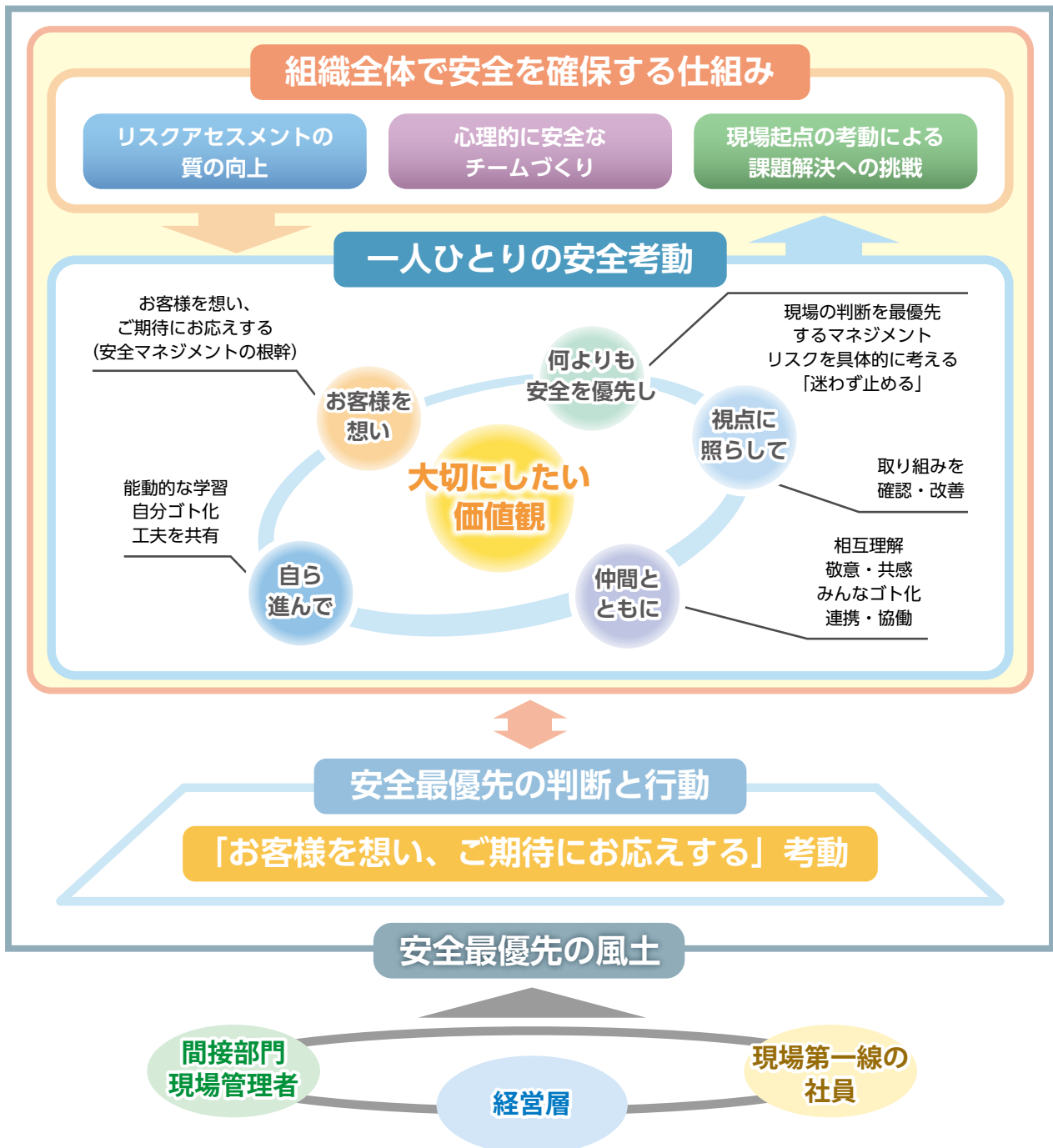
一人ひとりが安全考動を行うにあたって大切にしたい価値観のことです。「何よりも安全を優先し」「お客様を想い」「自ら進んで」「仲間とともに」「視点に照らして」の5つであり、これらの価値観に基づいて具体的な考動を積み重ねることで安全を実現していきます。

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】

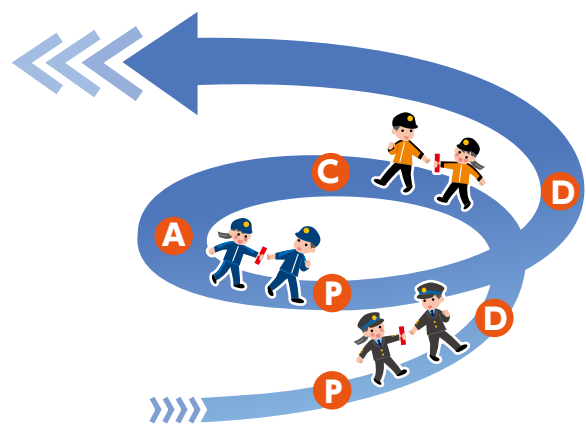
私たちは、リスクアセスメントが有効に機能し、リスクが低減しているかを定期的に確認する仕組みを構築し、リスクアセスメントの取り組みを継続的に改善します。

〔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。

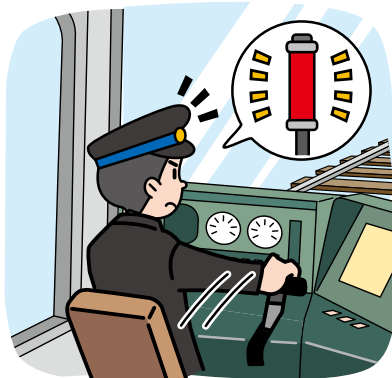
(3) 一人ひとりの安全考動の実践【視点7】

「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

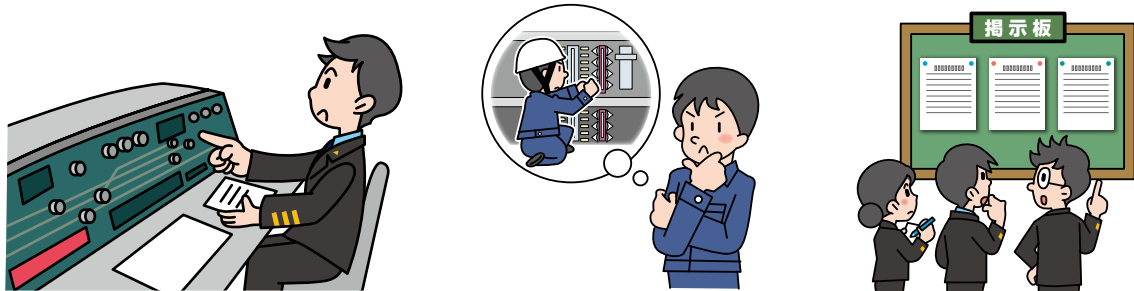


Ⅱ 到達目標と実行力の向上に向けて重点的に取り組む内容

「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。」

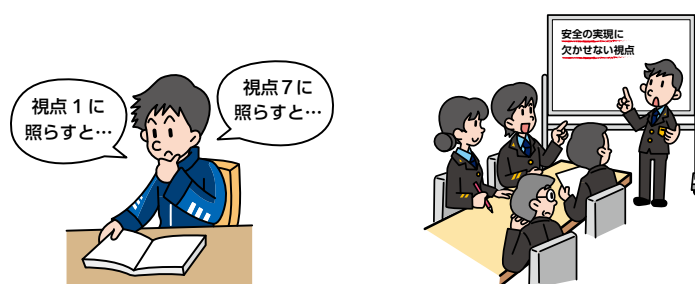
- 仲間の業務内容や悩みを理解し、自分に協力できないことがないか考える
- 「確認ですが」「確認ありがとう」を用いて気になることや疑問を伝えあう
- より安全な作業や手順となるように仲間とともに改善する




「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





III

安全を支えるハード・ソフトの機能向上



Ⅲ 安全を支えるハード・ソフトの機能向上

鉄道の安全は、列車の運行に必要な車両・線路・信号等のハード、過去の重大な事故等を教訓として制定されたソフト（仕組み・ルール）によって確保されています。

ハードやソフトが「お客様を想い、ご期待にお応えする」ものとなっているか、「現場の判断を最優先する」ものとなっているかを科学的・技術的に検証したうえで、ハード・ソフト両面の改良・改善を進めることにより安全性の向上を図ります。また、お客様の安全、安心を損なうことにつながる輸送障害の削減をめざすなど輸送の質を高めます。

1 ハード【視点2、5】

(1) 安全性の維持・向上

私たちは、列車の運行に必要な設備について、その機能を本来の状態に保ち続けるとともに、リスクに応じた計画的な取替や強化・拡充を進めることで安全性の向上を図ります。また、ホームや踏切の安全対策、防災・減災、労働災害防止等の設備の充実を進めます。さらに、新たな技術の開発や応用を通じ、これらの設備がより効果的なものとなるよう研究・開発を進めます。

〔主なハード整備〕

・ホームの安全対策

- ホーム柵の整備
- ホーム安全スクリーンの整備
- ホームと車両の段差・隙間対策の実施
- 車両側面カメラを用いた画像解析装置の開発

・踏切の安全対策

- 踏切内に自動車が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
- 第4種踏切の踏切ゲート導入拡大
- 第3種、第4種踏切の格上げ

・防災・減災

- 高架橋や建物等の耐震補強の加速
- 山陽新幹線逸脱防止ガードの整備
- 大雨・大雪等の自然災害に対する設備の強化

・安全性の高い新製車両

山陽・北陸新幹線、特急「やくも」、岡山・備後エリアの在来線車両への投入



ホームと車両の隙間対策の実施



第4種踏切の踏切ゲートの導入拡大



山陽新幹線



特急「やくも」



岡山・備後エリアの在来線車両

・保安システムの充実

A T S - P の導入線区拡大
 将来に向けた新しい保安システムの検討・開発

・鉄道施設内防犯

駅・車両への防犯カメラの整備
 予兆を把握するためのA I 画像分析技術の導入

・保守業務の安全性向上

検査の車上化の一環として鉄道M M S
 (Mobile Mapping System) の導入
 感電・墜落防止に資する多機能鉄道重機の導入



車両への防犯カメラの整備



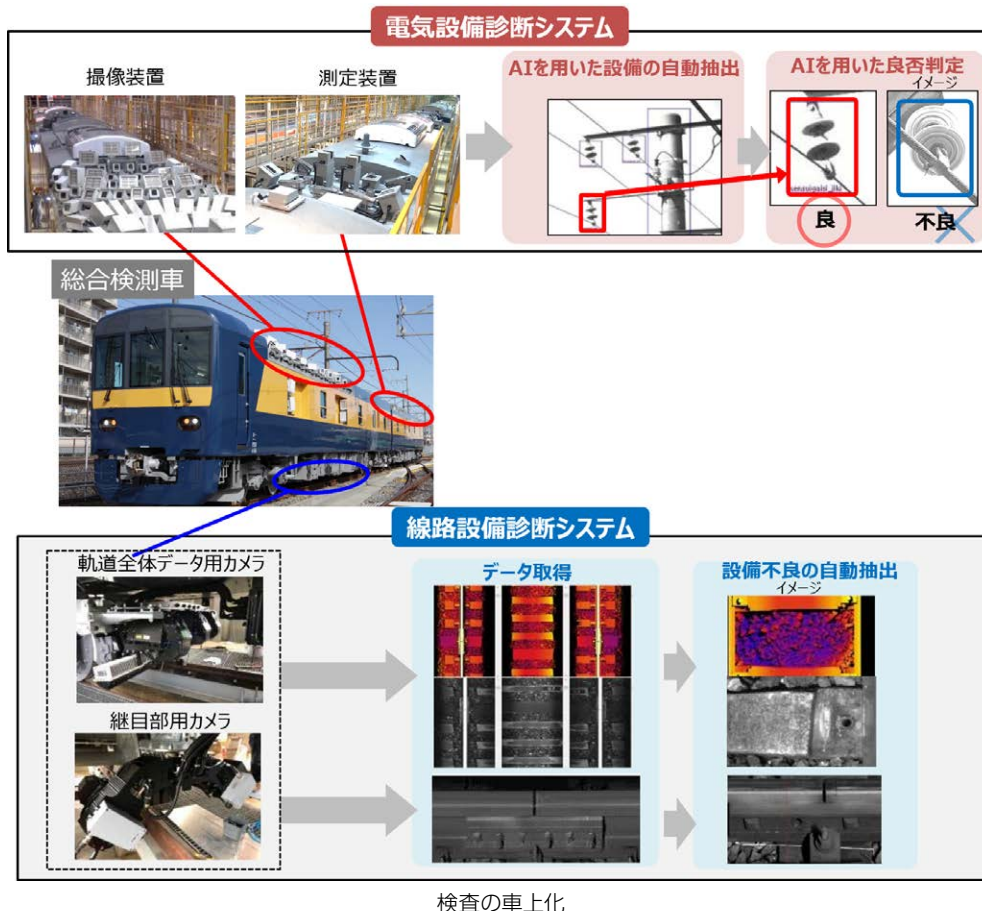
多機能鉄道重機の導入

(2) 今後のハード開発

私たちは、設備の確認等の業務について、デジタル技術を活用したものに転換することをめざします。

〔主なハード開発〕

- ・営業列車の状態監視
- ・車両動揺測定の活用
- ・検査の車上化
- ・地上設備の状態監視
- ・GNSS (Global Navigation Satellite System) を活用した設備測量技術の導入

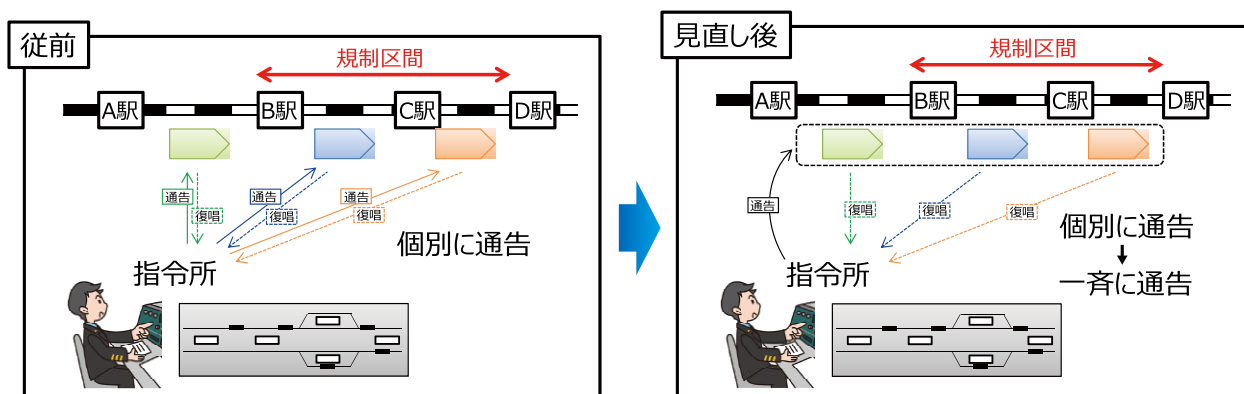


2 ソフト（仕組み・ルールとその運用）【視点5、7】

私たちは、これまでに構築してきた仕組みや定めてきたルール等が「お客様を想い、ご期待にお応えする」ものとなっているか、現場第一線の社員にとって安全を確保するうえで合理的なものとなっているかを現場実態も踏まえて検証し、見直し続けることでこれらの有効性を高めます。

〔重点化項目〕

- ・三現主義（現地に赴き、現物を確認し、現地にいる人の話を聴く）による実態把握に基づくルールの有効性の確認
- ・新たなハード整備や仕組みの変更に合わせた最適なルールへの見直し
- ・全体最適な仕組みやルールへの見直し



ルール見直しの事例（指令所から列車への通告方法の見直し）

3 輸送の質の向上【視点5】

私たちは、お客様の安全、安心が損なわれないよう、安全で安定的な輸送が提供できるようにハードを整備・改良するとともに、運行オペレーションのルールや運用を見直していきます。

〔重点化項目〕

- ・ハードの整備等による原因となる事象の抑え込み
- ・「お客様を想い、ご期待にお応えする」観点や現場第一線の社員の意見等に基づく、事象発生時の影響を最小限に留めるルールやその運用の見直し



車輪の検査



検査結果に基づくレール交換



電車線金具の取替



IV

社会とつながり、社外から学ぶ
【視点8】

Ⅳ 社会とつながり、社外から学ぶ

安全性の向上に向けた取り組みのなかで、自然災害への対応やホーム・踏切での共助等については、お客様をはじめとした社会の皆様のご理解とご協力を得る必要があります。また、鉄道業界に限らず、広く社外の安全の取り組みを学び、採り入れるとともに、新しい技術の動向に着目することも大切です。

私たちは、安全で安心してご利用いただける鉄道システムへの改善に向けた努力を積み重ねる一方、社会の皆様へ安全の取り組みを丁寧にご説明し、ご理解いただくことに努め、社会の皆様とともに安全性を高めていきます。特に、大規模な災害や輸送障害の発生時におけるお客様の避難誘導等に関する関係機関との連携を深めます。また、台風や大雨・大雪等やむなく計画運休を実施する場合には、早期に情報発信するなど、ご理解とご協力を得られるよう努めます。

さらには、社外の知見を採り入れ、安全性の向上に取り組んでいきます。

〔重点化項目〕

- ・ 鉄道施設内犯罪への対応等に関する警察・消防との訓練
- ・ 自治体等の関係機関との自然災害、輸送障害等の事象発生時の対応に関する対話の実施
- ・ お客様や社会の皆様の「共助」によりホームや踏切の安全性を高める取り組みの充実
- ・ 他鉄道事業者等から安全対策を学び、採り入れる取り組みの推進



警察との合同訓練



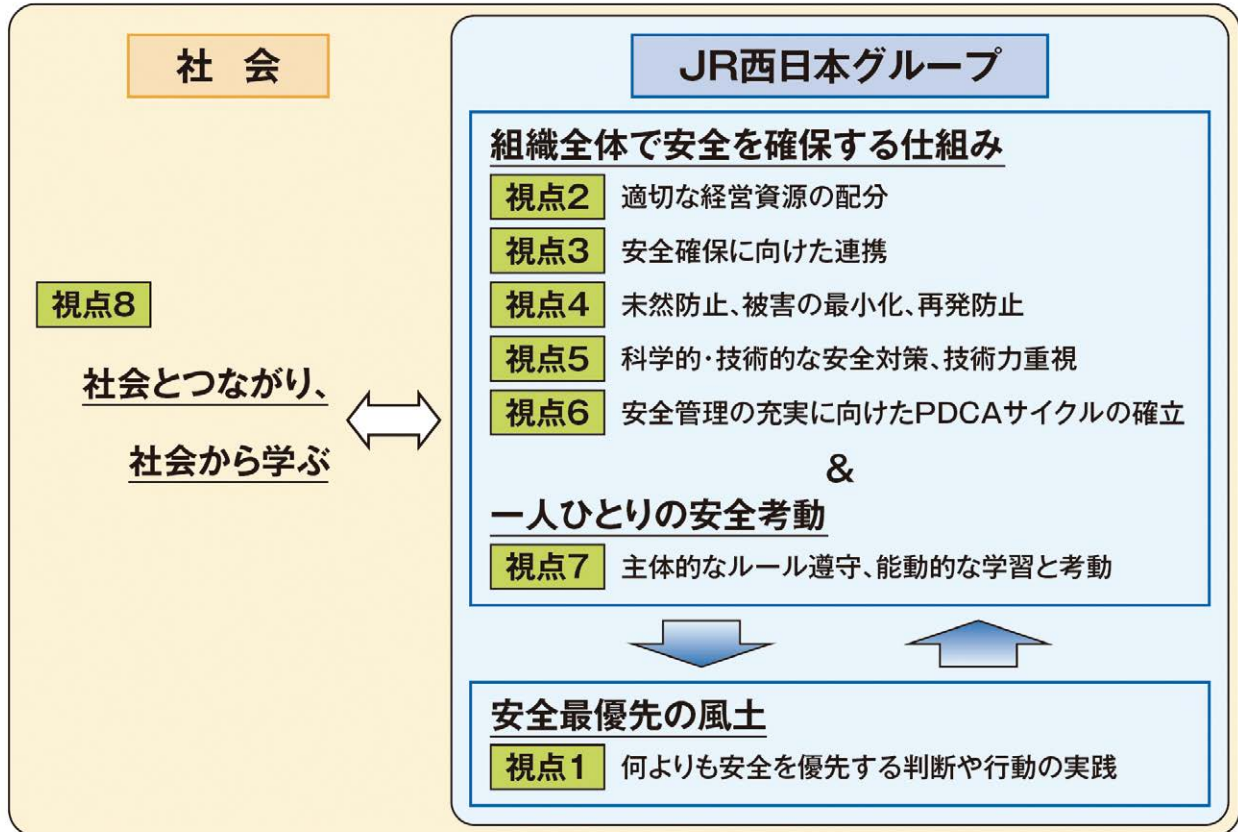
自治体や地域の皆様と連携した避難誘導訓練



踏切事故防止キャンペーン



安全の実現に欠かせない視点



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。



V 変わらぬ決意

福知山線列車事故のような事故を二度と発生させない

「福知山線列車事故のような事故を二度と発生させない」ことは、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、福知山線列車事故の教訓である「安全の実現に欠かせない視点」に照らしてこれまでの取り組みについて確認したうえで、より一層の安全性向上の取り組みを実践する「JR西日本グループ鉄道安全考動計画2027」を策定しました。

本計画では「お客様を安全に目的地までご案内する」使命を果たすため、「お客様を想い、ご期待にお応えする」ことを強く意識して安全性の向上に取り組むよう、安全に対する向きあい方を深め、「お客様から安心、信頼していただける鉄道」を築きあげていきます。

私たちは、将来にわたり福知山線列車事故を心に刻み続けるとともに、組織全体で安全を確保する仕組みと安全最優先の風土を構築し、一人ひとりが安全の実現に向け、不断の取り組みを積み重ねていくことで、尊い人命をお預かりしている企業としての責任を果たします。