

安心、信頼していただける鉄道の構築

～福知山線列車事故を原点とした安全性向上～

福知山線列車事故について

2005年4月25日、弊社は、106名のお客様の尊い命を奪い、500名を超える方々を負傷させるという、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方々のご冥福をお祈り申し上げますとともに、ご遺族の皆様、お怪我をされた方々とご家族の皆様に、心より深くお詫び申し上げます。

併せまして、事故に関して多大なるご心労、ご迷惑をおかけいたしましたお客様や地域の皆様方に、心からお詫び申し上げます。

概 要

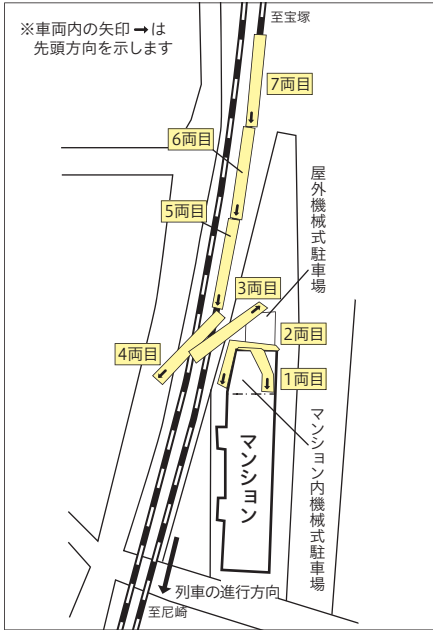
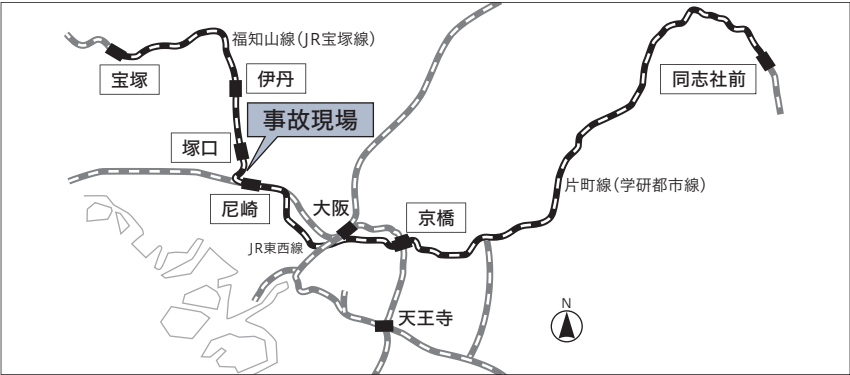
発生日時 2005(平成17)年4月25日(月) 9時18分頃 天候 晴

発生場所 福知山線 塚口駅～尼崎駅間
尼崎駅起点上り 1k805m付近(兵庫県尼崎市)

関係列車 宝塚駅発 同志社前駅行き 上り快速 電第5418M列車(207系7両編成)

概 況 電第5418M列車は、塚口駅～尼崎駅間において、半径304mの右曲線に制限速度70km/hを大幅に超える116km/hで進入し、先頭車両から5両目車両までが脱線、先頭車両と2両目車両が進行方向左側のマンションに衝突しました。

この事故により、106名のお客様がお亡くなりになり、運転士1名が死亡しました。さらに、562名のお客様と付近をご通行中の方1名にお怪我を負わせてしまいました。



事故時列車状況



事故発生当時の現場付近見取り図

事故原因

航空・鉄道事故調査委員会※「鉄道事故調査報告書」より ※2008年10月に「運輸安全委員会」に改組

本事故は、本件運転士のブレーキ使用が遅れたため、本件列車が半径304mの右曲線に制限速度70km/hを大幅に超える約116km/hで進入し、1両目が左へ転倒するように脱線し、続いて2両目から5両目が脱線したことによるものと推定される。

本件運転士のブレーキ使用が遅れたことについては、虚偽報告を求める車内電話を切られたと思い本件車掌と輸送指令員との交信に特段の注意を払っていたこと、日勤教育を受けさせられることを懸念するなどして言い訳等を考えていたこと等から、注意が運転からそれたことによるものと考えられる。

本件運転士が虚偽報告を求める車内電話をかけたこと及び注意が運転からそれたことについては、インシデント等を発生させた運転士にペナルティであると受け取られることのある日勤教育又は懲戒処分等を行い、その報告を怠り又は虚偽報告を行った運転士にはより厳しい日勤教育又は懲戒処分等を行うという同社の運転士管理方法が関与した可能性が考えられる。

弊社としましては、被害に遭われた方々に真摯に対応させていただくとともに、さらなる安全対策の充実、企業風土の変革に取り組んでおります。

そして、この事故を深く心に刻み、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、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ることに、引き続き全力を挙げて取り組んでまいります。

事故の反省

弊社はこの極めて重大な事故を事前に想起することができなかったことから、当該曲線部に対する速度照査機能付きのATSを整備しておらず、また社員教育などにおいてヒューマンファクターを十分考慮していませんでした。

事故後、反省すべき弊社の課題を振り返り、さまざまな安全の取り組みを積み重ねる中で、なぜ福知山線列車事故を未然に防ぐことができなかったのかをあらためて考えると、以下の反省すべき点がありました。

組織全体で安全を確保する仕組み	
リスクを抽出し対処する仕組みの不備	
鉄道事業を営む弊社においては、経営施策とそれに必要な安全対策を意思決定し、統括管理する「経営層」、それを実現する鉄道システムを設計し構築する「技術層」、鉄道システムを運用し、実際に現場で運行、保守する業務を担う「実行層」が相互に連携し、それぞれの役割を誠実に遂行することを通じて、安全を確保することが必要です。具体的には、経営施策の実施にあたり、計画段階で「技術層」は施策に伴うリスクの	
経営施策の計画段階	J R東西線開業時における大規模な線形変更や列車の速達化などを実現するダイヤ改正の計画段階において、当該曲線部へのATSの整備に至らなかったように、経営施策の計画段階において、重大な事故を未然に防止するために、リスクを事前に抽出し、対処する仕組みを構築できていませんでした。
経営施策の意思決定時	線形変更やダイヤ改正のような経営施策とATS整備などの安全対策を別個に検討していたように、必要な安全対策がとられていることを確認した上で経営施策を意思決定する仕組みがありませんでした。
経営施策の実施後 (日々の業務運営時を含む)	線形変更やダイヤ改正のような経営施策の実施後に、日々の業務運営の中で、一人ひとりの安全に関する気付きに広く耳を傾け、重大な事故につながるリスクを収集し、対処する仕組みが不十分でした。

ヒューマンファクターを考慮した社員教育などの仕組みの不備

航空・鉄道事故調査委員会「鉄道事故調査報告書」にあるとおり、大幅な速度超過につながる運転士のブレーキ使用の遅れについては、「虚偽報告を求める車内電話を切られた」と思い本件車掌と輸送指令員との交信に特段の注意を払っていたこと、日勤教育を受けさせられることを懸念するなどして言い訳などを考えていたことなどから、注意が運転からそれたことによるものと考えられます。この背景として、ヒューマン

ファクターを考慮した社員教育などが不十分であり、ダイヤ設定についても、回復余力が少なく弾力性に欠けるものになっていました。

当時は、エラーをした個人の責任を追及することで再発を防ぐことができると考え、懲戒処分や乗務員に対しペナルティと受け取られることのある再教育を行っていました。このことにより、乗務員はエラーの隠蔽や言い訳に意識が向かいがちになり、結果としてヒューマンエラーの防止というよりは、逆に事故を誘発しかねない状況になっていたと考えます。

安全最優先の風土

組織全体で安全を確保する仕組みを構築できていなかった背景として、会社全体で安全最優先の風土を構築できておらず、特に「経営層」において安全最優先の認識と行動が不十分だったと考えます。

経営の効率化に伴う技術力や安全に対する感度の停滞

会社発足当初、厳しい環境の中で経営基盤の確立を図るために経営全般にわたって効率化を進めていました。その結果、業務運営上の余力が減少したため、日々のオペレーションの維持に終始し、安全の取り組みを高められなかったことから、技術力が停滞し、安全に対する感度を高めることができていませんでした。

ヒューマンファクターの理解不足

鉄道事業の特性である経験工学に基づき安全対策を積み重ねるうちに、「過去の事故などから得られた対策や知見の下に成り立っている法令や規程などに基づいていれば安全は担保される」との考えが基本的な認識となっていました。この結果、対症療法的な再発防止対策に偏り、リスクを予測し事前に対策を講じることができていませんでした。

また、法令や規程などに基づいていれば安全は担保されるとの認識により「人はエラーするものである」「ヒューマンエラーは原因ではなく結果である」というヒューマンファクターの理解が不足し、原因を多面的に分析し対策を行うことが不十分でした。

事故の反省を踏まえて

弊社は、尊い人命をお預かりする企業としての責任を果たしていなかったことを深く反省し、「組織全体で安全を確保する仕組み」と「安全最優先の風土」の構築に努めてきました。具体的な計画として、「安全性向上計画」、「安全基本計画」、「安全考動計画2017」を策定し、ハード・ソフト両面からさまざまな安全の取り組みを積み重ねてきた結果、鉄道運転事故や部内原因による輸送障害は減少しています。

行き過ぎた上意下達や信賞必罰と責任追及

鉄道事業はその特性上、さまざまな技術により構成されていることから、運輸や車両、施設、電気などの専門分野で組織が構成されており、専門分野ごとの縦割り意識や指揮命令系統を明確にした上意下達の風土になりやすい素地を有しています。

弊社は、国鉄時代の反省を踏まえ、各職場では業務指示の徹底と信賞必罰を基本とした職場管理を行っていました。これらが行き過ぎた結果、個人の責任追及を重視する風潮が強まり、縦割り意識が強くなるとともに、過度の上意下達の風土となり、ものが言いにくい雰囲気醸成され、「経営層」と「技術層」「実行層」の対話や上司と部下のコミュニケーション、専門分野間や職場間の相互連携が不十分な状況となっていました。

成功体験による過信

弊社は順調に経営基盤を確立していく中で、阪神・淡路大震災を経験し、その後完全民営化を果たし、次第に安定した経営実績を継続し得るようになりました。こうした成功体験を重ねる中で、過信に陥りやすい気質や現状を良しとする風潮が組織の中に芽生え、謙虚に社外に学ぶ姿勢が次第に薄れていき、社会との乖離が生じていたと考えます。

「JR西日本グループ鉄道安全考動計画2022」を着実に推進

「JR西日本グループ鉄道安全考動計画2022」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」をあらためて目標とするとともに、「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」の発生についても、さらなる削減を目指しています。

こうした中で、大切な仲間の命を失う感電死亡労災など、重大な事象を発生させてしまったことを重く受け止め、それぞれの事象の原因に応じた対策を策定し、その実行状況を確認し続けるなどの取り組みにより、事象発生の抑え込みに努めているところです。

本計画の着実な推進に向けて、これまで取り組んできたハード・ソフト両面からの対策の充実に加え、これまで進めてきた「一人ひとりがリスクを具体的に考える」「安全が確認できないときは『迷わず列車を止める』『迷わず作業を止める』

などの取り組みについて、深度化していきます。

また、「決められたこと、言われたことをやっていけばよい」といった、受け身の姿勢や行動様式からの脱却に向けて、ルールや仕組みの遵守に加え、個人や組織がより主体的に行動することで安全を確保する「能動的に考え、学び、採り入れ、やってみる」社員と組織づくりに取り組んでいきます。

さらに、今後は福知山線列車事故後の安全の取り組みを教訓に照らしてあらためて振り返り、組織として継承していくとともに、一人ひとりの考動に結びつけていく効果的な教育を実践していきます。

なお、新型コロナウイルス感染症への対応については、お客様、社員の感染拡大防止に最大限の努力を重ね、引き続き着実に取り組んでいきます。

福知山線列車事故を原点とした安全性向上

「組織全体で安全を確保する仕組み」と「安全最優先の風土」の構築

- 福知山線列車事故後の安全の取り組みを教訓に照らして振り返り、一人ひとりの考動に結びつける取り組みの推進
- 「能動的に考え、学び、採り入れ、やってみる」組織風土の実現に向けた支援ツールなどの整備

踏切・ホームの安全対策の充実

- 特殊信号発光機※1検知支援システムの試験導入(①)
- 第4種踏切※2への安全装置の開発
- 乗務員のホームにおける安全確認方法の充実(L空間の確認など)(②)

鉄道労災対策

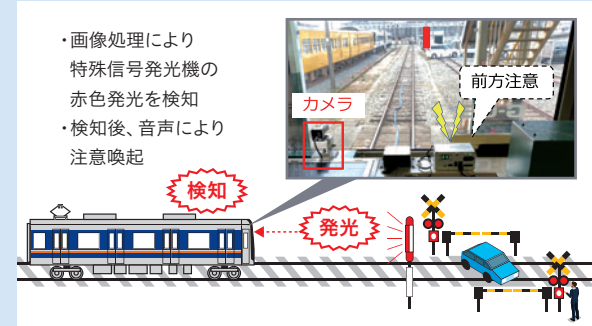
- 車両でのデータ測定による、線路上で実施する検査の削減(③)

自然災害対策(防災・減災)

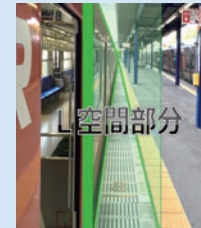
- 局地的大雨への対応に向けたレーダー雨量の活用
- 車両基地への浸水を想定した対策の実施

新型コロナウイルス感染防止

- 駅・車内での抗ウイルス・抗菌加工
- 特急車両への空気清浄機の搭載
- 混雑回避に資するリアルタイムかつ詳細な情報提供



① 特殊信号発光機検知支援システム



② ホーム上で列車と点状ブロックの間(L空間)の安全確認



③ レール探傷車

※1 特殊信号発光機：踏切で自動車が立ち往生した時などに、停止信号を現示して緊急を知らせる設備
※2 第4種踏切：しゃ断機、踏切警報機がなく、注意柵および踏切警標がある踏切

安心、信頼していただける鉄道の構築
～福知山線列車事故を原点とした安全性向上～

安全最優先の意識の浸透

福知山線列車事故から15年が経過し、事故後に入社した社員が半数を超える中、この事故を将来にわたって決して風化させず、安全性向上に向けた取り組みを実践していくために、JR西日本グループ全体で事故を心に刻む取り組みを継続しています。

毎月25日を「安全の日」と定め、各職場では安全に関する学習や系統を超えたディスカッションを継続しているほか、事故の反省点や課題を認識し、これらを踏まえた安全性向上

の取り組みなどを社員自身の業務につなげていくことを目的に、「鉄道安全考動館」や「祈りの杜 福知山線列車事故現場」において安全考動研修を実施しています。

一人ひとりが福知山線列車事故を心に刻み、安全にかかわる方針(安全憲章など)への理解を深める取り組みを充実し、安全最優先の意識の浸透を図るとともに、安全最優先の行動を実践します。

取り組み事例 金沢支社

事故を語り継ぐ取り組み

金沢支社では、事故当時近畿圏で業務にあたった社員を講師として、取り組みを行っています。

事故の自分ゴト化を進めます

金沢支社 総務課 佐藤 玲子

事故当時、京都エリアで車掌を務めていましたが、福井エリアに運転士として赴任した際に、事故のとらえ方に地域差を感じました。この経験を踏まえ、近畿圏で業務していた社員を講師とし、事故を語り継ぐ取り組みを企画しました。

事故を経験した社員が生の声で事故当時の様子や思いを伝えることにより、参加者一人ひとりが自分ゴトとして事故を心に刻み、安全最優先の考動を積み重ねるべく、この取り組みを進めていきます。



経験をもとに事故を語り継いでいきます

金沢支社 運輸課 指令長 梅澤 秀一郎

新入社員として事故直後に尼崎駅に配属となり、駅での対応を通じてさまざまな経験をしました。この経験を自分自身の中で風化させてはならない、語り継がなければならないと思い、講師として参加しています。私たちは、事故の反省から制定された「企業理念」「安全憲章」を日々具体的に業務で実践することが、お客様に安心して鉄道をご利用いただくことに直結していることを、参加者に伝えています。



私たちも事故を語り継いでいきます

金沢支社 富山新幹線保線区 施設管理係 受川 卓矢
(現 金沢支社 新幹線施設課 施設指令員) 山岸 秀旭
(現(株)レールテック)

講師の方の当時の状況や思いを聞き、事故を惹き起こした会社で働いていることをあらためて自覚しました。そして、工事や計画策定など日々の業務の中で「企業理念」「安全憲章」を実践していくことの大切さを再認識しました。私たちのように事故後に入社した社員が大半である職場で、この取り組みで学んだことを職場内に伝えることが重要であると考え、日々の業務で安全を意識するよう促すとともに、「安全の日」に行う事故を語り継ぐ取り組みで学んだことを共有しています。

また、客観的に自身の行動特性を自己評価し、自覚する手法を使って思い込みを防ぎ、安全行動につなげていく取り組みなど、具体的な考動を実践しています。

安全を最優先する意識を浸透させ、北陸新幹線の安全につなげるため、今後もこうした取り組みを継続していきます。



組織の安全管理の充実

安全を維持する鉄道システムの機能を向上させるため、安全最優先の意識の浸透を土台とし、「経営層」「技術層」「実行層」の三層による組織全体で安全を確保する仕組みを構築し、それらが時間の経過とともに劣化しないよう、有効に機能させ、継続的に改善を図っています。

リスクアセスメントについては、リスクを見つけ、評価し、

優先して対処すべきリスクに対して適切な対策を講じる一連の流れに沿って、本社、支社、現場が連携して取り組んでいます。また、リスク情報の閲覧、検索などが可能なデータベースである「安全マネジメント統合システム(ISSM)」※を運用しており、他箇所の安全に関する情報などから学ぶ取り組みをグループ全体で進めています。

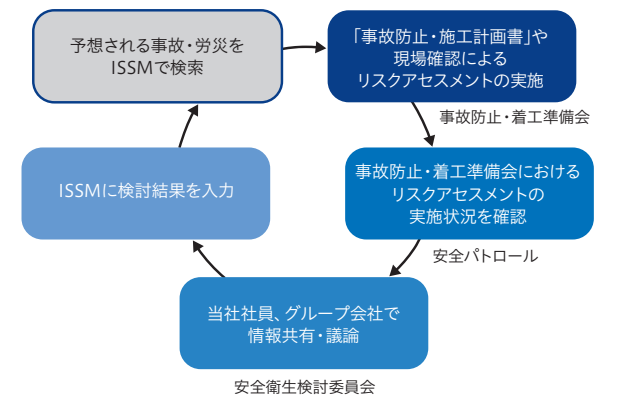
取り組み事例 広島支社 広島土木技術センター

一人ひとりがリスクを具体的に考えるための機会づくり

広島土木技術センターでは、一人ひとりがリスクを具体的に考えること、リスクに対する感度を高めることを目的として、ISSMを活用した安全マネジメントシステムを構築しています。検査や工事前の打ち合わせに臨む際に、類似条件、類似作業における事故事例をISSMで検索することであらかじめリスクを想起し、リスクアセスメントの質を向上させています。また、事前に検討した対策が実行されているか、安全パトロールで確認を行います。

この結果については、毎月開催している検討会でグループ会社・協力会社と共有し、議論を経て、安全やリスクに関する情報をISSMに登録しています。このプロセスにより、全社へリスク情報を展開するとともに、リスクアセスメントが不断にレベルアップされるサイクルを築いています。

● 広島土木技術センターにおけるISSMを用いたリスクアセスメントのフロー



ISSMを活用し、作業に関するリスクを
深堀りします

広島支社 広島土木技術センター 係長 阪東 聖人

リスクアセスメントを実施する時、一人ひとりのリスクに対する感度や、個々人の過去の体験が大きな影響を与えます。ISSMで事例検索することで、自箇所以外で発生した事象や検討した対策を知り、新たな気づきを得ることができます。また、過去の類似作業に関する注意点などを確認することで新たな作業に関するリスクを抽出しています。

抽出したリスクを起点に、これまで屋内で実施していた作業着手前の打ち合わせを現場で実施することにより、思い込みや勘違いを防ぐとともに、机上の検討では見えづらかったリスクを抽出しやすくなりました。また、現場の打ち合わせで「確認タイム」を設けることにより、グループ会社・協力会社からの発言も多くなったと感じています。ISSMでの検索結果が議論の呼び水となり、議論が活性化することで、リスクを深堀りできる好循環が生まれていることを実感しています。



※ ISSM(Integrated System for Safety Management)安全マネジメント統合システム：リスク情報の閲覧、検索などが可能なデータベース

安心、信頼していただける鉄道の構築

～福知山線列車事故を原点とした安全性向上～

一人ひとりの安全考動の実践

一人ひとりが安全に関する情報を報告、共有する重要性を理解し、安全に関する気付きなどを報告、共有するとともに、リスクの低減に向けた自己の対策、自己の管理を実践する

ことで、重大な事故を未然に防止している状態を目指しており、報告しやすい環境づくりに努めるとともに、安全に関する情報を共有するための場づくりを推進しています。

取り組み事例 神戸支社 上郡駅

安全に関する情報の収集、エラー低減に向けた自己対策

山陽本線・上郡駅では、2019年4月に紀勢本線・御坊駅で発生した入換作業※中の車両脱線事象を受け、自職場における同種事象の再発防止に向け、ルールの遵守、基本動作の徹底を大前提とした、入換作業のさらなる安全性向上に向けた

検討を行いました。

定期的実施している2つのパターンの入換作業を色で分類することで、どちらの作業を実施しているかを強く認識することができ、入換作業時における誤りを防止しています。

※ 入換作業：駅構内において、車両を移動させ、ホームに据え付けるなどの作業

● 色分けによる視認性の向上



● 現場での活用例



入換作業中の確認により
作業の誤りを防止

他山の石を用いて自らの経験値を高めていきます

近畿統括本部 神戸支社 上郡駅
運輸管理係 岡本 光二

入換作業をはじめ、駅の運転取り扱い業務は、一つの作業誤りが、結果として、脱線などの大きな事故につながる可能性があります。「ヒヤッ」とした時に「何もなくてよかった」という気持ちで済ませることなく、その経験をほかのメンバーにも共有するなど、自らの経験を活かす必要があると強く感じています。

「ヒヤッ」とした経験をもとに、同じような失敗をしないよう、次はどのようにすればよいかを考え、実行するとともに、「他山の石」として他箇所の事象を共有された際、自らが経験したと想定して対策を考えるよう、癖付けしています。また、このプロセスに仲間を巻き込むことに、使命感を持って取り組んでいます。

今回、対策を仲間と共に考える中で、「緊張感を持つこと」といった、従前からの精神論以外に対策はないのでは、ということもありましたが、結果として「作業ごとの色分け」という対策を、仲間と共に考えました。

今後は、転入してくる新たな仲間に対しても、入換作業の勘所を理解させるとともに、今回講じた対策とその意味をしっかり引き継いでいきます。



安全を維持する鉄道システムの充実

鉄道の安全な状態を維持するため、ハード対策とソフト対策の組み合わせからなる「安全を維持する鉄道システム」の機能を向上させ、リスクを許容範囲内に抑え込んでいます。ソフト対策のうち、確認の励行や連絡の徹底に向けて、「確認ですが」

「確認ありがとう」をキーワードに、思い違いや誤っていると考える行為や指示に対して、相手の組織や立場にかかわらず、確認し合うコミュニケーションを目指し、JR西日本グループ全体で取り組んでいます。

取り組み事例 西日本電気システム(株)

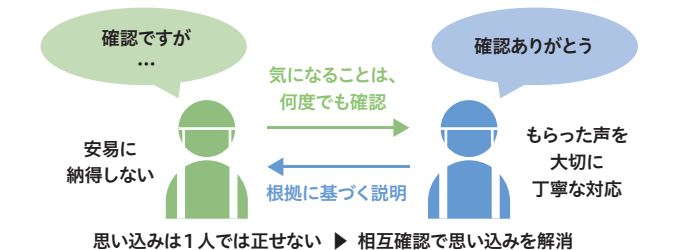
「確認し合う」風土形成と相互確認による思い込みの解消

当社グループの西日本電気システム(株)では、工事に関する不安や疑問を工事指揮者とグループ外の協力会社作業員で相互に確認し合い、思い込みを解消することを目的に、「確認タイム」を設け、工事指揮者・作業員間での「確認ですが」による問いかけを習慣化しています。

問いかけに対しては、「確認ありがとう」と感謝を伝えるとともに、工事での打合せに使用する書類や図面、現地設備などを相互に確認することで、さまざまな角度から思い込みによるミスの解消に努めています。

気になることを誰でも抵抗なく声に出せる仕掛けを定着させ、根拠に基づき確認することを癖付けするなど、協働してリスクに対処する環境を構築しています。

● 「確認タイム」における作業責任者・作業者(左)と工事指揮者(右)とのコミュニケーション



思い込みは1人では正せない ▶ 相互確認で思い込みを解消

安全の確認に関する会話が質・量ともに拡充しました

西日本電気システム(株) 京都電車線工事所
係長 谷垣 公平

私たちは、これまでも作業前ミーティングにおいて、作業内容や作業環境などの理解度を確保する時間を確保していました。

「確認タイム」を設けたことで、作業責任者だけでなく、作業員からの確認も目立ってきました。その内容の質、量ともに拡充してきたと実感しており、疑問点や不安なことに対して、真摯に向き合うことができるようになりました。

今、私が心掛けていることは、同じ作業箇所、同じような作業条件が続くことで、ポイントとして伝えたいことが淡白になりがちなため、「確認タイム」におけるやりとりに変化をつけるなど、工夫しながらコミュニケーションに努めています。

積極的な意見交換により、リスクに対する感度が向上しました

光陽電設(株)
工事担当課長 小川 大二郎 様

「確認タイム」により、細かな点について、全員で共通認識を持つことができるので、大変効果的だと思っています。説明などに費やす時間とは別の対話の時間をとることで、聞きやすい雰囲気生まれ、当社の作業員は積極的に確認を行っています。

大きなプロジェクトに関する工事などでは、同じ時間に隣接した場所で別の工事を行う場合もあり、自社の作業員の安全確保はもとより、他社の作業員の方の安全確保のために、こまめな連携が不可欠です。「確認タイム」を設けたことで、工事の最前線にいる作業員の多様な観点が加わり、作業の内容・環境・条件に潜むリスクへのチームとしての感度が上がっていると実感しています。

「確認タイム」で
意見交換をする
小川担当課長(左)と谷垣係長(右)



被害に遭われた方々への対応

現在、被害に遭われた方々に対しては、専任組織である「福知山線列車事故ご被害者対応本部」で対応させていただいており、お一人おひとりのお気持ちやご意見などを丁寧に

お伺いしながら、引き続き真摯に対応してまいります。また、将来にわたってご被害者のさまざまなご相談に応じることができるよう、対応の窓口を堅持してまいります。

追悼慰霊式

2005年9月に「慰霊と安全のつどい」を開催し、その後、毎年4月25日には「追悼慰霊式」を開催いたしております。なお2020年につきましては、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、追悼慰霊式を取りやめております。

ご説明会

弊社の課題や取り組みなどについて、ご被害者にご説明申し上げ、ご意見などをお伺いさせていただく場として、社長をはじめ関係役員などが出席するご説明会などを開催いたしております。



事故でお亡くなりになられた方々への献花

いのちの杜 福知山線列車事故現場

事故現場は、ご被害者のご意向をお伺いしながら整備計画をとりまとめさせていただき、2018年9月に「いのちの杜 福知山線列車事故現場」として整備いたしました。

場内には、慰霊碑のほか、お亡くなりになられた方々へのお手紙や追悼のお気持ちを形にされたお品をお預かりし捧げていただく「追悼の空間」や、事故の内容などに関するパネルや事故に関する報道、出版物などを集めた「事故を伝える空間」を設けており、どなたでも自由にご来場いただけます。

この「いのちの杜」は、お亡くなりになられた方々の慰霊・鎮魂

の場として、また、将来にわたり事故の痕跡を保存し、事故を決して風化させることなく、いのちの大切さを社会や後世に伝え続けていく場であります。そして弊社が事故を反省し、安全を誓い続けていく場として、世代が変わろうとも、将来にわたり責任を持って大切にお守りし続けてまいります。



事故を踏まえての地域社会のお役に立つ取り組み

お客様のかけがえのない尊い命をお預かりしている企業として、重大な事故を惹き起したことの反省の上に立ち、「安全で安心できる社会づくり」の一端を担いたいとの思いから、2009年4月にJR西日本あんしん社会財団を設立いたしました。事故や

災害などで被害に遭われた方々の心身のケアにかかわる事業や、地域社会の安全構築にかかわる事業など、設立の趣旨を踏まえた取り組みを行っております。

主催事業

多様な観点から「いのち」を取り上げ、自らを見つめる機会提供を目的とした「いのちのセミナー」を、さまざまな分野で活躍する講師を招へいし、実施しています。

設立10年を機に実施した事業のうち、好評だった小・中学生対象の「いのち」の作文・俳句コンクールを2019年度も実施しました。今後も継続し、作文を通じ、「いのち」の大切さを考えていただくとともに、優秀作品について世の中にお伝えしてまいります。

助成事業

事故・自然災害や不測の事態に対する備えやその後のケアなど、「安全で安心できる社会づくり」に向け活動する団体や研究を対象に、公募助成を行っております。また、地域で行われている救命処置の普及活動を支援するため、AED訓練器を助成しているほか、「いのちの電話」など実績のある団体にも助成を行っております。



助成先団体の活動の様子