

安全で安心、信頼していただける鉄道の構築

「JR西日本グループ鉄道安全考動計画2022」の

着実な遂行

2018年度からスタートした「JR西日本グループ鉄道安全考動計画2022」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。

「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」と「一人ひとりの安全考動の実践」を通じて、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・労働災害の未然防止を目指します。



推進責任者
代表取締役副社長兼
執行役員 鉄道本部長
中村 圭二郎



推進責任者
取締役兼常務執行役員
鉄道本部副本部長
安全推進部長
前田 洋明

■ 「JR西日本グループ鉄道安全考動計画2022」の目標と進捗

到達目標		2018年度実績	2019年度実績	2020年度実績	2021年度実績
2022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件	0件
	死亡に至る鉄道労災	ゼロ	0件	1件	0件
2022年度の到達目標 「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	11件	8件	5件
	踏切障害事故	さらに1割減	22件	24件	17件
	部内原因による輸送障害	さらに1割減	126件	170件	167件
				145件	142件

※1「安全考動計画2017」の目標に到達した項目は、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

JR西日本グループ鉄道安全考動計画2022

全員参加型の安全管理

一人ひとりがリスクを具体的に考える

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。

安全を維持する鉄道システムの充実

ハード

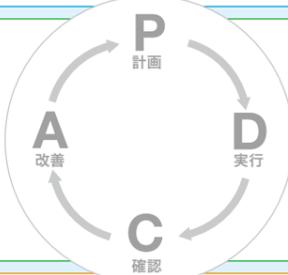
- 現在の設備の機能を維持・向上するためのメンテナンス投資
- 高い安全レベルを実現させるための投資や技術開発
- 機械化による作業の解消とシステムチェンジに向けた投資

ソフト

- 主体的なルール遵守と技術・技能の向上
- 効果的なヒューマンエラー低減策の実行
- 安全最優先の柔軟な対応力の向上

組織の安全管理の
充実
(安全マネジメント)

- リスクアセスメントの質の向上
- 安全マネジメントシステムの充実
- 現実的なルールを策定・維持するための仕組みの構築

一人ひとりの
安全考動の実践

- 報告しやすい環境作り
- 自己対策、自己管理の実践
- 仲間と実行できる対策の検討・実施

- 福知山線列車事故を心に刻む取り組みと安全にかかわる方針の理解と実践
- 安全に対する感度の向上と安全最優先の判断と行動

安全最優先の意識の浸透

特に関係するゴール



安全最優先の意識の浸透

「JR西日本グループの一人ひとりが福知山線列車事故を心に刻み、安全に係る方針を理解したうえで、「リスクを具体的に考える」ことにより、安全に対する感度を高め、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」には「迷わず列車を止める」「迷わず作業を止める」といった具体的な考動を積み重ねることにより、安全最優先の風土を築きます。

取り組み事例

他区所で発生した事象から学ぶ取り組み (中国統括本部 後藤総合車両所)

後藤総合車両所では、毎月、他区所で発生した事象をもとに「もしその場面に遭遇したら、どのように対応するのか」を考えて、ディスカッションする取り組みを行っています。

状況を想定しやすいように動画を活用しており、ポイントとなる場面で動画を停止して「どこに具体的なリスクがあるか?」「どのように対応するのが正しいのか?」を考える時間を設けるなど、一人ひとりが自ら考えるような工夫を行っています。

この取り組みを通じて、判断に迷った際は誰もが「迷わず止める」ことができるようにするなど、安全最優先の意識の浸透を図っています。

■ 状況を想定するための動画



■ 対応に関するディスカッションの様子



安全最優先の考動の実践につなげていきます

これまでの教育などにより、安全最優先の考動の大切さを社員は理解しています。しかし、実際にそのような場面に直面したことがない社員もいます。このことから、具体的な場面を想起してどう対応するか考える取り組みを実施することにしました。実際の状況を想定しやすくするため動画をを用いるなどの工夫を行い、意見を出し合う形式で実施しています。

この取り組みを通じて、どう対処すべきかについて社員自ら考え、互いに学び合うことにつながっていると感じています。

今後、新しい題材を追加するなど、いざという場面の対応力をさらに高めていきます。



中国統括本部 後藤総合車両所 係長
田中 大基

社員同士で学び合い安全最優先の意識を高めています

この取り組みを通じて、社員同士で積極的に意見を出し合うことで、自分では思いつかなかった良い意見も聞くことができ、私たちの学びにつながっています。また実際の事例を基にしているため、自分にも起こりうると感じやすく、日頃列車に乗車する際に車内の非常ボタンに目が行くなど自身の意識の変化を感じています。

今後も、この取り組みに積極的に参画していくことで、安全最優先の考動の実践につなげていきます。



中国統括本部 後藤総合車両所 車両管理係
久保 徹

安全で安心、信頼していただける鉄道の構築

「JR西日本グループ鉄道安全考動計画2022」の着実な遂行

組織の安全管理(安全マネジメント)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、安全マネジメントシステムやリスクアセスメント^{※1}など、「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するとともに、時間の経過による劣化を防ぎ、有効に機能させるための継続的な改善を図っています。

具体的には、重大事故・労働災害の未然防止に向けた手段であるリスクアセスメントの質の向上や安全マネジメントレビュー^{※2}などの仕組みの構築などを行い、それらの仕組みに対してPDCAサイクルを回すことにより継続的な改善を図ります。

取り組み事例

異常時対応力の見える化の取り組み(大阪工事事務所)

大阪工事事務所では、これまで訓練を実施した際に、良い点や改善が必要な点を各工事所にフィードバックしていましたが、さらなる異常時の対応力向上に向けた取り組みを促進するため、「異常時対応力の見える化」を進めています。

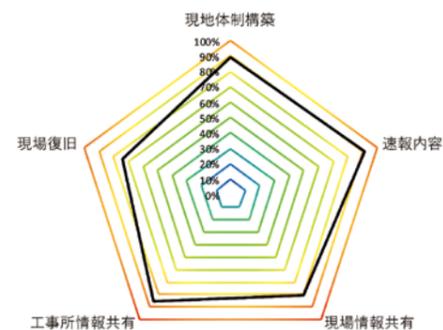
具体的には「現地体制の構築」など、いくつかの項目で点数化してフィードバックすることで、強み、弱みを明らかにし、さらなる積極的な取り組みの促進や社員の達成感獲得につながっています。

今後、見える化の取り組み自体もブラッシュアップしながら、異常時対応力の向上に取り組んでいきます。

■ 異常時対応訓練



■ 異常時対応力の見える化シート



※1 リスクアセスメント: 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手順
 ※2 安全マネジメントレビュー: 経営層が安全管理体制の構築・改善の状況を振り返り、評価し、必要に応じて見直し・改善を行う仕組み

見える化することで異常時対応力の
レベルアップにつなげています

これまでの訓練の振り返りでは、どこが前の訓練より良くなったかわかりづらいついていました。そこで、異常時対応に必要な要素を項目として設定して点数化することで、一目で良かったことや改善が必要なのが見えるようにしました。必要な手配をできるだけ具体的に示しておくことで、採点の精度を高める工夫をしています。

この取り組みを通じて自分たちの弱点がわかりやすくなったとの声もあり手応えを感じています。

また、結果を各工事所に共有することで、互いに学び合うことを促進しています。今後、点数化の精度をより高めるなどに取り組み、さらなる異常時対応力の向上につなげていきます。



大阪工事事務所
安全推進室
西川 昌輝

見える化された強み・弱みをもとに
訓練を充実させています

異常時対応力を点数化してもらいフィードバックを受けることで、次は、どこを重点的に改善しなければならないかわかりやすくなりました。また、社員も納得感をもって、自分たちの課題を把握することにつながっていると感じています。

例えば、工事所内の情報共有のスピード感に弱みが見えたので、チャットツールを活用することにしたなど、具体的な改善につなげています。

この取り組みを通じて、異常時対応力をさらに高めるため、引き続き訓練内容を充実させていきます。



大阪工事事務所
広島駅ビル工事所 助役
田原 潤一

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・共有し、組織的な安全対策に結びつけるとともに、それらの情報をもとに自己管理などを検討し、実践することに取り組んでいます。

一人ひとりの安全性向上に向けた取り組みを積極的に推

奨・表彰するとともに、各現場等で実践している創意工夫が認められる事例について、業務発表会や社内誌などで水平展開し、安全対策への積極的な採用を図っています。

取り組み事例

二次元バーコードを活用した報告しやすい環境づくり(近畿統括本部 森ノ宮電車区など)

乗務員が「気がかり」と感じた情報を報告する際には、専用の用紙に記載して報告していますが、森ノ宮電車区では、二次元バーコードをタブレットで読み取ってメールで報告できるようにしています。乗務員が気づいたときに出勤からでも報告できるので、より多くのリスクの抽出につながっています。

また、他の乗務員区所でもこの取り組みを採り入れる動きが広がっており、例えば、草津列車区では貴重な情報を報告した乗務員を積極的に表彰し、その報告内容を他の乗務員にも周知することで、さらなる報告、リスクの抽出につながっています。

■ 報告用二次元バーコード

乗務員名	列車番号	区間	乗務員名	列車番号	区間
~	~	~	~	~	~
~	~	~	~	~	~

【取り組み目標】安全最優先の達成
 * 1. 気がかり事象 ※ QRコードでも報告可能。添付ファイルは2MBまで。

発生年月日	月	日	発生時刻	時	分	秒
線区	1. 大阪環状線	2. 桜島線	3. 関西本線			
発生場所	1. 駅構内	2. 駅間	3. 区所構内	4. その他		
場所詳細	発生した事象や気がかりなる事象・内容(具体的に記入)					

■ 報告を基にしたリスクの検討



■ 貴重な報告をした乗務員の表彰

運転士が「気がかり」と感じた情報を
報告しやすくなる工夫をしています

運転士が「気がかり」と感じた際に、すぐに、出勤からでも報告できるようにしたいと考え、二次元バーコードの活用に取り組みました。同時に写真も添付して報告できるようにするため、現地の状況をより正確に把握できることにもつながっています。

この取り組みにより、運転士からの報告も増え、具体的なリスクの抽出、対処につながっています。

今後、他の報告や運転士への伝達にも二次元バーコードなどを活用することで、より効果的な情報共有につなげていきたいと考えています。



近畿統括本部
森ノ宮電車区 係長
黒木 純一

森ノ宮電車区の取り組みを積極的に
採り入れました

社内向けの情報共有サイトに掲載されていた森ノ宮電車区の取り組みを見て、草津列車区にも導入したいと思いました。上司に相談してみるとぜひやってみようとのことだったので、森ノ宮電車区の黒木係長に連絡をとり、この取り組みを採り入れました。

草津列車区でも報告件数が増加し、手応えを感じています。私たちも、今後タブレットなどを活用したさらなる取り組みを進めていきたいと考えています。



近畿統括本部
草津列車区 運転士
恒藤 和幸