



JR西日本

JR西日本グループ 鉄道安全考動計画2027

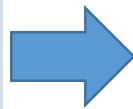
1. 福知山線列車事故以降の安全計画
2. 鉄道安全考動計画2022の振り返り
3. 新たな計画の策定に向けた考え方
4. 「JR西日本グループ鉄道安全考動計画2027」

福知山線列車事故以降の安全計画

企業理念の制定

安全憲章の見直し

安全性向上計画
(2005年～)



安全基本計画
(2008年度～2012年度)



安全考動計画2017
(2013年度～2017年度)

安全を維持する鉄道システム (ハード・ソフト)

- ・ ATS等の保安装置の整備による運転事故対策
- ・ 現場の声にもとづくダイヤ改善の仕組みの導入と運用 など

組織全体で安全を確保する仕組み

- ・ 安全マネジメントの充実
- ・ リスクアセスメントの導入
- ・ 報告しやすい仕組みづくりと運用
- ・ 再発防止教育の見直し など

一人ひとりの安全考動

- ・ 主体的なルール遵守
- ・ 確認会話の取り組み
- ・ 現場起点の考動 など

安全最優先の風土

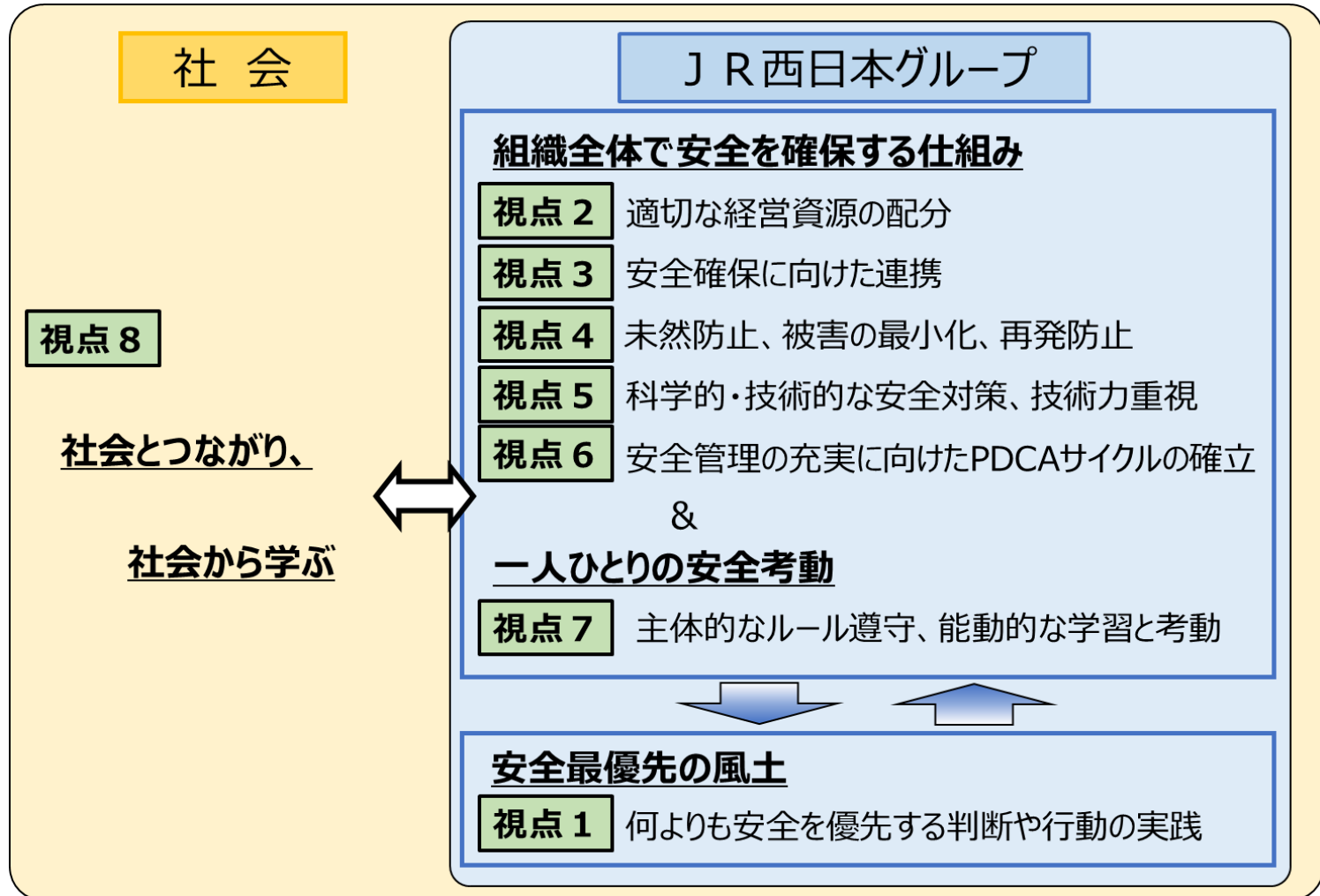
- ・ 福知山線列車事故を心に刻む取り組みの継続
- ・ 「経営層」と「技術層」「実行層」、上司と部下のコミュニケーションの改善
- ・ ヒューマンファクターの理解の浸透 など



JR西日本グループ安全考動計画2022
(2018年度～2022年度)

「安全の実現に欠かせない視点」

福知山線列車事故の反省とその背景要因を踏まえ、事故の教訓として「安全の実現に欠かせない視点」をとりまとめた（2021年3月17日公表）



「安全の実現に欠かせない視点」に基づき、安全の営みの有効性、取り組みの充足性、方向性を確認しながら、安全マネジメントを向上させていく

JR西日本グループ鉄道安全考動計画2022

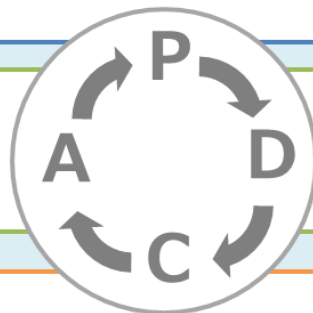
全員参加型の安全管理

【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

組織の安全管理の
充実



一人ひとりの
安全考動の実践

安全最優先の意識の浸透

2018年度～2022年度の5年間を通じた目標

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

■ 死亡に至る鉄道労災

➡ 1名の尊い命を失った

2018年9月 東海道本線 草津駅構内 感電事象

「鉄道安全考動計画2022」の振り返り（到達目標）

2022年度の到達目標

お客様が死傷する鉄道人身障害事故	9件
踏切障害事故	22件
部内原因による輸送障害	126件

- 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
- 目標達成に近づきつつある
- 達成できず



- 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
【視点1】
- 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
【視点3】
- ヒューマンファクターの理解が定着
【視点5】
- 全社的な安全マネジメントの仕組みの整備、充実
【視点6】
- 現場起点の好事例や能動的な考動の実践が増加
【視点7】

【安全マネジメント上の課題】

- ①最悪の事態を想定した備えが不十分であった
- ②現場第一線の社員の意見が活かせなかった
- ③設備やルールが実態に応じたものとなっていなかった

【再発防止】

- ハードを整備し、ルールを見直し続ける
- 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

実践的な訓練等を
積み重ね

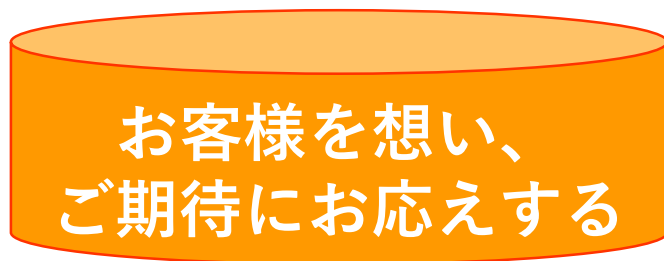


「お客様のかけがえのない尊い命をお預かりしている責任」を
果たすために安全に対する向き合い方を深める

お客様を想い、ご期待にお応えする

〔「視点」に照らした評価（主な課題）〕

- 「現場の判断を最優先するマネジメント」を確立する 【視点1】
- 最悪の事態を想定した態勢の備えと訓練の充実 【視点5】
- 系統や組織にまたがるリスクの抽出・評価する仕組みの定着 【視点6】
- 「列車を止める」「作業を止める」を的確に行う訓練等 【視点7】



安全に対する向き合い方を深める



整備した仕組みの有効性を高める

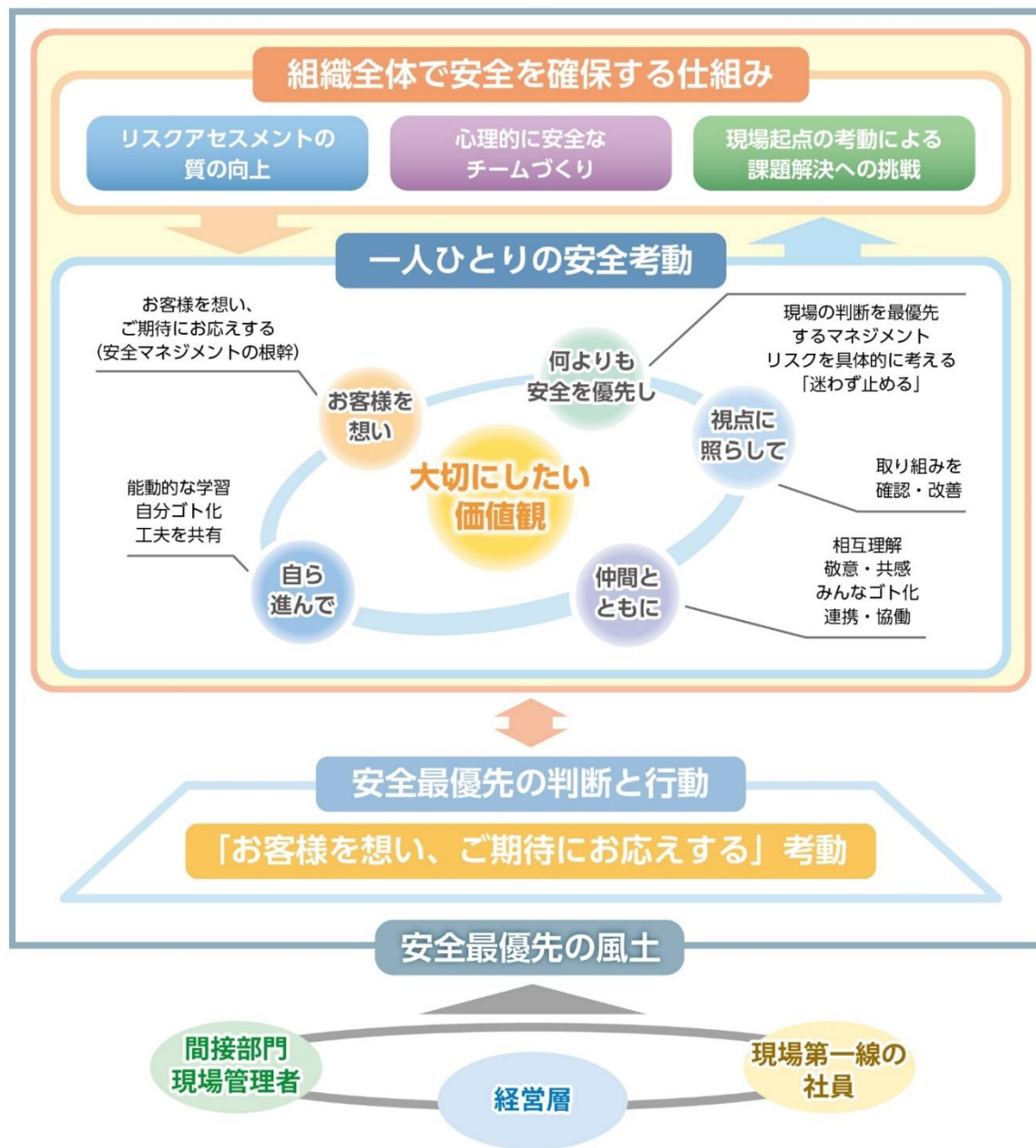
新たな計画の策定に向けた考え方

「お客様を想い、ご期待にお応えする」ことを組織風土として醸成

- 「大切にしたい5つの価値観」を「経営層」「間接部門・現場管理者」「現場第一線の社員」で共有
(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)
- 「心理的に安全なチーム」づくり
(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チーム)
- 「現場起点の考動」による課題解決
(系統や組織をこえて現場の課題を共有し、仲間とともに課題解決)

「実行力の向上」

- これまでに整備してきた仕組みの有効性をさらに高めていく
(組織や系統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など)



〔2023年度～2027年度の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」

「JR西日本グループ鉄道安全考動計画2027」 (到達目標)

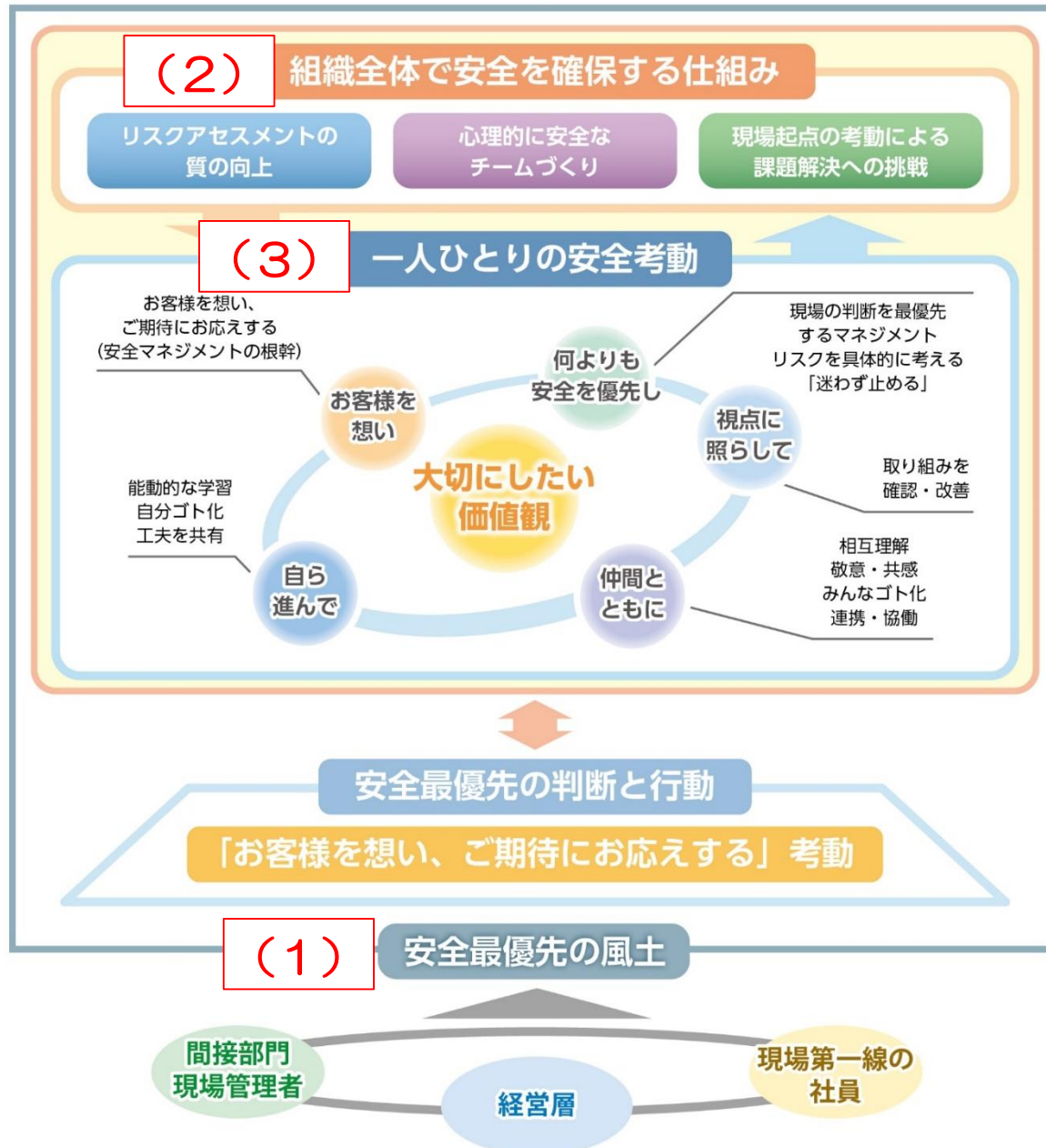
〔2027年度の到達目標 (ハード整備) 〕

	取り組む内容	2027年度の到達目標
ホーム安全 ※2022年8月17日 公表	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 ②整備率5割
踏切安全 ※2023年1月27日 公表	一定以上の条件の踏切に対して、大型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 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 ②整備率6割
地震対策 ※2023年2月28日 公表	山陽新幹線における地震対策 ①構造物全体の崩壊を防止する対策 (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 (優先度が高い区間に対する逸脱防止ガードの整備)	整備率 100%

※詳細は各公表内容参照

〔2027年度の到達目標（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」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」をいつも意識して考動している。



安全最優先の判断と行動

- ・ 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」判断をよりの的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



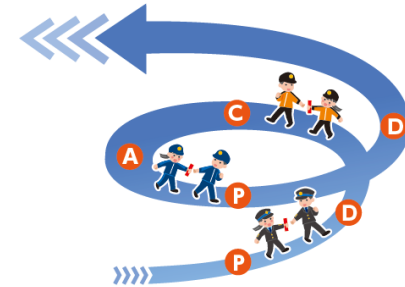
「お客様を想い、ご期待にお応えする」考動

- ・ 経営層による「お客様を想い、ご期待にお応えする」経営を実践
- ・ 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」観点からハード等を整備
- ・ 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

(2) 組織全体で安全を確保する仕組みの充実

リスクアセスメントの質の向上

- ・ 系統や組織にまたがる重大リスクの抽出・評価
- ・ 実施状況の確認に基づき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



心理的に安全なチームづくり

- ・ 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

学びの共有



管理職によるディスカッション



(2) 組織全体で安全を確保する仕組みの充実

現場起点の考動による課題解決への挑戦

- ・ 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、粘り強く再挑戦し、課題解決

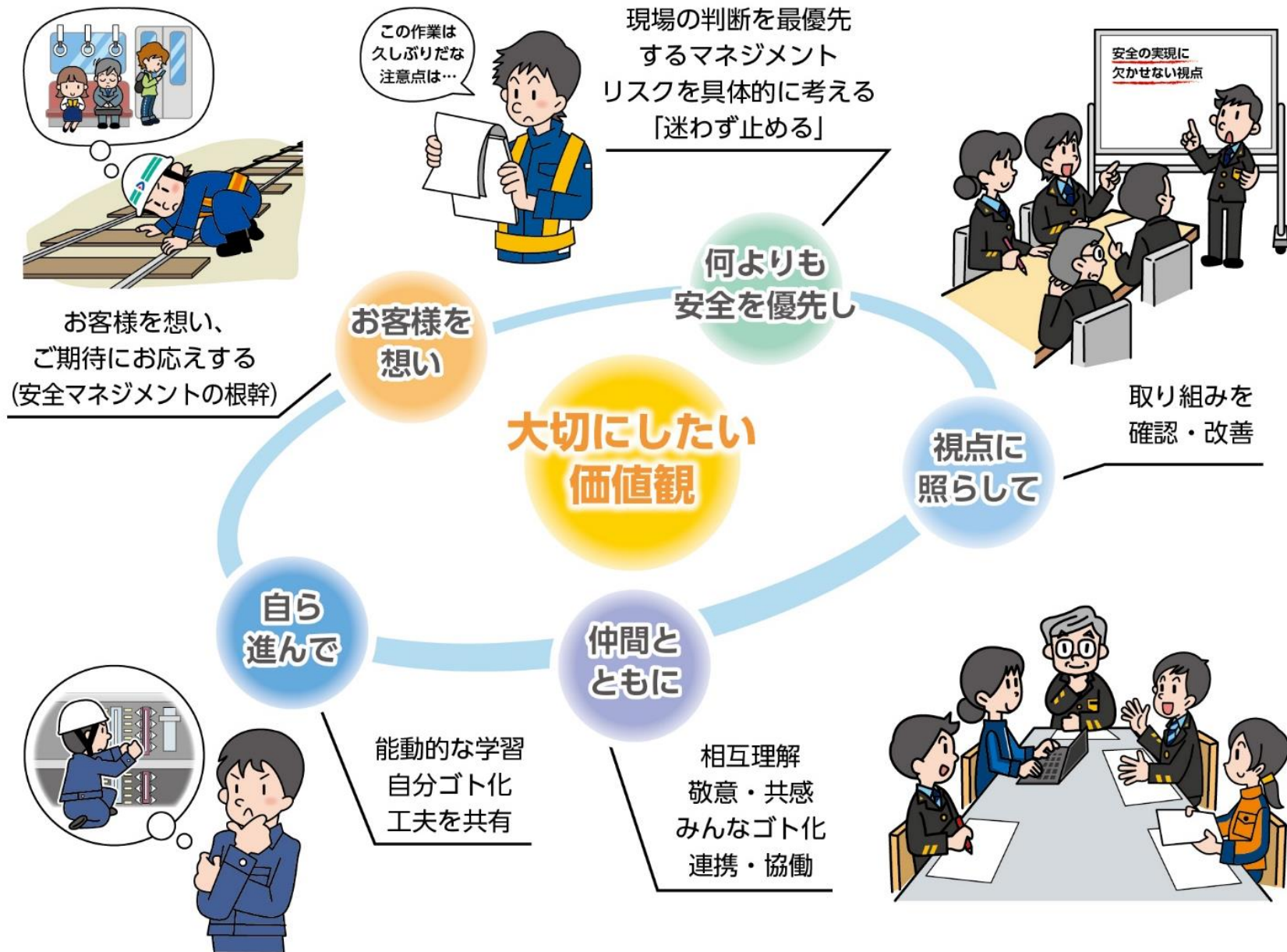
系統・組織をこえた協働（合同調査）



避難誘導訓練



(3) 一人ひとりの安全考動の実践



<ハード>

ホームと車両の隙間対策



第4種踏切の踏切ゲート



総合検測車 (検査の車上化)



新製車両導入



<ソフト>

- ・ 三現主義による実態把握に基づくルールの有効性確認
- ・ 新たなハード整備や仕組みの見直しにあ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

<輸送の質の向上>

- ・ 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

輸送の質の向上に向けた保守



社会とつながり、社外から学ぶ

- ・ 鉄道施設内犯罪への対応等に関する警察・消防との訓練
- ・ 自治体や関係機関と自然災害、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



「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。

わたしたちは、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。