

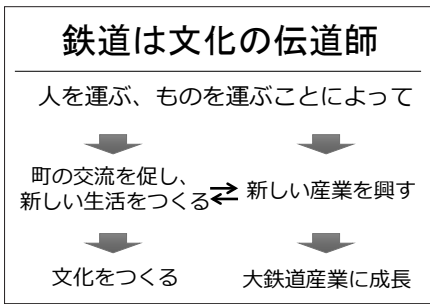
一方で、「設備とシステムを作り、それを守っていく」仕事について考えてみると、その設備とシステムの安全と品質を確保して維持・向上させることで、乗客の安全を守らなければいけません。これを「鉄道安全」といい、鉄道人である皆様はそれを最重要視しているはずだ。

これに対して、人を「運ぶ人」の安全、そして「設備とシステムを守る人」の安全を確保することを、「労働安全」といいます。鉄道安全ほど注目されにくいことですが、これは皆様が仕事を行う上で、非常に大事な支えになると思います。

つまり、「安全」ということを考える際に、乗客や物の安全を守るという意味での「鉄道安全」と、働いている皆様の安全を守っていく「労働安全」の両面をしっかりと結び付けながら良くしていくことが必要であり、「鉄道安全」と「労働安全」を両立させることがとても重要なことだと思えます。

「鉄道は文化の伝道師」

あの事故以来13年経過した中で、すでに事故後に入社された方が1万人もいらつしやいます。JR西日本という会社に入社しようと思った動機は、様々だと思いますが、鉄道というのは単に車両を動かすだけではなく、文化を作っている、そしてその担い手だと思っています。私はそれを、「鉄道は文化の伝道師」と表現しています。



単にお金をとって人と物を運んでいるだけではなく、鉄道があることで町同士の交流が生まれます。明治時代以降、鉄道を利用することで人と人の交流、町と町の交流を促し

てきたといつても過言ではありません。例えば、多くの市民がこのゴールデンウィークを使って、JRを利用して「どこに行つて、どういう楽しみをしようか」ということを考えていると思います。そういったことを通して、町同士の交流を促

1 発端はJR西日本福知山線脱線事故

本題に入ります。発端はJR西日本の福知山線脱線事故であることは紛れありません。

これについては、非常に長い時間をかけ心血を注ぎ、様々な関係の中でディスカッションを行つてこられました。労働組合からの論点を整理すると共通した4つの論点があると思います。

1. 懲罰的な日勤教育
2. 余裕のないダイヤ編成
3. ATS-Pの整備状況が計画よりも遅れていたこと
4. 会社全体の安全管理体制

1 発端は JR西福知山線脱線事故

2005年4月25日(月)9時18分に発生

4つの論点

- 懲罰的な日勤教育
- 余裕のないダイヤ編成
- ATS-Pの設置遅れ
- 会社全体の安全管理体制

直近 新幹線重大インシデント

2017年12月11日(月)に発生

し、新しい生活を作る。また、鉄道を使って町に新しい産業を興していく。鉄道によって文化が創られていく。こういう連鎖によって新しい産業が次々と産まれてきました。JR西日本は今や大鉄道産業に成長したのだと思います。

それらを13年間、一日も怠ることなく切磋琢磨した結果として「鉄道安全考動計画2022」まで到達したのだと思います。

事前に拝見した際、ここまで安全のために、ある意味で研究者の先を行くような成果を上げられていたのかと思いました。これならば13年前と比べても、「JR西日本の安全はかなり大丈夫だ」と言つても過言ではないはずだと思つていた矢先に、新幹線の台車が亀裂、運行中にその兆候があり、そこに乗務中の係員が気づきましたが、どう対応するかという指令との間でやりとりを重ねたものの、結果として名古屋まで列車を止めることができなかつた。去年の12月にこの「新幹線重大インシデント」が起つてしまった。

これから「鉄道安全考動計画2022」に取り組んでいくわけですが、この「重大インシデント」の結果は「鉄道安全考動計画2022」をより良く進めていく上で、ひとつの教材として皆様がしっかりと考えていくべき内容があつたのではないかと読ませていただいております。

1987年から現在まで、約30年の変遷を見えます。

「1987年」国鉄から民営化されJRが7つに分かれ、4月にJR西日本が誕生

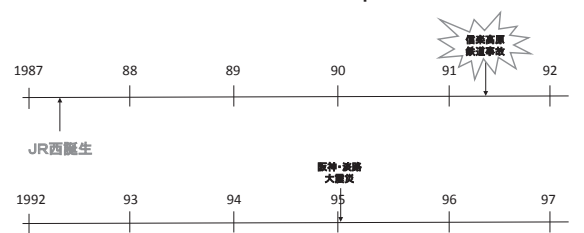
「1991年」信楽高原鉄道事故

福知山線の事故の前触れだったかもしれない、信楽線で大きな事故を起こしています。

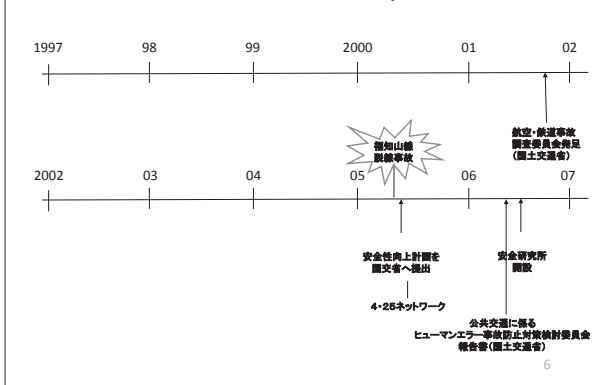
「2005年4月25日」福知山線列車脱線事故

その後、それを克服するためにJR西日本の労使

1987~1997年



1997~2007年



が尽力しますが、一方、遺族会の方たちが「4・25ネットワーク」を作つて活動します。特に遺族会と会社とのやりとりは、息を飲むような場面も多々あつたようです。