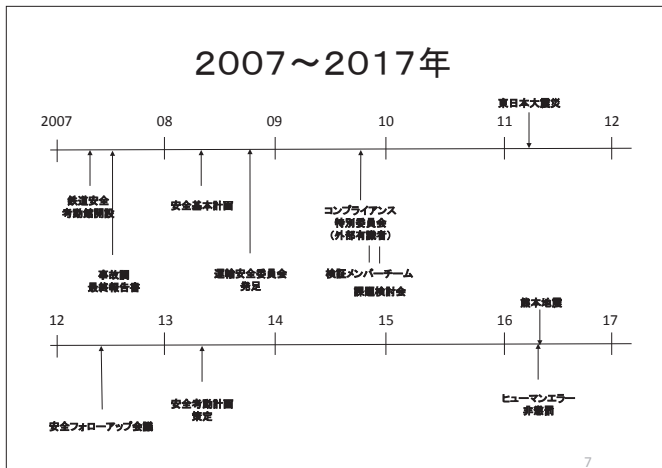


それから、大変大きな事故だったので国土交通省も事故調査委員会を作り、様々な調査と交渉を行い、検討の場を作りました。JR西日本は、事故後の比較的早い時期に安全の向上計画を立て、国土交通省に報告をしています。その内容については、自身が薄いとすることで批判も強く、それ以降それぞれの立場からずっと検討が続いてくるわけです。

「考動計画」について話を始めますと、**「2007年」鉄道安全考動館誕生**。皆様が研修等で使用していますが、考動館ができました。

「行」という字ではなく、JR西日本では「Think&Act」といって、考えて、行動をしようという想いから、考動館という名前を付けられているのだと思います。

**「2008年」安全基本計画の作成**。今からちょうど10年前に「安全基本計画」が策定されました。その後も、非常に画期的だと言われていますが、JR西日本と被害者たちがひとつのテーマ



## 2 安全の4つの視点

- 鉄道安全と労働安全
- 墓石安全と予防安全
- ヒューマンファクターについて学び、安全活動に生かす
- 安全の取り組み マイナス評価からプラス評価へ

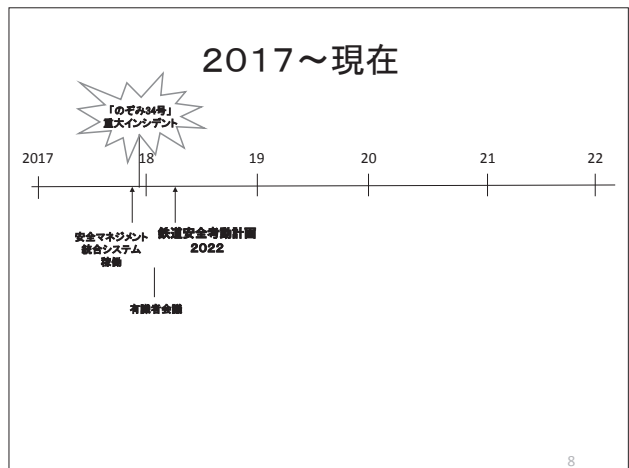
### 2 安全の4つの視点

ブルについて原因の分析を行い、そして対策を立てていくというところから始めています。これを初めて聞いた時は、日本も成熟してきたと思いました。

もちろん、遺族の方々には胸に深い悲しみと怒りがあつたはずですが、それはそれとして原因を遺族としてしっかりと掴みたい。そのために、会社と同じテーブルに座って議論しようと思われたことは、大変画期的な出来事だったと思います。

そういった時代を過ぎ、次第に有識者会議で専門家も加わって会議を行って

**「2013年」安全考動計画の策定**。5年間にわたって「安全考動計画」を実践、**「2018年2月」安全考動計画2022を策定**。しかし、この日を迎える直前に、のぞみ34号の「重大インシデント」が起こってしまった、というつながりです。



安全には4つの視点があると考えております。

- ① 鉄道安全と労働安全
- ② 墓石安全と予防安全
- ③ ヒューマンファクター、ヒューマンエラーについて学び、安全活動に生かす
- ④ 安全の取り組み マイナス評価からプラス評価へ

JR西日本は安全研究所を作り、ヒューマンファクターの研究を非常に熱心に行っています。当然、そこから出てくる立派な研究成果について学ぶ機会も多いと思います。JR各社の中でも、JR西日本のヒューマンファクターに関する取り組みというのは、一番進んでいると思われている次第です。

**④安全の取り組み マイナス評価からプラス評価へ**。安全の取り組みというのは、マイナス評価されやすいものです。現場が鉄道を安全に事故なく、日々快適に進むということは大変素晴らしいことです。

れども、それは当たり前のことだとされています。だからゼロベース。ひとつ事故が起こると、社会一般から非常に様々な意見を言われてしまう状況つまり、マイナス評価なのです。今後、プラス評価の安全をつくっていきたい。

**視点①「鉄道安全」と労働安全の両立**。視点の1番目は、鉄道安全と労働安全の両立が大事だということ。つまり、働く人たちが安全であつてこそ、鉄道全体の安全性向上に繋がると思っているからです。

鉄道の安全確保は、当然やらなければいけないことですが、それと合わせて、働く人たちの安全確保をめざす労働安全、とりわけ労働災害防止の取り組みがとても大事だということをよく知っていただきたいと思っています。

#### 視点②「墓石安全」から「予防安全」へ

2番目は、墓石安全と予防安全。

「墓石安全」とは、30年から40年前には、死亡者が出て墓石が立つて初めて再発防止の対策に取り組むという時代だったと思っています。これは鉄道に限った話ではありません。労働組合で安全の取り組みを行う中で、再発防止と予防の両方の言葉を使うと思いますが、実は再発防止と予防という言葉は、我々の立場からすると全く違います。

再発防止というのは起こってしまった災害の原因を分析し、事後に対策を立てること。予防対策というのは、事故が起こらないように、日々安全に取り組んでも、もしかすると何か起こってしまうかもしれないということを予知・予見して、事前に対策を講じることです。世の中は、墓石安全から予防安全へと大きく流れが進んできているのです。

先に、今時代は予防安全からさらに、リスクを予知する予知安全の時代を迎えつつあります。