

5 JR西日本グループ
鉄道安全考動計画2022

福知山線列車事故以降の安全計画
安全性向上計画
安全基本計画
安全考動計画2017
↓
鉄道安全考動計画2022

28

講演の冒頭で申し上げた通り、事故直後にJR西日本は「安全向上計画」を国土交通省に提出しており、その後2008年に「安全基本計画」を、そして2013年に「安全考動計画2017」を、そして今年「鉄道安全考動計画2022」が公開されました。計画と実践、さらに検証を繰り返すようなステップを踏み検証しながらグレードアップしているようすを見て取れます。この建て付け方が非常によくできているなと思います。

「鉄道安全考動計画2022」では、一人ひとりがリスクを具体的に考えるところまで落とし込み、そのためにどういった「Think & Act」をするか、そして安全を維持する鉄道システムと組織の安全管理の充実、一人ひとりの安全考動の実践、そして安全最優先の意識の浸透を、PDCAサイクルでしっかりと回す仕組みを作ることにこそが「鉄道安全考動計画2022」の中心に

なっています。

これは、「鉄道安全考動計画2017」の際に「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」「お客様が死傷する鉄道人身傷害事故3割減」「踏切障害事故4割減」「部内原因による輸送障害5割減」という到達目標を設定しました。

こういった数字で表すことは、どこでもやっていることですが誰も覚えていません。ところが、「ゼロ」「3」「4」「5」というのは、中身が分かると一人ひとりの人が見ても非常に覚えやすく警鐘を鳴らしやすいと思います。また、第三者が見ても分かりやすいと思います。

「ゼロ」「ゼロ」については警鐘を鳴らし、「3」「4」「5」については、更に1割減らすと

到達目標

お客様が死傷する 列車事故 死亡に至る 鉄道労災	ゼロ	お客様が死傷する 鉄道人身障害事故	3割減	さらに1割減
	ゼロ	踏切障害事故	4割減	さらに1割減
	ゼロ	部内原因による 輸送障害	5割減	さらに1割減
安全考動計画	2017	2022	30	

というのが、今回の「鉄道安全考動計画2022」の到達目標に掲げています。

民間においても、こういった安全の組み立て方を学んでいく必要があるのではないかなと思います。

社員考動版の出来栄が素晴らしい

取り組み内容につき

- めざす状態
- 取り組みのポイント
- 具体的考動事例

が具体的かつ分かりやすく記述されている

31

特に、「鉄道安全考動計画2022」の本文もそうですが、社員考動版がすごく良くできています。ぜひ繰り返し活用していただけるといいなと思います。

取り組みの内容ごとに、目指す状態をはっきりと1〜2行の文章で書いてあります。これは他のJRでも、安全を維持する鉄道システムの充実というような標語的なものは作っていますが、ただ書かれているだけであつたりします。

しかし、全てについて「目指す状態」とそれを実現するために、個人と組織は何をしなければならぬかという「取り組みのポイント」がしっかりと書かれています。さらにただ書かれているだけでなく、現在のJR西日本の中の取り組みにおいて見てみると、「こういったことがこういうことにあたり

ますよ」と「具体的に分かるような考動事例」が真で展示されていることが特徴です。

結論になりますが、予防安全に向けて、2005年の大事故から13年経ち、「鉄道安全考動計画2022」での予防に向けて大転換が図られていると思います。それは5年ごとに検証して、様々な方の知恵が入った結果だと思っています。

簡単にレビューすると、事故直後に有名な当時の社長経験者は、組織の事故でなく運転士の個人的なエラーであり、ヒューマンエラーは個人責任であるという発言をし、非常に批判を受けました。

そういったところから始まり、2016年になると、ヒューマンエラーは基本的に非懲戒にするとなりました。

航空業界では先立って行われていたようですが、鉄道業界では日本で初めて取り入れられました。それは、ヒューマンエラーは原因ではなく結果であるということ。全ての鉄道に関係する人たちが了解をしたから、こういう施策となつて、さらに現在の考

予防に向け大転換が図られています

福知山線事故当時(2005年)
ヒューマンエラーは個人責任

2016年4月
ヒューマンエラーは非懲戒

安全考動計画2022(2018年4月)
「迷わず列車を止める」大切にしている価値観の浸透

長足の進歩

わかることとできることの溝の克服

鉄道マンにとって、列車を止めることの勇氣
企業内安全文化、社会の安全文化(何を褒め、何を非難するか)
事例を積み、横展開を図ることへの期待

32