

とき、たちどころに立派な報告書や計画を作りま
す。パワーポイントで作成された計画は、精緻でよ
くできています。ところが、その作ったものを、本当
にじっくり、5年も10年も、誰かがねちねちと、実践
し続けるかという、なかなかそれができない。ま
だ、着手途上なのに、新たなトラブルが起ると、つ
いそちにリソースが移ってしまいます。

メディアの人たちも新しいトラブルの方へ関心が
行ってしまうと、社長記者会見の席などで、どうする
のですかと追及します。そうすると、会社も何かを
示さないとけないので、ついそちらのほうに注力し
てしまいます。その上、国交省はやいのやいの言っ
てきますので、会社としても対応せざるをえません。
国交省向けに、何か説明資料を作るようなことを
やってしまうので、時間をとられてしまいます、なか
なかなPCDAで本来やるべきことができません。

JR西日本・重大インシデント有識者会議 で問題提起したこと

- ①会社に根強く存在する保守主義
- ②安全対策がPDCAで回っていない
- ③決めたことがやり切れていない。喉元過ぎれば熱さを忘れる傾向がある。
- ④新幹線に対する人的・物的リソースの投入が不十分
- ⑤振り子が振れすぎる傾向がある。
- ⑥未知のリスクへの対応が必要

図8

安全というのは、実は目立たないことなので、にぎ
にぎしく世間にアピールしなくていいのです。作った
計画を着実に、一歩一歩やっていくということが大事
なので、それがなかなか回っていないというのがJ
R西日本の一つの弱点だと思います。

③決めたことがやり切れていない。

喉元過ぎれば熱さを忘れる、傾向がある

②でお話ししたことと重なりますが、決めたこと
がやりきれない。これはどの組織にも共通すること
ですが、喉元過ぎれば熱さを忘れるという傾向があ
ります。

④新幹線に対する人的・物的リソースの
投入が不十分

私はこれまでのJR西日本の新幹線に対する人
的物的リソースの投入は不十分だったと思っていま
す。言い換えると、重大な事故やインシデントが起
こってこなかったで、それに安心して、リソースの投
入が十分ではなかったと思っています。

⑤振り子が振れすぎる傾向がある

JR西日本は、振り子が振れすぎる傾向が強い
ように思います。福知山線列車事故が起きると在
来線に重点がいき、新幹線でトラブルが起きると新
幹線に関心が集中します。そうではなくて、新幹線
と在来をバランスよく見て、必要な施策を講じてい
くということが重要です。

⑥未知のリスクへの対応が必要

最後に、未知のリスクへの対応です。未知のリス
クは未知ですから、何がリスクか分からなければ
どうするかということですが、例えば他社で起った
トラブルの研究です。新幹線はめったにトラブルが
起こらず、トラブル事例が少ないですから、JR東
海とか東日本で起ったトラブル情報をもらう。そ
こから学べることはたくさんあると思います。

世界は高速鉄道時代で、とくにヨーロッパでは多
くの国で高速鉄道が走っています。フランス、ドイツ
、スペイン、イタリア、イギリスと。スペインでは高速鉄
道がよくトラブルを起こしています。海外で起こ

た事例なんかもしつかり調べて、参考にできるもの
はしていく必要があります。国内で起きる現象だ
けみていたのでは、未知のリスクへの対応という点で
限界があると思います。

有識者会議は1年4ヶ月続きましたが、この3月
の2回目の報告書を最後に解散しました。今後の
方向性ですが、JR西日本は、毎年出している安全
報告書のなかで、新幹線の安全対策の進捗状況につ
いて記述し、社会に公表していくとしています。今
回、策定された安全対策は、すでに完了したもの、
着手され現在進行形のもの、博多の車両所の改修
のように10年単位の時間が必要なものなど、短期、
中期、長期とそれぞれ時間軸が異なるものからなっ
ています。JR西日本の新幹線をより安全なものに
していくために、労働組合の皆さんも、組合の立場
から進捗状況をチェックし、場合によっては必要な問
題提起をしていただければと思います。

鉄道安全の問題領域

これまで、鉄道の安全問題というと、列車の脱線
事故とか、火災事故、衝突事故、踏切事故、ホームで
の転落事故、つまり「運転事故」というのが大きな
テーマでした。運転事故問題が今後も重要であるこ
とは間違いありませんが、今後の鉄道の安全を考え
ると、これだけでは不十分で、さらに二つの新しい領
域の問題に対処していく必要があります。【図9】

そのうちの二つが、「自然災害への対応」です。近
畿エリアでは、南海トラフ巨大地震が確実に起こり
ますので、紀勢線や大阪湾の海沿いの路線の防護、
大阪駅周辺など低地の地下街への浸水対策などが
急務と言えます。

また、最近では雨の降り方が変わってきており、集
中豪雨型の雨が短時間に降るようになってきます。
とくにローカル圏では、橋脚が流されたり、山間部の
土砂崩れ、のり面崩壊など深刻な被害が続いていま
す。こういった自然災害にどう対応するかというの
が、鉄道安全の課題として、非常に重要になってき

鉄道安全の問題領域



図9

ています。

もう一つは、「悪意による犯罪」対策です。昨年、
新幹線で殺傷事件が起きました。これまで、19
64年に新幹線が開業して以降、車内で乗客が刃
物で他の乗客を刺傷させるという事例が3件発生
しています。海外では、テロなどで鉄道が爆破され
るケースが数多く発生しています。こうした犯罪か
らの鉄道防護。これが三つめの大きな課題です。

運転事故は、ぐっと減ってきていますので、非常に
いい傾向にあります。【図10次頁】運転事故の中の
列車事故は、頑張ればゼロになる可能性がありま
す。【図11次頁】引き続き努力が必要です。一方、人
身障害事故や踏切事故は、ピーク時と比べるとかな
り減っていますが、最近では、横ばい状態で、これ以上
減らすのはなかなか大変な局面に入っています。
ホームドアの整備を進めていくと、都市部でのホーム
からの転落事故は減っていきますが、ローカル部の勝
手踏切の死傷事故については、なかなか減りませ
んし、都市部の踏切事故もこれ以上減らすには、鉄道
会社の努力だけでは限界があります。利用者側も