

万博の成果を踏まえ、



レシヨップでは、閉幕後も長蛇の列ができるなど、グループの皆さんも本場に頑張っていたと思います。

倉坂 万博期間中には、状況の変化やお客様のニーズを敏感にとらえ、信念と情熱をもって挑戦されたようなお話も伺っています。例えば、大阪メトロさんの輸送障害時の対応もわかりやすいです。また、うめきた発6時台の直行バスを運行したいという提案を社内の反対意見を押し戻して実行し、大変多くのお客様に利用いただいたということもお聞きしました。

3. 安全について

事故の教訓を胸に 安全考動計画と心理的安全性の深化

「福知山線列車事故から20年が経過しましたが、労使の最重要課題である安全の確立について、「JR西日本グループ鉄道安全考動計画2027」が、2025年10月に折り返し地点を迎えました。この間の振り返りと今後に向けてのお考えをお聞かせください。また、心理的に安全なチームづくりの重要性についてもお聞かせください。」

羽野 これまでの取り組みによって、組合員の安全に対する意識、安全考動の実践は確実に向上し、浸透していると思います。このことは、安全考動計画検証アンケートでも明らかになっています。夏に発生したカムチャッカ半島地震の際にももちろん、能登半島地震の際にもお客様を津波から守るため、迅速な避難行動が訓練通りに実践できたことは、素晴らしいことだと思います。

しかしながら、私たちが気付い



ていないリスクは必ずどこかに潜んでいます。「JR西日本グループ鉄道安全考動計画2027」を策定以降、感電・墜落死亡労災や触車死亡労災、交通事故死亡労災によって仲間の尊い命が失われ、いまだに待避不良など死亡労災につながりかねない事象が続いています。私たちはこれらの事態を深刻に受け止め自らの命はもちろん、仲間の命を守るためにも、決められたルールや基本動作を遵守する風土を構築し、職場から安全を確立しなければなりません。

「JR西日本グループ鉄道安全考動計画2027」第1回の検証アンケートの分析結果も含めて、成果や課題等を明らかにし、引き



JR西日本 倉坂社長

労使トップ対談

西日本旅客鉄道労働組合
中央執行委員長 羽野 敦之

会宣・文化 部長 白井
情政治 司

23年度に死亡に至る鉄道労災を2件発生させてしまいました。このことを重く受け止め、再発防止に努めているとともに、各組織で実行力の向上に向けた取り組みを継続しています。

「心理的安全性についてはどうでしょうか？」

羽野 心理的安全性については、本来は経済学での概念で、何を言っても危険を感じない心理的に安全な環境では、議論が活性化し創造性が高まると言われています。

ただ、私たちは安全の領域で心理的に安全なチームづくりを使っていることから、職場での安全にかかわることは、権威勾配を排し、なんでも言うことのできる環境を作ること、私たちが事故以降取り

組んできた報告文化が醸成されることへとつながります。

昨年開催した「事故を決して忘れず、安全を誓う集い」でのJR西日本安全研究所、堀下室長代理の「心理的安全性」についての基調講演でも触れられていましたが、心理的安全性が高いチームは安全行動に結びつくことから、職場からの安全確立に必要な不可欠だと認識しています。

そのためにはチーム全体で取り組むこと、上司・部下がお互いの立場や職制、業務内容を理解し、尊重し合い、認め合うことが重要です。JR西日本グループ全体で心理的に安全な職場づくりに取り組んでいきたいと思っています。

倉坂 心理的に安全なチームつ

4. 中期経営計画2025の振り返りについて

ポストコロナの取り組みと 残された課題

「中期経営計画2025の最終年度になりますが、2023年に策定されてからこれまで労使の様々な取り組みについての思いをお聞かせください。」

羽野 前計画の見直しにおいて、私たちがコロナ禍の組合員の不安を解消するために訴えていた、「社員の雇用を守る」「サブライチエーションを守る」などの4つの基本方針のもと進めてきました。そして、今中期経営計画2025について、長期ビジョンに加え、ポストコロナへの挑戦として従来の5年計画ではなく、当時5年先が見通せないこともあり、3年計画でスタートし、今年度が最終年度となっています。

この3年間は、北陸新幹線の敦賀開業やうめきたエリアの開発、広島新駅ビルの開業、そして昨年の大阪・関西万博など、多くのプロジェクトやイベントがあった一方で、

能登半島地震からの復興や雪害対策など、それぞれの施策等に、JR西日本グループの全組合員が関わり、JR西日本グループの発展に貢献していただいたと思っています。あらためて、感謝申し上げます。

また、安全考動計画2027の策定初年度に2件の死亡労災が発生し、尊い仲間の命を失ったことについては、本当に残念でなりません。あらためて自分の命、仲間の命、そしてお客様の命を守るために、安全性の向上に努めていかなければなりません。

「一方、5年間を通じた目標として「死亡に至る鉄道労災は発生させない」と掲げていた中で、20

した主要事業の活性化、ライフデザイン分野の拡大と最適な事業ポートフォリオの構築に取り組んできました。

しかし、死亡に至る鉄道労災が2件発生するなど、引き続き重く受け止めるべき事象であり、安全性の向上は今後も大きな課題であることを改めて認識しました。また、東急電鉄での重大事象を踏まえ、全社的に迅速な調査と対応を行ってまいりました。速やかな調査には、これまで積み上げてきた「点群データ」と呼ばれる設備管理の情報の蓄積が大いに役立ちました。一方で、今回の不具合を事前に見つけられなかったことから、リスクマネジメントを深度化するなど、組織としてのレベルをさらに進化させていきたいと思います。

北陸新幹線金沢敦賀間開業効果をもとに、大阪・関西万博への取り組み、大阪・関西万博の成功への貢献など、心と未来を動かす数々の取り組みを通じて、「私たちの志」を体現した「つながりの進化」を実現できた2年であったと実感しています。

（4面へ続く）