

Ⅲ JR西日本の安全に関する課題認識

「基本計画」の方向性について提言するにあたり、まず、JR西日本の安全上の課題について、これまでの取り組みなどを踏まえて整理しておく。

1 安全性向上計画の進捗評価

安全性向上計画は、二度と福知山線事故のような重大事故を発生させないことを目的に、2年9ヶ月間にわたって推進されたものであるが、初めにこの取り組みの評価を行う。

安全性向上計画の内容は、「風土・価値観の変革」「ソフト対策」「ハード対策」に大別できる。

これまで3年間の活動を通じて、多くの項目で進捗が見られるが、安全性向上のために継続して取り組むべき課題も残されている。JR西日本が2007年8月に行った社員意識調査の結果も踏まえて、以下に残された課題を示す。これらの課題は、「基本計画」に反映して行く必要がある。

風土・価値観の変革：安全最優先の企業風土の構築に向けて、なお一層の取り組み強化が必要

【残された課題】 コミュニケーションの改善
報告する文化の形成
安全憲章の浸透

ソフト対策：安全性向上計画のすべての項目について制度化され、実施中

【残された課題】 規程・マニュアルの改善
事故の再発防止に向けた更なる取り組み
予兆管理活動の充実
教育の充実
事故等発生時の対応に関する不安の解消

ハード対策：計画通り進捗し、個々の案件について確実に保安度は向上

【残された課題】 工事中案件の着実な推進
ATS整備など省令改正への対応
鉄道設備全般の更なる信頼性向上

さらに安全諮問委員会は、最終取りまとめにおいて、同社が安全性をより向上させるために検討すべき以下の視点を示しており、これらについても「基本計画」に反映すべきと考える。

【検討すべき視点】 専門家、技術に支えられる安全
ヒューマンファクターの視点を取り入れた安全
現場力に支えられる安全
地域社会・お客様とともに築く安全
チームワーク・コミュニケーションに支えられる安全

2 航空・鉄道事故調査委員会の調査報告書における指摘事項

航空・鉄道事故調査委員会の調査報告書における「所見」において、「同社が講ずるべき措置」として4項目の改善すべき事項が示された。また、同報告書の「事実を認定した理由」などの箇所においても多くの指摘事項がある。また、国土交通省近畿運輸局長から、JR西日本に対して同報告書の「建議」に基づく改善事項への対応について指示があった。

JR西日本は、同報告書を真摯に受け止めるとしており、これらについては、「基本計画」とは別に、会社として可及的速やかに、かつ、鋭意対応すべきである。なお、対応にあたっては、本計画の方向性もふまえて具体化されることが望ましい。

3 福知山線列車脱線事故からの重い教訓

上記のように、航空・鉄道事故調査委員会の報告書は、JR西日本に対して様々な改善施策の実施を促している。同社も、同委員会による指摘を、安全管理体制の構築など組織的、構造的課題と捉えて改善に取り組むとしており、これらを前提にして、従来の発想を転換した抜本的な安全対策が推進される必要がある。

JR西日本は、「事故以前、弊社には、曲線における大幅な速度超過による脱線事故の危険認識がなかった。このことは、他社においても曲線に対する設備的な速度超過対策が施されていなかったことから、他の多くの鉄道事業者においても概ね同様の状態であったと考えられる。弊社および多くの鉄道事業者が、法令・基準を遵守することで安全が担保されるものと考えてきた。」と述べている。

しかしながら、事実として、福知山線事故が惹き起こされたわけであり、このことは、過去に発生した事故への対応を主体とする安全対策から脱却し、国の基準の有無等にかかわらず、安全（危険）に対する感度を高め、より高い安全レベルを追求し、先手の安全対策を講じていく構えが必要である、ということを示唆するものである。

このような教訓にしっかりと学び、「基本計画」においては、危険予知を具体化する方策を導入することが必要である。

4 福知山線列車脱線事故後に発生した不具合事象等からの教訓

福知山線事故の後にも、JR西日本においては次々に安全に関する不具合事象が発生した。ATS-Pのデータ誤設定、分岐器速度制限標識間違い、運転規制通告ミス連続発生、下り勾配における制限速度の指導誤りなどである。

これらの原因には、保守台帳類の転記ミスなどのケアレスミスもあるが、共通するところは部門間連携やコミュニケーションの齟齬によるものであり、安全性向上計画の残された課題と符合する。引き続き改善が強く望まれる問題点として位置付けられる。

5 「安全に関する基本計画」における到達目標から見た現状

前述したとおり、「基本計画」の到達目標は「お客様の死傷事故ゼロ、社員の重大労災ゼロへむけた体制の構築」とすることが適切である。以下、この点に関わるJR西日本における利用者の死傷事故、社員の重大労災の現状について示しておく。

1) 利用者の死傷事故の発生状況

① 乗客（列車に乗車されている利用者）（2002年度からの5年間）

2002年度：車両の整備不良による激しい動揺で負傷されたもの1件（負傷2名）

2003、2004年度：踏切を無謀横断した自動車等との衝撃によるもの4件（負傷28名）

2005年度：福知山線事故（死亡106名、負傷563名）

2006年度：津山線で落石により発生した線路変状による列車脱線事故（負傷25名）

② 乗客以外の利用者（2006年度）

ホームから転落するなどして列車と接触した事故は、23件（死傷23名）発生

（注）これ以外に、踏切・線路内立入りでの死傷事故が、2006年度は83件（死傷85名）発生している。

2) 社員の重大労災（触車・感電・墜落）の発生状況（2002年度からの5年間）

・触車：1件（死亡3名） ※2005年度 伯備線根雨・武庫駅間

・感電：なし

・墜落：4件（負傷4名） ※「負傷」は、1ヶ月以上の休業