

(6) 運行面・設備面での安全対策

ダイヤについて

〔安全諮問委員からの主なご意見〕

- ・ 定時性は交通関係の技術者に共通の問題としてあり、中でも鉄道の場合はそれがもっと強いのではないかと、それが伝統となっており、多少無理をしても守ろうとするのではないかと感じる。
- ・ 定時性が危険だとは思っていない。ダイヤ通りに運行することは鉄道の安全の基本である。定時運行を守ることは悪いことではない。
- ・ 利用者が、電車が2分遅れれば会社に遅れるようなライフスタイルはやめるべきではないかと思うが、鉄道会社が遅れを容認すべきでなく、定時性が確保できるダイヤをつくるのが大切。
- ・ 一部線区の定時性が低い原因は厳しい基準運転時分の査定にあると言われているが、私鉄に比べると必ずしも厳しい訳ではない。停車時分の査定に問題があると思う。
- ・ 今回資料として出された北陸線「はくたか」のダイヤ改正は、これまでの遅れが解消されており、ダイヤ改正の成功例である。

安全諮問委員会としての提言事項

定時性が確保できるダイヤへの見直しを行うこと。

〔提言に対するJR西日本の実施・検討状況〕

- 安全性向上計画に基づく、実態にあわせた停車時分、余裕時分設定によるダイヤの見直し
- ア．先行実施線区（阪和・大和路・JR宝塚線）で一部列車の見直しを実施（17年10月1日）
  - イ．北陸線「はくたか」を中心としたダイヤ改正を実施（17年12月10日）
  - ウ．全社的なダイヤ改正を実施（平成18年3月18日） 改正の概要【別紙3】

安全関連投資について

〔安全諮問委員からの主なご意見〕

- ・ 安全投資について、JR他社と比較して、単純な金額だけではなく線路延長や輸送人キロなど物理的な3社の規模に対して、JR西日本がどうだと示せないか。
- ・ 安全投資については、安全性向上計画に明確に記載されているが、自社による安全投資以外にも、防災対策や連続立体交差などについては、河川管理者とか自治体と連携して行っている事実がある。これらによって自社の保安度が向上するのであるから、JR西日本としても積極的に働きかけていくべきであるとともに、その実施状況等もこの中に含め、世の中にも見えるようにすべきである。
- ・ ハード対策は重要であるが、それだけでは事故はなくなる。自殺防止などはJR西日本単独では困難な面もあるが、社会にうまくアピールして安全文化を築き上げていく、そういう取り組みも進めるべきである。
- ・ 新幹線のホーム柵についてはどうか。JR東海内の駅には設置されており、JR西日本にはないので不安定に感じる。新幹線にはあっても良いのではないかと。

安全諮問委員会としての提言事項

- ・ 安全投資は、社員やお客様が実感できるような対策について、効果的に行うこと。
- ・ 安全投資以外にも、防災対策や連続立体交差などについては河川管理者や自治体に積極的に働きかけること。
- ・ 新幹線のホーム柵についても設置の検討を行うこと。

〔提言に対するＪＲ西日本の実施・検討状況〕

- ・第４回安全諮問委員会（平成１７年１２月２１日開催）において、ＪＲ他社との安全投資額の比較について資料提出し、全体投資額に対する安全関連投資比率、営業収益・利益等に対する比率については他社と比べて遜色はないことを報告。
- ・連続立体交差などの自治体との連携についても積極的に取り組んでいることを報告。
- ・第５回安全諮問委員会（平成１８年３月６日開催）において、事故後に社員の意見等を受けて支社で実施した設備の新設・改良及び修繕の主な実績を報告。
- ・支社が実施する中で、踏切遮断桿の取替えや、線路内への侵入を防止する防護柵の整備などを進めており、自殺防止や駆け込み乗車抑止などの社会へのアピールの手法についても、今後検討していく。
- ・安全投資の実施状況などの具体的内容については、安全性向上計画の進捗状況における設備投資の中で明確にし、ホームページなどに公開することを検討していく。
- ・新幹線ホーム柵については、安全諮問委員会におけるご提言を踏まえ、乗降人員の多い駅へのホーム柵設置に向けた検討を行っている。