

ヒューマンエラーは事故の原因ではない

航空の現場ではかなり前からヒューマンエラー問題の重要性が議論されてきた。航空機事故の6割はヒューマンエラーが原因で発生し、そのうち大半がパイロット、10%ぐらいが航空管制官のエラーで起こっている。しかし、鉄道ではヒューマンエラーの重要性の認識が遅れ、管理者の間では、乗務員がたむけるから規則違反や事故が起こるという考え方が支配的だった。

私は1992年から鉄道安全推進会議の副会長を務めている。これは信楽高原鉄道（以降SKR）事

故の遺族が作った組織だ。当時、日本にはまだ航空事故調査機関がなく、第三者機関による鉄道事故調査は行われていなかった。従って信楽事故の調査は滋賀県警が担当、さらに当時の運輸省も調査報告書を作成したが、この内容が非常にお粗末だった。

この事故は信楽駅の出発信号機が赤で固定してしまっただけで、代用閉そくの手続きを取らずに列車を走らせてしまったことが直接原因だ。しかし、これだけでは事故原因の解明につながらず、なぜ代用閉そくの手続きを守れなかったのか、SKRの企業として

の問題点はどこにあったのか、また、なぜ信楽駅の信号機が赤固定してしまっただけか。これはJR西日本が信号工事をし、仕組みを変えたことをSKRに伝えていなかったという問題がある。

当時は、事故調がないので、滋賀県警を中心に捜査が行われた。滋賀県警は、いい捜査報告書を作ってくれたが、当時は裁判が始まらなければその内容を見ることはできず、遺族は2年数カ月事実を知ることができない状態だった。これでは再発防止につながらず事故原因も究明できないと、鉄道安全推進会議を結成、日本に事故調を作ろうと運動を始めた。

私はJR側にも1〜2割程度事故の問題があったと考えている。当時SKRの社長は非常に誠実に対応したが、JR西日本は自分たちに責任

はないと謝罪せず、それが遺族の怒りを買った。最終的には民事裁判の中で事前のインシデントに十分対処しなかったなどでJRにも問題があると指摘され、事故から10年経つてようやくJR西日本側も責任を認め、遺族に謝罪した。

ここから遺族とJR西日本側の対話の場が設けられた。私はヒューマンエラーの問題について、日勤教育などの厳しい教育をするだけでは、最新のヒューマンエラーの知見も反映されていないので、事故の根絶につながらないと提起した。しかし、当時のJR西日本の安全担当部長は、国鉄時代からこうやっており、乗務員を甘やかしてはいけないと回答し、私と真つ向から意見が対立。このようなヒューマンエラーの見方をしていると、いずれ事故を起こすと警告したのが2005年2月のことで、そのあと福知山線脱線事故が発生した。

その後、ヒューマンエラー問題の重要性を認識した人が安全担当部長に就任したので、安全のために何を大事にすべきかについて建設的、生産的な対話

が進むようになった。

このとき話題に上ったこととして「ヒューマンエラーは事故原因ではなく、ここを見直すべきだ」という点。しかし、当時はまだJR西日本の社内ではまだ少数意見だということだった。現在では、ヒューマンエラーに対する見方が変わり、「ヒューマンエラーは原因ではない」というのが会社側の公式見解、支配的な考え方となっている。国土交通省もヒューマンエラーに対する見解を持っていなかったため、事故後に急遽ヒューマンエラーに関する検討会を組織した。つまり、福知山線脱線事故によってヒューマンエラー問題が鉄道業界に大きなインパクトを与えたということだ。

私はJR西日本をつねに批判的に論評しているが、安全研究所を設立したことは非常に評価している。ここでは様々な乗務員に即したエラー対策や、乗務員のヒューマンファクターの研究をする。鉄道運営におけるヒューマンエラーの重要性が福知山線脱線事故によって認識された形だ。

鉄道事業法の改正「運輸安全マネジメントの導入」

2005年は福知山線脱線事故だけでなく、日本航空機が千歳で着陸時に管制官の指示をパイロットが聞き間違え、衝突事故寸前の重大インシデントが発生したり、近鉄バスが警越道で横転し2名が死亡したりするなど、運輸関係の事故が多々発生した。福知山線脱線事故はその中でも最悪だ。国土交通省はこうした運輸事故の多発を受けて急遽法改正を実施、運輸安全一括法が成立した。とりわけ大きいのが運輸関係の事業法の第1条の目的の中に「輸送の安全の確保」という文言を挿入した点だ。以降、安全の確保は運輸事業者が達成すべき義務となった。

さらに国土交通省では2006年から事業者が安全の

取り組みを促すために、運輸安全マネジメントを開始した。これは品質管理マネジメントを参考に作られたもので、PDCAサイクルに基づいて管理するものだ。これにより、安全報告が義務化され、事業者は安全報告書を作り、ホームページ等での公表が義務づけられると共に、安全責任者の設置が義務づけられた。

つまり、安全はサービスではなく、品質になり、輸送サービスの中で安全が最も大切で、安全が確保された品質のもと利便性や快適性、運賃水準などのサービスが提供されるということに変わった。

