

視点③「ヒューマンエラーの考え方の大転換」

3番目は、ヒューマンエラーについて。この考え方が大きく転換しています。

2005年に福知山線の事故が起こってから1年後。あまり報道されていませんが、国土交通省の中に、事務次官を座長にして、鉄道局、航空局、自動車局等の各局長が委員になり、一部の有識者がアドバイザーとして加わった「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」が設置されました。その報告が2006年4月に出ています。今でもホームページで読むことができますが、一部抜粋させていただきます。

従来、ヒューマンエラーが関連する事故やトラブルが発生すると、エラーをおかした人間の不注意（ミス）のみがあげられる傾向にあるが、不注意は災害の原因ではなくて結果である。なぜエラーをおかした人間がそういう不注意を招いたかの背後関係を調べるのが重要である。（事故不注意論の克服）とあります。

国土交通省の事務次官が座長をつとめた委員会の報告書の柱に、この文章があるのです。私は読んだ時に目から鱗でした。なぜ、このことに私が着目したかと言いますと、これは国土交通省委員会の造語ではないからです。その前に、狩野広之さんが述べていたことです。

私たちの大原記念労働科学研究所は、今年で創立97年目を迎えます。狩野広之先生は、この分野では大家といった存在ですが、私が四十数年前にこの研究所に入所した時、狩野広之先生はすでに定年されており、ある意味では好意で退任された。

私たちが若いですから、余計なことを発言しては、よく研究所の幹部から躰を叩かれました。狩野先生は「いいじゃないか、若い人の意見はちゃんと聞くべきだ」と常に私たち若者の良き理解者で、大好きな先生でした。先生は論文を沢山書いておられる一方、「不注意物語」「不注意とミスのはなし」という読み物2冊をまとめています。

狩野広之博士(1959)

不注意は災害・事故の原因ではなくて結果である
不注意を招く原因を研究すべし



念にメモに書いた事例を本に掲載しています。沢山の災害事例の報告の集約として、次のようなことを書いています。

不注意は災害・事故の原因ではなくて結果である。不注意を招く原因を研究すべし」と。

当時、様々な労働災害が起こっていたのですが、たのびますが、事故が起こると彼は現場に行き、管理者であったり働いている人達に状況を聞き、意見を聞き、それを丹念にメモに書いた事例を本に掲載しています。沢山の災害事例の報告の集約として、次のようなことを書いています。

「不注意は災害・事故の原因ではなくて結果である。不注意を招く原因を研究すべし」と。

先ほどの国土交通省の委員会は、まさしくこれを引用していたということは明らかです。不注意の状態というのは、原因ではなく結果であると。つまり、皆様方に「今から不注意の状態になつて下さい」と私がお願ひしても、それは絶対にできません。仕事など、色々な活動を行う中で、たまたま不注意という状態が起きる。その時に何が起る。それを後付けで「あの時の彼の状態は不注意」だったと言ふことができます。

不注意というのは、結果であり決して原因ではないため「不注意にならないようにしましょう」という言葉は、何ら対策になっていません。

1959年にはすでに、狩野広之先生が沢山の労働災害の事故の結果をヒアリングして、このようにまとめられました。この考えは世の中になかなか普及しなかったですが、今や当たり前のこととして書かれていることに、私はとても感慨深く思います。

3 もう一つのヒューマンファクター

3 もう一つのヒューマンファクター

運転の生理と心理に学ぶ
働き方と休み方改革

14

「鉄道安全考動計画」のベースとなっている、ヒューマンファクターについてお話させていただきます。

これは、鉄道の例ではありません。私は国土交通省の事業用自動車事故調査委員として、5年目を迎えます。実は、萩山委員長が向かったシンポジウムのコーディネーターをされている関西大学の安部誠治先生も、事故調査委員会メンバーのお一人です。

2015年1月15日に起こった軽井沢のスキーバス事故は記憶に新しいと思いますが、紹介する事故は東広島市の山陽道のトンネルの中で起こった大事故です。軽井沢のスキーバス事故の2か月後でした。

これは800m程のトンネルの出口付近で事故が起こり、警察が車線を塞いでいたためにトンネルの中は数珠繋ぎの渋滞になっていました。そこに、居眠り運転のトラックが、時速80kmのスピードで、ブレーキを全くかけないまま、最後尾に追突。それが

山陽道トンネルで車12台絡む多重事故 2人死亡 広島

2016年3月17日午前7時30分頃

朝日新聞

東広島市のトンネル(全長844m)事故状況の推定図



過労運転巡り運行管理者有罪 2016年11月15日 朝日新聞
道路交通法違反(過労運転の下命)

15

玉突き事故となり、車が炎上して2名死亡。怪我人が大勢出る大事故となりました。

結論から申しますと、ドライバーの過労による居眠り運転でした。警察は、過労運転の原因は、運行管理に問題があったということで、ドライバー本人の裁判の前に、運行管理者が起訴され、過労運転をめぐって有罪判決を受けました。

事故調査委員会は、このドライバーがどういった勤務をしていたのかを、運輸局の担当官に調べてもらったところ、事故日から逆算して30日間で休日だったの1日しか入っていません。出社時の点呼の時間から、仕事を終えて帰ってきた時の点呼の時間までが勤務となるのですが、出勤時間が非常に不規則で、途中車中で休んでいたとしても、拘束時間が何日にも渡っています。

労働基準法の中でも、トラックの運行は一般の産業と異なるので、改善基準告示という通達に基づいて労働時間管理がなされています。今、働き方改革