

次代へのメッセージ ～安全の語り部（経験の伝承者）～

経験をしっかり語り継いでいきたい

私の「安全」というものに対する考えを決定づけたのが、1969年に大宮操車場で起きた触車事故で、最も仲の良かった同期社員を亡くしたことです。遺骨をお届けした時のご両親の悲しみ、そして上司や同僚の嘆きを、今でもはっきり覚えています。

その経験もあって、営業部で課長代理をしていた時に「触車事故防止マニュアル」の作成に携わる機会をいただき、当時を思い出してそれこそ必死になって策定しました。地上設備メンテナンス社員用は既にあったのですが、駅社員等向けについては初のマニュアル化でした。しかし、それだけでは現場の社員がマニュアルを超えた発想ができなくなります。事故はマニュアル通りに起こってくれませんから、「自ら考えて自ら行動して挑む」ことが必要になると思います。

「安全の語り部」として私の担当分野は、主に「指令」と「駅」になりますが、指令というのは事故状況が直接目に見えないところからモニター越しに指示をするので、現場の経験が生きてきます。ただ情報を待つだけの指令と必死になって動いている現場では時間感覚も異なりますから、現場での状況を自分で考え、それを頭に入れて指示をすることが重要です。より多くの現場からより多くの情報を得ることが「安全」には欠かせないのです。

一方で、事故の経験は誰もがができるものでもありませんし、そもそも事故はなくさなくてはならないものです。ですから私は、親友を触車事故で亡くしたという私自身が経験したことをしっかり語り継いでいきたいと思っています。JR東日本が国鉄時代からこれまで積み重ねた「安全」への道のりを我々「安全の語り部」の話の中から学び取っていただいて、ぜひ次代を担う社員の皆さんに「究極の安全をめざす」という信念を持ってもらいたいと思います。



日本ホテル株式会社 常務取締役 総務部長
松本 勲

「別の目で確認」を心がけてほしい

鉄道の信号設備には、事故を防ぐ「安全」と時刻通りの運行をする「安定」という役割があります。まず安全が最優先であり、安全が確保された状態があって初めて安定輸送に貢献できます。ですから基本的に信号機器が壊れた時には、列車が止まるように作られています。しかしちょっとしたトラブルでも列車を止めてしまうと輸送の安定性を欠くことになり、そのバランスが重要です。

私の経験上、信号設備について回るリスクと言えば機器室の火災です。駅には信号の要になる機器室があり、急激な電圧の上昇などによる火災発生により電車が全く動かせなくなる事故がまれに発生します。この場合、応急復旧を行う必要がありますが、作業は1~2時間で終わることが不可能な、5,000本を超えるような配線を直さないとなりません。私たち設備保守に携わる者は、安全を確保するとともに一刻も早い復旧をめざすことが求められます。

私が「安全の語り部」として後世に伝えたいのは、「ハードウェアは疑ってかかれ」ということと「常に別の目で確認しろ」ということです。信号機器は1本配線を誤るだけでとんでもない事故を起こすことがあります。現場の機器と図面が同じ状態であればいいのですが、どうしても途中で手を加えていたり、後で直そうとして直し忘れていたりなどの可能性も捨てきれません。ですから頭から信用せずに必ず疑ってみて、本当に図面通りか再確認する。そしてその際には、2度以上、できれば自分ともう一人別の人の目からも確認する。そうすることで想定し得なかったリスクを防ぐことができると考えています。



東日本電気エンジニアリング株式会社 取締役 技術本部担当部長
内木 直和

他所の事例から学ぶことが多い

1995年1月17日にJR西日本管内で起きた「阪神・淡路大震災」では、新幹線の高架橋の柱が俗に言う「膝を折った」ように破壊されました。これほど強烈に破壊された記憶は、私の経験上ほかにありません。当時私は施設電気部の土木課長をしておりまして、発災の3日後にJR東日本の技術支援団の一人として被害状況の調査に参加しました。そしてその経験を活かしてJR東日本管内にある活断層に近接する範囲3km以内の新幹線高架橋を補強したわけですが、そのしばらく後に発生したのが2004年10月の「平成16年(2004年)新潟県中越地震」です。この時は「とき325号」の脱線事故が発生しましたが、阪神・淡路を教訓に補強した箇所と新幹線の脱線箇所(現場)がピッタリ一致していたため、高架橋の崩壊はなく、お客さまの死傷は発生しませんでした。やはり「他山の石」といいますか、他所で起こった事象についてもきちんと調査し、自分の管内に同じ危険がないか予測して対策を打っていく。そういうことが大切だということを改めて思い知らされた気がしました。

私は、「安全の語り部」の土木・防災を担当しており、人間が絶対にコントロールすることができない自然を相手にすることが多いのですが、たとえ自然災害が発生したとしても致命的な状況にしないことが鉄道事業者であるJR東日本の責任だと考えています。そのためには、やはり過去の教訓を丁寧に活かしていくことの積み重ねしかありません。未経験領域を頭で想定することは非常に困難ですから、「またこんなことを自然に教わった」と謙虚に起きた事象を大事にきちんと分析して、的を外さずしっかり原因を突き止め、原因の除去のためにどういう手を打つかを考え、そして実行する。その丹念な積み上げが、自然災害から列車の安全を守るためには欠かせないのです。そのことを次世代の皆さんにつないでいきたいと思います。



東鉄工業株式会社 調査役（顧問）
片寄 紀雄

安全には迅速な意思決定が大事

国鉄からJRに変わったことで、「安全への意識」にも大きな変化がありました。それは事故が発生した際、もう同じ事故は二度と起こさないと決意し、そのための対策を組織として即決して直ぐに対策を打つ、意思の決定と行動を起こすまでのスピード感です。

国鉄が分割民営化され、当社がJR東日本として歩み出して間もない1988年、上野駅の第三場内信号機で列車が停止信号を冒進したことがありました。進む先には別の列車がいたため、そのまま冒進を続ければ衝突は避けられないという大変な事態でした。結果的には事無きを得たわけですが、発足したばかりの「鉄道安全推進委員会」の対応は目を見張るものがあり、やはりこの手の事象はシステムとして防がない限りまた起こるといふ危機感から、相当な費用はかかるがATS（自動列車停止装置）の中でもより安全性の高い、最新の「ATS-P形」を前倒しで導入すべきであると即決したのです。私は、この組織としての意思決定の迅速さが、JR東日本となってからの大きな特徴ではないかと思っています。

私の経験上、大きな事故やトラブルが起こりやすい場面として「異常時」が挙げられます。例えば、信号機やブレーキ故障などで列車が止まり、その後運転再開するときなどです。異常時には、通常時を想定して整備されているバックアップシステムが使用できない状況下で、慣れないことをやらなければいけないことが想定されます。そうした場面で多くの事故が起こっているのが実態です。私は運転ルールの語り部としてこうした事故を防ぐため、現場の社員に対し異常時の取り扱いについて、「なぜこういう対応をしなければいけないか」という理由・根拠を、私自身の経験をもとに伝えることで理解してもらえたらと考えています。



社団法人日本鉄道運転協会 技術部長
中谷 克利