

福知山線事故で二つの裁判が開廷

8月2日付けの京都新聞に以下のようなコラムが掲載されました。

内容は、福知山線事故で安全対策を怠ったとされるJR西日本前社長山崎正夫被告の論告求刑が29日、神戸地裁であり、検察側は「ATS設置を怠った被告の過失は重大」と指摘、禁錮3年を求刑したこと。

二つめには、JR西日本の「日勤教育」で精神的苦痛を受けたとして、運転士ら258人が同社に損害賠償を求めた訴訟の判決で、大阪地裁は「裁量権の乱用があった」と認め、61人に対し5万～30万円、総額620万円の支払いを命じたことなどについて書かれています。

JR東海のシステムとマニュアルは大丈夫か

いくらシステムやマニュアルを変更しても、そのシステム・マニュアルを扱う人間が扱を不安を感じたり、変更の度に複雑さが増まなどすれば、本質的な事故防止対策とはいえないということです。

凡語

安全の実現手段には「本質安全」「制御安全」の二つがあるという。事故が起きても機器そのものが安全な方向に動くようにするのが本質安全、センサーなどを使得って危険を回避するのが制御安全だ▼東京・六本木の回転ドア事故の例が分かりやすい。もともと軽量だった海外の回転ドアを日本に導入した際、風圧に耐えさせるなどの理由で重いドアにし、安全は装置で制御しようとした。その仕組みが、機能しなかった▼先週、尼崎JR脱線事故で安全対策を怠ったとされる前JR社長への論告で、検察は「現場に自動列車停止装置（ATS）が設置されていれば事故は回避できた」と断じた。制御安全の対策が不十分と見て

2011. 8. 2 京都新聞

いるのだろうか▼その2日前、尼崎事故の背景ともいわれるJRの「日勤教育」について、大阪地裁が一部運転士らへの賠償を命じた。懲罰的側面もある日勤教育に、尼崎事故の運転士も重圧を感じていたという▼事故原因は制限を上回る速度で現場カーブに進入したこととされている。日勤教育を逃れたための速度超過だとしたら、ATSで暴走は防いでも危険の芽は摘み取れない。これでは本質的な事故防止策と言えるだろうか▼回転ドア事故を調査した失敗学の権威・畑村洋太郎さんは「制御されているから安全だと信じ切った瞬間から、そのシステムは非常に危険なものになる」と言う。規則や装置で押さえ込む以前に、考えねばならないことは多い。

私たちは、訴えます。

新しいシステムを導入する場合は扱う人の意見を聞け！

何か起きる度に複雑になる対策をやめろ！

安全には『規則や装置で押さえ込む以前に

考えることがある』のだ！！