

責任追及から原因究明で安全確立を オスプレイ墜落事故原因の報告から見えること JR東海は、乗務員の責任とし、罰して減点

オスプレイの沖縄配備が進められているなか、4月にモロッコで起きたオスプレイの墜落事故の原因は「パイロットの操縦ミスが原因だ」とアメリカ国防総省が15日、調査結果を日本側に伝えた。そのアメリカが出した「事故原因」に対する考え方が、朝日新聞8月20日の「天声人語」に載っていた。事故防止と安全に対する、厳しい忠告だ。

「天声人語」は、調査結果は予想通りとし、「操縦士の失点にして一件落着とさせるのは、昔の事故調査を見る思いがする」、機体に問題はなく、要するに「操縦士がしっかりしていれば事故は起きなかった」という結論、と指摘している。

その「天声人語」で、航空自衛隊医官や早稲田大学教授をつとめた故・黒田勲氏の話として、「ベトナム戦争のころ、米軍が高性能の攻撃用ヘリを作り、開発にかかわった技術者らがどんなパイロットを乗せるか合議した。結論は、理学系博士課程の学力があり、五輪選手級の運動神経を持つ、自殺志願の男性だった。」と紹介している。

これは、性能を高めたいあまりに危険で操縦の難しい航空機を作りたがる軍幹部や技術陣への皮肉として、語られていた話らしい。

この事故原因の調査結果を、私たちの職場に重ねてみる必要がある。

JR東海労は「責任追及から原因究明へ」と職場で訴えて、事故防止と安全確立のために「職場を働きやすく」と言ってきた。

黒田氏は、1990年にJR総連が呼びかけ開催した鉄道の安全のための“国際鉄道安全労組会議”で「責任追及から原因究明へ」と強く訴

えてくれた方で、JR東海労もその訴えをもとに今日まで取り組んできた。この会議は今も継続されている。

この国際鉄道安全労組会議を、当時のJR西労組はJR西日本会社と意を同じくして妨害し、ボイコットした。私たちの記憶に新しいJR西日本福知山線事故は、まさに、乗務員の責任のみを追及するあまりに発生した大事故だったことは、すでに明らかとなっている。

過去に、JR西日本の乗務員が速度オーバーによりATSの動作で自動停止し、運転再開後、運転台の音声録音装置に「どうしよう、どうしよう」という声が、終着駅までの数分間にわたって録音されていたことがあったと聞いた。これは、JR福知山線事故以後も乗務おろしと責任追及、そして厳罰がくり返されていることに対する恐怖の叫びだ。

この様なJR西日本の体質はJR東海も同じで、職場で責任追及がくり返されている。会社はこれまで経協などで「経営と安全は会社の責任だ。組合が責任を取れるのか？」と開き直り、今日に至っている。

ミスや事故は、乗務員の責任だけで起きているのではない。乗務員に責任を全て押し付け、罰し、減点して再発を防止しようなどということは、結果だけを見て、ミスや事故を全体像として見ないものであり、これでは、事故の真の原因は究明できない。だから再発することになる。

このことは、私たち乗務員が乗務をしながら、毎日感じていることだ。だから乗務員は、いくら「基本動作どおりの取り扱いの徹底を」と「指導」されても、プレッシャーとして^の伸しかかっているのが現実だ。そして、最悪の場合は、事実を隠そう、という意識になってしまう。

ヒューマンエラー研究の草分けだった黒田氏は、「人間のせいになれば対策は安くなる」と指摘し、「天声人語」は、「しっかりやれ」と指導すれば恰好はつく。だが抜本的な対策ではない。これで「安全は確認された」と^{うなず}肯けるものだろうか、と指摘し忠告している。

働きやすくするために「責任追及から原因究明へ」を実現しよう