

インタビュー



白取 健治 JR西日本常務執行役員・安全研究所長

安全研究所開設の経緯は、2005年4月の福知山線事故後、部外の有識者で組織する「安全諮問委員会」の中で、ヒューマンエラーをなくすにはヒューマンファクターについて専門的に研究する組織が必要ではないかとの意見を聞き、部内で検討した結果、研究所を開設した。

国内外で、ヒューマンファクターに関する研究はどの程度進んでいるのでしょうか。白取 世界的にみても、いまだ途上にあるといえる。日本では人間工学や心理学の分野で学術的研究が進められ、産業界をみても

長い鉄道の歴史の中で、いくつかの重大事故もありましたが、ヒューマンファクターの研究がなされたことがない。白取 例えは1962年

航空業界や鉄道総研など一部で行われているが、まだ十分とはいえないのではないかと。この分野は、どちらかというと机上の研究が偏り、現場と密接に関係している中で研究ができるのが強みだと思ふ。

（昭和37年）の三河島事故（昭和37年）の三河島事故もヒューマンエラーの要素が大きかったが、事故後は、国を挙げた形でハード対策を行い、ATISの設置が進んだ。本来ならヒューマン、ソフトウェアを含めたハード、ソフト両面から安全対策を行う必要があったと思ふ。

（昭和37年）の三河島事故もヒューマンエラーの要素が大きかったが、事故後は、国を挙げた形でハード対策を行い、ATISの設置が進んだ。本来ならヒューマン、ソフトウェアを含めたハード、ソフト両面から安全対策を行う必要があったと思ふ。

（昭和37年）の三河島事故もヒューマンエラーの要素が大きかったが、事故後は、国を挙げた形でハード対策を行い、ATISの設置が進んだ。本来ならヒューマン、ソフトウェアを含めたハード、ソフト両面から安全対策を行う必要があったと思ふ。

（昭和37年）の三河島事故もヒューマンエラーの要素が大きかったが、事故後は、国を挙げた形でハード対策を行い、ATISの設置が進んだ。本来ならヒューマン、ソフトウェアを含めたハード、ソフト両面から安全対策を行う必要があったと思ふ。

日本を代表する研究所に

が、当時は残念ながらそのものが大前提にあることを自覚しておかなければならぬ。白取 当初、社内公募で選出した社員を含めて25人、現在は30人

時間かけ意識の浸透を

白取 まず部内に4万部作成した。その後、研修や教育に使いたいと社外から多くの要請を受け、これまで6万部を要請で提供している。中には、製造業や病院、警察、消防隊のほか大寺院からも要望があった。白取 わが国の鉄道界ではこうしたヒューマンファクターに特化した組織がないので、数年後に本実とも日本を代表するヒューマンファクターの研究所になることを目指している。

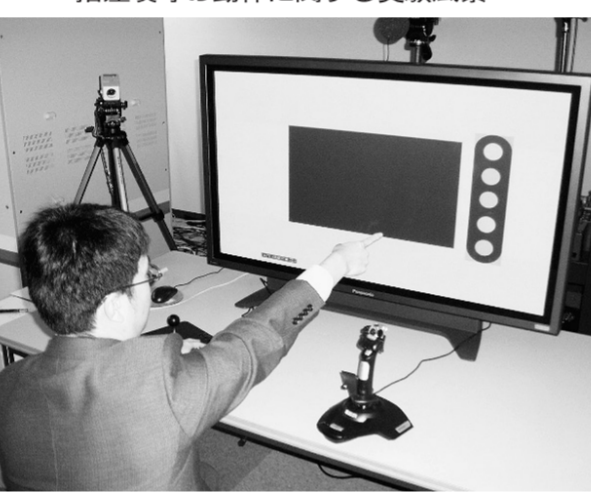
ヒューマンファクター

JR西日本安全研究所の取り組み

概念の定着に向けて



人間の体や心の働きなどについて解説する「事例でわかるヒューマンファクター」(左)と「あんけん～研究成果レポート」(中央)、研究所の概要や取り組みを紹介するパンフレット(右)



指差喚呼の動作に関する実験風景

指差喚呼のやり方が、正確さや迅速さ、疲労度などの程度影響を与えるかを調べ、より効果のある指差喚呼について検証した。白取 これを踏まえ、同社は昨年11月、指差喚呼の手法を変更。重要度が高い出発信号機、場内信号機は従来通り(指差あり・喚呼あり)だが、駅間の閉塞信号機については喚呼のみ行うこととした。

運転士の指差・喚呼の実施方法に関する研究

右は右、左は左で操作。これを受けて、スイッチを外側に向けて取り付けたり、カバリーを設けるなど、右側ドアは右側に比べ押しボタン式の方がミスが少なくなるとの結果が出た。白取 当初、社内公募で選出した社員を含めて25人、現在は30人

福知山線事故を教訓に、2006年(平成18年)6月、ヒューマンファクターに関する専門的な研究組織として開設されたJR西日本安全研究所。「いつでも、どこでも、誰でもできる安全の追求」をキーワードに、人間の心理、生理面の特性や人間工学の観点から研究を進め、安全性向上を軸にヒューマンエラーなどの要因を見極め分析し、事故防止に反映させることを目的とする。すでに多くの成果も出始め、同社はもとより部外各方面からも高く評価されつつある。白取健治常務執行役員・所長のインタビューを中心に同研究所の取り組み成果や今後の課題を探った。(長森 利春、柴田 恭輔記者)

安全追求へ研究・教育

同研究所は、社長直屬 場社員を対象に教育も行っている。野区の大坂支社に開設。安全マネジメントの成果として、2007年4月、冊子「事例でわかるヒューマンファクター」(A4判、100頁)をけんく研究成果レポートとして解説する「出前講義」を7月末時点まで、延べ233回(6500人対象、実施は3000人)を実施した。白取 当初、社内公募で選出した社員を含めて25人、現在は30人

主な研究成果

ワンマン列車の車両ドア誤操作も防止に関する研究。白取 当初、社内公募で選出した社員を含めて25人、現在は30人

運転士等の眠気予防策に関する研究。白取 わが国の鉄道界ではこうしたヒューマンファクターに特化した組織がないので、数年後に本実とも日本を代表するヒューマンファクターの研究所になることを目指している。

「読み鉄」で世界を知る。交通新聞社新書 7 タイトル ラインナップ 好評発売中!

- 001 可愛い子には鉄道の旅を6歳からのおとな講座 村山 茂著
- 002 幻の北海道殖民軌道を訪ねる 還暦サラリーマン北の大地でペダルを漕ぐ 田沼 建治著
- 003 シネマの名匠と旅する「駅」 映画の中の駅と鉄道を見る 白井 幸彦著
- 004 ニッポン鉄道遺産 列車に栓抜きがあった頃 斉木 実・米屋 浩二著
- 005 時刻表に見るスイスの鉄道 こんなに違う日本とスイス 大内 雅博著
- 006 水戸岡鋭治の「正しい」鉄道デザイン 私はずい九州新幹線に金箔を貼ったのか? 水戸岡 鋭治著
- 007 昭和の車掌奮闘記 列車の中の昭和ニッポン史 坂本 衛著

交通新聞 定期購読のご案内 月額 2,250円(送料・税込)

お問い合わせは (株)交通新聞社販売部 〒102-0083 東京都千代田区麹町6-6 麹町東急ビル3F ☎0120-008-816 TEL 03(5216)3217 FAX 0120-456-484 JR 051-5109