

(声明) JR西日本尼崎脱線転覆事故から一年

JR尼崎脱線転覆事故
4.25 ネットワーク 世話人会
(4.25 ネットワーク発信文書 No9)

JR西日本尼崎脱線転覆事故から、一年の時が過ぎた。

4月25日という日は、私たち遺族・負傷者にとって一生涯忘れられず、特別な意味と感情を拭い去れない日となった。

時が止まったまま、無味荒涼とした砂漠を滔々と彷徨っている私たちは、昨年4月24日に戻してほしい、家族を戻してほしい、との思いを捨てきれぬまま、一年の歳月を経てなお、空しく、はかない心情の中で日々動揺する刻の流れの中で、自分を見出せない状況が続いている。

あの日、106名の命が、JR西日本によって奪われ、それぞれの家庭を根底から崩壊させられた出来事は、まさに、鉄道輸送事業における人為的、組織的要因により惹き起こされたものである。

月日が経つにつれ、被害の広がりや深刻さが増す中、互いに慰めあい、悲しみや悔しさを共有しあい、必死に立ち直ろうと努力する私たちに対し、JR西日本は背を向け続けている。

この一年の歳月を経た今日、改めて、私たちの思いと立場を「社会的な問題」として提起する。

なお、国土交通省及び事故調に対しても、昨秋、提出した要望等への早期対応と、JR西日本の社会的責任に対する指導、監督の強化を求める。

(1) JR西日本は、100%責任と誠心誠意を具体的に示すこと

JR西日本は、昨年6月の第1回説明会で、自らの責任を100%認め、被害者個々の事情を十分考慮し、誠心誠意対応する。と声明したにも関わらず、私たち被害者の破壊された家族・親族等の生活の状況、心情などを一向に理解しようとせず、立ち直るきっかけの芽を摘む行為を続けてきた。

具体的には、加害者側の枠組みや方針を押し付け、また、懇話会等の場においても、遺族の聞きたい質問に何ら納得のいく回答をしようとしなかった。

さらに、4.25 ネットワークの場が求める説明要請に対しては、個々の遺族への説明という口実の下に未だに、背を向けたままである。JR西日本の個別対応を重視する姿勢が、遺族を孤立化させ不安を拡大させていることを認識すべきである。

ネットワークは、様々な不安や悲しみを共有する遺族、負傷者が自発的に参集する場であり、我々の求めを拒否する理由や権利が、JR西日本にはあるのだろうか。JR西日本は社会的責任すら認識していない姿を曝け出している。

(2) 家族がなぜ、どのような状況で亡くなったのか、加害者の説明責任を果たすこと

それを求めるのは、私たち被害者の当然の権利である

家族がなぜ死ななければならなかったのか、どのような状況で亡くなったのかを知りたいという願いは、多くの遺族に共通のものであり、家族の最期を看取ってやりたいという、人間としての当然の心情、祈りでもある。

今年になってようやく、それを望む遺族の求めに応じる形で始まった乗車位置に関する情報収集の場は、その成果が見え始めており、他の遺族にも少なからず励ましと共感を広げている。

私たちは、「今回の事故が、どういう経過や状況の下で惹き起こされたのか、JR西日本の輸送事業のシステムや制度、或いは組織のどこに問題があったのか」加害者にしか把握できない状況や真相

を説明して欲しいと思っているが、JR西日本は事故調や県警の調査・捜査に影響を及ぼすことを理由に、拒否の姿勢をとり続けている。

事故調や県警がそれを止めている様子もなく、自らを防御することに固執している。

私たちは、再度、事故調や兵庫県警が、調査、捜査している事故原因の究明とは関わりなく、被害者が納得できる説明と謝罪を求める。

(3) JR西日本は事故を検証、総括し、それを社会に説明すること

JR西日本は、昨年5月に「安全性向上計画」、今年3月には「企業理念」「安全憲章」を策定・制定し、これらを実施することで、安全第一を風土とする鉄道事業社に変わっていくとしている。

しかし、私たちは、理念や方針を変えただけでJR西日本の安全が回復されるとはとても信じがたく、企業としてのパフォーマンスにしか映らない。現にATSの誤設置や点検ミス、相次ぐ事故の発生など、安全性向上計画を高らかに宣言した後も相変わらず不祥事が続発し、さらに、運転士のヒヤリハットや、オーバーランが日常化する現状は、この計画がまさに虚構であると見なさざるをえない。

また、民営化以後の「経営理念」を、安全を軸とする「企業理念」と「安全憲章」に変えたものの、安全についての具体的な目標もなく、私たちには、「安全」という言葉だけが、一人歩きしているようにしか映らない。「安全」を回復するための施策も、社内だけの問題に矮小化されており、JR西日本が、社会的責任を有する事業者としての資格を有していないに等しいものと言える。

今回の脱線事故は、

運行時間や制限速度に余裕のない列車運行計画（ダイヤ）

運転技術の継承や、運転士の未熟さに対応する訓練や安全運行管理システムの不十分さ

上記ヒューマンエラーを防止する基盤整備技術の低下（ATS等のハード対策）と設置の遅れ

の3つの要素や条件の複合ミスにより発生した可能性があり、それらを誘発した土壌として、懲罰主義に基づく日勤教育、運転手・車掌等の労務管理、鉄道事業の根幹である安全を軽視させてきた、競争に打ち勝つ、利益重視の経営方針や経営理念など、いわゆる背景的要因が大きく作用しているものと考えられる。

JR西日本は、基幹鉄道事業社として信頼回復を図ろうとするならば、こうした事故の直接要因と背景的要因について、自ら検証し、総括すること、その結果を私たちは勿論、社会に説明する責任を認識すべきである。

(4) 事故調は、早急に中間報告すること

事故調は、昨年事故発生以来大臣が明言した独立機関として、早期に中間報告をとりまとめるべきである。その上で私たちに説明する機会を改めて要望する。たとえそれが困難でも、担当者が私たちの参集する場で、進捗状況や今後の見通し等、その後の状況を説明することが、私たち遺族への最低限の責務である。

(5) 国土交通省の監督、指導の強化

北側 一雄国土交通大臣に面会して以後もJR西日本が立て続けに事故を起こし、様々なエラーを重ねていることは周知の事実である。国土交通大臣として、このような事態をどのように受け止め、JR西日本に対する監督、指導を強化しているのか、説明を要望する。

以上