

2008年10月29日

## 「事故責任の所在」についての申し入れ書

西日本旅客鉄道株式会社  
社長 山崎 正夫 様

J R 西日本福知山線脱線事故 賠償交渉の会

今回の事故の原因については、航空・鉄道事故調査委員会による事故調査報告書が公表されている。そこでは事故の直接的な原因を運転士のブレーキ操作の誤りとしながら、ブレーキ操作を招いた要因として、乗務員に過度のプレッシャーを与える日勤教育、余裕のないダイヤ設定、列車のスピード表示の誤りやブレーキの無作動領域があるなど列車側の欠陥、ATS - Pの設定ミス、現場付近の曲線の半径を304メートルにしなから速度照射型のATSを設置しなかったこと、宝塚線における速度照射型のATSの設置の遅れなどの様々な安全管理上の欠陥が重疊的に存在した、と指摘されている。

J R 西日本は、事故後私たちに対して、事故は会社が起こした、その責任は100%当社にある、との立場から、事故調の指摘を真摯に受け止め、現社長も「全面的な反省とお詫び」(08.4伊丹)の言葉を表明した。そして私たちの問いかけに対して、「事故の教訓を経営の根幹にかかわる組織的、構造的課題として捉える」としている。

しかしながらJ R 西日本は、自社による原因調査については、事故調による調査とダブルスタンダードになるとの口実をつけて、事故の真相究明への努力を放棄している。そして事故の1カ月後に、事故以前にできていなかった、或いはすべきであった事項を「安全性向上計画」として提示し、それらの実施と実現が、安全性を向上させていくとした。交替した新社長は、「安全優先の企業風土」「社内の風通し」「事故の芽報告制度の徹底」「技術の継承」等を標榜し、従来までの企業理念をはじめ、安全憲章や経営方針を全面的に書き換え、「安全基本計画」の作成によって安全な鉄道事業が再建できるかのごとく描き出している。

こうした一連の対応は、それまでのJ R 西日本の経営理念や経営方針が全く誤りであり、その結果として事故が発生したことを自ら証明すると同時に、遺族・負傷者の多くにとって「安全の再建への道筋」とは受けとめることはできず、逆に一層の不信を広げていると言わざるを得ない。

私たちは、ここにすでに提示している三項目の賠償交渉のテーマのうち、第一の事故責任の所在についての見解を提起する。これらについての誠実な説明を強く求めるものである。

### 重点プロジェクトと度を越した効率化・合理化の推進

J R 発足時、J R 西日本は東日本や東海に比べると、長大なローカル線を抱える一方で、関西の私鉄との激しい競争に直面していた。そのためにJ R 西日本の経営陣は、経営基盤の脆弱さを

過度に強調した。そして、アーバンネットワークの強化と東西線開通や京都駅ビルなどの重点プロジェクトを掲げ、手段を選ばぬ効率化と合理化を強力に推進させた。その結果として公共交通機関として欠かすことのできない安全に関する認識を希薄化させてしまった。

具体的には、以下のような状況が生み出された。

- ・収益力の強化 - 経営の合理化と速達性の実施による私鉄との競争。
- ・合理化 - 従業員の新規募集の停止と早期退職勧奨などによる従業員数の削減を行ったが、安全運行に関わる技術の継承が軽視された。
- ・外注化 - 合理化の一環として業務の外注化を推し進めたが、安全輸送のための技術の向上や継承に障害が生れた。
- ・経費削減 - 修繕費の効率化、設備投資の重点化による経費の抑制と安全設備への投資の遅れ。福知山線の速度照射型 A T S の設置の遅れはその象徴。

#### 経営幹部のトップダウンの強化

相談役（事故当時）をトップとする会長、社長（いずれも事故当時）の三首脳が、J R 西日本の意思決定を壟断し、取締役会や経営会議等の中枢機関を形骸化させた。さらに組織全体において、三首脳の意味を忠実に進めることを善とし、それぞれの部署や現場からの意見や疑問すら出せない企業体質と社内風土を醸成させてきた。さらに、経営を牛耳る一部幹部は、業務遂行における監督義務を果たさず、経営方針と目標を提起し、それらに関する意見や提言を封殺する社内風土を醸成した。これら企業幹部は、いずれも、会社経営の知識こそ有していたものの、鉄道事業そのものについては全くと言ってよいほど無知であり、J R 西日本が安全運行の面で抱えている様々な問題点については、ほとんど認識していなかったし、学ぼうともしなかった。

#### 安全運行に関わる組織連携の不備と、自ら事故の教訓を学ぼうとしない前近代的な企業構造

安全の分野においては、上記のような技術の継承のまずさ、早急な速達性の実施など安全に対する潜在的な危険性が増加していたが、抜本的な対策は何ひとつ取られなかった。

一方で、社員に対する締め付けとして、懲罰的な日勤教育が実施されたが、これも社員の心理状態に悪影響を及ぼし、安全性をそぎ落とす一因となった。

また、信楽高原鉄道事故や救急隊員死傷事故など J R 西日本の責任とされる事故が続いて起きていたにもかかわらず、その教訓化も十分になされず、社内で安全性の再検討も行われなかった。

#### 危険要因の複合化と、今回の事故の発生

そこに、当事故発生の直接的な契機として、東西線開通のため、事故現場での異例とも言える急激なカーブへの付け替えが行われた。このことは、前述の福知山線そのものの速達化の推進とあいまって、事故現場における脱線転覆の潜在的危険性を大幅に増大させた（軌道設備の危険性の増大）。にもかかわらず、J R 西日本は、当初は予定されていたはずの事故現場への A T S の設置（脱線転覆のリスク回避に必要な不可欠な投資）を先送りした（設備投資面での怠慢）。その上、J R 西日本は、カーブにおける速度超過と脱線の危険性について、運転士に全く周知していなかったため、本事故当時、運転士は脱線の危険を全く認識していなかった（運転士教育の不備）。加えて、余裕のないダイヤ、前近代的・懲罰的な労務管理により、運転士が上司への報告やペナルティーに気を取られ、鉄道の安全運行に集中できない職場環境が存在した（ヒューマンエラーを助長する企業風土）。これらの事情が複合的に絡み合っただけで本事故は起きた。

#### 加害者として組織的責任の所在を明確にすること

私達は、本事故の遺族として、ＪＲ西日本からは有益な情報を得ていないが、第三者機関より与えられた限られた情報の中でも、鉄道事業者の責任について、とりあえず上記のような点を指摘できる。しかし、今回の事故について、その真相をもっともよく知り、その要因を分析し、組織的責任の所在を解明できるはずのＪＲ西日本は、企業イメージがこれ以上悪化することを恐れ、企業本体が抱えている弱点を外部の目にさらすことについては一貫して消極的である。このため、本事故の被害者に対しては、抽象的な「１００％責任」という言葉を繰り返すものの、責任の中身を明らかにすることについては頑なに拒んでいる。このような姿勢では、本事故の根本的責任が鉄道事業者としてのＪＲ西日本本体にあるのか、運転士個人にあるのかすら曖昧にされたままであり、加害企業としての真の責任を明らかにしたことはない。ＪＲ西日本が、公共交通機関を担う運輸事業者として真に国民の信頼と安全を取り戻していくためには、企業内部でのおざなりな改革に止めるのではなく、遺族・負傷者の上記のような指摘に正面から向き合い、事故を真摯に受け止める姿勢をとることが不可欠であり、企業そのものを安全第一の風土や体質に変革していく筋道を示すほかにないことを、強く主張するものである。

以 上