

41号 平成20(2008)年5月13日

## 「運輸安全委員会」、体制を強化し、本年10月に発足へ

4月25日、国会で「国土交通省設置法等の改正案」が可決成立し、本年10月1日から「運輸安全委員会」が発足することになりました。これは従来の「航空・鉄道事故調査委員会」に船舶事故の調査機能が付け加えられ、国土交通省の外局とされるものです。外局となる結果、予算・人事・規則制定などの点で国土交通大臣から独立した組織になります。また定数も現行の54名から181名に大幅に増員されます。事故被害者との関係では、改正後の法律には、委員会は「被害者及びその家族又は遺族の心情に十分配慮し、事故調査に関する情報を適時に、かつ適切な方法で提供するものとする」とされています。新委員会がより充実した調査活動を行うのか、注目です。

## 事故後3年、 JR西、安全確立への課題山積

JR史上最悪の107人の犠牲者を出した事故から3年が経過した4月25日、4・25ネットワークや負傷者たち・沿線住民の手で、さまざまな催しが繰り広げられました。

「追悼と安全のつどい2008」では、遺族・負傷者の3年の体験から、時が悲しみや怒りをいやすどころか、今なお心身の状態が悪い中で、必死に立ち直りを求めて生きる姿、しかし、説明責任をはたさないJR西日本への不信がつのるばかりの3年間だったことが訴えられました。

「事故の真相に迫る」というテーマで、神戸商船大学名誉教授・西川先生による事故調報告書の説明や、遺族からの発言には参加者から賛同の大きな拍手がありました。

事故直後からJR西は「あのカーブで速度超過の事故など想像しなかった」などと、答えにもならない説明しかして来ませんでした。そのJR西に対し、4・25ネットワークが作成した「公開質問状」を参加者に配布し、最後に、事故から3年にあたり「安全を求める宣言」を発表しました（それぞれ次ページ以下をお読みください）。

## 5月例会のご案内

5月18日(日) 午後1時開場  
1時15分～4時30分

場所「宝塚ソリオ2」4階

0797-86-4006 阪急宝塚駅すぐ

小さなお子さんたちの保育室を設置し、ボランティアの方が例会中の保育を担当します。子どもさんをお連れの方は、なるべく事前に事務局までご連絡ください。

## 今後の予定

6月例会は15日(日)。7月例会は20日(日)。場所は、いつもの阪急・宝塚駅に隣接した「宝塚ソリオ2」です。

分科会は、6月15日(土)10:00「説明責任」  
7月6日(日)13:00「被害対応」  
「人事問題」(日時未定)

## 「思いを語る会」は

5月24日(土)13:00～  
カウンセリングルーム

## 公開質問状にあたって

### 事故調報告書の指摘を受けて

2007年6月28日、航空・鉄道事故調査委員会から公表された報告書には、鉄道事業を運営する上で30数か所にもおよぶ多くの問題点の指摘がされています。

どれも見過ごすことができない問題点ですが、ブレーキの無作動箇所があること、速度計の誤りがあること、運転操作の誤りによる事故防止する機能がない福知山線で、余裕時分を撤廃し到達時間を短縮したダイヤを作成したこと。

など、誰もが「えっ、ほんとに？」と驚きの声をあげたくらいです。

これまで事故が発生しなかったことが不思議なくらいずさんな管理体制が露呈しており、鉄道利用者としてJR西日本は本当に安全なのかと思わざるを得ません。

### 集客目的だけのダイヤ短縮

特に余裕時分を撤廃し、到達時間を短縮したダイヤ設定はATS-Pの設置される前から何度となく行われてきました。

報告書では「定刻どおりに運転されることが少ない列車運行計画とするべきでないことは言うまでもないことであるが、曲線速照機能等の運転操作の誤りによる事故を防止する機能がない列車を120km/hという速度で運転させるのであれば、その運行計画は相応の時間的余裕を含んだものとするべきである」と指摘されています。

これまで社長をはじめ経営幹部はJR西に責任が100%あると認め、お詫びをしています。報告書にあるような多くの指摘事項がなぜ発生し、改善されることなく放置されてきたのか、事故防止機能のない福知山線で、競合他社からの乗客を奪う戦略のためにダイヤを短縮するという利益重視の経営判断は、乗客の安全という視点において適切だったのか

また、安全管理体制の問題点はどこにあるのかなど、事故発生から3年経過した今も、JR西は私

たちが切望する具体的な説明を行っていません。説明会などでの質問に対しても、「曲線での事故の危険は想定していなかった」「(事故の)翌月にはATSを設置する予定だった」「ダイヤは監督官庁の指導のもとに適正であった」など、誠意のない回答ばかりです。

被害者から質問を行わないと、JR西はこのまま真相を明らかにしないまま、時間の経過とともに風化させかねないという危機感さえ感じます。

### 事故の検証こそ再生への第一歩では

事故発生直後に掲げた「安全性向上計画」や今回発表した「安全基本計画」の策定などを、経営幹部はJR西の鉄道事業の信頼回復と安全に向けて行っていますが、まずは経営幹部自らが事故の検証を行い、鉄道事業を運営する上で、安全をどのように考えていたのか、経営判断に誤りがなかったのかなどを遺族・負傷者に説明することが何より必要なことです。JR西の決意であり、社員にも受け入れられ、全社一丸となって安全が目指せるのではないのでしょうか。

山崎社長は追悼慰霊式でも「企業体質や風土の変革に不転の覚悟で取り組む」と言っています。しかし、加害者として自ら事故を検証せず、どこに原因があったのか、改善・反省すべきところはどこなのかも明らかにしないままで作った「安全基本計画」に意味があるのでしょうか。

### 5月末日の回答期限を守ってほしい

4月23日、JR西において、公開質問状を手渡し、回答期限は5月末日と伝えました。被害者の意思を真摯に受け止め回答を行うのか。または、意見聴取会で事故調委員から指摘のあった「JR西日本は言い訳ばかりしている」といった回答になるのか。それは今後のJR西日本の姿勢が問われているといっても過言ではありません。

「公開質問状」をお持ちでない方は事務局までご連絡ください。お送りします。

## J R 西日本の安全を求めるアピール

J R 西日本自ら事故の真相究明と  
説明責任が安全構築の土台である

私たちにとっては忘れてくても忘れられないあの事故から3年です。私たち遺族の多くは、かけがえのない家族の尊さと生きていた尊厳の大きさを図ろうとする一方で、家族を失った奈落の底にポツカリとあいた空虚な時空の中で、自らの存在の認識と生きるすべを探し続けています。また、あの事故で心身ともに傷を負い、壮絶な体験の記憶や後遺症と向き合い続けている負傷者とその家族の苦悩は、3年という時間では、まだまだ癒されるものではありません。事故の被害は、今後さまざまな面でいっそう深化、拡大していく危険性が増しています。

J R 西日本は、当初から、事故調の調査や県警の捜査を隠れ蓑に、加害者として自らの事故の真相究明と説明責任を拒否し続けています。そして、事故調の最終報告で指摘された数多くの問題点や課題を真摯に受け止める、とのスタンスに執着し続けています。また、事故の教訓をどのように受け止めているか、との私たちの問いに対しては、経営の根幹にかかわる組織的、構造的課題として事故の教訓を重く受けとめるとは言いますが、その内容について、口を閉ざしたままです。そして、安全基本計画を策定し、それで安全が確保できるかのごとく描きだそうとしています。

私たちには、そうしたJ R 西日本の対応の中に、真に事故と正面から向き合い、心からこうした事故を二度と起こさない、との決意や姿勢が伝わってはきません。それは、とりわけJ R 西日本による今回の事故後の経営幹部の安全に対する認識の欠落をはじめ、組織ぐるみで事故と正面から向き合う姿勢の逃避や、遺族・負傷者に対する不真面目な対応などに現われています。その根底には、多くの事故被害者の切なる悲鳴や叫びを真剣に聞

こうとしない、たびたびの社会的批判を謙虚に受け止めようとし、独善的で反社会的言辞の分別さえわきまえない、上場企業としての社会的非常識な企業体質と、被害者の苦悩や状況を人間として理解しようとし、経営幹部、そして意見や情報が流れない梗塞状態の組織の実情が見透かされます。

鉄道の安全性は、加害者自らが事故の実態や状況の整理、分析を通じて、事故の反省点や教訓を学ぶこと、それを経営幹部を先頭に組織全体に活かしていく努力と意欲の中でこそ、一步一步高まっていくものと考えます。安全の構築は、言葉ではなく、安全哲学とそれに基づく科学・技術を積み上げていく過程と到達点が問われるべきではないでしょうか。

事故から3年を迎えた今日、「追悼と安全のつどい2008」に参集した私たちは、被害者の安全構築への切なる願いを、J R 西日本に強くアピールいたします。

2008年4月25日

### 第16回被害対応の分科会

開催日時：平成20年3月2日(日) 13:00  
~ 15:00

開催場所:宝塚国際・文化センター 会議室1

出席者：19名(弁護士3名含む)

#### 「聖トマス大学 高木シスター」をお招きして

高木慶子先生は、東京新宿区の教育相談所で20年間、ありとあらゆる悲しみ、苦しみの相談にあたって来られました。

その後、関西に来て「神戸生と死を考える会」を立ち上げ、いろんな方の生の声を聞くうちに、心の近くに寄り添うということがどういうことか教えられ学ばせていただいた。共に泣き共に悲しんだ20年であったそうです。

関西に来て自らも震災を経験され、多くの被害者の方々の生の声を聞かせていただき、愛する家

族を失うということはこういうことかなあと理解しておられたことと、今回のJR西の事故の被害者の方の想いは全然違うということを感じられたそうです。

愛する家族を亡くしたという事実は同じであっても、自然災害と人災の違い、そこに加害者がいて、加害者であるJR西のご遺族に対する態度はおかしい、違うということを感じておられたそうです。

JR西の方々も人間、「どうして泣くの?」「どうして悲しいのだろう?」「同じ人間なのにどうして?」「どうしてわからないんだろう?」集団になる時の恐ろしさだと。

企業には理念があり、達成目標、企業なりの論理、こういうものの中で仕事をしているJR西。事故を起こした企業、結果として出てくる被害者、この相容れない対立関係。

事故がなければ鉄道は人間社会にとってなくてはならないものであるが、事故を契機に加害者と被害者という相容れない対立する関係ができた。企業の方々は論理で動くが、被害者は心の問題、辛いのは悲しいのは心。

「あなたがたの論理では被害者の気持ちは絶対わかりませんよ」といい続けてきた。

1対1では人間的でも組織になると全然ダメ、それは個人と法人の違い(企業を守る姿勢)によるもので意識を変えることはむづかしい。

走っている電車をみるとJR西は元気だと思う。被害者にとってはとても辛いことである。

人災の辛さ、皆様方はいやというほど感じられているのではないのでしょうか。

そしてこの事故が理不尽なものであるため、愛する人の死をなかなか受け入れられないのでいつまでも心が辛いのですね。

フリートークの後、高木シスターは「ご遺族はJR西に何をしてもらいたいのですか?」と質問された。

・説明責任を果たしてほしい!

遺族はJR自ら事故原因の説明責任を果たしてほしいのです

JR西の会社としての見解、知っていることを社会的に明らかにしてほしい!

高木シスターは「事故の原因は警察に資料を全部持っていかれているので、できないと言われてましたよ」とJR西の説明を信じておられたので、事故調の調査を言い訳に使っているだけだと説明しました。

・垣内、南谷、中村氏 講座(聖トマス大学での「悲嘆について学ぶ」公開講座)が始まる前と比べてかなり変わられた

このことに対して弁護士の先生はじめ、皆さんが詳しく先生に説明された。

今回の聖トマス大学の講座も遺族の気持ちを理解しようという姿勢より、将来的な賠償交渉の時にいかに遺族の感情を傷つけずにうまく話しをすすめていくかという、参考にするための勉強という姿勢が垣間見られる。個人としてはどうかかわらないが会社としての姿勢は事故当初とは変わっていない、とお話しました。

高木先生は非常な驚きをもって聞いておられました。「知らないことばかりでしたと、...ご遺族の生の声を聞かせていただいて良かった」と感想を述べられました。

【次回日程】

開催日時 : 平成20年7月6日(日) 13:00 ~ 17:00

開催場所:宝塚国際文化センター 会議室1

## 「思いを語る会」のご案内

5月の思いを語る会は、いつものカウンセリンググループです。初めての方、思い出したようにふらっと来られる方もあり、毎回たのしみな土曜の午後です。仲間の集まる場においでください。

日時 2008年5月24日(土) 13:00~

場所 カウンセリングルーム