

44号 平成20(2008)年9月16日

私たちは兵庫県警にこれまでなんとか足を運び、厳正な捜査と、捜査内容の説明会を開催してほしい、とお願いしてきました。9月5～7日、県警が遺族宅を訪問し書類送検の内容を簡単に説明しましたし、神戸地検は被害者に手紙で意見を問うという「異例の措置」で応えてくれています。こうした警察や検察の対応は全国で初めてとのことで、被害者対策のよい先例になってほしいものです。107人もの犠牲者を出しながら、どのようなかたちで責任が問われるのか、それとも日航機事故のように誰も有罪にならないのか。今後、安全性重視のJR西日本に生まれ変わるために、検察の動きに注目していきましょう。

運輸安全委員会 が10月に発足

被害者への情報提供に期待します

国土交通省は、事故調査と被害者支援を充実させるべく、現行の航空・鉄道事故調査委員会と海難審判庁を統合し、「運輸安全委員会」を10月に発足させます。この説明会が9月12日、東京で開催されました。

今までは、事故を起こした当事者が被害者支援や救済に当たり、「二次被害」と言われるような多くの問題が発生し、さらに心のキズを負う被害者も見られただけに、改善が望まれる分野です。

原因究明機能の強化

事故調査体制の充実

勧告機能の強化

被害者への情報提供 を設置の効果とし、

原因関係者に直接勧告。

原因関係者に対し、その勧告に基づき講じた措置につき報告を求める。

原因関係者が正当な理由なくその勧告に係る措置を講じなかったときは、その旨を公表する。

ことが可能になりました。

これまでのように、事故調の職員が毎年のように他へ転勤し、調査の継続性が案ぜられることはなくなりそうです。

9月例会のご案内

9月21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

10月例会は19日(日)を予定しておりましたが、この日は神戸地検との面談日となりました。11月例会は16日(日)。場所は三田市郷の音ホールです。

分科会は、

11月1日(土)13:00～17:00「被害対応」

阪急宝塚駅前ソリオ1(306号室)

日航機事故の遺族に来ていただきお話を聞きます。

「思いを語る会」は

9月27日(土)13:00～

カウンセリングルーム

被害対応の分科会報告

9月の分科会は、1991年の信楽高原鉄道事故で妻を失い、二人の娘さんが重傷を負った吉崎俊三さんと、姉を奪われた臼井慈華子さんをお招きして、当事の状況、鉄道安全推進会議（TASK）設立の経緯やご苦労をお伺いしました。

責任を認めないJR西

事故当時、吉崎さんの家族は京都駅からJR西日本発行の切符を買って、JR西の車両の中で亡くなったのだから当然JR西に責任ありと訴えたのに、JR西は運転手と車両を貸しただけで、事故の原因は赤信号を無視して運行した信楽高原鉄道（SKR）にあると一切の責任を認めず、遺体安置所にはJR西社員は誰もいませんでした。

滋賀県警の大規模な捜査にもかかわらず、捜査の内容は表に出してこないし、遺族には何もわからない状態でした。42名が死亡、614名の重軽傷者がでた大事故にもかかわらず、運輸省の最終的な報告書はたった12ページでとうてい納得できるものではなく大変悔しい思いをされたそうです。

何かしなければと弁護士にお願いして13人の弁護団を設立し、署名活動、陳情等いろいろ運動し、説明会も4回開いたがJR西の社長は1回も出てこず、「鉄道事業者として」謝罪する、と弔辞で述べただけでした。

検察庁も赤信号で出発したSKRが悪いとJR西の肩をもつ態度で、検察審査会が不起訴不当と判断しても、検察は期待に応えてくれなかったし、遺族は、いつまでもJR西が謝罪しないのが辛かったと言われています。

日米の違いにおどろく

外国の事故調査はどうなっているのか知りたいたと、吉崎さんや臼井和男さんたちは、弁護団とともにアメリカのNTSB（国家運輸安全委員会）を視察に行ったのです。事故からすでに1年半近く経っていたのに、警察も運輸省も事故原因について何の発表もない状況の日本の遺族を、NTSBは温かく迎え入れ、調査官がかわるがわる捜査資料を見せてくれたうえ、惜しげもなく大量の資料を提供され、アメリカの遺族にも会って話を聞くこともできました。彼らは事故の説明、遺族の

ケアもしてくれるNTSBに、安心して任せることができたと話しました。

日本とアメリカの余りの違いに驚き、帰国後わが国にもNTSBと同様の、独立した鉄道事故調査機関を設立することの必要性を訴え、臼井さんはじめ、信楽事故遺族、その他いくつかの事故遺族らの努力により、アメリカからNTSBの調査官2名を招いて、京都で第1回シンポジウムを開催しました。

TASKそして航空・鉄道事故調査委員会へ

1993年8月、臼井さんを会長とする鉄道安全推進会議（TASK）が設立され、その後、TASKの皆さんの努力と、臼井さんの行政など各方面への働きかけが実って2001年4月、航空・鉄道事故調査委員会が設立されました。

その後も、「安全に終わりはない」と、鉄道安全の推進のために何ができるかを求め続けておられた臼井さんでしたが、福知山線列車事故の2カ月前に急逝されました。

現在、三女の慈華子さんが臼井さんの意志をついでTASKの運動に参加されています。彼女は13年間事故を受け入れられず、自分の悲しみに耐えられなくて海外に住んでおられたのですが、日本に帰ってきてしばらくしてお父さんが亡くなり、福知山線事故が発生すると、これまで動けなかったことを悔やみ、活動に参加されるようになったそうです。

臼井さんはお父さんが求めておられた再発防止を目指して、「二度と事故を起こさせない、私たちのように悲しい思いをする人を無くしたい。亡くなった方々の死を無駄にしないためにも、私たちの求めていくものは、安全、事故原因の究明、そして次の命を守ることなのです。事故を風化させないために、遺族が声を出していかないと何も起こらない、始まらない。遺族同士の横のつながり、交流を大事にして結束力を強め諦めずに活動していきたい」と訴えられました。

【次回日程】

11月1日（土）13：00～17：00

場所：宝塚国際文化センター 会議室1

* 日本航空の遺族をお招きしています。

公開質問状に対する J R 西日本の回答と説明責任分科会の考察

(その2)

前号につづき、4・25 ネットワークが今年4月25日、事故調の【報告書】に基づいて J R 西日本に提出した「公開質問状」の【質問】、これに対する J R 西の【回答】、およびこの回答に対する説明責任分科会における討議の結果を【考察】として掲載します。

なお文中のアンダーラインは編集者が挿入しました。

1 - 2 . Pの停車駅通過防止機能等に関する解析について

1) P 停車ボイス機能について

【質問】P 停車ボイス機能は、アーバンネットワーク全駅には設置されていないようだが、その理由は「オオカミ少年的警報」だからなのか。ほかの理由がある場合は、説明すること。

【回答】P 停車ボイス(第1ボイス)は、ATS-P を設置した線区において車両に搭載した ATS-P の機能を活用したもので、ATS-P の設置に合わせて整備してまいりました。これに加え、ATS-P の未整備区間であっても、P 整備車両が多く運用されている線区には、この装置を導入してまいりました。

【考察】質問に忠実に答えていない。

ATS-P 設置路線(設置区間)の全駅に設置しているのかいないのか、全駅に設置していないなら、どのような基準で何駅中何駅に設置しているのか。

ATS-P 未整備区間では、どのような基準で何駅に設置しているのか。

(注：P 停車ボイスは、停車駅の誤通過を防止するために設置します。)

【質問】「オオカミ少年的警報」という認識は、現場から経営幹部までの共通認識だったのか。

【回答】P 停車警報(第2ボイス)の導入を検討する段階において、一部の担当者が P 停車ボイス(第1ボイス)のことをいわゆる「オオカミ少年的警報」という表現を使ったのは事実であります。が、会社としての共通認識ではありません。

【考察】一部の担当者が「オオカミ少年的警報」という表現を使っていることを上司、役員が知ったのはいつか。また、「オオカミ少年的警報」と知った上司、役員はどのような対処をしたか。

共通認識ではないとは言葉としての認識なのか、オオカミ少年のように信憑性がないと認識していたのかよくわからない。

2) 第1ボイスおよび、第2ボイスについて

【報告書】『停車駅接近時の速度が所定停止位置に停止するには高過ぎるときに、「停車、停車」という男性の声及び機械的な警報音(連続音。ただし、P 曲線速照等のものとは異なる。)(第2ボイス)が繰り返し発せられる。(ブレーキは自動的に作動しない。また、第2ボイス発生後直ちに非常Bを使用しても、所定停止位置までに停止できるとは限らない。)』(2.13.2)

『なお、2.7.3.2 に記述した本件基準運転表に記載されたブレーキ初速 105 km/h で走行している場合、第1ボイス開始と同時にBハンドルを操作するとして同様に試算すると、B5（回生なし）の実測値とほぼ同じ毎秒2.5 km/h では所定停止位置までに停止するが、設定基準値では行き過ぎるという結果となる。また、この場合、第1ボイス終了と同時にBハンドルを操作するとして同様に試算すると回生ありの実測値でも所定停止位置を行き過ぎるおそれがある。』（2.13.3.3）

【質問】なぜ停車位置を過ぎる位置に設置されているのか説明すること。

【回答】P停車ボイス(第1ボイス)は、「停車を失念していた運転士に停車を知らせる」ことを目的として設置しています。基準運転表どおりの運転をしている場合のブレーキ操作に対して設置しており、第1ボイス鳴動に気付いて速やかにブレーキを扱うことを期待したものです。この場合、所定停止位置までに停止できますが、ボイス鳴動終了後にブレーキを扱った場合には所定停止位置を行き過ぎるおそれがあります。

P停車警報(第2ボイス)は、列車が停車駅接近時に速度が高すぎた場合に、このことを運転士に知らせるために設置しているものであり、所定の停止位置に停車する場合には鳴動することがないように設定していることから、警報鳴動後にブレーキを扱った場合に所定停止位置を越えた位置に停止することもあります。

【考察】【質問】「なぜ停車位置を過ぎる位置に設置されているのか・・・」（【報告書】「・・・設定基準値では行き過ぎる。・・・」）に対する答えが無い。

『P停車ボイス(第1ボイス)は、「停車を失念・・・』とあるが、停車を失念することを想定するなら、全駅にP停車ボイスを設置すべきである（昨今のオーバーラン状況を見る限り、全駅には設置されていないと思われる）。

『P停車警報(第2ボイス)は、列車が停車駅接近時に速度が高すぎた場合に・・・』とあるが、ここではブレーキ操作の遅れによる所定速度オーバーを想定している。なぜ『曲線進入時、ブレーキ操作の遅れによる制限速度オーバー』することは想定しなかったのか。これらは矛盾していると言わざるを得ない。

福知山線は、平成14年3月にP停車ボイス機能が、平成14年12月にP停車警報機能の運用が開始されている。P停車ボイス設置後もダイヤは短縮されている。ダイヤ（速度）に合わせてP停車ボイスの設置位置が、事故報告書で指摘された「基準運転表」と同様に修正されていないのではないかと推察される。

【質問】設置されたP停車ボイス機能を利用して注意を促しているが、本来の速度照査機能を利用して速度制御をなぜ行わないのか説明すること。

【回答】A T S - Pの場合、速度照査機能を利用した速度制御を行っています。しかしながら、拠点P線区における閉そく信号機にはPを設置していないことから、このような機能もありません。

【考察】『拠点P線区における閉そく信号機にはPを設置していない』は、設置する必要がないから設置していないのか、設置すべきなのに設置していないのか。その理由は？

拠点P方式はJR西日本が、危険度の高いとした信号機（駅に進入する際の場内信号や駅の出発信号等）のみA T S - Pを設置しているが、駅間の途中の信号機（閉

塞信号)には速度照査機能を利用したATS-Pは設置されていない。伊丹駅は側線や分岐機のない駅で、閉そく信号機の間にある駅となっているためATS-Pは設置されていない。ATS-Pは速度照査機能を利用し、信号機までの距離や勾配等を地上子から電車の車上子に伝え、車上子側で速度制御を行っている。P停車ボイス機能や曲線での速度照査は信号機と連動していない。

【報告書】『第1ボイスおよび、第2ボイスはPの速度照査機能を利用して注意を促していると思われるが、Pの速度照査機能を利用し、停車駅接近時の速度が所定停止位置に停止するには高過ぎるときにのみ警報を表示し、必要な場合には自動的にブレーキを作動させるものが望ましい。』(3.2)

【質問】福知山線はATS-Pが設置されていないのに、P停車ボイス用ATS-Pの設置を優先している。乗務員からの要求で停車ボイスを設置したのか。それとも乗務員のミスハードによって軽減させようとしたのか。設置に至った理由は何か説明をすること。

【回答】ATS-Pの地上設備を整備していなくともP搭載車両が多く運用されている線区については、P停車ボイスを設置しておりました。福知山線でも尼崎～新三田間に設置しておりました。

【考察】「設置に至った理由」の質問に忠実に答えていない。

平成10年中長期設備投資計画で、新三田-尼崎間のATS-P設置を平成15・16年に計画し、その間に数回のダイヤ短縮が行なわれている。しかし、駅での誤通過を防止するためのP停車ボイスの設置を優先した。その理由が不明。

1-3.(3.3.1.1)回生B作動時の減速度等について

1)担当者らの口述

【報告書】JR西日本は『実測値が設定基準値を上回れば可とするのではなく、運転士が回生B作動の有無に注意を払わずに済むよう、Bハンドルの位置が同じならば回生B作動の有無にかかわらず、ほぼ同じ減速度が得られるようにするべきである』(3.3.1.1)とある一方、207+系電車の0番代導入時のブレーキ試験担当者は『減速度の実測値が設定基準値を上回れば可としていた』(3.3.1.1)と口述。同様に、車両部のマネージャーも『非常B及び最大Bの減速度について実測値が設定基準値を上回れば可としていた』(3.3.1.1)と口述。

【質問】担当者、マネージャーの認識不足が生じた理由を、指導体制等の問題点に触れながら検証し、説明すること。

【回答】当時は、「非常制動による列車の制動距離は、600メートル以下としなければならない」と定められた法令を踏まえ「減速度の実測値が設定基準値を下回ることは許されないが、実測値が設定基準値を上回れば可とする」と判断しておりました。これは、国鉄時代と同様の考え方でありました。

そのためご指摘いただいたような考えを持っておりませんでした。

なお、事故調査委員会からのご指摘を受けて、まず 207 系について、ブレーキ減速度の調整を進め、207 系 0 代、1000 代、2000 代、及び 321 系のブレーキ性能を同程度にし、回生ブレーキ作動の有無による減速度の差を小さくするよう取り組みを進めています。その他の新型車両および旧型車両についても順次現状の把握を行いながら、その結果を踏まえてできるだけ早期に最高速度が同一の車種毎においてブレーキ性能が同程度となるよう減速度の調整を進めてまいります。

【考察】「問題」と思って来なかったことが、問題ではないか。

1 - 4 .(3.3.1.2)設定基準値よりも大きい回生 B の減速度が P 曲線速照機能に与える影響について

1) P 曲線速照機能に係る速度制限情報の誤り (2.13.8.9)

【報告書】報告書は『事故当日現在 P 曲線速照機能は曲線 94 カ所について設けられ、そのうち 68 カ所について、P 地上子から送信される速度制限情報のデータに誤りがあった』とし、『具体的には、速度制限区間（曲線）入口までの距離、速度制限区間（曲線）長又は制限速度に対応するデータ《略》、東西線の下り 6 カ所および上り 7 カ所全てについて、4469M 等 207 系電車で組成された列車等に係る「指定速度」(2.10.1.3 参照)が 5 km/h であるにもかかわらず、その設定値が 0 km/h とされているなどの誤り』と指摘している。

また、大阪信号通信区の工事担当助役は、「指定する速度」を入力することを知らなかった、と発言している。JR 西日本においても、「P 曲線速照機能に係る速度制限情報の誤りがあることは、本事故後に初めて知ったとしている』。

【質問】なぜ上記 4 点の誤りが生じたのか。P 曲線速照機能の運用・管理体制に即して一点ずつ検証し、説明すること。

【回答】A T S 地上子データの設定誤りについては、主として部門間連携のあり方や技術力不足に起因するものでした。

A T S - P の設計に当たっては、複数の部門間で関係する車両や設備に関する基礎データの授受を行い、それに基づいた地上子データの作成が必要となります。この部門間での基礎データのやり取りが的確に行なわれなかったことから、設定データに誤りが発生しました。

この事象を安全に係わる重大な警鐘と受け止め、部外の専門家の方を交えた「保安設備検討委員会」を設置し、原因の分析と対策の検討を行いました。この委員会の検討を踏まえ、A T S 整備に関する手順を明確に、関係部門間連携ミスによる齟齬を防止する仕組みを構築し、「A T S 設計時のデータ取扱手引」として制定しました。この手引に基づいて厳正に業務を推進することにより、ミスの再発防止に努めております。

工事を進める段階において、現場において工事設計や工事監督を行う担当者に対して、A T S - P の工事経験者が指導していましたが、その内容が不十分であった

と反省しています。

これまで分散配置となっていた専門技術を有する技術者を19年7月に設置した大阪電気工事事務所に集中配置することにより、ATSをはじめとする鉄道電気の固有技術を維持・管理していく体制を構築し、業務品質の向上と人材育成に努めてまいります。

また、工事完成時の機能確認では設定データが設計どおりであること、設置後の定期検査では設定データの送信ができることの確認は行っていましたが、データそのものの正誤を確認することは行っていませんでした。このため、設定データに誤りがあることに気付くことができませんでした。

さまざまな機能確認を行う場面で、設定データの確認が行えるよう帳票の見直しや検査データの出力様式の変更を行うなど、データ誤りを発見できる仕組みとしました。

また、運転状況記録装置を活用してデータ管理を厳正に行ってまいります。

【考察】『主として部門間連携のあり方や技術力不足に起因する』『その内容が不十分であったと反省』『データそのものの正誤を確認することは行っていませんでした』これらについて、教育の問題、マネジメントの問題等、何が悪くてこのような状態になっていたのか、具体的な回答がない。

対策の内容で、万全なのか。

このような分析ができているか。

【質問】上記四点について、責任部署、役職を明らかにすること。

【回答】今回の設定誤りについては主として部門間連携のあり方や技術力不足に起因するものですが、地上子データを作成するための基礎データの管理は、本社車両部、支社輸送課、施設課、電気課です。

【考察】まとめ役の責任部署はどこか。責任者は誰か。

4・25ネットワークの3年4か月

(例会で出た意見を集めました。)

これまで4・25ネットワークが活動してきた足跡を振り返ってみますと、数多くのことに取り組んできているし、その成果は大きいと言えます。

- ・ **ニュースレター**は2005年5月12日に第1号が発行され、この44号まで続いています。遺族・被害者の貴重な情報交換のツールになっていますし、相互のつながりの基礎になっています。
- ・ **例会**は2005年6月25日に第1回が開催され、現在まで37回開催しています。例会を中心に、世話人会、説明責任分科会、役員人事分科会、2次被害分科会などの活動や、思いを語る会、乗車位置問題の取り組みなどが生まれています。いまでは、どれも欠かせない、大切な、そして楽しい集まりです。

- ・ 国交省の**事故調査委員会**には、遺族への説明を求める要望書、遺族の意見を聴取すべき要望、徹底した原因と理由の究明などを求めてきましたが、これまでの同委員会の活動と比較すると、明らかに調査の取り組みへの姿勢が違って、これは私たちの声が反映されたものと見て良いのではないのでしょうか。2007年2月1日の意見聴取会で、遺族・負傷者の意見陳述が実現したのは画期的でしたし、その意見が最終報告書にも生きています。このたびの運輸安全委員会の発足のよう、国交省が被害者支援を拡充する動きをみせているのもうれしいことです。
- ・ 刑事責任について、**兵庫県警**に出向き、4・25ネットワークの数度に及び要望を届け、捜査に有益な資料提供等ができました。書類送検を前にして2008年9月、兵庫県警は遺族宅を説明のため訪問するという前例のないことを実施しましたし、**神戸地検**もこのたび、被害者の意見を聞く姿勢をとっています。
- ・ JRの人事問題について、**天下り役員**の一連の退任につながったのは、4・25ネットワークの粘り強い責任追及の活動があったからで、これは間違いのない事実です。被害者の率直な思いと、JR西の非常識さを訴える素朴な感覚が結実したと思います。
- ・ 説明責任分科会の調査は、JRに提出した**公開質問状**という形でその成果を形にすることができています。その内容は、かなり広く、かつ深く事故原因について考察した内容で、JR西から得られた回答を見る限り、これまでの説明会では言われなかった、JR西が抱えている内外の問題点が浮き彫りになりました。今後も追及は続きますが、4・25ネットの活動で目に見える成果であったと言えます。
- ・ 犠牲者の**乗車位置調査**の取り組みは、最愛の家族の最期の状況を知りたいという切実な思いから始まった活動でしたが、不明だった事実（乗車位置等）の多くが明らかとなり、前例のないとても有意義な取り組みでありましたし、遺族・負傷者・救助者とのつながりの基礎にもなりました。
- ・ **二次被害** JR対応分科会の取り組みは、2006年末ころから始まりましたが、当時、かなりひどかった担当者らによる二次被害について、警鐘を鳴らした結果、一定の改善は見られたと言えます。
- ・ **思いを語る会**については、4・25ネットワークの「独りで悩んでいるより、同じ苦しみの中にいる人たちと心の手をつなごう」という目的に沿った取り組みと言えますし、心の和みの場として毎回たのしく続いています。こういう場が形づくられていることはとても重要なことです。
- ・ **示談交渉**がほとんど進んでいないのも、4・25ネットで相互につながりあい支え合っていることのあらわれと見るができます。たとえば御巢鷹山の日航機事故では3年目には遺族の6割超が示談を済ませ、裁判も数件起きていました。早く示談を済ませたいJRとしては、このような結果は予想外だったでしょう。遺族どうしが相互連携し、情報交換することで不安や苦しみが少しでも和らぐからこそだと思います。
- ・ 1～3年目、4月25日に尼崎市で「**追悼と安全のつどい**」を、2007年2月には**フォーラム**を開催し、多数の参加者を集めました。遺族・負傷者・家族が心のうちを率直に伝える場を設定できました。社会的にも大きな意味があったと思います。