

緊急シンポジウム

検証

JR福知山線事故

その原因と企業体質を問う

講演

ジャーナリストから見たJR福知山線事故

大谷昭宏(ジャーナリスト)

パネルディスカッション

JR福知山線脱線事故はなぜ起きたのか

コーディネーター：吉村秀實(富士常葉大学教授)

パネラー：黒田勲(日本ヒューマンファクター研究所 所長)

田村豊(JR西日本労働組合 中央執行委員長)

幸義晴(JR西日本 現役運転士)

2005年5月24日・東京・星陵会館ホール

全日本鉄道労働組合総連合会(JR総連)

J R 福知山線快速電車脱線転覆事故についての声明

昨日（4月25日）午前9時18分頃、J R 西日本管内の福知山線塚口～尼崎駅間の第1新横枕踏切手前のカーブで、宝塚発同志社前行き快速電車（5418M）が脱線し、隣接するマンションに激突、大破するという大事故が発生しました。

快速電車は、7両のうち5両が脱線、1、2両目はマンションに激突し、台車から分離した客車の車体がL字形に折れ曲がるという大惨事となりました。本朝で判明しているだけでも乗客約580人のうち、死者72人、重軽傷者442人に及んでいます。いまだ1両目は救出中であることから、死傷者はさらに増える可能性もあります。1991年5月の信楽鉄道事故（42人死亡、628人負傷）をはるかに上回る、J R はじめて以来の大惨事となりました。この事故で亡くなられた乗客の皆様のご冥福と負傷された方々へのお見舞いを心から申し上げます。

事故の原因について、マスコミなどでは「運転士（23歳）の速度超過によるカーブでの脱線が原因ではないか」と報じられています。また、車両の軽量化が被害を増大させたともいわれています。現在、J R 西日本や国土交通省・航空鉄道事故調査委員会、兵庫県警などが調査中であり、その判断を待ちたいと思いますが、私たちはこの大惨事を痛恨の想いで受けとめ、直接原因のみならず、背後要因についても、さまざまな観点から究明していかなければならないと考えます。

これまでJ R 西日本は、安全よりも運行優先・利益優先の立場をとり、事故の責任を現場社員に転嫁する姿勢をとり続けてきました。90年の国際鉄道安全会議へのJ R 西日本労使のボイコット以来、翌91年5月の信楽鉄道事故や99年11月の山陽新幹線トンネルコンクリート崩落事故、昨年の保線検査記録の改ざんなど、J R 西日本は多くの事故や不法行為を繰り返してきました。02年11月のJ R 東海道線救急隊員触車死亡事故では、大阪地裁もその判決文で「ややもすると列車ダイヤの早期正常化に関心を傾け過ぎて運用されていたJ R 西日本の指令業務体制」と指摘しています。

ささいなミスをお口実に乗務員に「日勤教育」という名のいじめを行い、尼崎電車区の運転士・服部匡起さんを自殺に追いやったことは記憶に新しいところです。

しかし、J R 西日本は、新中期計画「チャレンジ2008」にも見られるように、いままた「ダウンタイムの短縮」と称して現場社員に無理な回復業務を強いようとしています。現在提案中の新賃金制度においても、社員への「評価主義」を全面化し、社員間の競争をあおる労務管理の強化が意図されています。

このように企業利益や運行を優先し、安全を軽視するJ R 西日本の企業体質が背景にあることを指摘しなければなりません。その意味で、私たちのこれまでの警告と過去の教訓が生かされず、ふたたび悲惨な事故が惹起されたことは極めて痛苦的な事態です。

私たちは、現場労働者への責任転嫁に反対しつつ、「責任追及から原因究明へ」を掲げ、今回の事故原因の究明に真剣に取り組んでいくものです。そして国鉄改革の原点に立ち、J R 各社における安全第一の企業風土を創り上げるために、J R 西労をはじめとする仲間たちとともに全力で努力していくものです。

2005年4月26日

全日本鉄道労働組合総連合会（J R 総連）

「JR福知山線脱線事故はなぜ起きたのか」

環境防災総合政策研究機構
富士常葉大学環境防災学部

吉村 秀 實

「脱線衝突事故から学ぶもの」

電車脱線・マンションに激突

JR福知山線 塚口 尼崎駅間
カーブで速度超過
快速電車7両編成 5両脱線、前2両大破
乗客は約700人(JR西日本が修正)

「通勤客らに悲鳴、流血」被害状況

死者 107名
重軽傷者460名
乗客の証言「異常なスピードと横揺れ」

「“レベル5”の大惨事」～旧国鉄時代の大惨事～

「八高線列車転覆事故」(47年2月・死者184名)
「常磐線三河島駅事故」(62年5月・死者160名)
「横須賀線鶴見駅事故」(63年11月・死者161名)
今回はJR史上最悪の惨事

「運転士は23歳、経験は11か月」

前駅(伊丹駅)で60mオーバーラン・1分30秒の遅延
現場は右カーブ 制限時速70Km/h
カーブ直前で126Km/h 直接原因はスピードの出し過ぎ」

「高見運転士はなぜ急いだのか」

「高見運転士に過失の前歴3回」

職場は過失厳罰主義
減給処分と厳しい日勤教育(再教育)
過密ダイヤとダイヤ至上主義 過失の追及で事故の再発は防げるか

「安全施設に問題はなかったか」

旧式のATS装置
脱線防護施設なし 安全の基本は 「Fail-safe」
「Fool-proof」

「車両自体の安全性は？」

スピードアップへ軽量化する車体(脱線しやすい?)
側面が弱い車両(側面衝突で大惨事) 「自動車の車両構造の安全対策に学べ」

「企業体質に問題はないか？」

ミスを隠す職場環境
「置石説」を急遽公表
同乗運転士2名がそのまま出勤した是非
惨事をよそに宴会、ボーリング大会を開催 「古い企業体質に徹底的なメスを」

「教訓が生かされない」JR西日本」

「信楽高原鉄道事故」(1991年5月14日)
「救急隊員死傷事故」(2002年11月6日)
老朽化する鉄道安全施設
軽量化する車両
「ダイヤ至上主義」
「過失の追及」だけでは事故の再発は防げない

「災害医療に抜かりはなかったか」

“事故はなぜ起きたのか”

運転士の資質と過失

鉄道安全施設に欠陥

車両自体の安全性

JR西日本の企業体質

事故調査委員会は要因の徹底的解剖を

「惨事の再発をどう防ぐか」

日本の事故調査は「解剖なき医学」「事故はなぜ起きたのか」の視点を

「ハインリッヒの法則」(1:29:300)の活用を

「カンタス航空」の無事故記録に学べ

社訓 “Safety Before Schedule” “Late Better than Never”

日本航空・故松尾静磨社長「臆病者と言われる勇気を持って」

大惨事はなぜ起きたのか

日本ヒューマンファクタ研究所 黒田 勲

古き安全管理の破綻

- ・ 定時性・効率性・経済性への偏重
- ・ 人間能力への懲罰的処置による安全維持
- ・ 「懸命ミス」の誘発
- ・ ヒューマンエラー - 防止発想の遅れ
- ・ 安全設備投資の削減
- ・ 組合活動の不十分さ
- ・ 組織統治（CG）の不足
- ・ 安全文化醸成の遅れ

安全とは

- ・ そもそも安全は存在しない
- ・ 常に存在するのは危険である
- ・ 危険をいかに的確に予測し、確実に防止する努力をするかが安全である。
- ・ 安全とは一人一人が力を合わせて作り出すものである

M - SHELL モデル

S：ソフトウェア/H：ハードウェア/E：環境/L：ライブウェア/（人間）M：マネジメント/

事故事象の連鎖

ヒューマンファクタ - のアプローチ

- 1．身体的要因 生理的要因/病理的要因/薬剂的要因
- 2．認知科学的要因
- 3．組織的要因

今後、明確化すべき事象

- ・ ブレーキ性能
- ・ 線路の安全状態
- ・ 車体の転覆可能性
- ・ 運転士の無能力化事象の可能性
- ・ なぜスピードを落とすのが遅れたか
- ・ スピード超過検出は困難か
- ・ 遅れ時間回復の方法は
- ・ 時間回復の心理的ストレス

Incapacitation（突発性機能喪失）

心筋梗塞・狭心症・低血圧・脳出血・脳梗塞・アルコール・向精神性薬剤・抗ヒスタミン剤・睡眠時無呼吸症候群・低血糖症・統合失調症・てんかん（小発作）・胃潰瘍穿孔・激痛発作（胆石、尿管結石）・激しい下痢・高熱・疲労

安全管理の流れ

- 1962 ATSの導入
- 1964 新幹線（安全のシステム化）
- 1970 ヒューマンファクタ - の根本的見直し
- 1986 安全文化の重要性（チェルノブイリ事故）
- 1987 JRへの改変
- 1997 バブル崩壊、環境問題、組織の統治性（CG）、組織の社会的責任（CSR）、技術者倫理の問題

ヒューマンエラーとは

達成しようとした目標から、意図と異なり逸脱することとなった、期待に反した人間の行動である。

安全管理システムの戦略変更

- ・ 事故対策からリスクアセスメントへ
- ・ 後ろ向き安全から前向き安全へ
- ・ 「守りの安全」から「攻めの安全」へ
- ・ 後始末型業務から経営企画業務へ

航空・鉄道事故調査委員会のあり方

- ・ 再発防止目的の堅持（責任追及との差異）
- ・ ヒューマンファクタ - 背後要因の明確化
- ・ 全ての推定要因に対する確実な対策
- ・ 被害者に対する支援機能
- ・ 事故防止のための兆候調査の有効化
- ・ ヒューマンファクタ - 専門調査機能の充実
- ・ 第3条機関への発展

生存性に関する問題

- ・ 死者、負傷者の傷害原因の解析
- ・ 車内安全性と車両側面の強度増加
- ・ 救急医療システム対応の問題
- ・ 大量傷者発生時のトリアージ
- ・ 現場医療情報のシステム
- ・ クラッシュ・シンドロームへの対策
- ・ F E M A 機能の必要性
- ・ 個人情報保護問題

日本の産業安全の特徴

1. リスクを直視しながらない情緒的精神風土（絶対安全）
2. 責任者の処罰で一件落着
3. 予防安全に繋がらない技術的事故調査
4. 規制への過剰依存と自立的安全意欲の不足
5. 企業の倫理観の醸成不足
6. 社会の強い安全希求と乖離
7. リスク・コミュニケーションの未熟

なぜ安全状態が崩れたか

- ・ 長引く経済不況 - 近視眼的目的達成
- ・ 国際経済競争の激化
- ・ 経済性、効率化の追求
- ・ 企業の安全意識、社会的責任の弱体化
- ・ 安全衛生管理機能の低下
- ・ 安全に対する社会的希求の高揚
- ・ 伝統的雇用体系の変化
- ・ アウトソーシングの一般化
- ・ リスク・マネジメント構築の遅れ
- ・ 熟練技能者の減少と技術伝承の不足
- ・ 安全に対する社会的発想の問題

安全文化の要件

- ・ 組織の安全哲学・ポリシーを確立する（リーダーシップ）
- ・ 全員が一致協力し得る環境の構築（組織のやる気）
- ・ 安全の遂行責任の明確化（正義の文化）
- ・ 相互の確実なコミュニケーション（情報の文化）
- ・ 的確な手順の作成と遵守（学習の文化）
- ・ 安全活動に関する厳格な内部監査（社会倫理の文化）
- ・ エラーに関する率直な報告（報告の文化）
- ・ それを受け入れる開かれた組織の姿勢（柔軟の文化）

- ・ 負の遺産の伝承（失敗を活かす文化）
- ・ 社会と企業のリスク感覚の落差認識（社会性の文化）

安全文化を高めるための提言

1. 日本人の安全に対する考え方（リスクへの嫌悪感）
2. 技術者倫理の再教育
3. 事故調査機能の改善
4. トップマネジメントのあり方
5. 企業の安全管理システムの構築
6. 安全専門家の育成
7. 安全技能の継承
8. 安全に関する研究・開発
9. 「負の遺産」の伝承

安全の実践教育

1. 管理者が模範的行動を示す。
2. 正しい作業が身につくまで、根気よく、継続して習慣化するまで指導する。
3. よく協力し、自己啓発し、良い提案をした時は心から褒める。
4. 不安全行動は直ちに是正し、見逃さない。見逃しは不安全行動の許可となる。
5. 不安全行動が教育の不備に起因する時は、直ちに教育の改善、再教育を行う。

日本の優秀企業の企業像 新原浩朗（2003）

「自分たちが分かる事業を、やたらに広げずに、愚直に、真面目に自分たちの頭できちんと考え抜き、情熱をもって取り組んでいる企業」トヨタ自動車、ソニー、キャノン、本田、花王、日産、ヤマト運輸、京セラ等

安全と顧客サービス

- ・ もし安全が高くつくと思うならば、事故を起こしてごらん！（カンタス航空）
- ・ 二度と再び着かないよりも、遅れてでも着いたほうが良い。（カンタス航空）
- ・ 事故とヒヤリ・ハットは結果が違うだけである。
- ・ 定時性、高速性、低コスト性と安全との社会的バランス（事故を誘発させる国民性）

ＪＲ西日本における主な事故と安全無視の事例

全日本鉄道労働組合総連合会
(ＪＲ総連)

１．国際鉄道安全会議をボイコット（90年10月）

(1) 1987年、国鉄改革を経て新生ＪＲが誕生しました。発足当初、国鉄時代に比べて鉄道事故は大幅に減少しましたが、それでも大きな事故が続きました。88年12月東中野駅で列車追突により乗客・乗務員2名が死亡するという事故が発生したのをはじめ、全国でもさまざまな事故が起きていました。ＪＲ西日本でも、山陽新幹線架線切れ事故、天竜寺踏切事故、天王寺駅車止め衝突事故、園部駅脱線事故、鳥取駅脱線事故などが相次いでいました。

しかしＪＲ各社の対応は「事故は起こさないのが当たり前である」と、「事故を起こしたら処分」を繰り返し、事故に対する当事者への「責任追及」姿勢で、現場では「事故隠し」「虚偽報告」の悪弊がまかりとおっていました。

(2) ＪＲ東日本の労使は東中野駅事故を教訓化し、「責任追及から原因究明を」の立場を労使で確認し、事故と処分の悪循環を断ちきりました。そしてＡＴＳ－Ｐ設置拡大等のハード面の対策ばかりでなく、それまでの「責任事故」という概念を変え、安全第一の職場風土を確立する取り組みを開始しました。さらに、ＪＲ各社や世界の鉄道関係の労使に呼びかけ「国際鉄道安全会議」を提唱、90年10月に東京で開催しました。

この会議には、ＪＲ西日本を除くＪＲ各社の労使や世界各国から33カ国、500人が参加しました。

(3) この会議をＪＲ西日本の労使はボイコットしました。「安全は経営の問題であり労働組合には関係ない」というのがＪＲ西日本の欠席理由でした。特に井手社長(当時)は、「猫の子一匹出席させるな」と社内に号令をかけました。安全よりも経営優先の企業姿勢と労働組合は会社の従属物であるという考えが示されていました。

また、鉄産総連(現在のＪＲ連合の前身)も「秋山書簡」を出し、参加を妨害しました。このようなＪＲ西日本の企業姿勢は、翌年5月の信楽鉄道事故として悲劇的にあらわれました。

２．信楽高原鉄道事故(91年5月 02年12月大阪高裁遺族側勝訴)

1991年5月14日10時35分、信楽高原鉄道の貴生川行普通列車とＪＲ西日本の臨時快速列車が正面衝突。死者42名、重軽傷者478名を出すというＪＲ始まって以来の大惨事が発生しました。事故を起こした列車は、折から信楽で開催されていた「世界陶芸祭」への輸送のためＪＲ西日本が乗

り入れていた臨時列車でした。ＪＲ西日本は「責任は信楽側にある」「それを認可した運輸省にも責任」として責任を一切認めず、遺族に謝罪もおこないませんでした。しかし実際にはＪＲ西日本の「乗り入れ協定違反」であり、臨時列車の増発に対応するために信号を遠隔操作する「優先てこ」を信楽高原鉄道に無断で設置していたことや、その「優先てこ」の設計ミスにより信楽駅の信号機異常を引き起こす要因となり事故の発端となったことが明らかにされたのでした。

そして 03 年 3 月の大阪地裁判決では、信楽高原鉄道社員 3 名に有罪を言い渡したほか、ＪＲ西日本の責任についても「事故前の信号装置工事で信楽高原と協議しておらず違法性が認められる。十分な協議があれば事故は避けられた」と言及し、ＪＲ西日本と信楽高原鉄道に合計 5 億円の支払いを命じました。

これに対してＪＲ西日本と遺族側の双方が大阪高裁に控訴。02 年 12 月 27 日に大阪高裁はＪＲ西日本側の控訴を棄却し、新たに「(ＪＲ側が信号トラブルの)報告体制を確立していれば事故発生は防げた」「体制確立するような指導・監督を行わなかった」としてＪＲ西日本・鉄道本部長らの過失責任を認めました。そして南谷社長(当時)は、翌年 3 月の遺族会の席でようやく「信楽高原鉄道との連絡が不十分だった」とＪＲ西日本の責任を認め、事故発生から 12 年目にしてはじめて謝罪したのでした。

3 . 山陽新幹線トンネルコンクリート崩落事故 (99 年 6 月 ~ 12 月)

1999 年 6 月 27 日、「ひかり 351 号」が山陽新幹線・福岡トンネル(小倉~博多間)を走行中、トンネル内壁であるコンクリート塊約 200 kg が崩落し、走行中の新幹線の屋根を直撃・破壊するという事故が発生しました。落下したコンクリート塊は、コールドジョイント(CJ)と呼ばれるコンクリートの接合不良部分が剥落したものでした。

ＪＲ西日本は、当初この事故を「パンタグラフ故障」として偽って発表しました。しかし事実が明らかになると「社員に問題があった」と責任転嫁しつつ、山陽新幹線の全 142 箇所の「トンネル点検」を実施し、「応急処理」をしました。そして 8 月には「今後 10 年間は安全である」と、早々と「安全宣言」を發しました。

しかし、この「安全宣言」から 2 ヶ月もたたない 10 月 9 日、福岡トンネルに近接する九州トンネルで約 226 kg のコンクリート塊が落下するという事故が再び発生しました。これはコンクリート側壁の打ち込み口と呼ばれる突起部が剥落したものでした。このように明らかに山陽新幹線のコンクリート構造物全体の安全性が問題となっていたにもかかわらず、6 月の事故後の「総点検」では剥落したコールドジョイント部分しか点検の対象にされていませんでした。また、その後の「総点検」で「打音検査」を行い、異常があれば補修・補強を行うとしていましたが、12 月 16 日の期限までの完了を意識するあまり、検査や補修途中で補修・補強の判定基準を変更したりしていたのでした。

ＪＲ西労は列車を止めてでも安全の総点検を実施するよう要求しましたが、ＪＲ西日本は部分的な点検と補修・補強の対策で済ませたのでした。

4 . 「日勤教育」中の服部^{まさき}匡起さん自殺問題 (01 年 9 月)

2001 年 9 月 6 日、ＪＲ西日本・尼崎電車区所属の運転士・服部匡起さん(ＪＲ西労組合員、44

歳)が神戸市の自宅で自らの命を絶ちました。8月31日午前5時40分頃、京都駅で西明石行電車に乗務していた服部さんは、車掌から「表示灯に異常がある」旨の報告を受け点検作業を行ったため50秒ほど遅れて発車しました。遅発事故の報告を受けた尼崎電車区は、すぐさま服部さんから事情聴取し、「発車時刻の確認を怠った」「正しい機器扱いの知識不足」であるとして乗務停止、「日勤教育」を命じました。

服部さんは9月3日から衆人環視の中で、「再教育」と称したレポートの執筆を強要されました。そこで現場管理者は、「用紙の8割を埋めないと認めない」「過去の事故経験を全て書け」などと服部さんを責め続けました。そればかりか「座っているだけで3万円だ」「1ヵ月は日勤だ」と追いつめました。服部さんは仲間の激励に対し「頭が変になりそうだ」「レポートが書けない」「もう乗務しなくていい」と、その時の悲痛な気持ちを吐露していました。そして4日目の9月6日、「体調不良」を申告して仕事を休んだ服部さんは、自宅で自らの命を絶ったのでした。

「日勤教育」では衆人環視の中で、あるいは管理者らがよってたかって罵声を浴びせる中で机や椅子を蹴られたり、「次に事故を起こしたら運転士を辞める、会社を辞めると書け」という脅迫などが行われてきました。時には就業規則などの書き写しや草むしりなど、再教育とは無関係な作業が指示された例も多くあったのです。

服部さんの父・榮さんは、一周忌間近の02年9月2日に息子・匡起さんの無念を晴らすために大阪地裁へ「損害賠償」訴訟を起こしました。裁判では弁論準備手続きを含めて18回の公判が行われ、事実が明らかにされてきました。しかし、今年2月21日大阪地裁は「日勤教育と自殺との間に条件関係は否定できない」としつつも「相当因果関係を認めることはできない」として原告請求を不当にも棄却したのでした。服部榮さんはこれに対して現在、控訴して闘っています。

5．救急隊員触車死亡事故(02年11月)

2002年11月6日、東海道線塚本～尼崎駅間で線路内に立ち入っていた下り新快速列車にはねられ、怪我をした中学生の救出作業をしていた救急隊員が2名が、走行してきた特急列車にはねられて死傷するという事故が発生しました。

中学生がはねられたという旨の連絡を受けた指令員は、近隣の駅に現場への派遣と救急車の手配を求めました。現場は到着した駅員、警察官、救急隊員などであふれていました。そして19時44分、救出作業中の現場に特急「スーパーはくと11号」が時速100キロの高速でそのまま進入。救急隊員の中沢良夫さん(28歳)を死亡させ、もう一人にも重傷を負わせてしまったのです。

この事故の最大の原因は救助作業中の現場に列車を進入させたことにありますが、現場の駅員・運転士と指令員との間に連絡の不備があり、全体状況が分からないまま特急列車が現場を通過するという事態が引き起こされたことが最大の問題です。状況が分からないのであれば列車を止めるのが常識ですが、運行を最優先するJR西日本には通用しませんでした。

この事故に対して大阪地裁は今年1月20日、業務上過失致死傷罪に問われた5人の社員のうち、事故の指令業務にあっていた2名の司令員と尼崎駅員1名に執行猶予付き有罪判決を言い渡しました。判決文では「ダイヤの早期正常化に関心を傾け過ぎて運用されていたJR西日本の指令業務体制」が問題であると指摘しています。

6 . 検査記録の改ざん・でっち上げ（00年12月～04年7月）

昨年8月13日、中国運輸局はJR西日本に対して、山陽新幹線などのトンネルや橋梁の定期検査の記録を改ざんしたりでっち上げたりした問題について、定期検査の実施・管理体制の是正を求める「事業改善命令」を交付し、チェック体制などを2ヵ月以内に改善して報告するよう求めました。

この記録改ざんは、平成12年4月以降からJR西日本・広島支社管内で山陽新幹線の「土工等設備の定期検査」の記録改ざんがあったことを昨年5月20日の発表により表面化しました。さらに7月6日には、岡山支社と神戸支社管内で在来線と山陽新幹線でトンネル・橋梁などの「土木構造物の定期検査の不備」（検査記録の改ざん・でっち上げ）が平成12年4月以降からおこなわれていたことが発表されました。

これらの検査記録改ざんは、内部告発により発覚したものを同社が社内で検査し、追認・公表したものです。しかし一連の状況から判断して、これら3支社にとどまらない広範囲な規模での検査記録の改ざん・でっち上げが行われていたことは明らかです。このような検査記録のねつ造・虚偽報告は、現場の要員不足や業務量増などが背景に発生していますが、本社・支社の官僚的指導の中において現場の自己保身からおこなわれたもので、安全を軽視する企業体質が蔓延していることを示しています。

また今年3月11日には、下請け業者がJR西日本の出資の線路保守管理会社「レールテック」（大阪市）の指示による手抜き工事を告発したため契約解除を通告されたとして、解約無効確認と損害賠償を求める提訴を行ったこともマスコミに報じられています。

7 . 兵庫県弁護士会・人権擁護委員会の「日勤教育」に対する勧告（04年6月）

2004年6月11日、兵庫県弁護士会・人権擁護委員会は、JR西日本神戸支社長と姫路鉄道部長に対して、「日勤教育」が「勤労の権利侵害」「人格権侵害」であるとして「勧告書」を交付しました。この勧告の趣旨は「貴支社が、申立人に対し戒告処分の他に上司の裁量で日勤業務を課したことは、運転士である申立人の勤労の権利を侵害するものであるとともに、申立人の人格権をも侵害するものであったと考えられますので、今後同様の人権侵害行為に及ばないように、勧告するものである」というものです。

これは一昨年の2月にJR西労の組合員がJR播磨新宮駅で折り返し待ち時間の間にトイレに駆け込んだことを、会社は「車両監視を怠った」として問題にしたことに端を発しています。この組合員は、その後数回にわたる会社からの事情聴取の上、約1ヵ月間にわたって運転の仕事から外され、花壇・庁舎の草引きや就業規則・規程類の筆記などが命じられ、さらに「戒告処分」を受けました。

人権擁護委員会は、「本件日勤業務は、申立人に肉体的・精神的苦痛を与えるものであり、しかもその合理的教育的意義が乏しいものであって、見せしめを兼ねた懲罰的目的からなされたと推認せざるを得ず、目的及び態様のいずれの面においても不当なものであり、申立人の人格権を侵害するものである」と、「日勤教育」の問題性について明快に判断を下しました。

8 . 北陸線貨物列車の規程違反運転（05年4月）

今年の4月1日16時31分頃、JR北陸線・大土呂駅構内の踏切で、上り貨物列車が自転車を押し、線路内に立ち上がった女性（88歳）をはねるという人身事故が発生しました。その後、この列車を運転していたJR貨物の運転士が現場で警察から事情聴取を受けている最中に、JR西日本の輸送指令が同社の社員（福井運転センター指導係長、46歳）に指示し、貨物列車の運転が再開されるという前代未聞の事件が発生しています。

他の会社の列車を勝手に運転するという問題は、JR西日本の運転士が本務の貨物運転士との引き継ぎもせずに運転したことや、最悪の場合は触車事故の可能性があったこと、JR西日本の運転士はJR移行後に工事列車を運転した経験はあるが超重量・長大の貨物列車運転の技量に疑問があることなどが指摘されています。また運転再開に当たっての安全確認や列車番号、運転氏名の再確認なども怠っており、「異常時対応マニュアル」の取り扱いからも逸脱しています。

事故発生が夕刻の通勤・通学の時間帯に迫っていたことから、JR西日本が安全の確保より列車の運行を優先させたものといえますが、2002年11月の救急隊員死亡事故の教訓がまったく活かされていません。また、JR西日本は事実を3週間も公表せず、20日以上経った4月22日になってから近畿運輸局に報告するなど、同社の事故隠蔽体質をも示しています。

9 . その他

1. JR西日本への申し入れについて

(1) JR西労からの会社への申し入れ

- 2005年4月27日 『JR西労（申）第27号「JR福知山線快速電車脱線事故に関する申し入れ」』
- 2005年5月2日 『JR西労（申）第28号「JR福知山線快速電車脱線事故に関する申し入れ（その2）」』
- 2005年5月20日 『JR西労（申）第29号「JR福知山線快速電車脱線事故に関する申し入れ（その3）」』

(2) JR総連からJR西日本への「公開質問状」

（別紙）

2. JR西日本での「日勤教育」運行優先などの問題について

(1) 国会での参考人証言について（概要）

2005年5月13日 衆議院国土交通委員会

徳岡専務取締役鉄道本部長

- ・ 二人の運転士は出勤し、乗務している。車掌は入院している。当社としては、所在はきちんと掴んでいる。車掌は、入院しているが話ができる状態。
- ・ 当事者なので、事情聴取をしているとなると誤解を招く恐れがあるので会社としてはおこなわないと判断。

垣内社長

- ・ 私が全社員に風土改革のきっかけをつくっていく。

2005年5月17日参議院国土交通委員会にて

徳岡専務取締役

- ・(スピード超過が常態化という報道について)そのような事実はない。30人程度の運転士に聞いた。

垣内社長

- ・遅れが常態化しているので実態に合わせて治したい。
- ・再発防止の教育は当然の責務で、(日勤は)知識、技能の付加や気持ちの鎮静化も目的。
- ・大部分はその趣旨を活かした教育だったが、社員には疑義のあるものだ。現場の長に任せているやり方にも一定の標準を設け、適切で効果的な手法を検討する。
- ・事故の原因は(過密ダイヤ 安全対策への投資不測 日勤教育 利益至上主義)には直接関係ない。
- ・(関係ないのに何故起こったかと言えば)4つが直接影響したかどうか背後要因にあるかもしれないが個別が直接関係あるかどうか分からない。

梅田鉄道局長

- ・日勤での草むしりは環境整備の一環でおこなっていたが、再教育の一環として草むしりをしないことを社内で徹底したとJR西日本から聞いている。

(2) 運行優先ダイヤ・「速達化」について

例：ユニバーサルスタジオジャパンへの運転時分短縮(2001年7月)

ユニバーサルジャパンは2001年3月、JRユニバーサルシティ駅を最寄り駅として開業した。JR西日本は大阪駅からの運転時分をそれまでの13分台から10分台に短縮。「10分運転」という宣伝効果でさらに集客を目指し、夏休み前の7月20日の「ダイヤ修正」から実施された。現在の橋本大阪支社長は当時、本社運輸部長であった。

この運転時分の短縮は、福島駅、野田駅などでの停車時分をそれまでの20秒から15秒に短縮。大阪駅から西九条駅までの各駅間での運転時分を5秒縮め、さらに西九条駅(両側ドア開閉)停車時間を50秒にするなどにより最速10分50秒にまで短縮された。

この会社提案に対しJR西労から「宣伝よりも安全性を考えるべきである」の指摘について、会社は「十分に調査のうえのことである」と回答している。しかし一方で会社は「7~8割の列車が遅れている」とも当時の運行状況の遅れを認識している。

次頁(参考)1を参照

「停車時分」とは列車が駅に到着して再び動き出すまでの時間。実際にドアが開いている時間は停車時分より短い。

(3) 指定された「日勤教育」について

例：尼崎電車区での「日勤指定」について

5月6日尼崎駅での到着番線の違いを停車して確認した運転士にたいし会社は日勤を指定していたが、本人とJR西労からの抗議により撤回させている。会社がミスや列車の遅れを乗務員に押し付ける姿勢の典型的な現われである。現場の管理者は乗務員に対し、当日から列車の到着番線が変更になっていることを徹底していなかった。さらに「乗務員は(列車の行き先について)知る必要もない」などとも発言していた。

3. その他

【参考】

1.2001年7月「時刻修正」に伴う申し入れと会社回答ほか（抜粋）

会社からの時刻修正提案について、JR西労・近畿地方本部は01年6月7日、大阪支社に申し入れを行い、6月18日に団体交渉をおこなった。以下、申し入れ、回答、および団体交渉での論議内容を示す。

申し入れ	会社回答	団体交渉での論議
<p>『森ノ宮電車区』</p> <p>1. U S J開業に伴い、直通電車（E電）が運行されているが、<u>当初13分運転であったが、10分運転に時間短縮され多くの列車（上、下）に遅れが発生している。</u>所定運行されている列車は何本あるのか。また、遅れている列車は何本あるのか明らかにされたい。</p>	<p><u>必要な時分は確保している。</u></p>	<p>組合：遅れはどの程度あるのか。</p> <p>会社：天候と多客の関係もあるが、<u>2～3割が定時運転されているが、7～8割が遅れている。</u></p>
<p>『天王寺車掌区』</p> <p>5. 西九条駅での4番線（中線）使用における<u>50秒停車では、安全正確な輸送の確保は無理であり、十分な停車時分を確保されたい。</u></p>		<p>組合：13分を10分にした効果はあるのか。</p> <p>会社：より近いというイメージができたと思う。</p> <p>組合：<u>宣伝効果よりも、より安全を考えるべきである。</u></p>
<p>『京橋車掌区』</p> <p>2. 大阪～ユニバーサルシティ間10分運転のE電は常時遅れている。したがって、<u>13分運転に戻されたい。特に西九条4番線50秒停車は、ドア両開きのため旅客の乗降の安全確認上時間が足りない。また、福島駅・野田駅の15秒停車は、促進ベルをしないとなっているが、安全上問題である。</u></p>	<p><u>安全について問題はないと考えている。</u></p>	<p>会社：<u>50秒停車については、十分に調査の上のことである。</u></p>
<p>『森ノ宮電車区』</p> <p>2. 直通電車（E電）において、西九条4番線で着発する列車は両側のドアを扱うため、客扱いに時間がかかり<u>50秒停車で列車の遅れの原因となっている。したがって、停車時分を見直されたい。</u></p>	<p><u>現行で問題ないと考えている。</u></p>	

2. 西労組（JR 連合傘下）森ノ宮電車区分会掲示板掲出の掲示『西労組森ノ宮電車区分会 機関紙「みちのり」』を書き写したもの（2005.5.14）

「みちのり」

【点呼のあり方】

1. 乗務点呼が長すぎる。
2. 気持ちよく仕事がしたい。（必要な指導のみにスピーディーに）
3. 12時台に点呼をとっているのに点呼をとっているのは一人のみ終了が待たされる。
4. 乗務員が見下された点呼のように感じる。

【裏面添乗のあり方】

1. 今まで客室添乗での指導事項が重箱の隅をつつくような指導しかされない。（細かいことばかり言い過ぎ、指差した手の下ろすタイミングが早い等）
2. 監視されているようで圧力を感じる。
3. 裏面に気づくと余計集中力が乱れる。
4. 降車時に捨てゼリフを吐かれる。（声が聞こえなかった等）

【日勤教育のあり方】

1. 他の乗務員から見える位置で見せしめ日勤の要素が濃い。
2. 規程の丸写しなど計画的、効率的な教育とは言いがたい。
3. 日勤教育終了時には「次回やったら乗務員を辞めます・・・」みたいなことを書かされる。
4. 事故をしたら必ず基本動作をやっていなかったやろと言われる。
5. 事故をした原因と関係ない課題を出される。原因を究明しそれをつぶしていくような教育になっていない。
6. 事故を起こした運転士は十分反省しているのに掲示で追い打ち。（まだこんな運転士がいる等）

【訓練のあり方】

1. 訓練時間内に納得できるような説明がなされない場合がある。

【その他】

1. 遅れ時分の報告をしているのに、慢性的に必ず遅れる列車をどうにかする・・・等の対策を講じようとしているとは思えない。
2. 見習い養成が多すぎ。（飽和状態となっている）
3. 運転時分の見直しを行うべき。定時運転出来ない無理なダイヤを見直してほしい。
4. 労働時間はそれほどでもないが、1回の乗務時間が長すぎる。緊張を維持するのにも限界がある。

3. JR総連からJR西日本への「公開質問状」

J R 総 連 発 第 1 2 号

2 0 0 5 年 5 月 1 6 日

西日本旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 垣内 剛 殿

全日本鉄道労働組合総連合会

執行委員長 小田 裕司

公 開 質 問 状

去る5月13日に行われた衆議院国土交通委員会の議論を最大の関心を持って聞かせていただきました。JR史上空前の大事故を起こした企業の最高責任者が、事故から何をつかみ、今後の鉄道事業をどのように運営しようとしているかは、鉄道労働者を数多く組織し、鉄道事業の健全な発展をめざす私たちにとってきわめて重要な問題だと認識しているからです。

委員会における社長と専務の発言を聞き、私たちが大きな失望を味わったことを率直に申し上げなければなりません。お話からは当事者としての責任感も、事故を起こしたことへの真摯な反省も感じられませんでした。しかしお話の中で「批判や意見に謙虚に耳を傾けたい」との表明が繰り返しありましたので、委員会での発言をめぐって下記の通り質問させていただきます。

ご多忙中とは存じますが、JR西日本の再生を左右する重要かつ緊急の問題であることに鑑み、5月23日までにご回答をお寄せいただくようお願い申し上げます。

記

1. 垣内社長は「事故原因の解明をかつては鉄道事業者がやっていたが、航空・鉄道 事故調査委員会（事故調）ができてからは事故調がやるようになり、警察の捜査も行われているので、それに協力する」と言われました。独立した鉄道事業者である以上は外部の協力を得つつも自ら原因解明に努めるのが本来のあり方とは思いますが、その資格も能力もないと判断して解明をすべて外部に委ねるというのも一つの経営判断ではあると思います。しかし、そうであれば司法や事故調などの下した結論にすべて従い、求められた対応策をすべて誠実に実施することが求められると思います。

2002年11月の救急隊員死傷事故について、大阪地裁は判決で「ややもすると列車ダイヤの早期正常化に関心を傾け過ぎて運用されていたJR西日本の指令業務体制」との指摘を行っております。ところが、JR西日本がその後も回復運転によるダイヤ順守を指導してきたことは明らかです。なぜその際、司法による指摘を受け入れなかったのか、理由と経緯を具体的に明らかにしてください。

2. 垣内社長は信楽高原鉄道事故では信号扱いの誤りが問題だったので実設訓練センターを設けて訓練に努め、成果をあげてきたと言われました。ところが大阪高等裁判所がJR西日本の過失として主に指摘したのは「JR西日本社員の報告義務違反」「運用課長の報告体制確立義務違反」「安全対策室長の報告体制確立義務違反」「鉄道本部長の報告体制確立義務違反」でした。JR西日本は、この点で司法の判断とは異なる認識を持っているということなのでしょうか。
3. 垣内社長は企業風土の改革を繰り返し強調されました。
 - (1) JR西日本の企業風土のどこが問題であり、それをどのような方法によって改めるかを具体的に明らかにしてください。
 - (2) 垣内社長は「最も痛みを感じているのは自分なので、それを社員に伝えたい」と発言しておられますが、何を根拠に社長が現場社員よりも強く痛みを感じていると考えるのでしょうか。
 - (3) 垣内社長は「きっちり仕事をさせることに努力し、それなりの成果をあげたが、決められたことさえすればいいという風潮が出てきた」と発言されました。「きっちり仕事をさせる」ことに「それなりに成果をあげた」とは、具体的にはどのようなことでしょうか。それは懲罰をも用いて上意下達の企業風土をつくったこととは違うのでしょうか。
4. 徳岡専務は「日勤教育」をめぐって「一部に疑義があったので、一定の基準を設けることも検討する」と発言されました。
 - (1) 一部というのは何件で、それは全「日勤教育」のうちどれだけの割合を占めていますか。
 - (2) そのどこに、誰がどのような疑義を持ったのですか。
 - (3) この疑義に対してJR西日本としてはどのような評価をされますか。
 - (4) 統一した基準によって、何をどう変えようと考えているのですか。
 - (5) 梅田鉄道局長は昨年9月に「日勤教育」で行われている「草むしり」についてJR西日本に是正を指導したと発言されましたが、その際どのような対応を行いましたか。
 - (6) 現時点から見て「草むしり」などによる懲罰があったと考えますか。
 - (7) 2000年に大阪地方裁判所が「日勤教育」をめぐって「違法であり不当である」との判断を示した際、「裁判のときに教育が必要であるということを合理的に説明できること（こうした運転士に運転をまかせたら危ないと判断できるような内容）」「1ヶ月以上はやばいから止めとく→短絡的になったらダメ(相手の目的)」「しかし、従来どおりでもダメ」と記載された文書を「取り扱い注意」で現場管理者に配布されましたか。もし配布されていれば、その内容を現時点でどうお考えですか。
 - (8) 昨年6月に兵庫県弁護士会と同会人権擁護委員会が不当な日勤教育を繰り返さないよう勧告しましたが、これに対し「当社としては認識が違う。日勤教育は必要だから行っており、謝罪の考えはない」「草刈は現場長が必要と判断したもの」との見解を組合に示したと聞いています。この見解は現在も変わりませんか。

(9) 「日勤教育」を受けていた服部匡起さんが自殺をしました。他にも類似のケースが多くあると聞いていますが、把握しているすべての事例を明らかにしてください。またそのことに対する現時点での考えを明らかにしてください。

5. 垣内社長は「過密ダイヤが問題ではないが、遅延が出ているのは問題なので、今後よく調べてダイヤをつくっていく」と発言されました。しかしこれまで、ダイヤ改正のたびに、労働組合が遅延を指摘し、ダイヤの見直しを要求しています。ところがJR西日本はそのほとんどに対して「必要な時分は確保している」と回答してきました。そのことを現在どうお考えですか。

6. 垣内社長は「一から出直さなければならない」と繰り返し発言されました。字義通りには、これまでやってきたすべてのことを見直すことと受け取れますが、他方では「能力向上を目指して実践的な教育を実施している」「安全投資はJR他社と大差ない」「信楽高原鉄道事故への対処は実施した」とJR西日本の過去を肯定する発言もあります。「一から出直す」とは具体的にどのようなことか、明らかにしてください。

7. 垣内社長は安全諮問委員会の設置を検討すると発言されました。2003年度の株主総会で「JR西日本の経営民主化を求める株主会」が抜本的な企業改革のため安全監視委員会の設置を求める提案を行った際、JR西日本取締役会は鉄道運転事故は減少傾向にあり、その必要はないと反対しました。このことを現時点でどうお考えですか。

8. 垣内社長はJR西日本発足以来の経営理念を見直すと発言されました。そのためには、これまでのJR西日本の歴史を反省することが必須であると考えます。1990年にJR東日本労使が共催した国際鉄道安全会議にJR西日本は招待を受けたにもかかわらず参加しませんでした。その際、誰がどのような判断を下したのか、理由と経緯を明らかにしてください。

以上

J R 福知山線快速電車脱線転覆事故についての見解

4月25日9時18分頃、J R 福知山線（通称：J R 宝塚線）塚口～尼崎駅間において、宝塚駅発同志社駅行き上り7両編成快速列車（5841M）が走行中に脱線転覆するという事故が発生しました。この事故での死者は90名以上、重軽傷者も450名を超えるなど、J R 発足以来、最大規模の事故となりました。不幸にもお亡くなりになられた皆様のご冥福をお祈りするとともに、ご遺族のご心痛をお察しし、負傷された皆様に心からお見舞い申し上げます。

事故発生当初、置石ではないかなどと原因が推察されましたが、列車は時速100キロを超える速度でカーブに突っ込んだなどとされています。しかし、運転士がそこまでスピードを出す必要性に迫られた背景に、事故原因の重要なキーポイントがあるといえます。いずれにしても関係各方面からの総力により徹底的な原因究明と早急な再発防止が求められることに、労働組合としても重大な責務を感じます。

振り返ってみるとJ R 西日本は90年に開催された国際鉄道安全会議のボイコットにはじまり、翌年の信楽高原鉄道事故、新幹線「のぞみ号」の度重なる故障やボルトの飛散、山陽新幹線トンネルでのコンクリート剥落事故、救急隊員の触車死亡事故、保線記録の改ざんなど、たびたび事故隠蔽・不安全な企業体質が指摘されてきました。国土交通省（運輸省）からの「警告書」や、裁判判決での不安全性の指摘なども出されています。

しかし職場においては、J R 西労の組合員を敵視した労務政策と並行して、「評価」による賃金・昇進制度の導入を「活用」した高圧的な社員管理、逼迫した要員需給など、会社の労務管理と労働組合対策の実態があります。さらに、この間行なわれてきたミスをした乗務員に対する徹底した「日勤教育」と称した責任追及を看過するわけにはいきません。先ごろJ R 西日本が発表した『2004 - 2008 中期経営目標 チャレンジ 2008』では「安全安定輸送の確保」の中での「ダウンタイムの短縮」という内容にも会社のそうした体質が内包されているといえます。

私たちは労働組合として鉄道事業を支え、安全な鉄道を目指してきました。それを支える職場環境を会社に求め、世論にも訴えてきました。しかし残念ながら私たちが訴えてきた「安全優先」「人権尊重」は最悪の結果で証明されたと言えます。逆に会社の信用は大きく失墜したと言えます。

私たちは乗務員への事故責任の押し付けを許さず、今だからこそ今回の事故での原因究明と再発防止を徹底的に訴えるとともに、この間一貫して訴えてきた安全第一の企業風土の構築に向け、さらに努力をしていくものです。

2005年4月27日

J R 西日本労働組合 中央本部
(J R 西労)

JRに働くすべての仲間に訴える

繰り返すまじ死傷事故

経営側は経営の論理から運行優先となるのは必然である

労働側は労働の論理から安全第一を主張する責務がある

しかし、実際は会社権力の前に一人ひとりの労働者は無力である

そこに労働組合の団結の意義を見出さねばならない

立ち上がろう未来へ

無理な回復運転は今後一切すまい

そして処分では安全は確保できぬことを主張しよう

「ダウンタイムの短縮」の強制をやめよ！

見せしめの「乗務停止」を中止せよ！

競争を強いる能力主義賃金制度を撤回せよ！

組合差別と不当労働行為を是正せよ！

JR西日本・福知山線快速電車脱線転覆事故で犠牲となった御霊に誓おう

二度と再び死傷事故を繰り返さないことを

そのために経営の論理と闘うことを

2005年4月27日



全日本鉄道労働組合総連合会

執行委員長 小田 裕 司