ＪＲ東海労
大二運分会

交差点

No.２３３
２００９年５月５日
責任者：高原弘幸
発　行：教 宣 部

「社会に対し鈍感ではないか」「個人責任の追及では同じ繰り返しだ」

「名松線無人列車走行事故」に関して、マスコミが会社の安全に対する姿勢を問う！

４月１９日にＪＲ名松線で発生した列車の無人走行事故に関して、本部は４月２３日に開催された経営協議会の場で「まず第一に地域住民に謝罪をするべきである。謝罪をしなければＪＲ東海の信頼が損なわれる」と迫りました。しかし会社は、「関係した社員がやるべきことをやっていなかったということは事実だ」として、事故原因が社員にあることを強調し、そして、謝罪については「世の中にお知らせをして行く」と、全く地域住民に謝罪をする意志のない発言をしました。

５月３日付、中日新聞記事によると、**JR東海幹部から「本線じゃないから」**といった事故を過小評価した発言があったことや、昨年１１月にも家城駅構内で脱線事故があったことが明らかにされています。また、発生後の定例会見で松本社長が事故に関して言及したのは、自社が農業参入するトウモロコシ栽培などの新規事業を説明した後であったことは**「社会に対して鈍感ではないのか」**と厳しく指弾されています。

日頃の取材からも**「JR東海に硬直さとおごりを感じる」「事故を起こした企業として家城駅沿線にわびる掲示もない」「個人責任の追及だけでは同じことが繰り返される」と企業体質を厳しく問う内容を社会に訴えています。**

5/3

中日新聞

ＪＲ名松線の無人列車走行事故

ニュースを問う

黒谷　正人（社会部）

過小評価の空気に危うさ

四月十九日夜、列車が無人のまま約八・五キロ走る事故が起きたＪＲ東海の名松線。一週間ほどして昼間に始発駅の松阪から家城駅へ向かうと、車中、目立ったのはお年寄りの姿だ。

（三重県）と三重も。地元とるよＪＲは、大事故にならんかっただけよかった。でもあんまりヤイヤイ言うと、赤字路線やから廃線にされたら困る」。終点駅の伊勢奥津で降りるという男性（六）はそう言って声を詰めた。昨年十一月には家城駅構内で脱線事故もあった。

事故は三重県警が業務上過失往来危険容疑で調べているが、それとは別にＪＲ東海という組織の安全管理体制に、地域住民に頭らず私も不信感を持つ。今回も、同様の事故が起きた三年前も、人的な被害が起きなかったのは偶然にすぎない。にもかかわらず繰り返された事故を軽視する空気がＪＲ東海には感じられる。

事故後、ＪＲ東海幹部が「本線じゃないから」と、過小評価した言葉を口にした。回送列車という意識もあったのかもしれない。だがその感覚こそ、根本にある問題ではないか。ドル建の変動通貨枠組を持ち、自前でリニア計画を抱えるＪＲ東海にすれば、名松線は一日平均二百六十人が利用する端っこの枝線かもしれない。だが、乗客の人命を預かる以上、安全運行管理の責務は何らの変わりもないはずだ。

社会に対し鈍感

発生数日後の定例会見で、松本正之社長が事故に言及したのは、自社が農業参入するトウモロコシ栽培などの新規事業を説明した後だった。明確な発現での沿線住民への謝罪もなく、私は「社会に対し鈍感ではないか」と指摘せざるをえなかった。他社の記者からは「言葉尻を捕らえるのはいかが」との言葉も飛んだ。社長は、手順を飛ばしブレーキをかけずに臨れた運転士の個人的なミスを強調。列車の入れ替え作業や山間地にある同線の管理の陸しさも訴えたが、住民の側になれば何の関係もないことだ。

同社は、今年示した本年度の事故防止重点実施事項に、「基本動作の徹底」を挙げている。今回の事故はその直接に起きただけに、安全意識の醸成がうまくできない企業風土があるのではないかという思いがわく。

一月には東海道線・大船―共和駅間で、快速列車の運転士が制限速度を超過し急行。運転記録装置から記録用カードを抜き取り、ミス隠しをしようとした疑いも持たれた。この装置は尼崎ＪＲ脱線事故後、国が設置を義務付けていたものだった。

ある中堅社員は「基本動作を徹底するために指示的、機械的にやるその人事管理では現場の意識を招くだけ」と疑問を呈する。社内ではマニュアルを絶対視する傾向が強く、技術伝承や職分に対する「プロ意識の醸成ができにくい環境が問題にある」との指摘も聞こえてくる。

尼崎脱線事故から丸四年の四月二十五日、「鉄道事業者の社会的責任を考える」をテーマにした講演会の招いが兵庫県尼崎市であった。講師の畑村洋太郎工学院大教授（失敗学・危機学）は「ほとんどの事故は組織事故と考えなくてはいけない。直接の事故原因だけでなく、背景や組織の特性を含めて検証することが大切だ」と話した。

個人責任ばかり

脱線事故後、ＪＲ西日本は事故防止に取り組むが、会社と現場との信頼関係の構築も「道半ば」（山崎正夫社長）で、安全の土台となる社内風土の改革は容易ではないという。ＪＲ東海も「上意下達が強すぎて一方的な空気がある」と運転士の一人は言う。

日ごろの取材でも、ＪＲ東海に硬直さとおごりを感じることがある。家城駅には事故を起こした企業として直接、沿線にわびる掲示さえ見当たらなかった。

なぜ二度も起きたのか。現在、ＪＲ東海は当事者の運転士を事情聴取中だが、個人の責任を追及するばかりで根源的な部分を考えなければ同じことがまた繰り返される。

事故が起きたＪＲ名松線・家城駅で交差する上り27日、津市白山町で

「ニュースを問う」へのご意見は、〒460 8511 中日新聞編集局「ニュースを問う」係へ。電子メールは、genron@chunichi.co.jp