

マスコミが会社の安全に対する姿勢を問題視する!

JR名松線の無人列車走行事故



黒谷 正人
(社説部)

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東海の各松線。一週間はとして期間に始発駅の松原から家城駅へ向かう途中、目立ったのはお年寄りの落だ。

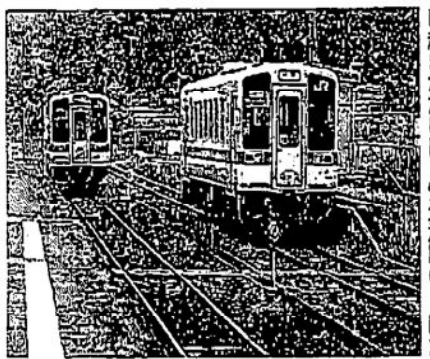
三年前の二月も、悪運したとよJRは。大事故でならんかっただけよかった。でもあんまりヤイヤイ言いつて、赤字路線やから路線にされたら困る。後編駅の伊勢原で降りるといふ駅にはその一箇所は家城駅でその事故もあつた。

事故は三田興隆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東海と一括して安全管理体制に地域住民に頼りも私も不信感を持つ。今回も同様の事故が起きた三年前も、人的な被害が起きたのは偶然にすぎない。にもかかわらす繰り返された事故を監視する意味が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耳にした。回送列車という意識もあったのかも知れない。だがその感覚こそ、根本にある問題ではないか。トル箱の東海道新幹線を持つ、自前でのリニア計画

ニュースを問う

過小評価の空気に危うさ



をさげ上げるとJR東海にすれば、各松線は一日平均二百六十人が利用する端っこに検査ももたない。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、自社が関係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。明確な表現での沿線住民への説明もななく、私は「社会に対して鈍感ではないか」と指摘せざるをえなかった。他社の記者からは「誤す機器が壊れたではないか」との質問も飛んだ。社長は、手頭を飛ばし「ブレーキをかけるに遅れた運転士の個人的なミスで済んだ。列車の入れ替え作業や山間地にある同線の管理の難しさも訴えたが、住民の足たなれば何の願望もない」と答えた。

同社は、今指示した本年度の事故防止重点施策事項に、「基本動作の徹底」を挙げていた。今回の事故はその面影に起きただけに、安全管理の徹底が求められている。

事故防止重点施策事項に、「基本動作の徹底」を挙げていた。今回の事故はその面影に起きただけに、安全管理の徹底が求められている。

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みが、会社と現場との関係関係の構築も「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途切れてはいないという。JR東海も「上層下層が詰まってきた」空気があつたと指摘する一人、JR東海幹部に聞く。家城駅には事故を起した企業として直接、沿線にわたる指示も見えなかった。

「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

自営の記者団がJR東海に取材した。現場で取材した。取材した。取材した。