

JR西日本の福知山線の脱線事故については、国土交通省航空・鉄道事故調査委員会鉄道部会が平成17年9月6日に中間報告書をまとめている。これによると、事故の原因として、快速電車を運転していたT運転手が直線で120km、事故のあつたカーブでの進入速度は107kmという高速運転をしていたことをあげていた。この点だけに注目すると、T運転手が個人として、勝手に現場カーブの制限速度70kmを37kmもオーバーするスピードで運転したことが事故の原因であるという結論を導きがちである。しかし、事故の原因をそう簡単に決め付けるわけにはいかない。T運転手がなぜそのような行動をとったのか、その行動のもとになった動機を明らかにする必要がある。

T運転手の勤務状況をみると、事故の前日の24日から宿直勤務で、24日の13時30分から勤務し、快速や普通電車など6本の電車を運転し、同日の22時58分に乗務を終了し、大阪市の電車区で仮眠をとっていた。事故当日の25日は、午前6時5分に始業前点検を受けていた。前日の勤務終了から事故当日の始業点検までの時間は7時間7分である。一般に人が睡眠に入るためには、何らかの行動をしている。T運転手もたとえ仮眠とはいえ、勤務終了後すぐにベッドに入って寝ているとは思えない。勤務終了を確認した後、仮眠室に移動し、歯を磨く、トイレに行くなど、身の回りのことをしてから就床し、入眠ということになったと思われる。朝も起床してから歯を磨き、顔を洗い、身支度し、朝食を摂り、始業前点検を受けに行くといった行動であったろう。これらにかかる時間を少なく見積もっても一時間、もしかすると一時間半近くかかったかもしれない。この時間を7時間7分から引くと、6時間7分から5時間37分となる。睡眠時間が六時間を作るようにになると、若い人はいえ、かなり負担になっていたと考えられる。実際T運転手は21日が公休で、22日前11時55分から23日午前11時6分まで勤務していた。すなわち二回連続しての宿直勤務をしていたことになる。JR西日本によると、運転手は月平均



10回程度の宿直勤務をしており、公休は5日に1回程度である。週休2日制の建前からすれば8日は公休があることになり、休養不足が否めない宿直勤務が2回連続したということは睡眠時間が6時間を割る状態が続いているということになる。そうならば睡眠不足の状態で運転していたとも考えられる。これらのことを考慮するならば、事故を起したT運転士の勤務状態は必ずしもよい状態とは言えないであろう。JR西日本の運転管理体制に問題はなかったのであろうか？検証が必要である。

JR西日本は1991年5月に42人が死亡した信楽高原鐵道列車事故を起しており、2002年11月には今回の事故現場に近い大阪市淀川区加島（JR神戸線塚本一尼崎間）で、事故の負傷者の救助に来た救急隊員を死亡させる事故を起している。信楽高原鐵道列車事故の「犠牲者遺族の会」や死亡した救急隊員の父親等がJR西日本の安全に対する姿勢に対して非難をしていた。

上述した福知山線事故後のJR西日本の救助体制の確立されていない様子やT運転士の勤務状況からみた運転士の労務管理の状況などをみると、今回の事故の背景要因ともなるJR西日本の安全に対する考え方、即ち安全文化や安全風土がどのようなものであったかが気になる。安全な状況を作り出しそれを維持するためには、特効薬などはない。日頃から安全に対する従業員のセンシティビティをあげて、それを維持するしかない。JR西日本には、手間のかかるこのような安全文化を育むとか、安全風土を造るといった考え方方が根づいていなかつたものと思われる。利益優先安全軽視の経営方針の結果であったと言われても仕方のない状況にあるといえよう。

平成17年4月26日（月）の朝日新聞東京本社発行の夕刊（4版）、1面トップに、「25日午前9時18分頃、兵庫県尼崎市久々知3丁目のJR宝塚線（福知山線）尼崎一塚口間の第1新横枕踏切（警報機、遮断機あり）付近で、宝塚発同志社大前行き上り快速（7両編成、乗客580人）が脱線し、前から4両目までが脱線した。1、2両目は線路脇の9階建マンション（約40世帯）の1階部分に突っ込み、建物に「く」の字形にまきつくようにして大破した。兵庫県警によると、乗客ら37人の死亡が確認された。負傷者は222人に上るという。」とする記事が掲載されていた。

この記事が死者107人負傷者555人という大事故の第一報であった。この記事には、JR脱線、37人死亡 尼崎、けが200人マンションに激突という2段抜き、横一面に大きな活字で見出しが付けられており、事故現場の大きな写真も5段抜きで添えられていて、誰が見ても大変な事故が起きたことが分る紙面になっていた。ところが、この紙面の片隅に、2段階に分けて14行ほどのJR西日本の垣内剛社長の話が以下のように掲載されている。「当社の社員も200人以上現場で対応にあたり、情報収集にあたっています。私をトップとする現地本部を設け、全力でお客様の救済にあたってまいります。亡くなられたお客様もいる、とのことで、ご家族の心中を察するに、鉄道事業者として申し訳ない気持ちでいっぱいです。」

この談話を読む限り、社長が記者会見したときには、少なくとも、夕刊の見出しにある乗客が37人も死亡した大惨事を惹き起こした大事故になっているという情報が本社に入っていたものと思われる。

有名なホテルニュージャパンの火災による死者数は33人であり、この死者数は日本における火災での死者数としてはワースト10に入る火災である。消防関係者の間では今も語り継がれている火災である。

以上の事実をもとに考えると、JR西日本は、緊急事態における情報収集能力が欠けていたことが分かる。福知山線の事故では、事故の早い段階で、大事故であるとの情報がJR西日本の本社に入っていたならば、本社の指示のもと近隣の駅や関係部局、また外部の消防、警察に救援依頼をし、多くの乗客の救助が出来たものと思われる。



岸田孝弥

KOYA KISHIDA

経済学部教授。

1976年日本大学大学院生工学研究科博士課程修了、工学博士。（財）労働科学研究所員、米国マサチューセッツ大学IE&OR学科客員講師を経て、1976年高崎経済大学専任講師、1977年同助教授、1984年同教授、2002年高崎経済大学大学院経済・経営研究科教授、（専門）人間工学、産業・組織心理学。

所属学会

産業保健人間工学副会長、産業・組織心理学会常任理事、日本人間工学会理事、日本交通心理学会運営委員等

著書

『マクロ・アーゴノミクス』、『単調労働と福次行動』、『中小企業と労働条件』（共に高文堂出版社）

「事故はいかに回避され得るか！」