

Point

J R 東海 大阪修繕車両所分会分会情報

No. 105 2011. 04. 25.

発行責任者 坂東 貞男

編集責任者 教 宣 部

JR福知山線脱線事故から6年 事故を風化させず、二度と起こさせないための行動を！

今年も4月25日を迎えました。

2005年4月25日JR史上最悪の事故で107人もの尊い人命が失われたJR福知山線脱線事故から早いもので6年の歳月が経ちました。

先月の東日本大震災を始め、日々、災害・事故・事件等が起こり、また、目まぐるしい世の中の変化等で、事故から6年も経つとだんだん人々の記憶から薄れ風化しがちですが、この一年の間にも山崎前社長が業務上過失致死傷罪に問われている裁判が昨年12月から始まり、事故を捜査していた検察が証拠として押収していた事故車両がJR西日本に返却され、被害者や被害者遺族に公開されるなど、JR福知山線脱線事故は今も現在進行形であると言えます。

山崎前社長の裁判では、事故区間に何故ATS-Pを設置していなかったかを焦点に、事故区間のカーブを付け替えした当時の安全対策の責任者であった山崎前社長の責任を問う裁判になっており、現在までに十数回の公判が開かれ、JR西日本社員や元社員を始め、JR東海のATS開発担当社員、事故調査報告書案を前社長などに漏洩した航空・鉄道事故調査委員会の委員など多くの関係者が証人として出廷し証言をしています。しかし、多くの証人が検察の調書を否定し、山崎前社長を擁護するための無理な証言をするため傍聴席より失笑がもれることもあるそうで、本当の真実が証言されているのか疑わしいものとなっているそうです。

裁判で、意図的に山崎前社長を擁護していると思えるような証言は大変問題があると思いますが、根本的な問題として「何故、運転士が事故区間をオーバースピードで走らせたのか？」という本当の意味での事故原因を見失ってははいけないと思います。もちろんATSが設置されていれば事故に至らなかったかもしれませんが、JR西日本の会社としての安全姿勢が変わらない限り、いつか別の大惨事がおきると思います。「運転士がどういう心境であったのか？」を追究し、今後の安全への教訓としていかなければならないと思います。

事故以降、JR西日本の安全姿勢は変わったかに見えるようなこともありました。昨年脱線事故現場に速度超過で侵入し、ATSで停止していたことを公表していなかったことが明るみに出るなど、根本的には変わっていないようで、被害者や被害者遺族ではないですが愕然とさせられました。

私たちは、会社は違いますが鉄道会社の社員として、JR福知山線脱線事故を風化させてはなりません。尊い107人の御霊に報いるためにも二度と人命を失うような事故を起こさない、起こさせないために日々行動して安全最優先の企業姿勢を創り上げなくてはなりません。

最後に、107名の方々のご冥福を改めてお祈りいたします。