

事故の総括的な反省と今後の取り組みへの決意として、8/4・8/5
のご被害者への「ご説明会」で申し述べ、お渡しした文書です

福知山線列車事故の反省と今後の取り組みについて

弊社は、平成17年4月25日福知山線において106名のお客様の尊い命を奪い、500名を超えるお客様にお怪我をさせるという、極めて重大な事故を惹き起こしました。

お亡くなりになられた方々のご無念はもちろんのこと、ご遺族の皆様には決して癒えることのない深い悲しみをもたらすなど、精神的な面で極めて大きなご負担を負わせることとなったのみならず、生活環境を激変させるなど、あらゆる面で計り知れない大きなご苦難を負わせてしまいました。

また、お怪我をされた皆様には、肉体的な苦痛ばかりか、精神的な面での大きなご負担、生活環境の激変など極めて大きなご苦難を負わせることとなり、今もなお、治療やリハビリを続けておられる方々が数多くおられることも重く受け止めております。

この度、航空・鉄道事故調査委員会の調査報告書の公表を受け、私は、改めて今回の事故の重大さ、悲惨さを胸に刻み込み、この事故の責任を会社としてしっかりと受け止めていかなければならないと認識しており、その代表者として皆様方に対し深くお詫び申し上げます。

お亡くなりになられた方々のご無念に思いを致し、改めてご冥福をお祈りさせていただきますとともに、お怪我をされた方々の一日も早いご快癒をお祈り申し上げます。

また、ご遺族の皆様、お怪我をされた方々とそのご家族の皆様のお悲しみやお苦しみに対しまして、誠に申し訳なく、心よりお詫び申し上げます。

本当に申し訳ございませんでした。

(事故の原因究明と再発防止に向けての基本的認識)

事故原因の究明につきましては、法に基づく航空・鉄道事故調査委員会によって行われることから、弊社としてはその調査に全面的に協力していくことが最も重要であると考えてきたところでございます。航空・鉄道事故調査委員会におかれては、公正・中立な立場から膨大な資料・データの解析やシミュレーション等を重ねられ、幅広い観点からご検討いただいたものと考えております。こうした調査の全貌をこの度、調査報告書として公表されたところであり、弊社はこれを厳粛に受け止めます。

なお、航空・鉄道事故調査委員会が調査を進められる過程において、公述をさせていただく機会を得て、事故の原因究明に役立てていただきたいという観点から、事故当時までの認識について、会社としての見解を公述いたしました。これに対しご遺族様をはじめ、ご被害者の方々から大変厳しいご意見やご指摘を賜りました。弊社としてはこの公述の場においては、私どもとしての反省を先ず申し上げるべきであったものと考えており、皆様方のご心情を害したことについて誠に申し訳なく、お詫び申し上げます。

弊社は、事故後、事故の再発防止を速やかに図るため、極めて重大な事故を惹き起こしたことを深刻に受け止め、航空・鉄道事故調査委員会による事故の原因究明を待つのではなく、もう一度初心に戻って、それまでの取り組みを振り返るとともに課題を抽出し、できることから早急に実施すべく「安全性向上計画」を策定し、安全を最優先する企業風土の構築に向けて、風土、価値観の変革の取り組みやソフト、ハードにわたる様々な対策を進めてまいりました。さらに、原因究明は航空・鉄道事故調査委員会の調査に委ねるものの、「安全性向上計画」に加えて再発防止策としてさらに取り組むべき課題がないのかとの観点から、運転士に関する事象を中心に、事故に係る事実関係を調査し、主にヒューマンファクターの切り口から事故の背景についてその可能性を広く検討してまいりました。弊社としての調査、検討内容につきましては、調査報告書を超越るものでも、それを否定するものでもございません。

弊社は事故後このような取り組みを行ってまいりましたが、今回公表された調査報告書を踏まえ、ご指摘いただいたことを真摯に受け止めるとともに、改めて自らの反省の上に立ち、安全性の向上に向けた取り組みを全社を挙げて推進してまいります。

(事故を起こした当事者としての反省)

調査報告書において、再教育のあり方をはじめとして、弊社の安全管理体制に係る事項、ATSの整備、列車運行計画、車両のブレーキ装置や速度計等、鉄道事業の安全性に係ることに関し、多くの厳しいご指摘をいただいています。これらは、鉄道の安全を支える上で見過ごせるものではなく、ご指摘いただいたことを真摯に受け止め、改善・対策を図ってまいります。

まず、乗務員の再教育について申し上げます。

調査報告書の「4 原因」に述べられているように、本件運転士のブレーキ使用が遅れたため、制限速度70km/hを大幅に超える約116km/hで当該曲線に本件列車が進入したことが直接的な事故原因であります。ブレーキ使用が遅れた背景として、「虚偽報告を求める車内電話を切られたと思い本件車掌と輸送指令員との交信に特段の注意を払っていたこと」及び、「日勤教育を受けさせられることを懸念するなどして言い訳等を考えていたこと」等が考えられるとされています。また、「注意が運転からそれたことについては、インシデント等を発生させた運転士にペナルティであると受け取られることのある日勤教育又は懲戒処分等を行い、その報告を怠り又は虚偽報告を行った運転士にはより厳しい日勤教育又は懲戒処分等を行うという同社の運転士管理方法が関与した可能性が考えられる。」ともされており、弊社といたしましては、これらの可能性についてのご指摘を厳粛に受け止めなければならないと考えております。

事故を起こした乗務員の再教育については、事故後の振り返りの中で、教育を行う管理者と受ける側のコミュニケーション不足等により、教育の趣旨が十分伝わらずに苦痛と受け止められるなど、改善すべき点があったと認識したところであり、「安全性向上計画」に

も課題として掲げ、平成17年7月より見直しを図ってきているところです。また、運転士管理方法に関し、「事故の芽」を自ら進んで報告できる環境の整備を図り、報告する文化を醸成していくことや、乗務員に対するフォロー研修制度の新設などの改善、対策を進めてきております。しかしながら、調査報告書において、再教育のあり方が事故の背景の可能性として示され、運転士管理方法が関与した可能性が考えられると示されたことを重く受け止め、再教育がさらに効果的なものとなるよう改善を図っていくとともに、ハード面のバックアップを推進しつつ、乗務員の教育と管理の充実に精力を傾注し、運転士のヒューマンエラーに関わる重大事故が絶対に起こらないよう全社を挙げて取り組んでいかなければならないと強く認識しているところでございます。

次に、ATSの整備について申し上げます。

事故現場に速度照査機能を持つATSが設置されていれば、事故は防げたと考えますと、誠に痛恨の極みであり、申し訳なく思います。

ATS-Pについては、京阪神地区の高密度線区を対象に、列車本数、ご利用状況、設計・施工手順等を勘案し、順次計画的に整備を進めてきておりました。JR宝塚線についても、JR京都・神戸・琵琶湖線に引き続き整備に着手したところであり、平成17年6月の完成を目指し、設置工事を進めていたところでございます。この工事が竣工していれば今回の事故は防ぎえたと考えます。

それまで、運転士が曲線の制限速度を大幅に超えて運転するというものと考えており、曲線部における速度照査機能を必ず整備しなければならないとの認識に至っておりませんでした。一方で、ATS-P整備線区ではATS-Pにより、また130km/h運転を行っている線区においてはATS-SWにより、曲線の速度照査機能の整備をいわば念のために実施しておりましたが、転覆限界速度との関係で当該曲線への速度照査機能の整備を優先すべきとの考えも持っておりませんでした。当該区間については、まさにATS-P工事を進めているさなかの事故であり、悔やんでも悔やみきれません。

調査報告書のご指摘は、既成概念にとらわれることなく、安全に対する感度をより高めていかなければならないとの観点から重要なご指摘をいただいたものと反省し、重く受け止めてまいります。

次に、列車ダイヤについて申し上げます。

まず、調査報告書の中で、ダイヤ作成時におけるランカーブ作成データや基準運転時分の誤り、ダイヤ管理に適切を欠いていた点について、厳しいご指摘をいただいたところであり、これらについて率直に反省いたしております。

そして、調査報告書で「余裕のないダイヤ」とのご指摘をいただいております。この点につきましても厳粛に受け止めます。列車ダイヤは、弊社が提供する輸送サービスの品質の根幹をなすものであり、安心して快適にご利用いただけるよう常に改善に向けて努力していかなければならないものと考えてまいりました。しかしながら、他の輸送機関との競争下

において、到達時間短縮を重視するダイヤ設定としてきた中、一部の列車の定常的な遅れに加え、遅延が他の線区に影響を及ぼしたり、所定ダイヤに戻すために時間がかかるなど、弾力性に欠けるダイヤ設定となってきました。こうした反省に立ち、平成18年3月のダイヤ改正において、列車が一旦遅れてもより回復余力がある弾力性のある列車ダイヤに全社的に見直しを行ったところです。今後とも、安心して快適にご利用いただける列車ダイヤ作りに努めてまいります。

次に、安全管理体制について申し上げます。

調査報告書において、弊社の安全管理体制に関して、「本社、支社、現場等の組織が必ずしも万全の体制をとってきたとはいえない実態があり、これらを併せ考えると、経営トップ又はそれに近い立場の者が、安全面から各組織を有機的に統括し、徹底した鉄道運営の安全性の追求を行う必要がある。」と指摘されています。安全管理体制は、安全を確保していくための組織運営上の極めて重要な要件と考えています。調査報告書でご指摘いただいた個々の不具合や誤り等の発生状況も含めて考えますと、弊社の本社、支社、現場それぞれの機能や連携が不十分であったことを率直に反省いたしております。

調査報告書では、これらの他にも車両のブレーキ装置や速度計、インシデント等に関する情報の活用方法、事故発生後の指令の対応の問題など、数多くのことについてご指摘をいただいております。これらについても真摯に受け止め、適切に対応してまいります。

(安全性の向上に向けた取り組み)

調査報告書で示された「建議」、「所見」をはじめとする様々なご指摘について、これまでの「安全性向上計画」等の取り組みに加え、国土交通省のご指導をはじめ関係する皆様のご協力もいただきながら安全性の向上に向け着実に対策を講じてまいります。

さらに、この度、航空・鉄道事故調査委員会より調査報告書が出されたこと等を踏まえ、社外の安全問題の専門家による「安全推進有識者会議」を設け、その率直なご意見をいただきながら、今年度内を目途に、新しい安全計画を策定してまいります。

(これまでの反省と今後の取り組み)

弊社は、昭和62年4月、国鉄の民営・分割化により、期待と不安の交錯する中で発足し、民間企業として自主自立経営を確立し、鉄道事業の再生を図るという国鉄改革の理念を実現すべく取り組んでまいりました。この間、平成7年1月には阪神・淡路大震災という未曾有の災害に見舞われたところではありますが、その難局を乗り越え、完全民営化を果たすところとなりました。しかしながら、このように経営基盤の確立を図るべく努力を重ねる過程で、経営全般にわたる効率化の進展により、次第に余力が減少するなど、余裕のない事業運営となっていたのではないかと考えます。また、次第に安定した経営実績を継続しうるようになり、成功体験を重ねるなかで、過信に陥りやすい気質が知らず識らずのう

ちに組織の中に芽生えていたのではないか、社会の意識との乖離が生じてきていたのではないかと反省もあります。

事故後辞任いたしました3名の退任役員が、昨年グループ会社の役員に就任したことに厳しいご批判をいただいたことも、被害に遭われた皆様をはじめ社会の意識との乖離が生じていたことのあらわれであり、私は、今回、3名にその職を辞してもらうこととしたところでございます。

また、調査報告書において数多くのご指摘をいただきましたが、単に一つひとつの問題としてとらえるのではなく、これら全体を組織的、構造的に会社としての課題ととらえ、その反省を今後の鉄道事業運営の中心に据えていかない限り、真の意味で安全を最優先する企業風土を構築していくことはできない、再出発はできないと考えております。

弊社は、この度の調査報告書を厳粛に受け止め、今後とも被害に遭われた皆様にしっかりと対応させていただくとともに、更なる安全対策の充実、企業風土の変革に取り組み、新しいJR西日本を創り上げるべく、全力で取り組んでまいります。

ここに改めまして、福知山線列車事故で被害に遭われた皆様に、衷心より深くお詫び申し上げますとともに、今後、私どもの皆様方への対応が誠心誠意のものと受け止めていただけるよう精一杯努力していくことをお誓い申し上げます。

平成19年8月

西日本旅客鉄道株式会社

代表取締役社長

山崎正夫