

# 底が突き抜けた」時代の歩き方 492

## 107名の死者の凄惨な死に様を凝視せよ！ - JR西脱線事件

4月25日の午前9時18分頃、塚口 - 尼崎間で起きたJR西脱線事故によって、107名の死者、549名の負傷者が出た。負傷者のうち、重傷者は149名である。

ノンフィクション作家佐野真一のドキュメント(『文藝春秋』05・7)によれば、《乗客の実に94%が死傷する大惨事》であり、《JR西日本によれば5月29日現在、入院患者は85名、通院患者は464名を数える。》最も多く死者が出た地域は川西市、伊丹市、西宮市の各18名で、宝塚市の16名、三田市の15名などがこれにつづく。男女別では、男性59名、女性48名で、女性の犠牲者が全体の半数近くを占めた。

この事故の特徴は、年齢別によってくっきりと浮き彫りにされる。《10代が19名(男性9,女性10)、20代が20名(男性10,女性10)、30代が20名(男性16,女性4)など、若年層の犠牲者が全体の半数以上を数えた。信楽事故では、同地で開催中の世界陶芸祭に向かう観光客が多かったため、年配層が犠牲者の大半を占めたが、今回の事故では大学生を中心とした10代、20代の若者が、犠牲者の4割近くに達した。

女性の犠牲者が多かったことに加え、女子高生二人を含めた若年層の死者が多数出たことが、この事故のいたまじさを一層際立たせる結果となった。》

最も若かったのは、17歳で兵庫県立川西北陵高校の女子生徒二人だが、遠足先のユニバーサル・スタジオ・ジャパン(USJ、大阪市此花区)に向かう途中だった。

このルポには107名の人々がどのようにして死んでいったのか、その有様についても書きとめられている。事故を目の前で目撃した自動車修理工場の経営者は、事故が起きた後、《すぐに耳をつんざくような悲鳴と絶叫があがった》が、《それから先に見たことは、とても遺族の方には話せません》といいながら、その惨状について話す。

「電車の中は人間の体がこんな簡単にねじ曲ってしまうのかと思うほど、乗客が折り重なっていた。顔の半分からねじれてしまった人、足と手がとんでもない方向に折れ曲がった人……。電車の座席シートを担架がわりにして、うちの屋外作業場に30体ほど運びました。すさまじい血のにおいでした。いくら線香を焚いても、事故から二日間というものは、工場内の血のにおいがとれませんでした」

5両目の前から二番目のドア近くに立っていて事故に遭遇した人も、九死に一生を得たものの、そのときの地獄の様相が目には焼きついて離れられなくなっている。

《「急カーブに差しかったとき、突然、急激な力が押し寄せてきました。そしてバリバリというアルミ缶を踏みつぶしたような音とともに、ドーンという衝撃を感じました。乗客のほとんどは前方に吹き飛ばされました。津波のような衝撃でした。窓の外を見る

と、前を走っているはずの車両が真横にあるじゃないですか。マンション側に出てみると、地獄のような世界が広がっていました。女性の多くが泣いていました。50代くらいのサラリーマンふうの男性も、声をあげてしゃくりあげていました」

千本さんが最も衝撃を受けたのは、いかにも今どきの若者らしい端正な顔だちのスーツ姿の青年が、だれかれかまわず胸ぐらに掴みかかっていたことだった。

「『どうして、こんなことになったんだ！』『どうしてくれるんだ！』と、わけのわからないことを言いながら、大声で喚いているんです。完全に正常な判断力を失っていました。確かにあの事故は、瞬間的に人を狂わせてしまうところがありました。」

救急車が来るまで『痛いよう、痛いよう』という声が、あちこちから聞こえてくるんです。二両目に近づいたとき、見てはいけないものを見てしまいました。中央部に男性が頭を真下にした逆さ宙づり状態になっていたんです。目も口も大きく開けて、必死の形相でこちらを睨んでいた。『ぎゃあ！』と叫んでいる声が聞こえるようでした。その断末魔の形相が今でも浮かんで来て、夜も熟睡できません。苦しかったらなあ。痛かったらなあ。そう思うだけで、呼吸が苦しくなってくるんです」

尼崎総合体育館に遺体安置されている弟と対面した兄は、弟の様子についてこう語る。「体育館に着くと、背負い投げや捨て身小内が得意技だったヨシが、棺桶の中に足を曲げたまま入ってました。背丈よりずっと小さい棺桶に入れられたヨシの姿は、すごく哀れでした。顔の半分は傷だらけで、口や耳元から血があふれてました。背中には、ガラスの破片が刺さったままでした。ヨシは二両目に乗っていたようです。」

家に連れ帰ってから、新しいスーツに着替えさせようとしたんですが、死後硬直してヨシの手足がどうしても曲がらない。仕方ないので、ゆったりした父親の和服を着せました。ヨシは今年の秋、行政書士の試験を受ける予定になっていました。真面目に勉強していましたから、きっと合格したと思います。本当に真面目な弟でした。電車に乗るときは、いつも携帯の電源を切るようなヤツでしたからね」

その日の夕方に尼崎総合体育館に着いた夫は、妻の遺体の確認に時間がかかった。「それから三日間、着替えを取りに自宅へ戻った以外は、ずっと体育館の中で過ごしました。妻の遺体が確認できたのは、28日の午後二時過ぎでした。あとで警察の記録を見ると、99番目に身元確認ができたということになっているようです。妻はその間、ずっとあの一両目に閉じ込められていたんですね」

遺体と対面したとき衝撃をより強く受けたのは、現場に駆けつけた二人の娘さんの方だった。

「あまりの無惨さに胸が押し潰されるような気持ちになりました。首の骨は折れ、腕も骨折している。何より顔が傷だらけでした。しかも目は見開いたままです。娘は遺体を見たとき、『これはお母さんじゃない！』と泣き叫びました。なぜ、目を開いたままにしていたんでしょうか。遺族に対する配慮のなさに強い憤りを感じました」

『週刊新潮』(05.5.19)には、近所の人々による救助活動が午前11時近くま

で続くなか、駆けつけた兵庫県警広域緊急援助隊の隊員の次の声が掬い取られている。  
「それから負傷者を救出し、ご遺体を收容する作業にかかりました。車両の隙間から外に出されてくるご遺体を両手で抱えて現場から100メートルほど離れた倉庫に運んでいくのです。2両目からだけで6時間ほどの間に老若男女30～40体のご遺体を運び出しました。損傷がひどく、顔だけでなく下半身もぐしゃぐしゃになっていて男女の識別ができないものもありました。頭部が真ん中から放射状に傷口を開き、パツリと割れているご遺体や、左側の頭頂部から斜めに顔全体が割れているもの、腰から背骨側に逆に“くの字”になったご遺体、足首の少し上からスパッと切れて皮一枚でつながっているご遺体など、それは損傷がひどかった。涙を流している時間などありません。まず合掌し、黙々と作業を続けました。神経がどうかなっていたのでしょうか。その時は疲れさえ感じませんでした」

1両目は2両目よりももっと凄惨な状況で、「車体も人間もせんべいのようになっていました」と、別の隊員は語る。

「1両目がマンションの左右の門柱に激突しなかったのが奇跡です。そのまま斜めに奥まで侵入し、2段式の駐車場の先にあるマンションの横壁を支える太い柱にぶつかって止まっていたのです。宙を飛んだ車両の全重力が凝縮された形の最前部の状況は悲惨でした。人間の身体が、まるで町工場のプレス機にかけて、せんべいのようにぺしゃんこにされているんです。この現場だけは生涯忘れることができません……」

『週刊現代』(05.7.30)は、囑託医、監察医、消防士らの「地獄の現場」の証言を収録している。「私が見させていただいたご遺体は、ほぼ即死状態の方ばかりでした。外傷性ショックや、頭蓋骨骨折、内臓破裂などが原因で亡くなった方たちです。手足がなくなっている遺体も何体もありました。私が現場に行ったのは、ほぼ24時間後ですから死後硬直は解けていました。死後硬直は約12時間後から解けるのです」と語る、尼崎市内の警察署の囑託医を務める中馬病院理事長の中馬勇(78歳)は、こう振り返る。

「(前略)私は囑託医として毎日のようにむごい死体を見えています。その私が見てもひどい状態の方もおられました。脱線の衝撃で車輛から放り出されて、地面に投げつけられた被害者の方たちです。外傷性ショック、つまり頭蓋骨が打ちつけられて、脳みそが飛び出している。中身がほぼ出ているんです。しかも、検視まで時間が経っていたので、飛び出したものが固まって皮膚にこびりついていました。頭蓋骨というのはとても固いものです。それが割れているのですから、いかに衝撃が大きかったかがわかります。

内臓破裂している方もいました。身体が叩きつけられた衝撃で、肺や肝臓といった内臓が飛び出しているんです。その意味では、グチャグチャでした。ですが、人間と判別できないほど、バラバラになっている方はあまりいませんでした。ただ、腕があらぬ方向に曲がっていたり、足がちぎれていた、手もぎ取られていたりというご遺体はありました。(以下略)」

《検視を行った兵庫県監察医務室が犠牲者107人のうち100人の死亡原因を調べたところ、最も多かったのが脳挫傷など頭蓋内損傷で39人と4割を占めた。次に多かったのが窒息が19人、以下、胸腹内損傷20人、頸髄損傷14人、骨盤骨折などによる出血8人という結果になった。

監察医の一人で「死体検案書」を書いた神戸大学大学院法医学分野教授・上野易弘氏が解説する。

「一般論として、ぶつかる相手が固いものでなくても、脳が傷ついたり、内臓が破裂したりする場合があります。学位論文で、体重の3倍以上の重さをかけると死亡することが実証されています。例えば、40kgの女性の上に、脱線したはずみで人が飛んで覆い被さる。同じ40kgの女性が3人被されれば、一番下の女性は窒息に近い状態になる。したがって、車内で人が折り重なって危機的状況になることがあります」

現場で救出にあたった尼崎市消防局消防防災課課長補佐で救急指導担当係長の河本博志氏（救急救命士）は、「無力感だけが残った」と話す。

「現場に着いてすぐにトリアージを始めました。搬送や治療の優先順位を決めるために、負傷者の重傷度によってタグという赤黄緑黒の識別票をつけていきます。人数が少ない場合は、名前を一人ずつ確認します。今回、最初にやったのは、歩ける軽傷者をかためることです。普通、軽傷者には緑タグをつけるのですが、今回は人数が多すぎてタグが不足し、つけられませんでした。黒は、呼吸、脈、心拍を確認して、心肺停止状態の方につけます。救命士は法的に死亡確認をすることができないので、黒タグの方は医師がもう一度トリアージを行います。

防げる死を防ぐという意味のプリベンタブル・デスという言葉があります。阪神淡路大震災での教訓なのですが、被害にあった方を全員病院に搬送しては医療機関がパンクしてしまう。そうすると、助かる可能性の高かった人まで命を落とすことになる。そこで集団災害の場合は、重症である赤や中等症の黄のタグをつけた方を優先的に病院へ搬送することになっています」

救出活動は4日間、80時間に及んだ。駐車場に突っ込んだ1両目の車輻を重機で引き出すことは難しくないが、それでは中に閉じ込められた人を傷つけてしまう。ひょっとしたら生存者もいるかもしれない。そのため潰れた車輻を少し広げては、隊員が中に入って確認するという慎重な作業を繰り返す。その結果、膨大な時間を要したのだ。

「シリウスという人間の心拍（鼓動）を感知する音波探知機があります。それと警察が持っている探知機とで、潰れた車輻の中に取り残された生存者がいないかを入念にチェックしました。そして、生存者はいないと判断したところで、重機で動かします。空間ができたところでまた、車輻内を確認し遺体を取り出す。その繰り返しでした」（前出・河本氏）

先の中馬囁託医は、仮設の遺体安置所の様子についてもこう話す。

「ご遺族の方々が、『遺体が目を剥いている』と、JRの人に怒っていらっしやいまし

た。ただ、人間は亡くなるときには『瞳孔散大』といって目を剥くんです。われわれ医師がそれを閉じてあげるのです。はじめの30体ほどは、事故直後の混乱で、それが行き届かなかったのでしょう。ですから、私が目を閉じてあげたご遺体もありました。本当は法医の先生が確認されてからやることで、私がやることではないのですが、ご遺族の気持ちを考え実行しました。

一般の方は、病院での死以外は、ドラマでしか見ていない方が多数だと思います。特に災害現場での死を目にすることは少ない。そのため、目を閉じて死んでいくと思っておられるから、今回のようにほぼ即死状態で、目を剥いて亡くなっている方を見ると、ショックが隠せないようでした。恨んでいるとか、睨みつけているように思う方もいらっしゃいました。最初に救援、救出に当たった人からわれわれまで、対応している人間がそのあたりの配慮もしなければいけませんでした」

中馬氏は若い婦人警官がひどいショックを受けて、「先生、幽霊を見たことがありますか」とか、「ここで亡くなった方たちも天国に行けますか」と思い詰めたような表情で聞くほど、「これだけの死体を見たのは初めてだった」から、「被害にあわれた方や、遺族の方のショックがどれだけ大きかったか、想像にあまりあります」という。

《今回の事故現場での救出活動の難しさは、さまざまな混乱をもたらした。駐車場の車からガソリンが漏れたため、使える救助用の道具が制限された。消防、警察、医療チームが出動したが、現場が脱線した車輛（2～4両目）と停止した車輛（5～7両目）によって東西2つに分断されたため、コミュニケーションがうまく取れなかった。また、20もの医療機関が現場に駆けつけたことも、情報伝達の問題を浮き彫りにした。合同作業に入ったものの、お互いに連絡が取り合えなかったのだ。阪神淡路大震災の教訓が随所に生かされた反面、課題も多く残ったのである。

前出・上野氏が語る。

「僕らの仕事は、亡くなられた方の死因を追究することだけではない。その方の死から見えてくる教訓を引き出さなければ意味がないのです。避けられたかもしれない、あまりにも理不尽で不条理な死です。なぜあの方たちが死ななければならなかったのか。107人のご遺体が訴えておられるような気がします。

きっちり死因を明らかにして、その事実から浮かび上がってくる声を真摯に受け止める。そして、遺体の語る言葉から学ばなければ、前には進みません」

「遺体の言葉から学ぶ」とは、遺体と対話するということであり、そのために抽象的な死者数の前を通り過ぎるのではなく、あくまでも具体的にどのように死んでいったのかにこだわって、関係者の言動をここに集めた。「遺体の語る言葉」に深く耳を傾けるためには、その遺体の悲惨な有様をこちらの（想像力の）目にはっきりと焼き付けておく必要があるだろう。107人の死者は静かに病院や自宅で自分の人生を全うしたのではないのである。戦場で銃撃されたわけでもなければ、登山中に足を滑らせて墜落したわけでもない。なんの変哲もない日常性のなかで一切の予兆もなく、いきなり強引に人生

を切断されてしまったのである。その突然の強引な生の切断のされ方が、それぞれの死に様に打ち消しがたく刻印されていたにちがいない。

今回の事故に10年前の阪神淡路大震災の教訓が生かされたという証言があったが、阪神淡路大震災の影は今回の救助活動の面だけではなく、被害者をも覆っていた。『週刊新潮』(05.5.19)は、命運を分けたケースを取り上げている。

《兵庫県宝塚市に住む竹崎快さん(31)は、阪神大震災の際には奇跡的に助かったが、今回の事故で亡くなった。

やはり亡くなった宝塚市に住む薬師佳子さん(24)も、中学2年生の時に震災に遭い、住んでいたアパートが倒壊したが助かっていた。大震災を生き延びた命を、今度は人災で失ったのだから、遺族はさぞ無念の想いでいるだろう。しかし、今回の事故でも九死に一生を得た乗客がいた。

在阪のテレビ局の取締役で、宝塚市に住む山田幸太郎氏(61) = 仮名 = は、大震災の際に自宅が全壊したが助かった。

「彼は局の名物プロデューサーで、運の強い人といわれています」(局関係者)

という評判だが、今度の事故でも、5両目に乗っていたが無事だったという。

夫人はこう話す。

「おかげさまで主人に怪我はありませんでした。阪神大震災で家が全壊したのも確かです。家全体が、くの字に曲がってしまったのです。今度の事故では、主人は何もなくてよかったですけど、大震災も列車事故も、あれだけ大勢の方が亡くなられたわけですから、自分のことだけ喜んでいるわけにはいきません」

107名の死に様について書きとめてきたが、「死者107人で済んだのは奇蹟」と報告するのは、工学院大学教授の畑村洋太郎である。彼は『文藝春秋』(05.7)で、「安全軽視体質が問題だ」という言葉は、思考停止を呼んでしまう」と忠告しながら、現場付近を歩いて気がついたことを次のように記している。

《5月16日。JR福知山線の尼崎駅付近に行ってみると、すでに事故車両と一部レールは検証のために移されていた。脱線しなかった5両目から後ろは、対向線路上に移動して置いてあった。

私を驚かせたのは、事故現場そのものの様子ではない。

電車が激突したマンションから尼崎駅方向に歩いていくと、すぐ近くの対向線路上に、「特急北近畿3号」が止まっていたのだ。事故現場との距離は約100メートル。その後ろの高架橋の上にも、次の対向列車が停止していた。

逆方向に戻って、事故列車の後続車両を確認してみる。やはり300メートルほど後ろに、快速列車が止まっている。過密ダイヤから当然だが、まさに数珠繋ぎである。

事故を起こした列車は、時速120キロあまりで走っていたという。秒速ならば33メートル。もし対向・後続列車が同じ速度で走っていれば、あと数秒で脱線現場に突入し、二重衝突、三重衝突のさらなる惨劇が起きていても不思議はなかったのだ。

ではなぜ、二重衝突という最悪の事態を迎えずに済んだのか。それがJR西日本の安全運行システムが適切に作動したためならば問題はない。しかし現在までの報道によれば、対向列車の運転士が、事故現場手前の踏切の異常を知らせる特殊信号発光機に気がついて停止し、運転台の「防護無線機」のボタンを押して付近の全列車に緊急停止を命じている。その時点で事故から約二分が経過していたが、肝心の事故車両の車掌はまだ本部指令への報告中だったという。事故車両の「防護無線機」も押されていたが、作動しなかった。

もしも対向列車の運転士が発光機のサインに気づかなかっただらどうなっていたのか。しかも恐ろしいことに、なぜ踏切の特殊信号発光機が作動したのかは不明だという。つまり、二重衝突が避けられたのは、あくまで「幸運な偶然」なのだ。

もちろん、人間が警報装置を作動させなくても、センサーで自動的に異常を察知すればよい。しかしどんなに敏感なセンサーでも適切に作動しないことはある。そうした時、最終的に役立つのは人間の判断力、行動力だけなのだ。本部指令と車掌との通信に、「事故状況を報告せよ」というだけでなく、「後続・対向列車への警報を作動させたか」という確認があったかどうか、しっかり調査してもらいたい。これはATS(Automatic Train Stop: 自動列車停止装置)や脱線防止ガードがなかったことより、重大な問題である。

その確認がなかったならば、「安全軽視だった」と言われてもやむを得まい。二重・三重衝突が起きていれば、JR西日本があの事故で奪った命は、107人をはるかに超えていても不思議はなかった。》

専門家ならではの指摘がここにはみられるが、彼がここで強調しているのは、二重衝突の最悪の事態を免れえた理由が《JR西日本の安全運行システムが適切に作動したため》ではなく、《対向列車の運転士が、事故現場手前の踏切の異常を知らせる特殊信号発光機に気がついて停止し、運転台の「防護無線機」のボタンを押して付近の全列車に緊急停止を命じ》たからであるように、いくら安全運行システムを完璧なものにしようとも、《最終的に役立つのは人間の判断力、行動力だけなのだ》ということである。今回の事態にしても、運転士の判断力、行動力が適切なものであったなら、起こりえなかったからだ。したがって、JR西は会社のなかで最終的に役立たせなくてはならない「人間の判断力、行動力」をどのように育成してきたのかが、問われねばならなくなってくる。

人間は必ず失敗する。だからこそ、その失敗から多くのことを学ぶ必要があり、JR西は《過去の失敗から、どれだけ真摯に学ぶ姿勢があったか》と問うて、91年に起きた信楽高原鉄道事故に言及している。JR西日本が「安全対策の原点」を怠った原因についていう。

《よく指摘されるところだが、やはり1991年の「信楽高原鉄道事故」を総括できなかったことが大きいだろう。事故原因は、信楽高原鉄道が赤信号を無視して発車したことにあるが、その信号の不具合が起きた工事にJR西日本も関係しているとされた。

遺族は民事裁判に訴え、99年の一審で両社ともに過失を認定されたのだが、JR西

日本側は、あくまで責任は信楽高原鉄道側だけにあるとして控訴していた。その間、遺族への謝罪もしなかった。結局、2003年の敗訴を機に、JR西日本は遺族に謝罪し、賠償責任を認めたのである。

問題は、法廷闘争の方針そのものにあるわけではない。

ただ、事故から10年あまり、JR西日本に責任がないという姿勢で会社一丸となって闘っている以上、職員にその事故から真摯に学べというのは無理だろう。失敗の原因を検証することは、すなわち自らの過失を認めることになるからだ。

JR西日本は、損害賠償の裁判に勝とうとしている間に、安全対策の改善という本質的な部分で負けてしまったのではないか。外部に対して防衛しているうちに、組織が「しなやかさ」を失って強張ってしまったのである。》

JR西日本が14年前の信楽高原鉄道事故からなにも学ばなかったのは《JR西日本に責任がないという姿勢》のなかに、事故によって死傷した一人一人の乗客が全くイメージされてこなかったところにはっきりと認められる。「安全対策の改善」は、JR西日本の全社員一人一人が具体的な乗客をイメージできるなかからしか、可能にならない。裁判中は遺族に対して一言も謝罪しなかったのに、03年の敗訴を機に遺族に謝罪し、賠償責任を認めるというJR西日本の姿勢のどこにも、自分たちの事故責任を認めて、裁判に関係なく遺族に謝罪し、失敗の原因を検証する内省はみられなかった。それは、《外部に対して防衛しているうちに、組織が「しなやかさ」を失って強張ってしまった》ということではなく、乗客という存在によって成り立っているJR西日本という組織が、事故を機に組織存続の危機に立たされたとき、乗客そのものを敵視するに至るという、あらゆる組織にとっての根源的な問題であった。

信楽列車事故は死者42人、負傷者614人の大惨事であり、事故の当事者はJR西日本と第三セクター信楽高原鉄道であった。双方が惹き起こした事故であって、自分たちは当事者ではないという部外者的な態度を一貫させていたために、遺族は今でもJR西日本に対して怨念を持ちつづけていることを、『週刊新潮』(05.5.19)は今回の事故と重ね合わせて取り上げている。

「テレビをつけて事故のニュースが飛び込んできた時、ガタガタと身体が震え出しました。あの時の恐怖が蘇ったのです」と、夫と共に事故に遭遇した後藤泰子さん(62)はいう。「私たちはJR西日本の切符を買って列車に乗りました。1両目の中ほどのボックスシートの席です。突然もの凄い音と衝撃で列車がめちゃくちゃになりました。夫は備え付けのテーブルで肋骨を折り、それが心臓を直撃しました。夫の顔はみるみる土気色になっていきました。足を挟まれ動けない私はやっとのことでレスキュー隊に助け出されたんです。夫は病院に運ばれましたが、即死でした」

事故後のJRの態度に、後藤さんは怒りを募らせる。

「検視を終えた夫の遺体を自宅に運ぼうとした時、JRの人がやってきて、“遺体安置所に一度運び込んでください、”と言う。そんな必要はどこにあるのか、と思って、私は

自宅に夫を連れ帰ったんです。すると翌日、3人もJRの人がやってきて「もう一人、亡くなった方の行方を探していたんです。やっと後藤さんだとわかった、」と言う。まるで自分たちが迷惑を被ったと言わんばかりなんです。親戚はあまりのその態度に、怒り心頭でした」

自分たちに落ち度はないとするJRの迷惑顔が、裁判にもろに<sup>あら</sup>露わになってくる。「事故は信楽高原鉄道の方に責任があつて、自分たちにはない、ということで彼らは謝罪しないんです。なぜJR西日本の切符を買って乗った人間に対して責任がないのか、理解できません。結局、私たちは両社に損害賠償と謝罪を求めて提訴しました。勝訴まで12年かかりましたよ。JR西日本が謝罪したのは、裁判が決着したあとの03年になってからのことなんですよ」

怒りを増幅させているのは後藤さんだけではない。遺族会世話人代表の吉崎俊三(71)も、怒りを込めて語る。

「私は事故で妻を亡くしましたが、「自分たちは運転士と車両を(信楽高原鉄道に)貸しただけだ。一切謝罪しない、」というJR西日本の言い分には呆れました。JRは青信号で進み、信楽鉄道は赤信号を進んだのだから向こうの責任だ、というのです。そんなバカなことがありますか。49日までの経費や、急な見舞いで来てくれた人の飛行機代などをJRは立て替えてくれましたが、それもあくまで「立て替え、」でした。裁判で遺族側が勝ち、補償金をJRは払いましたが、この立て替え分は、その補償金の額からしっかりと差し引かれていたんです」

記者は、《遺族が怒るのも無理はない。客を物としか考えていないこの体質こそ、今回の大事故の最大の要因なのである》と結ぶが、《客を物としか考えていないこの体質》というより、あらゆる組織が外の《客を物としか考え》なくなっていく体質こそ、というべきであろう。逆にいえば、客を客として、客を人間そのものとして扱うことのできるような組織はどのようにして可能か、と問う必要がある。いうまでもなく組織はトップの考え、思想、哲学等が密接に反映されている。トップが組織目標として営利の追求を最優先すれば、組織はそのような体質を目指すし、なによりも乗客の安全を第一目標に掲げれば、社員もその目標の実現に向けて行動するようになる。その意味で、組織はトップがどのような考えをもった人物であるかによって大きく左右される側面をもっている。JR西脱線事故は、この問題をも大きく浮き彫りにしてみせた。大学生を中心とした10代、20代の若者が犠牲者の4割近くを占めた今回の事故とは対照的に、信楽事故では年配層が大半を占めたが、先の佐野真一のドキュメントは、《信楽事故と不思議な縁で結ばれている》犠牲者の家族を取り上げている。信楽事故の二年後に、犠牲者の遺族を中心に鉄道安全推進会議(TASK)が結成されたが、そのTASKの資料類を印刷していた「あらくさタイプ」を大阪市内で経営する藤崎光子さんの、川西市に住む一人娘の中村道子さん(40)が災難に遭遇したのである。亡くなった道子さんが母親の仕事を手伝っていたこともあって、《藤崎さんは事故後、同じ苦しみを体験した遺

族同士が悩みを話し合う場をもちたいと、JRに遺族名簿の提供を求めた。だが、個人情報保護法を楯に拒否された。それなら自分の思いを認めた手紙を書いたので、JRを介して遺族の方々に送ってもらえませんかと申し入れても、JR側は言を左右にして、これに応じる姿勢を見せなかった。

最後は、藤崎さんが書いた手紙の文面を「表現や字句を変えた方がよいところもあるのではないかと、ご提案差しあげた」(JR西日本広報室)という形の“検閲”までやってのけた。藤崎さんが書いた「JRの冷たい態度には新たな怒りを感じています」という文言は、ぱっさり切られた。藤崎さんは仕方なく自分の連絡先が入ったピラをつくり、事故現場を訪れる遺族ひとりひとりに、それを手渡した。

藤崎さんからこの問題で相談を受けた信楽事故遺族会代表の吉崎俊三さんは、「信楽事故が刑事事件として起訴されていれば、JR西日本の体質も少しは改まり、今回の事故も防げたかもしれない」と言って、信楽事故の捜査にあたった滋賀県警が作成した内部資料を見せてくれた。そこにはJR西日本の隠蔽体質が忌憚なく告発されていた。

随所に出てくるのは、取調べに対する供述は、あらかじめJR内部での打合わせに従った供述を繰り返すのみで、自己の意見は微塵も答えない……。各担当者がセクト主義を前面に押し出し、責任転嫁、責任逃れの応酬で……。警察捜査に対する協力はおろか、これだけの被害者が出たにもかかわらず、「自社も被害者である」という潜在意識から、徹底した証拠湮滅を繰り返し……。といったJRの体質を非難する表現である。

信楽事故で奥さんを失い二人の娘さんも重傷を負った吉崎さんは、JR西日本が信楽事故から実に12年後にはじめて遺族に陳謝した証拠として、一昨年(2011年)の5月26日付けで、同社社長の垣内剛が遺族に配布した手紙も見せてくれた。そこには「この事故の尊い犠牲を教訓として今一度肝に命じ、再びあのような不幸な出来事を繰り返すことのないよう、安全対策について、あらん限りの努力を傾注することが、我々鉄道事業者の使命であり」云々という、今となっては虚しい文句が、縷々綴られていた。》

この手紙の1年後の5月31日に垣内社長は、次のような謝罪を公表している。《亡くなられた方々のご無念や大切なご家族を失われたご遺族のご心情を察し申し上げますと、胸の張り裂ける思いであり、こうした気持ちを全社員が深く胸に刻み、もう一度初心にかえって、問題点と目指すべき方向について議論し、できることから早急に実施してまいります。/二度とこのような事故を起こさないため、社長をはじめ経営にたずさわる者が自ら先頭に立ち、強い意志とリーダーシップをもって、全力を挙げて安全を最優先する企業風土の構築に取り組み、「安全第一」を積み重ねることにより》云々となっているが、先の手紙とどこが、どのように異なっているのか。二度とこのような事故を起こさないために、前者が「安全対策について、あらん限りの努力を傾注する」で、後者が社長らが《強い意志とリーダーシップをもって、全力を挙げて安全を最優先する企業風土の構築に取り組み》である。

前者の、安全対策についての「あらん限りの努力」のなかに、後者の「安全を最優先

する企業風土の構築」も当然含まれることを考えれば、前回の謝罪と今回の謝罪には根本的な変化はない。ということは、前回の謝罪の後、今回の事故が起こったように、今回の事故後もまた別の事態が起こることを予見していることだ。つまり、JR西は必ずまた大事故をやらさず。謝罪の言葉よりも具体的な取り組みのほうが肝心、ということではない。謝罪の言葉が変わらなければ、具体的な取り組みも変わらない。謝罪の仕方としての言葉に生命が吹き込まれずに、どうして具体的な取り組みに生命が吹き込まれよう。

佐野レポートは事故直後に辞任した信楽高原鉄道の当時の社長杉森一夫（80）は、《事故直後から犠牲者一軒ごとに謝罪行脚をつづけ》、高齢を押して、《滋賀県の奥座敷といわれる信楽から大阪まで出てくる》と、こう伝える。《TASKの議事進行に真剣に耳を傾け、震える手で必死にメモをとる杉森氏の丸い背中を見ているうち、胸にこみあげてくるものがあった。事故の責任を痛感して心から反省するとは、こういう態度のことをいうのだろう。》そんな《杉森氏とは反対に、当時、JR西日本の社長だった運輸省天下り組の角田達郎は、その後会長となり、現在も同社の顧問をつとめている。》

JR西日本という組織を食い物にするパラサイトの印象が思い浮かぶが、佐野氏は更に『マスメディアを通じた井手正敬小史』という題名の《「JR西の天皇」といわれる井手正敬の発言やエッセイをまとめて昨年3月に刊行された、濃緑地の表紙に金文字を配した、およそセンスのない大判の豪華本》にも言及する。

これは第二巻目で、《一巻目は6年前に出され、その上二冊とも発行元がJR西日本広報室というのだから、開いた口がふさがらなかった。JR西日本には、こんな夜郎自大な本は世間の笑い者になるだけだから出すのはやめよう、と直言するまともな社員はひとりもいなかったのだろうか》と呆れて、《内容はさらに嘔飯ものだった》と踏み入る。《都市圏輸送のアーバンネットワーク化とスピード化に努力してきたと自画自賛するインタビューには、安全の二文字は一カ所も見当たらなかった。PTSD（心的外傷後ストレス障害）を話題にしたエッセイでは、てっきり信楽事故問題を取りあげているかと思いきや、自分が幼少期に遭遇した空襲体験だけが語られていた。信楽事故当時、井手はJR西日本の副社長だったが、実質的にはトップだった。一年後には社長に就任して遺族対策の総指揮をとってきた。今回の事故後の引責内定人事でも、一度は相談役から顧問に横すべりしようとした。》

この本の出版意図の質問に対するJR西の正式回答は、分割民営化後、牽引役を務めてきた井手の精神や志を思い起こして、絶やすことなく将来の歩みを進めていくという内心の要求に答えるためマスメディアに表現された言葉や行動を本にまとめましたというものであり、《“井手本”に対する正式回答の支離滅裂な文章は、井手自身の人格がすでに脱線転覆状態にあることと、その井手の天皇制がJR西日本に於いていまだ健在という、きわめて末期的な状況にあることを物語っているようだった》という、非常に妥当な結論を導きだしている。

2005年7月23日記