

「底が突き抜けた」時代の歩き方 495

「いっばい いっばい」の日々の中で人生が切り詰められていく若者 - JR西脱線事件

尼崎 JR 西脱線事故に関して江川紹子が、「余裕時分なき社会」のなかで「何のための便利さか」を、5 . 2 5 付神戸で問いかけている。

《「いっばい いっばい なんです」 - 若い人たちが、よくこんな言い方をする。自分の能力や許容量の限界に達して、まったくゆとりのない精神状況や生活状態のことだ。

「いっばい いっばい」の人は、周囲を見まわしたり、少し先のことを考える余裕もなくなる。今の自分のことで、頭がいっばいになりがちだ。

事故やその後の対応を見ていると、JR 西日本は組織としても個々の社員も、相当「いっばい いっばい」になっていた気がする。

それを象徴するのが、ダイヤの組み方。脱線した電車は、「余裕時分」がゼロに設定されていた、という。客の乗降がもたついたり、何らかのトラブルが起きても、遅れを吸収する時間が一切ない。そういう予想外の出来事が起きるのが、機械ならぬ人々の暮らしや社会であるというのに。

運転士たちも「いっばい いっばい」の状態のようだ。乗客の命を預かる運転士の仕事には、常に緊張がつきまとうのは当たり前。定時運行にも努めてもらわねばならない。けれど報道によれば、それとは別の緊張感で、精神的に飽和状態になっている運転士が少なくないらしい。

事故の電車の運転士も、特にオーバーランをした後は、乗務を外されたり日勤教育を受ける不安で、「いっばい いっばい」だったのではないか。

乗客として乗り合わせた運転士が救助活動を行わずに立ち去ったり、若い車掌たちが「まずいな」と思いながら上司や先輩に進言できずにボウリングや宴会に参加したのも、自分の今の立場を守ること「いっばい いっばい」の日々を過ごしているためかもしれない。そのために、予想外の出来事に適切な対応ができなかったのだろう。》

イラクで拘束され殺害された香田証生さんも、旅をしながら自分のことで「いっばい いっばい」だったのだろう。自分が足を踏み入れた戦場の地が、自分が経由してきたニュージーランドとほとんど区別がつかないほど、「いっばい いっばい」の精神状況に追い込まれていたように思われる。「いっばい いっばい」の自分をかかえこんで大事故に突っ込んで行った高見運転士も、香田証生さんと重なってみえてくるし、自爆テロを決行する中東やロンドンの若者たちも、「いっばい いっばい」の自分を絶望のうちに爆発させていったのだろう。

《今回の事故は、そんな私たちの「いっばい いっばい」な毎日に、「これでいいの？」

と問いかけているように思う。何のための便利さか、人や企業にとって一番大事なものは何か、あらためて考えたい」と、先の文章は締め括られている。「いっぱいいっぱい」が破裂するまで追い詰められていった高見運転士の精神状況を、ここで改めて追ってみる。

『週刊ポスト』(5.20)は、次のように彼が追い込まれていった精神状況を述べている。「彼はどちらかというと物静かでおとなしい男だったが、真面目な分だけふさぎ込む性格もうかがわれた。`目がうつろだ`などと乗客にいわれて処分を受けるのは異例で、たまに何を考えているのかわからなくなるので周囲も心配していた。昨年起こしたオーバーランは100㍍だったが、この距離は`止め損なった`というレベルではない。明らかに駅が存在に気づかなかったミスで、居眠りをしていたか、停車駅を勘違いしていたか、考え事が何かしていて上の空だったかだろう。断定はできないが、本人の性格などからすると、突然、別のことが頭に浮かんでボーッとしてしまったのではないかと周囲は話していた。今回のオーバーランも40㍍で、やはり同じように意識が`飛んで`いたと考えるのが自然だ。いまさらいっても仕方がないが、やはり運転士としては重大な欠点があったのだろう」と、彼をよく知る同社社員が話し、事故調査に関わる国土交通省関係者もこう推測する。

「脱線するほどのスピードを出していたのはなぜなのか。そこが問題になっている。確かにJR西日本は私鉄との競合が激しく、`1秒たりとも遅れるな`と檄を飛ばしていたことがわかっているが、とはいえ朝のラッシュ時には客の乗降に予定以上の時間がかかって遅れるのは日常茶飯事だし、3分おきに列車が来るのだから、1分30秒くらいの遅れで乗客の乗り継ぎに重大な障害が出たり、処分されるということはない。

高見運転士は、遅れよりもむしろ、またも大幅なオーバーランを犯したことで、運転士をクビになると思いこんでパニックになっていた可能性が高い。車掌に`オーバーランを短めに報告してくれ`と懇願し、その後は無線にも応じずにどんどんスピードを上げている。あの走行はプロの運転士なら絶対やらないくらいの自殺行為だった。恐らく、自分が何をすべきかわからない精神状態に追い込まれていたと考えられる」

《新幹線を運転することが夢だった青年が、`これで自分は運転士失格だ`と思いこんで平静を失ったという推測には十分説得力がある》し、《運転士になって1年で、2度も`駅に気づかなかった`とすれば、自分がどのような処分を受けるか容易に想像できたはずだ》と、記事は書く。JR西労組幹部も事故直前の彼の心理について、「今度、日勤になったら何をされるかわからないという恐怖はあったでしょう。1分30秒の遅れを少しでも取り戻したら、懲罰が軽くなるかもしれないと考えても不思議ではない」と推測し、《自分の夢が破れる恐怖と、懲罰の恐怖。そして、高見氏の脳裡には、もうひとつの恐怖がよぎったかもしれない》と、こう説明する。

《日勤教育に回されれば、もちろん運転士としての手当がなくなる。1か月まるまる現場から離れると。給与は8万～10万円も減ることになるという。もちろんボーナスの査定にも響く。家族の生活を支えていた高見氏には無視できない問題だったろう。

事故の直接の原因が高見氏の無謀な運転にあった可能性は高いが、その背景にはＪＲ西日本の「社員を追い込む体質」が見え隠れする。》

手当カットについては、『週刊現代』（５・２８）もこんな記事を載せている。

「高見は僕たち友人にもＪＲ内部のことを色々と教えてくれてたんです。運転をミスすると、報告書やレポートを書かされると洩らしてました。昨年６月にオーバーランして処分されたときは、給料がカットされて生活できないとこぼしていました。

彼には高校時代から付き合っていた彼女がいたんです。結婚もそう遠い話じゃなかった。だから彼は『カネ、貯めなあかん』と言って、せっせと貯金をしていた。マジメで堅実な男なんですよ。最低でも１００万円、できれば２００万～３００万円は貯めたほうがええと話していましたから、給料カットは恐怖だったと思います」と小学校時代の友人は話し、労組関係者も、「日勤教育を受ければ乗務がなくなるので給料は減ります。運転士の給与体系は基本給＋乗務手当。駅員などに比べると、乗務手当分だけ高い。大体収入の３割弱と考えてもらっていいと思います。月額乗務手当は高見君の年齢なら約１０万円で総額３０万円くらいです」と語る。

昨年６月に日勤教育を受けた際の手当カットは４万円程度の計算になるが、《はたしてこの程度の減額を苦にして、安全を無視した運転をするだろうか》という問いに対して、ＪＲ西日本の運転士は、「日勤教育は、現場の責任者の区長が方法や期間を決める。前もって期間なども決められない。１カ月丸々教育になるかもしれない。教育を受けさせられる運転士は、まるで底なし沼地獄に足を踏み入れるような気がするのです」と説明する。ＪＲ西日本広報室も、「日勤教育はすべて現場長の個別の判断によるものです。現場長は人事・ボーナス査定・勤務シフトなどのすべてを把握しています。現場では管理助役が各運転士の日常の勤務状況を把握して、現場長に上げているのです。したがって、運転士らの査定は、すべて現場長の裁量で決定します」と認める。

以上の証言や指摘をまとめると、高見運転士は大幅なオーバーランによって、日勤教育を命じられることを極度に恐れていたと考えられる。それは運転士をやめさせられることによって、新幹線の運転士になるという年来の夢が破れる恐怖であり、同時に給料カットが家族の生活を支えていることや、自分の将来の結婚に大きな打撃を与える恐怖であった。要するに、オーバーランによって命じられることになるかもしれない「日勤教育」は自分の夢と生活を根こそぎにする不安と恐怖で彼を包み込んでいたのだ。そう、彼にとっては自分の将来を決定する一大事だったのである。彼の真面目な人柄が彼をより一層追い詰めていったことは、十分推測される。

もちろん、自分の将来を左右する一大事だったからこそ、より一層慎重な態度が求められる。運転士が沈着冷静さを失ってしまったら、その電車に乗り合わせた乗客はただひたすら運転士の無謀な運転に自らの身を委ねる恐怖を味わわなければならない。今回の事態のように、だ。そこで運転士の適性が厳しく問われずにはおかしいし、ＪＲ西日本は会社として運転士の適性検査をどのように行ってきたのかが問われねばならなくな

る。高見運転士に運転士としての適性に疑問があったのかどうかはわからないが、しかし、いくら1分30秒程度の遅れがあったからといって、回復運転のために減速しなくてはならないカーブを減速せずに進入するということがありうるだろうか、という疑問がやはり起こってくる。

「確かに、電車の遅れを取り戻したいと思うのは、運転士の性^{さが}のようなものです。しかし、日勤教育などのプレッシャーがあったとしても、問題のカーブで100キロ以上を出すなんてことは、絶対にありえないことです。報道を見ると、運転士がみな平気で速度違反して回復運転しているように思われるでしょうが、あくまで制限速度ギリギリの中で回復しようとしている。運転士というのは、たとえ1、2キロオーバーしただけでも違和感を感じるものなんです」と仲間の運転士が述べていることから、単純に「日勤教育などのプレッシャー」の所為^{せい}にすることはできない。遅れを取り戻すための回復運転と、「問題のカーブで100キロ以上を出す」こととは、短絡的に結びつくものではないことは、十分に理解できる、だが前述したように、彼が電車の遅れよりも、大幅なオーバーランを犯したことのほうが大きなプレッシャーになっていたなら、どうだろう。

高見運転士には、今回のオーバーランが我が身にどのような苦境をもたらすことになるか、十分身に沁みていた出来事があった。それは、運転士になって1ヶ月ばかりの昨年6月に、駅を100キロもオーバーランして13日間の日勤教育を受けたことである。7月22日の国土交通省航空・鉄道事故調査委員会の調べで、彼が所属していた京橋電車区の運転士(47)が昨年と一昨年、オーバーランと停止駅を勘違いしたことによる無断バックが原因で二回の日勤教育を受け、出勤停止処分を経て配置転換されたことを彼は把握しており、わずか1年ばかりの間に二度もオーバーランを犯すことが、運転士としてどのような致命的なミスになるかという重圧を感じていた可能性について報告している。しかしながらそれでも、運転士としての自分に対する処分などとは到底比較することのできない列車事故の大惨事を少しでも想像してみることはなかったのだろうか。

運転士としての自分の将来が閉ざされることの恐怖が、いかに彼にとって大きなものであるとも、自分の運転する列車が人身事故を起こしてはならないという、運転士として最低限備えているべき責任感なり、使命感が彼のなかに育ってはいなかったのだろうか。自分の夢が破れていく危機の前では、運転士としてのなにもかもが投げ捨てられていくものなのか。この疑問を考えるうえで、象徴的な出来事が事故の際に起こっている。脱線した列車に乗り合わせた二人の運転士が、上司の指示を仰いで救助に加わず、勤務地に向かったことである。この出来事は、上司も運転士二人も、つまり、JR西日本という組織が、自分たちの運行する列車が惹き起こした事故であるにもかかわらず、乗客の救助活動を日々の運行業務に入れていなかったことを白日の下に晒していたのだ。

JR西日本という企業組織の一員として振舞うなら、乗客の救助活動は組織外の行動にほかならなかったのである。高見運転士も紛れもなくこのような組織の下で育成され、企業精神を叩き込まれてきたのだ。彼だけがJR西日本の外に立って、運転しているわ

けではけっしてなかった。彼もまた、先の二人の運転士と同様に、上司の指示を仰いで乗客の救助に背を向ける組織の一員であったなら、運転士としての自分の夢が破れる危機と、乗客の安全という運転士としての最大の責務のどちらを上位に置くかは^{おの}自ずから明らかであったと思われる。要するに、高見運転士は乗客の救助に加わらなかった運転士たちが振舞ったのと同じような組織の一員として運転していたにすぎなかったから、自分の夢が破れる恐怖と不安で「いっぱいいっぱい」になって、運転士として自分が乗客の命を託されていることなど、ますます吹っ飛んでしまったのかもしれない。

少なくとも彼が一年前に命じられた13日間の日勤教育は、彼には全く役立たなかった。というより、恐怖心だけを与えたとすれば、日勤教育なるものは有害であっても、全く効果的ではなかったのだ。日勤教育については懲罰的色彩が指摘されているが、要は懲罰教育であれ、事故が起きなければよいのである。懲罰教育の強化によっても事故が多発するのであれば、その懲罰教育は効果的ではないのだ。そのことを今回の事故は明白にした。高見運転士は今回のオーバーランによって運転士資格を剥奪されるかもしれないという恐怖を味わうなかで、自分の運転中は乗客の安全を最優先するというように踏みとどまらなかったことが最大の問題点であり、彼が体験してきた日勤教育は彼をそのように鍛えなかったことによって、日勤教育の有害化と同時に、その日勤教育を組織存続の柱としてきたJR西日本という企業そのものの有害化を露呈していたにちがいない。

懲罰教育によって徹底して恐怖を味わわされると、人は二度とミスをしなくなるという発想に貫かれた日勤教育がどのようなものであったのかを覗き込ませてくれるが、ジャーナリストの青沼陽一郎&本誌取材班によって「独占入手」された「高見運転士『二十通の反省文』」(『文藝春秋』05・7)である。そこには、《横書き枠付の用箋に幼いながらも丁寧な文字が丹念に記入され、全部で20通、レポート用紙で37枚に及ぶ。それぞれ冒頭には、自筆で表題、日付と氏名が記されている。日付は平成16年6月8日から6月25日。13日間の日勤教育を命じられたときに、高見運転士本人が記したオーバーランの経緯と、それに伴う再教育レポートの全文》が掲載されており、事故当日の「顛末書」は以下の内容である。

【今回、私は5412M列車乗務中、JR三山木駅10秒延発後速度95km/hで惰行し、92km/hとなった所で95km/hまで再力行し、通停確認標で通停確認をしました。意識に残る通停確認を行なっていなかったため、普段ブレーキを採っている位置より約100m程中に入ってブレーキを採りました。ブレーキは5ノッチを採りましたが、速度が早かったので追加ブレーキをしようと思った時、ATSの第二ボイスが鳴動し、ブレーキを8ノッチとし1、2秒後非常ブレーキとしました。しかしホームの終端を約20m行き過ぎて停車しました】

昨年6月8日午前中、京都府の木津駅と大阪市の京橋駅を結ぶ学研都市線(片町線)三山木駅を10秒遅れで発車したが、次の下^{しもこま}粕駅に停まるのか、通過するのかの確認をはっきりと行わなかったため、普段よりも100^秒行き過ぎた場所でブレーキ操作を開

始した。ところが、「速度が早かったので」5ノッチのブレーキでは停まらず、停止位置を警告する「ATSの第二ボイス」が鳴ったため、8ノッチまでブレーキを強めた直後に非常ブレーキをかけたが、100mもオーバーランして「ホームの終端を約20m行き過ぎて停車」した、ということである。このオーバーランによって10秒の遅れが8分にまで広がり、《時間がなくなったため、折り返しの木津駅で当直に報告できず、乗務を終えた京田辺駅で一報を入れたという。》その【一報の段階では、自分でしてしまった事が怖くなってしまい虚偽の報告をしてしまいました。報告内容の確認の電話で、虚偽を報告した事を認めて、事実を述べました】取材班によれば、

《出発の遅れ、オーバーラン、ATS、虚偽報告。これはすべて今回の脱線事故に共通するキーワードである。

実はこの一週間前、高見運転士が所属する京橋電車区では、大きな事件が起こっていた。5月31日、同じ学研都市線を木津から下狛駅に向かって走行中の下り普通電車の運転士が、居眠りをしてしまった。ふと我に返った運転士は、停車すべき下狛駅を通過してしまったものと錯覚し、慌てて停車。指令に連絡することなく、無断で退行（バック）をはじめてしまったのだ。その後、車掌からの指摘でまだ下狛駅を通過していないことを知ったこの運転士は通常の運転を再開し、下狛駅に3分30秒遅れて到着した。これだけでも大問題なのだが、更に問題となったのは、運転士と車掌が口裏をあわせて事実を隠蔽しようとしたことだった。

この事件を受けて、当時は同路線を走る運転士たちに厳しい注意通達がなされている最中だった。高見運転士も係長から個人的に声をかけられ（「呼び込み指導」という）二度も注意を喚起されていた。その折も折、まさに問題となった下狛駅において、高見運転士はオーバーラン事故を起こしてしまったのだ。監督指導する側も一層厳しい態度で臨まざるを得ない。

しかも、高見運転士は本人の認めるように「虚偽報告」をして、停車しなかったのは「一度入れたブレーキを緩めてしまったから」と述べた。しかし、この言い訳は通らなかった。

京橋電車区に帰区した高見運転士は、直後の事情聴取で、上司から厳しく問い質されている。その時の様子を、当時の資料や京橋電車区に居合わせた関係者の聞き取りから再現してみたい。

「なんで『ブレーキを緩めてしまった』なんて言ったんや？」「行き過ぎたこと（オーバーラン）を報告するのが怖かったんです」

「先輩に『本当のことを言ったらえらいことになるぞ』とでも言われたんやないか」「言われてません」

「なんでそんなことを言ったんや」「どうしよう、どうしようと思って、ちょっとくらいならいいかな、と思って」

「呼び込み指導ではどんなことを言われた」「あったことは厳正に報告すると」

「必ずばれると言われたやろ」「嘘は必ず辻褄があわなくなると言われました」

「ブレーキノッチを緩めたとなったら、精神鑑定されるぞ。もう乗りたくないのか」「すみませんでした」

「あれほど嘘をつくと言っただろ。社会人としても失格だ」「はい……」

「精神鑑定」まで持ち出したのは、高見運転士が報告した、停車直前に「ブレーキを緩める」という行為が、常識では考えられない行為だからだろう。

更に、「嘘は絶対つくな。再度嘘をついたら運転できないぞ」と念を押され、事情聴取は続いた。

「三つ前の京田辺駅発車から、言ってみろ」「京田辺、同志社前、定（時）発。ＪＲ三山木、十秒遅発しました」

「なんでや」「団体の幼稚園か小学生が乗車してきました」

「何人くらい」「６０人くらいだと思います」

「１０秒遅発後は」「９５キロで惰行しました。その後、９２－３キロで再力行して、９５キロまでフルノッチで力行しました」

「普通通りだったのか」「はい」

「ブレーキのことは考えていたのか」「はい。いつもより入ってとろう、と」

つまり、普段よりも駅に近づいてから、ブレーキをかけるつもりであったことを言っている。

「なんで詰めてとろうと思ったんだ」「三山木が十秒遅れていたのだから」

矛盾にピンときた指導係が言う。

「この区間は回復運転するところなのか。速度も速いし、少しも気を抜けない区間と違うか」「はい」

「自分の腕にそんなに自信があるのか」「そういうことはありません」

「本当にブレーキはとったのか」「通停確認して、ブレーキとりました」

「その後は」「５ノッチとって様子を見ようと、そこで他のことを考えてぼーっとして……」

「回復運転しようとしてるのに、ブレーキ中に他のことを考えるのか」「……」

「そんな大事な場所で、違うことを考えてしまうなんて、考えられない。運転士の仕事を舐めているとしか考えられない。テレビのゲームのように考えてないか」「違います」

「そんな運転士が、回復運転なんてちゃんちゃらおかしい。駅に停まろうともしない運転士が、まして運転士になって二週間くらいの運転士が、どうして回復運転なんてできるんだ！」

実はこの時、高見運転士は単独で運転をするようになって、まだ二週間しか経っていなかった。

「いままで回復運転に成功したことがあるのか」「成功したり、しなかったりです」

「指導陣に『電車が遅れたら何がなんでも回復運転しろ』と言われていたのか」「それは言われてないです」

「なんで回復運転したんや」「自分の中で、できると思ったからです」

「何の為に回復運転するんや」「定時運転するためです」

「なんで定時運転するんや」「お客さまを決められた時間に、決められた場所へ届ける

ためです」

「十秒遅れが8分遅れになっとるやないか!」「……」

「再度聞く。通停確認は」「声を出してしました」

「停めるという意識は」「薄かったです」

「意識ははっきりしていたのか。眠かったことはないのか」「少しありましたが、窓を少し開けて目を覚まそうとしました」

「それで意識は戻ったのか」「全て眠気が取れたということではなかったです」

「目がふさがりような状態か」「そこまではいってません」

回復運転を試みながら、停車する意識が「薄かった」という高見運転士の主張は、きわめて不可解だ。この一時間半ほどのやりとりの後、前述の『顛末書』と『反省文』を高見運転士は書いた。/『反省文』にはこうある。

【見習い乗務が終わり、まだ二週間程しか経過していない中、下狛駅の通停確認を慢然としてしまい、通停確認後は停車する事に集中しなくてはならない所を、他の事を考えながらブレーキを採ってしまいました。(略) 今後は、見習い乗務が終わり初めて一人で乗務した時の緊張感を忘れずに、意識に残る基本動作を行います。通停確認を行う際には、停車する事を考え、それでなお停車するのか、通過するのかを意識した確認を行います。ブレーキを採った後は、停車させる事に集中し、余計な事を考えず、余裕あるブレーキ扱いを行います】

この二通のレポート提出後、日勤教育が始まる前夜、彼の激励会が近くの大衆居酒屋で開かれ、京橋電車区の運転士30人ほどの前で彼は涙を流して、感謝の辞を述べた。

《日勤教育は朝9時から午後5時45分まで。指導総括係長もしくは指導総括助役がその日の課題を与え、レポートの作成に入る。書き上げれば係長もしくは助役が見て本人に試問し、テーマをどれだけ理解しているか、確認する。昼の休憩時間には、高見運転士は近くのコンビニで買ったものを、他の乗務員と雑談をしながら食事室で和やかに食べていたという。「草むしり」や「ペンキ塗り」はなかった。

この再教育で高見運転士が与えられた「反省レポート」のテーマは全部で19になる。高見運転士の失敗が、「集中していなかった」という乗客の命を預かる職責にあるまじきミスだったことや、新人運転士の躓きということもあり、その多くは、運転士としての「心構え」など、自らの覚悟を問うものが多い。

高見運転士が事故をどのように捕らえ、その原因をどこに求めたのか。13日間の日付を追いながら、「反省レポート」から、抜粋してみる(カッコ内は、書いた日付と題名)。

まず初日(6月9日)は『無断退行の掲示と呼び込み指導を受けて』と題した当時の模様を振り返るテーマを与え、2日目には『掲示と呼び込みで受けた時の気持ちがあったのに、なぜ6月8日の行き過ぎとなったのか』と述懐させている。そして3日目のレポートでこうまとめている。

【自分はしっかりしているから大丈夫だという思いがありました。そういった心の隙が

今回の事故を起こしてしまった要因でありましたので、今後は自山の石、他山の石をより活用するように受け止め方を改めます】(6月11日『自山の石、他山の石の今後の活用法について』)

「自山の石」とは、JR特有の言葉で、訓示や教訓によく用いられるという。自分の失敗に学ぶといった意味だろう。

5日目(15日)に書かれた『注意力をいっそう喚起させるには』では、技術的な問題にも触れている。

【気の緩みが無いように、自分の技量不足を考えたとうえで、通停確認後は、通停確認標を停車するための最後の砦だと意識して、停車する事を特に意識します。ブレーキ扱い後は、一番緊張を高め、天候や車種、勾配等を配慮し、追加ならば早目の判断をし、緩めるのであればしっかりと様子を見て判断し、注意力を高めます。(略)また初心を忘れず見習いが終わり、初めて一人で乗務した時の緊張感、注意力を持ち続けていられるように、決して自己満足せずに、ブレーキ操作一つにしても貪欲に技術の向上に努めます】

同じ日に書いたもう一本のレポート、『何故、自分は大丈夫という気持ちになるのか』で、高見運転士は初めて回復運転について触れた。

【一人で乗務を始めて二週間程しか経過してないにも関わらず、自分の事を過信していました。一人で乗務を始めてある程度の定時運転や停止位置の確保ができ、それを自信に思っていました。(略)心の隙ができてしまっている事に気付かず、深く考えたりせずに、遅れたので回復運転をしようと思ったりしました。安易な考え方で回復運転というのを考え、回復運転をできる程の技量を持ち合せていない未熟者にも関わらず、今までにある程度うまくいった事で自分に自信を持っていました】

このレポートを踏まえ、6日目(16日)のレポートではこう書かれている。

【私は、最近、運転士となり一人前になったという、自分へのうぬぼれがありました。(略)回復運転ひとつにしても、たった二週間程しか一人で乗務していないのにも関わらず、自分はできるなどと思ってしまいました。仕事や自分に対して厳しく考えず、甘く考えていました。そのため普段通りやれば仕事はそつなくこなせるといったように、プロ意識を自覚していなかった考えがうぬぼれへとつながりました】

7日目のレポートでは、【ダイヤが乱れて遅れがあっても、回復運転はせず停車駅に気を付ける事を優先し、停車駅に近付いてきたら、指令から呼び出しがあっても、車掌から車内連絡合図がきたとしても、停車させる事を最優先させます】、8日目のレポートでは、松井山手より先の単線区間は【のんびりとした風景が広がる】なかで、自分の【体もそれに合わせてしまっていました】といったように、こうしたレポートが続き、12日目(24日)の『今後、どのように変わるのか』という決意表明は、こうである。

【基本を守っていなければ、必ず事故を起こしてしまいます。基本を守らなければ、必ず事故を起こすと考え、常に危機感を持っておきます。その危機感を自分だけ持つのではなく、周りも危機感を持ってもらうために自分の経験を話したり、事故防止について

意見を交換したりするなどして、事故防止に対する意識も高めます。(略)集中力はある程度、時間が過ぎれば切れてしまいます。ですから乗務中、一番集中力や注意力を高める箇所を通停確認後から列車を停止させる時とします】

25日の最終日、現場の責任者である区長面談があり、そこで「再乗務」が決定し、「日勤教育」も終了となった。最後のレポートが提出されている。

【区長面談が終わり、頑張っていかなければならないと改めて思いました。お客様の命をお預りして、仕事をする運転士として、自分はまだまだ未熟者と痛感しました。日勤教育中に自分自身の駄目な所に気付いてきましたが、新たに気付いた点もありました。基本動作、基本作業をしっかりとやっていると思っていましたが、大事な所で、できていないという事は単に真似事をしているだけと言われて、正にその通りだと思いました。そういう事をしてきていた自分をとても情けないと思いました。(略)

虚偽の申告についても、どれだけ社会人として恥ずべき行為なのか、そして多くの信用を失うものだと痛感しました。今後は、してしまった事は包み隠さずありのままを、報告します。素直になる事の大切さを改めて知りました。そして、区長から再乗務のチャンスを頂き、このチャンスを無駄にしないためにも、日勤教育中に学んだ事を全て出して、二度と事故を起こしません。報告は厳正な報告をして、虚偽の報告も二度しません。そしてこの気持ちを忘れず乗務します】

13日間の日勤教育を受けてきた高見運転士に対する係長の所見は、 以上の日勤教育の中で、「運転士になったばかりなのに、もう一人前」という自分へのうぬぼれが感じられたが、自分の仕事に対し「お客様の命を預かっているという職責の重要性」「安全運行に関する職責の重要性」の理解と、それを守り実行するには「基本動作・基本作業をキッチリ行い、お客様に安心感を与えるためにも、客室まで聞こえる声で確認喚呼を行い、無事故で乗務する」という真摯な決意も十分に認められ、日勤教育項目も理解していると判断し、再乗務させることと判断した というものである。入社以来の高見運転士に対する上司の「所見」についても、こう記されている。

平成12年《入社 駅員時代》 ハツラツとした態度。4人ほど新入社員がいる中で上位に位置する。平成13年《車掌》 レベルアップが欲しい。平成14年《車掌》 持ち前の明るい性格でよく頑張っている。平成15年《車掌》 苦情を頂くこともあったが、持ち前の明るい性格でよく頑張っている。仕事も基本動作(指差し確認)を中心に頑張っている。平成16年《電車区 運転士》 事故を起こしたものの、取り組み姿勢についてはよい。指導教育後、持ち前の明るさで頑張っている

この「所見」に対して取材班はこう述べる。

《明るい性格であることは十分わかるが、運転士としての適性に踏み込んだ評価ではない。あるJR幹部はこう語る。

「日勤教育が重要とはいえ、早く現場に戻したいという本音はある。現場レベルではどうしてもお互いに甘くなる。一人立ちして日も浅いのになにやら自惚れてしまうような若い運転

士が多いのも事実。経験、技術を伝達できるようなベテランも少なく、慢性的な人員不足にあるのがＪＲ西日本の問題点でもある」

ＪＲ西日本は、今後、懲罰的な内容は止める、実技面のトレーニングを増やすなどの日勤教育改善策を打ち出したが、実効性は、なお検証が必要だろう。》

さて、高見運転士の「反省文」をみてきたが、この「反省文」から垣間見られる日勤教育に対して取材班は、《一連の「反省文」は、勤務の一環として書かされたものだから、高見運転士の純粋な内心の発露とはいえないのかもしれない。しかし、その内容は人の生命を預かる仕事として至極当然のものといえる》として、こう評価する。

《京橋電車区だけでも一カ月に一人程の割合で日勤教育は実施されているというし、レポートの内容を見る限り、「日勤教育」の恐怖やプレッシャーが高見運転士に重くのしかかっていたとは、どうしても思えない。むしろ、この日勤教育で反省した通りに行動していれば、恐らく脱線事故は起きていなかった。

彼が書き残したレポートの内容と、今回の脱線事故に至る経緯を比べると、同じ過ちを繰り返しているように思えてならない。今回の事故の場合、伊丹駅の前の停車駅出発の時点で約３５秒の遅れがあったとされる。その遅れを取り戻そうと、伊丹駅の通停確認後ブレーキをかけるタイミングを遅らせた結果がオーバーランにつながった。これを車掌に「まけてほしい」と懇願したのだとしたら、「基本動作をきちんとする」「技量がないのに回復運転はしません」「虚偽報告はしません」という自らの誓いを裏切ったことになる。その挙句に、再び事故現場でブレーキをかけるタイミングを逸したのだとしたら、それは自らへの戒めを破ったが故の不幸な結果であるといえるだろう。

日勤教育に問題があるとすれば、高見運転士のミスとその心理に迫りながら、教育によって是正することができなかったことである。またこれだけミスが続いた高見運転士の適性確認が、客観的になされていたのか、という疑問も残る。》

まず高見運転士の「反省文」が独占入手された経過について推測することから、問題に踏み入ってみようと思う。いうまでもなくこの「反省文」は、ＪＲ西日本の内部文書である。厳重取扱い文書が無断で外部に流出することは考えられない。もし無断流出であったとすれば、ＪＲ西日本側はそのことを問題視して法的な措置を講じたり、掲載に対する抗議を表明するのが通常だが、それもみられないまま『文藝春秋』に掲載された。ＪＲ西日本が掲載に同意したとみるよりほかない。それはなぜか。一つは、高見運転士の個人としてのミスまで、ＪＲ西日本が全責任を負うことがはたして妥当なのかどうか、もう一つは、悪評高い「日勤教育」がはたして運転士を締め上げるだけの、懲罰的内容の実効性の薄いものであったのかどうか、以上の点についてよく吟味してほしいという当局側の判断があったとみられる。どうあれ、「反省文」が掲載されることによって断片的なことしかわからなかった「日勤教育」がいくらか明らかになった点で、事件の解明にとって曙光であることは間違いない。次号で「反省文」が提出している問題点を掘り下げていきたい。

２００５年８月１３日記

