

「馬子の正直」中江藤樹が教えた道徳。
 JR北海道の脱法・非人間社員、JR西日本・尼崎マンションに激突・
 106人死亡。法令遵守、仁義礼智信。

井上達明建築事務所 正会員 ○井上 達明

i) 江戸時代、近江のさる村での出来事。或る武士が宿に着いてほっとしたのか、主君から預かった大切な金数百両の入った袋を雇った馬の鞍に結び付けたまま馬と馬子を帰らせてしまったのである。馬子の行方は分からない、最早切腹するしかないと覚悟した処へ馬子が訪ねて来る。4里の道を歩いて金を返しに来たと言う。謝礼も受け取らない男に「何故そんなに正直なのか」と問うとこんな答えが返って来た。「私の村には中江藤樹という先生が居て教えてくれるんです。人生の目的は金ではない。正直であり正義であると」¹⁾。中江藤樹(1608-1648)は江戸初期の儒学者で、王陽明の致良知説を唱道し「近江聖人」と呼ばれた(広辞苑)。

ii) 平成26年1月15日、元JR北海道社長の坂本真一相談役(73歳)が北海道余市町港町の余市港内で自殺した。レール検査数値の改竄^{かいざん}などJR北海道社内では問題が相次ぎ、「会社の中がぐちゃぐちゃなんだ」と漏らしていたと言う。

平成25年10月5日付「花田紀凱の週刊誌ウォッチング 432」を引用する。列車火災に脱線事故、267ヶ所にも及ぶレール異常の放置と不祥事続きのJR北海道について、「JR北海道社員の8割以上が『革マル系労組』に所属」(文春)、「何故『JR北海道』はここまでデタラメな組織なのか?」(新潮)、何れも10月10日号。「組合が革マル系の北鉄労(北海道旅客鉄道労働組合)に握られ[会社と組合の力関係が逆転]」(文春)、「アルコール検査でさえなかなか実施出来なかったことの原因」(両誌)。だが理由はそれだけではないと『新潮』。理由の一つは会社の金欠状態にあると解説する関西大学社会安全学部の安部誠治教授。即ち、「分割民営化する時点で、JR北海道が年間500億円以上の赤字を垂れ流すことは想定されていた。そこで国の主導の下、6,800億円の“経営安定化基金”が設けられ、その運用益で赤字の穴埋めをする仕組みが作られた。ところがデフレ経済下の低金利で利回りが7.3%から4%程度に下落し、年間500億円あった運用益は300億円に減少した。差し引き200億円分は社員数を削減したり(1,300人→7,100人)、保線や機材の交換をケチったり、最早打つ手無しと『新潮』は記すと」。筆者は、旧国鉄のガンを引き継ぐ「革マル系労働組合」の社員は総て退職させた上、函館一札幌間(函館線と千歳線)以外の路線の鉄道は総て廃止し路線バスにすべきと考えるが如何であろうか。

平成25年9月24日(火)の産経新聞では「ずさん管理……絶句 “JR北海道に裏切られた”」と。点検で補修の必要性を認識していながら、運行が少ないなどの理由で長期間放置された。放置は97ヶ所で、国土交通省は23日事業改善命令を出す方針を固めた。

平成26年(2014年)2月11日 火曜日		
JR北海道の一連の主なトラブル		
平成23年	5月27日 JR石勝線のトンネルで特急が脱線、全焼	
	6月18日 国土交通省が鉄道事業法に基づく事業改善命令	
	25年	9月 7日 運転士がミスを隠すため自動列車停止装置(ATS)をハンマーで破壊
		19日 JR函館線大沼駅で貨物列車脱線
		21日 脱線現場を含めレール異常放置をJR北海道が発表。国土省が特別保安監査を開始
	10月 4日 国土省が改善指示。25日に2回目の改善指示	
	26年	11月12日 JR北海道が函館保線管理室のデータ改竄(かいざん)を認める
		22日 衆院国土交通委員会に参考人招致された野島誠社長が「計9部署でレール数値の改竄があった」と発言
		29日 国土省が3回目の改善指示
	12月12日 函館線事故現場でもレール検査データの改竄があったと、JR北海道が認める	
1月21日 75%に当たる33の保線部署で改竄が行われていたとして、JR北海道が社員・役員75人の処分を発表		
24日 国土省がJR会社法に基づく監督命令と2回目の事業改善命令		
2月10日 国土省が鉄道事業法違反罪で北海道警に刑事告発		

表1 産経新聞より

馬子の正直, 社員80%が革マル, レール幅改竄報告, JR北・強制捜査, 死者106人 JR西日本, 法令遵守、Compliance
 連絡先 〒555-0011 大阪府大阪市西淀川区竹島3-7-4 井上達明建築事務所 TEL06-6478-1028

平成26年2月11日(火)付産経新聞では、「JR北 週内に強制捜査。データ書き換え 国が刑事告発」、JR北海道のレール検査データ改竄問題で、国土交通省は10日、鉄道事業法違反罪で改竄に関わった当時の社員と、法人としての同社を北海道警察に刑事告発した。運輸安全委員会も同日、事故調査を妨げたとして、同委員会設置法違反罪で刑事告発。道警はいずれも告発状を受理、週内にJR北海道本社を自宅搜索するなど、強制捜査に乗り出す方針を固めた。鉄道会社がこれらの法律違反で刑事告発されるのは初めてである。国交省によると、告発対象は①昨年9月19日にJR函館線大沼駅構内で起きた貨物列車脱線事故で、管轄する大沼保線管理室の社員等が、39mmと記録された現場付近のレール幅の広がり数値を、事故直後に25mmと改竄した ②函館保線管理室の社員等が同25日、国交省の特保安監査が翌日に入るとの連絡を受け、修理基準を超えていた実際の検査データを基準値内に書き換えた、とされる2点。鉄道事業法は、鉄道会社が監査等で妨害や虚偽報告をした場合、100万円以下の罰金を科すと規定しており、運輸安全委員会設置法も同様の場合、30万円以下の罰金を科すと定めている。何れも社員だけでなく監督責任がある会社も処罰する「両罰規定」があり、社員が有罪と判断されると会社も罰せられる。

iii) 今から9年前の2005(平成17)年4月25日午前9時18分、その大事件は起きた。これもJRのこちらは西日本。福知山線の宝塚駅発、同志社前駅行き7両編成の快速電車が急カーブで減速せず、猛スピードで尼崎の線路沿いに建っていたマンションに激突して、死者106人の惨事を引き起こした。負傷者は461人(内、重傷150人)。大事件の前に時刻を引き戻す。通勤ラッシュが一段落し乗客が少し減ってきた。高見隆二郎運転手(23歳)は手前の伊丹駅のホームでの40mのオーバーランのこともあり、次の尼崎駅における東海道線の新快速電車への乗客達の乗り継ぎ困難のことが頭にあったのか、長い直線を抜けた電車は関係者の間で有名な“要注意カーブ”に差しかかり、「何時もより速度が出ている気がする」何人かの乗客が不安に感じたその瞬間、いきなりつんのめる衝撃に襲われ、乗客は進行方向に投げ出され、車内の有様は一変した。

死者	事故名	年・月(都府県)
187人	八高線脱線事故	昭和22・2(埼玉)
161	横須賀線鷲見事故	38・11(神奈川)
160	常磐線三河島事故	37・5(東京)
106	福知山線脱線事故	平成17・4(兵庫)
106	根岸線桜木町火災事故	昭和26・4(神奈川)
105	八高線の衝突事故	20・8(東京)

表2
産経新聞より

事故が発生したカーブは半径300mで、制限時速120km/hの直線からつながる曲線としてはきついカーブだった。カーブの制限速度は70km/hなのに、この時は108km/hもの速度が出ていたとされている。通常、運転士はカーブ手前で制限速度以下に減速してカーブに進入して行くのだが、ダイヤ順守を強く求められるJR西日本の現場では、運行の遅れ時間を取り戻す“裏技”としてカーブぎりぎりまでスピードを維持して急ブレーキをかける「危険運転」の操作を駆使する運転士も居るといふ。

同社はカーブでの速度超過を防ぐ為、制限速度を超えてカーブに進入しようとする列車に自動的にブレーキをかける**新型の「列車自動停止装置(ATSP)」**の設置を順次進めており、事故のあったカーブも導入目筋だった。同社管内の在来線全線に占めるATSP設置線区の割合は7.7%である(当時)。アーバンネットワークと呼ばれ、列車本数の多い京都線や神戸線などのドル箱路線には導入済みだが、福知山線ではこの年の6月末の使用開始を目指して工事中だったといふ。²⁾

事故の責任を問う裁判は長年かかり、又検察審査会の決議に基づく裁判でも、元社長等4人は有罪とならず、**大事故の責任者は居ない**というおかしな結末となった。

遊びをせんとや生まれけむ 戯れせんとや生まれけん 子どもの声聞けば わが身さへこそ揺るがるれ
梁塵秘抄卷第二

《参考文献》

- 1) 産経新聞、平成24年3月18日、「『近江聖人』が教えた道徳 論説委員：皿木喜久」
- 2) 産経新聞、平成17年4月29日、「『暴走快速 尼崎JR脱線事故』3シリーズ 危機意識の低下」