

「鉄道における安全確保 — 『福知山線事故』を巡って—」 『コーポレートガバナンスの観 点から』

日本大学商学部教授 桜井 徹

目次

- I. はじめに
- II. コーポレート・ガバナンスの対立軸
- III. 企業効率問題からみたJR西日本のコーポレート・ガバナンス
- IV. 企業効率化を背景とする企業不祥事問題としての福知山線脱線事故
- V. 脱線事故以後のJR西日本
- VI. 参考文献

I .はじめに

① 課題

- 福知山線脱線事故をコーポレート・ガバナンス論の視点から分析し、そのことによって

② 結論

- 福知山線脱線事故が、分割・民営化と規制緩和に促進されたシェアホルダーのための企業効率化を背景に生じたこと

③ 含意

- ステークホルダーのためのコーポレート・ガバナンスの必要性

本報告は、次の2つの拙稿(「民営化と鉄道経営」『JR福知山線脱線事故安全を検証する”安全・安心のJRを考える集い”報告集』2005年8月、「研究ノート公益企業のコーポレート・ガバナンスと民営化・規制緩和-『企業不祥事問題』と『効率問題』に関わって-」『会計学研究』第21号、2007年3月、を基に、大幅加筆したものである。

Ⅱ .コーポレート・ガバナンス論の2つの対立軸

- ① コーポレート・ガバナンスとは何か
 - ② 第1の対立軸:誰のために
 - ③ 第2の対立軸:何のために
 - ④ 2つの対立軸の関係と筆者の立場
-

①コーポレート・ガバナンスとは何か

- a. 「会社が管理され、制御されるシステム」(イギリス、キャドベリー報告)
- b. 「会社の経営者、取締役会、株主およびその他の利害関係者(stakeholder)の間の一連の関係」(OECD、原則)

②第1の対立軸:誰のために

- a. 株主のため:株主主権論
- b. 株主を含む利害関係者のため:ステークホルダー主権論
- c. 株主と従業員のため:従業員主権論

③第2の対立軸:何のために

- a. 企業効率向上の手段
- b. 企業不祥事への対応
- c. 企業効率向上と企業不祥事との関係
 - 1. 企業効率への関心が企業不祥事をなくすことになるという見解とその問題点
 - i. 反社会的な行動は利益の喪失と市場からの撤退につながるので、企業効率向上への関心が経営者の反社会的行動抑制の要因となる
 - ii. 公益企業では市場からの撤退は許されない
 - 2. 企業効率向上と企業不祥事発生との相反関係

④2つの対立軸の関係と筆者の立場

- a. 4つの関係:表1参照
- b. 対局関係にあるA1とS2
- c. 分割・民営化・規制緩和はA1の立場を促進

表1 コーポレート・ガバナンスの対立軸

	株主主権論	ステークホルダー論
企業効率問題	A1 強い相関	S1
企業不祥事問題	A2	S2 強い相関

出所)菊沢研宗『比較コーポレート・ガバナンス論:組織の経済学アプローチ』有斐閣、2004年、11ページを参考に作成。

Ⅲ.企業効率問題からみたJR西日本のコーポレート・ガバナンス

- ① JR西日本の企業業績と株主構造の変化
 - ② JR西日本の取締役会・監査役会の変化
 - a. 執行役員制度の導入と取締役、とくに社外取締役の減少
 - b. 監査役、とくに社外監査役の減少
 - ③ 2004年8月の経済同友会による民営化企業採点でトップクラス
-

①JR西日本の企業業績と株主構造の変化

a. 企業業績の向上

1. 労働生産性の伸び率は私鉄、大手私鉄を上回る
2. 総資本営業利益率はJR東日本を上回る
3. 職員削減割合は大手私鉄、JR東日本を上回る
4. 輸送人キロで在阪大手私鉄を「圧倒」:アーバンネットワーク

b. 株主構造の変化:外国人株主の増加

1. 業績優良企業と外国人株主の相関関係
2. 完全民営化と外国人株主

c. 企業業績・株主構造の変化を促進した分割・民営化・規制緩和

1. JR本州3社の完全民営化法成立と中期経営目標「鉄道再生の第2ステージへ」
2. JR 西日本の完全民営化実現と中期経営目標「チャレンジ2008」

表2 大手私鉄、JR東日本、JR西日本の現業 職員労働生産性

(単位:千人キロ、人)

		1987年	2002年	2002年 /1987年
大手合計	輸送人キロ(A)	101,920,892	100,093,699	98%
	現業職員数(B)	46,357	39,943	86%
	(A)/(B)	2,199	2,506	114%
JR東日本	輸送人キロ(A)	104,490,862	125,176,161	120%
	現業職員数(B)	71,480	49,626	69%
	(A)/(B)	1,462	2,522	173%
JR西日本	輸送人キロ(A)	45,781,560	51,674,431	113%
	現業職員数(B)	42,100	26,067	62%
	(A)/(B)	1,087	1,982	182%

出所)運輸省(国土交通省)鉄道局監修『鉄道統計年報』1987年度版、2002年度版から作成。

図1 JR全体の労働生産性(旅客輸送人キロ÷鉄道従業員数)

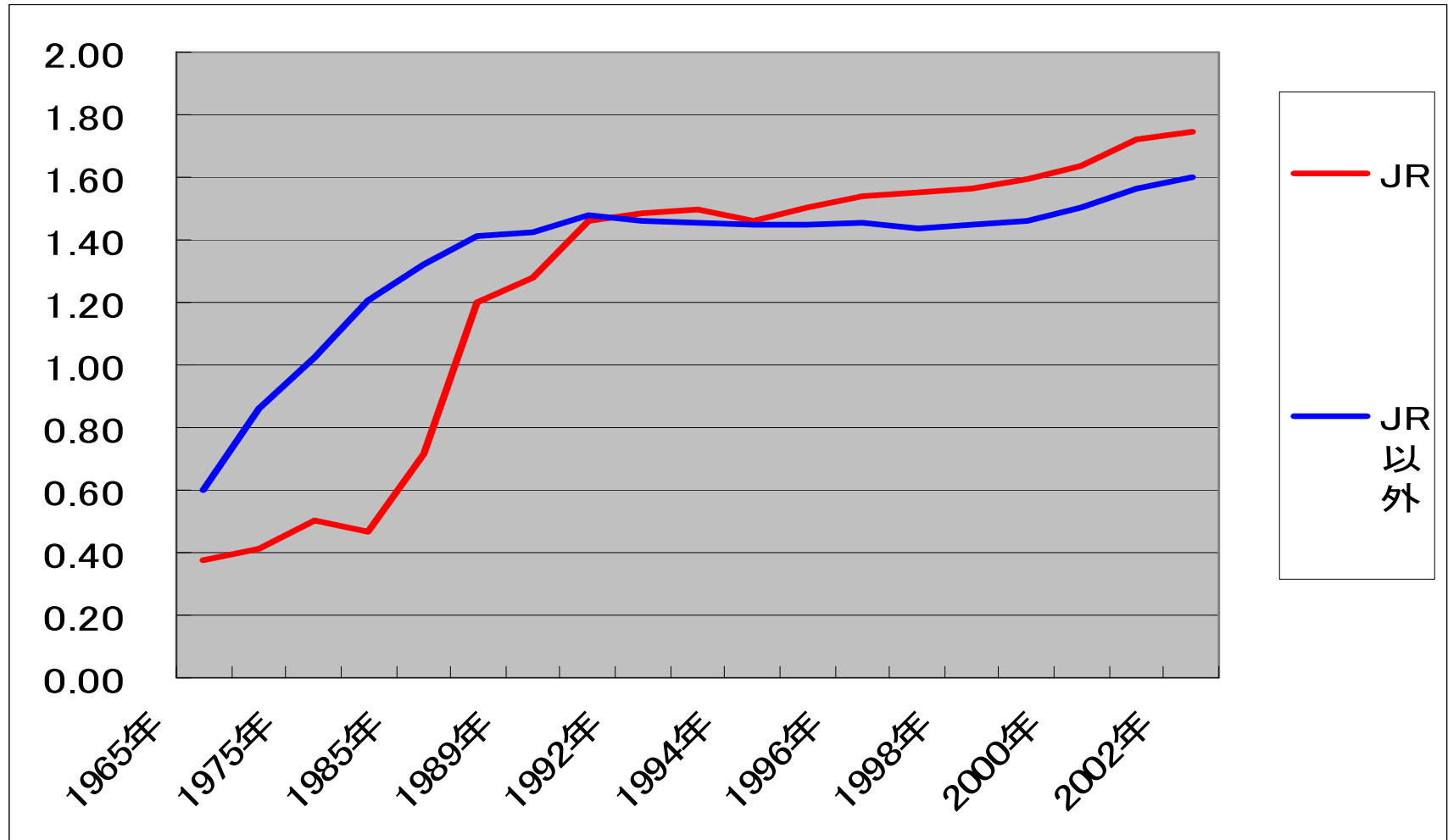
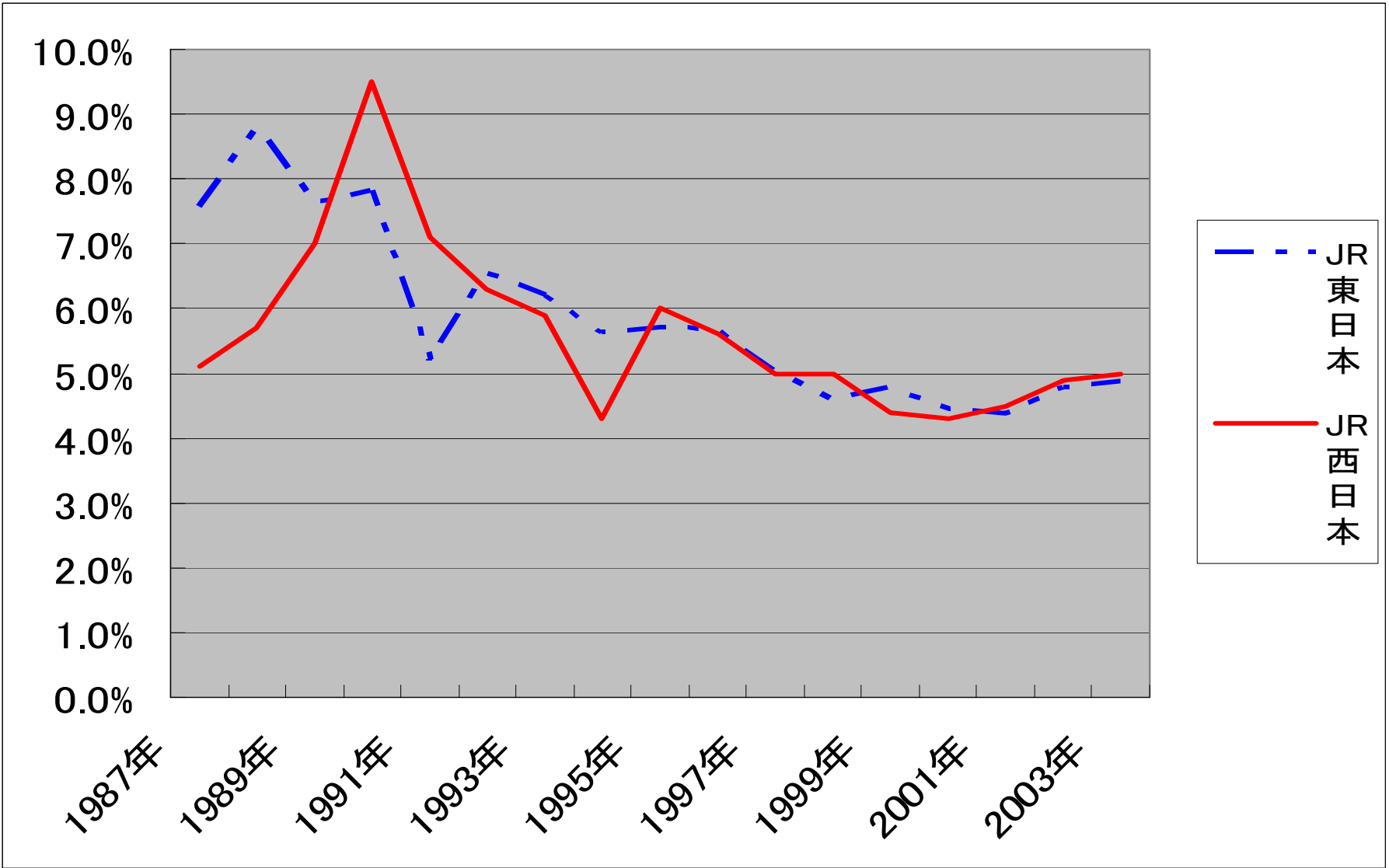


図2 JR東日本とJR西日本の総資本営業利益率



出所)JR東日本『ファクトシート』、JR西日本『データで見るJR西日本2004』から作成。

表3 JR西日本と在阪大手私鉄の輸送人キロの推移

	JR西日	指数	近鉄	南海	京阪	阪急	阪神	在阪5利	指数
1987年	20,333	100%	14,138	4,791	5,114	10,992	2,234	37,269	100%
1993年	26,041	128%	15,230	4,892	5,355	10,686	2,169	38,332	103%
1999年	28,306	139%	13,452	4,376	4,663	9,352	1,779	33,622	90%
2003年	28,336	139%	12,495	4,014	4,410	8,931	1,683	31,533	85%

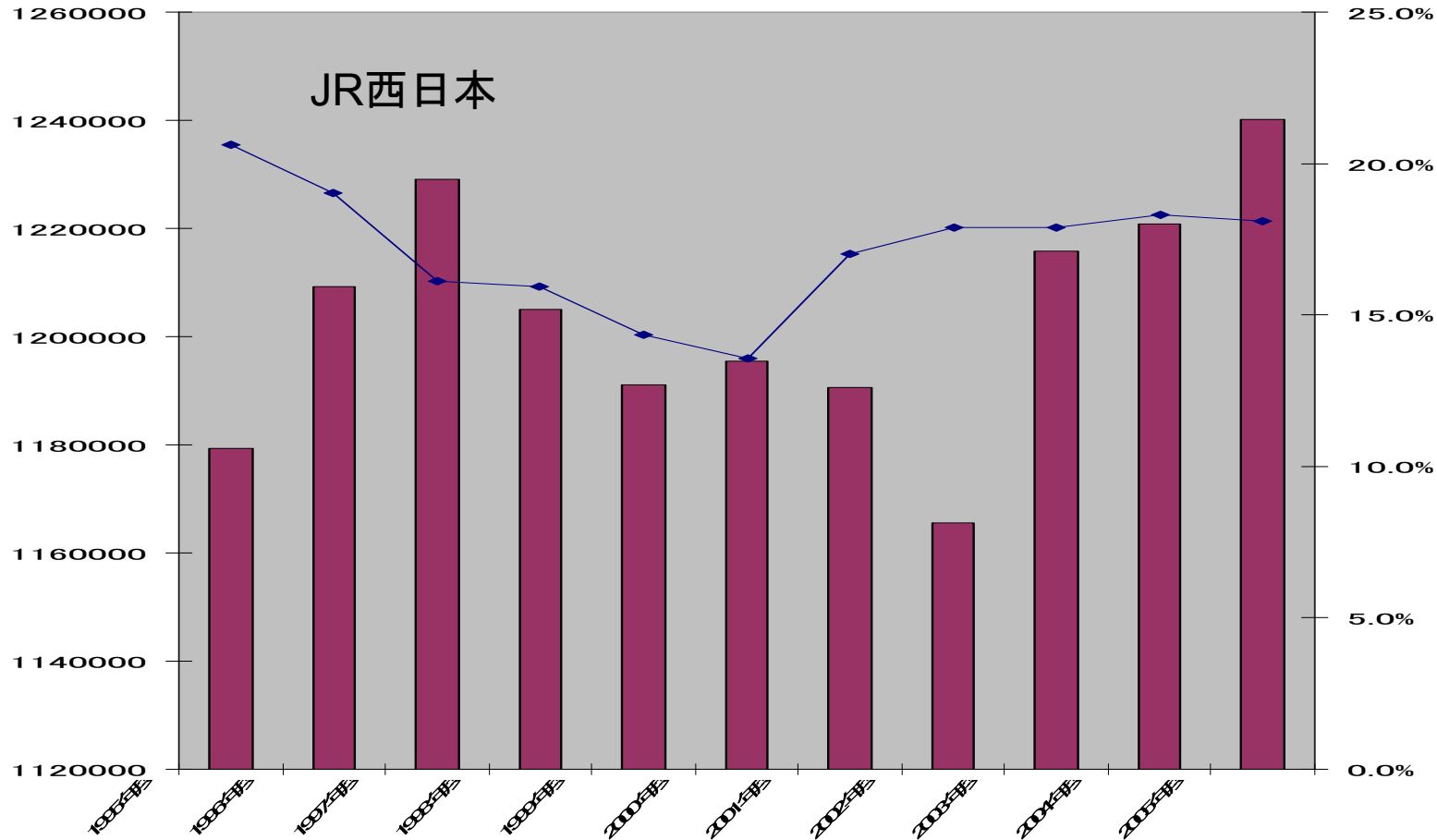
出所)JR西日本『データで見るJR西日本2004』から作成。

表4 JR西日本の輸送における「大阪周辺」の位置

	営業収益 (億円)	在来線輸 送人キロ (百万)	在来線輸 送人数	大阪周辺輸 送人キロ (百万人キ ロ)	大阪周辺輸 送人数	輸送人キ ロに占め る大阪の 位置	輸送人員 に占める 大阪周辺 の位置
1987年	7,631	32,628	1,454	20,333	809	62%	55.6%
1993年	9,376	38,621	1,754	26,041	966	67%	55.1%
1999年	8,851	38,964	1,779	28,306	963	73%	54.1%
2003年	8,458	38,230	1,746	28,336	957	74%	54.8%

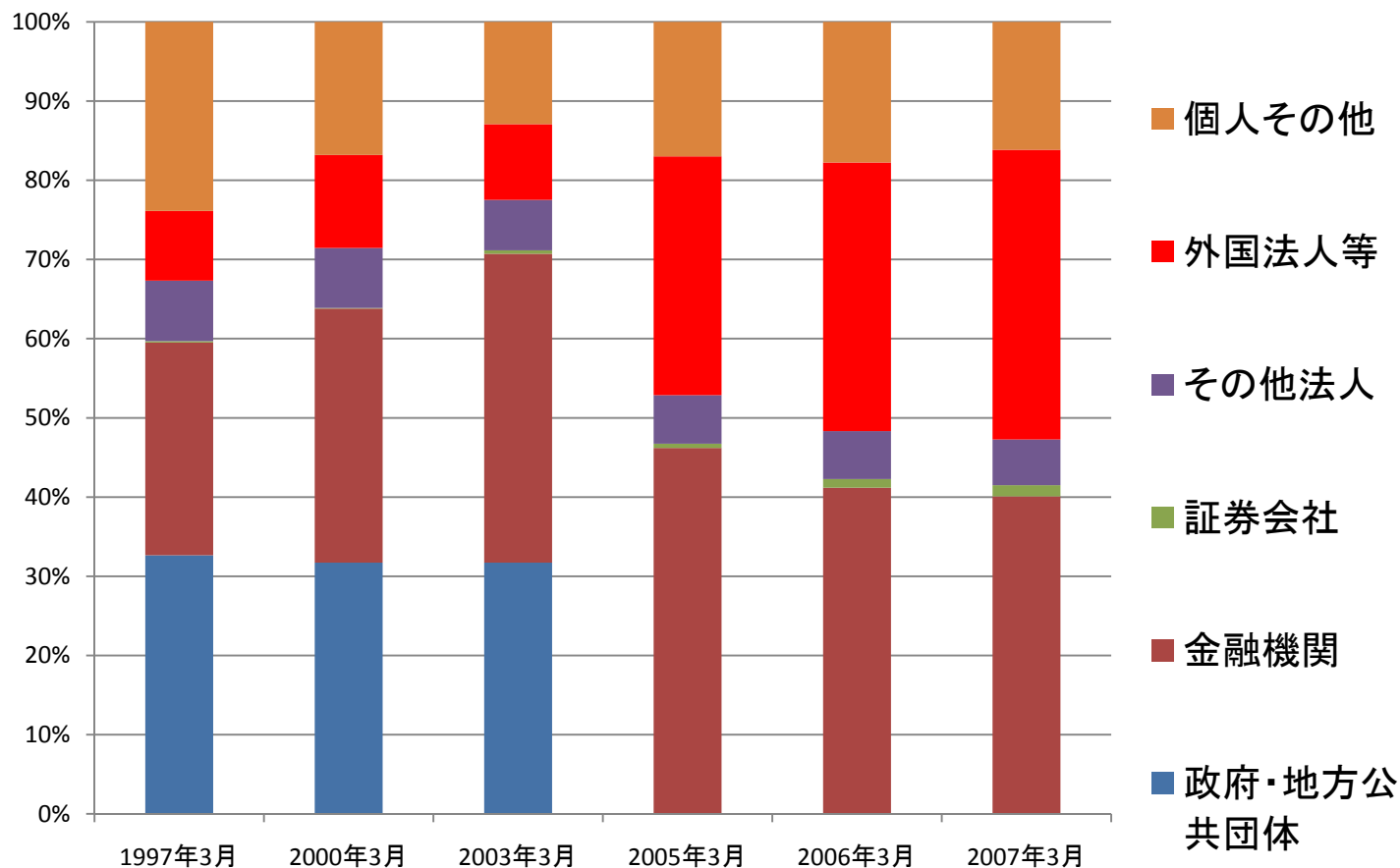
出所)JR西日本『データで見るJR西日本2004』から作成。

図3 JR西日本の事業収益と自己資本 経常利益率



出所)JR西日本『有価証券報告書』から作成。

図4 JR西日本の株主構成の推移



注)国鉄清算事業団はその他法人に分類されていたが、政府・地方公共団体に分類し直した。

出所)JR西日本『有価証券報告書』各期より作成。

完全民営化とJR西日本における中期経営目標策定

- 1987年4月 国鉄分割・民営化によりJR西日本設立
- 1995年1月 阪神・淡路大震災発生
- 1996年10月 株式上場(68.5%民間に売却)
- 1997年3月 JR東西線「京橋駅-尼崎駅」間営業開始
- 2001年5月 法的完全民営化の国会審議(同年12月施行)
- 2001年11月 中期経営目標「鉄道再生の第2ステージへ」
- 2004年3月 完全民営化
- 2005年3月 中期経営目標「チャレンジ2008」
- 2005年4月 福知山線脱線事故

中期経営目標「鉄道再生の第2ステージへ」

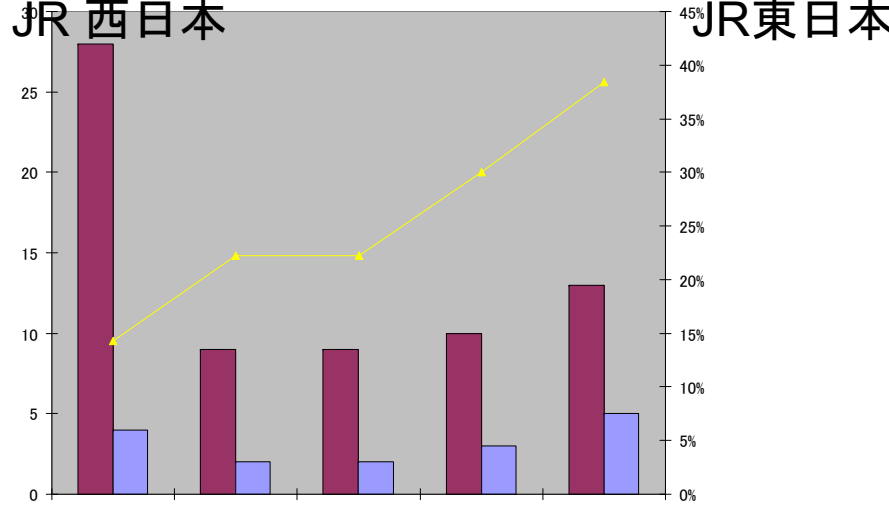
- 策定背景
 - 「今まさに国鉄改革の最終目標である完全民営化が目前に迫り、当社は、真の民間企業として、これまで以上に自立と自己責任に基づいた経営を行っていかねばならないと考えています。」
- 数値目標(2001年度実績→2005年度計画)
 - ROA(総資本営業利益率:連結) 4.4%→5.4%
 - ROE(株主資本当期純益率:連結)8.1%→9.6%
 - 期首社員数(単体)4万1000人→3万2000人
- 結果
 - 「業務運営の効率化等による人件費等の減少、長期債務の着実な縮減等により、数値目標について16年度にほぼ達成できる見込みです」(チャレンジ2008年)

中期経営目標「チャレンジ2008」

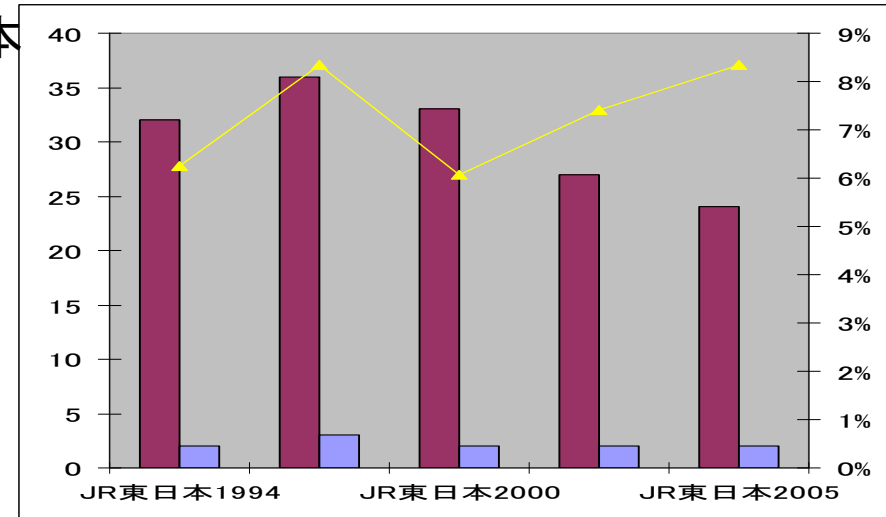
- 策定背景
 - 中期経営目標「鉄道再生の第2ステージへ」の前倒し達成
 - 完全民営化の実現
 - 大阪駅改良・新北ビル開発計画、(株)日本旅行の連結子会社化などの新規事業への対応
- 数値目標(2008年度)
 - ROA(連結) 6.4%
 - ROE(連結) 10.0%

図5 JR本州三社の取締役人数と社外取締役比率

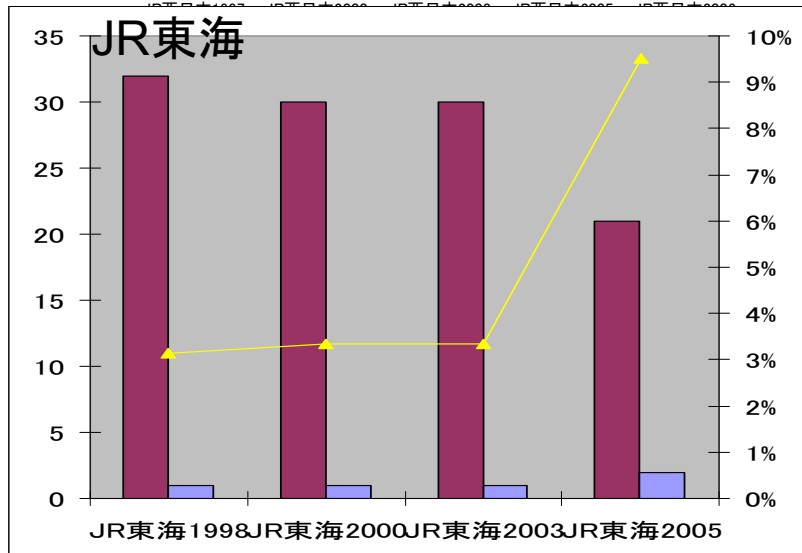
JR 西日本



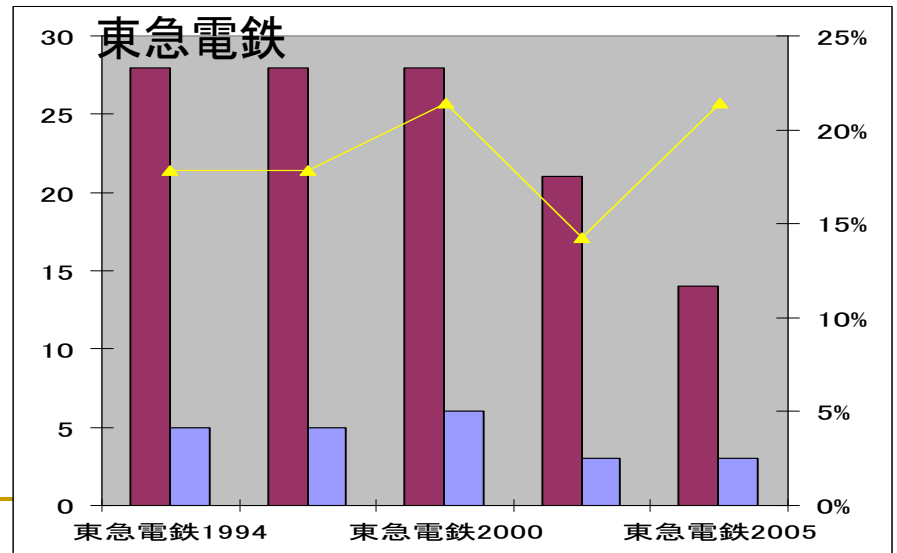
JR東日本



JR東海



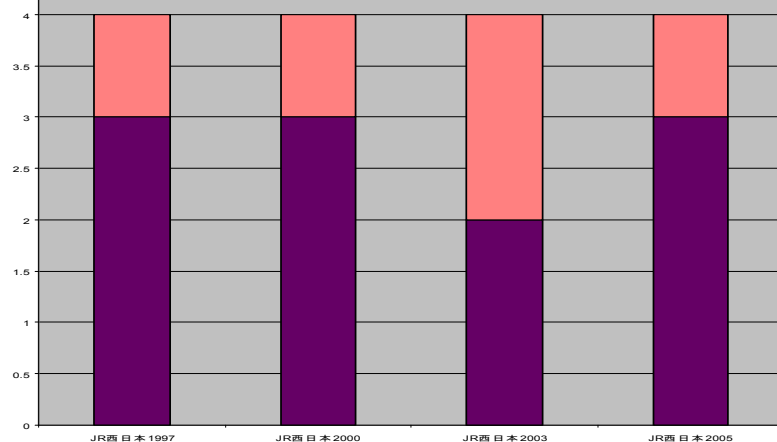
東急電鉄



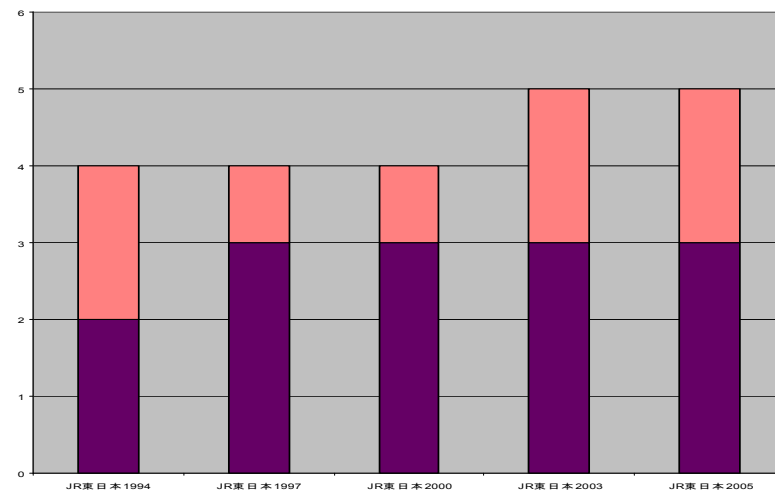
出所)各社『有価証券報告書』から作成。

図6 JR本州三社の社外監査役(下部)と社内監査役(上部)

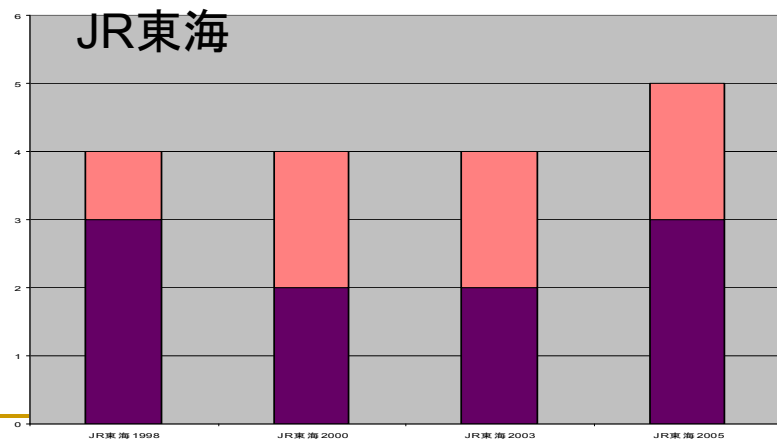
JR西日本



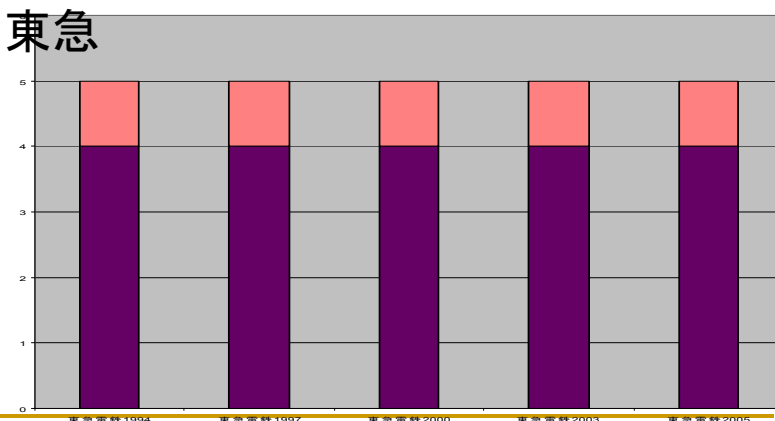
JR東日本



JR東海



東急



出所)各社『有価証券報告書』から作成。

③ 2004年8月の経済同友会による民営化企業採点でトップクラス

《満点＝100点》

	民営化 年度	①			②			③		④		合計 点数
		a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	a)	b)	
NTT	1985	△	○	○	○	×	○	○	○	○	△	80
JR西日本	1987	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	100
JR北海道	1987	△	○	○	×	○	×	○	×	○	○	65
東京地下鉄	2004	△	△	○	×	○	×	○	○	×	○	60
成田国際空港	2004	×	△	○	×	○	×	×	○	×	○	45
日本道路公団												
日本郵政公社												

凡例) ○：評価項目を満たしている(10点)、△：満たしているが、十分ではない(5点)、
×：満たしていない(0点)

注) 評価欄の評価は、民営化時点ではなく、現時点での事実関係に基づいた評価例である。

①は、経営自主権の確立(a.重要事項における主務大臣の認可不要、b.経営トップに民間人・内部の人材を登用、c.価格決定権が民間同業他社と同等)②は所有権の民間への完全移転(a.株式上場、b.政府保有割合が法定されていない、c.政府出資割合が50%未満)、③は負債資本調達におけるマーケットの金利メカニズムが正常に機能④はコーポレート・ガバナンスの確立(a.社外取締役の積極登用、b.執行役員制度の導入または監査役会の充実・機能強化)

出所「経済同友会「行財政抜本改革と公平・公正な税制の構築－小さな政府と民間主体の活力ある経済社会の確立－」2004年4月28日の参考資料

(http://www.doyukai.or.jp/policyproposals/articles/2004/pdf/040428_02.pdf)

IV. 企業効率化を背景とする企業不祥事 問題としての福知山線脱線事故

- ① 多発するJR西日本の鉄道事故と株主総会での安全監視委員会設置の提案
- ② 脱線事故の直接的原因
- ③ JR西日本「安全性向上計画」にみる脱線事故の背景
- ④ 航空・鉄道事故調査委員会における脱線事故の要因

①多発するJR西日本の鉄道事故と株主総会での安全監視委員会設置の提案

a. JR鉄道事故にしめるJR西日本の割合

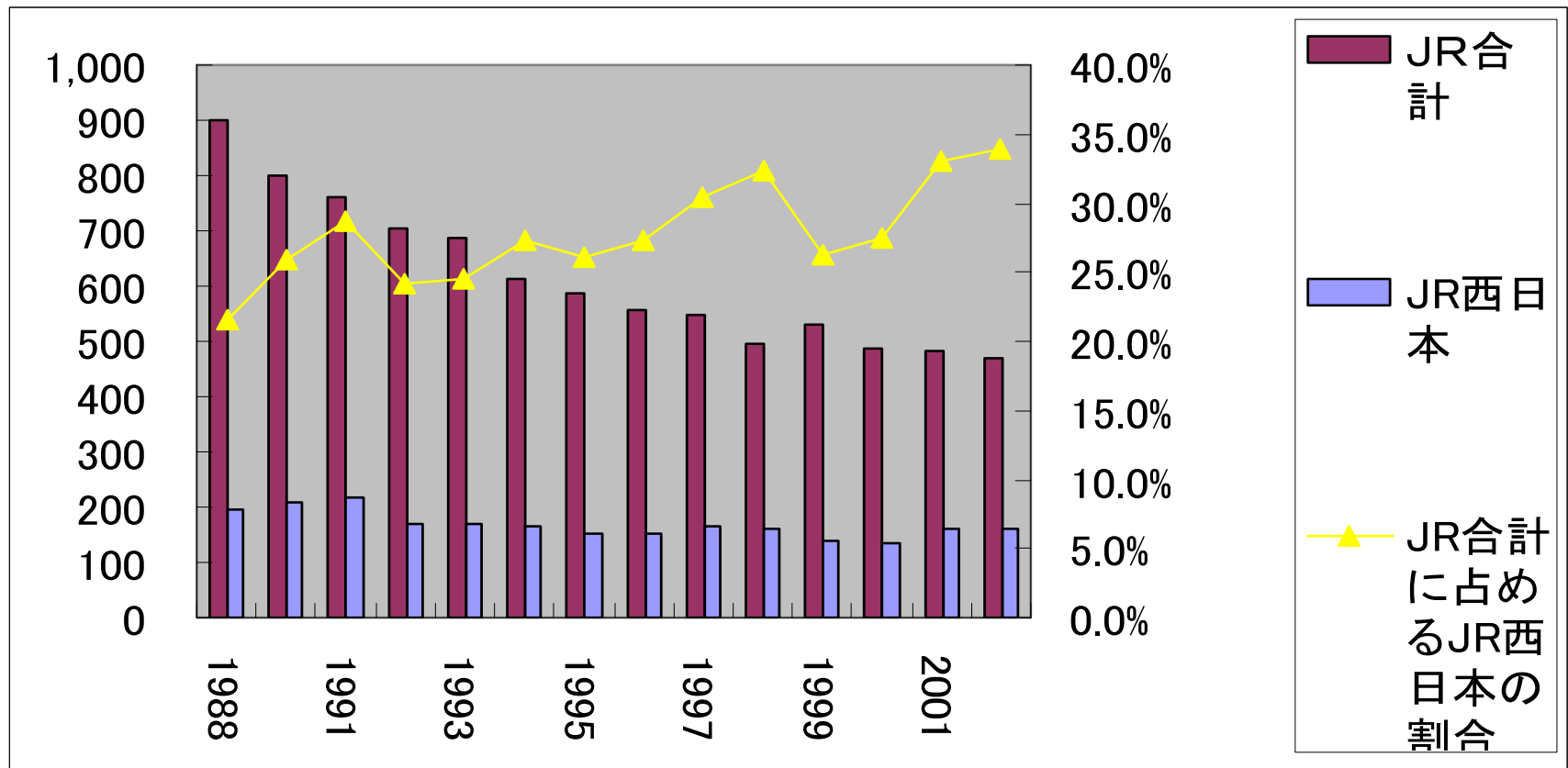
b. 先例

1. 1986年12月28日 山陰線餘部鉄橋列車脱線・転落(死者6名、重傷者6名)
2. 1991年5月14日 信楽高原鉄道事故(死者42名)
3. 1991年6月25日 JR福知山線踏切で大型トラック立ち往生、電車衝突(重軽傷者300名以上)
4. 1996年8月3日JR東海道線日夏街道踏切付近で快速が保線作業員3名をはねる
5. 1999年9月27日山陽新幹線保守用車両衝突(負傷者3名)
6. 2002年11月6日 JR東海道線で救急隊員死傷事故(死者1名、重傷者2名)

c. 2003年株主総会で109名の株主による安全監視委員会設置の提案

1. 3万3000名の株主の賛成
2. 当時の垣内代表取締役は、「輸送の安全確保を経営の重要課題と位置づけ」「適時、適切に指示を出して」と、提案に反対(2005年度総会での株主提案)

図7 JR事故件数に占めるJR 西日本の割合



②脱線事故の直接的原因

- a. ダイヤの遅れを取り戻そうとした運転手がカーブで減速しなかったことにある
- b. 航空・鉄道事故調査委員会による鉄道事故調査報告書(以下、報告書)による原因確定(「4 原因」)
 - 1. 運転手のブレーキ使用の遅れ
 - 2. ブレーキ使用が遅れた理由
 - i. 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
 - ii. 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
 - 3. 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
- c. 報告書の問題点:運転管理方法のみを重視

③JR西日本「安全性向上計画」(2005年5月31日)における鉄道事故の背景

- a. 「安全に係る現状の総括(反省すべき点・課題)」として組織風土、コミュニケーションのあり方など6点
- b. 「風土・価値観」における指摘
 - 1. 経営全般にわたる効率化の進展
 - 2. 余裕のない事業運営
 - 3. 弾力性に欠けるダイヤ編成
 - 4. 輸送力の増強に対応した安全設備整備の遅れ

④調査報告書に見る事故の要因

- a. JR西日本の運転手管理運営方法(省略)
- b. 速度超過運転禁止の検討とその見送り
- c. 余裕時間のないダイヤ改正
- d. ATS-P設置遅延と「お金が足りない」意識
- e. 政府の規制緩和

b.速度超過運転禁止の検討とその見送り

- 「同社によると、在来線運転士の禁止事項について、その見直しの検討を平成16年8月から開始し、「定められた速度を超過して列車を運転してはならない」という項目を追加するなどを内容とする次の改訂検討案を運輸部で作成し、それを同年10月の各支社担当課長会議に付議して検討するなどした。同社によると、その後、各支社乗務員指導担当者会議での議論及び運輸部内での検討を経て、この項目は追加されないこととなった。」(調査報告書、61ページ)

c. 余裕時間の全廃

- 昭和63年8月30日の経営会議の資料:分割・民営化直後

- 「大阪圏輸送

都市の外延化、生活水準の向上にあわせた新快速等の充実、フリーケ
ンシーのアップ、直通運転の充実、接続の改善などを行い便利なダイヤ
の実現をはかる。

また、余裕時分の全廃、停車時分の見直し、地上設備の改良等により、
スピードアップを行うとともに、車両検査時間帯の見直し、列車の短編成
化により車両を捻出し、朝通勤時間帯の増発、老朽車両の取り替えなど
に活用する。」

- この資料に別紙として添付されていた「通勤線区における車両使用効率
の向上について」と題された資料には、次の記載がある。

「余裕時分の全廃

駆け込み乗車の防止及び定時運転の確保を徹底することにより、列車
延を防止する。」(調査報告書、140ページ)

基準運転時間短縮の経緯に関する解析

- 以上のような経緯により、基準運転時間は、同社の営業施策を実現する等のため、宝塚駅～尼崎駅間において3回にわたり合わせて50秒短縮されたものと考えられる。
- 2.14.5.3 に記述した元国鉄速度担当者の「平成に入るまでは制限速度等よりも2km/h 低い速度を超えないように運転する場合の『計算時間』を使用していた」、「特急列車以外の列車については、平成に入るころまでは、基準運転時間自体が余裕を含んでいた」という口述から、2.14.2 に記述した経営会議の資料に「余裕時分の全廃」という記載のある昭和63年8月ごろまでは、基準運転時間の外の余裕時間のほかに、基準運転時間の中にもこのような時間的余裕が含まれていたものと考えられる。

福知山線列車運行計画の変遷(1)

- 平成9年3月8日のダイヤ改正は、JR東西線開業に伴うものである。
- 平成14年3月23日のダイヤ改正は、片町線内の改正（快速列車の星田駅停車、大住駅行き違い設備新設）に伴うものである。
- 平成15年3月15日のダイヤ改正については、経営会議の資料に、「・・・、JR宝塚線の朝通勤時間帯快速の速達化（宝塚→大阪：現行26分⇒23分）など、各線区でダイヤの見直しを行なう」という記載がある。

福知山線列車運行計画の変遷(2)

- 平成15年12月1日のダイヤ改正については、経営会議の資料に、「並行私鉄並の列車頻度とするため、朝通勤時間帯のうち最も混雑する1時間に大阪行快速を4本増発し、夕通勤時間帯（17～20時台）に大阪発快速を毎時1本増発する。・・・」、「ご利用が好調な中山寺に快速を新たに終日停車させ、利便性を向上させる」という記載がある。（5418Mの伊丹駅における停車時間が15秒となったのは、上述の平成15年12月のダイヤ改正時である。）

福知山線列車運行計画の変遷(3)

- 平成16年3月13日のダイヤ改正においては、基準運転時間の変更は行われていない。しかし、ダイヤ担当者Bの口述によると、この際、5418Mの宝塚駅～中山寺駅間の運転時間について、平成15年12月のダイヤ改正において過って3分10秒としていたものを基準運転時間と同じ3分15秒とした。
- 平成16年10月16日のダイヤ改正は、ダイヤ担当者Bの口述によると、接続時間の調整等を行うためのものである。

d. ATS-P設置遅延と「お金が足りない」意識

1. ATS-P設置遅延

- i. 他の線区に比べて遙かに遅い
- ii. 福知山線設置計画実施の遅れ

2. 「お金が足りない」意識:企業体質

2.13.8.5 福知山線尼崎駅～新三田駅間の拠点P地上装置整備計画(1)

- 福知山線尼崎駅～新三田駅間の拠点P地上装置整備(以下「福知山線拠点P整備」という。)について、平成10年度の中長期計画においては平成15年度2億円が計上され、翌平成11年度の中長期計画から平成15年度の中長期計画までにおいては平成15年度2億円、平成16年度6億円がそれぞれ計上されている。また、総合企画本部により作成され、平成15年2月に社長により承認された平成15年度設備投資計画においても、平成15年度2億円、平成16年度6億円がそれぞれ計上されている。
- しかし、実際には、福知山線拠点P整備は、2.13.8.3 に記述したとおり平成15年9月29日に投資に係る意思決定が行われ、平成16年度の中長期計画においては、平成15年度実績0.1億円、平成16年度7.7億円、平成17年度0.3億円とされ、本事故後の平成17年6月に使用開始されている。また、平成15年9月の投資に係る意思決定は経営会議(社長)により行われたが、その際の資料には、工期について「平成15年10月～平成17年5月(使用開始:平成17年2月以降順次)」とある。

2.13.8.5 福知山線尼崎駅～新三田駅間の拠点P地上装置整備計画(3)

- これに関して、平成15年5月まで本社安全対策室で福知山線拠点P整備を担当していた者は、次のように口述している。
- 福知山線拠点P整備について、総合企画本部にいつごろから話を持っていけばよいか平成14年度初に聞いたところ、平成14年度末とのことであつたので、平成15年3月に総合企画本部との調整を始めた。平成15年6月に経営会議にかけることを目標に、同年3月、4月と調整を進め、4月に総合企画本部の担当マネージャーから「少し考えさせてくれ」という返事をもらい、その「考えさせてくれ」の結論をもらわないうちに自分が異動となった。また、総合企画本部の担当者からは、どのような方針で、どの踏切道を踏切遮断時間短縮化の対象とするかという宿題をもらい、自分は異動までその宿題に対応していた。

2.13.8.5 福知山線尼崎駅～新三田駅間の拠点P地上装置整備計画(4)

- これに関して、上述の者の後任として平成15年6月に本社安全対策室の福知山線拠点P整備担当となった者は、次のように口述している。自分が着任する直前に発生した事故への対応等のため、福知山線拠点P整備については、平成15年6月下旬から着手することとなり、そのころには9月の経営会議にかけようと、総合企画本部の担当者等と打ち合わせていた。本社の「安全対策室」は、平成16年6月1日に安全推進部に改組されている。平成15年度投資計画では平成16年度内に終わることになっていたが、9月の経営会議にかけようとした時点で、拠点Pの停止信号冒進防止機能については平成16年度内の使用開始であるが、分岐速照機能、曲線速照機能等については平成17年度に若干入り込むくらいのイメージであった。平成15年度の中長期計画の平成15年度、平成16年度という計画から少しずれるという認識はあったが、大きな問題だとは認識していなかった。
- なお、同社の内規により、中長期計画が具体化された年度設備投資計画については、総合企画本部長が作成して社長の承認を受けることとされており、また、年度設備投資計画に計画されているものであっても、5億円以上の工事については、工事1件ごとに社長（経営会議）の決定を受けることとされている。

2.13.8.6 福知山線拠点P整備の工事施行

- 平成15年9月に開催された福知山線拠点P整備に関する説明会で、建設工事部側から関係図面等を受け取り、翌10月には工事の設計に係る予算の通達あったが、その後、受け取った関係書類の内容をチェックしていたことから、大阪社長から大阪信号通信区長への工事設計の委任は平成16年3月下旬となった。このため、工程表では平成15年10月から開始されることとされていた設計は、大阪信号通信区から業者への発注が平成16年4月となった。信号通信区長への委任は、それまでの工事でも事前にチェックしてから行っていたので、福知山線拠点P整備のときもそのようにしたが、言われてみれば、先に大阪信号通信区長に委任し、並行してチェックを行うことも可能であった。しかし、工程表で平成15年10月とされていた設計の開始が平成16年4月となったことから、平成16年4月に大阪信号通信区の福知山線拠点P整備工事担当の助役（以下「工事担当助役」という。）及び電気工事業者と打ち合わせを行ったとき、工事業者の担当者数を増やして対応して欲しい旨伝えた。

企業体質: JR西日本の安全管理等 についての安全推進部長の口述

- 「これは推測であるが、現場から予備品を買って欲しいとの要望があったときに、現場の担当者が箇所長に話し、箇所長が支社に話し、それが本社に上がっていくなかで、みんな予算が足りないという意識はないが、そうは言ってもお金がかかるので、もう少し我慢できないかという言い方が積み重なり、結局、現場は頼んでも上まで上がらないということが起こる。これは、権限の問題ではないかと思う。そういう意味で企業の体質だと言われれば、そこは体質かなと思う。」(調査報告書、171ページ)

e.政府規制の問題点

1. 国土交通省鉄道局は、ATSについて「付加的な機能については義務付けているものではない」としており、曲線速照機能の整備を鉄道事業者に義務付けていなかった
2. 報告書に明示されていない政府の規制緩和
 - i. 2000年12月 鉄道事業法改正による需給調整廃止と運賃規制の届出制への移行
 - ii. 検査周期の延期・運行ダイヤの届出制への移行
 - iii. **2002年3月「鉄道に関する技術上の基準を定める省令（性能規定）」**
 - iv. 福知山線過密ダイヤの国土交通省への届出
 - v. ATS設置義務の「緩和」

V.脱線事故以後のJR西日本と規制緩和の「見直し」

① JR西日本のコーポレート・ガバナンスの変化

- a. 外部取締役の増員(3名から5名)
- b. 外部取締役を取締役会長
- c. 社外監査役の増加
- d. 安全諮問委員会の設置

② 政府の規制緩和の見直し

- a. 2006年3月「運輸の安全性向上のための鉄道事業法の一部を改正する法律」
- b. 同「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の一部を改正する省令」
- c. 2006年9月「安全管理規定に係るガイドライン」

③ 株主のための企業効率優先から利害関係者のための企業不祥事を発生させない経営体制へ(?)

VI.参考文献(著書)

- 安部誠治監修・鉄道安全推進会議編『鉄道事故の再発防止を求めて』日本経済評論社、1998年
- 川島令三『なぜ福知山線脱線事故は起こったのか』草思社、2005年
- 佐々木富泰、網谷りょういち『続・事故の鉄道史』日本経済評論社、1995年
- 災害情報センター・日外アソシエーツ編『鉄道・航空機事故全史』日外アソシエーツ、2007年
- 「週刊文春」特別取材班『そして、遺されたもの 哀悼 尼崎脱線事故』文藝春秋、2005年
- 鈴木ひろみ・山口哲夫『JR西日本の大罪 服部運転士自殺事件と尼崎脱線事故』五月書房、2006年
- 内藤友子『JR脱線事故からの生還』本の泉社、2006年
- 平川賢爾『ドイツ高速鉄道脱線事故の真相 技術者の責任論』慧文社、2006年
- 山口榮一編著『JR福知山線脱線事故の本質 企業の社会的責任を科学から捉える』NTT出版、2007年
- 山之内秀一郎『なぜ起こる鉄道事故』朝日新聞社、2005年
- 吉田恭一『福知山線5418M 一両目の真実』エクスナレッジ、2006年

VI.参考文献(論文)

- 金田信一郎・中野貴司「JR西日本、ブレーキなき組織の暴走体質 重大事故はまた起きる」『日経ビジネス』2005年5月16日号
- 永瀬和彦「福知山線脱線事故の問題を語る」『鉄道ジャーナル』No.465、2005年7月
- 西川栄一「JR西日本事故から1年 スピードアップと安全を考える」『経済』No.131、2006年8月
- 野田正彰「惨事はなぜ起こったのか 検証・尼崎列車脱線事故」『世界』741号、2005年7月
- 柳田邦男「『JR尼崎事故』検証レポート 一流企業を覆う『日本病』の危機」『現代』2005年8月
- スクープ取材班「JR事故続発『深部の問題』」『日本経済新聞』2003年11月30日
- 「社説 尼崎脱線事故の教訓」『河北新報』2006年12月23日付