

ノーモア・尼崎！
～安全な鉄道を創るために～

2005年6月

編集・発行 鉄道安全問題を考える有志の会（仮）

はじめに～ご挨拶に代えて

2005年4月25日にJR西日本福知山線・塚口～尼崎間で起きた列車横転脱線事故は、犠牲者107名、負傷者460余名を出す戦後4番目の大惨事となりました。この事故は、人々の記憶、そして日本鉄道史に長く刻み込まれる痛ましい出来事といえます。犠牲となられた方々のご冥福をお祈りするとともに、未だ治療過程にある負傷者の方々にもお見舞いを申し上げます。

本稿の筆者は幼少からの鉄道ファンです。物心つくころから鉄道を愛してきた筆者にとって、鉄道が凶器に変わり、多くの人々の命が失われることはこの上なく悲しい出来事です。鉄道に関し、一般の人々よりも多くの知識を持つ自分をもっと多くのことをしていたら、もっと安全のために色々な提言ができていたら、あるいはこの事故は起こらずにすんだのではないか…そんな意識に苛まれます。本職でもないのにおこがましいとお叱りを受けるかも知れませんが、鉄道の安全を守るということに関しては、私たち鉄道ファンは本職の鉄道員と同じ「鉄道の仲間」だという自負心を持っています。鉄道事故の犠牲者を今回で最後にするために、この悲惨な事故の原因を解明することは私たちにとっての責務であると思います。

これからご紹介するのは、筆者が「ひとネット」「レイバーネット」という2つのメーリングリストに投稿してきた文章に加筆、修正をしたものです。この2つのメーリングリストは、1987年の国鉄分割・民営化の際、JR新会社に不採用となった後、国鉄清算事業団で3年間飼育殺しにされた上、事業団から2度目の解雇をされた1047名の元国鉄マンの解雇撤回を要求していくために立ち上げられたものです。労働問題を主題とするメーリングリストですが、鉄道を巡る様々な問題も取り扱っています。

この2つのメーリングリストで、事故が起きた4月25日から約1ヶ月間、鉄道の安全問題を巡って活発な議論が交わされました。その中には、時間の経過に伴って、このパンフレットに転載できなくなってしまった内容も含まれていますが、できるだけ議論された内容の正確を期するため、一部修正の上掲載できるものは掲載していくこととしました。掲載に当たっては気軽にお手に取り、お読みいただけるようQ&A方式を採用しました。

尼崎事故の原因調査はまだ緒に就いたばかりですが、多くの方々が問題意識を持ち、鉄道の安全を向上させるために真摯な議論をし、安全向上のための処方箋を共有できるならば、このパンフレットの目的は半ば達せられると言ってもよいでしょう。ひとりでも多くの方にこのパンフレットを手にしていただくことを望みます。

2005年6月27日

鉄道安全問題を考える有志の会（仮）

1. 「尼崎事故は起こるべくして起こった事故である」と主張されているようですが、そう考える根拠は何でしょうか。

もう何年も前から、「JR西日本は乗客に2桁単位で死者を出す大事故を向こう5年以内に必ず起こす」と筆者が予言したのを覚えておいでの方もいらっしゃると思います。ATC（自動列車制御装置）が故障して作動していないのに平気で新幹線の運行を続けたり、消防隊員による救助活動が続いているのに列車の運行を再開したりするような企業体質。列車が少し遅れただけで運転士が乗務から外されるような異様な締め付け的労務対策。今回の事故は起こるべくして起こったといえます。

JRになってから18年、2桁の死者を出した事故は1991年の信楽高原鉄道事故に次いで今回が2度目ですが、JR西日本はその両方に関わっています。

これまでの事故の教訓が全く生かされていないばかりか、「安全よりカネ」の姿勢がJR6社の中でも最も醜悪に出ていたのがJR西日本であることはすでに何度も指摘されていますし、なによりも同社にとって決定的に深刻なのは安全思想の根幹をなすフェイルセーフの欠落だと思っています。そのことを根拠に、本稿の筆者はJR西日本での事故の危険性についてこれまで何度も警告してきました。

それなのに、警告を無視し、姿勢を改めなかったのはJR西日本自身です。同社には、真剣に反省してもらいたいと思います。（2005. 4. 25）

2. フェイルセーフとは何でしょうか。

フェイルセーフとは英語で fail-safe。強引に日本語に訳せば「安全的失敗」と言うほどの意味で、鉄道では「迷ったときには最も安全と思われる選択をすること」という趣旨で使われる言葉です。1951（昭26）年に当時の運輸省が制定した「運転の安全の確保に関する省令」で、「…その取扱に疑いのあるときは、最も安全と思われる取扱をしなければならない」と定められており、このために、鉄道では車両や設備が故障した際にも、最も安全な故障の仕方をするように設計されています。たとえば車両であれば、故障時には自動的にブレーキがかかって停車するように、信号機であれば故障時には自動的に赤になるように設計すること…それが「安全的失敗」であり、安全な乗り物としての鉄道の威信を高めたフェイルセーフ思想の根幹を成しています。

時折、テレビニュースなどで「〇〇駅の信号機が突然赤になったまま変わらなくなり、〇〇人の通勤の足に影響」とか、「走行中の列車に突然ブレーキが掛かって動けなくなり、〇〇線が何分遅れ」などという報道を耳にすることがありますが、これらは同じ事故ではあっても「フェイルセーフがきちんと機能していることによる事故」であり、重大な事故ではありません。山陽新幹線の「運転士居眠り事故」（2003年発生）も、運転士のたるみは見逃ごせませんが、ATCがきちんと作動して列車が緊急停止したという意味ではこの部類に入るでしょう。いささか逆説的ですが、こういった内容の事故が起こっているうちは鉄道は安全な証拠であり、安心して身を委ねることができるのです。（2005. 4. 28）

3. JR西日本のどの部分にフェイルセーフが欠落していると言えるのでしょうか。

JR西日本では過去、走行中の新幹線の上にトンネル外壁が剥離落下したり、消防隊員が救助活動中なのに後続列車の運転を再開し、その後続列車にはねられて消防隊員が死亡したりするなどの事故が起きています。

フェイルセーフの本来の趣旨からすれば、外壁が剥離しそうなトンネルが見つかった場合は列車を止め直ちに点検する、また消防隊員による救助活動以前の問題として、線路に人が入っている可能性

がある場合には人がいるものと見なして列車の運行は再開しないのが正しい取扱となるわけですが、JR西日本はこの安全の基本を犯したのです。

こうしたことから、本稿の筆者はとりわけJR西日本を重大視し、時には名指しで厳しく批判してきました。批判されたJR西日本にしてみれば「他社だって事故は起きているのに何でウチばかり批判するのか」と不満があるかもしれませんが、単に事故の件数ではなく、問題はその内容なのです。

2004年10月の新潟県中越地震の時、上越新幹線の脱線事故が起き、世界に衝撃を与えましたが、一方では地震検知装置（通称ユレダス）の作動により架線への給電が止まり、運転士も「最も安全な取り扱いをすること」というフェイルセーフの思想を守り、非常ブレーキをかけました。結果的に脱線は避けられませんでした。ハード（設備）、ソフト（人間）の両面からフェイルセーフという安全の基本原則に忠実であろうとした上越新幹線事故と、完全にフェイルセーフを無視したJR西日本の事故は、脱線という結果は同じであっても、全く性質の違うものです。この文章を読んでいるみなさんも、JR各社で事故が起きているのに筆者がなぜJR西日本だけをことさら厳しく批判するのかをご理解いただけたと思います。（2005. 4. 28）

4. 技術論から見た真の事故原因はなんでしょうか。

では、この事故の真の原因は何なのでしょう。

マスコミの事故分析はあまりにも論点が分散している感もあるので、鉄道ファンの立場から筆者も少し整理してみたいと思います。

(1) 事故直後にJR西日本が会見で示した「粉砕痕＝置き石原因」説

検証するのも馬鹿げている「トンデモ」な内容です。そもそも事故があった区間は「大阪近郊区間」として数分おきに列車が通る超過密線区であり、置き石は実行する側も命を捨てる覚悟がなければ不可能です。JR西日本首脳が何とかして自分たちの責任ではないことをアピールするための言説以上の意味はないと考えます。

(2) 「スピード違反」原因説

マスコミでは制限速度70キロのところを100キロで走行したと報道されていますが、一般論として、カーブでの遠心力は速度の2乗に比例します。速度が2倍なら遠心力は4倍、速度が3倍なら遠心力は9倍です。

仮に100キロ走行していたとすれば、制限速度を守っていた場合に比べて速度が約1.4倍です。遠心力は1.4の2乗、つまり1.96倍になります。

技術評論家の桜井淳（きよし）さんは、運転士の経験の乏しさに注目し、「ベテラン運転士は直線区間でスピードを出して遅れを取り戻すが、この運転士はカーブで取り戻そうとしたのではないか。さらに急ブレーキをかけたため、車輪が止まって線路との摩擦が大きくなり、せりあがって脱線に結び付いた可能性がある」と推測しています。現在、国土交通省航空・鉄道事故調査委員会（調査委）はこの見方を強めているようですが、十分あり得る原因だと思います。

私がかつて自動車教習所に通っていた頃、運転教習で教官に言われた話を思い出しました。「カーブでの急ブレーキは車体がバランスを崩す原因になる。上手な運転者ほど車体の安定を保つため、カーブの手前で減速を終え、カーブはむしろアクセルを踏みながら曲がるもの。」

カーブでの急ブレーキは車体がバランスを崩す要因になります。筆者自身、たかが30キロ程度の速度超過、通常の2倍の遠心力だけで本当に脱線にまで至るのかという迷いもありました。しかし、スピード超過にカーブでの急ブレーキが加わるとなると、十分に脱線の理由になり得ます。

桜井さんが記事の中で指摘しているせり上がり脱線説も、事故の複合的要因を構成する大きなも

ののひとつとして十分検討に値するものです。

(3) 「ガードレール未設置」原因説

ガードレールは専門用語で「護輪軌条」（ごりんきじょう）と言いますが、これはカーブで列車が飛び出さないように車輪を内側からガードするものです。2000年3月、営団地下鉄（現・東京メトロ）日比谷線中目黒駅で起きた脱線事故は、この護輪軌条未設置が事故の主因のひとつとされました。

今回の事故現場には護輪軌条は設けられていませんが、せり上がり脱線や横転脱線の場合、カーブ内側（今回の場合、進行方向右側）の車輪はレールから浮き上がった状態になるので、「護輪軌条未設置」は事故原因とはいえません。護輪軌条は、横方向の遠心力による車輪の飛び出しを防ぐためのものなので、せり上がりや横転のように、車体が浮き上がって上下方向に車輪が動く場合には効果は全く期待できないからです。

この事故を受け、一部マスコミに「事故現場に護輪軌条を設置すべきだ」という主張を見かけましたが、少なくとも今回のような横転脱線を防ぐという観点からは的はずれな議論といえます。ただ、せり上がりが起こらなくても、遠心力による脱線の危険は常にあるので、このような脱線を防ぐという点から今後のことを考えた場合、ないよりはあった方が安全であることはもちろんです。

(4) 「走ルンです」原因説

鉄道ファンの間では、JR各社、特にJR東日本のステンレス製軽量車両のことを「走ルンです」という蔑称で呼んでいます。軽量、低コストの代わりに耐久性に乏しく、車両としての寿命が短いことを使い捨てカメラの商標名に例えたものです。

鉄道車両は、重ければ重いほど線路への「粘着力」（押しつけようとする力）が増すとされており、線路への負担が増す代わりにカーブでの飛び出し脱線の可能性は一般的に低くなります。軽量車体であったことも、複合的要因のひとつといえそうです。（2005. 4. 28）

5. 昨年「人らしく生きようパート2」を見て、旧国鉄被解雇者の職場復帰闘争が18年間（今年19年目）も続いていた事を初めて知った私のような者からすれば、朝日新聞2005年5月7日朝刊35面の「(尼崎事故は) 旧国鉄の悪弊ひきずる」などという見出しには落ち込んでしまいます。本当にそうなのでしょうか？（Iさん）

全くのデタラメ報道だと思います。そもそも「旧国鉄の悪弊」などと言っている人たちはどこまで旧国鉄の実情を知っているのでしょうか。

国鉄時代、確かに「勤務時間中の入浴」などが世論の糾弾を浴びたことはあります。しかし、国鉄には保線（線路・軌道の維持）などのようにそもそも「汚れ仕事」な部署もありました。保線作業員は、国鉄時代はほとんどの列車のトイレが垂れ流しだったこともあり、垂れ流しトイレの汚物を浴びたりすることも日常茶飯事だったという事情があります。（これを国鉄の現場では「黄害」と呼んだ。）

トイレの汚物を浴びた労働者が、その汚物を浴びたままの身体で事務所に戻ったり、列車やバスに乗って帰宅などできるはずもなく、そうした汚れ仕事に就いている労働者が入浴を当局に対して要求することは当然の権利であり、当局も含めて職場の実態を理解している者は一様にそのように考えてきました。

現場協議によって、労使合意の上で積み上げられたそうした「慣行」が、よってたかって総バッシングされたというのが、国鉄「改革」、そして「ヤミ（手当）・カラ（勤務）キャンペーン」なるものの正体だったのです。

今回の事故に関し、マスコミが「旧国鉄の悪弊」を言い立てるなら、その言葉は責任逃れの弁明に

終始しているJR西日本首脳部の官僚主義体質を形容するものとして用いるべきであり、現場労働者の落ち度を形容する言葉としてその言葉を使ってほしくないというのが一鉄道ファンとしての気持ちです。

もうひとつ、ついでお話しますが、国鉄時代は列車ダイヤにかなり余裕があり、列車が遅れたときに遅れの回復もできないような現在のダイヤとは根本的に違っていました。

旧国鉄時代、新幹線の騒音に耐えかねた名古屋の住民が、国鉄を相手取り「名古屋新幹線騒音訴訟」を起こしますが、この時、国労・動労が「原告団支援闘争」と称して自主的に名古屋付近で減速闘争（サボタージュのひとつ）を行ったことがありました。

減速闘争が行われた名古屋付近では軒並み列車が遅れが出ましたが、終着駅の東京／新大阪到着時には、全ての列車が定時運転に戻っていた、という事実があります。それほど当時の列車ダイヤは余裕を持って組まれていたのです。

このことは、事故・故障などで列車ダイヤの乱れが出て、制限速度の範囲内で運転士が少しの努力をすれば簡単に正常に戻せるほど余裕を持った列車ダイヤだったということを示しています。

鉄道の現場から、こうした余裕を持った運用がなくなっていったのは、やはり金儲け第一主義の体質が背景にあるからでしょう。

こうした事実から、私は今回の事故が運転士個人の責任だったとは思いません。極限まで列車ダイヤを切りつめたことや、運転士にプレッシャーを与え、精神的に追いつめる企業風土が背景にあることは間違いないと思います。

今回の事故は、鉄道各社が列車ダイヤの見直しにつなげて行く上でまたとない機会だと思っています。（2005. 5. 8）

6. 先日、知人との会話の中で、列車の塗装色の話が出ました。主に気動車についてですが、旧国鉄時代はクリーム色にオレンジの帯でした。保線担当の職員にとって列車の接近を判別しやすいよう、その色にしたとのことでした。

JRになってからは、それらが白などに塗り替えられ、新たに投入された車両にもさまざまな色の塗装が施されましたが、いずれも保線担当の職員にとって判別しにくくなっていると、その取引先の人（鉄道に関してはマニアに近い）は指摘していました。こんなところにも、国鉄時代と比較して、JRが安全を軽視する姿勢が表れていると思います。（東京都在住 Iさん）

確かにJR化以降、その傾向はあります。

国鉄時代は、車両の色は国鉄の塗色規定で決められていて、現場で勝手に変更することは許されていませんでした。その色は、車両の機能・用途、塗装にかかるコスト、そして「視認性」（車両を見つけやすいこと。要するに安全性）を基準にだいたい以下のように決められていたのです。

<特急用車両>

電車・気動車…クリーム色に窓枠部分が赤（寝台兼用のものは窓枠部分が青）
寝台客車…青に白帯2本（いわゆる「ブルートレイン」）

<急行用車両>

電車（直流専用車）…深緑色に窓枠部分がオレンジ
電車（交流・直流両用車）…ローズピンク色に窓枠部分がクリーム
気動車…クリーム色に窓枠部分が朱色（Iさんご指摘の色）
客車…青に白帯2本（ちなみに、鉄道ファンはこちらをブルートレインとは滅多に呼ばない）

<普通・快速用車両>

電車（直流専用車）…深緑色に窓枠部分がオレンジ（千葉県・房総地区では青に窓枠部分がクリーム）
・今でも東海道本線、山陽本線、中央本線（名古屋地区）などで見られます。一部の口の悪い鉄道ファンは「カボチャ」と呼んでいました。急行用のカボチャ塗装とは扉の位置の違いなどで見分けられます。正式には、「カボチャ」のことを「湘南色」、房総地区の青＋クリーム色を「横須賀色」または略して「スカ色」と呼びます。この塗装が最初に横須賀線で登場したためこのように呼ばれていますが、「本家」の横須賀線にはすでに走っていません。

電車（交流・直流両用車）…ローズピンク色

気動車…朱色に窓枠クリーム（「一般色」と呼ばれる）または全面朱色

・現在、常磐線・九州地区で走っている白に紺色の帯を巻いた電車が国鉄時代はローズピンク色でした。また、一部の口の悪い鉄道ファンは、全面朱色のことを「タラコ色」と呼んでいましたが、正式には「首都圏色」と呼びます。

<機関車>

蒸気機関車…言わずと知れた黒

ディーゼル機関車…オレンジ

電気機関車…青（直流）、赤（交流、北海道・東北・九州で健在）、ピンク（交直流、主に北陸・九州）

・一部に例外あり。（関門トンネル用のステンレス無塗装などの例）

このようにしてみると、国鉄の車両カラーの決め方には一定の「思想」があったことが解ります。

- (1) 同じ機能を持つ車両には原則、同じ系統の色（特急用・急行用などの用途にかかわらず、電車か気動車か客車か、電車なら交流か直流か交流・直流両用車かで決める。現場が車両を管理・判別しやすくし、「うっかりミス」も減らそうという発想？)
- (2) 特急・急行用車両には原則ツートンカラー、普通・快速列車用には（例外もありますが）概ね単色

そして、Iさんのご指摘に絡んで重要な点が、次の3つ目です。

- (3) 周囲の風景に溶け込まない色が採用されている

緑豊かなローカル線を走ることが多い気動車にはオレンジ、逆にコンクリートの建築物が多く、緑に乏しい都心を走ることが多い電車には緑…といった具合に、周囲の景色から浮かび上がりやすい色が採用されているわけです。「カボチャ」色に至っては、ローカル線ではオレンジ色が映え、大都市では緑に映えていつでもどこでも視認しやすい塗装です。これらの電車が大都市部でもローカル線でも使用されるという事情を反映した色なのだと思います。

国鉄時代にも、旧型車両を中心に茶色・紺色といった暗くて見にくい色の車両はありましたが、そうした車両には、人間で言えば顔に当たる先頭車の前面にクリーム色や黄色の帯を巻くことで、車両を確認しやすくする方法がとられていました。（このクリームや黄色の帯は「前面警戒色」と呼ばれます。）

このような色を採用すれば、保線作業員が列車を視認しやすくなり、保線係員が事故の被害に逢うケースを減らすことができるばかりでなく、踏切事故防止にも役立ちます。「労働者に優しい色は利用者・沿線住民にも優しい」というわけです。

踏切事故といえば、大都市の「開かずの踏切」ばかりクローズアップされますが、実際には日本の踏切は半分以上が警報機も遮断機もない「第4種踏切」です。横断者にとって、これらの踏切では列車をいかに早く認知できるかが生死を分けることになるわけですが、実際にはJR西日本で全面紺色の気動車が登場、この塗装を採用した結果踏切事故が増えたというデータまでありながら放置されている例もあるのは大変由々しき事態です。

先ほど、筆者は「普通・快速列車用車両には原則として単色」と説明しましたが、これは多分コスト面が理由だと思います。ツートンカラーの方が一般的に美しいのですが、ツートンカラーにすると、車両工場で塗装を吹き付ける際に、もうひとつの色と混じったり汚れたりしないように車両に目張りをする必要があります、それだけ手間ヒマやコストがかかるからです。客単価の低い乗客しか利用しない車両に、そんな手間ヒマやコストをかけられないというのが最大の理由と推測します。

しかし、カボチャ色のように普通・快速列車用でもツートンカラーのものもあります。理由は上で述べたとおり「いつでもどこでも見えやすくする」＝安全性ということですが、このように旧国鉄では「安全性」と「コスト」とが対立した場合、迷うことなく安全性を選択していました。客単価の安い乗客しか利用せず、大都市部では定期券客ばかりで日銭も入らないようなコストパフォーマンスの悪い列車に使われる車両でも、安全のため、わざわざ車両に目張りをしてまで2つの色を吹き付けていたのです。

こうした安全のための地道な作業を、コスト削減のためになくしてしまうのが民営化だとするならば、今回の犠牲者107人はまさに民営化に殺されたような気がしてなりません。(2005. 5. 21)

7. 大阪～名古屋間の近鉄特急のTVコマーシャルに「2時間という、レム睡眠・読書・映画(DVDレンタルしている)に丁度良い所要時間です」というのがあります。スピード優先の思想から一線を画したこうした私鉄の方が賢明といえるのではないのでしょうか。(関西在住 Yさん)

「2時間あるから、ちょうどいい。」という近鉄の車内広告を私も見たことがあります。1人2役の若い女性が一方ではノートパソコンで仕事をし、一方では眠っているという広告。その横にキャッチフレーズとして「2時間あるから、ちょうどいい。」と書いてあるのです。

速さを売り物にする鉄道広告は珍しくありませんが、遅いことを売り物にする広告は初めて見ると同時に、新鮮な感動を覚えたものです。

かくいう近鉄も、1971年に、当時単線だった大阪線、東青山駅付近の総谷トンネルで、上下列車が正面衝突し、25人が死亡するという大惨事が起きています。近鉄の資金難でいったん凍結となった大阪線の完全複線化工事は、この事故がきっかけで再開され完成しており、鉄道近代化の歴史はある意味、「事故の鉄道史」の側面も持っています。

ただ、近鉄がJR西日本と決定的に違うのは、この総谷トンネル事故が起きた単線時代の線路跡を、何の再利用計画もないにもかかわらずきれいに整地し、保存していることです。今でも近鉄が毎年草刈りをしており、ファンの間では、事故を風化させないために事故現場を保存しているものと見られています。事故から30年以上経った今でも、未だにここを訪れる近鉄社員が後を絶たないそうです。

JR各社も、少しはこの近鉄の姿勢を見習って欲しいものです。(2005. 5. 24)

8. 結論～尼崎事故の原因は技術軽視と、安全より利益を優先するJR西日本の企業体質であり、安全思想によって形作られていた国鉄の解体にある

調査委及び捜査当局による事故原因の調査は長期化の様相を見せています。

これという決め手となる原因がない場合は、いろいろな要素が少しずつ絡まって発生した事故＝「複合事故」として処理されることが多く、これまで発生した鉄道事故の半分以上は「複合事故」とされています。

事故を調査し、報告書を作る立場からすれば、原因がわからない場合は「複合事故」としておけばそれなりに報告書の体裁が整うので、これまでも多用されてきた「使い勝手の良い」表現であり、今回の事故も「複合事故」として報告が出されることになるのでしょう。

ここまでの記述をお読みいただいた方はお気づきかと思いますが、今回の事故の背景には「JRの企業体質」があります。マスコミも指摘しているように、JR西日本の社員数は発足当時と比べても3分の2に減っています。国鉄分割・民営化という国策に反対する組合員を切り捨てて出発したJRが、さらにリストラをした結果です。

この間、メディア報道で言われているような、利益優先、ダイヤ維持優先の姿勢もさることながら、国鉄の分割・民営化がもたらした最大の害悪は、先輩から後輩へ、「安全思想」が継承されていた国鉄というシステムを解体したことにあると思います。

国鉄時代には、日常の仕事を通じて、あるいは労働組合の中で先輩から安全思想を学び、各自がそれを自分自身のものとして体得していくシステムがあったことは、私たち鉄道ファンでも鉄道雑誌の記事などを通じて知っています。実際、国鉄時代の運転士は車両検修職の中から一定経験を積んだ人が登用されるシステムだったのに対し、現在のJRの多くは運転士を車掌経験者の中から登用するシステムに変更しています。車両検修職として、鉄道車両の何たるかを知る者こそが運転士となるシステムだったのが、今では車掌として、売り上げを上げる方法を体得した者が運転士に登用されるシステムになっているのです。このあたりからも「技術からカネ儲けへ」という鉄道人の思想的退廃を見ることができます。

筆者がこのような人事システムに根本的な疑問を持っていることは言うまでもありません。もちろん現在のJRでも、運転士が国交省の運転免許試験を受け、指導運転士の添乗指導を受けながら育成されることには変わりはありませんが、鉄道車両の技術的特性を知って運転士になるとそうでないのとでは雲泥の差があります。

今回、暴走(?)に近い運転をした若き運転士が「速度超過くらい大したことはない」と考えたのだとしたら、まさに鉄道技術への無理解としか言いようがなく、同時に運転士がそうした「職務の特性」を理解する暇もないほど余裕のない職場の雰囲気、そして締め付けが事故の真の原因として浮かび上がってきます。

分割・民営化が既定路線となった末期の国鉄では、1日あたり2万本近い列車が走っていましたが、毎日そのほとんどが「定時到着」と言う驚くべき成績を誇っていました。優秀な職員、優れた技術、そしてそれらの「財産」をもっとも有効的に生かす経営体…これらのどのひとつが欠けても安全輸送を確保することはできないし、こうした偉業も達成できません。

民営という人間軽視、安全軽視のシステムの中で精一杯安全のために尽くしているのは運転士など現場の労働者です。その現場労働者たちが、安全の維持向上のため、心にゆとりを持って自分の頭で想像力を働かせられるような職場、企業体こそが今、求められていると思います。

利益優先、カネカネカネのJR体制の破綻を決定づけた事故…今回の事故は、後世の歴史家によってそのように書き記される事故になることは間違いないと思います。(2005. 4. 28)

<My Opinion 私の意見>

国鉄時代の運転士は車両検修職の中から一定経験を積んだ人が登用されるシステムだったとのことですが、私の母校である岩倉高等学校では機械科、運輸科、商業科、普通科の4つの科がありました。機械科は電車や列車の修繕と運転のコース、運輸科は駅係員と車掌のコース。この2つは授業内容が全く異なっていました。今にして思うと、そういうことだったんですね。(東京都在住 東京都交通局(都営地下鉄)職員 Nさん)

この岩倉高校の姿が本来の姿だと思います。個人資格である自動車運転免許でさえ、教習所ではチェーンの装着方法や運行前点検の仕方等を習うのに、大勢の乗客の命を預かる鉄道運転士が、鉄道車両に触れる機会もろくに与えられないまま研修を終えるというのは異常だと思います。鉄道の技術に触れ、安全思想を育むことが運転研修なのだという理解を、鉄道の現場がもう一度取り戻す必要があ

ります。

営業と運転とは全く別物であり、鉄道にはもちろんどちらも必要ですが、「全ての職員を広く薄く」よりも、運転職人、整備職人、営業職人のようなそれぞれの道のエキスパートを育てていく方が、鉄道というシステムには向いているのではないのでしょうか。(2005. 4. 29)

<My Opinion 私の意見>

今から20年くらい前までは、東京都交通局では新規採用を岩倉と昭和鉄道の2つの学校からしか採っていない時期がありました。就職協定があり、高卒見込者は10月1日にならないと採用試験を受けることができなかったからです。にも関わらず、東京都交通局は9月中に、しかも学校まで出向いて採用試験をやっていました。地方公務員法では、職員の採用は一般に公開された上での競争試験を実施しなければいけないわけですから、当然、同法に違反していました。でも、逆な言い方をすると、東京都交通局には鉄道専門学校から良質な鉄道ファンが送り込まれていたわけです。今は新規採用を5年間停止していますが、その後、一般に公開されたかたちでの中途採用が開始されて以降、職場が乱れていったと見ることもできます。

なんせ、90年代後半以降、就職難でしたから、「都営がいい」じゃなくて、「都営でいい」というかたちで、下手な鉄砲の矛先の一つとして、この仕事を選ばれるようになったわけです。そこに、当局からの圧力がかけられても、まあこんなものかくらいに思って、物事の本質を見抜く力を持ち得ませんから、それこそ当局の言いなり=お寒い状態にもなるんだろうと思います。(東京都在住 東京都交通局(都営地下鉄)職員 Nさん)

私も趣味柄、いろいろな鉄道ファンと交流していますし、その中には鉄道会社へ就職を希望している若い人もいます。そんな若い人に「シューカツ」(就職活動)の話を知っていると、「最近の鉄道会社は、おしなべて鉄道ファンを敬遠し、一般人(注:鉄道ファンでない人という意味)を採用する傾向が強い」らしく、就活マニュアルを見ていると、「鉄道ファンであることを前面に出さない方がよい」とご丁寧に「指導」しているものもあるくらいです。

でも、鉄道は高度に専門化されたシステムであり、職人芸の世界ですから、鉄道業界ほど「好きなことをそのまま仕事にしてしまった人たちの集合体」として成り立っている業界を筆者は知りません。

昔の国鉄では、「国鉄一家」とかコネ採用だとか言う批判もありましたが、その一方では、採用面接で「北海道から鹿児島まで全国の国鉄の駅で売られている駅弁の名称を全部答えたら採用された」とか、「私の特技は全国の国鉄の線名を全部言えることです」とアピールし、面接官に「では教えてください」と言われて国鉄の全路線名を答えたら、「以上で結構です」と言われて他のことはなにも訊かれず、そのまま採用になった、などという話はごろごろ転がっています。今と比べればはるかに鉄道への「愛」に溢れていたと言えます。

今はむしろ、鉄道を愛しているのは鉄道会社の社員よりも、彼らから「マニア」と呼ばれ、敬遠されている我々の方でしょう。

筆者が長い鉄道ファン生活の中で見た一番凄い人は、引退する電車が最終運転日、終着駅についてお役目を終えたときに、「ご苦労様！」と車両に声を掛けるだけでは飽き足らず、するすると駆け寄って電車に頬ずりをした人です。(笑)

一般人の目から見れば変質者と間違われかねない行為で、同じ鉄道ファン仲間にとっても、今まさに引退した車両の写真を撮ろうというときに頬ずりをする人は撮影の邪魔ですから、当然罵声を浴びるわけです。

でも、世間体もかなぐり捨て、仲間からの罵声にも怯むことなく、体を張って車両への愛を表現したその人を筆者は心の底から尊敬します。とても真似できません。

世の中、上には上がいるものですが、本当は鉄道会社の社員、特に運転士や車両検修係の人たちこそ、車両を我が子のように思い、頬ずりするくらいがむしろちょうどいいと思っています。

鉄道会社が「マニア」を敬遠するようになった理由として、やっぱり「鉄道への知識に長けている

分だけうるさくて、経営上層部にもの申すような奴らは採りたくない」っていうのがあるんじゃないかと思ってしまいます。安全のためにはうるさい奴も必要なんです、官僚主義体質の中で育った現在の経営上層部は下からの率直な批判を受け入れる度量も失っているのかもしれない。

あとは若者を取り巻く環境の変化でしょうか。

「都営がいい」と「都営でいい」では確かに全然違います。もちろん、真の意味での職業選択の自由は、なんにでもなれる能力のあるスーパーマン（またはスーパーウーマン）にだけ認められている権利であって、飛び抜けた能力を持たない我々凡人は、資本主義体制が変わらない限り、「なれるもの」の範囲内でしか職業選択の自由はありません。しかし、私が就職した頃（10年前）は、まだ「なれるもの」の範囲内でこんなことをしてみたい、こんな夢を叶えてみたい、という希望は持てた時代だったと思います。

しかし、最近の若い人たちは、なれるものの範囲内ですらやりたいことも、叶えたい夢も見あたらないという状況で本当に気の毒です。会社に対して夢も希望も持たない者たちが、会社を良くしようなんて考えを持つわけがなく、不満があっても意見を言うより黙って辞めていく方を選択してしまう…最近の「ニート」の増加の原因を、「勝ち組評論家」たちは若者に求めたがっているようですが、実際はそんなところなのではないでしょうか。

だとすれば、こんな世の中にしてしまった社会の責任も大きいと思います。私たち大人がもっともっと深く考え、少なくとも若い人たちが夢、希望くらいは持てる世の中にしていかなければならないと考えます。（2005. 4. 30）

おわりに

107名が犠牲となった尼崎事故から約2ヵ月が過ぎた。早くも福知山線は「新型ATSを取り付けたことで安全性が向上した」として運転が再開され、マスコミでも次第に事故の報道が少なくなりつつある。しかし、犠牲者の遺族達がそんなJRの姿勢に必ずしも納得したわけではないことは、「被害者の会」が結成されたとの報道からも窺える。筆者も「おいおい待てよ。そりゃないだろ」というのが正直なところである。

新型ATS…ATS-P型は、地上子を線路上に設置してカーブでも速度照査ができる方式である。信号無視をしなければ作動しない旧型ATS（ATS-S型）に比べ優秀であることは事実だが、最大の問題はその地上子をどこに設置するかが国の基準としては定められていないことである。基準がないということは、鉄道事業者の判断に委ねられているということであり、鉄道会社にとっては、スピードアップの妨げになるカーブへのATS-P型の設置をやらないでおくこともできる。安全のために、最もATS-Pが必要な場所にその地上子が設置されないという事態が現実に想定しうるのである。せっかくのATS-Pが、これでは宝の持ち腐れではないか。

国鉄時代には以下のような安全綱領があった。その4では安全の確保のためには職責を超えて鉄道員が一致協力すべきことを教えている。元国労組合員で、1047名の被解雇者の中では最高齢の佐久間忠夫さんは現役時代、鶴見線の運転士だったが「事故が起きたとき、現場にたまたま国鉄総裁がいたとしたら、総裁も乗客の救出や安全確保のために現場で活動する。それが職責を超えた協力ということの意味である」と教えてくださった。安全のためなら鉄道員に上下はない。職責を超えた協力ということが現場に徹底していれば、そもそも事故を起こした電車に乗り合わせていたJR社員が、車内に取り残された乗客を見捨てて出勤するなどという事態は考えられないというわけである。

そのような常識で考えられない事態がなぜ起きたのだろうか。筆者はその原因を「現場力の低下」と見る。現場での判断力の麻痺である。ではなぜ現場力の低下、判断力の麻痺が起こったのだろうか？筆者はその原因を「ひとりひとりが自分の頭で考える感性の麻痺」つまり思考停止と見る。そしてその思考停止の原因を突き詰めていくと、結局は「うるさい奴は排除する」国鉄分割・民営化にたどり着かざるを得ないのである。

そういえば、視聴者に変人人気があった刑事もののテレビドラマで「事件は会議室で起きているんじゃない。現場で起きているんだ！」というセリフがあった。大切なのは現場力、つまり現場で対応する力である。鉄道の安全のためには、現場力のある鉄道員を育てなければならない。自ら思考する鉄道員の育成である。

そのためには、意見を言う者を守るシステムも必要である。国鉄時代には労働組合がその役割を果たしていた。今、JR西日本の労働組合はお座なりの会社批判声明こそ出すが、事故に関して社員に外部での発言を禁ずるなど、むしろ会社と一体化して物言わない、考えないロボット鉄道員造りに狂奔している。

JR西日本関係者がこれでもまだわからないと言うなら筆者は何度でも繰り返そう。自ら考え、発言する社員を大切にできなければ、同じ悲劇はまた起こる。組合員の発言を封じている労働組合も同罪である。全ての鉄道職員が鉄道員の矜持にかけて自ら考え、行動し、使命感を持つ…この最も基本的なところから再出発することである。安全な鉄道づくりはそこから始まる。

安全綱領

1. 安全は、輸送業務の最大の使命である。
2. 安全の確保は、規程の遵守及び執務の厳正から始まり、不断の修練によって築きあげられる。
3. 確認の励行と連絡の徹底は、安全の確保に最も大切である。
4. 安全の確保のためには、職責を超えて一致協力しなければならない。
5. 疑わしいときは、手落ちなく考えて、最も安全と認められる道を探らなければならない。

鉄道安全啓発パンフレット「ノーモア・尼崎！～安全な鉄道を創るために」

発行 2005年6月

著者 鉄道安全問題を考える有志の会（仮）

URL: <http://www.geocities.jp/aichi200410/> 「闘争団とともに 人らしく」

頒価 300円

※このパンフレットの頒布代金は、全額、鉄建公団訴訟原告団へのカンパとさせていただきます。