

## 信楽高原鉄道事故から20年！！

1991年5月14日、信楽高原鉄道で正面衝突事故(※1)が起きて今年で20年になります。

先月の27日にはJR西日本が訴えていた信楽高原鉄道事故の遺族らへの補償金の負担割合をめぐる裁判の判決(※2)が大阪地裁でありました。裁判は、信楽高原鉄道とJR西日本がほぼ折半して負担した遺族らへの補償金などをめぐり、JR西日本が事故の責任は1割と譲らず裁判となっていました。判決はJR西日本の責任が3割との判断が下されました。事故から20年経っても加害者同士が責任の押しつけ合う姿勢は、情けないことですし、残念なことです。

一方、遺族の方々は20年を前にして、二度と事故が起きないように安全への願いを込め『安全の鐘』と刻まれた半鐘を、寄付金を集めて事故現場付近に設置したそうです。20年経とうと遺族の方々に刻まれた様々な思い、そして安全への願いの強さが感じられます。

また、先月25日のJR福知山線脱線事故から6年を機して公表された『福知山線脱線事故の課題検討会 報告』(※3)は、被害者遺族が加害者の立場のJR西日本と同じテーブルについて事故原因を検討した結果の報告書で、対立点はあるものの画期的な内容になっているそうです。このように遺族の方々の奮闘には本当に頭がさがります。

## 『安全』は絶対！これ以上の使命はない！！

2件の重大鉄道事故はJR西日本で起きたことですが、私たちJR東海では、いまだに懲罰的日勤教育を続けていることや東日本大震災の時に津波警報が出ていた浜名湖付近で在来線は運行を中止しましたが新幹線は運行を続けたなどの安全に対する会社の姿勢を見れば他社のことだからと言っていただけません。

公共交通の使命として『安全』は絶対であり、これ以上の使命はありません。だからこそ安全に対しては、私たち鉄道マンこそがものを言い続け、行動していかなければなりません。

さすがに信楽高原鉄道事故から20年にもなると若手社員の中には生まれていなかったとか、事故を知らないという社員もいるかと思いますが、公共交通を担う鉄道会社の社員として、多くの尊い人命を失った事故を知っておくべきですし、二度と人命を失うような事故を起こさないための教訓としなければなりません。

(※1)(※2)(※3)・・・裏面参照

## (※1) 信楽高原鉄道事故

1991年5月14日午前10時35分頃、滋賀県甲賀郡信楽町の信楽高原鉄道信楽線・小野谷信号場－紫香楽宮跡駅間で、信楽発貴生川行きの上り普通列車(4両編成)と、京都発信楽行きのJR西日本の直通下り臨時快速列車「世界陶芸祭しがらき号」(3両編成)が正面衝突。JR列車の先頭部が押し潰されて折れ曲がり、信楽高原鉄道の先頭車が2両目とJR列車の先頭部とに挟まれる形で原型を留めない程に粉砕され、42名が死亡614名が重軽傷を負うという大惨事となった。

事故の発端は、信楽駅を貴生川駅行きの普通列車が発車しようとした時に、青に変わるはずの出発信号機が発車時刻になっても赤のまま変わらなくなったことである。

この原因が分からないまま、信楽高原鉄道では誤出発検知装置(列車が赤信号を無視して発車した場合、対向の小野谷信号場の出発信号機を赤に変えて衝突を防ぐ装置)を頼りにして普通列車を11分遅れで発車させた。これは閉塞方式では規定違反の措置であった。

しかし、結果的にはこの手法によっても対向の下り臨時快速列車を停車させることができず、両者が正面衝突するという事故が発生した。

以上のように、事故の直接原因は信楽高原鉄道の規定違反であり、事故後、運行管理者ら2名と信号設備会社の技師1名が、大津地方裁判所から執行猶予付きの有罪判決を言い渡された。

一方でJR西日本も責任を問われたものの事故に関する直接的な責任関係が立証されなかったため、不起訴処分となった。

## (※2) 信楽高原鉄道事故の負担金 大阪地裁判決

信楽高原鉄道事故で、信楽高原鉄道とJR西日本がほぼ折半して負担した遺族らへの補償金などをめぐり、JR西日本が「事故原因の9割は信楽高原鉄道にある」として、信楽高原鉄道と出資者の県、甲賀市の3者に約25億3千万円の支払いを求めた訴訟の判決が事故から20年を目前にした4月27日にあり、責任割合はJRが3割、信楽高原鉄道が7割とし、既に負担した費用を差し引いた約11億1400万円の支払いを信楽高原鉄道に命じた。

判決は、信楽高原鉄道側の列車の見切り発車が「事故原因として最大の過失」とした上で、JR側の過失を検討。方向優先てこについて「操作するときも信楽高原鉄道側に何の報告もしておらず、現場が混乱に陥る原因となった」として事故との因果関係を認めた。また、JRの運転士の責任についても、本来なら小野谷信号所で待機しているはずの上り列車がいなかったことを認識しており、「青信号であっても信頼できないことは予見できた」と注意義務違反を認定。トラブル防止のための乗務員の教育・訓練も不十分だったとし、JRの過失を3割と結論づけた。

## (※3) 福知山線脱線事故の課題検討会 報告

JR福知山線脱線事故の遺族ら(4・25ネットワーク)とJR西日本が合同で、1年半にわたり進めてきた事故検証の「課題検討会」の報告で、遺族(被害者)とJR西日本で事故の組織的要因をめぐって一定の理解に達した内容となっている。

報告書は、遺族側の約70の問いにJR西日本が回答する形でまとめられており、「日勤教育」や「過密ダイヤ」「ATSの未設置」「安全管理体制」などの疑問点や問題点を整理・検証した上で、脱線事故に関するJR西日本の組織的・構造的問題をまとめている。

報告書では脱線事故が起きた要因を運転士が事故直前に速度超過や停車駅でオーバーランをし、車掌に運転ミスを経減して指令所に報告するよう頼んでいたことから、背景にあった「安全確保のために信賞必罰が大きな抑止力になる」「現場の社員の指導育成にサポートが十分でなかった」などの企業風土に問題があったと結論づけている。

また、JR西日本は、日勤教育について「さらにミスを誘発する可能性が考えられる」と言及し、余裕の少ないダイヤ編成が運転士らのミスにつながる可能性を認識していなかったことやカーブの危険を把握する技術力不足などを認めている。

これらを受けてJR西日本の構造的な問題点として、遺族側は「安全運行の組織的認識の希薄化」「現場任せの信賞必罰・ものいえぬ社内風土」などにあったと指摘。JR西日本も「安全方針を具体化する企業風土作りに至らなかったこと」や「運営体力の脆弱さが安全対策のレベルを停滞させたこと」などに問題があったとしている。