

高槻に新しい大学のキャンパスができたので、通勤にJR京都線を利用することになった。

ところが、新快速、快速、普通列車を問わず、およそ二日に一度は遅れ、かつ長時間それが続くのである。このようなことは、これまで利用してきた私鉄では、30年以上の

しまったようだ。しかし、これにはどこか違和感を覚える。

列車ダイヤの過密化や新快速をはじめ列車の運行距離の長距離化、最高スピードが毎時130キロという高速化と、多発する踏切事故や人身事故の因果関係といった根本的な原因が見いだされていないため、硬直的な対症療法に終始

い。

高速化に対応したプラットフォーム上の乗客の安全性の確保や、踏切における通過列車との安全な間隔の見直しなどが必要である。

スピードアップだけがサイブスでない。ダイヤ通りの運行は非常に大切な要素なのだ。それが安全につながるのである。最高速度をもっと下

るかという疑念を抱かざるを得ない。

もしそうだとすれば、現在、福知山線の事故当時のJR西日本の経営陣が起訴され、新型ATSの導入を経営上の理由から遅らせたことが嫌疑となっているが、こうした経営陣の考え方は事故当時の過去の出来事ですむ問題ではない。

「安全」というものは、機械的に保証されるものではなく、組織を動かす関係者が「安全」をどのように実現するかということを考え続け、日々検討、実践することが重要である。

JRの各駅の改札口に、列車の延着証明書がほとんど毎日おかれていた風景はどこかおかしいという感覚が関係者に必要ではないだろうか。

(河田忠昭・関西大学社会安全学部長)



## 「安全」は日々の実践が重要

間、まれにしかなかった。

JR福知山線事故が起って、当然のことながら安全が最優先になった。

そのため、遅延の原因となることが現場で起こると、正確に状況が把握され、障害が完全に除去されるまで、徐行運転や最寄り駅で停車することが常態化するようになって

しているようにみえるのだ。

乗務員の列車遅延に対する画一化したマニュアル(あるいは指示)を現場の運転手や車掌が十分に理解できず、構子定規に適用しようとしていることが列車遅延が長引く一因であろう。

高速化の安全性は、列車に設置されるATS(自動列車停止装置)だけでは実現しな

げ、運行システムにもっとこ

まめな対応が可能なように見直す必要があるのではないだろうか。

5年前のJR福知山線事故は、高速化の流れの中で発生したといえる。

ちかごろ多いと感じるJRのトラブルを考えると、高速化優先による危ない運行は現在も続いているのではないだ