

平成3年の信楽高原鉄道事故から20年がたった。第三セクター鉄道のSKR（信楽高原鉄道）の列車と、世界陶芸祭のために臨時に乗り入れしていたJR西日本の列車が単線上で正面衝突し、42人の命が失われた事故だった。

SKRは、旧国鉄の赤字ローカル線として経営分離された路線を、滋賀県のバックアップのもと、信楽町や水口町などの地元自治体が出資・承継してスタートさせた鉄道会社だ。

事故当時、信楽町長がSKRの社長を兼任していたが、平成16年に両町を含む周辺の自治体が合併して甲賀市が誕生し、現在は同市がSKRの筆頭株主と

なっている。改めて20年という歳月の長さを感じる。

信楽事故は、今から振り返ると、わが国の鉄道安全の歴史の中で特筆すべき事故となった。この事故の遺族らが中心となって、鉄道事故の調査を行う第三



者機関の設置を求める運動が展開され、それが実を結び、平成13年の航空・鉄道事故調査委員会（現運輸安全委員会）の発足へとつながったからである。

事故現場では毎年、SKR主催で法要が営まれている。今年

も先週の5月14日に催され、遺族・関係者に加え、SKRならびにJR西日本の両社長、滋賀県知事、甲賀市長などが臨席したが、今年の特徴は法要後、SKRとJR西日本が共同記者会見を行い、その場で鉄道の安全性の向上や地域の活性化のため

判決について、両社は控訴せず、またJR西日本はSKRに対する11億円の償権放棄を表明していたからだ。

記者会見の席上、JR西日本の佐々木隆之社長は今後、これを契機に、SKRの安全性向上のために支援・協力を積極的に

取県の若桜鉄道、山口県の錦川鉄道など、JR西日本の営業エリア内に数多く存在する。これらは、いずれも赤字経営に苦しんでいる。

JR西日本には、SKRのみならず、これらの第三セクター鉄道についても、リーディング

三セク鉄道への支援活動 JR西に期待

に密接に連携していくことをうたった「共同メッセージ」が調印されたことである。

これには伏線があった。つまり、両社の間で信楽事故の補償費の負担割合をめぐる争われていた訴訟の判決が4月27日に大阪地裁であったが、この地裁

行っていくと、と表明した。事故から20年がかかったが、こうしたJR西日本のスタンスの転換は積極的に評価しておきたい。

旧国鉄ローカル線から転換した第三セクター鉄道は、SKR以外にも兵庫県の北条鉄道、鳥

カンパニーとして、社員研修への協力、安全技術情報や事故事例情報の提供、安全研究所の研究成果の提供などソフト面で積極的な支援活動を行っていくことを期待したい。

（安部誠治・関西大学社会安全学部教授）