

22号 平成18(2006)年9月13日

JR 西日本の天下り人事について、ほとんどの遺族・負傷者が担当社員に問いただされたと思います。彼らは、会社の批判を口にするのはあまりないでしょうが、「社会的に」「人間として」どうかと思う、などと少しは本音も聞こえるようです。

社員ですら首をかしげる今回の人事に、幹部は「任期途中で本社の役員を退任するということは、非常に重い責任を取ったと言える」と開き直った説明しかしません。

これだけの事故を起こしたのに、結局誰も責任を取らない。JR西日本の体質こそがこの事故の根源的な要因ではないでしょうか？

## あなたの声を

### 事故調に聞いてほしい

尼崎事故に対する航空・鉄道事故調査委員会の調査がどこまで進んでいるのか、私たちにはわかりませんが、10～11月には公聴会が開かれる予定です。このとき、学者・有識者だけでなく、遺族・負傷者の声も聞いてもらいたいと、世話人会では申し入れをしました。

これに対し北側国土交通大臣が、「前向きに対応したい」と新聞紙上で発言されています。

過去にも中華航空機事故の遺族が、事故調の意見聴取会に出席した例があります。

遺族・負傷者の皆さんが事故調査委員会あてに、事故後のあなたの生活とあなたの思い  
鉄道の安全に対する提言 JR 西日本や国に対する意見 肉親の犠牲を無駄にしないためのあなたのお気持ち、などなんでも結構ですが、積極的な訴えを文章にして、事務局または世話人までお寄せください。

ひとりでも多くの遺族・負傷者の方が、自分の声で国に、そして広く社会に訴え、事故調の調査官に届け、聞いてもらいましょう。それはきっと、事故調が被害者の立場に立った事故調査をおこなうために大きな力になることでしょう。

締め切りは10月例会までです。

### 9月例会のご案内

9月17日(日) 午後1時開場

1時15分開始 4時30分終了

場所「宝塚ソリオ2」4階

0797-86-4006 阪急宝塚駅すぐ

心のケア分科会は別室です。心のケア分科会にはカウンセラーの吉備素子先生が、全体会には弁護士や医師が講師として参加されます。

終了後に、弁護士・税理士・司法書士・カウンセラーに個々の相談もできます。

### 今後の予定

10月例会は10月15日、場所は宝塚ソリオ2です。

11月例会は11月19日、場所は伊丹のラストホールに変わります。11月と12月例会については、来月くわしくお知らせします。

### 第2回弁護士訪問が始まりました

昨年、支援弁護士グループが、各遺族・負傷者の自宅を訪問し、皆さんのお話を聞き、相談に応じる取り組みをされ、たいへんよろこばれました。事故から1年半を経過した今、JR側の対応も変化しているなかで、2度目の訪問活動を始めておられます。ご希望の方は気軽にお申し出ください。

## 天下り人事について

### 8月31日 弥生会館でのJR西とのやりとり

Q = 遺族・負傷者側 この天下り人事は、取締役会議承認事項ではないのか。

A = JR西日本 グループ会社から個々に依頼があり、個々に了承した。

当社が株主の立場で決めることではない。

Q / 昨年4月のわずか2ヵ月後、グループ会社への天下りで、責任を取ったと言えるのか。

A / 実行責任を問うたのではなく、結果としての経営責任を取った。

任期途中で本社の役員を退任するということは、非常に重い責任を取ったと言える。

Q / 従来の経営責任と同じではないか。

被害者・社会に対する責任は？

A / ……。

Q / これらの人事は一般の社員に知らされてなかったらしいが、組織として知っていたのか？

A / 一部の役員は知っていた。

Q / 担当社員に「退任役員後の所在」を何度も問い合わせたが、知らないという返答だった。なぜ隠していたのか？

A / 隠していた訳ではない。顧問という立場は個人とグループ会社との話である。

Q / では、なぜこちらから問い合わせたのに「知らない」との返答だったのか

A / (丸尾)遺族から、そのような問い合わせがあったことを知らなかった。

Q / 中村さん、あなたは遺族の声を上に伝えていないのか。

A / 申し訳ありません。

Q / 中村さん、あなたは天下りした役員の人事を知っていたのか。

A / 今年の6月まで知りませんでした。

Q / 天下りした役員は、今後、遺族・負傷者やこの事故にどう対応していくのか。

A / 個々の職責を果たすことで責任を果たしたい。

Q / 話にならない。山崎社長及び天下りした役員を交えて、再度説明を聞きに来る。

Q / なぜこんな対応しかできないのか不思議。

Q / 根拠のない言い訳ばかり。その体質に事故の根源的な原因がある。

Q / 結局何も責任を取っていない。これだけの大事故をおこしながら、誰も責任を取らないのは納得できない

Q / そろいもそろって、顧問という形での就任は、隠蔽としか思えない。

などなど。

## 負傷者らの体験が文集に

すでに新聞等で報道されていますが、負傷者とその家族、救助者が、事故の体験を手記に綴って残したいと活動しています。あの悲惨な事故の中を生き抜いた者として、「二度とあのような事故を起こさせないために、そして事故の記憶を風化させないために…」との思いから、文集作りを企画し、29名の方が執筆しました。

神戸の出版社から、来年3月下旬に出版が予定されています。

## 日航機事故の資料館を見学

21年前の8月12日、日航123便が御巣鷹山に墜落した事故の資料館が、今年4月、東京・羽田にできましたので、見学に行ってきました。

場所は、一般の人はよほどの関心と意欲がなければ見学できる場所ではありません。東京モノレール「整備場」駅で降りると航空会社のビルが建ち並んでいます。降りる人は、会社関係の人だけのようです。空港の待合室にでも隣接してあれば良いのですが。

600平方メートルでは、展示の限界があります。狭く感じました。

事故原因は、ボーイング社の修理ミスとありました。日本航空の責任は、よく分かりません。

JR西日本の展示でも、事故原因が運転手の予想できない行動であったなどとなったら、大変です。JR西日本には、責任はありませんという展示では困ります。今後も事故車両・事故現場の保存について、私たちの声をJR西に伝えましょう。

A T S についての基礎知識、今回は 2 回目です。執筆者は、世話人のなかでも技術につよい M さん。質問もお受けします。

## A T S について (第 2 回)

今回は、第 1 回目と一部重複しますが、A T S の歴史、A T S - S W、A T S - P についてやさしくご説明します。

### 1. 大事故を防ぐために設置

A T S (Automatic Train Stop device) は、自動列車停止装置と呼ばれる機械です。

人は誰でもミスをする可能性があります。列車が走行中に、運転士がミスをすれば大きな事故につながる場合があります。また、運転士が走行中に突然、病気になる可能性もあります。

A T S は、運転士が赤信号を見落としても、ブレーキをかけ忘れても、列車が自動的に止まるようにするために開発されました。

日本で初めて A T S が使われたのは、1927 年に上野 - 浅草間に開業した日本初の地下鉄でした。トンネルの中を走る地下鉄は、衝突すれば大きな事故になると考えられたからです。

### 2. 旧国鉄全線に設置

A T S が全国に広まったのは、1962 年に東京・荒川区の常磐線三河島駅で起きた衝突事故がきっかけでした。160 人が亡くなったこの事故以降、旧国鉄は A T S の整備を進め、事故の 4 年後にすべての路線に設置されました。

### 3. A T S - S W (W : West)

A T S には、いくつかの種類があります。福知山線に設置されていたのは、A T S - S W と呼ばれる古いタイプのものでした。

A T S は、線路の枕木の上に置かれた箱型の装置(地上子)と、列車の下に付けられた装置(車上子)がセットです。

例えば、列車が赤信号の手前でスピードを落とさず、地上子(ロング地上子)の上を通ると、運転台において警告音(ベル)が鳴り、そこで運転士が 5 秒以内にブレーキをかけて、確認ボタンを押すとチャイム(キンコン音 一部の列車は電子音のタイプもある)に変わります。この確認作業をしない場合、列車は自動的に非常ブレーキがかかります。

また、2 つの地上子を任意の間隔に並べることで速度照査を行うことができます。例えば、時速 100km の速度照査を行うとき、2 つの地上子を 13.9m の間隔で並べます。時速 100km は秒速 27.78m であり、13.9m の距離を 0.5 秒で通過します。走行する列車の車上子で、この時間を計測し、計測した時間が 0.5 秒より短ければ、時速 100km 以上の速度で走っていることになり、直ちに非常ブレーキがかかります。



A T S - S W 地上子



A T S - P 地上子

### 4. A T S - P (P : Pattern)

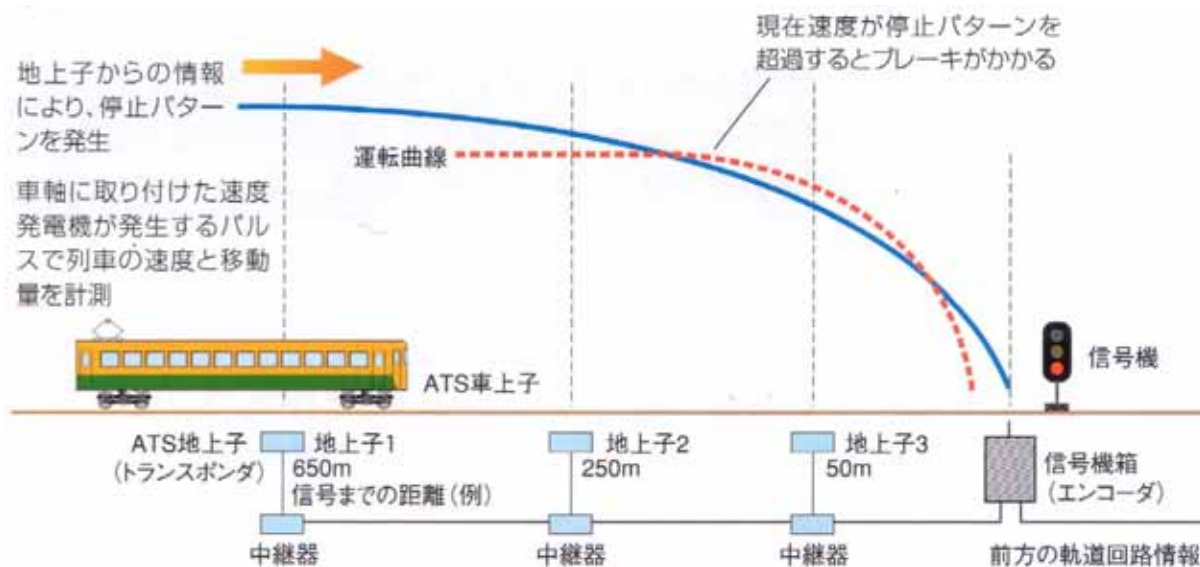
今、首都圏、関西の“アーバンネットワーク”などでは、A T S - P という新型の A T S が使われるようになってきています。

従来のATS-SWでは停止信号（赤信号）を越えるとすぐに非常ブレーキがかかるようになっていますが、高速で赤信号を冒進した場合は列車が停止するまでの距離が長くなり追突する恐れがあります。

それに対しATS-Pの仕組みは、次のようになっています。

列車についている車上子に「停止パターン」と呼ばれる、ブレーキをかけ始めたときの速度と停止するまでの距離の関係を記憶させておき、信号機の手前数箇所に設置した地上子から、「あと何mで赤信号」などの情報を電波で車上子に伝えます。もし列車の速度が停止パターンを越えた場合は、警告音を鳴らします。それでも、運転士がブレーキをかけなければ、列車は自動的にブレーキをかけてスムーズに減速させます。

このため停止信号までに列車を停車させることができます。万が一、赤信号を無視した場合でもオーバーラン距離を非常に短くできます。ブレーキの利きの良し悪しにかかわらず列車ごとに適切なブレーキをかけることができるほか、従来のように即非常ブレーキを作動させる機能も残っています。



ATS-Pの原理

〔参考資料：「鉄道のしくみ」新星出版社〕

カーブの場合は、カーブの手前数箇所に設置した地上子から、「カーブまでは何m」などの情報を電波で車上子に伝えます。そのあとは、上記と同じような手順で、カーブの手前で制限速度まで減速するようになっています。

新幹線や東京の山手線では、さらに安全な技術を取り入れた自動列車制御装置（ATC）が使われています。ATSが運転士の操作をバックアップするものとしているのに対して、ATCは装置が前面に出て列車速度を自動的に制限速度以下に制御するものです。

## 5. 追及すべきと思われる点（私見）

### カーブの危険性の認識

当該事故以前に、曲線部でスピードの出し過ぎによる脱線事故（1974年 鹿児島線、特急電車脱線、曲線300mR 速度超過（推定時速95km）、負傷78名 他）が発生しています。

JR西日本も、このような点を考慮して、最高速度130km/hの高速走行線区に限って17箇所で速度照射型ATS-SWを設置しています。

しかし、福知山線の脱線現場は、直前の直線区間の最高速度が120km/hで、いきなり50km/h減速しなければならない場所です。130km/hならば危険で、120km/hならば危険でないという根拠はどこにあるのでしょうか。