

# 過疎化を求める人たちへ

松下 明男

JR 福知山線脱線事故から、まもなく1年半を迎えようとしている。

今年の夏休みに、私は福知山線に乗車してきた。その時の感想や、これまでのマスメディアの報道内容を中心に、事故について私なりの意見を述べていきたい。

## はじめに

はじめに伝えておきたいが、私は事故について、マスメディアの報道内容に興味がないため、普通にそれらから情報を得ている方々が抱くような考えは、私は持っていないと思う。かわりに、私の今までの経験や、インターネットなどから得た情報を基にして意見を述べていく。

次に、ここでは基本的にマスメディアの報道内容などとは違った視点から意見を述べていこうと思うので、繰り返しになるが、皆さんが感じていることとは逆のことを書いていくことだろう。

誠に勝手ではあるが、まずは以上の点を了承していただきたい。

## 0. 事故についての基礎知識

- ・ 2005年4月25日午前9時18分頃、JR西日本福知山線塚口～尼崎駅間で発生。
- ・ 列車番号5418M、宝塚発JR東西線・片町線直通上り快速同志社前行き、207系7両編成。
- ・ 乗客106名、運転士1名の計107名が死亡、555名が負傷。
- ・ 7両編成中前5両が脱線、うち先頭2両は線路脇の9階建てマンションに激突。
- ・ 詳しい事故原因は未だに不明。

といったところだろうか。具体的な数字などを除いて、この程度の情報なら知らない人はいないと思う。これらを踏まえた上で本題に入っていこう。

## 1. 状況を把握するということ

何しろ、今回の事故は運転士が亡くなっているのだから、第三者である我々は当時の状況をうまく把握できない。そんな中でも、必死に状況を思い浮かべてみる必要が我々にあるような気がする。

大まかなことは文にしたり、話したりするなど、言葉に表すくらいのことならできるはずだ。

いつもより速く走っていた→カーブに差し掛かった→非常ブレーキをかけた→脱線した

一行で収まった。このたった1行の情景描写、というよりニュースで流れた単語を並べただけのものを発展させるのが難しい問題だ。そこで、被害に遭った人たちのインタビューがテレビで流れたりするのを我々は参考にする。

参考にする程度で抑えておけばいいのにも関わらず、そこに新たな「妄想」が入るから、誤解の塊でできた疑問だけが残ってしまう。そういう「妄想」を最初に始め、最初に民衆に伝えていくのはマスコミぐらいしかいない。マスコミが発した「妄想」が民衆にとっては初めての情報である。そこで、その情報が「妄想」であると気づけば良いが、気づかない人も少なからずいる。いや、むしろその方が多いだろう。全く情けない話ではないか。私はそう思う。

## 2. 報道が妨害になるということ

事故直後から、各テレビ局・新聞社などは現場の上空の様子を伝えるべく、終日ヘリコプターを飛ばしていた。複数のヘリが1カ所に集まった騒音が救助活動の妨げとなったことに対し、インターネットなどで批判が相次いだ。

テレビのニュース番組で、事故に遭い頭から血を流しているような人が人にインタビューをしていたのには驚いた。確かNHKで見たと記憶している。それは、例えば血が嫌いな人にわざと血を見せつけているのと何の変わりもない行為として捉えられた。こちらに関してはネット上で騒がれているのを見かけた。テレビでレベルの低いニュース番組を見ているよりも、ネットの方が幅広い層の人々の視点での意見が書かれていてずっと見応えがあった。

## 3. 事故原因を追究するという事

事故が起こった日、私は、学校が早く終わったので、自宅でニュースを見て、当時の最大限の情報を把握した後、私用で出掛けた先で見かけた各新聞の夕刊の1面では犠牲者の数（各紙でばらつきが目立った）を確認し、夜のニュースで一通りの内容を再確認した。

夜のニュースを見たときの第一の感想として、完成度が低いとしか思えなかった。「置き石説」である。置き石がこんな大惨事を引き起こすわけがない、などと思いながら、その後の航空・鉄道事故調査委員会（事故調）の、粉砕痕の成分と現場のバラストの成分が一致した、との発表には、言わば当然の情けなさを感じた。ちなみに、最初に発表となった原因とされる「乗用車衝突説」については全く無関心である。意味が分からない。

それ以降、現在最も一般的に考えられていると思われる「速度超過説」などに落ち着くまでは、直接的な原因についてはほとんど報道されていなかったように思う。マスコミも民衆も、本質を見失っていた気がする。

## 4. JR西日本であるということ

国鉄を分割民営化したときに、恵まれていない地方を管轄することになったのが、西日本旅客鉄道（JR西日本）である。JR西日本が好んでそういう地方を受け持っているわけではない。

「京阪神地区の通勤路線で十分儲かっているのでは？」という人もいるかもしれないが、それはただの「結果論」である。

JR旅客各社において、例えば、東京の通勤路線を管轄するのはJR東日本、東海道新幹線はJR東海、京阪神の通勤路線はJR西日本になる。

東京圏で通勤・通学の手段は、ほぼJR各線にかかっていると言える。東京圏のJR東日本の収入は、一部を除いて周辺の各私鉄（第三セクター含む）・公営鉄道路線のそれを大幅に上回る。多くの場合、各私鉄・公営鉄道はJR線と併せて利用されるからだ。山手線や中央線などといった東京圏の通勤路線は、JR東日本にとって会社経営にまで関わる、いわゆる「ドル箱路線」なのである。具体的には、JR東日本の年間の売り上げがおよそ2兆円で、東京圏の路線における収入だけでも8700億円にも上る。それだけでなく、仙台駅といったようなターミナル駅においては、地元の利用客に加え、観光客も多く利用するため、地方でも安定した収入が得られる。これらの理由から、莫大かつ安定した経営基盤を保つことが出来る。

同様に、JR東海にとっての「ドル箱路線」は東京～新大阪間を走行する、東海道新幹線である。同

線は、先の通勤路線が集まった東京圏全体の年間収入である 8700 億円を大幅に上回る 1 兆円もの売り上げを誇り、会社一どころか日本一の「ドル箱路線」となっている。日本の三大都市圏である首都圏・中京圏・京阪神を高速に移動できる点が最大のポイントである。また、一般庶民から有名政治家まで、幅広い客層が存在し、近年は通勤に新幹線を利用するビジネス客も多くいるので、収入は必然的に安定する。航空機との競合が売り上げにつながっているとも言える。そして、その収入は JR 東海全体の収入の 8 割以上にもなるというのだから、驚きである。

以上の 2 社は、先程挙げた「ドル箱路線」などによって莫大で安定した経営基盤で運輸収入を得ることができているが、JR 西日本は事情が違うようだ。

京阪神地区は人口が多いため、周辺大手私鉄各社（阪急、阪神、近鉄、京阪、南海）での競合が昔から激しかった。また、北陸地方ではマイカーとの激しい争いがある。JR が発足して利益重視になった頃には、すでにそれらの地域の競争に新しく加わるには遅かったと考えるのが普通だろう。

しかし、JR 西日本は積極的だった。発足直後から他の JR 旅客各社とは違う、独自路線を歩んでいた。

#### 4-1. 都市と愛称

分割民営化（1987 年）から 1 年後の 1988 年には、一部路線の呼称をこれまでの正式名称からその路線に合った愛称による案内に切り替えた。例えば、東海道本線の米原～京都間は、路線が琵琶湖の南東に沿っているので「琵琶湖線」の愛称で案内される。また、同線京都～大阪間の愛称は「JR 京都線」、大阪～山陽本線姫路間は「JR 神戸線」の愛称がある。これらは、周辺の私鉄に同じ路線名が存在するため「JR」が冠されている（JR 東日本・東北本線の上野～黒磯間の愛称「宇都宮線」においては、並行路線に東武宇都宮線があるが、「JR」が冠されない）。その他にも、山陰本線の京都～園部間には「嵯峨野線」の愛称がつけられているが、園部以遠に直通する列車（特に特急列車など）も存在するため、京都駅などでは「嵯峨野山陰線」と案内されることが多い。

関西地区で路線愛称を使用開始した翌年の 1989 年からは、大都市近郊区間である大阪近郊区間の案内を、新しく付けられた愛称「アーバンネットワーク」の呼称に切り替えた。

以上のような路線案内における愛称は、地方自治体からの要望などを基に、公募などで決定される。アーバンネットワーク内の愛称は利用客にもかなり定着しているが、地方のローカル線に付けられた愛称はあまり馴染んでいない。これは JR 西日本に限らず、例えば JR 東日本・東北地方の各線に付けられた、長くて仮名が多用されている愛称（例：陸羽東線〈小牛田～新庄間〉の「奥の細道湯けむりライン」）は、実際の乗り換え案内などでは滅多に使用されない。

なお、アーバンネットワーク内の愛称を使用するマスメディアは、朝日新聞と神戸新聞のみである。

#### 4-2. 赤字と廃線

JR 西日本発足から 1 年後には、信楽線（貴生川～信楽間）・岩日線（川西～錦町間）・若桜線（郡家～若桜間）・能登線（穴水～蛸島間）が廃線となり、第三セクターに移管された。特に能登線に関しては、のと鉄道に経営が移管された後も乗客の減少が続いたため、2005 年 3 月 31 日をもって全線が廃止され、路線バスに転換された。

ここで私が注目したいのは、廃線になった路線数と時期である。他の JR 旅客各社と比べ、JR 発足後 1 年以内の廃止路線数が 4 路線と、最も多くなっている。ここから分かるように、JR 西日本が収益

を得られる路線は、京阪神の各線と岡山・広島といった山陽地方の都市部しかない。このように、過疎化が進む地方のローカル線を管轄していることが、都心での激しい競争に繋がり、福知山線脱線事故の間接的な要因になったとも考えられている。尤も、JR 東日本も JR 東海も在来線の収益は当然ながら都市部に集中するが、JR の独占状態と言える関東や東海道新幹線と、利用者が私鉄各線に分散している関西とでは、経営基盤が違いすぎるのだ。

#### 4-3. 地方と鉄道部

以上のように、JR 西日本のローカル線は特に経営が困難になっていく。そこで、地方のローカル線の活性化と業務の効率化を狙い、1990年6月1日より設置されたのが「鉄道部」である。

ローカル線の地域に密着した輸送などを主な目的としているほか、繁忙期における臨時列車の運行などの企画も地域ごとに行うことにより、その路線の活性化を図ってきた。しかし、いわゆる「団塊の世代」の大量退職により、社員の技術低下による安全面への影響などの問題が出てきた。そこで JR 西日本は、2004年頃から鉄道部制度の見直しを進め、一部の支社にて機関の再編が行われた。

このように、ローカル線を経営していくためには、独自の組織や業務システムが非常に大きな存在になってくるのだが、活性化や効率化にばかり目を向けすぎて、安全対策が疎かになってしまったと言える。

### 5. 過密ダイヤであるということ

東京の JR 線で朝ラッシュ時の運転間隔が最も短い路線は中央快速線で、8時台には2分間隔で運行されている。また、山手線の平日8時台の運転間隔は2分30秒である。

そして、日本一平日朝の運転間隔が短い路線は東京メトロ丸ノ内線で、1分50秒である。

今回の事故で散々取り上げられたのが、「過密ダイヤ」である。

ここで挙げるダイヤは今年3月18日の、「ゆとりダイヤ」への改正後のものであるが、JR 神戸線（東海道本線）尼崎駅の上り列車の平日時刻表（下の時刻表は JR 西日本「おでかけネット」で閲覧できる）を見てみると、最も本数が多いのは8時台で、その数は39本、つまり割合として約1分52秒間隔で運行されていることになる。さらに時刻表の数字をよく見ると、0分発のあとに0分発が続いている。単純に考えて、同時発車をしていることになる。時刻表を見る限り、このような組み合わせが他にも多くあることが分かる。

	高 0	大快 0	野新 3	京 5	大快 5	高 8	野快 8	高 11	浜新 11	高 14	大快 15	高 17	大快 17	野新 19	高 21	大快 21
8	京 25	米快 25	高 27	野新 28	高 30	大快 31	高 33	大快 33	野・今新 36	高 37	大快 38	京 41	野快 41	新大北近 43	高 45	野新 45
	高 49	大快 50	京 53	浜新 53	高 57	米快 58	大 59									

行先凡例) 高:高槻行 大:大阪行 新大:新大阪行 京:京都市行 野:野洲行 今:近江今津行 米: 米原行  
浜:長浜行  
種別凡例) 無印:普通 快:快速 新:新快速 北近:特急「北近畿」

明らかにおかしいと思わないだろうか。そう気づいた貴方は「ゆとりダイヤ」に否定的な意見をお持ちの方なのだろうか。

この表には、JR 神戸線神戸方面からの上り列車の他に、JR 宝塚線宝塚方面からの列車も含まれて

いるため、39本すべてが1路線の列車ではないことが明らかである。

そして何よりも重要なのが、JR 京都線（東海道本線京都～大阪間）・神戸線の京都～西明石間では複々線運転を行っているという点である。新快速と一部の快速が走る線路（列車線・外側線）と、普通と一部を除く快速が走る線路（電車線・内側線）とで分けられている。これにより、たとえ列車の本数が増えても列車が詰まって、ダイヤが乱れるという事には基本的にはならない。

例えば、先の00分発は普通列車高槻行き、後の00分発は快速列車大阪行きで、先の方が内側線、後の方が外側線を走るので何の問題も生じない。そのあと、03分発新快速列車野洲行きは外側線、5分発普通列車京都行きは内側線を走るので、線路ごとの運転間隔としては一切問題点が見つからないと思う。東京の中央線は同じ線路を2分間隔で列車が走るのだから。

恐らく、この地域のダイヤ構成を一切知らない誰かが、この数字の羅列を見るや否や「このダイヤは危険だ」などと言った瞬間に「過密ダイヤ」説が始まったのだ。

ダイヤ改正当日、「時間を延ばすだけで安全になるなら大歓迎。なぜ事故前にできなかったのか」と言った利用者がいた。何を言っているのだろう。我々利用者が、所要時間短縮を求めた結果が過密ダイヤであり、1分でも所要時間が短縮されれば、何の危機感も感じずにその過密路線に乗ってきたのではないか。やむを得ず行った所要時間延長を歓迎している暇があったら、自分が事故前に「過密ダイヤ」の危険性でも考えてみたらどうだ、と言いたい。何よりも、私は過密ダイヤに何の心配もない。本来ならば過密ダイヤが利用者全体にとっての標準的なダイヤであるはずだろう。そうでなければ、平日朝の中央線や山手線は今頃5分間隔で走っているに違いない。または、究極の過密ダイヤのせいで、首都圏では毎日数百人が犠牲になっているということか。

列車の高速化も同じである。この事故が起きる前に「現在の速度より10km/h低いダイヤを組む」なんて発表したときには、間違いなく利用者全員から鉄道会社に批判が集中する。このタイミングだからこそ所要時間の延長が許されているのだ。

要するに、過密ダイヤと列車の高速化に、無理矢理危機感を覚える必要はないということだ。

## 6. 事故の教訓を生かすということ

2005年7月、この頃には既に「新型車両の強度不足」「列車の高速化」「ダイヤの過密化」などがメディアで話題になっていたと記憶している。そんな中、JR 東日本は常磐線の上野～土浦間に特別快速を設定、同時に新型車両のE531系を導入した。その後、8月24日に首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線が開業した。

ご存じの通り、この2路線の結びつきは非常に強い。両線は、所要時間短縮と高速化のニーズがいくつも重なった結果が、首都圏の在来線初の130km/h運転を実現させたのだ。そして、つくばエクスプレスの開業後1年間の業績は、事実上の黒字という結果になった。

話は変わるが、2005年12月25日、JR 羽越本線脱線事故が発生した。羽越線北余目～砂越間を走行中の特急列車が鉄橋通過後に脱線した事故である。突風が主な原因とされている。

この事故について、朝日新聞のインタビューに応じたベテラン運転士は「今回の突風は私でも予測不可能なもの」と語ったが、毎日新聞の「風の息遣いを感じろ」といった内容の社説には、「非科学的すぎる」との批判が殺到したというのは有名な話である。

この事故が起きたとき、福知山線事故の遺族は「皮肉にも8ヵ月後の同じ日。福知山線脱線事故の教訓が生かされなかったとしか考えられない」とコメントした。

教訓が活かされていないと言うが、そもそも福知山線脱線事故と羽越線脱線事故の共通点は何なのだろうか。

それは実に簡単な話で、「列車が脱線したこと」のただ一つである。原因が、運転士の操作ミスと突風という自然現象であることでは明らかな違いで、軽はずみに教訓などと言うべきでない。

私としては毎日新聞の非科学的な社説と、福知山線事故遺族の「教訓が活かされなかった」というコメントとで、前者にだけ批判が集中したことが不思議でならない。「福知山線事故の原因は突風である」とでも言うかのようなコメントが許されて良いものではない。況してや、一般の人よりも事故に精通しているであろう遺族としての発言である。

それなら、教訓が活かされていないのはむしろ常磐線とつくばエクスプレスの方で、新型車両の強度不足が問題視される中での新型車両の導入や、所要時間短縮が問題視される中での高速列車の設定など、教訓を活かしていたならばあり得ないような話だろう。しかも、つくばエクスプレスの開業後、両線は未だ事故を起こしていない。

### 最後に、過疎化を求める人たちへ — ひとりの鉄道ファンとして

JR 福知山線脱線事故の原因は、過密ダイヤによる運転士へのプレッシャーではないかと言われていますが、それは明らかに間違っています。福知山線のダイヤは過密ダイヤではないからです。

しかし、駅の停車時間が短すぎて乗降が追いつかず徐々に遅れが広がる、余裕時間不足ではありました。それによる運転士へのプレッシャーを事故原因と言うならば、それは決して間違いではありません。そこから生まれた「どんなことをしてでも遅れを回復しなければ、日勤教育が待っている」という恐怖心が、事故に繋がったとは考えられます。同時に、日勤教育に問題があったとも言えます。

しかし、「余裕時間不足＝過密ダイヤ」と勘違いしているマスメディアの報道の影響で、「過密ダイヤ<過疎ダイヤ」の考え方が一般的になりました。原因とはあまり関係のない過密ダイヤを、一瞬にして過疎ダイヤにさせようという世の中の動きに、私は納得がいきませんでした。

また、新型ATSでなければ事故は防げなかったという見方がありますが、それも間違いで、ATSを正しく設置しなかったのが事故に繋がった、と専門家は言います。ATSの機能がフルに活かされる設置の仕方をしていれば、旧型ATSで十分だったということです。当時のATSの設置の仕方では、現場のカーブの速度制限超過を防げなかったのです。

次に、遺族や被害者の方々は、もっと事故に関連した事柄を調べておくべきだと思いました。先程も書きましたが、この事故の原因は突風だったのですか？そうでないならば、なぜあのようなコメントをしたのでしょうか。何かしら言いがかりを付けたいのでしょうか。理解が出来ません。

また、遺族の方々の間で決めた意見はしっかりとまとめておくべきです。207系の帯色変更の依頼は遺族側がしたのにも関わらず、いざ変更されると「そんな金があったら安全対策を充実させろ」と言った人がいました。なぜそんなことが言えるのでしょうか？そういう矛盾が許されるという考えに腹が立ちます。

私は事故について、ほとんどの情報をインターネットから仕入れました。しかし、新聞やテレビで事実と異なる報道がされていたのは知っていました。そういった報道と、それに流される人たちには非常に腹が立ちました。皆がいかにか勉強不足で事故を語っているのがよく分かりました。

これをお読みの貴方はどうでしょうか。マスコミの言うことを鵜呑みにしたりしませんでしたか？事故後に実施されたゆとりダイヤについて、あなたほどのように感じたのでしょうか？

もし山手線の運転間隔が5分以上開いたらどんなことが起こるか、考えたことがありますか？  
どんなに過疎ダイヤでも、鉄道と事故は切り離せない関係にあるということがわかりますか？  
毎日、安全かつ正確に運行される鉄道を維持し続けることが、どれほど大変なことかわかりますか？  
来年のダイヤ改正で、福知山線は過密ダイヤに近づくことが出来るのでしょうか。それとも、今よりも過疎ダイヤに近づいてしまうのでしょうか。

地方のローカル線の運転間隔や列車の本数に不満を持っている人も、そういったニーズに応えたい鉄道会社も、決して過疎ダイヤを求めているわけではありません。過密ダイヤを提供したいのに、仕方なく過疎ダイヤにしているということを考えれば、過密ダイヤというのは非常に恵まれていることではないでしょうか。

私は過密ダイヤに賛成しているわけでも、過疎ダイヤに反対しているわけでもありません。ただ、過密と過疎のそれぞれにどんな意味を込められているのかを分かってほしいのです。

私のような人間がこんな偉そうなことを書くのは非常に恐縮なことです。そんな気持ちを遥かに上回る何かをこの事故から感じさせられたのです。

東京で生活するひとりの学生として、ひとりの鉄道ファンとして、過疎化を求める人たちへ。  
過密ダイヤは、そんなに悪いものではないですよ。

#### 参考資料

「なぜ福知山線脱線事故は起こったのか」 川島令三 著

「フリー百科事典 ウィキペディア」 <http://ja.wikipedia.org/wiki/>