

事故・災害対応のあり方について， 2 題

関西大学 社会安全学部 小澤 守

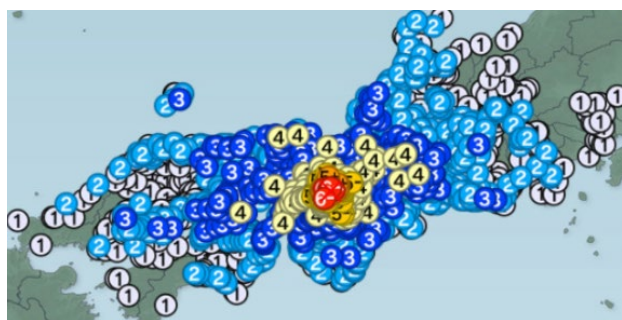
6.18といっても、この原稿が諸氏の目に触れるころには、お忘れの方も多いただろうか。大阪府下で大正12年の観測開始以来初めて震度6弱以上の揺れを観測した日である。2018年6月18日、朝9:00から大学において会議があることから、筆者は、6:00に起床、朝食の後、我が家の姫（柴犬）の散歩に同行。いつもなら比較的簡単に帰るのに、今日は、幸か不幸か姫の散歩で出発が30分ほど遅れたため、通常は快速を利用するところを会議時刻に間に合わせるために神戸駅から新快速に乗り換えた。しかし前を行く快速に5分程度の遅れがあり、新快速はその快速の後を走行するため、新快速としてはのろのろ運転。ようやく芦屋を過ぎて、次は尼崎とアナウンスがあったすぐあとの7:58頃であったか、緊急地震情報が入り、すさまじい警戒音が車内で鳴り響いた。

筆者の乗車した新快速は立花駅で停車した。状況確認に30~40分かかったが、幸いにして列車の扉が一部開放され、乗客の多くがホームへ、そして駅舎外へでた。今、この原稿を執筆しているのはちょうど12:00。発災直後に大学に連絡ができ、研究室の院生からも部屋の状況や実験室の状況が報じられ、全体として、大学には大きな問題がなさそうであり、ほっとしたが、高槻市内では児童の死亡が報じられ、心肺停止などの被災者があったようである。立花駅から高槻まで歩くにも、また引き返すにも神戸長田まではかなりの距離がある。ともかく現状、安全な状況にあり、停止した新快速の中も特に問題がないので、駅前でパンやおにぎりを仕入れて、このまま様子を見ることにしたのである。

先の阪神淡路ではひどい揺れを経験したが、今回は揺れる電車の中であったため、全く分からなかった。同車両に乗車していたJR社員だろう、直ちに車内を見て回り、気分のすぐれない乗客対応、状況報告などなど、見事に対応していた。聞けば、特に訓練しては無いが、事前に対応方法が決まっているとのこと。駅と社内のアナウンスも適宜行われ、状況把握には困らなかった。車内や駅構内に滞在する乗客はすべて冷静な対応であったのは、筆者も含めて大阪に向かう神戸線の乗客で、少なくとも芦屋以西に住居しているのがほとんどであり、大きな被害の出た大阪北部、高槻、茨木からの距離感がそのような冷静さを維持できた理由かもしれない。

さて、数日前に山陽新幹線において、人身事故があり、衝突による異音発生があったにも関わらず停止点検しなかったことを受けて、JRが謝罪していた。そもそも安全の第一は危険源の排除であるのは言うまでもない。そのため東海道、山陽新幹線ともに踏切がなく、いわゆる踏切事故が発生しないことになっていた。プラットホームをホーム柵で囲えば、人が線路に侵入することはないとの安心感もあったと思う。今回の事故は、線路への立入りを排除したつもりが、侵入しようと思えばどこにでも穴があることを明らかにした。橋脚などに設置されている点検用の梯子を通じて侵入も可能であった。梯子（普通は登れないし登らないと思われていた）の常時設置は点検時の利便性も考慮すれば、致し方ないことであろう。

取付き部をロックするなどの対策はあろうが、全てをふさぐことは不可能である。それよりも線路上でのイノシシやシカとの衝突や人身事故は発生するという前提に立って、乗客の命を守るのは当然としても、運転士を守るために、またJR自身を守るためにも、自動車に最近増えている車載カメラを先頭に取り付けてはどうか。すでに装着されているのなら筆者の認識不足ということで決着するが、まだなら是非取り付けてほしい。新幹線は、時速300kmとすれば1秒間に80m以上走行する。運転士は線路からかなり高いところに着席しており、遠くを見ながら走行するため、当然ながら足元は基本的には詳細には見えないし、ましてや横から飛び出した場合には、ほとんど目視は不可能であろう。鮮明な画像を得るためには100~200f/s程度はほしい。事故の検証にも利用できるし、後部の車掌室にもモニターを設置すれば、問題発生に対する気づきのチャンスも増える。これは通常の電車でも同様である。運転士の安全意識の定着がまだ低いという前に、安心して運転できる環境を作ることがまず求められるように思うが、いかがか。



(6月18日8:00気象庁地震情報による)