



Truth ~真実~

第22号

2019年5月15日発行

発行責任者 岡本 洸太

編集者 教宣部

福知山線脱線事故 現地踏査開催！！②



慰霊碑への献花



慰霊碑での黙とう

東海道線救急隊員死傷事故慰霊碑を訪れて

2002年11月6日、東海道線塚本～尼崎駅間で発生した人身事故の救出作業をしていた救急隊員2名が走行してきた後続の特急列車「スーパーはくと」にはねられるという痛ましい事故が起きました。この事故で救急隊員の中沢良夫さん（当時28歳）が亡くなり、もう1名も重傷を負いました。現場に進入した特急列車は時速100km/hものスピードが出ていました。亡くなった中沢さんは幼い娘さんと奥さんの3人家族でしたが、幸せな家庭は猛スピードで進入した特急列車によって一瞬にして奪われました。

事故の原因は救助作業中の現場に列車を進入させたことにありますが、現場の駅員・運転士と指令員との間に連絡の不備があり、全体状況が分からないまま特急列車が現場を通過するという事態が引き起こされたことが最大の問題でした。状況が分からないのであれば列車を止めるのが常識ですが、運行を最優先するJ.R西日本には通用しませんでした。この事故に対して大阪地裁は2005年1月20日、業務上過失致死傷罪に問われた5人の社員のうち、事故の指令業務にあっていた2名の指令員と尼崎駅員1名に執行猶予付き有罪判決を言い渡しました。判決文では「ダイヤの早期正常化に関心を傾け過ぎて運用されていたJ.R西日本の指令業務体制」が問題であると指摘しています。また運転士と指令のやりとりの不備については当該の特急列車「スーパーはくと」で使用されていた車両のディーゼル音で無線が聞き取りづらいと乗務員から申告があったにもかかわらずJ.R西日本会社は改善をしていなかったことも明らかになっています。

横浜地本青年部は今回の研修で初めて同現場と慰霊碑を訪れ、献花と黙とうを行いました。慰霊碑には最後の方に、「二度とこのような悲しみが起こらぬことを念願して建立いたします 平成十八年十一月 西日本旅客鉄道株式会社」と書かれています。事故は明らかにJ.R西日本側に責任がありますが、その慰霊碑に謝罪の言葉はなく、念願という言葉からはどこか他人事のような感じさえました。その念願も虚しく、わずか約2年半後の2005年には福知山線脱線事故が発生しました。事故は止まらず2017年には「のぞみ34号」台車亀裂事故が発生し、死傷者さえいなかったものの、重大インシデントに認定され、またも事故を防ぐことはできませんでした。私たちは亡くなった救急隊員の死を無駄にすることなく、真実を仲間に伝えていかななくてはなりません。

23号へ続く！