

他者から学べ

7月23日、中国浙江省温州市で高速鉄道の列車追突事故が発生しました。

中国の発表によると、死者35名、負傷者192名という大惨事となりました。もっとも、双方の列車には1400人を超える乗客が乗っていたともいわれており、事故現場の惨状からすると、中国政府が発表した数字は信じられませんが・・・。

北京と上海を結ぶ日本版新幹線の開通が華々しく報道され、テレビを見ながら、中国の高揚感がいやが上にも伝わってきました。そうした矢先の事故で、驚くと同時に、やはり起きてしまったかとの思いも強くしています。

また、事故直後、追突した先頭車両を破壊し、穴に埋めたり、事故後早々に、上海鉄道局トップの幹部3人を解任するなど、事故原因をうやむやにしてしまおうとする鉄道省などの姿勢には、恐れすら感じてしまいます。

鉄道当局は、当初、落雷による停電が事故原因としていましたがその後、運行管理センターのデータ収集ソフトに「設計上の重大な欠陥」があったと、人為的ミスを認めています。

中国は2005年から高速鉄道網の建設に着手し、07年には上海－杭州線が開業しています。以来、わずか6年という短い期間で約9000キロという長大な新幹線網を稼働させるに当たっています。ちなみに、9000キロというのは、日本の新幹線網の4倍に当たるといいますから驚きです。

日本の新幹線が40年という技術開発の蓄積の上に今日に至っていることを考えると、これだけ短期間のうちに最先端の高速鉄道網を整備するには、相当の無理があったのではないかと考えています。

例えば、今回追突事故を起こした車両は日本の東北新幹線の技術、追突された車両はカナダの技術というように、中国の新幹線は、各国の最先端の技術を、口は悪いですがパッチワークのように継ぎ接ぎしてつくられているというのが、私の率直な感想です。その一方では、信号機などの運行技術については海外の先進技術を十分に取り入れることが出来なかったともいわれ、運行開始以

来、トラブル続きというのもその辺に原因があるのかも知れません。

このように、今回の事故を通じて、中国の新幹線技術の脆弱性や、中国では人命が軽く扱われていること、更に依然として法治より人治の国であるといった問題が浮かび上がってきていますが、私は、そのようなことをあげつらうためにこの一文を書こうとしているわけではありません。

今回の事故後、識者からは、日本の新幹線ではあり得ない事故である、日本の新幹線は二重三重に対策が講じられており、極めて安全であるといった説明がなされています。確かに、日本の新幹線は、開設以来人身事故を起こしたことがありません。安全を確保するためのシステムや技術は、世界に誇るべきものがあります。でも、ふと考えると、これに似たような話は以前にも耳にしたように思います。チェルノブイリやスリーマイル島での原発事故の際も、日本の技術では起こりえない、とか、日本の原発は安全であるという安全神話がまかり通っていました。

今、私たちは福島第一原発事故に遭遇して、安全神話は「神話」に過ぎなかったことを思い知らされています。そうした中、新幹線だけは絶対に安全などといえるでしょうか。鉄道事業者は、過去の事故を踏まえながら安全対策を講じてきました。その努力は、技術革新と相まって、鉄道に対する信頼を高めていることは確かです。しかし、先般、JR北海道の石勝線で起きた脱線・火災事故を待つまでもなく、どのように技術が進もうとも、絶対に安全というものはありません。

特に、ヒューマンエラーは、何処にでも、どのような場合にでも起こり得るものですので、日本の新幹線では考えられないような事故かも知れませんが、そのような中からでも学ぶ姿勢が大切だと思います。

安全は、「神話」にしてはいけないのですから。（塾頭 吉田 洋一）