

追跡 尼崎脱線事故

兵庫県尼崎市のＪＲ福知山線脱線事故を受け、同県三田市から大阪市までの沿線９市でつくる「福知山線沿線都市連絡協議会」が、ＪＲ西日本に対して毎年のように求めている列車増便の要望を、今後見直していく検討を始めた。事故の背景とされる過密ダイヤ化は、沿線各市で進んだニュータウン開発と軌を一にする。同社は事故を反省し、「ゆとり」をもたせた新ダイヤを編成。協議会も、安全策の充実を最優先に求める方針。事故は、利便性を追い求め過ぎた鉄道会社、自治体、そして私たちに、姿勢の転換を迫っている。

【服部陽坂口裕彦】

沿線９市の連絡協議会

周辺自治体も 「ゆとり」回帰

増便要望見直しへ

福知山線のＪＲ新三田駅までが複線化されたのは86年。ＪＲ西日本や兵庫などによると、三田駅から大阪方面の上り電車はこの20年間で約6倍になり、事故直前には1日137本。大阪駅までの所要時間も、事故前のダイヤでは最短30分と、20分弱も短縮された。三田駅の1日平均乗降者数は約3万2000人、8年と比べ約3倍だ。この流れを作ったのは沿線各市の人口増加だ。三田市は96年度までの10年間、全国1位の増加率を記録、約4万人（86年

3月）から約1万4000人増加。三田市のニュータウンに住み、大阪市に通勤していた男性（57）は、混雑が激しい約10年前をよく覚えていた。毎日、つり革をつかめないほど。本数増加やスピードアップを歓迎し、いつか三田から大阪まで30分を切ると思っていた。

ＪＲ西日本は現在、少子高齢化の波に洗われている。03年度の輸送人員は17億8900万人と、96年度のピークから約1億人減少。限られたパイを私鉄と奪い合う中、乗り換えの利便性のため複雑なダイヤ編成が生まれたとされる。

三田市の人口も昨年度、統計が残る72年度以降初めて減少に転じた。今年度の協議会幹事を務める同市は「安全は当然」というのが各市の共通認識だったと振り返る。入院で不自由している、今年の要書書の書き出しは、ゆとりある運転など『安全策の充実』となるだろうと語った。

都市問題に詳しい大谷信介・関西学院大教授（都市社会学）の話、少子高齢化で、鉄道業界全体の利用者減が見込まれる中、住民年齢構成が比較的若い福知山線沿線は、ＪＲ西日本にとって「売子」だ。常に「最短」を求める社会に、ＪＲ西日本は利便性で応えようとし、「ゆとり」ある社会とは何かとの問いかけは、私たちも考えなければいけない課題だ。

輸送力より安全策

沿線のNPOが支援ネット結成

阪神大震災を機に組織されたボランティアや在宅福祉、子育て支援のNPOが中心。コーディネーターが相談に応じ、研修を受けたボランティアを被害者宅や病院などに派遣。買い物など日常生活、役所の手続きなども手伝う。いずれも無償。毎週火・金曜午前10時午後4時。問い合わせは事務局（06・6412・8446）。（桜井由紀治）