

危ない連査閉塞方式

この時代の単線区間では、機械式の腕木信号機とタブレット（通票）閉塞方式によって安全を保障していた。しかし、この単線区間に急行列車が増発されると、駅ごとに通過する列車の通票の受け渡しは大変なものとなった。急行列車の機関車乗務員は、通票をホームの受器に投げ込むと、授器にセットしてある次の区間の通票を掴み取る。危険でもあるし無駄な労力を要する。といって、全国の該当区間を自動閉塞方式にするには余りにかねがかる。そこで本社で考え出されたのが、腕木信号機はそのままにしておいてこれに自動復帰装置を付ける、駅の出入口に短小軌道回路を設ける、駅長室間に列車進出を許可する方向梘子を付ける、そしてこれらを連動させる——というものである。列車を出発させるには次の駅と電話をし、方向梘子を倒す。相手駅の出発信号が停止現示であれば梘子を扱え、自駅の出発信号を手動で進行に出来る。駅長の出発合図によって機関士は進行信号により起動させる。短小軌道回路を列車が過ぎると、両駅の出発信号は停止現示となつて鎖錠される、というのである。一見良さそうに見える。私は本社から送付してきた原案を列車課長のS君と検討してみた。「本社は、この新装置を伯備線と近く開通する赤穂線に採用してみてもどうか、と言つてきている」とS君は説明した。二人で検討の結果、「どうもこの装置には欠陥がある。危

ないから岡山管内は不採用と返事をしてくれ」と、列車課長に指示した。

他の管内ではほとんど採用したところが多かった。ところが案に違わず、正面衝突という忌まわしい事故が起きた。場所は、秋田管内の羽越本線羽後本荘〜羽後岩谷間である。昭和三十七（一九六二）年十一月二十九日二十二時二十分のことであった。飛電は直ちに岡山にも入った。「それ見たことか！」と、電報を手にして呟いた。衝突したのは上り急行貨物列車（DF50形牽引）と、下り回送のD51形の単機である。事故は次のようにして起こった。

最初、上り急行貨物列車が遅れていたもので、秋田局運転指令は計画を変更して行き違い駅を羽後岩谷とし、駅に臨時変更を命じた。両駅はその手配をした。ところが、急行貨物列車が遅れを回復したので再び計画を元に戻して羽後本荘で行き違いとし、それを両駅に再度指令した。岩谷駅は元通り信号を通過現示とし、急行貨物列車は時速六〇キロで通過していった。一方、羽後本荘駅は運転事務室がホーム中央にあり、再変更の指令を受けた時には運転無資格の駅員しかいなかった。そして助役に相談することなく「了解」の返事を指令に送った。この時、助役はすでに二〇〇メートル前方の単機のD51形の側において、出発指示合図を機関士に行っていた。運転事務室にいた駅員が走ってきて助役に「閉塞変更、出発不可」と怒鳴った。しかし機関車は、煙を残して出ていってしまった……というのである。連動装置が完全に自動でなかったこと、列車がD51形単機であったこと、指令を受けたのが無資格の駅

員であったこと、安易に行き違い変更を命じたこと——この四つが重なって、世にも希な正面衝突事故となった。この事故で三人の殉職者が出ている。もしこれが旅客列車であったなら大勢の死傷者を出していたであろう。苦虫を噛み潰しながら「あの時断つたのは正解だった」と思った。その後、本社はこの閉塞方式を取り止めてしまった。

吉永駅での貨物列車脱線転覆

「いつかはわが身……」と思っていたが、不幸にしてそれが現実となった。この時代、東海道新幹線の工事はいよいよ軌道に乗り、トンネルや橋梁は完成し、用地の買収に悩みながらも建設は進んでいた。鴨宮のモデル線も完成し、時速二〇〇キロを目指しているいろいろなテストも始まった。しかし当初予定していた建設総額一九五〇億円（利子を含む）はたちまち使い果たし、資金の追加要求は国会で大問題となっていた。そんなわけで在来線への資金導入は削りに削られ、輸送力の増強に必要な工事は遅れがちとなった上、保守、取り替えに必要な資金まで苦しくなる始末となった。新幹線を優先する方針に非難、反対の意見も、国鉄の部内に燻っていた。しかし十河総裁の執念には適わなかった。

昭和三十七（一九六二）年夏の乗客繁忙期も過ぎた九月のある朝、宿舍の鉄道電話がけたましく鳴った。鉄道電話が鳴るとろくなことはない。すぐ応答すると、相手は運転指令長であった。

「〇七・三五（七時三十五分の意味）、吉永駅にて上り貨物列車脱線転覆、上下線支障、死傷者なし。詳しくは現状判明次第報告します」と言って電話は切れた。

早々に出勤の仕度をした。鉄道の制服制帽を着て「今夜は徹夜だ」と家内に言っているところへ第二報が入った。

「申し上げます」

「ちよつと待て、チェックリストを出すから」と、かねて用意のリストとペンを用意した。

「よし、報告せよ」

「脱線現場は吉永駅構内およびその西方、事故状況、Aの1、D1の34、Kの214……」

私は機械的に伝える内容をマークシートに記しながら、これは大変な事故だと直感した。

「ほんとうに死傷者は出ていないか？」

「いません」

「対向列車はどうした？」

「駅長が事故発生と同時に下り場内信号を停止現示としたので、下り急行貨物列車は直前で停車し、事なきを得ました」

「よし、すぐ出勤するから非常手配甲号によって準備をしてくれ」

「すでに手配中です」

やりとりを終えて、迎えに来た管理局のくるまで十分後には部長室に入った。局長室の隣の会議室には、吉永事故対策本部と記した大きな貼り紙を文書課員が用意していた。局長も来た。管理局の対策本部では総務、営業の両部長が指揮を執る。吉永の現場にも現地対策本部を置き、本部長は運転部長とし、施設、電気の両部長も同行する。営業部長は通運会社を動員し、貨車の積荷を卸す。火薬積みの貨車が五両転覆しているので火薬の処理は自衛隊に依頼するとの復旧対策を立て、営業部長は貨物課、公安課に指示をした。私は機関車、客貨車の両課長に救援車の指示をし、岡山と姫路からレッキングクレーン（操重車）を出動させることを指示した。

運転部保安課長と施設部保線課長がやって来て「事故の原因は転轍器の先端軌条の切損にあるらしい。E15形と次の貨車が待避線に進入中、先端軌条が破壊切損し、第二両目の貨車が横転、以下三十四両目まで転覆している」と報告した。すでに管理局の玄関には警察のパトカーが私たちの先導にやって来ていて、頻りにサイレンを鳴らしていた。

総務部長に、復旧作業中にながら人の出る恐れがあるから鉄道病院の救護班を出してもらうこと、客貨車課長には転覆貨車を廃車にする場合も起きるので高砂工場から関係者を出動させること、と言い残し、くるま数台を連ねて山陽国道を東へ走った。県警パトカーのサイレ

ンが山間にこられました。八時五十分、吉永駅に到着し、駅長室に対策本部を設けると、もう新聞記者がやって来た。

「ちよつと待つてくれ、三十分後に記者会見をするから」と言い、駅長が予め作っておいた事故現場の見取り図を持って跨線橋から西方を見た。

E15形は脱線傾斜し、その後ろにカーブの先まで転覆した貨車が積み上がっていた。私は各課長一人一人に指示をした。まず保安課長と保線課長は原因の調査、客貨車課長は姫路側と岡山側から転覆貨車を取り除く計画と完了時刻、機関車課長は事故時の状況を機関士から報告を受けること、文書課員には町役場との連絡、厚生課長には救護の対策を指示した。こうしているうちにも岡山通信区の技術者は駅長室に専用電話を設備、電力区は夜間作業に備えて多数の照明灯を付け始めた。列車課長と運転部総務課長は局の対策本部に残り、私との連絡や本社および隣接管理局との対応に当たっていた。私は列車課長に言った。

「昼行の列車は上下とも運転休止とする。ただし既に大阪を出ている博多行き急行筑紫号だけは赤穂線経由でやつてくれ。今から復旧計画を立てるが、何とか今夜の夜行の列車群が来るまでには開通するつもりでいる。しかし決定は十五時とする。只今は復旧作業準備中で正確な判断はできない」

現場調査に出掛けていた課長たちが帰ってきた。事故の原因は転轍器の先端軌条の切損で

あった。機関士は「時速三五キロで側線に進入中、ドカンという衝撃を受けて脱線した。振り返ると六十両中三十四両が転覆し煙を上げていた」と話したという。この煙は転覆による埃と土煙であった。

十一時になると続々と救援車が到着した。操重車も来た。私は指揮者を一堂に集めて言った。

「復旧完了は今夜二十四時とする。無理だという意見もあるが、山陽本線は幹線である。瞬時も止めるわけには行かない。脱線した機関車は側線にいるから明日復旧するとして、まず上下本線を開通させる。通過速度は時速一五キロでよい。保線課はそれでやってくれ。夜行列車群の六十本が明朝通過し終わると、再度、上下線を三時間止めるから、そこで軌道の完全復旧をやってもらえばよい。信号関係もその際復旧させる。それまでは吉永く和気間は上下列車とも通信式運転とする。保安度が下がるから、両駅での併発事故防止のために岡山駐在運輸長はその指導に当たること」と、一同にプログラムを伝えた。

一気に事故復旧のプログラムを聞かされた人々の間から「まるで戦争みたいだ」という声が上がった。私は「その通り。こういう時こそ日頃の訓練と協調が試されるのだ」と煙草を吸いながら言った。すぐそばで記録係の保安課員が一心にペンを走らせていた。

十一時三十分、転覆した貨車からの貨物を卸す作業と火薬の処理が終わった。後部の非脱

線貨車は和気駅に引き戻した。三十四両の転覆貨車を前と後ろから片付けるのである。高砂工場の車両課員も来た。ふと見ると何とK君ではないか。十一年ぶりの対面であった。昔、高砂工場貨車職場長の時代に助役をしてくれていた、仕事に明るい技術者である。

「おお、懐かしいな。元氣か。ひとつ頼むよ」と思わず叫ぶと、

「昔の部下のつもりでやります。車両財産処理は任せてください」と言う。私は大いに意を強くした。世の中というところは、どこで誰の世話になるかわからない。

東と西の双方から、レッキングクレーンが転覆貨車を線路外に退け始めた。鉄道の用地外に落とす場合は予め地元の了解を取った。吉永町の婦人会が握り飯の奉仕に来てくれた。大いに感謝した。しかしクレーンの作業も初めのうちはノロノロして、さっぱり捗らない。一台のクレーンで一時間に二両の処理では復旧予定の二十四時にはとても間に合わない。十四時三十分、専用電話に出た駅長が「総裁が出ている」という。十河さんであった。

「齋藤君、原因は何かね、いつ復旧するのか」「二十四時には完了させます」

彼は三河島の事故と新幹線建設費の超過で、世論の矢面に立たされていた。

私は駅長室と事故現場およそ四〇〇メートルを往復して実状を確かめ、クレーンの作業と保線の作業の協調を図った。何のことはない、一種の工程管理である。客貨車区員に疲労の色が見え始めたので岡山機関区員も加え、一段と馬力を上げた。十五時、予定通り二十四時