

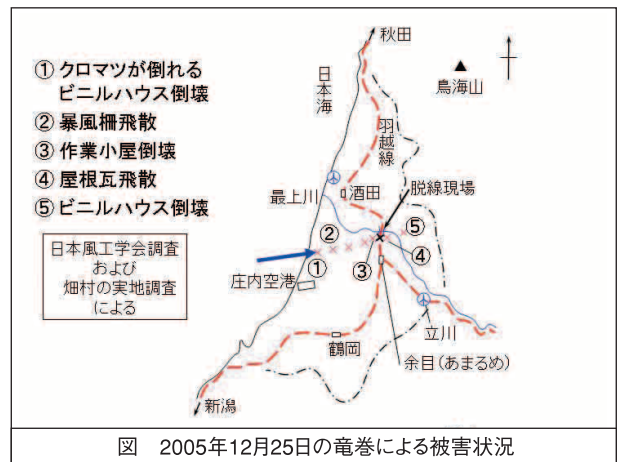
その繰り返しは太平洋戦争なのですが。そういう組織としての柔軟性といいますが、見たくないものは見えないというのは、どこまで訓練しても見たくないものは見えないという本能のようなものがあると思うのです。だから、その個人では見えないのだから、そうじゃないのだという、この柔軟性といいますが、ある意味。特に災害だとか安全だとかという根幹に関わるようなもので作戦を立てる時の、政策決定の柔軟性といいますが、決定してからの変更する勇気を持つか、これは進軍ラッパというのは誰でも吹けるのだけど、撤退の旗というのはよほどの男しか振れないのです。だから、建設省が造った、いろいろなばかでかいものでも、本当は撤退すればいいやと思うものは何個があるのですが、絶対撤退の旗を振る人は出ないと。そういう体質もそろそろ、人間はミスするのだから、ミスだと思ったら、すぐに変えるというような事にして、現実の災害だとか、環境だとかに対応できる国土づくりというのがいいかなと思ったのですけれども。

【畑村】 今から、JR羽越線の脱線の事故の所の話をもみんなにしてあげると、今からやる国土交通省にすごく役に立つのではないかということをお願いしたいのです。

【小出】 そういう作戦変更の弾力性というか、あつという間に、持ち合わせてはいないと思うけれども(笑)

【畑村】 何が言いたいかと言いますと、これです。すごく大事なものは、羽越線というのは、この線をこういうふうに通っています。そして鶴岡に行きます。それでこれが庄内平野なのです。この変な一点鎖線というのは、集落があるということを地図で書いてあるものを集落の山裾のところを自分で鉛筆でずっとなぞっていったのです。

【小出】 この辺に人間が住んでいる。



【畑村】 住んでいるのです。そうです、住んでいることの限度なのです。海岸線とここの2分の1にしたところをきれいにJR羽越線を作っているでしょう。誰でもここからここまで物を運ぶのが早いだけというなら、真っ直ぐこうやればいいですよ。しかし、そうだったらこの造った鉄道というのは意味がないでしょう。この人はここまで歩いていかないと電車に乗れないのだもの。そうすると平野の中にきちんと路線を造るといった時にどういう事を考えるかと言ったら、住んでいる所の半分を通るのがいいと、そんな話は聞いた事がないけれども、きっちりそうなっていますよ。だから、都市の交通でもどこでも今僕が言ったような見方というのは、ないけれども本当はそうなっている。ここからが言いたいのです。この事故が起こって、それでJR東日本はどういう対策をうったかなのです。これだけの事故が起こったのだから、ここの所に暴風柵を造らないといけないというので、鉄橋を最上川の鉄橋を越えてから、600メートルそれから最上川の鉄橋の長さが600メートルあります。それから酒田側にあと400メートル、都合1400メートルのところ暴風柵を造ります。大体の高さが3メートルで、レールの高さから言うと2メートルくらいのものを造ります。それから風速計をくっつけて、それで風速が25メートルになったら緊急停止が出るようなシステムをここに造りました。その総工事費が15億円です。一番始めに事故を起こして、直後くらいにどの位でこれをやるのだろうかと言ったら、8億円くらいですまないかという話をしていたのですが、結局、15億円かけましたと。それはそれでいいだろうと、しかしその次