

Der Spiegel など、ドイツ週刊誌の電子版によると、事故が起きたのは7月10日(土曜日)。この日は今年で最高気温を記録。ドイツ全土で気温が30度をはるかに超えた。**ドイツ鉄道**(Deutsche Bahn=DB)の最新鋭特急列車 ICE<sup>1</sup>(Inter City Express) のエアコンが停止。窓は開かない。列車の中の気温が50°Cを超えた。列車は、ベルリン発ケ

ドイツ特急 ICE のエアコン

## 外気温32°Cで 機能停止

欧州自動車市場情報  
論説委員  
Brigitte M. Katsuta

「ものづくりのドイツ魂」はどうしたのか。頑丈に造り、酷使する。それでも壊れなかったと喜ぶ。速度制限のないアウトバーンで鍛えられたプレミアム・ブランド。数10年経っても、アラビアの砂漠を走っている Mercedes-Benz の魂は国内では見られないのか。

1998年6月3日、ミュンヘン発

ルン行き。ベルリンへ遠足に出かけた生徒50人も乗り合わせていた。生徒が「循環器障害」で倒れたので、付き添い教師が救急車を呼んだ。途中停車駅ビーレフェルト(写真)から、最寄りの病院へ。27人が医療手当てを受けた。112番への通報で、事件が明るみに出たとみられる。駅員の証言もあり、ドイツ鉄道は検事局から業務上過失障害などの疑いで捜査を受けることになった。この事件が報じられるや、「私も」「我々も」とICEが走行中に「サウナ」のようになった経験をした人々が名乗り出て、事件は一挙にドイツ鉄道のスキャンダルに発展した。

メディアの調査では、同様な「蒸し風呂ICE」事件は、以前から相当数あったと見られている。ICE旧型のルーフに装備されたエアコンは、気温が32°C(89°F)を超えると、スイッチが切れて、機能が停止する。新型車両で35°C(95°F)まで保証されている。かかる「高性能」エアコンは、ほとんど聞いたことがない。しかも、「ドイツの技術の粋を結集した」ICEが対象だから、たかがエアコンのことだと「高をくくって」はられないだろう。ドイツ鉄道が事実を認め、総裁グルーベ(元Daimler取締役)が、事故の翌日11日に陳謝した。だが、マスコミの追求はまだ、始まったばかりである。



ビーレフェルト駅プラットフォームに降りた乗客。点滴を受けている姿も見える。(写真: www.spiegel.online.de)

ハンブルク行き ICE 884 列車がハンブルク南方のエシエデ (Eschede) 駅の手前を約200km/hで走行中、1号車後位より台車の前方軸車輪の外輪が破断した。



ICE エアコンを修理するエンジニア。(写真: www.ftd.de)

客車12両・機関車2両の計14両編成)。先頭機関車と1-2号車は無傷。3号車が陸橋の柱を折り、4号車は陸橋に押し潰され、5号車は脱線、転覆。6-12号車は陸橋に激突大破。死者101人。ドイツの鉄道史上、戦後最悪の大惨事となった。事故調査報告書によると、原因はICEに使われていた弾性車輪の外輪のたわみによってできた金属疲労による亀裂。強度検査が不十分なまま使用され、**費用節約も兼ねて弾性車輪に取り替えたことが指摘<sup>2</sup>**されている。

ドイツ連邦運輸相ラムザウアーは、「IPO(株式市場上場)のため、コストを節減したことが主因」だと釈明している。だが、あまり説得力のある説明とはいえない。ドイツ鉄道によると、現在、8両編成ICEが50本運行されている。2010年の夏は、仮の修理で運行せざるを得ないようだ。ICEに乗るには、天気予報を聞いてからにしたほうがよいのではないかと。酷暑の日は「水をいっぱい持参する」こと。日本のエアコンメーカーには、ドイツ鉄道に世界最高水準のエアコンを売り込む絶好の商機が到来した。■

<sup>1</sup> 1991年営業開始。最高速度280km/hだが営業最高速度は250km。ドイツ語では「イー・ツェー・エー」と発音。

<sup>2</sup> 『ドイツ高速鉄道脱線事故の真相』(平川賢爾著、2006年4月慧文社刊、ISBN 978-4-905849-42-1)