

107人の命が失われたJR
福知山線の脱線事故から5年を
むかえます。

この事故はカーブ区間での速
度超過によって引き起こされた
のですが、列車の速度を強制的
に減速させるATS(自動列車
停止装置)が設置されていた
ら、防ぐことができた可能性の
高い事故でした。



人間のエラーを根絶すること
はできません。そのため、鉄道
の安全を確保する上で、人間の
弱点をカバーする保安装置の整
備が必要不可欠です。

鉄道の代表的な保安装置はA
TSです。

昭和37年5月、常磐線の三河
島駅構内で貨物列車の停止信号

冒進(無視等)が契機となっ
て、旅客列車を巻き込んだ三重
衝突事故(死者数160人)が
発生。この事故の対策として、
ATSの本格的整備が始まりま
した。

装置やシステムは機械ですの
で、故障を免れることはできま
せん。ATSは列車の減速制御
を自動的に行うATC(自動列
車制御装置)に進化しました。

安全システム 過度に依存するな

しかし、大阪市営地下鉄長堀
鶴見緑地線で3月、ATCが故
障し、ATCを解除した状態で
列車が運行。運転指令員が手続
きを忘れ、適切な指示を行わな
かったことなど約30に及ぶ誤操
作や不必要な操作、速度超過な
どの運転規則違反が繰り返され
ました。
市営地下鉄の運転士は路線ご

とに配属されていますので、長
堀鶴見緑地線の運転士は同線の
みをワンマンで運転します。

通常は、ATCで列車が制御
されていますので、車両ドアの
閉鎖、出発時の起動スイッチの
プッシュ、運転席の機器の監視
と前方の安全確認などが主な任
務です。ATCはめったに故障
するものではありませんし、保
安度が高いシステムです。

ところが、機械や装置、シス
テムに過度に依存しすぎてしま
うと、人間の異常時の対応能力
を低下させ、安全性を損なうと
いう問題を生じさせます。
それを避けるためには、シス
テムダウンや緊急時を想定した
教育訓練が欠かせませんが、大
阪市交通局は、そうした教育訓
練を行っていませんでした。

その結果、大きな事故には至
りませんでした。ポイント損
傷や列車の緊急停止などの重大
なインシデント(事案)が発生
しました。次に大きな事故にい
たらしめないためには、今回の
インシデントを単に指令員や運
転士の責任にするのではなく、
交通局全体の組織的弱点がどこ
にあったのかという視点から検
証することが必要です。

◇
昨年11月から今年2月まで本
紙で掲載された「安全安心を求
めて」は「安全・安心を科学す
る」として産経新聞出版から出
版されます。安全安心にかかわ
るテーマを初めて学問体系化し
ようという試みです。
(安部誠治・関西大学社会安
全学部教授)