

東武鉄道はきっと重大事故を繰り返す

- A T S 誤作動車両での営業運転継続の正当化は、安全軽視体質の反映 -

2005年11月5日

東武鉄道はきっと重大事故を繰り返す

- A T S 誤作動車両での営業運転継続の正当化は、安全軽視体質の反映 -

文責：東京都足立区 半沢一宣

2005年9月24日付け『読売新聞』東京本社版朝刊社会面に「A T S 誤作動？3度緊急停止 東武東上線 送受信機故障が原因か」という見出しの記事が掲載されました。

この記事によると、23日午後1時半ごろ、池袋発志木行き普通列車が上板橋駅に到着する際にA T S（自動列車停止装置）が誤作動し、次の東武練馬駅までの間にもA T Sがさらに2度誤作動しましたが、異常が見つからなかったため、運転士がA T Sが作動しないように処置したうえで運転を続け、車両交換したとされています（引用者注：車両交換をしたのは、日中に車両留置が行われていて代替車両の手配が可能な、志木駅であろうと思われます）。この記事では東武鉄道のコメントとして、「A T Sは補助的な安全装置で、運転士が通常の運転をすれば問題はない。その場で乗客を降ろすといった措置を取る必要はないと判断した」とも記されています。

もともとA T Sとは、運転士が赤信号を見落とすなどといった人為ミスが発生して通常どおりの運転をしなかった場合でも、列車の安全を担保することを目的として設置されているものです。しかし、上に引用した新聞記事にある東武鉄道の論法だと、はじめからA T Sなど必要ない理屈になってしまい、矛盾が生じます。

運転士も人間である以上、いつどこで信号を見落としたり、急病で意識を失ったりするかわかりません。上記の列車の運転士にしても、A T Sを切っていた東武練馬から志木までの間にそのようなことがあれば、重大事故が発生していた可能性があるわけです。

ですから今回のケースでは、東武練馬駅で営業運転を打ち切り、乗客を降ろし回送列車として森林公園の車庫に収容する必要があったと考えられます。万が一の惨事を未然に回避するというのは、そういうことだからです。

しかし、上に引用した東武鉄道のコメントについては、運転士や輸送指令係が事故の未然回避に係る判断ミスをしてしまったことを、擁護しているとしか読み取れません。これでは、1999年11月と2000年11月に当地の「伊勢崎線第37号踏切」で、踏切保安係の遮断機早上げ防止装置の解除ボタンの誤操作による列車非常停止事故が発生した（死傷者なし。『読売新聞』2005年6月25日朝刊社会面および江東ローカル面）ときに、現場から本社へは「歩行者が踏切内にいたため遮断機を下ろせなかった」と虚偽の報告がされて遮断機操作ミスの再発防止策（踏切保安係の人為ミス対策）が講じられなかった結果、2005年3月に同じ踏切で4名の死傷者を出す惨事を発生させてしまったことの教訓が、まったく生かされていないと言わざるを得ません。

もしも今回のケースで、A T Sを切っていた間に重大事故が発生してしまっていたら、東武鉄道は運転士や輸送指令などの判断ミスの上に、事故の責任を問うに決まっています。このことは、踏切死傷惨事に係る関係者の処分が、経営陣には「停職3日」など形だけのものであった一方で、事故当事者の踏切保安係が「懲戒解雇」とされた例を見れば明らかです。

今回の東上線におけるインシデント（重大事故の予兆）は、事故防止に係る東武鉄道経営陣の安全管理意識が、踏切惨事を引き起こしてもまったく変わっていないことを示したものであると言わざるを得ません。このような経営陣の体質が変わらない限り、同社はいつかまた必ず、踏切惨事に匹敵する重大事故を引き起こしてしまうに違いありません。

以上