日 乗 連 ニ ュ ー ス
ALPA Japan NEWS
www.alpajapan.org Date 2010.2.12 No. 33 – 41

発行：日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan
事務局
〒144-0043
東京都大田区羽田５－１１－４
フェニックスビル
TEL.03-5705-2770
FAX.03-5705-3274
E-mail:office30@alpajapan.org

列車正面衝突の原因は機関士の携帯メール

NTSB は運転席ビデオ記録装置を求める

1 月 21 日に NTSB が発表した列車事故報告書概要ですが、Recommendation に運転席の音声画像記録装置の搭載を求めており、飛行機の操縦席画像記録の論議に関係するため、お伝えすることにしました。

１．事故の概要

2008 年 9 月 12 日現地時刻午後 4 時すぎ、カリフォルニア州チャツワース付近で、列車の正面衝突事故が発生しました。西行きの South California Regional Rail Authority（SCRRA）の Metrolink 111 列車（機関車 1 輌と客車 3 輌）と、東行きの Union Pacific Railroad 貨物列車 LOF65-12（機関車 2 輌と貨車 17 輌）が衝突し、双方の計 14 輌が脱線し、Metrolink 111 の機関車が続く客車に 4.6m もめり込む状態となりました。111 列車の機関士を含む 25 名が死亡し、負傷者は 100 名を超えました。

２．事故の原因および認定された事項

111 列車の機関士は、チャツワース駅を出てすぐより事故直前まで、頻繁に携帯端末でメールを送受信し、私用電話もかけていた。このため単線区間手前のトパンガ待機所の赤信号を見落とした。機関士は、このような行為は会社で禁止されていることを承知の上で、常習的に行っていた。更に、認められていない部外者を運転席に入れ、運転操作をさせた前歴も明らかになっている。

信号機およびポイント等の制御システムは正常であったことが判明している。しかし黄信号で 45km/h 等に減速し赤信号で列車を強制的に止める、基本的な ATS（Automatic Train Stop) システムすら装備されていなかったことが、事故を招いた要因とされている。

貨物列車の車掌は事故の 3-11 時間前にマリファナを吸引したと見られており、会社規則に反して乗務中に携帯メールの送受信を行っているが、これらは事故には関係していないと判断されている。

機関車の運転席、貨物列車の車掌室は、ともに駅を離れると隔絶された部屋となり、規則破りを許さぬ体勢にはなっていなかった。

（次頁に続く）

２．Recommendations

NTSB は Federal Railroad Administration（連邦鉄道局）向けに 2 件の改善策を提示しています。

a）機関車の運転席、電車の運転席に、運行状況ならびに乗員が規則と安全上必要な手順を遵守しているか見るため、耐衝撃性、耐火性を確保した音声画像記録装置を備えること。記録時間は 12 時間以上とし、一般公開には適正な制限が加わるものの、事故調査および鉄道会社による効率検討とかシステム全体の能力見直しに、容易に使えるようにするべきである。

b）鉄道会社は、乗員が規則を守り安全上必要な手順を遵守しているか、他の運行データと音声画像記録を用い、検討すること。

３．以前の Recommendation との違い

以前に出された Recommendation では、記録時間は 2 時間以上となっており、音声画像記録装置の目的を事故調査のみとしていました。事故報告書では鉄道会社による乗員の規律維持に使うことを求めている点が大きな差となっています。

４．飛行機の記録装置の取り扱いとの違い

詳しく言いますと、多くの航空会社の飛行機には 2 種類のフライトデータ記録装置が搭載されています。一つは ICAO 基準に従った事故調査のためのもので、もう一つは整備、運航のデータ収集と運航上の反省点を見つけるためのものです。運航上の反省点については、個人名は伏せられ全員の意識向上に使われますが、個人の評価または処罰には使われていません。

今回列車の運転席に関する Recommendation の後半部分は、明らかに業務中の機関士等の行動監視と、教育または処罰の資料とすることを勧めています。

５．何故 ATS 設置を求めていないのか

この一節は個人的意見になりますが、ご容赦ください。

この報告書では認定された事項に、Positive Train Control System（ATS 等安全装置の総称）が設置されていれば事故は起きなかった、と書いてあります。しかし Recommendation では ATS 設置について全く言及していません。広大な米国の鉄道網全体に ATS 設置を望むのは無理かもしれませんが、都市近郊の通勤に使う列車が通る路線では、その義務化は当然であると考えます。

（以上）