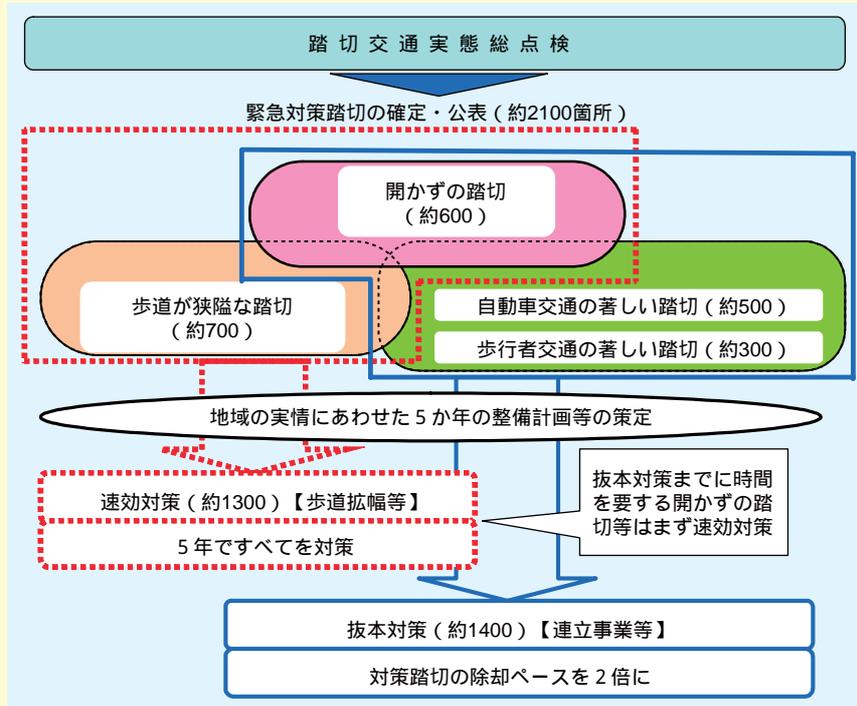


【施策の概要フロー】



注 国土交通省資料。

第5節 救助・救急体制の整備

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導，救急・救助活動を迅速かつ的確に行うため，主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関，医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図るとともに，重大事故等発生時の緊急体制の再

確認と，二次災害防止のための安全管理の徹底を図った。

また，平成17年12月に行われた全国消防救助隊シンポジウムにおいて，JR西日本福知山線列車脱線事故の救助活動事例発表を行った。

第6節 科学技術の振興

国土交通省関係の研究

ア 気象庁気象研究所等の研究

鉄道交通の安全に寄与する気象情報等の精度向上を図るため，気象庁気象研究所を中心に，第1編第1部第2章第8節1(6)ウで述べた研究等，気象・地象・水象に関する基礎的及び応用的研究を行った。

イ 独立行政法人交通安全環境研究所の研究

超低床車両を用いたLRTシステムの高度化や安全性向上に関する研究，準天頂衛星と全地球測位シス

テム（GPS）を用いた高精度測位システムを利用して，簡便な信号保安システムを構築するための研究を行った。また，鉄道から放射される磁界を測定できる測定器の開発を行い，それを用いた実態把握等を行った。これらのほか，急曲線通過時の安全性の常時観測を目的とした新しい脱線係数の測定法や鉄道事故の原因分析やリスク分析に関する研究を実施したほか，ヒューマンエラー事故防止技術の研究に着手した。

公共交通における総合的な安全対策

平成17年4月のJR西日本福知山線列車脱線事故や航空分野における人的ミスや機材不具合に起因するトラブル等、昨今、公共交通機関における重大事故やトラブルが続発している。安全最優先の意識の形骸化、不十分な経営・現場間及び部門間の意思疎通・情報共有、不十分な経営陣の安全確保に対する関与などがヒューマンエラー発生の背景とも指摘されており、これらの問題を除去し、公共交通に対する国民の信頼回復が喫緊の課題となっている。

このため、国土交通省では、平成17年6月に「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」(委員長：国土交通事務次官)を設置し、外部有識者の意見や企業の取組事例のヒアリング等を踏まえ、公共交通に係る総合的かつ効果的なヒューマンエラー事故防止対策の検討を行った。

以上を踏まえ、自動車、鉄道、船舶、航空の各分野ごとの安全対策を実施することに加え、次の施策を分野横断的に推進する。

(1) 安全マネジメント態勢の構築と継続的取組

国土交通省では、公共交通の事業者の組織内における安全意識の浸透と安全風土の構築により、陸・海・空の公共交通における輸送の安全を確保するため、自動車、鉄道、船舶、航空の各モードにおいて、事業者には、輸送の安全を確保するための事業運営の方針、各部門の安全に関する組織体制と情報伝達、内部監査の実施、事業運営の継続的見直し・改善などを記載した安全管理規程の作成と安全統括管理者の選任を義務付ける。また、経営トップ主導による輸送の安全を確保するための事業運営の自律的・継続的な見直し・改善を行わせることにより、経営トップから現場まで一丸となった安全管理の態勢を構築させるとともに、経営陣を対象として、そのチェックを国が行う仕組み(安全マネジメント評価)を導入する。

以上の施策を実施するため所要の法律改正を行い、「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」(平18法19)が、第164回国会において成立し、公布された。

さらに、「安全マネジメント評価」の実施に向け、安全管理規程に記載する項目として各交通モード共通のものを定めるガイドラインを策定するなど、所要の準備を進めていく。

(2) ヒューマンエラー事故防止の技術開発

交通機関の高度化、交通の高密度化等により、今後ますますヒューマン・マシン・システムの高度化、複雑化は加速していく。

このような状況を踏まえ、国土交通省では、ヒューマンエラーによる事故を防止するために、新しい高度技術システムを導入するだけでなく、併せて運転者等が危険な状況を気づくことができるよう支援する技術、運行・運航管理側が運行・運航状況を把握し、支援を行うための技術開発を推進する。