

公共交通機関における安全管理体制の構築

平成17年以降、JR西日本福知山線列車脱線事故等ヒューマンエラーに起因するとみられる事故・トラブルが多発した。

このため、国土交通省では「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」を平成17年6月に設置し、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い、平成18年4月に事業者における安全マネジメント体制の構築及び予防安全型技術の必要性等を指摘する最終取りまとめを行った。

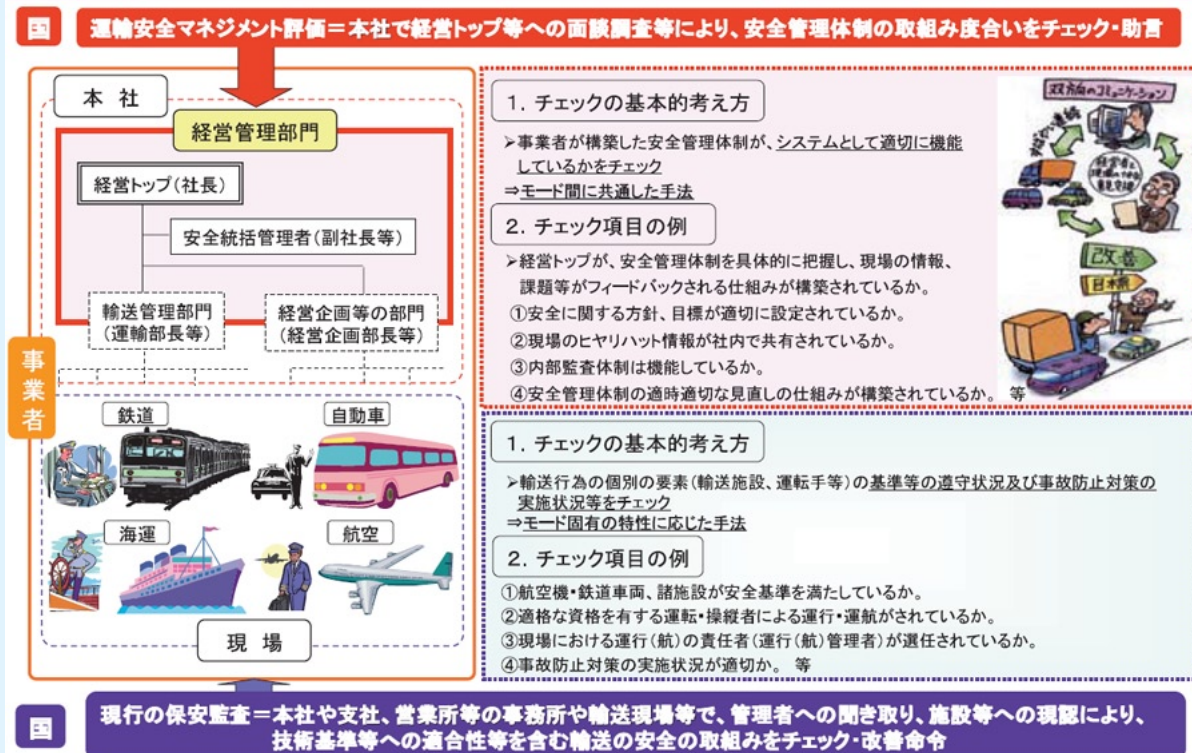
これを受けて、第164回国会において「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」(運輸安全一括法)が成立し、鉄道・自動車・海運・航空の各モードにおける事業法を改正した。

運輸安全一括法では、運輸事業者内部における安全最優先の意識の形骸化、経営トップと現場の意思疎通不足等を解消し、経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制を構築することにより、事業者における輸送の安全を確保するための取組みを強化するために、事業者に対して、「安全管理規程」の作成・届出及び「安全統括管理者」の選任・届出を義務付けるとともに、国及び事業者に対して輸送の安全に係る情報の公開を義務付ける等の所要の改正を行い、平成18年10月から施行されている。

また、運輸安全一括法の施行により、国は事業者の安全管理体制の構築状況についてチェックを行う「運輸安全マネジメント評価」を実施することとした。

運輸安全マネジメント評価は、経営トップや安全統括管理者等の経営幹部に対して、事業者が構築した安全管理体制に係る経営トップの意識や経営中枢における意思決定過程等について、本社での聞き取り調査等を行うことにより、従来の保安監査とは異なる観点から、経営管理部門が行う事業者の安全管理体制への取組み状況を国が評価し、更なる輸送の安全の確保に資する改善方策等の助言を行うものである。

新たな運輸安全マネジメント評価の実施イメージ



本評価は、平成19年3月までにJR西日本等大手運輸事業者44社（うち鉄道16社、航空5社、自動車14社、海運9社）に対して実施したところである。

国土交通省は、この新しい取組みである運輸安全マネジメント評価の着実な実施を、保安監査の充実・強化等と併せて総合的に推進することにより、公共交通機関の安全対策を一層推進する。

（参考）西日本旅客鉄道株式会社福知山線列車脱線事故調査

平成17年4月25日、西日本旅客鉄道株式会社福知山線塚口駅～尼崎駅間の曲線区間を走行中の快速列車が脱線し、死者107名、負傷者555名（警察からの情報提供による。）が生じるという極めて重大な列車脱線事故が発生した。

当該事故は、航空・鉄道事故調査委員会が、原因究明の調査を鋭意進めているところである。

当該事故調査の概要は次のとおりである。

1 事故の概要

西日本旅客鉄道株式会社の宝塚駅発同志社前駅行きの快速列車（7両編成）は平成17年4月25日 塚口駅を通過後、名神高速道路の南にある右曲線を走行中、1両目が左へ転倒するように脱線し、続いて2～5両目が脱線した。

1両目は左に横転し、前部が線路東側にあるマンション1階の駐車場の奥の壁に衝突し、後部下面がマンション北西側の柱に衝突した。2両目は中央部左側面が1両目の後部を間に挟んでマンション北西側の柱に、後部左側面が北東側の柱にそれぞれ衝突した。3～5両目は脱線し、6及び7両目は脱線しなかった。

2 事故調査の状況

航空・鉄道事故調査委員会では、事故発生の直後より委員及び鉄道事故調査官等を現地に派遣し、事故原因の調査を実施している。

事故の再発防止対策等の検討が早急に必要であると考えられることから、平成17年9月6日に事故の調査経過の概要を報告するとともに、ATS等の機能向上、事故発生時における列車防護の確実な実行、列車走行状況等を記録する装置の設置と活用、速度計等の精度確保について国土交通大臣に対して建議を行っている。

それまでの調査結果を基に、平成18年12月20日に、事故の発生に至る経過、死傷者に関する情報など人的被害の状況、運転士及び車掌に関する情報、車両・鉄道施設・ATSなどの諸設備に関する情報、西日本旅客鉄道株式会社の安全管理に関する情報等のほか、航空・鉄道事故調査委員会が行った各種試験・アンケート結果など、事故の調査に基づいて「知り得た事実」を記述した「事実調査に関する報告書の案」を作成・公表し、平成19年2月1日に意見聴取会を開催し、事故の関係者や学識経験者から事故について広く意見を求めた。

意見聴取会における意見を参考とし、最終報告書の作成に向け調査を実施しているところである。