

福知山線列車脱線事故に係る今回(H19.6.28)の建議及び所見に対する国土交通省の対応

建 議	対 応
<p>(1) インシデント等の把握及び活用方法の改善</p> <p>鉄道事業者がインシデント等の情報を適確に把握することができるよう、当委員会が平成17年9月6日に建議した「列車走行状況等を記録する装置の設置と活用」等に加えて、非懲罰的な報告制度の整備など乗務員等の積極的な報告を勧奨する取組を推進するべきである。</p> <p>また、列車事故等については当委員会が調査して報告書を公表しているところであるが、それ以外の事象についても鉄道事業者等が必要な分析を行い、その成果が他の事業者においても活用されるような仕組みを検討するべきである。</p> <p>併せて、運送事業者が乗務員、車両等のみならず、輸送指令、インフラを含め一元的に管理する鉄道事業の特性を踏まえて、広範囲にわたるインシデント等に関する情報を総合的に分析して効果的に活用する方法も調査、研究するべきである。</p> <p>(2) 列車無線による交信の制限</p> <p>走行中の列車の運転士が交信することについては、列車を緊急停止させる場合等安全上の必要性が高い場合に限定するべきである。</p> <p>また、走行中の列車の運転士が列車無線による交信のメモを取ることは、禁止するべきである。</p> <p>さらに、列車運行回数が多く、信号現示確認等に要す運転士の負担が大きい線区等においては、精確な列車運行状況をリアルタイムに輸送指令員が把握できる装置の整備等により、走行中の列車の運転士との交信の必要性を低減する方法、運転通告等を文字で送信し、列車停止中に運転士がそれを見ることができるような方法なども検討するべきである。加えて、可能な限り車掌を活用して、運転士との交信の必要性を低減する方法なども検討するべきである。</p> <p>(3) メーカー担当者等への関係法令等の周知徹底</p> <p>車両機器、信号機器等の安全上重要な機器が鉄道事業者にとってブラックボックス化する傾向があることから、メーカーによる十分な品質管理が行われるよう、安全上重要な機器のメーカーに対して直接の担当者まで行き渡るように関係法令等を周知徹底するための措置を講ずるべきである。</p> <p>また、鉄道車両及び鉄道施設の保守の外部委託化が進む傾向もあることから、これらの受託者に対しても同様に直接の担当者まで行き渡るよう関係法令等を周知徹底するための措置を講ずるべきである。</p>	<p>通達(別添1)の1.</p> <p>交通政策審議会鉄道部会技術・安全小委員会で検討</p> <p>通達(別添1)の2.</p> <p>検討委員会において検討</p> <p>通達(別添1)の3. 通達(別添2) 通達(別添3)</p>

所 見	対 応
<p>○事故発生時における車両の安全性向上方策の研究</p> <p>事故発生時における被害軽減に関しては、平成14年2月22日に発生した九州旅客鉄道株式会社鹿児島線における列車衝突事故に鑑み、衝突時の車両の安全性向上に関する取組の強化について建議した（平成14年4月26日）ところであるが、本事故の発生に鑑み、客室内の空間が確保されるよう車体構造を改善することを含め、引き続き車両の安全性向上方策の研究を進めるべきである。</p> <p>また、客室内設備についても、事故発生時における被害軽減の観点から、手すりの配置、形状の改善などを検討するべきである。</p>	<p>研究会において検討</p>