

「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の施行に伴う関係省令等（鉄道・海運関係）」及び「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の施行に伴う関係省令等（自動車交通・航空関係）」に対する主な意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方について

1. 軌道事故等報告規則関係

<お寄せ頂いたご意見>

今回の軌道事故等報告規則の改正に併せて、軌道事故等報告規則についても同様の改正をしない理由について説明してほしい。

<国土交通省の考え方>

軌道事故報告規則においても今回の軌道事故等報告規則と同様の改正を実施することとしております。

2. 鉄道事故等報告規則関係

<お寄せ頂いたご意見>

鉄道事故等報告規則でいう鉄道運転事故、軌道事故等報告規則でいう運転事故にいわゆる「飛び込み自殺」について規則に基づいた報告を求め実態を把握すべき。

<国土交通省の考え方>

飛び込み自殺については、自殺の結果、列車の運転の休止をしたもの又は旅客列車にあっては30分以上、旅客列車以外の列車にあっては1時間以上の遅延を生じたものについて、「輸送障害」として報告を求めており、その実態については、両規則の中で把握しているところです。

3. 鉄道に関する技術上の基準を定める省令関係

<お寄せ頂いたご意見>

「性能規定」の趣旨は理解できるが、やはり簡潔にすぎると考える。昨年、相次いで発生した重大な鉄道運転事故により多くの人命が失われた。それらは、速度照査機能の付いた自動列車停止装置の設置基準や悪天候下での運転基準を設けていればあるいは防

ぐことのできた事故だったのかもしれない。本省令の趣旨は尊重するものの、解釈基準も含めて本省令に含め、それらを遵守させることが必要ではないかと考える。

<国土交通省の考え方>

鉄道事業者が具体的な数値を記載した実施基準を定めて国に届出をし、もし仮に、実施基準の内容が不適切である場合には国が変更を指示できることとなっています。従いまして、鉄道事業者は省令に適合する範囲内で実施基準を策定することができますが、その内容については鉄道事業者の自由裁量に委ねているものではなく、国の確認を受けなければなりません。なお、実施基準に定めるべき具体的な数値などの基本的な考え方は、解釈基準として国が示しています。

4. 軌道運転規則関係

<お寄せ頂いたご意見>

軌道運転規則については性能規定化しなくてもよいとの考えか。

<国土交通省の考え方>

軌道運転規則のあり方については、今後の課題としているところであり、必要な検討をして参ります。

5. 旅客自動車運送事業運輸規則関係

(1) 経営環境の改善関係

<お寄せ頂いたご意見>

ヒューマンエラー対策は、その背景となる経営環境の改善が不可欠である。それには前提として、原因となっている過激競争下にある経営環境の改善に直結した問題点を行政施策により整理しつつ、これに対して健全経営化が図れる仕組みが今強く望まれている。

<国土交通省の考え方>

自動車交通局においては、安全マネジメントの導入にあわせ、自動車運送事業の安全確保の基礎となっている運行管理制度を中心とする現行の安全対策全般について、自動

車運送事業に知見を有している方々を委員とする「自動車運送事業に係る安全対策検討委員会」を本年4月より開催し、制度全般を再点検し、点呼体制、運転者対策、事業参入要件等の項目についての改善策を取りまとめたところです。

今後、安全マネジメントの導入と現行の安全対策の改善策を逐一実施することにより、健全な経営が図られるよう努めていくところです。

(2) 安全にかかわる情報の公表関係

<お寄せ頂いたご意見>

旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）の一部を改正し、運輸安全法による改正後の道路運送法第29条の3の規定に基づいて事業者が公表する輸送の安全にかかわる情報の公表内容として、「自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）第2条に規定する事故が発生した場合における当該事故の内容並びに当該事故の再発防止措置等に関する事項」等を規定する予定とのことであるが、公表対象となる事故については、道路運送法第29条の2に基づいて国土交通大臣が公表する輸送の安全にかかわる情報と同様、「道路運送法第29条に規定する重大な事故」に限定していただきたい。

<国土交通省の考え方>

道路運送法第29条の3の規定に基づいて事業者が公表する輸送の安全にかかわる情報の公表内容につきましては、今後、告示にて具体的に規定する予定です。

<お寄せ頂いたご意見>

(意見)

公共交通機関にとって安全の確保は最大の責務であり、したがって発生した事故および防止措置を広く公表することには大いに賛同するところである。ただし、公表の基準は自動車事故報告規則第2条とすることに関しては、検討の余地がある。

(質問)

- ・ 報告規則第2条第6号に規定するもの（車両故障）についても、公表するのか。
- ・ 事故公表の手段として「インターネットの利用その他の適切な方法」とあるが、その他適切な方法とはどのようなものか。

<国土交通省の考え方>

道路運送法第29条の3の規定に基づいて事業者が公表する輸送の安全にかかわる情報の公表内容につきましては、今後、告示にて具体的に規定する予定です。

また、公表方法につきましては、会社のホームページへの掲載、記者発表、営業所等利用者の出入りのある施設での掲示等が挙げられます。

6. 航空法施行規則関係

(1) 安全管理規程の作成関係

<お寄せ頂いたご意見>

航空法第103条の2で「安全管理規程」の届出を義務付ける航空運送事業者とは、「特定本邦航空運送事業者及び特定本邦航空運送事業者以外の定期航空運送事業者の内、客席数30以上又は最大離陸重量15トン以上の航空機を用いる者に限る。」としていただきたい。ここでいう「定期」とは、地点と時間を定めて（時刻表を定めて）運航することを意味します。

<国土交通省の考え方>

安全管理規程の届出等の義務付けにつきましては、全ての航空運送事業者を一律に対象とするのではなく、路線を定めて一定の日時に運航を行う事業や国内・国際のチャーター事業等により、不特定多数の旅客等を運送し公共交通機関としての役割を果たすような事業者については、特に安全管理体制の構築の必要性が高いと考え、今般の改正の適用対象としたものです。

なお、事業者に安全管理体制の構築を義務付ける国際民間航空条約附属書の改正案が本年3月に採択され、平成21年より適用となることに鑑み、他国における制度化の状況も踏まえつつ、今後、対象事業者の拡大に向けた本制度の見直しが必要であると考えております。

(2) 安全上の支障を及ぼす事態の報告関係

<お寄せ頂いたご意見>

航空法第111条の4「安全上の支障を及ぼす事態の報告」は、航空運送事業者全

般ではなく、公共輸送機関と考えられる航空運送事業者に特定して頂きたい。そのためには、国土交通省令には「特定本邦航空運送事業者及び特定本邦航空運送事業者以外の定期航空運送事業者の内、客席数30以上又は最大離陸重量15トン以上の航空機を使用する者に限る」と定めていただきたい。ここでいう「定期」とは、地点と時間を定めて（時刻表を定めて）運航することを意味します。（同様のご意見：他2件）

<国土交通省の考え方>

本報告制度は、国が安全上のトラブルを一元的に収集・分析を行い、規制の見直し等を含む予防的な安全対策の構築に活用し、また、関係者間において情報を共有することにより、輸送の安全の一層の向上を図ることを目的とするものです。

輸送の安全の確保は、航空運送事業及び航空機使用事業において最も重要な使命であるところです。事業の形態や使用する航空機の多様性にも対応した効果的な安全対策を構築し、また、より多くの有益な情報を関係者間で共有するためには、事業の規模等にかかわらず幅広く情報を収集することが重要と考えております。

なお、本報告制度の対象については、この国土交通省令ではなく、本年3月に改正された航空法において、全ての本邦航空運送事業者及び航空機使用事業者と規定されているところです。

(3) 安全にかかわる情報の公表関係

<お寄せ頂いたご意見>

航空法第111条の6「本邦航空運送事業者による安全報告書の公表」は、「特定本邦航空運送事業者及び特定本邦航空運送事業者以外の定期航空運送事業者の内、客席数30以上又は最大離陸重量15トン以上の航空機を運航する者」に限定していただきたい。ここでいう「定期」とは、地点と時間を定めて（時刻表を定めて）運航することを意味します。

<国土交通省の考え方>

本公表制度は、航空会社の安全に関する取組みの状況、トラブルへの対応状況等について事業年度ごとに整理して公表することにより、利用者が航空会社の取組み等の情報についてわかりやすい形で入手することを可能とし、また、利用者への公表を通

じて航空運送事業者自らの安全に関する取組みの促進を図ることを目的とするものです。

有償で不特定の旅客等を運送する航空運送事業においては、その安全に関する取組み等について利用者に情報提供を行うことの重要性は、事業の規模等によらず同様であると考えております。

なお、本公表制度の対象については、この国土交通省令ではなく、本年3月に改正された航空法において、全ての本邦航空運送事業者と規定されているところです。

※頂いたご意見のうち、本件に直接関係がなかったご意見についても、今後の参考とさせていただきます。