# 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中間とりまとめ(概要)

#### ヒューマンエラー発生のメカニズム

#### 意図的に行う不安全行動

不安全行動を容認する 職場環境·企業風土 経済のグローバル化・ 価値化の多様化 熾烈な競争、雇用の流動化等 従来のシステム(慣例、曖昧 な責任体制等)が限界に

#### 人間と高度技術のミスマッチ

技術の高度化

運転者に<u>過大な負担</u>「自動化の皮肉」 わかりにくいシステム

状況に応じて人間と機械の役割分担を調整

#### 安全風土の確立に向け事業者に期待される取組み

- ・「安全マネジメント」態勢の構築と継続的取組み
  - ・ 経営トップのコミットメントの明確化
- · 基本方針の確立·明確化
- ・ 社内体制の整備及び責任と権限の明確化
- ・ コミュニケーション・情報共有のための適切なプロセスの確立
- ・ 効果的な内部監査の実施
- ・ 定期的な見直しと継続的な改善措置(PDCAサイクル)
- ・安全風土を構築する教育・研修の実施
- ・ 危機発生時の対応(クライシスマネジメント)の十分な準備
- 適切な健康管理(身体適性、運転適性、日常管理)の実施

#### 事故防止技術の導入に関する考え方

- 「予防安全型技術」の必要性
  - ・ 状況認識の強化(気づきの支援)
  - ・ 人間と機械の役割分担 (自動化レベルの最適設定)
  - ・ 運航品質保証の導入の検討

# 国の果たすべき役割 (詳細は別紙)

#### 事後チェックのあり方と組織体制

- ・ 行政による「安全マネジメント評価」の実施
- ・ 安全監視要員の充実等
- ・ モード横断的な安全監視組織の設置等、 必要な組織・体制の強化

## 事業者が事故防止に取組むための環境整備

- ・ 安全マネジメントに係るガイドラインの作成
- ・ 人材育成、教育研修等に対する支援
- ・安全情報収集・分析に基く予防的対策
- ・ 中小企業支援、事故防止技術の開発 等

# 国の果たすべき役割

## 社会環境の変化に伴う行政の手法転換の必要性

#### 従来の行政手法

- ・経済的規制を緩和する一方で安全規制について は維持・強化
- ・保安監査(現場中心の静態的定点チェック)

行政と事業者に暗黙の信頼関係

(経営トップは常に安全確保に留意し、現場の状況も把握しているはず)

JR福知山線事故 JALの各種トラブル

経営トップが現場の状況を把握せず 安全マネジメントが十分には機能していない実態

現場の保安監査に加え、

経営トップを含む企業の態勢に対する評価が必要

# 「安全マネジメント評価」を含む事後チェックのあり方と 組織体制 の見直し

- ・「安全マネジメント」を含む内部管理態勢の適切性を検証するプロセスチェック(安全マネジメント評価)を実施。 評価にあたっては、事業者の自己責任原則に基づく自己管理型チェックを徹底。
- ・各モードの特性に応じた実効ある制裁措置の導入。
- ・違反事項を自己申告(改善策含む)した場合の処分軽減等。
- ・安全監視要員の充実等。
- ・モード横断的な安全監視組織の設置等、必要な組織・体制の強化。
- ・外部の組織による第三者的チェック機能の活用。

# 事業者が事故防止に取り組むための環境整備

- · 安全マネジメントに係るガイドラインの 作成。
- ·事業者における人材育成·教育研修 等に対する支援。
- ·安全情報の収集·分析に基づいた予 防的な対策の実施。
- ・中小企業者の取組みに対する支援。
- ・事故防止のための技術開発。