

議題（３）WG以外での審議事項について

1. 運輸分野の安全の確保方策について

- ・安全の確保は、交通行政の基本であり、鉄道・自動車・船舶等の交通機関等の安全対策を着実に、かつ、効果的に実施していくことが必要。
- ・交通の安全確保においては、社会経済情勢の変化や交通事故の実態、交通事情に応じて、交通事業者と一丸となった交通安全の維持・向上や関係機関等との連携の下での施策推進が必要。

（１）現状と課題

①鉄道

- ・管内における運転事故の発生状況は、長期的には減少傾向であるが、近年は横這いとなっている。人身障害事故の原因としては、線路内立ち入り、ホーム上での接触やホームからの転落が多く、踏切障害事故の原因では、列車通過の直前横断が多い。鉄道事故を防止するためには、施設の整備に加え、府県民の安全意識の高揚を図ることが重要。
- ・列車本数が高密度化している京阪神圏では、ＪＲ東海道線塚本駅構内での救助活動中に発生したような二重事故の再発防止、並びに車両や施設の不具合等による輸送障害発生時における適切な対応が重要。
- ・山陽新幹線で発生したＳＡＳ（睡眠時無呼吸症候群）問題についても適正な対応を図ることが必要。
- ・地方中小鉄道においては、施設の老朽化対策が必要。

②自動車

- ・管内全体の交通事故発生状況については、死者数は減少傾向にあるものの、事故件数は依然横這いとなっている。
- ・自動車運送事業においては、バスやタクシーでの飲酒事故が発生していることから、利用者の信頼を損なわないためにも、再発防止に万全を期すことが必要。また、トラックについても、高速道における過労運転や過積載による事故が多発しており、自動車運送事業における安全意識の高揚、安全確保の徹底を図ることが重要。
- ・管内の大都市地区では、依然違法駐車が多い状況にあり、駐車中の車両への衝突による死亡事故なども発生していることから、違法駐車対策が課題。

③海上交通

- ・大阪湾に発着が集積する旅客船・カーフェリーや、大阪港・神戸港を拠点とする内航海運の貨物船においては、船舶が輻輳する明石海峡や漁場のある瀬戸内海での航行の安全対策が重要。また、日本海側を航行する船舶については、荒天時等における航行の安全対策が課題。
- ・海外との貿易窓口である港湾を多数有する近畿圏では、外国船舶の入港が増加しており、外国船舶の監督においても欠陥が指摘されることが多いことから、これら船舶への監督強化が必要。
- ・全国有数の水上レジャー水域である琵琶湖を初めとした水域においては、海中転落事故等を防止するため、小型船舶の安全な利用に向けた対策が重要。
- ・乗組員の少数化や高齢化の進む船員の災害発生件数は、陸上に比べ、依然高い発生率を示しているため、引き続き船員の労働災害を防止するための対策を推進していくことが必要。

(2) 具体的施策

上記(1)の現状と課題を踏まえ、以下に掲げるような具体的施策を関係者が一丸となって、着実に、かつ、効果的に実施していくことが重要。

①鉄道

- ・事故の再発を防止するため、平成13年10月に設置された航空・鉄道事故等調査委員会等による列車事故（列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故）及び鉄道重大インシデントに対する調査、原因究明の実施。
- ・鉄道事故全体の約半数を占める踏切事故防止のため、踏切事故防止キャンペーンの実施、踏切道の立体交差化、整理統廃合、構造改良及び保安設備の整備の推進。
- ・ホームからの転落事故防止のため、非常停止押しボタンやプラットホーム下の待避スペース等の整備の推進。
- ・輸送障害発生時の対策として、乗客への従業員の対応、車両施設の的確な点検・整備についての適切な指導の実施。
- ・地方中小鉄道の安全対策として、自動列車停止装置（ATS）の設置や安全性緊急評価事業等の実施。

②自動車

- ・車両の安全性を確保するため、自動車検査体制及び点検整備等の充実、自動車アセスメント情報の提供の充実。
- ・事業用自動車の安全を確保するため、自動車運送事業者の行う運行管理、

車両管理の充実。

- ・自動車運送事業者に対する監査、指導体制の強化。
- ・飲酒運転に対しては、毅然とした措置を講ずるべきであり、事業者団体などの協力を得て、引き続き飲酒事故防止対策の徹底を図る。
- ・運行管理者に対する指導講習、運転者に対する適性診断等の強化。
- ・高速道路における事故防止のため義務づけられたスピードリミッターの早期装着のための指導啓発の実施。

③海上交通

- ・技術革新や海上輸送の多様化に対応した船舶検査の実施。
- ・人的要因による海難事故を防止するため、船舶及び管理会社に対する総合的な安全管理体制の確立。
- ・海難や転落による事故防止のための救命胴衣の常時着用等について、関係取締機関と連携した啓発活動等の実施。
- ・船員の安全確保のため、第8次船員災害防止基本計画に基づく災害疾病防止活動の推進や訪船指導、講習会等の実施。
- ・沿岸での油流出事故や輻輳海域での海難事故防止のため、ポートステートコントロール（P S C）の充実強化。

2. 大規模災害等の危機管理における交通行政の役割について

（1）現状と課題

- ・平成15年7月に「東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」が施行され、中央防災会議「東南海・南海地震等に関する専門調査会」において東南海・南海地震発生時の被害想定が発表された。平成15年12月には中央防災会議において、防災対策推進地域が指定された。（近畿では、2府4県184市町村）

東南海・南海地震の発生の可能性がある中で、近畿圏には大規模な空港、港湾や鉄道施設等を抱えることから、交通行政として大規模災害発生等に備えた対応方策を構築することが重要な課題。

- ・平成13年9月の米国同時多発テロ事件以降世界各地でテロ事件が多発していることや、平成15年前半アジアを中心に重症急性呼吸器症候群（SARS）が流行したことなどを踏まえ、国内の交通事業者等においても危機管理を強化していくことが課題。

（2）具体的施策の方向性

- ・危機管理に関しては、情報収集体制を確立し、常に客観的事実の把握に努めるとともに、国の関係機関や自治体、事業者等関係者との連絡・連携体

制を維持・強化し、必要に応じ訓練等を実施することが必要。

- ・近畿運輸局では、平成15年7月に「近畿運輸局防災業務計画」及び「重大事故等対策要綱」を策定し、発災時における災害対策本部等の体制を確立。更に、所管する鉄道、自動車、海上運送事業、港湾運送事業、ホテル・旅館業、旅行業及び倉庫業に関する情報の収集及び伝達体制を確立したところであるが、今後も状況の変化に応じて計画や体制の見直しを図っていくことが必要。
- ・災害等発生直後の緊急輸送体制の確立・強化、及び災害復興段階での公共交通機関の早期復旧・復興対策の推進が必要。
- ・鉄道等公共交通機関の施設の耐震性向上を図ることが必要。
- ・防災の観点からも、自治体等関係機関と連携して、ヘリコプターの活用について検討すべき。
- ・阪神・淡路大震災の経験を踏まえ、災害等発生直後、あるいは災害復興段階での対応等についてのノウハウの維持及び全国へ情報発信に努め、交通行政に係る防災対策の向上に積極的に関与していくべき。