



TOKIO MARINE  
NICHIDO

東京海上日動火災保険株式会社

MILLEA GROUP

# 東京海上日動 マリンニュース

NO.171

2006年8月3日

海上業務部 コマーシャル損害部

## 運輸の安全性の向上のための法改正について 海上運送法、内航海運業法の改正

### 要旨

国土交通省は、運輸業界で最近、ヒューマン・エラー等が背景と見られる事故が続発していることから、運輸の安全性の向上をはかるために、鉄道事業法、道路運送法、航空法、海上運送法、内航海運業法等の交通関係12法を改正して、

運輸事業者に対して、新たに、

「安全管理規程」の作成及び届出を義務付ける

「安全統括管理者」の選任及び届出を義務付ける

安全に関する情報の公表を義務付ける

等を骨子とする制度を導入することとしました。

これらの各法を改正する法律(「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」)が本年3月31日に公布されました。

海運関係では、海上運送法の改正により、一般旅客定期航路事業者が対象となり、また、内航海運業法の改正により、内航海運業者(一般旅客定期航路事業者は除く)が対象になります。これらの改正については、本年10月1日より施行されることになりました。

### 1. 経緯

(1) 最近、航空業界で部品の長期の誤使用、管制指示違反等多くのトラブルが発生し、また、2005年4月25日に発生したJR西日本福知山線の脱線事故では、死者107名、負傷者549名という大事故となりました。これらの事故では、事故原因を調査中のものもありますが、その多くでヒューマン・エラーと事故との関連が指摘されています。

(2) このため、国土交通省は、この点について検討して、安全対策を進めるために、省内に「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2005年6月に設けました。同委員会は、2005年8月に検討の結果を「中間とりまとめ」と題する報告書として公表しました。

(3) 同報告書によれば、次の通りです。

- ・事業者が内部において経営トップから現場までの安全マネジメント態勢を構築させて、安全意識の浸透・安全風土の構築を図ることが課題である。
- ・このような事業者の取組みを国が評価するシステムを構築する。

#### < 具体的な内容 >

鉄道、自動車、海運、航空の事業者に対して、輸送の安全性の向上を責務とすると共に、「安全管理規程」の作成と「安全統括管理者」の選任を義務付ける。

安全管理規程に記載すべき項目として、各交通モード(運輸事業)に共通のものを定める「ガイドライン」を作成する。

国が、各事業者の内部において安全マネジメント態勢が適切に機能しているか等を評価する「安全マネジメント評価」の仕組みを導入する。

このために、国土交通省は「運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイドライン等検討会」を設けて、検討の結果、本年2月に「安全管理規程に係るガイドライン(骨子)」を公表しました。ここでは、



TOKIO MARINE  
NICHIDO

東京海上日動火災保険株式会社

MILLEA GROUP

安全管理規程の主な記載事項として、次の項目等が挙げられています。

- 運輸の安全の確保のための事業運営の方針
- 経営トップのコミットメント
- 各部門の安全に関する組織体制と情報伝達
- 安全方針
- 内部監査の実施
- 事業運営の継続的見直し

これを基に、「安全管理規程に係わるガイドライン」が本年4月にとりまとめられました。その後、各交通モードの業態に応じた具体的な検討が行われ、各交通モードの安全管理規程に記載すべき項目等を規定する国土交通省令が本年7月21日に公布されました。

## 2. 今回の法改正

今般、「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」が本年3月31日付けで公布され、これにより12の法が次の通り改正されました（下記のカッコ内は海運の分野での法改正の条文です）。

- (1) 運輸事業者に対し、安全管理規程の作成・届出の義務付け、安全統括管理者等の選任・届出の義務付けを行うとともに、安全管理規程の変更命令、安全統括管理者等の解任命令を設ける（海上運送法10条の3、内航海運業法9条）。  
国土交通大臣は、安全管理規程に係る立入検査等を実施するための基本方針を策定する（海上運送法25条の2、内航海運業法26条の2）。
- (2) 運輸事業者に対し、安全に関する自らの取組状況等についての公表を義務付ける（海上運送法19条の2の3、内航海運業法25条の3）。

上記の改正は、海上運送法では、一般旅客定期航路事業者を対象としており、内航海運業法では、内航海運業者（一般旅客定期航路事業者は除く）を対象としています。（これは、今回は法改正の対象を、基本的に、従前より「運航管理規程」の策定を義務付けられている者としているからです。）

## 3. 海事分野での検討

- (1) 国土交通省は、海事特有の問題と対策を検討するために、「旅客船事故対策原因分析検討会」を2005年7月に設けて、旅客船についての検討を行いました。ここでは、事業形態に沿った安全管理規程の内容が検討され、これが今般、制定された省令につながりました。
- (2) 今回の法改正には、海難審判法の一部改正も含まれています。  
高等海難審判庁は、審判開始の申立てに至らなかった海難の調査結果を踏まえて、国土交通大臣または関係行政機関の長に対し、海難の発生の防止のため講ずべき施策について意見を述べるができることになりました（同法63条の2）。このため、理事官は、審判申し立てをしなかった事故について、調査結果を記載した報告書を作成して、これを海難審判理事所経由で高等海難審判庁に送付することになりました。  
また、理事官は、必要があると認められるときは、勧告を受けた者に対し、その勧告に基づいて執った措置について報告を求めることができることになりました（同法63条2項）。

## 4. 施行日

海上運送法、内航海運業法の改正は、本年7月21日に公布された政令により、2006年10月1日に施行されます。海難審判法の改正は、2006年4月1日に施行されました。

(注) 詳細については、国土交通省のホームページの「報道発表資料」（本年1月30日：[www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/15/150130\\_2.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/15/150130_2.html)）、また政令と省令の改正については、同資料（本年7月14日）に掲載されていますので、ご参照下さい。 以上