

# 運輸安全マネジメント制度の経緯

平成17年に入ってヒューマンエラーが原因と見られる重大事故が多発

## 鉄道

- 平成17年3月  
✓東武鉄道伊勢崎線踏切障害事故  
《死者2名、負傷者2名》
- 平成17年4月  
✓JR西日本福知山線列車脱線事故  
《死者107名、負傷者562名》

## 自動車

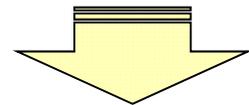
- 平成17年4月  
✓近鉄バス転覆事故  
《死者3名、負傷者20名》
- ✓大川運輸踏切衝突事故  
(スーパーひたちと衝突)

## 海運

- 平成17年5月  
✓九州商船フェリーなるしお防波堤衝突  
《負傷者23名》
- 平成17年6月  
✓知床半島観光周遊船乗揚  
《負傷者26名》

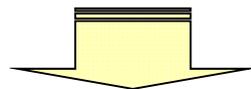
## 航空

- 平成17年1月  
✓JAL新千歳空港における管制指示違反
- 平成17年3月  
✓JAL客室乗務員の非常口扉の操作忘れ
- 平成17年4月  
✓ANK小松飛行場における管制指示違反

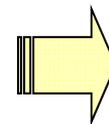


「安全規制＋監査」という従来の考え方では不十分、重大事故を減らせない

- ▶▶▶ 事業者による安全マネジメント態勢の構築が必要
- ▶▶▶ 国による安全マネジメント態勢の評価が必要
- ▶▶▶ 事故、インシデントの教訓を生かしたPDCAサイクルの構築が必要



▶平成18年3月31日 運輸安全一括法の公布



▶平成18年10月1日  
運輸安全マネジメント制度の開始

# 運輸安全に関する体系

