

3月15日の早朝、大阪市営地下鉄の鶴見緑地線で、列車が運転指令の誘導・指示がないままATC(自動列車制御装置)を解除した状態で走行していたことが明らかになりました。脱線、衝突が起りかねない重大な出来事でした。

26日は、神戸で検察審査会が、5年前のJR福知山線脱線



事故について、JR西日本の歴代3社長にも過失があるとし、「起訴相当」と議決しました。これらはいずれも大きく報道され、鉄道の安全に対する国民の期待は極めて高いことがうかがえます。

平成20年にわが国では約14万人の方が亡くなっています。

す。死因のトップはがんで、続いて心疾患、脳血管疾患、肺炎と続き、5番目が「不慮の事故」で、死者数は3万8030人。その中で大きな割合を占めるのが運輸事故です。

運輸事故の内訳をみると、自動車事故5155人▽鉄道事故300人▽航空事故7人▽海難事故146人です。

自動車事故の最大の問題点

安全対策の重点は踏切とホーム

は、ドライバーや同乗者が死傷するだけでなく、ドライバーが加害者となって、一方的に歩行者などを殺傷してしまうことにあります。自動車事故による死者数は、マイカーが普及を始めた昭和30年代以降、増加の一途をたどり、年間の死者数が日清戦争による戦没者数を上回ったことから、「交通戦争」と呼ば

れるようになりました。

そこで、国は昭和45年に交通安全対策基本法を制定し本格的な対策に乗り出したことで、死者数は減り始めました。

特に近年、シートベルトの着用義務化、飲酒運転の罰則強化や大型トラックへのスピードリミッターの取り付けなどが進められた結果、死者数5千人台まで減ってきていますが、引き続き

たことにあります。すなわち、昭和55年に1233件であった踏切事故が平成20年には300件まで減りました。

鉄道運輸事故の中で、「衝突」「脱線」「火災」の3つはとくに列車運輸事故と呼ばれています。これらは発生すれば大きな被害が生じますが、発生件数は非常に少なく、20年は「衝突」が4件、「脱線」が9件、

き、死傷者数を減少させる取り組みが必要です。

一方、鉄道運輸事故はかつて年間2千件以上も発生していたのですが、最近では年間千件を切り、死者数も300人程度まで減ってきました。

その最大の要因は、踏切の安全装置の改善や、立体交差化の推進によって踏切事故が激減し

「火災」が2件でした。これら3つの事故は、取り組み次第では根絶することが可能です。

今後の課題としては、引き続き踏切の安全対策を進めていくとともに、死傷事故が多発しているホームの安全対策を進めていくことが重要です。

(安部誠治・関西大学社会安全学部教授)