



技術基準の規制緩和と自己責任原則

新潟大学工学部教授 たにふじ 谷藤 かつ や 克也

当協会に事務局を置く、車両関係技術基準調査・研究会に発足時点より参加して6年が経ちました。そこでの目的は、鉄道事業者から出された技術基準の改正要望の中で車両に関わるものについて、その妥当性を検証し、安全性を確認した上で、運輸省の鉄道技術基準検討会に改正提案を行うことです。ここで、技術基準とは鉄道の構造、運転に関する規則（省令）や通達などを指しています。車両の他に、運転、土木、および電気の関係でそれぞれ調査・研究会があり、平成8年度末までに全体で177件もの提案が改正措置されています（昨年の本誌12号参照）。この改正は、規制の緩和にもつながるものです。

車両関係の調査・研究会で平成8年度以降重点的に検討されているのが、車両の定期検査周期延伸に対する要望です。すでに電車については、重要部検査の回帰走行「距離」を40万キロから60万キロに延伸する提案を行い、平成9年1月に関連の省令改正が措置されています。現在、電車の回帰走行「期間」延伸のため、試験車両によるデータ収集が続けられています。さらに、新幹線電車と内燃動車についても検査周期延伸に向けて試験項目が整理され、電車の場合と同様に試験車両によるデータ収集が開始されました。このように、検査周期を延伸しようとする、その延伸周期の範囲で実車による安全性の確認を必要とするため、改正を提案するまでに長い時間を要するのが実態です。

これらの技術基準は、鉄道事業の安全かつ適正な運営を維持するためにあります。規定の範囲で問題が起きれば、それは国の責任ということになります。そのような技術基準に対し、上述のように改正要望が多いのはなぜでしょう。その理由は、この基準が素材や仕様・規格など細かい規定から構成されることにあります。技術開発の進展と社会情勢が変化する中で、従来の規格のままでは無駄や不合理が生ずることがあるためです。基準改正の検証は開発済み

の技術に依存するため、関連技術の進展が著しい分野では、一旦は改正が実現しても、数年で再び見直しが要望されることも考えられます。また、車両の製造に应用したい新技術がいかに安全で良いものであっても、それが基準で規定する枠外にあれば、やはりその改正を待つか、個別に特別の許可を受けて基準にはよらないこととしなければなりません。これは、細部まで規定する仕様基準に起因した問題です。

これに対し、性能基準化ということが話題になっています。それは、素材・仕様・規格を細かく規定した基準から、要件のみを規定した基準へ転換を図ろうとするものです。これにより、基準改正のための負荷が軽減されるとともに、新技術の早期実用化が可能となります。

現在、運輸技術審議会鉄道部会において、技術革新の進展、規制緩和の推進、地球環境問題・高齢化社会への対応等の動きを背景に、「今後の鉄道技術行政のあり方について（諮問第23号）」検討が進められています。そこでは、従来の仕様基準から必要最小限の性能基準へ移行することも求められています。鉄道技術基準検討会では、審議会答申の方向づけに基づき、基準の抜本改正についての具体的な検討を行うことになっています。性能基準化により、規制の緩和だけでなく、新たな技術開発の成果が車両の製造や運転に速やかに応用できることが期待されます。

性能基準化の詳細については、鉄道技術基準検討会の結論を待たなければなりませんが、基準が示す要件の範囲内で、鉄道事業者の自由度が増す方向にあることは確かです。一方、このような規制緩和の推進にあっては、一般に自己責任原則と市場原理が基本であるとも言われています。ここで、技術規制の緩和という見地から、自己責任原則をどのように解釈すればよいのでしょうか。また、従来の規格基

準の下での責任の考え方とはどう異なるのでしょうか。こうした点をよく理解することが大事であり、そのためには具体的な例示が必要と思われます。

自己責任原則に基づく性能基準の下では、鉄道事業者が自分で安全性を確認しながら独自の技術施策を推進できるようになると予想されます。しかし、それによってサービスの低下や、安全上の問題が起きることがあれば、外部から何らかの是正圧力が機能するシステムであることが望まれます。利用者にとっては、鉄道会社の自己責任ということだけでは不安が残るのではないのでしょうか。

近年のイギリスは徹底した規制緩和で経済を再建したと言われています。また、自己責任原則が具現された代表的な国であるとも言えます。鉄道の技術規制システムと責任の所在に対する国民の認識には我が国と大きな違いがあり、そのまま手本とするには問題があるかも知れませんが、自己責任原則の具体化の一例として見ることは可能と考えます。

イギリスの鉄道においても、車両を含む機械・設備の新製と改良には承認を必要とします。承認はHMRI（鉄道監査官室）によって行われます。HMRIは鉄道の利用者、従業員および住民の安全確保を目的とする機関であり、事業者のためにRSPG（鉄道における安全の原則と指針）を発行しています。このRSPGは大よそが性能基準化された規定とそれらの具体化例の2部から構成されています。車両新製の承認手続きにおいては、このRSPGとの適合性がチェックされることになります。その際には、国内および国際的工業規格も合わせて用いられます。

また、イギリスのすべての鉄道事業者は事業免許を得るにあたり、それぞれ独自に安全要綱（Safety Case）を作成して届出なければなりません。そこには、安全管理、リスクアセスメント、基準（Standard）等が含まれています。車両の定期検査などはこの基準に含まれることになります。HMRIが発行するRSPGに沿って、合理的に可能な最良の基準を鉄道会社が自らの裁量で定め、自己責任の下で運用します。そこには、事業者の主体と責任が強く期待されています。

基準の作成と運用に主体性を有する鉄道会社に対し、その安全管理状況はHMRI（鉄道監査官室）によって監視されています。HMRIには、事故調査と

安全監査の面で捜査権を含む強い権限が与えられており、安全管理上の問題が明らかになった場合、その事業者を起訴することもあります。このように、RSPG（鉄道における安全の原則と指針）を介した事前の誘導と強力な権限の事後チェックにより、HMRIの安全確保システムが機能していると見ることができます。

輸送サービスに関しては、旧英国国鉄から分割・民営化した列車運行会社の場合、主体的なサービス向上を促す観点から報奨金と罰金を組み込んだチェックシステムもありますが、ここでは詳細を省略します。結果として、イギリスにおける列車走行キロ当りの事故件数は減少の傾向にあります。また、民営化した列車運行会社の中には、赤字に対する補助金を減少させ、将来的には黒字転換を予測する元気な会社もあり、自己責任原則に基づく規制緩和がよい効果をもたらしているように思われます。

予定される技術基準の抜本改正も、我国における鉄道の安全性向上と鉄道事業の活性化につながるものとなることを願わずにはいられません。なお、ここで述べたイギリスに関する知見は、本年3月に運輸省の依頼で参加した「欧州における鉄道技術基準に関する調査」で得られたものです。当調査で同行された皆様に感謝を申し上げる次第です。

