

令和元年六月二十日提出
質問第二七一号

横浜シーサイドライン人身事故に関する質問主意書

提出者 早稲田夕季

横浜シーサイドライン人身事故に関する質問主意書

本年六月一日、横浜市が出資する横浜シーサイドラインにおいて、十四名の乗客が負傷する深刻な事故が起きた。ATO（自動列車運転装置）からモーター制御装置への回路に断線があったとのことだが、なぜ断線が起きたのかはまだ究明されていず、横浜シーサイドラインでは有人運転を続けている。国土交通省は六月十四日、今回の事故原因等の共有、再発防止対策に係る検討を目的として、「無人で自動運転を行う鉄軌道の事故防止に関する検討会」第一回を開催したが、いつ結論が出るかは目途が立っていない。他方、運転の自動化は、人口減少、労働力不足の昨今、従事する者の日々の業務において、身体的にも精神的にも負担軽減につながることも期待される。そこで以下、質問する。

- 一 今回の横浜シーサイドラインが逆走するアクシデントの発生時に、もし乗務員が乗車していれば、手動で非常ブレーキを作動させて、車止めへの衝突を防ぐことができたのではないか。
- 二 すでに国内には大都市圏にゆりかもめなど七つの完全無人自動運転事業者があるが、今回の事故は、現時点ではそのいずれの安全性も完全には担保されていないことを証明してしまったのではないか。
- 三 自動運転技術は、その技術がいかに進歩しようと、あくまでも人間のサポートシステムとして考えるべ

きであつて、多数の乗客を乗せる鉄軌道の交通手段については、その軌道内に人間が立ち入れないしくみになつていようとも、必ず乗務員一名が乗車し、万一の不測の事態に備えることを原則とし、完全な無人の自動運転が許される公共交通手段の範囲を縮小することをあらためて検討すべきなのではないか。

四 日進月歩の技術の進歩と裏腹に、一般に自動運転による事故が発生した場合、誰がどのような法律上の責任を負うのかについては必ずしも明確になつていないと承知しているが、今回の事故について、ATO（自動列車運転装置）からモーター制御装置、そしてその二つの装置をつなぐ回路それぞれの製造者にどのような責任があるのかないのかについても検証し、今後の交通運輸に係る法体系や保険制度の見直しに資する議論を行うべきではないか。その点、無人で自動運転を行う鉄軌道の事故防止に関する検討会には、製造者の代表が委員に入っていないのはなぜか。

右質問する。