

たし、安全運転を確保することができるように、就業時における心身状態の把握を確実にし、安全管理に努めるよう鉄軌道事業者を指導している。

### 3 鉄軌道交通の安全に関する知識の普及

鉄軌道事業者は、学校、沿線住民、道路運送事業者等に対し、全国交通安全運動等の機会をとらえて、ポスターの掲示、チラシ類の配布等による踏切事故防止キャンペーンを実施することにより、踏切道の安全通行や鉄軌道事故防止に関する知識の普及及び意識の高揚を図っている。

### 4 鉄軌道事業者に対する保安監査等の実施

鉄軌道の安全運行を確保するため、鉄軌道事業者に対し保安監査を実施し、施設及び車両の保守管理の状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況、安全管理体制等について適切な指導を行っている。また、重大な事故の発生等緊急的な課題に対して、速やかにかつ重点的に保安監査を実施し、問題点を抽出したうえで所要の指導をするなど、保安監査をより機動的かつ効果的に実施している。

### 5 鉄道事故原因の究明及び未然防止対策の推進

航空・鉄道事故調査委員会は、鉄道事故及び鉄道

事故の兆候（重大インシデント）の原因究明を行うことにより、事故の再発防止に寄与することを目的としており、鉄道事故等が発生した場合には、運行の状況、鉄道施設及び車両等について多角的な事実調査を行うとともに、必要な試験や研究を行い、これらの結果を総合的に解析して報告書を作成し、公表している。

また、事故等調査能力の向上のため、鉄道事故調査官及び地方運輸局の関係職員の研修等を実施し、鉄道事故調査体制の充実を図っている。

さらに、鉄道事故等報告規則等に基づいて報告される鉄道事故等の情報を収集整理し、鉄軌道事業者等の関係者で共有することにより、事故の未然防止を図っている。

### 6 気象情報等の充実

鉄軌道交通に影響を及ぼす自然現象について、的確な実況監視を行い、適時・適切に予報・警報等を発表・伝達して、事故の防止及び被害の軽減に努めるとともに、これらの情報の内容の充実と効果的利用を図るため、第1編第1部第2章第3節7(3)で述べた施策を講じた。

## 第3節 鉄軌道車両の安全性の確保

### 1 鉄軌道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準の改善

#### (1) 車両の構造・装置等の改善

近年、鉄道における車両の構造・装置は大きく変化し、各分野における科学技術の発達を反映するとともに、高齢者、身体障害者等に配慮した設計となっている。

最近導入されている車両は、機械的可動部分を削減した装置を採用することにより電子化・無接点化

が進み、信頼性と保安度の向上が図られている。また、車両の連結部には、プラットホーム上の旅客の転落を防止する安全対策を施した車両の導入を推進している。

#### (2) 鉄軌道車両等に関する日本工業規格の整備

鉄軌道車両の品質の改善、生産の合理化等を行うことにより、安全性の向上に寄与することを目的として日本工業規格を整備している。

なお、平成15年度末における鉄道部門の日本工業

#### 重大インシデント

結果的には事故に至らなかったものの、事故が発生するおそれがあったと認められる事態のうち重大なもの

規格数は154件となっている。

**2 鉄軌道車両の検査の充実**

鉄軌道の車両の検査については、鉄軌道事業者に対し、新技術を取り入れた検査機器を導入すること

による検査精度の向上、鉄軌道車両への新技術の導入に対応した検修担当者に対する教育訓練の充実及び鉄軌道車両の故障データ等の科学的分析結果の保守管理への反映が図られるよう指導した。

**第4節 踏切道における交通の安全に関する施策**

**1 踏切事故防止対策の現状**

踏切道の改良については、踏切道改良促進法（昭36法195）及び第7次踏切事故防止総合対策に基づき、踏切道の立体交差化、構造改良及び保安設備の整備を推進している。

同法により改良すべき踏切道として、平成15年度末までに立体交差化2,255箇所、構造改良3,988箇所、踏切保安設備の整備2万7,664箇所を指定し、その改良を推進している（第1-39表）。

また、これらと、道路管理者、鉄軌道事業者等が自主的に行ったものを合わせて、昭和36年度から平成15年度までの間に改良が図られた踏切道の延べ総数は、立体交差化5,442箇所、構造改良3万7,110箇所、踏切保安設備（踏切遮断機又は踏切警報機）の整備5万4,915箇所に及んでいる。また、踏切道の統廃合についても、立体交差化等の事業と併せて実施している。

**2 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進**

大都市及び主要な地方都市における踏切道については、踏切による交通渋滞の解消、事故の防止と地

域分断の解消により安全・快適な都市の再生を図るため、道路と鉄道の立体交差化等を重点的に促進するとともに、歩行者等の踏切横断の安全確保と円滑化のための踏切道の構造改良等に取り組んでいる。特に交通遮断の著しいボトルネック踏切と踏切道の幅員が接続する道路よりも狭いなど交通安全上危険な踏切については、緊急的かつ重点的に改良を推進している。

**3 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施**

踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案して踏切遮断機（踏切遮断機を設置することが技術的に著しく困難である場合は、踏切警報機）を整備しており、その結果、踏切遮断機又は踏切警報機が設置されている踏切道は、平成15年度末には3万1,722箇所（専用鉄道を含まない。）に及んでおり、全体の88.4%となっている。

また、大都市及び主要な地方都市にある踏切道のうち、列車運行回数が多く、かつ、列車の種別等により警報開始から列車が踏切道に到達するまでの時間に差が生じているものについては、必要に応じ警

**第1-39表 踏切道改良促進法により指定した踏切道の改良進捗状況**

（平成15年度末現在）

種別改良	指定箇所数(A)	しゅん工(B)	工事中(C)	未着工	進捗率 (B)+(C)/(A)
	箇所	箇所	箇所	箇所	%
立体交差化	2,255	1,824	320	111	95.1
構造改良	3,988	3,821	32	135	96.6
踏切保安設備の整備	27,664	27,552	0	112	99.6

注 国土交通省資料による。

ボトルネック踏切

ピーク時遮断時間が40分/時以上又は踏切交通遮断量が5万台時/日以上