

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化，構造改良等の事業の実施に併せて，近接踏切道のうち，その利用状況，う回路の状況等を勘案して，地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて，統廃合を進めるとともに，これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし，構造改良のうち，踏切道に歩道がないか，歩道が狭小な場合の歩道整備については，その緊急性を考慮して，近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため，必要に応じ，踏切道予告標，踏切信号機，車両通行

止め，一方通行等の交通規制，情報通信技術（IT）の導入による踏切関連交通安全施設の高度化を図るための技術開発等を進めるとともに，車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

また，踏切事故は，直前横断，落輪等に起因するものが多いことから，自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し，交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要がある。

このため，広報活動等を強化するとともに，学校や運転免許教習において，踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。

このほか，踏切道に接続する道路の拡幅については，踏切道において道路の幅員差が新たに生じないよう努めるものとする。

第5節 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して，避難誘導，救急救助活動を迅速かつ的確に行うため，主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関，医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

特に，重大事故等発生時の緊急体制の再確認と，二次災害防止のための安全管理の徹底を図る。

また，早期に応急手当を実施するため，鉄道事業

者に従事する職員の応急手当講習の受講を推進する。

さらに，平成17年4月に発生したJR西日本福知山線列車脱線事故を受けて，大規模災害に迅速かつ的確に対処するため，ウォーターカッター，大型ブローア一等高度な技術・資機材を有する特別高度救助隊等を創設する。

第6節 被害者支援の推進

損害賠償請求の援助活動等の強化や被害者等の心情に配慮した対策の推進を図る。特に，大規模事故が発生した場合に，警察，医療機関，地方公共団

体，民間の被害者支援団体等が連携を図り，被害者を支援する。

第7節 研究開発及び調査研究の充実

1 鉄道の安全に関する研究開発の推進

国土交通省関係の研究

ア 気象庁気象研究所等の研究

鉄道交通の安全に寄与する気象情報の精度向上を

図るため，気象研究所を中心に，第1部第1章第8節1（6）ウで述べた研究等，気象・地象・水象に関する基礎的及び応用的研究を行う。

イ 独立行政法人交通安全環境研究所の研究

より安全度の高い鉄道システムの実現を図るため、施設、車両、運転などに関する新技術の評価及び導入効果に関する試験・研究及びヒューマンエラー事故防止技術に関する研究を行う。また、安全度の高い新しい交通システムの実用化を促進するため、安全性、信頼性評価のための試験・研究を行う。

2 鉄道事故の原因究明のための総合的な調査研究の推進

国土交通省関係の研究

航空・鉄道事故調査委員会では、鉄道事故及び重大インシデントの原因究明の調査を迅速かつ適確に行うため、各種の記録装置の分析等過去の事故調査で得られたノウハウや各種分析技術の向上及び事故分析結果等のストックとその活用等により総合的な調査研究を推進し、その成果を原因の究明に反映させる。