

また、踏切道通行者の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ための広報活動等を推進したほか、踏切対策の推進に向けた、多様な提案をいただく場とし

て「踏切改善懇談会」を開催し、議論を行った。

この他、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に努めた。

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とともに、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

図った。

また、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、より高度な技術・資機材を有する特別高度救助隊等を創設した。

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った。

特に、大規模事故が発生した場合には、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、被害者を支援することとしている。

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

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等の精度向上を図るため、気象庁気象研究所を中心に、第1編第1部第2章第8節1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った。

イ 独立行政法人交通安全環境研究所の研究

より安全性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・研究を行った。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・研究を行った。

2 鉄道事故等の原因究明のための総合的な調査研究の推進

鉄道事故及び鉄道事故の兆候(重大インシデント)の原因究明を迅速かつ適確に行うため、各種記録装置の分析等、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により総合的な調査研究を推進し、その結果を原因の究明に反映させている。