

鉄道妨害，線路内立入り等の外部要因による事故を防止するためには，踏切道の安全通行や鉄軌道事故防止に関する知識を広く一般に普及する必要がある。このため，鉄軌道事業者に対し，学校，沿線住民，道路運送事業者等を対象として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広報活動を積極的にを行うよう指導する。

また，建設工事・保守作業等施設の建設・保守に携わる作業員についても安全対策の徹底を図るよう，鉄軌道事業者を指導する。

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う。また，重大な事故の発生等緊急的な課題に対しても，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する。

また，鉄軌道事業者の事故情報の交換，効果的な事故防止対策の検討等を行うため，鉄道保安連絡会議を定期的開催する。

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，公表する。

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に努める。

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についても収集整理し，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るとともに，安全施策への反映に努める。

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部第1章第3節6（3）で述べた施策を講じる。

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

科学技術の進歩，交通環境の変化に対応して鉄軌道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準の点検及び見直しを行う。さらに，鉄軌道車両に導入された新技術及び安全性に関する検討の成果を速やかに技術基準に反映させる。

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

重大インシデント

結果的に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

守管理への反映が図られるよう指導する。

また、営団日比谷線中目黒駅構内列車脱線衝突事故に関する調査報告書を踏まえ、脱線を防止する上

で有効とされる静止輪重の管理等を実施するよう指導する。

第4節 踏切道における交通安全に関する施策

踏切事故の防止及び交通の円滑化を図るため、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、次のような諸施策を積極的に推進する。

1 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、道路管理者と鉄道事業者が連携を強化し、「抜本対策」による踏切除却と、「速効対策」による踏切事故の防止及び交通の円滑化により、踏切道対策を総合的に推進する。特に、交通遮断の著しいボトルネック踏切については、緊急的かつ重点的に改良を推進する。

連続立体交差事業について、都道府県、政令市に限定されていた施行者に、県庁所在都市及びそれに準ずる都市（人口20万人以上の都市及び特別区）を追加し事業のペースアップを図る。また、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を推進する。

2 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、踏切遮断機の整備を行う。

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、「速効対策」として踏切遮断時間を適正化するための警報時間制御装置の整備等を進める。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要

に応じ、障害物検知装置、門型警報装置（オーバーハング型警報装置）、大口径遮断桿等の大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要な交通規制を実施する。

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合わせて、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、その緊急性にかんがみ、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとしている。

4 その他踏切道の交通の安全及び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、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、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、踏切歩行者空間の確保を推進するため、利用者の意向を反映し、道路管理者と鉄道事業者の協

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