

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た。

### 第3節 鉄道車両の安全性の確保

#### 1 鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準の改善

##### 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、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、プラットフォーム上の旅客の転落を防止するため、車両の連結部に安全対策を施した車両の導入を推進している。

JR西日本福知山線列車脱線事故を契機として、鉄道の技術基準で求めるべき安全水準の在り方などを検討し、その結果を踏まえて技術基準の改正を行

い、運転士異常時列車停止装置の設置の義務化等を行った。

##### 鉄道車両等に関する日本工業規格の整備

鉄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た。

なお、平成17年度末における鉄道部門の日本工業規格数は145件である。

#### 2 鉄道車両の検査の充実

鉄道の車両の検査については、鉄道事業者に対し、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対策

#### 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8次交通安全基本計画に基づき、踏切道の立体交差化、構造改良、歩行者等立体横断設備の整備及び踏切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17年度末までに立体交差化2,293か所、構造改良4,086か

所、踏切保安設備の整備2万7,776か所を指定し、その改良を推進した（第1-34表）。

また、これらと、道路管理者、鉄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17年度までに改良が図られた踏切道の延べ総数は、立体交差化5,538か所、構造改良3万7,601か所、踏切保安設備（踏切遮断機又は警報機）の整備5万

第1-34表 踏切道改良促進法により指定した踏切道の改良進ちょく状況

（平成17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	進ちょく率 (B)+(C)/(A)
	か所	か所	か所	か所	%
立体交差化	2,293	1,854	322	117	94.9
構造改良	4,086	3,913	36	137	96.6
踏切保安設備の整備	27,776	27,634	0	142	99.5

注 国土交通省資料による。