

### 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

鉄道車両に係る新技術，車両故障等の原因分析結果及び車両の安全性に関する研究の成果を速やかに技術基準等に反映させる。

#### 2 鉄道車両の検査の充実

鉄道車両の検査については，IT技術等新技術を取り入れた検査機器の導入を促進して検査精度の向上を図るとともに，新技術の導入に対応した検修担当者の教育訓練内容の充実を図る。

### 第4節 踏切道における交通の安全についての対策

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8次交通安全基本計画に基づき，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，構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

全国のすべての踏切を対象にした，踏切交通実態総点検により，緊急対策が必要な踏切を抽出し，地域の実情に併せた5か年の整備計画を策定することにより，次の施策を実施する。

立体交差化までに時間のかかる「開かずの踏切」等について，効果の早期発現を図るための構造改良及び歩行者等立体横断施設の整備を緊急的に取り組む。また，歩道が狭い踏切等における歩行者安全対策のための構造改良等を強力に推進する。

さらに，「開かずの踏切」等の遮断時間が特に長い踏切等で，かつ道路交通量の多い踏切道が連担している地区等や，主要な道路との交差にかかわるもの等については，抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により，踏切道の除却を促進するとともに，道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっても，極力立体交差化を図る。

以上の構造改良等による「速効対策」と立体交差化の「抜本対策」との両輪による総合的な対策を緊急かつ重点的に推進する。

#### 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は，踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低い

ことから，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，着実に踏切遮断機の整備を行う。

また，遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから，大都市及び主要な地方都市にある踏切道のうち，列車運行本数が多く，かつ，列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては，必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め，踏切遮断時間を極力短くする。

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，オーバーハング型警報装置，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。併せて道路標識等の大型化，高輝度化による視認性の向上を図る。

#### 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幅員については、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。

### 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

##### 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る。