

### 4 鉄道事業者に対する保安監査等の実施

鉄道の安全運行を確保するため、鉄道事業法等に基づき、鉄道事業者に対し保安監査を実施し、輸送の安全確保の取組状況、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等について適切な指導を行うとともに、安全管理規定の整備及び安全統括管理者の選任について指導を行った。

さらに、平成18年10月より開始した「運輸安全マネジメント制度」により、事業者の経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築を推進するとともに、事業者の安全管理体制の構築状況について国が20年3月末までにのべ176社に対して評価を実施し、輸送の安全の確保に努めた。

### 5 気象情報等の充実

鉄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編第1部第2章第3節7で述べた施策を講じた。また、地震発生時に走行中の列車を減速・緊急停止等させることにより列車転覆等の

被害の防止に活用されるよう、鉄道事業者等に対し、緊急地震速報の提供を行っている。

### 6 鉄道事故等原因究明及び体制の強化等

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公表している。

また、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い、鉄道事故の防止に寄与するため、事故調査を担当する職員の専門調査技術の向上を図るとともに、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、各種調査用機器の活用による分析能力の向上に努めている。

さらに、事故の未然防止を図るため、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、車両の連結部には、プラットホーム上の旅客の転落を防止する安全対策を施した車両の導入を推進している。

#### 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、生産の合理化等を図ることにより、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19年度末における鉄道部門の日本工業規格数は143件である。

#### 重大インシデント

結果的には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。

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ついての対策

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。これらの諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、平成22年までに踏切事故件数を平成17年と比較して約1割削減することを目指すこととしている。

目標の達成に向けた取り組みとして、同法においては改良すべき踏切道として、平成18年度末までに立体交差化2,311か所、構造改良4,095か所、踏切保安設備の整備2万7,884か所を指定し、その改良を推進した。

また、第8次交通安全基本計画年次の対策としては、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、平成18年度に改良が図られた踏切道対策数は、立体交差化85か所、構造改良280か所、踏切保安設備（踏切遮断機又は警報機）の整備59か所に及んでいる。また、踏切道の統廃合についても、立体交差化等の事業と併せて実施した（第1-35表）。

第1-35表 「交通安全基本計画の計画年次（平成18～22年）における踏切道整備実績」（平成18年度末現在）

種別	立体交差	構造改良	踏切保安設備
箇所数	85	280	59

注 国土交通省資料による。

2 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

平成18年から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、地域の実情に合わせた5か年の整備計画

を策定することにより、次の施策を実施した。

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んだ。

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した。

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った。

以上の構造改良による「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的かつ重点的に推進した。

3 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て踏切遮断機（踏切遮断機を設置することが技術的に著しく困難である場合は、踏切警報機）を整備しており、その結果、踏切遮断機又は踏切警報機が設置されている踏切道は、平成18年度末には3万1,207か所（専用鉄道を含まない。）に及んでおり、全体の89.0%である。また、大都市及び主要な地方都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、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、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進めた。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