

に基づき、鉄道事業者等に対し保安監査を実施した。平成21年度は52事業者に対して計65回実施し、輸送の安全確保の取組、施設及び車両の保守管理、運転取扱い、乗務員等に対する教育訓練等について34事業者に対して文書による行政指導を計36件行い、改善を求めた。

運輸安全マネジメント制度の充実

平成18年10月より導入した「運輸安全マネジメント制度」により、事業者が経営トップから現場まで一丸となって安全管理体制を構築し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を22年12月末までに延べ673社に対して実施した。

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等の充実

運輸安全委員会は、鉄道事故及び鉄道事故の兆候（重大インシデント）に関し、当該事故等が発生した原因や、事故による被害の原因を究明するための調査を行い、鉄道事故等の再発防止や鉄道事故による被害の軽減に努めている。

鉄道事故等の原因究明の調査を迅速かつ適確に行い、鉄道事故等の防止に寄与するため、各種調査用機器の活用による分析能力の向上に努めるとともに、外国で行われた国際鉄道事故調査会議に出席し、調査・分析手法の向上を図った。また、最新の信号システムや車両等における電磁両立性（EMC）に関する各種専門研修に参加した。

7 鉄道事故の未然防止対策の推進

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、プラットフォ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22年度末における鉄道部門の日本工業規格数は147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

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。

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、歩行者等立体横断施設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21年度末までに立体交差化2,503か所、構造改良4,297か所、歩行者等立体横断施設の整備9か所、踏切保安設備の整備2万7,985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21年度に改良が図られた踏切道対策数は、立体交差化37か所、構造改良289か所、踏切保安設備（踏切遮断機又は警報機）の整備101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1-34表）。

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、歩道が狭あいな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

第1-34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21年度末現在)
(単位:箇所)

年度	種別	立体交差	構造改良	踏切保安設備
平成18		85	280	61
平成19		81	319	54
平成20		58	327	75
平成21		37	289	101

注 国土交通省資料による。

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21年度末には3万837か所（専用鉄道を含まない。）に及んでおり、全体の90.3%である。また、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、障害物検知装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めた。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した（第1-35表）。