

## 第2章 鉄道交通安全施策の現況

### 第1節 鉄道交通環境の整備

#### 1 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道交通の安全を確保するためには、基盤である線路施設について常に高い信頼性を確保する必要があり、土砂崩壊、落石、雪崩等による施設の被害を防止するため、防災設備の整備を促進するとともに、鉄道事業者に対し、適切な保守及び整備を実施するよう指導した。

また、地方中小鉄道については、平成14～15年度に実施した安全性緊急評価の結果に基づき策定した保全整備計画により、施設、車両等の適切な維持・改修等を実施するよう指導した。

#### 2 運転保安設備等の整備

JR西日本福知山線列車脱線事故を踏まえて改正した技術基準に基づき、曲線、分岐器、線路終端、

その他重大な事故を起こすおそれのある箇所への自動列車停止装置（ATS）等の整備促進を図った。

#### 3 鉄道の地震対策の強化

新幹線の高架橋柱及び在来線の高架橋柱について耐震補強の促進を図った。

また、今後発生が予測される大規模地震に備え、緊急人員輸送の拠点等の機能を有する主要な鉄道駅において耐震補強の緊急的实施を進めた。

#### 4 地下鉄道の火災対策の推進

地下鉄道の火災対策基準に適合していない地下駅等については利用者の安全を確保するため、早期に火災対策施設を整備する必要があり、火災対策施設の整備促進を図った。

### 第2節 鉄道交通の安全に関する知識の普及

踏切事故防止について、ポスターの掲示等によるキャンペーンを実施し、学校、沿線住民、道路運送事業者等に対し、踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する知識の普及及び意識の高揚を図った。

また、児童等を対象に鉄道利用に係る安全教育を効果的に行うために必要な事項を調査し、作成した教材について、鉄道事業者等に出前講座等に活用するよう促した。

### 第3節 鉄道の安全な運行の確保

#### 1 運転士の資質の保持

動力車操縦者の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施した。また、乗務員の資質が保持されるよう、運転管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導した。

#### 2 リスク情報の分析・活用

重大な列車事故を未然に防止するため、リスク情報を関係者間において共有できるよう、インシデント等の情報収集を行っている。さらに、国への報告対象となっていないリスク情報について、鉄道事業

者による情報共有化を図っている。

#### 3 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(3)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。

### 4 鉄道事業者に対する保安監査等の実施

#### (1) 保安監査の充実

鉄道の安全運行を確保するため、鉄道事業法（昭61法92）等に基づき、鉄道事業者等に対し保安監査を実施した。平成22年度は55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35事業者に対して文書による行政指導を計37件行い、改善を求めた。

#### (2) 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23年12月末までに延べ814社に対して実施した。

### 5 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した際に、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行った。

また、大都市圏、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導した。

さらに、東日本大震災における、津波発生時の避難誘導などの状況を検証し、通信手段が途絶した場合の津波警報の入手方策、浸水の可能性のある区間で停止した場合の迅速な避難方策、夜間における避難方策等について検討を進めており、津波発生時における避難誘導を迅速化するなど、鉄道旅客の安全確保を図る。

## 第4節 鉄道車両の安全性の確保

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。

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。

また、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23年度末における鉄道部門の日本工業規格数は106件である。

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5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9次交通安全基本計画に基づき、踏切道の立体交差化、構造の改良、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27年までに踏切事故件数を平成22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。

同法により改良すべき踏切道として、平成22年度末までに立体交差化2,503か所、構造の改良4,297か所、歩行者等立体横断施設の整備9か所、踏切保安