

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

第1-32表 「平成18～22年度における踏切道整備実績」

(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
平成22		29	325	79

注 国土交通省資料による。

設備の整備2万7,996か所を指定し、その改良を推進した。

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、平成22年度に改良が図られた踏切道対策数は、立体交差化29か所、構造の改良325か所、踏切保安設備（踏切遮断機又は警報機）の整備79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1-32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

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に構造の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の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。

以上の構造の改良等と立体交差化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

第1-33表 踏切道における交通規制の実施状況

(平成22年度末現在)

規制種別	踏切種別			計
	1種	3種	4種	
大型車通行止め	5,164	177	242	5,583
二輪の自動車以外の自動車通行止め	1,862	479	1,349	3,690
車両通行止め	1,191	245	589	2,025
その他の通行止め	1,213	261	399	1,873
一方通行	428	4	17	449
合計	9,858	1,166	2,596	13,620

注 警察庁資料による。

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22年度末には3万828か所（専用鉄道を含まない。）に及んでおり、全体の90.5%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1-33表）。

4踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の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した。ただし、構造の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している。その結果、平成22年度末の踏切道の総数は3万4,058か所（専用鉄道を含まない。）と着実に減少した。

5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、情報通信技術（IT）

第1編 陸上交通 第2部 鉄道交通

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研究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った。

また、踏切道通行者の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ための広報活動等を推進した。

この他、踏切道に接続する道路の拡幅については、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た。

第6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った。

また、平成17年4月に発生したJR西日本福知山線列車脱線事故を受けて、大規模災害に迅速かつ的確に対処するため、より高度な技術・資機材を有する特別高度救助隊等を創設し、救助・救急活動体制の強化を図ってきた。

第7節 被害者支援の推進

被害者等の心情に配慮した対策の推進を図った。

特に、大規模事故が発生した場合には、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、被害者を支援することとしている。

また、国土交通省では、平成21年度から、御遺族

代表、有識者等からなる「公共交通における事故による被害者等への支援のあり方検討会」を開催し、国土交通省の活動の在り方等について検討を行い、23年6月に取りまとめを行った。

第8節 鉄道事故等の原因究明と再発防止

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、調査で得られた知見に基づき、原因関係者に勧告等を実施するとともに、事故等調査の過程においても、鉄道交通の安全に有益な情報については、タイムリーかつ積極的な情報発信を行い、鉄道事故等の防止や事故による被害の軽減に努めた。

また、事故等の調査を迅速かつ的確に行うため、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、過去に公表した事故等調査報告書の

データベース化や各種専門研修への参加等により調査・分析手法の蓄積・向上を図った。

さらに、公表した事故等調査報告書の概要や分析結果の解説等を掲載した定期情報誌を発行し、鉄道関係者等に広く提供するとともに、鉄道技術関係各種協会等に対し、事故等調査報告書の概要や分析結果の解説を行うなど、事故防止の啓発活動を行った。

また、事故の未然防止を図るため、鉄道事故等報告規則（昭62運輸省令8）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。

※ 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。