

第1章 鉄道交通事故の動向

1 近年の運転事故の状況

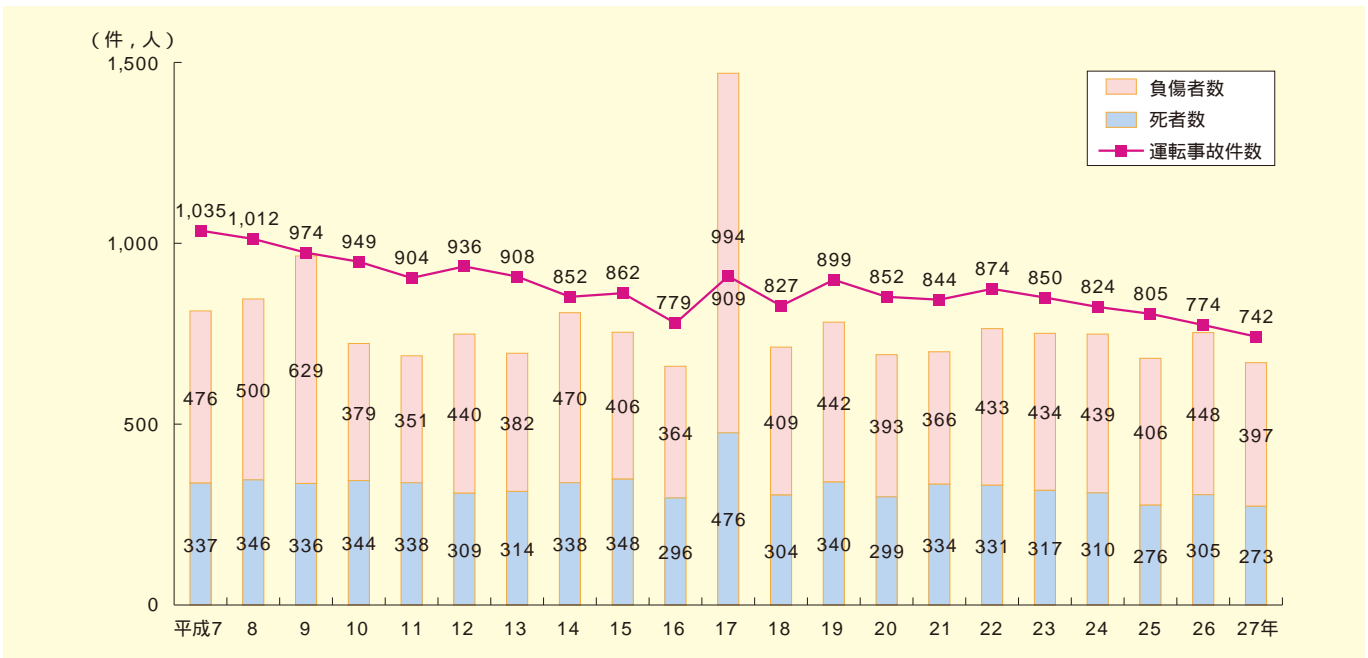
鉄道交通における運転事故は、長期的には減少傾向にあり、平成7年に1,035件であったものが、17年には909件、27年には742件で、27年は前年比4.0%減であった（第1-40図）。

事故種別別にみると、踏切障害が242件（32.6%）、人身障害425件（57.3%）、道路障害60件（8.1%）

であった（第1-29表）。

運転事故による死者数は273人で前年比10.5%減であり、乗客の死者数はゼロであった（第1-29表）。また、運転事故による死者数は22年と比較して、約2割減少しており、乗客の死者数ゼロと併せ、第9次交通安全基本計画の目標を達成した。

第1-40図 運転事故の件数と死傷者数の推移



注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は24時間死者。

第1-29表 事故種別別の運転事故の発生状況

(平成27年)

区分	列車事故				その他の事故					合計
	列車衝突	列車脱線	列車火災	小計	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	小計	
件数(件)	2 0.3%	9 1.2%	1 0.1%	12 1.6%	242 32.6%	60 8.1%	425 57.3%	3 0.4%	730 98.4%	742 100.0%
死傷者(人)	0 (0)	19 (0)	0 (0)	19 (0)	206 (97)	17 (0)	428 (176)	3 (0)	651 (273)	670 (273)

注 1 ()内は、死亡者で死傷者の内数である。
2 踏切障害とは、踏切道において列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故のうち列車事故に至らなかったもの。
3 道路障害とは、踏切道以外の道路において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故のうち列車事故に至らなかったもの。
4 人身障害とは、列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故をいう(列車事故、踏切障害及び道路障害を除く)。
5 物損とは、列車又は車両の運転により500万円以上の物損を生じた事故をいう(列車事故、踏切障害、道路障害及び人身障害を除く)。

運転事故

列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいう。なお、軌道の運転事故は、鉄道運転事故と同様に定義する。

2 平成27年中の列車事故の状況

列車事故（運転事故のうち列車衝突事故，列車脱線事故及び列車火災事故をいう。）は，12件（運転事故件数の1.6%）であり，前年比25.0%減であった。

3 平成27年中の踏切事故の状況

踏切事故は，踏切保安設備の整備等により，長期的には減少傾向にある。平成27年は242件で前年比4.7%減であり，踏切事故による死者数は97人で前年比2.1%増であった（第1-41図）。

衝撃物別にみると，自動車と衝突した事故が40.5%，歩行者と衝突した事故が42.6%であった。（第1-42図）。

また，第1種踏切道での事故件数が89.0%を占めているが，踏切道100か所当たりでは第1種踏切道が第3，4種踏切道の合計件数より少なくなっている（第1-30表）。

4 人身障害事故の発生状況

平成27年の人身障害事故は425件，死者数は176人で前年比15.4%減，このうちホームから転落し

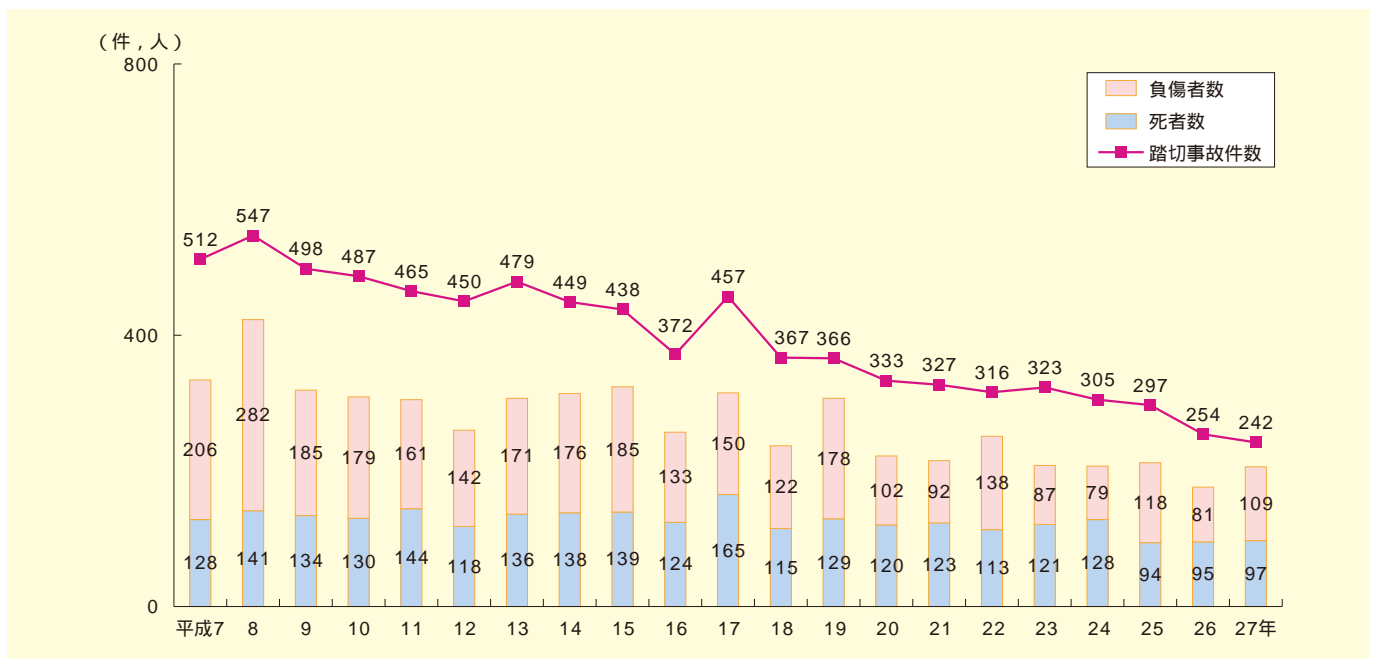
第1-30表 踏切道種別の踏切事故発生件数

（平成27年）

踏切道	踏切道数	件数	構成率 (踏切道)	100か所当たりの 事故件数
第1種	29,836	210	89.0	0.70
第2種	-	-	-	-
第3種	775	3	2.3	0.39
第4種	2,917	29	8.7	0.99
計	33,528	242	100.0	0.72
(参考) 第3,4種計	3,692	32	11.0	0.87

- 注 1 国土交通省資料による。
 2 踏切道種別は，次による。
 第1種 自動遮断機が設置されている踏切道又は踏切保安係が遮断機を操作している踏切道
 第3種 遮断機はないが警報機が設置されている踏切道
 第4種 踏切保安係もならず，遮断機も警報機も設置されていない踏切道
 第2種については，現在設置されているものはない。
 3 踏切道数は，平成26年度末の数字である。
 4 100か所当たり件数とは，踏切道100か所当たりの踏切事故件数である。

第1-41図 踏切事故の件数と死傷者数の推移

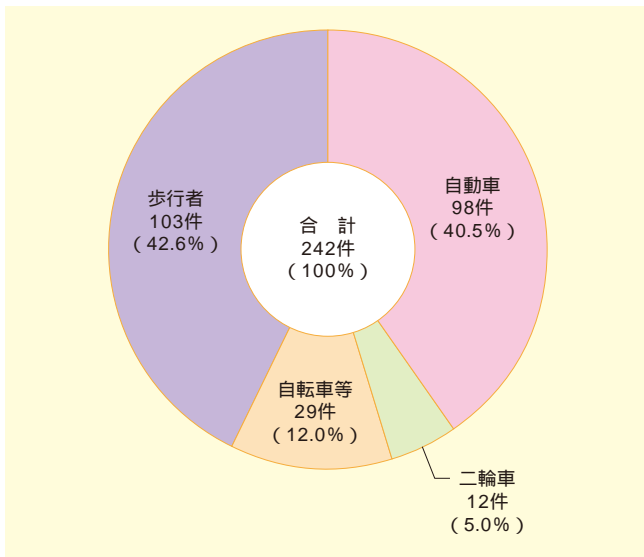


- 注 1 国土交通省資料による。
 2 死者数は24時間死者。

踏切事故

列車事故のうち，踏切道において，列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し，又は接触した事故及び踏切障害事故をいう。

第1-42図 衝撃物別踏切事故発生件数（平成27年）



注 国土交通省資料による。

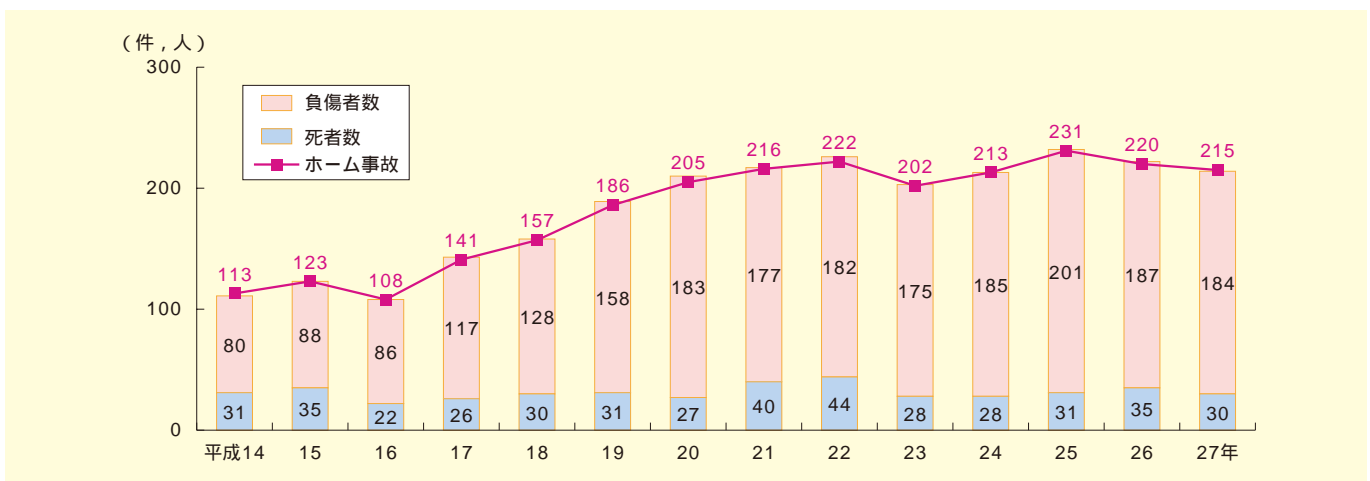
て又はホーム上で、列車と接触して死傷する事故（ホーム事故）は、27年は215件で前年比2.3%減であり、ホーム事故による死者数は30人で前年比14.3%減であった（第1-43図）。

なお、ホーム事故は、酔客による事故件数が61.9%を占めている。

5 平成27年中の鉄道交通における重大事故の発生状況

平成27年2月13日にJR西日本の山陽線西阿知駅～新倉敷駅間の第1種踏切道において、踏切を支障したトラックと列車が衝突し、乗客等44人が負傷した（第1-31表）。

第1-43図 ホーム事故の件数と死傷者数の推移



注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は24時間死者。

第1-31表 重大事故一覧

（平成27年）

発生月日	事業者名	線名・場所	事故種類	死傷者数	脱線両数	主原因及び概要
2/13	西日本旅客鉄道	山陽線 西阿知駅～新倉敷駅間	踏切障害事故	44人 (0人)	0	列車走行中、踏切内でトラックが上下線を支障しているのを認めたため、非常ブレーキを使用した が、トラックと衝突した。

注 1 国土交通省資料による。
2 重大事故とは、死傷者が10名以上又は脱線両数が10両以上生じた事故をいう。
3 死傷者数の()内は、死亡者数で内数を示す。

鉄道交通安全対策の今後の方向性 第10次交通安全基本計画より

1 基本的な考え方

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、年間230億人が利用する国民生活に欠くことのできない交通手段であり、国民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

2 鉄道交通の安全についての目標

鉄道事故の状況

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、近年は横ばいの傾向にあり、平成23年からは800件程度で推移し、27年は742件であった。

また、平成27年の死者数は273人であり、負傷者数は397人であった。

なお、平成17年には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故、及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、18年から27年までの間は乗客の死亡事故が発生しなかった。

交通安全基本計画における目標

乗客の死者数ゼロを目指す。

運転事故全体の死者数減少を目指す。

3 鉄道交通の安全についての対策

視点

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全基本計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進する。

また、ホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めており、近年、その死者数はほぼ横ばいであることから、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずる。

講じようとする主な施策

【重点施策及び新規施策】

- 鉄道施設等の安全性の向上
- 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- 保安監査の実施
- 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道利用者にホームにおける「ながら歩き」の危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故0（ゼロ）運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る。

また、鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

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、救助・救急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。

また、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進する。

被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、平成24年4月に、国土交通省に公共交通事故被害者支援室を設置、公共交

通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

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（鉄道重大インシデント）の原因究明を迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、各種調査用機器の活用により分析能力の向上に努める。

また、事故等調査結果等に基づき、必要な施策又は措置の実施を求め、鉄道交通の安全に寄与する。

研究開発及び調査研究の充実

交通安全環境研究所及び鉄道総合技術研究所において、鉄道の安全性向上に関する研究開発及び調査研究を推進する。

踏切道における交通安全対策の今後の方向性

第10次交通安全基本計画より

1 基本的な考え方

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

2 踏切道における交通の安全についての目標

踏切事故の状況

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、平成27年の発生件数は242件、死傷者数は206人となっている。

踏切事故は長期的には減少しており、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残され

ている現状にある。

交通安全基本計画における目標

平成32年までに踏切事故件数を平成27年と比較して約1割削減することを目指す。

3 踏切道における交通の安全についての対策

視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第9次交通安全基本計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全に

も寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策や高齢者の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

講じようとする主な施策

【重点施策及び新規施策】

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

踏切保安設備の整備及び交通規制の実施（高齢者等の歩行者対策の推進）

踏切道の統廃合の促進

その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

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

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、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は、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、効果の早期発現を図るため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者立体横断施設の設置等を促進する。

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、高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

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、第3、4種踏切道など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。

その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

また、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押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。

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、鉄道事業者は法定耐用年数を越えた施設を多く保有していることから、これら施設を適切に維持管理するため、鉄道施設の老朽化対策の促進を図った。

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

阪神・淡路大震災及び東日本大震災を踏まえ、また、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている首都直下地震・南海トラフ地震等に備えて、より多くの鉄道利用者の安全確保や、一時避難場所や緊急輸送道路の確保等の公共的機能も考慮し、主要駅や高架橋等の耐震対策の促進を図った。

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、鉄道の安全利用に関する手引きや児童等を対象とした鉄道利用に係る安全教育を効果的に行うための教材を活用して、鉄道事業者等に事故防止を図るよう促した。

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

保安監査等の充実

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26年度は63事業者に対して計68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38事業者に対して文書による行政指導を計38件行い、改善を求めた。また、年末年始の輸送等安全総点検を実施し、鉄道事業者等の安全意識の向上を図った。

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、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、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、27年にお

いて75者に対して実施した。

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、迅速かつ的確な情報の収集・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するとともに、南海トラフ巨大地震等による最大クラスの津波からの避難の基本的な考え方(素早い避難が最も有効かつ重要な対策であること等)を踏まえた津波発生時における鉄道旅客の安全確保への対応方針と具体例等を取りまとめ、鉄道事業者における取組を推進している。

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27年度末における鉄道部門の日本工業規格数は153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

進した結果、平成27年の踏切事故件数は242件で、22年と比較して約2割削減した。

同法により改良すべき踏切道として、平成26年度末までに立体交差化2,560か所、構造の改良4,382か所、歩行者等立体横断施設の整備10か所、踏切保安設備の整備2万8,079か所を指定し、その改

第1-32表 「平成22～26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22		29	325	79
平成23		42	195	74
平成24		98	191	77
平成25		34	204	57
平成26		26	203	35

注 国土交通省資料による。

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26年度に改良が図られた踏切道対策数は、立体交差化26か所、構造の改良203か所、踏切保安設備の整備35か所に及んでいる(第1-32表)。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。

一方、道路管理者、鉄道事業者が連携し、踏切の諸元や対策状況、事故発生状況等の客観データに基づき「踏切安全通行カルテ」を作成開始した。なお、今後、踏切道の現状を「見える化」しつつ、対策方針等を取りまとめ、踏切対策を推進することとしている。

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

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について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。

第1-33表 踏切道における交通規制の実施状況

(平成26年度末現在)

規制種別	踏切種別			計
	1種	3種	4種	
大型車等通行止め	5,023	147	197	5,367
二輪の自動車以外の自動車通行止め	1,770	438	1,235	3,443
車両通行止め	1,063	217	500	1,780
その他の通行止め	1,410	270	422	2,102
一方通行	376	4	17	397
合計	9,642	1,076	2,371	13,089

注 警察庁資料による。

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26年度末には3万611か所(専用鉄道を含まない。)に及んでおり、全体の91.3%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1-33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、踏切道の総数は前年度から127か所減少し、平成26年度末で3万3,528か所(専用鉄道を含まない。)となった。

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)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推進

した。

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。

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、平成24年4月に、国土交通省に公共交通事故被害者支援室を設置し、被害者等に対し事業者への要望の取次ぎ、相談内容に応じた適切な

機関の紹介などを行うこととしている。

平成27年度は、公共交通事故発生時に、被害者等へ相談窓口を周知するとともに被害者等からの相談に対応した。また、平時においても、支援に当たる職員に対する教育訓練の実施、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画の策定の働きかけ等を行った。

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、国土交通大臣又は原因関係者に対して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した。

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。

第9節 研究開発及び調査研究の充実

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等の精度向上を図るため、気象庁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った。

イ 独立行政法人交通安全環境研究所及び（公財）鉄道総合技術研究所の研究

より安全度の高い鉄道システムを実現するための、施設、車両、運転等に関する新技術の評価とその効果予測に関する研究や、事故及び防災・減災に関する試験研究等を行った。