

## 1 鉄軌道輸送の安全にかかわる国の取組み

### (1) 基本的考え方

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄軌道は、国民生活に欠くことのできない交通手段です。

鉄軌道輸送においては、一たび事故が発生すると、多くの死傷者が発生し被害が甚大となるおそれがあるほか、利用者の利便に重大な支障をもたらします。このため、各種の安全対策を推進し、国民の鉄道に対する信頼を揺るぎないものとする必要があります。

### (2) 交通安全基本計画<sup>5</sup>

国では「第8次交通安全基本計画」(平成18～22年度の5ヶ年計画)を定め、その中で鉄道交通の安全に関する数値目標を掲げています。この目標を達成するため、関係機関では毎年度、交通安全業務計画を定めています。

#### ①数値目標

「第8次交通安全基本計画」における鉄道交通の安全に関する数値目標は次のとおりです。国及び鉄軌道事業者、国民の理解と協力の下、諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、その達成を目指しています。

#### ○乗客の死者数ゼロ

鉄軌道における運転事故は、長期的には減少傾向にありますが、JR西日本福知山線列車脱線事故といった重大な運転事故が発生し、社会的に大きな影響を与えました。また、近年は輸送量の伸び悩み等から、各事業者において経営合理化の要請が高まっており、さらには、地方の鉄道において、沿線の過疎化、高齢化等により厳しい経営を強いられている事業者が多い状況です。こうした現状を踏まえ、乗客の死者数ゼロを目指すとともに、運転事故件数の減少を目指します。

#### ○踏切事故件数を約1割削減(平成22年までに平成17年との比較)

踏切事故は、長期的には減少傾向にあります。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約半数を占め、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状です。このような現状を踏まえ、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します。

<sup>5</sup> 参考:中央交通安全対策会議「第8次交通安全基本計画」(平成18～22年度の5ヶ年計画)  
詳しくは、<http://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku8/>をご覧ください。

②国土交通省交通安全業務計画<sup>6</sup>

「第8次交通安全基本計画」に基づき、国土交通省では、鉄道交通の安全に関し平成20年度において講ずべき施策等を定めています。

平成20年度において鉄道交通の安全に関し講ずべき施策等

区分	施策項目
鉄道交通環境の整備	○鉄道施設の点検と整備
	○運転保安設備の整備
	○鉄道の地震対策の強化
鉄道の安全な運行の確保	○乗務員及び保安要員の教育の充実及び資質の向上
	○列車の運行及び乗務員等の管理の改善
	○鉄道交通の安全に関する知識の普及
	○鉄道事業者に対する保安監査等の実施
	○気象情報等の充実
	○鉄道事故等原因究明体制の強化等
	○鉄道事故の未然防止対策の推進
鉄道車両の安全性の確保	○鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準の改善
	○鉄道車両の検査の充実
救助・救急活動の充実	○防災訓練の充実や関係機関との連携・協力体制の強化
研究開発及び調査研究の充実	○鉄道の安全に関する研究開発の推進
	○鉄道事故等の原因究明のための総合的な調査研究の推進
踏切道における交通の安全	○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
	○踏切道の統廃合の促進
	○その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置
公共交通機関における総合的な安全対策 (分野横断的に推進)	○運輸安全マネジメント制度の充実
	○ヒューマンエラー事故防止の技術開発

<sup>6</sup> 参考:「平成20年度国土交通省交通安全業務計画」

詳しくは、[http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/safety/sosei\\_safety\\_tk1\\_000003.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/safety/sosei_safety_tk1_000003.html) をご覧ください。

### （３）鉄道交通における安全対策

2008年6月19日に交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会において、提言「環境新時代を切り拓く、鉄道の未来像 ―鉄道がつなぐ、エコフレンドリーな生活圏の創造―」がとりまとめられました<sup>7</sup>。この中では、安全で安定した鉄道輸送の実現に関して、過去に発生した重大な事故や鉄道運転事故件数等の現状を踏まえ、「施設の改良や利用者等との協力による事故防止対策」、「事故情報及びリスク情報の分析・活用」などについて提言されています。国土交通省では、この提言に関係するものも含め、様々な安全対策を推進しています。

#### ○踏切道の除却・改良

踏切事故防止対策の強化としては、「踏切道改良促進法」及び「第8次交通安全基本計画」に基づき、立体交差化、構造改良、横断歩道橋等の歩行者等立体横断施設の整備、踏切遮断機や高規格化保安設備（障害物検知装置等）の整備等を推進し、踏切事故の防止に努めています。平成19年度には、81の踏切道が立体交差化により除却されたほか、54の踏切道に踏切遮断機や踏切警報機が設置されました<sup>8</sup>。



踏切遮断機・警報機の整備

#### ○ホームの安全対策

利用者のホームからの転落等に対する安全対策として、列車の速度が高く、運転本数の多いホーム<sup>9</sup>について、非常停止押しボタン又は転落検知マットの設置及びホーム下の待避スペース等を整備するよう指導しています。平成19年度には、新たに73駅において非常停止押しボタン又は転落検知マットの整備が完了し、対象2,074駅のうち1,786駅（86％）に整備されています。また、利用者のホームからの転落等を防止

<sup>7</sup> 詳しくは、[http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo01\\_hh\\_000012.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo01_hh_000012.html) をご覧下さい。

<sup>8</sup> 詳しくは、「7.1 踏切保安設備の整備状況」を参考にして下さい。

<sup>9</sup> ホームへの列車の進入速度が概ね60km/h、かつ運転本数が1時間あたり概ね12本の列車が通過又は停車するホーム

するため、鉄道駅におけるホームドア・可動式ホーム柵等の設置に向けた取り組みを推進しています。



可動式ホーム柵



非常停止押しボタン

### ○重大な事故を契機とした安全対策

平成 17 年 4 月に発生した J R 西日本福知山線列車脱線事故等を契機として、曲線部等への自動列車停止装置 (A T S) 等の速度制限装置、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等の設置の義務化等を新たに盛り込んだ「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」等の一部改正を行い、平成 18 年 7 月に施行しました。平成 20 年 3 月末時点における各装置の整備率は、曲線部への速度制限機能付き A T S が 84%、運転士異常時列車停止装置が 64%、運転状況記録装置が 43%などとなっています<sup>10</sup>。

また、平成 19 年 6 月 28 日には、航空・鉄道事故調査委員会から国土交通大臣に J R 西日本福知山線列車脱線事故に係る事故調査報告書の提出があり、これを受け、全国の鉄軌道事業者に対して報告書の周知を図りました。本報告書による国土交通省に対する建議・所見については、平成 19 年 9 月に、鉄軌道事業者に対し、インシデント（運転事故が発生するおそれがあると認められる事態）等の把握及び活用方法の改善、列車無線による交信の制限等を指導しました。また、平成 20 年 1 月には、車両の衝突安全性に関するこれまでの研究成果を取りまとめ、全国の鉄軌道事業者に対し情報提供を行いました。

平成 17 年 12 月に発生した J R 東日本羽越線列車脱線事故を受け、「鉄道強風対策協議会」を設置し、鉄道における気象観測、運転規制、防風対策のあり方など、強風対策についてソフト・ハードの両面から検討を進めています。具体的には、全国の鉄軌道事業者において、平成 19 年度末までに新たに風速計を 514 箇所設置、同協議会において「風観測の手引き」「防風設備の手引き」を作成するなど、風の観測態勢の一層の強化を進めています。

<sup>10</sup> 詳しくは、「7. 3 技術基準改正に伴う施設等の整備状況」を参考にして下さい。

## ○鉄軌道事業者への支援

地方鉄道における安全性を確保する観点から、経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者が行う安全対策設備の整備に対して、「鉄道軌道輸送高度化事業費補助金」により支援を行っております。また、老朽化した設備について、第三者機関の評価を踏まえ、鉄軌道事業者が計画的に整備を行う場合には、補助率のかさ上げを行う等重点的に支援を行っております。

平成19年度は、A T Sの新設・改良や重軌条交換等について、1,589百万円の補助を行いました。

このほか、国は事業者に対して「運輸安全マネジメント評価」を実施しています。運輸安全マネジメント評価は、経営トップや安全統括管理者等の経営管理部門が行う安全管理体制への取組状況について国が評価し、更なる輸送の安全の確保に資する改善方策等の助言を行うものです。保安監査と車の両輪として実施することにより、公共交通機関のより一層の安全の確保を図っています。

今後も、鉄道部会の提言などを踏まえ、鉄道の安全性が更に向上するよう、様々な安全対策の推進に取り組んでいきます。