

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、高速、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、多数の死傷者が発生したり、利用者の利便に重大な支障を来すなど、甚大な被害を生ずるおそれがあります。

このため、安全対策を総合的に推進し、国民が安心して利用できる安全な鉄道とする必要があります。

(2) 交通安全基本計画

国では「第8次交通安全基本計画」¹(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。この計画に基づき、国土交通省など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²は、長期的には減少傾向にありますが、平成 17 年 4 月には乗客 106 名が死亡するJR西日本福知山線列車脱線事故が発生し、社会に大きな衝撃を与えました。その後は平成 18 年から3年連続して乗客の死者数がゼロとなっており、今後もこれを継続することを目指します。

また、運転事故件数を減少させることを目指します。

○踏切事故件数の約1割削減(平成 22 年までに平成 17 年と比較して)

踏切事故は長期的には減少傾向にありますが、2.3に記述するように踏切事故は平成 20 年度においても鉄軌道運転事故の 37.0%を占め、また、改良すべき踏切道もなお残されています。このような現状を踏まえ、踏切事故件数を平成 22 年までに平成 17 年と比較して約1割削減することを目指します。

¹ 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/>を御覧ください。

² 列車又は車両の運転中における事故を「運転事故」といい、これが発生したとき、鉄軌道事業者は鉄道事業法第 19 条等に基づき国土交通省に届け出ます。

②国土交通省交通安全業務計画

「第8次交通安全基本計画」に基づいて国土交通省が定めた平成 21 年度の国土交通省交通安全業務計画³では、鉄道交通の安全に関し同年度に講ずべき施策等が次表の項目について定められています。

表1:平成 21 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等の総合的な展開
	○ヒューマンエラー事故防止の技術開発

³ 参考:「平成 21 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 を御覧ください。

(3) 鉄道交通における安全対策

平成 20 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－」⁴がとりまとめられました。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運転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、この提言にあるものも含め、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 20 年度には、58 の踏切道が立体交差化により除却されたほか、75 の踏切道に踏切遮断機や踏切警報機が設置されました⁵。



図1:踏切遮断機・警報機の整備

○ホームの安全対策

利用者がホームから転落した場合等の安全対策として、列車の速度が高く、運転本数の多いホーム⁶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 20 年度には、新たに 42 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 1,828 駅(88%)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。

⁴ 詳しくは、http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo01_hh_000012.html を御覧ください。

⁵ 詳しくは、「7. 1 踏切保安設備の整備状況」を参考にしてください。

⁶ 「列車の速度が高く、運転本数の多いホーム」とは、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のことです。



図2:可動式ホーム柵



図3: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JR西日本福知山線列車脱線事故等を契機として、曲線部等における速度制限機能付き自動列車停止装置(ATS)等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等の設置を新たに義務づけるため、「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21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自動列車停止装置(AT S)等が86%、運転士異常時列車停止装置が71%、運転状況記録装置が53%などとなっています⁷。

また、同事故に係る事故調査結果に基づく平成19年6月の航空・鉄道事故調査委員会から国土交通大臣への建議・所見を受け、同年9月には、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)⁸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鉄軌道事業者に指導しました。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、鉄軌道事業者に情報提供しました。

平成17年12月に発生したJR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、風速計を514箇所新設、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、風の観測体制の一層の強化を進めてきています。

⁷ 詳しくは、「7.3 技術基準改正に伴う施設等の整備状況」を参考にしてください。

⁸ 鉄道事業法第19条の2等に基づき鉄軌道事業者が国土交通省に届け出ます。

○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 20 年度は、ATSの新設・改良や重軌条交換等について、1,738 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。従来から行っている保安監査と合わせ、公共交通機関のより一層の安全の確保を図っています。