

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、一たび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがあります。また、ホーム上で又はホームから転落して列車等に接触するなどの人身障害事故が増加していることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっています。

このため、国民が安心して利用できる、一層安全な鉄道交通を目指し、各種の安全対策を総合的に推進していく必要があります。

(2) 交通安全基本計画

国では交通安全に関する施策の大綱として「第9次交通安全基本計画」¹(計画期間は、平成23～27年度)を定め、その中で鉄道交通の安全に関する数値目標を次のとおり掲げ、国民の理解と協力の下、諸施策を総合的に推進することにより、その達成を目指しています。

①数値目標

○乗客の死者数ゼロ及び運転事故全体の死者数減少

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、平成18年から平成24年まで7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、運転事故全体の死者数についても、その減少を目指します。

○踏切事故件数の約1割削減(平成27年までに平成22年と比較して)

踏切事故³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24年度においても鉄軌道運転事故の36. 3%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27年までに平成22年と比較して約1割削減することを目指します。

¹ 中央交通安全対策会議「第9次交通安全基本計画」(平成23～27年度の5箇年計画)

<http://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku9/index.html> 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条等に基づき国へ報告します。

³ 踏切道における列車と自動車の衝突であっても、それが列車衝突事故、列車脱線事故又は列車火災事故に至った運転事故は、踏切障害事故ではなく列車衝突事故等に分類されます。「踏切事故」は、このような踏切障害に伴う列車衝突事故等及び踏切障害事故をいいます。

②国土交通省交通安全業務計画

国土交通省では、毎年度、交通安全基本計画に基づき、「国土交通省交通安全業務計画」⁴を策定しています。この計画のうち、鉄道交通の安全に関する施策等は、表1のとおりです。

表1：平成25年度における鉄道交通の安全に関する施策等

区分	施策項目
鉄道交通環境の整備	○鉄道施設等の安全性の向上
	○運転保安設備等の整備
鉄道交通の安全に関する知識の普及	○利用者等への安全に関する正しい知識の浸透
鉄道の安全な運行の確保	○運転士の資質の保持
	○リスク情報の分析・活用
	○気象情報等の充実
	○鉄道事業者に対する保安監査等の実施
	○大規模な事故等が発生した場合の適切な対応
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見直し
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
被害者支援の推進	○公共交通事故被害者等への支援体制の整備
	○事業者における支援計画作成の促進
鉄道事故等の原因究明と再発防止	○事故等調査技術の向上に努め、過去の事故等調査結果を公表するなど、事故等の防止に対する啓発活動を行う
研究開発及び調査研究の充実	○鉄道の安全性向上に関する研究開発の推進
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

⁴ 平成25年度の「国土交通省交通安全業務計画」については、<http://www.mlit.go.jp/common/000996466.pdf>を御覧ください。

(3) 鉄軌道輸送の安全性向上のために講じている取組み

○重大な事故を契機とした安全対策

平成17年4月、JR西日本福知山線塚口駅～尼崎駅間において、制限速度を超える速度で曲線に進入したため、乗客の死亡者106人、負傷者562人という甚大な列車脱線事故が発生しました。この事故を受け設置した「技術基準検討委員会」の「中間とりまとめ」（平成17年11月）を踏まえ、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」等の一部を改正し、平成18年7月に施行しました。

この改正では、曲線部等への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、運転状況記録装置の設置を新たに義務づけました。

◇運転速度が100km/hを超える線区の施設若しくはその線区を走行する車両、又は1時間の運行本数が往復計10本以上の線区の施設若しくはその線区を走行する車両について10年以内に整備するよう義務づけ。

◇上記のうち、運転速度が100km/hを超え、かつ1時間の運行本数が往復計10本以上の線区の施設若しくはその線区を走行する車両については、曲線部等への速度制限機能付きATS等及び運転士異常時列車停止装置を、また、運転速度が100km/hを超える車両については運転状況記録装置を、それぞれ5年以内で整備を行うよう指導。これらは、全て整備完了済み。

なお、発報信号設備の自動給電設備については、運転速度や運転本数に関わらず5年以内で整備を行うよう指導。こちらも全て整備完了済み。

表2: 技術基準改正に伴う施設等の整備状況の推移

		整備率(%)				
		平成21年 3月末	平成22年 3月末	平成23年 3月末	平成24年 3月末	平成25年 3月末
速度制限機能付き A T S 等	曲線部	86	89	93	97	98
	分岐部	45	53	61	70	77
	終端部	87	89	91	94	94
運転士異常時列車停止装置		71	80	90	94	96
運転状況記録装置		53	64	75	85	89
発報信号設備の自動給電設備		70	83	96	100	100

速度制限機能付き A T S 等:従来の自動列車停止装置に、曲線、分岐器、線路終端、その他重大な事故が発生するおそれのある箇所への速度を制限するための速度制限機能を付加した装置

運転士異常時列車停止装置:運転士の異常時に列車を自動的に停止させる装置

運転状況記録装置:列車の速度やブレーキの動作状況等の運転状況を記録する装置

発報信号設備の自動給電設備:列車衝突等の事故時においても発報信号設備(他の列車を停止させるための信号を発報する設備)の機能が維持されるよう自動的に別電源から給電する等の対策がなされた設備

また、「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」(平成18年10月施行)により、安全統括管理者の選任等を義務付けるとともに、運輸安全マネジメント評価を実施しています。

更に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)⁵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ています。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ています。

平成17年12月には、JR東日本羽越線砂越駅～北余目駅間において転覆限界を超えるような局所的な突風を受けたことにより、死亡者5人、負傷者33人が発生する列車脱線事故が発生しました。この事故を受け、「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、当該事故以降全国の鉄軌道事業者において、風速計を767箇所新設し、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。

⁵ 鉄道事業法第19条の2等に基づき鉄軌道事業者が国へ報告します。

○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24年度には、新たに65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2,072駅のうち2,045駅(98.7%)に整備されています。

鉄道駅のプラットホームにおいて、視覚障害者等をはじめとする全ての駅利用者にとって線路への転落等を防止するために効果が高いホームドア（可動式ホーム柵を含む）の整備を促進しており、平成23年8月の「ホームドアの整備促進等に関する検討会」の「中間とりまとめ」を踏まえ、利用者数が10万人以上の駅におけるホームドア等の優先的な整備や新しいホームドアの技術開発とともに、視覚障害者等への利用者の声かけ等のソフト対策と合わせて、総合的な転落等の防止対策を進めています。（平成24年度末現在設置駅:564駅）

図1：ホームの安全対策設備例



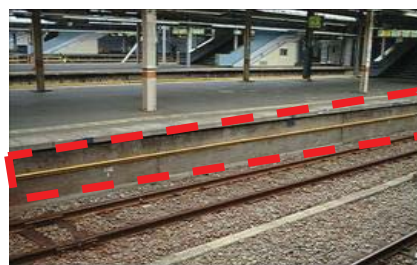
非常停止押しボタン



転落検知マット



ホーム下の待避スペース



ホームに上がるためのステップ

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以上、かつ1時間あたり概ね12本以上の列車が通過又は停車するホームのことです。



ホームドア



可動式ホーム柵

○地震への対策

〈新幹線の安全対策〉

地震時における新幹線の安全対策については、平成16年新潟県中越地震において、営業中の新幹線が初めて脱線したことを踏まえ、国、新幹線を有するJR各社、関係機関等で構成される「新幹線脱線対策協議会」を設置しました。

この協議会において、構造物の耐震補強や関連する技術開発等について情報共有を図り、新幹線脱線対策の進捗状況について公表してきました。

平成25年3月8日に開催した第12回新幹線脱線対策協議会では、新幹線脱線対策の進捗状況及び平成23年3月11日に発生した東北新幹線列車脱線事故の運輸安全委員会事故調査報告書を取り上げ⁷、これまで実施してきた耐震補強などの地震対策の効果が確認されました。

土木構造物の耐震性能の強化、早期地震検知システムの充実及び脱線・逸脱防止装置の設置について今後も引き続き計画的に実施して行きます。

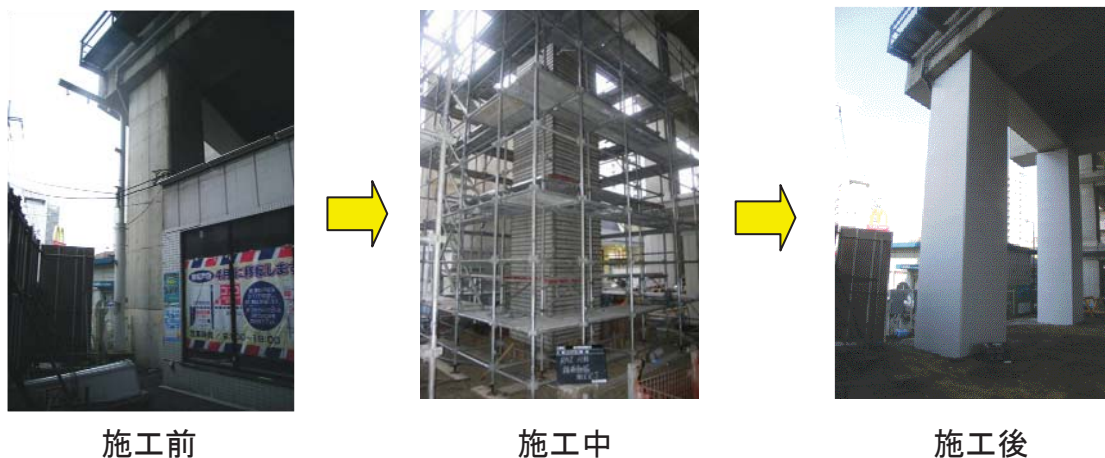
〈駅部等の耐震性の強化等の推進〉

国土交通省は、平成7年の阪神・淡路大震災における鉄道高架橋の倒壊等の甚大な被害、平成23年の東日本大震災で得られた知見等を踏まえ、その都度、耐震基準を見直すとともに、既設の高架橋のコンクリート製の柱に鋼板を巻く等鉄道施設の耐震対策を進めてきました。

平成24年度においては、切迫性や被害の影響度の大きい首都直下地震及び南海トラフ地震等の大規模地震に備え、より多くの鉄軌道利用者の安全を確保する観点や、一時避難場所や緊急輸送道路の確保等の公共的な機能も考慮し、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進するため、鉄軌道事業者が行う耐震対策を支援するため、「鉄道施設安全対策事業費補助金」に22.2億円(補正予算含む)計上しました。

⁷ 詳しくは、<http://www.mlit.go.jp/common/000990257.pdf> をご覧ください。

図2：高架橋等の耐震対策例



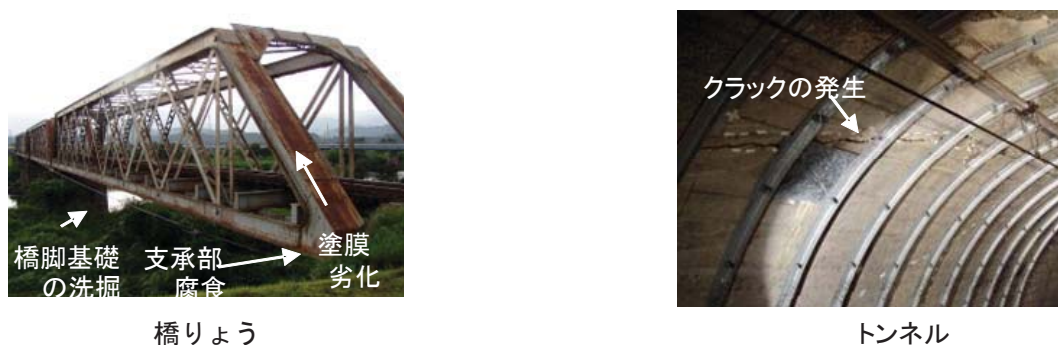
○老朽化が進んでいる橋りょう等の施設の維持管理

我が国では、高度経済成長期に道路、港湾、空港などの社会資本が集中的に整備された結果、今後、急速に老朽化が進行すると見込まれるため、社会資本の適確な維持管理を行うことは、極めて重要な課題となっています。

鉄道施設については、各鉄軌道事業者が定期的に点検を行い、必要な維持・更新を実施していますが、資金力等に一定の限界がある中小鉄道事業者を中心に加速する鉄道施設の老朽化への対策が喫緊の課題となっていることから、鉄道施設の老朽化状況等の実態把握を早急に行うとともに、効率的かつ適切な維持・更新の実現に向けた取組みを強力に進めていくこととしています。

平成24年度補正予算においては、老朽化が進んでいる橋りょうやトンネル等の施設の更新を緊急的かつ抜本的に行うことが可能となるよう、従来からの補助制度の補助対象施設や補助率を拡充する等の支援措置を講ずるとともに、施設の戦略的維持管理が可能となるような取組みを行い、中小鉄道事業者の施設の老朽化対策を総合的に推進するため、「鉄道施設総合安全対策事業費補助金」等に45億円を計上しました。

図3：老朽化が進んでいる施設の例



○鉄軌道事業者への支援

鉄軌道は、通学生、高齢者等の交通弱者にとって必要不可欠な交通機関ですが、地域鉄道⁸を取り巻く経営環境は厳しさを増しており、約8割の事業者が赤字となっており、施設の老朽化も進んでいます。

このため経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者の安全性を確保する観点から、輸送の安全を確保するために行う設備の整備に対して、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」により支援を行っております。平成24年度は、ATSの新設・更新や重軌条化等について、47億円の補助を行いました。

⁸ 一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことを地域鉄道といい、その運営主体は、JR、一部の大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターです。これらのうち、中小民鉄(49事業者)及び第三セクター(42事業者)を合わせて地域鉄道事業者(91事業者)と呼んでいます。
詳しくは、http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html を御覧ください。