

平成22年度政策
レビュー結果（評価書）

鉄道の安全施策

平成23年3月

国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	鉄道の安全施策	担当課 (担当課長名)	鉄道局安全監理官 (中桐宏樹)
評価の目的、必要性	<p>福知山線列車脱線事故等の重大な事故の発生を踏まえ、「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」の制定（平成 18 年）等の措置を講じたことを受け、評価を実施することとしたものである。</p> <p>なお、同法附則第 8 条において、「政府は、この法律の施行後 5 年を目途として、この法律による改正後の規定の実施状況を勘案し、必要があると認められるときは、当該規定について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。」と規定されていることを踏まえ、同法施行の 5 年後である平成 23 年度に適切な対応をとることができるよう、平成 22 年度に評価をとりまとめることとした。</p>		
対象政策	<p>① 鉄道事業法等の改正に基づく施策の評価 ② 踏切道改良促進法の改正に基づく施策の評価</p>		
政策の目的	<p>① 鉄道輸送の安全性の向上 ② 踏切道の安全性の向上及び交通の円滑化</p>		
評価の視点	<p>鉄道の安全施策の効果について、事業者における安全管理体制の構築状況、安全関連設備投資等の状況、踏切道の改良実績、事故の発生状況等について、法律改正前後で比較すること等の視点から評価。</p> <p>この結果より、今後の施策の方向性について言及。</p>		
評価手法	<p>事故等統計データ、安全関連設備投資等の状況、踏切道の除却・改良件数等を分析するほか、鉄道事業者へのアンケートによる意見聴取により、鉄道の安全施策の効果を検証。</p>		
評価結果	<p>①平成 18 年の鉄道事業法等の改正その他の施策の展開により、鉄道事業者の安全意識の向上が図られたものと考えられる。しかしながら、列車脱線事故等の重大な事故が発生すると多くの被害者が生じるおそれがあるため、引き続き、これらの事故を防止するための安全施策を進めていくことが必要である。</p> <p>②運転事故件数は長期的には減少傾向となっており、平成 18 年以降、乗客が死亡する事故の発生はない。しかしながら、近年、運転事故件数は下げ止まり傾向にあり、特に人身障害事故件数は増加傾向にあることから、運転事故件数を減少させるための対応を進めることが必要である。</p> <p>③踏切道に関する施策の実行により、踏切事故件数が減少し、また、踏切道における交通の円滑化が図られた。しかしながら、運転事故に占める踏切事故の割合は約 4 割と依然として高い状況にあることから、引き続き、踏切道の改良を推進することが必要である。</p> <p>④地域鉄道事業者においては、赤字経営で施設も老朽化しているところが多く、また、他の民鉄事業者に比べ事故率が高く、特に鉄道施設、車両に起因する事故が多く発生していることから、安全対策に対する支援が必要な状況にある。</p>		

<p>政策への反映の方向</p>	<p>①重大な事故の未然防止を図るため次の対応を行うことが必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国の技術基準については、事故のみならずインシデント等を含めた検討を行い、所要の改正を継続していくことが必要である。また、一層の安全性の向上が図られるよう、より望ましい安全性の向上のために推奨される事例を示すことが必要である。 ・鉄道事業者に対し、運転事故の分析に加え、いわゆる「ヒヤリ・ハット情報」を含むインシデント情報等の収集等により、事故の未然防止を図るよう、引き続き、指導することが必要である。 ・保安監査等を充実・強化して実施するとともに、鉄道事業者に対し内部監査の実施を指導することが必要である。また、鉄道事業者の安全確保のための取組みが適切に行われるよう、事故防止に有効な情報を有益な形で鉄道事業者等に提供することが必要である。 <p>②運転事故件数を減少させるためには、鉄道事業者による安全対策の充実に加えて、利用者等の理解と協力に向けた取組みを強化することが必要である。</p> <p>③踏切事故件数を減少させるためには、引き続き、踏切道の改良を着実に進めることが必要である。</p> <p>④地域鉄道事業者の安全性の向上のための投資等を支援する必要がある。</p>
<p>第三者の知見の活用</p>	<p>平成22年度において、国土交通省政策評価会のほか、鉄道の安全施策に精通している次の専門家からなる「鉄道の安全施策の政策レビューに関する第三者委員会」を設け、意見を聴取した。</p> <p>(開催状況)</p> <p>第1回 平成22年10月29日</p> <p>第2回 平成22年12月21日</p> <p>(委員)</p> <p>古関 隆章 東京大学大学院准教授</p> <p>高井 秀之 財団法人鉄道総合技術研究所 研究開発推進室長</p> <p>水間 毅 独立行政法人交通安全環境研究所 交通システム研究領域長</p> <p>東海林 保 社団法人日本鉄道運転協会 専務理事</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成22年度</p>

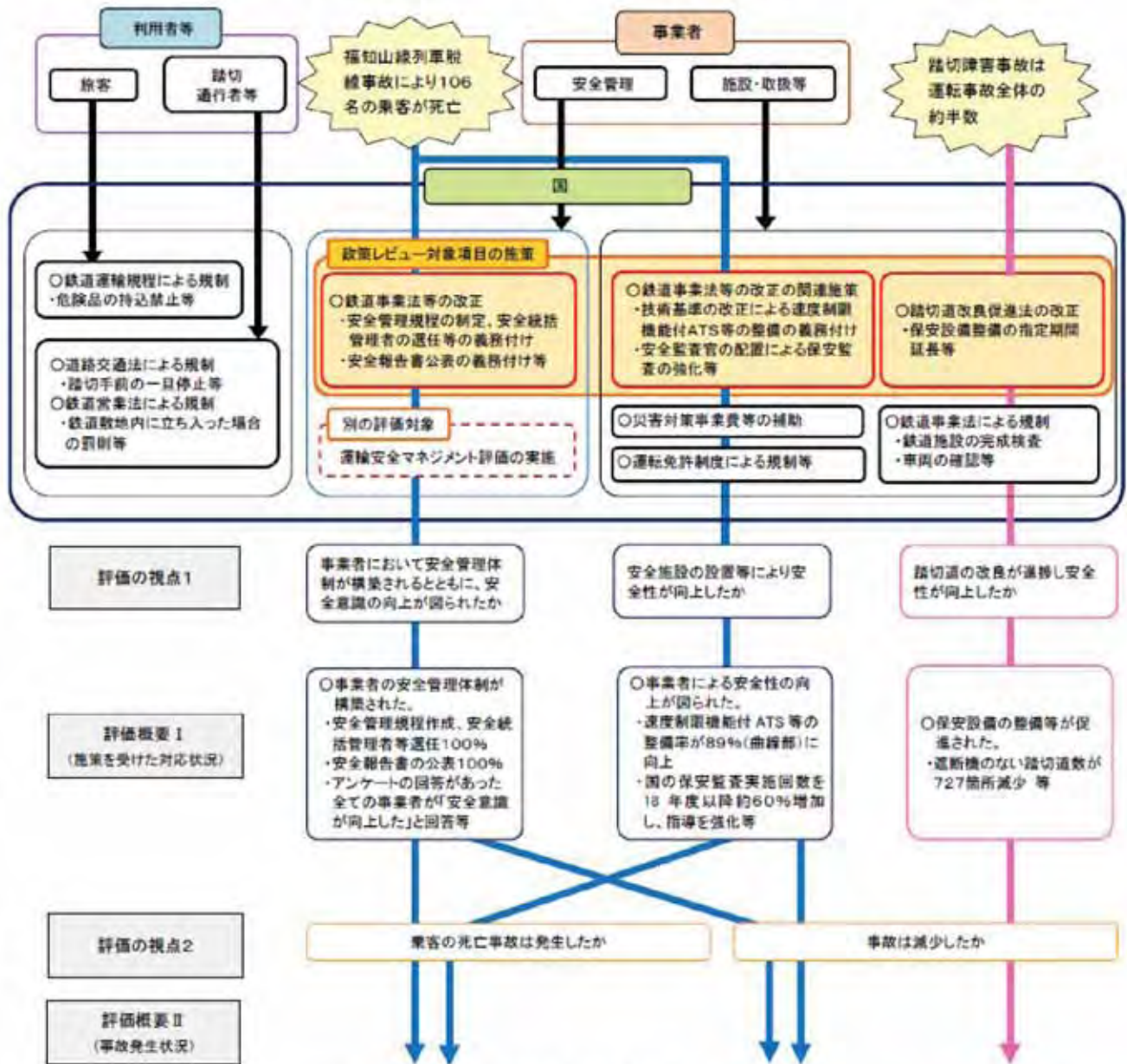
目次

はじめに

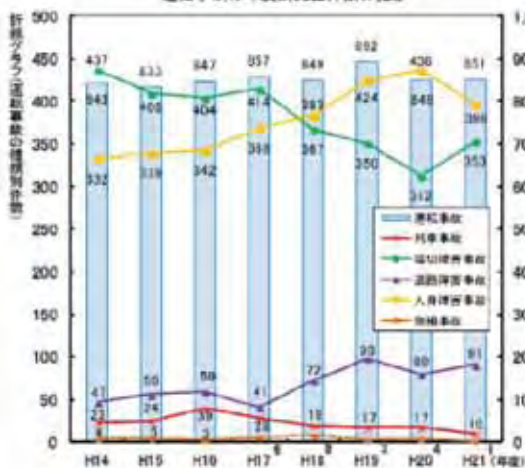
「鉄道的安全施策」に関する政策レビューの評価体系（概要）	1
1. 政策レビューの目的・必要性	2
2. 対象施策	4
(1) 鉄道事業法等の改正	4
(2) 踏切道改良促進法の改正	4
3. 評価の視点	5
4. 評価手法及び調査の概要	5
5. 第三者委員会	6
第Ⅰ章 事故の発生状況	7
1. 運転事故の発生状況	7
(1) 運転事故件数及び死傷者数の推移	7
(2) 列車走行百万キロ当たりの運転事故件数の推移	8
(3) 列車事故の原因別件数の推移	9
(4) 乗客の死亡事故の発生状況	9
(5) 運転事故の種類別発生状況	10
2. 踏切事故の発生状況	11
(1) 踏切事故の件数及び死傷者の推移	11
(2) 踏切種別別の踏切事故の発生状況	12
(3) 踏切事故の衝撃物の内訳	13
(4) 踏切種別別の踏切 100 箇所当たりの踏切事故件数	14
3. 人身障害事故の発生状況	15
(1) 人身事故の件数及び死傷者の推移	15
(2) 人身障害事故の内容	15
(3) 人身障害事故の状況	16
(4) ホームにおける人身障害事故の発生状況とその対策状況	18
4. 事業者区分別の列車走行百万キロ当たりの運転事故件数	19
(1) 事業者の区分別の運転事故件数の推移等	19
(2) 地域鉄道事業者及びそれ以外の民鉄における事故種類別発生状況	20
(3) 地域鉄道事業者及びそれ以外の民鉄における列車事故の原因別発生状況	21
(4) 地域鉄道事業者及びそれ以外の民鉄における踏切障害事故等の状況	22
(5) 併用軌道及び新設軌道の割合	23
5. 海外との比較	24
6. 事故の発生状況の主な特徴	25
第Ⅱ章 国の施策の概要	26
1. 安全施策の概要	26
(1) 国、鉄道事業者及び利用者等の関係	26
(2) 国の支援制度	28

(3) 国土交通省における鉄道の安全施策に係る組織	29
2. 評価対象施策の内容	30
(1) 鉄道事業法等の改正	31
(2) 鉄道事業法等の改正に伴う関連施策	32
(3) 踏切道改良促進法の改正	36
第Ⅲ章 鉄道の安全施策に関する事項の状況と評価	37
1. 鉄道事業法等の改正に関する対応状況	37
(1) 「鉄道事業者内の安全管理体制の確立」に係る状況	37
(2) 「利用者による監視の強化」に係る状況	39
(3) 「国による指導監督体制の強化」に係る状況	40
2. 鉄道事業法等の改正に伴う関連施策に対する対応状況	41
(1) 鉄道に関する技術基準の改正に関する対応	41
(2) 乗務員の資質の維持管理に関する法令の改正に関する対応	41
(3) 鉄道事業者への安全の確保に関する情報提供に対する対応	42
(4) 保安監査の実施	42
3. 踏切道改良促進法の改正を受けた対応	43
(1) 踏切道改良促進法に基づく法指定状況	43
(2) 踏切道数の推移	44
4. 運転事故等の状況	45
(1) 重大事故	45
(2) 運転事故件数	45
(3) 踏切事故	45
(4) 地域鉄道事業者の事故発生率	46
第Ⅳ章 施策への反映（今後の方向性）	47
(1) 重大な事故を防止に向けた対応	47
(2) 運転事故件数を減少させるための取組み	49
(3) 踏切事故の減少等に向けた対応	49
(4) 地域鉄道事業者の安全確保	52

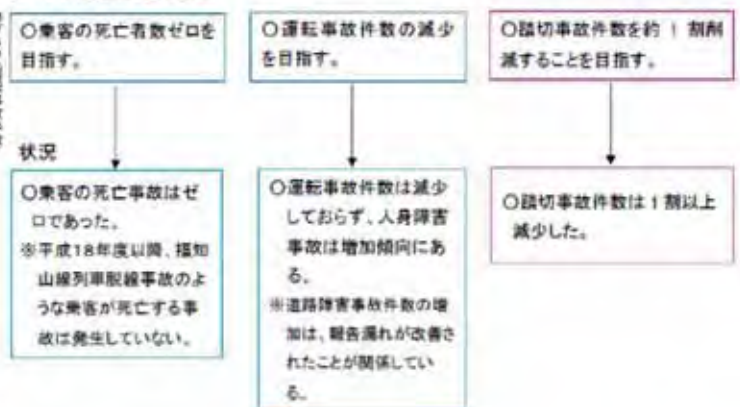
「鉄道の安全施策」に関する政策レビューの評価の体系(概要)



運転事故の年度別発生件数の推移



第8次交通安全基本計画



1. 政策レビューの目的・必要性

政策評価は、国民本位の効率的な質の高い行政の実現、成果重視の行政の推進、国民に対する説明責任の徹底を目的として実施するものであり、「国土交通省政策評価基本計画」（平成14年3月策定、平成22年3月最終変更）では、「政策アセスメント（事業評価方式）」、「政策チェックアップ（実績評価方式）」、「政策レビュー（総合評価方式）」の3つの基本方式を定めている。このうち、「政策レビュー（総合評価方式）」は、実施中の施策等が目的に照らして所期の効果をあげているかどうかを検証するとともに、結果と施策等の因果関係等について分析し、政策レビューを実施することにより、政策の企画立案や改善に必要な情報を得るものとしている。

「鉄道の安全施策」は、福知山線列車脱線事故等の重大な事故の発生を踏まえ、「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」の制定（平成18年）等の措置を講じたことを受け、評価を実施することとしたものである。なお、同法附則第8条において、「政府は、この法律の施行後5年を目途として、この法律による改正後の規定の実施状況を勘案し、必要があると認められるときは、当該規定について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。」と規定されていることを踏まえ、同法施行の5年後である平成23年度に適切な対応をとることができるよう平成22年度に評価をとりまとめることとしたものである。

本評価書は、事故等統計データ、安全関連設備投資等の状況、踏切道の除却・改良件数等を分析するほか、関係者等への意見聴取により、鉄道の安全施策の効果を検証・評価を行い、新たな鉄道の安全施策の方向性について、必要な情報を得ることを目的とした。

〔用語の定義〕

本政策レビューにおける用語の意義は、それぞれ次のところによる。

- ① 鉄道（鉄道と軌道に区分されて記載されているものを除く。）とは、鉄道事業法及び軌道法の適用を受けている輸送機関（索道を除く。）をいう。
- ② 鉄道（鉄道と軌道に区分されて記載されているものに限る。）とは、鉄道事業法の適用を受けている輸送機関（索道を除く。）をいう。
- ③ 軌道とは、道路上に敷設された鉄道など軌道法の適用を受けている輸送機関をいう。
- ④ 運転事故とは、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、人身障害事故及び物損事故をいう。
- ⑤ 列車衝突事故とは、列車が他の列車又は車両と衝突し、又は接触した事故をいう。（軌道における車両衝突事故を含む。）
- ⑥ 列車脱線事故とは、列車が脱線した事故をいう。（軌道における車両脱線事故を含む。）
- ⑦ 列車火災事故とは、列車に火災が生じた事故をいう。（軌道における車両火災事故を含む。）
- ⑧ 踏切障害事故とは、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、又は接触した事故をいう。

- ⑨ 道路障害事故とは、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、又は接触した事故をいう。
- ⑩ 人身障害事故とは、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、踏切障害事故及び道路障害事故を除く。)
- ⑪ 物損事故とは、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、踏切障害事故、道路障害事故及び人身障害事故を除く。)
- ⑫ 列車事故とは、列車衝突事故(軌道における車両衝突事故を含む。)、列車脱線事故(軌道における車両脱線事故を含む。))及び列車火災事故(軌道における車両火災事故を含む。)をいう。
- ⑬ 踏切事故とは、踏切障害に伴う列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故並びに踏切障害事故をいう。
- ⑭ 第1種踏切道とは、自動踏切遮断機を設置するか又は踏切保安係を配置して、踏切道を通ずるすべての列車又は車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断するもの。(終発の列車から始発の列車までの時間内に踏切道を通ずる車両に対し、遮断しない場合があるものを含む。)
- ⑮ 第2種踏切道とは、踏切保安係を配置して、踏切道を通ずる一定時間内における列車又は車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断するもの。(現在設置されているものはない。)
- ⑯ 第3種踏切道とは、警報機が設置されているが、遮断機が設置されていない踏切道。
- ⑰ 第4種踏切道とは、遮断機も警報機も設置されていない踏切道。
- ⑱ 限界支障とは、自動車等が踏切道の手前や先で停止した位置が不適切であったために、列車と接触したもの。
- ⑲ 側面衝突とは、列車の通過中に自動車等が進入し列車の側面に衝突したものをいう。
- ⑳ 落輪・エンスト・停滞とは、落輪、エンスト等(歩行者及び自転車等の場合、転倒等)により、踏切道から進退できずに列車等と衝突したもの。
- ㉑ 地域鉄道事業者とは、地域鉄道(一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する線以外の鉄道路線のことをいい、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を指す。)のうち、中小民鉄及び第三セクターを合わせた事業者。

2. 対象施策

(1) 鉄道事業法等の改正

福知山線列車脱線事故等の発生を受け、鉄道事業における輸送の安全を確保するための取組みを強化するため、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し絶えず輸送の安全性の向上に努めることが事業者の責務として規定されるとともに、鉄道事業者内における安全管理体制を確立し、日々の輸送の安全の確保に対する取組みを明確にするため「安全管理規程」を作成すること、輸送の安全の確保に関する業務を統括管理させるために「安全統括管理者」を選任すること、安全に関する事業運営の基本的な方針や取組み状況、行動計画等を盛り込んだ安全報告書を作成し、公表すること等が新たに義務付けられた。また、鉄道事業法等の改正の関連施策として、速度制限機能付 A T S 等の整備の義務付けや、安全監査官の配置による保安監査の強化等を行った。

(2) 踏切道改良促進法の改正

踏切道は道路と鉄道が平面で交差する箇所であり、踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的に踏切道改良促進法（昭和36年法律第九十五号）が定められており、同法は5年毎に見直しが行われている。

平成18年の同法の改正内容は、改良が必要と認められる踏切道の指定期間が平成18年度以降の5箇年間に延長されたこと、国土交通大臣が定める踏切道の改良の方法に歩行者等立体横断施設の整備が追加されたこと、正当な理由がなく立体交差化計画等に従って当該踏切道の改良を実施していないと認めるときに、その実施を勧告する制度が創設されたこと、踏切道の改良の実施の状況その他必要な事項について、国土交通大臣が報告を求めることができる制度が創設されたこと、都道府県等が立体交差化工事施行者に対し当該工事に要する費用に充てる資金を無利子で貸し付ける場合において、その貸付けの条件が政令で定める基準に適合しているときには、当該貸付けに必要な資金の一部を無利子で当該都道府県等に貸し付けることができる制度が創設されたことである。

3. 評価の視点

鉄道の安全施策について、事業者における安全管理体制の構築状況、事故の発生状況、安全関連設備投資等の状況、踏切道の改良実績等について、平成18年の関係法律の改正前後で比較することなどの視点から評価を行った。

評価の視点としては、安全統括管理者等の選任や安全情報の公表など新たに義務付けられた事項が実施され安全管理体制が適切に構築されたかどうか、これらの施策により鉄道輸送の安全性の向上等が図られたかどうか、また、踏切道の指定、廃止及び改良が適切に進められたかどうか、踏切事故が減少し踏切道の安全性の向上が図られたかどうかとした。

また、交通安全対策基本法に基づく「第8次交通安全基本計画」(平成18年～平成22年)の目標である「乗客の死亡者数ゼロ」「運転事故件数の減少」及び「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。」について、数値評価として併せて行った。

評価の視点①	評価の視点②
鉄道事業法等の改正事項を適切に実施しているか。	乗客の死亡事故は発生したか。 また、運転事故件数は減少したか。
鉄道事業者の安全意識は向上したか。	
鉄道事業法等の改正に伴う関連施策により安全性の向上が図られたか。	
安全関連設備投資が適切に行われているか。	
踏切道改良促進法に基づく対応により踏切道の改良が進捗したか。	踏切事故は減少したか。

4. 評価手法及び調査の概要

事故統計データ、安全関連設備投資等の状況、踏切道の除却・改良件数等を分析するほか、関係者等への意見聴取により、鉄道の安全施策の効果を検証した。

評価手法①	評価手法②
安全統括管理者の選任等、鉄道事業法の改正により、新たに義務付けられた事項の実施状況を調査	運転事故の発生状況を調査
アンケートにより鉄道事業者の安全意識を調査	
保安設備の設置状況、保安監査実施状況等を調査	
安全関連設備投資額を調査	
踏切道の改良の状況を調査	

5. 第三者委員会

平成22年度において、国土交通省政策評価会のほか、以下の有識者からなる「鉄道の安全施策の政策レビューに関する第三者委員会」を設け、委員より意見を聴取した。

(開催状況)

第1回 平成22年10月29日

第2回 平成22年12月21日

(委員)

古 関 隆 章 東京大学大学院准教授

高 井 秀 之 財団法人鉄道総合技術研究所 研究開発推進室長

水 間 毅 独立行政法人交通安全環境研究所 交通システム研究領域長

東海林 保 社団法人日本鉄道運転協会 専務理事

第 I 章 事故の発生状況

1. 運転事故の発生状況

(1) 運転事故件数及び死傷者数の推移

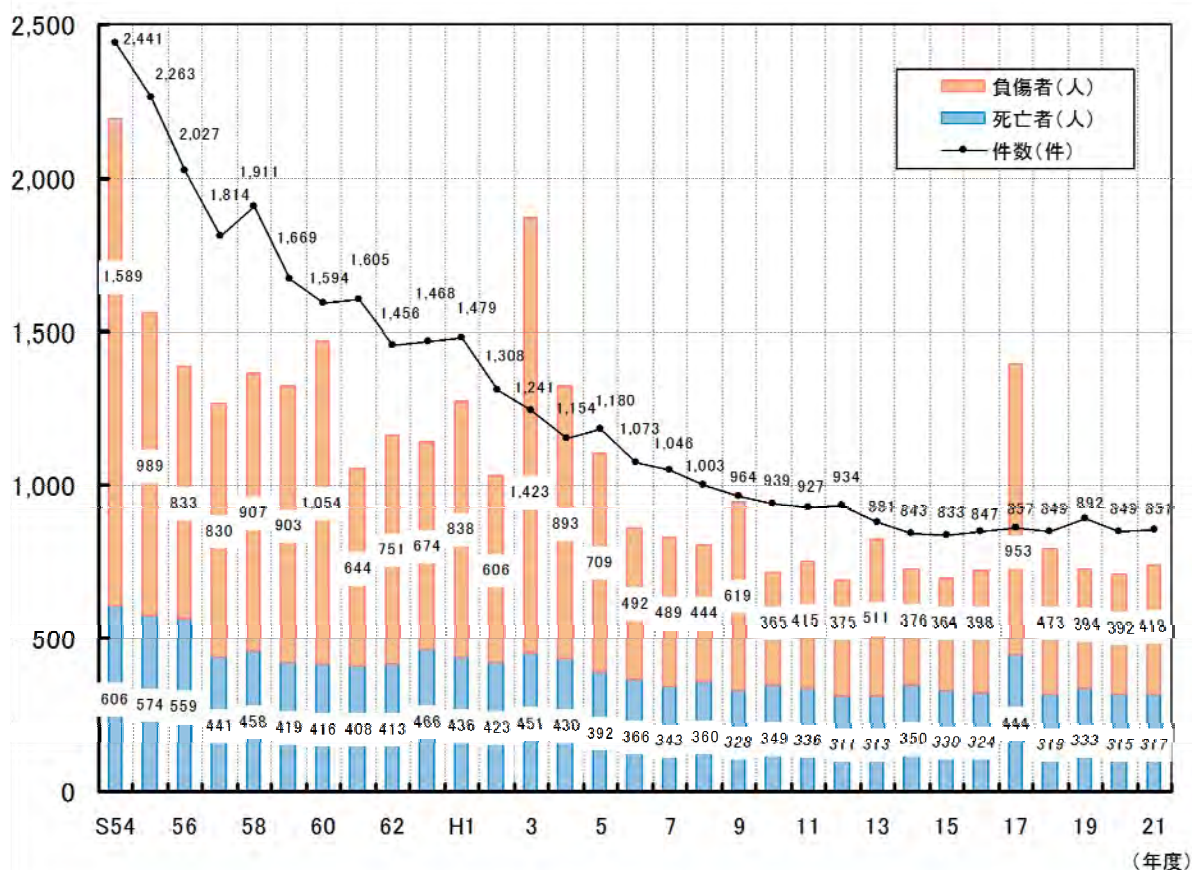
運転事故件数については、長期的には減少傾向にあり、平成 13 年度からは 800 件台で推移している。

平成 21 年度に発生した運転事故件数は 851 件であり、踏切事故対策、自動列車停止装置の整備・改良等を実施してきた結果、10 年前の平成 11 年度の 927 件に対し 92%、20 年前の平成元年度の 1,479 件に対し 58%、30 年前の昭和 54 年度の 2,441 件に対し 35% になっている。

また、運転事故による死傷者数の推移については、運転事故件数と同様に長期的には減少傾向にあるが、JR 福知山線列車脱線事故があった平成 17 年度の死傷者数が 1,397 人であるなど、甚大な人的被害を生じた運転事故があった年度の死傷者数は多くなっている。

平成 18 年の鉄道事業法等の改正後については、事故件数の減少傾向は見受けられないものの、乗客の死亡者が生じた重大な事故の発生はない。

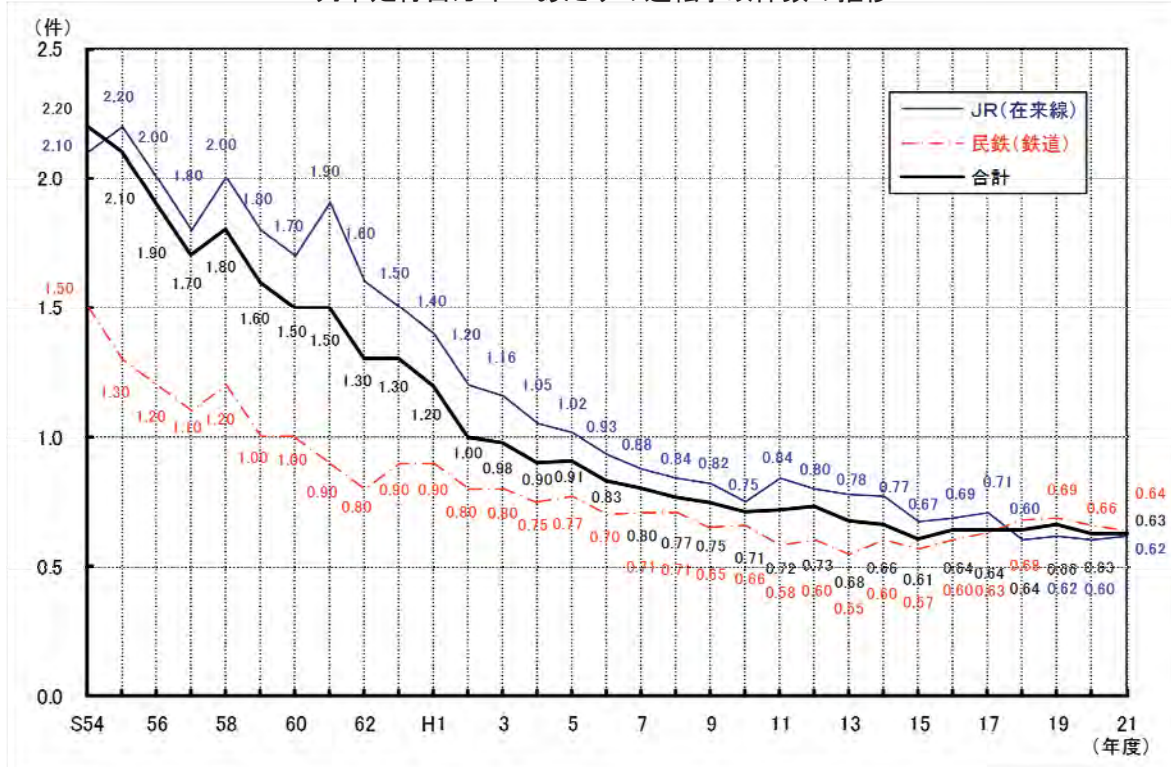
運転事故の件数及び死傷者数の推移



(2) 列車走行百万キロ当たりの運転事故件数の推移

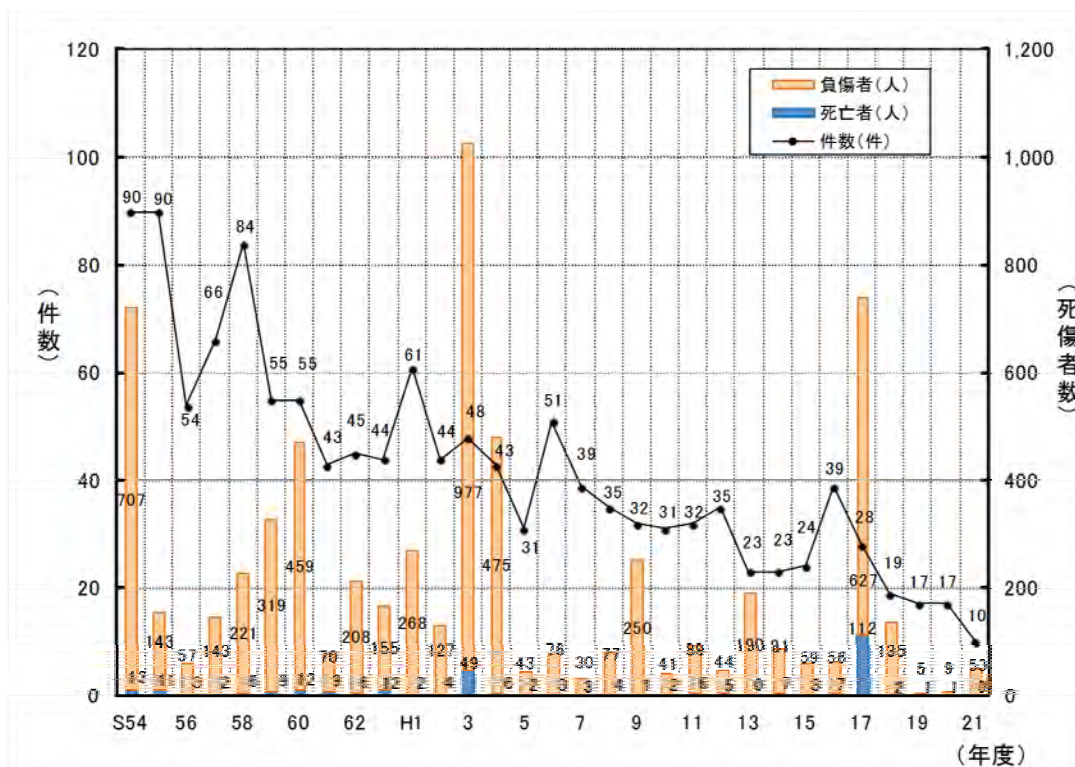
列車走行百万キロ当たりの運転事故件数は、運転事故件数と同様に長期的には減少傾向にあるが、平成13年度からは0.6件台で推移しており、平成21年度は0.63件となっている。

列車走行百万キロあたりの運転事故件数の推移



(3) 列車事故の原因別件数の推移

列車事故の発生件数は、各種安全対策が実施されたことにより、長期的に減少傾向となっている。平成18年の鉄道事業法等の改正以降についても平成14年度から平成17年度までのいずれの年度より発生件数が少なく、推移も減少傾向となっている。

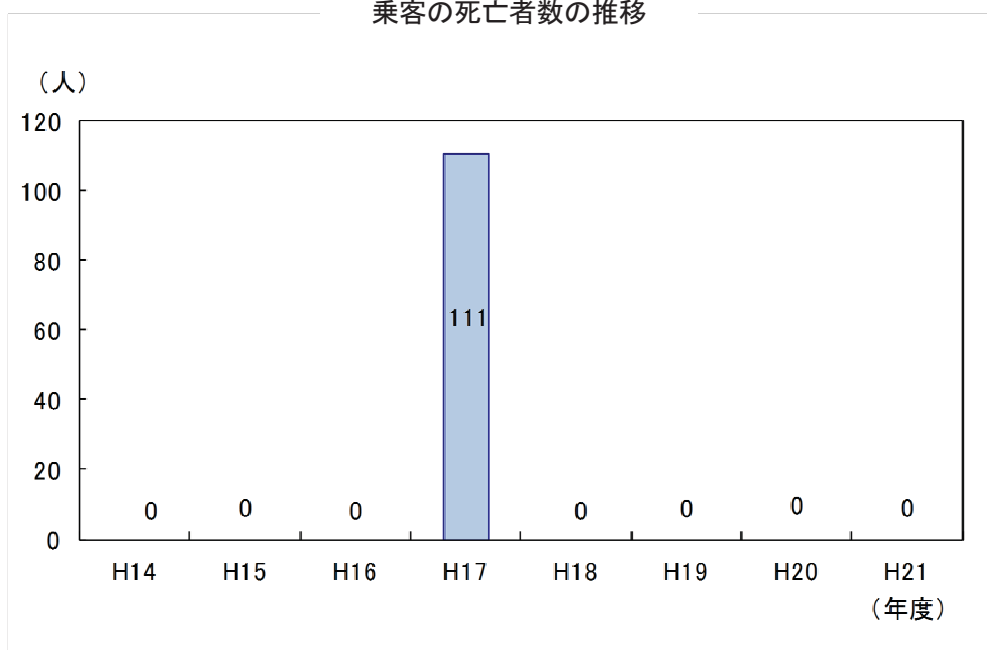


(4) 乗客の死亡事故の発生状況

乗客の死亡事故は、平成18年の鉄道事業法等の改正以降発生していない。

平成17年度は、福知山線列車脱線事故により106名、羽越線列車脱線事故により5名の乗客が亡くなった。

乗客の死亡者数の推移



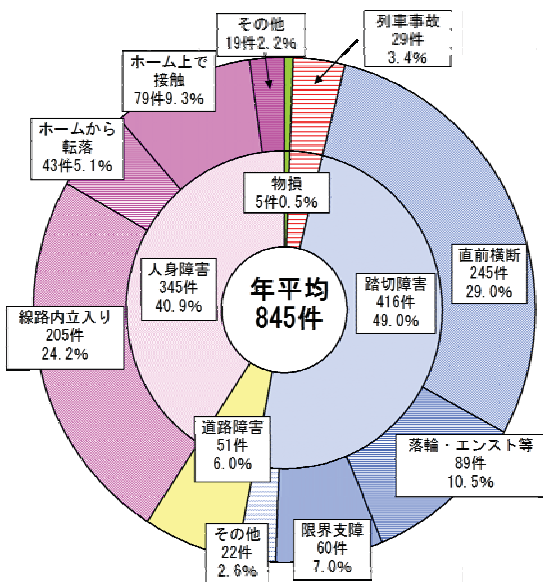
(5) 運転事故の種類別発生状況

運転事故のうち発生割合が高いものは、平成 18 年の鉄道事業法等の改正前後共に、踏切障害事故及び人身障害事故であり、運転事故全体の約 9 割を占めている。また、平成 18 年の鉄道事業法等の改正以降、人身障害事故及び道路障害事故の増加が顕著となっている。なお、道路障害事故件数の増加は、事故の報告漏れが改善されたことが関連している。

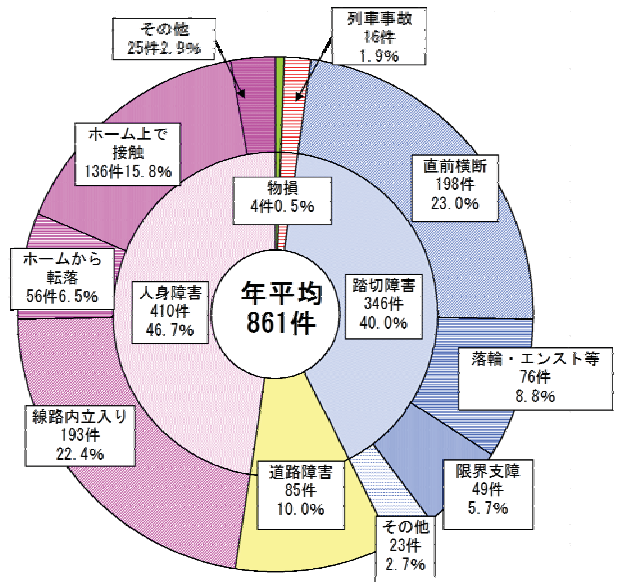
踏切障害事故については、自動車等の直前横断、落輪・エンスト等によるものが踏切障害事故全体の約 8 割を占めている。

列車の脱線や衝突等により多くの乗客に被害を生じるなどの重大な事故に至るおそれのある「列車事故」については、保安設備の設置や災害対策の推進などによる列車脱線事故の減少等により、平成 18 年の鉄道事業法等の改正以前に 4 箇年の平均で 29 件発生していたものが、改正以降は 16 件と約 45%減少した。

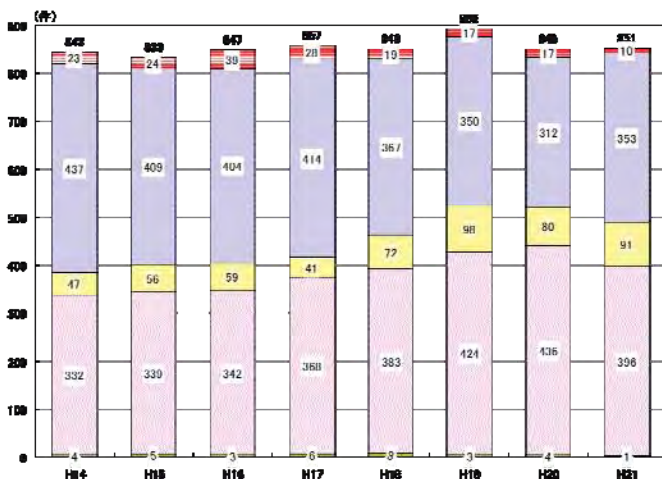
運転事故の発生状況 (H14～H17 年度平均値)



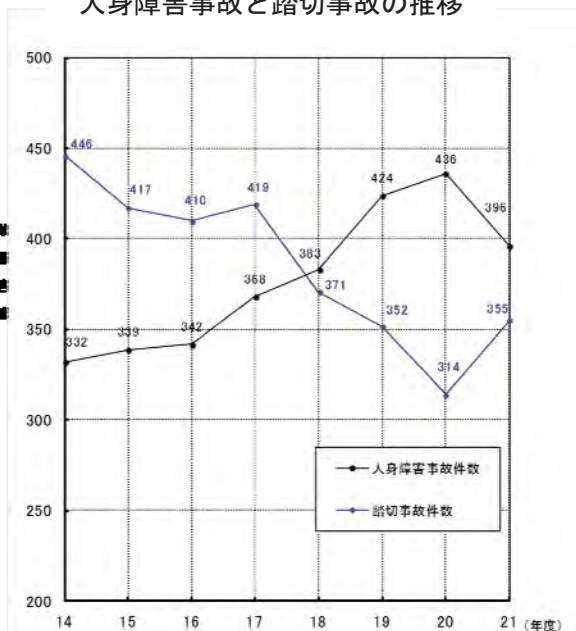
運転事故の発生状況 (H18～H21 年度平均値)



運転事故の年度別発生状況



人身障害事故と踏切事故の推移

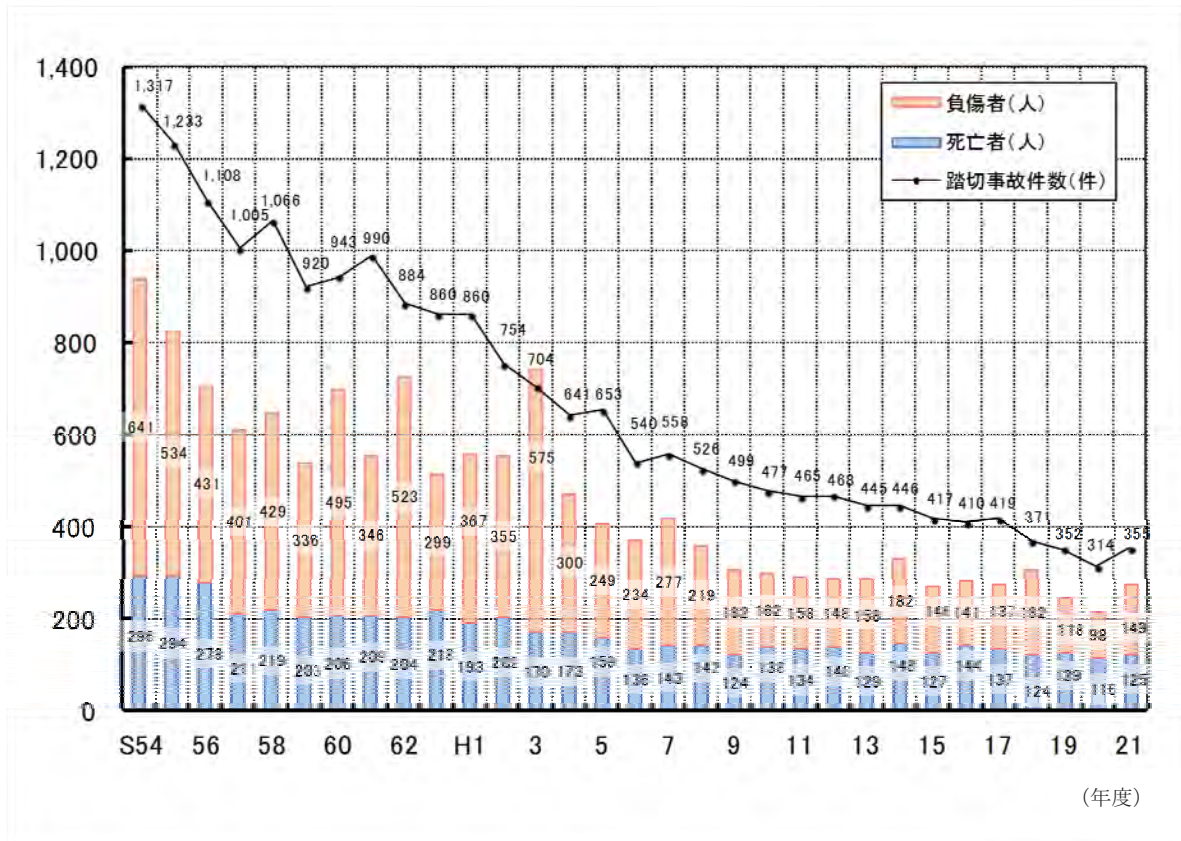


2. 踏切事故の発生状況

(1) 踏切事故の件数及び死傷者の推移

踏切事故件数は、踏切遮断機及び踏切警報機等の保安設備の整備等により、長期的に減少傾向にある。平成 18 年の踏切改良促進法の改正以降についても、平成 21 年度を除き毎年減少している。しかし、依然として運転事故の約 4 割を占めている状況にある。

踏切事故の件数及び死傷者数の推移



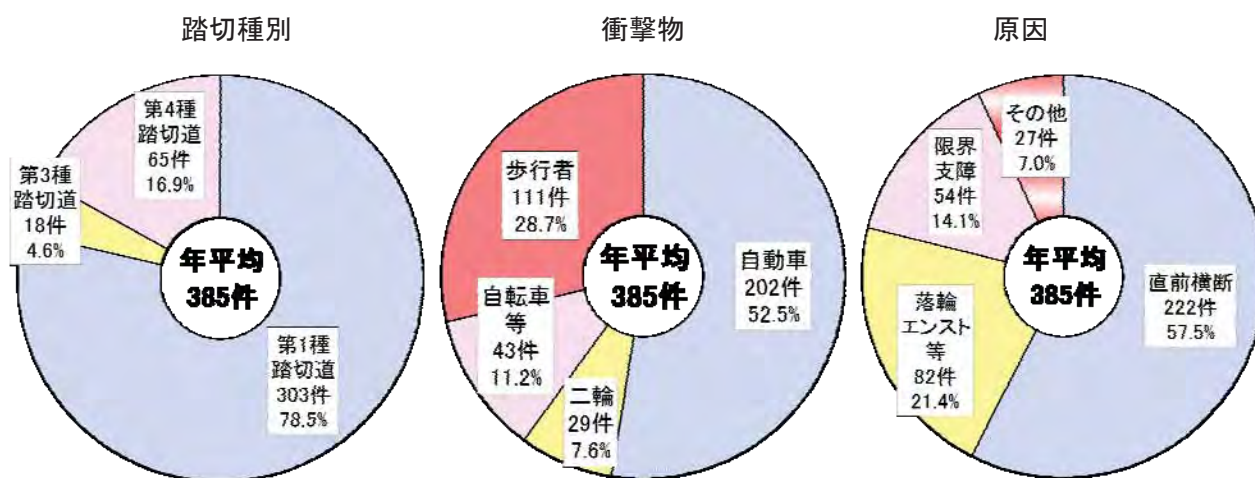
※ 踏切事故とは、踏切障害事故に、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故のうち、踏切道において発生した事故を加えたものをいう。

(2) 踏切種別等別の踏切事故の発生状況

平成 18 年の鉄道事業法等の改正前後とも、「第 1 種」の事故割合が最も多く、踏切事故全体の約 8 割を占めている。これは、「第 1 種」の踏切道数が最も多いことによるものである。衝撃物については、自動車が 50%以上となっている、原因については、踏切道の直前横断による事故が最も多い。

踏切事故は、踏切道を通行する自動車等の直前横断など踏切通行者の原因による事故が多く発生している。

踏切種別、衝撃物及び原因別の踏切事故件数 (H14~H21 年度平均値)

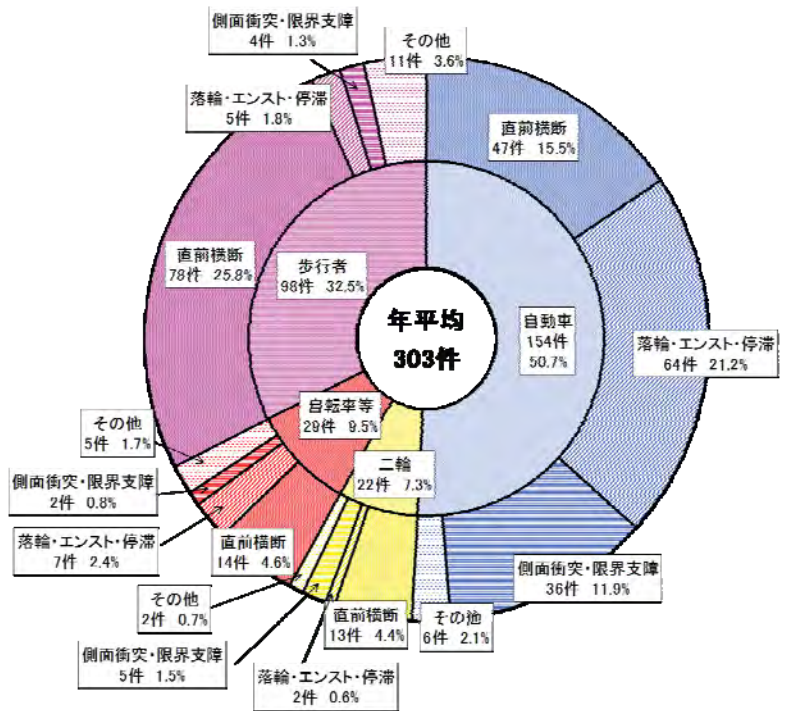


(3) 踏切事故の衝撃物の内訳

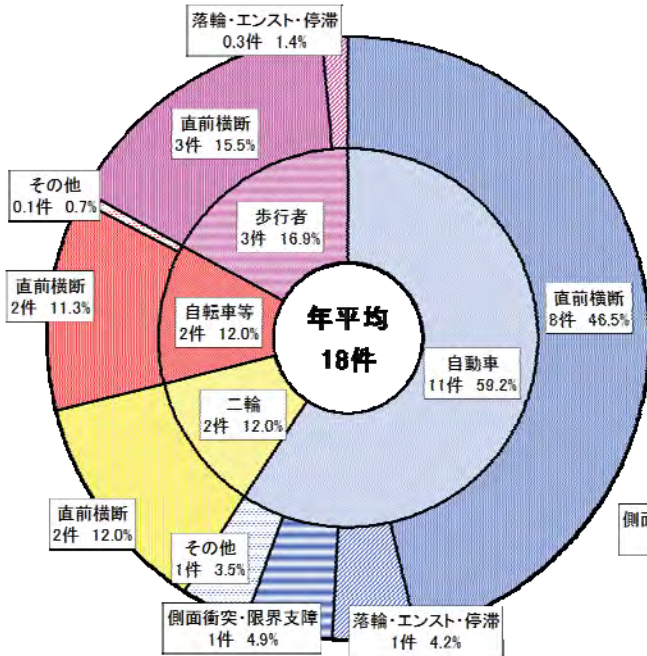
「第3種」及び「第4種」踏切道については、自動車の直前横断による事故が最も多く発生している。一方、「第1種」踏切道については、踏切遮断機の効果により自動車の直前横断による事故の割合が他の種別に比べ少なくなっている。

踏切種別別の衝撃物別及び原因別の踏切事故件数等（H14～H21年度平均値）

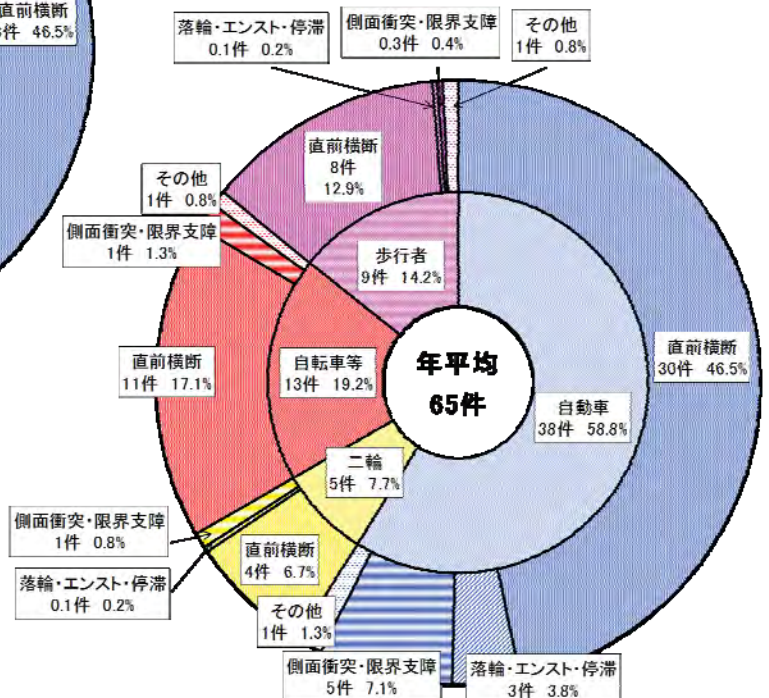
第1種踏切道（29,930箇所（H22.3末現在））



第3種踏切道（907箇所（H22.3末現在））



第4種踏切道（3,305箇所（H22.3末現在））

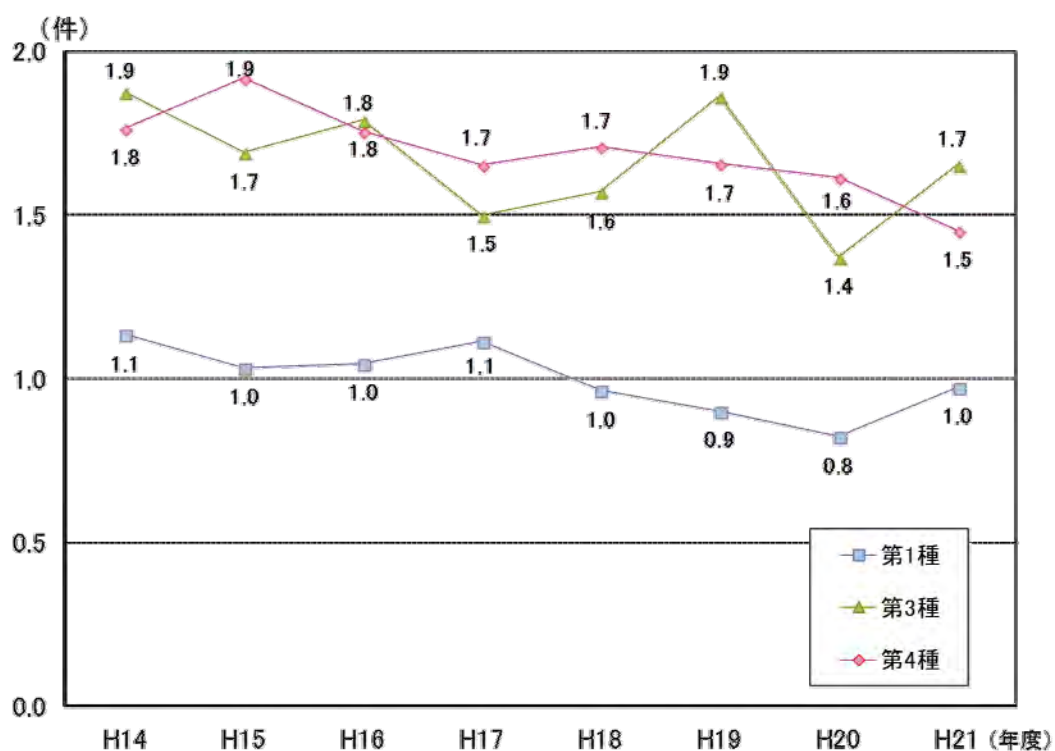


(4) 踏切種別別の踏切道 100 箇所当たりの踏切事故件数

踏切種別別の踏切事故の発生率については、「第3種」及び「第4種」踏切道の中で危険性の高い箇所の「第1種」化の推進、「第1種」への障害物検知装置の設置などにより、僅かではあるが減少傾向となっている。

また、平成18年の鉄道事業法等の改正前後とも、踏切道100箇所当たりの踏切事故の件数は、一般的に道路の交通量若しくは列車の本数が多く、又は列車の速度が高い傾向にある「第1種」より「第3種」及び「第4種」が高くなっている。「第3種」と「第4種」では概ね「第4種」の事故率が高くなっている。

踏切種別別の踏切道 100 箇所当たりの踏切事故件数の推移

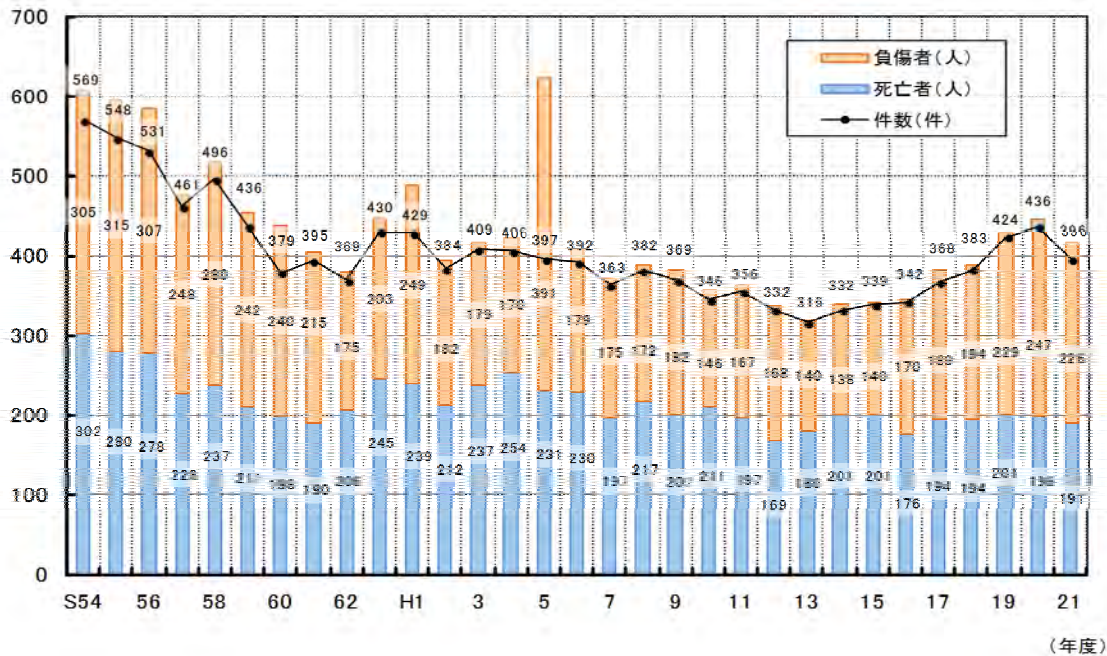


3. 人身障害事故の発生状況

(1) 人身障害事故の件数及び死傷者の推移

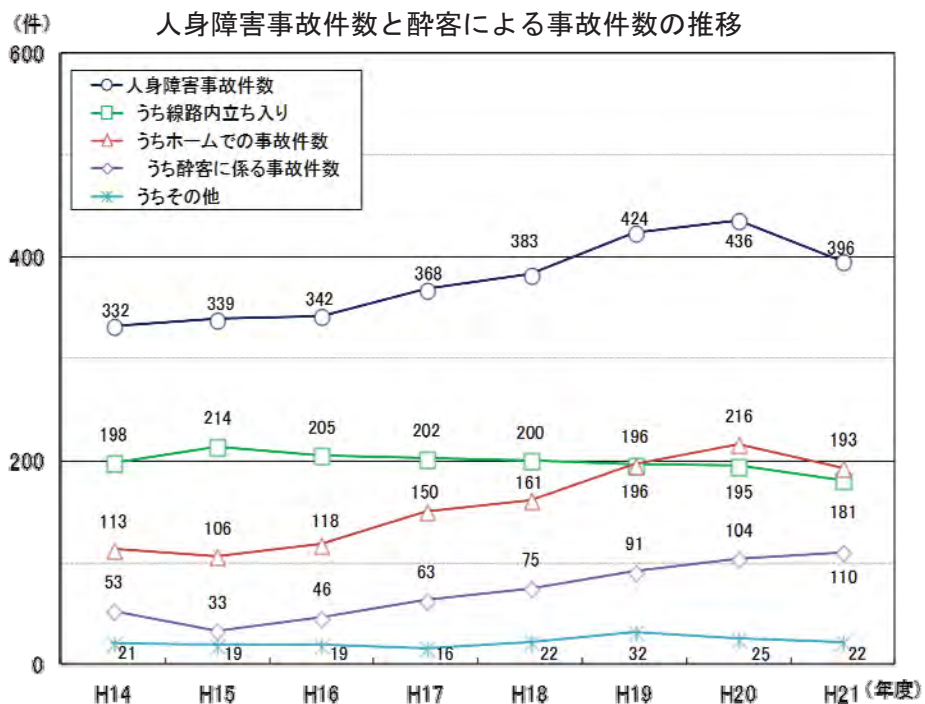
運転事故件数が長期的に減少傾向にある中で、人身障害事故の件数は平成 14 年度から増加傾向にあり、平成 18 年の鉄道事業法等の改正以降も増加し、平成 20 年度には運転事故件数の 51.4%を占めるに至った。なお、平成 21 年度は平成 19 年度より減少した。

人身障害事故の件数及び死傷者数の推移



(2) 人身障害事故の内容

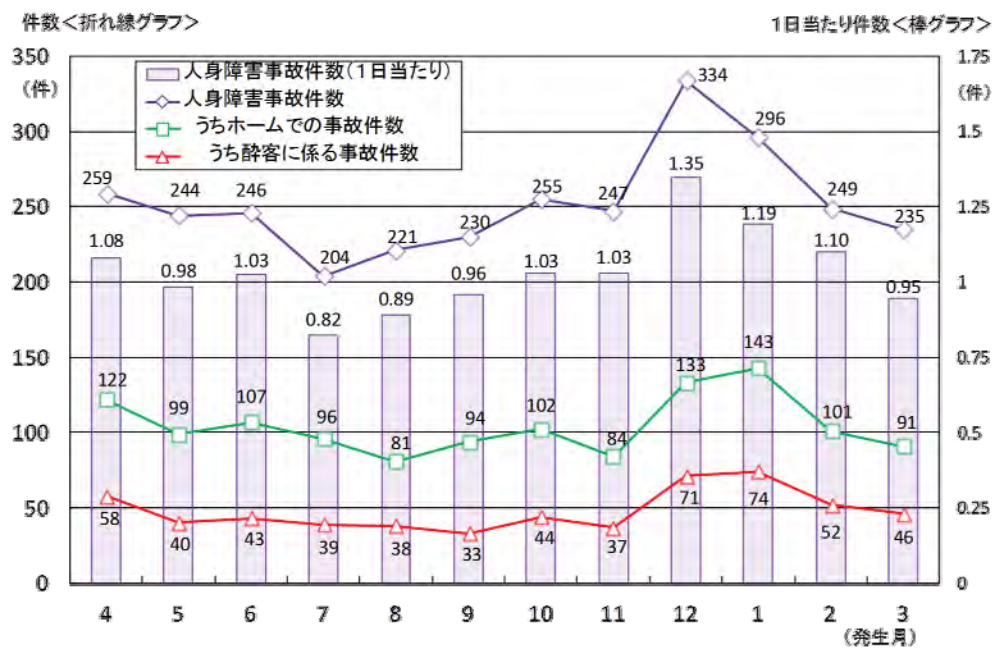
人身障害事故については、10 頁の円グラフ及び下のグラフに示すとおり、線路内立入によるものは僅かではあるが減少している。一方、ホーム上で列車と接触して死傷したもの等、ホームでの事故件数は増加している。また、ホームでの事故件数が増加している主な要因は、酔客に係る事故件数の増加である。



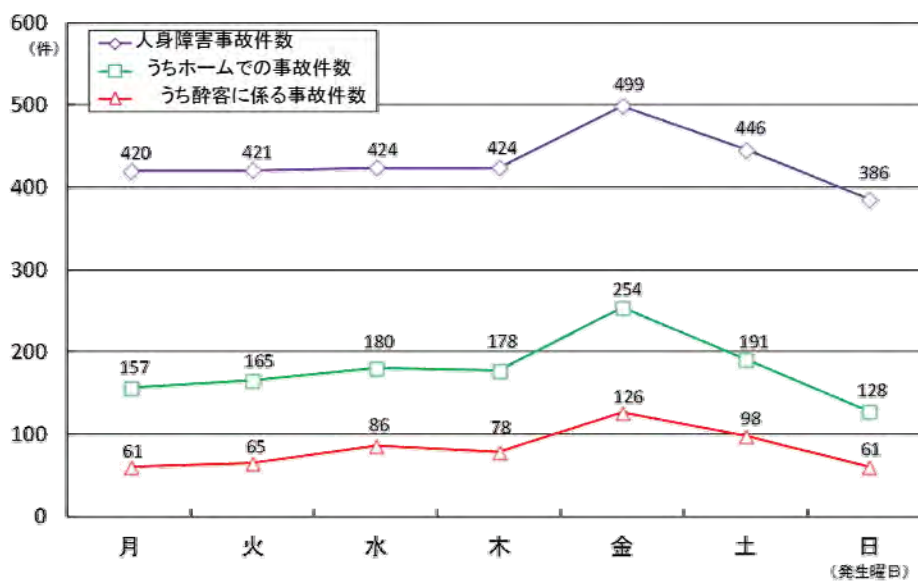
(3) 人身障害事故の状況

人身障害事故の発生件数が多いのは、12月及び1月、金曜日である。

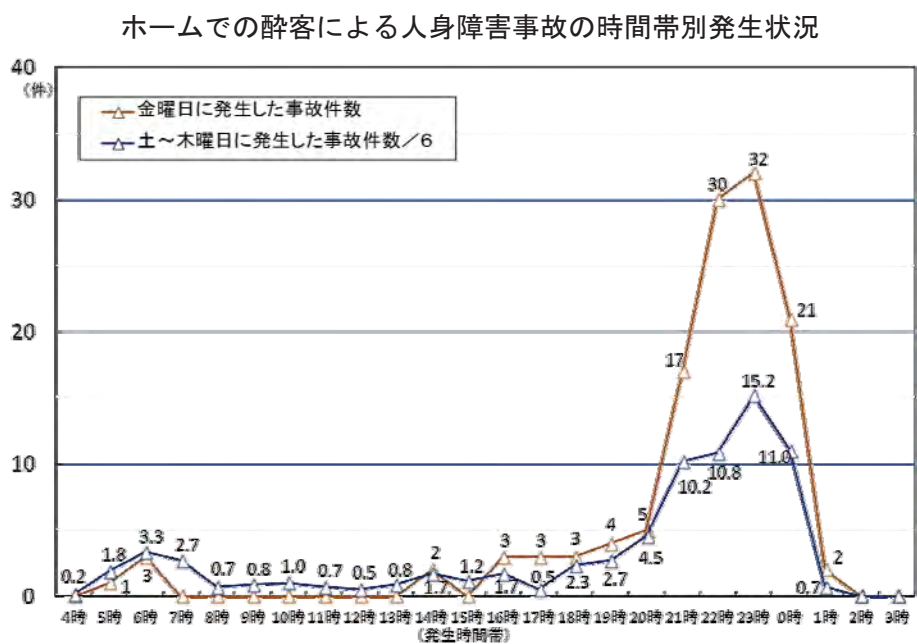
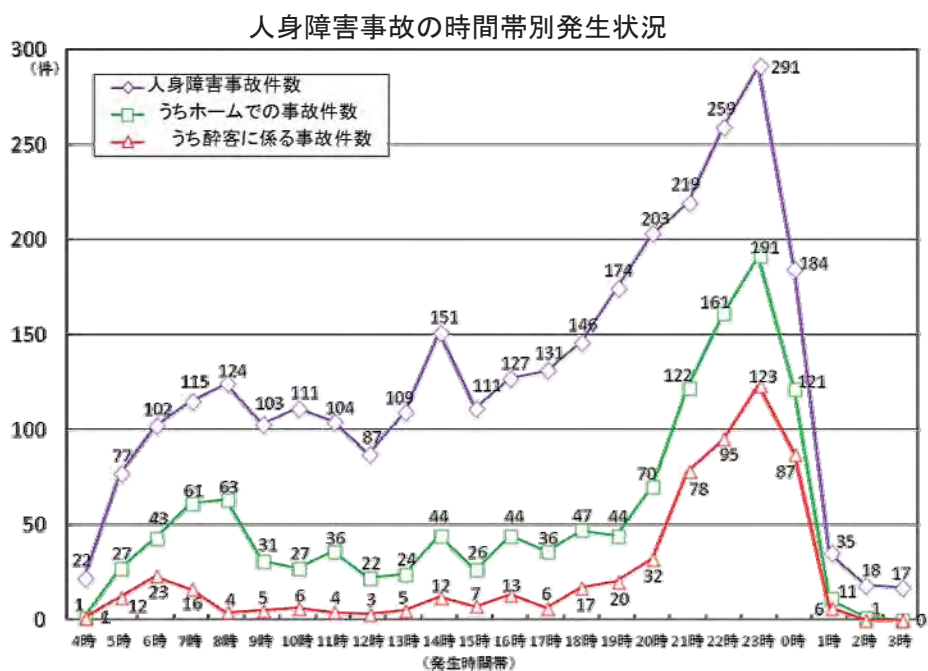
人身障害事故の月別発生状況



人身障害事故の曜日別発生状況

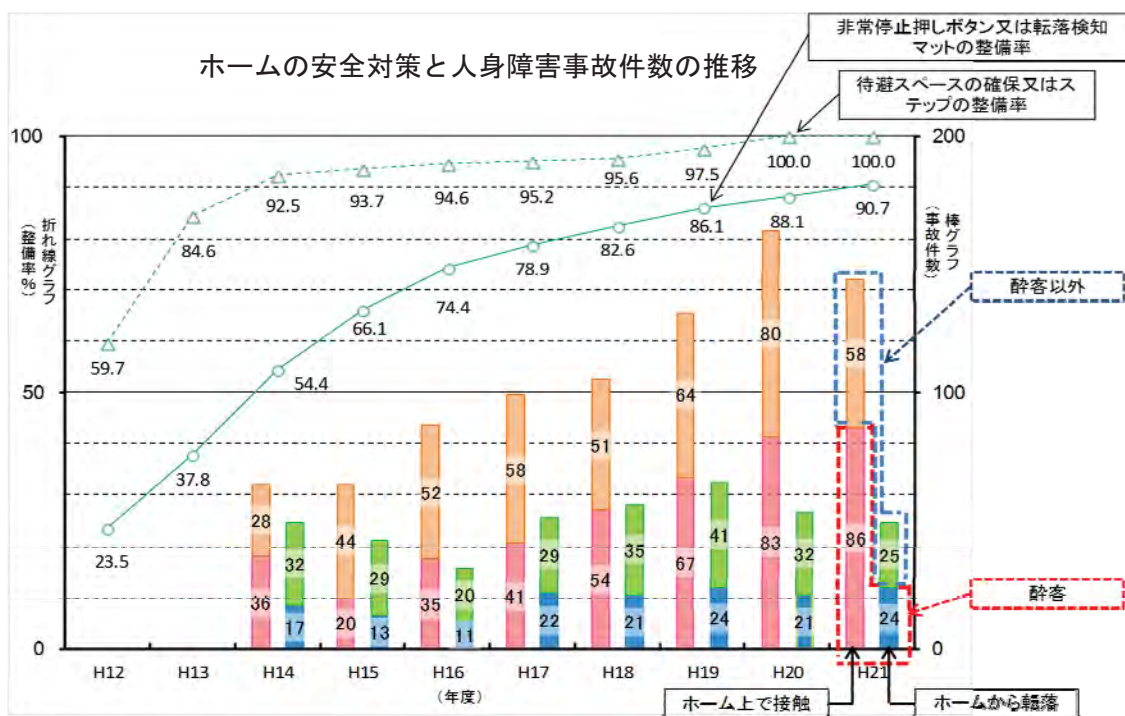


また、時間帯別の人身障害事故は、夜間時間帯に多く発生しており、その原因は、この時間帯に酔客のホームでの事故が多く発生しているためである。



(4) ホームにおける人身障害事故の発生状況とその対策状況

ホームでの人身障害事故は、ホームから転落して列車に接触し死傷したものと、ホーム上で列車と接触し死傷したものとに分類される。このうち、ホームから転落しての人身障害事故の件数は、非常停止押しボタンや転落検知マットなどのホームの安全対策の進捗などにより、概ね横ばい傾向となっている。一方、ホーム上での人身障害事故の件数は、近年増加しており、特に酔客にかかるものの増加が著しい。

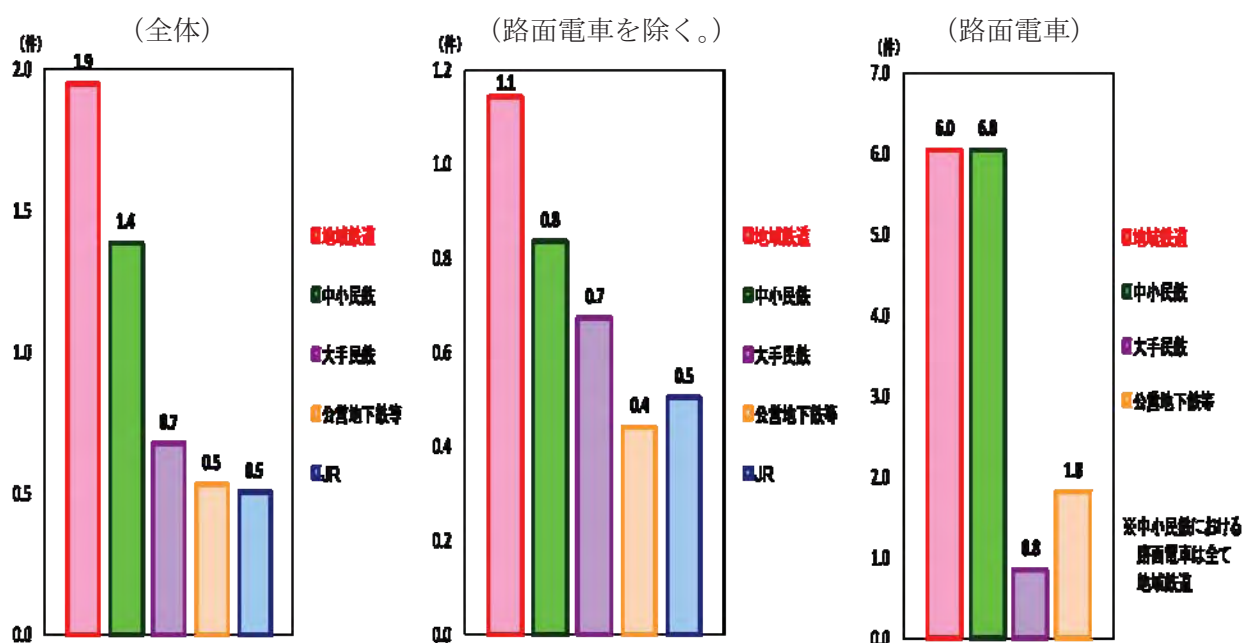


4. 事業者区別の列車走行百万キロ当たりの運転事故件数

(1) 事業者の区別の運転事故件数の推移等

平成 18 年の鉄道事業法等の改正以降の事業者区別の列車走行百万キロ当たりの運転事故件数については、JR、大手、公営地下鉄に比べ中小民鉄が高く、また、中小民鉄の中でも地域鉄道事業者※がさらに高くなっている。なお、地域鉄道事業者の場合、列車走行百万キロ当たりの事故発生率は他の事業者区分に比べ高くなっているが、一般に列車走行距離が短く列車の速度は低速度であるため、運転事故件数自体は少なく、また、事故の衝撃（被害）は一般に小さいものとなる。

事業者の区別の列車走行百万キロ当たりの運転事故件数の推移



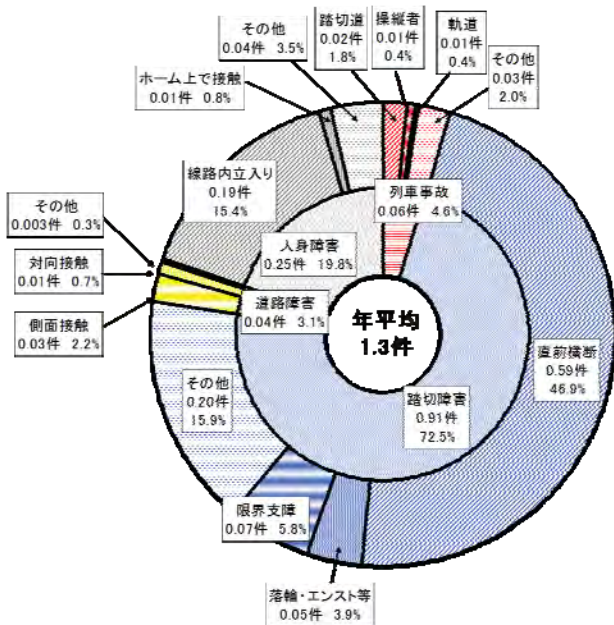
※地域鉄道事業者とは、地域鉄道（一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のことをいい、その運営主体は、JR、一部の大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクター）のうち、中小民鉄及び第三セクターを合わせた事業者。なお、平成22年4月1日現在で92社となっている。

(2) 地域鉄道事業者及びそれ以外の民鉄における事故種別発生状況

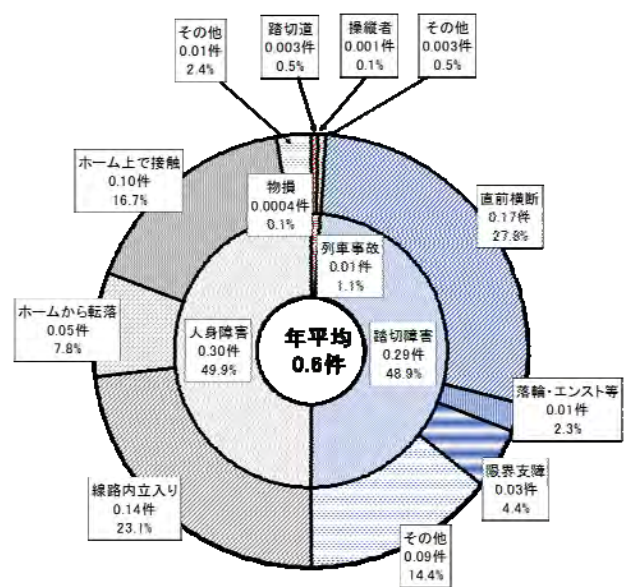
地域鉄道とそれ以外の民鉄※における列車走行百万キロ当たりの運転事故件数については、鉄道及び軌道ともに地域鉄道がそれ以外の民鉄に比べ約2倍発生しており、その中でも重大な事故に至るおそれが他の事故に比べ高い列車事故が、鉄道においては約6倍、軌道においては約2倍となっている。また、鉄道の踏切障害事故は約3倍、軌道の道路障害事故が、それぞれ地域鉄道がそれ以外の民鉄に比べ約2倍の事故件数となっている。なお、人身障害事故件数は、鉄道及び軌道とも地域鉄道とそれ以外の民鉄の間で大きな差はない。※貨物鉄道、地下鉄及びモノレール等の特殊鉄道以外の民鉄（公営を含む。）である。以下同じ。

列車走行百万キロ当たりの運転事故種別発生件数

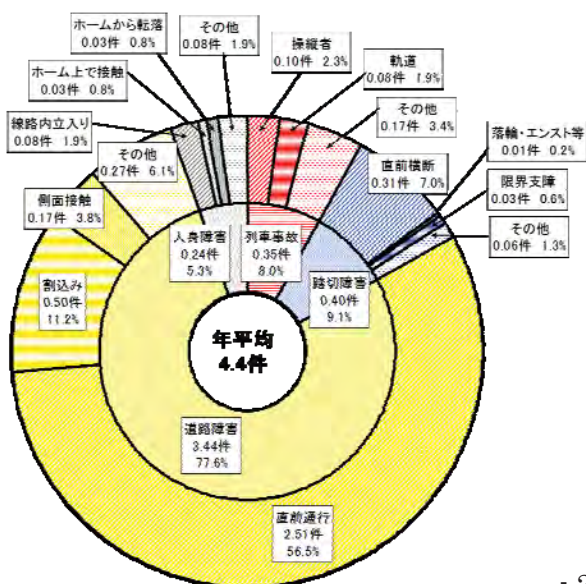
地域鉄道事業者（鉄道）
(H14～H21 年度平均値)



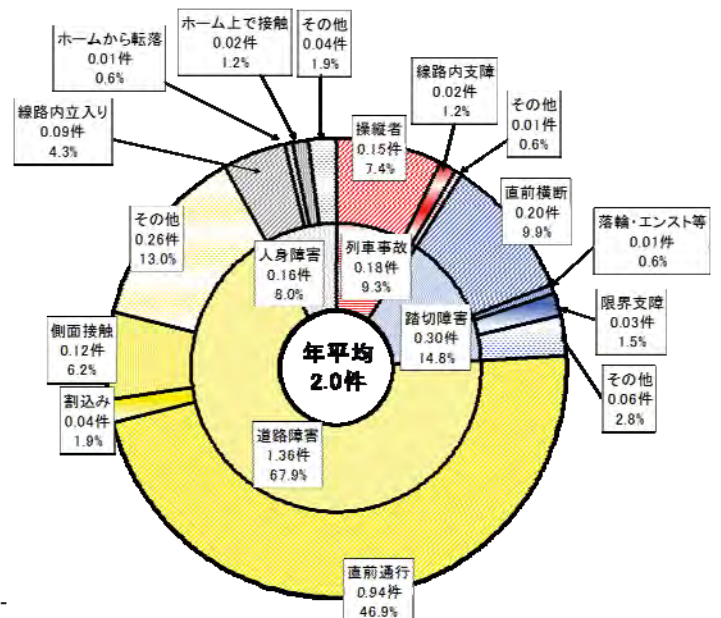
地域鉄道事業者以外の民鉄（鉄道）
(H14～H21 年度平均値)



地域鉄道事業者（軌道）
(H14～H21 年度平均値)



地域鉄道事業者以外の民鉄（軌道）
(H14～H21 年度平均値)

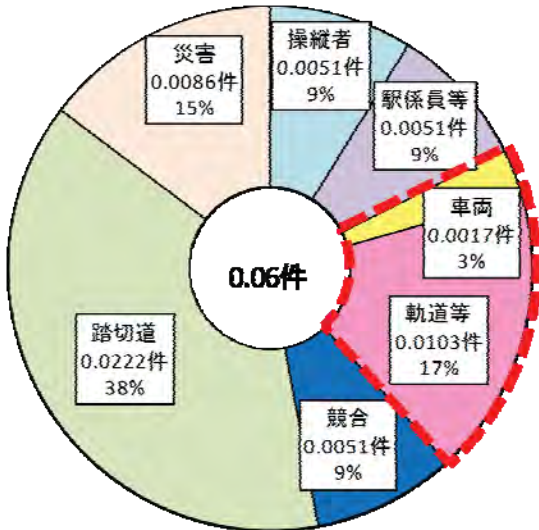


(3) 地域鉄道事業者及びそれ以外の民鉄における列車事故の原因別発生状況

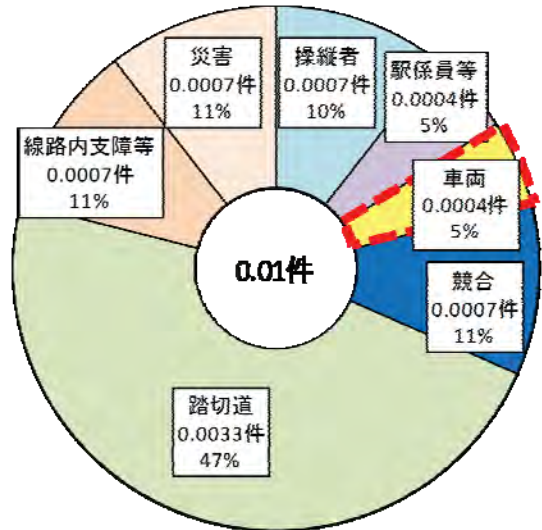
地域鉄道事業者においては、それ以外の民鉄で発生していない鉄道施設（軌道等）等の原因による列車事故が多く発生している状況にある。

列車走行百万キロ当たりの列車事故原因別発生件数（H14～H21）

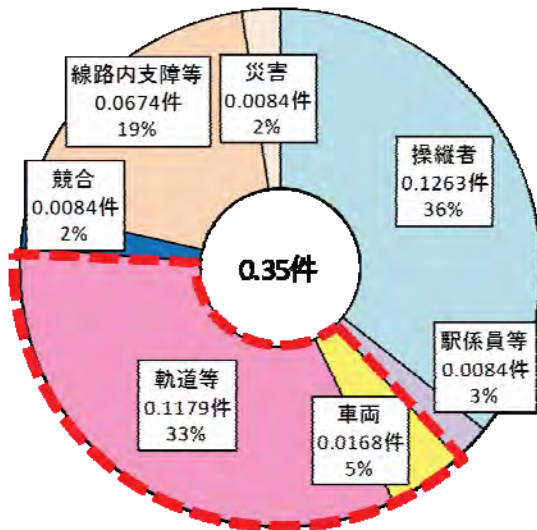
地域鉄道事業者（鉄道）



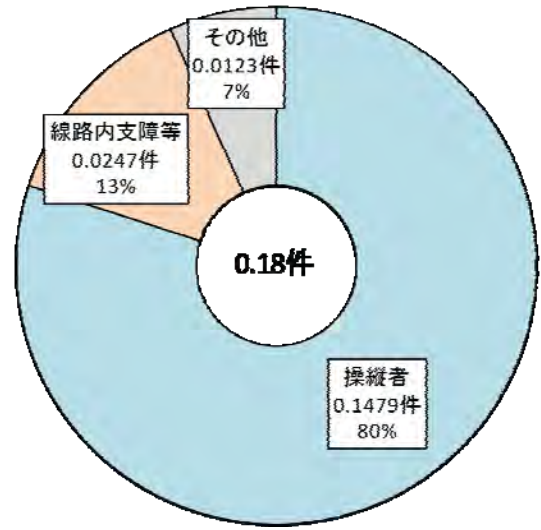
地域鉄道事業者以外の民鉄（鉄道）



地域鉄道事業者（軌道）



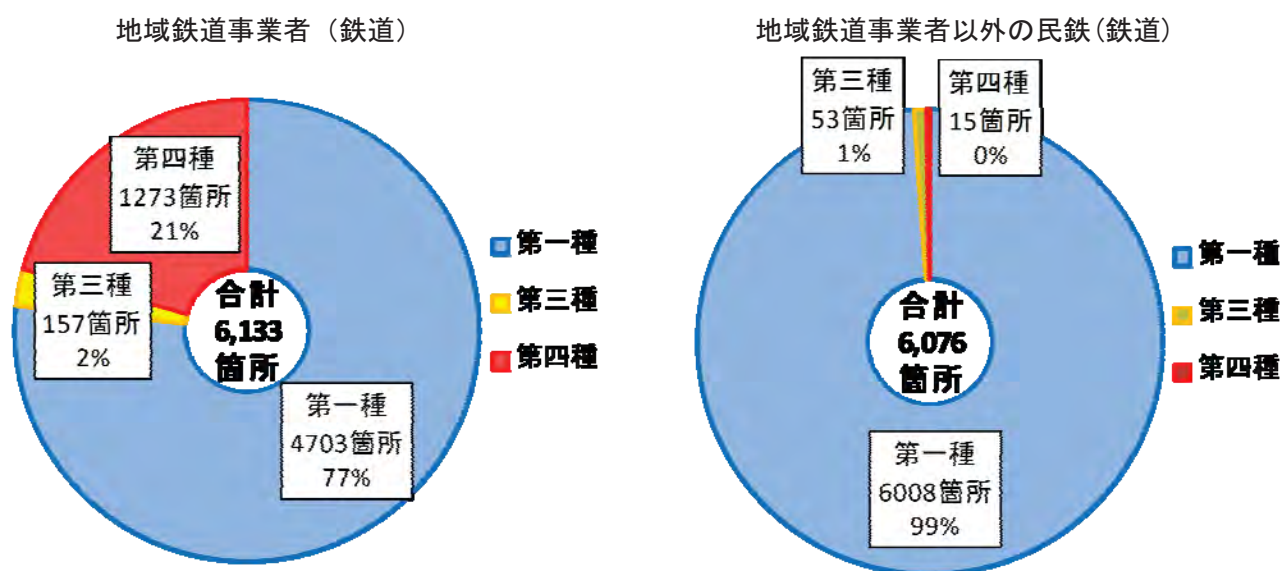
地域鉄道事業者以外の民鉄（軌道）



(4) 地域鉄道事業者及びそれ以外の民鉄における踏切障害事故等の状況

(2)に記述したように、地域鉄道事業者においては、それ以外の民鉄におけるより、列車走行百万キロ当たりの踏切障害事故件数が多いが、その理由として、地域鉄道事業者においては、営業キロ当たりの第4種踏切道及び第3種踏切道の箇所数が多いことが関係していると考えられる。また、地域鉄道事業者以外の民鉄においては、大都市近郊等の踏切のない高架区間に列車走行キロが集中していることから、営業キロ当たりの踏切道数が同程度であっても、列車走行百万キロ当たりの踏切通過回数が少ないことも関係しているものと考えられる。

踏切種別構成比 (H21 年度末)



営業キロ当たりの踏切道数及び列車走行百万キロ当たりの踏切障害事故件数 (H21 年度)

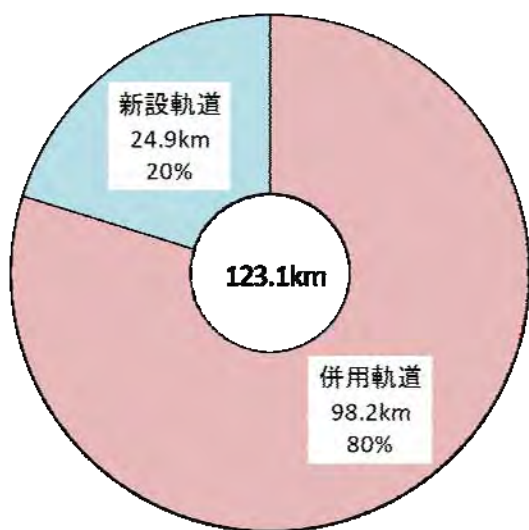
	営業キロ当たりの踏切道数 (箇所)		列車走行百万キロ当たりの踏切障害事故件数 (件)	
	地域鉄道事業者	地域鉄道事業者以外の民鉄	地域鉄道事業者	地域鉄道事業者以外の民鉄
第1種	1.46	2.02	0.0046	0.0028
第3種	0.05	0.02	0.0007	0.0000
第4種	0.39	0.01	0.0022	0.0000
合計	1.90	2.04	0.0075	0.0028

(5) 併用軌道及び新設軌道の割合

地域鉄道事業者は、それ以外の民鉄に比べ、道路障害事故の発生件数が多い理由は、道路上以外の場所に設けられる新設軌道の割合が少なく、逆に自動車等の道路交通と分離されていない道路の路面に敷設された併用軌道の区間が多いことが関係している。

軌道事業者の併用軌道、新設軌道別の割合

地域鉄道事業者



地域鉄道事業者以外の民鉄

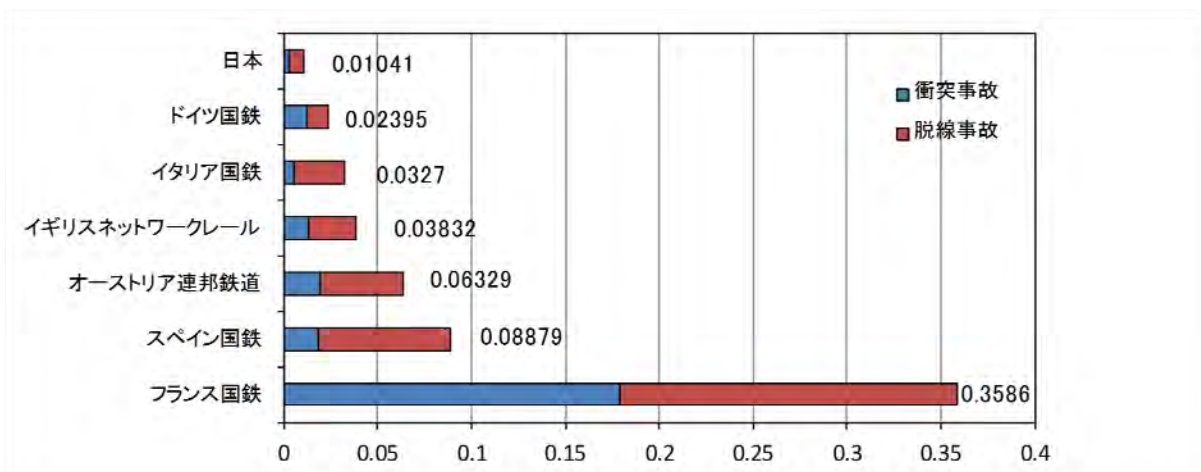


5. 海外との比較

我が国の鉄道の列車走行百万キロ当たりの事故件数は、諸外国と比較して少なく、我が国の鉄道が高い安全性を有していることがわかる。

また、我が国は、鉄道旅客輸送量（輸送人キロ）が多く、世界有数の鉄道大国といえる。

事故件数（列車走行百万キロ当たり）

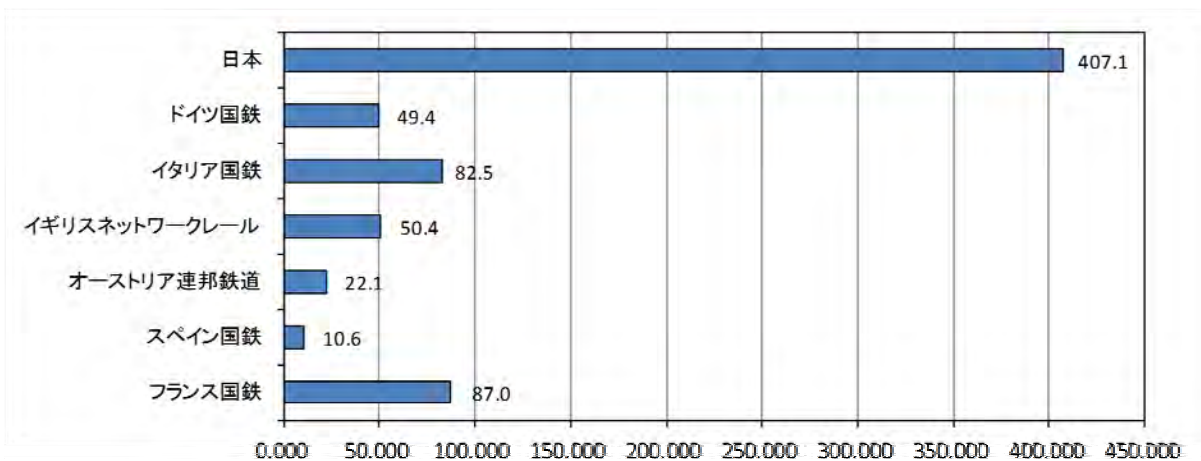


注) 鉄道事故統計のうち、衝突事故と脱線事故の列車走行百万キロ当たりの発生率を示す。

なお、各国で鉄道事故の定義が異なる。

資料：「Railway Safety Performance in the European Union 2010」発行元 (European Railway Agency) をもとに作成

輸送人キロ（10億人キロ）



資料：「Railway Safety Performance in the European Union 2010」発行元 (European Railway Agency) をもとに作成

6. 事故の発生状況の主な特徴（まとめ）

- ① 運転事故件数については、長期的には減少傾向にあるが、近年は下げ止まり傾向にある。
- ② 列車事故の発生件数は、長期的に減少傾向となっており、平成 18 年度から平成 21 年度までの 4 年間は、平成 14 年度から平成 17 年度までの 4 年間より発生件数が少なく、推移も減少傾向となっている。また、平成 18 年の鉄道事業法等の改正後は、乗客の死亡者が生じた重大な事故の発生はない。
- ③ 運転事故のうち件数が多いものは、踏切障害事故及び人身障害事故であり、運転事故全体の約 9 割を占めている。
- ④ 踏切事故件数は、長期的に減少傾向にあるが、依然として運転事故の約 4 割を占めている。なお、踏切事故は、踏切道を通行する自動車等の直前横断など踏切通行者の原因によるものが多く発生している。
- ⑤ 人身障害事故は、近年増加傾向にあり、運転事故に占める割合は平成 14 年度から平成 17 年度までの 4 年間は年平均 40.9%であったが、平成 18 年度から平成 21 年度までの 4 年間は年平均 46.7%を占めている。なお、人身障害事故の主な増加要因は、酔客のホーム上での列車との接触による事故が増加していることである。
- ⑥ 事業者区別の列車走行百万キロ当たりの運転事故件数については、JR、大手、公営地下鉄に比べ中小民鉄が高く、また、中小民鉄の中でも地域鉄道事業者が更に高くなっている。なお、地域鉄道事業者の場合、列車走行百万キロ当たりの事故発生率は他の事業者区分に比べ高くなっているが、一般に列車走行距離が短く列車の速度は高くないため、運転事故件数自体は少なく、また、事故の衝撃（被害）は小さいものとなる。
- ⑦ 我が国の鉄道の事故件数は、諸外国と比較して少なくなっている。

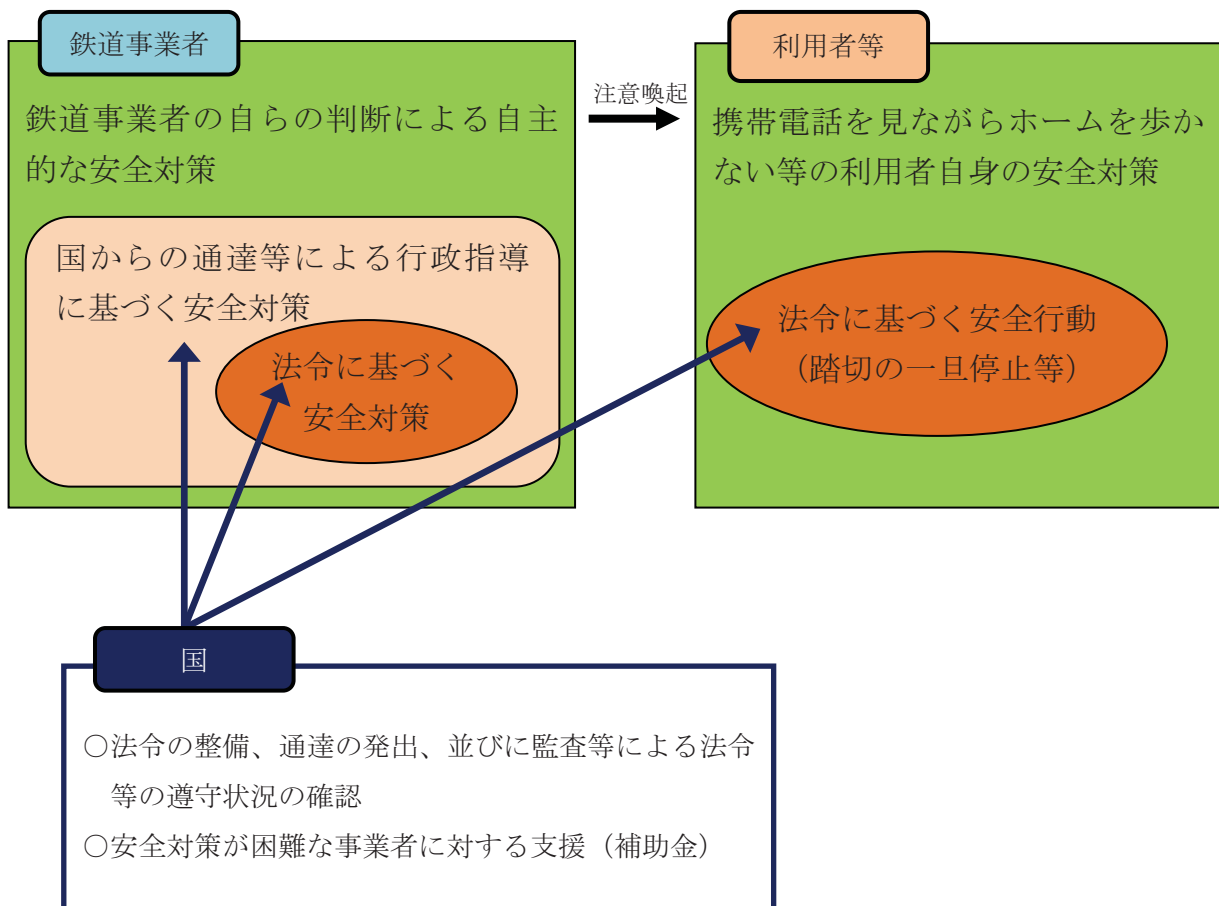
1. 安全施策の概要

(1) 国、鉄道事業者及び利用者等の関係

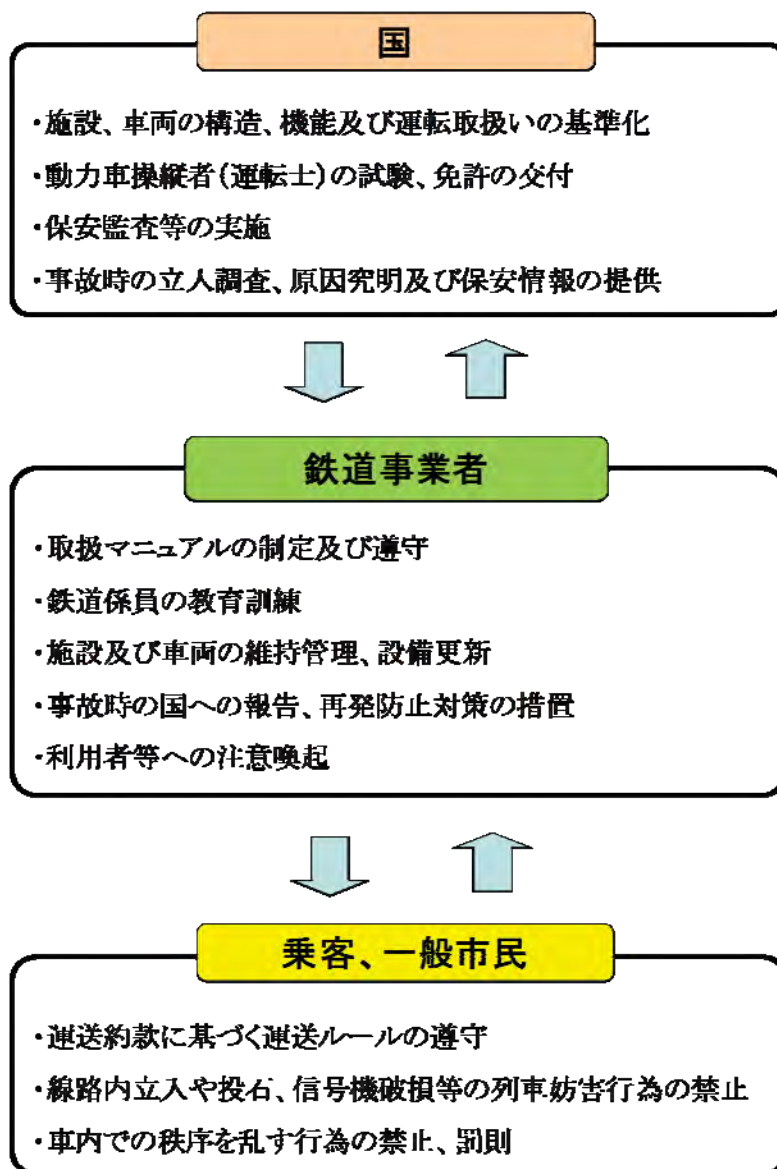
国における鉄道の安全に関する施策については、法令による鉄道事業者や利用者に対する規制のほか、鉄道事業者に対する行政指導、鉄道事業者の安全設備投資等に対する補助等がある。また、保安監査や警察による踏切通行者に対する交通違反の取り締まり等の法令の順守状況の監視がある。

また、国以外である鉄道事業者や利用者等の法令順守や安全対策等が適切に行われることにより、最終的な安全が確保されることとなる。

国、鉄道事業者及び利用者等の関係



国、鉄道事業者及び利用者等が行っている具体的内容



(2) 国の支援制度

経営困難な鉄軌道事業者が大規模災害を受けた場合や地域鉄道における安全性の確保を図るための鉄道施設、車両の整備等に対して支援を行っている。以下に主な安全関係の支援を示す。

① 災害復旧事業費補助金

経営の厳しい鉄軌道事業者が、洪水、地震その他の異常な天然現象により大規模の災害を受けた場合、速やかな災害復旧を実施して運輸の安定及び民生の安定を確保するため、当該災害復旧事業に要する費用の一部を補助する。

② 鉄道軌道輸送対策事業費補助金

地域鉄道の安全性向上に資する設備整備に対する支援に加え、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、自治体と鉄道事業者等が連携して実施する「公有民営」等の事業再構築に係る地域の意欲的な取組みに対して重点的な支援を行う。

※鉄道軌道輸送高度化補助金から名称変更。

③ 鉄道施設総合安全対策事業費補助（老朽化対策）

近年、社会資本ストックの急速な老朽化が指摘されており、鉄道においても開業後70年以上を経過した路線が多数存在し、橋りょうやトンネルなど規模が大きい施設については、適切な改良が進んでいないことが懸念されていることから、中小鉄道の老朽化対策のための改良・補修事業に対し、国がその費用の一部を補助し、整備の促進を図る。

鉄道軌道輸送対策事業費補助金	鉄道施設総合安全対策事業費補助
<ul style="list-style-type: none">・補助率：1/3・経営環境が厳しい中小鉄軌道事業者を対象・安全な輸送を継続するために必要な設備整備への支援 <p>※鉄道事業再構築事業については、再構築実施計画の大臣認定が必要</p> <p>《補助対象》</p> <ul style="list-style-type: none">・レール、枕木・落石等防止設備・ATS・車両・列車無線設備、・防風設備 など	<ul style="list-style-type: none">・補助率：1/3・第三セクター等を対象・大規模なトンネル、橋りょう等の改修支援 

(3) 国土交通省における鉄道の安全施策に関する組織

国土交通省の鉄道の安全施策に関する主な組織は、本省（鉄道局等）、9つの地方運輸局（鉄道部）及び内閣府沖縄総合事務局（運輸部）のほか、事故等の調査を行う運輸安全委員会等により構成されている。

本省鉄道局においては、技術基準をはじめとした各種法令の整備や重要な許認可等の業務を行っている。また、地方運輸局及び沖縄総合事務局については、本省所管事項以外の許認可業務、施設の完成検査、保安監査、運輸安全マネジメント評価等を行っている。



2. 評価対象施策の内容

(1) 鉄道事業法等の改正

平成17年の福知山線列車脱線事故等の発生を受け、輸送の安全を確保するための取組みを強化するため、平成18年に鉄道事業法が改正された。当該改正内容は、輸送の安全の確保が法の目的として追加され、また、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し絶えず輸送の安全性の向上に努めることが事業者の責務として規定されるとともに、以下の①から③に示す事項が新たに義務付けされた。

また、鉄道事業法の改正により定められた安全管理規程に関する内容や安全統括管理者の要件等について、鉄道事業法施行規則を改正し具体的に規定した。更に、鉄道事業等報告規則を改正し、安全関連設備投資額等の国に対する報告の義務付け、動力車操縦者運転免許に関する省令を改正し、動力車操縦者の養成を行う指定養成所の監督強化のため業務改善命令等の規定等の新設、鉄道事業動力車操縦者資質管理報告規則を制定し、動力車操縦者の資質の確認及び管理に関する国への報告をそれぞれ義務付けた。

① 鉄道事業者内の安全管理体制の確立

鉄道事業者に対し、鉄道事業者内における安全管理体制を確立し、日々の輸送の安全の確保に対する取組みを明確にするため「安全管理規程」を作成すること、輸送の安全の確保に関する業務を統括管理させるために「安全統括管理者」を選任すること及び列車の運行管理、運転士等の資質の保持その他の運転に関するものを行わせる「運転管理者」を選任すること等が新たに義務けられた。

② 利用者による監視の強化

大量高速輸送機関である鉄道は、ひとたび事故が発生するとその被害は甚大となり、社会的影響も計り知れないものとなる。このため、鉄道事業者にとって「安全」は最も確保すべきサービスであるが、利便性や快適性のように利用者が直接感じ取ることができないものであるため、利用者にとって鉄道事業者の安全に対する取組みを把握することは困難なものとなっている。鉄道事業者の安全に関する情報を利用者が把握することができなければ、安全性を踏まえた利用路線の選択ができなくなるばかりでなく、いわゆる社会からの監視という観点からの鉄道事業者の安全性の向上のための取組みも少ないものとなる。

このようなことから、利用者による監視を強化し、鉄道事業者自らの安全意識の向上を図り、鉄道の安全の確保を一層促進するため、国において鉄道事故等報告規則に基づく鉄道運転事故やインシデント等の報告、事業改善命令に関する事項、安全に関わる設備や鉄道施設の状況等の輸送の安全に関わる情報を整理し公表すること、また、各鉄道事業者において、安全に関する事業運営の基本的な方針や取組み状況、行動計画等を盛り込んだ安全報告書を作成し、毎事業年度、インターネットその他適切な方法により公表することが、それぞれ義務づけられた。

③ 国による指導監督体制の強化

国への「安全管理規程」の届出及び届け出られた「安全管理規程」が法令に適合していない場合の国土交通大臣による変更命令、安全統括管理者及び運転管理者を選任した場合の国への届出、安全統括管理者及び運転管理者がその職務を怠り、輸送の安全の確保に著

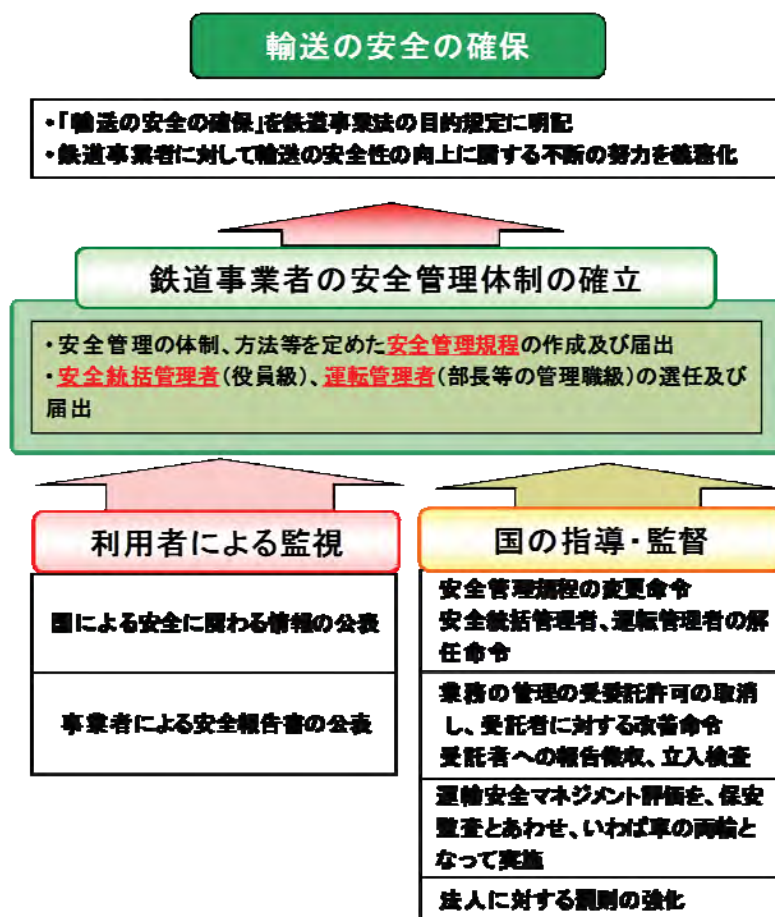
しく支障を及ぼすおそれがあると認められたときの国土交通大臣による当該管理者の解任命令に関する規定が新たに設けられた。

更に、近年、鉄道施設や車両の保守等を外部委託する例が増加しており、このような事態に適切に対応し、必要な指導監督をするため、鉄道事業者から保守管理業務等の委託を受けた者に対する立入検査や報告徴収が可能となった。

また、これらの義務規定の追加に伴う罰則の追加や輸送の安全に関してなされた事業改善命令に違反した場合の法人に対する罰金の上限を1億円とする改正等が行われた。

なお、平成18年10月より、国による事業者における「安全マネジメント」を含む安全管理体制の確認を行う「運輸安全マネジメント評価」を、従来から実施している保安監査とあわせ、いわば車の両輪となって実施しているところである。

鉄道事業法の改正概要(平成18年10月施行)



(2) 鉄道事業法等の改正に伴う関連施策

① 鉄道に関する技術基準の改正

国の技術基準については、これまで、事故の発生、社会的情勢の変化、新技術の導入等を踏まえ、改正を行ってきた。具体的には、列車衝突事故を防止するための自動列車停止装置（ATS）等の設置、火災対策設備の整備、高齢者や障害者等の移動等の円滑化のための対応をはじめ、浮上式鉄道等の新たなシステムに対応するための技術基準の整備等を行ってきた。また、平成17年の福知山線列車脱線事故の発生を受け、事故発生直後、特に危険性の高い「急曲線におけるATSの緊急整備」を鉄道事業者に指示するとともに、鉄道の安全基準の基本となっている「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」を見直すため「技術基準検討委員会」を開催し、近年発生した事故等も勘案して技術基準で求めるべき安全水準のあり方について検討を行った。当該技術基準検討委員会では、主に係員が取扱い誤りを犯した場合でも重大な事故の発生を防止する施策として、曲線や分岐器、線路終端等における速度制限機能付ATS等の設置や運転士の異常時に列車を自動的に停止させる装置、運転状況記録装置の設置等を技術基準に盛り込むよう中間とりまとめが行われた。この中間とりまとめを受けて、平成18年3月24日付けで「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」等を改正し、同年7月1日から施行した。

② 乗務員の資質の維持管理に関する法令の改正

乗務員の資質を保持するため、鉄道事業法等の改正を受け、平成18年7月に「鉄道事業法施行規則」を改正し、乗務員の資質の保持を行う運転管理者の補助を行うものとして「乗務員指導管理者」を選任することを義務付けた。

また、平成18年7月に「鉄道事業動力車操縦者資質管理報告規則」を制定し、運転士に必要な資質の確認及び管理状況等を国に報告するよう義務付けを行うとともに、「動力車操縦者運転免許に関する省令」を改正し、動力車操縦者試験の筆記試験科目に「安全に関する基本的事項」を追加した。

③ 鉄道事業者への安全の確保に関する情報提供

鉄道の安全性の向上を図るためには法令で定められたことに加え、各種の取組みを行うことにより、更なる安全性の向上が図られることとなる。このような観点から、国において以下に示す各種の取組みを行い、鉄道事業者に情報提供を行った。

（インシデント情報等の収集・分析による対応の実施）

鉄道事故等を防止するためには、発生した事故の対策のみならず、インシデント情報等を効果的に収集して総合的に分析し、事故が発生する前に対策を実施することが重要である。このため、平成20年度及び平成21年度に学識経験者、研究機関等の委員で構成された「鉄道におけるインシデント情報等に関する調査検討会」を設置し、インシデント情報等の効果的な活用方法の検



討を行った。当該検討の成果として、インシデント情報等の収集、収集したインシデント情報等の原因の分析等を取りまとめるとともに、過去の事故から得た教訓を取りまとめた「鉄道技術者教本」を作成し、全国の鉄道事業者に配布した。鉄道事業者においては、当該成果物を活用し、現場からの安全に関する情報が積極的に報告されるよう非懲罰制度の導入を行うなど、インシデント情報の活用に関する取組みを進めている。

(鉄道利用者等の理解促進に関する取組み)

鉄道運転事故発生件数の約9割を踏切障害事故と鉄道人身障害事故が占めているが、その多くは鉄道事業者以外の者に起因しているものであり、事故の防止にあたっては、鉄道事業者による安全対策の充実に加えて、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等の理解と協力が不可欠である。このため、鉄道利用者や鉄道事業者に対し、アンケートを実施した上で、利用者等の鉄道の安全利用に関する正しい知識の取得や各種安全設備・安全の仕組みに関する理解を促進する取組みを整理し、利用者等の理解と協力による安全性向上に資する成果を得ることを目的に検討を行った。当該検討の成果として、利用者の理解と現実に差異が生じている損害賠償請求実態を整理した他、鉄道事業者において、利用者等の理解と協力を得るための基礎資料として「鉄道の安全利用に関する手引き」を取りまとめ、全国の鉄道事業者に配布した。鉄道事業者においては、当該成果物を活用し、プラットホーム、列車内、踏切道、線路周辺における安全に関する情報について、利用者等に対し、理解と協力を呼びかけている。



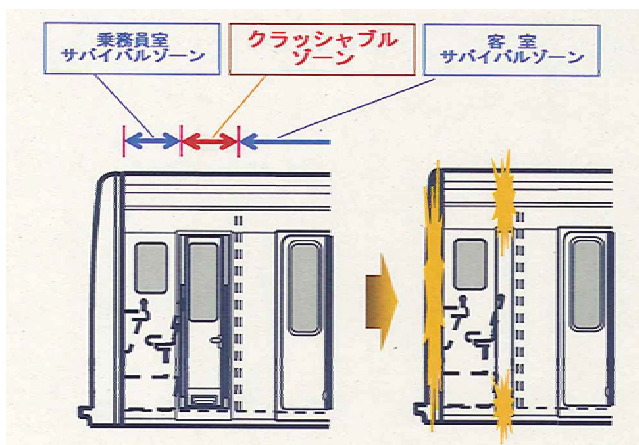
(運転士の資質向上に関する事例集)

鉄道事業者の実施する運転士の資質を確認する手法の方向性や資質の向上手法の要点等について取りまとめるため設けられた、学識経験者、研究機関等からなる「運転士の資質向上検討委員会」の成果として、「運転士の資質向上に関する事例集」等を整理し、全国の鉄道事業者に送付し、運転士の養成や教育に係る業務の参考にするよう指導した。鉄道事業者においては、当該成果物を活用し、運転士の資質の把握、教育内容の選定、職場環境の改善に取り組んでいる。



(車両の衝突安全性の向上)

鉄道においては、事故の発生を未然に防止するための各種対策が進められてきたが、ひとたび事故が発生した場合の被害の低減を図るための車両の対策も有効と考えられることから、平成14年から車両メーカー、研究機関等のメンバーからなる「車両の安全性向上方策研究会」を設け、車両の安全性の向上について検討を進めてきた。



平成20年1月には、車端隅部同士のオフセット衝突に対する

強度向上策、鉄道車両の衝撃エネルギー吸収構造、座席に着座した乗客の安全性向上策など、それまでの研究成果、並びに、衝突安全性に対する鉄道事業者の取組事例をとりまとめ、全国の鉄道事業者に対し情報提供を行った。また、曲線部等への速度制限機能付きATS等の設置などの脱線事故等の未然防止対策が実施されたとしても、踏切道での自動車との衝突などの外的要因による衝突や脱線が発生する可能性は引き続き残ることから、踏切での自動車との衝突などの外的要因による事故を中心に、衝突時の乗客・乗務員に対する衝撃の軽減や生存空間の確保に有効と考えられる車体構造の改善・強度向上等に関する鉄道事業者の取組を整理し、事例集としてとりまとめ、平成22年4月に全国の鉄道事業者に対して情報提供を行った。これにより鉄道事業者においては、衝突時の安全性の向上を図るため、車体強度の強化や衝撃吸収構造の採用をはじめ、座席仕切り板の設置などの車内設備の改良が進められている。

(鉄道事業者における内部監査)

鉄道は、施設、車両及び運転等、様々な要素により構成されている。安全な輸送を確保するためには、これらがシステムとして整合性が図られたものでなければならず、管理部門は現場の実態を踏まえた施策を実施する等、高度な安全管理体制の構築が求められる。

安全管理体制の構築のためには、事業者自らが、安全に係わるルールへの遵守のチェック及び安全管理体制が適切に機能しているかのチェック、すなわち、安全に係わる内部監査を行うことが求められる。このため鉄道事業者による内部監査として必要な事項をとりまとめることを目的に、学識経験者等からなる



「鉄道の内部監査の指針に関する調査検討委員会」を設け、安全に係わる内部監査の考え方等について検討を行った。当該検討の成果として、鉄道事業者が行う内部監査の考え方、内部監査手順書の作成の際の参考資料、内部監査のチェックのポイント等を取りまとめ、全国の鉄道事業者に配布した。これにより鉄道事業者においては、社内に監査部門を設けるなどし、管理部門や現場機関に対する安全監査を実施している。

④ 保安監査等の実施

国は、輸送の安全を確保するための取組みが適切であるかどうか、施設及び車両の管理及び保守並びに運転取扱いが適切であるかどうかに関して、鉄道事業者に立ち入り、保安監査を実施している。平成 18 年度より、保安監査の充実を図るため、新たに、それまで配置されていなかった安全監査等に関する事務を司る監査官を本省及び運輸局に配置し、保安監査を強化し、平成 18 年度より新たに開始された運輸安全マネジメント評価と車の両輪として実施している。なお、平成 22 年 10 月 1 日現在、本省及び運輸局あわせて 25 名の監査官が配置されている。

(人)

	17 年度	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度	22 年度
監査官	0	15	22	25	25	25

※1 本省及び地方運輸局に配置されている監査官の合計人数を記載している。

※2 平成 22 年度は、10 月 1 日現在の人数を示す。他は年度末の人数を示す。

(3) 踏切道改良促進法の改正

踏切道は道路と鉄道が平面で交差する箇所であり、踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的に踏切道改良促進法（昭和36年法律第百九十五号）が定められ、これまで、同法は日切れ扱いであることから5年毎に改正が行われている。

平成18年の同法の改正内容は、改良が必要と認められる踏切道の指定期間が平成18年度以降の5箇年間に延長されたこと、国土交通大臣が定める踏切道の改良の方法に歩行者等立体横断施設の整備が追加されたこと、正当な理由がなく立体交差化計画等に従って当該踏切道の改良を実施していないと認めるときに、その実施を勧告する制度が創設されたこと、踏切道の改良の実施の状況その他必要な事項について、国土交通大臣が報告を求めることができる制度が創設されたこと、都道府県等が立体交差化工事施行者に対し当該工事に要する費用に充てる資金を無利子で貸し付ける場合において、その貸付けの条件が政令で定める基準に適合しているときには、当該貸付けに必要な資金の一部を無利子で当該都道府県等に貸し付けることができる制度が創設されたことである。

踏切道改良促進法の改正概要（平成18年4月施行）

指定期間の延長

改良が必要と認められる踏切道指定期間を平成18年度以降の5箇年間に延長

※保安設備整備計画の実施に係る補助措置の期間の延長

歩行者等立体横断施設の整備の追加

歩行者等が安全かつ円滑に横断できる横断歩道橋等の整備を改良方法に追加

勧告制度の創設

正当な理由がなく踏切道の改良を実施しない場合の勧告制度の創設

報告徴収制度の創設

踏切道の改良の実施の状況等について報告徴収制度の創設

無利子貸付制度の創設

連続立体交差事業に係る無利子貸付制度の創設

1. 鉄道事業法等の改正に関する対応状況

評価の視点	評価指標	評価手法
鉄道事業法等の改正事項に適切に対応しているか。	改正事項の実施状況	安全統括管理者の選任、安全管理規程の作成等の新たに義務付けられた事項の実施状況を調査
鉄道事業者の安全意識が向上したか。	鉄道事業者の安全意識	アンケートにより鉄道事業者の安全意識を調査
安全関連設備投資が適切に行われているか。	投資の状況	安全関連設備投資額を調査

(1) 「鉄道事業者内の安全管理体制の確立」に係る状況

① 安全管理規程の作成及び安全統括管理者、運転管理者の選任

平成 18 年の鉄道事業法等の改正により、新たに義務付けられた「安全管理規程」の作成については、全ての鉄道事業者（205 社）が当該規程を作成し、国に届け出ている。また、「安全統括管理者」については全鉄道事業者が選任し、「運転管理者」については運送を行わない第 3 種鉄道事業者を除く全ての鉄道事業者において、それぞれ選任されている。

国への届出状況

法令で定められた事項	届出事業者数	対応率
安全管理規程の作成	205	100%
安全統括管理者の選任	205	100%
運転管理者の選任	187	100%

※1 平成 22 年 3 月末現在の鉄道事業者数は 205 社であり、そのうち第 3 種鉄道事業者は 18 社である。

※2 平成 22 年 3 月末時点で選任されている運転管理者の総数は 193 人である。（同一事業者で事業区分毎に選任している場合がある。）

② 事業者の安全意識

平成 18 年の鉄道事業法等の改正による事業者の安全意識の変化等を把握するため、全鉄道事業者 205 社に対しアンケートを行い、約 78% の 159 社から回答があった。

なお、アンケートの実施にあたっては、できるだけ本音の意見を求めるため、事業者名の記載を不要とした。

アンケート結果については、以下の通り回答があった全ての事業者が社内の安全意識が向上したと回答し、また、個別の施策毎のアンケートについても、各施策の目的が達成されていると言える結果となっている。



③ 鉄道事業者における安全性の向上に向けた取組み

平成 18 年の鉄道事業法等の改正以降、鉄道事業者は組織内に安全最優先の意識の徹底等を図るため、安全管理規程の制定などの法令で新たに義務付けられたことに加え、以下に示す取組み等を実施している。

- ・安全方針の浸透・定着に向けた取組みとして、安全方針を社達等で社内に周知。また、安全意識の浸透度合いを確認・評価するため、社内アンケート調査を実施。
- ・グループ会社を含め、社員に対するアンケート調査等を実施し、安全に関する社員の意識、理解度等を把握し、その結果、見いだされた安全の課題を会社全体の取組み計画に反映。
- ・経営トップをはじめとする経営管理部門と現場職員とのミーティングを実施することにより、輸送の安全の確保に関する情報の相互理解を深め、関係者全体の安全意識の向上を図る取組みを推進。
- ・現場よりヒヤリ・ハット情報がより多く報告されるよう、匿名での報告を求めたり、また、報告に対して罰則がなく査定に影響しないことを周知。
- ・安全管理体制に係る内部監査に関する取組として、内部監査要領の制定し、適宜、内部監査を実施。

(2) 「利用者による監視の強化」に係る状況

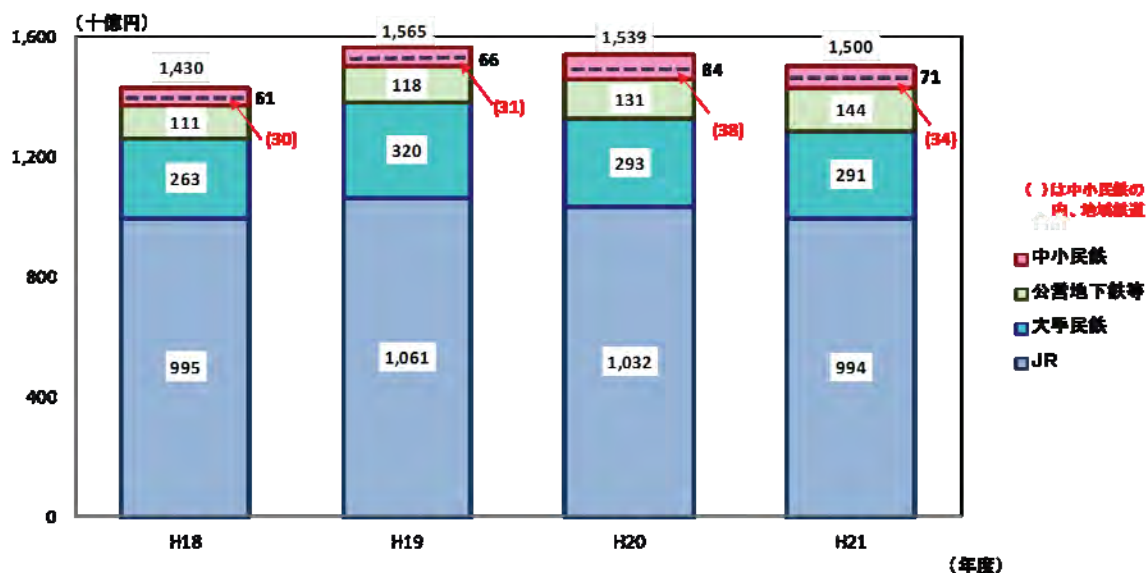
① 国による安全情報の公表

平成18年の鉄道事業法等の改正により新たに規定された国による安全に関する情報の公表については、平成19年度から平成22年度まで毎年度、それぞれ前年度における「鉄軌道輸送の安全にかかわる情報」をプレス公表した上で、国土交通省のホームページに掲載している。

「鉄軌道輸送の安全にかかわる情報」においては、安全にかかわる国の取組み、運転事故等の発生状況、行政指導等に関する事項、施設等の整備状況、鉄道事業者の安全関連設備投資額等について公表している。

安全関連設備投資・修繕費の推移については、平成19年度に全ての事業者の区分で増加し、それ以降も引き続き平成18年度を超える安全関連設備投資・修繕費の投資が行われている。なお、安全関連設備投資・修繕費の合計額については、安全対策の進捗状況とも関連しているため、必ずしもその増減が安全性の確保に直接関連するものとはならない。

事業者の区分別の安全関連設備投資・修繕費の合計額の推移



注) 上記データは、鉄道事業等報告規則に基づき提出される事業報告等を参考に、安全関連設備投資及び修繕費を集計したものである。

一般に鉄軌道における設備投資は、輸送の安全確保のほか、サービスの向上、輸送力増強、業務の効率化など複数の目的を持って行われる。

このため、ある設備投資から安全に関係している分を切り出して集計することは現実的ではない。したがって、事業者毎に仕訳が異なる部分があり、また、安全関連設備投資には輸送の安全の確保と同時に他の目的を達成するために行われたものも含まれている場合がある。

② 鉄道事業者による安全報告書の公表

平成 18 年の鉄道事業法等の改正により新たに義務付けられた鉄道事業者による「安全報告書」の公表状況については、インターネットその他の方法により、毎年度全鉄道事業者においてそれぞれ公表されている。

安全報告書の公表状況

法令で定められた事項	公表事業者数	対応率
安全報告書の公表	205	100%

※ 平成 22 年 3 月末現在の鉄道事業者数は 205 社

(3) 「国による指導監督体制の強化」に係る状況

① 安全管理規程の変更、安全統括管理者及び運転管理者の解任命令

平成 18 年の鉄道事業法等の改正により、国土交通大臣は、以下の場合には安全管理規程の変更又は安全統括管理者や運転管理者の解任の命令をすることができることとなったが、平成 18 年の鉄道事業法等の改正以降、当該命令を行わなければならない事態の発生はない。

- ・安全管理規程が法令で定める事項に適合しないと認めるとき。
- ・安全統括管理者又は運転管理者がその職務を怠った場合であって、当該安全統括管理者又は運転管理者が引き続きその職務を行うことが輸送の安全の確保に著しく支障を及ぼすおそれがあると認めるとき。

② 業務受託者に対する報告徴収及び立入検査等

業務受託者に対する報告徴収及び立入検査等については、委託者である鉄道事業者に対する立入検査時等に確認しており、平成 18 年の鉄道事業法等の改正以降、受託者に対する報告徴収又は立入検査を行わなければならない事態の発生はない。なお「列車の運転の管理」の受委託に関する許可件数については、平成 18 年の鉄道事業法等の改正以降 9 件許可されている。

列車の運転管理の許可状況

	(件数)			
	18年度	19年度	20年度	21年度
列車の運転の管理	6	0	2	1

③ 法人に対する罰則の強化

平成 18 年の鉄道事業法等の改正により、新たに義務付けられた安全統括管理者の選任又は解任の届出等に係る義務違反等に係る罰則の追加、輸送の安全に関してなされた事業改善命令に違反した場合の法人に対する罰金の上限を 1 億円以下とする罰金刑の引上げが行われたが、法改正以降、当該罰則を適用しなければならない事象の発生はない。

2. 鉄道事業法等の改正に伴う関連施策に対する対応状況

評価の視点	評価指標	評価手法
鉄道事業法等の改正に伴う関連施策により安全性の向上が図られたか。	関連施策の実施状況	保安設備の設置状況、保安情報の発出状況、保安監査実施状況等を調査

(1) 鉄道に関する技術基準の改正に関する対応

福知山線列車脱線事故発生直後に指示した「急曲線におけるATSの緊急整備」については、平成19年3月末までに対象の264箇所全て完了している。また、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」の改正により、新たに義務付けた速度制限機能付きATS等の整備状況（施行後10年以内に整備すること等が義務付けられている箇所）については、次の表に示すとおり計画的に整備が進められている。

なお、当該整備についての経過措置として、基準に適合しないもののうち、次のいずれかに該当するものについては、「この省令の施行後最初に行う改築若しくは改造の工事が完成する日又は平成28年6月30日までのいずれか早い日までの間は、なお従前の例によることができる。」としている。

- 一 旅客列車の1時間当たりの最大運転本数が往復10本以上の線区の施設又はその線区を走行する車両
- 二 運転速度が百キロメートル毎時を超える車両又はその車両が走行する線区の施設

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19年3月末	平成20年3月末	平成21年3月末	平成22年3月末
速度制限機能付きATS等	曲線部(※)	82	84	86	89
	分岐部	33	37	45	53
	終端部	82	83	87	89
運転士異常時列車停止装置		60	64	71	79
運転状況記録装置		35	43	53	64
発報信号設備の自動給電設備		50	57	70	83

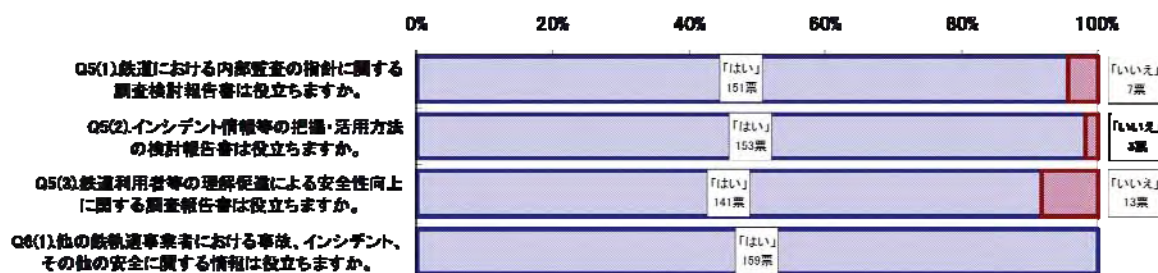
※ 特に危険性の高い急曲線における速度制限機能付きATS等の緊急整備については、平成19年3月末までに対象の264箇所全て完了している。

(2) 乗務員の資質の維持管理に関する法令の改正に関する対応

対象となる全ての事業者において「乗務員指導管理者」が選任され、「鉄道事業動力車操縦者資質管理報告規則」に基づき、必要な報告が鉄道事業者からなされている。また、「動力車操縦者運転免許に関する省令」の改正以降、動力車操縦者試験の筆記試験科目に「安全に関する基本的事項」を追加し、試験を実施している。

(3) 鉄道事業者への安全の確保に関する情報提供に関する対応

車両の衝突安全性の向上に対する情報提供を行った結果、58社178形式が新造又は車両改造時に車両強度の向上や車内設備の改良を行っている。また、その他、国から情報提供したものについてもアンケート結果、殆どの事業者において有効活用されていることが確認された。



(4) 保安監査の実施

鉄道安全監査官の配置等により、次の表に示すとおり、平成18年度以降、保安監査を強化して実施し、必要な行政指導等を実施している。

行政処分は、鉄道事業法第23条に基づく「事業改善の命令」を行ったものであり、安全確保に向けた組織体制の再構築や教育体制の整備などの組織の安全管理体制の改善と、鉄道施設の総点検や改善を命じたものなどがある。

また、行政指導は、改善を文書により指導したものであり、施設の整備、検査や教育の記録などに関する改善の指示などがある。

鉄道事業者に対する国の保安監査実績

	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度
保安監査実施回数	36	49	46	57	63	72	75	67
行政処分件数	—	1	2	2	1	1	—	—
行政指導件数	16	20	25	26	29	40	33	36

3. 踏切道改良促進法の改正を受けた対応

評価の視点	評価指標	評価手法
踏切改良促進法に基づく対応により踏切道の改良が進捗したか。	改良の実施状況	改良の実施状況を調査

(1) 踏切道改良促進法に基づく法指定状況

平成18年に踏切道改良促進法（以下、「法」という。）の改正が行われ、改良が必要と認められる踏切道の指定期間が平成22年度末まで延長された。

法指定状況については、次の表に示すとおり、平成18年度から平成21年度までの4年間で、平成13年度から平成17年度までの5年間における指定数と同数若しくは上回って指定を実施しており、また、平成18年度から新たに追加された歩行者等立体横断施設についても9箇所の指定を行い踏切道の改良を促している。

また、平成18年の法改正時に勧告制度が創設され、鉄道事業者及び国土交通大臣以外の道路管理者が正当な理由がなく整備計画に従って当該踏切道の改良を実施していないと認めるときには、鉄道事業者及び道路管理者又は鉄道事業者に対して国より勧告を行うことができるようになったが、これまで勧告を受けた者はいない。

その他、平成21年度には、報告徴収制度を活用し、法指定後未整備の踏切道等、整備が見込まれない踏切道について報告徴収を行い、その進捗状況の確認を行っている。

平成13年度から平成21年度までの踏切道改良促進法に基づく法指定実施状況

(箇所)

	立体交差化	構造改良	歩行者等 立体横断施設	保安設備整備
平成13年度	0	0	—	46
平成14年度	75	31	—	16
平成15年度	81	64	—	35
平成16年度	24	50	—	55
平成17年度	14	48	—	57
小計	194	193	—	209
平成18年度	18	9	0	54
平成19年度	62	53	4	61
平成20年度	46	90	4	63
平成21年度	84	59	1	31
小計	210	211	9	209

(2) 踏切道数の推移

踏切種別別の踏切道数の推移については、次の表に示すとおり、平成13年度から平成17年度までの5年間（第7次）で、1,484箇所（箇所）の踏切道が除却された。また、法改正以降の平成18年度から平成21年度までの4年間（第8次は平成22年度まで）では、1,088箇所（箇所）の踏切道が除却された。さらに、第4種踏切道についても保安設備の設置により、踏切道数全体に占める割合が減少している。

踏切道数の推移

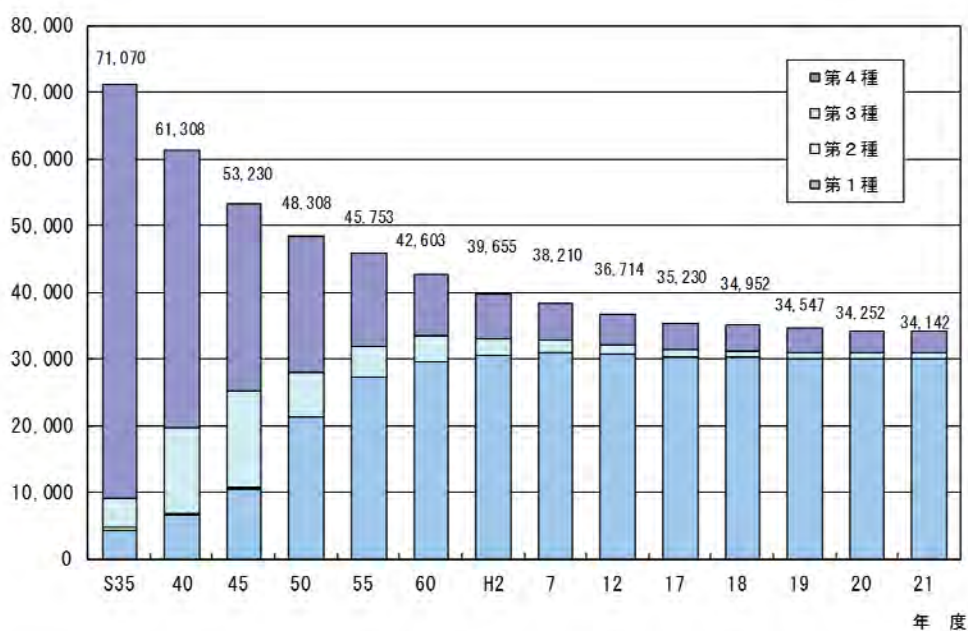
(箇所)

	第1種	第3種	第4種	合計	
平成12年度	30,786(84%)	1,360(4%)	4,568(12%)	36,714	▽1,484
平成13年度	30,661(84%)	1,278(4%)	4,455(12%)	36,394	
平成14年度	30,597(85%)	1,227(3%)	4,307(12%)	36,131	
平成15年度	30,539(85%)	1,183(3%)	4,173(12%)	35,895	
平成16年度	30,448(86%)	1,117(3%)	4,047(11%)	35,612	
平成17年度	30,291(86%)	1,066(3%)	3,873(11%)	35,230	▽1,088
平成18年度	30,188(86%)	1,019(3%)	3,745(11%)	34,952	
平成19年度	30,027(87%)	992(3%)	3,528(11%)	34,547	
平成20年度	29,900(87%)	947(3%)	3,405(10%)	34,252	
平成21年度	29,930(88%)	907(3%)	3,305(10%)	34,142	

平成18年度 以降の減少数	361箇所	159箇所	568箇所	1,088箇所
------------------	-------	-------	-------	---------

踏切道数
(箇所)

踏切道数の推移



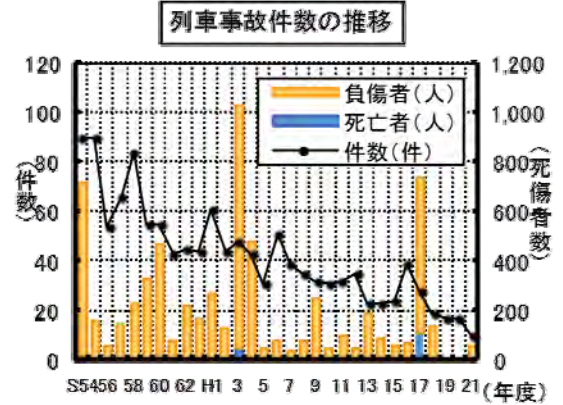
4. 運転事故等の状況

評価の視点	評価指標	評価手法
乗客の死亡事故は発生したか。また、運転事故件数は減少したか。	乗客の死亡事故の発生状況及び運転事故件数の減少状況	運転事故の発生状況を分析

(1) 重大事故

鉄道事業法等が改正された平成18年以降、乗客の死亡事故はゼロであった。

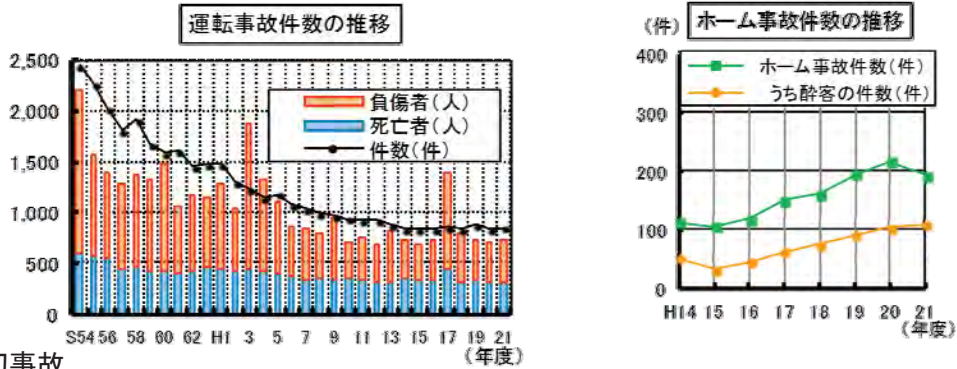
一方、過去の事故からも明らかであるように、列車脱線等の重大な事故が発生すると、甚大な人的被害を生ずるおそれがあり、事故の芽を摘む取組みを含め、引き続き、重大な事故の防止に向けた対応を推進する必要がある。



(2) 運転事故件数

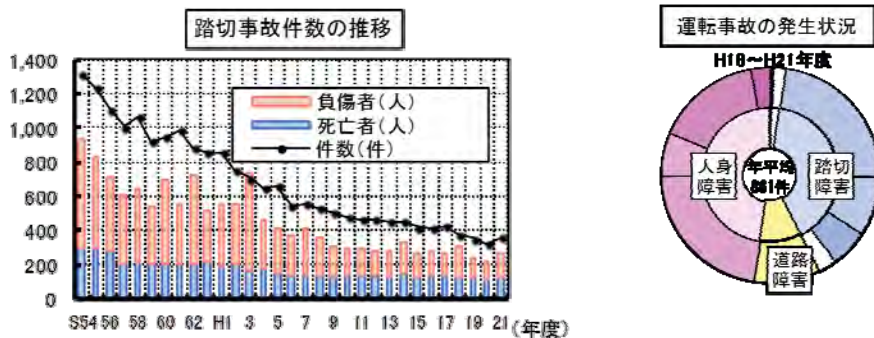
運転事故件数は、長期的には減少傾向にあるが、近年は下げ止まりの傾向にある。運転事故のうち、ホーム事故等の人身障害事故が増加傾向にあり、運転事故件数を減少させるためには、ホーム事故等の人身障害事故の対策を推進することが必要である。

特に近年、ホームにおける酔客の事故が増加傾向にあり、このような状況を踏まえた対策を推進する必要がある。



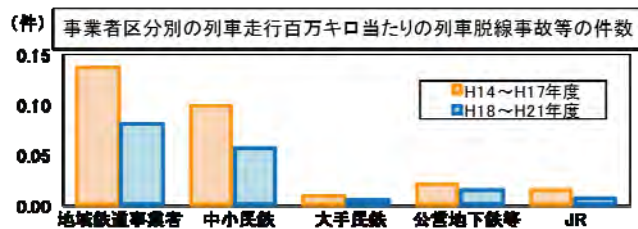
(3) 踏切事故

踏切事故件数は、各種対策により、平成17年と比較して約1割以上減少した。しかしながら、踏切事故件数は依然として運転事故の約4割を占めており、引き続き、対策を推進する必要がある。



(4) 地域鉄道事業者の事故発生率

鉄道事業者の区分別では、地域鉄道事業者の事故発生率が他の鉄道事業者に比べ高くなっている。特に、地域鉄道事業者以外の事業者で発生していない鉄道施設（軌道等）等の原因による列車事故が多く発生している状況にあることから、鉄道施設が適切に管理・更新されるよう、適切な対応を行っていく必要がある。



鉄道事業法等の改正により新たに義務付けられた安全統括管理者の選任や安全管理規程の制定など安全管理体制の構築に関する整備状況については、すべての事業者が対応済となっている。事故の発生状況についても、鉄道事業法が改正された平成18年度以降、乗客の死亡が生じた事故の発生はない。

また、鉄道事業者を対象としたアンケート結果においても、回答のあった全ての鉄道事業者が安全意識の向上が図られたと回答しており、鉄道事業法の改正の目的は達成されているものと考えられる。

踏切道改良促進法の改正を受けた対応状況については、改正後4年間において、踏切道が1,088箇所除去され、また、遮断機及び踏切警報機が設置されていない第4種踏切道が568箇所、遮断機がなく踏切警報機のみ設置されている第3種踏切道が159箇所、第1種踏切道が361箇所それぞれ減少し、第4種踏切道は3,305箇所、第3種踏切道は907箇所、第1種踏切道は29,930箇所となった。

踏切事故件数についても、平成14年度から平成17年度までの間の平均事故件数423件に対し、平成18年度から平成21年度までの平均事故件数は348件と、第8次交通安全基本計画の目標の1割を上回る約2割減少しており、改正の目的は達成されたものと考えられる。

しかしながら、事故発生状況等の分析結果を踏まえ、これまでの安全対策を継続するとともに、以下の(1)から(6)までに掲げる安全施策を推進することが必要と考えられる。

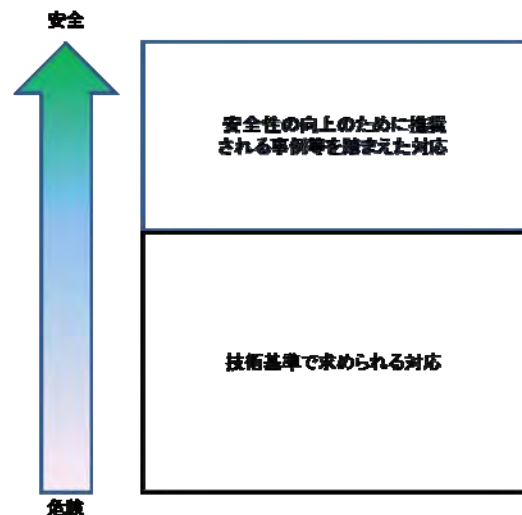
(1) 重大な事故の防止に向けた対応

鉄道事故等を防止するためには、発生した事故の対策のみならず、事故が発生する前に対策を実施することが極めて重要であり、インシデント等に対する対応やいわゆる「ヒヤリ・ハット情報」等の活用により事故の芽を摘み、また、国による監視及び事業者による自らのチェック等が不可欠である。

① 国の技術基準

国の技術基準は、すべての人や物に及ぼし得る危険を、技術的実現性や経済性を踏まえ、可能な限り小さくすることを目標とし、新技術の導入や事故の発生等を受け、毎年度改正の必要性を検討し、必要な改正を実施してきたところである。また、改正にあたっては、第三者である学識経験者を含む委員で構成された「技術基準検討委員会」等による審議を経て行っている。

一方、技術基準で求めている以上のことについては、線区の状況等に応じ、個々の鉄道事業者が自らの責任において実施しているところであるが、より望ましい安全性の向上



のために推奨される事例等について、関係者による検討を経た上で、国が積極的に示すこ

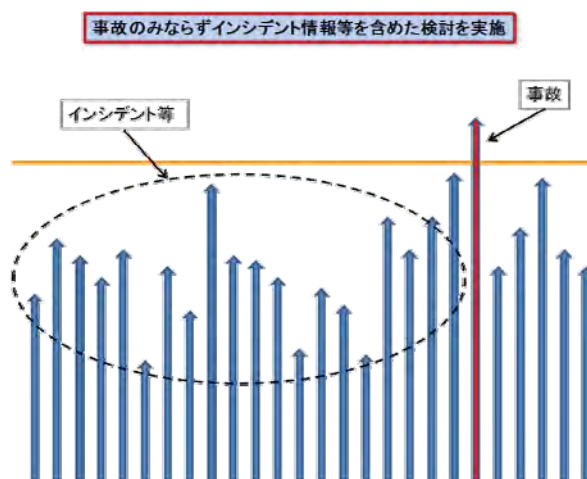
とが必要と考えられる。

また、発生した同種事故の再発防止対策を実施するのみでは、技術の進歩や社会情勢の変化によって、これまで発生することはないと考えられていた事故を防止することは困難である。

このため、平成13年10月より事故が発生するおそれがあったと認められる事態であるインシデントについても国への報告を義務付けたところである。

引き続き、技術基準の改正にあたって

は、発生した事故の再発防止対策のみならず、これまで事故の発生はないが事故のおそれのあるものについて、事故を未然に防止するため、インシデント等に対する対応も踏まえた検討を進め、所要の改正を継続していくことが必要である。

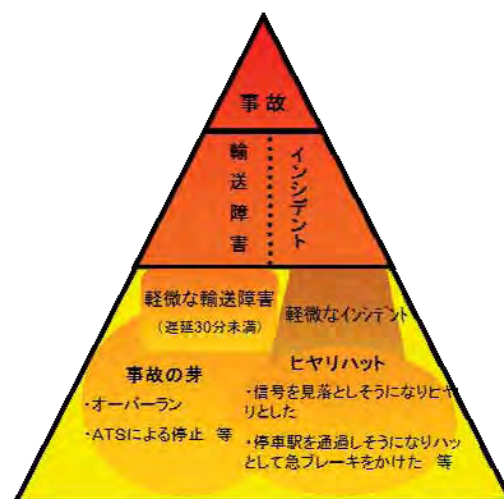


② インシデント情報等の収集・分析による対応の実施

事故を防止するためには、発生した事故の防止対策を実施するのみならず、事故に至らなかった事態を抽出し、事故が発生する前に予防的に対策を行うことが重要である。このことは、ヒューマンエラーの防止のためにも重要なことであり、ヒューマンエラーは起こりうるものとして、ヒューマンエラーが生じやすい環境はないか、ヒューマンエラーを防止するための考慮がなされているか、また、ヒューマンエラーが発生した場合の対策は講じられているかなどについて、あらかじめ検証することが、ヒューマンエラーの防止に資することとなる。

よって、国は平成13年8月より、国への報告対象に「インシデント」を新たに追加したところであるが、国への報告対象に至らないヒヤリ・ハット情報についても、積極的に抽出し、リスク分析を行い、必要な対策を実施することが、事故の未然防止のためには極めて重要なことである。

このため、運転事故等に加え、ヒヤリ・ハット情報等についても、分析結果に基づく対策の実施など積極的に取り組むよう、国は、引き続き、鉄道事業者に対し、指導等を行うことが必要である。



③ 事後チェックの充実・強化並びに鉄道事業者に対する情報提供等

安全対策は輸送機関としての自らの責任において、鉄道事業者が線区の状況等を考慮し、必要な対策を実施すべきものであるが、国としても鉄道事業者が安全の確保のために必要となる対応を適切に実施しているかどうかについて確認する必要がある。

従来から国は、鉄道事業者に立ち入り、鉄道事業者の安全対策の実施状況等を確認するため保安監査等を実施してきたところであり、特に、平成18年度より首席鉄道安全監査官等を配置し、保安監査を充実強化している。引き続き、効果のある保安監査を実施するためには、鉄道事業者の安全対策の実施状況、事故等の発生内容等を勘案し、継続的に検証した上で、保安監査を遂行することが必要と考えられる。

しかし、国の保安監査で、鉄道事業者の安全対策の実施状況の全てを確認することは物理的に困難であり、日々の輸送状況を詳細に把握できるのは事業を実施している鉄道事業者である。このため、鉄道事業者自らが安全に係る業務の実施状況を確認し、安全の確保を図るよう、鉄道事業者に対し、内部監査の実施等について必要な指導等を行うことが必要と考えられる。



また、国は、発生した事故に関する情報等について、より活用されやすい形で、各種会議の開催や保安情報の発出などにより鉄道事業者等に情報提供することが重要であるものと考えられる。

(2) 運転事故を減少させるための取組み

運転事故件数は長期的には減少傾向にあるが、近年は800件台で推移している。今後、運転事故件数の更に削減させるためには、運転事故の中で増加傾向にあるホーム事故等の人身障害事故の対策を推進することが必要である。

鉄道事業法等の改正後4箇年における人身障害事故の原因別の内訳は、公衆等が線路内に立ち入ったことによるものが約5割、旅客等のホームからの転落によるものが約1割、ホーム上での接触によるものが約3割を占めており、特に近年、ホームにおける酔客の事故が増加傾向にある。

これらの状況を踏まえると、更に運転事故件数を減少させるためには、ホームドア、非常押しボタン及び転落検知マット等の整備等、安全対策の充実に加えて、道路管理者・交通管理者の協力のもとより、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等の理解と協力を得るための施策を強化することが必要と考えられる。

(3) 踏切事故の減少等に向けた対応

踏切事故件数は依然として運転事故の約4割を占めており、引き続き、踏切道の改良を着実に促進する必要がある。

① 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の構造の改良や歩行者等立体横断施設の整備等を促進する。

また、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る。

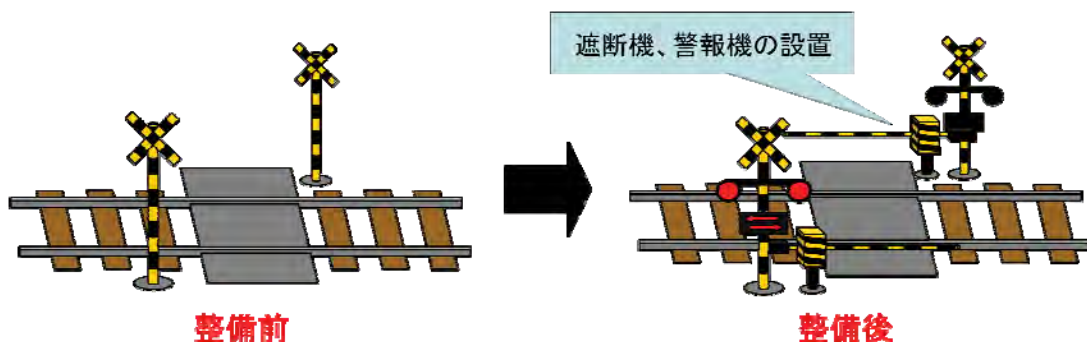
以上の構造改良等による「速効対策」と立体交差化の「抜本対策」との両輪による総合的な対策を促進する。

② 踏切保安設備の整備

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、遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向が見られることから、大都市及び主要な地方都市にある踏切道のうち、列車本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

さらに、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、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。



③ 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する。

ただし、構造改良のうち、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する。

④ 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、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、情報技術（IT）の活用による踏切注意情報の表示や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。

また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、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ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要がある。

このため、広報活動等を強化するとともに、学校、自動車教習所等において、踏切の通

過方法等の教育を引き続き推進する。

このほか、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るものとする。

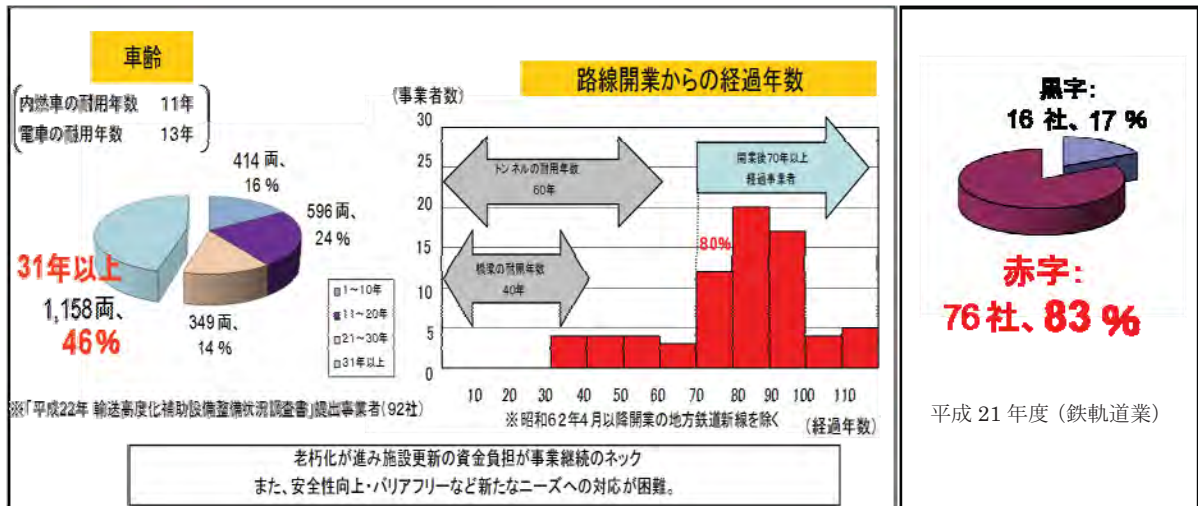
(4) 地域鉄道事業者の安全確保

高齢化社会を迎えるわが国にあつては、公共交通の重要性が益々高くなっているが、地域鉄道事業者においては、多くが赤字経営で施設の老朽化等が進み、列車走行百万キロ当たりの事故率についても他の事業者より高くなっている。経営環境の厳しい路線の存続は事業者や地域の判断によるものであるが、路線が存続される場合には、鉄道施設の適切な更新等を図り、安全な運行が継続されることが必要不可欠である。

施設保有に係る経費を除くと大部分の事業者が黒字に転じることから、近年では、地域が鉄道施設保有するなど、維持更新について支援を行うケースが増えており、国としても、地域鉄道事業者の経営状況も踏まえて安全性向上のための投資等を支援する必要があると考えられる。

地域鉄道事業者の施設の現状

地域鉄道事業者の経常収支



地域鉄道におけるコスト構造上の課題

