

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(計画期間は、平成18～22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し、数値目標を達成しました。

○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。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22年まで5年連続して乗客の死者数がゼロとなっており、数値目標を達成しました。

○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)

平成17年の踏切事故件数は、450件でしたが、平成18年以降は300件台で、平成22年は316件であり、平成17年と比較して約3割減少し、数値目標を達成しました。

¹ 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箇年計画)

<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条等に基づき国へ報告します。

②国土交通省交通安全業務計画

新たに定められた「第9次交通安全基本計画」(計画期間は、平成23～27年度)³に基づいて国土交通省が定めた「平成23年度国土交通省交通安全業務計画」⁴において、鉄道交通の安全に関して講ずべき施策等が、次表の項目について定められています。

表1:平成23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	○鉄道施設の安全性の向上
	○運転保安設備の整備
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
	○大規模な地震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	○交通事故被害者等支援のあり方などについて検討を行う
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

³ 「第9次交通安全基本計画」(平成23～27年度の5箇年計画)については、
<http://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku9/keikakuall.html> を御覧ください。

⁴ 「平成23年度国土交通省交通安全業務計画」については、
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－」⁵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、踏切遮断機や警報機等の踏切保安設備の整備等を推進し、踏切事故の防止に努めています。平成22年度には、29の踏切道が立体交差化により除却されたほか、79の踏切道に踏切遮断機や警報機が設置されました⁶。



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⁷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22年度には、新たに48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1,929駅(93%)に整備されています。また、鉄道駅のプラットフォームにおいて、駅利用者の安全性の向上を図

⁵ http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo01_hh_000012.html を御覧ください。

⁶ 「7. 1 踏切保安設備の整備状況」を参考にしてください。

⁷ 「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。

ることを目的に、プラットホームから線路への落下を防止するホームドアの設置を促進しています。

現在、「ホームドアの整備推進等に関する検討会」を設けてその整備促進方策を検討しており、その結果も踏まえ、より一層の整備促進を図ることとしています。

(平成23年3月31日現在の設置駅:484駅、平成23年度以降のホームドアの整備計画:255駅)



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23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(ATS)等が93%、運転士異常時列車停止装置が90%、運転状況記録装置が75%などとなっています⁸。

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)⁹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697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。

⁸ 「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。

⁹ 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。

○鉄軌道事業者への支援

経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者¹⁰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、「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。

平成22年度は、ATSの新設・改良や重軌条化等について、1,894百万円の補助を行いました。

¹⁰ 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(50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(92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。