7　輸送の安全に関わる行政指導等に関する事項

7．1　保安監査の実施状況

・国土交通省では、鉄軌道輸送の安全を確保するための取組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ついて、保安監査を実施しています。

・令和4年度は、全国218鉄軌道事業者(令和5年3月末現在)のうち、保安監査を49の鉄軌道事業者に対して計61回実施し、その結果に基づいて26の鉄軌道事業者に対して文書による行政指導を計27件行い、改善を求めました。

・このうち、計画的な保安監査を計55回実施し、その結果に基づいて文書による行政指導を計22件行いました。また、計画的な保安監査のほか、特に必要があると認められる場合に行う保安監査を計6回実施し、その結果に基づいて文書による行政指導を計5件行いました。

・なお、JR 北海道に対して平成26年1月に発出した事業改善命令等に基づく「JR 北海道が講ずべき措置」については、法令遵守や安全意識が向上したことなどを確認しました。更なる安全確保のため、保安監査を継続的に実施しています。

表10：　特に必要があると認められる場合に行う保安監査の結果に基づく
行政指導の実施状況（令和4年度）

事　業　者	文書発出日	行　政　指　導　の　概　要
万葉線	R5.5.16	【北陸信越運輸局】 　軌道運転規則第7条の2で規定された軌道の運転に係る作業を行う運輸部長に対して、同条に基づく適性検査を行っていないとの情報が当局に通報されたことから、令和4年4月15日に保安監査を実施した。その結果、改善を要する事項が認められたことから、以下の事項について、改善措置を講ずるよう指示。 　軌道運転規則第7条の2に規定された適性検査については、貴社が規定した「運転関係従事員の適性検査及び身体検査規程」に基づき作業素質検査（内田式クレペリン検査）を軌道の運転に関係ある従事員全てに定期的に実施する必要があるにもかかわらず、指令業務等を行う運輸部長に対して検査期間内に行っていなかったことを確認した。 　よって、管理者に適性検査の重要性を再認識させるとともに、作業素質検査を確実に実施する仕組みを構築し、その管理を徹底すること。

事　業　者	文書発出日	行　政　指　導　の　概　要
大井川鐵道	R4.8.4	【中部運輸局】 令和４年５月２１日に井川線閑蔵駅～井川駅間の第１亀久保トンネル内において、落下したコンクリート片に列車が衝撃した事象が発生し、その際、当該トンネルにおける直近の定期検査結果の健全度はS判定であったとの報告があった。これを受けて、トンネルの維持管理状況に疑義が生じたことから、令和４年６月８日、９日及び１０日に保安監査を実施した。その結果、改善を要する事項が認められたことから、以下の事項について、改善措置を講ずるよう指示。 １．実施基準（土木編）第41条第4項に規定するトンネルの定期検査について、「トンネルの保守管理マニュアル」に基づき検査を実施すると規定している。しかしながら、貴社の実態は、同マニュアルには規定されていない維持管理計画、構造物の要求性能及び措置などが追記された「鉄道構造物等維持管理標準」（以下「維持管理標準」という。）に基づき検査を実施しており、適切に実施基準を変更していないことを確認した。 よって、トンネル及びトンネル以外の鉄道施設についても現状の取扱いを検証し、適切に同実施基準を見直すこと。なお、同実施基準の見直しにあたっては、法令に基づく所要の手続きを行うこと。 ２．同実施基準第４１条第４項に規定するトンネルの定期検査について、令和３年に実施した特別全般検査の点検作業等は外注業者に委託しており、外注業者が判定した検査結果のうち第１亀久保トンネルの健全度はS判定であった。しかしながら、令和元年に貴社が実施した通常全般検査の検査結果のうち当該トンネルの健全度はB判定であったことから、書類及び現地を確認したところクラック等が発生しており、維持管理標準に基づく健全度はS判定とはならないことを確認した。また、外注業者による健全度の判定区分と、貴社が規定する健全度の判定区分に差異があるにもかかわらず、貴社において健全度の判定を実施しておらず、適切に施設を管理していないことを確認した。 よって、維持管理標準に基づき、トンネルの健全度の判定を確実に実施するとともに、適切に施設を管理すること。 ３．同実施基準第４１条第４項に規定するトンネルの定期検査について、令和元年度に実施した通常全般検査及び令和３年に実施した特別全般検査で、はく落に関する健全度の判定を実施しておらず、適切に施設を管理していないことを確認した。 よって、維持管理標準に基づき、はく落に関する健全度の判定を確実に実施するとともに、適切に施設を管理すること。 ４．同実施基準第４１条第４項に規定するトンネルの定期検査について、令和元年度に実施した通常全般検査で健全度をA判定とした箇所において、個別検査を実施していないことを確認した。 よって、維持管理標準に基づき、個別検査を確実に実施すること。
長崎電気軌道	R4.10.7	【九州運輸局】 令和４年７月２６日に蛍茶屋支線新中川停留場から蛍茶屋停留場間において、車両の運転士が、軌道信号機の停止信号の現示を確認することなく転換中のポイントに車両を進入させたため、車両の前台車と後台車が異なる線路に進入し、ブレーキホースが外れ制動不能となった。その後、当該区間の上り勾配により、当該車両が制動不能の状態で後退し、後続車両と衝突して乗客２名が負傷する車両衝突事故が発生した。本事故を踏まえて、貴社に対して、令和４年７月２７日から７月２９日まで保安監査を実施した。その結果、改善を要する事項が認められたことから、以下の事項について、改善措置を講ずるよう指示。 １．事故を発生させた運転士は、運転取扱心得第９４条に基づき、進路における信号を確認しなければならないと指導されていたにもかかわらず、前方の軌道信号機の停止信号の現示を確認することなく車両を進行させたことを確認した。 また、運転士の添乗教育については、運転関係係員教育規程第５条で規定されているが、未実施の運転士がいるなど適切な実施が図られていないことを確認した。 よって、運転士に対する教育訓練について、軌道信号の確実な確認及び添乗教育の適切な実施について十分に検証した上で必要な見直しを行うなど、運転士が車両を安全に運転することができるための措置を講ずること。 ２．本件異線進入により車両が制動不能となり、その後、車両衝突事故が発生した。車両の制動が不能となる状態は、甚大な事故を惹起させるおそれがあるため、万全を期す必要がある。 よって、本件事故が発生したことを踏まえ、現状の取扱いを検証した上で再発防止対策を検討し、必要な措置を講ずること。

事　業　者	文書発出日	行　政　指　導　の　概　要
JR 西日本	R5.3.24	【近畿運輸局、中国運輸局】 令和4年12月20日、近畿統括本部吹田総合車両所京都支所内において、構内業務を委託している会社（以下「委託会社」という。）の構内運転士が過去1年間に計8回、酒気を帯びた状態で車両に乗務していたこと及びアルコール検知器を用いた検査による酒気帯びの有無の確認が適切に行われていないことの報告があった。これを受けて、令和4年12月21日、22日及び23日に保安監査を実施した。その結果、記1．及び記2．のとおり改善を要する事項が認められたことから、記3．のとおり所要の措置を講ずるよう指示。 1．近畿統括本部吹田総合車両所京都支所内において、委託会社の指導責任者である構内運転士（以下「当該運転士」という。）が、貴社の運転取扱実施基準規程第5条の規定に違反し、酒気を帯びた状態で車両に乗務していたことを確認した。 この原因として、貴社の運転取扱実施基準規程細則第2条の3に酒気帯びの有無の確認は、点呼執行者が構内運転士と対面で行い、目視等によるほかアルコール検知器を用いることと規定されているが、以下のとおり適切に行っていないことを確認した。 （1）当該運転士は、アルコール検知器を用いた検査を、委託会社の点呼執行者不在の時間帯に単独で行い、アルコール検知器で呼気中のアルコールが検知されたにもかかわらず、委託会社の点呼執行者に0mg/ℓと虚偽の申告をしていたこと。 （2）当該運転士は、アルコール検知器を用いた検査を行うことなく、委託会社の点呼執行者に0mg/ℓと虚偽の申告をしていたこと。 （3）委託会社の点呼執行者は、上記（1）及び（2）の際、アルコール検知器を用いた検査を対面で行うことなく、当該運転士の申告を信用し、記録簿に0mg/ℓと記載していたこと。 2．貴社の運転取扱実施基準規程細則第2条の3に酒気帯びの有無の確認は、点呼執行者が構内運転士と対面で行い、目視等によるほかアルコール検知器を用いることと規定されているが、以下のとおり適切に行っていないことを確認した。 （1）近畿統括本部吹田総合車両所京都支所において、貴社の点呼執行者は、貴社の本線運転士及び委託会社の構内運転士に対し、泊り勤務の起床時点呼の際のアルコール検知器を用いた検査は必要ないと誤った認識により、当該検査を行っていなかったこと。 （2）中国統括本部後藤総合車両所運用検修センターで車両の入換を行う委託会社の構内運転士に対し、委託会社の点呼執行者は、多忙により始業点呼の際にアルコール検知器を用いた検査を対面で確認することなく、記録簿に0mg/ ℓと憶測で記載していたこと。 3．上記のとおり、今般、貴社及び委託会社において鉄道輸送の安全に影響を及ぼす重大な違反行為が生じたことについて、安全管理体制が有効に機能していないことが認められたことから、以下のとおり所要の措置を講ずることを指示する。 （1）運転士が酒気を帯びた状態で列車等に乗務しないように、貴社及び委託会社の運転士と点呼執行者に対して、飲酒に関する安全意識の再徹底並びに法令及び規程等の遵守に係る再教育を行うこと。 （2）貴社及び委託会社において、運転士に対する酒気帯びの有無の確認に当たっては、点呼執行者が運転士と対面で行い、目視等によるほかアルコール検知器を用いた検査が確実に行われるよう体制を見直すこと。 （3）貴社における鉄道輸送の安全を確保するため、貴社自らが問題点を見つけ改善することができるよう安全管理体制を再構築すること。

7．2　行政処分の実施状況

・国土交通省では、鉄軌道事業について輸送の安全やその他公共の利益を阻害している事実があると認める場合は、鉄道事業法第２３条に基づき鉄軌道事業者に対して事業改善の命令を発しています。

・令和４年度は、下表の通り、輸送の安全に関する事業改善命令はありませんでした。

表１１：行政処分の実施状況（令和４年度）

事業改善の命令※1	0件

※1　鉄軌道事業について輸送の安全、利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認めるとき、鉄道事業法第23条に基づき鉄軌道事業者に対して発出する命令。

７．３　行政指導の実施状況

・国土交通省は、鉄軌道事業者に対して、重大な事故が発生した場合や、社会的な影響の大きい輸送障害が発生した場合等には、輸送の安全の確保等のため、事故等の報告に基づいて事故等の原因の究明や再発防止を求める等の行政指導を行っています。
・また、国土交通省は、事故等の再発防止を図るため、当該事故を発生させた事業者のみならず、必要に応じて関係する全国の鉄軌道事業者に対しても、安全確保のための行政指導を行っています。
・令和４年度は、下表の通り、文書による行政指導を計１９件行いました。

表１２：　行政指導の実施状況（令和４年度）

事故等の報告に基づく行政指導の実施状況※1	４件
事故等の再発防止のための行政指導の実施状況※2	１５件

※１：鉄軌道事業者に対して、重大な事故が発生した場合や、社会的な影響の大きい輸送障害が発生した場合等に、輸送の安全の確保等のため行う、事故等の報告に基づいて事故等の原因の究明や再発防止を求める等の行政指導。

※２：事故等の再発防止を図るため、当該事故等を発生させた事業者のみならず、必要に応じて関係する全国の鉄軌道事業者に対して行う、安全確保のための行政指導。

表13： 事故等の報告に基づく行政指導の概要（令和4年度）

事 業 者	文書発出日	行 政 指 導 の 概 要	改 善 の 概 要
鹿児島市交通局	R4.9.9	令和4年9月8日、貴局第1期線において、停留場に停車中の車両に後続車両が追突する車両衝突事故を発生させた。早急に原因究明を行い、再発防止の徹底を図られたい。	【緊急対策】 （1）当該運転士に対しては、机上教育及び添乗指導を実施する。（約一月半） （2）次のことを通じ、事故の周知と、運転取扱心得の「追従する場合の車両間の距離」、「連続発車の場合の車両間の距離」「車両を離れるとき」の取扱いの徹底を図る。 ・管理者訓示・注意喚起文書の発出。 ・出勤点呼に事業管理者が立ち会い、緊急局達の読み上げ点呼の実施。 ・安全統括管理者の注意喚起文書の発出。 （3）「追従する場合の車両間の距離」「連続発車の場合の車両間の距離」「車両を離れるとき」の取扱い実施状況確認のため、全停留場を対象とする指導教員による、立哨検分の強化。 （4）終始発停留場以外での不要な運転台離席の取扱いの徹底。 【恒久対策】 （1）当該運転士に対しては、知悉度確認テスト及び添乗指導の強化を含む定期的なフォローアップを行う。（1,3,6,12 か月後） （2）ドライブレコーダーの映像を研修資料として用い、前方注視不足による衝突事故の風化防止を図る。 （3）ドライブレコーダーでの映像から判明した距離、速度が当該運転士による聞き取り調査との誤差があることや、車両の型式毎に運転台からの見え方に差違があり、3m、15mの位置の見え方が大きく異なることが判明した。この事を踏まえ、車両の型式毎の運転席からの視野、感覚等を研修等で取り入れ周知する。 （4）全運転士に対し、電車事業課長以下による添乗を4ヶ月に1回以上実施するとともに、発着数の多い停留場や追従する可能性のある停留場、交差点等15箇所において年6回以上の頻度で立哨を行い、「追従する場合の車両間の距離」、「連続発車の場合の車両間の距離」の取扱い徹底を図る。
六甲山観光	R4.10.4	令和4年10月3日に台枠フレームに複数のき裂が確認されたことによるインシデントが発生した。令和4年7月22日にも複数箇所でき裂を確認しており、本事案の重大性を十分認識し、台枠フレームの検査を入念に実施した上で、再発防止に必要な措置を講じること。 なお、講じた措置については、文書により速やかに報告すること。	・き裂発生箇所の溶接補修の実施 ・各号車のき裂類似箇所及び比較的高い応力が計測された箇所に対し、溶接止端部仕上げの実施 ・台枠フレームの塗色をライトグレーに変更するとともに検査ピットの十分な照度の確保 ・台枠フレーム溶接部全体を対象に、6箇月毎（き裂補修箇所は2箇月毎）に磁粉探傷検査の実施
京成電鉄	R4.11.17	令和4年11月17日、京成高砂駅構内において、入換作業中の取扱い誤りに起因する車両脱線を発生した。長時間にわたり本線の運転を見合わせたことにより利用者に多大な影響を与えたことは誠に遺憾である。 ついては、本事象の背後要因を含めて原因の究明を行うとともに、再発防止のための措置を講じ、鉄道の安全・安定輸送の確保に万全を期すよう警告する。 なお、講じた措置等については、文書により速やかに報告すること。	（1）経験の浅い限定運転士の技量の向上 ・1 年未満の限定運転士を添乗強化者に指定し、指導強化を図る （2）資質管理体制の強化 ・ヒューマンエラーを発生させた者が、業務に復帰する場合等に限定運転士として資質に問題がないか、乗務員指導管理者が確認する （3）資質管理方法（指導方法）の見直し ・限定運転士に対し、車両部の助役に加え運輸部の乗務助役が添乗するなどして、添乗指導方法の改善を図る ・管理監督体制の強化を目的として、技能担当教師を増員する 等 （4）ダイヤへの影響に過敏に反応してしまう風土の改善 ・ヒューマンエラー防止教材を鉄道本部の現業全社員に配布し、その活用を図る 等 （5）取扱い誤り時の処置の明確化 ・取扱い誤り時の作業手順について、配属時及び職場長教習日（2ヶ月に1回）に教育を実施する 等 （6）入換標識進路開通確認のダブルチェック

			・本線に影響する位置にある入換標識について、IP 無線を使用し、進路設定後に進路確認を合図者に行うものと社内規定に追記する (7)車両の退行に対するリスクの周知 ・各車庫入庫時の在線軌道回路と分岐器の転換時期について、全限定運転士(合図者等も含む)に教育を実施する　等 (8)異常時対応力の向上 ・列車防護の方法について、全限定免許保持者に養成所のシミュレーターを使用して訓練を実施する　等 (9)車庫内取扱いに係る問題の洗い出し ・全限定運転士に退行したことがあるか等のアンケートを実施し、車庫内特有の取扱いに係る問題点やその背景を洗い出す
西日本旅客鉄道	R5.1.25	1月24日(火)～25日(水)にかけて降積雪等の影響により長時間にわたり多数の列車が駅間に停車し、体調不良の方も出るなど利用者に多大な迷惑を及ぼすことになった。 貴社においては、本事案の重大性を十分認識し、平成30年1月19日付け通達「降積雪時における輸送の安全の確保及び乗客の救出について」に基づき、今回発生した事案を検証するとともに、原因を究明し、再発防止に必要な措置を講じられたい。また、鉄道事故等報告規則に基づく速報体制についても改めて検証されたい。 なお、講じた措置については、文書により速やかに報告すること。	1.お客様への対応 ①お客様救護 ・体調不良のお客様への対応を最優先とし、消防署への速報を徹底する ・60 分を目安とした降車誘導判断を再徹底する ・駅間停車列車解消に向けた指令の対応能力を向上する ②駅間降車対応 ・臨機に小移動の措置を取れるように駅間停車の対応訓練を行う ・最適ルートが選択できるよう、避難誘導マップ(既存)を改良して活用する ③情報提供 ・復旧等のフェーズに合わせたお客様への情報提供を行う ・訓練の中で異常時情報伝達等を定期的に検証する 2.気象予測に基づく対応 ・「早期注意情報」で対策本部及び現地対策本部を設置するよう基準の見直しを行う ・京都エリアにおける降積雪時の計画運休や間引き運転の考え方を明確化する 3.融雪器を使用しなかったこと ・融雪器点火の目安を気温主体に見直すとともに基準はあくまでも目安であり、駅長が現地の状況を踏まえて判断することとする ・降積雪時の分岐器不転換を防止するため、京阪神全域の融雪器を遠隔式または長時間稼働式等に強化する 4.自治体等に支援要請ができていなかったこと ・自治体等の関係機関と輸送障害発生時の対応について協力体制を強化する ・お客様救護や一時滞在施設への受け入れ等の対応が見込まれる関係機関に対し迅速かつ幅広く支援を要請する 上記対応について、具体的な場面想定に基づく実践的な訓練を定期的に実施する

表14： 事故等の再発防止のための行政指導の概要（令和4年度）

文書発出日	行 政 指 導 の 概 要
R4.4.12	令和3年10月10日、東日本旅客鉄道株式会社　蕨交流変電所において発生した火災の影響により、列車の運休や大幅な遅延等が生じたため、鉄軌道事業者に対し概要を送付し情報提供した。
R4.5.31	令和4年4月25日、近畿日本鉄道株式会社　橿原線において、視覚障害者が踏切道を横断中に列車と衝撃する踏切障害事故が発生した。この事故を受けて実施される対策が同様の事故を防止するために有効であると思われるため、鉄軌道事業者に対し概要を送付し情報提供した。
R4.6.14	令和4年6月11日、鹿児島市交通局　谷山線において、停留場に停車中の車両に後続車両が追突する車両衝突事故が発生したため、軌道経営者に対し概要を送付し注意喚起した。
R4.7.25	令和4年7月24日、江ノ島電鉄株式会社　江ノ島電鉄線において、側扉上部の連結金具が破損したことにより、走行中の列車のドアが開扉するというインシデントが発生したため、鉄軌道事業者に対し概要を送付し情報提供した。
R4.7.28	令和4年7月26日、長崎電気軌道株式会社　蛍茶屋支線において、運転士が信号冒進をしたことから、車両が転換中の分岐器を通過し、前台車が異線進入をした。これにより、当該車両のブレーキホースが外れ制動力を失い、勾配により後退し後続車両に衝突する車両衝突事故が発生したため、軌道経営者に対し概要を送付し情報提供した。
R4.8.31	令和4年8月25日、四国旅客鉄道株式会社　予土線　江川崎駅～半家駅間において列車脱線事故が発生したため、鉄軌道事業者に対し概要を送付し情報提供した。
R4.9.2	令和4年7月28日、秩父鉄道株式会社　秩父本線　上長瀞 No.2 踏切道において、列車接近により鳴動していた踏切道が電力会社において発生した停電の影響により鳴動を停止し、進入してきた軽自動車と列車が衝突する事故が発生したため、鉄軌道事業者に対し概要を送付し情報提供を行うとともに、同種設備を有する場合は留意するよう注意喚起した。
R4.11.4	令和4年10月17日、九州旅客鉄道株式会社　豊肥線において、走行中の列車のドアが開扉する重大インシデントが発生したため、鉄軌道事業者に対し概要を送付し情報提供した。
R4.11.15	令和4年10月24日、東日本旅客鉄道株式会社　東北新幹線　宇都宮駅構内の軌道において発火事象が発生したため、鉄軌道事業者に対し概要を送付し注意喚起した。
R4.12.13	令和4年12月12日、東京地下鉄株式会社　有楽町線　新富町駅において、出入口の防水扉用カバーパネルが外れ、階段を滑り落ち、階段を下りている利用者に接触する事象が発生したため、鉄軌道事業者に対し概要注意喚起した。
R4.12.15	令和4年11月1日、東日本旅客鉄道株式会社　常磐線　日立駅構内において、線路閉鎖工事の安全措置として設置した赤色表示灯と列車が衝撃する事象が発生したため、鉄軌道事業者に対し概要を送付し注意喚起した。
R4.12.20	令和4年12月18日、東海旅客鉄道株式会社　東海道新幹線　豊橋駅～三河安城駅間において、停電が発生し約4時間不通となる運転見合わせが発生したため、鉄軌道事業者に対し概要を送付し情報提供を行うとともに、同種設備を有する場合は留意するよう注意喚起した。
R5.1.20	令和4年12月以降、北海道旅客鉄道　函館線　豊沼駅構内（令和4年12月15日発生）、京王電鉄　井の頭線　渋谷駅～神泉駅（令和5年1月13日発生）、肥薩おれんじ鉄道　肥薩おれんじ鉄道線　上川内～川内駅間（令和5年1月19日発生）と、除雪や塗装作業中における事故、トンネル内壁に設置した鋼板が剥離し走行中の列車に接触する事象が発生したため、鉄軌道事業者に対し概要を送付し注意喚起した。
R5.1.23	令和5年1月22日、東海旅客鉄道株式会社　東海道新幹線　新横浜駅～小田原駅間において、停電が発生し約2時間不通となる輸送障害が発生したため、鉄軌道事業者に対し概要を送付し情報提供した。
R5.2.17	降積雪時における輸送の安全の確保及び乗客の救出については、平成30年1月19日付け通達「降積雪時における輸送の安全の確保及び乗客の救出について」（以下、「平成30年通達」という）等により鉄軌道事業者への指導を行ってきたところであるが、令和5年1月24日から25日にかけて、西日本旅客鉄道株式会社東海道線において、降積雪等の影響により複数の分岐器不転換が発生したことから、長時間にわたり多数の列車が駅間に停車し、体調不良者も出るなど利用者に多大な迷惑を及ぼすこととなった。 本事案について、同社が検証した結果、「10年に一度程度の低温」の予報に対応した事前の備えが十分でなかったこと、夜間かつ降積雪の影響で足元が悪い中での降車誘導のリスクと比較した乗客を車内で待機させるリスクの見積もりが甘く、降車誘導より分岐器不転換の解消を優先してしまったこと、自治体等の関係機関への支援要請を十分に行っていなかったこと等の課題が明らかになったところである。 今回のような事案を繰り返さないようにするため、平成30年通達に加え、下記の事項について、鉄軌道事業者を指導した。 1.「10年に一度」等、普段と異なる予報が発せられた際には特に、対策本部の前広な設置、計画運休等の十分な検討、分岐器融雪器の使用などの事前の備えを十分に行うこと。 2. 長時間にわたる駅間停車が発生すると見込まれる場合には、運行再開と乗客救出の対応を並行して行うことを再徹底すること。この際、降車誘導のリスクと乗客を車内で待機させるリスクを勘案した上で適切に判断すること。特に、混雑等により著しく車内環境が悪化する恐れがある場合は、誘導員の確保や列車の小移動等、必要な措置を適切に講じた上で、一定の時間を目安に希望する乗客に対する降車誘導を行うこと。また、救出終了まで乗客に対し、具体的な情報提供を適時適切に行うこと。 3. 乗客の救護や旅客の一時滞在施設への受け入れ等に関し、自治体等の関係機関と状況に応じた要請手順・内容について予め具体化しておく等、協力体制を強化しておくこと。また、これらの対応が見込まれる際には、旅客への対応が見込まれる関係機関に対し迅速かつ幅広く支援を要請すること 4. 各鉄軌道事業者の状況に応じ、平素より定期的に実施している訓練に盛り込むなどにより、上記を踏まえた具体的な場面想定に基づく実践的な訓練を実施すること。

７．４　踏切道改良勧告の発出状況

・国土交通省は、鉄道事業者及び道路管理者又は鉄道事業者が正当な理由がなく地方踏切道改良計画又は国踏切道改良計画に従って踏切道の改良を実施していないと認めるときは、踏切道改良促進法第１７条に基づき、当該踏切道の改良を実施すべきことを勧告することができます。

・令和4年度に発出された勧告はありませんでした[1]。

７．５　運輸マネジメント評価の実施状況

・国土交通省は、鉄軌道事業者に対して、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「運輸安全マネジメント評価」[2] を実施しています。

・令和4年度は、２６の鉄軌道事業者に対して、２６回の運輸安全マネジメント評価を行いました。

[1] 踏切道の改良に向けた取組みについては、「９．２　踏切保安設備の整備状況」参照。
[2] 運輸安全マネジメント評価の詳細については、以下 URL 参照：http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/index.html