

鉄道交通の安全対策に関する行政評価・監視
結果に基づく勧告

平成18年12月

総務省

前 書 き

鉄道は、大量性、高速性、定時性に優れた輸送機関であり、通勤・通学を始めとした旅客輸送や貨物輸送において重要な役割を担っていることから、一たび事故が生じるとその被害は甚大となるおそれがある。このため、鉄道交通の安全対策のより一層の充実、強化が求められている。

国土交通省は、鉄道営業法（明治 33 年法律第 65 号）、鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）等に基づき、鉄道施設・車両の構造及び取扱いに関する技術上の基準の制定、鉄道の運転業務従事者が常に服ようすべき運転の安全の確保に関する規範の制定等の鉄道の安全かつ安定的な輸送の確保に関する各種の措置を講じている。

また、国土交通省は、i) 鉄道事業者に対する事前規制は、鉄道が社会的に求められる安全性等の水準を確保するために必要な最小限のものとする、ii) 万一適切な鉄道運営が行われていない場合には、その状況を是正するために事後チェック型の行政手法を充実すること等を目的として、一連の措置を講じている。

しかしながら、近年、鉄道運転事故件数は長期的には減少傾向にあるものの、死傷者を伴う列車脱線事故などの重大事故が発生している。また、睡眠時無呼吸症候群による新幹線運転士の居眠り運転、工事ミスによる運行ダイヤの混乱、運転休止や旅客列車の 30 分以上の遅延など、安全で安定的な運行に支障をもたらす事態が生じている。

この行政評価・監視は、鉄道交通の安全を確保する観点から、鉄道事業に関する制度及び運営の実態等を調査し、関係行政の改善に資するため実施したものである。

目 次

1	事後チェックの効果的な実施	1
(1)	規制緩和の一環で設けられた制度	1
ア	認定鉄道事業者制度	2
イ	技術基準に関する鉄道事業者における実施基準	5
ウ	鉄道事故等の再発防止対策の届出	7
(2)	保安監査	9
2	鉄道係員の資質管理及び施設・車両の整備の適正化	11
(1)	鉄道係員の資質管理	11
(2)	鉄道施設・車両の整備	14
3	事故発生時の対応体制の整備	17

1 事後チェックの効果的な実施

運輸大臣(当時。現在は国土交通大臣)は、「規制緩和推進3か年計画」(平成10年3月31日閣議決定)に基づく措置を講ずるため、いわゆる事前規制型の行政から事後チェック型の行政への転換を目的として、鉄道行政の在り方について運輸技術審議会(当時。現在は交通政策審議会)に諮問した。

平成10年11月の運輸技術審議会の答申「今後の鉄道技術行政のあり方について」(平成10年11月13日運輸技術審議会答申第23号。以下「答申」という。)においては、

- i) 鉄道事業者への事前規制は、鉄道が社会的に求められる安全性等の水準を確保するために必要な最小限のものとする、
 - ii) 万一適切な鉄道運営が行われていない場合には、その状況を是正するため、事後チェック型の行政手法を充実させる。このため、運営状態に関する情報の収集、鉄道事業者への立入検査、事故等の調査・分析等を充実させる、
 - iii) 利用者に対する情報公開により、利用者自らが鉄道の実情を的確に判断できるような環境を整備する
- との行政手法の在り方が示された。

答申を踏まえ、国土交通省は、事前規制の緩和と事後チェックの充実のため、i) 鉄道施設・車両の構造、運転取扱い等を定める技術基準の性能規定化、ii) 認定鉄道事業者制度の導入、iii) 立入検査の充実、iv) インシデント情報の収集、v) 利用者に対する情報公開の推進等の一連の措置を講じている。

(1) 規制緩和の一環で設けられた制度

平成12年度から13年度にかけて、事前規制の緩和と事後チェックの充実のため、①認定鉄道事業者制度、②鉄道に関する技術上の基準を定める省令(平成13年国土交通省令第151号。以下「技術基準省令」という。)の実施に関する基準の鉄道事業者による策定・届出制度及び③インシデント等の情報の鉄道事業者による届出制度が新たに導入された。

今回、これらの制度の実施状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

ア 認定鉄道事業者制度

(制度の概要)

認定鉄道事業者制度は、事前規制の緩和と事後チェックの充実の一環として、鉄道事業法（昭和61年法律第92号）の一部改正により、平成12年3月に導入された。

認定鉄道事業者制度については、鉄道事業法第14条第2項において、i) 鉄道施設・車両の設計に関する業務の能力が一定の基準に適合していると国土交通大臣が認定した鉄道事業者（以下「認定鉄道事業者」という。）が、ii) 鉄道施設・車両を設計し、かつ、技術基準省令に適合することを確認（以下「認定鉄道事業者の設計・確認業務」という。）した場合には、iii) 鉄道施設の工事の施行の認可、車両の確認等の申請又は届出に際し、記載事項又は添付書類の一部を省略することができる」とされている。

認定の有効期間は、鉄道事業法施行規則（昭和62年運輸省令第6号）第25条第1項において、i) 鉄道施設の設計及び竣^{しゅん}工並びに車両の設計の確認を行う者にあつては5年、ii) 鉄道施設又は車両の設計の確認を行う者にあつては10年とされている。

また、鉄道事業法第56条第1項において、国土交通大臣は、職員に鉄道事業者の事業場に立ち入り、鉄道施設、書類等の物件を検査させ、又は関係者に質問させること（以下「立入検査」という。）ができるとされているほか、鉄道事業法第14条第4項において、認定鉄道事業者の設計・確認業務が法令に従って適切に実施されていないなどの場合には、認定を取り消すことができるとされている。

平成17年度末現在、41鉄道事業者の78事務所が、認定鉄道事業者に認定されている。

(調査結果)

今回、認定鉄道事業者に対する立入検査の実施状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

新規の認定に際し、地方運輸局の職員は、認定を受けようとする鉄道事業者の設計・確認業務の能力について、認定申請書の審査を行うほか、次の事項について立入検査を実施している。

- i) 鉄道施設等の設計が技術基準省令に適合しているか確認する「設計管理者」、設計管理者等の業務を統括管理する「業務統括管理者」等の要員が適正に選任されていること
- ii) 設計の方法、設計の確認の方法等が適切であること
- iii) 必要な教育及び訓練が実施されていること 等

また、認定の更新の際にも、国土交通省は、同様の立入検査を実施することとしている。

しかしながら、認定の有効期間の途中における認定鉄道事業者の設計・確認業務の能力に係る立入検査の実施については、明確な方針が立てられておらず、全国9地方運輸局のうち2地方運輸局が大規模な輸送障害等を契機として実施したにとどまっている。また、9地方運輸局が平成14年度から16年度までに23認定鉄道事業者の37事務所の保安監査（鉄道事業者の事務所その他の事業場に立ち入り、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、鉄道施設・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行う監査。以下同じ。）で立ち入った際に、認定鉄道事業者の設計・確認業務の実施状況について検査を行っているのは、4地方運輸局で、その対象は7認定鉄道事業者の11事務所（30%）となっている。

平成14年度から16年度までに鉄道事業者の責任による鉄道運転事故及び輸送障害が発生した31認定鉄道事業者について、その発生原因をみると、認定鉄道事業者の不適切な設計・確認業務によるもの（踏切設備の設計図面が技術基準省令に適合しているか否かを確認せずに施工）が、1認定鉄道事業者の1事務所で1件発生している。

この1件は、国土交通省が輸送障害の発生を契機として実施した保安監査で立ち入った際に、当該認定鉄道事業者の不適切な設計・確認業務の実態を把握し、事業改善命令を発出している。

また、1地方運輸局が、認定の有効期間中の1認定鉄道事業者の事務

所に立入検査を実施した結果、i) 設計確認書に業務統括管理者への報告日の記載がなく、報告が行われたか否か明らかでない、ii) 設計確認日と完了報告日の記載が実際と異なっている、iii) 記録が残されておらず、業務統括管理者が確認・指示したか否か明らかでない等の不適切な実態が判明している。

このようなことから、認定鉄道事業者の設計・確認業務について立入検査を実施することにより、不適切な設計・確認業務の事例を収集・整理することができ、これを認定鉄道事業者に周知すれば、同事業者の設計・確認業務の適正化に資すると認められる。

(所見)

したがって、国土交通省は、鉄道施設の設計及び竣^{しゅん}工並びに車両の設計の確認の適正化を図る観点から、保安監査等の際に、認定鉄道事業者の設計・確認業務が適切に実施されているかを検査するとともに、不適切な設計・確認等の事例及び留意事項を整理し、認定鉄道事業者に周知する必要がある。

イ 技術基準に関する鉄道事業者における実施基準

(制度の概要)

技術基準省令は、事前規制の緩和と事後チェックの充実の一環として、国土交通省が、平成 13 年、普通鉄道構造規則（昭和 62 年運輸省令第 14 号）、鉄道運転規則（昭和 62 年運輸省令第 15 号）等の 5 省令を統合し制定したものである。この技術基準省令においては、鉄道施設・車両の構造、運転取扱い等に関する技術基準について、仕様や規格を具体的に示していた従前の仕様規定が、備えるべき性能を規定した性能規定に改められている。例えば、レール幅は、従前「1.067 メートル」、「1.435 メートル」等と規定されていたが、これが、「車両の構造、設計最高速度等を考慮し、車両の安全な走行及び安定した走行を確保することができるものでなければならない」と改められた。

技術基準省令第 3 条においては、同省令で定める技術基準を鉄道事業者が遵守することを確保するため、

- i) 鉄道事業者は、技術基準省令の実施に関する基準（以下「実施基準」という。）を定め、これを遵守しなければならない、
- ii) 鉄道事業者は、実施基準を定め、又はこれを変更しようとするときは、あらかじめ地方運輸局長に届け出なければならない、
- iii) 地方運輸局長は、実施基準が技術基準省令の規定に適合しないと認めるときは、実施基準を変更すべきことを指示することができる
とされている。

国土交通省は、平成 14 年 3 月、技術基準省令等の内容を具体化、数値化した鉄道局長通知「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準について」（平成 14 年 3 月 8 日付け国鉄技第 157 号。以下「解釈基準通知」という。）を定め、これを国における許認可等の審査や鉄道事業者による実施基準作成の^よ拠り所とするとともに、この趣旨を踏まえ、鉄道輸送の安全性の確保などを図るよう鉄道事業者を指導している。

また、技術基準省令第 90 条第 1 項においては、鉄道事業者は、鉄道施設・車両の定期検査を、検査の周期、対象とする部位及び方法を定めて行わなければならないとされている。

(調査結果)

今回、調査対象 8 地方運輸局における実施基準の審査の状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

- ① i) 届け出られた実施基準中に、定期検査の周期、対象とする部位及び方法の一部を定めていないものが 6 鉄道事業者において 6 事項、
ii) 届け出られた実施基準の中に、検査の部位及び方法の一部について記述がなく、定められた内容の妥当性について地方運輸局の確認を受けることのない社内規程に従って検査を実施するとしているものが 1 鉄道事業者みられた。これらを管轄する 6 地方運輸局はいずれも、実施基準の変更の指示を行っていない。
- ② 実施基準に定めた検査周期で検査を実施していないなど、実施基準を遵守していないものが 6 鉄道事業者みられた。これらを管轄する 5 地方運輸局は、当該鉄道事業者に対して改善指導を行っておらず、このうち 1 地方運輸局は、保安監査の際にも指摘していない。

(所見)

したがって、国土交通省は、技術基準省令の遵守を推進する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 実施基準の審査を適切に行うための留意事項を整理し、これに基づき審査を的確に行い、技術基準省令に適合していない実施基準については鉄道事業者に対し必要な変更指示を行うこと。
- ② 実施基準を確実に遵守するよう、鉄道事業者を指導するとともに、保安監査の際に検査すること。

ウ 鉄道事故等の再発防止対策の届出

(制度の概要)

鉄道事業者は、鉄道事業法、鉄道事故等報告規則（昭和 62 年運輸省令第 8 号）等により、

- i) 列車の衝突、脱線等の列車・車両の運転中における事故（以下「鉄道運転事故」という。）、
- ii) 列車の運転休止、旅客列車の 30 分以上の遅延等の輸送に障害を生じた事態（以下「輸送障害」という。）、
- iii) 感電死傷事故、電気火災事故等の鉄道に係る電気事故又は災害（以下「災害等」という。)

が発生したときは、遅滞なく、事故又は事態の種類、原因等を国土交通大臣に届け出ることが義務付けられている。

鉄道事業者の鉄道運転事故、輸送障害、災害等及びインシデント（列車・車両の運転中における事故が発生するおそれがあると認められる事態）（以下「鉄道運転事故等」という。）の届出については、「鉄道運転事故等報告書等の様式を定める告示」（平成 13 年 8 月 31 日国土交通省告示第 1387 号）により、鉄道運転事故等の種類及び原因のほか、再発防止対策を講じた場合には、その内容について、「鉄道運転事故等届出書」により 1 か月分をまとめて届け出ることとされている。

平成 14 年度は、鉄道運転事故 782 件、輸送障害 3,440 件及びインシデント 62 件の合計 4,284 件が、15 年度は、鉄道運転事故 764 件、輸送障害 3,809 件及びインシデント 57 件の合計 4,630 件が、16 年度は、鉄道運転事故 766 件、輸送障害 4,687 件及びインシデント 58 件の 5,511 件が届け出られている。

(調査結果)

今回、鉄道運転事故等の届出及びその指導状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

鉄道運転事故等は、i) 自然災害、妨害等の鉄道事業者に発生原因のないもの、ii) 鉄道係員の取扱い誤り又は鉄道施設・車両の故障等に原

因があり、鉄道事業者の責任により発生したものに区分され、このうち、鉄道事業者の責任による鉄道運転事故等は、平成 14 年度に 1,461 件（34%）、15 年度に 1,416 件（31%）、16 年度に 1,549 件（28%）発生している。

調査対象 8 地方運輸局の鉄道事業者に対する鉄道運転事故等の届出に関する指導状況をみると、事故等の原因究明等の措置を講ずるのは鉄道事業者の責任であるとして、再発防止対策欄が空欄又は原因調査中で届け出られた鉄道運転事故等について、再発防止対策を改めて届け出るよう指導を行っていないものが 1 地方運輸局みられた。

このようなこともあって、各年度末において再発防止対策についての届出がなく、平成 17 年 3 月末現在においても届出がないものが、平成 14 年度分で 593 件（41%）、15 年度分で 398 件（28%）、16 年度分で 113 件（7%）みられた。14 年度分 593 件については、2 年以上にわたり再発防止対策が届け出られていないことになる。

（所見）

したがって、国土交通省は、鉄道運転事故等を防止する観点から、鉄道事業者に対して、その責任により発生した鉄道運転事故等について、再発防止対策を届け出させるよう指導を徹底する必要がある。

(2) 保安監査

(制度の概要)

国土交通省は、鉄道事業法、鉄道事業等監査規則（昭和 62 年運輸省令第 12 号）等に基づき、保安監査を行っている。

保安監査は、i) 地方運輸局長が毎年度の監査計画を定め、これに基づき実施する計画監査、ii) 重大事故等が発生した場合など、地方運輸局長が特に必要があると認める場合に行う特別監査、iii) 複数の地方運輸局にまたがる鉄道事業者等について国土交通大臣が特に必要があると認める場合に行う本省監査に区分される。

また、平成 11 年 5 月、国土交通省は、保安監査の円滑な実施を図るため、土木、電気、車両及び運転の各部門の監査の事項及び内容を記載した「鉄道事業保安監査マニュアル」（以下「保安監査マニュアル」という。）を取りまとめている。

国土交通省は、平成 14 年度に 45 件（計画監査 42 件及び特別監査 3 件。これらのうち本省との合同監査 3 件）、15 年度に 48 件（計画監査 41 件及び特別監査 7 件。これらのうち本省との合同監査 4 件）、16 年度に 46 件（計画監査 41 件及び特別監査 5 件。これらのうち本省との合同監査 2 件）の保安監査を実施している。

(調査結果)

今回、鉄道事業者に対する保安監査の実施状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

- ① 国土交通省は、平成 10 年 7 月、「保安監査の実施方法等の当面の見直しについて」（平成 10 年 7 月 1 日付け鉄技第 71 号の 2、鉄保第 73 号の 2、鉄施第 112 号の 2）により、被監査事業者への所見、改善指示事項等については、原則として所定の文書により行うよう、地方運輸局に通知した。さらに、国土交通省は、平成 11 年 5 月、「鉄道事業保安監査の取り扱いについて」（平成 11 年 5 月 31 日付け国土交通省本省保安監査会議事務局事務連絡）により、a) 公共の利益を阻害している事実があると認められる場合は鉄道事業法第 23 条の「事業改善命令」、b) 法令等

に違反している事実があると認められる場合は「指示」、c) 公共の利益を阻害するおそれがあると認められる場合は「勧告」を文書通知するとともに、「事業改善命令」と「指示」は改善措置の具体的な内容まで踏み込んだものとするよう、地方運輸局に通知している。

しかし、平成14年度から16年度までに全国9地方運輸局において実施された保安監査139件における改善指導等の状況をみると、鉄道事業者に対する指摘321事項のうち116事項(36%)については口頭指導が行われているが、このうち5事項(4%)は法令等違反であり「指示」を文書により発出すべきものであった。

また、文書通知した205事項についてみると、法令等違反であり「指示」を発出すべき83事項のうち6事項(3%)が「勧告」とされている。

- ② 保安監査マニュアルは、各監査項目の法令への適合状況の確認方法(目視、測定器による測定等)、判定基準等について記載しており、監査の円滑な実施を期することを目的として作成されたものである。

しかしながら、保安監査マニュアルは、鉄道施設のバリアフリー化、事故等を踏まえた列車の速度制限装置設置の義務化など、近年の法令等の改正に対応した改定が行われていない。

(所見)

したがって、国土交通省は、保安監査を効果的に実施するため、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 文書による改善措置の適切な運用を徹底すること。
- ② 保安監査マニュアルを近年の法令等の改正の内容に合致したものに改定すること。

2 鉄道係員の資質管理及び施設・車両の整備の適正化

近年、i) 地方中小鉄道事業者の二度にわたる列車衝突事故（平成 12 年 12 月及び 13 年 6 月）、ii) 近隣国における地下鉄火災（15 年 2 月）、iii) 新幹線運転士の睡眠時無呼吸症候群（Sleep Apnea Syndrome。以下「S A S」という。）による居眠り運転（15 年 2 月）等が発生しており、国土交通省は、このことを踏まえ、鉄道事業者に対し、鉄道係員の資質管理及び鉄道施設・車両の整備のソフト・ハード両面にわたる安全対策の実施を指導している。

(1) 鉄道係員の資質管理

(制度の概要)

鉄道係員の教育及び訓練等については、技術基準省令により、鉄道事業者は、

- i) 列車等を操縦する係員、運転指令室や C T C（Centralized Traffic Control device：列車集中制御装置）センター等において運転整理を行う係員等の運転に直接関係する係員（以下「運転関係係員」という。）及び鉄道施設・車両の保守等の作業を行う係員（以下「保守関係係員」という。）に対し、作業を行うのに必要な知識及び技能を保有するよう、教育及び訓練を行わなければならない、
- ii) 運転関係係員が作業を行うのに必要な適性、知識及び技能を保有していることを確かめた後でなければその作業を行わせてはならない、
- iii) 運転関係係員が知識及び技能を十分に発揮できない状態にあると認めるときは、その作業を行わせてはならないとされている。

また、国土交通省は、平成 15 年 2 月の S A S による居眠り運転の発生を踏まえ、鉄道事業者に対して、S A S 等に起因する可能性のある事故事例等の再調査のほか、i) S A S 知識の啓蒙^{もう}、ii) チェックシートによる自己評価・申告を行える環境の整備、iii) 自社病院・診療所等における診断・治療設備の充実の検討等、健康管理や対応について必要な措置を講ずるよう指導している。

(調査結果)

今回、鉄道事業者における教育・訓練の実施、鉄道係員の適性・知識・技能の確認及びS A Sへの対応に関する国土交通省による指導の状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

- ① 国土交通省は、鉄道係員の教育・訓練の実施及び適性・知識・技能の確認は、解釈基準通知において、係員の所属する鉄道事業者が実施要領を定めて行うとしているが、次のとおり、調査対象 34 鉄道事業者のうち 7 鉄道事業者 (21%) において不適切な例がみられた。
 - i) 鉄道係員に起因する鉄道運転事故等が発生していないこと、策定していないことによる支障は特に生じていないこと等を理由に実施要領を策定しておらず、一部の運転関係係員について、年間教育・訓練計画が未策定のため教育・訓練を実施していないもの (3 鉄道事業者)、また、運転士、車掌等の一部の運転関係係員に関する実施要領を策定し、教育・訓練しているものの、会社設立時に作成された当該要領が見直されていないなどの理由から、上記以外の運転関係係員については、実施要領が未策定のため教育・訓練を実施していないもの (3 鉄道事業者)
 - ii) 適性検査の結果、合格基準に達していない運転関係係員について、検査当日の体調が良くなかったとしていたこと、3年前の検査では合格基準に達していたことなどを理由に、必要な適性を保有していることを改めて確かめることなく、作業に従事させているもの (1 鉄道事業者)
- ② 国土交通省は、S A Sへの対応について健康管理や対応等必要な措置を講ずるよう鉄道事業者を指導しているが、次のとおり、鉄道事業者による対応が不十分となっている。
 - i) 調査対象 34 鉄道事業者における S A Sへの対応状況をみると、a) 運転士に対する S A S知識の普及を行っていないもの (1 鉄道事業者)、b) チェックシートを活用していないもの (3 鉄道事業者)、c) 診断・治療設備の充実を図っていないもの (18 鉄道事業者) がみられた。

なお、上記 34 鉄道事業者のうち調査対象 10 鉄道事業者 (29%) は、国土交通省に対し「S A S の検査方法や対応について統一的な基準を示してほしい」との要望を有している。

- ii) S A S の疑いがある者が多数発生し職員の不安をあおるおそれがあるとの理由から、健康診断で S A S の問診を行っておらず、受診希望者がいる場合は、S A S の専門医を教示するにとどまっているものが 1 鉄道事業者みられる。当該鉄道事業者からの診断結果の提供依頼に対して、専門医は個人情報であるとして情報提供を拒否しており、当該鉄道事業者は S A S 該当者の有無を把握していない。

(所見)

したがって、国土交通省は、鉄道事業者による鉄道係員の資質管理の適正化を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 鉄道事業者に対し、教育・訓練について、すべての運転関係係員を対象とした実施要領を策定するとともに、これに基づき教育・訓練を実施するよう指導を徹底すること。また、適性検査の合格基準に達していない運転関係係員について、必要な適性を保有していることを改めて確認することを徹底するよう指導すること。
- ② 鉄道事業者に対し、S A S に関する運転士の健康管理や対応について必要な措置を講ずるよう指導を徹底すること。

(2) 鉄道施設・車両の整備

(制度の概要)

① 地下駅について、国土交通省は、技術基準省令により、換気設備のほか、施設の状況に応じ、消火設備、避難設備等の火災対策設備の設置を義務付けており、その具体的な内容として、「地下鉄道の火災対策の基準について」（昭和50年1月30日付け鉄総第49号の2）及び「地下鉄道の火災対策の基準の取扱いについて」（昭和50年2月14日付け鉄土第9号）において定める基準（以下「昭和50年基準」という。）を定めていたが、平成15年2月に近隣国で地下鉄火災が発生したことを踏まえ、16年12月、昭和50年基準を廃止し、新たな火災対策基準（以下「平成16年基準」という。）を設けている。これにより、i) 地下駅ごとに旅客の避難に要する時間を算定し、必要な排煙設備を設置すること、ii) 車両の客室天井材の耐燃焼性及び耐溶融滴下性を確保することが新たな基準として追加された。

② 平成12年12月及び13年6月、地方中小鉄道事業者の二度にわたる列車衝突事故が発生したことから、国土交通省は、平成14年度及び15年度に、地方中小鉄道事業の安全性緊急評価事業を実施した。

安全性緊急評価事業は、1キロメートル当たりの1日平均旅客輸送人員が8,000人未満の77地方中小鉄道事業者を対象として、鉄道事業者から委託された第三者機関が鉄道施設・車両の安全性評価を実施し、3年以内に整備すべき緊急整備事項とおおむね10年以内に整備すべき中長期整備事項に区分した評価報告書を作成し、当該地方中小鉄道事業者に提出するものである。

さらに、国土交通省は、この評価結果に基づき緊急に施設等の安全対策を講ずる安全性緊急対策事業を実施している。同事業は、地方中小鉄道事業者が評価報告書に基づき保全整備計画（緊急整備計画、中長期整備計画に区分整理）を策定し、これに沿って整備する場合に、鉄道軌道近代化設備整備費補助金（経営基盤のぜい弱な中小鉄道事業者に対し、安全対策費、近代化設備の整備に要した費用の一部を補助する制度）を活用することができるとするものである。また、国土交通省鉄道局長通

達「地方中小鉄軌道事業者の安全対策について」（平成 14 年 2 月 26 日付け国鉄施第 205 号）により、各地方運輸局は、鉄道事業者に対し、保全整備計画の策定とその確実な実施を指導することとされている。

（調査結果）

今回、地下駅の火災対策及び地方中小鉄道事業者の安全対策の推進状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

- ① 国土交通省は、昭和 50 年基準については、平成 20 年度までに適合させるよう鉄道事業者に対して指導したが、平成 16 年基準については、適合期限を示した指導を行っていない。

このため、地下駅を有する 16 鉄道事業者の 401 地下駅についてみると、平成 17 年 11 月現在、昭和 50 年基準に不適合となっているのは 125 駅（31%）であるのに対し、平成 16 年基準には 335 駅（84%）が不適合となっている。平成 16 年基準に適合させるための整備計画の策定状況を見ると、避難階段への防火戸や駅執務室内の排煙設備が設置されていないなど 12 事項が平成 16 年基準に適合していないが、バリアフリー化等の大規模な改修に併せて実施するとしているものの、その計画の策定に至っていないため、これら火災対策設備の具体的な整備計画を策定していないものが 1 鉄道事業者で 4 地下駅みられた。また、多額の経費を要するなどとして、排煙設備の非常用電源の具体的な整備時期が決まっていないなど、整備計画を策定しているが整備時期が未定のものが 2 鉄道事業者で 15 地下駅みられた。

- ② 安全性緊急評価事業を実施した 77 地方中小鉄道事業者のうち、平成 18 年 12 月現在、保全整備計画を策定していないものが 4 地方中小鉄道事業者（5%）みられる。

この 4 鉄道事業者は、いずれも、安全性緊急評価において 10 事項以上の指摘を受け、かつ、その過半数が、レールのキズ・磨耗、枕木の腐食、橋りょうの橋脚の割れ等の緊急整備事項とされている。うち 1 鉄道事業者は平成 14 年度に安全性緊急評価を受けており、緊急整備事項については、17 年度までに整備すべきとされているにもかかわらず、平成 18

年 12 月現在、いまだ保全整備計画を策定していない。

鉄道事業者が緊急整備事項に対応していない場合、列車の安全運行に支障を生ずるおそれがあることから、対応が特に遅い鉄道事業者については、そのような実情を利用者自らが知り得るようにすることによって、早期の対応を促進する必要がある。

また、安全性緊急評価事業を実施した鉄道事業者のうち、調査対象 10 鉄道事業者における保全整備計画の実施状況をみると、保全整備計画において平成 16 年度までに改善するとした緊急整備事項を 17 年度又は 18 年度に先送りしているものが 2 鉄道事業者みられた。

(所見)

したがって、国土交通省は、鉄道施設・車両の整備の適正化を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 平成 16 年基準に適合していない地下駅の火災対策設備の整備計画の策定、整備時期の明確化を鉄道事業者に指導するとともに、整備の進捗よく状況を把握し、計画どおり整備が行われていない場合には必要な指導を行うこと。
- ② 安全性緊急評価に基づく保全整備計画について、未策定の鉄道事業者に対しては早急な策定を指導するとともに、整備の進捗よく状況を把握し、計画どおり整備が行われていない場合には必要な指導を行うこと。指導後もなお保全整備計画が未策定の場合は、当該鉄道事業者名を公表すること。

3 事故発生時の対応体制の整備

鉄道の重大事故等の発生に際して避難誘導、救急・救助活動を迅速かつ的確に行うため、総務省及び国土交通省は、鉄道事業者における応急復旧体制の整備や防災訓練の充実、鉄道事業者と消防機関との連携・協力体制の強化を図るなど、重大事故等発生時に備えた安全管理の徹底を推進している。

(制度の概要)

運輸省（当時。現在は国土交通省）は、鉄道事故発生時の対応は極めて敏速な行動が要請され、平素からの準備が極めて重要であるとして、昭和47年12月、「緊急時における救急体制の整備について」（昭和47年12月22日付け鉄運第306号。以下「昭和47年通達」という。）を発出し、鉄道事業者に対し、事故発生時の通報、救急出動等の体制を明確にした指導心得を制定し、全従業員に周知させておくよう指導している。

消防機関と鉄道事業者との連携・協力については、総務省（消防庁）は、平成13年10月、「鉄道災害への対応について」（平成13年10月17日付け消防救第296号）により、鉄道災害が発生した場合に迅速かつ効果的に救助活動を行うために協議すべき事項として、管轄消防機関への連絡、救助隊の現場誘導や乗客の避難誘導など11項目を挙げ、これらについて鉄道事業者と協議し取決め等を行うことを消防本部に周知するよう、各都道府県に通知している。あわせて、国土交通省は、同年11月、「鉄道災害発生時における救急体制について」（平成13年11月6日付け国鉄技第82号）により、鉄道事業者に対し、消防機関から消防救助活動に関する協議の申出があった場合、これに応ずるよう指導している。

両省は、平成14年11月、鉄道運転事故の負傷者を救助中の消防隊員の死傷事故が発生したことを踏まえ、「鉄道災害における安全管理体制の確保について」（平成14年11月11日付け消防消第221号、消防救第234号）及び「鉄道災害発生時の救急体制の再確認等について」（平成14年11月11日付け国鉄技第117号）により、二次災害防止のための安全管理の徹底について、各都道府県へ通知するとともに、鉄道事業者に対し指導している。

さらに、両省は、平成15年2月、消防機関と鉄道事業者の意見交換、協議

の場が必要であるとして、「消防機関と鉄道事業者との協議会の設置について」（平成15年2月10日付け消防救第46号）及び「消防機関と鉄道事業者との協議会の設置について」（平成15年2月10日付け国鉄技第159号）により、地方運輸局の管轄区域単位を原則として消防機関と鉄道事業者との協議会を設置するよう、各都道府県及び地方運輸局に通知している。

（調査結果）

今回、鉄道事業者の応急復旧体制の整備状況及び消防機関と鉄道事業者との連携・協力に関する協議についての指導状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

- ① 調査対象41鉄道事業者（支社を含む。）における応急復旧体制の整備状況をみると、指導心得に相当する社内規程を制定しているものの、利用者に対する事故通報方法、緊急通信設備の確保方法、被害者の把握に関する事項等が定められておらず、緊急時に敏速に行動できるよう平素から準備しておくという指導心得の趣旨に照らして、応急復旧体制として不十分なものが18鉄道事業者（44%）みられた。また、当該18鉄道事業者のうち3鉄道事業者は、昭和47年通達の内容を承知していない。
- ② 調査対象40鉄道事業者（支社を含み、貨物鉄道を除く。）と消防機関との協議状況をみると、平成17年11月現在、協議会において基本方針を取りまとめたが、その後、消防機関との具体的な協議を実施していないものが7鉄道事業者（18%）みられた。

また、鉄道事業者と消防機関が協議すべき11項目についての協議・取決めの状況をみると、消防機関からの協議の働きかけがないことなどを理由として、救助隊の現場誘導、乗客（非負傷者）の避難誘導、電源の安全管理等の項目について協議・取決めを行っておらず、救助体制として不十分なものが4鉄道事業者（10%）みられた。

（所見）

したがって、総務省及び国土交通省は、事故発生の緊急時における対応体制の整備を推進する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 応急復旧体制に関する指導心得の整備について、特に留意すべき事項を整理して示す等の方法により鉄道事業者を指導し、適切な内容の指導心得の整備を徹底すること。(国土交通省)
- ② 消防機関と鉄道事業者との協議・取決めに至っていない理由を把握し、これに応じた必要な措置を講ずることにより、取決めに促進すること。(総務省(消防庁)、国土交通省)