

# 鉄道交通の安全対策に関する 行政評価・監視結果報告書

平成18年12月

総務省行政評価局

## 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

第1	行政評価・監視の目的等	1
第2	鉄道交通の安全対策の概況	2
1	鉄道事業者数	2
2	鉄道運転事故件数及び死傷者数の推移	2
3	国土交通省鉄道局・地方運輸局鉄道部組織図(平成18年度予算)	7
4	鉄道交通の安全対策に関する主な制度の概要	8
5	鉄道交通の安全施策(国土交通省、平成17年度)	10
6	近年発生した鉄道運転事故等を契機とした安全対策の状況	12
第3	行政評価・監視結果	16
1	事後チェックの効果的な実施	16
(1)	規制緩和の一環で設けられた制度	16
ア	認定鉄道事業者制度	16
イ	技術基準に関する鉄道事業者における実施基準	43
ウ	鉄道事故等の再発防止対策の届出	55
(2)	保安監査	63
2	鉄道係員の資質管理及び施設・車両の整備の適正化	83
(1)	鉄道係員の資質管理	83
(2)	鉄道施設・車両の整備	96
3	事故発生時の対応体制の整備	119

# 図 表 目 次

## 第2 鉄道交通の安全対策の概況

表1 鉄道事業者数（平成17年10月1日現在）	2
表2 鉄道運転事故件数の推移	2
表3 鉄道運転事故件数及び死傷者数の推移	3
表4 列車百万キロ当たり運転事故件数の推移	3
表5 死傷者数の推移	4
表6 鉄道運転事故の事故種別発生状況（平成17年度）	4
表7 事故種別死傷者数・死亡者数	5
表8 輸送障害件数の推移	6
表9 列車百万キロ当たり輸送障害件数の推移	6

## 第3 行政評価・監視結果

### 1 事後チェックの効果的な実施

#### (1) 規制緩和の一環で設けられた制度

##### ア 認定鉄道事業者制度

表1-① 「規制緩和推進3か年計画」（平成10年3月31日閣議決定。 抜粋）	19
表1-② 運輸技術審議会諮問第23号（平成9年12月19日）	20
表1-③ 「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。抜粋）	21
表1-④ 国土交通省における運輸技術審議会答申を踏まえた制度改正 （概要）	26
表1-(1)-ア-① 認定鉄道事業者に関する法令（抜粋）	27
図1-(1)-ア-① 認定鉄道事業者制度のスキーム	36
図1-(1)-ア-② 認定の要件	37
表1-(1)-ア-② 認定鉄道事業者数及び認定事務所数（平成17年3 月31日現在）	38

表1-(1)-ア-③ 「認定鉄道事業者制度等の取扱いについて」(平成12年11月17日付け鉄保第159号、鉄施第166号、鉄道局保安車両課長・施設課長。抜粋) ……………	39
表1-(1)-ア-④ 認定鉄道事業者の設計・確認業務についての監査実施状況(平成14年度から16年度まで) ……………	41
事例1-(1)-ア-① 認定鉄道事業者の設計・確認業務が不適切であったことにより輸送障害が発生したもの ……………	41
事例1-(1)-ア-② 認定の有効期間中に立入検査を実施したもの ……………	42

## イ 技術基準に関する鉄道事業者における実施基準

表1-(1)-イ-① 「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」の制定について —鉄道の技術基準の性能規定化— ……………	45
表1-(1)-イ-② 技術基準に関する法令(抜粋) ……………	46
表1-(1)-イ-③ 実施基準、鉄道の施設・車両の定期検査に関する法令(抜粋) ……………	47
表1-(1)-イ-④ 「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号鉄道局長通知。抜粋) ……………	48
事例1-(1)-イ-① 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並びに検査の部位及び方法の一部について届出義務のない社内規程に従って実施するとしているもの ……………	49
事例1-(1)-イ-② 実施基準と実際の定期検査の内容が相違しているもの ……………	52

## ウ 鉄道事故等の再発防止対策の届出

表1-(1)-ウ-① 鉄道運転事故、輸送障害、災害等及びインシデントに関する法令の概要(抜粋) ……………	57
---	----

表1-(1)-ウ-②	鉄道運転事故、輸送障害及びインシデントの届出状況	59
表1-(1)-ウ-③	鉄道運転事故等の原因及び責任の区分	60
表1-(1)-ウ-④	鉄道事業者の責任による鉄道運転事故等に関する再 発防止対策の届出状況	61
表1-(1)-ウ-⑤	地方運輸局の管内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	62

## (2) 保安監査

表1-(2)-①	鉄道事業者の事業場の立入検査に関する法令の概要	65
表1-(2)-②	保安監査の種類（「平成12年度からの監査制度の基本方針 について」（平成11年10月21日付け保安監査会議事務連絡。 抜粋）	67
表1-(2)-③	「鉄道事業保安監査の取り扱いについて」（平成11年5月 31日付け本省保安監査会議事務局事務連絡。抜粋）	68
表1-(2)-④	保安監査の実施状況	72
表1-(2)-⑤	「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鉄道局保安車両課長、施設課長通知。抜粋）	73
表1-(2)-⑥	監査結果に基づく改善指摘の状況	74
事例1-(2)-①	法令等違反であり「指示」を発出すべきであるが口頭 より指導しているもの	75
事例1-(2)-②	文書通知のうち法令等違反であり「指示」を発出すべき ものを「勧告」としているもの	77
事例1-(2)-③	保安監査マニュアル（平成11年5月）について技術基準 に関する法令等の改正に対応した改定が行われていない例	79

## 2 鉄道係員の資質管理及び施設・車両の整備の適正化

### (1) 鉄道係員の資質管理

表2-①	鉄道施設・車両及び運転取扱いに関する法令（抜粋）	85
表2-②	近年における鉄道運転事故等の例	85

表 2 - (1) - ① 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。抜粋）	86
表 2 - (1) - ② 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 地方運輸局長あて鉄道局長通知。抜粋）	86
表 2 - (1) - ③ 「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の制定に伴う取扱について」（平成 14 年 3 月 8 日付け国鉄技第 164 号 鉄道局技術企画課長通知。抜粋）	87
表 2 - (1) - ④ 国土交通省における S A S への対応状況	88
事例 2 - (1) - ① 年間教育・訓練計画が未策定のため定例的な教育・訓練が実施されていないもの	90
事例 2 - (1) - ② 一部の運転関係係員以外の運転関係係員について実施要領が未策定のため定例の教育・訓練が実施されていないもの	91
事例 2 - (1) - ③ 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かめることなく、作業に従事させているもの	91
表 2 - (1) - ⑤ 調査対象鉄道事業者における S A S への対応状況	92
表 2 - (1) - ⑥ 調査対象鉄道事業者における S A S への対応状況（鉄道事業者別）	93
表 2 - (1) - ⑦ 調査対象鉄道事業者における S A S への対応に対する意見要望（10 鉄道事業者）	94
事例 2 - (1) - ④ S A S 該当者の有無を把握していないもの	95

## (2) 鉄道施設・車両の整備

表 2 - (2) - ① 安全設備及び信号保安設備に関する省令の概要	98
表 2 - (2) - ② 地下鉄道の火災対策基準の改正について	100
表 2 - (2) - ③ 地下鉄道の火災対策の基準の変遷について	101
表 2 - (2) - ④ 地下鉄道についての火災対策基準の新旧対照（概要）	102
表 2 - (2) - ⑤ 地下駅火災対策施設整備事業費補助交付要綱（平成 16 年 7 月 1 日 国鉄施第 39 号。抜粋）	106

表 2 - (2) - ⑥	安全性緊急評価・対策事業の概要	107
図 2 - (2) - ①	別紙 2 安全性緊急評価の標準的な実施フロー	109
表 2 - (2) - ⑦	鉄道軌道近代化設備整備費補助金の概要	110
表 2 - (2) - ⑧	「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 日国鉄施第 205 号)	111
表 2 - (2) - ⑨	調査対象鉄道事業者における地下駅の火災対策基準の適 合状況	113
表 2 - (2) - ⑩	調査対象鉄道事業者における地下駅の火災対策基準の適 合状況(鉄道事業者別)	113
表 2 - (2) - ⑪	調査対象鉄道事業者における火災対策基準に不適合の地 下駅についての同基準への適合に関する整備予定の状況 (平成 17 年 11 月末現在)	114
事例 2 - (2) - ①	平成 16 年基準に適合しておらず具体的な整備計画を策 定していないのもの	115
事例 2 - (2) - ②	平成 16 年基準に適合しておらず整備時期が未定のもの	115
表 2 - (2) - ⑫	保全整備計画の策定状況	116
表 2 - (2) - ⑬	保全整備計画を策定していない鉄道事業者の安全性緊急評 価における指摘事項数	116
表 2 - (2) - ⑭	保全整備計画を策定していない鉄道事業者の安全性緊急 評価における指摘事項数(鉄道事業者別)	117
表 2 - (2) - ⑮	保全整備計画に基づく改善措置の実施状況(平成 16 年度 末現在)	118

### 3 事故発生時の対応体制の整備

表 3 - ①	運転事故、災害等発生時の応急復旧体制の整備に関する法令等 (抜粋)	121
表 3 - ②	消防機関と鉄道事業者との連携体制	124



表 3-③ 「鉄道災害発生時の緊急体制の再確認等について」(平成 14 年 11 月 11 日 国鉄技第 117 号 地方運輸局鉄道部長あて鉄道局安全対策室長。抜粋)に定める鉄道事業者と協議すべき 11 項目……………	127
表 3-④ 応急復旧体制の整備が不十分なもの……………	129
事例 3-① 昭和 47 年通達の内容を承知しておらず応急復旧体制の整備が不十分な例……………	130
表 3-⑤ 調査対象鉄道事業者における消防機関との消防救助活動に関する協議・取決めの実施状況……………	132
事例 3-② 鉄道災害救急救助活動安全対策連絡協議会において、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(7 鉄道事業者)……………	133
事例 3-③ 消防機関と協議すべき 11 項目について、協議・取決めを行っていないもの(4 鉄道事業者)……………	134
(参考) 調査対象鉄道事業者における問題事例一覧……………	135

# 第1 行政評価・監視の目的等

## 1 目的

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。

## 2 調査対象機関

### (1) 行政評価・監視対象機関

総務省、国土交通省

### (2) 関連調査等対象機関

特殊法人（北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社、日本貨物鉄道株式会社、東京地下鉄株式会社）

都道府県、市町村、事業者

## 3 担当部局

行政評価局

管区行政評価局 全局（北海道、東北、関東、中部、近畿、中国四国、九州）

四国行政評価支局

行政評価事務所 13 事務所（福島、群馬、東京、千葉、神奈川、静岡、京都、兵庫、島根、岡山、高知、長崎、熊本）

## 4 実施時期

平成17年8月～18年12月

## 第2 鉄道交通の安全対策の概況

### 1 鉄道事業者数

表1 鉄道事業者数（平成17年10月1日現在）

（単位：事業者、％）

普通鉄道						モノレール （懸垂式・跨座式）	新交通システム （案内軌条式）	鋼索鉄道	無軌条電車	合計
JR	大手民鉄	準大手	公営	中小民鉄	貨物鉄道					
6 (3.0)	16 (8.1)	5 (2.5)	8 (4.0)	111 (56.1)	13 (6.6)	5 (2.5)	9 (4.5)	23 (11.6)	2 (1.0)	198 (100)

（注）1 国土交通省の資料による。

2 （ ）は、構成比である。

3 「公営」とは、地方公営企業法（昭和27年法律第292号）に基づき鉄道事業を行っている事業者である。

### 2 鉄道運転事故件数及び死傷者数の推移

表2 鉄道運転事故件数の推移

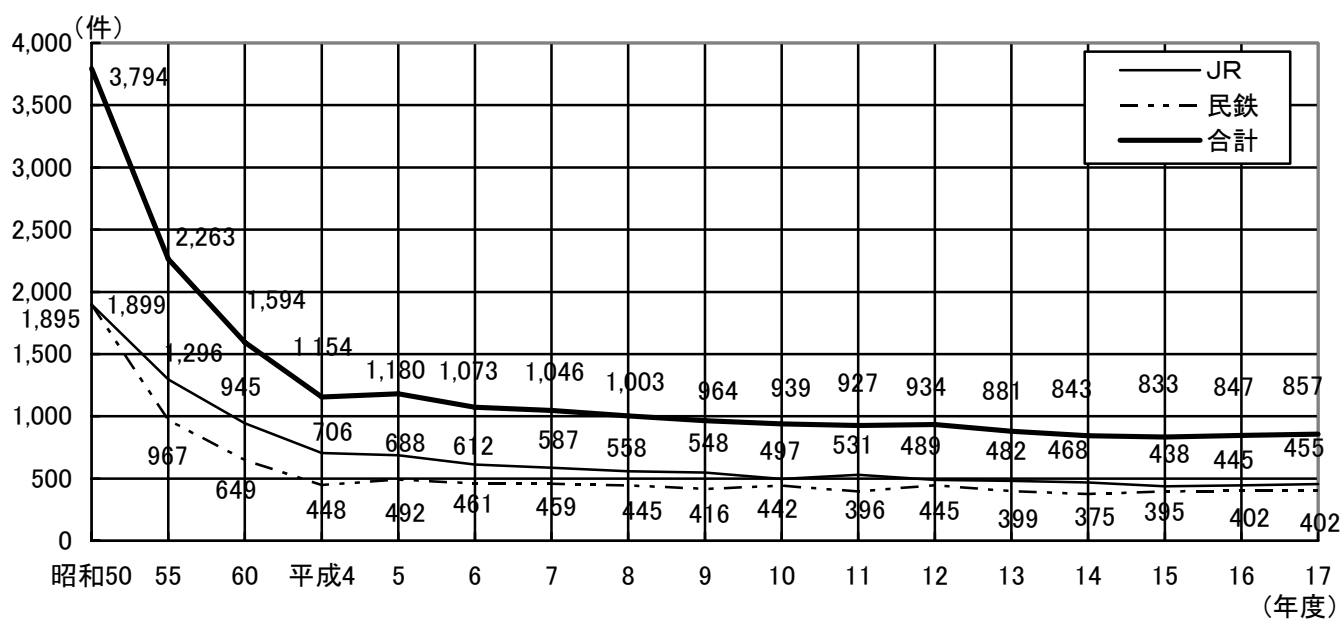


表3 鉄道運転事故件数及び死傷者数の推移

(単位：件、人、%)

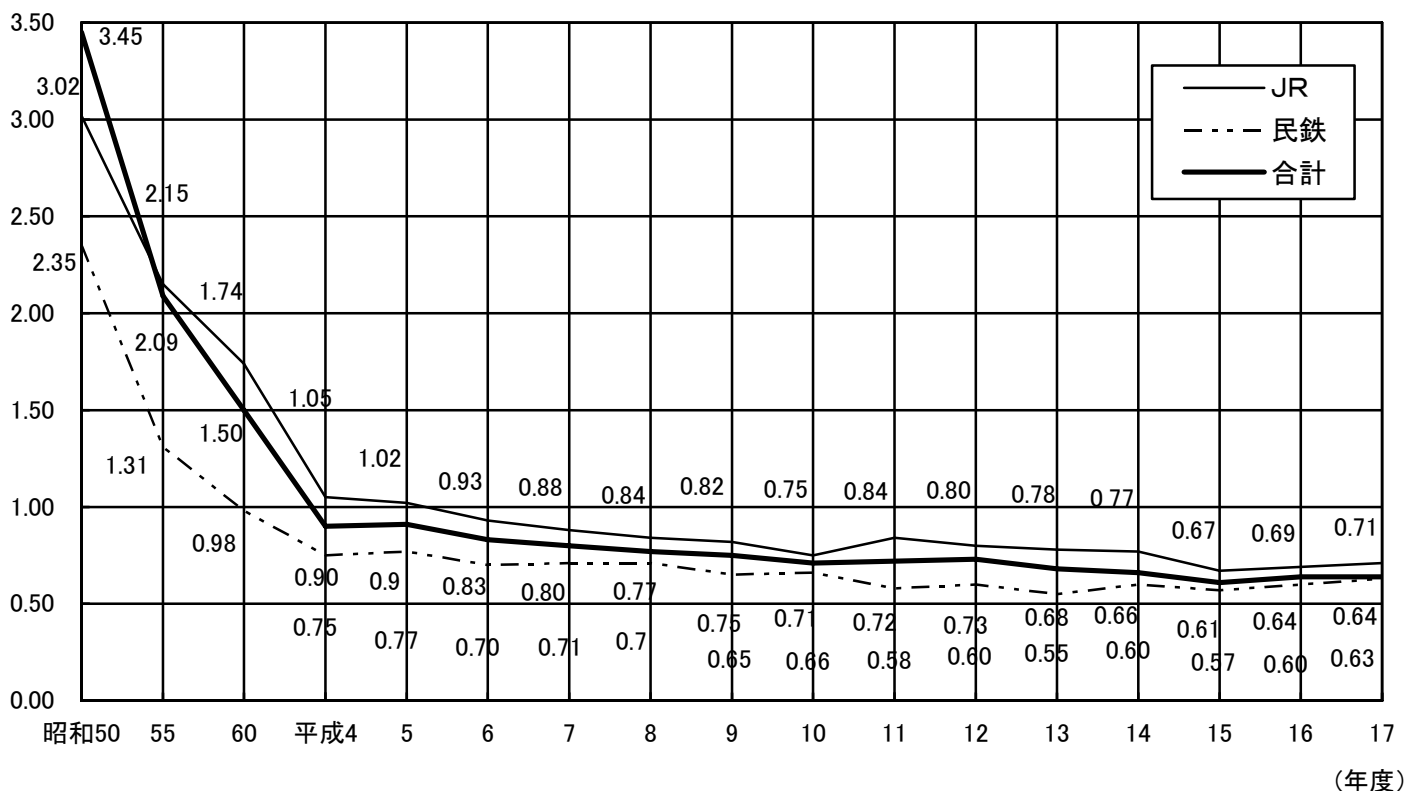
年度 区分	昭和50	平成10	11	12	13	14	15	16	17
鉄道運転 事故件数	3,794 (100)	939 (24.7)	927 (24.4)	934 (24.6)	881 (23.2)	843 (22.2)	833 (22.0)	847 (22.3)	857 (22.6)
死傷者数	2,597 (100)	714 (27.5)	751 (28.9)	686 (26.4)	824 (31.7)	726 (28.0)	694 (26.7)	722 (27.8)	1,397 (53.8)
死亡者	928 (100)	349 (37.6)	336 (36.2)	311 (33.5)	313 (33.7)	350 (37.7)	330 (35.6)	324 (34.9)	444 (47.8)
負傷者	1,669 (100)	365 (21.9)	415 (24.9)	375 (22.5)	511 (30.6)	376 (22.5)	364 (21.8)	398 (23.8)	953 (57.1)

(注) 1 国土交通省の資料による。

2 ( )内は、昭和50年度を100とした場合の指数である。

表4 列車百万キロ当たり運転事故件数の推移

(件)



(注) 列車百万キロ当たり運転事故件数＝運転事故件数÷列車走行キロ×1,000,000

表5 死傷者数の推移

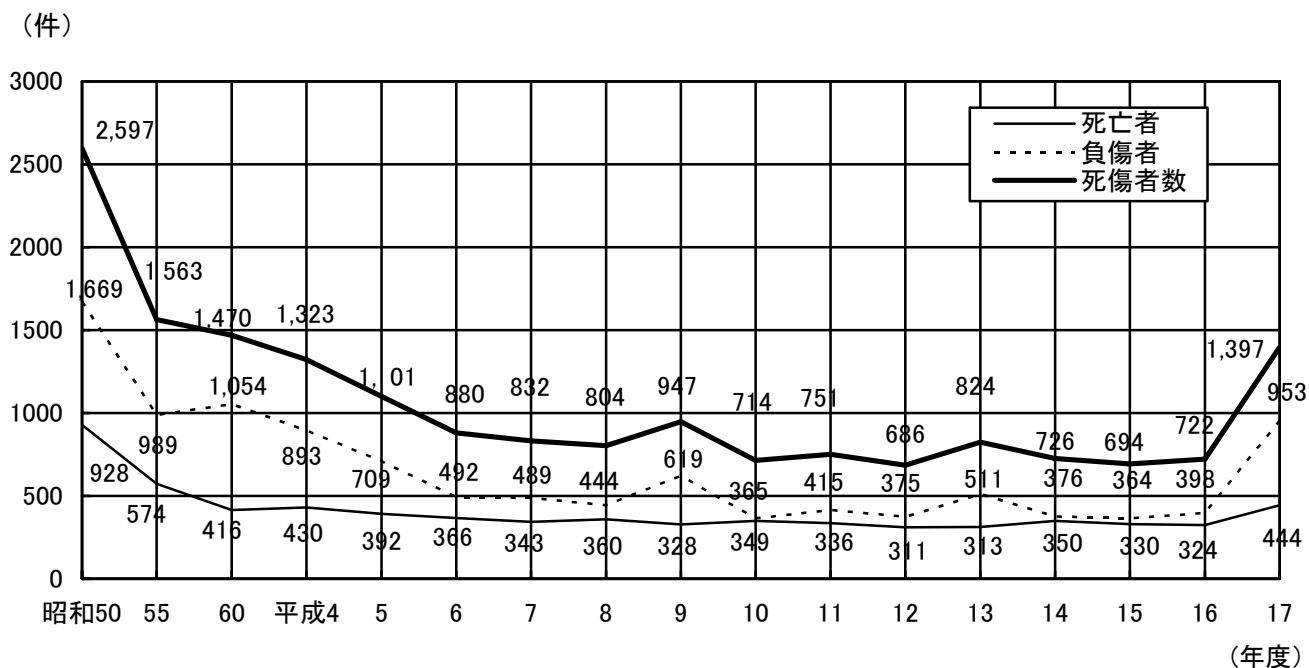


表6 鉄道運転事故の事故種別発生状況（平成17年度）

(単位:件、人、%)

区分	列車事故			その他の事故					合計
	列車衝突	列車脱線	計	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	計	
件数	6 (0.7)	22 (2.6)	28 (3.3)	414 (48.3)	41 (4.8)	368 (42.9)	6 (0.7)	829 (96.7)	857 (100)
死傷者	9 <0>	717 <112>	726 <112>	267 <137>	21 <1>	383 <194>	0 <0>	671 <332>	1,397 <444>

(注) 1 国土交通省の資料による。

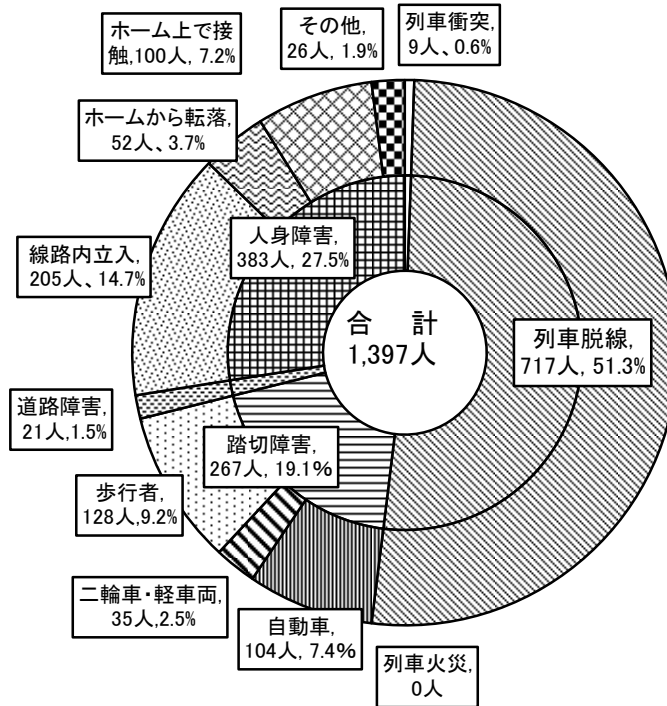
2 ( )内は構成比、また、< >内は死亡者数で死傷者数の内数である。

3 事故種別は、次のとおり。

- ① 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。
- ② 列車脱線事故とは、列車が脱線した事故をいう。
- ③ 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。
- ④ 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。
- ⑤ 鉄道人身障害事故とは、列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故（①～④の事故に伴うものを除く。）をいう。
- ⑥ 鉄道物損事故とは、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（①～⑤の事故に伴うものを除く。）をいう。

表7 事故種別死傷者数・死亡者数（平成17年度）

事故種別死傷者数



事故種別死亡者数

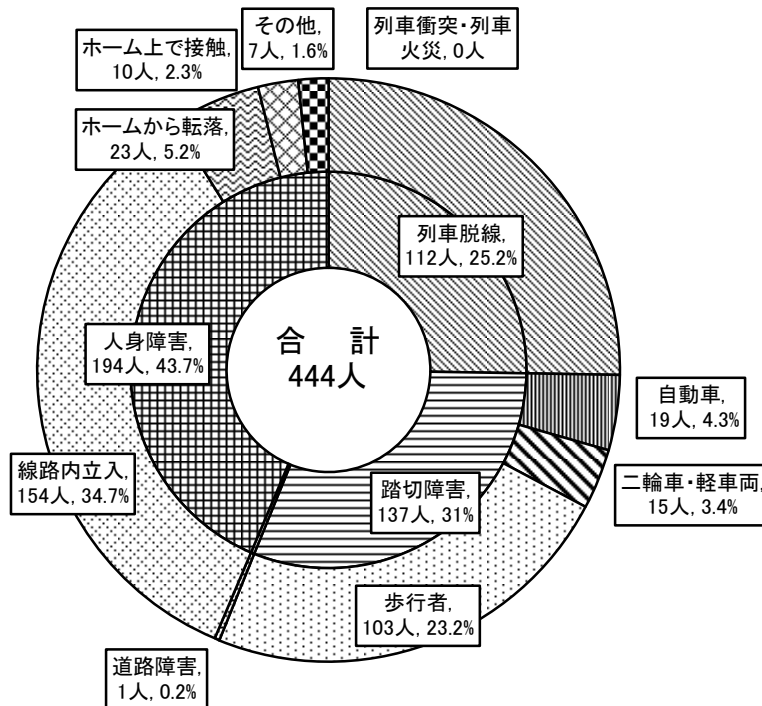
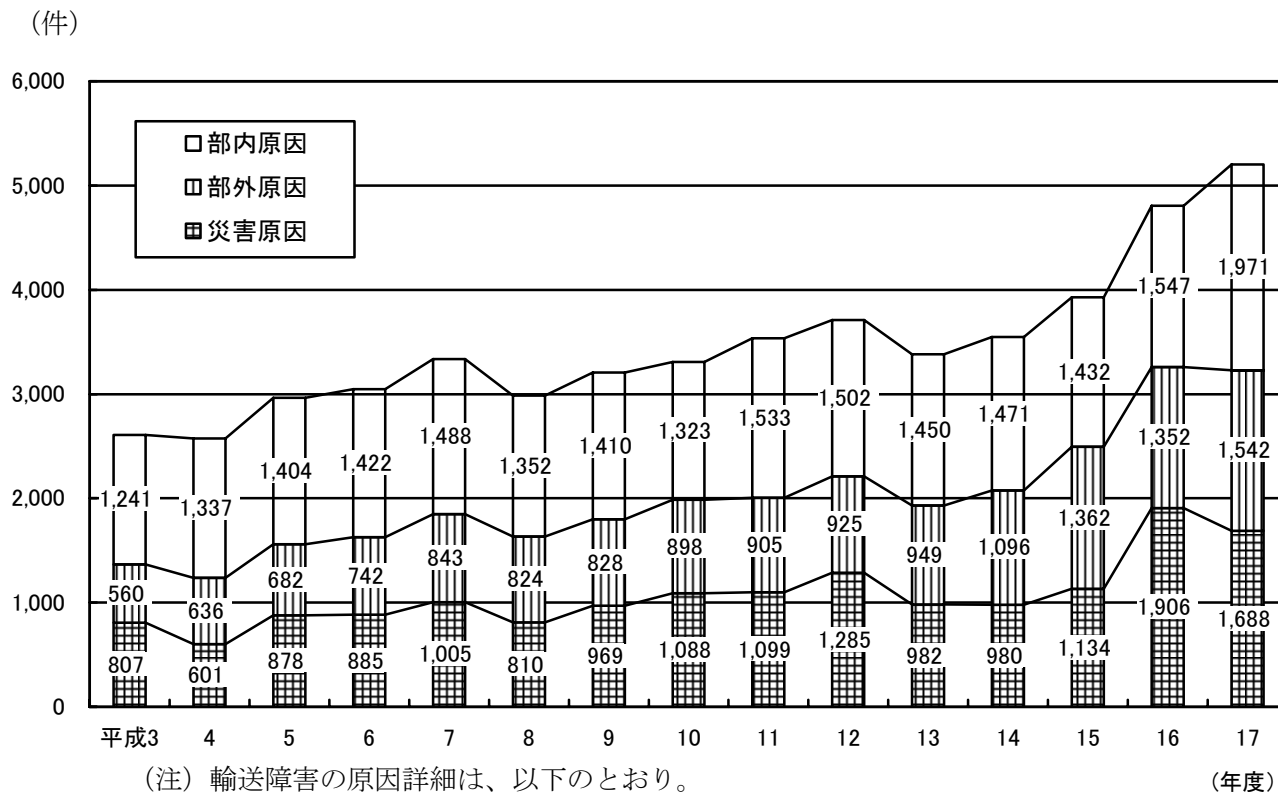


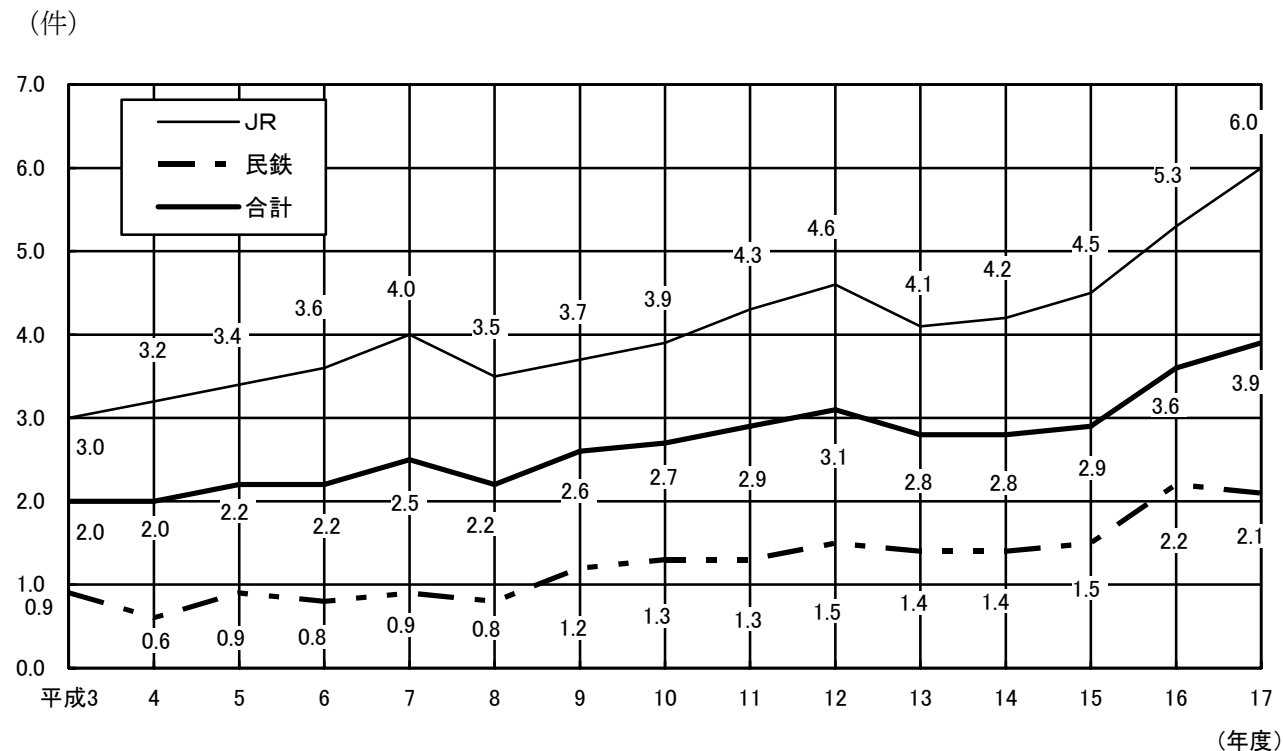
表8 輸送障害件数の推移



(注) 輸送障害の原因詳細は、以下のとおり。

- ・ 部内原因：鉄道係員の取扱い誤り、車両や鉄道施設の故障等によるもの
- ・ 部外原因：自殺や自動車の線路内支障等によるもの
- ・ 災害原因：地震や風水害等によるもの

表9 列車百万キロ当たり輸送障害件数の推移



(注) 列車百万キロ当たり輸送障害件数＝輸送障害件数÷列車走行キロ×1,000,000

3 国土交通省鉄道局・地方運輸局鉄道部組織図（平成18年度予算）

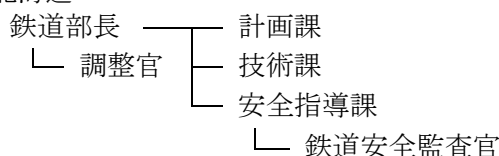
（単位：人）



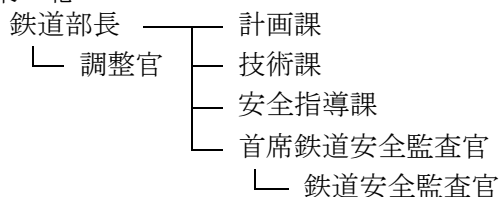
区分		職員数	左のうち安全担当技術系職員数
組織名			
鉄道局		163	54
地方運輸局 鉄道部	北海道	18	12
	東北	19	12
	北陸信越	22	16
	関東	40	23
	中部	27	15
	近畿	30	16
	中国	17	11
	四国	15	8
九州	21	14	
運輸局計		209	127
合計		372	181

[地方運輸局]

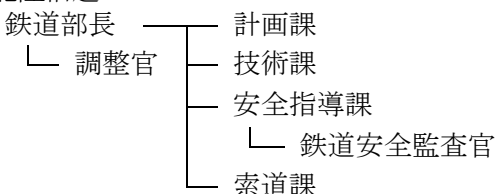
○北海道



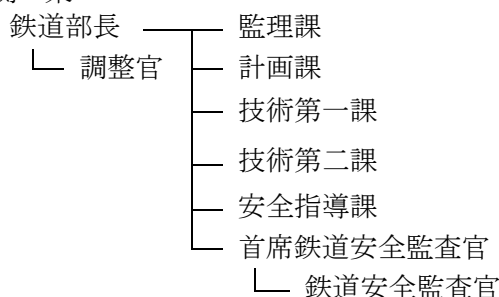
○東北



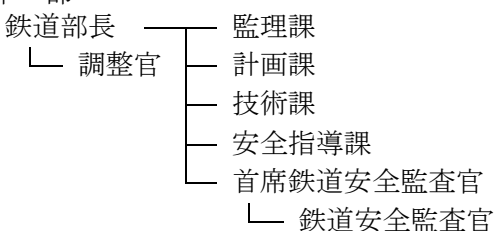
○北陸信越



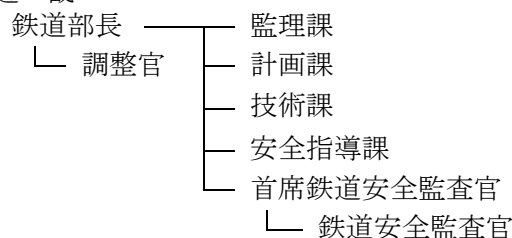
○関東



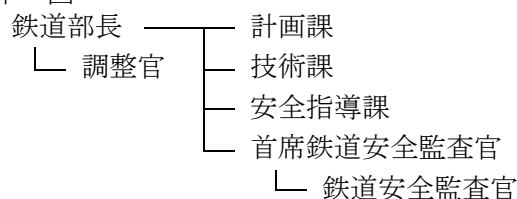
○中部



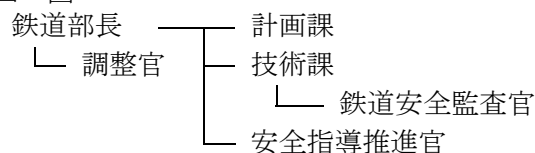
○近畿



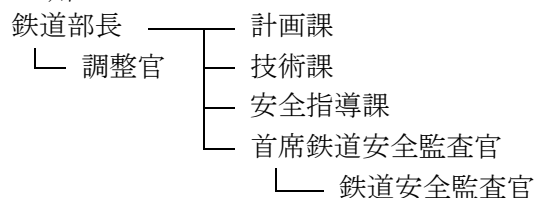
○中国



○四国



○九州





## 4 鉄道交通の安全対策に関する主な制度の概要

### (1) 交通安全対策の基本

#### ○ 交通安全対策基本法（昭和 41 年法律第 110 号）

鉄道車両の使用者、運転者等の責務を明らかにするとともに、交通安全計画等の施策の基本を規定

### (2) 鉄道の営業

#### ○ 鉄道営業法（明治 33 年法律第 65 号）

##### ・ 鉄道の設備

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。）により、鉄道施設・車両の構造及び取扱いについて必要な技術上の基準を規定

##### ・ 鉄道の運転

運転の安全の確保に関する省令（昭和 26 年運輸省令第 55 号）により、鉄道の運転業務に従事する者が常に服ようすべき運転の安全に関する規範を規定

##### ・ 鉄道係員

鉄道係員職制（昭和 62 年運輸省令第 13 号）により、鉄道係員の職制を規定

鉄道係員の例： 運輸係員〔運輸長、駅長、営業係、構内係、踏切保安係、運転区長、運転士、車掌区長、車掌、運転指令〕

##### ・ 鉄道係員の資格

動力車操縦者運転免許に関する省令（昭和 31 年運輸省令第 43 号）により、鉄道、軌道等における動力車操縦者の運転免許制度を規定

### (3) 鉄道の事業

#### ○ 鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）

##### ・ 鉄道事業の許可

鉄道事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。許可基準は、①事業計画が経営上適切なものであること、②事業計画が輸送の安全上適切なものであること、③上記①及び②のほか、事業遂行上適切な計画を有するものであること、④事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

##### ・ 工事の施行の認可

鉄道事業者は、鉄道施設の工事計画を定め、工事の施行の認可申請を行わなければならない。国土交通大臣は、工事計画が鉄道事業者の事業基本計画及び技術基準省令に適合すると認めるときは認可

##### ・ 工事の完成検査

鉄道事業者は、鉄道施設の工事の完成の検査申請を行わなければならない。国土交通大臣は、工事計画に合致し、技術基準省令に適合すると認めるときは、これを合格とする。

##### ・ 車両の確認

鉄道事業者は、鉄道事業に供する車両が技術基準省令に適合することについて国土交通大臣の確認を受けなければならない。

##### ・ 事故等の報告

鉄道事業者は、鉄道運転事故、輸送障害、災害等が発生したときは、遅滞なく、事故の種類、原因等を国土交通大臣に届け出なければならない。

- ・ 事業改善命令  
国土交通大臣は、鉄道事業者の事業について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は、鉄道事業者に対し事業の改善を命令
- ・ 立入検査  
国土交通大臣は、その職員に、鉄道事業者の事業場に立ち入り、施設、書類等の物件を検査させ、関係者に質問させることができる。  
監査の種類は、①保安監査（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）、②業務監査（運輸の状況について行う監査）、③会計監査（会計の整理及び財産の管理の状況について行う監査）  
全国9地方運輸局鉄道部及び国土交通省鉄道局に配置された職員が、国土交通大臣から監査員に指名され、鉄道事業者の事業場の立入検査を担当

#### ○ 鉄道事業法の改正（平成18年3月）

（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年法律第19号））

鉄道事業者に常に安全を最優先とする事業運営を行わせる仕組みの構築を目的

- ◆ 輸送の安全の確保
  - ・ 「輸送の安全の確保」を鉄道事業法の目的規定に明記
  - ・ 鉄道事業者に対して輸送の安全性の向上に関する不断の努力を義務化
- ◆ 鉄道事業者の安全管理体制の確立
  - ・ 安全管理の体制、方法等を定めた安全管理規程の作成及び届出
  - ・ 安全統括管理者（役員級：事業実施部門における安全に係る事項の確実な実施を指揮、組織内に安全最優先の意識を徹底）、運転管理者（部長等の管理職級：列車の運行の管理、運転士の資質の保持等運転に関する業務を管理・監督）の選任及び届出
- ◆ 利用者による監視
  - ・ 国による安全に関わる情報の公表  
（事故発生状況、安全に関わる取組状況、事業改善命令や保安監査に基づく内容）
  - ・ 鉄道事業者による安全報告書の公表  
（安全に関する取組みの基本方針、組織体制等）
- ◆ 国の指導・監督
  - ・ 安全管理規程の変更命令
  - ・ 安全統括管理者、運転管理者の解任命令
  - ・ 業務の管理の受委託の許可の取消し、受託者に対する改善命令、受託者への報告徴収、立入検査（従来、鉄道事業者のみに限定されていた国の指導・監督権限を受託者まで拡大）
  - ・ 法人に対する罰則の強化

#### （4）鉄道事故の原因究明

##### ○ 航空・鉄道事故調査委員会設置法（昭和48年法律第113号）

- ・ 航空・鉄道事故調査委員会により、重大な鉄道事故（列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災、死傷者5人以上の鉄道人身障害事故等）の原因を究明するための調査を実施し、必要に応じ、調査結果に基づき国土交通大臣に勧告

## (5) 踏切道の改良

### ○ 踏切道改良促進法（昭和 36 年法律第 195 号）

- ・ 国土交通大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況等を考慮し、予算の範囲内で、踏切道の立体交差化、踏切道に接続する鉄道又は道路の構造の改良、横断歩道橋などの歩行者等立体横断施設の整備又は踏切遮断機、踏切警報機等の保安設備の整備を推進

## 5 鉄道交通の安全施策（国土交通省、平成 17 年度）

### (1) 鉄道交通環境の整備

#### ア 線路施設等の点検及び整備

- ・ 土砂崩壊、落石、雪崩等による施設の被害を防止するため、防災設備の整備を促進するとともに、鉄道事業者に対し、適切な保守及び整備を実施するよう指導
- ・ 地方中小鉄道について、平成 14 年度及び 15 年度に実施した安全性緊急評価の結果に基づき策定した保全整備計画により施設、車両等の維持・改修等を実施するよう指導
- ・ 駅施設等について、段差の解消、転落防止設備等の整備によりバリアフリー化を推進
- ・ プラットホームからの転落事故防止対策（非常停止押しボタン又は転落検知マットの整備等）の推進

#### イ 運転保安設備の整備

- ・ 列車集中制御装置（C T C : Centralized Traffic Control device）の整備の促進
- ・ 急曲線における速度超過防止用自動列車停止装置（A T S : Automatic Train Stop device）等の設置（平成 21 年度までに整備予定）

#### ウ 鉄道構造物の耐震性の確保

- ・ 新設構造物について、耐震設計基準（平成 10 年度）を適用
- ・ 「新幹線脱線対策協議会」（平成 16 年 10 月 25 日設置。鉄道事業者、関係団体等で構成）の検討内容を踏まえ、活断層と交差していることが確認され耐震対策が必要なトンネルの対策及び中間部付近が拘束されている高架橋柱の耐震補強を実施等

#### エ 地下鉄道の火災対策の推進

- ・ 地下鉄道の火災対策基準に適合していない地下駅等について、火災対策施設の整備促進

### (2) 鉄道の安全な運行の確保

#### ア 乗務員及び保安要員の教育の充実及び資質の向上

- ・ 動力車操縦者の運転免許試験を実施
- ・ 運転士の資質の向上を図るため、運転士の資質向上検討委員会（平成 17 年 9 月 28 日設置。学識経験者、鉄道事業者等で構成）を開催し、運転士の教育手法の在り方や職場環境の改善方策等について検討 等

#### イ 列車の運行及び乗務員等の管理の改善

- ・ 運転指令と乗務員間の無線設備及び列車集中制御装置（C T C）の導入等を促進し、迅速かつ的確な運転指令体制づくりに努めるよう鉄道事業者を指導
- ・ 就業時に乗務員等の心身状態の把握を行い、安全管理に努めるよう鉄道事業者を指導等

ウ 鉄道事業者に対する保安監査等の実施

- ・ 鉄道事業者に対し、施設及び車両の保守管理の状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況、安全管理体制等について指導等

エ 鉄道事故原因の究明及び未然防止対策の推進

- ・ 航空・鉄道事故調査委員会による鉄道事故等が発生した場合における運行の状況、鉄道施設及び車両等に係る調査、必要な試験・研究の実施、これらの結果を総合的に解析した報告書の作成・公表等

オ 気象情報等の充実

JR 東日本羽越線列車脱線事故を踏まえ、「鉄道強風対策協議会」（平成 18 年 1 月 13 日設置。鉄道事業者、気象庁等関係行政機関等で構成）を開催し、強風対策について、検討を実施

（3）鉄道車両の安全性の確保

ア 鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準の改善

- ・ 車両の構造・装置等の改善
- ・ 鉄道車両等に関する日本工業規格の整備

イ 鉄道車両の検査の充実

- ・ 鉄道事業者に対し、新技術を取り入れた検査機器の導入による検査精度の向上、新技術の導入に対応した検修担当者に対する教育訓練の充実等について指導

（4）踏切道における交通の安全に関する施策

ア 踏切事故防止対策の現状

- ・ 踏切道改良促進法（昭和 36 年法律第 195 号）及び第 7 次踏切事故防止総合対策に基づき、踏切道の立体交差化、構造改良及び保安設備の整備を推進

※ 踏切道改良促進法により指定した踏切道の改良の進ちょく状況（平成 16 年度末現在）

・ 立体交差化指定箇所数	： 2, 279	⇒	竣工	1, 845	（95. 1%）
・ 構造改良指定箇所数	： 4, 038	⇒	竣工	3, 869	（96. 6%）
・ 踏切保安設備の整備	： 27, 719	⇒	竣工	27, 588	（99. 5%）

イ 踏切道の立体交差化及び構造の改良の推進

- ・ 大都市及び主要な地方都市における踏切道について、踏切による交通渋滞の解消等のため、道路と鉄道の立体交差化等を促進
- ・ ボトルネック踏切（注）と踏切道の幅員が接続する道路よりも狭いなど交通安全上危険な踏切について、改良を促進

（注）ボトルネック踏切とは、「ピーク時遮断時間が 40 分/時以上」又は「踏切交通遮断量が 5 万台時/日以上」の踏切である。

ウ 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

- ・ 自動車交通量の多い踏切道について、障害物検知装置、門型警報装置（オーバーハング型警報装置）、大型遮断装置等、事故防止効果の高い踏切保安設備の整備
- ・ 道路の交通量等を勘案した交通規制を実施 等

エ 踏切道の統廃合の促進

- ・ 踏切道の立体交差化、構造改良等の事業に併せて、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められる踏切道について、統廃合を促進

オ その他踏切道の交通の安全及び円滑化を図るための措置

- ・ 踏切道予告標、踏切信号機、横断歩道橋等の設置等

6 近年発生した鉄道運転事故等を契機とした安全対策の状況

鉄道運転事故等	事故の概要及び安全対策の状況
<p>列車衝突事故 (京福鉄道株) 平成 12 年 12 月 17 日</p>	<p><b>【事故の概要】</b> 京福鉄道永平寺線上り列車が、ブレーキ故障により越前本線との分岐駅（現在、永平寺駅）に停車できないまま越前本線に進入し、下り列車と正面衝突（死者 1 名、重軽傷者 24 名）。さらに、平成 13 年 6 月 24 日、普通列車の運転士の信号確認ミスにより急行列車と正面衝突（重軽傷者 24 名）する事故が発生</p> <p><b>【安全対策の状況】</b> 国土交通省は、この事故を契機に、中小地方鉄道事業者を対象とした安全性緊急評価事業を平成 14 年度及び 15 年度に実施</p>
<p>ホーム転落死亡事故 (JR 東日本株) 平成 13 年 1 月 26 日</p>	<p><b>【事故の概要】</b> JR 東日本山手線新大久保駅で泥酔した男性がホームから転落、その男性を助けようとしてホームから飛び降りた韓国人留学生ら 2 名の計 3 名が折から進入してきた電車にひかれ死亡する事故が発生</p> <p><b>【安全対策の状況】</b> 国土交通省は、全鉄道事業者に対し、非常停止押しボタン又は転落検知マットの設置など、プラットホームからの転落事故に対する安全対策を通知（平成 13 年 2 月 19 日）</p>
<p>鉄道人身障害事故 (JR 西日本株) 平成 14 年 11 月 6 日</p>	<p><b>【事故の概要】</b> JR 西日本の神戸線塚本・尼崎間で快速電車に接触した中学生を救助中の消防署員が列車にはねられる事故（消防署員 1 名死亡、1 名重傷）が発生。原因は、救助現場にいた当該事業者の現場係員が安全確認を怠ったまま不正確な情報を運転指令に伝達したことや、事故発生時における対応マニュアルが未整備であったことによる。</p> <p><b>【安全対策の状況】</b> 総務省（消防庁）及び国土交通省は、二次災害の防止の観点から、鉄道災害への対応について、鉄道事業者と消防機関が協議し取決め等を行うようそれぞれ都道府県、鉄道事業者に通知（平成 14 年 11 月 11 日）</p>

鉄道運転事故等	事故の概要及び安全対策の状況
韓国地下鉄放火事件 平成 15 年 2 月 18 日	<p>【事故の概要】</p> <p>韓国のテグ市地下鉄駅構内でガソリンによる放火事件が発生（死者 192 名、重軽傷者 148 名）。多くの死傷者が発生した原因は、車両や駅施設が「不燃材」でなく「難燃材」が使用されていたことや、駅構内の通気性の悪さ、非常口のわかりにくさなどによるもの</p> <p>【安全対策の状況】</p> <p>国土交通省は、この事件を契機に、地下駅の火災対策として、ガソリンによる放火を想定した新たな基準を設定（平成 16 年 12 月 27 日）</p>
新幹線運転士の居眠り運転 （JR 西日本㈱） 平成 15 年 2 月 26 日	<p>【事故の概要】</p> <p>JR 西日本山陽新幹線の運転士が広島発東京行き「ひかり」を運転中、岡山県金光町のトンネル内から岡山駅までの約 9 分間（約 31 キロメートル）を最高時速 270 キロメートルで居眠りしたまま走行した結果、ATS（自動列車制御装置）が作動し、岡山駅ホームの途中で停止。新幹線の運転士は専門医の検査の結果、SAS（睡眠時無呼吸症候群）であることが判明</p> <p>【安全対策の状況】</p> <p>国土交通省は、全鉄道事業者に対し、SAS への対応について、「必要な措置を講じる」よう通知（平成 15 年 3 月 5 日）</p>
輸送障害 （JR 東日本㈱） 平成 15 年 9 月 28 日	<p>【事故の概要】</p> <p>JR 東日本中央線三鷹・国分寺間の高架切換工事において、転てつ器及び踏切保安装置に関する配線誤りと転てつ器の連動装置との接続不具合があり、ポイント表示に異常が生じた結果、利用者の利便を著しく阻害する輸送障害（運休 477 本、遅延 37 本）が発生</p> <p>【安全対策の状況】</p> <p>国土交通省は、事業改善命令を発出（平成 15 年 12 月 19 日）</p>
定期検査の虚偽報告 （JR 西日本㈱） 平成 16 年 5 月 20 日	<p>【事故の概要】</p> <p>JR 西日本山陽新幹線の広島県内の一部区間を管理する三原新幹線保線区西条管理室が平成 12 年 4 月から約 2 年間にわたり鉄道営業法に基づく定期検査を一部しか実施していないにもかかわらず、すべて実施したように見せかける虚偽報告をしていたことが判明</p> <p>【安全対策の状況】</p> <p>国土交通省は、事業改善命令を発出（平成 16 年 8 月 13 日）</p>
列車脱線事故 （JR 東日本㈱） 平成 16 年 10 月 23 日	<p>【事故の概要】</p> <p>新潟県中越地震による JR 東日本上越新幹線の列車脱線事故が発生</p> <p>【安全対策の状況】</p> <p>国土交通省は、活断層と交差しており耐震対策が必要なトンネルについては平成 19 年度までに対策を、中間部付近が拘束されている高架橋柱については詳細調査を行い、18 年度までに耐震補強を実施。その他の新幹線の高架橋柱の耐震補強は 19 年度までに完了する予定</p>

鉄道運転事故等	事故の概要及び安全対策の状況
列車脱線事故 （土佐くろしお鉄道 株） 平成 17 年 3 月 2 日	<p><b>【事故の概要】</b></p> <p>土佐くろしお鉄道岡山駅発宿毛駅行きの特急列車が宿毛駅構内で線路の車止めを乗り越え、駅舎の壁に衝突し脱線する事故が発生（死者 1 名、負傷者 12 名）</p> <p><b>【安全対策の状況】</b></p> <p>国土交通省は自動列車停止装置（ATS）等を設けなければならないこととする技術基準省令の一部改正を実施（平成 18 年 3 月 24 日）</p>
踏切障害事故 （東武鉄道株） 平成 17 年 3 月 15 日	<p><b>【事故の概要】</b></p> <p>東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅付近の踏切で、踏切保安係が安全確認を怠って遮断機を上げ、踏切内に入った通行人 4 名が準急列車にはねられる事故が発生。原因は、踏切保安係が下り準急列車の接近を十分確認しないまま、遮断機を上げたことによる。</p> <p><b>【安全対策の状況】</b></p> <p>国土交通省は、全鉄道事業者に対し、手動式踏切の確実な操作の徹底を指導（平成 17 年 3 月 16 日）</p>
列車脱線事故 （JR 西日本株） 平成 17 年 4 月 25 日	<p><b>【事故の概要】</b></p> <p>兵庫県尼崎市の JR 西日本福知山線塚口から尼崎駅間の第 1 新横枕踏切の手前の右急カーブする地点で、制限速度を超過する走行等により宝塚駅発同志社前駅行き快速電車の車両 7 両のうち 4 両が脱線、うち 2 両がマンションに激突、大破し、107 名の死亡者と 500 名を超える負傷者を生じた事故が発生。原因は、現在、航空・鉄道事故調査委員会が調査中</p> <p><b>【安全対策の状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 事故防止対策の検討及び実施           <ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省に「福知山線事故対策本部」を設置（平成 17 年 4 月 25 日）</li> <li>早急に再発防止対策を検討するため、同省鉄道局に「福知山線事故再発防止対策検討チーム」を設置（平成 17 年 4 月 28 日）等</li> <li>○ 急曲線に進入する際の速度制限に関する対策として、               <ul style="list-style-type: none"> <li>速度超過防止用 A T S 等を緊急整備（平成 17 年度から 21 年度に整備予定） （整備予定箇所：2,865 箇所（JR2,284 箇所、大手民鉄 414 箇所、中小 167 箇所））</li> <li>○ 列車防護の在り方等について検討中（技術基準検討委員会 平成 17 年 6 月～）</li> <li>○ 運転士の教育手法等の在り方について検討中（運転士の資質向上検討委員会 平成 17 年 9 月～）</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>◆ 法令の改正等事項 （平成 18 年 7 月 1 日施行）           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 鉄道に関する技術基準を定める省令を改正（平成 18 年 3 月 24 日）               <ul style="list-style-type: none"> <li>i）速度制限装置の設置、ii）運転士異常時列車停止装置の設置、iii）運転状況記録装置の設置、iv）飲酒や薬物を使用した状態での運転の禁止</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

鉄道運転事故等	事故の概要及び安全対策の状況
	<p>(平成 18 年 10 月 1 日施行)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 運輸関係事業法（鉄道事業法等）を改正（平成 18 年 3 月 31 日） <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 陸・海・空の運輸事業者に輸送の安全性の向上の取組及び安全管理規程の作成・届出等を義務化</li> </ul> </li> <li>○ 動力車操縦者運転免許に関する省令を改正（平成 18 年 7 月 14 日） <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転士の身体の状態に関して必要な条件を付す必要があると認めるときは、運転士に対し身体検査結果の提出を求められる等を規定</li> </ul> </li> <li>○ 新たに鉄道事業動力車操縦者資質管理報告規則を制定（平成 18 年 7 月 14 日） <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道事業者に対して運転士の資質の維持・管理の状況についての報告を義務化</li> </ul> </li> </ul>
<p>列車脱線事故 (JR 東日本(株)) 平成 17 年 12 月 25 日</p>	<p><b>【事故の概要】</b> 山形県庄内町榎木の JR 東日本羽越本線北余目駅から砂越駅間の第 2 最上川橋りょうで、秋田発新潟行き上り特急が、橋りょう通過直後に全車両 6 両が脱線、うち 3 両が転覆し、先頭車両が沿線にある養豚場の飼料小屋に激突大破し、5 名の死者、33 名の負傷者を生じた事故が発生</p> <p><b>【安全対策の状況】</b> 国土交通省は、全鉄道事業者に対し、風速計の緊急点検を指示（平成 17 年 12 月 26 日）するとともに、当面の強風対策の実施について通知（平成 18 年 3 月 3 日）</p>
<p>輸送障害 (JR 東日本(株)) 平成 18 年 2 月 20 日</p>	<p><b>【事故の概要】</b> 山手線新橋駅と浜松町駅との間において、線路下の工事に起因すると思われる線路の沈下により輸送障害が発生。また、平成 18 年 4 月 24 日にも山手線及び山手貨物線高田馬場駅付近において、線路下の工事に起因すると思われる線路の隆起により輸送障害が発生</p> <p><b>【安全対策の状況】</b> 国土交通省は、原因究明と再発防止の徹底を図るよう指導</p>
<p>列車脱線事故 (JR 西日本(株)) 平成 18 年 11 月 19 日</p>	<p><b>【事故の概要】</b> JR 西日本の津山線牧山駅と玉柏駅との間において、斜面からの落石に起因すると思われる事象により、走行中の列車が脱線し、25 名の負傷者を生じた事故が発生。原因については、航空・鉄道事故調査委員会において調査中</p> <p><b>【安全対策の状況】</b> 国土交通省は、全鉄道事業者に対し、鉄道と道路が近接する区間において、落石等により、災害が発生した場合には、必要に応じ、関係道路管理者に情報を速やかに提供し共有化を図るよう指導</p>



### 第3 行政評価・監視結果

#### 1 事後チェックの効果的な実施

勸告	説明図表番号
<p>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。</p>	表1-①
<p>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、</p> <p>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、</p> <p>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、</p> <p>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</p> <p>との行政手法の在り方が示された。</p>	表1-② 表1-③
<p>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。</p>	表1-④
<p><b>(1) 規制緩和の一環で設けられた制度</b></p> <p>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、</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	表1-④
<p><b>ア 認定鉄道事業者制度</b></p> <p>(制度の概要)</p> <p>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。</p> <p>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</p>	表1-③、④ 表1-(1)-ア-① 図1-(1)-ア-①、②

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 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

表 1-(1)-ア-  
②

表 1-(1)-ア-  
③

表 1-(1)-ア-  
④

事例 1-(1)-ア-  
①

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<sup>しゅん</sup>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。

事例 1-(1)-ア  
-②

(説明)

表 1-① 「規制緩和推進3か年計画」(平成10年3月31日閣議決定。抜粋)

我が国経済社会の抜本的な構造改革を図り、国際的に開かれ、自己責任原則と市場原理に立つ自由で公正な経済社会としていくとともに、行政の在り方について、いわゆる事前規制型の行政から事後チェック型の行政に転換していくことを基本とする。

このため、1. 経済的規制は原則自由、社会的規制は必要最小限との原則の下、規制の撤廃、又はより緩やかな規制への移行、2. 検査の民間移行等規制方法の合理化、3. 規制内容の明確化、簡素化、4. 規制の国際的整合化、5. 規制関連手続の迅速化、6. 規制制定手続の透明化を重視し、下記により、平成10年度(1998年度)から12年度(2000年度)までの3か年にわたり規制緩和等を計画的に推進する。

記

1 横断的検討、見直しの推進等

(1) 事業参入規制の見直し

(略)

(4) 基準・規格及び検査・検定の見直し

基準・規格及び検査・検定については、基準・方法等に関し、外国データの受入れ、相互承認制度の導入を含め、国際的整合化を図るとともに、自己確認、自主保安、自主検査の導入などに向けて見直しを進め、政府の直接的な規制を必要最小限とする。

その際、業界団体、公益法人など民間を活用した認証及び検査・検定については、競争原理の導入を図ることを基本とする。

また、規制を受ける国民の負担を軽減し、技術開発の促進、設備管理の効率的実施等を促進する観点から、適切な場合において性能規定化を進める。

(別紙)

分野別措置事項

5 運輸関係

(4) 鉄道事業

事項名	措置内容	実施予定時期			備考	所管省庁
		平成10年度	平成11年度	平成12年度		
○旅客鉄道事業に係る需給調整規制	旅客鉄道事業に係る需給調整規制について、運輸政策審議会の答申に基づき、平成11年度に廃止する。その際、退出規制については、事業者の主体性を尊重した運用を行う。		11年度		10年6月までに運輸政策審議会の答申 貨物鉄道事業に係る需給調整規制については、国鉄改革の枠組みの中で日本貨物鉄道株式会社の完全民営化等経営の改善が図られた段階で廃止する。 また、貨物鉄道運賃に係る規制については、その段階で届出制へ移行する(概ね4年後目標)。	運輸省

(注) 下線は、当省が付した。

表1-② 運輸技術審議会諮問第23号(平成9年12月19日)

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、今後の鉄道技術行政の在り方について運輸技術審議会に諮問した。

○ 運輸技術審議会諮問第23号

今後の鉄道行政のあり方について

[諮問理由]

近年、鉄道システムを支える様々な技術分野で技術革新が進んでおり、我が国の鉄道は大きく変化してきている。例えば、ハード面では、エレクトロニクス技術の活用により、システムの高度化、ブラックボックス化が進展し、ソフト面でも、保守や運行管理手法の近代化が図られている。このような技術の高度化は、システムとしての鉄道をより高度化し、安全性や快適性の向上をもたらしたが、一方で、技術の伝承を困難なものとしたり、高度な技術を導入できる鉄道とできない鉄道の二極分化を生じさせる等の新たな問題ももたらしている。また、このような技術の進展にもかかわらず、重大な事故が今なお発生している状況でもある。さらに、鉄道を取り巻く経営環境の変化に伴い、省力化、低コスト化も極めて強く求められている。

このような状況を受け、鉄道技術行政についても、旧来からの技術体系を前提に構築されているしくみから、鉄道技術の変化を踏まえた新たなしくみへと変革していくことが求められている。

また、地球環境問題、高齢化社会への対応等、利用者のみならず国民全般からの要請もますます高度化、多様化しており、これらの問題への対応も喫緊の課題である。

さらに、運輸省においては、経済社会環境の変化に対応して交通運輸における需給調整規制廃止を行うこととしたところであり、この効果を最大限発揮するため、技術分野においても、適切な対応が必要である。

このように、鉄道技術行政を取り巻く環境が大きく変化している中であって、さらなる安全の確保、利便の増進、新たなニーズへの対応、規制緩和の一層の推進等の諸課題に対処するため、今後の鉄道技術行政の基本的なあり方を明らかにする必要がある。

(注) 1 国土交通省の資料による。

2 下線は、当省が付した。

## 第 1 章 鉄道技術行政の基本方針

(略)

## II 今後の鉄道技術行政の基本方針

## 1 鉄道技術行政の基本方針

(略)

## 3 行政手法のあり方

鉄道技術行政の手法は、鉄道事業の活性化を図るため、鉄道事業者等の自主性、主体的判断を尊重できるものとする一方、国民からの要請を効果的に実現できるものとしなければならない。このためには、許認可等の事前規制を最小限とすることにより合理化するとともに、鉄道の運営状態を監視、評価し、その結果に基づき改善等を求める事後チェックを充実すべきである。具体的には、鉄道技術行政は以下のような手法によるべきである。

① 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。このため、事前規制は、以下のとおりとする。

(ア) 鉄道が社会的に求められる安全性等の水準は、国が技術基準として示す。なお、この基準は、新技術の導入等に柔軟に対応できるものとする。

(イ) 一定の技術力を有する鉄道事業者が増加する一方、適切な支援と監督を必要とする鉄道事業者も多数存在することから、個々の施設等に対する事前規制は、鉄道事業者がその事業内容に対応した十分な技術力を備えているか否かに応じたものとする。

② 万一適切な鉄道運営が行われていない場合に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。

③ 利用者に対する情報公開により、利用者自らが鉄道の実状を的確に判断できるような環境を整備する。また、鉄道事業者の自主的な安全性や利便性等の向上を目指した取組みを促進するような施策を講じる。

(略)

## 第 3 章 主要な施策のあり方

## I 技術基準のあり方

## (1) 技術基準の性能規定化

技術的な面から、鉄道事業者の自主性、主体的判断の幅を拡大するためには、法令に基づく技術基準(以下「省令等」という。)の技術的な自由度を拡大しなければならない。

現在の省令等は、その多くが仕様や規格を具体的に示した、いわゆる仕様規定となっている。これは、具体的な基準が明示されているため、技術力にかかわらず同一の判断を行うことが可能であるが、新技術や、個別事情への柔軟な対応には欠ける。

この問題点を改善し、鉄道事業者の技術的自由度を高めるため、省令等は、原則として、備えるべき性能を規定した、いわゆる性能規定とする必要がある。なお、その規定は、体系的に、かつできる限り具体的な性能要件を示したものとすることが適当である。

(続 く)

一方、省令等の性能規定化により、高度な技術的判断ができない鉄道事業者において具体的な判断が困難となったり、許認可等の審査に際しての判断基準があいまいになったりするおそれがある。このため、性能規定化された省令等の解釈を、強制力を持たない形で具体化、数値化して明示しておく必要がある。(以下、この基準を「解釈基準」という。)

また、鉄道事業者は、省令等に適合する範囲内で、個々の鉄道事業者の実状を反映した詳細な技術基準(以下、「実施基準」という。)を策定し、これに基づき施設及び車両の設計や運用を行う必要がある。

この結果、鉄道事業者は、省令等で示される社会的水準を確保しつつ、自らの責任で、新技術の導入や線区の個別事情を反映させることができるようになる。また、高度な技術的判断が困難な鉄道事業者においても、解釈基準を参考に実施基準を策定することができ、社会的に求められる安全性等の水準を満たした鉄道運営を容易に行うことが可能となる。

## (2) 技術基準に関する手続きのあり方

実施基準については、以下の理由から、その策定又は変更に際し、事前に国にその内容を届出ようにする必要がある。

(ア) 解釈基準によらない実施基準については、安全の確保等の観点から、国がその内容を事前に把握すべきである。なお、これにより、実施基準が解釈基準と異なる場合、国は、必要に応じ、安全の確保等がなされているかどうかについて鉄道事業者に説明を求めることが可能となる。

(イ) 国が実施基準の内容を把握することにより、解釈基準にない新技術等を速やかに解釈基準に反映させ、多くの鉄道事業者に普及させることが可能となる。

(ウ) 実施基準をあらかじめ把握しておくことによって、個別の手続きや事後チェックを効率的かつ迅速に行うことが可能となる。

(略)

## (3) 技術基準の内容

国が役割を果たすべき内容を踏まえ、省令等に盛り込むべき事項は、社会的に求められる一定の水準を示す必要がある最小限のものとするべきである。

具体的には、以下の事項を必要最小限の事項として定めることが適当である。

(ア) 安全の確保に関する事項

(イ) 計画した輸送の確保に関する事項

(ウ) 移動制約者への配慮に関する事項(内容は、他の公共施設における規定と同程度の義務化とする。)

(エ) 環境への配慮に関する事項

## II 事前規制のあり方

### 1 事業者認定制度

#### (1) 技術力に応じた事前規制制度導入の必要性

鉄道事業の活性化を促進し、あわせて鉄道事業者の負担軽減を図るためには、個々の施設整備等に対する事前規制は、鉄道が求められる安全性等の社会的水準を確保するために必要となるものに限らなければならない。

(略)

このため、現行の事前規制制度に加え、以下のような制度(以下「認定制度」という。)を新たに設けるべきである。

(続 く)

(7) 鉄道事業者の申請によりその技術力を国が事前に評価し、一定の基準を満たした技術力を有する場合にはその鉄道事業者を認定する。(認定を受けた鉄道事業者を以下「認定事業者」という。)

(4) 認定事業者が受ける国の事前規制は、その技術力に応じて必要最小限のものとする。

なお、このような制度を適用しても従前どおりの安全性等が確保されるようにしなければならない。このためには、国の事前規制を大幅に緩和しても、自らの責任により安全性等が確保できるよう、国が必要な技術基準の整備と適切な事後チェックを行う必要がある。

(略)

(6) 認定事業者に対する事後チェック

① 認定の更新

鉄道事業者の技術力は、事業環境の変化、時間の経過とともに変化する可能性があるため、一定の期間ごとに、認定を更新する必要がある。

更新の期間は他の類似の例を参考に5年程度とし、更新時には国が立入検査を行い、過去において認定業務が適切に行われていたか否かを確認することが適当である。

② 認定の取消等

認定事業者が認定の基準に適合しなくなった場合又は認定業務が適切に行われていなかった場合には、当該認定の全部若しくは一部の停止又は取消しを行えるようにする必要がある。

③ 他の事後チェック制度との関係

認定事業者においても、その他の鉄道事業者と同様に監査を行う必要があるが、このうち定期的に実施する監査については、①の観点を除いて実施することが適当である。

### III 事後チェックのあり方

#### 1 事後チェック充実の必要性

鉄道の安全性等を確保するためには、鉄道事業者自らが努力することは当然であるが、国も、事前規制だけでなく、立入検査等により安全等の確認を行い、万一鉄道事業者が不適切な事業運営を行っている場合又は事故等を起こした場合には、是正のための措置を講じなければならない。

(略)

さらに、事前規制も大幅に緩和されることから、安全等の確保のためには、監査による事後チェックが従来にも増して重要となる。

また、効果的な安全対策を講じるには、発生した個々の事故等の原因究明を行い、同種事故の再発防止に取り組むことが重要である。このためには、事故等の調査・分析を通じ、事故等を教訓として安全対策に活かせるためのしくみの構築が不可欠である。

さらに近年、利用者等からの要請は安全確保に留まらず多様化しており、これらの要請に対応する必要も生じている。

したがって、監査及び事故等の調査・分析による事後チェックを充実させるべきである。

#### 2 監査のあり方

(1) 効果的、機動的な監査の実施

効果的、機動的な監査を実施するためには、その頻度及び内容は、鉄道事業者の事故の発生状況、運行の状況等を勘案して定めなければならない。したがって、定常的に鉄道事業者ごとにこれらの状況を把握し、これをもとに監査の実施計画を策定する必要がある。

(続 く)



また、このためには、鉄道事業者から、定期的に事業の実施状況等についての報告を受け、この情報を分析する必要がある。

(略)

### 3 事故等の調査・分析のあり方

#### (1) 国による事故等の調査・分析の必要性

より安全な鉄道を目指すためには、事故等の教訓を活かし、問題の所在に的を絞った効果的な対策を講じること等により、同種の事故を未然に防止することが極めて重要である。

このためには、事故の原因究明及び同種事故の再発防止を目的とした事故等の調査・分析を行うとともに、その知見を集積し、安全対策に反映させていかなければならない。

この場合、事故等の原因の究明等は、一義的には鉄道事業者が行うものであるが、事故等の当事者という立場を離れ、公平・中立の立場から、国が事故等の調査・分析を行うとともに、鉄道事業者の事故等の調査・分析結果を的確に評価することが必要である。

したがって、今後、国が事故調査等を行うための体制を整備する必要があり、以下に示す留意事項を踏まえつつ、所要の検討を進めていく必要がある。

#### (2) 国が事故等の調査・分析を行う際の留意事項

##### ① 事故等の調査・分析の対象範囲

国が行う事故等の調査・分析は、鉄道事業者が軽微な事故等を含め広範囲に調査等を行うことを前提とすれば、発生した事故等の被害の大きさ等を考慮しながら重点的に行うべきである。

一方、事故等には至らないが、安全に影響を及ぼす、又は及ぼすおそれのある事象（以下「インシデント」という。）が多く存在していることも指摘されている。このようなインシデントを分析し、事故等の未然防止に役立てることが、事故等の防止のために有効である。このため、インシデントについても鉄道事業者だけでなく、国も事故等の防止のために重要なものについて、調査・分析を行う必要がある。

また、統計的手法による調査・分析を行い、有効な対策を検討する必要もある。

##### ② 事故等の報告

事故等について、国が必要な調査・分析を行うとともに、鉄道事業者の調査・分析結果の評価を行うためには、鉄道事業者からの適切な報告が不可欠である。

また、インシデントについても、国が分析等を行うためには、鉄道事業者による的確な把握と、これを国に報告するためのしくみを整備しておかなければならない。

したがって、鉄道事業者から国への事故等の報告は、分析等を行うための基礎資料として、必要な情報を的確かつ効率的に把握できるようなものとする必要がある。

##### ③ 事故等の調査・分析の内容等

事故等の調査・分析については、原因究明、再発防止対策のほか、乗客等の被害軽減方策の調査も行うことが望ましい。

なお、迅速、的確な原因究明には、客観的な事実の裏付けが不可欠であるため、列車の運行状況を記録し、これを調査・分析に使用できるようにすることが有効である。

##### ④ 事故等の調査・分析結果の反映

事故等の調査・分析結果は、当該鉄道事業者の安全対策に反映するだけでなく、鉄道事業者等で共有し、他の鉄道事業者における事故等の未然防止対策に反映することが重要である。

(続 く)

このため、国が行った調査・分析結果だけではなく、鉄道事業者が行った調査・分析結果についても鉄道事業者等で情報の共有化や知見の集積が図られるようにする必要がある。

また、調査・分析結果を、国の技術基準や安全性向上のための施策に反映させていく必要もある。

⑤ 事故等の情報公開

鉄道事業者から国に提出された報告や国の調査・分析結果については、利用者等が鉄道の実態をより正確に把握できるようにするため、適切な情報公開を行っていく必要がある。

⑥ 事故等の幅広い調査・分析

事故等の調査・分析をさらに深度化するためには、大学や民間の研究機関に対し、事故等に関する技術的情報を公開し、調査・分析や安全対策の提言が幅広く行われるようにする必要がある。

IV 利用者等への安全性、利便性等に関する情報公開のあり方

(1) 利用者等への安全性、利便性等に関する情報公開の必要性

以下の理由から、安全性、利便性等に関する情報を利用者等に公開していくことが必要である。

(ア) 利用者が適切に鉄道を選択できるようにするための環境整備

鉄道事業について、鉄道事業者の自己責任を原則としたものとするためには、市場原理が有効に働く環境を整備していくことが重要である。しかし、他の交通機関と競合性の高い路線であっても、情報の公開が十分でなかったり、専門的な情報が理解されにくかったりすることにより、適切な選択が困難な場合がある。このため、利用者が、安全性、利便性等に関する十分な情報をもとに鉄道を選択できる環境を整備し、市場原理をより有効に機能させるようにする必要がある。

(注) 1 国土交通省の資料による。

2 下線は、当省が付した。

表 1-④ 国土交通省における運輸技術審議会答申を踏まえた制度改正（概要）

- 1 普通鉄道構造規則（昭和 62 年運輸省令第 14 号）等 5 省令を統合して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）を制定。これにより、鉄道事業者が個々の実情を反映した鉄道施設・車両の構造及び取扱いに関する詳細な実施基準を作成し、国に届け出る仕組みに改定
- 2 認定鉄道事業者制度を創設（平成 12 年 3 月 1 日）し、鉄道施設・車両の設計に関する業務の能力を認定し、設計確認やしゅん工確認を事業者が自ら行うことを認める。
- 3 「鉄道事業保安監査の実施方針及び重点項目の策定について」（平成 11 年 2 月 23 日付鉄保第 14 号、鉄施第 39 号鉄道局保安車両課長、施設課長通知。）により事後チェックの強化（事業者の実態を勘案し重点的・計画的な監査を実施、監査項目も実態に応じて重点化、特に必要と認められる場合は特別監査を実施）
- 4 鉄道事故を航空事故調査委員会の調査対象に追加（航空事故調査委員会設置法（昭和 48 年法律第 113 号）の改正（平成 13 年 1 月施行））
- 5 鉄道事故等報告規則（昭和 62 年運輸省令第 8 号）の改正（平成 13 年 8 月 31 日）によりインシデントを国土交通省を通じて航空・鉄道事故調査委員会に報告（鉄道事業者がインシデントを国へ報告する仕組みを整備し、調査・分析へ反映、情報公開）

（注）国土交通省の資料に基づき当省が作成した。

## ○ 鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）

(認定鉄道事業者等)

第 14 条 国土交通大臣は、鉄道事業者の申請により、鉄道施設又は車両の設計に関する業務を一体的かつ有機的に実施する事務所ごとに、当該業務の能力が国土交通省令で定める基準に適合することについて、認定を行う。

2 その設置する事務所について前項の認定を受けた鉄道事業者（次項において「認定鉄道事業者」という。）は、第 8 条第 1 項、第 9 条第 1 項若しくは第 3 項（これらの規定を第 12 条第 4 項において準用する場合を含む。）、第 12 条第 1 項若しくは第 2 項又は前条の規定に基づく認可若しくは確認の申請又は届出に際し、国土交通省令で定めるところにより、その設置する事務所であって前項の認定を受けたものが鉄道施設又は車両を設計し、かつ、鉄道営業法第 1 条の国土交通省令で定める規程に適合することを確認した場合には、これらの規定にかかわらず、これらの申請又は届出に係る記載事項又は添付書類の一部を省略する手続その他の国土交通省令で定める簡略化された手続によることができる。

3 （略）

4 国土交通大臣は、第 1 項の認定を受けた事務所が同項の国土交通省令で定める基準に適合しなくなったと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

(立入検査)

第 56 条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、その職員に、鉄道事業者又は索道事業者（許可受託者を含む。）の事務所その他の事業場に立ち入り、業務若しくは経理の状況若しくは事業の用に供する施設、帳簿、書類その他の物件を検査させ、又は関係者に質問させることができる。

## ○ 鉄道事業法施行規則（昭和 62 年運輸省令第 6 号）

(設計に関する業務の種類等)

第 23 条 法第 14 条第 1 項の認定は、次に掲げる鉄道施設又は車両（以下「鉄道施設等」という。）の設計に関する業務の種類（以下「業務の種類」という。）ごとに行う。

一 第 9 条第 1 号から第 3 号までに掲げる鉄道施設（以下「鉄道土木施設」という。）の設計に関する業務

二 第 9 条第 4 号から第 6 号までに掲げる鉄道施設（以下「鉄道電気施設」という。）の設計に関する業務

三 車両の設計に関する業務

2 前項の認定は、業務の種類ごとに第 27 条及び第 28 条に規定する簡略化された手続によることができる業務の能力又は第 27 条の 2 及び第 28 条の 2 に規定する簡略化された手続によることができる業務の能力の別に応じて行う。

3 第 1 項の認定は、第 4 条各号に掲げる鉄道の種類の別（普通鉄道にあっては、新幹線鉄道又はそれ以外の普通鉄道の別を含む。）その他の事項について必要な限定を付して行うことができる。

(認可の申請)

第 24 条 法第 14 条第 1 項の認定を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した認定申請書を提出しなければならない。

(続 く)

- 一 氏名又は名称及び住所
  - 二 事務所の名称及び所在地
  - 三 認定を受けようとする業務の種類
  - 四 認定を受けようとする業務の能力の別
  - 五 前条3項による限定を受けようとする場合は、その旨
- 2 前項の申請書には、次に掲げる書類及び図面を添付しなければならない。
- 一 次に掲げる事項を記載した業務実施規程
    - イ 設計に関する業務を実施する組織及び人員に関する事項
    - ロ 設計に関する業務の実施の方法（品質管理制度を含む。）に関する事項
    - ハ その他設計に関する業務の実施に関し必要な事項
  - 二 申請しようとする者の組織図（申請しようとする者が鉄道線路を使用させる第1種鉄道事業者にあつてはその使用させる相手方、第2種鉄道事業者にあつては鉄道線路の使用を許諾する者、第3種鉄道事業者にあつては鉄道線路を譲渡し、又は使用させる相手方のものをそれぞれ含む。）

(業務の能力の基準)

第24条の2 法第14条第1項の国土交通省令で定める業務の能力の基準は、次に掲げる業務の能力の別に応じて、それぞれ次に掲げるものとする。

- 一 第27条及び第28条に規定する簡略化された手続によることができ業務の能力
  - イ 設計に関する業務を実施する組織が当該業務を適切に分担できるものであるとともに、それぞれの権限及び責任が明確にされたものであり、かつ、それぞれの組織に当該業務を適確に実施することができる能力を有する人員が適切に配置されていること。
  - ロ 業務の種類ごとに、次の表の上欄に掲げる要員が同表の下欄に掲げる要件を備えるものとして選任されていること。
  - ハ 次に掲げる業務の実施の方法が、設計に関する業務の適確な実施のために適切なものであること。
    - (1) 設計の方法
    - (2) 設計の確認の方法
    - (3) 竣工の確認の方法
    - (4) 鉄道施設等の設計、工事、維持、運用、竣工の確認及び列車の運行の管理の業務を実施する組織間の調整の方法

(略)

(認定の更新)

第25条 法第14条第1項の認定は、その業務の能力について第24条の2第1号に掲げる基準による認定（以下「一般認定」という。）を受けた者にあつては5年ごとに、同条第2号に掲げる基準による認定（以下「特定認定」という。）を受けた者にあつては10年ごとにその更新を受けなければ、その期間の経過によつて、その効力を失う。

- 2 前項の認定の更新を受けようとする者は、第24条第1項及び第2項に掲げる事項又は第26条の2第1項若しくは第26条の3第1項の規定により変更の承認を受け、若しくは変更を届け出た事項に変更がないときは、認定更新申請書にその旨を記載することにより、当該事項に係る書類及び図面の添付を省略することができる。
- 3 第1項の認定の更新の申請があつた場合において、第1項の期間（以下「認定の有効期間」という。）の満了の日までにその申請に対する処分がされないときは、従前の認定は、認定の有効期間の満了後もその処分がされるまでの間は、なおその効力を有する。
- 4 前項の場合において、認定の更新がされたときは、その認定の有効期間は、従前の認定の有効期間の満了の日の翌日から起算するものとする。

(続 く)

(認定の効力の停止等)

第 25 条の 2 国土交通大臣は、次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、期間を定めて認定を受けた事務所（以下「認定事務所」という。）の認定の効力を停止し、又は認定を取り消すことができる。

- 一 一般認定に係る認定事務所にあつては第 24 条の 2 第 1 号に掲げる基準に、特定認定に係る認定事務所にあつては同条第二号に掲げる基準にそれぞれ適合しなくなつたとき。
  - 二 法第 14 条第 3 項、第 26 条第 1 項、第 2 項、第 4 項若しくは第 5 項、第 26 条の 3 第 1 項又は第 26 条の 5 の規定に違反したとき。
- 2 前項の規定により認定事務所が認定を取り消され、その取消しの日から 2 年を経過しない者は、当該事務所について認定を受けることができない。

(設計に関する業務の実施の方法)

第 26 条 認定鉄道事業者は、設計に関する業務を認定事務所に業務実施規程に従つて行わせなければならない。

- 2 認定事務所は、設計の管理及び設計の確認の業務を、次に掲げる鉄道施設等に応じて、それぞれ当該各号に定める設計管理者に行わせなければならない。
  - 一 鉄道土木施設 鉄道土木施設に係る設計管理者
  - 二 鉄道電気施設 鉄道電気施設に係る設計管理者
  - 三 車両 車両に係る設計管理者
- 3 前項の規定にかかわらず、踏切道の種別の変更（踏切保安設備の新設又は変更に伴うものに限る。）については、鉄道電気施設に係る設計管理者が確認することをもつて足りる。
- 4 認定事務所は、竣工の確認の業務を、次に掲げる鉄道施設に応じて、それぞれ当該各号に定める竣工確認者に行わせなければならない。
  - 一 鉄道土木施設 鉄道土木施設に係る竣工確認者
  - 二 鉄道電気施設 鉄道電気施設に係る竣工確認者
- 5 認定事務所は、竣工の確認の管理の業務を、次に掲げる鉄道施設に応じて、それぞれ当該各号に定める竣工確認管理者に行わせなければならない。
  - 一 鉄道土木施設 鉄道土木施設に係る竣工確認管理者
  - 二 鉄道電気施設 鉄道電気施設に係る竣工確認管理者

(限定の変更の承認)

第 26 条の 2 認定鉄道事業者は、第 23 条第 3 項の規定により認定に当たつて限定を付された事項を変更しようとするときは、次に掲げる事項を記載した限定変更承認申請書を国土交通大臣に提出し、その承認を受けなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所
  - 二 認定事務所の名称及び所在地
  - 三 認定を受けている業務の種類
  - 四 認定を受けている業務の能力の別
  - 五 変更しようとする事項（新旧の対照を明示すること。）
  - 六 変更を必要とする理由
- 2 前項の申請書には、第 24 条第 2 項に掲げる書類及び図面のうち限定を付された事項の変更に伴いその内容が変更されるものを添付しなければならない。
- 3 第 1 項の承認は、一般認定を受けた事務所に係る場合にあつては第 24 条の 2 第 1 号に掲げる基準に、特定認定を受けた事務所に係る場合にあつては同条第 2 号に掲げる基準にそれぞれ適合しているかどうかを審査して、これを行う。

(続 く)

(業務実施規程の変更の承認等)

第 26 条の 3 認定鉄道事業者は、認定事務所の業務実施規程を変更しようとするときは、次に掲げる事項を記載した業務実施規程変更承認申請書を国土交通大臣に提出し、その承認を受けなければならない。ただし、第 24 条の 2 第 1 号ハに掲げる事項以外の変更にあつては、次に掲げる事項を記載した業務実施規程変更届出書を国土交通大臣に提出することをもつて足りる。

- 一 氏名又は名称及び住所
- 二 認定事務所の名称及び所在地
- 三 認定を受けている業務の種類
- 四 認定を受けている業務の能力の別
- 五 変更しようとする事項（新旧の対照を明示すること。）
- 六 変更を必要とする理由

2 前条第 3 項の規定は、前項の承認について準用する。

(認定鉄道事業者が従たる事務所について講じなければならない措置)

第 26 条の 4 法第 14 条第 3 項の国土交通省令で定める措置は、次のとおりとする。

- 一 従たる事務所に対する設計の方法等の細目その他の設計に関する業務の実施のために必要な情報の提供に関する措置
- 二 従たる事務所において設計に関する業務に従事する人員に対する教育及び訓練の実施に関する措置
- 三 設計に関する業務に係る主たる事務所と従たる事務所及び従たる事務所相互間の調整に関する措置

(管理者の研修)

第 26 条の 5 認定鉄道事業者は、国土交通大臣から設計管理者、竣工確認管理者又は業務統括管理者（以下本条において「管理者」という。）について研修を行う旨の通知を受けたときは、当該管理者に当該研修を受けさせなければならない。

(一般認定鉄道事業者の鉄道施設に係る簡略化された手続)

第 27 条 その設置する事務所について一般認定を受けた鉄道事業者（以下「一般認定鉄道事業者」という。）は、認定事務所が鉄道施設を設計し、かつ、設計の確認をした場合には、法第 14 条第 2 項の規定に基づき、次に掲げる簡略化された手続によることができる。ただし、急傾斜地崩壊危険区域内において行う制限行為に係るものについては、この限りでない。

- 一 法第 8 条第 1 項、第 9 条第 1 項（法第 12 条第 4 項において準用する場合を含む。以下本条及び次条において同じ。）及び第 12 条第 1 項の規定による認可の申請に際し、次に掲げるところによること。
- イ 当該申請に係る工事計画は、別表第 5 上欄に掲げる鉄道施設の種類ごとに、それぞれ同表中欄に掲げるとおりとすること。

(続 く)

(別表第5 (第18条、第27条関係))

鉄 道 施 設	工 事 計 画	同 意 書 の 添 付
一 鉄道線路 (一) 一般	1 線路中心線及び軌道中心線 2 軌道中心線及び曲線半径 (略)	○ ○
(二) 土工	盛土及び切取の構造(土工定規図及び土留壁標準図をもつて示すこと。)	
(三) 橋りょう	1 設計列車荷重 2 上部構造及び下部構造(全体一般図をもつて示すこと。)(略)	
(四) トンネル	1 種類 2 材質 3 主要寸法(図面をもつて示すこと。)(略)	○
(五) 踏切道	1 種別 2 交角 3 幅員	
(六) 軌道	1 軌間(普通鉄道に限る。) 2 軌道の構造(図面をもつて示すこと。)(略)	○ ○
二 停車場 (一) 駅	1 中心キロ程及び換算中心キロ程 (略)	
(二) 信号場	本線有効長	○
三 車庫及び車両検査修繕施設 (一) 車庫	収容能力	
(二) 車両検査修繕施設	検査能力(検査の種類ごとに記載すること)	
四 運転保安設備 (一) 信号保安設備	1 列車間の安全を確保する方法(閉そくによる方法にあつては、閉そく方式の種類) 2 閉そく装置の作用(動作結線図をもつて示すこと。) 3 連動装置の種類及び作用(連動図表をもつて示すこと。) 4 遠隔制御装置及び列車集中制御装置の制御方式、制御項目及び制御所の位置 5 自動列車停止装置、自動列車制御装置及び自動列車運転装置の地上設備の種類及び作用(処理機能説明書又は動作結線図をもつて示すこと。)	
(二) 保安通信設備	種類及び位置(通信回線図をもつて示すこと。)	
五 変電所等設備 (一) 変電所	1 位置 2 変成機器の総容量(常用又は予備の別に記載すること)(略)	
(二) 巻揚所	1 位置 (略)	
(三) リニアモーター式普通鉄道の動力発生装置の地上設備	力発生装置の地上設備の種類及び作用(電気回路図及び磁気回路構成図をもつて示すこと。)並びに設計最大動力及び設計動力特性(図面をもつて示すこと。)(略)	
(四) 浮上式鉄道の浮上装置の地上設備、案内装置の地上設備及び動力発生装置の地上設備	1 浮上装置の地上設備の種類及び作用(磁気回路構成図をもつて示すこと。)並びに設計最大浮上力及び設計浮上力特性(図面をもつて示すこと。)(略)	
六 電路設備 (一) 送電線路、配電線路及びき電線路	1 こう長及び回線数 2 電気方式及び標準電圧 (略)	
(二) 電車線路	1 こう長 (略)	

(注) 同意書とは、工事計画に対する第2種鉄道事業者の同意書である。



ロ 別表第1第3欄に掲げる書類及び図面の添付を省略すること。

(別表第1(第10条、第11条、第18条関係))

鉄 道 施 設	工 事 計 画	添付書類及び添付図面	同意書の添付
一 鉄道線路 (四) 橋りよう	1 設計列車荷重 2 上部構造及び下部構造の構造形式 3 材質 4 構造寸法(構造一般図及び構造設計図をもつて示すこと。)	1 不静定構造の橋りよりに係る次に掲げる図面 (1) 荷重配置図 (2) 応力図 2 応力度数表 3 許容応力度表 4 安定度表 5 けたの最大たわみ	○  ○
二 停車場 (一) 駅	1 中心キロ程及び換算中心キロ程 2 本線の有効長及び車両接触限界標の位置	地下駅に係る次に掲げる書類 (1) 換気設備の機能の説明書 (2) 排煙設備の機能の説明書	○
四 運転保安施設 (一) 信号保安設備	1 列車間の安全を確保する方法(閉そくによる方法にあつては、閉そく方式の種類) 2 閉そく装置の作用(動作結線図をもつて示すこと。)	電子計算機により遠隔制御装置又は列車集中制御装置を制御する場合にあつては、その処理機能の説明書	
(二) 保安通信設備	1 種類及び位置(通信回線図をもつて示すこと。) 2 有線通信設備にあつては、電線の種類及び架設方法(電線路構造図をもつて示すこと。) 3 無線通信設備にあつては、周波数帯及び通信方式	列車無線設備の機能の説明書	
(三) 踏切保安設備	制御方式及び作用(動作結線図をもつて示すこと。)		
五 変電所等設備 六 電路設備	(略)	(略)	

(注) 同意書とは、工事計画に対する第2種鉄道事業者の同意書である。

二 法第9条第1項及び第12条第1項の規定による認可を受けなければならない変更は、次に掲げるとおりとすること。

イ 次に掲げる事項を前提とする工事計画又は鉄道施設の変更

- (1) 鉄道の種類の変更
- (2) 停車場間にわたる本線の増設
- (3) 動力の電気への変更並びに電気を動力とする鉄道にあつては、電気方式及び電車線の標準電圧の変更
- (4) 軌間の変更(普通鉄道に限る。)
- (5) 駅の新設又は移設
- (6) 長さ1キロメートル以上にわたる軌道中心線の変更
- (7) 本線の高架式構造及び地下式構造への変更

(続 く)

- ロ イに掲げるもののほか、別表第5の2上欄に掲げる鉄道施設の種類ごとに、それぞれ同表中欄に掲げる工事計画又は鉄道施設の変更
- 三 前号に掲げるもののほか、工事計画の変更については、その変更後、遅滞なくその旨を、国土交通大臣に届け出ることをもって足りること。
- 四 第2号に掲げるもののほか、鉄道施設の変更については、これを届け出ることを要しないこと。

(特定認定鉄道事業者の鉄道施設に係る簡略化された手続)

第27条の2 その設置する事務所について特定認定を受けた鉄道事業者（以下「特定認定鉄道事業者」という。）は、認定事務所が鉄道施設を設計し、かつ、設計の確認をした場合には、法第14条第2項の規定に基づき、次に掲げる簡略化された手続によることができる。ただし、急傾斜地崩壊危険区域内において行う制限行為に係るものについては、この限りでない。

- 一 法第8条第1項、第9条第1項及び第12条第1項の規定による認可の申請に際し、次に掲げるところによること。
  - イ 当該申請に係る工事計画は、別表第5の3上欄に掲げる鉄道施設の種類ごとに、それぞれ同表中欄に掲げるとおりとすること。
  - ロ 別表第1第3欄に掲げる書類及び図面の添付を省略すること。
- 二 法第9条第1項及び第12条第1項の規定による認可を受けなければならない変更は、次に掲げるとおりとすること。
  - イ 別表第5の3上欄に掲げる鉄道施設又はこれを構成する同欄若しくは同表中欄に掲げる施設の新設（別表第6中欄及び別表第7中欄に掲げる新設を除く。）
  - ロ 別表第5の4上欄に掲げる鉄道施設の種類ごとに、それぞれ同表中欄に掲げる変更
- 三 法第9条第1項ただし書及び第12条第1項ただし書の国土交通省令で定める軽微な変更は、別表第6上欄に掲げる鉄道施設の種類ごとに、それぞれ同表中欄に掲げるとおりとすること。
- 四 別表第7上欄に掲げる鉄道施設の種類ごとに、それぞれ同表中欄に掲げる変更（法第8条第1項認可及び法第12条第3項の検査に係る工事計画の変更に限る。）については、当該変更後、遅滞なくその旨を、国土交通大臣に届け出ることをもって足りること。
- 五 前号に掲げるもののほか、別表第7上欄に掲げる鉄道施設の種類ごとに、それぞれ同表中欄に掲げる変更については、当該変更後、每期（4月を起算月とする毎12月を1の期とする。）の経過後30日以内にその旨を、国土交通大臣に届け出ることをもって足りること。

(一般認定鉄道事業者の車両に係る簡略化された手続)

第28条 一般認定鉄道事業者は、認定事務所が車両を設計し、かつ、設計の確認をした場合には、法第14条第2項の規定に基づき、次に掲げる簡略化された手続によることができる。

- 一 法第13条第1項及び第2項の規定による確認の申請に際し、次に掲げるところによること。
  - イ 使用区間の記載を省略すること。
  - ロ 当該申請に係る構造又は装置は、別表第8上欄に掲げる車両の設備の種類ごとに、それぞれ同表下欄に掲げる事項とすること。

(続 く)

(別表第8 (第28条の2関係))

車両の設備	構造及び装置
一 一般	火災対策に係る事項
二 走行装置等	1 台車(塗油器、排障器、踏面清掃装置その他の走行を補助する装置に係る部分を除く。)の材質及び構造(図面をもつて示すこと。) 2 車輪及び車軸の材質及び構造(図面をもつて示すこと。) 3 案内操向装置(案内軌条式鉄道に係るものに限る。)の材質及び構造(図面をもつて示すこと。) 4 かじ取装置(無軌条電車に係るものに限る。)の材質及び構造(図面をもつて示すこと。) 5 浮上装置の車上設備及び案内装置の車上設備(浮上式鉄道に係るものに限る。)に係る次に掲げる事項 (1) 種類 (2) 制御方式 (3) 材質及び構造(図面をもつて示すこと。) (4) 浮上力特性及び案内力特性(図面をもつて示すこと。)
三 動力発生装置	1 動力発生装置(リニアモーター式普通鉄道及び浮上式鉄道に係るものに限る。)の車上設備の種類、出力、材質及び構造(図面をもつて示すこと。) 2 制御方式(リニアモーター式普通鉄道及び浮上式鉄道に係るものに限る。) 3 動力特性(リニアモーター式普通鉄道及び浮上式鉄道に係るものに限る。)(図面をもつて示すこと。)
四 ブレーキ装置等	1 ブレーキ装置の種類(常用ブレーキ装置、留置ブレーキ装置又は保安ブレーキ装置の別に記載すること。)及び構造(図面をもつて示すこと。) 2 ブレーキ率(常用ブレーキ装置、留置ブレーキ装置又は保安ブレーキ装置の別に記載すること。)
五 運転保安設備	自動列車停止装置、自動列車制御装置及び自動列車運転装置の車上設備の種類及び作用

ハ 第20条第4項各号に掲げる書類及び図面の添付を省略すること。

(注) 第20条第4項各号の規定は、以下のとおり。

- 一 床面又は踏み段とプラットホームとの関係を示す図面(旅客車に限る。)
- 二 車輪とてつさとの関係を示す図面
- 三 ブレーキ率計算書(前二項の規定により申請書を提出する場合には、ブレーキ率の変更を伴うときに限る。)
- 四 自動列車停止装置、自動列車制御装置及び自動列車運転装置の車上設備と地上設備との関係を示す書類及び図面
- 五 浮上式鉄道(常電導吸引型磁気浮上・リニアインダクションモーター推進方式のものに限る。以下同じ。)の浮上装置、案内装置及び動力発生装置の車上設備と地上設備との関係を示す書類及び図面

- ニ 車両の諸元を示す書類及び主要寸法を示す図面(法第13条第2項の規定による確認の申請にあつては、構造又は装置の変更に伴いその内容が変更されるものに限る。)を添付すること。

(続 く)

- 二 法第 13 条第 1 項の確認を受けた車両の使用区間を変更して当該車両を鉄道事業の用に供しようとする場合及び他の鉄道事業者又は軌道経営者が現にその事業の用に供している車両を鉄道事業の用に供しようとする場合（構造又は装置の変更を伴う場合を除く。）には、同項の確認を受けることを要しないこと。
- 三 法第 13 条第 2 項ただし書の国土交通省令で定める軽微な変更は、別表第 9 上欄に掲げる車両の設備の種類ごとに、それぞれ同表下欄に掲げるとおりとすること。
- 四 法第 13 条第 3 項の規定による車両の構造又は装置の変更の届出に当たっては、第 1 号ニに掲げる書類及び図面のうち構造又は装置の変更に伴いその内容が変更されるものを添付すること。

（特定認定鉄道事業者の車両に係る簡略化された手続）

第 28 条の 2 前条の規定（第 1 号ニ及び第 4 号に係る部分を除く。）は、特定認定鉄道事業者の車両に係る簡略化された手続について準用する。この場合において、同条第 1 号ロ中「別表第 8」とあるのは「別表第 8 の 2」と、同条第 3 号中「別表第 9」とあるのは「別表第 9 の 2」と読み替えるものとする。

（設計確認書の添付）

第 28 条の 3 認定鉄道事業者は、法第 8 条第 1 項、第 9 条第 1 項若しくは第 3 項（法第 12 条第 4 項において準用する場合を含む。以下次条において同じ。）、第 12 条第 1 項若しくは第 2 項又は第 13 条の規定に基づく認可若しくは確認の申請又は届出（次条第 2 項において「認可等の申請等」という。）に際し、第 27 条から前条までの規定に基づく簡略化された手続によりこれをしようとするときは、当該申請又は届出に当たって添付しなければならない書類及び図面のほか、設計確認書（認定事務所が鉄道施設等を設計し、かつ、設計の確認をしたことを証する書類をいう。）を添付しなければならない。

（認定を取り消された場合等の措置）

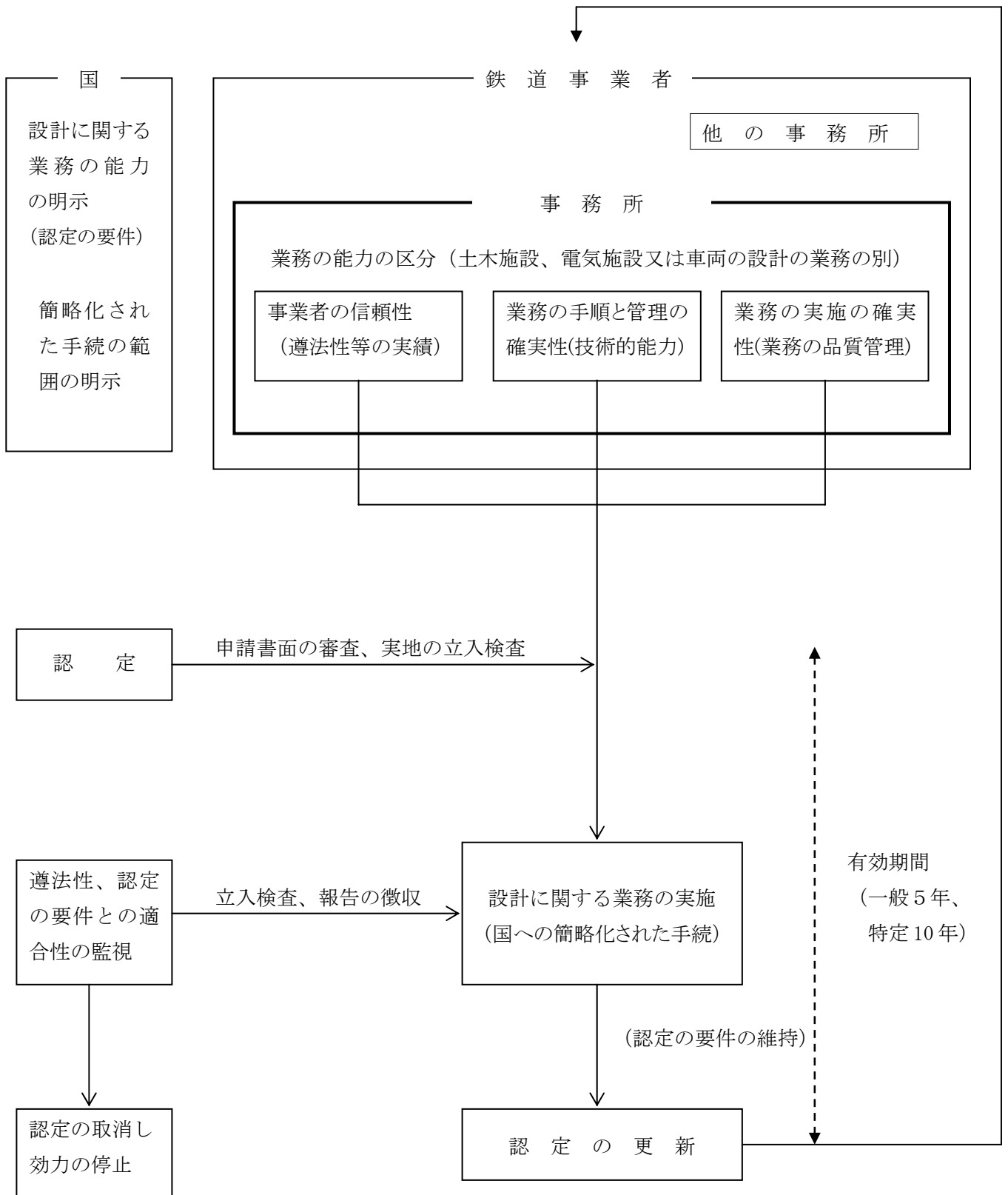
第 28 条の 4 認定鉄道事業者は、法第 8 条第 1 項、第 9 条第 1 項若しくは第 3 項、第 12 条第 1 項若しくは第 2 項又は第 13 条の規定に基づき認可若しくは確認を受け、又は届出をした後に、その認定事務所が次の各号のいずれかに該当することとなつたときは、遅滞なく、法第 14 条第 2 項の規定に基づく簡略化された手続の下で省略された鉄道施設の工事計画並びに車両の構造又は装置の内容に係る書類及び図面を国土交通大臣に提出しなければならない。ただし、次の各号のいずれかに該当することとなつた日以前に既に当該事項に係る鉄道施設等が事業の用に供されている場合にあっては、この限りでない。

- 一 法第 14 条第 4 項又は第 25 条の 2 第 1 項の規定により認定事務所がその認定を取り消され、又はその認定の効力を停止させられたとき。
  - 二 第 25 条第 1 項の規定により認定がその効力を失つたとき。
- 2 前項の規定による書類及び図面の提出があつたときは、当該書類及び図面に記載された事項を工事計画及び車両の構造又は装置並びにその添付書類及び添付図面に記載された事項とみなし、かつ、既に行つた当該事項に係る鉄道施設等に係る認可等の申請等の手続きは、簡略化されない手続によりしたものとみなす。

（注）下線は、当省が付した。

図 1-(1)-ア-①

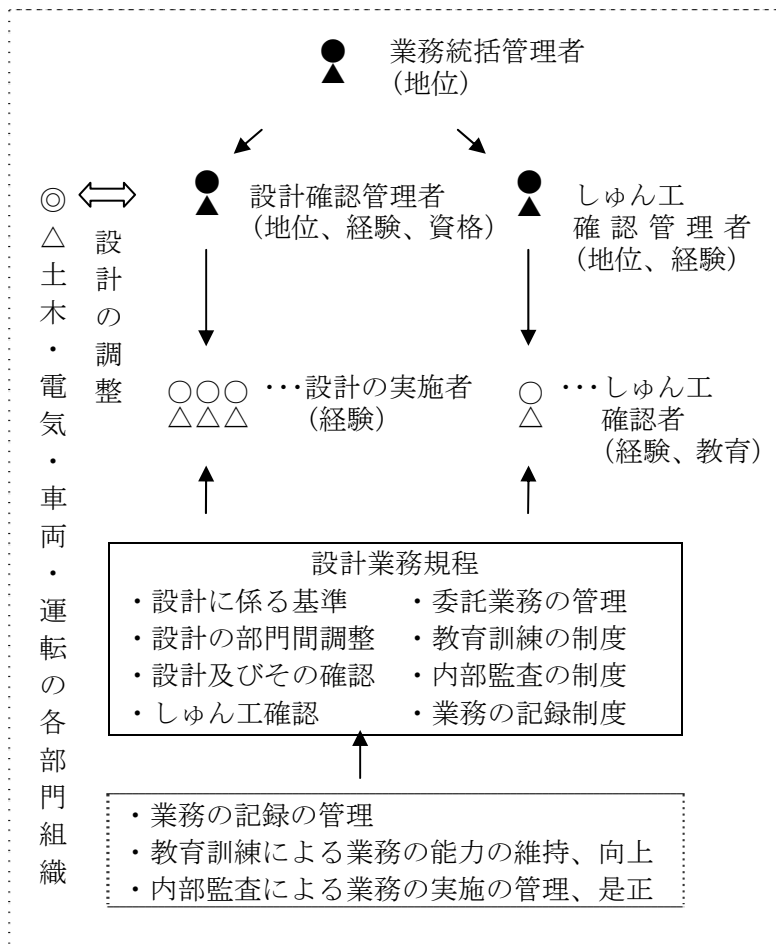
認定鉄道事業者制度のスキーム



(注) 国土交通省の資料による。

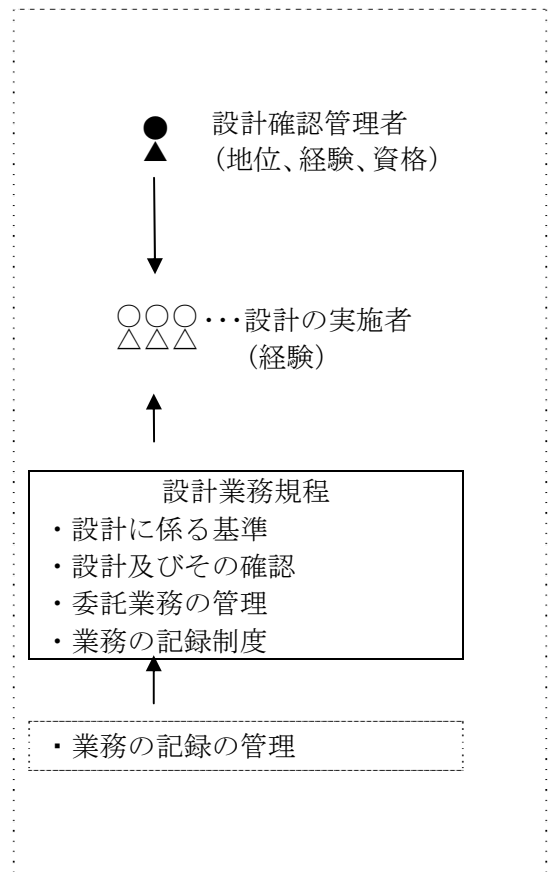
1 認定鉄道事業者の要件のイメージ

① 一般認定鉄道事業者の場合



② 特定認定鉄道事業者の場合

(現行の設計管理者選任事業者に相当)



2 認定鉄道事業者の人員の要件

(1) 業務統括管理者	(地位) 設計に関する業務の実施の統括管理の地位
(2) 設計確認管理者 (設計管理者に相当)	(地位) 設計業務の管理又は監督の地位 (経験) 10年以上の設計業務の経験 (資格) 次のいずれかに該当 ① 技術士の第2次試験合格者 ② 第1種電気主任技術者(電気部門の場合) ③ 大臣が認定した審査・証明事業(鉄道設計技士試験を想定)の合格者 ④ 上記と同等以上の能力を有すると大臣が認めた者
(3) 設計の実施者 (現行の通達と同等)	(経験) 3年以上の設計業務の経験を有する者を5人以上配置
(4) しゅん工確認管理者	(地位) しゅん工確認の業務の管理又は監督の地位 (経験) しゅん工確認者の要件を満たし、3年以上のしゅん工確認の業務の監督の経験
(5) しゅん工確認者 (指定検査機関の検査員に相当)	(経験) 大卒5年、短大・高専卒7年、一般10年以上の施設の工事・維持・検査等の業務の経験 (教育) しゅん工確認に必要な教育訓練を終了

(注) 国土交通省の資料による。

表 1-(1)-ア-② 認定鉄道事業者数及び認定事務所数（平成 17 年 3 月 31 日現在）

（単位：鉄道事業者、事務所）

事 項 \ 認定を受けた業務 の能力別	一般認定	特定認定	一般認定及び 特定認定	合 計
認定鉄道事業者	19	18	4	41
認定事務所	56	19	3	78

（注）国土交通省の資料に基づき当省が作成した。

表 1-(1)-ア-③ 「認定鉄道事業者制度等の取扱いについて」

(平成 12 年 11 月 17 日付け鉄保第 159 号、鉄施第 166 号、鉄道局保安車両課長・施設課長。抜粋)

認定鉄道事業者制度に係る認定申請に関する審査事項及び完成検査等については、下記のとおり取扱うこととするので、遺漏なきよう取り計らわれたい。

記

3 新規認定及び認定の更新の際の審査事項については、以下により行うものとする。

(2) 新規認定及び認定の更新に際しては、立入検査により、以下の事項を確認すること。

- ① 業務実施規程に記載された人員の配置、業務実施規程及び設計に用いる基準の配置、その他の体制が構築されていること。
- ② 一般認定の場合は、業務実施規程に従い、必要な人員に必要な教育及び訓練が実施されていること。
- ③ 一般認定の業務統括管理者、設計管理者、竣工確認管理者、竣工確認者その他の業務実施規程に記載された組織構成員及び特定認定の設計管理者その他の業務実施規程に記載された組織構成員は、それぞれ与えられた業務内容を明確に理解し、認定業務が円滑に実施される体制となっていること。
- ④ 過去に行われた業務が、業務実施規程に従って行われていること。(新規認定の場合を除く。)

6 認定の効力の停止等について

(1) 処分の方針

① 認定の取り消し

法的に不適合な処置を行ったもの又は認定基準に対する重大な不適合が認められ、それを放置していたものを処分の対象とする。

処分の例を以下に示す。

ア 法的に不適合な処置を行ったもの

- (a) 設計管理者が設計の確認を行うべきものについて、設計の確認を行わず施設の工事に着手した場合や、一般認定を受けた鉄道事業者が、竣工確認を行うべきものについて、竣工確認を行わず施設を事業の用に供した場合。
- (b) 設計管理者が設計の確認を行うべきものについて、設計の確認を行わず、車両を事業の用に供した場合。

イ 認定基準に対する重大な不適合が認められ、それを放置していたもの

- (a) 設計管理者等が不在となった状態を放置していた場合。
- (b) 効力の停止が 3 度目となった場合。

② 認定の効力の停止

認定の基準に対する不適合の内容が軽微なものであり、1 年以内の期間を定めて速やかに改善を講じることが可能であると認められるものを処分の対象とする。

処分の期間は、基本的に、短期 (1 ヶ月)、中期 (2～3 ヶ月)、長期 (半年～1 年) の 3 段階とし、以下のような運用方針とする。

(続 く)



ア 短期の認定の効力の停止

認定基準に対する不適合を、指摘を受けたにもかかわらず、速やかに改善しないとき。(すぐに改善できる項目に限る。)

イ 中期の認定の効力の停止

技術基準の不整備、教育及び訓練の未実施等、その改善に時間を要するものの認定基準に対する不適合。(期間は、改善に要する期間とする。)

ウ 長期の認定の効力の停止

同じ理由による短期又は中期の効力の停止が2回目となるとき。

(2) 処分の運用

ア 国は、事務所が認定基準に適合しないおそれがあると判断したとき又は業務が適切に実施されていないと判断したときは、法第 55 条の規定による報告徴収又は法第 56 条の規定による立入検査を実施し、認定基準との適合性等について確認を行う。

イ 上記の結果、処分の必要性が認められるときは、取消しの場合、行政手続法（平成 5 年法律第 88 号）第 3 章第 2 節の規定による認定鉄道事業者に対する聴聞の手続を、効力の停止の場合は、同法第 3 章第 3 節の規定による認定鉄道事業者に対する弁明の機会の付与を行う。ただし、同法第 13 条第 2 項第 1 号に該当する処分を行うこととなる場合にあつては、この限りではない。

ウ 上記の結果、処分を行うこととしたときは、行政手続法第 14 条の規定により、認定鉄道事業者に対して当該処分の理由を示し、その旨を書面をもって通知するものとする。

エ 認定の効力の停止を受けた鉄道事業者については、当該処分の理由となった事項の改善の結果を、報告聴取や立入検査により確認する。

(3) 認定の効力の停止を受けている期間の対応

認定の効力の停止を受けている期間中は、業務実施規程に基づく行為を実施することはできない。従って、この間は、簡略化された手続を行うことができないばかりでなく、この間に、業務実施規程に示す「設計の方法」、「設計の確認の方法」等の行為を行ったとしても、それらはすべて無効である。

(注) 1 国土交通省の資料による。

2 下線は、当省が付した。

表 1-(1)-ア-④ 認定鉄道事業者の設計・確認業務についての監査実施状況（平成 14 年度から 16 年度まで）

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）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ものは、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。

（単位：事業者、事務所、%）

認定鉄道事業者の設計・確認業務についての監査の有無	地方運輸局数	認定鉄道事業者数	認定事務所数
有	4	7 (30.4)	11 (29.7)
無	5	16 (69.6)	26 (70.3)
合計	9	23 (100)	37 (100)

（注） 1 当省の調査結果による。

2 ( ) 内は構成比である。

事例 1-(1)-ア-① 認定鉄道事業者の設計・確認業務が不適切であったことにより輸送障害が発生したもの

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 認定事業者の 1 事務所で 1 件発生している。

認定鉄道事業者名 (事務所)	輸送障害の発生年月日	輸送障害の概要	左の原因
Ab 鉄道 ( A b 6 事務所)	平成 15 年 9 月 28 日	駅間の高架切換工事において、転てつ器及び踏切保安装置に関する配線誤りと、転てつ器の連動装置との接続に不具合があり、ポイント表示に異常が生じた結果、運休 477 本、遅延 37 本が発生した。	設計管理者が踏切設備の動作結線図について、技術基準省令に適合しているか否かを確認せずに、その図面をもって工事を施工したため。

（注）国土交通省の資料に基づき当省で作成した。

事例 1-(1)-ア-② 認定の有効期間中に立入検査を実施したもの

北海道運輸局は、平成 15 年 11 月に国土交通省本省で開催された「地方運輸局鉄道部技術課長・安全対策課長会議」において、認定鉄道事業者に対する認定有効期間の中間時における立入検査の必要性について議題として取り上げられたことを契機に、認定鉄道事業者に対する立入検査を実施した。その結果に基づき、文書指摘及び口頭注意を行っている。

認定鉄道事業者名	Aa 鉄道（一般認定）	
実施運輸局名	北海道運輸局	
実施年月日	平成 16 年 9 月 6 日から 7 日	
検査員	6 人 主任検査員：技術課長 検査員：課長補佐、専門官、土木係長、電気係長、車両係長	
立入検査結果	検査結果（指摘事項）	指摘事項に係る運輸局の措置
	（土木部門） ・ 竣工確認の指示の際に確認事項及びチェックシート等により容易に判断できるときは、使用測定器等の指示がされていない。	・ 検査終了時に口頭注意
	（電気部門） ○ 設計確認書の記載について、次のようなうっかりミスが確認された（関係者への周知徹底が必要である。）。 ・ 業務統括管理者への報告日の記載がない。（7 件） ・ 設計確認日と完了報告日に誤記入がある。（1 件）	・ 検査終了時に口頭注意 ・ 検査終了時に口頭注意
（車両部門） ・ 設計監査の報告、改善の指示及び改善の報告について、業務統括管理者が確認及び指示した期日、内容等が明確に記録されていない。 ・ 教育訓練の実施報告様式が対象者及び受講の有無を把握出来るものとなっていない。	設計に関する業務の的確な実施に必要な適切な管理がなされていないため、文書による改善を促す。文書指示（平成 16 年 10 月 15 日） ・ 業務統括管理者が確認及び指示した期日、内容等が明確になるよう業務実施規程第 21 条関係の記録方法を改めること。 ・ 教育訓練の実施報告書については、対象者及び受講の有無を明確になるように記録すること。	
改善措置状況	平成 16 年 11 月 15 日 Aa 鉄道から改善報告書を受理	

(注) 国交省の資料に基づき当省が作成した。

イ 技術基準に関する鉄道事業者における実施基準

勸告	説明図表番号
<p>(制度の概要)</p> <p>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。</p> <p>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、</p> <p>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、</p> <p>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、</p> <p>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</p> <p>とされている。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>表 1-③</p> <p>表 1-(1)-イ-①、②</p> <p>表 1-(1)-イ-③</p> <p>表 1-(1)-イ-④</p> <p>表 1-(1)-イ-③</p>
<p>(調査結果)</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>事例 1-(1)-イ-①</p> <p>事例 1-(1)-イ-②</p>

(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。

(説明)

表 1-(1)-イ-① 「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」の制定について

－ 鉄道の技術基準の性能規定化 －

1 背景

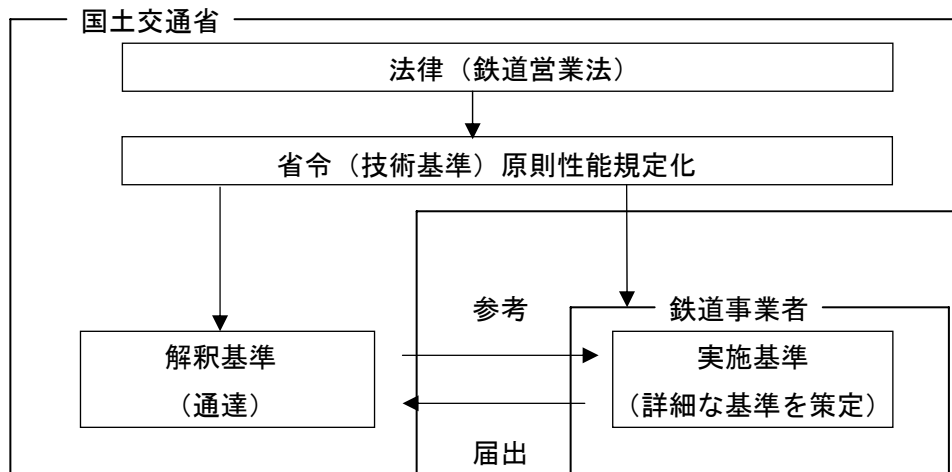
運輸技術審議会諮問第 23 号「今後の鉄道技術行政のあり方について」（平成 10 年 11 月 13 日）の答申を受け、有識者からなる技術基準検討会を設置し、技術基準の抜本的改正についての検討

技術基準検討会においては、本年 6 月 25 日にとりまとめが行われ、これを受け国土交通省では、鉄道施設及び車両の構造、運転取扱い等を定めている技術基準を抜本的に改正し、性能規定化することとし、以下のとおり「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」を制定

2 省令の概要

- ① 鉄道の技術基準として、規定すべき項目を全面的に見直すとともに、求められる性能をできる限り具体的に規定
- ② 現行の普通鉄道構造規則、特殊鉄道構造規則、新幹線鉄道構造規則、鉄道運転規則及び新幹線鉄道運転規則を一つに統合
- ③ 省令の性能規定化に伴い、鉄道事業者は、省令等に適合する範囲内で個々の実状を反映した詳細な技術基準を実施基準として策定し、これを国土交通大臣等に届出

注) 性能規定化された省令の下に、国は省令の内容を具体化、数値化した解釈基準を定め、国の審査の際の又は鉄道事業者が実施基準を定める際の参考とする予定（鉄道局長通達予定）



3 改正の効果

この性能規定化により、安全性等を確保しつつ、新たな技術開発の成果等の導入が促進され、鉄道輸送サービスの向上が図られる。

4 スケジュール

公布 平成 13 年 12 月 25 日

施行 平成 14 年 3 月 31 日

(注) 1 国土交通省の資料による。

2 下線は、当省が付した。

- 鉄道営業法（明治 33 年法律第 65 号）  
（鉄道建設・車輛器具構造・運転）  
第 1 条 鉄道ノ建設、車輛器具ノ構造及運転ハ国土交通省令ヲ以テ定ムル規程ニ依ルヘシ
  
- 普通鉄道構造規則（昭和 62 年運輸省令第 14 号。平成 14 年 3 月 8 日廃止）  
（目的）  
第 1 条 この省令は、普通鉄道（全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年法律第 71 号）第 2 条に規定する新幹線鉄道を除く。以下「鉄道」という。）の輸送に用に供する施設及び車両の構造を定めることにより、輸送の安全を図り、もって公共の福祉を確保することを目的とする。
  
- 特殊鉄道構造規則（昭和 62 年運輸省令第 19 号。平成 14 年 3 月 8 日廃止）  
（目的）  
第 1 条 この省令は、懸垂式鉄道及び跨座式鉄道、案内軌条式鉄道、無軌条電車、鋼索鉄道並びに浮上式鉄道（常電導吸引型磁気浮上・リニアインダクションモーター推進方式のものに限る。以下同じ。）（以下「特殊鉄道」という。）の輸送の用に供する施設及び車両の構造を定めることにより、輸送の安全を図り、もって公共の福祉を確保することを目的とする。
  
- 新幹線鉄道構造規則（昭和 39 年運輸省令第 70 号。平成 14 年 3 月 8 日廃止）  
（目的）  
第 1 条 この省令は、新幹線の輸送の用に供する施設及び車両の構造を定めることにより、輸送の安全を図り、もって公共の福祉を確保することを目的とする。
  
- 鉄道運転規則（昭和 62 年運輸省令第 15 号。平成 14 年 3 月 8 日廃止）  
（目的）  
第 1 条 この省令は、鉄道（全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年法律第 71 号）第 2 条に規定する新幹線鉄道を除く。以下同じ。）における車両、線路その他輸送施設の取扱いを定めることにより、運転の安全を図り、もって公共の福祉を確保することを目的とする。
  
- 新幹線鉄道運転規則（昭和 39 年運輸省令第 71 号。平成 14 年 3 月 8 日廃止）  
（目的）  
第 1 条 この省令は、新幹線における車両、線路その他輸送施設の取扱いを定めることにより、運転の安全を図り、もって公共の福祉を確保することを目的とする。
  
- 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）  
（目的）  
第 1 条 この省令は、鉄道の輸送の用に供する施設（以下「施設」という。）及び車両の構造及び取扱いについて、必要な技術上の基準を定めることにより、安全な輸送及び安定的な輸送の確保を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。

（注）下線は、当省が付した。

## ○ 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）

(実施基準)

第 3 条 鉄道事業者（新幹線にあっては、営業主体及び建設主体のそれぞれ。以下この条において同じ。）

は、この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。

2 建設主体（営業主体である建設主体を除く。）は、実施基準を定め、又は変更しようとするときは、あらかじめ、営業主体に協議しなければならない。

3 実施基準は、国土交通大臣がこの省令の実施に関する細目を告示で定めたときは、これに従って定めなければならない。

4 鉄道事業者は、実施基準を定め、又は変更しようとするときは、あらかじめ、当該実施基準又は変更しようとする事項を地方運輸局長（新幹線に係るものにあつては、国土交通大臣。以下この条において同じ。）に届け出なければならない。

5 地方運輸局長は、実施基準がこの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。

(施設及び車両の定期検査)

第 90 条 施設及び車両の定期検査は、その種類、構造その他使用の状況に応じ、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。

2 前項の定期検査に関する事項は、国土交通大臣が告示で定めたときは、これに従って行わなければならない。

(記録)

第 91 条 第 88 条及び前条の規定により施設又は車両の検査並びに施設又は車両の改築、改造、修理又は修繕を行ったときは、その記録を作成し、これを保存しなければならない。

## ○ 施設及び車両の定期検査に関する告示（平成 13 年国土交通省告示第 1786 号）

(趣旨)

第 1 条 鉄道に関する技術上の基準を定める省令第 90 条第 2 項に規定する施設及び車両の定期検査については、この告示の定めるところによる。

(注) 下線は、当省が付した。



今般、「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「省令」という。）を制定したところであるが、これに伴い、省令第 1 条に定める目的を達成するため、施設及び車両の構造及び維持管理並びに運転取扱いに関して、省令等の内容を具体化、数値化した標準的な解釈（以下「解釈基準」という。）を左記のとおり定めた。

解釈基準を定めるにあたっては、鉄道の輸送の用に供する施設及び車両の構造及び取扱いについて、列車の運転等に伴って生ずるすべての人や物に及ぼしうる危険を、技術的現実性や経済性を踏まえ、できる限り小さくするものとするを前提として、これまでの実績、現在の技術水準、技術開発の動向等を考慮して、現時点で妥当と考える省令等の具体的な考え方を示すこととした。

これらの解釈に示される事項は、省令に適合しているものとして取扱われることとなるが、これらの解釈によらない事項を否定するものではない。

これら解釈については、以上の考え方のもとに、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拠り所とするものであり、この趣旨を十分に踏まえ、鉄道輸送の安全性の確保などが図られるよう、管下鉄道事業者を指導することとされたい。

## 記

### 別冊 1

#### 鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準

##### 第 I 章 総則

##### I-1 第 3 条（実施基準）関係

1 鉄道事業者は、施設、車両の設計及び維持管理並びに運行を行うにあたって、省令の範囲内で個々の鉄道事業者の実状を反映した詳細な実施基準を策定することとする。

実施基準の項目は、省令等の項目に対応したものとし、内容は、解釈基準により示された例示、設計方法、検証方法等に準じて、数値化する等具体的に示すこととする。

2 実施基準は、本解釈基準を参考に定めるものとするが、技術的実績に応じ、実証データによる確認や理論解析等客観的な検討方法により、鉄道事業者が省令への適合を証明した場合には、本解釈基準によらない構造等を妨げないものであり、届出をする際にその根拠等について説明をすることとする。

(注) 下線は、当省が付した。

事例 1-(1)-イ-① 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並びに検査の部位及び方法の一部について届出義務のない社内規程に従って実施するとしているもの

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。

地方運輸局名	鉄道事業者名	内 容
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		
東 北	Db 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、「土木実施基準」を定め、これにおいて、レールの普通継目検査として、1年に1回以上レールの遊間の状態を検査することとしているが、「土木実施基準」には具体的な検査の方法を定めていない。当該鉄道事業者は、レールの普通継目の遊間検査は巡視時の目視によりその状態を確認しているが、その検査結果の記録はなく、定期検査が実施されたことを確認できない状況となっている。</p> <p>なお、当省が一部区間においてレールの遊間の状態を測定した結果、基準値と相違している地点がみられた。さらに、当該鉄道事業者がレール全線にわたり測定検査した結果、遊間0ミリメートルが18箇所連続しているものや基準値を19ミリメートル相違しているなど、実施基準に定められた定期検査が適切に行われていない状況がみられた。</p>
関 東	Bd 鉄道	<p>当該鉄道事業者が定めている実施基準における定期検査に関する規定の状況をみると、①「車両実施基準」では駆動装置、ブレーキ装置等一部の検査項目、②「土木施設実施基準」では各検査項目、③「電気施設実施基準」では運転保安施設の各検査項目については、具体的な検査の方法が定められていない。また、定期検査に際して使用されている社内の「検査マニュアル」にも検査方法は定められていない。</p> <p>当該鉄道事業者は、次の理由から、実施基準に検査方法を定める必要は低いとしている。</p> <p>i) 車両の検査は、新型車両の導入等から検査機器が変更され、検査方法自体が変わる可能性があることから、実施基準にすべての検査方法を定めることは現実的でないこと。</p> <p>ii) 軌道の検査は、軌道狂い検査、継目遊間等以外は巡回、目視によるので、当該基準に定める意義が少ないこと。</p> <p>iii) 踏切保安装置等の検査は、多種多様な機器を検査し検査方法も多様であること。</p> <p>しかし、当該鉄道事業者の鉄道施設及び車両の不良が原因と思われる事故等について直近の定期検査の実施状況等をみると、定期検査が不十分であったことから、次のとおりインシデント（鉄道事故が発生するおそれがあると認められる事態）が発生している。</p> <p style="text-align: center;">(続 く)</p>

地方 運輸局名	鉄道 事業者名	内 容
		<p>【インシデントの内容】</p> <p>平成 16 年 1 月 20 日、駅構内の側線において、電気機関車が脱線するインシデントが発生している。これは、枕木が腐食していたため、電気機関車の重量で軌間が広がり脱線したものである。</p> <p>この線路については、前日に目視による線路巡回検査を実施していたが、定期検査で実施する軌道検査（軌道狂い検査、枕木検査）が不十分であったため、枕木の腐食が発見できず、脱線に至ったものである。</p>
中 国	Dn 鉄道	<p>当該鉄道事業者が定めている「軌道及び保安施設に関する実施基準」の規定の状況をみると、当該鉄道事業者は、具体的な検査方法が目視及び測定に限定されるとして、検査の方法は定められていない。検査員は、実際の検査に際し、目視、測定の中から適当と判断した方法により行っている。</p>
四 国	Ae 鉄道	<p>車両の重要部検査及び全般検査の検査項目及び検査方法は、技術基準省令に基づく解釈基準（別冊 3 「施設及び車両の定期検査に関する告示の解釈基準」 I - 4 第 5 条（車両の定期検査）関係 1 重要部検査及び全般検査の検査項目及び検査方法）に定められており、この中で、車両の試運転については、起動、加速及び減速の能力等 6 項目が定められている。</p> <p>当該鉄道事業者が定めている「電車整備実施基準」及び「内燃動車整備実施基準」では、その第 21 条で重要部検査及び全般検査を行った場合は、試運転を行うことと定めているが、重要部検査のうち試運転を行うことに関する検査項目が定められていない。</p>
	Do 鉄道	<p>当該鉄道事業者が定めている「土木（軌道）実施基準」及び「運転保安設備（踏切）実施基準」の規定の状況をみると、検査項目に対応する具体的な検査方法が定められていない。</p> <p>また、実際の検査に当たっては、作業・巡視日報、ルール点検整備表や踏切保安設備検査簿等の検査記録簿を用いて行っているが、これらにも検査の具体的な方法は定められていない。</p> <p>このため、実施基準に定める検査項目について、検査をどのような方法で実施するか、明確に規定されたものがないまま、検査が行われている。</p>
九 州	Af 鉄道	<p>鉄道事業者は、施設又は車両の定期検査等を行ったときには、技術基準省令第 91 条により、その記録を作成し、これを保存しなければならないとされている。また、技術基準省令の解釈基準により、定期検査等の記録は、施設にあっては期間を定めて、車両にあっては次回の全般検査まで保存することとされている。</p> <p>当該鉄道事業者の定期検査結果の記録・保存についてみると、次表のとおり、車両及び施設部門（軌道等）は実施基準及び社内の線路検査要領において規定しているが、電気部門（踏切保安設備等）については、保存期間が実施基準及び社内の保守マニュアルに定められていない。</p>

(続 く)

地 方 運 輸 局 名	鉄 道 事 業 者 名	内 容												
		<p style="text-align: center;">表 検査記録の保存期限に関する規定の内容</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>規程等名</th> <th>規定の内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車両</td> <td>電車整備実施基準第24条第2項</td> <td>検査の記録は、次回の全般検査を終了するまで保存する。</td> </tr> <tr> <td>軌道</td> <td>線路検査要領第5章（検査記録の保管）31</td> <td>線路の検査を実施した場合、その年月日及び結果を記録し、保管する。定期検査の保管期間は、過去2か年分又は2回分を保管する。</td> </tr> <tr> <td>電気</td> <td>運転保安設備実施基準第91条</td> <td>検査の結果は、その年月日及び成績を記録する。</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 当省の調査結果による。</p> <p>これについて、九州運輸局は、当該事例については、保存期間は解釈基準に基づき実施基準に規定すべき事項であるとして、実施基準に定めるよう当該鉄道事業者を指導するとしている。</p>	区分	規程等名	規定の内容	車両	電車整備実施基準第24条第2項	検査の記録は、次回の全般検査を終了するまで保存する。	軌道	線路検査要領第5章（検査記録の保管）31	線路の検査を実施した場合、その年月日及び結果を記録し、保管する。定期検査の保管期間は、過去2か年分又は2回分を保管する。	電気	運転保安設備実施基準第91条	検査の結果は、その年月日及び成績を記録する。
区分	規程等名	規定の内容												
車両	電車整備実施基準第24条第2項	検査の記録は、次回の全般検査を終了するまで保存する。												
軌道	線路検査要領第5章（検査記録の保管）31	線路の検査を実施した場合、その年月日及び結果を記録し、保管する。定期検査の保管期間は、過去2か年分又は2回分を保管する。												
電気	運転保安設備実施基準第91条	検査の結果は、その年月日及び成績を記録する。												
<p>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しているもの</p>														
中 部	B f 鉄道	<p>当該鉄道事業者が定めている「実施基準（電気編）」において、運転保安設備の検査に当たっては、別に定める社内規程の「信号設備整備心得」及び「通信設備整備心得」に従い実施するとされており、両心得の規定内容を確認しなければ、運転保安設備の検査の内容が確認できない状況となっている。</p> <p>しかし、「信号設備整備心得」及び「通信設備整備心得」は、社内規程であるため、実施基準の届出の際には添付義務がなく、実施基準のみが届出されている。</p> <p>これに対して、中部運輸局では、当該実施基準で技術基準に適合しているものと判断し、定期検査の部位及び検査方法等に関する実施基準の変更指示の要否について、検討を行っていない。</p> <p>(B f 鉄道実施基準の例)</p> <p>第108条 (検査の実施)</p> <p>検査は別に定める「信号設備整備心得」、「通信設備整備心得」に従い、設備の使用状況、使用環境及び機能の低下の程度等を考慮し、当該検査期間ごとに計画し実施するものとする。</p> <p><b>【検査項目等を別途定めている実施基準の推奨事例】</b></p> <p>定期検査の部位及び検査方法等具体的な内容を実施基準の中の別表で一体化して規定し、届出されているため、検査の内容が技術基準省令に適合しているか否かを実施基準で確認可能となっている。</p> <p>(C f 鉄道電気実施基準の例)</p> <p>第87条</p> <p>検査は、別表4「信号保安設備検査基準表」に準拠し、設備の使用状況、使用環境及び機能の低下の程度を考慮して実施する。</p> <p>(別表4「信号保安設備検査基準表」)</p>												

- (注) 1 当省の調査結果による。  
2 定期検査において、目視は施設等の状態を把握するための基本であり、実施基準に目視を規定しないことについて問題はないとする考え方もある。

事例 1-(1)-イ-② 実施基準と実際の定期検査の内容が相違しているもの

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。

地方運輸局名	鉄道事業者名	事例の内容																																							
実施基準に定めた検査周期で定期検査を実施していない																																									
東北	D b 鉄道	<p>当該鉄道事業者が定めている「土木実施基準」では、軌道の定期検査について、「1年に1回実施（又は1年に1回以上実施）」と規定されている。しかし、平成14年度以降の軌道保守検査項目の2項目、軌道材料検査項目の5項目の定期検査の実施周期をみると、次表のとおり、実施基準に定めている検査周期を超えて実施している状況がみられ、1月を超えて実施しているものが延べ9項目となっている。</p> <p style="text-align: center;">表 軌道関係定期検査の実施状況</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">検査項目</th> <th>平成14年度</th> <th>15</th> <th>16</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">軌道保守</td> <td>軌道狂い検査</td> <td>14年9月</td> <td>15年9月 (1年)</td> <td>16年11月 (1年2月)</td> </tr> <tr> <td>分岐器検査 (軌間等)</td> <td>14年8月5日</td> <td>15年8月7日 (1年2日)</td> <td>16年11月26日 (1年112日)</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">軌道材料</td> <td rowspan="2">レール検査</td> <td>レール</td> <td>14年8月12日</td> <td>15年10月25日 (1年75日)</td> </tr> <tr> <td>材料</td> <td>14年8月12日</td> <td>15年10月25日 (1年75日)</td> </tr> <tr> <td>分岐器検査 (磨耗等)</td> <td>14年8月6日</td> <td>15年8月7日 (1年1日)</td> <td>16年11月25日 (1年110日)</td> </tr> <tr> <td>枕木検査</td> <td>14年8月14日</td> <td>15年11月10日 (1年88日)</td> <td>16年11月17日 (1年7日)</td> </tr> <tr> <td>道床バラスト 検査</td> <td>14年8月14日</td> <td>15年11月10日 (1年88日)</td> <td>16年11月17日 (1年7日)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 1 当省の調査結果による。                  2 ( )内は、前回検査からの経過期間である。                  3 網掛けは、検査周期を1月超えて実施しているものを示す。</p>	検査項目		平成14年度	15	16	軌道保守	軌道狂い検査	14年9月	15年9月 (1年)	16年11月 (1年2月)	分岐器検査 (軌間等)	14年8月5日	15年8月7日 (1年2日)	16年11月26日 (1年112日)	軌道材料	レール検査	レール	14年8月12日	15年10月25日 (1年75日)	材料	14年8月12日	15年10月25日 (1年75日)	分岐器検査 (磨耗等)	14年8月6日	15年8月7日 (1年1日)	16年11月25日 (1年110日)	枕木検査	14年8月14日	15年11月10日 (1年88日)	16年11月17日 (1年7日)	道床バラスト 検査	14年8月14日	15年11月10日 (1年88日)	16年11月17日 (1年7日)					
検査項目		平成14年度	15	16																																					
軌道保守	軌道狂い検査	14年9月	15年9月 (1年)	16年11月 (1年2月)																																					
	分岐器検査 (軌間等)	14年8月5日	15年8月7日 (1年2日)	16年11月26日 (1年112日)																																					
軌道材料	レール検査	レール	14年8月12日	15年10月25日 (1年75日)																																					
		材料	14年8月12日	15年10月25日 (1年75日)																																					
	分岐器検査 (磨耗等)	14年8月6日	15年8月7日 (1年1日)	16年11月25日 (1年110日)																																					
	枕木検査	14年8月14日	15年11月10日 (1年88日)	16年11月17日 (1年7日)																																					
	道床バラスト 検査	14年8月14日	15年11月10日 (1年88日)	16年11月17日 (1年7日)																																					
関東	D h 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、「電気施設実施基準」において、信号装置の定期検査項目のうち、信号機及び手信号代用器の「見通しの良否」について、検査周期を1年と規定している。しかし、同実施基準を補完する社内の「電気施設整備内規」及び「標準作業要領」においては、検査周期は「必要の都度」と規定しており、実施基準と内規等との規定内容が異なっている。</p> <p>平成14年度から16年度における当該検査項目の検査実施状況を調査した結果、巡視時に「見通しの良否」について点検しているとしているもののその記録はなく、3か年とも定期検査による「見通しの良否」の点検を実施したことを確認できない状態となっている。</p> <p>関東運輸局では、実施基準どおり定期検査の記録が残されていないことは、関係法令に抵触するものであり定期検査の記録を作成・保管するよう是正の必要があるとしている。</p> <p style="text-align: center;">(続 く)</p>																																							

地方運輸局名	鉄道事業者名	事例の内容																					
四国	D o 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、列車集中制御（C T C）装置を平成 15 年 11 月末に導入し、それに伴い「運転保安設備実施基準」に C T C 装置の定期検査を追加するとともに、その検査周期を 1 年と定めている。それに従うと、1 回目の定期検査は、平成 16 年 11 月末となるが、実際に定期点検を実施した時期をみると、17 年 1 月 20 日となっており、実施基準に定められた検査時期より 2 か月近く遅延して検査が行われている。</p>																					
実施基準に定めた整備基準値と定期検査の整備基準値が異なっているもの																							
近畿	D k 鉄道	<p>当該鉄道事業者が実施基準として定めている「内燃機関車整備実施基準規程」とそれを補完する社内規程の「内燃機関車整備心得」との間、同様に実施基準として定めている「客車整備実施基準規程」とそれを補完する社内規程の「客車整備心得」との間で、検査周期が次表のとおり、異なっている。</p> <p>当該鉄道事業者は、実施基準と整備心得とで検査周期が異なっている原因について、実施基準は「施設及び車両の定期検査に関する告示」の施行に合わせて策定したため、告示の基準に合致させたが、整備心得はその際に見直しを行わなかったことから、従来の基準のままとなっていたとしている。また、近畿運輸局の保安監査時には、実施基準と整備心得を提示していたが、近畿運輸局からこのような検査周期に関する指導はなかったとしている。</p> <p>表 実施基準と整備心得の検査周期</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>検査の種類</th> <th>実施基準の規程</th> <th>整備心得の規程</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">内燃機関車</td> <td>月検査</td> <td>90 日又は <u>2.5 万 km 走行</u> を超えない期間</td> <td>3 か月を超えない期間</td> </tr> <tr> <td>全般検査</td> <td>8 年又は <u>80 万 km 走行</u> を超えない期間</td> <td>6 年</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">客車</td> <td>列車検査</td> <td><u>9 日</u> 又は <u>3 千 k m 走行</u> を超えない期間</td> <td>10 日を越えない期間</td> </tr> <tr> <td>重要部検査</td> <td>4 年又は <u>25 万 k m 走行</u> を超えない期間</td> <td>3 年又は 40 万 k m を超えない期間</td> </tr> <tr> <td>全般検査</td> <td>8 年又は <u>80 万 km 走行</u> を超えない期間</td> <td>6 年</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 1 当省の調査結果による。 2 □ については、整備心得において実施基準よりも緩やかな規定になっているもの。</p>	種類	検査の種類	実施基準の規程	整備心得の規程	内燃機関車	月検査	90 日又は <u>2.5 万 km 走行</u> を超えない期間	3 か月を超えない期間	全般検査	8 年又は <u>80 万 km 走行</u> を超えない期間	6 年	客車	列車検査	<u>9 日</u> 又は <u>3 千 k m 走行</u> を超えない期間	10 日を越えない期間	重要部検査	4 年又は <u>25 万 k m 走行</u> を超えない期間	3 年又は 40 万 k m を超えない期間	全般検査	8 年又は <u>80 万 km 走行</u> を超えない期間	6 年
種類	検査の種類	実施基準の規程	整備心得の規程																				
内燃機関車	月検査	90 日又は <u>2.5 万 km 走行</u> を超えない期間	3 か月を超えない期間																				
	全般検査	8 年又は <u>80 万 km 走行</u> を超えない期間	6 年																				
客車	列車検査	<u>9 日</u> 又は <u>3 千 k m 走行</u> を超えない期間	10 日を越えない期間																				
	重要部検査	4 年又は <u>25 万 k m 走行</u> を超えない期間	3 年又は 40 万 k m を超えない期間																				
	全般検査	8 年又は <u>80 万 km 走行</u> を超えない期間	6 年																				
中国	D r 鉄道	<p>当該鉄道事業者における運転保安施設（踏切）関係の定期検査について、電鐘打数・警報音数及びせん光灯度数の整備基準値が「運転保安設備実施基準」に定められている。しかし、実際の定期検査は、検査表に規定された整備基準値に基づき実施しており、次表のとおり、それぞれ規定している基準値の範囲が異なっているため、実施基準に定められた基準値に適合していないものについても「適」としているものがみられた。</p> <p>表 実施基準と検査表の整備基準値</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>検査項目</th> <th>実施基準の基準値</th> <th>検査表の基準値</th> <th>実施基準の基準値に適合していない箇所数（平成 15 年度～17 年 8 月に点検したもの）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>電鐘打数・警報音数の適否</td> <td>打数 120～150 回/分</td> <td>打数 100～160 回/分</td> <td>51 踏切のうち 6 踏切（延べ 8 回の検査）で不適合</td> </tr> <tr> <td>せん光灯度数の適否</td> <td>度数 45～55 回/分</td> <td>度数 40～60 回/分</td> <td>51 踏切のうち 26 踏切（延べ 28 回の検査）で不適合</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 当省の調査結果による。</p>	検査項目	実施基準の基準値	検査表の基準値	実施基準の基準値に適合していない箇所数（平成 15 年度～17 年 8 月に点検したもの）	電鐘打数・警報音数の適否	打数 120～150 回/分	打数 100～160 回/分	51 踏切のうち 6 踏切（延べ 8 回の検査）で不適合	せん光灯度数の適否	度数 45～55 回/分	度数 40～60 回/分	51 踏切のうち 26 踏切（延べ 28 回の検査）で不適合									
検査項目	実施基準の基準値	検査表の基準値	実施基準の基準値に適合していない箇所数（平成 15 年度～17 年 8 月に点検したもの）																				
電鐘打数・警報音数の適否	打数 120～150 回/分	打数 100～160 回/分	51 踏切のうち 6 踏切（延べ 8 回の検査）で不適合																				
せん光灯度数の適否	度数 45～55 回/分	度数 40～60 回/分	51 踏切のうち 26 踏切（延べ 28 回の検査）で不適合																				

地方 運輸局名	鉄道 事業者名	事 例 の 内 容
実施基準に定めた検査項目、方法で検査を実施していないもの		
四 国	D v 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、平成 14 年 7 月の新規路線開業に併せて新型車両を 10 両新製しており、これらの車両は「内燃動車実施基準」に基づき、4 年を超えない期間に重要部検査を実施する予定としていたが、すべての車両を一括して検査すると単年度での経費負担が大きくなるため、定期検査の時期を分散させて、15 年度から 18 年度までの 4 年間で逐次実施することになっている。</p> <p>しかし、平成 16 年度までに検査した車両（6 両）については、重要部検査時に実施することとされている台車枠の探傷検査を、新製後 3 年しか経っていないという理由から実施していない。</p>
	D o 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、平成 14 年に定めた「車両実施基準」において、自動列車停止装置（A T S）車上装置の定期検査についての検査項目及び方法を定めている。一方、A T S 車上装置の定期検査は、実施基準策定以前より外部委託で実施されているが、当該鉄道事業者は、委託業者に対して実施基準の検査項目及び方法を示していない。</p> <p>このため、実施基準における検査項目等と実際の検査項目を比較すると、実施基準では、17 か所、8 区分について、それぞれ 7 検査項目の検査を定めているが、委託業者が実施した検査結果では、それとは異なる 22 項目を定めて検査しており、検査内容が相違したものとなっている。</p> <p>当該鉄道事業者は、ロングレールの定期検査（ふく進、伸縮継目のストローク、道床状態等）について、「土木実施基準」において、①ふく進、伸縮継目のストローク、道床状態等について、「毎年所定の時期に検査しなければならない（第 72 条）」、②伸縮継目検査について、「伸縮継目は、1 年を超えない期間ごとに、損傷、磨耗、腐食等の保守及び材料状態について、検査しなければならない（第 75 条）」と定めている。</p> <p>しかし、当該鉄道事業者のロングレールに関する定期検査の実施状況を見ると、ロングレールを敷設した平成 16 年度から現在まで、路線の巡視時に目視しているものの、検査結果を記録しておらず、定期検査が行われたことを確認できない状況となっている。</p>
一部の検査項目について検査結果が記録されていないもの		
中 国	D r 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、運転保安施設（踏切）関係の定期検査について「運転保安設備実施基準」に検査方法等を定めているが、実際は運転保安施設（踏切）関係の検査時には別途の各種検査表を用いて行っている。</p> <p>各種検査表の内容についてみると、実施基準に定める点検項目のうち 2 項目（①電鐘及び警報音発生器の動作並びに断続音の良否、②錠前の良否）について、検査表には点検結果の記載欄がなく、検査結果も記載されていない。</p>

（注）当省の調査結果による。

ウ 鉄道事故等の再発防止対策の届出

勸告	説明図表番号
<p>(制度の概要)</p> <p>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、</p> <p>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。）、</p> <p>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。）、</p> <p>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。）</p> <p>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。</p>	<p>表 1-(1)-ウ-①</p>
<p>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。</p>	<p>表 1-(1)-ウ-①</p>
<p>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。</p>	<p>表 1-(1)-ウ-②</p>
<p>(調査結果)</p> <p>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。</p>	
<p>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。</p>	<p>表 1-(1)-ウ-③</p> <p>表 1-(1)-ウ-④</p>
<p>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。</p>	<p>表 1-(1)-ウ-⑤</p>
<p>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。</p>	<p>表 1-(1)-ウ-④</p>



(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。

(説明)

表 1-(1)-ウ-① 鉄道運転事故、輸送障害、災害等及びインシデントに関する法令の概要 (抜粋)

○ 鉄道事業法 (昭和 61 年法律第 92 号)

(事故等の報告)

第 19 条 鉄道事業者は、列車の衝突若しくは火災その他の列車若しくは車両の運転中における事故、鉄道による輸送に障害を生じた事態、鉄道に係る電気事故又は鉄道に係る災害であって国土交通省令で定めるものが発生したときは、遅滞なく、事故の種類、原因その他の国土交通省で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。

第 19 条の 2 鉄道事業者は、前条に定めるもののほか、同条の国土交通省令で定める列車又は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国土交通省令で定める事態が発生したと認めたときは、遅滞なく、事態の種類、原因その他の国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。

○ 鉄道事故等報告規則 (昭和 62 年運輸省令第 8 号)

(趣旨)

第 1 条 鉄道事業法 (以下「法」という。) 第 19 条 (第 38 条において準用する場合を含む。) の規定による鉄道の事故、事態及び災害並びに索道の事故並びに法第 19 条の 2 (第 38 条において準用する場合を含む。) の規定による鉄道及び索道の事態に関する報告については、この省令の定めるところによる。

(定義)

第 3 条 この省令において「鉄道運転事故」とは、次の各号に掲げる事故をいい、その意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 列車衝突事故 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。
- 二 列車脱線事故 列車が脱線した事故をいう。
- 三 列車火災事故 列車に火災が生じた事故をいう。
- 四 踏切障害事故 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。
- 五 道路障害事故 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。
- 六 鉄道人身障害事故 列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故 (前各号の事故に伴うものを除く。) をいう。
- 七 鉄道物損事故 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 (前各号の事故に伴うものを除く。) をいう。

(略)

3 この省令において「輸送障害」とは、鉄道による輸送に障害を生じた事態であって、鉄道運転事故以外のものをいう。

4 (略)

5 この省令において「災害」とは、暴風、豪雨、洪水、高潮、地震、津波その他の異常な自然現象又は大規模な火事若しくは爆発その他大規模な事故により鉄道施設又は車両に生じた被害をいう。

(鉄道運転事故又は索道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態)

第 4 条 法第 19 条の 2 の国土交通省令で定める事態は、次に掲げる事態とする。

(続 く)

- 一 閉そくの取扱いを完了しないうちに、当該閉そく区間を運転する目的で列車が走行した事態
- 二 列車の進路に支障があるにもかかわらず、当該列車に進行を指示する信号が現示された事態  
又は列車に進行を指示する信号を現示中に当該列車の進路が支障された事態
- 三 列車が停止信号を冒進し、当該列車が本線における他の列車又は車両の進路を支障した事態
- 四 列車又は車両が停車場間の本線を逸走した事態
- 五 列車の運転を停止して行うべき工事又は保守の作業中に、列車が当該作業をしている区間を走行した事態
- 六 車両が脱線した事態であって次に掲げるもの
  - イ 本線において車両が脱線したもの
  - ロ 測線において車両が脱線し、本線を支障したもの
  - ハ 測線において車両が脱線したものであって、測線に特有の設備又は取扱い以外に原因があると認められるもの
- 七 鉄道線路、運転保安設備等に列車の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態
- 八 車両の走行装置、ブレーキ装置、電気装置、連結装置、運転保安設備等に列車の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態
- 九 列車又は車両から危険品、火薬類等が著しく漏えいした事態
- 十 前各号に掲げる事態に準ずる事態

(鉄道運転事故等の報告)

第5条 鉄道事業者は、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故その他次に掲げる鉄道運転事故が発生した場合には、速やかに、当該事故の発生の日時及び場所、当該事故の概要及び原因、応急処置、復旧対策、復旧予定日時等について電話又は口頭で地方運輸局長に速報し、かつ、第4号の鉄道運転事故を除き、発生の日から2週間以内に、当該事故の発生の日時及び場所、当該事故の概要及び原因、被害の状況並びに発生後の対応を記載した鉄道運転事故等報告書に当該事故の調査上必要と認める図面、書類等を添付して地方運輸局長に提出しなければならない。

- 一 乗客、乗務員等に死亡者を生じたもの
  - 二 5人以上の死傷を生じたもの
  - 三 鉄道係員の取扱い誤り又は車両若しくは鉄道施設の故障、損傷、破壊等に原因があるおそれがあると認められるもの
  - 四 3時間以上本線における運転を支障すると認められるもの
  - 五 特に異例と認められるもの
- 2 鉄道事業者は、次に掲げる輸送障害が発生した場合には、第1項の規定の例により、地方運輸局長に速報し、かつ、第2号の輸送障害にあっては、発生の日から2週間以内に、当該輸送障害の発生の日時及び場所、当該輸送障害の概要及び原因、被害の状況並びに発生後の対応を記載した鉄道運転事故等報告書を同項の規定の例により、地方運輸局長に提出しなければならない。
- 一 3時間以上本線における運転を支障すると認められるもの
  - 二 特に異例と認められるもの
- 3 鉄道事業者は、前条第1項に規定する事態が発生した場合には、第1項の規定の例により、地方運輸局長に速報しなければならない。
- 4 鉄道事業者は、鉄道運転事故、輸送障害（列車の運転を休止したもの又は旅客列車にあっては30分以上、旅客列車以外の列車にあっては1時間以上の遅延を生じたものに限る。）又は前条第1項に規定する事態が発生した場合には、発生の翌月20日までに、発生した月の当該事故等の発生の日時及び場所、当該事故等の概要及び原因、被害の状況並びに発生後の対応をとりまとめて記載した鉄道運事故等届出書を地方運輸局長に提出しなければならない。

(続 く)

5 鉄道事業者は、前各項の規定により報告をした事項に変更があった場合には、遅滞なく、その旨を地方運輸局長に報告しなければならない。

(様式)

第9条 第5条第1項及び第2項の鉄道運転事故等報告書、同条第4項の鉄道運転事故等届出書、  
 ……(略)……の様式は、国土交通大臣が告示で定める。

○ 鉄道運転事故等報告書等の様式を定める告示（平成13年国土交通省告示第1387号）

鉄道事故等報告規則（以下「規則」という。）第9条（軌道事故等報告規則第6条において準用する場合を含む。）の国土交通大臣が告示で定める鉄道運転事故等報告書、鉄道運転事故等届出書、……(略)……の様式は、それぞれ第1号様式から第6号様式までによるものとする。

(略)

第2号様式 鉄道運転事故等届出書

(注) 1～3 (略)

4 各欄には、以下の要領に従って記入すること。

「再発防止対策」：発生した事故等について、再発防止対策を講じた場合には、その内容を記入すること。

○ 「鉄道事故等報告規則等の事務取扱いについて」

(平成13年10月1日付け国鉄技第91号・国鉄施第105号鉄道局安全対策室長、施設課長通知)

第1 運転事故、輸送障害及びインシデント

1 鉄道及び軌道関係

(2) 本省への報告

(ウ) 告示第2号様式及び軌道規則第2号様式により届出のあったものについては、別表1-1の様式により月別にとりまとめ、翌々月10日までに本省に報告すること。

(注) 別表1-1の様式とは、地方運輸局が管内の鉄道事業者から届出のあった「鉄道運転事故等届出書」をとりまとめて、国土交通省に報告する「運転事故等整理票」である。

(注) 下線は、当省が付した。

表1-(1)-ウ-② 鉄道運転事故、輸送障害及びインシデントの届出状況

(単位：件数、%)

年度	平成14	15	16
区分			
鉄道運転事故	782(100)	764( 97.7)	766( 98.0)
輸送障害	3,440(100)	3,809(110.7)	4,687(136.3)
インシデント	62(100)	57( 91.9)	58( 93.5)
計	4,284(100)	4,630(108.1)	5,511(128.6)

(注) 1 国土交通省の資料に基づき当省で作成した。

2 ( )内は、平成14年度の件数を100とした場合の指数である。

表 1-(1)-ウ-③ 鉄道運転事故等の原因及び責任の区分

- 「鉄道事故等報告規則等の事務取扱いについて」  
 (平成 13 年 10 月 1 日付け国鉄技第 91 号・国鉄施第 105 号鉄道局安全対策室長、施設課長通知)

(略)

別紙 1

第 2 号様式 (第 5 条関係) (抜粋)

⑤ 原因

原因は、事故種類に応じて次に掲げる記号及び名称を記入する。

鉄道係員を原因とする事故等であっても、その結果、車両、施設に不具合が生じたものにあつては、車両、施設に係る原因の記号及び名称も併記する。

- 事故種類が列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、輸送障害又はインシデントの場合

・ 鉄道係員が原因の場合

a-1. 操縦者 a-2. 車掌 a-3. 駅係員 a-4. 踏切係員 a-5. 保守係員 a-6. 管理者

※管理者には、指令員及び管理的業務を行う現場の長を含む。

・ 車両が原因の場合

b-1. 走行装置 b-2. 動力発生装置 b-3. 動力伝達装置 b-4. ブレーキ装置

b-5. 電気装置 b-6. 連結装置 b-7. 運転保安設備 b-8. その他

・ 土木施設が原因の場合

c-1. 橋りょう c-2. トンネル c-3. 踏切道 c-4. 道 c-5. 停車場 c-6. その他

・ 電気施設が原因の場合

d-1. 閉そく装置 d-2. 信号装置 d-3. 転てつ装置 d-4. 連動装置 d-5. 列車集中制御装置

等 d-6. 自動列車停止装置等 d-7. 踏切保安設備 d-8. 変電所等 d-9. き電線路・電車線路 d-10. その他の電線路 d-11. その他

※ d-5. 列車集中制御装置等には遠隔制御装置を、d-6. 自動列車停止装置等には自動列車制御装置又は自動列車運転装置を、d-8. 変電所等には配電所及び遠隔制御装置を含む。

※「鉄道側の責任」とは、鉄道係員の取扱い誤り又は車両若しくは鉄道施設の故障等に原因がある場合をいう。

(注) 1 国土交通省の資料による。

2 下線は、当省が付した。

表1-(1)-ウ-④ 鉄道事業者の責任による鉄道運転事故等に関する再発防止対策の届出状況

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、15年度に1,416件、16年度に1,549件発生しており、このうち、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。

平成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。

(単位：件、%)

年 度 地方 運輸局名	平成14			15			16		
	鉄道運 転事故 等の件 数 a	aのう ち鉄道 事業者 の責任 による もの b	bのう ち年度 末現在 で再発 防止対 策の届 出がな いもの	鉄道運 転事故 等の件 数 a	aのう ち鉄道 事業者 の責任 による もの b	bのう ち年度 末現在 で再発 防止対 策の届 出がな いもの	鉄道運 転事故 等の件 数 a	aのう ち鉄道 事業者 の責任 による もの b	bのう ち年度 末現在 で再発 防止対 策の届 出がな いもの
北 海 道	266 (100)	108 (40.6) <100>	15 <13.9>	282 (100)	125 (44.3) <100>	31 <24.8>	396 (100)	141 (35.6) <100>	11 <7.8>
東 北	482 (100)	172 (35.7) <100>	132 <76.7>	525 (100)	167 (31.8) <100>	112 <67.1>	665 (100)	182 (27.4) <100>	15 <8.2>
北陸信越	364 (100)	110 (30.2) <100>	97 <88.2>	344 (100)	93 (27.0) <100>	56 <60.2>	447 (100)	111 (24.8) <100>	12 <10.8>
関 東	1,022 (100)	399 (39.0) <100>	249 <62.4>	973 (100)	330 (33.9) <100>	66 <20.0>	1,111 (100)	377 (33.9) <100>	7 <1.9>
中 部	484 (100)	132 (27.3) <100>	55 <41.7>	528 (100)	169 (32.0) <100>	75 <44.4>	570 (100)	132 (23.2) <100>	41 <31.1>
近 畿	811 (100)	270 (33.3) <100>	11 <4.1>	1,022 (100)	277 (27.1) <100>	6 <2.2>	1,094 (100)	326 (29.8) <100>	7 <2.1>
中 国	307 (100)	99 (32.2) <100>	24 <24.2>	316 (100)	92 (29.1) <100>	43 <46.7>	530 (100)	119 (22.5) <100>	19 <16.0>
四 国	103 (100)	27 (26.2) <100>	2 <7.4>	139 (100)	41 (29.5) <100>	4 <9.8>	169 (100)	31 (18.3) <100>	0 <->
九 州	445 (100)	144 (32.4) <100>	8 <5.6>	498 (100)	119 (23.9) <100>	5 <4.2>	525 (100)	129 (24.6) <100>	1 <0.8>
沖 縄	-	-	-	3 (100)	3 (100) <100>	0 <->	4 (100)	1 (25.0) <100>	0 <->
計	4,284 (100)	1,461 (34.1) <100>	593 <40.6>	4,630 (100)	1,416 (30.6) <100>	398 <28.1>	5,511 (100)	1,549 (28.1) <100>	113 <7.3>

(注) 1 当省の調査結果による。

2 ( )内は、地方運輸局ごとにみた鉄道運転事故等の件数(a)を100とする構成比である。

3 < >内は、地方運輸局ごとにみた鉄道事業者の責任による鉄道運転事故等の件数(b)を100とする構成比である。

表1-(1)-ウ-⑤ 地方運輸局の管内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

地 方 運輸局名	指 導 状 況
特段の指導を行っていないもの	
東 北	<p>鉄道運転事故等に係る原因究明、再発防止対策等の措置を講ずるのは、鉄道事業者の責任であるとして、「鉄道運転事故等届出書」の「再発防止対策」欄が空欄又は「原因調査中」となっている場合にも、鉄道事業者に対し、再発防止対策の内容について、照会し再報告を求めるなどの特段の措置は講じていない。</p>
<p>鉄道運転事故等届出書の受理時や年1回の国土交通本省への鉄道運転事故等の報告に際して、届け出るよう指導しているとしているもの</p>	
北海道	<p>鉄道事業者からの「鉄道運転事故等届出書」の「再発防止対策」欄が空欄又は「原因調査中」となっているものについては、事故原因が判明次第、又は翌月の事故報告の際に、関係資料等とともに届け出るよう鉄道事業者を指導しており、また、毎年6月に行う地方運輸局から国土交通省本省への鉄道事故の年度報告の際にも、鉄道事業者から電話等で再発防止策を確認しているとしている。</p>
関 東	<p>鉄道事業者からの「鉄道運転事故等届出書」の受理時や国土交通省本省に報告する「運転事故等整理票」の作成時において、「鉄道運転事故等届出書」の「再発防止対策」欄が空欄又は「原因調査中」となっているものがある場合、当該鉄道事業者に対し、口頭で、その後の措置状況について届け出るよう指導しているとしている。</p>
中 部	<p>鉄道事業者からの「鉄道運転事故等届出書」を受理した際に同届出書の「再発防止対策」欄が空欄の場合は再発防止対策の実施状況を照会するほか、「原因調査中」の場合は原因が判明した時点で改めて届け出るよう、随時、指導しているとしている。</p>
近 畿	<p>6月の国土交通省本省への報告前に、鉄道事業者からの「鉄道運転事故等届出書」の「再発防止対策」欄に「原因調査中」、「再発防止対策を検討中」などと記入されているものについて、その後の措置状況を鉄道事業者に照会しているとしている。</p>
中 国	<p>鉄道事業者に対する保安監査時、鉄道事業者からの鉄道運転事故等の速報や「鉄道運転事故等届出書」を受理する際に、その発生原因を究明し再発防止対策を講じることや、講じた措置等について届け出ることにについて鉄道事業者を指導しているとしている。</p>
四 国	<p>国土交通省本省への鉄道事故の年度報告の際、鉄道運転事故等の原因究明中、対策継続中としているものについて、取組状況を鉄道事業者に照会しているとしている。</p>
九 州	<p>鉄道事業者からの「鉄道運転事故等届出書」の「再発防止対策」欄が空欄あるいは「調査中」の場合は、車両、電気、土木及び運転の各担当係長が、期間を置いて事業者に照会し、再発防止対策の内容について、改めて届け出るよう指導しているとしている。</p>

(注) 当省の調査結果による。

(2) 保安監査

勸告	説明図表番号
<p>(制度の概要)</p>	
<p>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。</p>	表 1-(2)-①
<p>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。</p>	表 1-(2)-②
<p>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。</p>	表 1-(2)-③
<p>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。</p>	表 1-(2)-④
<p>(調査結果)</p>	
<p>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。</p>	
<p>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。</p>	表 1-(2)-⑤
<p>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。</p>	表 1-(2)-③
<p>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。</p>	表 1-(2)-⑥
<p>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。</p>	事例 1-(2)-①
<p>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</p>	事例 1-(2)-②
<p>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</p>	表 1-(2)-⑤
<p>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</p>	事例 1-(2)-③



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。

(説明)

表 1 - (2) - ① 鉄道事業者の事業場の立入検査に関する法令の概要

法令名	該当条文
鉄道事業法(昭和61年法律第92号)	(立入検査) 第56条 <u>国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、その職員に、鉄道事業者又は索道事業者(許可受託者を含む。)の事務所その他の事業場に立ち入り、業務若しくは経理の状況若しくは事業の用に供する施設、帳簿、書類その他の物件を検査させ、又は関係者に質問させることができる。</u>
鉄道事業法施行規則(昭和62年運輸省令第6号)	(権限の委任) 第71条 法及びこの省令に規定する国土交通大臣の権限で次に掲げるものは、地方運輸局長に委任する 一 ～ 一六 (略) 2 法に規定する国土交通大臣の権限(前項各号に掲げるものを除く。)で次に掲げるものは、地方運輸局長も行うことができる。 一 ～ 三 (略) 四 法第55条及び第56条第1項から第3項までの規定による権限
鉄道事業等監査規則(昭和62年運輸省令第12号)	(趣旨) 第1条 鉄道事業法第56条第1項から第3項の規定による監査(以下「監査」という。)については、この省令の定めるところによる。  (監査の目的) 第2条 <u>監査は、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、運輸が適正に行われているかどうか、会計の整理及び財産の管理が適確に行われているかどうかについて監査することにより、輸送の安全を確保し、利用者の利益を保護するとともに鉄道事業等の健全な発達を図ることを目的とする。</u>  (監査の種類) 第3条 監査の種類は、次のとおりとする。 一 <u>保安監査(輸送の安全を確保するための取組、施設及び車両並びに運転取扱いの状況について行う監査)</u> 二 業務監査(鉄道事業及び索道事業の運輸の状況について行う監査) 三 会計監査(鉄道事業及び索道事業の会計の整理及び財産の管理の状況について行う監査)  (保安監査) 第4条 保安監査は、次に掲げる事項について行うものとする。 一 輸送の安全の確保に関する取組の状況 二 施設、車両及び運転取扱いに関する法令の遵守状況並びにこれらの法令に基づく許可、認可、確認及び届出に係る事項の実施状況 三 法令の規定により定められた施設及び車両の整備並びに運転取扱いに関する細則の遵守状況

<p>鉄道事業等監査規則（昭和62年運輸省令第12号）</p>	<p>四 運転保安上又は公益上不適当な施設等の有無  五 施設の工事の実施状況  六 事故及び災害の処理状況並びに事故及び災害の防止対策の実施状況  七 施設及び車両に関する補修計画及び補修実績  八 保安に関する業務に従事する係員の職制及び配置の状況  九 保安に関する業務に従事する係員の資格及び教育訓練の状況並びにその技能の程度  十 鉄道台帳及び図面の整理状況  十一 保安監査に基づく指示等に係る事項の実施状況  十二 前各号に掲げるもののほか、第2条の目的を達成するために必要と認める事項</p>
	<p>（監査の実施）</p> <p>第7条 <u>地方運輸局長は、監査計画に基づいて監査を行う。ただし、地方運輸局長が特に必要と認める場合には、監査計画に基づかないで監査を行うことができる。</u></p> <p>2 <u>国土交通大臣は、第2条の目的を達成するために、特に必要があると認める場合に監査を行うものとする。</u></p> <p>（監査計画）</p> <p>第8条 <u>地方運輸局長は、年度ごとの監査計画を定め、当該監査計画に係る年度の前年度の2月末日までに国土交通大臣に提出するものとする。</u></p> <p>2 前項の監査計画は、監査を定期的かつ効果的に実施することができるように、監査の対象となる鉄道又は索道、監査の時期その他監査の実施の概要について定めるものとする。</p> <p>（監査員）</p> <p>第9条 監査は、国土交通大臣又は地方運輸局長が指名した職員（以下「監査員」という。）がこれを行う。</p> <p>2 国土交通大臣又は地方運輸局長は、前項の監査員の中から主任監査員を指名しなければならない。</p> <p>3 主任監査員は、監査員の行う事務を統括する。</p> <p>4 <u>主任監査員は、監査を終了したときは、遅滞なく、意見を付して当該監査の結果を国土交通大臣又は地方運輸局長に報告するものとする。</u></p> <p>（監査報告）</p> <p>第10条 地方運輸局長は、前条第4項の規定による報告を受けたときは、遅滞なく、当該監査結果の概要（重要又は異例に属する事項に限る。）を国土交通大臣に報告するものとする。</p>

（注）下線は、当省が付した。

表 1 - (2) - ② 保安監査の種類（「平成 12 年度からの監査制度の基本方針について」  
（平成 11 年 10 月 21 日付け保安監査会議事務連絡。抜粋））

1. 保安監査の種類

(1) 「計画監査」（規則第 7 条第 1 項）

年度ごとの監査計画に基づき行う監査

(2) 「特に必要があると認める監査」（規則第 7 条第 1 項ただし書き及び第 2 項）

計画監査以外で特に監査を行う必要があると認める場合

(ア) 「特別監査」

特異な事故又は重大事故等の発生により、監査を行う必要が高いと認められる事業者に対し、監査事項を絞り重点的に行う監査とする。（緊急性が高いものに限る。）

(イ) 「その他必要な監査」

複数の地方運輸局にまたがる事業者の監査又は地方運輸局の力量により本省が主体となって監査を行う必要があると認められる場合などとする。

2. 監査の実施主体

(1) 「計画監査」は、地方運輸局が主体となって監査を行う。

(2) 「特に必要があると認める監査」は、監査の動機となった事故の重大性、地方運輸局の力量などを考慮して実施主体を決定する。

(3) 本省が行う「その他必要な監査」は、地方運輸局で策定した「計画監査」から被監査事業者を選定する場合がある。この場合地方運輸局は、本省が監査を行ったことを考慮して計画監査を策定する。

(4) 本省が主体となって行う監査は、必要により地方運輸局との「合同監査」とする。

(注) 1 国土交通省の資料による。

2 下線は、当省が付した。

表 1 - (2) - ③ 「鉄道事業保安監査の取り扱いについて」

(平成 11 年 5 月 31 日付け本省保安監査会議事務局事務連絡。抜粋)

地方運輸局保安監査会議事務局におかれましては、保安監査制度の再構築にあたり、ご協力いただき誠に有り難うございます。

保安監査制度につきましては、「保安監査の実施方法の当面の見直し等について」(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、当面の取扱いが規定されたところでありますが、平成 10 年度に試行した保安監査の結果等を踏まえ、下記取扱いを追加しますので、職員へ周知するとともに、その取扱いに遺漏なきよう宜しくお願い致します。

なお、先般提示しました、鉄道事業保安監査実施要領(仮称)(素案)(概要)及び鉄道事業保安監査実施細則(たたき台、旧名:保安監査マニュアル)等につきましては、将来制定すべきものと位置付け、別添 1、2 のとおり案を作成しましたので、参考までに配布致します。

つきましては、引き続き保安監査制度に対するご理解・ご協力の程よろしくお願いいたします。

記

1. 立入終了時の事実確認等について

立入終了時の事実確認は、監査結果の処置を組織的、客観的に行うこととした監査制度の主旨を踏まえ監査員の主観が排除されるようにすること。

なお、事業者との意見交換、あるいは事業者へのアドバイス等を求められたときは、運輸省としての組織を代表した見解ではない場合もあることを明確にしたうえで行うものとする。

(略)

3. 改善事項の通知について

(1) 改善事項の文書通知は、次の方法により行うものとする。

① 鉄道事業法第 23 条の事業改善命令 (以下「命令」という。) 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

② 指示 ①に掲げる場合以外の場合において法令等に違反している事実があると認められる場合

③ 勧告 ②に掲げる場合以外の場合において公共の利益を阻害するおそれのあると認められる場合

(2) 改善事項の文書通知の発出者は、原則として、次の者が発出するものとする。

① 命令 運輸大臣又は地方運輸局長(鉄道事業法施行規則第 71 条第 2 項第 1 号に規定するものに限る。)

② 指示 鉄道局長又は地方運輸局長

③ 勧告 鉄道局の課長(改善事項を所管している課の課長)又は地方運輸局鉄道部長

(3) 「指示」及び「勧告」に関して、次の場合は発出者を変更することができるものとする。

① 改善事項に該当する違反が悪質と認められるため、発出者を上位の者にする場合

② 改善事項に該当する違反内容を確認したとしても、その違反が事故の発生等やむを得ない事情により生じたものであり、かつ、その後の処置が適切に進められていると認められるため、発出者を下位の者にする場合

③ その他、改善事項の社会的影響が大きい等、極めて特別な理由により発出者を変更する必要がある場合

(4) 改善事項の通知文には、その内容に応じ回答期限を定めるものとする。

(通知文例:別添 3)

4. 監査マニュアル (旧名:部門別監査事項及び監査内容)について

監査の円滑な実施を図るため、別添 4 のとおり監査マニュアルをとりまとめたので、活用するものとする。

(続 く)

5. その他

- (1) 改善事項の通知を統一的に実施するため、「命令」を発出する場合及び「原則とした発出者」を変更する場合は、当分の間、事前に連絡をお願いします。
- (2) 改善事項を蓄積するため、実績を別添5にまとめて、毎年度末までに報告をお願いします。

添付資料

別添1 鉄道事業保安監査実施要領（案）

別添1
<u>鉄道事業保安監査実施要領（案）</u>
制定 番号 年 月 日
（趣旨）
第1条 鉄道事業等監査規則（昭和62年運輸省令第12号。以下「規則」という。）第3条第1号の運輸大臣が行う保安監査（以下「監査」という。）については、規則その他の法令に定めがあるもののほか、この要領の定めるところによる。
（監査の種類）
第2条 監査の種類は、次のとおりとする。 一 計画監査 年度ごとに策定される計画に基づいて行う監査 二 特別監査 重大事故等社会的に影響の大きい事故等の発生により特に必要と認められる場合に行う監査
（保安監査会議）
第3条 鉄道局に、保安監査会議（以下「会議」という。）を置く。 2. 会議の所掌事務は、次のとおりとする。 一 監査の実施に関する基本的な事項に関すること。 二 監査結果に基づく改善事項に関すること。 三 監査員の監査技能の向上に関すること。 四 その他監査に係る重要事項に関すること。 3. 会議は、大臣官房技術審議官、技術企画課長、保安車両課長及び施設課長をもって組織する。 4. 会議の事務を処理させるため、会議に事務局を置く。 (略)

別添2 鉄道事業保安監査実施細則（案） （略）

（続 く）

## 改善事項の通知例

### I. 命令

○年○月○日から○日までに実施した保安監査の結果、以下の事項について、鉄道事業法第23条に基づき改善を命ずる。なお、講じた措置の状況を○年○月○日までに（○○運輸局経由で）報告されたい。

- 1・・・ 事実関係、抵触法令等を簡潔に記載する。
- 2・・・ 改善措置の具体的内容まで踏み込んだ文とする。
- ・・・

### II. 指示

○年○月○日から○日までに実施した保安監査の結果、以下の事項について、改善を指示する。なお、講じた措置の状況を○年○月○日までに（○○運輸局経由で）報告されたい。

- 1・・・ 事実関係、抵触法令等を簡潔に記載する。
- 2・・・ 改善措置の具体的内容まで踏み込んだ文とする。
- ・・・

### III. 勧告

○年○月○日から○日までに実施した保安監査の結果、以下の事項について、改善を勧告する。なお、講じた措置の状況を○年○月○日までに（○○運輸局経由で）報告されたい。

- 1・・・ 事実関係を簡潔に記載する。
- 2・・・ 改善措置の具体的内容は、事業者に委ねる。
- ・・・

(続 く)

鉄道事業保安監査マニュアルの例

1. 土木部門

事項	項目	細目	適用法令	内容
I 法令の遵守状況及び手続きの実施状況	1. 施設に関する法令の遵守状況	(1)技術基準と実施細則の適合状況	普構則第3条	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業者が定めた実施細則と技術基準との適合について調査する。</li> </ul>
		(2)施設と関係法令との適合状況	普構則第20条 第21条 鉄運規第34条	<p>[施設と技術基準との適合状況]</p> <p>①建築限界 (現地調査)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>目視により確認する。</li> <li>必要に応じ限界車又は限界定規により確認する。 (判定基準)</li> <li>建築限界内に建物その他の構造物を設けていないことを確認する。</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>限界車の走行は、現地の実状に応じて適宜行う。 限界の検査にあたっては、特に曲線部の拡大、傾斜及びカント量に注意して行う。 樹木、信号機等の接近物に注意する。 また、建築限界内に崩れる恐れのあるものが置いていないことを確認する。</p> </div>

(注) 1 「普構則」は、普通鉄道構造規則（昭和62年運輸省令第14号）の略称である。

2 「鉄運規」は、鉄道運転規則（昭和62年運輸省令第15号）の略称である。

別添5 保安監査結果の措置状況一覧表 (略)

(注) 1 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。

2 下線は、当省が付した。



表 1 - (2) - ④ 保安監査の実施状況

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。

（単位：件）

年度 地方 運輸局名	平成 14				15				16				合 計			
	計 画 監 査	特 別 監 査	本 省 と の 合 同 監 査	計	計 画 監 査	特 別 監 査	本 省 と の 合 同 監 査	計	計 画 監 査	特 別 監 査	本 省 と の 合 同 監 査	計	計 画 監 査	合 同 監 査	本 省 と の 合 同 監 査	計
北 海 道	1	0	1 〔計画 監査 1〕	2	3	1	0	4	3	0	0	3	7	1	1 〔計画 監査 1〕	9
東 北	5	0	0	5	4	0	0	4	4	0	1 〔特別 監査 1〕	5	13	0	1 〔特別 監査 1〕	14
北陸信越	3	0	1 〔計画 監査 1〕	4	1	0	0	1	5	0	0	5	9	0	1 〔計画 監査 1〕	10
関 東	8	0	0	8	6	0	1 〔特別 監査 1〕	7	3	0	0	3	17	0	1 〔特別 監査 1〕	18
中 部	6	1	1 〔計画 監査 1〕	8	11	3	1 〔特別 監査 1〕	15	10	1	0	11	27	5	2 〔計画 監査 1〕 〔特別 監査 1〕	34
近 畿	8	1	0	9	6	0	1 〔特別 監査 1〕	7	7	0	0	7	21	1	1 〔特別 監査 1〕	23
中 国	3	1	0	4	6	0	0	6	4	2	0	6	13	3	0	16
四 国	2	0	0	2	1	0	0	1	2	0	0	2	5	0	0	5
九 州	3	0	0	3	2	0	1 〔計画 監査 1〕	3	3	0	1 〔特別 監査 1〕	4	8	0	2 〔計画 監査 1〕 〔特別 監査 1〕	10
合 計	39	3	3 〔計画 監査 3〕	45	40	4	4 〔計画 監査 1〕 〔特別 監査 3〕	48	41	3	2 〔特別 監査 2〕	46	120	10	9 〔計画 監査 4〕 〔特別 監査 5〕	139

（注） 1 当省の調査結果による。

2 平成 14 年度の国土交通省本省、北陸信越運輸局及び中部運輸局が合同で実施した監査については、当該地方運輸局にそれぞれ 1 件として計上している。

表 1 - (2) - ⑤ 「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 鉄道局保安車両課長、施設課長通知。抜粋)

現在、運輸技術審議会鉄道部会において、輸送の安全確保、環境問題、利用者の利便の確保等に係る国の関与のあり方と、許認可、保安監査、事故調査・予防、情報公開等、具体的な制度設計のあり方について審議が進められており、今秋には答申がまとめられる予定である。

去る 6 月 11 日にとりまとめられた中間報告でも明らかなように、今後の鉄道技術行政については、事後チェックにその重点をシフトすることが求められると予想されることから、これに適切に対応した保安監査制度へと再構築すべく、それに向けた事前準備等が必要となっている。

このため、本省において将来の保安監査制度に関して検討を進めているところであるが、当面の保安監査制度の運用について下記により取り進めることとしたので職員へ周知するとともに、その取扱いに遺漏なきを期されたい。

## 記

### 1. 地方運輸局保安監査会議及び同会議事務局の設置

保安監査（重大事故発生後に行う特別保安監査を含み、開業時に行うものを除く。）に組織的に取り組むとともに、改善指示事項等に関する客観性、公平性を確保するため、鉄道部に次の保安監査会議及び同事務局を設置すること。なお、本省においては、別紙 1 の内容で既に設置済みである。

(略)

### 2 保安監査の実施方法の見直し

(1) 鉄道事業者の負担を考慮し、鉄道事業者ごとに保安に係る台帳等（鉄道事業者保安情報システム）を作成する方向で検討することし、原則として監査に当たっては特別な資料の作成を鉄道事業者に求めないこととする。ただし、保安台帳が整備されていない鉄道事業者については、整備されるまでの間に限り、必要最小限の資料作成を求めることができることとする。

(2) 鉄道事業者への立入り後、追加調査等が必要となったときは、再度、立入り等を行うことができることとする。したがって、監査の開始に当たっては、被監査事業者に対し、その旨をあらかじめ表明するものとする。

(3) 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ることとする。

したがって、鉄道事業者への立入終了に当たっては、主任監査員等は被監査事業者に対する観察結果の事実確認のみを行うこととし、従来実施していた講評は、今後に行わないこととする。

(4) 保安監査計画の策定の際に本省が指定する鉄道事業者は、本省と地方運輸局の合同監査とする。この場合の本省・地方運輸局間の連絡調整は別紙 2 のとおりとし、保安監査の指揮は本省保安監査会議及び主任監査員が執るものとする。

### 3 監査結果の処理手順

(略)

(注) 1 国土交通省の資料による。

2 下線は、本省が付した。

表 1—(2)—⑥ 監査結果に基づく改善指摘の状況

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 件における改善措置状況をみると、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。

（単位：事項、%）

区分 地方 運輸局名	文書通知の種類					口頭指導	合計
	命令	指示	勧告	その他	計		
北海道	0 (-)	3 (27.3)	4 (36.4)	0 (-)	7 (63.6)	4 (36.4)	11 (100)
東北	0 (-)	19 (22.4)	4 (4.7)	27 (31.8)	50 (58.8)	35 (41.2)	85 (100)
北陸信越	0 (-)	11 (52.4)	8 (38.1)	0 (-)	19 (90.5)	2 (9.5)	21 (100)
関東	4 (8.0)	23 (46.0)	14 (28.0)	0 (-)	41 (82.0)	9 (18.0)	50 (100)
中部	0 (-)	16 (36.4)	23 (52.3)	0 (-)	39 (88.6)	5 (11.4)	44 (100)
近畿	0 (-)	3 (18.8)	7 (43.8)	0 (-)	10 (62.5)	6 (37.5)	16 (100)
中国	4 (8.2)	2 (4.1)	24 (49.0)	0 (-)	30 (61.2)	19 (38.8)	49 (100)
四国	0 (-)	0 (-)	8 (44.4)	1 (5.6)	9 (50.0)	9 (50.0)	18 (100)
九州	0 (-)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	27 (100)	27 (100)
計	8 (2.5)	77 (24.0)	92 (28.7)	28 (8.7)	205 (63.9)	116 (36.1)	321 (100)

（注） 1 当省の調査結果による。

2 （ ）内は、地方運輸局ごとにみた構成比である。

3 「文書通知の種類」欄の「その他」の欄は、「命令」、「指示」、「勧告」に該当しない指摘事項について文書で指摘したものである。

事例1—(2)—① 法令等違反であり「指示」を発出すべきであるが口頭指導しているもの

地方運輸局名	指導内容	口頭指導を文書通知（「指示」）すべき理由
技術基準省令第3条「鉄道事業者は、実施基準を定め、遵守しなければならない」に違反しているもの		
東北	<p>（ 鉄道事業者：D c 鉄道 保安監査実施年月日：平成 15 年 10 月 20 日 から 21 日まで ）</p> <p>省令に基づく電気・信号保安施設実施基準に基づく 検査計画と実際の検査記録簿を確認したところ、相違 が見受けられるので整合性を図るよう口頭指導した。</p>	<p>実施基準が遵守されておらず、このことは、技術基準省令に違反しており、文書により「指示」を発出すべき内容である。</p>
九州	<p>（ 鉄道事業者：D w 鉄道 保安監査実施年月日：平成 16 年 2 月 16 日 から 20 日まで ）</p> <p>列車検査・機能状態検査・A T S 特性検査の記録を確認したが、一部整備実施基準と検査項目の内容が相違している部分及び検査記録漏れを確認した。 整備実施基準と定期検査の実態との整合性について再度整理を行うよう口頭指導を行った。</p>	<p>実施基準が遵守されておらず、このことは、技術基準省令に違反しており、文書により「指示」を発出すべき内容である。</p>
技術基準省令第 10 条第 1 項「鉄道事業者は、列車等の運転に直接関係する作業を行う係員並びに施設及び車両の保守その他これに類する作業を行う係員に対し、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」に違反しているもの		
東北	<p>（ 鉄道事業者：D a 鉄道 保安監査実施年月日：平成 15 年 8 月 25 日 から 26 日まで ）</p> <p>採用時に全般的な教育訓練を行っているが、その後の教育訓練は実施されていないので、口頭指導した。 なお、従事員は経験年数が最低でも 6 年となっており、設備の取扱い、補修等には習熟している。</p>	<p>運転関係係員等に対する教育訓練を実施していないことは、技術基準省令に違反しており、文書により「指示」を発出すべき内容である。</p>
中国	<p>（ 鉄道事業者：D n 鉄道 保安監査実施年月日：平成 15 年 12 月 3 日 から 5 日まで ）</p> <p>電力指令及び電気の保守点検業務は、すべて外部に委託しているが、<u>鉄道事業者として委託会社の教育、訓練の内容が把握されておらず、適性検査も実施されていない</u>ので改善するよう口頭指導した。</p>	<p>施設及び車両の保守を行う係員に対して教育訓練を実施していないことは、技術基準省令に違反しており、文書により「指示」を発出すべき内容である。</p>

技術基準省令第 10 条第 2 項「鉄道事業者は、列車等の運転に直接関係する作業を行う係員が作業を行うのに必要な適性、知識及び技能を保有す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。」に違反しているもの

中 国	<p>（ 鉄道事業者：D n 鉄道 保安監査実施年月日：平成 15 年 12 月 3 日 から 5 日まで ）</p> <p>前回の適性検査の記録はあるが、それ以前の記録がなく<u>適性検査を 3 年に 1 回実施しているか確認できない</u>ので改善するよう口頭指導した。</p>	<p>適性の確認について、精神機能検査は、3 年に 1 回以上行うとされている。精神機能検査が 3 年に 1 回実施されていることが確認できないことは、技術基準省令に違反しており、文書により「指示」を発出すべき内容である。</p>
-----	---	---

(注) 当省の調査結果による。

事例1—(2)—② 文書通知のうち法令等違反であり「指示」を発出すべきものを「勧告」としているもの

〔 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。 〕

地方運輸局名	勧告の内容	「勧告」を「指示」とすべき理由
技術基準省令第3条「鉄道事業者は、実施基準を定め、遵守しなければならない」に違反しているもの		
近畿	<p>鉄道事業者：C d 鉄道                      保安監査実施年月日：平成 14 年 11 月 25 日                      から 27 日まで                      勧告年月日：平成 15 年 2 月 14 日</p> <p>自動列車制御装置の地上設備の<u>定期検査が、実施基準で定められた検査期間を超過していた</u>ことから、実施基準を遵守すること。</p>	<p>実施基準で定められた検査期間を超過していたことは、実施基準が遵守されていないことから、技術基準省令に違反しており、「勧告」ではなく「指示」とすべき内容である。</p> <p>【指示している類似例】                      リレー室整流器の定期検査が、実施基準で定められた検査期間を超過していたことが確認されたので、検査期間の管理を徹底すること。                      [平成 16 年 12 月 20 日東北運輸局が D s 鉄道に対して文書通知 (指示)]</p>
中国	<p>鉄道事業者：D n 鉄道                      保安監査実施年月日：平成 15 年 12 月 3 日                      から 5 日まで                      勧告年月日：平成 16 年 2 月 17 日</p> <p>電気施設の検査において<u>実施基準に定められた検査項目に基づく検査が行われていないこと</u>から、実施基準に基づき確実に実施すること。</p>	<p>実施基準で定められた検査項目に基づく検査が行われていないことは、実施基準が遵守されていないことから、技術基準省令に違反しており、「勧告」ではなく「指示」とすべき内容である。</p> <p>【指示している類似例】                      電車整備実施基準で定められている検査について、一部実施されていないことから、規定した検査は確実に実施すること。                      [平成 16 年 12 月 20 日東北運輸局が D s 鉄道に対して文書通知 (指示)]</p>
四国	<p>鉄道事業者：D o 鉄道                      保安監査実施年月日：平成 16 年 9 月 14 日                      から 15 日まで                      勧告年月日：平成 16 年 11 月 16 日</p> <p>D o 1・D o 2 駅間 119 号柱付近及び D o 3 踏切 146 号柱付近の電車線の偏いが、<u>実施基準に基づく基準値を超えていた</u>ことから、適切に保守・管理すること。</p>	<p>実施基準で定められた基準値を超えていることは、実施基準が遵守されていないことから、技術基準省令に違反しており、「勧告」ではなく「指示」とすべき内容である。</p> <p>【指示している類似例】                      車両の定期検査における絶縁抵抗試験測定値の一部について、実施基準に定める基準値に適合していないことが確認された。                      [平成 16 年 2 月 10 日関東運輸局が D g 鉄道に対して文書通知 (指示)]</p>

地方運輸局名	勧告の内容	「勧告」を「指示」とすべき理由
<p>技術基準省令第10条第1項「鉄道事業者は、列車等の運転に直接関係する作業を行う係員並びに施設及び車両の保守その他これに類する作業を行う係員に対し、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」に違反しているもの</p>		
<p>中国</p>	<p>鉄道事業者：D n 鉄道            保安監査実施年月日：平成15年12月3日から5日まで            勧告年月日：平成16年2月17日</p> <p>運転関係係員の教育、訓練が実施していないことから、運転に直接関係する作業を行う係員の教育・訓練を実施すること。</p>	<p>運転関係係員の教育、訓練を行っていないことは、技術基準省令に違反しており、「勧告」ではなく「指示」とすべき内容である。</p> <p>【指示している類似例】            列車等の運転に直接関係する係員に対して実施していないことから、適切に実施すること。            [平成16年3月2日関東運輸局がD i 鉄道に対して文書通知(指示)]</p>
<p>技術基準省令第44条「き電線路等が人等に危害を及ぼすおそれがあるときは、障害を防止する設備を設けなければならない」に違反しているもの</p>		
<p>四国</p>	<p>鉄道事業者：D o 鉄道            保安監査実施年月日：平成16年9月14日から15日まで            勧告年月日：平成16年11月16日</p> <p>電車線の加圧部分と近接する人道橋において障害防止のための施設が設置されていないことから、障害を防止する設備を設けること。</p>	<p>電車線が人道橋の通行人に障害を及ぼすおそれがあることから、技術基準省令に違反しており、「勧告」ではなく「指示」とすべき内容である。</p> <p>【指示している類似例】            電車線加圧部分の下部防護板が設置されていないことから、適切な措置を講じること。            [平成15年1月20日中部運輸局がC c 鉄道に対して文書通知(指示)]</p>
<p>技術基準省令第91条「検査を行ったときは、その記録を作成、保存しなければならない」に違反しているもの</p>		
<p>関東</p>	<p>鉄道事業者：D i 鉄道            保安監査実施年月日：平成15年11月13日から14日まで            勧告年月日：平成16年3月2日</p> <p>定期検査において、記録の一部に漏れが見受けられたことから、省令第91条の規定に基づき適切に管理すること。</p>	<p>定期検査の記録漏れは、記録を作成、保存していないことから、技術基準省令に違反しており、「勧告」ではなく「指示」とすべき内容である。</p> <p>【指示している類似例】            電気施設の検査記録について、一部記録漏れ、記載方法の不統一が確認されたことから、教育を含め管理を適切に行うこと。            [平成16年12月20日東北運輸局がD s に対して文書通知(指示)]</p>

(注) 当省の調査結果による。

事例 1 - (2) - ③ 保安監査マニュアル（平成 11 年 5 月）について近年の法令等の改正に対応した改定が行われていない例

項目	保安監査マニュアル					法令等の改正内容
高齢者・障害者等の移動円滑化	事項	項目	細目	適用法令	内 容	<p>高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平成 12 年法律第 68 号。以下「交通バリアフリー法」という。）が制定された。</p> <p>交通バリアフリー法に基づき、公共交通事業者は、鉄道施設等の旅客施設を新たに建設し、若しくは大規模な改良を行うとき又は車両等を新たに事業の用に供するときは、移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準（平成 12 年運輸省建設省令第 10 号）に適合させなければならないとされた。</p> <p>移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準（平成 12 年運輸省建設省令第 10 号） 第 1 条</p> <p>6 移動円滑化された経路を構成する傾斜路は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。</p> <p>一 有効幅は、120 センチメートル以上であること。ただし、段に併設する場合は、90 センチメートル以上とすることができる。</p> <p>二 こう配は、12 分の 1 以下であること。ただし、傾斜路の高さが 16 センチメートル以下の場合、8 分の 1 以下とすることができる。</p> <p>三 高さが 75 センチメートルを超える傾斜路にあつては、高さ 75 センチメートル以内ごとに踏幅 150 センチメートル以上の踊り場が設けられていること。</p> <p>7 移動円滑化された経路を構成するエレベーターは、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>一 かご及び昇降路の出入口の有効幅は、80 センチメートル以上であること。</p> <p>二 かごの内法幅は 140 センチメートル以上であり、内法奥行きは 135 センチメートル以上であること。ただし、かごの出入口が複数あるエレベーターであつて、車いす使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉するかごの出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。）については、この限りでない。</p> <p>三 ～ 十二 （略）</p>
	<u>将来の監査事項（追加案）</u>	4 . 移動制約者対策			<p>(書類調査)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・盲学校、養護学校等身体障害者福祉施設や病院などの施設が、近辺にある駅、移動制約者等の利用が多い駅を聞き、該当駅での駅構内における移動制約者等のバリアフリー施設の整備状況を確認する。</li> <li>・将来のバリアフリー整備計画について確認し、ない場合には駅の大規模改良時に整備を検討するよう指導する。</li> </ul> <p>(現地調査)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動制約者対策として、E S ・ E V、スロープ、手すり等の設置状況を確認するとともに、設置場所等が適切であるか確認する。</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備ガイドラインを参考として、適宜指導する。</p> </div>	



列車速度制限装置の義務化

事項	項目	細目	適用法令	内容
I 法令の遵守状況及び手続きの実施状況	1. 施設に関する法令の遵守状況	(2) 施設と関係法令との適合状況	普構則第159～161条	<p>① 運転保安装置 《信号保安設備全般》</p> <p>(書類調査)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動列車停止装置、自動列車制御装置、自動列車運転装置について、施設の台帳、聴取により確認する。</li> </ul> <p>(判定基準)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>法令等の規定に適合していること。</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動列車停止装置の地上子については、適切な位置に取り付けられているか確認する。 なお、fo、Q値の測定等を実施する場合は、細心の注意を払って行うこと。</li> <li>車両の添乗により、信号現示とATS動作状況、表示変化を確認する。</li> <li>地上子と信号表示リレーとの接続状況の損傷等について確認する。</li> </ul> </div>

(注)「普構則」は、普通鉄道構造規則(昭和62年運輸省令第14号)の略称である。

- 国土交通省は、平成17年4月に発生したJR西日本(株)福知山線における列車脱線事故を契機として、平成18年3月に鉄道に関する技術上の基準を定める省令及び同省令の解釈基準の一部を改正し、曲線、分岐器、線路終端、その他重大な事故を起こすおそれのある箇所への速度を制限するための装置の設置を義務化した。
- 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)  
第7章 運転保安設備 第1節 信号保安設備  
第57条 (列車を自動的に減速又は停止をさせる装置)  
閉そくによる方法により列車を運転する場合は、信号の現示及び線路の条件に応じ、自動的に列車を減速させ、又は停止させることができる装置を設けなければならない。  
(略)
- 「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について」(平成18年4月28日付け国鉄技第18号鉄道局長通知)  
VII-4 第57条(列車を自動的に減速又は停止をさせる装置) 関係を次のように改める。
  - 閉そくによる方法により列車を運転する場合は、線路の条件に応じ、自動的に列車を減速させ、又は停止させることができる自動列車停止装置又は自動列車制御装置を設けること。ただし、次に掲げる場合は、この限りではない。
    - 旅客を輸送しない線区において列車を運転する場合
    - 臨時の車両専用であって、動力車を操縦する係員を2名以上同一運転台に同乗させ、動力車を運転する係員のブレーキ操作の遅れや失念による事故を防ぐ対策を講じて列車を運転する場合
  - 4の規程により設ける自動列車停止装置は、次の各号に掲げる場合において、所要の位置において一定の速度を超える速度で列車が走行しているときに、列車の速度を自動

的に当該速度制限箇所、停止限界箇所等の手前までに安全上支障のない速度まで減速させ、又は停止させるものであること。

- (1) 曲線区間に進入しようとする列車が、運転可能速度（駅間最高速度。ただし、手前において速度を制限する装置が設置されている場合や、終端駅等で列車が必ず停止している場所から出発する場合には、その条件から通常の運転で到達しうる速度とする。以下、この項において同じ。）で当該区間に侵入したときに曲線の外側に転覆のおそれがある場合
- (2) 分岐器区間に進入しようとする列車が、運転可能速度で当該分岐器の分岐側に侵入したときに転覆のおそれのある場合
- (3) 速度を制限している構造物区間に進入しようとする列車が、運転可能速度で、当該区間に侵入したときに、当該構造物の変形等により脱線等のおそれのある場合
- (4) 線路終端部に進入しようとする列車が、運転可能速度で当該線路終端部に侵入したときに、当該線路終端部を行き過ぎるおそれのある場合（緩衝機能付車止装置等が設置されている場合は、当該緩衝機能の性能の範囲内の速度まで減速できないおそれのある場合。）
- (5) 駅を通過する列車と停車する列車の別により踏切遮断機の動作の開始時期を変えている踏切道において、駅に停車すべき列車が運転可能速度で誤って駅を通過してしまったときに、踏切遮断機の遮断動作が終了していない踏切道に進入するおそれのある場合
- (6) 下り勾配区間を走行中の列車が、下り勾配により加速し運転可能速度を超えることにより前(1)～(5)のおそれのある場合、又は停止信号(信号の制御方式が重複式である場合は、重複区間の終端)の内方に進入するおそれのある場合

(略)

プラットホーム下の待避スペース	事項	項目	細目	適用法令	内 容	<ul style="list-style-type: none"> <li>「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 号鉄道局長通知）別冊 1 鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準</li> </ul> <p>第IV章 停車場</p> <p>IV-1 第 35 条関係（駅の設備）関係</p> <p>(5) 列車の速度、運転本数、運行形態等に応じ、プラットホーム上の旅客の安全を確保するため、次のとおりとする。</p> <p>(4) 跨座式鉄道、懸垂式鉄道及び無軌条電車以外の鉄道において、<u>列車の速度が高く、運転本数の多い区間におけるプラットホームについては、旅客の安全を図るため、次の措置を講ずること。</u>ただし、ホームドア等が設置されている場合は除く。</p> <p>(ア) <u>非常時に列車を停止させるための押しボタン又は転落検知マットを設置する。</u></p> <p>(イ) 転落した旅客が待避できるよう、プラットホームの全長にわたり、<u>プラットホーム下に待避スペースを確保する。</u>ただし、構造上等やむを得ない場合は、プラットホームに上がるためのステップとすることができる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>普通鉄道構造規則は、平成 14 年 3 月に廃止されている。また、「実施細則」は、14 年 3 月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）第 3 条により、「実施基準」とされた。</li> </ul>
	I 法令の遵守状況及び手続きの実施状況	1. 施設に関する法令の遵守状況	(2) 施設と関係法令との適合状況	普構則 第 31 条 第 32 条 第 33 条 第 34 条	<p>⑤ 停車場（書類調査）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>実施細則</u>に基づく検査記録について調査する。</li> <li>・施設台帳等により、ホーム有効長と最大列車長の関係について調査する。</li> </ul> <p>（現地調査）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両床面とホームとの段差及び離れの状況を調査する。</li> <li>・ホーム横断こう配、縦断こう配の状況を調査する。</li> <li>・ホーム転落防止柵の設置状況、警戒白線の有無を調査する。</li> <li>・ホーム幅員、階段幅員、通路幅員等の状況を調査する。</li> <li>・ホーム上屋の設置状況を調査する。</li> <li>・ホーム有効長と最大列車長との関係について調査する。</li> <li>・ホーム縁端と柱類、壁類との離隔について調査する。</li> </ul> <p>（判定基準）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>普通鉄道構造規則</u>に基づき適合性を確認する。</li> <li>・<u>実施細則</u>に基づき適合性を確認する。</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>車両とホームとの段差及び離れにあつては、多種多様な列車が停車する駅では、やむを得ないが、それ以外の場合で、著しく段差、離れがあり、乗降に支障を生じる恐れがある駅については、駅改良時等に合わせて改良するように指導する。</p> <p>ホーム横断こう配にあつては、著しいものについては改善するよう指導（通達では 1/100 程度）する。</p> <p>ホーム転落防止柵の未設置箇所については、必要に応じて設置するよう指導する。</p> </div>	
<p>(注) 「普構則」は、普通鉄道構造規則（昭和 62 年運輸省令第 14 号）の略称である。</p>						



## 2 鉄道係員の資質管理及び施設・車両の整備の適正化

勸告	説明図表番号
<p>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「SAS」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。</p>	<p>表2-① 表2-②</p>
<p>(1) 鉄道係員の資質管理 (制度の概要)</p> <p>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、</p> <p>i) 列車等を操縦する係員、運転指令室やCTC（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、</p> <p>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、</p> <p>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。</p>	<p>表2-(1)-①～③</p>
<p>また、国土交通省は、平成15年2月のSASによる居眠り運転の発生を踏まえ、鉄道事業者に対して、SAS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) SAS知識の啓蒙、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。</p>	<p>表2-(1)-④</p>
<p>(調査結果)</p> <p>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SAS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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>	<p>事例2-(1)-① 事例2-(1)-②</p>

<p>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）</p> <p>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）</p>	<p>事例 2-(1)-③</p>
<p>② 国土交通省は、SAS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。</p>	<p>表 2-(1)-④</p>
<p>i) 調査対象 34 鉄道事業者における SAS への対応状況をみると、a) 運転士に対する SAS 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。</p>	<p>表 2-(1)-⑤、 ⑥</p>
<p>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「SAS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。</p>	<p>表 2-(1)-⑦</p>
<p>ii) SAS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SASの問診を行っておらず、受診希望者がいる場合は、SAS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SAS該当者の有無を把握していない。</p>	<p>事例 2-(1)-④</p>
<p>(所見)</p>	
<p>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。</p>	
<p>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。</p>	
<p>② 鉄道事業者に対し、SAS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。</p>	

(説明)

表 2-① 鉄道施設・車両及び運転取扱いに関する法令 (抜粋)

- 鉄道営業法 (明治 33 年法律第 65 号)  
(鉄道施設・車輛器具構造・運転)  
第 1 条 鉄道ノ建設、車輛器具ノ構造及運転ハ国土交通省令ヲ以テ定ムル規程ニ依ルヘシ
- 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)  
(目的)  
第 1 条 この省令は、鉄道の輸送の用に供する施設 (以下「施設」という。) 及び車両の構造及び取扱いについて、必要な技術上の基準を定めることにより、安全な輸送及び安定的な輸送の確保を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。
- 運転の安全の確保に関する省令 (昭和 26 年運輸省令第 55 号)  
鉄道営業法 (明治 33 年法律第 65 号) 第 1 条及び軌道法 (大正 10 年法律第 76 号) 第 14 条の規定に基づき、運転の安全の確保に関する省令を次のように定める。  
(目的)  
第 1 条 この省令は、鉄道及び軌道の運転の業務に従事する者 (以下「従事員」という。) が常に服ようすべき運転の安全に関する規範を定め、その安全保持の理念を確立し、もって輸送の使命を達成することを目的とする。

(注) 下線は、当省が付した。

表 2-② 近年における鉄道運転事故等の例

- 列車衝突事故  
平成 12 年 12 月 17 日、京福鉄道永平寺線上り列車が、ブレーキ故障により越前本線との分岐駅 (現在、永平寺駅) に停車できないまま越前本線に進入し、下り列車と正面衝突 (死者 1 名、重軽傷者 24 名)、さらに、半年後の 13 年 6 月 24 日、普通列車の運転士の信号確認ミスにより急行列車と正面衝突 (重軽傷者 24 名)する事故が連続して発生。後に当該事業者は、事故の再発防止対策のための設備投資は不可能として、営業の継続を断念  
国土交通省は、この事故を契機に、中小地方鉄道事業者が所有する施設や車両の現状を安全性の観点から評価し、これに基づき安全運行確保のために必要となる施設等の維持・改修を緊急に実施する安全性緊急評価事業を平成 14 年度及び 15 年度に実施している。
- 地下鉄放火事件  
平成 15 年 2 月 18 日、韓国のテグ市地下鉄駅構内でガソリンによる放火事件が発生 (死者 192 名、重軽傷者 148 名)。多くの死傷者が発生した原因は、車両や駅施設が「不燃材」でなく「難燃材」が使用されていたことや、駅構内の通気性の悪さ、非常口のわかり難さなどによるもの  
国土交通省は、この事件を契機に、地下駅の火災対策として、ガソリンによる放火を想定した新たな基準を平成 16 年 12 月 27 日に設定している。
- 新幹線運転士の居眠り運転  
平成 15 年 2 月 26 日、JR 西日本山陽新幹線の運転士が広島発東京行き「ひかり」を運転中、岡山県金光町のトンネル内から岡山駅までの約 9 分間 (約 31 キロメートル) を最高時速 270 キロメートルで居眠りしたまま走行した結果、ATS (自動列車停止装置) が作動し、岡山駅ホームの途中で停止。新幹線の運転士は専門医の検査の結果、SAS (睡眠時無呼吸症候群) であることが判明

(注) 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。

表 2-(1)-① 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。抜粋）

（係員の教育及び訓練等）

第 10 条 鉄道事業者は、列車等の運転に直接関係する作業を行う係員並びに施設及び車両の保守その他これに類する作業を行う係員に対し、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。

2 鉄道事業者は、列車等の運転に直接関係する作業を行う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。

3 鉄道事業者は、列車等の運転に直接関係する作業を行う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。

（注）下線は、当省が付した。

表 2-(1)-② 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 地方運輸局長あて鉄道局長通知。抜粋）

II-1 第 10 条（係員の教育及び訓練等）関係

1 「列車等の運転に直接関係する作業を行う係員」は、次のとおりとすること。

- (1) 列車等を操縦する係員
- (2) 列車の運転順序変更、行き違い変更、運転の取消し等の運転整理を行う係員
- (3) 列車防護、ブレーキの操作又は運転上必要な合図を行うために列車に乗務する係員
- (4) 列車等の進路制御、閉そく、鉄道信号の取扱い又は転てつ器の操作をする係員
- (5) 線路、電車線路又は運転保安設備の保守、工事等で列車の運転に直接関係があるものを単独で行い、又は指揮監督する作業を行う係員
- (6) 踏切保安設備を操作する係員

2 「施設及び車両の保守その他これに類する作業を行う係員」は、次のとおりとし、鉄道事業者が「施設及び車両の保守その他これに類する作業」を委託する場合にあっては、委託した作業を行う鉄道事業者に所属する係員以外の係員を含むものとする。

- (1) 構造物、線路及び建築物の保全業務を行う係員
- (2) 電気設備及び運転保安設備の保全業務を行う係員
- (3) 車両の検査・修繕業務を行う係員
- (4) 電力設備の機器開閉操作を直接行う係員

3 1 の係員に対する適性の確認は、身体機能検査及び精神機能検査により行うこと。

4 1 の係員に対する教育及び訓練の実施、適性、知識及び技能の確認は、当該係員の所属する鉄道事業者（係員の所属している事業者が鉄道事業者以外の場合にあっては、当該作業を委託した鉄道事業者。以下同じ。）が実施要領を定めて行うこととする。ただし、教育及び訓練の実施、適性、知識及び技能の確認の管理を当該鉄道事業者が行う場合は、他の者にこれを行わせることができる。

5 1 (1) 及び(3) の係員に対しては、乗務前、列車の運転中その他適当なときに運転上必要な事項について報告を求め、又は指示を与える等適切な監督ができる体制を整えておくこと。

6 2 の係員に対する教育及び訓練は、鉄道事業者の管理のもとに他の者が行う教育及び訓練を含むものとする。

（注） 1 国土交通省の資料による。  
2 下線は、当省が付した。



表 2-(1)-③ 「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の制定に伴う取扱について」  
(平成 14 年 3 月 8 日付け国鉄技第 164 号鉄道局技術企画課長通知。抜粋)

2 第 10 条関係 (係員の教育及び訓練等) 関係

列車等の運転に直接関係する作業を行う係員に対する教育及び訓練等については、次のとおりとすること。

(1) 係員の教育及び訓練について

① 実施要領には、教育及び訓練等の種類、実施者、対象者その他教育及び訓練等に必要な事項を定めること。

② 教育及び訓練等は、年間の計画を定めて定例的に実施すること。

③ 教育及び訓練の実施は、新たに業務に従事させる場合のほか、同一の職種であっても、他の箇所へ配置換えをする場合も含むものとし、新規に就業する箇所に係る車両、線路、運転保安設備、運転取扱い等について必要に応じて行うこと。

④ 動力車を操縦する係員が列車等の操縦を担当する線区を変更 (新規に運輸営業を開始する場合を含む。) する場合の習熟のための教育及び訓練は次によること。

(ア) 就業する区間の線路見学及び操縦訓練を実施すること。この場合、操縦訓練の回数は 5 往復以上とすること。ただし、就業する区間の長さ、線路、信号の現示の複雑さ等を考慮して、操縦訓練の回数を適宜増減することができる。

(イ) 操縦訓練は、営業列車 (新規に運輸営業を開始する場合は、開業後に営業する状態の列車をいう。以下同じ。) と同じ運行形態で行うものとする。ただし、延伸して開業する線区等で既営業区間に支障を及ぼすものと認められる場合は、可能な限り営業列車と類似した運行形態で行うこと。

(2) 適性の確認について

① 身体機能検査については、視機能、聴力、疾病、身体機能等の状態を各職種に応じて 1 年に 1 回以上行い、検査の結果が作業を行うのに支障がないことを確かめること。

② 精神機能検査については、作業素質検査 (クレペリン検査)、照合、置換、分割、推理検査、反応速度検査、注意配分検査等の中から 各種職種に応じて勘案した検査を 3 年に 1 回以上行い、検査の結果が作業を行うのに支障がないことを確かめること。 この場合において、作業素質検査は必ず行うこと。

③ ②の作業素質検査を事業者が自ら行う場合の作業素質検査の実施者は、地方運輸局長の行う適性検査講習会の講習修了者、(財) 鉄道総合技術研究所の行う適性検査の講習修了証を受けた者又は内田式クレペリン検査の施行の有資格者であること。

④ 解釈基準 5 については、係員を適切に監督するための報告又は指示の時期等の実施方法を実施基準に規定すること。

(3) 知識及び技能の確認について

運転取扱いに関する規定、その他作業の実施に際して遵守すべき事項の習熟度及びこれらの実行の程度を定期的に確かめるための時期及び方法を実施要領に規定すること。

(4) (2) 及び (3) の実施に関する基準を定め、その基準に達しない者に対しては適切な処置を行い、その基準に達したことを確かめた後、作業に就かせること。

(注) 1 国土交通省の資料による。

2 下線は、当省が付した。

## ○ 「動力車操縦者の健康管理等について」

(平成 15 年 3 月 5 日付け国鉄技第 173 号、各地方運輸局鉄道部長あて鉄道局安全対策室長通知)

去る 2 月 26 日、山陽新幹線岡山駅で運転士が居眠り状態で、所定停止位置の手前で停止した事案については、医学的精密検査の結果、当該運転士は、「睡眠時無呼吸症候群」であると診断された。

については、「睡眠時無呼吸症候群」等に起因する可能性のある事故事例等を再調査するとともに、これらの症状に対する認識を新たにし、健康管理や対応等について必要な措置を講じるよう貴局管内の鉄道事業者を指導されたい。

## ○ 「交通事業に係る運転従事者の睡眠障害に起因する事故等の防止対策に関する連絡会議申し合わせについて（通知）」（平成 15 年 3 月 31 日付け国総参第 50 号、地方運輸局交通環境部長等あて総合政策局参事官(交通安全)抜粋)

標記連絡会議において、別添のとおり申し合わせを行ったので通知する。

貴職においても、本申し合わせの趣旨を了知の上、管内における睡眠時無呼吸症候群（S A S）に関する情報の把握に努めるとともに、関係者に対し必要に応じて情報提供を図るなど、S A S 問題への対応について万全を期されたい。

(略)

(別添)

## 睡眠時無呼吸症候群（S A S）問題への対応について

平成 15 年 3 月 27 日

交通事業に係る運転従事者の睡眠障害に起因する  
事故等の防止対策に関する連絡会議 申し合わせ

## 1 基本的な対応方針

去る 2 月 26 日に山陽新幹線で発生した J R 西日本の居眠り運転において、当該運転士が睡眠時無呼吸症候群（S A S : Sleep Apnea Syndrome）であったことが判明した。S A S は睡眠中に呼吸が止まった状態（無呼吸）が断続的に繰り返される病気であり、その結果、質の高い睡眠を十分とれず、覚醒時に強い眠気等を招くことを特徴としており、居眠り運転による事故につながる事が指摘されている。現在、日本における潜在患者は、約 200 万人という報告もあり、交通機関の運転従事中にこうした症状が発生することに伴う事故を如何に未然に防止するかが大きな問題となっている。

この問題は、鉄道のみならず、陸・海・空の各交通機関に共通する問題であり、安全な交通サービスを安心して国民が享受する上からも 1 日も早い対策が急がれている。

一方、S A S は適切な治療により劇的に症状が改善される病気であり、早期に発見する方法やその治療方法も確立されているとのことから、交通事業関係者にとっては、交通安全の確保を図る観点で、運転従事者の S A S を早期に発見し、適切な治療の実施継続と併せ厳正な健康管理の下で運転業務に携わる運行管理体制を確立することが極めて重要である。

なお、効果的に対策を実施するため、各交通機関の特性を十分考慮することが必要であり、今般、本問題への対応が急がれたことから、既に各交通機関ごとに対策を開始しているところであるが、「交通事業に係る運転従事者の睡眠障害に起因する事故等の防止対策に関する連絡会議」における検討を

踏まえ、今後、以下の「2. 交通機関ごとの具体的な対応策」に示すとおり、総合的に対策を推進する。

有効な安全対策の前提は、潜在的なSAS運転従事者の早期発見と、適切な治療の実施継続であることに鑑み、運転従事者に対する「SAS問題」への認識向上の取り組みとSAS検診の促進及び運転従事者が「SASであるとの診断」を得た場合には速やかに医療専門家の治療と指導による厳正な健康管理の下に置く等の措置により、安全な交通を確保する運行管理体制を整備するよう交通事業者への周知と指導の徹底を図る。

その際、SAS問題対策として、乗務資格の喪失等の措置をとらざるを得ない場合は別として、「SASであると診断」された者に対し、不利益な措置とならないよう十分留意する。

また、言うまでもないが、SAS問題への対応のみならず、あわせて飲酒運転の防止など交通安全確保について引き続き所要の措置を講じるよう指導の徹底を図る。

## 2 交通機関ごとの具体的な対応策

### (1) 鉄軌道交通関係

- ① 地方運輸局を通じて鉄軌道事業者（運転従事者3万7千人）に対して、SAS等に起因する可能性のある事故事例等を再調査するとともに、これらの症状に対する認識を新たにし、健康管理や対応等について必要な措置を講ずるよう指導。
- ② 鉄道局とJR各社や民鉄事業者の代表者の安全担当部長等から構成される鉄道保安連絡会議を開催して、各社の取組状況等を確認するとともに、SAS等に関する省内の検討状況や、必ずしもこの病気と診断されたことのみで運転従事者の資格を喪失させるものではないが、速やかに的確な対応をとる必要のあることを説明。
- ③ 上記①及び②を踏まえ、鉄軌道事業者においては、専門医の意見を踏まえ、社員に対してSASの正しい知識を啓蒙すること、チェックシートの活用などによる自己評価・申告を行える環境を整備すること、及び必要な場合には医師の診断・検査が円滑に進むよう自社の病院や診療所等に診断や治療に必要な設備の充実を図ることについて検討を行い、それぞれ準備を進めており、今後とも適切な対応をとるよう徹底。

(略)

### ○ 「乗務中の運転士の心身異常に対する処置について」（平成17年4月22日付け国鉄技第12号）

運転士の健康管理については、列車の運行の安全を確保するために、鉄軌道事業者が身体機能検査を定期的に行い、作業を行うのに支障がないことを確かめるほか、乗務前の点呼時においても心身の状態の把握に努めるとしているが、平成15年10月18日の名古屋鉄道の列車脱線事故について、航空・鉄道事故調査委員会から「乗務中の運転士の心身の異常に対する処置」について指摘されている。

また、事故の関与要因とはされていないが、睡眠時無呼吸症候群についての記述もある。

よって、これらの指摘を踏まえ、管内の鉄軌道事業者に対し、下記の点に留意し、運転士の健康状態の把握に努め、同種事故の再発防止に期するよう指導されたい。

記

### 3 運転士が睡眠時無呼吸症候群の診断を受けやすいように配慮すること。

(注) 下線は、当省が付した。

事例 2-(1)-①

年間教育・訓練計画が未策定のため定例的な教育・訓練が実施されていないもの

鉄道事業者名	内 容
D m 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、係員の教育及び訓練等に関する実施要領を定めておらず、その理由として、i) 係員に起因する鉄道運転事故等が発生していないこと、ii) 実施要領の作成は義務付けられたことでなく、また、定めていないことによる支障はないことを挙げている。</p> <p>しかし、当該鉄道事業者における係員の教育及び訓練等の実施状況をみると、運転区（運転士 21 人、車掌 2 人）については、年間計画を作成し、毎月、教育・訓練が実施されているが、CTC（Centralized Traffic Control device：列車集中制御装置）センター及び施設部保全室については、配置している運転関係係員がそれぞれ 2 人計 4 人と少ないとして、年間計画は作成されておらず、日常業務の中で習熟を図ることで足りるとして、計画的な教育・訓練は実施されていない。</p>
D n 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、係員の教育及び訓練等に関する実施要領を定めておらず、その理由として、i) 社内規程の運転実施基準第 11 条に規定（注）していること、ii) 具体的な教育及び訓練の種類等は年間計画を作成し実施しており、実施要領を策定する必要性を感じていないことを挙げている。</p> <p>（注）運転実施基準（抜粋） （係員の教育及び訓練）</p> <p>第 11 条 次に掲げる係員は、会社の施行する適性検査及びその作業を行うのに必要な保全のための教育並びに考査を受けなければならない。</p> <p>駅長、助役、運転指令、運転係、信号係、駅務係、運転士、車掌</p> <p>しかし、当該鉄道事業者における係員の教育及び訓練等の実施状況をみると、①教育及び訓練等に関する年間計画において、i) 対象者、ii) 実施者、iii) 実施方法が定められておらず、また、②運転士に対する添乗教育は、運転中に問題があった場合に、当該運転士等のみを対象に実施されている。</p>
D o 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、係員の教育及び訓練等に関する実施要領を定めておらず、その理由として、係員の教育及び訓練等について、各現場で年間計画を定めて実施するという方法を採用しており、この方式で特に支障が生じていないことを挙げている。</p> <p>しかし、当該鉄道事業者における係員の教育及び訓練等の実施状況をみると、各現場において年間計画を定めて実施していることから、i) 係員のうち工務所員を対象とする教育及び訓練が毎年度実施されていない、また、ii) 教育及び訓練の参加者が把握されておらず、係員が教育及び訓練を受けているか明らかでない状況となっている。</p>

（注）当省の調査結果による。

事例 2-(1)-② 一部の運転関係係員以外の運転関係係員について実施要領が未策定のため定例の教育・訓練が実施されていないもの

鉄道事業者名	内 容
D u 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、運転関係係員の教育及び訓練等に係る実施要領として、「指導業務要領」及び「乗務係見習教育訓練要領」を定めている。しかし、その内容は、運転士及び車掌を対象とし、列車の運行管理を行なう指令職や軌道・保安設備等の保守管理を行なう工務課職員等の運転関係係員は対象とされていない。</p> <p>これは、当該要領が、当該鉄道事業者が第3セクターとして設立された時に定められたもので、当時、列車の安全な運行に最も重要である運転士及び車掌に特化して策定されたものの、その後の見直しが行われていないためである。</p> <p>このため、運転士及び車掌については、当該要領及び年間計画に基づく教育・訓練が実施されているが、運転士及び車掌以外の運転関係係員に係る教育・訓練は実施されていない。</p>
D k 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、運転士及び車掌に関しては、実施要領を定めて教育・訓練を実施しているが、運転取消しを行う係員（駅長業務）については実施要領もなく、教育・訓練等を実施していない。</p> <p>なお、当該鉄道事業者は、平成 16 年度に A d 鉄道が実施した駅長業務研修に係員を派遣したが、当該研修が当該事業者では扱っていない技術研修であったため、研修効果が薄いとして、以降派遣していない。</p>
D v 鉄道	<p>当該鉄道事業者における運転関係係員を対象とした乗務訓練の実施状況をみると、D v 1 本部では、運転係員 36 人（D v 2 駅 16 人、運転車両課の運転士 16 人及び工務課 4 人）のうち 9 人（25.0 パーセント。D v 2 駅 3 人及び運転車両課 6 人）が参加していない。</p>

（注）当省の調査結果による。

事例 2-(1)-③ 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かめることなく作業に従事させているもの

鉄道事業者	内 容
D c 鉄道	<p>平成 15 年に実施した精神機能検査（クレペリン検査）の結果、合格基準に達しなかった者（運転関係係員 3 人）については、必要な適性の保有を確かめた後でなければ作業を行わせるにはならないにもかかわらず、①個人面談の結果、いずれも検査当日体調が良くなかったとしていること、②当該係員の配置先には、複数の職員が配置されており、サポートしてくれる者がいること、③前回の検査結果（平成 12 年実施）では、いずれも合格基準に達していたことを理由に、特段の措置は執っていない。</p>

（注）当省の調査結果による。

表 2-(1)-⑤ 調査対象鉄道事業者におけるS A Sへの対応状況

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。

(単位:事業者、%)

事 項 調査対象 事業者数	社員に対する パンフレッ ト、ビデオ等 による知識の 普及を行って いないもの	チェッ クシー トを 活用し て いな いもの	診断や治療に必要な設備の充実		
			簡易検査器 を設置して いないもの	定期健康診断 時等における 問診を実施し ていないもの	精密検査を 実施してい ないもの
34 (100)	1 (2.9)	3 (8.8)	18 (52.9)	11 (32.3)	19 (55.9)

(注) 1 当省の調査結果による。  
2 ( )内は、構成比である。

表 2-(1)-⑥

調査対象鉄道事業者におけるS A Sへの対応状況（鉄道事業者別）

事 項 鉄道事業者名	運転士に対するS A S知識の普及を行っていないもの	チェックシートを活用していないもの	診断や治療に必要な設備の充実		
			簡易検査器を設置していないもの	定期健康診断時等における問診を実施していないもの	精密検査を実施していないもの
A a 鉄道					
C a 鉄道			○		
D b 鉄道			○	○	○
C b 鉄道				○	
D c 鉄道			○		○
D t 鉄道	○	○	○		○
A b 鉄道					
B b 鉄道					○
D u 鉄道			○	○	○
D h 鉄道		○	○		○
B e 鉄道					
B c 鉄道				○	
B a 鉄道			○		○
B d 鉄道					
A c 鉄道					
C c 鉄道					
B f 鉄道			○		
D j 鉄道			○	○	○
A d 鉄道					
B g 鉄道			○		○
D k 鉄道			○	○	○
C e 鉄道			○	○	○
D r 鉄道			○		○
D n 鉄道			○	○	○
D m 鉄道					○
A e 鉄道					
D o 鉄道		○	○		
D v 鉄道				○	○
A f 鉄道					○
B h 鉄道					
C f 鉄道			○	○	○
D p 鉄道			○		○
D q 鉄道			○	○	○
A g 鉄道					
計	1(2.9)	3(8.8)	18(52.9)	11(32.3)	19(55.9)

(注) 1 当省の調査結果による。  
2 ( )内は、構成比である。

表 2-(1)-⑦ 調査対象鉄道事業者におけるSASへの対応に対する意見・要望（10 鉄道事業者）

鉄道事業者名	意見・要望の内容
C a 鉄道	<p>チェックシートによるスクリーニングは、本人の判断に依存する部分が大きく、詳細な検査が必要となる者を漏れなく把握することが難しい。また、SASは専門医の検査を受けることが望ましいことから、簡易検査器は活用していない。SASのスクリーニング方法、簡易で確実な検査方法、SASと診断された者に対して執るべき措置のほか、検査周期（毎年、隔年等）について、国からの情報提供があれば参考になると思われる。</p>
D b 鉄道	<p>SASは自覚症状を伴わない場合もあることから、特に乗務員に対してはSASの検診を受けさせることを義務付けることが必要であると考えます。</p>
D t 鉄道	<p>当社は、社員の普段と違った心身の健康状態を把握した場合には、必要に応じて産業医に相談することとしているが、管理者等が社員の心身の健康状態の変化を的確に把握するために、SASに関する指導書や指針等の冊子があれば心強い。</p>
D h 鉄道	<p>SASについては、前向きに取り組んでいく必要があると考えているので、国からできるだけ具体的な対応措置を示してもらいたい。なお、その場合、当社のような中小民鉄では大手民鉄のように専門医が配置されているわけではないことに配慮してほしい。</p>
A d 鉄道	<p>現時点、各鉄道事業者が個別の対応を取っており、検査方法が鉄道事業者ごとに異なっているが、一定程度統一する方向性とする方が望ましいと考える。</p>
C e 鉄道	<p>SAS検査を受けるか否かの判断基準について、鉄道等に業種を絞った形での基準、駅間距離の短い鉄道事業者を対象とした基準等、具体的に設定してもらえるとありがたい。ただし、基準に該当する場合でも、受検を義務とする規定ではなく、受検させることが望ましい等選択の余地のある規定にするのが望ましい。</p>
D r 鉄道	<p>当社では、健康診断等における問診、チェックシートの記載及びBMI（肥満度）により、「SASの疑いがある」程度の把握まではできるが、当社の産業医及び保健師だけでは詳細な検査・治療は行えない。このため、SASの疑いがある者については、医療機関における診断・検査が必要となるが、当該診断・検査費用を当社で負担することが難しく、また、SASの検査に係る法令等の規定がない現状では、病院での受診を強制することは難しい。したがって、SASに係る受診の基準の制定及び会社でSAS受診・検査費用を負担する場合の国からの補助を希望する。</p>
D o 鉄道	<p>四国運輸局からSASの取組みに関する通知があったとき、具体的な手法を何も示してくれなかったため、当時、SASに詳しいとされていたA医療機関の医師に直接相談した上で、会社としての取組み方針を定めた。現在もその方法を踏襲しているが、その方法がよいのか悪いのかは正直よくわからない。取組みに関するガイドラインがあれば参考になる。</p>
D v 鉄道	<p>国土交通省は、SAS検査の方法、SASの疑いのある者及びSASと診断された者の勤務における留意事項等を示していないため、当社では、それらをどのように実施するのが効果的であるのかを判断しかねている状況である。このため、国土交通省がSAS検査の方法等の基準を示してほしい。</p>
D m 鉄道	<p>SASへの対応については、平成15年度の通達発出のみで、その後、特に国から指示が出されておらず、事業者任せとなっているが、専門家がない中小事業者においては実施が難しいので、国が医学的根拠に基づき、中小事業者にも実現可能なガイドラインを作成してくれれば、SASへの対応を実施しやすい。</p>

(注) 当省の調査結果による。



事例 2-(1)-④

S A S 該当者の有無を把握していないもの

C e 鉄道は、運転士に対する健康診断時に S A S に関する診断項目を設定していない。これは、S A S に関する診断項目を設定した場合、① S A S の簡易検査や精密検査に要する費用を当該鉄道事業者が負担することが困難である、② 問診を実施した場合、S A S と疑われる職員が多数発生するおそれがあり、職員の不安をあおる可能性があるとの理由によるものである。

当該鉄道事業者は、S A S の診断を希望する職員に対して、健康診断を業務委託している B 医療機関を紹介している。同医療機関は、健康診断時に簡易検査器（パルスオキシメータ）を有料（1 回 2,500 円（保険適用外））で S A S 診断希望者に貸与し、同器による測定の結果、S A S が疑われる者には、同医療機関が専門病院を紹介するという仕組みを採っている。

当該鉄道事業者が同医療機関に S A S 診断希望者の簡易検査結果と専門病院での診断結果を照会しても、当該情報は個人情報であるとして、同医療機関から当該鉄道事業者には平成 16 年度の S A S 診断の受診者数が提供されたのみであり、当該鉄道事業者は、S A S 診断受診者の診断結果を把握していない。

(注) 当省の調査結果による。

(2) 鉄道施設・車両の整備

勸告	説明図表番号
(制度の概要)	
<p>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。</p>	<p>表 2-② 表 2-(2)-①～⑤</p>
<p>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。</p>	<p>表 2-②</p>
<p>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。</p>	<p>表 2-(2)-⑥ 図 2-(2)-①</p>
<p>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。</p>	<p>表 2-(2)-⑦ 表 2-(2)-⑧</p>
(調査結果)	
<p>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。</p>	
<p>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。</p>	
<p>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みると、避難階段への防火戸や駅執務室内の排煙設備が設置さ</p>	<p>表 2-(2)-⑨～⑪ 事例 2-(2)-①</p>

<p>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。</p>	<p>事例 2-(2)-②</p>
<p>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。</p>	<p>表 2-(2)-⑫</p>
<p>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。</p>	<p>表 2-(2)-⑬</p>
<p>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。</p>	<p>表 2-(2)-⑭</p>
<p>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。</p>	<p>表 2-(2)-⑮</p>
<p>(所見)</p>	
<p>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。</p>	
<p>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、整備の進ちよく状況を把握し、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。</p>	
<p>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、整備の進ちよく状況を把握し、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。</p>	

(説明)

表 2-(2)-① 安全設備及び信号保安設備に関する省令の概要

○ 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）

第 3 章 線路

第 7 節 安全設備

(災害等防止設備)

第 27 条 物件の落下等により線路に支障を及ぼすおそれのある切取区間、トンネル口等には、線路の支障を防ぐための設備又は落下物等を検知するための設備を設けなければならない。

2 駅、トンネル等の施設には、施設の状況に応じた浸水防止設備及び必要な排水量に応じた排水設備を設けなければならない。

(橋りょう下等の防護)

第 28 条 交通の頻繁な道路、線路又は河川に架設する橋りょうであって橋りょうの下を通行するものに危害を及ぼすおそれのあるものには、物件の落下を防止するための防護設備を設けなければならない。

2 交通の頻繁な道路又は河川に架設する橋りょうであって自動車又は船舶の衝撃を受けるおそれのある場合は、相当の防護設備を設けなければならない。ただし、新幹線以外の鉄道にあつては、危険である旨の表示とすることができる。

(地下駅等の設備)

第 29 条 主として地下式構造の鉄道の駅であって地下にあるもの及びこれに接続するトンネル並びに長大なトンネル（以下「地下駅等」という。）には、必要な換気量に応じた換気設備を設けなければならない。ただし、十分な自然換気が得られるものにあつては、この限りでない。

2 地下駅等には、施設の状況に応じ、必要な消火設備、避難設備その他の火災対策設備を設けなければならない。

(車両の逸走等の防止)

第 30 条 車両が逸走し、又は列車が過走して危害を及ぼすおそれのある箇所には、列車等の速度、こう配等を考慮し、相当の保安設備を設けなければならない。

(線路内への立ち入り防止)

第 31 条 人が線路に立ち入るおそれのある場所には、必要に応じ、相当の防護設備を設け、又は危険である旨の表示をしなければならない。

2 前項の規定にかかわらず、新幹線にあつては、橋りょう、トンネルその他の人の容易に立ち入ることができない場所を除き、防護設備を設けなければならない。

(避難用設備等)

第 32 条 線路は、事故が発生した場合その他の緊急の場合に避難しようとする旅客が安全に歩行することが可能なものでなければならない。ただし、施設の状況に応じ、相当の避難設備を設けた場合は、この限りでない。

第 7 章 運転保安設備

第 1 節 信号保安設備

(続 く)

(閉そくを確保する装置等)

第 54 条 閉そくを確保する装置は、進路上の閉そく区間の条件に応じた信号を現示し、又は閉そくの保証を行うことができるものでなければならない。

2 列車間の間隔を確保する装置は、列車と進路上の他の列車等との間隔及び線路の条件に応じ、連続して制御を行うことにより、自動的に当該列車を減速させ、又は停止させることができるものでなければならない。

3 第 1 項又は第 2 項に掲げる装置を単線運転をする区間において使用する場合は、相対する列車が同時に当該区間に進入することができないものでなければならない。

(鉄道信号の現示装置等)

第 55 条 鉄道信号の現示装置及び表示装置の構造、現示又は表示の方法並びに施設方法は、誤認を与えないおそれのないものでなければならない。

2 信号の現示装置は、信号が防護する区域の始端までに当該信号が現示する速度まで列車等を減速させ、又は停止させることができるように設けなければならない。

3 衝突及び脱線のおそれのある線路の交差又は分岐その他の箇所には、衝突の防止その他列車等の運転の安全を確保することができるように信号の現示装置を設けなければならない。

(信号相互間等を連鎖させる装置等)

第 56 条 衝突及び脱線のおそれのある線路の交差又は分岐その他の箇所には、衝突の防止その他列車等の運転の安全を確保することができるよう、進路に支障を及ぼすおそれのある信号相互間及び信号とその進路内の転てつ器相互間その他これに類する相互間を連鎖させる装置を設けなければならない。

2 前項の装置を遠隔制御する装置は、列車等の位置、列車等の進路の開通状況その他の列車等の安全な運行に必要な情報を表示することができるものでなければならない。

(列車を自動的に減速又は停止をさせる装置)

第 57 条 閉そくによる方法により列車を運転する場合は、信号の現示及び線路の状況に応じ、自動的に列車を減速させ、又は停止させることができる装置を設けなければならない。ただし、列車の運行状況及び線路の状況により列車の安全な運転に支障を及ぼすおそれのない場合は、この限りではない。

(自動運転をするための装置)

第 58 条 動力車を操縦する係員が乗務しない鉄道に設ける自動運転をするための装置は、次の基準に適合するものでなければならない。

一 乗降する旅客の安全が確認された後でなければ列車を発車させることができないものであること。

二 列車間の間隔を確保する装置からの制御情報が指示する運転速度以下に目標速度を設定し、円滑に列車の速度を制御する等運転保安上必要な機能を有するものであること。

三 旅客の乗降に支障を及ぼさない位置に円滑に列車を停止させるものであること。

(列車等を検知する装置)

第 59 条 列車等を検知する装置（保安上必要なものに限る。）は、誘導作用等による障害を防止することにより、列車等を確実に検知することができるものでなければならない。

2 前項の装置に検知区間の境界を設ける場合は、列車等の衝突のおそれのない位置としなければならない。

(注) 下線は、当省が付した。

表 2-(2)-② 地下鉄道の火災対策基準の改正について

平成 15 年 2 月 18 日に発生した韓国テグ地下鉄の火災事故を踏まえた地下鉄道の火災対策検討会からの提言（平成 16 年 3 月 29 日）を受けて、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準」（平成 14 年 3 月 8 日付け国鉄技第 157 号）に反映し、平成 16 年 12 月 27 日付けで、鉄道局長から各地方運輸局長等に通知。なお、改正の概要は下記のとおり。

I 新たに大火源火災を考慮

1 排煙設備等について大火源火災での照査を追加

通常火災に加え大火源火災においても、個々の地下駅ごとに旅客の避難に要する時間を算定し、必要な排煙設備等を設置

2 車両用材料（客室天井材）の燃焼試験を追加

客室天井材の耐燃焼性及び耐溶融滴下性を確保するため、コーン型ヒータによる燃焼試験及び耐溶融滴下性の判定を追加

II 更なる安全性の向上

1 駅・トンネル関係

(1) 売店の構造材等の不燃化、トンネル内ケーブルの耐熱措置等

(2) 避難経路の安全性向上（二段落としシャッターの設置、売店の設置を禁止）

(3) 消防活動への支援（無線通信補助設備及び非常コンセント設備の設置）

(4) プラットホーム末端から避難通路までの距離が長い場合の安全確保（床面等に避難誘導灯の設置、売店の設置を禁止）

2 車両関係

列車の防火区画化（連結車両の客車間に通常時閉じる構造の貫通扉等を設置）

3 その他

(1) 火災時の運転取扱いに関するマニュアルの整備

(2) 旅客に対する情報提供（駅構内避難経路図等の表示）

(3) 係員の教育訓練及び消防機関との連携

(注) 国土交通省の資料による。

## ○ 「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 鉄道局長通知。抜粋)

## 別冊 1

鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準

## Ⅲ—15 第 29 条（地下駅等の設備）関係

地下駅等を新設又は改築する場合の火災対策設備については、「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）の通達によること。

## ○ 「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について」

(平成 16 年 12 月 27 日付け国鉄技第 124 号鉄道局長通知。抜粋)

標記について、下記のとおり改正したので、了知されるとともに貴下鉄道事業者を指導されたい。

これに伴い、「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）は廃止する。

## 記

鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準（平成 14 年 3 月 8 日付国鉄技第 157 号）別冊 1 「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準」の一部を次のように改正する。

(略)

(注) 国土交通省の資料による。

表 2-(2)-④ 地下鉄道についての火災対策基準の新旧対照（概要）

昭和 50 年基準	平成 16 年基準
<p>適用等について</p> <p>(1) 「地下駅」とは、乗降場が地下にある停留場及び停車場（山岳地帯に設けられるものを除く。）及び当該地下駅に接続するトンネルに対し適用する。</p> <p>1 建造物の不燃化 地下にある建造物は、原則として、不燃化すること。</p> <p>2 防災管理室の整備 駅には、情報の収集、連絡及び命令の伝達、旅客への案内放送並びに防火シャッター等の監視及び制御を行う係員が常時勤務する防災管理室を設けること。</p> <p>3 警報設備、通報設備、避難誘導設備等の整備</p> <p>(1) 警報設備 駅には、自動火災報知設備を設け、防災管理室にその受信機を設けること。</p> <p>(2) 通報設備</p> <p>(ア) 駅には、次の設備を設けること。</p> <p>(a) 防災管理室と消防、警察、運転指令所、電力指令所、駅内各所及び関係隣接建築物との間で連絡できる通信設備</p> <p>(b) 防災管理室で統轄できる放送設備</p> <p>(c) 防災管理室と地上とを連絡するための無線用補助アンテナ。また、地下において乗換えを行う駅及び地下街と接続する駅の構内には、防災管理室及び地上と無線通話ができるための伝送路</p>	<p>1 適用等について</p> <p>(1) この基準は、地下駅及び地下駅に接続するトンネルに対し適用する。</p> <p>(2) この基準において「<u>地下駅</u>」とは<u>プラットホームが地下にある駅（山岳地帯に設けられるものを除く。）</u>をいう。</p> <p>2 建造物等の不燃化</p> <p>(1) 建造物は、次に定めるところにより不燃化するものとする。</p> <p style="text-align: center;">(略)</p> <p>(2) <u>売店（簡易型に限る。）は、構造材、内装、書棚等を不燃化</u></p> <p>3 防災管理室の整備</p> <p>(1) 駅には、情報の収集、連絡及び命令の伝達、旅客への案内放送並びに防火シャッター等の監視及び制御を行う係員が常時勤務する防災管理室を設けること。<u>この場合、防火管理室の設置位置は駅務室に併設することが望ましい。</u></p> <p>(2) 防火管理室には、常用する電源が停止した場合、<u>非常電源により点灯する照明設備を設けるものとする。</u></p> <p>(3) <u>非常電源は、蓄電池設備又は自家発電設備とする。</u>以下の非常電源についても同様とする。</p> <p>4 警報設備、通報設備、避難誘導設備等の整備</p> <p>(1) 警報設備</p> <p>② <u>自動火災報知設備の感知器の設置場所は、居室、売店、変電所、配電所、機械室等とし、自動火災報知設備には非常電源を附置するものとする。</u></p> <p>(2) 通報設備</p> <p>① 駅には、次の設備を設けること。</p> <p>(ア) 防災管理室と消防、警察、運転指令所、電力指令所、駅内各所（<u>居室、プラットホーム両端部及び駅が管理する区域内で連絡上主要な場所</u>）及び関係隣接建築物との間で連絡できる通信設備</p> <p>(イ) 防災管理室で統轄できる放送設備（<u>防災管理室から放送可能な範囲は、プラットホーム、コンコース、通路等駅が管理する区域とする。</u>）</p> <p>(ウ) <u>無線通信補助設備</u></p>



(イ) 駅間には、列車及びトンネルから運転指令所に連絡できる通信設備を設けること。

(3) 避難誘導設備

(ア) 駅には、次の設備を設けること。

(a) 乗降場から地上までの異なる2以上の避難通路

(b) 常用する電源が停止した場合、非常電源により即時に自動的に点灯し、床面において1ルクス以上の照度を確保することができる照明設備

(c) 避難口誘導灯及び通路誘導灯

(イ) 駅間には、次の設備を設けること。

(a) 常用する電源が停止した場合、非常電源によりすみやかに点灯し、避難の際通路になる部分の路面において1ルクス以上の照度を確保することができる照明設備

(b) 非常電源による照明設備に近接した位置に、駅又はトンネル口までの距離及び方向を示す標識

(4) 排煙設備

(ア) 駅及び駅間には、排煙を有効に行える設備を設けること。ただし、既設の地下鉄道においては、可能な限り設けること。

② 駅間には、列車及びトンネルから運転指令所に連絡できる通信設備を設けること。

③ 通信設備及び放送設備には、非常電源を附置するものとする。

(3) 避難誘導設備

① 駅には、次の設備を設けること。

(ア) プラットホームから地上までの異なる2以上の避難通路

異なる避難通路とは、一つの避難通路の歩行経路のすべてにおいて他の避難通路と重複しないものとする。

(イ) 常用する電源が停止した場合、非常電源により即時に自動的に点灯し、床面の主要部分において1ルクス以上の照度を確保することができる照明設備

(ウ) 避難口誘導灯及び通路誘導灯

避難口誘導灯及び通路誘導灯に関する技術上の基準は、消防法施行令第26条第2項の規定によるものとする。

ただし、プラットホームの末端から直近の避難通路への出入口までの距離が長い場合は、床面、壁面下部等に通路誘導灯を設置するものとする。

② 駅間には、次の設備を設けること。

(ア) 左記(a)と同じ

(イ) 非常電源による照明設備に近接した位置に、駅又はトンネル口までの距離及び方向を示す標識

標識は、避難の際通路になる部分の路面から高さが1.5メートル以下の位置に、間隔100メートル以内ごとに、識別が十分可能なように設けるものとする。

(4) 排煙設備

① 駅及び駅間には、旅客が安全に避難できるよう必要に応じて排煙を有効に行える設備を設けるものとする。

(ア) 排煙設備の必要排煙量等については、別紙第7により算出するものとする。

(イ) 排煙設備は、機械換気設備を兼用してもよい。

(ウ) トンネルの縦断線形により自然換気口によってもトンネルの排煙効果が十分期待できる場合は、排煙機を設けなくてもよい。

(エ) 電源を必要とする排煙設備には、非常電源を附置するものとする。

(イ) 駅には、乗降場と線路との間、階段、エスカレーター等の部分に、必要に応じて垂れ壁等の煙の流動を妨げるものを設けること。

(5) 防火戸

駅と他線の駅（同一の乗降場を使用するものを除く。）、地下街等との地下における連絡箇所には、防火戸を設けること。

(6) その他

(ア) 駅には、空気呼吸器を常設すること。

(イ) 変電所には、原則として、専用の換気設備を設けること。

② 駅には、プラットホームと路線との間、階段、エスカレーター等の部分に、必要に応じて垂れ壁等の煙の流動を妨げるものを設けること。

この場合において、煙の流動を妨げるものとは、天井面から下方に突出した垂れ壁その他これと同等以上に煙の流動を妨げる効力のあるもの（感知器との連動により降下し、かつ、防災管理室からの遠隔操作によっても作動できるものを含む。）で、不燃材料で造られ、又は覆われたものをいう。

(5) 防火戸等

① 駅と他線の駅（同一のプラットホームを使用するものを除く。）、地下街等との地下における連絡箇所には、防火戸等（開き戸若しくは引き戸を附置した防火戸又は防火シャッター（上下動するものに限る。）以下の防火戸等についても同様とする。）を設けるものとする。

② プラットホームの避難階段部等及び旅客が安全に避難できるために必要な箇所には、防火戸等を設けるものとする。

(6) その他

① 駅には、空気呼吸器を常備するものとする。  
この場合において、空気呼吸器は、JIS T 8155、JIS T 8156、又は JIS M 7601 のものとし、旅客の救助、消火及び消防関係職員の案内等の作業に携わる係員数以上の数を常備するものとする

② 変電所には、原則として、専用の換気設備を設けること。ただし、既設の変電所で専用の換気設備を設けることが困難な場合は、換気口に防火ダンバーを設けるものとする。

③ 売店は、旅客の避難に支障となる箇所及びプラットホームの末端から直近の避難通路への出入口までの間にはこれを設けてはならない。

④ コンビニ型売店は、防火・防煙区画化を行うものとする。

⑤ 駅の地下4階以下の階で、当該地下4階以下の床面積の合計が1,000平方メートル以上のものには、地下4階以下の階ごとに非常コンセント設備を設けるものとする。

⑥ 非常コンセント設備には、非常電源を附置するものとする。

⑦ 駅において、居室の各部分から避難口までの距離は、100メートル以下とする。

⑧ 駅間において、避難の際通路となる部分は、避難に支障ない構造とするものとする。

<p>4 消火設備の整備</p> <p>(ア) 駅には、次の設備を設けること。</p> <p>(a) 消火器</p> <p>(b) 屋内消火栓設備</p> <p>(c) 連結散水設備又は送水口を附置したスプリンクラー設備</p> <p>(d) 連結送水管</p> <p>(イ) 駅間には、駅間距離が長い場合は連結送水管を設けること。</p> <p>5 防災管理体制の整備</p> <p>防災に関する諸規程を整備するとともに、消防等防災関係機関との連絡等の緊急処理体制を整備すること。</p>	<p>5 消火設備の整備</p> <p>(1) 駅には、次の設備を設けること。</p> <p>① 消火器</p> <p>② 屋内消火栓設備</p> <p>③ 連結散水設備又は送水口を附置したスプリンクラー設備</p> <p><u>コンビニ型売店には、消防法施行令第 12 条第 2 項の規定により送水口を附置したスプリンクラー設備を設けるものとする。</u></p> <p>④ 連結送水管</p> <p>(2) 駅間には、隣接する駅のプラットホームに設けられた連結送水管の放水口相互間の距離が 500 メートルを超える場合は、連結送水管を設けるものとする。</p> <p>6 火災対策設備の整備</p> <p><u>火災対策設備は、1 年に 1 回を基本として動作確認等を行い、整備した設備でなければならない。</u></p> <p>7 駅には、旅客に対して次に掲げる事項を周知するための表示設備を設けるものとする。</p> <p>(1) <u>トンネル内走行中の列車に火災が発生した場合は、次の停車場まで走行し避難することを基本としていること</u></p> <p>(2) <u>列車の前後から避難することができること</u></p> <p>(3) <u>非常時の避難経路図等旅客の安全な避難に必要な事項</u></p> <p>8 駅には、係員の火災発生時の対応、教育・訓練及び消防機関との連携に関する以下の事項を定めたマニュアル等を備えておくものとする。この場合、消防機関と十分協議を行った上で定めるものとする。</p> <p>(1) <u>係員の火災発生時の対応に関すること</u></p> <p>(2) <u>係員に対する教育・訓練（主に初期消火、避難誘導等の訓練を行うことをいう。）について、その実施方法等</u></p> <p>(3) <u>消防活動上有効な情報について、消防機関への提供に関すること</u></p>
---	--

(注) 1 国土交通省の資料に基づき当省で作成した。

2 下線部分は、新たに規定された事項であることを示す。

表 2-(2)-⑤ 地下駅火災対策施設整備事業費補助交付要綱（平成 16 年 7 月 1 日 国鉄施第 39 号。抜粋）

（通則）

第 1 条 地下駅火災対策施設整備事業費補助（以下「補助金」という。）の交付については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号）及び同法施行令（平成 15 年政令第 293 号）並びに補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和 30 年法律第 179 号。以下「適正化法」という。）及び同法施行令（昭和 30 年政令第 255 号。以下「適正化法施行令」という。）に定めるほか、この交付要領の定めるところによる。

（補助の目的）

第 2 条 この補助金は、地下駅火災対策施設整備事業に要する経費の一部を国が独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）を通じて補助することにより、地下駅の火災対策施設を平成 20 年度末までに整備を行い地下駅利用者の安全の向上を図ることを目的とする。

（補助対象事業）

第 3 条 補助対象事業は、「地下鉄道の火災対策基準について（昭和 50 年 1 月 30 日付け鉄総第 49 号の 2 運輸省鉄道監督局長通達）」（以下「基準」という。）の制定前に建設され、基準に適合していない地下駅の火災対策施設のうち、排煙設備及び避難通路の新設のため駅施設の改良工事を行う事業とする。ただし、避難通路においては、非常時のみ使用する場合はその全てを補助対象とし、常用通路兼用として使用する場合は非常時のみ使用する通路相当分を補助対象とする。

（交付の対象等）

第 4 条 国土交通大臣（以下「大臣」という。）は、公営地下鉄を運営する地方公共団体及び東京地下鉄株式会社並びに民鉄線既存駅の改良整備・保有を業務とする地方公共団体の出資又は拠出に係る法人（以下「補助対象者」という。）が行う補助対象事業に必要な経費のうち、補助金交付の対象として大臣が認める経費（以下「補助対象経費」という。）について、機構が補助対象者に対して補助するための財源として予算の範囲内において機構に対して補助金を交付する。

2 補助対象経費は、補助対象事業を行うために直接に要した本工事費、付帯工事費及び用地費とする。

（注）下線は、当省が付した。

I 安全性緊急評価

## 1 目的

重大事故を未然に防止するため施設及び車両（以下「施設等」という。）の現状を安全性の観点から評価し、適時適切な安全投資の実施に向けた保全整備計画の策定に資することを目的とする。

## 2 対象鉄軌道事業者

平成 11 年度及び 12 年度において、2 年連続で旅客営業キロ 1 キロメートル当たりの 1 日平均旅客人員が 8,000 人未満の 77 地方鉄道事業者

## 3 評価項目

1) 評価項目は、列車脱線、列車衝突（重量物と衝突する場合を含む。）、列車火災事故等重大事故に係る鉄道線路、信号保安設備、車両に係る項目とし、別紙 1 に対象の評価項目標準を示す。

2) 評価の対象施設等は、原則として、鉄道事業者が有する全施設等を対象とする。

## 4 評価基準

各評価項目について、現状における技術的知見により健全度を評価するものとし、別紙 1 にその評価基準標準を示す。

## 5 実施方法

1) 評価は、客観的かつ統一的なものとなるよう、また、委託先が実施する評価に際しその立会いを通して技術的ノウハウが委託元の鉄道事業者へ移転できる効果も考慮し、鉄道事業者以外の者へ委託して行うものとする。

2) 評価の対象施設等は、鉄道事業者が有する全施設等を対象とするが、経年や管理状況等から安全上特に問題とならないものもあることから、これを委託先が判断できる設備台帳、検査修繕記録、取替記録等をあらかじめ鉄道事業者が作成して提示するとともに、状況を説明することによって、効率的な評価を実施することとし、対象施設等のうち確認すべき施設等を抽出して実施できるものとする。

3) 委託先が行う現地確認を安全かつ効率的に実施するための列車見張員の配置、保守車両の確保、運転手続き等必要なものについては、鉄道事業者において準備するものとする。

4) 評価結果は、3 年以内に整備すべき緊急整備事項と概ね 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委託先に作成させ、速やかに当局に報告すること。

5) 大掛かりな調査が必要なもの、特殊な計器を使う必要のあるもの、別の非破壊検査が必要な場合等については、緊急度を考慮し、評価報告書の中に記載して別に計画することができるものとする。

なお、橋りょう、トンネル等の改修を実施する前提の調査は、「鉄道軌道近代化設備整備費補助金」を活用できる。

## 6 実施時期

平成 14 年度と平成 15 年度の 2 年間の間において実施するものとし、実施希望年度を平成 14 年 5 月 2 日までに当局に報告すること。なお、実施年度は必要により調整のうえ決定するものとする。

(続 く)

## 7 実施費用

「鉄道軌道近代化設備整備費補助金」制度を活用できる要件を満たした対象事業者であって、かつ、次の要件を満たす事業者に対し、国は地方公共団体と同額で補助対象事業費の1/3以内の補助を行い実施することができる。

「要件」

事業を実施する前年度及び前々年度の2年連続で、当該路線の輸送密度が8,000人/日未満であり、当該路線で経常損失を生じており、かつ、全事業で経常損失を生じている事業者

## 8 その他

標準的な実施フローは「別紙2」のとおり。

## II 安全性緊急対策

### 1 目的

重大事故を未然に防止するため、施設等の安全性緊急評価に基づき区分された緊急整備事項を、確実かつ適切に実施して保安度の向上を図ることを目的とする。

### 2 実施方法

1) 鉄道事業者においてIの5の4)の評価報告書に記載された緊急整備事項と中長期整備事項に必要な費用を算出したうえ、実施予定時期等を検討して、緊急整備計画、中長期整備計画に区分整理した「保全整備計画」を策定すること。

2) 策定した「保全整備計画」は、速やかに当局に報告すること。

### 3 実施時期

1) 「緊急整備計画」に基づく対策については、評価後3ヵ年以内の間において確実に実施するものとし、緊急度等を十分勘案して時機を失することのないようにするとともに、安全性緊急対策が完了するまでの間は、点検を強化する等列車の安全運行に万全を期すこと。

2) 「中長期整備計画」に基づく対策については、安全かつ永続的な輸送事業のために着実かつ適切に実施すること。

### 4 実施費用

「鉄道軌道近代化設備整備費補助金」制度を活用することができる。

### 5 その他

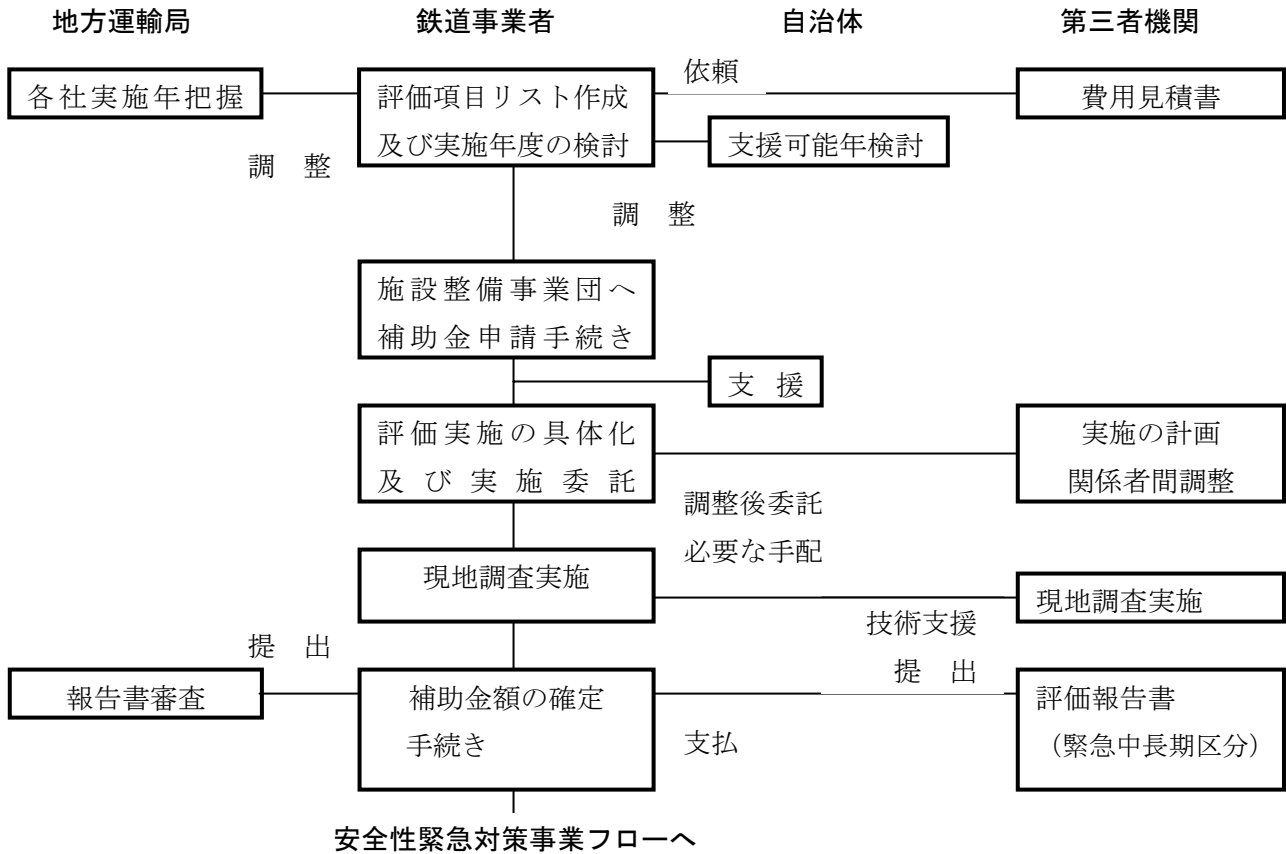
標準的な実施フローは「別紙2」のとおり。

(注) 1 国土交通省の資料による。

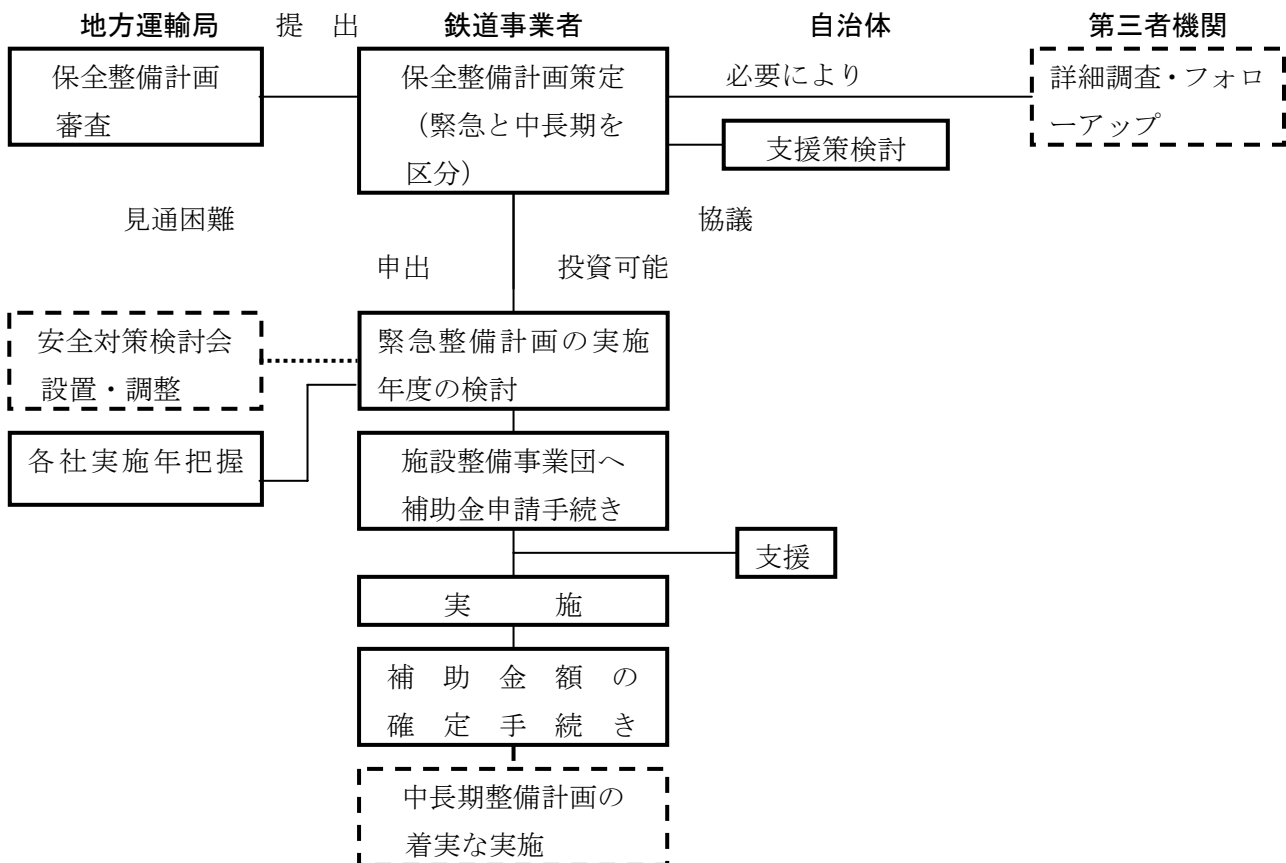
2 下線は、当省が付した。

図 2-(2)-①

別紙2 安全性緊急評価の標準的な実施フロー



安全性緊急対策の標準的な実施フロー



(注) 国土交通省の資料による。

表 2-(2)-⑦ 鉄道軌道近代化設備整備費補助金の概要

1 制度の概要

経営基盤の脆弱な中小鉄道事業者に対し、鉄道軌道の近代化を促進し、安全性、設備、運行の保安度の向上や、その経営収支・サービスの改善を図るため、安全対策投資、近代化設備の整備に要した費用の一部を補助する制度

2 補助の概要

(1) 補助対象事業者： 原則として、赤字路線（経常損失）、かつ、全事業で赤字又は一定規模の黒字事業者

(2) 補助対象経費： 近代化設備の整備に要した費用

(3) 補助率：

① 国：1/5、地方：1/5（鉄軌道事業で経常損失、かつ、無配当の事業者が行う安全対策設備整備については、国：1/3、地方：1/3）

② 緊急保全整備事業費 <5年間に限る>

安全性緊急評価の結果を踏まえ、緊急に改善を要する設備のうち、橋梁等の整備（橋梁・トンネル・落石等防止設備・軌道道床強化、A T S 設備の整備、重軌条交換、分岐器の重軌条化、制動装置の新設及び改良）について国と地方公共団体が 2/5 ずつ補助

ただし、一定の要件に該当する黒字路線の事業者にあつては、緊急に改善を要する橋梁等の整備について国と地方公共団体が 1/3 ずつ、その他の安全対策設備の整備について 1/5 ずつ補助

③ 再生関連対策：17年度～

再生計画に基づき行う、利用者利便の向上に資する設備であつて再生計画の実現に著しい効果が期待できるものの整備（車両の更新、行違い設備の新設等）について、対象設備を追加する（P & R 駐車場・駐輪場、部分的複線化、新駅設置）とともに、国と地方公共団体が 1/3 ずつ補助

ただし、再生計画期間中に限り黒字路線転換事業者も対象

④ 安全管理体制・人材育成の強化

運輸安全法（改正鉄道事業法）制定に伴う新たな安全対策、強風対策・豪雪対策を踏まえ、安全管理や人材育成の体制強化について、国と地方が 1/3 ずつ補助

(参考)

○ 脱線防止対策：18年度に限る

速度超過防止用 A T S 等の緊急整備について、補助率かさ上げし、国と地方公共団体が 2/5 ずつ補助（1/3 ⇒ 2/5）

○ 安全対策教育指導費 <16年度から3年間>

安全性緊急評価の結果を踏まえ、運転、電気、施設等に関する技能等の向上を図り輸送の安全を確保するための教育指導について、国と地方公共団体が 1/3 ずつ補助

(注) 国土交通省の資料による。



表 2-(2)-⑧ 「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 日国鉄施第 205 号)

鉄道の安全は、国民の生命・財産にかかわる基本的な事項である。また、鉄道は大量輸送機関であり、ひとたび事故が発生するとその被害は甚大となる恐れがあることから、常に一定以上の安全水準を確保することが社会的に求められている。しかし、京福電気鉄道株式会社において、平成 12 年 12 月 17 日と平成 13 年 6 月 24 日の約半年の間に、二度にわたる重大な列車衝突事故が発生した。同社に対しては、中部運輸局長から平成 13 年 7 月 19 日付けで事業改善命令を発出し、安全管理について体制等の再構築を求めたところであるが、同社から平成 13 年 10 月 19 日付けで鉄道事業廃止届が提出され、現在、関係地方公共団体等で存廃問題として議論されているところである。

この事態の契機となった事故そのものを厳粛に受け止めるとともに、同種重大事故の再発防止を図るためには、いかなる経営環境にあっても「安全輸送の確保」が鉄軌道事業の最大の使命であるということを深く再認識する必要がある。

今般、緊急に取り組むべき安全対策を下記のとおり実施することとしたので、関係地方公共団体の協力も得て適切に実施されるよう、管下関係鉄軌道事業者を指導されたい。

## 記

### 1 自動列車停止装置 (A T S) の緊急整備

これまでも、正面衝突事故等を防止するため、自動列車停止装置の設置を順次進めてきたところであるが、現状においても未設置の路線があることから、今回の事故を踏まえ、自動閉そく式、特殊自動閉そく式 (安全側線が設置されている場合等を除く) を施行する路線であって、自動列車停止装置が未設置となっている区間に、原則として平成 15 年度までの 2 カ年で集中的に誤出発防止機能を有する自動列車停止装置を緊急整備することとする。このため、貴局管下鉄軌道事業者で緊急整備が必要な鉄軌道事業者 (別添 1 (略)) に対し、自動列車停止装置の緊急整備計画の策定と当該計画の提出を指示し、平成 14 年 3 月 31 日までに報告されたい。

なお、緊急整備が完了するまでの間は、運転に従事する係員の知識技能の保有状態及び心身状態の確認を強化するとともに、運転取扱いに係る教育訓練の充実等を図り、列車の安全運行に万全を期すよう指導されたい。

### 2 安全性緊急評価・対策事業の実施

地方中小鉄軌道事業者の有する施設及び車両 (以下「施設等」という。) の現状について安全性の観点から評価し、これに基づき緊急的に施設等の安全対策を講じる「安全性緊急評価・対策事業」を実施するので次の要領により貴局管下鉄軌道事業者を指導されたい。

#### 1) 対象鉄軌道事業者

別添 2 に掲げる事業者。(略)

#### 2) 安全性緊急評価

安全性緊急評価は、客観的かつ統一的な評価を行うため当該鉄軌道事業者以外の者に委託して、平成 14 年度と平成 15 年度の 2 カ年度のうちのいずれかの年度において実施することとし、評価後 3 年以内に整備すべき緊急整備事項と概ね 10 年以内に整備すべき中長期整備事項を区分整理した評価報告書を貴職あてに提出するよう指示し、提出があり次第報告されたい。

( 続 く )

対象とする施設等は、鉄道線路、信号保安設備、車両とし、当該鉄軌道事業者の全施設等を対象とするが、評価にあたっては、経年や管理状況等を勘案して安全上問題とならない範囲内において対象施設等から抽出して評価することができるものとする。

3) 施設等の保全整備計画の策定

評価報告書に基づき、鉄軌道事業者が、事業費、実施予定時期等を検討し、緊急整備計画、中長期整備計画に区分整理した保全整備計画を策定することとし、これを貴職あてに提出するよう指示し、提出があり次第報告されたい。

4) 安全性緊急対策事業

保全整備計画に基づいた対策が着実に実施されるよう、当該鉄軌道事業者を適切に指導するものとする。特に、安全性緊急対策事業としての緊急整備計画の実施については、時機を失することなく確実に実施されるよう適切に指導するとともに、緊急整備が完了するまでの間は、点検を強化する等列車の安全運行に万全を期すよう指導されたい。

3 推進体制の整備

自動列車停止装置の緊急整備や安全性緊急評価・対策事業を着実に実施するためには、国、沿線地方公共団体及び鉄軌道事業者が密接に連携し推進することが必要であるため、貴局において次の会議を開催して、十分な連絡、調整を図り、円滑な推進に努められたい。(別添3 (略))

1) 安全対策会議

貴局、管下全対象事業者及び沿線都道府県で構成する安全対策会議を早期に開催し、貴局から趣旨説明と協力要請を行うこと。また、実施年度の調整等事業推進に必要なが生じた場合にはその都度適宜開催すること。

2) 安全対策検討会

自動列車停止装置の緊急整備や保全整備計画に基づく対策の実施について目途が立たない場合等、個別の事業者に限定して検討する必要がある場合にあつては、当該事業者からの申出により安全対策検討会を設置して検討するものとする。

この場合、当該事業者の沿線都道府県のほかに、必要な沿線関係市町村等を加えて安全対策検討会を運営するものとする。

(注) 下線は、当省が付した。

表 2-(2)-⑨

## 調査対象鉄道事業者における地下駅の火災対策基準の適合状況

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。

(単位：鉄道事業者、地下駅、%)

調査対象鉄道事業者数 (a)	a のうち地下駅を保有する鉄道事業者数 (b)	b の地下駅数 (c)	c の昭和 50 年基準への適合状況		c の平成 16 年基準への適合状況	
			適合	不適合	適合	不適合
40	16	401(100)	276(68.8)	125(31.2)	66(16.5)	335(83.5)

(注) 1 当省の調査結果による。

2 ( )内は、構成比である。

表 2-(2)-⑩ 調査対象鉄道事業者における地下駅の火災対策基準の適合状況 (鉄道事業者別)

(単位：鉄道事業者、地下駅、%)

番号	鉄道事業者名	地下駅数 (a)	a の昭和 50 年基準への適合状況		a の平成 16 年基準への適合状況	
			適合	不適合	適合	不適合
1	A a 鉄道	1(100)	1(100)	0( 0)	0( 0)	1(100)
2	C a 鉄道	45(100)	30(66.7)	15(33.3)	0( 0)	45(100)
3	C b 鉄道	13(100)	13(100)	0( 0)	6(46.2)	7(53.8)
4	D h 鉄道	4(100)	4(100)	0( 0)	0( 0)	4(100)
5	B b 鉄道	1(100)	1(100)	0( 0)	0( 0)	1(100)
6	A b 鉄道	14(100)	14(100)	0( 0)	10(71.4)	4(28.6)
7	B e 鉄道	148(100)	66(44.6)	82(55.4)	5( 3.4)	143(96.6)
8	B c 鉄道	11(100)	6(54.5)	5(45.5)	1( 9.1)	10(90.9)
9	B d 鉄道	2(100)	2(100)	0( 0)	2(100)	0( 0)
10	C c 鉄道	89(100)	71(79.8)	18(20.2)	18(20.2)	71(79.8)
11	B f 鉄道	4(100)	1(25.0)	3(75.0)	0( 0)	4(100)
12	A d 鉄道	1(100)	1(100)	0( 0)	0( 0)	1(100)
13	D l 鉄道	7(100)	7(100)	0( 0)	0( 0)	7(100)
14	B g 鉄道	9(100)	7(77.8)	2(22.2)	0( 0)	9(100)
15	C e 鉄道	19(100)	19(100)	0( 0)	9(47.4)	10(52.6)
16	C f 鉄道	33(100)	33(100)	0( 0)	15(45.0)	18(54.5)
合 計		401(100)	276(68.8)	125(31.2)	66(16.5)	335(83.5)

(注) 1 当省の調査結果による。

2 ( )は、構成比である。

表 2-(2)-⑪ 調査対象鉄道事業者における火災対策基準に不適合の地下駅についての同基準への適合に関する整備予定の状況（平成 17 年 11 月末現在）

（単位：駅、％）

鉄道事業者名	地下駅 総数 (a)	火災対策基準	a のうち火 災 対 策 基 準 不 適 合 駅の数	火災対策基準への適合に関する整備予定の 状況
A a 鉄道	1	昭和 50 年基準	0	
		平成 16 年基準	1	平成 17 年度内に整備予定
C a 鉄道	45	昭和 50 年基準	15	平成 18 年度から 21 年度までに整備予定
		平成 16 年基準	45	
C b 鉄道	13	昭和 50 年基準	0	
		平成 16 年基準	7	平成 17 年度から 18 年度までに整備予定
D h 鉄道	4	昭和 50 年基準	0	
		平成 16 年基準	4	不適合事項の一部は平成 17 年度内に整備予定、残りの不適合事項については 26 年度としているのみで具体的な整備時期は未定
B b 鉄道	1	昭和 50 年基準	0	
		平成 16 年基準	1	平成 17 年度内に整備予定
A b 鉄道	14	昭和 50 年基準	0	
		平成 16 年基準	4	平成 17 年度内に整備予定
B e 鉄道	148	昭和 50 年基準	82	平成 20 年度末までに整備予定
		平成 16 年基準	143	平成 21 年度末までに整備予定
B c 鉄道	11	昭和 50 年基準	5	平成 20 年度末までに整備予定
		平成 16 年基準	10	平成 21 年度末までに整備予定
B d 鉄道	2	昭和 50 年基準	0	
		平成 16 年基準	0	
C c 鉄道	89	昭和 50 年基準	18	平成 20 年度末までに整備予定
		平成 16 年基準	71	平成 17 年度から 20 年度まで 50 駅、21 年度以降に残りの 21 駅を整備予定
B f 鉄道	4	昭和 50 年基準	3	整備計画を策定しておらず、具体的な整備時期は未定
		平成 16 年基準	4	
A d 鉄道	1	昭和 50 年基準	0	
		平成 16 年基準	1	平成 20 年度末までに整備予定
D l 鉄道	7	昭和 50 年基準	0	
		平成 16 年基準	7	平成 20 年度末までに整備予定
B g 鉄道	9	昭和 50 年基準	2	平成 20 年度末までに整備予定
		平成 16 年基準	9	
C e 鉄道	19	昭和 50 年基準	0	
		平成 16 年基準	10	平成 17 年度内に整備予定
C f 鉄道	33	昭和 50 年基準	0	
		平成 16 年基準	18	不適合事項の一部は平成 17 年度内に整備予定、残りの不適合事項については整備時期未定
計 (16 鉄道事業者)	401 (100)	昭和 50 年基準	125 (31.2)	
		平成 16 年基準	335 (83.5)	

(注) 1 当局の調査結果による。

2 ( )内は、構成比である。

事例 2-(2)-① 平成 16 年基準に適合しておらず具体的な整備計画を策定していないもの

鉄道事業者名	内 容
B f 鉄道	<p>当該鉄道事業者が保有する地下駅は 4 駅である。平成 16 年基準に適合していない 15 事項のうち、3 事項（2 駅の床面又は壁面下部の通路誘導灯が未設置等）は 18 年度に整備予定としている。</p> <p>しかし、残る 12 事項のうち 6 事項（3 駅における駅務室内の排煙設備、避難階段の防火戸等の未設置）について、当該鉄道事業者は、バリアフリー化等の駅の大規模改修に併せて実施するとしているが、改修計画の策定に至っていない。このため、平成 16 年基準への適合に関する整備計画は策定に至っていない。</p>

(注) 当省の調査結果による。

事例 2-(2)-② 平成 16 年基準に適合しておらず整備時期が未定のもの

鉄道事業者名	内 容
C f 鉄道	<p>当該鉄道事業者が保有する地下駅は 33 駅ある。平成 16 年基準に基づき、避難経路図等の表示設備の設置（17 駅）、簡易型売店の一部不燃化（11 駅）が必要となっている。このうち、避難経路図等の表示設備の設置については、平成 17 年度内に整備を予定しているが、簡易型売店の一部不燃化については、具体的な整備時期は決まっていない。</p>
D h 鉄道	<p>当該鉄道事業者が保有する地下駅は 4 駅である。平成 16 年基準に基づき、①簡易売店内の自動火災報知器設備及び旅客への周知表示設備の設置、②駅間における排煙設備の非常用電源の整備が必要となっている。</p> <p>このうち、「①簡易売店内の自動火災報知器設備及び旅客への周知表示設備の設置」については、平成 17 年度内に整備する予定となっている。</p> <p>しかし、当該事業者では、「②駅間における排煙設備の非常用電源の整備」については、i) 整備に要する経費が 4 億円程度必要であると見込まれ直ちに着手できないこと、ii) 少なくとも 10 年後までには整備が可能であろうとの想定に基づいていることから、整備予定時期を平成 26 年度としているが、具体的な整備時期は決まっていない。</p>

(注) 当省の調査結果による。

表 2-(2)-⑫ 保全整備計画の策定状況

安全性緊急評価事業を実施した 77 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 (5.2%) みられる。

(単位：事業者、%)

地方運輸局名	安全性緊急評価 実施鉄道事業者数	保全整備計画を策定 しているもの	保全整備計画を策定 していないもの	鉄道事業を廃止
北海道	1	1	0	0
東北	11	10	1	0
北陸信越	9	9	0	0
関東	15	12	2	1
中部	13	13	0	0
近畿	9	9	0	0
中国	6	6	0	0
四国	5	5	0	0
九州	8	7	1	0
合計	77 (100)	72 (93.5)	4 (5.2)	1 (1.3)

(注) 1 国土交通省の資料による。

2 合計欄の ( ) 内は、構成比である。

表 2-(2)-⑬ 保全整備計画を策定していない鉄道事業者の安全性緊急評価における指摘事項数

保全整備計画を策定していない 4 鉄道事業者は、次表のとおり、いずれも、安全性緊急評価において 10 事項以上の指摘事項があり、さらに、3 年以内に改善する必要がある緊急整備事項が指摘事項の半数以上あるにもかかわらず、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。

(単位：事項、%)

鉄道事業者名	安全性緊急評価 の実施年度	安全性緊急評価指摘事項数		
			緊急整備事項数	中長期整備事項数
D e 鉄道	14	17(100)	9(52.9)	8(47.1)
D b 鉄道	15	19(100)	11(57.9)	8(42.1)
D d 鉄道	15	23(100)	15(65.2)	8(34.8)
D x 鉄道	15	21(100)	16(76.2)	5(23.8)

(注) 1 国土交通省の資料による。

2 ( ) 内は、構成比である。

表 2-(2)-⑭ 保全整備計画を策定していない鉄道事業者の安全緊急評価事業における指摘事項数（鉄道事業者別）

(単位：事項)

事項	軌道（線路）										のり面			踏切	橋りょう		トンネル		信号装置	ATS	車両						事項数計						
	レール		締結装置等	まくら木	分岐器			道床		路盤	切土、盛土			損壊・凹凸・構造不良等	桁（含歩道）	橋脚・橋台		クラック	漏水	老朽化・機能低下のおそれ等	未整備・老朽化・機能低下のおそれ等	ブレーキ装置	走行装置	装	動力発生装置	燃料系		車体	その他				
	割れ・激しい摩耗等要取替	キズ・摩耗・欠損・通り不良	継目部不良・遊間不良	損傷	腐食・欠損	トンダレ欠損	密着不良等機能低下	老朽化等更新の検討	碎石不良・沈下等要補充	噴泥	側溝損壊	土砂流入・盛土流出	土留壁損壊	浮石・亀裂等	損壊・凹凸・構造不良等	クラック・鏽等	腐食・損傷	クラック等	洗掘・傾斜等	クラック	漏水	老朽化・機能低下のおそれ等	未整備・老朽化・機能低下のおそれ等	保護枠未整備	老朽化・機能低下のおそれ等	車輪・車軸・台車枠等キズ・変形・摩耗		探傷の未実施	老朽化・機能低下のおそれ・配線・配管の未更新	燃料系タンク・配管変状・漏れ	全体老朽化	避雷器・圧力計等の不良	
D e 鉄道	緊 急				○	○	○		○	○			○																		○	○	9
	中長期		○					○	○					○	○																○		8
	計		1			2	1	1		2	2		1	1																2	1	17	
D b 鉄道	緊 急		○	○	○	○			○							○					○										○		11
	中長期														○	○	○			○	○	○								○		8	
	計		1	1	1	1			1	1					1	1	2			1	1	2								1	1	19	
D d 鉄道	緊 急	○	○	○		○			○	○	○					○		○						○	○	○	○	○					15
	中長期									○			○		○	○	○	○			○									○			8
	計	1	1	1		1			1	2	1		1		1	2	1	2			1			1	1	1	1	1	1	1		23	
D x 鉄道	緊 急		○	○	○	○		○					○	○	○	○	○		○			○								○			16
	中長期					○									○	○	○												○				5
	計		1	1	1	2		1					1	1	2	2	2					1							1	1		21	

(注) 当省の調査結果による。

表 2-(2)-⑮ 保全整備計画に基づく改善措置の実施状況（平成 16 年度末現在）

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て緊急整備事項を 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。

（単位：事項）

地方 運輸 局名	鉄 道 事業者名	安全性 緊急評 価の実 施年度	平成 16 年度まで に改善するとし た緊急整備事項 数 a		a のうち 平成 16 年度まで に改善し た事項数	a のうち 17 年度 に先送り し改善し た事項数	a のうち 18 年度 に先送り した事項 数	先送りの理由
			区 分	事項数				
東 北	D c 鉄道	平成 14	軌 道	2	2	0	0	
			構造物	3	3	0	0	
			車 両	2	2	0	0	
	D b 鉄道	15	保全整備計画は未策定					
D t 鉄道	15	軌 道	2	2	0	0		
		車 両	1	1	0	0		
関 東	D u 鉄道	15	軌 道	2	2	0	0	
			構造物	2	2	0	0	
中 国	D m 鉄道	14	構造物	4	2	2	0	緊急に整備が必要な 箇所に事業費を移用 したため
			電 気	2	2	0	0	
			車 両	3	3	0	0	
	D n 鉄道	14	軌 道	7	2	2	3	(不明)
構造物			4	4	0	0		
四 国	D o 鉄道	14	平成 16 年度は実施する箇所なし					
	D v 鉄道	14	軌 道	2	2	0	0	
九 州	D q 鉄道	15	軌 道	6	6	0	0	
			車 両	2	2	0	0	
	D p 鉄道	15	平成 18 年度から実施予定					

（注）当省の調査結果による。



### 3 事故発生時の対応体制の整備

勸告	説明図表番号
<p>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。</p> <p>(制度の概要)</p>	
<p>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。</p>	表 3-①
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	表 3-②、③
<p>(調査結果)</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	表 3-④ 事例 3-①

<p>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。</p> <p>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。</p> <p>（所見）</p> <p>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。</p> <p>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）</p> <p>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、取決めを促進すること。（総務省（消防庁）、国土交通省）</p>	<p>表 3-⑤</p> <p>事例 3-②</p> <p>事例 3-③</p>
--	--

(説明)

表 3-① 運転事故、災害等発生時の応急復旧体制の整備に関する法令等 (抜粋)

○ 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)

(応急復旧の体制)

第 8 条 鉄道事業者は、運転事故、災害等が発生した場合における応急復旧のための体制をあらかじめ定めておかなければならない。

○ 「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 地方運輸局長あて鉄道局長通知)

第 8 条 (応急復旧の体制) 関係

運転事故、電気事故、災害等が発生した場合における体制は、「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) の通達に基づき整えておくこと。

○ 鉄道事業法 (昭和 61 年法律第 92 号)

(安全管理規程等)

第 18 条の 3 鉄道事業者は、安全管理規程を定め、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 安全管理規程は、輸送の安全を確保するために鉄道事業者が遵守すべき次に掲げる事項 (第 3 種鉄道事業者にあつては、第 5 号に係るものを除く。) に関し、国土交通省令で定めるところにより、必要な内容を定めたものでなければならない。

○ 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施行に伴う関係省令の整備等に関する省令 (平成 18 年国土交通省令第 78 号)

(鉄道事業法施行規則の一部改正)

第 9 条 鉄道事業法施行規則 (昭和 62 年運輸省令第 6 号) の一部を次のように改正する。

(略)

(安全管理規程の内容)

第 36 条の 3 法第 18 条の 3 第 2 項の国土交通省令で定める安全管理規程の内容は、次のとおりとする。 (略)

三 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の方法に関する次に掲げる事項

(鉄道に関する技術上の基準を定める省令の一部改正)

第 15 条 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) の一部を次のように改正する。

第 8 条を次のように改める。

第 8 条 削除

( 続 く )

- 「鉄道事業法施行規則第 36 条の 3 各号に規定する鉄軌道における安全管理規程の内容に関する解釈について」（平成 18 年 7 月 14 日付け国鉄施第 36 号、国鉄安第 33 号鉄道局長通知）

記

3. 第 3 号関係

- (3) 「事故、災害等が発生した場合の対応に関する事項」は、「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）の通達に基づき規定すること。

- 「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、鉄道監督局民営鉄道部長通達)

近年、輸送需要の増大に伴い、運転事故が大型化の傾向を示しつつあり、運転事故発生時における事故通報、情報把握の的確化、救助、救急活動の適正化および警察・消防・自治体等との連絡体制の緊密化がより必要となっている。

これまでにも異常時の緊急体制の確立について指導してきたところであるが、これら緊急時の対策は極めて迅速な行動が要請されるため、平素からの準備が極めて重要である。

よって、緊急時における救急体制の円滑な運営をはかるため、下記事項を明確にした指導心得を制定し、平時からこれを全従事員に周知させておくことによって、事故発生時の救助・救急に遺憾のない措置が講じられるよう管下事業者を指導されたい。

記

1 事故発生時の通報及び処置体制

1-1 事故発生時の報告経路

(注) 事故発見者から最高責任者に至るまでの報告経路を詳細に記載する。

1-2 事故発生時の救急機関への要請経路

(注) 社内の担当部門を明確にするとともに要請先への経路を記載する。

1-3 事故発生時の関係現場機関の処置

(注) 駅長、区長、運転指令者等のとるべき処置、たとえば事故の応急措置、他職場への応援依頼、運転整理、関係部門への通報、乗務員への連絡等について職務及び処置要領などを明確にする。

1-4 監督官庁、司法機関への連絡方法

(注) 担当責任者及び担当者並びに連絡先を明確にする。

2 事故対策本部の設置

2-1 事故対策本部及び現地対策本部の設置基準

(注) 事故の程度により、対策本部の機構を変更するときは、種別ごとに記載する。

2-2 同本部の組織及び業務

(注) 事故調査担当係及び広報係は必ず組織の中に明確に定める。

( 続 く )

### 3 救急出動体制

#### 3-1 職員の非常召集方法

#### 3-2 救急応援先への連絡方法

(注) 警察署・消防署・救急医療機関等への連絡方法を記載する。

### 4 広報体制

#### 4-1 利用者に対する事故通報方法

(注) 担当者及び通報方法（駅放送、車内放送、構内掲示、他の交通機関、報道機関等）を記載する。

### 5 復旧及び代替輸送方法

#### 5-1 職員の非常召集方法

#### 5-2 レッカー車等特殊車両の手配方法

(注) 連絡先、契約の有無等について記載する。

#### 5-3 代替、振替輸送の確保方法

(注) 他の交通機関の連絡先、協定等について記載する。

### 6 その他

#### 6-1 緊急通信設備の確保方法

(注) 緊急時に通常通信設備以外に利用できる通信設備を本社、駅、区等で確認し、明確にする。

#### 6-2 被害者の把握

(注) 被害者の負傷程度の確認、見舞、補償あるいは被害者の家族への連絡等の担当者を定めてその処理要領を明確にする。

(注) 1 国土交通省の資料による。

2 下線は、当省が付した。

## ○ 「鉄道災害への対応について」

(平成 13 年 10 月 17 日 消防救第 296 号 都道府県防災主管部長あて消防庁救急救助課長。抜粋)

標記について、平成 12 年度の救助業務の高度化等検討委員会において、別添の報告書のとおり取りまとめました。

つきましては、各消防機関において、鉄道災害への対応について、本報告書を踏まえ別紙の項目に留意し、管内の鉄道事業者の特性、地域特性等を考慮の上、鉄道事業者と協議し取り決め等を行い、鉄道災害が発生した場合には相互に連携・協力して、迅速かつ効果的に救助活動を行うことができる体制を構築するよう、貴都道府県内消防本部に対し周知いただくとともに、別添の報告書を下記により配布願います。

なお、鉄道事業者へは国土交通省から本報告書に基づき消防機関に協力することを指導するよう依頼しておりますことを申し添えます。

## ○ 「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 国鉄技第 82 号 地方運輸局鉄道部長あて鉄道局安全対策室長。抜粋)

標記については、「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)により、運転事故発生時の救助、救急体制を整備するよう鉄軌道事業者を指導しているところであるが、今般、総務省消防庁救急救助課長より消防救助活動の高度化を図る観点から、鉄道災害に伴う消防救助活動への協力依頼があった。緊急時における救急活動は極めて迅速な行動が必要とされるため、平素からの準備が重要である。

よって、今後、消防機関から鉄軌道事業者に対して消防救助活動に関する協議等の申し出があった場合には、これらの協議に応じるとともに、消防機関と協力し、鉄道災害発生時の救急・救助体制に遺漏なき措置を講じるよう、貴局管内の鉄軌道事業者を指導されたい。

## ○ 「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 消防消第 221 号・消防救第 234 号 都道府県消防主管部長あて消防庁消防課長・救急救助課長)

平成 14 年 11 月 6 日、大阪市の鉄道軌道敷内において活動中の消防職員 2 名が走行中の列車と接触し、1 名が殉職、1 名が負傷するという大変痛ましい事故が発生しました。鉄道災害の場合には列車との接触、感電等の二次災害が発生する危険が高く、鉄道事業者側における十分な安全管理体制の確保のもと、消防機関と鉄道事業者との十分な連携・協力体制に基づく消防活動を行うことが必要です。

鉄道災害時の鉄道事業者との連携については、「鉄道災害への対応について」(平成 13 年 10 月 17 日付消防救第 296 号救急救助課長通知)に基づき実施していただいているところです。当面、再発防止の観点から、改めて同通知について確認し鉄道事業者と協議すべき項目について徹底するとともに、特に今般の事故が、救助活動中の鉄道事業者側における安全確保が適切でなかったという状況を踏まえ、鉄道事業者に対して消防機関への連絡体制の確立の再確認を求めるなど、二次災害防止のための安全管理に万全を期すよう、貴都道府県内消防本部(消防の事務を処理する組合を含む。)に周知願います。

なお、別紙のとおり、国土交通省からも各鉄道事業者を指導する旨、各地方運輸局鉄道部長あて通知されていることを申し添えます。

(続 く)

○ 「鉄道災害発生時の緊急体制の再確認等について」

(平成 14 年 11 月 11 日 国鉄技第 117 号 地方運輸局鉄道部長あて鉄道局安全対策室長。抜粋)

平成 14 年 11 月 6 日、列車と接触し負傷した公衆を救助するため、線路内に立ち入った消防隊員 2 名が後続列車と接触し死傷するという大変痛ましい事故が発生した。

鉄道災害発生時における救急体制については、平成 13 年 11 月 6 日付け国鉄技第 82 号により、消防機関からの消防救助活動に関する協議への対応等について遺漏なきよう通達したところであるが、今般の事故において救助作業中の安全確保が適切でなかったことに鑑み、貴局管内の鉄軌道事業者に対し、鉄道災害発生時の緊急体制を再確認し、二次災害防止のための安全管理を徹底するよう指導されたい。

また、消防庁では、この事故に鑑み、各都道府県の消防機関に対し別紙のとおり通達されているので、適切に対応するよう併せて指導されたい。

○ 「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 都道府県消防防災主管部長あて消防救第 46 号 消防庁救急救助課長。抜粋)

鉄道災害発生時の救急救助活動における安全管理体制の確保について、特に二次災害防止のための安全管理に万全を期すよう「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、消防課長・救急救助課長通知)によりお願いしているところです。

消防庁においては、国土交通省と連携し「鉄道災害救急救助活動安全連絡協議会」を昨年 12 月に設置し、消防機関と鉄道事業者との緊密な連携・協力体制の確保方策等について検討をしています。これらの体制構築を図るためには、単に連絡通報体制を確立するのみならず、相互の業務を理解し、適切な対応方針を共有化するための消防機関と鉄道事業者との意見交換、協議の場が各地において必要であると考えております。 ついては、下記のとおり、国土交通省地方運輸局の管轄区域単位を原則として、今年度中を目途に協議会を設置することについてご配意いただくとともに、貴都道府県消防本部(消防の事務を処理する組合を含む。) に対しても周知願います。

なお、本件については国土交通省とも協議済みであり、各地方運輸局鉄道部長あて、別添のとおり通知されていることを申し添えます。

記

1 設置単位

国土交通省地方運輸局の管轄区域を原則とする。(別紙参照)

2 委員

区域内各都道府県消防防災主管課及び代表消防本部、地方運輸局、主な鉄道事業者

3 一次調整

地方運輸局の所在する都道府県(関東 I ブロックにあつては東京都)の消防防災主管課及び代表消防本部は、協議会の設置に係る事務について地方運輸局と連絡、調整を図るものとする。

4 協議内容

(1) 消防活動及び鉄道事業者の相互理解

(2) 区域内の消防機関及び鉄道事業者における鉄道災害時の対応に関する基本方針の取りまとめ

5 留意事項

(1) 協議会において取りまとめられた基本方針に基づき、各消防機関と鉄道事業者との間で具体的協議、調整を図ること。

(続 く)

その際、「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 号救急救助課長通知）及び平成 12 年度「救助技術の高度化等検討委員会報告書・鉄道災害」の内容について確認すること。

(2) 既に同種協議会等が設置されている場合は、その活用を考慮するとともに、協議済みの内容等についても否定するものではないこと。

○ 「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 国鉄技第 159 号 地方運輸局鉄道部長あて鉄道局安全対策室長。抜粋）

去る、平成 14 年 11 月 6 日に J R 西日本東海道線塚本駅～尼崎駅間で発生した事故の負傷者を救助中の消防隊員が死傷する事故が発生した。

鉄道災害発生時の救急救助活動において、列車との衝突、感電等の二次災害の発生を防止するためには、鉄道事業者における安全管理体制の確保のもと、消防機関と鉄道事業者との緊密な連携・協力体制に基づき、救急救助活動を行なえる環境を整えることが必要である。

これは、単に連絡通報体制を確立するのみならず、相互の業務を理解し、適切な対応方針を共有化することであり、このためには、鉄道事業者と消防機関が自由に意見を交換し、協議できる場が必要と考える。

そのため、貴局におかれては、予め消防庁が示す消防機関と連絡を取り、関係鉄道事業者にも参加を求め、これらの目的を達するための別紙の協議会を今年度中を目途に開催することとされたい。

なお、本件については、消防庁においても各都道府県の消防機関に対して協議会の設置についての通知をしていることを申し添える。

（略）

（注）下線は、当省が付した。



表 3-③ 「鉄道災害発生時の緊急体制の再確認等について」（平成 14 年 11 月 11 日 国鉄技第 117 号  
地方運輸局鉄道部長あて鉄道局安全対策室長）に定める鉄道事業者と協議すべき 11 項目

1 管轄消防機関への連絡について

- (1) 鉄道災害の発生について鉄道事業者から通報を受けた場合に、当該鉄道災害が管轄区域外におけるものであるときには、管轄消防機関に速やかに通報があった旨連絡すること。
- (2) 鉄道災害の発生について通報を受けた場合に、その発生場所が管轄区域の境界付近であるときには、通報を受けた消防機関は出動するとともに、隣接する消防機関にも出動を要請し、早急に現場を確認すること。

2 鉄道事業者からの事故の通報について

- (1) 鉄道災害が発生した場合における鉄道事業者の消防機関への通報体制について、日頃から認識しておくこと。
- (2) 鉄道災害の発生について、一般人から携帯電話により通報を受けた場合には、鉄道事業者はその情報を提供すること。また、鉄道事業者に情報を提供する場合の連絡先を、あらかじめ明確にしておくこと。

3 二次災害の防止について

ターミナル駅等の構内において鉄道事故が発生した場合には、救助活動を開始する前に、駅に列車の運行状況を確認し、事故発生路線の列車を停止させるとともに、必要に応じて他の鉄道事業者の列車を停止させるよう要請すること。駅を通じて要請する間がない場合には、消防機関から直接、事故が発生した駅を管轄する運転指令室に対して列車の運行停止を依頼すること。

4 救助隊の現場誘導について

駅又は駅付近において、鉄道災害が発生した旨通報を受けた場合には、救助隊の進入口を確認するとともに、救助隊を進入口から事故現場まで誘導する駅員を配置するよう要請すること。

5 乗客（非負傷者）の避難誘導について

- (1) 鉄道災害が発生した場合における乗客（非負傷者）の避難誘導について、鉄道事業者の現場責任者、活動内容等を確認しておくこと。
- (2) 救助活動に当たっては、鉄道事業者の責任者に状況を説明した上で、構内アナウンス、車内アナウンス等により乗客に事故の状況を説明し、動揺を抑えるとともに、乗客の協力を得た円滑な避難誘導を行うよう要請すること。
- (3) 鉄道事業者の責任者又は現場の職員と協力して、乗客（非負傷者）の避難誘導を実施すること。

6 電源等の安全管理について

救助活動を行うため軌道内に進入する場合には、列車の電源が遮断されていることを確認すること。電源が遮断されていない場合には、鉄道事業者に電源を遮断するよう要請するか又は鉄道事業者から派遣された技術者の指示を受けて救助活動を実施すること。

(続 く)

## 7 救助活動における車両の一部破壊・ジャッキアップ等について

- (1) 要救助者が車輪の下敷きになった場合や列車とホームの間に挟まれたような場合は、要救助者の負傷部位を悪化させることのない、安全かつ迅速な救助方法を選択すること。
- (2) 救助活動において車両の一部を破壊する必要がある場合には、早期に最寄りの駅の駅長又は運転指令室に鉄道事業者の技術者の派遣を依頼し、協力を得ること。技術者の派遣が時間的、体制的に困難な場合も想定されるので、あらかじめ管内の鉄道事業者が保有する車両の構造を把握し、破壊可能箇所及び範囲を認識しておくこと。
- (3) 救助隊は、列車全体の構造については運転士から、ドアの開閉等に係る車両の外形的な構造については車掌から、情報を収集すること。
- (4) ジャッキアップによる救助活動が終了した後、車輪を元の位置に戻す場合には、車輪を正確にレール上に戻さなければ車輪が破損するため、鉄道事業者の技術者と連携して行うこと。
- (5) 鉄道は多くの乗客が利用する公共機関でもあるため、鉄道の運行に対する影響がなるべく小さくなるような救助方法を選択すること。

## 8 特殊な場所への進入について

- (1) トンネル内や橋梁上で鉄道災害が発生した場合には、鉄道災害が発生した路線又は反対側の路線を走行することのできる回送列車を使用して、事故現場近く又は最寄りの駅まで救助隊、救急隊を搬送するよう、鉄道事業者に要請すること。
- (2) 高架、鉄橋、トンネル内への進入方法について、事前に鉄道事業者の協力を得て調査しておくこと。

## 9 救助資機材の調達について

- (1) 大規模な鉄道災害が発生し、鉄道事業者の保有している大型ジャッキや列車を吊り上げることができない工事車両等の資機材を使用することが必要となる場合には、事故発生場所への進入経路及び作業スペースが確保されるよう、救助隊は鉄道事業者と協議し、その協力を得ること。
- (2) 鉄道事業者が保有している資機材について、どこから、どのようなものが、どのような経路で調達することができるか、日頃から確認しておくこと。

## 10 大規模災害時の対応

鉄道災害が発生した場合には、状況によっては多くの負傷者が発生することを想定し、事故を覚知した初期段階から、広域応援、ヘリコプターの活用等を考慮しながら救助活動を進めていくこと。

## 11 訓練の実施について

鉄道事故を想定した、鉄道事業者との合同の救助訓練を行っていない消防機関は、鉄道事業者と訓練を実施している消防機関と連絡調整を図るなどして、広く訓練に参加するよう努めること。

(注) 総務省の資料による。

表 3-④ 応急復旧体制の整備が不十分なもの

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見ると、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。

（単位：鉄道事業者）

事 項 鉄道事業者名	事故発生時の通報及び処置体制			事故対策本部の設置		救急出動体制		広報体制	復旧及び代替輸送方法			その他		未規定・不明確事項数
	報告経路	救急機関への要請経路	監督官庁司法機関への連絡方法	事故対策本部及び現地本部の設置基準	上記本部の組織及び業務	職員の非常召集方法	救急応援先への連絡方法	利用者に対する事故通報方法	職員の非常召集方法	レッカー車等特殊車両の手配方法	代替、振替輸送の確保方法	緊急通信設備の確保方法	被害者の把握	
D b 鉄道						△								1 事項
D c 鉄道										×				1 事項
D u 鉄道				×				×						2 事項
D h 鉄道												×		1 事項
B c 鉄道		△				×	△		△					4 事項
B e 鉄道		△												1 事項
B a 鉄道		△		△		△	△	×	△	×				7 事項
B d 鉄道		×												1 事項
D j 鉄道										×	×			2 事項
D k 鉄道					△			×		×	×	×	×	6 事項
D n 鉄道		△		△		×	△	△	×	×	△	△	△	10 事項
A d 5 支社										△			△	2 事項
D m 鉄道								△						1 事項
A e 鉄道			△					△				△	△	4 事項
D v 鉄道											△			1 事項
A f 鉄道				×										1 事項
D p 鉄道								×						1 事項
D q 鉄道	△													1 事項
合 計	1	5	1	4	1	4	3	7	3	6	4	4	4	47 事項

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「×」印は関係規定がないこと、「△」印は関係規定はあるものの、その内容が不適切であることを示す。

鉄道事業者名	内 容
D n 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、鉄道事故発生時の対応に関する社内規程として、「異常時対応の手引き」（平成 17 年 4 月改訂）等を定めているが、昭和 47 年通達に基づき指導心得を定めることは承知していない。</p> <p>当該社内規程の内容を昭和 47 年通達による指導心得に定めるべき事項に照らしてみると、指導心得に定めるべき事項が規定されていない、又は、規定されていても内容が不適切となっている事項が 10 事項あり、中には、次のとおり事故発生時の対応に支障等が生じるおそれがあるものがある。</p> <p>1 事故発生時の通報及び処置体制（救急機関への要請経路）</p> <p>○県地域防災計画の鉄道災害対策計画では、多数の負傷者が発生した場合、D n 鉄道から県消防防災課へ直接電話することとなっており、県消防防災課から、①知事権限に基づく消防庁への緊急援助隊等の派遣要請や自衛隊への災害派遣要請、②医療対策課を通じて医療機関等へ医療救護チームの派遣要請などが行われる仕組みとなっている。しかし、当該鉄道事業者の「異常時対応の手引き」においては、県消防防災課へ連絡することを明示しておらず、また、消防機関との協議の結果をまとめた「列車事故対応マニュアル」の中でも、「予想以上の疾病者の発生が見込まれるときは、消防サイドにおいて広域応援、防災ヘリコプター等の活用を考慮すること」と記載しており、県地域防災計画の鉄道災害対策計画とは異なる対応となっている。</p> <p>当該鉄道事業者では、県地域防災計画は承知していたが、「鉄道災害対策計画」を細かく承知していなかったとしている。</p> <p>2 事故対策本部の設置</p> <p>事故対策本部は、運転指令室から第一報を得た運輸営業課に置き、他の区、課、室等がこの対策本部の下に組織されることを明示している。</p> <p>しかし、「状況により現地に設置する場合もある。」とする現地対策本部は、組織及び業務について明記されていないため、誰が現地対策本部の責任者となり、誰が指揮下に入って、どのような業務を行うのか明示されていない。</p> <p>3 緊急出動体制（職員の非常召集方法）</p> <p>中国運輸局に届け出ている「鉄道災害警備心得（自然災害への対応を規定したもの）」の中で、職員の非常召集方法について、次のとおり規定している。</p> <p>① 区長等は、災害その他必要があるときは、所属従業員の非常召集方法を定めなければならない（第 3 条）。</p> <p>② 区長等は、あらかじめ氏名、住所、電話番号等を記した非常召集計画表を作成し、分かりやすい場所に掲出等すること（第 4 条）。</p> <p>しかし、実際には、区長等において、非常召集計画表までは策定しておらず、現在は、社員数も少ないことから社員名簿により連絡を取ることで対応している。</p> <p>4 広報体制（利用者に対する事故通報方法）</p> <p>「異常時対応の手引き」においては、車内放送や報道機関への対応などの通報方法は、それぞれ誰が担当するか明確にし、車内放送については、繰り返し案内することや、その放送の仕方の例まで実践で使用できるよう記載している。しかし、駅構内で列車を待つ利用者への対応については、有人駅の役割分担として、「旅客への案内」と総括的に</p>

鉄道事業者名	内 容
	<p>明示しているにとどまり、実際の事故等発生時に取り組む①口頭での利用客への呼びかけや構内掲示（有人駅）、②駅放送（無人駅）について、これらの通報方法を誰がどのように担当するのか具体的に記載していない。</p> <p>5 復旧及び代替輸送方法（レッカー車等特殊車両の手配方法）</p> <p>事故対策本部となる運輸営業課においても実際にレッカー車等特殊車両の手配をどこの区・課が実施し、どこの運送・クレーン業者等へ連絡しているか承知していない状況にある。</p>
D k 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、鉄道事故発生時の対応に関する社内規定として、「鉄道事故及び災害応急処理手続」（平成3年4月）等を定めているが、昭和47年通達に基づき指導心得を定めることは承知していない。</p> <p>当該社内規定の内容を昭和47年通達による指導心得に定めるべき事項と照らしてみると、指導心得に定めるべき事項が規定されていない、又は、規定されていても内容が不明確となっている事項が6事項あり、中には、次のとおり事故発生時の対応に支障等が生じるおそれがある事項がみられる。</p> <p>① 事故対策本部における組織及び業務について、誰が何を行うのか具体的に明記されていない。</p> <p>② 事故発生時における被害者の把握方法等について、規定しなければならないことを認識していないため、規定されていない。</p>
D v 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、鉄道事故発生時の対応に関する社内規定として、「運転事故報告手続（規程）」（昭和63年4月1日社達第20号）等を定めているが、昭和47年通達に基づき指導心得を定めることは承知していない。</p> <p>当該社内規定の内容を昭和47年通達による指導心得に定めるべき事項と照らしてみると、「代替、振替輸送の確保方法」に関する事項が定められておらず、各事業本部で次のとおり取扱いが異なっている。</p> <p>① D v 3本部は、沿線のバス・タクシー会社等代替輸送の依頼可能な交通機関の連絡先を明確にし、事前に事故等発生時の協力の有無を確認している。</p> <p>② D v 1本部は、事故等発生の際、電話帳で代替輸送の可能な交通機関を把握するとしている。</p>

（注）当省の調査結果による。

表 3-⑤ 調査対象鉄道事業者における消防機関との消防救助活動に関する協議・取決めの実施状況

(単位：鉄道事業者、%)

区 分	消防機関との協議状況	事業者数
消防機関との協議を実施していないもの	鉄道災害救急救助活動安全対策連絡協議会において、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	7 (17.5)
消防機関との協議を実施したもの	消防機関との取決め等はないが協議を実施したとするもの	7 (17.5)
	事業者又は消防機関が作成した事故対応マニュアル等を手交しているもの	7 (17.5)
	消防機関と取決め等を行ったもの	18 (45.0)
	小 計	32 (80.0)
消防機関との協議の実施状況が不明なもの		1 (2.5)
	計	40 (100)

- (注) 1 当省の調査結果による。  
 2 ( )内は、構成比である。

事例 3-② 鉄道災害救急救助活動安全対策連絡協議会において、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（7 鉄道事業者）

鉄道事業者名	内 容
A f 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、消防機関との協議を実施するに当たって、消防機関が市町村単位にあるため、九州各県の幹事となった S 県に対し、連絡窓口の一本化を要請したが、S 県から「窓口を一本化するよう市町村を指導することは困難である。」との回答があったことを契機に、平成 15 年度以降、S 県との間で協議を実施していない。</p> <p>一方、S 県は、A f 鉄道と協議を実施していないことについて、</p> <p>① 平成 15 年 4 月に開催した「九州ブロック鉄道災害救急救助活動安全連絡会議」後、当該鉄道事業者と「鉄道災害救急救助活動安全連絡に係る協議」の『たたき台』を同社が作成し、それを基に S 県から本県の関係機関及び九州各県との調整を行う。」との打ち合わせを行った、</p> <p>② しかしながら、平成 15 年 6 月になっても同社からの連絡がなく、同年 6 月 26 日、九州運輸局から鉄道事業者と消防機関との協議状況について、電話照会があったため、同社に対し、打ち合わせ等を行うことについて依頼する文書（メール）を送付したが、何の回答も得られなかった、その後も、数回にわたり電話、メール等で依頼したが、連絡を得られず、16 年度以降は何も実施していない状態となっており、九州各県の幹事になったこともあり、その後の状況等について九州各県及び県内の消防機関から照会があり、対応に苦慮している、</p> <p>としており、当該鉄道事業者と S 県との間における円滑な意思疎通が図られていない。</p>
D b 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、消防機関からの協議の申出はないとして協議を実施していない。</p> <p>この理由として、当該鉄道事業者は、沿線の B b 消防本部と毎年 1 回、合同の鉄道事故訓練を実施しており、その際に、訓練現場において、連絡体制、車両運行及び安全対策に関する情報交換を実施しているため、としている。</p>
D u 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、消防機関からの協議の申出はないとして協議を実施していない。</p> <p>この理由として、当該鉄道事業者は、管轄消防機関（E b 消防本部）の現地視察の際に同行するなどにより情報交換を行っているため、としている。</p>
D h 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、消防機関からの協議の申出はないとして協議を実施していない。</p> <p>この理由として、当該鉄道事業者は、沿線の消防機関とは消防・救助訓練を実施しているほか、予防査察の際にも設備の確認を行っているため、としている。</p>
C e 鉄道 C f 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、①交通局と消防局は同じ市の組織であり、地下鉄の防災という観点から常日頃連携していること（例えば、地下鉄の駅舎、防災センター等の建設計画段階の協議から始まり、駅舎建設後に舎内に新たな店舗を設置する際の消防施設変更時、各駅における駅消防計画策定時、消防査察時に協議等を実施）、②消防局（署）と合同で防災訓練（駅火災、列車火災、脱線復旧等）を計画・実施していることから、改めて協議を実施する必要性は乏しいとしている。</p>
D m 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、消防機関からの協議の申出はないとして協議を実施していない。</p> <p>この理由として、当該鉄道事業者は、平素から、管轄消防機関と事故発生時の緊急連絡体制の確認や合同の消防・救助訓練を実施しているため、としている。</p>

(注) 当省の調査結果による。

事例 3-③ 消防機関と協議すべき 11 項目について、協議・取決めを行っていないもの（4 鉄道事業者）

鉄道事業者名	内 容
D p 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、消防機関（T c 消防本部）と協議すべき事項（11 項目）のうち、「救助隊の現場誘導について」、「乗客（非負傷者）の避難誘導について」、「電源等の安全管理について」及び「特殊場所（高架、鉄橋、トンネル内）への進入について」の 4 項目について、協議・取決めを行っていない。このうち、「乗客（非負傷者）の避難誘導について」は、当該鉄道事業者は、協議の必要があると認識しているが、T c 消防本部からの申出がないため協議していないとしている。一方、T c 消防本部では、協議の申出は、随時行っているとしており、両者間における意思の疎通を欠いている。</p>
D v 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、R 県内 7 消防機関と鉄道災害時の安全対策に関する覚書を締結し、当該覚書の締結以降、i) 当該覚書の内容等、現状における消防機関との連携状況に特段支障が生じていないこと、ii) 消防機関からの協議の申出がないことから、改めて、消防機関との協議・取り決めは行っていない。</p> <p>しかしながら、管轄の消防機関（R b 消防本部）は、当該覚書は県下で統一された基本的事項のみを定めたものであり、各鉄道事業者及び消防機関の状況に合わせた具体的な内容とするため、修正が必要であるとして、当該鉄道事業者との協議の必要性を認識しているが、i) 鉄道事業者からの働きかけがないこと、ii) 覚書は、R 県下で統一的に作成されているため、県下の全消防機関が協議した上で、鉄道事業者に申出を行う方が望ましいと考えていることから、協議の申出を行っていない。</p> <p>R b 消防本部は、当該鉄道事業者に対し、①進入困難箇所への進入経路の確保、②負傷者が多数発生した場合の病院への搬送手段（バス・タクシー等）の確保について、協議することを要望している。</p>
D n 鉄道	<p>当該鉄道事業者は、消防機関（O a 消防本部及び O b 消防本部）との協議は終了しているが、次のとおり、消防機関との協議内容が不十分となっている。</p> <p>① 当該鉄道事業者と A d 鉄道との並走区間において、事故等が発生した場合の取扱いについて、鉄道事業者間で協議を行っているが、当該取扱内容について、消防機関に連絡していない。</p> <p>② 消防機関は、現地連絡責任者が救急隊員の現場誘導を行うものと認識しているが、当該鉄道事業者は消防機関に相談することなく現地連絡責任者の業務を社内で決めている等のため、社内規程では、現地連絡責任者の業務に救助隊員の現場誘導の業務が明示されていない。</p> <p>③ 高架橋や鉄橋などの特殊な場所について、沿線の消防機関側は事前調査の申出をしておらず、このうち独自に特殊な場所を調査した消防機関は高架橋の進入口は確認しているが、進入口を施錠している鍵の場所や鍵が現場に到着するまでに要する時間を承知していない。</p>
A f 2 支社	<p>当該鉄道事業者と消防機関（T a 及び T b 消防局）との協議は終了しているが、当該協議内容をみると、鉄道事業者と協議すべき事項（11 項目）のうち、「二次災害防止について」、「電源等の安全管理について」及び「救助資機材の調達について」の 3 項目は、消防機関から協議の申出がないとして、協議が行われていない。</p>

(注) 当省の調査結果による。



