

三二新幹線の安全対策に関する行政評価・監視

< 行政評価・監視結果に基づく所見表示 >

「行政評価・監視」は、東北管区行政評価局が行う行政改善活動の一つで、行政の運営全般を対象として、主に合規性・適正性等の観点から評価を行い、行政運営の改善を推進するものです。

この行政評価・監視は、山形新幹線と秋田新幹線が高速で在来線を走行しているという状況を踏まえ、地域住民や利用者の安全を確保する観点から、在来線走行区間をつぶさに現地調査（全線踏破）し、必要な改善を図るものです。

調査結果は、本日（平成16年11月30日）、東北運輸局に対して所見表示をしたものです。

実施部局	東北管区行政評価局 秋田行政評価事務所 山形行政評価事務所
調査実施時期	平成16年4月～11月

概略

背景

山形新幹線(平成4年7月開業)
踏切110か所、駅34か所

秋田新幹線(平成9年3月開業)
踏切55か所、駅24か所

新幹線規格(フル規格)の線路の新規建設でなく、既存の
在来線を改良の上、新幹線路線と直通運転できるように
した東北地方独自の方式(いわゆるミニ新幹線)の導入

高速で在来線を走行する中で、自動車及び歩行者との接点の安全対策が重要

踏切、駅及び沿線における安全対策が一層求められている。

所見表示事項

今回の行政評価・監視の結果、以下の点について改善すべき事項を所見表示

- 1 踏切における安全対策の徹底
- 2 駅における安全対策の徹底
- 3 沿線における安全対策の徹底
- 4 鉄道事故等届出の適切な実施

所見表示

東北運輸局
平成16年11月30日

所見表示1 踏切における安全対策の徹底

制度・仕組み

鉄道営業法(明治33年法律第65号)
鉄道ノ建設、車両器具ノ構造及運転八国土交通省令ヲ以テ定ムル規程ニ依ルヘシ(第1条)

技術基準省令(平成13年国土交通省令第151号)
鉄道事業者は、**実施基準を定め、これを遵守**しなければならない。
(第3条第1項)

鉄道事業者の実施基準

- ア **遮断機** 線路の両側で、踏切道の**幅員全体を遮断**
- イ **遮断かん** ・遮断時は、**80cmの高さで水平**が標準
・「**黄色と黒色**」又は「**赤色と白色**」により**帯状に塗装**
・見やすい位置に**2個以上の赤色灯又は赤色の反射剤**
- ウ **踏切支障警報装置の操作スイッチ**
・**夜間においても容易に識別**できること
・**取扱方法を明示**したものであること
- エ 自動車を通る踏切道に**架空電車線を架設**する場合、線路の両側で、**道路の上方**に**ビーム又はスパン線**を設け、これに**危険である旨を表示**

鉄道事業法(昭和61年法律第92号)
鉄道事業者の事業場に立入り、事業の用に供する施設等を**検査**することができる。(第56条第1項)

鉄道事業等監査規則(昭和62年運輸省令第12号)
施設及び車両並びに運転取扱いの状況は、**保安監査**により行う。

東北運輸局は、管内の事業者に対し、**おおむね5年に1回、実施**

現状・実態

山形新幹線及び秋田新幹線の在来線走行区間に設置されている**踏切165か所(山形新幹線110か所、秋田新幹線55か所)のすべてをつぶさに調査**した結果は、次のとおり

- ア 最長**1.6mにわたり遮断されていない部分がある**など、遮断時に**すき間があるもの** 14か所(山形新幹線7、秋田新幹線7)
- イ 遮断時の高さが、**標準と大幅に異なっているもの**
(最低のものが36cm、最高のものが108cm) 14か所(山形新幹線11、秋田新幹線3)
遮断かんの塗装の色が「**黄色と灰色**」 2か所(山形新幹線)
2個以上の赤色灯又は赤色の反射剤が**付けられていない** 12か所(山形新幹線)
- ウ 周囲に照明設備がなく、**夜間には容易に識別できない** 2か所(山形新幹線)
取扱方法について、
・**表示されていない** 5か所(山形新幹線4、秋田新幹線1)
・表示板が破損し操作方法が**判読困難** 3か所(山形新幹線1、秋田新幹線2)
・**文字の一部が消えている** 46か所(山形新幹線31、秋田新幹線15)
- エ 危険である旨の表示が道路の上方に**設置されていない** 1か所(山形新幹線)
表示した標識が老朽化し、**視認性が劣る** 2か所(山形新幹線)

踏切保安設備の設置、管理状況が必ずしも実施基準のとおりとなっていないものが、上記のとおり、**80踏切(延べ101か所)**みられた。

所見表示要旨

鉄道事業者に対し、**実施基準に基づく改善措置を講ずるよう**に指導すること。
保安監査等について、**実施基準の遵守状況の把握が的確に行われるよう、実施内容等の必要な見直しを行うこと。**

ア 最長1.6mにわたり遮断されていない部分があるなど、遮断時にすき間があるもの

14 か所(山形新幹線7)(山形県内7)
(秋田新幹線7)(岩手県内3、秋田県内4)

イ 遮断時の高さが、標準と大幅に異なっているもの

(最低のものが36cm、最高のものが108cm) 14か所(山形新幹線11)(福島県内3、山形県内8)
(秋田新幹線3)(岩手県内1、秋田県内2)

遮断かんの塗装の色が「黄色と灰色」

2か所(山形新幹線2)(福島県内1、山形県内1)

2個以上の赤色灯又は赤色の反射剤が付けられていない

12か所(山形新幹線12)(福島県内2、山形県内10)

ウ 周囲に照明設備がなく、夜間には容易に識別できない

2か所(山形新幹線2)(山形県内2)

取扱方法について、

・表示されていない

5か所(山形新幹線4)(福島県内1、山形県内3)
(秋田新幹線1)(秋田県内1)

・表示板が破損し操作方法が判読困難

3 か所(山形新幹線1)(山形県内1)
(秋田新幹線2)(岩手県内1、秋田県内1)

・文字の一部が消えている

46か所(山形新幹線31)(福島県内9、山形県内22)
(秋田新幹線15)(岩手県内2、秋田県内13)

エ 危険である旨の表示が道路の上方に設置されていない

1か所(山形新幹線1)(山形県内1)

表示した標識が老朽化し、視認性が劣る

2か所(山形新幹線2)(福島県内2)

所見表示2 駅における安全対策の徹底

制度・仕組み

移動円滑化法(平成12年法律第68号)

公共交通事業者等は、旅客施設及び車両等を主務省令で定める基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。(第4条第3項)

移動円滑化基準(平成12年運輸省・建設省令第10号)

プラットフォームには、列車の接近を音声により警告するための設備、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備が設けられていること

鉄道営業法(明治33年法律第65号)

停車場其ノ他鉄道地内ニ妄リニ立入りタル者八十円以下ノ料料ニ処ス(第37条)

技術基準省令(平成13年国土交通省令151号)

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。(第31条第1項)

鉄道事業者の実施基準

人が線路に立ち入るおそれのある場所には、必要に応じ、防護設備を設け、危険である旨の表示を行う。

現状・実態

山形新幹線及び秋田新幹線の在来線走行区間に設置されている58駅(山形新幹線34、秋田新幹線24)を調査した結果は、次のとおり

プラットフォームに設置された点状ブロックのはく離(377枚のうち137枚)の補修に1年を要している 1駅(秋田新幹線)(秋田県内1)

列車の接近を音声により警告する設備が故障しているため、音声による警告が行われていない 1駅(秋田新幹線)(秋田県内1)

プラットフォームの端部に鉄道用地内への立入防止のための柵があるが、柵と柵の間の鎖が外されたまま 4駅(山形新幹線)(山形県内4)

プラットフォームの端部の柵には鉄道用地内への立入防止のための看板があるが、
・裏向きとなっている 1駅(山形新幹線)(山形県内1)
・文字の一部が消えている 2駅(山形新幹線)(山形県内2)

線路への立入防止のために設けられた柵が、1か所(幅50cm)途切れている。利用者が近道のためそのすき間から線路に立入るおそれあり 1駅(山形新幹線)(山形県内1)

所見表示要旨

鉄道事業者に対し、利用者の安全が十分図られるよう、駅施設の維持管理を適切に行うよう指導すること。

所見表示3 沿線における安全対策の徹底

制度・仕組み

鉄道営業法(明治33年法律第65号)
停車場其ノ他鉄道地内ニ妄リニ立入りタル者八十円以下ノ料科ニ処ス
(第37条)

技術基準省令(平成13年国土交通省令第151号)
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。(第31条第1項)

鉄道事業者の実施基準
人が線路に立ち入るおそれのある場所には、必要に応じ、
立防止のための**防護設備**を設け、**危険である旨の表示**を行う。

列車と野生動物が衝突する事故の防止は、鉄道営業法等
鉄道関係法令等に具体的な対応を定めたものはないが、事故
防止は、鉄道の安全・安定輸送を確保する観点からは重要

現状・実態

山形新幹線及び秋田新幹線の在来線走行区間における沿線の状況を
調査した結果は、次のとおり

駅付近の跨線橋の下の線路を通学者や通勤者が横断している等、**人が跨線橋
下の線路を横断している**状況がみられるもの
3か所(山形新幹線1)(福島県内1)、(秋田新幹線2)(岩手県内1、秋田県内1)

廃止された踏切道跡から**人が線路を横断している**状況がみられるもの
1か所(山形新幹線)(山形県内1)

冬期間における事故防止のため、冬期間を通行禁止としている踏切道の中
には通行禁止となっていた3月末に、**バリケードが壊され、人が通行可能な状況**
がみられたもの
1か所(山形新幹線)(山形県内1)

秋田新幹線の秋田県内走行区間において、平成13年度～15年度に発生した
列車がカモシカと衝突する20件の事故は、**特定の場所に集中**

所見表示要旨

鉄道事業者に対し、次の事項について指導すること。

人の線路への立入箇所の把握に一層努め、把握した箇所には、必要に応じて、危険である旨の表示に
加えて立入防止措置を講ずるほか、廃止踏切道等の関係する道路管理者に対し情報提供等を行うこと。
冬期間に閉鎖する踏切道については、閉鎖期間中、設置した立入防止柵の管理を適切に行うこと。
鉄道運行の安全確保の観点から、野生動物の線路への侵入を防止する効果的な対策について、さらに
検討を進めるよう指導すること。

所見表示4 鉄道事故等届出の適切な実施

制度・仕組み

鉄道事業法(昭和61年法律第92号)

鉄道事業者は、国土交通省令で定める**次の事故等を国土交通大臣に届け出なければならない。**(第19条)

-) 列車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
-) 鉄道に係る災害

鉄道事故等報告規則(昭和62年運輸省令第8号)

鉄道運転事故、輸送障害(列車の30分以上の遅延等)等を地方運輸局長に報告(届出)しなければならない。(第5条)

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)

様式では、事故等の発生後の対応について、講じた**再発防止措置を記載する**ための「再発防止対策」欄を設けている。

現状・実態

鉄道事業者からの**鉄道運転事故等届出**件数は、平成13年度35件、14年度25件、15年度36件。しかし、事故等の報道状況と照合したところ、**14年度、15年度に各2件が届け出なし**

鉄道事業者が事故後に**再発防止対策**を講じているにもかかわらず、その内容が**届出書に記載されていないものが14年度1件、15年度2件**

所見表示要旨

鉄道事業者に対し、鉄道運転事故等届出書の提出の励行及び届出書の記載内容の適正化(変更の報告の励行を含む。)について指導すること。