

社会資本の維持管理及び更新に関する行政評価・監視
—鉄道施設の保全対策等を中心として—
結果に基づく勧告

平成27年11月

総務省

前 書 き

鉄道は、大量性、高速性及び定時性に優れた公共輸送機関として、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。

社会資本の一つである鉄道施設は、明治5年の鉄道開業以来、順次整備されてきているが、平成25年3月末現在、建設後50年以上を経過する施設の割合は、橋りょうで51%、トンネルで60%に上り、それぞれ、20年後には83%と91%にまで増加すると見込まれている。

国は、平成25年11月、鉄道施設を含むあらゆるインフラを対象に「インフラ長寿命化基本計画」を策定し、戦略的な維持管理・更新等の方向性を示している。また、国土交通省は、同基本計画に基づき、平成26年5月、「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を策定しており、これらの計画に基づき、鉄道事業者は、メンテナンスサイクルの核となる「個別施設計画」をできるだけ早期に策定し、中長期的な維持管理・更新等に係る費用の縮減や予算の平準化を図ることとされている。

しかし、鉄道事業者において、個別施設計画の策定が進んでいるものの、中長期的な維持管理・更新等に係る費用の算定方法、長寿命化を図る施設の優先順位や実施時期の判断が難しいなどとしている状況がみられる。

一方、鉄道事業者の収支状況をみると、平成24年度には、全206事業者のうち、99事業者、割合にして5割近くの事業者が赤字を計上するなど、極めて厳しい状況が続いている。

このため、鉄道事業者においては、経営難から事業の継続が困難などとして、地方公共団体が鉄道施設を保有・維持管理する公有民営化方式の導入が進められており、これらの地方公共団体では、鉄道事業を継続するため、コストの縮減など中長期的かつ効率的な維持管理が求められている。

また、鉄軌道における輸送障害は毎年度5,000件程度発生し、これらのうち施設に起因するものが約1割あり、さらに、橋りょうやトンネルにおいては、コンクリート片等の剥落なども発生している。このため、鉄道輸送における安全な運行を確保する観点からも、鉄道事業者においては、鉄道施設に係る定期的な検査、判定、措置及び記録のメンテナンスサイクルを適切に実施することが求められている。

この行政評価・監視は、以上のような状況を踏まえ、鉄道施設の長寿命化対策を推進するとともに、鉄道輸送における安全な運行を確保する観点から、鉄道事業者における鉄道施設の長寿命化計画の策定状況、鉄道施設の維持管理状況及び国による鉄道事業者に対する監査等の実施状況を調査し、関係行政の改善に資するために実施したものである。

目 次

| | | |
|---|----------------------------|----|
| 1 | 鉄道施設の現状等 | 1 |
| 2 | 鉄道施設の維持管理 | 5 |
| | (1) 長寿命化計画の策定の推進 | 5 |
| | (2) 鉄道施設の定期検査等の適切な実施 | 12 |
| 3 | 鉄道事業者に対する保安監査の適切な実施 | 20 |
| 4 | 運輸安全マネジメントにおける鉄道事業者の取組への支援 | 24 |

1 鉄道施設の現状等

(1) 鉄道事業者の現況等

① 鉄道事業者数等

鉄道事業を經營しようとする者は、鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第3条第1項に基づき、国土交通大臣の許可を受けなければならないとされている。また、原則として道路に敷設される軌道については、軌道法（大正10年法律第76号）第3条に基づき、国土交通大臣の特許を受けなければならないとされている。平成26年4月1日現在、全国において、208事業者（注1）が、これらの許可又は特許を受けている（以下これらの事業者を「鉄道事業者」という。）。

（注1）今回、当省では、208鉄道事業者の中から、事業規模、経営状況、営業キロ数、施設数（橋りょう及びトンネルの施設数）、運輸開始年月日等を勘案し、全国の69鉄道事業者（JR、大手鉄道事業者、準大手鉄道事業者又は公営事業者（以下項目1から項目3までにおいて「大手鉄道事業者」と総称する。）18事業者、これ以外の鉄道事業者（以下項目1から項目3までにおいて「中小鉄道事業者」という。）51事業者）を抽出し調査した。

なお、北海道旅客鉄道株式会社については、平成23年5月27日、JR石勝線において、79名が負傷するという大きな列車脱線火災事故の発生以降、度重なる車両トラブル、貨物列車脱線事故、整備基準値を超える軌道変位の放置等の不祥事の発生を受けて、同年5月から運輸安全委員会による調査、国土交通省による数度にわたる特別保安監査等が行われ、事故原因の究明や安全確保のための改善指導等が継続的に実施されるなど、再生に向けた取組が行われていることなどから、その推移を注視することとし、調査対象からは除外した。

② 輸送人員及び経営状況

鉄道の輸送人員の推移をみると、鉄道事業全体では、昭和30年度の97億8,000万人から平成2年度の220億人へと大きく増加しているが、その後は、少子高齢化やモータリゼーションの進展等に伴い、横ばい傾向で推移している。

また、鉄道事業者の収支状況をみると、平成24年度では全206事業者のうち、99事業者、割合にして5割近くの事業者が赤字を計上しているなど、極めて厳しい状況が続いている。

(2) 鉄道施設の老朽化の状況

我が国の社会資本の一つである鉄道施設(注2)は、明治5年の鉄道開業以来、順次整備されている。このうち、鉄道線路の一部である橋りょう及びトンネルについては、平成25年3月末現在、全国において、橋りょうが10万2,293橋、トンネルが4,737本設置されている。これらの施設については、その多くが高度経済成長期に整備されたものであり、建設後50年以上を経過する施設の割合は、橋りょうが51%、トンネルが60%に上っている。国土交通省では、それぞれ、10年後には70%と81%に、20年後には83%と91%にまで増加すると見込んでいる。

(注2) 鉄道事業法施行規則(昭和62年運輸省令第6号)第9条において、鉄道線路、停車場、車庫及び車両検査修繕施設、運転保安設備、変電所等設備及び電路設備とされている。

(3) 鉄道施設に起因する事故等の発生状況

鉄軌道における運転事故(注3)は、長期的には減少傾向にあるものの、平成13年度以降は、横ばい傾向で毎年度800件程度発生している。これらのうち、施設に起因するものは、平成21年度から25年度までは年間3件前後で推移している。

また、輸送障害(注4)は、平成21年度には4,154件であったものが、25年度には5,339件に増加しており、これらのうち施設に起因するものは約1割あり、21年度から25年度までは年間400件前後で推移している。

なお、運転事故等には至らないものの、橋りょうやトンネルなどの施設において、コンクリート片やモルタル片の剥落が発生している。

(注3) 鉄道事故等報告規則(昭和62年運輸省令第8号)第3条第1項に掲げる事故(列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故)及び軌道事故等報告規則(昭和62年運輸省・建設省告示第1号)第1条第1項に掲げる事故(車両衝突事故、車両脱線事故、車両火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、人身障害事故及び物損事故)をいう。

(注4) 鉄道による輸送に障害を生じた事態(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(旅客列車以外にあっては1時間)以上遅延を生じたもの)及び軌道による輸送に障害を生じた事態(車両の運転を休止したもの又は旅客車両にあっては30分(旅客車両以外にあっては1時間)以上遅延を生じたもの)であって、鉄道運転事故以外のものをいう。

(4) 鉄道施設の維持管理及び安全確保対策の概要

鉄道施設の老朽化や鉄道施設に起因する事故等の状況を踏まえ、国及び鉄道事業者は、鉄道施設の維持管理及び安全確保対策として、以下のような取組を行っている（詳細は後述する項目2から4までを参照）。

① 長寿命化計画の策定の推進

国は、平成25年11月、国民の安全・安心を確保し、中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や予算の平準化を図るとともに、維持管理・更新に係る産業（メンテナンス産業）の競争力を確保するための方向性を示すものとして、国や地方公共団体、その他民間企業等が管理するあらゆるインフラを対象に、「インフラ長寿命化基本計画」（平成25年11月29日インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議。以下「基本計画」という。）を策定し、国や地方公共団体等が一丸となってインフラの戦略的な維持管理・更新等を推進することとしている。また、国土交通省は、基本計画に基づき、平成26年5月、同省が管理・所管するインフラの維持管理・更新の取組の方向性を定めた「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」（以下「国土交通省行動計画」という。）を策定し、鉄道事業者は、基本計画及び国土交通省行動計画に基づき、自らが管理する施設の「インフラ長寿命化計画（行動計画）」及び「個別施設計画」を策定し、施設の維持管理・更新を戦略的に推進することとされている。

② 定期検査等の適切な実施

鉄道事業者は、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。）第3条第1項において、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、第87条において、線路等については、列車等が所定の速度で安全に運転することができる状態に保持しなければならないとされている。また、第90条において、鉄道施設等の定期検査を行わなければならない、第91条において、検査等を行ったときは、その記録を作成し、これを保存しなければならないとされている。さら

に、鉄道構造物等維持管理標準（構造物・軌道編）（平成19年1月16日付け国鉄技第73号鉄道局長通達。以下「維持管理標準」という。）では、検査結果に基づく健全度の判定や必要な措置を行うこととされている。

また、基本計画においても、メンテナンスサイクル（注5）の構築が求められている。

（注5）「メンテナンスサイクル」とは、点検・診断の結果に基づき、必要な対策を適切な時期に、着実かつ効率的かつ効果的に実施するとともに、これらの取組を通じて得られた施設の状態や対策履歴等の情報を記録し、次期点検・診断等に活用することをいう。

③ 鉄道事業者に対する監査

鉄道事業法第56条第1項において、国土交通大臣は、その職員に鉄道事業者の事務所その他の事業所に立ち入り、検査又は質問させることができると規定されている。

これらの法令に規定されている国土交通大臣の権限は地方運輸局長も行うことができるとされており、また、地方運輸局は、鉄道事業等監査規則（昭和62年運輸省令第12号）に基づき、毎年、監査計画を策定し、鉄道事業者に対する保安監査を実施している。

④ 運輸安全マネジメント制度の推進

平成17年にヒューマンエラーに起因すると考えられる公共交通の事故・トラブルが連続して発生したことを契機として、18年3月に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。以下「運輸安全一括法」という。）が制定され、同年10月から、運輸安全マネジメント制度を導入し、鉄道事業者を含む運輸事業者が自主的に安全管理体制を構築・改善することにより、輸送の安全性の向上を図る取組を推進している。

同制度においては、国土交通省本省又は地方運輸局の職員が事業者の経営幹部への面談調査等を通じて、事業者の安全管理体制の構築・継続的改善の取組状況等を確認し、評価・助言を行っている。

2 鉄道施設の維持管理

(1) 長寿命化計画の策定の推進

国は、国民の安全・安心を確保し、中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や予算の平準化等を図るための方向性を示すものとして、平成25年11月に、国や地方公共団体、その他民間企業等が管理するあらゆるインフラを対象とした基本計画を策定し、国や地方公共団体等が一丸となったインフラの戦略的な維持管理・更新等を推進している。

基本計画においては、国民の安全・安心を確保するための取組として、メンテナンスサイクルを構築すること、中長期的視野に立ったコスト管理のための取組として、予防保全型維持管理を導入すること等とされている。

また、各インフラの管理者及びその者に対して指導・助言するなど当該インフラ関係業務を所管する立場にある国や地方公共団体の各機関は、基本計画に基づき、インフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中期的な取組の方向性を明らかにする長寿命化計画として「インフラ長寿命化計画」（以下「行動計画」という。）を策定することとされ、各インフラの管理者は、行動計画に基づき、個別施設ごとの具体の対応方針を定める長寿命化計画として「個別施設毎の長寿命化計画」（以下「個別施設計画」という。）を策定することとされている。行動計画には、①対象施設、②計画期間、③対象施設の現状と課題、④中長期的な維持管理・更新等のコストの見通し、⑤必要施策に係る取組の方向性、⑥フォローアップ計画を、個別施設計画には、①対象施設、②計画期間、③対策の優先順位の考え方、④個別施設の状態等、⑤対策内容と実施時期、⑥対策費用を記載することとされている。

なお、各インフラの管理者が、既に行動計画及び個別施設計画と同種・類似の計画を策定している場合には、当分の間、当該計画をもって、行動計画及び個別施設計画の策定に代えることができるものとされている。

国土交通省は、基本計画に基づき、同省が管理等するあらゆるインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする計画として、平成26年5月、国土交通省行動計画を策定している。

国土交通省行動計画では、個別施設計画の策定を推進する対象施設を定

めており、鉄道分野については、鉄道（線路（橋りょう、トンネル等構造物））及び軌道（線路建造物）が挙げられている。また、個別施設計画について、①全ての管理者によって早期に計画の策定が進むよう、策定方針や手引きの策定等を実施する、②その際、中長期的な予算管理に資する計画となるよう、蓄積された情報を基に、概算費用の算定や計画期間の考え方についても明記するなどとされ、計画策定の推進と計画内容の充実を図ることとされている。さらに、鉄道分野における個別施設計画の内容については、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等に基づき規定した実施基準等」及び「それらに基づく記録等」（以下「実施基準等」という。）によって構成されることが基本とされている。

また、国土交通省は、鉄道事業者に対し、「インフラ長寿命化計画等の取扱いについて」（平成26年5月30日付け事務連絡）を発出し、事業者が策定する行動計画と同種・類似の計画については、例えば、鉄道事業法第18条の3の規定に基づく安全管理規程及びこれに基づく計画等が考えられるとしており、また、個別施設計画と同種・類似の計画については、実施基準等によって構成されることを基本とするとして、これらに、基本計画に規定された記載事項が記載されていない場合は、速やかにその内容を追加等することとしている。

今回、68鉄道事業者（注1）における行動計画及び個別施設計画の策定状況を調査した結果は、次のとおりである。

（注1）調査対象とした69鉄道事業者のうち1事業者は、自らが敷設する鉄道線路以外の鉄道線路を使用して鉄道による旅客又は貨物の運送を行う「第二種鉄道事業者」であり、長寿命化計画の策定に関与していないため、本細目の調査対象からは除外した。

ア 行動計画及び個別施設計画の策定状況

（7）同種・類似の計画の内容の充実

調査した鉄道事業者が保有する鉄道施設は、その多くが高度経済成長期に整備され、このうち、平成26年度末現在、建設後50年以上を経過する橋りょうの割合は45.6%、同トンネルの割合は56.7%となっている。

これが20年後には、橋りょうが78.8%、トンネルが88.1%にまで増加すると見込まれている。

調査した鉄道事業者では、安全管理規程や実施基準、検査記録など、従来から策定することとされている規程等を同種・類似の計画に位置付け、行動計画及び個別施設計画の策定に代えている。

しかし、鉄道事業者において同種・類似の計画としている規程等の内容をみると、i) 基本計画において行動計画に記載することとされている「中長期的な維持管理・更新等のコストの見通し」が記載されていないものが9事業者（大手鉄道事業者3事業者、中小鉄道事業者6事業者）、ii) 基本計画において個別施設計画に記載することとされている「対策内容と実施時期」及び「対策費用」が記載されていないものが2事業者（大手鉄道事業者1事業者、中小鉄道事業者1事業者）みられるなど、インフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の一部が明らかになっておらず、鉄道施設の長寿命化に資するものとなっていないものがある。

これらの鉄道事業者では、その理由について、国からは、計画策定の考え方が示されているにすぎず、具体的にどのような計画内容にすればよいのか判断が難しいためなどとしている。

また、上記のほか、必要な時期に措置を要するとした橋りょう等について、個別施設計画に補修等の「対策内容と実施時期」及び「対策費用」が記載されていないものが2事業者（中小鉄道事業者）みられた。当該事業者では、これらの施設について、当面、監視のみを行うこととし、補修等の「対策内容と実施時期」等は定めていない。しかし、直ちに安全を脅かすものではないが、予防保全の観点から、鉄道施設の補修等が計画的かつ適切な時期に実施されるよう、補修等の「対策内容と実施時期」等を定め、個別施設計画に記載し、鉄道施設の長寿命化を推進していくことが重要である。

今回、調査対象とした中小鉄道事業者からは、国に対して、i) 個別施設ごとの中長期的な補修計画の策定に当たり、予算管理や概算費用の算定方法を示してほしい、ii) 鉄道事業者が策定する長寿命化計画のひ

な型を作成・提供してほしい、iii) 予算管理や概算費用の算定方法、ひな型の内容などについて、説明会を開催して詳しく説明してほしいなどの意見がみられた。

(4) 公有民営化方式により鉄道施設の保有・維持管理を行う地方公共団体における長寿命化計画の策定の推進

鉄道事業者においては、その5割近くが赤字を計上している。特に、地方の中小鉄道事業者においては、その多くが、赤字を計上するなど、極めて厳しい状況が続いており、老朽化が進む鉄道施設の維持管理・更新コストが事業継続のネックとされている。

このため、国土交通省では、これら経営の継続が困難又は困難となるおそれがあると認められる鉄道事業者における輸送の維持を図るため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づく鉄道事業再構築事業を実施している。当該事業では、地方公共団体が第三種鉄道事業者（注2）として、継続が困難又は困難となるおそれがあると認められる鉄道事業者の施設を保有・維持管理し、民間鉄道事業者が第二種鉄道事業者として、運行を行う「公有民営化方式」等に事業形態を変更すること等により、当該路線における輸送の維持を図ることとしている。

（注2）鉄道路線を第一種鉄道事業者に譲渡する目的をもって敷設する事業及び鉄道路線を敷設して当該鉄道路線を第二種鉄道事業者に専ら使用させる事業を行う者。

なお、交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）においては、地域公共交通を活性化し、活力ある地域社会を実現するため、当該事業における目標件数を、「2013年度の4件を2020年度までに10件にする」と設定しており、国土交通省では、当該事業を今後一層推進することとしている。

調査した68鉄道事業者のうち、3事業者が、4地方公共団体との共同に

より、公有民営化方式への事業形態の変更を行っている。

当該地方公共団体では、鉄道事業による輸送人員は減少傾向にあるが、①今後も通勤や通学などの利用が見込まれること、②慢性的な交通渋滞や冬期における積雪などによりバスの安定的な運行ができないなど鉄道以外の代替輸送機関もないこと、③加えて地域住民からの事業継続に対する強い要望があること等を踏まえ、できる限り長期的に事業を継続していく必要があるとしている。

また、当該地方公共団体では、公有民営化方式の導入により、鉄道施設を保有し、施設の維持管理・更新の費用（注3）を負担しており、国や県の補助金も交付されている（注4）。

このため、今後も鉄道施設を社会資本の一つとして管理する必要があることから、中長期的な維持管理・更新コストの縮減に向けた計画的な維持管理・更新が必要となっている。

（注3）年間コストの見込み額は、4地方公共団体の合計で約1億5,000万円である。

（注4）国から地域公共交通確保維持改善事業費補助金として、平成26年度には合計で50,725千円が交付されている（27年度の予算合計額は222,315千円）。

一方、国土交通省行動計画においても、厳しい財政状況下において、維持管理・更新等に係る計画的な投資を行うためには、施設の管理者は、あらゆる角度から維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減を図り、予算の平準化に努めることが重要であり、そのためには、将来必要となる費用の全体を見通しながら優先順位を検討し、投資を計画的に実施していく必要があるとされている。

当該地方公共団体においては、赤字経営となっていた鉄道事業者が策定した安全管理規程や実施基準などの規程等をそのまま引き継ぎ、同種・類似の計画に位置付け行動計画・個別施設計画に代えている実態がある。

しかし、当該地方公共団体の中には、経営状況が厳しい鉄道事業を長期的に継続していくためには、維持管理コスト（税金）の縮減及び住民に対する説明責任を果たす観点からも、中長期的な維持管理・更新コス

トの縮減に資する長寿命化計画を策定する必要性があるとしているものがあるが、i) 中長期的なコスト削減に資する計画を策定するための技術・ノウハウがない、ii) 中長期的なコスト削減に資する計画を策定する場合、事前に鉄道施設の検査をする必要があり、その費用が工面できないなどとして、これを策定していない。

このため、国に対して、i) 鉄道事業者の規模に応じた長寿命化計画の策定指針等を示してほしい、ii) 長寿命化計画の策定に当たって事前に行う鉄道施設の詳細な検査にかかる費用などの補助を検討してほしいとする意見がみられた。一方、特段の支障がなく、現時点では、策定の必要性があると考えていないとしている地方公共団体においても、今後、長寿命化計画を策定することとされた場合は、策定するノウハウや資金がないため、計画策定に係る技術の提供、費用の支援が必要であるとしている。

なお、全国の鉄道事業者の中には、管理する鉄道施設の長寿命化を図ることを目的として、維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減及び予算の平準化に向けた長寿命化計画を策定し、計画的かつ効率的な維持管理・更新を行うこととしているものがある。

イ 長寿命化計画の策定等に係る国の指導等

国土交通省では、鉄道事業者においては、従来から基本計画が定めるメンテナンスサイクルの構築や予防保全型維持管理の導入が行われており、既に同種・類似の計画も整備されているなどとして、現時点では、長寿命化計画の策定について、特段の指導・支援を行う予定はないが、鉄道事業者から相談があれば対応したいとしている。

上記のように、中小鉄道事業者の中には、長寿命化計画に位置付けされた同種・類似の計画の内容について、インフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の一部が明らかになっていないものがみられるが、個別施設ごとに対策内容や対策費用等を設定するノウハウがないなどとしており、経営状況が極めて厳しい中小鉄道事業者にお

いては、的確な維持管理、更新等を行うことによる中長期的な維持管理・更新コストの縮減に向けた取組を推進することが重要である。

また、公有民営化方式を導入した地方公共団体では、同種・類似の計画をもって、行動計画及び個別施設計画の代替計画としているが、老朽化が進む鉄道施設を維持管理・更新しつつ、鉄道事業を長期的に継続するためには、事業継続のネックとされている維持管理・更新コストの中長期的な縮減に向けた取組を推進することが重要である。

【所見】

したがって、国土交通省は、鉄道施設の長寿命化対策を推進する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① コスト縮減に向けた中長期的な維持管理・更新費用の算定方法等について、説明会の開催等を通じ、中小鉄道事業者に対し情報提供すること。
- ② 公有民営化方式により鉄道施設を保有・維持管理する地方公共団体に対し、長寿命化計画の策定に必要な技術・ノウハウ等を提供すること。

また、新たに公有民営化方式により鉄道施設を保有・維持管理する地方公共団体における長寿命化計画の策定に資するよう、対象施設、計画期間、対策内容等を記載した長寿命化計画の策定方針等を作成・明示すること。

(2) 鉄道施設の定期検査等の適切な実施

国土交通省は、鉄道営業法第1条に基づき、技術基準省令において、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、必要な技術上の基準を定めている。

鉄道事業者は、技術基準省令第3条第1項に基づき、実施基準を定め、これを遵守しなければならないとされている。

また、技術基準省令第90条各項において、①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とされており、国土交通省は、「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）において、鉄道の種類（新幹線鉄道及び新幹線鉄道以外の鉄道）や、施設の種類（「軌道」及び「橋りょう、トンネルその他の構造物（注1）」）に応じて定期検査の周期を定めている。

（注1）国土交通省は、「その他の構造物」とは、土工や土留擁壁等の鉄道事業者が設置した鉄道の輸送の用に供する構造物全てであるとしている。

技術基準省令第91条では、施設又は車両の検査や、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とされている。

また、「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号鉄道局長通達。以下「解釈基準」という。）において、①施設の定期点検及び改造、改築、修理の記録は、期間を定めて保存すること、②橋りょう、トンネルその他の構造物の変状記録は、当該構造物の変状履歴が把握できるよう保存することとされている。

さらに、維持管理標準において、維持管理の原則として、構造物については、①要求性能を考慮し維持管理計画を策定すること、②供用中は、定期的に検査を行うほか、必要に応じて詳細な検査を行うこと、③検査の結果、健全度を考慮して、必要な措置を講じること、④検査及び措置の結果

等、構造物の維持管理において必要となる事項について、適切な方法で記録することとされ、軌道については、①～④に加え、線路の全般的な状況の把握のため巡視を行うこととされている。③の検査の結果に基づく健全度の判定は、i) 構造物については、調査、変状原因の推定及び変状の予測等の結果に基づき、適切な判定区分を設けて行うこと、ii) 軌道については、評価指標に応じてあらかじめ定めた軌道整備基準値などの判定基準に基づいて行うこととされている。

なお、基本計画において、定期的な点検及び診断の結果に基づき、必要な対策を適切な時期に実施するとともに、これらを通じて得られた情報を記録し、次期点検等に活用するメンテナンスサイクルの構築が求められており、鉄道施設においては、上記の検査等がメンテナンスサイクルに相当するとしている。

また、国土交通省は、安全性の向上及び老朽化が認められる施設の長寿命化の観点から、鉄道施設の維持管理等を推進するため、中小鉄軌道事業者を対象として、①鉄道施設安全対策事業費補助金（老朽化対策事業）、②鉄道施設総合安全対策事業費補助（鉄道施設老朽化対策事業）、③地域公共交通確保維持改善事業費補助金（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）などの各種補助制度を設けている。

さらに、同省は、より適切かつ確実な鉄道構造物の維持管理を推進するため、平成25年度に、各地方運輸局において、中小鉄道事業者を対象として、構造物の健全度診断マニュアルに関する説明会を開催し、健全度の判定方法についての説明を行っている。

今回、69事業者のうち、定期検査等の実施状況を調査した67鉄道事業者（大手18鉄道事業者及び中小49鉄道事業者）における平成21年度から25年度までの間の橋りょう、トンネル、土工、土留擁壁及び軌道に係る定期検査、判定及び措置の実施状況、記録の作成・保存状況等は、次のとおりである。

ア 定期検査の実施状況

67鉄道事業者の中には、①土工の定期検査を実施していないものが6事業者（中小鉄道事業者）、②土留擁壁の定期検査を実施していないものが4事業者（中小鉄道事業者）、③軌道の定期検査のうち、遊間（注2）検査などの実施していない検査項目があるものが3事業者（中小鉄道事業者）みられた。

（注2）遊間とは、レールの温度変化に伴う伸縮を容易にするために設けられた継目の隙間である。

また、67鉄道事業者の中には、①橋りょうのうち一部について検査を実施していないものが5事業者（大手1鉄道事業者、中小4鉄道事業者）、②土工のうち一部について検査を実施していないものが2事業者（中小鉄道事業者）、③土留擁壁のうち一部について検査を実施していないものが1事業者（中小鉄道事業者）、④軌道の定期検査のうち、一部の検査項目を実施しなかった年度があるものが1事業者（中小鉄道事業者）みられた。

これらの定期検査を実施していない鉄道事業者では、その理由について、①土工、土留擁壁が定期検査の対象となるという認識がなかったため、②土工、土留擁壁、軌道の遊間等については、線路巡視の際に目視すれば足り、定期検査は不要と考えていたためなどとしている。

このように一部の中小鉄道事業者において、定期検査の必要性や対象となる施設の認識が不足していること等により、定期検査の実施が不十分となっている状況がみられることから、定期検査の必要性や対象となる施設を改めて周知するとともに、地方運輸局を通じて必要に応じ指導することなどが重要である。

イ 判定及び措置の実施状況等

（7）判定の実施状況

67鉄道事業者の中には、維持管理標準に基づく判定区分による判定を

実施していないものが、①橋りょうについて2事業者(中小鉄道事業者)、②トンネルについて3事業者(中小鉄道事業者)、③土工について1事業者(中小鉄道事業者)みられた。

なお、これらの鉄道事業者では、今後、実施基準を改正し判定区分を定めた上で判定を実施する予定であるなどとしている。

(イ) 措置の実施状況

67鉄道事業者の中には早急に措置を要すると判定したにもかかわらず、補修・補強、使用制限、改築・取替等の措置(以下「補修等」という。)を実施していないものが、①橋りょうについて2事業者(大手1鉄道事業者、中小1鉄道事業者。計11か所)、②土工について1事業者(大手鉄道事業者。1か所)、③軌道について7事業者(中小鉄道事業者。247か所)みられた。これらの鉄道事業者の中には、軌道に関し、①「水準変位」(左右のレールの高さのずれ)の整備基準値9mmに対し、最大超過が26mmとなっている、②「通り変位」(左右方向のずれ)の整備基準値15mmに対し、最大超過が32.7mmとなっているなど、危険性が高いとみられるにもかかわらず、補修等を実施していない例がみられた(当省の調査後、補修等を完了している。)。また、①9年連続で遊間が0mmとなっている継目が3か所以上連続しているものが4地点ある、②8基の分岐器のうち、5基において同じ箇所が連続して軌道変位の整備基準値を超えており、さらに1基は7回連続して同じ箇所が整備基準値を超えているなど、長期間にわたって補修等を実施していない例がみられた(当省の調査後、補修等を完了している。)

これらの補修等を実施していない鉄道事業者では、その理由について、①変状が悪化するまで措置する必要はないと考えているため、②運賃収入の減少により赤字となり、軌道や構造物の維持管理費の削減、人件費の削減等によって、措置できないためなどとしている。

一方、一部の鉄道事業者においては、社内規定等で判定に基づく措置の実施時期の目安を定め、計画的に実施することとしている例がみられた。

このように、定期検査の結果、早急に措置を要すると判定した鉄道事業者において、健全度の判定結果を踏まえた措置の実施の時期等について認識が不足していることにより、適切な時期に措置が実施されていない状況がみられることから、地方運輸局を通じ、列車の安全な運行の確保の観点から、鉄道事業者に対し、判定に基づき適時かつ適切に措置を行うよう指導等することが重要である。

また、定期検査の結果、複数回連続して、必要な時期に措置を要すると判定しているものについて、監視の措置のみがとられているものが、①橋りょうについて9事業者（大手1鉄道事業者、中小8鉄道事業者。計73か所）、②トンネルについて2事業者（中小鉄道事業者。3か所）、③土工について1事業者（大手鉄道事業者。3か所）、④土留擁壁について1事業者（大手鉄道事業者。5か所）みられた。これらについては、直ちに安全を脅かすものではないが、将来構造物の性能を低下させるおそれがあるものであり、予防保全の観点から、計画的かつ適切な時期に補修等を実施する必要があると考えられる。その際、長寿命化の観点から、鉄道事業者において、施設の状況を踏まえた補修等の計画が作成されるよう推進していくことが重要である。

(ウ) 各種補助金の活用状況

鉄道施設の維持管理等の推進に係る各補助金の平成26年度予算額全体に対する執行率をみると、鉄道施設総合安全対策事業費補助（鉄道施設老朽化対策事業）は98.8%、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（内数として鉄道軌道安全輸送設備等整備事業を含む。）は94.0%となっているのに対し、鉄道施設安全対策事業費補助金（老朽化対策事業）は15.3%と活用が低調となっている。

また、67鉄道事業者における各補助金の活用状況をみると、平成26年度は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）については、対象となり得る50事業者のうち、40事業者が活用している一方、鉄道施設安全対策事業費補助金（老朽化対策事業）については対象となりうる50事業者のうち2事業者のみ、鉄道施設総合安

全対策事業費補助（鉄道施設老朽化対策事業）については対象となりうる28事業者のうち1事業者のみ活用している。

鉄道施設安全対策事業費補助金（老朽化対策事業）を活用していない鉄道事業者は、その理由について、①補助対象となる耐用年数を超過した又は老朽化が認められる施設がないため、②地方公共団体の協調補助を得られなかったため、③対象施設や用途が幅広い地域公共交通確保維持改善事業費補助金を先行して利用しているため、④補助対象とならない軌道の整備を優先しているためなどとしている。

また、調査した中小鉄道事業者からは、①鉄道施設総合安全対策事業費補助については、その申請時に維持管理標準等に基づく客観的評価が必要とされているが、外部委託の費用が負担となるため要件を緩和してほしい、または当該費用も補助対象としてほしい、②鉄道施設安全対策事業費補助金の対象となる施設を拡充してほしい、③地域公共交通確保維持改善事業費補助金は、対象施設や用途が幅広く、有用であるため、継続してほしいなどの意見・要望がみられた。

前述したとおり、中小鉄道事業者においては、経営状況の悪化によって、措置が不十分な状況がみられることから、その対策の一つとして、鉄道施設の維持管理等を推進するための各種補助金について、特に活用が低調となっているものについては、鉄道事業者のニーズも踏まえ、見直しを検討することが重要である。

ウ 記録の作成・保存状況

67鉄道事業者の中には、橋りょう、トンネルその他の構造物の変状記録等の全部又は一部を作成していないものが7事業者（大手1鉄道事業者、中小6鉄道事業者）みられた。

また、記録を作成しているものの、検査記録と措置記録を関連付けて保存しておらず、検査で要措置とされた箇所の措置状況が容易に確認できないものが4事業者（中小鉄道事業者）みられた。

これらの記録を作成していない鉄道事業者や検査記録と措置記録を関連付けて保存していない鉄道事業者では、その理由について、①当該構

造物に係る記録の必要性についての認識が不十分であったため、②検査記録と措置記録を関連付けて保存する認識がなかったためなどとしている。

さらに、変状記録を作成している63鉄道事業者における記録の保存期間をみると中長期的な維持管理に資するよう、永年又は当該施設の除却までとしているものが16事業者（大手5鉄道事業者、中小11鉄道事業者）みられた一方、5年以下としているものが29事業者（大手6鉄道事業者、中小23鉄道事業者）みられた。

しかしながら、解釈基準において、「橋りょう、トンネルその他の構造物の変状記録は、当該構造物の変状履歴が把握できるよう保存すること」とされており、構造物は長期間にわたって供用されるものが多いことから、その変状の推移を長期間にわたって確認する必要がある。このため、変状記録は、中長期的な維持管理に資する保存期間を定めることが重要である。

上記のとおり、調査対象67鉄道事業者の中には、定期検査、判定、措置及び記録というメンテナンスサイクルが適切に機能していない状況がみられ、このうち、2事業者において発生した3件の運転事故等に関する運輸安全委員会の調査結果においても、検査や措置を適切に実施していなかったことについて同様の指摘が行われており、適切な検査等の実施による安全の確保が重要である。

【所見】

したがって、国土交通省は、鉄道施設の安全性を確保するとともに、長寿命化対策を推進する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 鉄道事業者において定期検査が適切に実施されるよう、鉄道事業者に対し、定期検査の必要性及び対象施設を改めて周知するとともに、必要に応じ指導を行うこと。
- ② 鉄道事業者において定期検査の結果に基づく判定に応じた措置が確実に実施されるよう、鉄道事業者に対し指導を行うこと。

鉄道施設安全対策事業費補助等の補助金については、申請要件の見直し、対象施設や用途の拡大など、中小鉄道事業者のニーズを踏まえた見直しを検討すること。

- ③ 鉄道事業者において、定期検査、判定及び措置の記録が確実に作成・保存されるよう、鉄道事業者に対し、周知・指導を行うとともに、変状記録については、施設の中長期的な維持管理に資する保存期間を設定するよう、鉄道事業者に対し、必要な助言を行うこと。

3 鉄道事業者に対する保安監査の適切な実施

鉄道事業法第56条第1項に基づき、国土交通大臣は、その職員に、鉄道事業者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とされており、その権限は、同法施行規則第71条第2項において、地方運輸局長も行うことができるとされている。

また、同法第66条に基づく鉄道事業等監査規則において、①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、②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、③運輸が適正に行われているかどうか、④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、保安監査、業務監査及び会計監査を実施することとされている。

さらに、平成26年5月に策定された国土交通省行動計画において、鉄道事業者等が個別施設計画（実施基準等）に基づき実施する施設の維持管理・更新等が的確であるかを確認するため、保安監査等により指導を継続することとされている。

国土交通省では、保安監査の実施に当たり、鉄道事業保安監査実施要領（案）（以下「実施要領」という。）及び鉄道事業保安監査実施細則（案）（以下「実施細則」という。）に基づき、保安監査の実施手順等を、「保安監査の手引き」（平成19年5月30日付け鉄道局安全監理官付首席鉄道安全監査官事務連絡）に基づき、実施基準の内容や検査記録等の確認を行う書類調査、実際に現地において施設の変状等を確認する現地調査など具体的な保安監査の方法を定めている。

また、地方運輸局は、保安監査の結果、被監査事業者に改善事項を通知した場合には、実施要領に基づき、当該事業者から実施した措置について回答を求めることとされ、実施細則に基づき、回答が改善計画を記載したもので、更に改善状況を把握する必要がある場合等は、必要なフォローアップを行うこととされている。

さらに、保安監査を終了したときは、鉄道事業等監査規則第9条第4項に基づき、主任監査員は、意見を付して当該監査結果を国土交通大臣又は地方運輸局長に報告することとされており、報告に当たっては、実施要領に基づき、

監査内容や監査結果等を記載した保安監査報告書（以下「報告書」という。）を作成することとされている。

（注1）国土交通省では、上記の実施要領、実施細則、保安監査の手引き、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日付け鉄保第14号、鉄施第39号国交省鉄道局保安車両課長及び施設課長通知）の見直しを行い、平成27年4月以降は、鉄道事業等保安監査実施要領（以下「新実施要領」という。）等に基づき、保安監査を行っている。

今回、8地方運輸局における平成21年度から25年度までの間の鉄道事業者に対する保安監査の実施状況等を調査した結果は、次のとおりである。

（1）保安監査の実施状況

当省の調査において把握した定期検査やその結果に基づく措置が実施されていない鉄道事業者の事例49件について、地方運輸局による保安監査及び保安監査結果に基づく改善指導の状況を調査したところ、①一部の構造物等の定期検査を実施していないもの（20件）、②維持管理標準に基づく判定区分による判定を実施していないもの（1件）、③早急に措置を要すると判定したにもかかわらず、補修等を実施していないもの（8件）、④定期検査の記録の一部を作成又は保存していないもの（5件）の合計34件について、それぞれ地方運輸局が、保安監査による把握又は改善指導を行っていない状況がみられた。

地方運輸局では、その理由として、監査対象を抽出して選定していることなどから、発見に至らなかったとしている。

しかし、上記の事例の中には、現地調査を実施するまでもなく、実施基準の内容や検査記録等の確認を行う書類調査により、把握できると考えられるものがある。

このように、保安監査において、鉄道事業者における鉄道施設の維持管理状況の把握が十分に行われていない状況がみられる。また、国土交通省行動計画において、鉄道施設におけるメンテナンスサイクルの構築は、長寿命化対策の観点からも重要であるとされ、保安監査等で指導することとされたことから、鉄道事業者において、鉄道施設の維持管理等が的確に実施されるよう、鉄道施設の検査、判定、措置、記録に係る事項について、書類調査を徹底するなど、より効果的な保安監査を行い、その結果に基づ

き、必要な指導を行うことが重要である。

(2) 保安監査結果に基づく改善事項のフォローアップ

調査した8地方運輸局では、平成21年度から25年度までに実施した保安監査に基づき、560件の要改善事項について指導している。

しかし、これらの中には、以下のとおり、鉄道事業者が今後の改善方針・予定を地方運輸局に報告しているが、要改善事項に対する措置が完了しておらず、地方運輸局によるフォローアップが十分に行われていないものがみられた。

- ① 平成23年度の保安監査において、軌道の整備基準値超過箇所を整正するよう指導されているが、当省の調査時（26年8月現在）において、要改善事項に対する措置が完了していない。
- ② 平成21年度の保安監査において、検査対象とする部位及び方法を適切に定めるよう指導されているが、当省の調査時（26年8月現在）において、要改善事項に対する措置が完了していない。

上記①の事例のように、軌道の整備基準値を超過した箇所を整正しない場合、危険性が高いとみられることから、要改善事項に対するフォローアップの確実な実施が重要となっている。

(3) 保安監査報告書の保存状況

実施要領に基づき、報告書には主に監査の内容と監査結果について記載することとされ、報告書は、地方運輸局ごとにその保存期間を定めている。

各地方運輸局においては、保安監査の計画を策定する際など、前回の監査対象施設や要改善事項などの監査結果等を踏まえる場合があるため、保安監査の記録の継続性が図られるよう報告書を適切に保存する必要がある。

調査した8地方運輸局では、標準文書保存期間標準において、報告書の保存期間を3年から10年までの間でそれぞれ独自に設定しているが、報告書の保存期間を3年間としている一方、管内の鉄道事業者に対する保安監査の頻度が、3年以上となっているものが1地方運輸局みられた。

このため、例えば、当該地方運輸局が、平成21年度に保安監査を実施し

た2事業者については、27年度に再度、保安監査を実施する予定としているが、前回の報告書を活用できない状況となっている（注2）。

なお、当該地方運輸局では、当省の調査後、平成27年7月1日に新実施要領等に基づき、報告書の保存期間を「次回計画監査終了に係る特定日以降の年度末まで」とする見直しを行っている。

（注2）線区ごとに監査が行われている鉄道事業者については、平成21年度に監査した線区の監査頻度を確認した。

【所見】

したがって、国土交通省は、保安監査の実効性を確保する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 鉄道施設の維持管理等が的確に実施されるよう、鉄道事業者における維持管理等の取組状況について、より効果的な監査を行うこと。
- ② 監査結果に基づき改善指導を行った事項について、鉄道事業者における要改善事項に対する措置が完了するまでフォローアップを徹底すること。

4 運輸安全マネジメントにおける鉄道事業者の取組への支援

平成17年4月のJR西日本福知山線における列車脱線事故を始めとしたヒューマンエラーに起因すると考えられる公共交通の事故・トラブルが連続して発生したことを契機として、18年3月に運輸安全一括法が制定され、同年10月から、運輸事業者が安全管理体制を構築・改善し、国が前述の保安監査制度と車の両輪のように対となって、運輸事業者の管理経営の面からその安全確保対策を支援する運輸安全マネジメント制度が開始された。同制度では、以下のとおり、鉄道事業者においては、鉄道事業法の規定等に基づき、自主的かつ積極的に輸送の安全の取組を推進し、構築した安全管理体制を継続的に改善して安全性の向上を図ることとされ、また、国土交通省においては、鉄道事業者における輸送の安全を確保するための取組状況を確認する運輸安全マネジメント評価等を行うこととされている。

(1) 鉄道事業者の取組

① 鉄道事業法に基づく取組

鉄道事業者は、運輸安全一括法により改正された鉄道事業法の規定に基づき、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めること（第18条の2）、安全管理規程を策定し、国土交通大臣に届け出ること（第18条の3第1項）、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事項に関し、必要な内容を定めたものであること（第18条の3第2項）、安全統括管理者及び運転管理者（第三種鉄道事業者にあつては安全統括管理者）を選任し、選任したときは、遅滞なく、国土交通大臣に届け出ること（第18条の3第4項及び第5項）、毎事業年度、安全報告書を作成し、これを公表すること（第19条の4）などとされている。

② ガイドラインに基づく取組

鉄道事業者は、国土交通省が作成した「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン～輸送の安全性の更なる向上に向けて～」（平成22年3月国土交通省大臣官房運輸安全監理官。以下「ガイドライン」という。）を参考に、安全管理体制の構築・改善に向けた自主的な取組として、i) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用、ii) 安全管理体

制の構築・改善に必要な教育・訓練等、iii) 内部監査、iv) マネジメントレビュー（注1）と継続的改善等の14の取組を行うこととされている。

（注1） 経営トップが主体的に関与して、少なくとも年に1回、事業者全体の安全管理体制の構築・改善の状況を振り返り、総括し、それら安全管理体制が適切かつ有効に機能していることを評価し、必要に応じて見直し・改善を行う活動

（2）国土交通省の取組

国土交通省は、鉄道事業者における輸送の安全を確保するための取組状況を確認するため、鉄道事業法が定める立入検査権限（第56条第1項）に基づき、運輸安全マネジメント評価を実施している。同評価は、国土交通省本省が、社会的影響の大きい鉄道事業者（JR、大手鉄道事業者及び公営地下鉄事業者（以下、本項目において「大手鉄道事業者」と総称する。))を対象に実施し、地方運輸局が、それ以外の鉄道事業者（以下、本項目において「中小鉄道事業者」という。）を対象に実施している。同評価の実施に当たっては、通知（注2）により示された基本的な方針に基づき、経営の責任者や安全統括管理者等の経営幹部への面談調査、安全管理に係る書類の確認を中心に実施するとともに、当該評価結果に基づき、必要に応じ、運輸事業者に対するきめ細かな助言を行うこととされている。国土交通省によると、同評価は、予防安全型の支援制度として、経営トップの主体的な関与の下、自律的な安全管理体制の構築・継続的改善（スパイラルアップ）を図ることを狙いとしており、その効果は中長期的に発現するものとされている。

（注2）「鉄道事業法第56条の2（軌道法第26条において準用する場合を含む。）、道路運送法第94条の2、貨物自動車運送事業法第60条の2、海上運送法第25条の2、内航海運業法第26条の2第1項及び航空法第134条の2の規定に基づく安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施に係る基本的な方針の改正について」（平成22年3月2日付け国官運安第313号国土交通大臣通知）

今回、運輸安全マネジメント制度に係る鉄道事業者及び国土交通省の取組状況について調査した結果は、次のとおりである。

（1）鉄道事業者が行う輸送の安全性を確保するための取組

69鉄道事業者のうち、運輸安全マネジメント制度に係る取組状況を調査

した67鉄道事業者について、①鉄道事業法に基づく取組の実施状況と、②ガイドラインに基づく取組のうち i) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用、ii) 安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等、iii) 内部監査、iv) マネジメントレビューと継続的改善の4つの実施状況をみたところ、①鉄道事業法に基づく取組については、全ての鉄道事業者において実施されていた。

しかし、②ガイドラインに基づく取組については、全ての鉄道事業者において、i) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用及びii) 安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等は実施されているものの、iii) 内部監査については、57事業者（大手15鉄道事業者、中小42鉄道事業者）は実施しているが、10事業者（中小鉄道事業者）は実施していない。また、マネジメントレビューと継続的改善については、55事業者（大手15鉄道事業者、中小40鉄道事業者）は実施しているが、12事業者（中小鉄道事業者）は実施していない。

これらのうち、ガイドラインに基づく取組を実施していない中小鉄道事業者では、その理由について、①国土交通省が策定したガイドラインの中では、事業規模に関係なく同じ取組内容が示されているが、会社の規模が小さく、人員が限られている場合、どのように実施すればよいか分からないため、②業務多忙のためなどとしており、その対応に苦慮している状況がみられる。

また、ガイドラインに基づく取組を実施している中小鉄道事業者においても、内部監査等の担当者には本来業務があり、時間的な余裕がないため、取組の深度化を図ることができないとするものや、ヒヤリ・ハット情報を報告するよう会議等で呼び掛けているが、報告はほとんどないとするものなど、ガイドラインに基づく取組を継続的に行うことに苦慮しているものがみられる。

(2) 国土交通省が行う鉄道事業者の輸送の安全性を推進するための取組

国土交通省による運輸安全マネジメント評価、評価結果に基づく助言の実施状況をみると、次のとおりとなっている。

① 運輸安全マネジメント評価

調査した67鉄道事業者について、国土交通省による平成21年度から25年度までの5年間における評価の実施状況をみると、大手鉄道事業者（15事業者）については、評価が2回行われているものが5事業者（33.3%）、3回のもので7事業者（46.7%）、4回のもので3事業者（20.0%）となっている。

しかし、ガイドラインに基づく取組の実施に苦慮している状況がみられるなど、輸送の安全に係る取組に対する助言等が必要と考えられる中小鉄道事業者（52事業者）については、評価の実績がないものが2事業者（3.8%）、1回のもので45事業者（86.5%）で大半を占めており、2回のもので5事業者（9.6%）にとどまるなど、大手鉄道事業者に比べて評価の機会が少ない状況となっている。

なお、国土交通省本省では、地方運輸局に対し、平成26年度以降は、鉄軌道事業者について、原則2回目及び3回目の評価を2年連続で実施するよう指示しており、今後、中小鉄道事業者に対する評価頻度が向上すると考えられるとしている。

また、地方運輸局における評価方法をみると、中小鉄道事業者に対する保安監査の担当職員が監査を実施した際に、合わせて評価を実施しているものがみられるなど、法令の遵守状況等について、鉄道事業者が忌たんのない意見を述べられる環境となっていないケースもあると考えられる。

② 評価結果に基づく助言

上記の評価を受けた65鉄道事業者（評価の実績がない2事業者を除く。）については、国土交通省本省及び地方運輸局による助言が行われており、大手鉄道事業者（15事業者）の全てが助言を参考にした取組を実施している。

しかし、助言に対する取組状況を把握することができた中小鉄道事業者（48事業者）のうち、35事業者では地方運輸局による全ての助言について取組を実施しているものの、13事業者では、地方運輸局による助言を参考にした取組の全部又は一部が実施されておらず、この中には、同じ

内容の助言を繰り返し受けているが、具体的な改善策が分からず、自主的な取組に活用できないとするものがみられる。

これらの鉄道事業者では、その理由について、助言に具体的な改善方法等が示されず、どのように実施すればよいか分からないなどとしている。

また、自主的な取組を進めるための国の支援として、助言等の実施に当たっては、事業者が抱える課題について、事業規模に応じた具体的な取組方法を提示してほしいとしている。

なお、国土交通省では、平成25年度以降、評価担当職員に対する研修内容の見直し（同一事業者に対する2回目の評価（助言）をイメージしたカリキュラムの設定）や鉄道事業者の課題に応じた具体的な助言を掲載した事例集を作成・配付するなど、評価担当職員の資質の向上を図っているとしており、今後、中小鉄道事業者に対する助言内容の充実が図られると考えられるとしている。

このように、中小鉄道事業者において、輸送の安全に係る自主的な取組に苦慮している状況がみられ、これらの中小鉄道事業者の取組を推進するためには、国土交通省による評価の実施回数・方法や評価結果に基づく助言の内容について見直し・改善を図っていく必要がある。

【所見】

したがって、国土交通省は、中小鉄道事業者における輸送の安全に係る自主的な取組を推進する観点から、中小事業者に対する一層の評価の機会拡大や事業者が抱える課題に応じた具体的な助言の実施について見直し・改善を図ること。