

鉄道交通の安全対策に関する行政評価・監視

資 料

	ページ
1 鉄道運転事故件数及び死傷者数の推移	1
2 輸送障害件数の推移	1
3 近年発生した主な鉄道運転事故等と安全対策の状況	2
4 認定鉄道事業者制度のスキーム	5
5 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	6
6 「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	7
7 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(例)	8
8 届け出られた実施基準の中で、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規程に従って実施するとしているもの	8
9 実施基準と実際の定期検査の内容が相違しているもの(例)	9
10 鉄道事業者の事業場の立入検査に関する法令の概要	10
11 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	11
12 S A S 該当者の有無を把握していないもの	11
13 地下鉄道の火災対策基準の改正について	12
14 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	13
15 平成16年基準に適合しておらず整備時期が未定のもの(例)	13
16 安全性緊急評価の標準的な実施フロー	14
17 「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	15
18 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(例)	17
19 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(例)	17
20 調査対象鉄道事業者における問題事例一覧	18

1 鉄道運転事故件数及び死傷者数の推移

(単位：件、人、%)

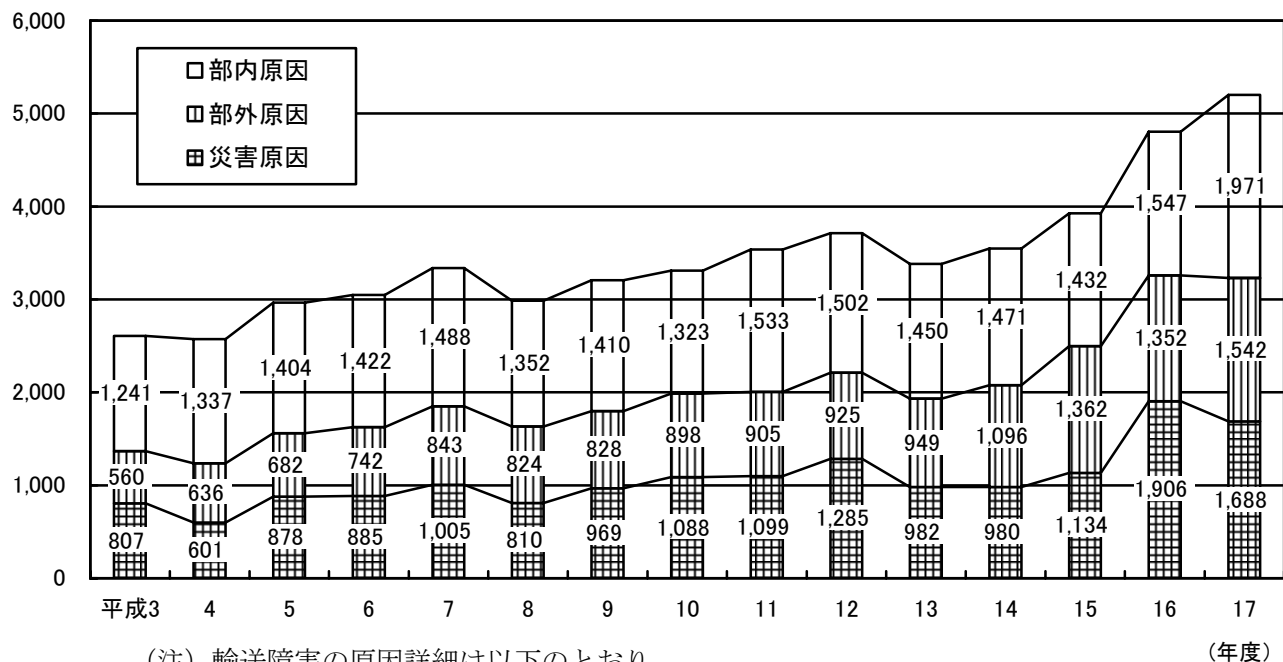
年度 区分	昭和 50	平成 10	11	12	13	14	15	16	17
鉄道運転 事故件数	3,794 (100)	939 (24.7)	927 (24.4)	934 (24.6)	881 (23.2)	843 (22.2)	833 (22.0)	847 (22.3)	857 (22.6)
死傷者数	2,597 (100)	714 (27.5)	751 (28.9)	686 (26.4)	824 (31.7)	726 (28.0)	694 (26.7)	722 (27.8)	1,397 (53.8)
死亡者	928 (100)	349 (37.6)	336 (36.2)	311 (33.5)	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。

2 輸送障害件数の推移

(件)



(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

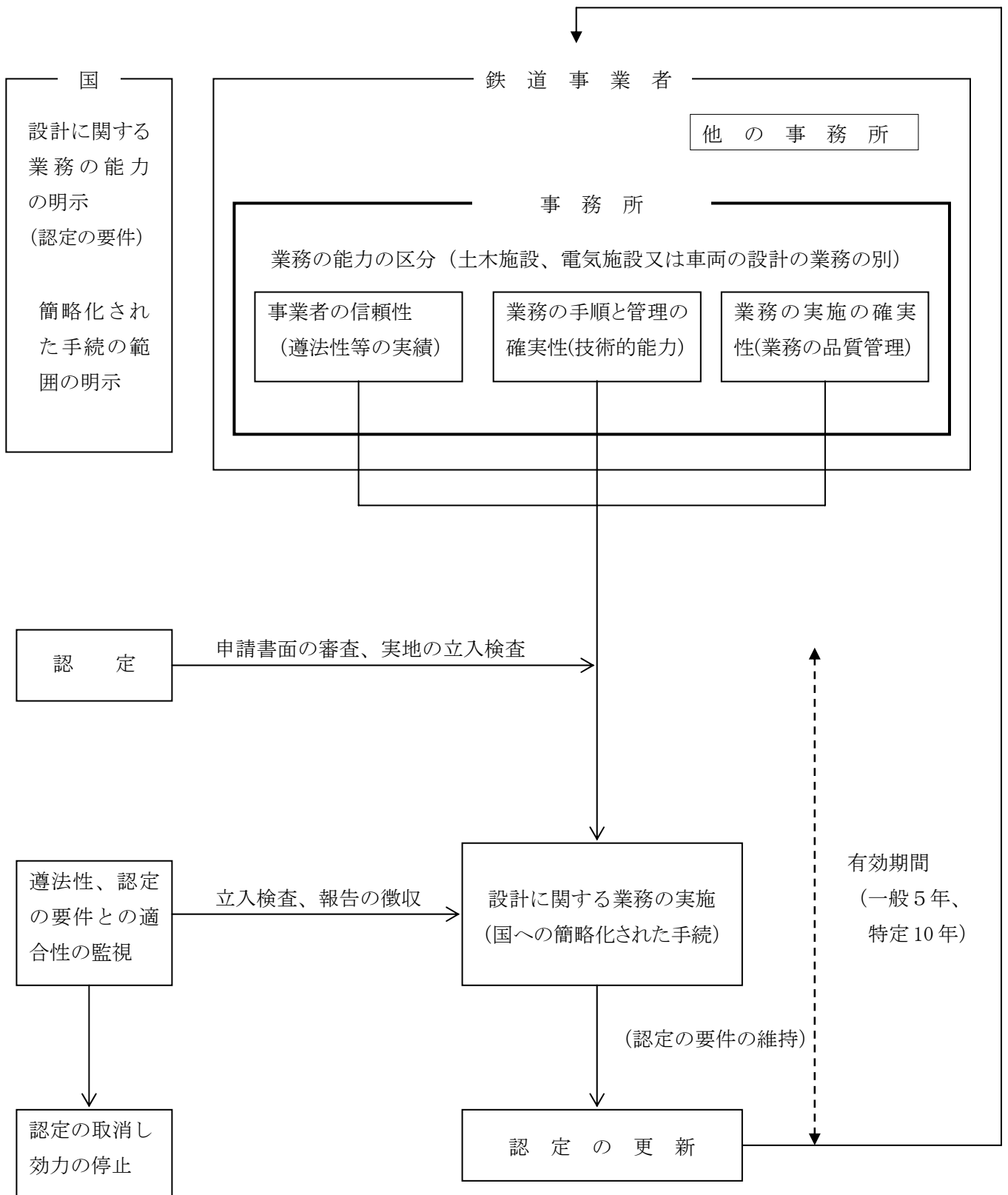
3 近年発生した主な鉄道運転事故等と安全対策の状況

鉄道運転事故等	事故の概要及び安全対策の状況
列車衝突事故 (京福鉄道株) 平成 12 年 12 月 17 日	<p>【事故の概要】</p> <p>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>【安全対策の状況】</p> <p>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>
鉄道人身障害事故 (JR 西日本株) 平成 14 年 11 月 6 日	<p>【事故の概要】</p> <p>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>【安全対策の状況】</p> <p>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>
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 西日本株) 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>

鉄道運転事故等	事故の概要及び安全対策の状況
輸送障害 (JR 東日本株) 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>
踏切障害事故 (東武鉄道株) 平成 17 年 3 月 15 日	<p>【事故の概要】</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>【安全対策の状況】</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>【事故の概要】</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>【安全対策の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 事故防止対策の検討及び実施 <ul style="list-style-type: none"> 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） 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 ○ 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"> 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）） ○ 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～） ○ 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～） ◆ 法令の改正等事項 <ul style="list-style-type: none"> （平成 18 年 7 月 1 日施行） ○ 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"> 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

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"> ○ 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"> ・ 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 ○ 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"> ・ 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 ○ 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"> ・ 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
<p>列車脱線事故 (JR 東日本(株)) 平成 17 年 12 月 25 日</p>	<p>【事故の概要】</p> <p>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>【安全対策の状況】</p> <p>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>【事故の概要】</p> <p>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>【安全対策の状況】</p> <p>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>【事故の概要】</p> <p>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>【安全対策の状況】</p> <p>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>

4 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。

5 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。

6 「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

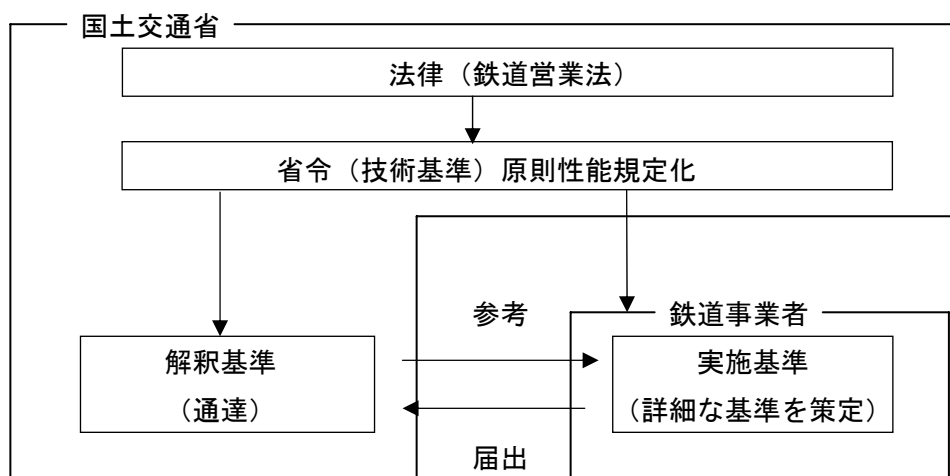
運輸技術審議会諮問第 23 号「今後の鉄道技術行政のあり方について」（平成 10 年 11 月 13 日）の答申を受け、有識者からなる技術基準検討会を設置し、技術基準の抜本的改正についての検討

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。

7 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（例）

地方 運輸局名	鉄道 事業者名	内 容
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としているが、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>

8 届け出られた実施基準の中で、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

地方 運輸局名	鉄道 事業者名	内 容
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） 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>【検査項目等を別途定めている実施基準の推奨事例】</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） 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。 （別表4「信号保安設備検査基準表」）</p>

（注）当省の調査結果による。

9 実施基準と実際の定期検査の内容が相違しているもの（例）

地方 運輸局名	鉄道 事業者名	事 例 の 内 容
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ものその記録はなく、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>

(注) 当省の調査結果による。

10 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> （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 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

（注）下線は、当省が付した。

11 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	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なければ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。

（注）当省の調査結果による。

12 S A S 該当者の有無を把握していないもの

<p>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。</p> <p>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。</p> <p>当該鉄道事業者が同医療委機関に 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。</p>

（注）当省の調査結果による。

13 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。

14 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>

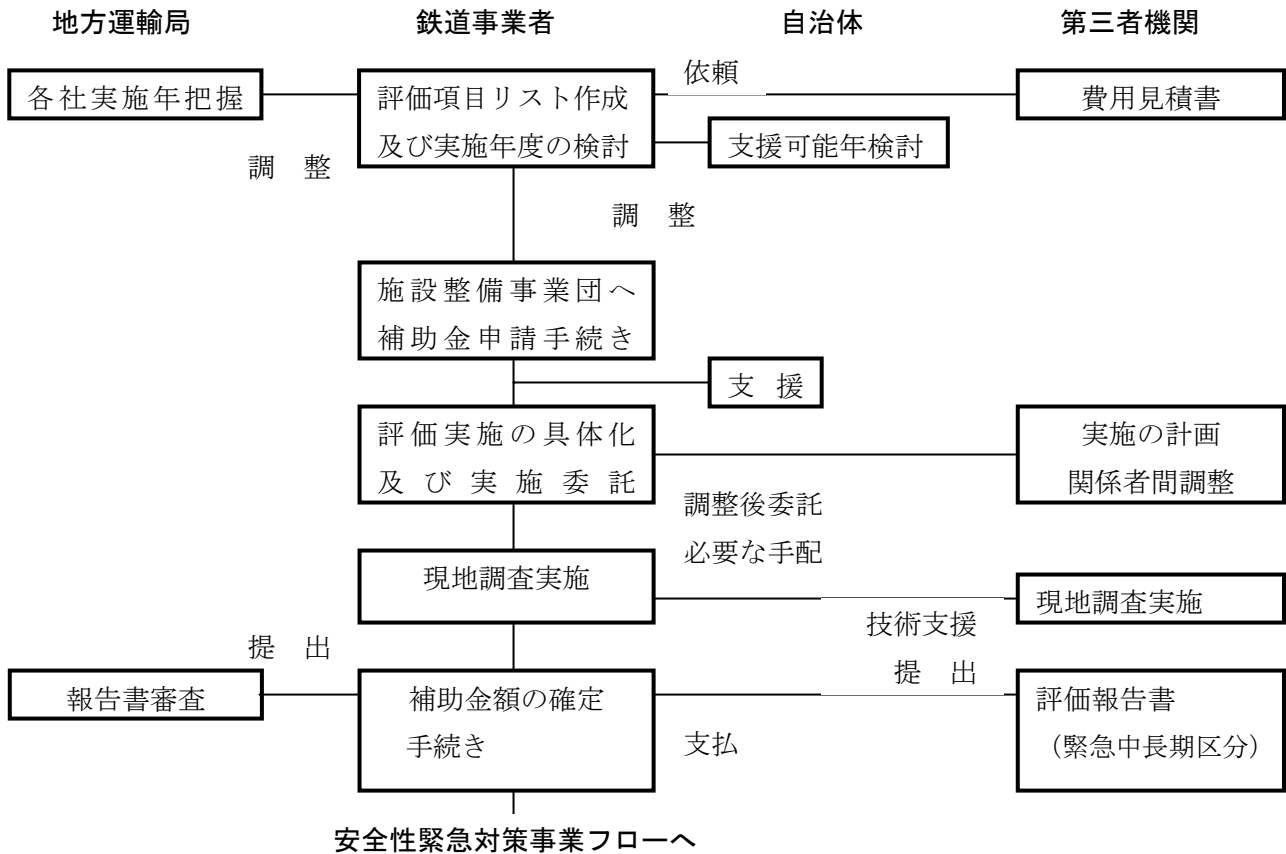
(注) 当省の調査結果による。

15 平成 16 年基準に適合しておらず整備時期が未定のもの（例）

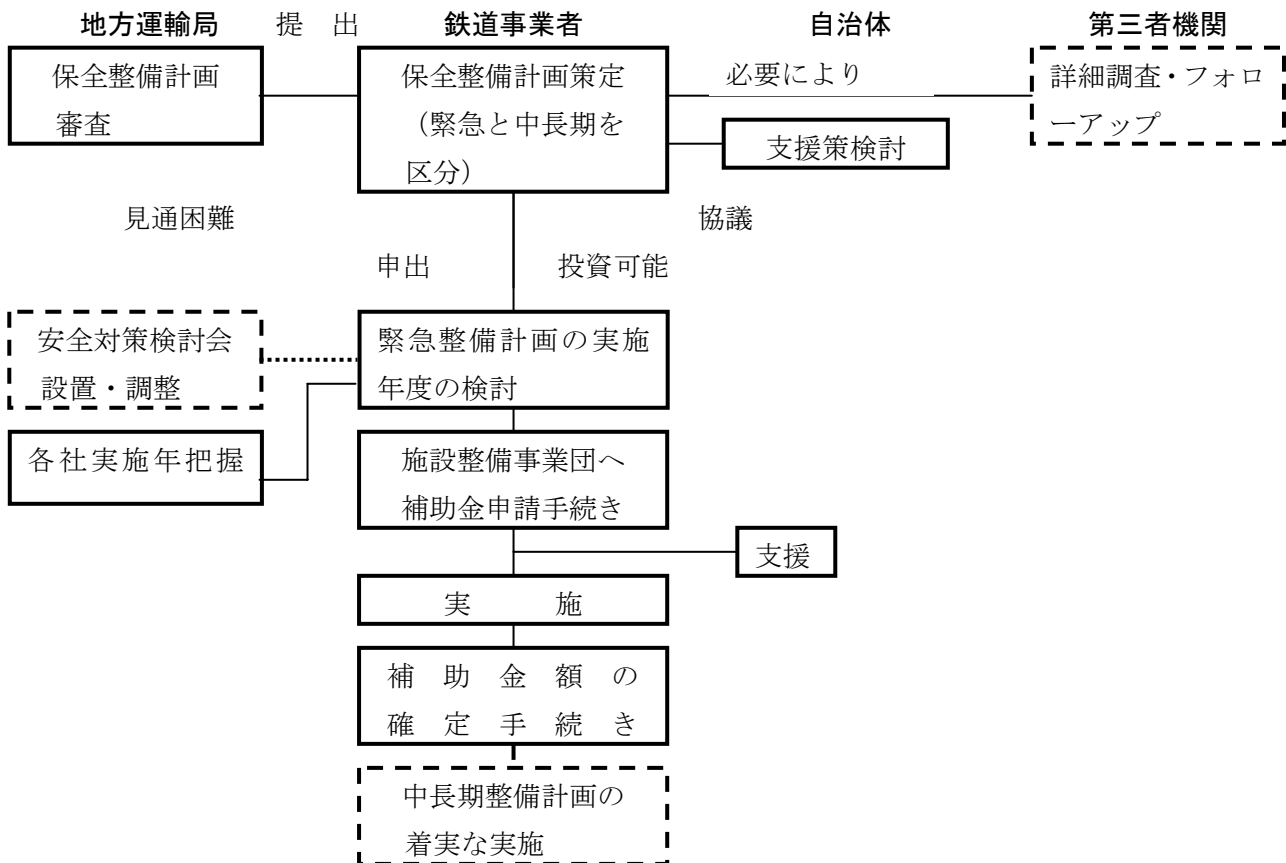
鉄道事業者名	内 容
D h 鉄道	<p>当該鉄道事業者が保有する地下駅は 4 駅である。平成 16 年基準に基づき、①簡易売店内の自動火災報知器設備及び旅客への周知表示設備の設置、②駅間における排煙設備の非常用電源の整備が必要となっている。</p> <p>このうち、「①簡易売店内の自動火災報知器設備及び旅客への周知表示設備の設置」については、平成 17 年度内に整備する予定となっている。</p> <p>しかし、当該事業者では、「②駅間における排煙設備の非常用電源の整備」については、i) 整備に要する経費が 4 億円程度必要であると見込まれ直ちに着手できないこと、ii) 少なくとも 10 年後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。

16 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。

17 「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、鉄道事業者に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。

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る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。

18 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（例）

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>

（注）当省の調査結果による。

19 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（例）

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>

（注）当省の調査結果による。

20 調査対象鉄道事業者における問題事例一覧

地方運輸局名	鉄道事業者名	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							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							3 事故発生時の対応体制の整備 指導心得 消防機関との連携												
		イ 技術基準に関する鉄道事業者における実施基準							ウ 鉄道事故等の再発防止対策の届出		教育・訓練		適性検査		SAS			(2) 鉄道施設・車両の整備		地下駅の火災対策	安全性緊急評価		応急復旧体制の整備が不十分なもの	鉄道災害救急救助活動安全対策連絡協議会において、基本方針をとりまが、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	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			
		ア 認定鉄道事業者制度	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	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	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もの	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るもの	実施基準に定めた検査項目、方法で検査していないもの	一部の検査項目について検査結果が記録されていない	再発防止対策について届出がないもの	年間教育・訓練計画が未策定で定例的な教育・訓練が実施されていないもの	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で定例的な教育・訓練が実施されていないもの	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確かめることなく、作業させているもの	SASへの対応状況			SAS該当者の有無を把握していないもの	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	平成16年基準に適合しておらず整備時期が未定のもの	保全整備計画を策定していないもの		保全整備計画の緊急整備事項の実施を先送りしているもの							
北海道	Aa鉄道							○																				
	Ca鉄道							○								○												
東北	Db鉄道		○					○																	○	○		
	Cb鉄道							○																				
	Dc鉄道							○							○										○			
	Dt鉄道							○					○	○	○	○												
関東	Ab鉄道	○						○																				
	Ag鉄道							○																				
	Ba鉄道							○								○									○			
	Bb鉄道							○																				
	Bc鉄道															○												
	Bd鉄道		○																									
	Be鉄道							○																				
	Du鉄道							○							○	○									○	○		
	Dh鉄道						○							○	○	○									○	○		
中部	Ac鉄道							○																				
	Bf鉄道							○								○												
	Cc鉄道							○																				
	Dj鉄道							○							○	○	○									○		
近畿	Ad鉄道							○																				
	Dk鉄道							○							○	○	○									○		
	Bg鉄道							○								○	○											
	Ce鉄道														○	○	○	○									○	
中国	Ad鉄道							○																	○			
	Dr鉄道							○								○												
	Dn鉄道		○					○							○	○	○								○	○		○
	Dm鉄道							○																	○	○		
四国	Ae鉄道		○					○																	○			
	Do鉄道		○					○								○	○											
	Dv鉄道																○	○									○	○
九州	Af鉄道		○					○																	○	○	○	
	Bh鉄道																											
	Cf鉄道																											
	Dq鉄道							○							○	○	○									○		
	Dp鉄道														○	○	○								○			○

(注) 当省の調査結果による。