

## 第2 行政評価・監視の結果

### 1 鉄道施設の現状等

調査の結果	説明図表番号
<p>(1) 鉄道事業者の現況等</p> <p>① 鉄道事業者数等</p> <p>鉄道事業を経営しようとする者は、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。）。</p> <p>（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。</p> <p>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。</p> <p>② 輸送人員及び経営状況</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(2) 鉄道施設の老朽化の状況</p> <p>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。</p> <p>（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。</p>	<p>図表 1-①</p> <p>図表 1-②</p> <p>図表 1-③</p> <p>図表 1-④</p> <p>図表 1-⑤</p> <p>図表 1-⑥</p> <p>図表 1-⑦</p> <p>図表 1-⑧</p> <p>図表 1-⑨</p>

### (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。

図表1-⑩

図表1-⑪

### (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。

図表1-⑫

図表1-⑬

図表1-⑭

#### 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

図表1-⑮

<p>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。</p> <p>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。</p> <p>（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。</p> <p>③ 鉄道事業者に対する監査</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>④ 運輸安全マネジメント制度の推進</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>図表 1-⑫（再掲）</p> <p>図表 1-⑬</p> <p>図表 1-⑭</p> <p>図表 1-⑮</p> <p>図表 1-⑯</p> <p>図表 1-⑰</p> <p>図表 1-⑱</p>
--	---

図表 1—① 鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）（抜粋）

(許可)

第 3 条 鉄道事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 鉄道事業の許可は、路線及び鉄道事業の種別（前条第一項の鉄道事業の種別をいう。以下同じ。）について行う。

3 第一種鉄道事業及び第二種鉄道事業の許可は、業務の範囲を旅客運送又は貨物運送に限定して行うことができる。

4 一時的な需要のための鉄道事業の許可は、期間を限定して行うことができる。

第 8 条 鉄道事業者は、国土交通省令で定めるところにより、鉄道線路、停車場その他の国土交通省令で定める鉄道事業の用に供する施設（以下「鉄道施設」という。）について工事計画を定め、許可の際国土交通大臣の指定する期限までに、工事の施行の認可を申請しなければならない。ただし、工事を必要としない鉄道施設については、この限りでない。

2・3 (略)

図表 1—② 軌道法（大正 10 年法律第 76 号）（抜粋）

第 3 条 軌道ヲ敷設シテ運輸事業ヲ經營セムトスル者ハ国土交通大臣ノ特許ヲ受クヘシ

図表 1—③ 鉄道の種類別事業者数

(単位：事業者)

区分	普通鉄道							路面電車	モノレール (懸垂式・跨座式)	新交通システム (案内軌条式等)	鋼索鉄道	無軌条電車	合計
	大手				中小民鉄		貨物鉄道						
	J R (J R 貨物を除く。)	大手民鉄	準大手民鉄	公営	うち第 3 セクター								
事業者数	6	16	5	8	119	64	12	20	10	13	22	2	208
	35												

- (注) 1 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。  
 2 事業者数は、平成 26 年 4 月 1 日現在のもの。  
 3 複数の事業を經營している事業者があるため、事業者数の合計は 208 にならない。

図表 1—④ 類型別調査対象鉄道事業者数

(単位：事業者、%)

大手鉄道事業者	中小鉄道事業者	合計
18 (26.1)	51 (73.9)	69 (100.0)

- (注) 1 当省の調査結果による。  
 2 大手鉄道事業者欄は、J R (5 事業者)、大手民鉄 (8 事業者)、準大手民鉄 (3 事業者)、公営 (2 事業者) の合計数であり、大手民鉄及び準大手民鉄の分類は、国土交通省の分類による。また、中小鉄道事業者は、大手鉄道事業者に分類した事業者以外の事業者の合計数である。  
 3 ( ) 内は、構成比である。

図表 1—⑤ 北海道旅客鉄道株式会社において発生した事故の概要

発生年月日	発生場所	事故の種類	概要
平成 23 年 5 月 27 日	石勝線 清風山（信号 場構内）	列車脱線事故	<p>列車が清風山信号場に向かって走行中、4 両目の車掌室にいた車掌が異音を聞くとともに振動を感じ、その旨を運転士に連絡した。運転士はそれを受けて直ちに停止手配を執り、列車は同信号場内の第 1 ニニウトンネル内に停止した。その後、列車から発生した火災の煙が列車内に流入した。</p> <p>列車には、乗客 248 名、運転士 1 名、車掌 1 名及び客室乗務員 2 名が乗車していたが、全員が徒歩でトンネルの外に避難した。このうち、乗客 78 名及び車掌が負傷した。列車は、5 両目後台車第 1 軸が左へ脱線していた。また、火災により全 6 両が焼損した。</p>
平成 25 年 9 月 19 日	函館線 大沼駅構内	列車脱線事故	<p>当該列車の運転士は、大沼駅を出発した後、異常を感じたため、列車を停止させた。当該列車を確認したところ、前から 6～9 両目が脱線していた（先頭車である機関車を 1 両目として数える）。</p> <p>当該列車は、6 両目の後台車全 2 軸、7 両目前台車全 2 軸、8 両目全 4 軸、9 両目前台車全 2 軸が脱線していた。</p>

(注) 運輸安全委員会の鉄道事故調査報告書に基づき当省が作成した。

図表 1-⑥ 北海道旅客鉄道株式会社に対する国の改善指導等の状況

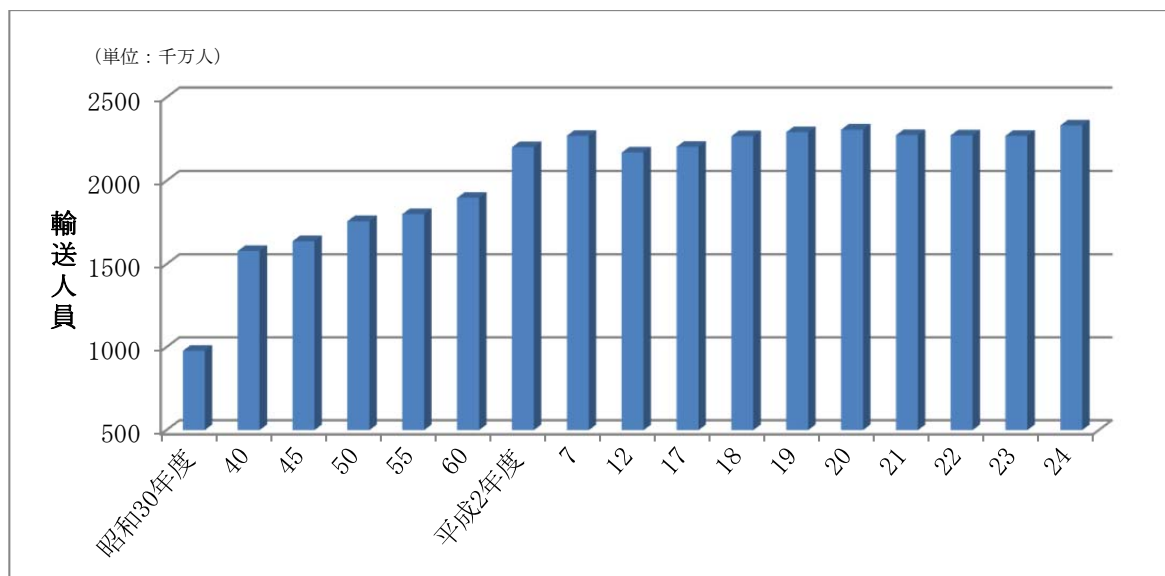
実施時期等	主な指導実績	
	監査名等	左記の結果に基づく措置
(平成 23 年 5 月 27 日 石勝線列車脱線事故)		
平成 23 年 5 月 28 日	運輸安全委員会が調査を開始	
23 年 5 月 29 日～6 月 1 日	特別保安監査	
23 年 6 月 18 日		事業改善命令
25 年 5 月 31 日		運輸安全委員会が鉄道事故調査報告書を公表
(平成 25 年 9 月 19 日 函館線列車脱線事故)		
平成 25 年 9 月 20 日	運輸安全委員会が調査を開始	
25 年 9 月 21 日～28 日	特別保安監査	
25 年 10 月 9 日～12 日	特別保安監査	
25 年 11 月 14 日～ 26 年 1 月 20 日	特別保安監査	
26 年 1 月 24 日		事業改善命令 監督命令
26 年 2 月 10 日		刑事告発（職員による虚偽の報告・検査の妨害）
26 年 3 月 11 日～14 日	常設監査（初回）	
27 年 1 月 29 日		運輸安全委員会が鉄道事故調査報告書を公表

(注) 1 当省の調査結果による。

2 鉄道事業法第 56 条に基づく監査において、「特別保安監査」は社会的影響の大きい重大事故の発生等により、特に必要と認められる場合に実施する監査であり、「常設監査」は 5 年間程度の間常設監査体制により実施する監査である。

また、「事業改善命令」は鉄道事業法第 23 条第 1 項（国土交通大臣は、鉄道事業者の事業について輸送の安全、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、次に掲げる事項を命ずることができる。）に基づき行うものであり、「監督命令」は旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律第 13 条第 2 項（国土交通大臣は、この法律を施行するため特に必要があると認めるときは、会社に対し、その業務に関し監督上必要な命令をすることができる。）に基づき行うものである。

図表 1-⑦ 鉄道事業全体における輸送人員の推移



(注) 「数字でみる鉄道 2014年版」(一般財団法人運輸政策研究機構発行)に基づき当省が作成した。

図表 1-⑧ 鉄道事業者の収支状況

(単位：事業者、%)

区分	平成 21 年度	22	23	24
赤字事業者数	103 (51.2)	102 (50.7)	104 (51.0)	99 (48.1)
黒字事業者数	98 (48.8)	99 (49.3)	100 (49.0)	107 (51.9)
合計	201 (100)	201 (100)	204 (100)	206 (100)

(注) 1 鉄道統計年報(国土交通省)に基づき当省が作成した。

2 赤字事業者は鉄道事業支出が同収入を超過し損失が生じている事業者のことであり、黒字事業者は鉄道事業収入が同支出を超過し利益が生じている事業者のことである。

3 ( )内は、構成比である。

図表 1-⑨ 鉄道事業法施行規則(昭和 62 年運輸省令第 6 号)(抜粋)

(鉄道施設)

第9条 法第8条第1項の鉄道施設は、次のとおりとする。

- 一 鉄道線路
- 二 停車場
- 三 車庫及び車両検査修繕施設
- 四 運転保安設備
- 五 変電所等設備
- 六 電路設備

図表 1-⑩ 鉄道事業の運転事故件数等の推移

(単位：件)

区分	平成 21 年度	22	23	24	25
運転事故	851	872	867	811	790
うち、施設に起因するもの	3	0	2	5	5
輸送障害	4,154	4,919	5,280	5,883	5,339
うち、施設に起因するもの	378	426	367	458	430
インシデント	67	75	92	56	67
うち、施設障害	6	13	21	10	15

(注) 1 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。

2 上記の数値には、軌道事業の件数を含む。

3 「運転事故」とは、鉄道事故等報告規則第 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。

4 「輸送障害」とは、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、運転事故以外のものをいう。

5 「インシデント」とは、運転事故が発生するおそれがあると認められる事態のことをいう。また、「施設障害」とは、インシデントの分類の一つで、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をいう。

図表 1-⑪ 鉄道構造物におけるコンクリート片等の剥落の発生状況

発見・通報年月	構造物名称・剥落部位	落下場所	落下物	大きさ（長さ×幅×厚さ）(mm)	推定原因
平成 25 年 4 月	トンネル・天井部	線路内	モルタル片	最大 80×80×20 ほか数個	凍結融解により剥落に至ったものと推定
25 年 4 月	トンネル・天井部	線路内	コンクリート片	最大 300×200×20 ほか 2 個	凍結融解により剥落に至ったものと推定
25 年 8 月	トンネル・天井部	線路内	モルタル片	最大 680×220×40 ほか数個	経年劣化による鉄筋の錆及び膨張
26 年 2 月	トンネル・天井部	線路内	モルタル片	最大 200×150×40 ほか 5 個	トンネル継目に侵入した水の凍結により、剥がれ落ちたものと推定
26 年 3 月	トンネル・天井部	線路内	モルタル片	最大 380×70×80 ほか数個	施工継ぎ目のモルタルの劣化
26 年 7 月	トンネル・架線支持がいし	線路内	がいし	直径 250×厚さ 10 のうち外周 50	がいし磁器部の汚れを伝って漏れ電流が発生し、それにより徐々に放射状にひび割れが発生し、外周部分が落下したものと推定

(注) 1 国土交通省の資料「鉄道構造物における剥落事象の報告一覧（平成 25 年 4 月 1 日～平成 26 年 8 月 31 日）（平成 25 年 1 月 25 日付け事務連絡）」に基づき当省が作成した。

2 剥落事象のうち、線路内にコンクリート片等が落下したものを掲載した。



図表 1-⑫ 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）（抜粋）

## I. はじめに

（略）

このため、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（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。

## II. 目指すべき姿

（略）

## III. 基本的な考え方

### 1. インフラ機能の確実かつ効率的な確保

#### (1) 安全・安心の確保

（略）

##### ①メンテナンスサイクルの構築

インフラは、利用状況、設置された自然環境等に応じ、劣化や損傷の進行は施設毎に異なり、その状態は時々刻々と変化する。現状では、これらの変化を正確に捉え、インフラの寿命を精緻に評価することは技術的に困難であるという共通認識に立ち、インフラを構成する各施設の特性を考慮した上で、定期的な点検・診断により施設の状態を正確に把握することが重要である。

このため、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・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・診断等に活用するという、「メンテナンスサイクル」を構築し、継続的に発展させていく。

（略）

#### (2) 中長期的視点に立ったコスト管理

（略）

##### ①予防保全型維持管理の導入

中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストを縮減し、予算を平準化していくためには、インフラの長寿命化を図り、大規模な修繕や更新をできるだけ回避することが重要である。このため、施設特性を考慮の上、安全性や経済性を踏まえつつ、損傷が軽微である早期段階に予防的な修繕等を実施することで機能の保持・回復を図る「予防保全型維持管理」の導入を推進する。

（略）

## IV. インフラ長寿命化計画等の策定

各インフラの管理者（管理者以外の者が法令等の規定によりそのインフラの維持管理・更新等を行う場合にあつては、その者。以下同じ。）及びその者に対して指導・助言するなど当該インフラを所管する立場にある国や地方公共団体の各機関（以下「各インフラを管理・所管する者」という。）は、本基本計画に基づき、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。

さらに、各インフラの管理者は、行動計画に基づき、個別施設毎の具体的な対応方針を定める計画として、「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。

## 1. インフラ長寿命化計画

必要なインフラの機能を維持していくためには、メンテナンスサイクルを構築するとともに、それらを支える技術、予算、体制、制度を一体的に整備することが必要である。

このため、各インフラを管理・所管する者は、各施設の特性や維持管理・更新等に係る取組状況等を踏まえた上で、以下に示す記載事項を基本として行動計画をできるだけ早期に策定する。

なお、各インフラを管理・所管する者が既に同種・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、行動計画の策定に代えることができるものとする。この場合において、各インフラを管理・所管する者は、本基本計画の趣旨を踏まえ、できるだけ早期に必要な見直しを行うよう努める。

### [記載事項]

#### ① 対象施設

自らが管理者である又は所管する立場にあるインフラを構成する各施設のうち、安全性、経済性や重要性の観点から、計画的な点検・診断、修繕・更新等の取組を実施する必要性が認められる全ての施設について、行動計画の対象とする。

#### ② 計画期間

後述の「IV. 1. ④中長期的な維持管理・更新等のコストの見通し」を踏まえつつ、「IV. 1. ⑤必要施策に係る取組の方向性」で明確化する事項の実施に要する期間を考慮の上、計画期間を設定する。

なお、取組の進捗状況、情報や知見の蓄積状況等を踏まえ、適宜、計画の更新を実施することで、取組を継続し、発展させていくものとする。

#### ③ 対象施設の現状と課題

対象施設について、維持管理・更新等に係る取組状況（点検・診断、修繕・更新等の措置の進捗状況、維持管理・更新等に係る情報や組織体制、基準等の整備状況等）や、行動計画の策定時点で把握可能な施設の状態（建設年度、利用状況、点検・診断の結果等）等を踏まえ、維持管理・更新等に係る課題を整理する。

#### ④ 中長期的な維持管理・更新等のコストの見通し

行動計画の策定時点で把握可能な情報に基づき、対象施設の維持管理・更新等に係る中長期的なコストの見通しを明示する。

なお、行動計画の策定時点で把握可能な情報が限定的であるなど、中長期的なコストの見通しに一定の精度が確保されず、必要施策に係る取組を検討する上で参考とすることが困難と判断される場合によっては、必要な情報が蓄積できた段階で実施することとする。

#### ⑤ 必要施策に係る取組の方向性

後述の「V. 必要施策の方向性」に掲げる施策のうち、「IV. 1. ③対象施設の現状と課題」や「IV. 1. ④中長期的な維持管理・更新等コストの見通し」に照らして必要性が高いと判断されるものについて、自らの取組の方向性を明確化する。

その際、「IV. 2. 個別施設毎の長寿命化計画」に基づく個別施設計画の策定方針についても明らかにする。

#### ⑥ フォローアップ計画

「IV. 1. ⑤必要施策に係る取組の方向性」で明確にした取組について進捗状況を定期的に把握するなど、行動計画を継続し、発展させるための取組について明記する。

## 2. 個別施設毎の長寿命化計画

各インフラの管理者は、各施設の特性や維持管理・更新等に係る取組状況等を踏まえつつ、以下に示す記載事項を基本として、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、これに基づき戦略的な維持管理・更新等を推進する。

なお、各インフラの管理者が既に同種・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、個別施設計画の策定に代えることができるものとする。この場合において、各インフラの管理者は、本基本計画の趣旨を踏まえ、できるだけ早期に適切な見直しを行うよう努める。

〔記載事項〕

① 対象施設

行動計画において、個別施設計画を策定することとした施設を対象とする。計画の策定に当たっては、各施設の維持管理・更新等に係る取組状況や利用状況等に鑑み、個別施設のメンテナンスサイクルを計画的に実行する上で最も効率的・効果的と考えられる計画策定の単位（例えば、事業毎の分類（道路、下水道等）や、構造物毎の分類（橋梁、トンネル、管路等）等）を設定の上、その単位毎に計画を策定する。

② 計画期間

インフラの状態は、経年劣化や疲労等によって時々刻々と変化することから、定期点検サイクル等を考慮の上計画期間を設定し、点検結果等を踏まえ、適宜、計画を更新するものとする。

本基本計画で示す取組を通じ、知見やノウハウの蓄積を進め、計画期間の長期化を図ることで、中長期的な維持管理・更新等に係るコストの見通しの精度向上を図る。

③ 対策の優先順位の考え方

個別施設の状態（劣化・損傷の状況や要因等）の他、当該施設が果たしている役割、機能、利用状況、重要性等、対策を実施する際に考慮すべき事項を設定の上、それらに基づく優先順位の考え方を明確化する。

④ 個別施設の状態等

点検・診断によって得られた個別施設の状態について、施設毎に整理する。なお、点検・診断を未実施の施設については、点検実施時期を明記する。

また、「IV. 2. ③対策の優先順位の考え方」で明らかにした事項のうち、個別施設の状態以外の事項について、必要な情報を整理する。

⑤ 対策内容と実施時期

「IV. 2. ③対策の優先順位の考え方」及び「IV. 2. ④個別施設の状態等」を踏まえ、次回の点検・診断や修繕・更新、さらには、更新の機会を捉えた機能転換・用途変更、複合化・集約化、廃止・撤去、耐震化等の必要な対策について、講ずる措置の内容や実施時期を施設毎に整理する。

⑥ 対策費用

計画期間内に要する対策費用の概算を整理する。

(注) 下線は当省が付した。

図表 1-13 基本計画等の体系

# インフラ長寿命化基本計画等の体系(イメージ)

H25.11 政府(関係省庁連絡会議)決定

**インフラ長寿命化基本計画**  
 策定主体：国  
 対象施設：全てのインフラ

- 1. 目指すべき姿**
  - 安全で強靱なインフラシステムの構築
  - 総合的・一体的なインフラマネジメントの実現
  - メンテナンス産業によるインフラビジネスの競争力強化
- 2. 基本的な考え方**
  - インフラ機能の確実かつ効率的な確保
  - メンテナンス産業の育成
  - 多様な施策・主体との連携
- 3. 計画の策定内容**
  - インフラ長寿命化計画(行動計画)**
    - 計画的な点検や修繕等の取組を実施する必要性が認められる全てのインフラでメンテナンスサイクルを構築・継続・発展させるための取組の方針
    - 対象施設の現状と課題、維持管理・更新コストの見直し、必要施策に係る取組の方向性等
  - 個別施設毎の長寿命化計画(個別施設計画)**
    - 施設毎のメンテナンスサイクルの実施計画
    - 対策の優先順位の考え方/個別施設の状態等/対策内容と時期/対策費用等
- 4. 必要施策の方向性**
  - 点検・診断**
    - 定期的な点検による劣化・損傷の程度や原因の把握等
    - 優先順位に基づく効率的かつ効果的な修繕・更新の実施等
    - 施設の特徴を踏まえたマニュアル等の整備、新たな知見の反映等
  - 修繕・更新**
    - 電子化された維持管理情報の収集・蓄積、予防的な対策等への利活用等
    - ICT、センサー、ロボット、非破壊検査、補修・補強、新材料等に関する技術等の開発・積極的な活用等
  - 基準類の整備**
    - 新技術の活用やインフラ機能の適正化による維持管理・更新コストの縮減、平準化等
    - [国]資格・研修制度の充実
  - 情報基盤の整備と活用**
    - [地方]維持管理部門への人員の適正配置
    - [民間企業]入札契約制度の改善等
  - 新技術の開発・導入**
    - 維持管理・更新コストの削減、平準化等
    - [民間企業]入札契約制度の改善等
  - 予算管理**
    - 基準類の体系的な整備等
  - 体制の構築**
    - 維持管理・更新コストの削減、平準化等
    - [民間企業]入札契約制度の改善等
  - 法令等の整備**
    - 基準類の体系的な整備等
- 5. その他**
  - 戦略的なインフラの維持管理・更新に向けた産学官の役割の明示
  - 計画のフォローアップの実施

安全性や経済性等の観点から必要性が認められる施設

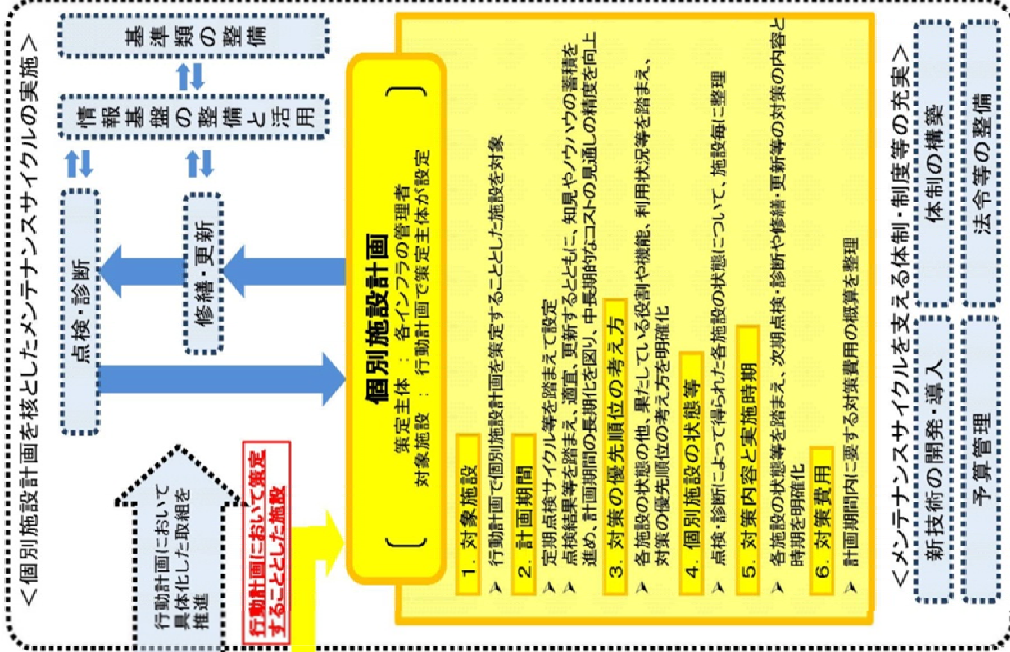
H26.5.21 国土交通省決定

**行動計画**  
 策定主体：各インフラを管理・所管する者  
 対象施設：安全性等を認め、策定主体が設定

- 1. 対象施設**
  - 自らが管理・所管する施設のうち、安全性、経済性や重要性の観点から、計画的な取組を実施する必要性が認められる施設を策定者が設定
- 2. 計画期間**
  - [4. 中長期的な維持管理・更新等のコストの見直し・応答]を踏まえつつ、期間を考慮して設定
  - 取組の進捗状況、情報や知見の蓄積状況等を踏まえ、計画を更新し、取組を継続・発展
- 3. 対象施設の現状と課題**
  - 維持管理・更新等に係る取組状況等を踏まえ、課題を整理
- 4. 中長期的な維持管理・更新等のコストの見直し**
  - 把握可能な情報に基づき、中長期的なコストの見直しを明示
- 5. 必要施策に係る取組の方向性**
  - 対象施設の現状と課題、中長期的な維持管理・更新等のコスト見直し等に照らし、必要性が高いと判断される事項について取組の方向性を具体化

点検・診断	例) 点検を実施の施設を解消
修繕・更新	例) 緊急修繕を完了
基準類の整備	例) 点検マニュアルを見直し
情報基盤の整備と活用	例) プラットフォームを構築・運用
個別施設計画の策定	例) 対象とした全ての施設で計画を策定
新技術の開発・導入	例) 重要な施設の全てでセンサーによるモニタリング
予算管理	例) 個別施設計画に基づき計画的に配分
体制の構築	例) 維持管理担当の技術職員を配置
法令等の整備	例) 維持管理に係る基準を法令で明示

**6. フォローアップ計画**  
 行動計画を継続し、発展させるための取組を明記



(注) 国土交通省の資料による。

図表 1-⑭ 国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）（平成 26 年 5 月 21 日国土交通省）（抜粋）

I.・II. (略)

III. 計画の範囲

1. 対象施設

国土交通省が維持管理・更新等に係る制度や技術を所管するインフラについて、法令等で位置付けられた全ての施設を対象とする（具体的な対象施設は次表のとおり）。

分野	対象施設	主な根拠（関連）法令等
(略)	(略)	(略)
鉄道	鉄道（線路、停車場、電気設備、運転保安設備）	鉄道に関する技術上の基準を定める省令第 90 条
	軌道（軌道、線路建造物、電力設備、保安設備、通信設備）	軌道運転規則第 12 条、第 13 条、第 17 条、第 19 条及び第 20 条
	索道（索道線路等、停留場、原動設備、握索装置等、保安設備）	索道施設に関する技術上の基準を定める省令第 42 条
(略)	(略)	(略)

IV. 対象施設の現状と課題

1. ～ 3. (略)

4. 個別施設計画の策定・推進

(1) 計画策定の推進

維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減・平準化を図る上では、点検・診断等の結果を踏まえ、個別施設毎の具体的な対応方針を定める計画として、個別施設計画を策定し、これに基づき計画的に投資していくことが重要である。

国土交通省では、道路橋、河川構造物、下水道施設、港湾施設等について、個別施設計画の策定を進めてきた。

これまで、地方公共団体等も含めて一定の進捗が見られる一方、個別施設計画を策定することなく要修繕箇所の発覚後に事後的に修繕等を実施している施設も多数存在しており、施設や管理者によって取組の進捗や計画内容にバラツキが見られる。

その要因は、個別施設計画の策定を進めるべき施設が明確にされていないなど施設毎の方針が不明確であること、計画策定の前提となる点検・診断の実施や情報の蓄積が未了であること、優先順位の考え方等の計画策定ノウハウが不足していること等、様々であり、管理者の取組状況に応じたきめ細かな対応を如何に図っていくかが課題である。

(2) 計画内容の充実

維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減・平準化を図るためには、点検結果に基づき修繕・更新等の対策費用を把握した上で、優先順位を付けて計画的に修繕・更新等の対策を実施していくことが重要である。しかしながら、これまで個別施設計画の策定を進めてきた施設の中には、対策費用が示されていないものもある。

また、その計画期間については、点検・診断の結果を踏まえて計画を策定・変更する必要があることから定期的な点検サイクルの期間と一致させている施設がある一方、新設時に設計耐用年数にわたる長期の計画として策定している施設もある。

施設の状態は、経年劣化や疲労等によって時々刻々と変化することから、定期点検サイクル等を考慮の上、計画期間を設定し、点検結果等を踏まえて適宜計画を更新することが必要である一方、知見・ノウハウの蓄積を進め、長期にわたる計画としていくことで、中長期的な維持管理・更新等に係



るコストの見通しを明らかにしていくことが求められる。

今後、これらを如何に実現し、計画の実効性を高めていくかが課題である。

5. (略)

6. 予算管理

(1) トータルコストの縮減と平準化

① 個別施設計画に基づく計画的投資

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、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る。

修繕・更新等に係る予算の平準化を図るためには、点検・診断を通じて把握した劣化・損傷の状況を踏まえ、施設毎に対策費用や対応の緊要性を検討の上、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。

(略)

## VI. 必要施策に係る取組の方向性

1. ～3. (略)

4. 個別施設計画の策定・推進

(1) 対象施設

(略)

各分野において個別施設計画の策定を推進する対象施設は次表のとおりである。

分野	対象施設
(略)	(略)
鉄道	<u>鉄道（線路（橋梁、トンネル等構造物））</u> 軌道（線路建造物）
(略)	(略)

(2) 計画策定の推進と内容の充実

上記の対象施設について、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。

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。

また、個別施設計画を策定するためには、施設毎の点検・診断や、その結果を含む情報の蓄積が不可欠であることに鑑み、施設毎にメンテナンスサイクルの取組の進捗状況に応じた対策を講ずる。

(略)

(3) 施設毎の取組

施設毎の具体的な取組については、以下のとおりである。

(略)

⑧ 鉄道

・ 個別施設計画は、鉄道事業者等が「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」によって構成されることを基本とし、これらに基づき、鉄道事業者等における施設の維持管理・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。

施設	所管者としての取組	管理者としての取組
鉄道 (・線路(橋梁、トンネル等構造物))	・個別施設計画を構成する「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」に基づき、鉄道事業者等における施設の維持管理・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。	
軌道 (・線路建造物)		

(注) 下線は当省が付した。

図表 1-⑮ 鉄道施設の維持管理に関する法令等 (抜粋)

法令名	該当条文
鉄道営業法 (明治 33 年法律第 65 号)	第 1 条 鉄道ノ建設、車両器具ノ構造及運転ハ <u>国土交通省令ヲ以テ定ムル規程ニ依ルヘシ</u>
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。  (実施基準) 第 3 条 <u>鉄道事業者 (新幹線にあつては、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。</u> 2 (略) 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。  第九章 施設及び車両の保全 (施設及び車両の保全) 第 87 条 <u>線路及び列車等を運転するための電気設備 (以下「電力設備」という。) 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。</u> 2 本線及び本線上に設ける電車線路が一時前項の状態でないときは、列車等の速度の制限その他の列車等の運転の安全に必要な措置を講じ、特に注意を必要とする箇所は、これを監視しなければならない。 3 運転保安設備は、正確に動作することができる状態に保持しなければならない。 4 車両は、安全に運転することができる状態でなければ、これを使用してはならない。  (本線及び本線上に設ける電車線路の巡視及び監視並びに列車の検査) 第 89 条 <u>本線及び本線上に設ける電車線路は、線区の状況及び列車の運行状況に応じ、</u>

	<p><u>巡視しなければならない。</u></p> <p>2 本線において列車の安全な運転に支障を及ぼす災害のおそれのあるときは、当該線路を監視しなければならない。</p> <p>3 列車は、その種類及び運行状況に応じ、車両の主要部分の検査を行わなければならない。</p> <p>(施設及び車両の定期検査)</p> <p>第 90 条 <u>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。</u></p> <p>2 前項の定期検査に関する事項は、<u>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。</u></p> <p>(記録)</p> <p>第 91 条 第八十八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、<u>その記録を作成し、これを保存しなければならない。</u></p>
<p>鉄道構造物等維持管理標準 (構造物編) (平成 19 年 1 月 16 日付け国鉄技第 73 号鉄道局長通達)</p>	<p><b>2 章 維持管理の基本</b></p> <p><b>2.2 維持管理の原則</b></p> <p>(1) 構造物の維持管理にあたっては、構造物に対する要求性能を考慮し、維持管理計画を策定することを原則とする。</p> <p>(2) 構造物の供用中は、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ものとする。</p> <p>(3) <u>検査の結果、健全度を考慮して、必要な措置を講じるものとする。</u></p> <p>(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ものとする。</p> <p>(略)</p> <p><b>2.5.6 性能の確認及び健全度の判定</b></p> <p>(1) <u>性能の確認は、健全度の判定により行うものとする。健全度の判定は、検査の区分に応じて、調査、変状原因の推定およ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を原則とする。</u></p> <p>(略)</p>
<p>鉄道構造物等維持管理標準 (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)</p>	<p><b>2 章 維持管理の基本</b></p> <p><b>2.2 維持管理の原則</b></p> <p>(1) 軌道の維持管理にあたっては、軌道に対する要求性能を考慮し、維持管理計画を策定することを原則とする。</p> <p>(2) 線路の全般的な状況の把握のため、線区の状況及び列車の運行状況に応じて巡視を行うものとする。</p> <p>(3) 軌道の供用期間中は、維持管理計画にしたがって定期的に検査を行うほか、必要に応じて検査を行うものとする。</p> <p>(4) <u>検査において、軌道が要求される性能を有していないと判定される場合は、必要な措置を計画するものとする。</u></p> <p>(5) 検査及び措置の結果等、軌道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ものとする。</p>



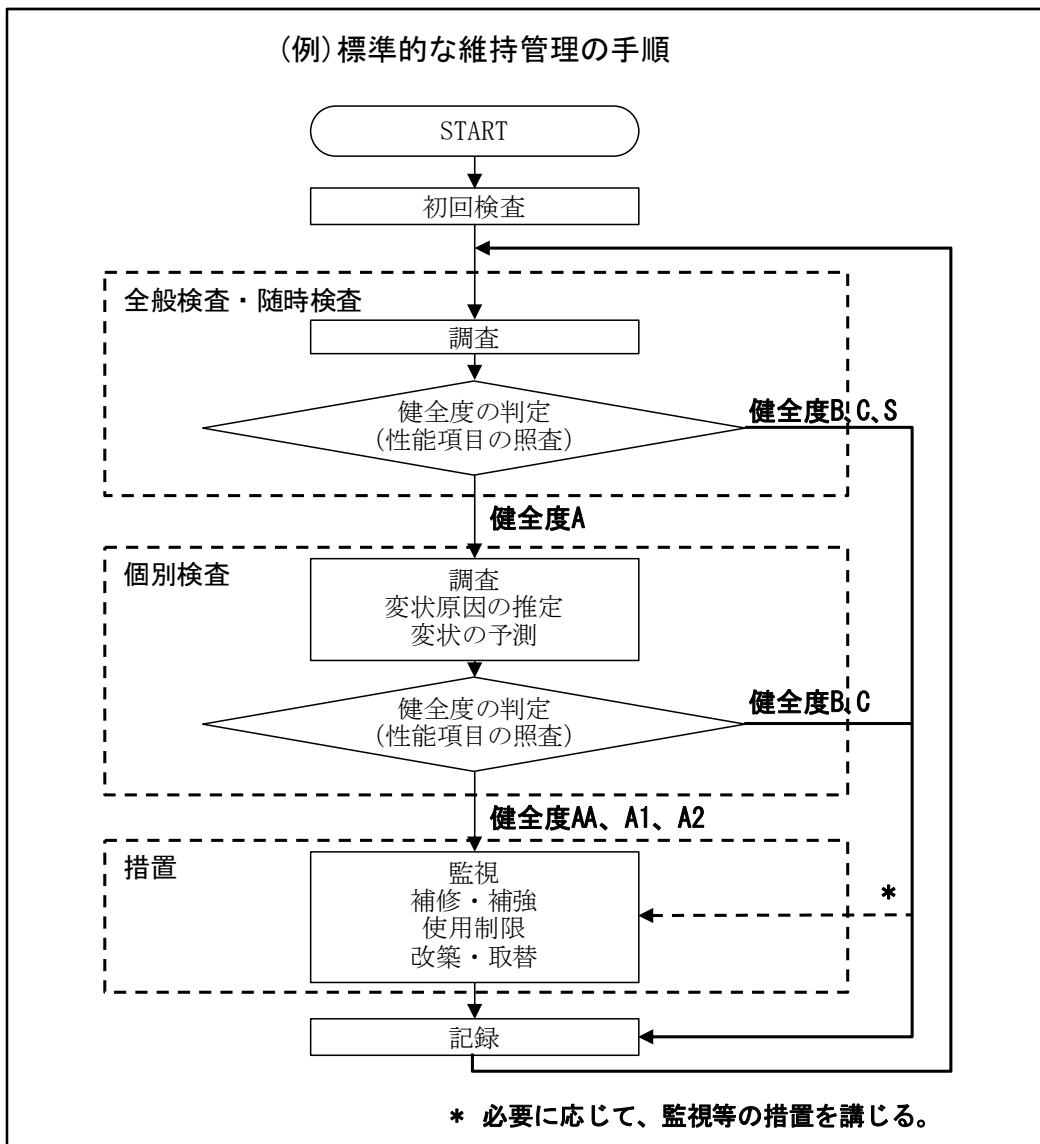
(略)

## 2.7 判定及び措置

- (1) 軌道の性能の判定は、評価指標に応じてあらかじめ定めた判定基準に基づいて行うものとする。
- (2) 判定の結果、軌道が要求される性能を満たさないと判断される場合には、その程度に応じて以下の(a)～(c)の一つあるいは複数を組み合わせた適切な措置を実施するものとする。
  - (a) 補修
  - (b) 監視
  - (c) 軌道の使用制限

(注) 下線は当省が付した。

図表 1-⑩ 鉄道構造物等の維持管理の流れ



(注) 国土交通省の資料による。

図表 1-⑪ 鉄道事業者に対する立入検査に関する法令（抜粋）

法令名	該当条文
<p>鉄道事業法 (昭和 61 年法律第 92 号)</p>	<p>(立入検査)</p> <p>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、<u>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></p> <p>2～5 (略)</p> <p>(国土交通省令への委任)</p> <p>第 66 条 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のため必要な手続その他の事項は、国土交通省令で定める。</p>
<p>鉄道事業法施行規則（昭和 62 年運輸省令第 6 号）</p>	<p>(権限の委任)</p> <p>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。</p> <p>一～十六 (略)</p> <p>2 <u>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。</u></p> <p>一～五 (略)</p> <p>六 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</p>
<p>鉄道事業等監査規則（昭和 62 年運輸省令第 12 号）</p>	<p>(趣旨)</p> <p>第 1 条 鉄道事業法第 56 条第 1 項から第 3 項までの規定による監査（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。</p> <p>(監査の目的)</p> <p>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></p> <p>(監査の種類)</p> <p>第 3 条 監査の種類は、次のとおりとする。</p> <p>一 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）</p> <p>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）</p> <p>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）</p> <p>(保安監査)</p> <p>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。</p> <p>一 輸送の安全の確保に関する取組の状況</p> <p>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</p> <p>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> <p>四 運転保安上又は公益上不適当な施設等の有無</p>

- 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、第二条の目的を達成するために必要と認める事項

第5条・第6条（略）

（監査の実施）

- 第7条 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。
- 2 国土交通大臣は、第二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。

（監査計画）

- 第8条 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二月末日までに国土交通大臣に提出するものとする。
- 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。

（監査員）

- 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。
- 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。
- 3 主任監査員は、監査員の行う事務を統括する。
- 4 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。

（監査報告）

- 第10条 地方運輸局長は、前条第四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。

（注）下線は当省が付した。

図表 1-⑩ 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）

（抜粋）

（鉄道事業法の一部改正）

第 1 条 鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）の一部を次のように改正する。

第 1 条中「により」の下に「、輸送の安全を確保し」を加える。

第 18 条の次に次の 2 条を加える。

（輸送の安全性の向上）

第 18 条の 2 鉄道事業者は、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なければならない。

（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（第三種鉄道事業者にあつては、第五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。

一 輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項

二 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体制に関する事項

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事項

四 安全統括管理者（鉄道事業者が、前三号に掲げる事項に関する業務を統括管理させるため、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあり、かつ、鉄道事業に関する一定の実務の経験その他の国土交通省令で定める要件を備える者のうちから選任する者をいう。以下同じ。）の選任に関する事項

五 運転管理者（鉄道運送事業者が、第二号及び第三号に掲げる事項に関する業務のうち、列車の運行の管理、運転士及び車掌の資質の保持その他の運転に関するものを行わせるため、鉄道事業に関する一定の実務の経験その他の国土交通省令で定める要件を備える者のうちから選任する者をいう。以下同じ。）の選任に関する事項

3 国土交通大臣は、安全管理規程が前項の規定に適合しないと認めるときは、当該鉄道事業者に対し、これを変更すべきことを命ずることができる。

4 鉄道事業者は、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）を選任しなければならない。

5 鉄道事業者は、安全統括管理者又は運転管理者を選任し、又は解任したときは、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

6 鉄道事業者は、輸送の安全の確保に関し、安全統括管理者のその職務を行う上での意見を尊重しなければならない。

7 国土交通大臣は、安全統括管理者又は運転管理者がその職務を怠つた場合であつて、当該安全統括管理者又は運転管理者が引き続きその職務を行うことが輸送の安全の確保に著しく支障を及ぼすおそれがあると認めるときは、鉄道事業者に対し、当該安全統括管理者又は運転管理者を解任すべきことを命ずることができる。