

## 第2章 鉄道交通の安全

### 第1節 鉄道事故のない社会を目指して

#### 1 鉄道事故の状況等

##### (1) 鉄道事故の状況

鉄道の運転事故は全国的に見ると長期的に減少傾向にあり、近年はほぼ横ばいの傾向にある。

県内における発生件数は平成23年度から27年度までの5年間で18件となっている。

これらの事故の発生による各年度の死傷者数は1～4人となっている。

県内の鉄道事故の推移

区 分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	計
件 数 (件)	3	6	2	5	2	18
死 者 (人)	2	3	1	4	1	11
傷 者 (人)	0	0	1	0	0	1

(注) 各年度末現在

##### (2) 近年の運転事故の特徴

全国的な運転事故の特徴としては、人身障害事故は約6割、踏切障害事故は約3割を占めており、両方で運転事故件数全体の約9割を占めている。また、死者数については、人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めている。

本県においては、平成23年度に列車脱線事故、平成24年度に物損事故がそれぞれ1件発生しており、運転事故の5割弱を踏切障害事故が、残りを人身障害事故が占めている。

また、平成24年度には、ホームからの転落による人身障害事故が1件発生した。

#### 2 交通安全計画における目標

**【数値目標】 乗客の死者数ゼロ  
運転事故全体の死者数減少**

平成27年3月に金沢開業した北陸新幹線を含め、県内全ての鉄道において、引き続き安全対策を推進し、平成32年までに、乗客の死者数ゼロ及び運転事故全体の死者数減少を目指すものとする。

## 第2節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

全国的に運転事故は長期的には減少しており、これまでの交通安全計画等に基づく施策に一定の効果を認めつつ、今後も一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止とともに、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から、施策を推進していく。

## 第3節 講じようとする施策

### 1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。

#### (1) 鉄道施設等の安全性の向上

##### ア 施設の維持管理及び補修等

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。

##### イ 防災・減災対策の強化

多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっており、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、地下駅等の浸水対策の強化、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。

##### ウ バリアフリー化の推進

駅施設等については、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、ホームドア又は内方線付き点状ブロック等による転落防止設備の整備等によるバリアフリー化を引き続き推進する。

#### (2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、引き続き整備の推進を図る。

### 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道運転事故の約9割以上を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、

沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、各季の交通安全県民運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道利用者にホームにおける「ながら歩き」の危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行う運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押しボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押しボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

### 3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る。

#### (1) 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的には又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。また、平成26年度に実施された保安監査の在り方の見直しに係る検討結果に基づき、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施する等、保安監査の充実を図る。

#### (2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者免許試験を適正に実施する。

また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講じるよう指導する。

#### (3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行うとともに、安全上のトラブル情報を関係者間において共有できるよう、情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知する。

また、国への報告対象となっていない安全上のトラブル情報について、鉄道事業者による情報共有化を推進する。

さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導する。

#### (4) 気象情報等の充実

##### ア 情報の把握と迅速な伝達

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火

等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、乗務員等が必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努める。

#### イ 安全運行への反映

鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

#### ウ 情報通信技術（ICT）を活用した観測体制の強化等

気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有や情報通信技術（ICT）を活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

### （５）大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

#### ア 緊急連絡体制の充実

関係行政機関及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

#### イ 運行管理体制の整備

鉄道事業者は、事故発生等の際の列車運行状況を的確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備する。

### （６）運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

### （７）冬期間の列車運行の確保

冬期間の降積雪時には、気象状況・列車運行状況等の情報把握及び的確な連絡体制を維持するとともに、冬期ダイヤの設定及び排雪列車の運転、除雪用機械、諸設備を活用した除排雪を行い、正常ダイヤの確保を図る。

## 4 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関して保安上の観点から車両確認を行う。

## 5 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うた

め、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

また、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進する。

## 6 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため国土交通省に設置された公共交通事故被害者支援室・鉄道事業者・警察・県・市町・民間の被害者支援団体等のネットワークの構築、鉄道事業者による被害者等支援計画作成の促進等、被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

