

政策レビュー「鉄道の安全施策」

参考資料

目 次

○第三者の知見活用の概要	1
○平成18年の鉄道事業法の改正条文（抜粋）	3
○平成18年の踏切道改良促進法の改正条文	7
○交通安全基本計画	10
○鉄道輸送トラブルによる影響	11
○事業者区分別の事故発生状況	12
・JRにおける運転事故の種類別発生状況	12
・大手民鉄における運転事故の種類別発生状況	13
・公営地下鉄等における運転事故の種類別発生状況	14
・地域鉄道事業者における運転事故の種類別発生状況	15
○地域別の事故発生状況	16
・運輸局別の事故の発生状況	16
・運輸局別の人身障害事故の発生状況	17
・運輸局別の踏切事故の発生状況	18
○地域鉄道事業者一覧（92社）	19

【第三者の知見活用の概要】

本政策レビューの実施に際しては、「鉄道の安全施策の政策レビューに関する第三者委員会」を設置し、有識者からの意見・助言を頂いた。

1. 委員会名簿

古関 隆章 東京大学大学院准教授

高井 秀之 財団法人鉄道総合技術研究所 研究開発推進室長

水間 毅 独立行政法人交通安全環境研究所 交通システム研究領域長

東海林 保 社団法人日本鉄道運転協会 専務理事

2. 委員会開催状況

第1回委員会 平成22年10月29日

第2回委員会 平成22年12月21日

3. 委員からの主な意見・助言

- ヒヤリ・ハット情報に着目するという考え方は良いが、事業者内で管理する側に対する、「非懲罰的扱い」等の周知についても重要である。なお、ヒヤリ・ハット情報等の中でも、ヒューマンエラー対策は特に重要である。
- 「踏切事故の件数及び死傷者の推移」については、踏切対策が、安全性向上における今後の努力を継続するポイントであることを示しているという意味で重要である。なお、踏切道の統廃合の促進のためには、統廃合に係る関係者の役割分担や合意形成への進め方に関する支援活動の充実も重要である。
- 地域鉄道において大きな問題があるということは誤りではないが、もともと都市鉄道と比較して列車走行キロが少ないため、実効的意味の解釈を過大評価しないことも必要である。
- 特に欧米においては、鉄道も社会的公共インフラのひとつとして位置づけられるため、鉄道における安全性は一般市街と同等の水準が確保されていれば十分であるという考え方が基本的にあると思われる。このため、国際比較は、あくまでもひとつの目安に過ぎないと考えるべきである。
- 「鉄道事業者による安全対策の充実に加えて、道路管理者・交通管理者の協力はもとより、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民の理解と協力に向けた施策を強化することが必要」というとの思想は、一般市民の責任感を喚起し規律正しい行動を誘発することで、安全への過大な資本、資源の投入を回避しつつ、より良い社会を実現するという観点から、特に重要であると考えられる。鉄道システムへの利用者等の理解と協力が進むことは、将来的には鉄道の安全管理にリスク評価手法を導入する際に必要となり、利用者とのリスクコミュニケーションを成立させるための基盤の醸成の一助となると考えられる。

- 車両の衝突安全性の向上、速度制限機能付きATSの設置促進、運転状況記録装置の設置促進に関する施策は今後とも積極的に推進することが必要である。
- 安全意識が形骸化することなく、安全風土として各職場に浸透・定着することが重要であるため、引き続き、安全に配慮した意思決定と行動が継続しているかを、内部監査や社内アンケート等を通じて確認していくことが必要である。
- 省コストな保安装置等の開発を含めた地域鉄道事業者への積極的な支援策の検討が必要である。

【平成 18 年の鉄道事業法の改正条文（抜粋）】

現 行	改正前
<p>(目的)</p> <p>第一条 この法律は、鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、<u>輸送の安全を確保し</u>、鉄道等の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り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。</p> <p><u>(輸送の安全性の向上)</u></p> <p><u>第十八条の二 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。</u></p> <p><u>(安全管理規程等)</u></p> <p><u>第十八条の三 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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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</u></p> <p><u>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体制に関する事項</u></p> <p><u>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</u></p> <p><u>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</u></p> <p><u>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</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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</u></p>	<p>(目的)</p> <p>第一条 この法律は、鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、鉄道等の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り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。</p>

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。

(国土交通大臣による輸送の安全にかかわる情報の公表)

第十九条の三 国土交通大臣は、毎年度、前二条の規定による届出に係る事項、第二十三条第一項の規定による命令に係る事項、踏切道改良促進法（昭和三十六年法律第九十五号）第六条第一項の規定による勧告に係る事項その他の国土交通省令で定める輸送の安全にかかわる情報を整理し、これを公表するものとする。

(鉄道事業者による安全報告書の公表)

第十九条の四 鉄道事業者は、国土交通省令で定めるところにより、毎事業年度、安全報告書（輸送の安全を確保するために講じた措置及び講じようとする措置その他の国土交通省令で定める輸送の安全にかかわる情報を記載し、又は記録した書面又は電磁的記録（電子的方式、磁気的方式その他人の知覚によつては認識することができない方式で作られる記録であつて、電子計算機による情報処理の用に供されるものをいう。）をいう。）を作成し、これを公表しなければならない。

(事業改善の命令)

第二十三条 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。

一～七 (略)

2・3 (略)

(列車の運行の管理等の受委託)

第二十五条 (略)

2 (略)

3 国土交通大臣は、第一項の業務の管理の委託又は受託が前項各号に掲げる基準のいずれかに適合しなくなつたと認めるときは、受託者に対し受託した業務の管理について改善のため必要な措置を講ずべきことを命じ、又は第一項の許可を取り消すことができる。

(報告の徴収)

第五十五条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、国土交通省令で定めるところにより、鉄道事業者又は索道事業者（第二十五条第一項（第三十八条において準用する場合を含む。）の規定による許可を受けた受託者（次項及び次条において「許可受託者」という。）を含む。）に対し、その業務又は経理の状況に関し報告をさせることができる。

2 国土交通大臣は、この法律の施行に関し特に必要があると認めるときは、その必要の限度において、鉄道事業者又は索道事業者から業務の委託を受けた者（許可受託者を除く。）に対し、その委託を受けた業務の状況に関し報告をさせることができる。

3 (略)

(立入検査)

第五十六条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、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。

2 国土交通大臣は、前項の規定による立入り、検査又は質

(事業改善の命令)

第二十三条 国土交通大臣は、鉄道事業者の事業について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。

一～七 (略)

2・3 (略)

(列車の運行の管理等の受委託)

第二十五条 (略)

2 (略)

(報告の徴収)

第五十五条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、国土交通省令で定めるところにより、鉄道事業者又は索道事業者に対し、その業務又は経理の状況に関し報告をさせることができる。

2 (略)

(立入検査)

第五十六条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、その職員に、鉄道事業者又は索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。

問を行う場合において特に必要があると認めるときは、その必要の限度において、その職員に、鉄道事業者又は索道事業者から業務の委託を受けた者（許可受託者を除く。）の事務所その他の事業場に立ち入り、その委託を受けた業務の状況若しくは当該業務に係る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。

3 (略)

4 前三項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者の請求があつたときは、これを提示しなければならない。

5 第一項から第三項までの規定による権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

(安全管理規程に係る報告の徴収又は立入検査の実施に係る基本的な方針)

第五十六条の二 国土交通大臣は、第五十五条第一項の規定による報告の徴収又は前条第一項の規定による立入検査のうち安全管理規程（第十八条の三第二項第一号（第三十八条において準用する場合を含む。）に係る部分に限る。）に係るものを適正に実施するための基本的な方針を定めるものとする。

(運輸審議会への諮問)

第六十四条の二 国土交通大臣は、次に掲げる処分等を行うときは、運輸審議会に諮らなければならない。

一～四 (略)

五 第五十六条の二の規定による基本的な方針の策定

第六十九条 次の各号のいずれかに該当する者は、一年以下の懲役若しくは百五十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

一 (略)

二 第二十三条第一項の規定による命令（輸送の安全に関してされたものに限る。）に違反した者

三 第二十五条第一項（第三十八条において準用する場合を含む。）の規定に違反して、業務の管理の委託又は受託をした者

四・五 (略)

第七十条 次の各号のいずれかに該当する者は、百万円以下の罰金に処する。

一～三 (略)

四 第十六条第五項の規定による命令に違反して、運賃又は料金を收受した者

五・六 (略)

七 第十八条の三第一項（第三十八条において準用する場合を含む。）の規定による届出をしないで、又は届け出た安全管理規程（第十八条の三第二項第二号及び第三号（これらの規定を第三十八条において準用する場合を含む。）に係る部分に限る。）によらないで、事業を行った者

八 第十八条の三第三項若しくは第七項（これらの規定を第三十八条において準用する場合を含む。）、第二十二
条の二第三項、第二十五条第三項（第三十八条において
準用する場合を含む。）又は第三十八条及び第三十九条
第二項において準用する第二十三条第一項の規定による
命令に違反した者

九 第十八条の三第四項（第三十八条において準用する場合を含む。）の規定に違反して、安全統括管理者、運転
管理者又は索道技術管理者を選任しなかつた者

2 (略)

3 前二項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者の請求があつたときは、これを提示しなければならない。

4 第一項及び第二項の規定による権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

(運輸審議会への諮問)

第六十四条の二 国土交通大臣は、次に掲げる処分をしようとするときは、運輸審議会に諮らなければならない。

一～四 (略)

第六十九条 次の各号の一に該当する者は、一年以下の懲役若しくは百五十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

一 (略)

二 第二十五条第一項（第三十八条において準用する場合を含む。）の規定による許可を受けないで業務の管理の委託又は受託をした者

三・四 (略)

第七十条 次の各号のいずれかに該当する者は、百万円以下の罰金に処する。

一～三 (略)

四 第十六条第五項の規定による命令に違反して運賃又は料金を收受した者

五・六 (略)

七 第二十二条の二第三項又は第二十三条第一項（第三
八条及び第三十九条第二項において準用する場合を含
む。）の規定による命令に違反した者

<p><u>十 第十八条の三第五項（第三十八条において準用する場合を含む。）の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者</u></p> <p><u>十一 第二十三条第一項の規定による命令に違反した者（前条第二号に該当する者を除く。）</u></p> <p><u>十二～十四 （略）</u></p> <p><u>十五 第五十五条の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者</u></p> <p><u>十六 第五十六条第一項から第三項までの規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又は質問に対して陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者</u></p> <p><u>十七 第六十一条第一項の規定に違反して、鉄道線路を敷設した者</u></p> <p>第七十二条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、<u>次の各号に掲げる規定の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人に対して当該各号に定める罰金刑を、その人に対して各本条の罰金刑を科する。</u></p> <p><u>一 第六十九条（第二号に係る部分に限る。） 一億円以下の罰金刑</u></p> <p><u>二 第六十七条、第六十八条、第六十九条（第二号に係る部分を除く。）及び前二条 各本条の罰金刑</u></p> <p><u>第七十三条 次の各号のいずれかに該当する者は、百万円以下の過料に処する。</u></p> <p><u>一 第十九条（第三十八条において準用する場合を含む。）の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者</u></p> <p><u>二 第十九条の四（第三十八条において準用する場合を含む。）の規定による公表をせず、又は虚偽の公表をした者</u></p>	<p><u>八～十 （略）</u></p> <p><u>十一 第五十五条第一項又は第二項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者</u></p> <p><u>十二 第五十六条第一項又は第二項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又は質問に対して陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者</u></p> <p><u>十三 第六十一条第一項の規定に違反して鉄道線路を敷設した者</u></p> <p>第七十二条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、<u>第六十七条から前条までの違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても、各本条の罰金刑を科する。</u></p> <p><u>第七十三条 第十九条（第三十八条において準用する場合を含む。）の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者は、百万円以下の過料に処する。</u></p>
--	---

現 行	改正前
<p>(指定)</p> <p>第三条 国土交通大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して国土交通省令で定める基準に該当する踏切道のうち、<u>平成十八年度以降の五箇年間において立体交差化、構造の改良</u>（踏切道に接続する鉄道又は道路の構造の改良を含む。以下同じ。）、<u>歩行者等立体横断施設</u>（横断歩道橋その他の歩行者又は自転車が安全かつ円滑に鉄道を横断するための立体的な施設であつて国土交通省令で定めるものをいう。以下同じ。）の整備又は保安設備の整備により改良することが必要と認められるものについて、その改良の方法を定めて、指定するものとする。</p> <p>2 都道府県知事は、当該都道府県の区域内に存する踏切道であつて前項の国土交通省令で定める基準に該当するものうち、<u>平成十八年度以降の五箇年間において立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備</u>又は保安設備の整備により改良することが必要と認められる踏切道について、その改良の方法を示して、同項の規定による指定をすべき旨を国土交通大臣に申し出ることができる。</p> <p>3 都道府県知事は、前項の規定により第一項の規定による指定をすべき旨の申出をしようとするときは、あらかじめ、<u>立体交差化、構造の改良又は歩行者等立体横断施設の整備</u>に係るものにあつては当該指定に係る鉄道事業者（軌道経営者を含む。以下同じ。）、道路管理者（前条に規定する道路の管理者をいう。以下同じ。）及び関係市町村長の、保安設備の整備に係るものにあつては当該指定に係る鉄道事業者及び関係市町村長の意見を聴かなければならない。</p> <p>4 国土交通大臣は、第一項の規定による指定をしたときは、<u>立体交差化、構造の改良又は歩行者等立体横断施設の整備</u>に係るものにあつては当該指定に係る鉄道事業者及び道路管理者並びに第二項の規定による都道府県知事の申出があつた場合においては当該都道府県知事に対し、保安設備の整備に係るものにあつては当該指定に係る鉄道事業者及び同項の規定による都道府県知事の申出があつた場合においては当該都道府県知事に対し、その旨を通知するとともに、告示しなければならない。</p> <p>5 (略)</p> <p>(立体交差化計画等)</p> <p>第四条 鉄道事業者及び道路管理者は、前条第一項の規定による指定であつて立体交差化、<u>構造の改良又は歩行者等立体横断施設の整備</u>に係るもの（鉄道と国土交通大臣が道路管理者である道路とが交差している場合における踏切道についての指定を除く。）があつたときは、国土交通大臣の指定する期日までに、国土交通省令で定めるところにより、協議により当該踏切道について立体交差化計画、<u>構造改良計画又は歩行者等立体横断施設整備計画</u>を作成して、国土交通大臣に提出しなければならない。これを変更する場合も、同様とする。</p> <p>2～4 (略)</p> <p>5 国土交通大臣は、前条第一項の規定による指定であつて立体交差化、<u>構造の改良又は歩行者等立体横断施設の整備</u>に係るものうち、鉄道と国土交通大臣が道路管理者である道路とが交差している場合における踏切道についての指</p>	<p>(指定)</p> <p>第三条 国土交通大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して国土交通省令で定める基準に該当する踏切道のうち、<u>平成十三年度以降の五箇年間において立体交差化、又は構造の改良</u>（踏切道に接続する鉄道又は道路の構造の改良を含む。以下同じ。）又は保安設備の整備により改良することが必要と認められるものについて、その改良の方法を定めて、指定するものとする。</p> <p>2 都道府県知事は、当該都道府県の区域内に存する踏切道であつて前項の国土交通省令で定める基準に該当するものうち、<u>平成十三年度以降の五箇年間において立体交差化、構造の改良又は保安設備の整備</u>により改良することが必要と認められる踏切道について、その改良の方法を示して、同項の規定による指定をすべき旨を国土交通大臣に申し出ることができる。</p> <p>3 都道府県知事は、前項の規定により第一項の規定による指定をすべき旨の申出をしようとするときは、あらかじめ、<u>立体交差化又は構造の改良</u>に係るものにあつては当該指定に係る鉄道事業者（軌道経営者を含む。以下同じ。）、道路管理者（前条に規定する道路の管理者をいう。以下同じ。）及び関係市町村長の、保安設備の整備に係るものにあつては当該指定に係る鉄道事業者及び関係市町村長の意見を聴かなければならない。</p> <p>4 国土交通大臣は、第一項の規定による指定をしたときは、<u>立体交差化又は構造の改良</u>に係るものにあつては当該指定に係る鉄道事業者及び道路管理者並びに第二項の規定による都道府県知事の申出があつた場合においては当該都道府県知事に対し、保安設備の整備に係るものにあつては当該指定に係る鉄道事業者及び同項の規定による都道府県知事の申出があつた場合においては当該都道府県知事に対し、その旨を通知するとともに、告示しなければならない。</p> <p>5 (略)</p> <p>(立体交差化計画等)</p> <p>第四条 鉄道事業者及び道路管理者は、前条第一項の規定による指定であつて立体交差化<u>又は構造の改良</u>に係るもの（鉄道と国土交通大臣が道路管理者である道路とが交差している場合における踏切道についての指定を除く。）があつたときは、国土交通大臣の指定する期日までに、国土交通省令で定めるところにより、協議により当該踏切道について立体交差化計画<u>又は構造改良計画</u>を作成して、国土交通大臣に提出しなければならない。これを変更する場合も、同様とする。</p> <p>2～4 (略)</p> <p>5 国土交通大臣は、前条第一項の規定による指定であつて立体交差化<u>又は構造の改良</u>に係るものうち、鉄道と国土交通大臣が道路管理者である道路とが交差している場合における踏切道についての指定をしたときは、あらかじめ</p>

定をしたときは、あらかじめ当該指定に係る鉄道事業者の意見を聴いて、立体交差化計画、構造改良計画又は歩行者等立体横断施設整備計画を作成するものとする。ただし、国土交通大臣が立体交差化計画、構造改良計画又は歩行者等立体横断施設整備計画を作成する前に、鉄道事業者と国土交通大臣との間に立体交差化計画、構造改良計画又は歩行者等立体横断施設整備計画の作成について協議が成立したときは、この限りでない。

6 国土交通大臣は、前項の規定により立体交差化計画、構造改良計画又は歩行者等立体横断施設整備計画を作成するときは、鉄道の整備及び安全の確保並びに鉄道の事業の発達、改善及び調整に特に配慮しなければならない。

7 第一項の規定による国土交通大臣への立体交差化計画、構造改良計画又は歩行者等立体横断施設整備計画の提出（鉄道事業者及び都道府県又は道路法第七条第三項に規定する指定市である道路管理者が行うものを除く。）は、政令で定めるところにより、都道府県知事を経由して行わなければならない。

8 (略)

9 国土交通大臣は、立体交差化計画、構造改良計画若しくは歩行者等立体横断施設整備計画（第五項本文の規定により国土交通大臣が作成したものを除く。）又は保安設備整備計画が著しく不相当であると認めるときは、その変更を指示することができる。

10 (略)

(改良の実施)

第五条 鉄道事業者及び道路管理者又は鉄道事業者は、立体交差化計画、構造改良計画若しくは歩行者等立体横断施設整備計画又は保安設備整備計画（次条第一項において「立体交差化計画等」という。）に従い、当該踏切道の改良を実施しなければならない。

(勧告等)

第六条 国土交通大臣は、鉄道事業者及び国土交通大臣以外の道路管理者又は鉄道事業者が正当な理由がなく立体交差化計画等に従って当該踏切道の改良を実施していないと認めるときは、当該鉄道事業者及び道路管理者又は鉄道事業者に対して、当該立体交差化計画等に従って当該踏切道の改良を実施すべきことを勧告することができる。

2 前項の規定による勧告を受けた鉄道事業者及び国土交通大臣以外の道路管理者又は鉄道事業者が正当な理由がなくその勧告に係る踏切道の改良を実施していないときの措置は、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第二十三条第一項（第三号に係る部分に限る。）（軌道法（大正十年法律第七十六号）第二十六条において準用する場合を含む。）の規定又は道路法第七十五条第一項から第三項までの規定の定めるところによる。

(費用の負担)

第七条 立体交差化計画、構造改良計画又は歩行者等立体横断施設整備計画の実施に要する費用は、鉄道事業者及び道路管理者が協議して負担するものとする。

2 (略)

(補助)

第八条 (略)

(資金の貸付け)

第九条 国は、都道府県又は市町村が立体交差化工事施行者（鉄道事業者及び道路管理者の同意を得て立体交差化計画に係る踏切道の改良の工事（政令で定めるものに限る。）

当該指定に係る鉄道事業者の意見あらかじめ当該指定に係る鉄道事業者の意見を聴いて、立体交差化計画又は構造改良計画を作成するものとする。ただし、国土交通大臣が立体交差化計画、又は構造改良計画を作成する前に、鉄道事業者と国土交通大臣との間に立体交差化計画又は構造改良計画の作成について協議が成立したときは、この限りでない。

6 国土交通大臣は、前項の規定により立体交差化計画又は構造改良計画を作成するときは、鉄道の整備及び安全の確保並びに鉄道の事業の発達、改善及び調整に特に配慮しなければならない。

7 第一項の規定による国土交通大臣への立体交差化計画又は構造改良計画の提出（鉄道事業者及び都道府県又は道路法第七条第三項に規定する指定市である道路管理者が行うものを除く。）は、政令で定めるところにより、都道府県知事を経由して行わなければならない。

8 (略)

9 国土交通大臣は、立体交差化計画若しくは構造改良計画（第五項本文の規定により国土交通大臣が作成したものを除く。）又は保安設備整備計画が著しく不相当であると認めるときは、その変更を指示することができる。

10 (略)

(改良の実施)

第五条 鉄道事業者及び道路管理者又は鉄道事業者は、立体交差化計画若しくは構造改良計画又は保安設備整備計画に従い、当該踏切道の改良を実施しなければならない。

(費用の負担)

第六条 立体交差化計画又は構造改良計画の実施に要する費用は、鉄道事業者及び道路管理者が協議して負担するものとする。

2 (略)

(補助)

第七条 (略)

<p><u>を行おうとする者であつて国土交通大臣が政令で定める要件に適合すると認めるものをいう。) に対し当該工事に要する費用に充てる資金を無利子で貸し付ける場合において、その貸付けの条件が次項の政令で定める基準に適合しているときは、当該貸付けに必要な資金の一部を無利子で当該都道府県又は市町村に貸し付けることができる。</u></p> <p><u>2 前項の国の貸付金及び同項の国の貸付けに係る都道府県又は市町村の貸付金に関する償還方法その他必要な貸付けの条件の基準については、政令で定める。</u></p> <p>(資金の確保に関する措置)</p> <p><u>第十条 (略)</u></p> <p><u>(報告の徴収)</u></p> <p><u>第十一条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、国土交通省令で定めるところにより、鉄道事業者又は国土交通大臣以外の道路管理者に対し、踏切道の改良の実施の状況その他必要な事項について報告を求めることができる。</u></p>	<p>(資金の確保に関する措置)</p> <p><u>第八条 (略)</u></p>
---	--

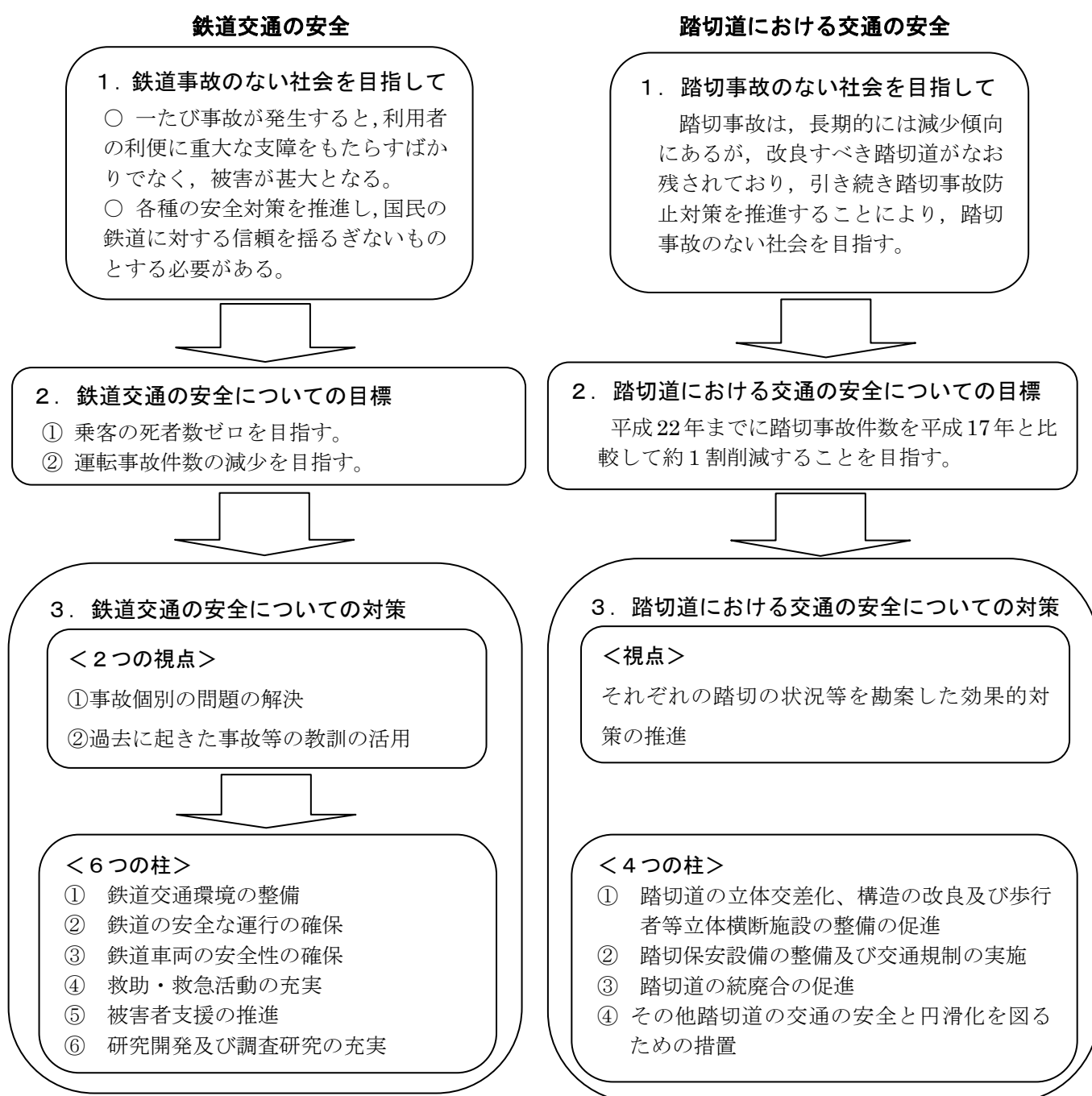
【交通安全基本計画】

交通安全基本計画は、交通安全対策基本法に基づき、陸上、海上及び航空交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めるものである。

昭和46年に第1次交通安全基本計画が作成され、以降5年ごとに作成されている。

第8次交通安全基本計画（平成18年度から平成22年度までの5年間）では、「乗客の死者数ゼロを目指すとともに、運転事故件数の減少を目指す」及び「平成22年までに踏切事故件数を平成17年と比較して約1割削減することを目指す」ことを数値目標として掲げ、その実現を図るために講じるべき施策が定められている。

図：第8次交通安全基本計画の概要



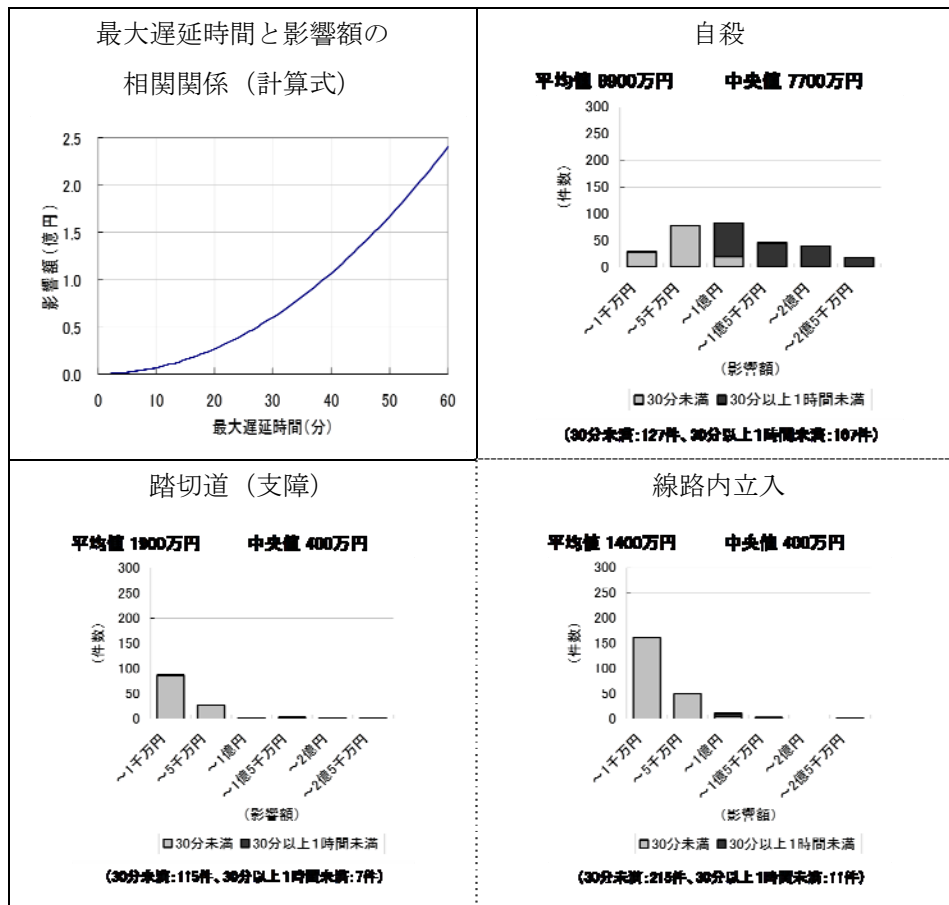
【鉄道輸送トラブルによる影響】

平成 20 年 6 月の交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会の提言を踏まえ、平成 21 年度に「鉄道輸送トラブルによる影響に関する調査」を実施した。

遅延防止、社会的影響の低減のためにも、事業者による混雑緩和等の取組に加え、利用者等の理解と協力が重要と考えられ、また、輸送トラブルの影響を定量化することで、影響額に関する情報提供による利用者等の意識向上や、鉄道事業者における輸送トラブル軽減に向けた取組の効果の把握などに役立てることが重要と考えられる。また、自殺を原因とした輸送トラブルは支障時間が長く、関係機関の迅速な対応について理解を求めていくことや、輸送トラブルの影響が広域化する路線等においては、待避線の設置や折り返し運転の実施も有効と考えられる。

当該調査において首都圏における輸送トラブルの影響額を一定の仮定の下で概略試算した結果、以下のグラフに示すように数百万円程度から 1 億円を超えるものまで様々な結果となった。

原因別影響額の概略試算（1 件当たり、首都圏、平成 19 年度）



- 注 1) 鉄道運転事故は含まない。
 注 2) 対象：首都圏 15 事業者 22 路線
 注 3) 支障時間が 1 時間未満の輸送トラブルを対象とした。
 注 4) 影響額：k（総遅延時間概算係数）×最大遅延時間²×列車当たり輸送人員×時間価値×平均乗車キロ割合
 注 5) k は混雑率や運行頻度、ダイヤの回復余力等の路線の特性によって幅があるが、k=2.5（混雑率 180%程度・時間当たり本数 20-30 本程度の線区で、遅延回復まで 2-3 時間程度要した事象から算出）として試算。
 注 6) 列車当たりの輸送人員=2000 人（1 車両定員 130~150 人、1 列車 6~10 両、混雑率 150~180%を想定）、時間価値=51.3 円/分、平均乗車キロ割合（路線別輸送人キロ÷路線別輸送人員÷路線長）=0.26 として試算。（遅延列車に乗降する乗客への影響その他要因を考慮し、片線側の列車遅延の影響から算出。）
 注 7) 図中の平均値は 1 件当たり影響額の平均、中央値は全件数の影響額を大きさの順に並べた際の中央の値。

【事業者区分別の事故発生状況】

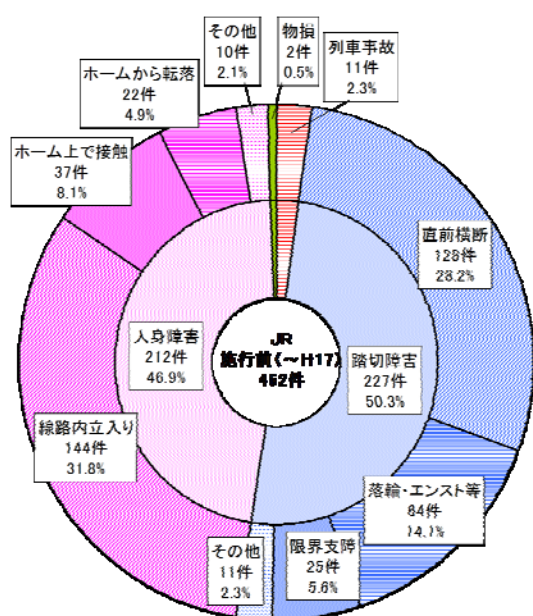
(1) JRにおける運転事故の種類別発生状況

JRにおける運転事故の種類別発生状況については、平成18年の鉄道事業法等の改正前に最も発生割合が大きかった踏切障害事故が減少したことにより、平成18年の鉄道事業法等の改正後は人身障害事故の発生割合が最も大きいものとなっている。なお、踏切障害事故が減少した主な要因は、「直前横断」による事故が減少したことである。

人身障害事故件数は大きな変化はないが、踏切事故件数が減少したことにより運転事故に占める割合が増加している、なお、「ホーム上での接触」及び「ホームからの転落」による人身障害事故件数は増加している。

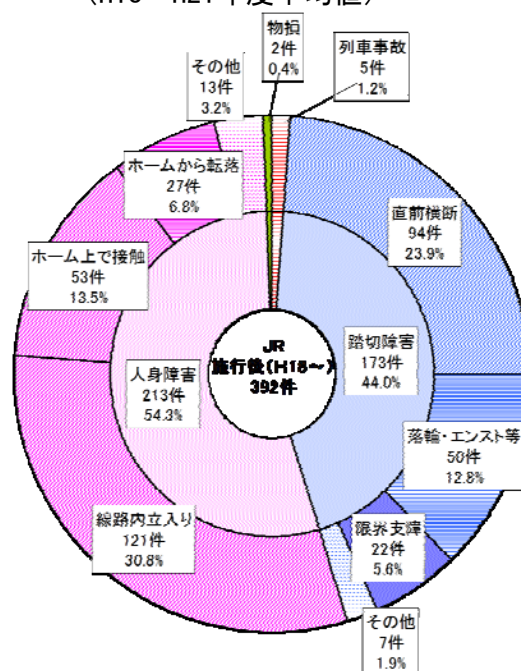
事故種類別発生件数

(H14～H17年度平均値)



事故種類別発生件数

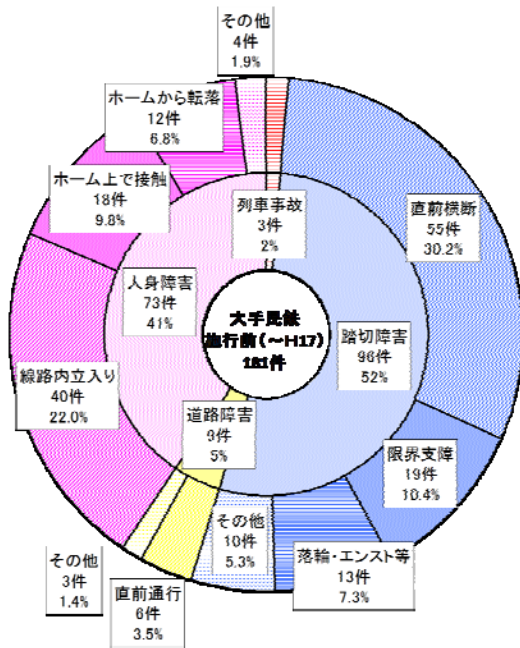
(H18～H21年度平均値)



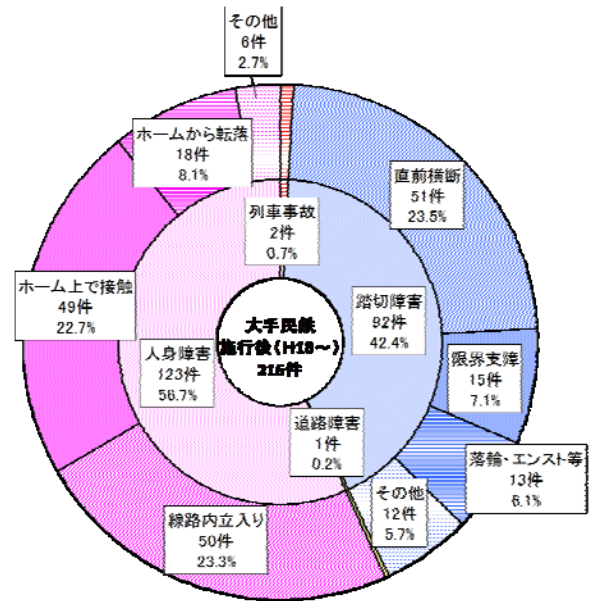
(2) 大手民鉄における運転事故の種類別発生状況

平成18年の鉄道事業法等の改正前は、踏切障害事故が運転事故のうち最も大きい発生割合の事故であったが、改正後は、人身障害事故件数が増加したことにより、当該事故が運転事故のうち最も大きい発生割合のものとなった。人身障害事故が増加した主な要因は、「ホーム上での接触」による事故の増加である。

事故種類別発生件数
(H14～H17年度平均値)



事故種類別発生件数
(H18～H21年度平均値)

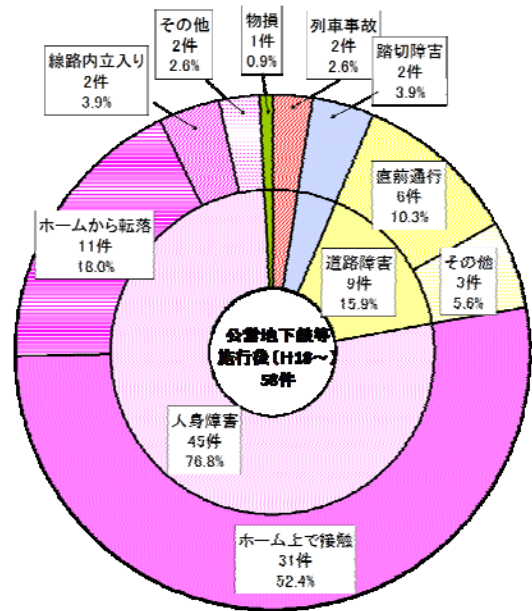
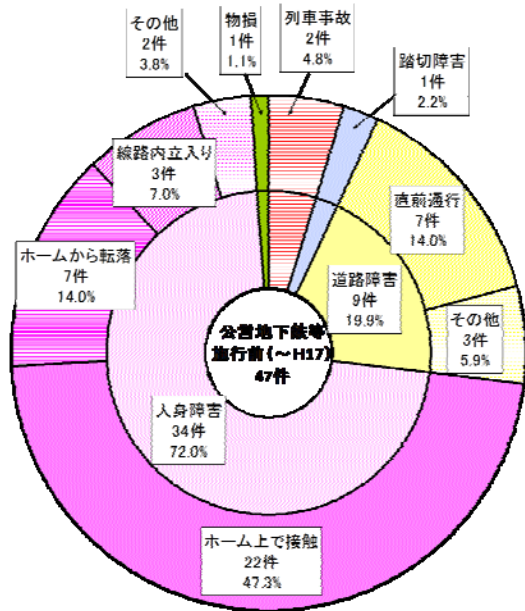


(3) 公営地下鉄等における運転事故の種類別発生状況

公営地下鉄等においては、基本的に踏切道が設けられていないことから、運転事故に占める人身障害事故の割合が7割から8割程度と高いものとなっている。平成18年の鉄道事業法等の改正後の人身障害事故の発生数は改正前に比べ増加している。

事故種類別件数 (H14～H17年度平均値)

事故種類別件数 (H18～H21年度平均値)



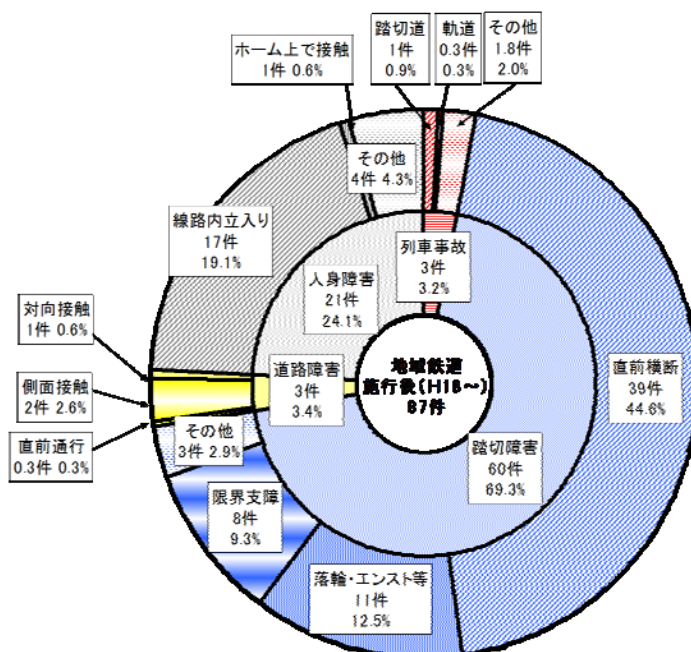
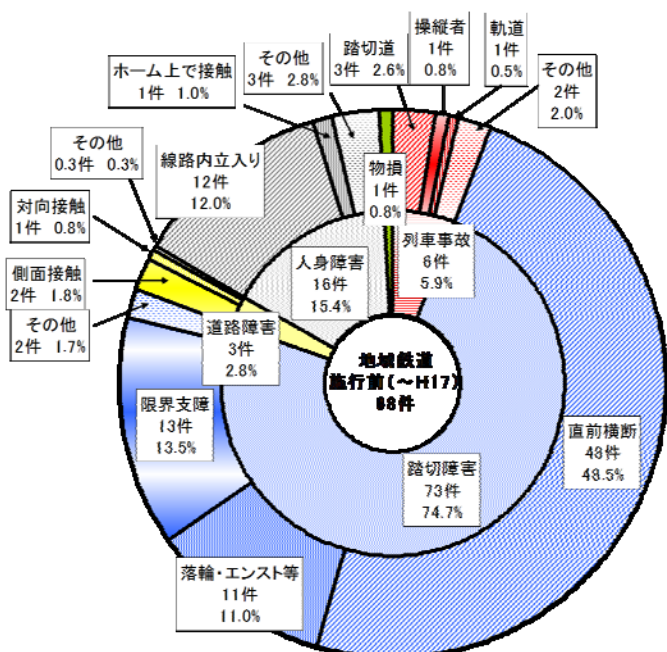
(4) 地域鉄道事業者における運転事故の種類別発生状況

地域鉄道事業者（鉄道）における運転事故種類別発生状況については、平成 18 年の鉄道事業法等の改正後は踏切障害事故の割合が 74.7%から 69.3%に減少し、人身障害事故が 15.4%から 23.9%に増加している。件数についても踏切障害事故が減少し、人身障害事故が増加している。

地域鉄道事業者（軌道）における運転事故種類別発生状況については、平成 18 年の鉄道事業法等の改正後に道路障害事故の割合が 70.6%から 81.0%に増加しており、件数についても同様に 30 件から 72 件に増加している。なお、道路障害事故件数の増加は、報告漏れが改善されたことが関係している。

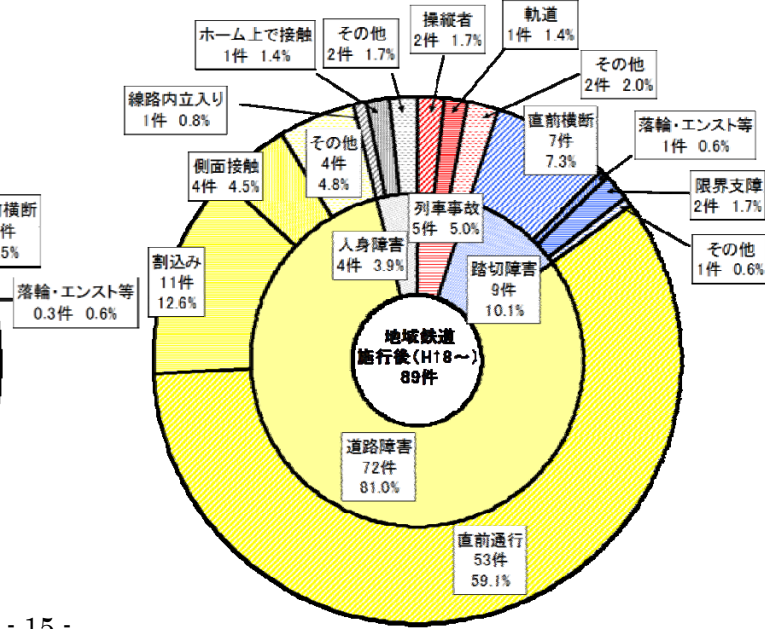
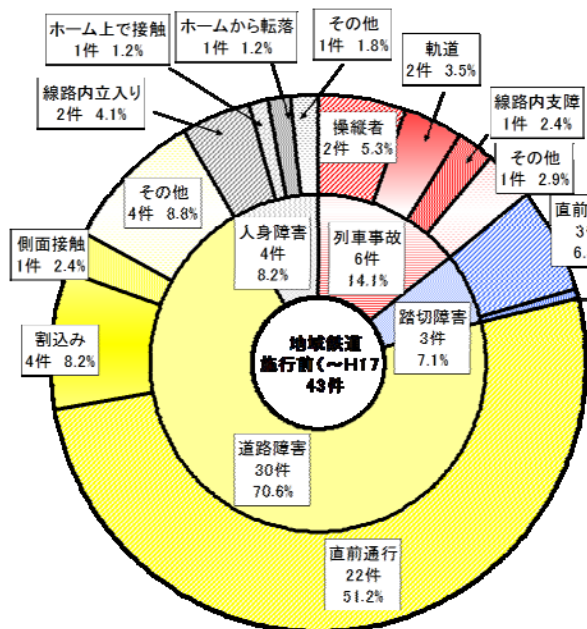
地域鉄道事業者(鉄道)における運転
事故種類別発生件数(H14~H17 年度平均値)

地域鉄道事業者(鉄道)における運転
事故種類別発生件数(H18~H21 年度平均値)



地域鉄道事業者(軌道)における
事故種類別発生件数(H14~H17 年度平均値)

地域鉄道事業者(軌道)における
事故種類別発生件数(H18~H21 年度平均値)

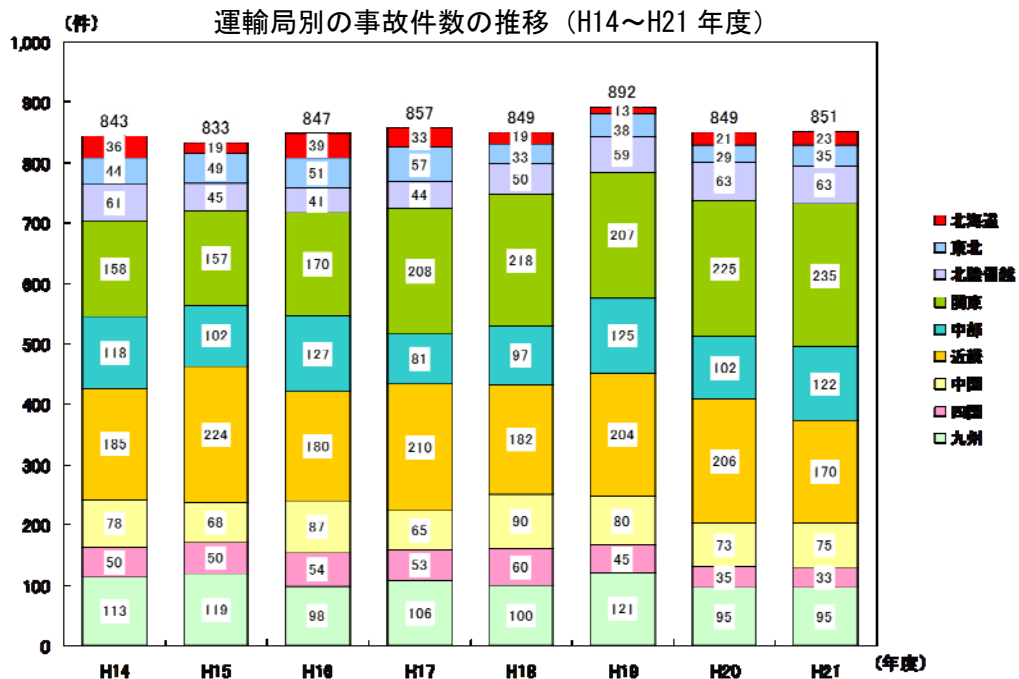


【地域別の事故の発生状況】

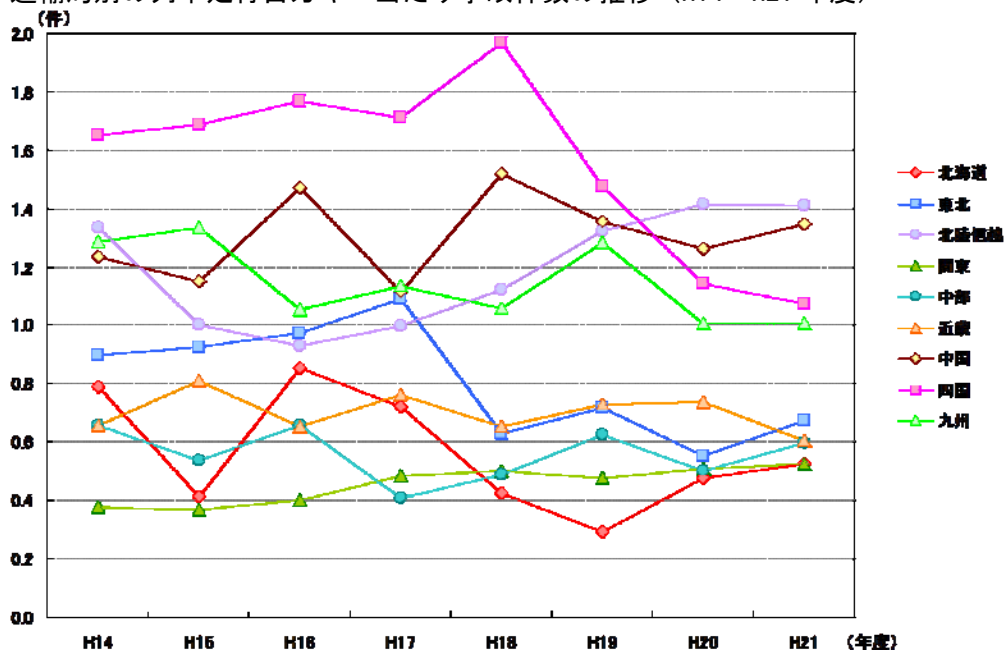
(1) 運輸局別の事故の発生状況

運輸局別の事故件数については、平成 18 年の鉄道事業法等の改正前後において大きな変化はない。一方、各運輸局における地域鉄道事業者数に違いがあること等から事故件数を単純に比較することは難しいが、事故件数は列車の運行本数等が多い関東運輸局管内及び近畿運輸局管内で多くなっている。ただし、列車走行距離 100 万キロ当たりの事故件数については、関東運輸局及び近畿運輸局管内は低い値となっている。

なお、関東運輸局管内の事故件数は、平成 18 年の鉄道事業法等の改正後において増加傾向にあるが、主な要因は人身障害事故の増加である。



運輸局別の列車走行百万キロ当たり事故件数の推移 (H14～H21 年度)

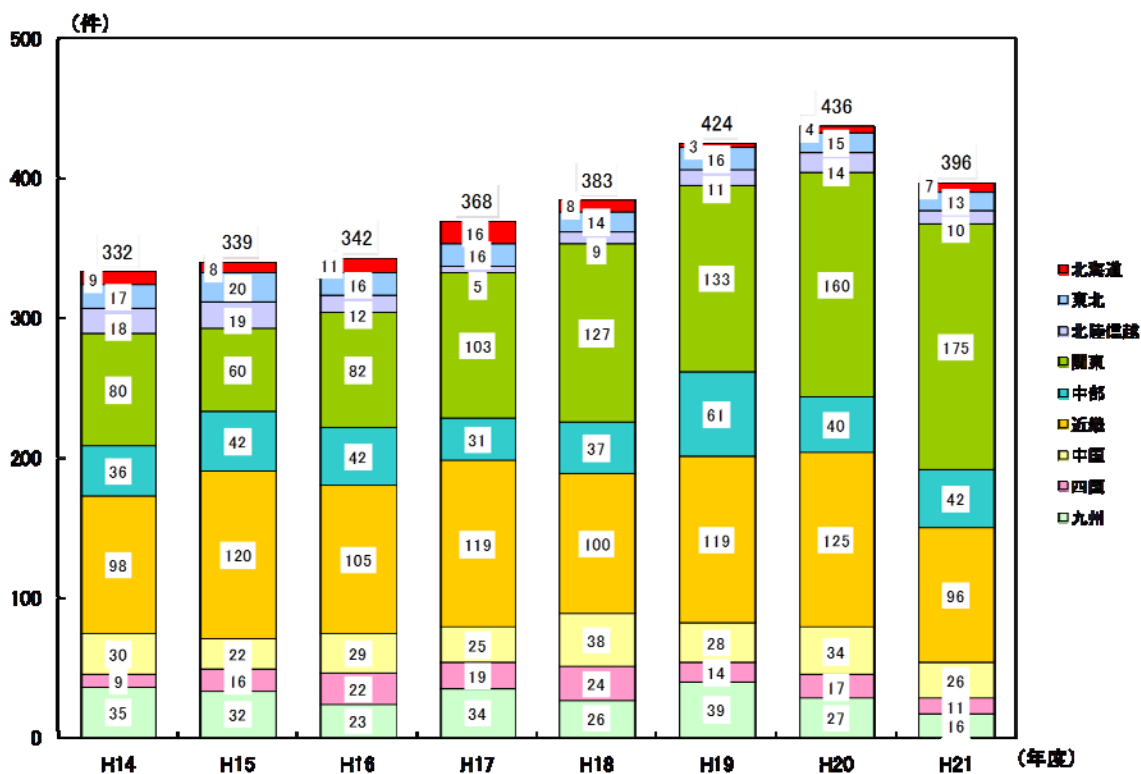


※運輸局別の列車走行キロは、「鉄道輸送統計年報」(出所: 国土交通省総合政策局情報対策本部 情報安全・調査課 交通統計室) から引用。

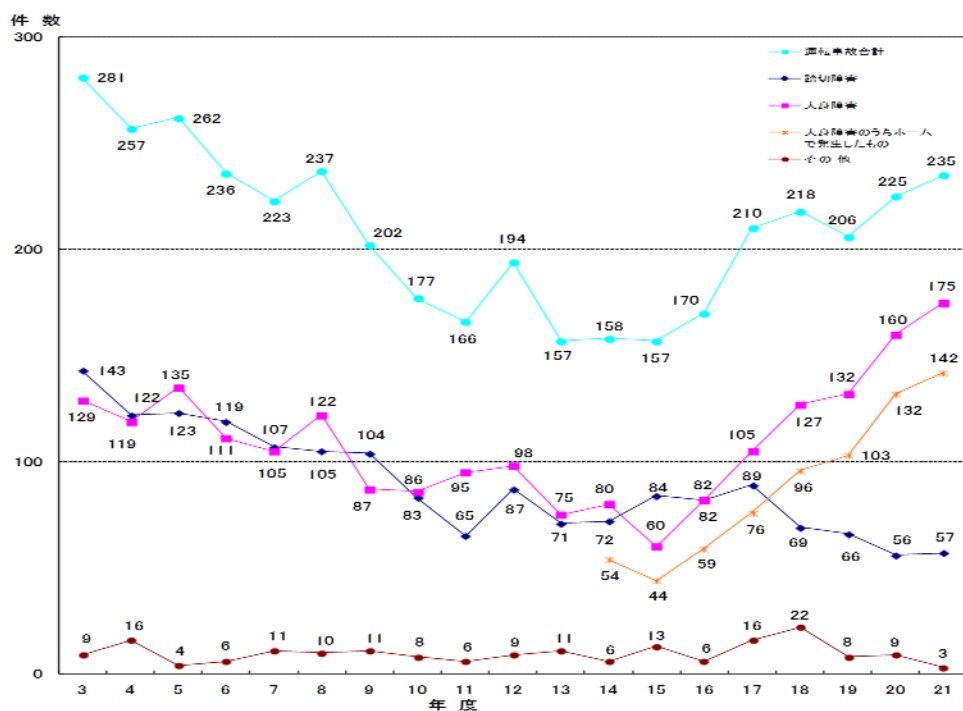
(2) 運輸局別の人身障害事故の発生状況

人身障害事故件数については、関東運輸局管内及び近畿運輸局管内が多く、特に、平成18年の鉄道事業法等の改正後における関東運輸局管内の件数が増加している。関東運輸局管内の人身事故の増加の主な要因は、酔客によるホーム上での列車との接触やホームからの転落による事故の増加である。

人身障害事故の運輸局別発生件数



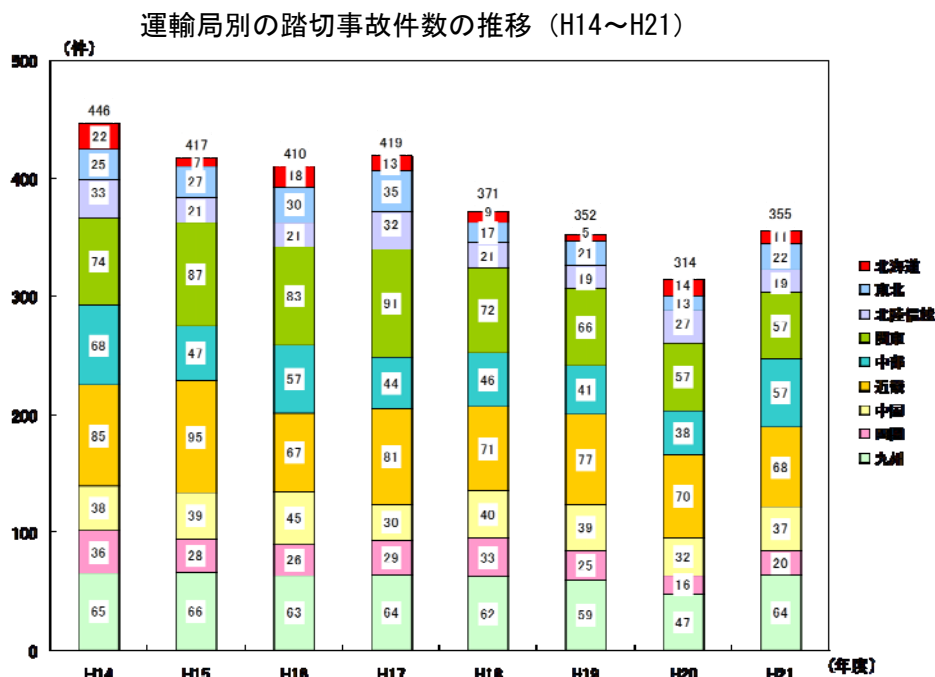
関東運輸局管内の運転事故件数の推移



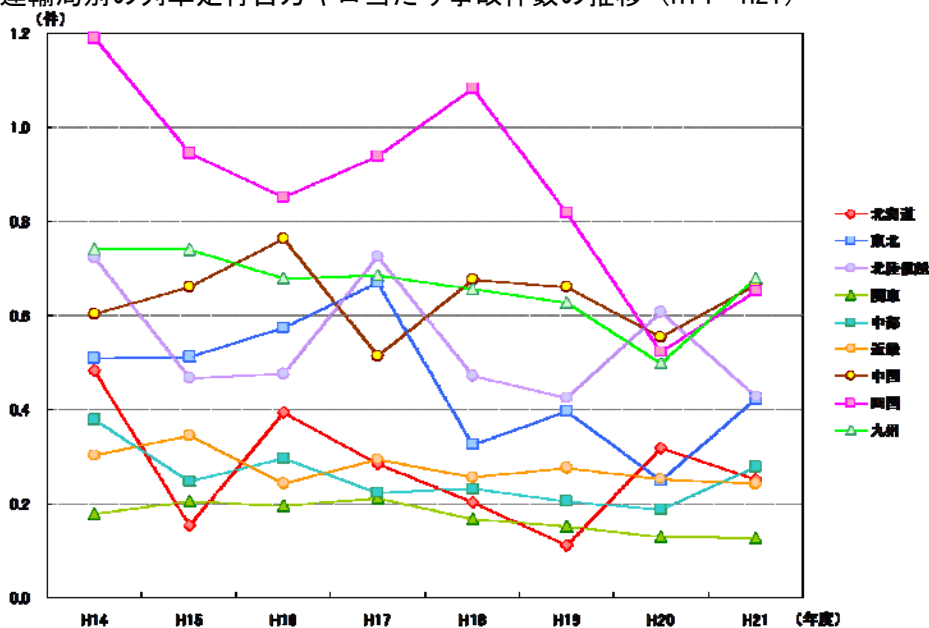
(3) 運輸局別の踏切事故の発生状況

運輸局別の踏切事故件数については、北海道運輸局、東北運輸局、北陸信越運輸局及び四国運輸局管内が他の運輸局に比べ少ない状況となっている。一方、列車走行距離100万キロ当たりの踏切事故件数については、四国運輸局管内の事故率が高かったが近年減少傾向を示している。

なお、踏切事故は長期的に減少傾向にあるが平成21年度は、前年度に比べ、東北運輸局、中部運輸局、中国運輸局、四国運輸局及び九州運輸局管内の踏切事故件数が増加したため、全体の踏切事故件数も増加した。



運輸局別の列車走行百万キロ当たり事故件数の推移 (H14～H21)



※運輸局別の列車走行キロは、「鉄道輸送統計年報」（出所：国土交通省総合政策局情報対策本部 情報安全・調査課 交通統計室）から引用。

【地域鉄道事業者一覧（92社）】

平成22年4月1日現在

1	秩父鉄道	32	静岡鉄道	63	くま川鉄道
2	神戸電鉄	33	水島臨海鉄道	64	由利高原鉄道
3	大井川鐵道	34	江ノ島電鉄	65	伊勢鉄道
4	高松琴平電気鉄道	35	福島交通	66	若桜鉄道
5	近江鉄道	36	岳南鉄道	67	南阿蘇鉄道
6	長野電鉄	37	銚子電気鉄道	68	信楽高原鐵道
7	養老鉄道	38	流鉄	69	甘木鉄道
8	関東鉄道	39	水間鉄道	70	北条鉄道
9	三岐鉄道	40	紀州鉄道	71	北近畿タンゴ鉄道
10	伊豆急行	41	富山地方鉄道	72	土佐くろしお鉄道
11	島原鉄道	42	伊予鉄道	73	三陸鉄道
12	一畑電車	43	広島電鉄	74	秋田内陸縦貫鉄道
13	小湊鉄道	44	豊橋鉄道	75	北越急行
14	上信電鉄	45	福井鉄道	76	智頭急行
15	弘南鉄道	46	土佐電気鉄道	77	阿武隈急行
16	伊豆箱根鉄道	47	阪堺電気軌道	78	鹿島臨海鉄道
17	富士急行	48	長崎電気軌道	79	愛知環状鉄道
18	上毛電気鉄道	49	京福電気鉄道	80	井原鉄道
19	津軽鉄道	50	岡山電気軌道	81	樽見鉄道
20	北陸鉄道	51	松浦鉄道	82	野岩鉄道
21	黒部峡谷鉄道	52	長良川鉄道	83	阿佐海岸鉄道
22	遠州鉄道	53	天竜浜名湖鉄道	84	肥薩おれんじ鉄道
23	筑豊電気鉄道	54	会津鉄道	85	I G Rいわて銀河鉄道
24	箱根登山鉄道	55	平成筑豊鉄道	86	しなの鉄道
25	十和田観光電鉄	56	わたらせ渓谷鐵道	87	青い森鉄道
26	叡山電鉄	57	真岡鐵道	88	えちぜん鉄道
27	松本電気鉄道	58	のと鉄道	89	伊賀鉄道
28	和歌山電鐵	59	錦川鉄道	90	ひたちなか海浜鉄道
29	熊本電気鉄道	60	山形鉄道	91	万葉線
30	上田電鉄	61	いすみ鉄道	92	富山ライトレール
31	東海交通事業	62	明知鉄道		

