

## 何をどこまでやるのか

### 個人的犯罪

- 鉄道事業者が基本的に対応
- 国は、警察官の増員や情報の提供を行う
- 法整備上の課題

### テロ

- テロ対策は、国が中心となつて対応
- 鉄道事業者は国と連携して安全確保
- 法整備上の課題

社会の理解と協力

図15

これらに対する対策を全て鉄道事業者がやるわけにはいきません。【図15】個人的な犯罪ですが、これは基本的には鉄道事業者が対応していく問題だと思えます。ただし、例えば不審者が居たからといって、現行は柔道や空手の有段者しか駅員や車掌にならないということにはなっていないので、普通の人が、つまり皆さん一人一人が犯人に對峙することになります。護身術の心得もない駅員や車掌が、ナイフを振り回している人に突進していきけるかといえ、できないわけでは、警察官や専門の訓練を受けた警備員が対処の前面に立つ必要があります。そのためには、警察予算の増額など、国や自治体もしっかり考える必要があります。場合によっては法改正も必要です。

テロの場合、これはかなり思想的な背景を持った確信犯というグループが引き起こすものなので、国が中心となつて対策を進めていく必要があります。世界中から情報を集めて、怪しいグループが日本に入ってきたということであれば、鉄道会社に警告を発して、注意を促す、テロリストの追尾もするということが国の役割になります。犯罪対策については、何をどこまでやるのか、事業者と国はどういう分担をしていくのか、今後の鉄道安全を考えていくうえで、非常に重要なテーマになっていくと思えます。

## 鉄道安全の課題 (領域別)

1. 列車事故(衝突・脱線・火災)をゼロへ
2. 踏切事故のさらなる低減  
⇒高齢者対策の強化  
(関係者の約半分が60歳以上)
3. 人身障害事故のさらなる低減  
⇒ホームドアの設置など
4. 自然災害への対応  
①「異常気象」への対応  
②南海トラフ巨大地震、首都直下地震など低頻度巨大災害への対応
5. 悪意による妨害、事件への対応

2017年度の鉄道運転事故の状況

事故種別	発生件数	死者数	死者数の割合
人身障害	368件	167人	60.1%
踏切障害	249件	111人	39.9%
道路障害	32件	0	0%
物損	8件	—	—
列車事故	13件	0	0%

図16

鉄道の犯罪対策を考える上で、新幹線と在来線は分けて考える必要があります。今の、利用実態、膨大な数の人が利用している在来線では、手荷物検査など実施不可能です。一方、新幹線はそうではありません。新幹線は利用者数も少なく、駅構内もゆつたりしたつくりになっています。新幹線は、飛行機と似ていて、密閉された空間で、ある一定の距離を走りますので、入り口のところで凶器の持ち込みを止めないと、特に可燃物・爆発物をブロックしないと、いったん犯罪が起きると大変な惨事に至ります。私は、早晩、新幹線は手荷物検査を導入しなければならなくなると考えています。

## 鉄道安全の課題

今、お話ししたことをまとめると、鉄道安全の課題として、領域別に五つあります。【図16】

一つは、列車事故(衝突・脱線・火災)をゼロにというのが目標になります。

二つめは、踏切事故のさらなる低減です。特に、今踏切事故の半分は、加害者被害者両面で高齢者が関わっていますので、高齢者対策の強化が必要で

三つめは、ホームドアの整備の促進などによる人身障害事故の低減です。

四つめは、地震や風水害など自然災害への対応。そして最後に、悪意による妨害や犯罪への対応です。

それを進める時に、例えば踏切事故一つとてみても、例えばカンカンと鳴っているのに、無理矢理入ってくる人がいるわけです。これは、鉄道会社としてはお手上げですので、社会でも、遮断機が降り始めた踏切に入らないということを守ってもらわないと、いけません。そうでないと、踏切事故はこれ以上減りません。これからの踏切事故は、事業者だけじゃなくて、みなさんのように社員の方々が頑張る。利用者・市民の側も踏切なんかで無茶な横断をしない、酩酊状態へへれけに酔ったら、ホームからの転落を避けるために踏切を利用しない。こういったことに気をつけていく必要があります。

安全対策というのは、最初多発している時には、機械的装置を入れたりすることによって、一定のところまでは一気に減ります。例えば、踏切事故は、ピーク時では年間5千件以上起こっていました。当時、全国で7万箇所を越える踏切があつて、遮断桿とか警報機をついた踏切は数が極めて少ない状況にありました。そこで、大急ぎで踏切道改良促進法という法律を作つて、踏切の改良や統廃合を進めました。また、都市部では立体交差にして踏切の数を減らしていきました。こうして現在、踏切の数は半減しました。その結果、踏切の事故件数も年間2百

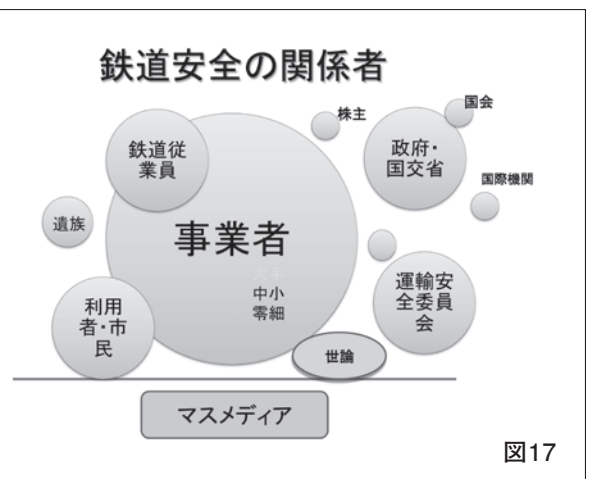


図17

数十件に激減しています。

しかし、近年、事故件数は横ばいを続けており、これ以上さらに事故の発生を減らすのが難しい状況になっています。立体交差にも限界があります。すべての踏切を遮断機も警報器もある踏切に格上げするわけにはいきません。そのため、利用者・市民、踏切を使う人たちも、直前横断など危険な踏切の利用は控えることが重要になってきます。要するに、今後の鉄道安全というのは、事業者・従業員、利用者・市民も一体となつて推進していく必要があると思えます。【図17】

## 人口減と高齢化

これから日本は本格的な人口減少社会に入ります。高齢者も増えていき、技術継承問題が深刻になってきます。【図18次頁】すでに、JR東日本などは、将来の運転士不足を見越して、自動運転化の実験を始めているわけです。今、バスタクシー・トラックの