

## 鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

改正後	改正前
<p><b>【解釈基準】</b></p> <p><b>第二章 係員</b></p> <p><b>Ⅱ-2 第11条（動力車を操縦する係員の乗務等）関係</b></p> <p>1 第1項ただし書中「施設及び車両の構造等により、当該係員を乗務させなくても列車の安全な運転に支障がない場合」は、次の各号の要件を満たす場合であり、かつ、<u>第58条</u>、第86条第2項に規定する基準に適合するものであること。</p> <p>(1) <u>線路内の安全確保の要件は、次のいずれかに該当することとする。</u></p> <p>① <u>人等が容易に線路内に立ち入ることができない構造並びにプラットホームからの旅客の転落及び旅客と列車との接触を防止できる構造であり、かつ、列車の進路を支障する落石などの事態が発生するおそれのない鉄道である場合</u></p> <p>② <u>線路上に列車運行上の障害となる事象が発生したことを検知し、自動的に列車を停止させる装置を備える場合</u></p> <p>③ <u>列車の前方の線路を目視し、列車運行上の障害となる事象が発生したことを認めた場合に緊急停止操作を行う係員を列車の最前部の車両の前頭に乗務させる場合</u></p> <p>(2) <u>事故の拡大防止の要件は、次のいずれかに該当することとする。</u></p> <p>① <u>隣接線路に対する列車防護を必要としない構造又は形態の鉄道である場合</u></p> <p>② <u>隣接線路に支障を及ぼす事象を検知し、自動的に列車防護を行う装置を備える場合</u></p> <p>③ <u>列車防護に当たる係員を乗務させる場合</u></p> <p>(3) <u>異常時の旅客の安全確保の要件は、緊急時に旅客が容易に避難できる</u></p>	<p><b>【解釈基準】</b></p> <p><b>第二章 係員</b></p> <p><b>Ⅱ-2 第11条（動力車を操縦する係員の乗務等）関係</b></p> <p>1 第1項ただし書中「施設及び車両の構造等により、当該係員を乗務させなくても列車の安全な運転に支障がない場合」は、次の各号を満たす場合であり、かつ、<u>第36条第3号</u>、<u>第58条</u>、第86条第2項に規定する基準に適合するものであること。</p> <p>(1) <u>人等が容易に線路内に立ち入ることができない構造であり、かつ、列車の進路を支障する落石などの事態が発生するおそれのない鉄道である場合。ただし、線路上に列車運行上の障害となる事象が発生したことを検知し、自動的に列車を停止できる装置を備える場合その他列車の安全な運転に支障を及ぼすおそれのない措置を講じた場合は、この限りでない。</u></p> <p>(2) <u>隣接線路に対する列車防護を必要としない構造又は形態の鉄道である場合。ただし、列車防護に当たる係員を乗務させる場合、又は隣接線路に支障を及ぼす事象を検知し自動的に列車を停止できる装置を備える場合は、この限りでない。</u></p> <p>(3) <u>緊急時に旅客が容易に避難できる鉄道である場合。</u></p>

鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

<p>鉄道である<u>場合とする</u>。 2・3 (略)</p>	<p>2・3 (略)</p>
---------------------------------------	----------------

## 鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

### 【解釈基準】

#### 第IV章 停車場

##### IV-2 第36条（プラットホーム）関係

プラットホームは、旅客の利用の安全に支障を及ぼすおそれのないものであって、次の基準に適合するものであること。

(1)～(4) (略)

(5) 列車の速度、運転本数、運行形態等に応じ、プラットホーム上の旅客の安全を確保するため、次のとおりとする。

①～④ (略)

(削除)

(削除)

⑤ (略)

(6)・(7) (略)

### 【解釈基準】

#### 第IV章 停車場

##### IV-2 第36条（プラットホーム）関係

プラットホームは、旅客の利用の安全に支障を及ぼすおそれのないものであって、次の基準に適合するものであること。

(1)～(4) (略)

(5) 列車の速度、運転本数、運行形態等に応じ、プラットホーム上の旅客の安全を確保するため、次のとおりとする。

①～④ (略)

⑤ 動力車を操縦する係員が乗務しない鉄道のプラットホームには、ホームドア又は可動式ホーム柵を設けること。

⑥ 磁気誘導式鉄道のプラットホームには、ホームドア又は可動式ホーム柵を設けること。

⑦ (略)

(6)・(7) (略)

## 鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

### VI-1 第41条（電車線路等の施設等）関係

1～23 （略）

24 架空単線式又は架空複線式の電車線の支持物は、次に掲げるところにより施設すること。

(1) （略）

(2) 電車線の支持物は、想定される最大風圧荷重、電線等による張力等に対し、次の安全率により施設すること。

①～③ （略）

(3)～(5) （略）

25～32 （略）

### VI-2 第42条（架空電車線路等の接近又は交差）関係

1 （略）

2 架空電車線路の加電圧部分又は架空き電線と植物との離隔距離は、42-2表によること。ただし、次の(1)から(5)までに掲げるところにより施設する場合は、この限りでない。

(1) 直流の架空き電線又は交流の架空負き電線を次に適合する防護具に収めて一時的に使用する場合

①・② （略）

③ 完成品の絶縁性能は、摩耗検知層が露出した状態及び乾燥した状態において15,000ボルトの交流電圧を、また、JIS C 0920「電気機械器具の外郭による保護等級（IPコード）」に規定する「14.2.3 オシレーティングチューブ又は散水ノズルによる第二特性数字3に対する試験」の試験方法により散水した直後の状態において10,000ボルトの交流電圧を、充電部分に接する内面と充電部分に接しない外面との間に連続して1分間加えたとき、それぞれに耐える性能を有すること。

④ 完成品の摩耗検知層の耐摩耗性能は、摩耗検知層が露出した状態にお

### VI-1 第41条（電車線路等の施設等）関係

1～23 （略）

24 架空単線式又は架空複線式の電車線の支持物は、次に掲げるところにより施設すること。

(1) （略）

(2) 電車線の支持物は、予想される最大風圧荷重、電線等による張力等に対し、次の安全率により施設すること。

①～③ （略）

(3)～(5) （略）

25～32 （略）

### VI-2 第42条（架空電車線路等の接近又は交差）関係

1 （略）

2 架空電車線路の加電圧部分又は架空き電線と植物との離隔距離は、42-2表によること。ただし、次の(1)から(5)までに掲げるところにより施設する場合は、この限りでない。

(1) 直流の架空き電線又は交流の架空負き電線を次に適合する防護具に収めて一時的に使用する場合

①・② （略）

③ 完成品の絶縁性能は、摩耗検知層が露出した状態及び乾燥した状態において15,000ボルトの交流電圧を、また、JIS C 0920 (2003)「電気機械器具の外郭による保護等級（IPコード）」に規定する「14.2.3 オシレーティングチューブ又は散水ノズルによる第二特性数字3に対する試験」の試験方法により散水した直後の状態において10,000ボルトの交流電圧を、充電部分に接する内面と充電部分に接しない外面との間に連続して1分間加えたとき、それぞれに耐える性能を有すること。

④ 完成品の摩耗検知層の耐摩耗性能は、摩耗検知層が露出した状態にお

## 鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

いて、**JIS C 3005**「ゴム・プラスチック絶縁電線試験方法」の「4.29 摩耗」に規定する摩耗試験で、荷重24.5Nにより試験を行ったとき、回転数500回転で防護具に穴が開かないこと。

- ⑤ 完成品の摩耗層の耐摩耗性能は、**JIS C 3005**「ゴム・プラスチック絶縁電線試験方法」の「4.29 摩耗」に規定する摩耗試験で、荷重24.5Nにより試験を行ったとき、回転数500回転で摩耗検知層が露出しないこと。

(2) (1)の場合のほか、標準電圧が直流1,500ボルトの架空き電線又は交流の架空負き電線に高圧絶縁電線を使用し、次に適合する防護具に収めて使用する場合

① (略)

- ② 完成品の絶縁性能は、摩耗検知層が露出した状態及び乾燥した状態において15,000ボルトの交流電圧を、また、**JIS C 0920**「電気機械器具の外郭による保護等級(IPコード)」に規定する「14.2.3 オシレーティングチューブ又は散水ノズルによる第二特性数字3に対する試験」の試験方法により散水した直後の状態において10,000ボルトの交流電圧を、充電部分に接する内面と充電部分に接しない外面との間に連続して1分間加えたとき、それぞれに耐える性能を有すること。

- ③ 完成品の耐摩耗性能は、摩耗検知層が露出した状態において、**JIS C 3005**「ゴム・プラスチック絶縁電線試験方法」の「4.29 摩耗」に規定する摩耗試験で、荷重24.5Nにより試験を行ったとき、回転数500回転で防護具に穴が開かないこと。

(3) (1)の場合のほか、標準電圧が直流750ボルト若しくは600ボルトの架空き電線に低圧(直流にあつては、750ボルト以下、交流にあつては、600ボルト以下の電圧をいう。以下同じ。)用の絶縁電線(屋外用ビニル絶縁電線、600ボルトビニル絶縁電線、600ボルトポリエチレン絶縁電線、600ボルトふっ素樹脂絶縁電線、600ボルトゴム絶縁電

いて、**JIS C 3005(2000)**「ゴム・プラスチック絶縁電線試験方法」の「4.29 摩耗」に規定する摩耗試験で、荷重24.5Nにより試験を行ったとき、回転数500回転で防護具に穴が開かないこと。

- ⑤ 完成品の摩耗層の耐摩耗性能は、**JIS C 3005(2000)**「ゴム・プラスチック絶縁電線試験方法」の「4.29 摩耗」に規定する摩耗試験で、荷重24.5Nにより試験を行ったとき、回転数500回転で摩耗検知層が露出しないこと。

(2) (1)の場合のほか、標準電圧が直流1,500ボルトの架空き電線又は交流の架空負き電線に高圧絶縁電線を使用し、次に適合する防護具に収めて使用する場合

① (略)

- ② 完成品の絶縁性能は、摩耗検知層が露出した状態及び乾燥した状態において15,000ボルトの交流電圧を、また、**JIS C 0920 (2003)**「電気機械器具の外郭による保護等級(IPコード)」に規定する「14.2.3 オシレーティングチューブ又は散水ノズルによる第二特性数字3に対する試験」の試験方法により散水した直後の状態において10,000ボルトの交流電圧を、充電部分に接する内面と充電部分に接しない外面との間に連続して1分間加えたとき、それぞれに耐える性能を有すること。

- ③ 完成品の耐摩耗性能は、摩耗検知層が露出した状態において、**JIS C 3005(2000)**「ゴム・プラスチック絶縁電線試験方法」の「4.29 摩耗」に規定する摩耗試験で、荷重24.5Nにより試験を行ったとき、回転数500回転で防護具に穴が開かないこと。

(3) (1)の場合のほか、標準電圧が直流750ボルト若しくは600ボルトの架空き電線に低圧(直流にあつては、750ボルト以下、交流にあつては、600ボルト以下の電圧をいう。以下同じ。)用の絶縁電線(屋外用ビニル絶縁電線、600ボルトビニル絶縁電線、600ボルトポリエチレン絶縁電線、600ボルトふっ素樹脂絶縁電線、600ボルトゴム絶縁電

## 鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

線及び引込用ビニル絶縁電線をいう。以下「低圧絶縁電線」という。)を使用し、次に適合する防護具に収めて使用する場合

①・② (略)

③ 完成品の耐摩耗性能は、摩耗検知層が露出した状態において、**JIS C 3005**「ゴム・プラスチック絶縁電線試験方法」の「4.29 摩耗」に規定する摩耗試験で、荷重24.5Nにより試験を行ったとき、回転数500回転で防護具に穴が開かないこと。

(4) 直流の架空き電線又は交流の架空負き電線に使用する高圧絶縁電線又は低圧の直流の架空き電線に使用する低圧絶縁電線が、次に適合するものである場合

①・② (略)

③ 直流の架空き電線又は交流の架空負き電線に使用する高圧絶縁電線又は低圧の直流の架空き電線に使用する低圧絶縁電線が、次に適合するものである場合完成品の耐摩耗性能は、摩耗検知層が露出した状態において、**JIS C 3005**「ゴム・プラスチック絶縁電線試験方法」の「4.29 摩耗」に規定する摩耗試験で、荷重24.5Nにより試験を行ったとき、回転数500回転で絶縁電線が露出しないこと。

(5) 直流の架空き電線又は交流の架空負き電線にケーブルを使用し、かつ、日本電気技術規格委員会規格 **JESC E2020**「耐摩耗性能を有する『ケーブル用防護具』の構造及び試験方法」の「2. 技術的規定」に適合する防護具に収めて施設する場合。

42-2表 (略)

3 交流の架空電車線又は架空き電線(負き電線を除く。3及び4において同じ。)は、高圧又は低圧の架空の送電線及び配電線(以下「架空送配電線」という。専用敷地外に施設するものを除く。以下同じ。)、架空の弱電流電線(以下「架空弱電流電線」という。専用敷地外に施設するものを除く。以下同じ。)又は架空の光ファイバケーブル(以下「架空光ケーブル」という。専用敷地外に施設するものを除く。以下同じ。)(以下「架空弱電流電線等」と

線及び引込用ビニル絶縁電線をいう。以下「低圧絶縁電線」という。)を使用し、次に適合する防護具に収めて使用する場合

①・② (略)

③ 完成品の耐摩耗性能は、摩耗検知層が露出した状態において、**JIS C 3005(2000)**「ゴム・プラスチック絶縁電線試験方法」の「4.29 摩耗」に規定する摩耗試験で、荷重24.5Nにより試験を行ったとき、回転数500回転で防護具に穴が開かないこと。

(4) 直流の架空き電線又は交流の架空負き電線に使用する高圧絶縁電線又は低圧の直流の架空き電線に使用する低圧絶縁電線が、次に適合するものである場合

①・② (略)

③ 直流の架空き電線又は交流の架空負き電線に使用する高圧絶縁電線又は低圧の直流の架空き電線に使用する低圧絶縁電線が、次に適合するものである場合完成品の耐摩耗性能は、摩耗検知層が露出した状態において、**JIS C 3005(2000)**「ゴム・プラスチック絶縁電線試験方法」の「4.29 摩耗」に規定する摩耗試験で、荷重24.5Nにより試験を行ったとき、回転数500回転で絶縁電線が露出しないこと。

(5) 直流の架空き電線又は交流の架空負き電線にケーブルを使用し、かつ、日本電気技術規格委員会規格 **JESC E2020(2010)**「耐摩耗性能を有する『ケーブル用防護具』の構造及び試験方法」の「2. 技術的規定」に適合する防護具に収めて施設する場合。

42-2表 (略)

3 交流の架空電車線又は架空き電線(負き電線を除く。3及び4において同じ。)は、高圧又は低圧の架空の送電線及び配電線(以下「架空送配電線」という。専用敷地外に施設するものを除く。以下同じ。)、架空の弱電流電線(以下「架空弱電流電線」という。専用敷地外に施設するものを除く。以下同じ。)又は架空の光ファイバケーブル(以下「架空光ケーブル」という。専用敷地外に施設するものを除く。以下同じ。)(以下「架空弱電流電線等」と

## 鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

いう。)と交差して施設しないこと。ただし、施設の状況等に照らしやむを得ない場合であって、高压又は低压の架空送配電線又は架空弱電流電線等を次に掲げるところにより施設するときは、この限りでない。

(1)～(4) (略)

(5) **架空電車線路**の加電圧部分又は架空き電線と架空送配電線又は架空弱電流電線等との離隔距離は、2メートル以上とすること。ただし、架空き電線がケーブルである場合は、0.5メートル以上、特別高压(7,000ボルトを超える電圧をいう。以下同じ。)用の絶縁電線(以下「特別高压絶縁電線」という。)である場合は、1メートル以上とすることができる。

4 交流の架空電車線又は架空き電線は、索道と交差して施設しないこと。ただし、施設の状況等に照らしやむを得ない場合であって、次に掲げるところにより施設するときは、この限りでない。

(1) **架空電車線路**の加電圧部分又は架空き電線と索道との離隔距離は、2メートル以上とすること。ただし、架空き電線がケーブルである場合は、0.5メートル以上、特別高压絶縁電線である場合は、1メートル以上とすることができる。

(2) **架空電車線路**の加電圧部分又は架空き電線の上に堅ろうな防護設備を設け、かつ、その金属部分を接地すること。

### VI-4 第44条(こ線橋等における障害防止)関係

1 (略)

2 交流の**架空電車線路**又は**架空き電線路**(**負き電線路**を除く。)をこ線橋、道路橋その他これらに類するもの下に施設する場合は、1の規定によるほか、次に掲げるところによること。

(1)～(2) (略)

3 (略)

いう。)と交差して施設しないこと。ただし、施設の状況等に照らしやむを得ない場合であって、高压又は低压の架空送配電線又は架空弱電流電線等を次に掲げるところにより施設するときは、この限りでない。

(1)～(4) (略)

(5) **電車線路**の加電圧部分又は架空き電線と架空送配電線又は架空弱電流電線等との離隔距離は、2メートル以上とすること。ただし、架空き電線がケーブルである場合は、0.5メートル以上、特別高压(7,000ボルトを超える電圧をいう。以下同じ。)用の絶縁電線(以下「特別高压絶縁電線」という。)である場合は、1メートル以上とすることができる。

4 交流の架空電車線又は架空き電線は、索道と交差して施設しないこと。ただし、施設の状況等に照らしやむを得ない場合であって、次に掲げるところにより施設するときは、この限りでない。

(1) **電車線路**の加電圧部分又は架空き電線と索道との離隔距離は、2メートル以上とすること。ただし、架空き電線がケーブルである場合は、0.5メートル以上、特別高压絶縁電線である場合は、1メートル以上とすることができる。

(2) **電車線路**の加電圧部分又は架空き電線の上に堅ろうな防護設備を設け、かつ、その金属部分を接地すること。

### VI-4 第44条(こ線橋等における障害防止)関係

1 (略)

2 交流の**架空電車線**又は**架空き電線**(**負き電線**を除く。)をこ線橋、道路橋その他これらに類するもの下に施設する場合は、1の規定によるほか、次に掲げるところによること。

(1)～(2) (略)

3 (略)

鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

VI-6 第46条（送電線路及び配電線路の施設）関係

1・2 （略）

3 架空送配電線の支持物は、次に掲げるところにより施設すること。

(1)～(3) （略）

(4) 高压又は低圧の架空送配電線の支持物で直線路が連続している箇所において連鎖的に倒壊するおそれがある場合は、16基以下ごとに、支線を電線路に平行な方向にその両側に設け、また、5基以下ごとに支線を電線路と直角の方向にその両側に設けること。ただし、技術上困難であるときは、この限りでない。

4～30 （略）

31 交流の架空電車線と高压又は低圧の架空送配電線とを同一の支持物に施設する場合は、次に掲げるところによること。

(1) （略）

(2) 交流の架空電車線と架空送配電線とを同一の支持物の同一側に施設する場合又は停車場構内等で両側に交流の架空電車線を施設する支持物に架空送配電線を施設する場合は、架空送配電線には、1及び31(1)の規定にかかわらず、断面積22平方ミリメートル以上の硬銅より線又は引張り強さが8.71キロニュートン以上の電線を使用すること。ただし、低圧の架空送配電線を交流の架空電車線路の加電圧部分の下方に施設する場合は、低圧の架空送配電線に直径5ミリメートル以上の硬銅線若しくは引張り強さが8.01キロニュートン以上の電線（支持点相互間の距離が30メートル以下の場合、4ミリメートル以上の硬銅線又は引張り強さが5.27キロニュートン以上の電線）又は直径3.5ミリメートル以上の銅覆鋼線を使用することができる。

(3) 交流の架空電車線路の加電圧部分と架空送配電線との離隔距離は、第42条関係の解釈基準1の規定にかかわらず、1.2メートル以上とし、かつ、水平距離で1メートル以上とすること。この場合において、架空送配電線を交流の架空電車線路の加電圧部分の上方に施設す

VI-6 第46条（送電線路及び配電線路の施設）関係

1・2 （略）

3 架空送配電線の支持物は、次に掲げるところにより施設すること。

(1)～(3) （略）

4～30 （略）

31 交流の架空電車線と高压又は低圧の架空送配電線とを同一の支持物に施設する場合は、次に掲げるところによること。

(1) （略）

(2) 電車線と架空送配電線とを同一の支持物の同一側に施設する場合又は停車場構内等で両側に電車線を施設する支持物に架空送配電線を施設する場合は、架空送配電線には、1及び31(1)の規定にかかわらず、断面積22平方ミリメートル以上の硬銅より線又は引張り強さが8.71キロニュートン以上の電線を使用すること。ただし、低圧の架空送配電線を電車線路の加電圧部分の下方に施設する場合は、低圧の架空送配電線に直径5ミリメートル以上の硬銅線若しくは引張り強さが8.01キロニュートン以上の電線（支持点相互間の距離が30メートル以下の場合、4ミリメートル以上の硬銅線又は引張り強さが5.27キロニュートン以上の電線）又は直径3.5ミリメートル以上の銅覆鋼線を使用することができる。

(3) 電車線路の加電圧部分と架空送配電線との離隔距離は、第42条関係の解釈基準1の規定にかかわらず、1.2メートル以上とし、かつ、水平距離で1メートル以上とすること。この場合において、架空送配電線を電車線路の加電圧部分の上方に施設するときは、垂直距離で水平距離の1.



## 鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

<p>るときは、垂直距離で水平距離の1.5倍以下とすること。</p> <p>(4) (略)</p> <p>32・33 (略)</p> <p>34 交流の架空電車線又は架空き電線（負き電線を除く。）と架空弱電流電線等とを同一の支持物に施設する場合は、次に掲げるところによること。</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) <b>交流の架空電車線路</b>の加電圧部分又は架空き電線と架空弱電流電線等との離隔距離は、第42条関係の解釈基準1の規定にかかわらず、2メートル以上とすること。ただし、交流の架空き電線にケーブルを使用する場合は、0.5メートルまで減ずることができる。</p> <p>(3) <b>交流の架空電車線路</b>又は架空き電線路の接地に使用する電線（以下「<b>接地線</b>」という。）と架空弱電流電線路又は架空光ファイバケーブル線路の<b>接地線</b>とは、異なる支持物に施設し、かつ、異なる接地極に接続すること。</p> <p>(4) <b>交流の架空電車線路</b>又は架空き電線路の<b>接地線</b>には、ケーブル又は低圧絶縁電線を使用すること。</p> <p>35 交流の架空の負き電線、直流の架空電車線若しくは架空き電線又は高圧若しくは低圧の架空送配電線と架空弱電流電線等とを同一の支持物に施設する場合は、次に掲げるところによること。</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 交流の架空の負き電線、直流の架空電車線路の加電圧部分若しくは架空き電線又は高圧若しくは低圧の架空送配電線と架空弱電流電線等との離隔距離は、第42条関係の解釈基準1又は解釈基準46の規定にかかわらず、次の表に規定する値以上とすること。ただし、ジャンパ線、引下げ線等を混触のおそれのないように施設する場合は、この限りでない。</p>	<p>5倍以下とすること。</p> <p>(4) (略)</p> <p>32・33 (略)</p> <p>34 交流の架空電車線又は架空き電線（負き電線を除く。）と架空弱電流電線等とを同一の支持物に施設する場合は、次に掲げるところによること。</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) <b>電車線路</b>の加電圧部分又は架空き電線と架空弱電流電線等との離隔距離は、第42条関係の解釈基準1の規定にかかわらず、2メートル以上とすること。ただし、交流の架空き電線にケーブルを使用する場合は、0.5メートルまで減ずることができる。</p> <p>(3) <b>電車線路</b>又は架空き電線路の接地に使用する電線（以下「<b>接地用電線</b>」という。）と架空弱電流電線路又は架空光ファイバケーブル線路の<b>接地用電線</b>とは、異なる支持物に施設し、かつ、異なる接地極に接続すること。</p> <p>(4) <b>電車線路</b>又は架空き電線路の<b>接地用電線</b>には、ケーブル又は低圧絶縁電線を使用すること。</p> <p>35 交流の架空の負き電線、直流の架空電車線若しくは架空き電線又は高圧若しくは低圧の架空送配電線と架空弱電流電線等とを同一の支持物に施設する場合は、次に掲げるところによること。</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 交流の架空の負き電線、直流の架空電車線路の加電圧部分若しくは架空き電線又は高圧若しくは低圧の架空送配電線と架空弱電流電線等との離隔距離は、第42条関係の解釈基準1又は解釈基準46の規定にかかわらず、次の表の左欄に掲げる電線の種別ごとに、<b>交流の架空の負き電線、直流の高圧の架空き電線又は高圧の架空送配電線に高圧用ケーブルを、低圧の架空き電線又は架空送配電線にケーブル又は高圧絶縁電線を使用し、かつ、架空弱電流電線に通信ケーブル若しくは低圧絶縁電線若しくはこれと同等以上の絶縁効力を有する電線を使用し、又は光ファイバケーブルを施設する場合は、それぞれ同表中欄に掲げる数値以上、その他の場合は、</b></p>
--	---

鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

(単位 センチメートル)

架空電線の種別		添架通信用第1種ケーブル若しくは添架通信用第2種ケーブル又は光ファイバケーブル	通信ケーブル又は低圧絶縁電線若しくは低圧絶縁電線と同等以上の絶縁効力を有するもの	その他
交流の架空負き電線	高圧用ケーブル	30	50	100
	その他	60	100	100
直流の高圧の架空き電線又は高圧の架空送配電線	高圧用ケーブル	30	50	100
	その他	60	100	100
直流の高圧の架空電車線路の加電圧部分		60	100	100
直流の低圧の架空き電線又は低圧の架空送配電線	ケーブル又は高圧絶縁電線	30	30	60
	低圧絶縁電線	30	60	60
	その他	60	60	60
直流の低圧の架空電車線路の加電圧部分		60	60	60

(3) 交流の架空の負き電線路、直流の架空電車線路若しくは架空き電線路又は架空送配電線路の接地線と架空弱電流電線路若しくは架空光ファイ

それぞれ同表右欄に掲げる数値以上とすること。ただし、ジャンパ線、引下げ線等を混触のおそれのないように施設する場合は、この限りでない。

電線の種別	離隔距離 (単位 センチメートル)	
交流の架空の負き電線	50 (架空弱電流電線等が光ファイバケーブルの場合は、30)	100 (架空弱電流電線が通信線の場合は、60)
直流の高圧の架空電車線路の加電圧部分	/	
直流の低圧の架空電車線路の加電圧部分	/	
直流の高圧の架空き電線又は高圧の架空送配電線	50 (架空弱電流電線等が光ファイバケーブルの場合は、30)	100 (架空弱電流電線が通信線の場合は、60)
直流の低圧の架空き電線又は低圧の架空送配電線	30	60

(3) 交流の架空の負き電線路、直流の架空電車線路若しくは架空き電線路又は架空送配電線路の接地用電線と架空弱電流電線路若しくは架空光フ

## 鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

<p>バケープル線路の<u>接地線</u>とは、異なる支持物に施設し、かつ、異なる接地極に接続すること。</p> <p>36 特別高圧の架空送配電線と架空弱電流電線等とを同一の支持物に施設する場合は、35(1)及び(3)の規定を準用するほか、次に掲げるところによること。</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 架空弱電流電線にあつては、次に掲げるケーブル又は電線を使用すること。ただし、架空送配電線にケーブルを使用する場合であつて、架空弱電流電線が誘導無線以外の無線通信の用に供されるときは、この限りでない。</p> <p>① (略)</p> <p>② 架空送配電線にケーブル以外のものを使用する場合であつて、架空弱電流電線が有線通信の用に供されるときは、<u>金属製</u>の電氣的遮蔽層を有する通信ケーブル</p> <p>(3) (略)</p> <p>(4) 架空送配電線路の<u>接地線</u>には、ケーブル又は低圧絶縁電線を使用すること。</p> <p>37～52 (略)</p> <p>53 地上送配電線（100kV 以下に限る。以下同じ。）又は地中送配電線が、他の地上送配電線、他の地中送配電線、弱電流電線等、水管若しくは可燃性若しくは有毒性の流体を内包する管（以下「ガス管」という。）と接近し、又は交差する場合における離隔距離は、次の表に掲げる数値以上とすること。ただし、次のいずれかに該当するときは、この限りでない。</p> <p>(1)～(9) (略)</p>	<p>アイバケープル線路の<u>接地用電線</u>とは、異なる支持物に施設し、かつ、異なる接地極に接続すること。</p> <p>36 特別高圧の架空送配電線と架空弱電流電線等とを同一の支持物に施設する場合は、35(1)及び(3)の規定を準用するほか、次に掲げるところによること。</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 架空弱電流電線にあつては、次に掲げるケーブル又は電線を使用すること。ただし、架空送配電線にケーブルを使用する場合であつて、架空弱電流電線が誘導無線以外の無線通信の用に供されるときは、この限りでない。</p> <p>① (略)</p> <p>② 架空送配電線にケーブル以外のものを使用する場合であつて、架空弱電流電線が有線通信の用に供されるときは、<u>金属性</u>の電氣的遮蔽層を有する通信ケーブル</p> <p>(3) (略)</p> <p>(4) 架空送配電線路の<u>接地用電線</u>には、ケーブル又は低圧絶縁電線を使用すること。</p> <p>37～52 (略)</p> <p>53 地上送配電線（100kV 以下に限る。以下同じ。）又は地中送配電線が、他の地上送配電線、他の地中送配電線、弱電流電線等、水管若しくは可燃性若しくは有毒性の流体を内包する管（以下「ガス管」という。）と接近し、又は交差する場合における離隔距離は、次の表に掲げる数値以上とすること。ただし、次のいずれかに該当するときは、この限りでない。</p> <p>(1)～(9) (略)</p>
--	--

## 鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

(単位 メートル)

他の電線、 水管又は ガス管 地上送配電線 又は地中送配電線	地上送配電線又は 地中送配電線		地上又は地中に設ける 弱電流電線等		地中に設ける 水管	地中に設ける ガス管
	高压	低压	一般の場合	170kV 未満で、 <b>弱電 流電線等</b> の管理者の 承諾を得た場合		
特 別 高 压	0.3	0.3	0.6	0.1	0.3	1
高 压		0.15	0.3	0.1		
低 压	0.15		0.3	0.1		

単位 メートル

他の電線、 水管又は ガス管 地上送配電線 又は地中送配電線	地上送配電線又は 地中送配電線		地上又は地中に設ける 弱電流電線等		地中に設ける 水管	地中に設ける ガス管
	高压	低压	一般の場合	170kV 未満で、 <b>弱電 流電線</b> の管理者の承 諾を得た場合		
特 別 高 压	0.3	0.3	0.6	0.1	0.3	1
高 压		0.15	0.3	0.1		
低 压	0.15		0.3	0.1		

53 の 2～56 (略)

53 の 2～56 (略)

57 トンネル内等に設ける送配電線(がいし引き工事により施設するものに限る。)とトンネル内等に設ける他の送配電線(がいし引き工事により施設するものに限る。)、弱電流電線等又は水管等との離隔距離は、次の表に掲げる数値以上とすること。ただし、トンネル内等に設ける低压の送配電線とトンネル内等に設ける他の低压の送配電線との間に絶縁性の隔壁を設ける場合は、この限りでない。

57 トンネル内等に設ける送配電線(がいし引き工事により施設するものに限る。)とトンネル内等に設ける他の送配電線(がいし引き工事により施設するものに限る。)、弱電流電線等又は水管等との離隔距離は、次の表に掲げる数値以上とすること。ただし、トンネル内等に設ける低压の送配電線とトンネル内等に設ける他の低压の送配電線との間に絶縁性の隔壁を設ける場合は、この限りでない。

(単位 メートル)

トンネル内等に設ける他の 送配電線(がいし引き工事 により施設するものに限 る。)、 弱電流電線等又は水管等	トンネル内等に 設ける送配電線		トンネル内等に 設ける <b>弱電流電線等</b>	トンネル内等に 設ける水管等
	高压	低压		
トンネル内等に設ける 送配電線(がいし引き工事により 施設するものに限る。)				
高 压	0.15	0.15	0.15	0.15
低 压	0.15	0.06	0.1	0.1

(単位 メートル)

トンネル内等に設ける他の 送配電線(がいし引き工事 により施設するものに限 る。)、 弱電流電線等又は水管等	トンネル内等に 設ける送配電線		トンネル内等に 設ける <b>弱電流電線</b>	トンネル内等に 設ける水管等
	高压	低压		
トンネル内等に設ける 送配電線(がいし引き工事により 施設するものに限る。)				
高 压	0.15	0.15	0.15	0.15
低 压	0.15	0.06	0.1	0.1

58 長大なトンネル内等に設ける送配電線(ケーブル工事により施設するものに限る。58において「送配電線」という。)が、他の送配電線、弱電流電線等若しくは水管と接近し、又は交差する場合における離隔距離は、次の表に掲げる数値以上とすることとする。ただし、次のいずれかに該当するときは、この限りでない。

58 長大なトンネル内等に設ける送配電線(ケーブル工事により施設するものに限る。58において「送配電線」という。)が、他の送配電線、弱電流電線等若しくは水管と接近し、又は交差する場合における離隔距離は、次の表に掲げる数値以上とすることとする。ただし、次のいずれかに該当するときは、この限りでない。

鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

(1)～(9) (略)							(1)～(9) (略)							
(単位 メートル)							単位 メートル							
(略)	(略)			(略)			(略)	(略)	(略)			(略)		
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	
(略)	(略)		(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)		(略)	(略)	(略)	(略)	
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	
59 (略)							59 (略)							
<b>VI-10-2 第51条の2 (電磁誘導作用による人の健康に及ぼす影響の防止) 関係</b>							<b>VI-10-2 第51条の2 (電磁誘導作用による人の健康に及ぼす影響の防止) 関係</b>							
1 (略)							1 (略)							
2 測定装置は、 <u>JISC 1910</u> 「人体ばく露を考慮した低周波磁界及び電界の測定－測定器の特別要求事項及び測定の手引き」に適合する3軸のものであること。							2 測定装置は、 <u>JISC 1910 (2004)</u> 「人体ばく露を考慮した低周波磁界及び電界の測定－測定器の特別要求事項及び測定の手引き」に適合する3軸のものであること。							
3 (略)							3 (略)							
<b>VI-12 第53条 (電気設備の接地) 関係</b>							<b>VI-12 第53条 (電気設備の接地) 関係</b>							
1 (略)							1 (略)							
2 ケーブルのメッセンジャーワイヤ、ケーブルを収める暗きょ及び管の金属部分並びにケーブルの <b>金属製</b> の被覆、附属品、電線接続箱及び防護設備は、接地すること。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。							2 ケーブルのメッセンジャーワイヤ、ケーブルを収める暗きょ及び管の金属部分並びにケーブルの <b>金属性</b> の被覆、附属品、電線接続箱及び防護設備は、接地すること。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。							
(1)～(5) (略)							(1)～(5) (略)							
3 電気機器の鉄台及び <b>金属製</b> の外箱並びに外箱のない変圧器の鉄心は、接地すること。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。							3 電気機器の鉄台及び <b>金属性</b> の外箱並びに外箱のない変圧器の鉄心は、接地すること。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。							
(1)～(9) (略)							(1)～(9) (略)							
4～7 (略)							4～7 (略)							

## 鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

### Ⅶ-1 第54条（閉そくを確保する装置等）関係

- 1 (略)
- 2 列車間の間隔を確保する装置は、次に掲げるところによること。
  - (1)・(2) (略)
  - (3) 車上設備により列車の位置に応じた列車の運転速度を指示する制御情報を発生させる方式の自動列車制御装置は、次の基準に適合するものであること。
    - ① 地上設備は、次に掲げるところによること。
      - (ア) 列車に対し、当該列車を進入させることができる最終の位置を示す制御情報を連続して示すものであること。
      - (イ) (ア)の位置は、当該列車の進路上にある列車等のある区間及び当該列車の進路が開通していない区間以外のものであること。
    - ② 車上設備は、次に掲げるところによること。
      - (ア)・(イ) (略)
      - (ウ) 列車が線路の条件により運転速度が制限される箇所までに列車の速度を制限される運転速度まで自動的に低下させ、かつ、列車が①の制御情報が示す位置までに停止できるようブレーキ装置を作用させるものであること。
      - (エ) (略)
      - (オ) 他の列車に対して示される制御情報を自らの制御情報とするものでないこと。
  - (4) (略)
- 3～7 (略)

### Ⅶ-1 第54条（閉そくを確保する装置等）関係

- 1 (略)
- 2 列車間の間隔を確保する装置は、次に掲げるところによること。
  - (1)・(2) (略)
  - (3) 車上設備により列車の位置に応じた列車の運転速度を指示する制御情報を発生させる方式の自動列車制御装置は、次の基準に適合するものであること。
    - ① 地上設備は、次に掲げるところによること。
      - (ア) 列車に対し、当該列車を進入させることができる最終の区間を示す制御情報を連続して示すものであること。
      - (イ) (ア)の区間は、当該列車の進路上にある列車等のある区間及び当該列車の進路が開通していない区間以外のものであること。
    - ② 車上設備は、次に掲げるところによること。
      - (ア)・(イ) (略)
      - (ウ) 列車が線路の条件により運転速度が制限される箇所までに列車の速度を制限される運転速度まで自動的に低下させ、かつ、列車が①の制御情報が示す区間の終端までに停止できるようブレーキ装置を作用させるものであること。
      - (エ) (略)
  - (4) (略)
- 3～7 (略)

## 鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

### Ⅶ-5 第58条（自動運転をするための装置）関係

- 1 自動運転をするための装置（以下「自動列車運転装置」という。）は、列車間の間隔を確保する装置を設けた鉄道に設けること。
- 2 自動列車運転装置は、次の(1)から(3)までに掲げる自動化の度合により区分された形態（Grade Of Automation。以下「GOA」という。）に応じ、それぞれ(1)から(3)までの基準に適合するものであること。

(1) GOA4（JIS E 3802 自動運転都市内軌道旅客輸送システム（AUGT システム）-安全要求事項（以下「AUGT 規格」という。）における自動列車運転（UTO:Unattended Train Operation）の形態をいう。以下同じ。）により列車を自動運転する場合は、次に掲げる機能を有するものであること。

- ① 車両の乗降扉（ホームドア又は可動式ホーム柵を設けている場合はその扉を含む。(2)及び(3)において同じ。）が閉扉し、乗降する旅客の安全が確認された後でなければ列車を発車させることができないもの。
- ② 列車間の間隔を確保する装置の制御情報が指示する運転速度以下に目標速度を設定し、円滑に列車の速度を制御するもの。
- ③ 列車の停止位置に円滑に列車を停止させるもの。
- ④ 自動運転状態において、ブレーキ制御が行われた場合には、最も制動力が大きいブレーキが作用するもの。
- ⑤ 列車防護が行われたことを検知し、列車を停止させるもの。

(2) GOA3（AUGT 規格における動力車を操縦する係員以外の係員が乗務する自動列車運転（DTO:Driverless Train Operation）の形態をいう。以下同じ。）により列車を自動運転する場合は、次に掲げる機能を有するものであること。

- ① 次に掲げる状況を確認した後でなければ列車を発車させることができないもの。
  - (ア) 車両の乗降扉が閉扉し、乗降する旅客の安全が確認されたこと。
  - (イ) GOA3 により自動運転する列車に乗務させる係員（以下「GOA3 係員」という。）が当該列車に乗務したこと。

### Ⅶ-5 第58条（自動運転をするための装置）関係

- 1 自動運転をするための装置（以下「自動列車運転装置」という。）は、自動列車制御装置を設けた鉄道に設けること。
- 2 自動列車運転装置は、次の基準に適合するものであること。

(1) 車両の乗降扉等が閉扉し、乗降する旅客の安全が確認された後でなければ列車を発車させることができないものであること。

(2) 自動列車制御装置の制御情報が指示する運転速度以下に目標速度を設定し、円滑に列車の速度を制御するものであること。

(3) 列車の停止位置に円滑に列車を停止させるものであること。

(4) ブレーキ装置の操作が行われた場合には、自動運転状態が解除されるものであること。

鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

- ② 列車間の間隔を確保する装置の制御情報が指示する運転速度以下に目標速度を設定し、円滑に列車の速度を制御するもの。
- ③ 列車の停止位置に円滑に列車を停止させるもの。
- ④ 自動運転状態において、ブレーキ制御が行われた場合には、最も制動力が大きいブレーキが作用するもの。
- ⑤ 列車防護が行われたことを検知し、列車を停止させるもの。

(3) GOA2.5 (AUGT 規格における半自動運転 (STO : Semi-automated Train Operation) であって、動力車を操縦する係員以外の係員が列車の前方の線路を目視し、列車運行上の障害となる事象が発生したことを認めた場合に緊急停止操作を行うために列車の最前部の車両の前頭に乗務する形態をいう。以下同じ。) により列車を自動運転する場合は、次に掲げる機能を有するものであること。

- ① 次に掲げる状況を確認した後でなければ列車を発車させることができないもの。
  - (ア) 車両の乗降扉が閉扉し、乗降する旅客の安全が確認されたこと。
  - (イ) GOA2.5 により自動運転する列車に乗務させる係員 (以下「GOA2.5 係員」という。) が当該列車の最前部の車両の前頭の所定の位置に乗務したこと。
- ② 列車間の間隔を確保する装置の制御情報が指示する運転速度以下に目標速度を設定し、円滑に列車の速度を制御するもの。
- ③ 列車の停止位置に円滑に列車を停止させるもの。
- ④ 自動運転状態において、ブレーキ制御が行われた場合には、最も制動力が大きいブレーキが作用するもの。

Ⅶ-6 第59条 (列車等を検知する装置) 関係

1・2 (略)

3 軌道回路によらない列車検知装置 (車輪の回転により算出した列車等の位置情報を無線により伝送し、地上設備においてその位置を検知するもの

Ⅶ-6 第59条 (列車等を検知する装置) 関係

1・2 (略)



## 鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

に限る。)は、次の基準に適合するものであること。

(1) 電車線、車両の電気機器等による誘導作用等により障害が発生するおそれのないものであること。

(2) 複数の列車等から伝送された位置情報を、他の列車等の位置として検知するおそれのないものであること。

(3) 車輪の回転により算出した列車等の位置情報に誤差が生じた場合は、必要に応じて当該位置の補正を行う機能を有するものであること。

4 軌道回路によらない列車検知装置(3に掲げるものを除く。)は、次の基準に適合するものであること。

(1)～(5) (略)

5 3及び4の規定にかかわらず、第54条関係の解釈基準7に規定する自動列車制御装置による運転を行う区間に設置する列車検知装置は、次の基準に適合するものであること。

(1)～(3) (略)

### Ⅶ-7 第60条(保安通信設備)関係

1 電力指令所と運転指令所の間、電力指令所と変電所(被監視変電所を除く。)の間、運転指令所と主要な停車場の間及び第101条関係の解釈基準1(4)の常用する閉そく方式による閉そくの取扱い又は列車の運転の方向を打ち合わせる停車場相互間には、迅速に連絡通報することができる保安通信設備を設けること。

2 新幹線の運転指令所と列車との間には、迅速に連絡通報することができる保安通信設備を設けること。

3 主として地下式構造又は高架式構造の鉄道並びに懸垂式鉄道、跨(こ)座式鉄道、案内軌条式鉄道及び浮上式鉄道の本線にあっては、いずれの列車等からも変電所、電力指令所又は運転指令所に迅速に連絡通報することができる保安通信設備を設けること。

3 軌道回路によらない列車検知装置は、次の基準に適合するものであること。

(1)～(5) (略)

4 3の規定にかかわらず、第54条関係の解釈基準7に規定する自動列車制御装置による運転を行う区間に設置する列車検知装置は、次の基準に適合するものであること。

(1)～(3) (略)

### Ⅶ-7 第60条(保安通信設備)関係

1 電力指令所と運転指令所の間、電力指令所と変電所(被監視変電所を除く。)の間、運転指令所と主要な停車場の間及び閉そくの取扱い又は列車の運転の方向を打ち合わせる停車場相互間に設ける保安通信設備は、専用の回線を有すること。

2 新幹線の運転指令所と列車との間には、専用の保安通信設備を設けること。

3 主として地下式構造又は高架式構造の鉄道並びに懸垂式鉄道、跨(こ)座式鉄道、案内軌条式鉄道及び浮上式鉄道の本線にあっては、いずれの列車等からも変電所、電力指令所又は運転指令所に連絡通報することができる専用の保安通信設備を設けること。

鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

Ⅷ-5 第69条（ブレーキ装置）関係

〔基本項目〕

1～4 （略）

5 保安ブレーキ装置の機能及び性能等は、以下のとおりとする。

(1) （略）

(2) 常用ブレーキ装置が故障したときに、自動的に作用するものであること。ただし、運転室及び車掌室（3（4）の運転室以外で主に車掌が乗務する乗務員室をいう。以下同じ。）に当該装置の操作装置が設けられている場合は、この限りでない。

(3)～(5) （略）

6～13 （略）

Ⅷ-15 第79条（乗務員室の設備）関係

〔基本項目〕

1 乗務員室には、次の表に示した設備を設けること。また、これらの設備は乗務員が容易に操作し、又は確認することができるものであること。

乗務員室の種類	設ける設備	
1 運転室	(1)～ (14)	(略)
旅客列車の運転室（機関車を除く）については共通の設備に加え右のもの	(15)	非常通報装置の <u>作動状態を乗務員に知らせる装置及び旅客と乗務員との間の通話装置</u> 又は非常停止装置の <u>作動状態を乗務員に知らせる装置</u> （非常通報装置又は非常停止装置を設けた車両に限る）
	(16)	(略)
	(17)	(略)
2 車掌室	(18)	(略)

Ⅷ-5 第69条（ブレーキ装置）関係

〔基本項目〕

1～4 （略）

5 保安ブレーキ装置の機能及び性能等は、以下のとおりとする。

(1) （略）

(2) 常用ブレーキ装置が故障したときに、自動的に作用するものであること。ただし、運転室及び車掌室（3（4）の運転室以外の乗務員室をいう。以下同じ。）に当該装置の操作装置が設けられている場合は、この限りでない。

(3)～(5) （略）

6～13 （略）

Ⅷ-15 第79条（乗務員室の設備）関係

〔基本項目〕

1 乗務員室には、次の表に示した設備を設けること。また、これらの設備は乗務員が容易に操作し、又は確認することができるものであること。

乗務員室の種類	設ける設備	
1 運転室	(1)～ (14)	(略)
旅客列車の運転室（機関車を除く）については共通の設備に加え右のもの	(15)	非常通報装置の <u>受信装置</u> 又は非常停止装置の <u>作動状態を表示する装置</u> （非常通報装置又は非常停止装置を設けた車両に限る）
	(16)	(略)
	(17)	(略)
2 車掌室	(18)	(略)

鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

	(19)	(略)
旅客列車の車掌室について	(20)	(略)
は共通の設備に加え右のもの	(21)	(略)
	(22)	非常通報装置の <b>作動状態を乗務員に知らせる装置</b> 及び <b>旅客と乗務員との間の通話装置</b> 又は非常停止装置の <b>作動状態を乗務員に知らせる装置</b> （非常通報装置又は非常停止装置を設けた車両に限る）
	(23)	(略)

2 運転室には、上表に示すもののほか、次の装置を設けること。

- (1) 動力車を操縦する係員が乗務中に疾病等により運転操作を継続できなくなったとき、自動的に車両を急速に停止させる装置（以下、「**運転士異常時列車停止装置**」という。）を設けること。ただし、同一の運転台に2人以上の乗務員が乗務することを前提としている車両、地下式構造又は高架式構造の区間を**自動列車制御装置**又は**自動列車停止装置**（常に制限速度を超えるおそれのない装置に限る。）により運転する車両においては、この限りでない。

(2) (略)

3～5 (略)

6 **自動列車制御装置**又は**自動列車停止装置**を設けた区間を走行する車両は、以下のとおりとする。

(1)～(3) (略)

7 (略)

[鋼索鉄道]

8 基本項目を適用せず、乗務員室には以下の設備を設けること。

①～⑤ (略)

⑥ 非常通報装置を設けた車両にあっては、当該装置の**作動状態を乗務**

	(19)	(略)
旅客列車の車掌室について	(20)	(略)
は共通の設備に加え右のもの	(21)	(略)
	(22)	非常通報装置の <b>受信装置</b> 又は非常停止装置の <b>作動状態を表示する装置</b> （非常通報装置又は非常停止装置を設けた車両に限る）
	(23)	(略)

2 運転室には、上表に示すもののほか、次の装置を設けること。

- (1) 動力車を操縦する係員が乗務中に疾病等により運転操作を継続できなくなったとき、自動的に車両を急速に停止させる装置（以下、「**運転士異常時列車停止装置**」という。）を設けること。ただし、同一の運転台に2人以上の乗務員が乗務することを前提としている車両、地下式構造又は高架式構造の区間を**自動列車運転装置**、**自動列車制御装置**又は**自動列車停止装置**（常に制限速度を超えるおそれのない装置に限る。）により運転する車両においては、この限りでない。

(2) (略)

3～5 (略)

6 **自動列車停止装置**、**自動列車制御装置**、又は**自動列車運転装置**を設けた区間を走行する車両は、以下のとおりとする。

(1)～(3) (略)

7 (略)

[鋼索鉄道]

8 基本項目を適用せず、乗務員室には以下の設備を設けること。

①～⑤ (略)

⑥ 非常通報装置の**受信装置**または**非常停止装置の作動状態を表示する**

鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

<p>員に知らせる装置及び旅客と乗務員との間の通話装置</p> <p>⑦ <u>非常停止装置を設けた車両にあっては、当該装置の作動状態を乗務員に知らせる装置</u></p> <p>⑧～⑩ (略)</p> <p>⑪ 元空気タンク管の圧力を指示する圧力計</p> <p>⑫ 前部標識灯の操作装置</p> <p>[超電導磁気浮上式鉄道]</p> <p>9 基本項目を適用せず、乗務員室には、次の設備を設けること。また、これらの設備は乗務員が容易に操作し、又は確認することができるものであること。ただし、⑥～⑪に掲げる設備については、主たる乗務員室に設けること。</p> <p>①・② (略)</p> <p>③ 非常通報装置の<u>作動状態を乗務員に知らせる装置及び旅客と乗務員との間の通話装置</u></p> <p>④～⑪ (略)</p> <p><b>Ⅷ－１７ 第８１条(車両の附属装置)関係</b></p> <p>[基本項目]</p> <p>1 合図装置は、以下のとおりとする。</p> <p>(1)・(2) (略)</p> <p>(3) 受信者の判断で<u>機能を容易に</u>解除できない構造とすること。</p> <p>2 通話装置は、以下のとおりとする。</p> <p>(1)・(2) (略)</p> <p>(3) 受信者の判断で<u>機能を容易に</u>解除できない構造とすること。</p> <p>3・4 (略)</p> <p>5 非常通報装置は、以下のとおりとする。</p> <p>(1) <u>旅客車の客室</u>には、非常通報装置を設けること。ただし、非常停止装置を設けたもの及び<u>乗務員室を有する車両に設けられた客室であって、旅客が乗務員に容易に通報できるものについては、この限りでない。</u></p>	<p>装置</p> <p>⑦～⑩ (略)</p> <p>⑩元空気タンク管の圧力を指示する圧力計</p> <p>⑪前部標識灯の操作装置</p> <p>[超電導磁気浮上式鉄道]</p> <p>9 基本項目を適用せず、乗務員室には、次の設備を設けること。また、これらの設備は乗務員が容易に操作し、又は確認することができるものであること。ただし、⑥～⑪に掲げる設備については、主たる乗務員室に設けること。</p> <p>①・② (略)</p> <p>③ 非常通報装置の<u>受信装置</u></p> <p>④～⑪ (略)</p> <p><b>Ⅷ－１７ 第８１条(車両の附属装置)関係</b></p> <p>[基本項目]</p> <p>1 合図装置は、以下のとおりとする。</p> <p>(1)・(2) (略)</p> <p>(3) 受信者の判断で<u>容易に機能を</u>解除できない構造とすること。</p> <p>2 通話装置は、以下のとおりとする。</p> <p>(1)・(2) (略)</p> <p>(3) 受信者の判断で<u>容易に機能を</u>解除できない構造とすること。</p> <p>3・4 (略)</p> <p>5 非常通報装置は、以下のとおりとする。</p> <p>(1) <u>旅客車</u>には、非常通報装置を設けること。ただし、非常停止装置を設けたもの及び<u>車両２両以下(鋼索鉄道においては１両)で運転するものにあつては、この限りでない。</u></p>
--	---

鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

(2) 非常通報装置は、当該装置が操作されたことを乗務員に知らせる機能及び旅客が乗務員と相互に通話できる機能を有するものであること。

(3) 非常通報装置又はその付近には、当該装置の所在場所及び取扱方法を旅客の見やすいように表示すること。

(4) 機能を容易に解除できないこと。

(5)・(6) (略)

6 非常停止装置は、以下のとおりとする。

(1) 旅客車の客室には、非常停止装置を設けること。ただし、非常通報装置を設けたもの及び乗務員室を有する車両に設けられた客室で、旅客が乗務員に容易に通報できるものにあつては、この限りでない。

(2) 非常停止装置又はその付近に当該装置の所在場所及び取扱方法を旅客の見やすいように表示すること。

(3) 機能を容易に解除できないこと。

(4)～(6) (略)

7～9 (略)

**Ⅷ－２１ 第８５条（停電時の装置の機能）関係**

〔基本項目〕

1 電車線からの電源の供給が断たれたとき又は発電機等の故障により電源の供給が断たれた状態においても、次の表に示す装置等を設ける場合については、蓄電池等により一定の時間は機能を確保すること。

項 目	装 置 等
動力発生装置等	(略)
ブレーキ装置	(略)
客室の構造	(略)
旅客用乗降口の構造	(略)
非常口の構造	(略)

(2) 非常通報装置を設けた旅客車の客室には、当該装置の送信装置を設けること。ただし、乗務員室を有する車両に設けられた客室で、旅客が乗務員に容易に通報できるものにあつては、この限りでない。

(3) 非常通報装置又はその付近に送信装置の所在場所及び取扱方法を旅客の見やすいように表示すること。

(4) 機能を手動により解除できないこと。

(5)・(6) (略)

6 非常停止装置は、以下のとおりとする。

(1) 非常停止装置を設けた旅客車の客室には、当該装置の操作装置を設けること。ただし、乗務員室を有する車両に設けられた客室で、旅客が乗務員に容易に通報できるものにあつては、この限りでない。

(2) 非常停止装置又はその付近に操作装置の所在場所及び取扱方法を旅客の見やすいように表示すること。

(3) 機能を手動により解除できないこと。

(4)～(6) (略)

7～9 (略)

**Ⅷ－２１ 第８５条（停電時の装置の機能）関係**

〔基本項目〕

1 電車線からの電源の供給が断たれたとき又は発電機等の故障により電源の供給が断たれた状態においても、次の表に示す装置等を設ける場合については、蓄電池により一定の時間は機能を確保すること。

項 目	装 置 等
動力発生装置等	(略)
ブレーキ装置	(略)
客室の構造	(略)
旅客用乗降口の構造	(略)
非常口の構造	(略)

鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

乗務員室の設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車内信号機の現示設備</li> <li>・ 運転士異常時列車停止装置</li> <li>・ <u>自動列車制御装置及び自動列車停止装置</u>の作動状態を表示する装置、車上設備の開放スイッチ</li> <li>・ 非常口の開扉状態を表示する装置</li> <li>・ 旅客用乗降口の戸閉確認装置</li> </ul>
車両の附属装置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 合図装置</li> <li>・ 気笛</li> <li>・ 通話装置</li> <li>・ 放送装置</li> <li>・ 非常通報装置<u>及び</u>非常停止装置の機能、<u>当該装置</u>の所在場所及び取扱方法の表示、<u>当該装置</u>が操作されたとき点灯する灯火</li> <li>・ 後部標識灯</li> </ul>
動力車を操縦する係員が単独で乗務する列車等の車両設備	(略)
その他の設備	(略)

2 (略)

**Ⅷ-22 第86条（動力車を操縦する係員が単独で乗務する列車等の車両設備）関係**  
〔基本項目〕

1 動力車を操縦する係員が単独で乗務する列車については、以下のとおりとする。

(1) 動力車を操縦する係員が単独で乗務する列車の車両は、第64条関係から前条までの解釈基準による。ただし、第79条関係の解釈基準の基本項目1の表中の車掌室に備えるべき設備、基本項目2及び第81条関係の解釈基準の基本項目2及び4は、適用しない。

乗務員室の設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車内信号機の現示設備</li> <li>・ 運転士異常時列車停止装置</li> <li>・ <u>自動列車停止装置、自動列車制御装置、自動列車運転装置</u>の作動状態を表示する装置、車上設備の開放スイッチ</li> <li>・ 非常口の開扉状態を表示する装置</li> <li>・ 旅客用乗降口の戸閉確認装置</li> </ul>
車両の附属装置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 合図装置</li> <li>・ 気笛</li> <li>・ 通話装置</li> <li>・ 放送装置</li> <li>・ 非常通報装置・非常停止装置の機能、<u>所在場所</u>及び取扱方法の表示、<u>非常通報装置・非常停止装置</u>が操作されたとき点灯する灯火</li> <li>・ 後部標識灯</li> </ul>
動力車を操縦する係員が単独で乗務する列車等の車両設備	(略)
その他の設備	(略)

2 (略)

**Ⅷ-22 第86条（動力車を操縦する係員が単独で乗務する列車等の車両設備）関係**  
〔基本項目〕

1 動力車を操縦する係員が単独で乗務する列車については、以下のとおりとする。

(1) 動力車を操縦する係員が単独で乗務する列車の車両は、第64条関係から前条までの解釈基準による。ただし、第79条関係の解釈基準の基本項目1の表中の車掌室に備えるべき設備、基本項目2及び第81条関係の解釈基準の基本項目2、4、5（1）は、適用しない。

## 鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

(2) (略)

(削除)

(3) (略)

(4) 車内放送装置の送信装置は、乗務員が定位置において容易に操作できる位置に設置すること。

(5) 旅客用乗降口の自動戸閉装置の操作装置は、乗務員が定位置において容易に操作できる位置であって、車側ミラー等により駅における旅客の状態が容易に確認できる位置に設置すること。ただし、乗務員が側面に設けた窓から旅客の状態を確認する場合は、当該乗務員が旅客の乗降を確認する位置に設置すること。

(6) (略)

(7) 車両の内側に設けた手動により扉を開くことができる装置の所在場所等の表示を行わない車両は、客室から乗務員との連絡が確保できない場合に運転指令等と連絡ができる機能及び運転指令等から客室に車内放送ができる機能を備えること。

(8) 運転室には、次の装置を設けること。

① 運転士異常時列車停止装置を設けること。ただし、地下式構造、高架式構造の区間を自動運転する車両及び地下式構造、高架式構造の区間を旅客を乗車させないで自動列車制御装置又は自動列車停止装置(常に制限速度を超えるおそれのない装置に限る。)により運転する車両においては、この限りでない。

② ①の装置を地下鉄等旅客車に設けた場合、装置が作動したことを自動的に停車場又は運転指令所に通報する装置を設けること。

③ ①の装置は、機能を容易に解除することができないものであること。

④ 専ら地下式構造で建築限界と車両限界の間隔が小さい区間を走行する旅客車にあつては、運転室から列車後部乗務員室(貫通口が設けられ

(2) (略)

(3) 旅客車には、非常通報装置を設けること。ただし、非常停止装置を設けたもの及び車両1両で運転するものにあつては、この限りでない。

(4) (略)

(5) 車内放送装置の送信装置及び旅客用乗降口の自動戸閉装置の操作装置は、乗務員が定位置において容易に操作できること。

(6) 自動戸閉装置の操作装置は、車側ミラー等により駅における旅客の状態が容易に確認できる位置とすること。ただし、側面に設けた窓により旅客の状態を確認する場合は、乗務員が旅客の乗降を確認する位置とすること。

(7) (略)

(8) 車両の内側に設けた手動により扉を開くことができる装置の所在場所等の表示を行わない車両は、客室から乗務員との連絡が確保できない場合に運転指令等と連絡ができる機能及び運転指令等から客室へ車内放送ができる機能を備えること。

(9) 運転室には、次の装置を設けること。

① 運転士異常時列車停止装置を設けること。ただし、地下式構造、高架式構造の区間を自動列車運転装置により運転する車両及び地下式構造、高架式構造の区間を旅客を乗車させないで自動列車制御装置又は自動列車停止装置(常に制限速度を超えるおそれのない装置に限る。)により運転する車両においては、この限りでない。

② ①の装置を地下鉄等旅客車に設けた場合、装置が作動したことを自動的に停車場又は運転指令所へ通報する装置を設けること。

③ ①の装置は、機能を手動により容易に解除することができないものであること。

④ 専ら地下式構造で建築限界と車両限界の間隔が小さい区間を走行する旅客車にあつては、運転室から列車後部乗務員室(貫通口が設けられ

## 鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

ており、かつ、施錠して使用される乗務員室に限る。）と隣接する客室間の扉の施錠を解除できる機能を有すること。

**(9)** 運転室には、保安通信設備の車上設備を次により設けること。

- ① (略)
- ② 保安通信設備の車上設備は、機能を容易に解除することができないものであり、また、車内放送装置、非常通報装置と兼用のものでないこと。

**(10)** 電車線の架設方式がサードレール式等の避難誘導の際に感電のおそれのある場合にあつては、駅間において列車の乗降扉等が開いたときは、避難誘導に必要な区間のき電を停止できるもの（乗務員によるき電停止手配を含む。）であること。この場合、第81条関係の解釈基準6(4)に関わらず、非常停止装置を設けることができる。

た乗務員室に限る。）と隣接する客室間の扉の施錠を解除できる機能を有すること。

**(10)** 運転室には、保安通信設備の車上設備を次により設けること。

- ① (略)
- ② 保安通信設備の車上設備は、機能を手動により解除することができないものであり、また、車内放送装置、非常通報装置と兼用のものでないこと。



## 鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

2 動力車を操縦する係員が乗務しない列車については、第64条関係から前条までの解釈基準によるほか、次の(1)～(3)に掲げる列車に応じ、それぞれ(1)～(3)の基準に適合するものとする。ただし、第81条関係の解釈基準の基本項目4は、適用しない。

(1) GOA4により自動運転をする列車については、以下のとおりとする。

① 旅客車には、運転指令所から全ての客室に案内連絡ができる車内放送装置を設けること。

② 専ら地下式構造で建築限界と車両限界の間隔が小さい区間を走行する旅客車には、列車の最前部及び最後部となる貫通口の扉の近傍に当該貫通扉の開放方法を表示すること。

③ 専ら地下式構造で建築限界と車両限界の間隔が小さい区間を走行する旅客車であって、列車の最前部及び最後部に貫通口が設けられた乗務員室があり、かつ、当該乗務員室と隣接する客室間の扉を施錠して使用する場合は、運転指令所から当該扉の施錠を解除できる機能を有すること。

④ 客室において旅客が運転指令所と相互に通話できる装置を設けること。

⑤ 地下式構造の鉄道及び線路を避難誘導路として使用できない鉄道以外にあっては、走行中に旅客が列車の乗降扉等を開けようとしたときに、自動的に当該列車を停止させるものとする。

⑥ 地下式構造の鉄道及び線路を避難誘導路として使用できない鉄道にあっては、旅客が列車の乗降扉を容易に開閉できないものとする。  
(相互直通運転等を行う場合であって、係員の指示に従う旨の表示をする車両を除く。)

⑦ 運転指令所から車両を停止できるものとする。

⑧ 車両の異常を運転指令所において確認できるものとする。

⑨ 電車線の架設方式がサードレール式等の避難誘導の際に感電のおそれ

2 動力車を操縦する係員が乗務しない列車については、第64条関係から前条までの解釈基準によるほか、以下のとおりとする。

(1) 係員が乗務しない列車は、次の基準に適合するものであること。

① 客室において運転指令所と送信及び受信ができる通話装置の車上設備を設けたものであること。

② 地下式構造の鉄道及び線路を避難誘導路として使用できない鉄道以外にあっては、走行中に旅客が列車の乗降扉等を開けようとしたときに、自動的に当該列車を停止させるものであること。

③ 地下式構造の鉄道及び線路を避難誘導路として使用できない鉄道にあっては、旅客が列車の乗降扉等を容易に開閉できないものであること。

④ 地下式構造の鉄道及び線路を避難誘導路として使用できない鉄道にあっては、運転指令所から車両を停止できるものであること。

⑤ 車両の異常を運転指令所において確認できるものであること。

⑥ 電車線の架設方式がサードレール式等の避難誘導の際に感電のおそれ

## 鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

れのある場合にあつては、駅間において列車の乗降扉等が開いたときは、避難誘導に必要な区間のき電を停止できるものとすること。この場合、第81条関係の解釈基準6（4）に関わらず、非常停止装置を設けることができる。

のある場合にあつては、駅間において列車の乗降扉等が開いたときは、避難誘導に必要な区間のき電を停止できるものであること。この場合、第81条関係の解釈基準6（4）に関わらず、非常停止装置を設けることができる。

## 鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

(2) GOA3係員が単独で乗務することにより自動運転をする列車については、以下のとおりとする。

- ① 旅客車には、運転指令所から全ての客室に案内連絡ができる車内放送装置を設けること。
- ② 専ら地下式構造で建築限界と車両限界の間隔が小さい区間を走行する旅客車には、列車の最前部及び最後部となる貫通口の扉の近傍に当該貫通扉の開放方法を表示すること。
- ③ 専ら地下式構造で建築限界と車両限界の間隔が小さい区間を走行する旅客車であって、列車の最前部及び最後部に貫通口が設けられた乗務員室があり、かつ、当該乗務員室と隣接する客室間の扉を施錠して使用する場合は、運転指令所から当該扉の施錠を解除できる機能を有すること。ただし、GOA3係員が当該扉の施錠を速やかに解除できる場合は、この限りでない。
- ④ 客室においてGOA3係員と通話できる装置を設けること。ただし、客室からGOA3係員と通話できない場合は、運転指令所と通話できる機能を備えること。
- ⑤ 地下式構造の鉄道及び線路を避難誘導路として使用できない鉄道以外にあっては、走行中に旅客が列車の乗降扉等を開けようとしたときに、自動的に当該列車を停止させるものとする。
- ⑥ 地下式構造の鉄道及び線路を避難誘導路として使用できない鉄道にあっては、旅客が列車の乗降扉を容易に開閉できないものとする（相互直通運転等を行う場合であって、係員の指示に従う旨の表示をする車両を除く。）。
- ⑦ 車両の異常を運転指令所において確認できるものとする。
- ⑧ 電車線の架設方式がサードレール式等の避難誘導の際に感電のおそれのある場合にあつては、駅間において列車の乗降扉等が開いたときは、避難誘導に必要な区間のき電を停止できるもの（GOA3係員によるき電停止手配を含む。）とすること。この場合、第81条関係の解釈基

(2) 動力車を操縦する係員以外の係員が単独で乗務する列車は、次の基準に適合するものであること。

鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

準6(4)に関わらず、非常停止装置を設けることができる。

⑨ GOA3係員が運転指令所と通話できる保安通信設備を設けること。

⑩ 運転指令所から車両を停止できるものとすること。

(削除)

① 乗務員室において運転指令所と送信及び受信できる保安通信設備の車上設備を設けること。

② 係員が緊急時に停止操作を行わない場合は、運転指令所から車両を停止できるものであること。

③ 〔基本項目〕 1(7)～(8)及び(9)④の規定によること。

鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

- (3) GOA2.5係員が単独で乗務することにより自動運転をする列車については、以下のとおりとする。
- ① 旅客車には、全ての客室に案内連絡ができる車内放送装置を設けること。
  - ② 旅客車にあつては、旅客列車の最前部となる車両の乗務員室には車内放送装置の送信装置及び旅客用乗降口の自動戸閉装置の操作装置を設けること。ただし、GOA2.5係員がこれらの装置を取り扱わない場合は、この限りでない。
  - ③ ②の車内放送装置の送信装置は、GOA2.5係員が定位置において容易に操作できる位置に設置すること。
  - ④ ②の旅客用乗降口の自動戸閉装置の操作装置は、GOA2.5係員が定位置において容易に操作できる位置であつて、車側ミラー等により駅における旅客の状態が容易に確認できる位置に設置すること。ただし、GOA2.5係員が側面に設けた窓から旅客の状態を確認する場合は、当該GOA2.5係員が旅客の乗降を確認する位置に設置すること。
  - ⑤ 専ら地下式構造で建築限界と車両限界の間隔が小さい区間を走行する旅客車には、列車の最後部となる貫通口の扉の近傍に当該貫通扉の開放方法を表示すること。
  - ⑥ 車両の内側に設けた手動により扉を開くことができる装置の所在場所等の表示を行わない車両は、客室からGOA2.5係員との連絡が確保できない場合に運転指令所と連絡ができる機能及び運転指令所から客室に車内放送ができる機能を備えること。
  - ⑦ 列車最前部乗務員室は、次の基準に適合するものであること。
    - (ア) GOA2.5係員が緊急停止操作を行うための装置を設けること。
    - (イ) GOA2.5係員が乗務中に疾病等により緊急停止操作を行うことができなくなったとき、自動的に車両を急速に停止させる装置を設けること。ただし、地下式構造、高架式構造の区間を運転する車両においては、この限りでない。

(追加)

鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正について

(ウ) (イ)の装置を地下鉄等旅客車に設けた場合、装置が作動したことを自動的に運転指令所に通報する装置を設けること。

(エ) (イ)の装置は、機能を容易に解除することができないものであること。

(オ) (イ)の装置は、電車線からの電源の供給が断たれたとき又は発電機等の故障により電源の供給が断たれた状態においても、蓄電池により一定の時間は機能を確保すること。

(カ) 専ら地下式構造で建築限界と車両限界の間隔が小さい区間を走行する旅客車にあつては、列車最前部乗務員室から列車後部乗務員室（貫通口が設けられており、かつ、施錠して使用される乗務員室に限る。）と隣接する客室間の扉の施錠を解除できる機能を有すること。

⑧ 列車最前部乗務員室を運転室としても使用する場合は、制御設備の操作装置及び常用ブレーキ装置（車両を急速に停止させるためのものを除く。）の操作装置をGOA2.5係員が操作できない構造とすること。

⑨ 電車線の架設方式がサードレール式等の避難誘導の際に感電のおそれのある場合にあつては、駅間において列車の乗降扉等が開いたときは、避難誘導に必要な区間のき電を停止できるもの（GOA2.5係員によるき電停止手配を含む。）であること。この場合、第81条関係の解釈基準6（4）に関わらず、非常停止装置を設けることができる。

⑩ 乗務員室において運転指令所と通話できる保安通信設備を設けること。