

制定 国鉄技第164号
平成14年 3月 8日
改正 国鉄技第57号
平成15年 6月30日
改正 国鉄技第57号
平成16年 8月11日
改正 国鉄技第128号
平成16年12月27日
改正 国鉄技第21号
平成18年 4月28日
改正 国鉄技第74号
平成30年 7月30日
改正 国鉄技第81号
令和元年10月4日
改正 国鉄技第86号
令和3年1月21日
改正 国鉄技第56号
令和3年10月28日
改正 国鉄技第85号
令和4年12月15日

各地方運輸局 鉄道部長 殿

鉄道局 技術企画課長

鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の制定に伴う取扱いについて

「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）、「施設及び車両の定期検査に関する告示」（平成13年国土交通省告示第1786号）、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の施行及びこれに伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令」（平成14年国土交通省令第19号）及び「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準について」（平成14年3月8日付け国鉄技第157号）の制定に伴い、その取扱いを下記のとおり定めたので、遺漏なきよう取り計らわれたい。

記

I 鉄道に関する技術上の基準を定める省令関係

1 第3条（実施基準）関係

- (1) 災害等のため一時使用する施設又は車両の構造については、省令の範囲内で安全が確認できる場合に限り、実施基準に定めた規定によらないことができる。
- (2) 運転取扱いに関する実施基準は、運転関係従事員が業務を行う上で必要な基本的取扱いが分かるように制定すること。
- (3) 実施基準を受理した場合は、当該実施基準の写し（新幹線に係るものにあつては当該実施基準）を技術企画課に送付すること。

2 第10条（係員の教育及び訓練等）関係

列車等の運転に直接関係する作業を行う係員に対する教育及び訓練等については、次のとおりとすること。

(1) 係員の教育及び訓練等について

- ① 実施要領には、教育及び訓練等の種類、実施者、対象者その他教育及び訓練等に必要な事項を定めること。
- ② 教育及び訓練等は、年間の計画を定めて定例的に実施すること。
- ③ 教育及び訓練の実施は、新たに業務に従事させる場合のほか、同一の職種であっても、他の箇所へ配置換えをする場合も含むものとし、新規に就業する箇所に係る車両、線路、運転保安設備、運転取扱い等について必要に応じて行うこと。
- ④ 動力車を操縦する係員が列車等の操縦を担当する線区を変更（新規に運輸営業を開始する場合を含む。）する場合の習熟のための教育及び訓練は次によること。
 - (ア) 就業する区間の線路見学及び操縦訓練を実施すること。この場合、操縦訓練の回数は5往復以上とすること。ただし、就業する区間の長さ、線路、信号の現示の複雑さ等を考慮して、操縦訓練の回数を適宜増減することができる。
 - (イ) 操縦訓練は、営業列車（新規に運輸営業を開始する場合は、開業後に営業する状態の列車をいう。以下同じ。）と同じ運行形態で行うものとする。ただし、延伸して開業する線区等で既営業区間に支障を及ぼすものと認められる場合は、可能な限り営業列車と類似した運行形態で行うこと。

(2) 適性の確認について

- ① 身体機能検査については、視機能、聴力、疾病、身体機能等の状態を各職種に応じて1年に1回以上行い、検査の結果が作業を行うのに支障がないことを確かめること。
- ② 精神機能検査については、作業素質検査（クレペリン検査）、照合、置換、分割、推理検査、反応速度検査、注意配分検査等の中から各職種に応じて勘案した検査を3年に1回以上行い、検査の結果が作業を行うのに支障がないことを確かめること。この場合において、作業素質検査は必ず行うこと。
- ③ ②の作業素質検査を事業者が自ら行う場合の作業素質検査の実施者は、地方運輸局長の行う適性検査講習会の講習修了者、(財)鉄道総合技術研究所の行う適性検査の講習修了証を受けた者又は内田式クレペリン検査の施行の有資格者であること。

(3) 知識及び技能の確認について

運転取扱いに関する規定、その他作業の実施に際して遵守すべき事項の習熟度及びこれらの

実行の程度を定期的に確かめるための時期及び方法を実施要領に規定すること。

- (4) (2)及び(3)の実施に関する基準を定め、その基準に達しない者に対しては適切な処置を行い、その基準に達したことを確かめた後、作業に就かせること。

(5) 係員に対する監督について

- ① 解釈基準5については、係員を適切に監督するための報告又は指示の時期等の実施の方法を実施基準に規定すること。

- ② 解釈基準6については、その内容を実施基準に規定するとともに、アルコール検査に関する取扱いについては、次のとおりとすること。

(ア) アルコールの影響による列車等の乗務の禁止

アルコールによる身体への影響は、個人の体質やその日の体調により異なるため、体内に保有するアルコールが微量であっても列車等の正常な操縦に影響を与えるおそれがある。このため、列車等を操縦する係員には、体内に保有するアルコール濃度の程度にかかわらず体内にアルコールを保有する状態で列車等に乗務させないこと。

(イ) 酒気帯びの有無の確認方法

- (a) 解釈基準6(2)に規定する「目視等」による確認において、対面でなく電話その他の方法で確認を行う場合には、応答の声の調子等により適切に酒気帯びの有無が確認できる方法で行うこと。

- (b) 解釈基準6(2)に規定する「アルコール検知器」による確認において、対面でなく電話その他の方法で確認を行う場合には、携帯電話等の通信機器の映像等により適切に酒気帯びの有無が確認できる方法で行うこと。

- (c) 解釈基準6(2)に規定する「酒気帯びの有無の確認」において、アルコール検知器で検知された場合には、乗務させないことを基本とするが、アルコール検知器の誤差や医薬品の影響なども考慮して、アルコール検知器の測定値のみならず、目視等による確認を含めて総合的に判断すること。

(ウ) アルコール検知器の仕様等

解釈基準6(2)に規定するアルコール検知器は以下の仕様等を満たすこと。

- (a) 一定の呼気量をもとにアルコール濃度を測定し数値を表示できること。

- (b) 表示するアルコール濃度の数値の単位は0.01mg/l以下であること。

- (c) 表示する下限値及び計測方法は、製造事業者が機器の誤差や口中・空気中のアルコール成分の影響を考慮し、呼気中のアルコール濃度が正確に検知できると定める下限値及び計測方法とすることができる。

- (d) 使用するアルコール検知器は、製造事業者の定めに従い適切に管理・運用されているものであること。

(エ) アルコール検査結果の保存

解釈基準6(4)に規定する記録は少なくとも1年間保存すること。

(オ) 経過措置の適用

経過措置を適用する場合は、今回の改正内容の趣旨を踏まえ、対応可能なものから順次行う等、本改正の早期の適用に努めること。

3 第14条（曲線半径）関係

解釈基準(5)ただし書き中「プラットホーム端部」とは、当該プラットホームの縁端から停車する列車の1車両長程度の長さの箇所とし、「利用者が少ない場合」とは、プラットホーム端部に旅客階段や改札口がなく、利用者が滞留するおそれのない場合をいう。

4 第23条（軌道）関係

(1) 普通鉄道（設計最高速度が130 km/h 以下の場合に限る。）の軌道の構造は、解釈基準(1)に示す各照査項目について安全性の照査が必要であるが、次の表に掲げる数値以上のものについては、これらの照査を行なったものとみなすことができるものとする。

設計最高速度	レールの重量、まくら木の本数及び道床の厚さ	設計通過トン数											
		2千万t/年を超える通過トン数			千万t/年を超え2千万t/年以下の通過トン数			5百万t/年を超え千万t/年以下の通過トン数			5百万t/年以下の通過トン数		
110km/hを超える速度	レールの重量	50	60	50	50	60	50	50	60	50	50	60	50
	まくら木の本数	39	39	42	37	37	40	37	37	40	37	37	40
	道床の厚さ	250	200	200	200	150	150	200	150	150	200	150	150
90km/hを超え110km/h以下の速度	レールの重量	50	60	50	50	60	50	37	40	37	37	40	37
	まくら木の本数	39	39	42	37	37	40	37	37	40	37	37	40
	道床の厚さ	200	150	150	200	150	150	200	150	150	200	150	150
70km/hを超え90km/h以下の速度	レールの重量	50	60	50	50	60	50	37	40	37	30	37	30
	まくら木の本数	39	39	42	37	37	40	37	37	39	34	34	36
	道床の厚さ	200	150	150	200	150	150	150	120	120	150	120	120
70km/h以下の速度	レールの重量	50	60	50	50	60	50	37	40	37	30	37	30
	まくら木の本数	39	39	42	37	37	40	37	37	39	34	34	36
	道床の厚さ	200	150	150	200	150	150	120	100	100	120	100	100

備考1) レールの重量の単位：kg、道床の厚さの単位：mm

2) ロングレールを用いる場合のまくら木本数は、この表の数値から1を減じて得た数値とすることができる。

3) 舗装軌道の場合は、まくら木の本数に限りこの値を減ずることができる。

4) 路盤がコンクリート、岩盤又はこれと同等以上の支持力を有するものである場合は、道床の厚さに限りこれによらないことができる。

(2) 解釈基準(3)における分岐器の構成部材に生ずる応力が材料の許容応力度以下であることの

確認は、今後、新規に設計される分岐器についてのみ確認することとする。

5 第29条（地下駅等の設備）関係

解釈基準8の係員の火災発生時の対応、教育・訓練及び消防機関との連携について

(1) 解釈基準8(1)の係員の火災発生時の対応、教育・訓練及び消防機関との連携について火災が発生した場合に、鉄道係員が行う初期消火、避難誘導等の方法、手順等をいう。このため、地下駅には、次に掲げる事項について、鉄道係員の本来の役割を踏まえて、その方法及び手順を停車場ごとに定め、それを備えておくこと。この場合、列車に乗務する係員や停車場の要員配置の実態及び停車場の構造等に応じたものとする。

- ① 消防機関等への通報
- ② 旅客への火災発生周知等情報の提供
- ③ 排煙設備等の火災対策設備の動作確認・操作
- ④ 初期消火
- ⑤ 旅客の避難誘導

(2) 解釈基準8(2)の「係員に対する教育」とは、火災発生時に鉄道係員が、初期消火、避難誘導等を迅速かつ的確に行えるよう平常時における防災教育を行うこと及び自衛消防活動能力の向上に努めることをいう。

「訓練」については、計画を定めて1年に1回以上定期的に行うこと。また、「訓練」を行った後は、その事後評価を行うこと。

(3) 解釈基準8(3)の「消防活動上有効な情報」とは、事業者として消防機関へ協力できるものとし、平常時においては、各種火災対策設備の配置図、防災体制等を、火災発生時においては、旅客の避難状況、火災対策設備の作動状況等をいう。

6 第36条（プラットフォーム）関係

(1) 解釈基準(1)中「プラットフォームの有効長を発着する列車長に対して短くすることができる」場合の「列車の運用上やむを得ない場合」及び「旅客の転落等の危険を防止するための措置」とは、次の表のとおりとする。

列車の運用上やむを得ない場合	旅客の転落等の危険を防止するための措置
輸送力増強等でプラットフォームを延伸する場合、地形上等の理由（プラットフォーム端に踏切、河川等が存在する場合）で協議によっても解決が困難であり、かつ、輸送力増強等が緊急を要すると考えられる場合	① ドア非扱いを行なうこと。 かつ ② 案内放送を行なうこと。
一時的需要に応えるために運行される臨時列車等を停車させる場合	① ドア非扱い又はこれと同等の措置若しくは降車時の案内誘導を行なうこと。 かつ ② 案内放送を行なうこと。

- (2) 解釈基準(3)④及び(4)④の可動式ホーム柵の設置位置は、可動式ホーム柵の線路側へのたわみが予想される場合には、車両の横方向変位量を考慮し、可動式ホーム柵のたわみにより列車と接触するおそれのないものとする。また、視覚障害者が使用する白杖の先端部分や車椅子使用者又はベビーカーに乗った乳幼児の足等が列車に接触するおそれがないものとする。
- (3) 可動式ホーム柵は柵閉時において、以下の条件を満たすものとする。
- ① 解釈基準(3)、(4)、(5)③、④中の可動式ホーム柵
- (ア) 柵上端のプラットホーム面からの高さは、1,100mm以上であること。
- (イ) 柵下端のプラットホーム面からの高さは、550mm以下を基本とする。ただし、柵下端のプラットホーム面からの高さが400mm以上の場合、通り抜けを検知できるセンサーの設置や音声・表示等による注意喚起を行うこと。
- (ウ) ロープ、バー等の隙間がある構造の場合、その隙間は、350mm以下を基本とし、旅客が容易に通り抜けられない構造であること。
- ② 解釈基準(5)⑤、⑥中の可動式ホーム柵
- (ア) 柵上端のプラットホーム面からの高さは、1,100mm以上であること。
- (イ) 柵下端のプラットホーム面からの高さは、200mm以下であること。
- (ウ) ロープ、バー等の隙間がある構造の場合、その隙間は、200mm以下であること。
- (4) 解釈基準(5)③の可動式ホーム柵の設置位置は、列車風が旅客に与える影響を考慮すること。
- (5) 解釈基準(6)中の旅客の居残りを防止する措置は、センサー等により旅客を検知するものとし、ホームドア又は可動式ホーム柵とプラットホームの縁端との間の幅員が広く、列車乗降時の通路として使用する場合において、ホームドア又は可動式ホーム柵の閉時に、係員等が実施するホームドア又は可動式ホーム柵とプラットホームの縁端との間の旅客の居残りの確認を含むものとする。
- (6) 解釈基準(3)④の規定は、固定柵を設けたプラットホームにおける固定柵を設置してある箇所について準用する。

7 第41条（電車線路等の施設等）関係

新幹線鉄道の電車線の支持物は、建設地点で考えられる最大級の強さをもつ地震動に対して、倒壊しない又は損傷により列車の走行空間を支障しない設計とすること。

8 第55条（鉄道信号の現示装置等）関係

解釈基準33中「接近する列車が当該列車の進路を支障する箇所までに停止することができる距離以上の地点から確認することができる位置に設置すること。」とは、本運用通達19(2)により定めたブレーキの取扱いに応じたブレーキ距離に加え、係員が、①特殊信号の停止信号の現示を視認可能となつてから、それを特殊信号の停止信号の現示と認識するまでに要する時間、及び②当該特殊信号の停止信号の現示を認識してからブレーキ操作するまでの時間を考慮した位置に設置することをいう。

9 第57条（列車を自動的に減速又は停止させる装置）関係

- (1) 解釈基準 7 中「付加的な機能」とは、解釈基準 2、3 及び 5 の機能（以下「主機能」という。）に追加する機能であって、信号現示に連動して列車を停止させる機能（以下「補足機能」という。）及び線路が支障した場合に列車を停止させる機能など信号現示や線路の条件によることなく列車を停止させ又は減速させる機能（以下「付加機能」という。）をいう。
- (2) 主機能、補足機能及び付加機能については、その具体的な機能を実施基準に規定すること。

10 第 6 6 条（安定性）関係

解釈基準 2 中「適切な静止輪重比」とは 10%以内とすることを標準とする。ただし、既存車両であって 10%以内とすることが困難な場合にあっても、20%以内を限度とすること。

11 第 7 4 条（旅客用乗降口の構造）関係

(1) 解釈基準 2 (4) 中「旅客用乗降口の床面の高さプラットフォームの高さは、できる限り平らであること。」とは、当該車両が運用されている線区の各駅のプラットフォームの高さ及びその線区において運用されている車両の実態を考慮するとともに、当該線区において運用される車両の更新並びに当該線区の各駅のプラットフォームの改良についての鉄道事業者の今後の方針を勘案した上で、車両の乗降口床面の高さを技術上可能な限りプラットフォームの高さを近づけることを基本に以下によること。

- ① 旅客用乗降口に踏み段を設けない車両にあっては、旅客用乗降口の床面の高さがプラットフォームの高さより低くなる場合は、20mmを限度する。
- ② 旅客用乗降口にやむを得ず踏み段を設けた車両にあっては、旅客の安全かつ円滑な乗降に支障を及ぼすおそれのない場合を除き、旅客用乗降口の踏み段の高さを、プラットフォームの高さ以上とすること。

(2) 解釈基準 4 (3) 中「走行中に(2)の鎖錠を開放し、かつ、操作装置を開放位置にした場合においても扉が開かない構造であること」の走行中とは、車両の速度が一定の極めて低い速度以上の状態とする。その速度はできるだけ低い速度とし、5km/h以下とすることが望ましいが最大でも10km/hとする。

(3) 解釈基準 5 中「扉が閉じた後でなければ発車できない構造」とは、次によることとする。

- ① 「扉が閉じた」とは、扉の戸先と戸先の間隔（1枚扉の場合は扉の戸先と車体の戸当たり部との間隔）が30mm以下の状態をいう。
- ② 「発車できない構造」とは、電車にあっては、主回路を遮断する構造のものをいい、内燃動車にあっては、動力伝達系統を遮断する構造のものをいう。

なお、旅客用乗降口が1箇所であり、動力車を操縦する係員が旅客の乗降状態を確認できる場合にあっては、力行制御装置の操作を制限する装置等の開扉発車防止装置を設けることを含むものとする。

12 第 8 5 条（停電時の装置の機能）関係

解釈基準 1 中「一定の時間は機能を確保すること」の一定の時間とは、30分以上を標準とする。

13 第 1 0 1 条（列車間の安全確保）関係

(1) 列車の運転に常用する列車間の安全確保の方法（閉そくによる方法により列車を運転する場

合は、閉そく方式の種類)を区間ごとに実施基準に規定すること。また、種類ごとに取扱いを規定すること。

(2) 解釈基準1に關係する閉そく区間の併合又は分割の取扱いについては、次の項目について実施基準に規定すること。

- ① 併合又は分割の取扱いをする区間
- ② 併合又は分割した閉そく区間に対する通票等の取扱い
- ③ 閉そく区間の境界となる停車場における表示等の取扱い
- ④ 動力車を操縦する係員に対する併合又は分割の取扱いの認知方法
- ⑤ 閉そく区間の併合又は分割により使用を中止する信号機及び關係転てつ器の取扱い
- ⑥ その他併合又は分割の取扱いに必要な事項

(3) 解釈基準1(7)③ただし書の取扱いをする場合は、折り返し使用をする列車を各停車場に掲出しておかなければならないことを実施基準に規定すること。

(4) 解釈基準4(10)の指導票の取扱いについては、次の項目について実施基準に規定すること。

- ① 指導票を使用する区間及び使用する区間ごとの指導票の種類
- ② 指導票の様式
- ③ 指導票の管理方法及び管理者
- ④ 指導票の発行方法及び発行者
- ⑤ 指導票の使用廃止の取扱い方法
- ⑥ その他指導票の取扱いに必要な事項

(5) 解釈基準5(3)の伝令票の取扱いについては、(4)の指導票に準じて実施基準に規定すること。この場合において、伝令票の種類及び様式は、当該区間の指導票の種類及び様式と異なるものとする。

14 第102条(列車の操縦位置)關係

解釈基準(4)及び(6)の取扱いをする場合は、停車場名又は区間を実施基準に規定すること。

15 第103条(列車の運転速度)關係

(1) 解釈基準中「最高速度」は、列車の運行計画による最高許容速度を実施基準に規定すること。

(2) 解釈基準(2)(ケ)中「一定の速度を定め」とは、同一の信号の現示に対して、原則として事業者内で統一した速度とすることをいう。ただし、2以上の線区を有する事業者において、動力車操縦者の担当する線区が重複しない場合など安全上支障がないものと認められるときは、この限りでない。

16 第105条(列車の同時進入進出)關係

解釈基準(2)の「安全側線が設けてあるとき。」には、關係する線路に脱線転てつ器を設けることによって、一方の列車が過走した場合に、他方の列車に支障を及ぼすことが防止されているものを含む。

17 第106条(列車防護)關係

列車に乗務する係員に列車防護を行わせる場合であって、動力車を操縦する係員が単独で乗務(ワンマン運転)する列車については、次のとおりとすること。

- ① 旅客列車を運転する場合は、乗降時の旅客の安全及び異常時の旅客の避難誘導に支障を及ぼすことがないこと。
- ② 複線運転をする区間（単線の並列の区間を含む。）については、隣接線路の列車防護が速やかに行われるように措置されていること。この場合において、急曲線等の線路条件、踏切道における道路交通量等の危険要素を勘案して、必要と認められる箇所の線路間には、列車防護が自動的に行われる装置を設けること。
- ③ 実施に際しては、関係する係員に対して、相当の期間にわたって必要な教育及び訓練を行うこと。
- ④ 実施に際しては、利用客に対して、相当な期間にわたって周知徹底を図ること。
- ⑤ 区間、列車及び運転取扱いを実施基準に規定すること。

18 第109条（入換え）関係

- (1) 解釈基準1(1)⑤中「無線装置を使用して行う方法」を行う場合は、次のとおりとすること。
 - ① 無線システムは次の機能を備えたものであること。
 - (ア) システムに故障が生じたときは、車両を自動的に停止させる機能
 - (イ) システムの稼働時に、目的以外の車両の制御を防止する機能
 - (ウ) 無線が途絶したとき又は受信状態が不安定となったときは、車両を自動的に停止させる機能
 - (エ) 設定した速度を超えたときは、自動的に速度を制御する機能
 - ② 作業に関わる保安上の措置
操縦位置は車両の前頭を基本とするが、地上で操縦する場合は、車両の移動区間（始点から終点まで）の安全が、操縦者から明確に確認できる位置とすること。
 - ③ 操縦者に関わる保安上の措置
 - (ア) 操縦者が扱う装置は、操縦者自身の行動に支障をきたすものでないこと。
 - (イ) 操縦者に異常が発生したときは、容易に停止制御できるか又は自動的に停止制御が可能な装置であること。
 - ④ 操縦者の資格要件等
無線装置を使用して行う方法は、従来の入換合図を行う者が自ら車両の操縦を行うものであることから、当該操縦者は、合図を行う者としての知識及び技能を保有するとともに、動力車操縦者の資格を有する者であること。
- (2) 解釈基準1(1)ただし書き中「動力車を操縦する係員が前方の見通しその他車両の安全な運転に必要な条件を考慮して運転する方法」を行う場合は、次のとおりとすること。
 - ① 解釈基準1(1)ただし書き中「他の線路を支障するおそれのない入換え」とは、次のいずれにも適合する場合をいう。
 - (ア) 定例の入換えとしてあらかじめ計画されたものであること。
 - (イ) 常置信号機等により他の列車等の運転から防護されている範囲内の移動であること。
 - (ウ) 移動の範囲内に転てつ器がないこと。ただし、連動装置等により鎖錠されている転てつ器を除く。
 - (エ) 前途の見通しの範囲内で停止できる運転速度であること。
 - ② 同ただし書き中「定例となっている簡易な入換え」とは、次のいずれにも適合する場合をいう。

- (ア) 定例の入換えとしてあらかじめ計画されたものであること。
 - (イ) 進路が競合する入換え又は過走により相互に支障を及ぼすおそれがある他の入換えが行われるおそれがないこと。
 - (ウ) 本線に支障を及ぼさない側線内のみで行われるもの又は本線を使用若しくは横断する場合にあっては、他の列車等が運転されるおそれのない時間帯に行われるものであること。
 - (エ) 前途の見通しの範囲内で停止できる運転速度であること。ただし、転てつ器の開通方向を確認しながら運転する場合は、直ちに停止できる運転速度とすること。
- ③ 停車場における列車の停止位置修正については、①の方法に準じて行うこと。この場合において、①(ア)は適用しない。

19 第117条（その他信号の現示に関する事項）関係

- (1) 濃霧、吹雪等により、鉄道信号の現示又は表示が正常の状態より識別し難くなった際の取扱いを実施基準に規定すること。
- (2) 解釈基準 1(11)③において、発炎信号又は発光信号を現示する装置を設置する場合は、発炎信号又は発光信号を現示する装置の設置状況を踏まえたブレーキの取扱いを定め教育及び訓練を行うこと。

II 鉄道に関する技術上の基準を定める省令の施行及びこれに伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令関係

第3条及び第4条関係

各号に掲げる許可には、廃止前の各規則の附則において許可を受けたとみなされたものを含むものである。

III 施設及び車両の定期検査に関する告示関係

第6条関係

第6条第2項中「特別な事由」とは、悪天候等やむを得ない事象により検査ができない場合を含む。