

## 貫通口及び貫通路の構造

第75条 旅客車には、旅客が安全かつ円滑に通行することができる貫通口及び貫通路を設けなければならない。ただし、専ら車両一両で運転するものにあつては、この限りでない。

2 施設の状況により非常時に側面から避難できない区間を走行する列車は、その最前部となる車両の前端及び最後部となる車両の後端（最前部が機関車である列車にあつては、車両の最後部となる後端）から確実に避難することができるものでなければならない。

[解釈基準]

[基本項目]

1. 貫通口及び貫通路の設置及び寸法にあつては、次の表のとおりとする。

(普通鉄道)

車両の種類	貫通口の必要数	貫通路の必要数	貫通口及び貫通路の有効幅	軌間0.762mの場合の貫通口及び貫通路の有効幅	貫通口及び貫通路の有効高さ
専ら1両で運転する旅客車(地下鉄等旅客車のうち建築限界と車両限界の基礎限界との間隔が側部において400mm未満の区間を走行する車両及びサードレール式の区間を運転する車両を除く)	0	0			
旅客車	1	1	550mm以上	400mm以上	1800mm以上
地下鉄等旅客車(備考1)	2	2			
○列車の最前部又は最後部となる車両	1	1			
○専ら機関車に接続される車両	1	1			
○特別な措置を講じた車両(備考2)	1	1			
サードレール式の電車区間を運転する列車の最前部又は最後部となる車両	2	1			
サードレール式の電車区間を専ら1両で運転する車両	1	0			
建築限界と車両限界の基礎限界との間隔が側部において400mm未満の区間を走行する車両	2	2	600mm以上	600mm以上	
専ら1両で運転する車両	2	0			
列車の最前部又は最後部となる車両	2	1			
新幹線(旅客車)			550mm以上		1800mm以上
運転室のある車両(備考3)	1	1			
上記以外の車両	2	2			

(特殊鉄道)

車両の種類	貫通口の必要数	貫通路の必要数	貫通口及び貫通路の有効幅	貫通口及び貫通路の有効高さ
懸垂式及び跨座式鉄道	2	2	550mm以上	1800mm以上
列車の最前部または最後部となる車両	1	1	550mm以上	1800mm以上
案内軌条式鉄道	2	2	550mm以上 (備考4)	1800mm以上
最前部又最後部となる車両	1	1		
鋼体複線式の電車区間を運転する列車	2	1		
無軌条式電車	1	1	550mm以上	1800mm以上
専ら1両で運転する旅客車	0	0		
索道鉄道	1	1	550mm以上	1800mm以上
専ら1両で運転する旅客車	0	0		
浮上式鉄道	2	2	550mm以上	1800mm以上
列車の最前部または最後部となる車両	1	1		

備考1：地下鉄等旅客車とは、主として地下式構造の鉄道に使用する旅客車及び長大トンネル（一つのトンネル長さが1.5kmをこえるもの、市街地の地下以外に設けるトンネルでの駅間距離（ホーム端間距離をいう。）又はトンネル端と最寄駅のホーム端との距離が1kmを超えるもの）を有する鉄道に使用する旅客車をいう。

備考2：「特別な措置を講じた車両」とは、車両2両以上で組成された列車を連結して組成された旅客車で、次のいずれかの措置を講じた場合の当該連結部の車両をいう。

- ・ 連結された列車ごとに、それぞれ非常の場合に旅客を誘導して退避させるための係員（以下、保安要員という。）が乗務する場合。
- ・ 連結された列車のいずれかに保安要員を乗務させるとともに、当該旅客列車を組成する全ての車両の非常通報装置に旅客と保安要員との間で通話できる機能を設けた場合。

備考3：新幹線（旅客車）において2個列車を併結して運転する場合は、備考2に示す「特別な措置を講じた車両」の条件を満たす場合に限るものとする。

備考4：案内軌条式鉄道で、車体の長さが8m以下の車両であって、列車の前端及び列車の最後部となるものの後端にあつては、450mm以上とすることができる。

2. 貫通口及び貫通路の構造は、以下の通りとする。

(1) 列車の最前部となる車両の前端又は最後部となる車両の後端の貫通口には、常時確実に閉鎖することができる次の扉を設けること。

- ① 開き戸の場合は、連結側となったときに解放したまま保持できること。
- ② 旅客が容易に触れることができる場合は、旅客の不意な動作により危険は状態とならない構造とすること。

- (2) 2 (1) 以外の場所に設ける場合は、引き戸とする。
- (3) 貫通路は、著しい段差等通行の妨げとなるものがなく安全な通行ができるようほろ、渡り板等を設けること。

以 上