

## 資料編

資料 1	運転事故件数(事業者別) .....	1 - 1
資料 2	輸送障害件数(事業者別) .....	2 - 1
資料 3	輸送の安全に関する事業改善命令に対する主な改善報告 .....	3 - 1
資料 4	事故等の報告に基づく行政指導と主な改善報告 .....	4 - 1
資料 5	事故等の再発防止のための行政指導(通達) .....	5 - 1
資料 6	安全関連設備投資・修繕費(事業者別) .....	6 - 1
資料 7	踏切道箇所数等(事業者別) .....	7 - 1
資料 8	自動列車停止装置等の整備状況(事業者別) .....	8 - 1
資料 9	プラットフォームにおけるホームドア及び 内方線付き JIS 規格化点状ブロックの整備状況 .....	9 - 1
資料 10	重大な人的被害を生じた運転事故(過去 30 年間) .....	10 - 1

資料 1 運転事故件数（事業者別）

① J R（在来線） [ 7 社 ]

事業者名 \ 事故種類	列車衝突	列車脱線	列車火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	合計	列車百万扣当たり件数	列車走行扣(百万キ口)
北海道旅客鉄道				10		2		12	0.33	36.25
東日本旅客鉄道		3		44		163		210	0.95	220.46
東海旅客鉄道				6		8		14	0.30	46.63
西日本旅客鉄道		1		24		42	2	69	0.44	156.14
四国旅客鉄道				6		6		12	0.57	20.90
九州旅客鉄道		1		23		18		42	0.68	61.64
日本貨物鉄道	1	1		10		24		36	0.54	66.43
合計	1	6	0	123	0	263	2	395	0.65	608.45

(平成26年度)

② J R（新幹線） [ 4 社 ]

事業者名 \ 事故種類	列車衝突	列車脱線	列車火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	合計	列車百万扣当たり件数	列車走行扣(百万キ口)
東日本旅客鉄道								0	0.00	43.51
東海旅客鉄道								0	0.00	59.62
西日本旅客鉄道								0	0.00	41.06
九州旅客鉄道								0	0.00	10.20
合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	154.40

(平成26年度)

③ 大手民鉄 [ 1 5 社 ]

事業者名 \ 事故種類	列車衝突	列車脱線	列車火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	合計	列車百万扣当たり件数	列車走行扣(百万キ口)
東武鉄道				8		20		28	0.74	38.08
西武鉄道				3		13		16	0.76	20.96
京成電鉄				1		3		4	0.29	13.62
京王電鉄						4		4	0.27	14.92
小田急電鉄				3		8	1	12	0.58	20.70
東京急行電鉄				1		13		14	0.73	19.11
京浜急行電鉄						8		8	0.50	15.97
相模鉄道						2		2	0.39	5.10
名古屋鉄道				14		3		17	0.41	41.24
近畿日本鉄道				21		20		41	0.68	60.01
南海電気鉄道				11		8		19	1.17	16.28
京阪電気鉄道				2		3		5	0.41	12.20
阪急電鉄				1		9		10	0.45	22.46
阪神電気鉄道								0	0.00	8.62
西日本鉄道				1		3		4	0.46	8.67
合計	0	0	0	66	0	117	1	184	0.58	317.93

注：西武鉄道は新交通を含む。

(平成26年度)

④ 公営地下鉄等 [10社]

事業者名	事故種類	列車衝突	列車脱線	列車火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	合計	列車百万歩 当たり件数	列車走行歩 (百万キロ)
札幌市									0	0.00	5.76
仙台市									0	0.00	1.73
東京都							4		4	0.24	16.92
東京地下鉄							15		15	0.42	35.32
横浜市									0	0.00	6.22
名古屋市							4		4	0.34	11.89
京都市									0	0.00	3.59
大阪市							16		16	0.84	19.03
神戸市							3		3	0.86	3.47
福岡市							1		1	0.28	3.54
合計		0	0	0	0	0	43	0	43	0.40	107.47

注：東京都は新交通及びモノレールを、大阪市は新交通を含む。

(平成26年度)

⑤ 新交通・モノレール [17社]

事業者名	事故種類	列車衝突	列車脱線	列車火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	合計	列車百万歩 当たり件数	列車走行歩 (百万キロ)
東京モノレール									0	0.00	3.38
湘南モノレール									0	0.00	0.63
千葉都市モノレール									0	0.00	1.19
多摩都市モノレール									0	0.00	1.41
山万									0	0.00	0.14
舞浜リゾートライン									0	0.00	0.36
埼玉新都市交通									0	0.00	1.03
横浜シーサイドライン									0	0.00	1.29
ゆりかもめ									0	0.00	2.41
名古屋ガイドウェイバス(軌道)									0	0.00	0.63
愛知高速交通									0	0.00	0.74
神戸新交通									0	0.00	1.98
大阪高速鉄道									0	0.00	2.36
広島高速交通									0	0.00	1.63
スカイレールサービス(軌道)						1			1	12.03	0.08
北九州高速鉄道									0	0.00	0.68
沖縄都市モノレール									0	0.00	1.07
合計		0	0	0	0	1	0	0	1	0.05	21.00

(平成26年度)

⑥ 中小民鉄 [ 1 3 1 社 ] 1/3

事業者名	事故種類 列車 衝突	列車 脱線	列車 火災	踏切 障害	道路 障害	人身 障害	物損	合計	列車百万扣 当たり件数	列車走行扣 (百万キロ)
太平洋石炭販売輸送								0	0.00	0.01
津軽鉄道								0	0.00	0.21
弘南鉄道				1		1		2	3.56	0.56
八戸臨海鉄道								0	0.00	0.02
三陸鉄道								0	0.00	0.94
岩手開発鉄道								0	0.00	0.08
仙台臨海鉄道								0	0.00	0.02
仙台空港鉄道								0	0.00	0.21
阿武隈急行								0	0.00	0.96
福島交通				1				1	3.17	0.32
福島臨海鉄道				1				1	175.22	0.01
会津鉄道								0	0.00	0.67
野岩鉄道								0	0.00	0.46
青函トンネル記念館								0	0.00	0.00
秋田内陸縦貫鉄道								0	0.00	0.73
秋田臨海鉄道								0	0.00	0.01
由利高原鉄道								0	0.00	0.24
山形鉄道								0	0.00	0.26
IGRいわて銀河鉄道				1				1	0.69	1.46
青い森鉄道				2		1		3	1.55	1.93
長野電鉄				1				1	0.92	1.09
上田電鉄								0	0.00	0.28
アルピコ交通				2				2	7.50	0.27
関西電力								0	0.00	0.05
北越急行								0	0.00	1.24
しなの鉄道				1				1	0.56	1.79
北陸鉄道				1		1		2	4.11	0.49
のと鉄道								0	0.00	0.41
富山地方鉄道				4				4	1.76	2.28
黒部峡谷鉄道								0	0.00	0.23
立山黒部貫光								0	0.00	0.09
富山ライトレール								0	0.00	0.32
えちごトキめき鉄道								0	0.00	0.08
あいの風とやま鉄道								0	0.00	0.13
IRいしかわ鉄道								0	0.00	0.04
新京成電鉄						3		3	1.22	2.47
ひたちなか海浜鉄道								0	0.00	0.33
関東鉄道				5				5	1.98	2.53
秩父鉄道								0	0.00	2.37
江ノ島電鉄					2			2	3.16	0.63
流鉄		1						1	3.47	0.29
上信電鉄						1		1	1.34	0.75
上毛電気鉄道								0	0.00	0.66
小湊鉄道				2				2	4.01	0.50
北総鉄道						1		1	0.58	1.72
富士急行				1				1	1.34	0.75
銚子電気鉄道								0	0.00	0.09

(平成26年度)

⑥ 中小民鉄 [131社] 2/3

事業者名	事故種類	列車衝突	列車脱線	列車火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	合計	列車百万扣 当たり件数	列車走行扣 (百万キロ)
箱根登山鉄道					2				2	2.57	0.78
伊豆箱根鉄道									0	0.00	1.65
いすみ鉄道									0	0.00	0.29
真岡鐵道							1		1	1.43	0.70
わたらせ渓谷鐵道									0	0.00	0.43
鹿島臨海鐵道									0	0.00	1.07
神奈川臨海鐵道									0	0.00	0.03
京葉臨海鐵道					1				1	7.32	0.14
東京臨海高速鐵道									0	0.00	1.26
東葉高速鐵道									0	0.00	1.37
埼玉高速鐵道									0	0.00	1.57
芝山鐵道									0	0.00	0.05
横浜高速鐵道							1		1	1.15	0.87
高尾登山電鉄									0	0.00	0.04
御岳登山鐵道									0	0.00	0.02
大山觀光電鉄									0	0.00	0.02
筑波觀光鐵道									0	0.00	0.03
首都圏新都市鐵道									0	0.00	7.35
伊豆急行									0	0.00	1.28
岳南電車									0	0.00	0.24
静岡鐵道									0	0.00	1.22
大井川鐵道									0	0.00	0.39
遠州鐵道					1				1	0.92	1.08
天竜浜名湖鐵道							1		1	0.80	1.25
豊橋鐵道									0	0.00	0.95
名古屋臨海鐵道									0	0.00	0.05
衣浦臨海鐵道									0	0.00	0.01
愛知環状鐵道									0	0.00	2.08
東海交通事業									0	0.00	0.20
三岐鐵道									0	0.00	1.34
伊勢鐵道									0	0.00	0.58
西濃鐵道									0	0.00	0.00
樽見鐵道									0	0.00	0.40
明知鐵道									0	0.00	0.25
長良川鐵道					1		1		2	2.60	0.77
福井鐵道									0	0.00	0.70
えちぜん鐵道					6				6	4.35	1.38
名古屋臨海高速鐵道									0	0.00	0.87
伊賀鐵道									0	0.00	0.38
養老鐵道									0	0.00	1.30
山陽電氣鐵道					3		3		6	0.85	7.02
神戸電鉄							2		2	0.44	4.52
叡山電鉄									0	0.00	1.03
近江鐵道									0	0.00	1.11
北大阪急行電鉄							1		1	1.49	0.67
泉北高速鐵道							1		1	0.69	1.46
能勢電鉄					1				1	0.75	1.33
水間鐵道									0	0.00	0.21

(平成26年度)

⑥ 中小民鉄 [ 1 3 1 社 ] 3/3

事業者名	事故種類	列車衝突	列車脱線	列車火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	合計	列車百万扣 当たり件数	列車走行扣 (百万キロ)
紀州鉄道									0	0.00	0.04
六甲山観光									0	0.00	0.05
比叡山鉄道									0	0.00	0.03
丹後海陸交通									0	0.00	0.01
鞍馬寺									0	0.00	0.01
北条鉄道									0	0.00	0.17
信楽高原鐵道									0	0.00	0.05
北神急行電鉄									0	0.00	0.49
北近畿タンゴ鐵道					2				2	1.11	1.81
嵯峨野觀光鐵道									0	0.00	0.04
智頭急行									0	0.00	1.14
神戸市すまいまちづくり公社									0	0.00	0.02
京福電氣鐵道									0	0.00	0.02
和歌山電鐵									0	0.00	0.43
一畑電車					1				1	1.43	0.70
広島電鉄					2				2	1.21	1.65
水島臨海鐵道									0	0.00	0.32
錦川鐵道									0	0.00	0.28
若桜鐵道									0	0.00	0.14
井原鐵道									0	0.00	0.76
土佐くろしお鐵道							1		1	0.65	1.54
阿佐海岸鐵道									0	0.00	0.10
高松琴平電氣鐵道					2		1		3	1.30	2.31
伊予鐵道					2				2	1.17	1.71
四国ケーブル									0	0.00	0.02
筑豊電氣鐵道									0	0.00	0.96
甘木鐵道									0	0.00	0.39
島原鐵道					1				1	1.16	0.86
熊本電氣鐵道					3				3	8.59	0.35
南阿蘇鐵道									0	0.00	0.18
松浦鐵道					2				2	1.18	1.69
帆柱ケーブル									0	0.00	0.02
岡本製作所									0	0.00	0.00
くま川鐵道									0	0.00	0.26
平成筑豊鐵道							1		1	1.10	0.91
肥薩おれんじ鐵道					1				1	0.61	1.64
合計		0	1	0	54	2	22	0	79	0.76	103.78

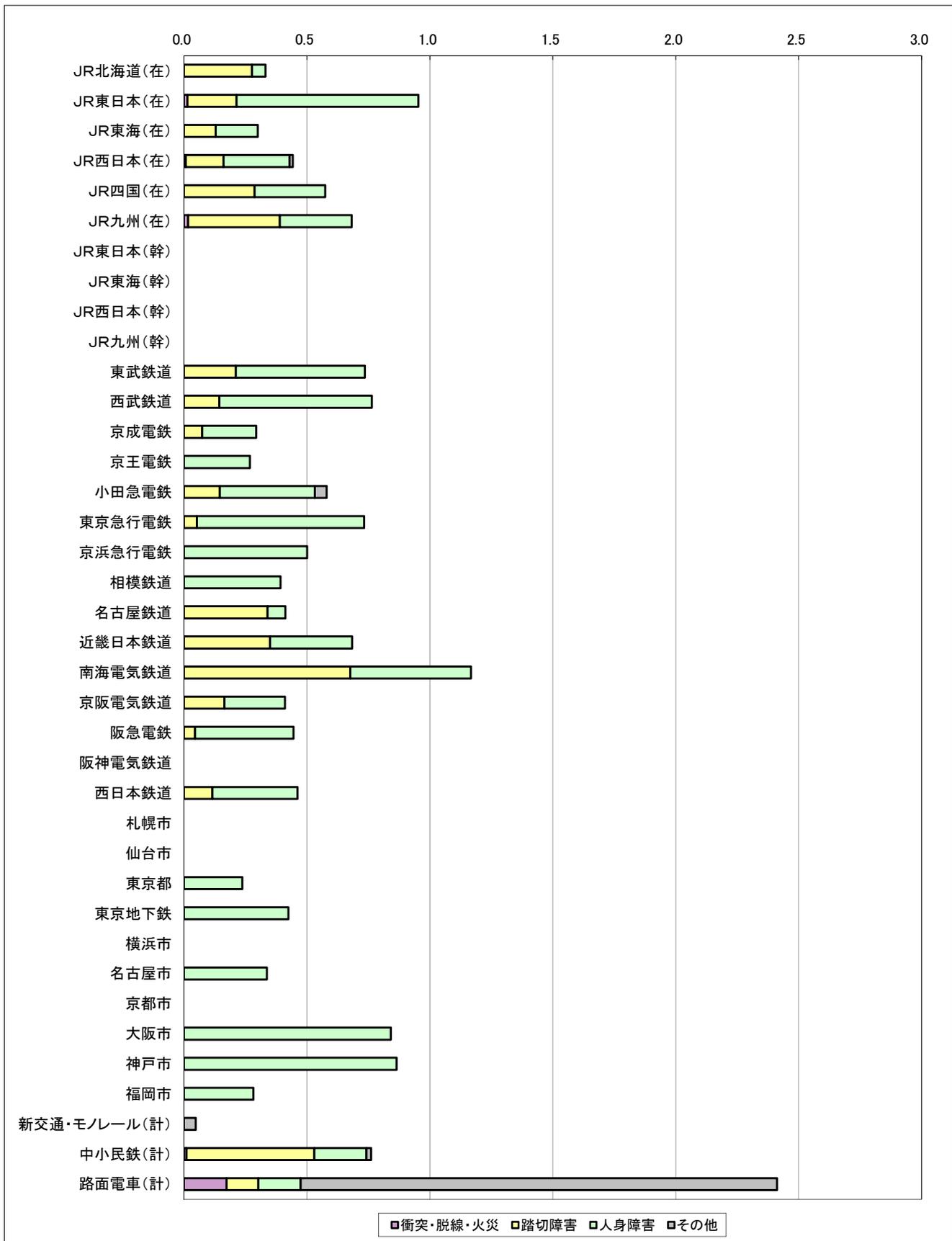
(平成26年度)

⑦ 路面電車 [19社]

事業者名	事故種類	車両衝突	車両脱線	車両火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	合計	列車百万扣 当たり件数	列車走行扣 (百万キロ)
札幌市									0	0.00	1.06
函館市									0	0.00	1.00
富山地方鉄道						15	1		16	20.79	0.77
万葉線									0	0.00	0.60
富山ライトレール									0	0.00	0.05
東京都						2			2	1.35	1.48
東京急行電鉄									0	0.00	0.65
豊橋鉄道						3			3	5.92	0.51
福井鉄道						12			12	89.25	0.13
京福電気鉄道						4			4	4.51	0.89
京阪電気鉄道							1		1	0.59	1.70
阪堺電気軌道					1	1			2	1.37	1.46
岡山電気軌道						1			1	1.90	0.53
広島電鉄						2	1		3	0.94	3.20
伊予鉄道						2	1		3	2.66	1.13
とさでん交通						1			1	0.48	2.10
長崎電気軌道			2		2				4	1.60	2.50
熊本市			1						1	0.58	1.73
鹿児島市			1			2			3	1.75	1.72
合計		0	4	0	3	45	4	0	56	2.41	23.21

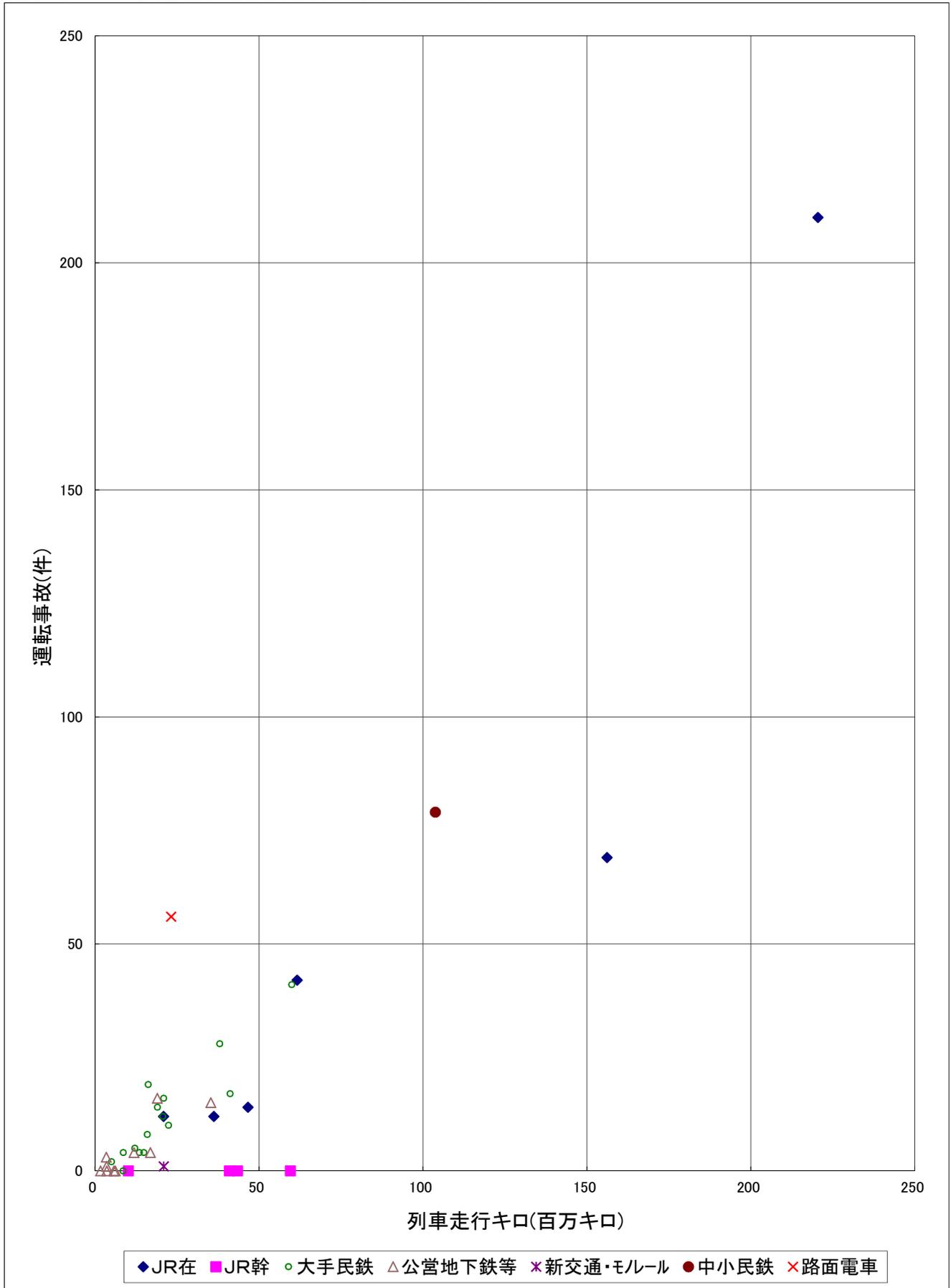
(平成26年度)

【参考1-1】 運転事故発生率（列車走行百万キロあたり）



注：JR各社(在)は在来線、(幹)は新幹線。「その他」は、道路障害事故と物損事故。(平成26年度)

【参考 1 - 2】 運転事故件数と列車走行キロの関係



資料2 輸送障害件数（事業者別）

① JR（在来線） [7社]

原因 事業者名	部 内					部 外		合計	列車百万扣 当たり件数	列車走行扣 (百万キ口)
	鉄道 係員	車両	鉄道 施設	小計	列車百万扣 当たり件数	鉄道外	自然 災害			
北海道旅客鉄道	35	122	65	222	6.12	130	111	463	12.77	36.25
東日本旅客鉄道	64	177	123	364	1.65	573	345	1,282	5.82	220.46
東海旅客鉄道	10	27	20	57	1.22	165	152	374	8.02	46.63
西日本旅客鉄道	43	120	63	226	1.45	502	163	891	5.71	156.14
四国旅客鉄道	1	7	5	13	0.62	16	42	71	3.40	20.90
九州旅客鉄道	13	43	24	80	1.30	79	155	314	5.09	61.64
日本貨物鉄道	36	130	9	175	2.63	137	123	435	6.55	66.43
合計	202	626	309	1137	1.87	1,602	1,091	3,830	6.29	608.45

(平成26年度)

② JR（新幹線） [4社]

原因 事業者名	部 内					部 外		合計	列車百万扣 当たり件数	列車走行扣 (百万キ口)
	鉄道 係員	車両	鉄道 施設	小計	列車百万扣 当たり件数	鉄道外	自然 災害			
東日本旅客鉄道	3	7	2	12	0.28	14	10	36	0.83	43.51
東海旅客鉄道	2	2	1	5	0.08	4	14	23	0.39	59.62
西日本旅客鉄道	2		1	3	0.07	6	6	15	0.37	41.06
九州旅客鉄道		1		1	0.10		6	7	0.69	10.20
合計	7	10	4	21	0.14	24	36	81	0.52	154.40

(平成26年度)

③ 大手民鉄 [15社]

原因 事業者名	部 内					部 外		合計	列車百万扣 当たり件数	列車走行扣 (百万キ口)
	鉄道 係員	車両	鉄道 施設	小計	列車百万扣 当たり件数	鉄道外	自然 災害			
東武鉄道	4	12	10	26	0.68	69	14	109	2.86	38.08
西武鉄道		3	2	5	0.24	23	4	32	1.53	20.96
京成電鉄			1	1	0.07	10		11	0.81	13.62
京王電鉄	1		3	4	0.27	26	6	36	2.41	14.92
小田急電鉄			2	2	0.10	23	3	28	1.35	20.70
東京急行電鉄			2	2	0.10	27	4	33	1.73	19.11
京浜急行電鉄	1		1	2	0.13	4	2	8	0.50	15.97
相模鉄道		2		2	0.39	3	4	9	1.76	5.10
名古屋鉄道		2	3	5	0.12	39	7	51	1.24	41.24
近畿日本鉄道		4	6	10	0.17	9	9	28	0.47	60.01
南海電気鉄道		2	1	3	0.18	6	5	14	0.86	16.28
京阪電気鉄道		3		3	0.25	6	2	11	0.90	12.20
阪急電鉄		3	3	6	0.27	17	1	24	1.07	22.46
阪神電気鉄道	1			1	0.12	2	1	4	0.46	8.62
西日本鉄道		3		3	0.35	8	6	17	1.96	8.67
合計	7	34	34	75	0.24	272	68	415	1.31	317.93

注：西武鉄道は新交通を含む。

(平成26年度)

④ 公営地下鉄等 [10社]

原因 事業者名	部 内					部 外		合計	列車百万扣 当たり件数	列車走行扣 (百万キロ)
	鉄道 係員	車両	鉄道 施設	小計	列車百万扣 当たり件数	鉄道外	自然 災害			
札幌市				0	0.00		1	1	0.17	5.76
仙台市				0	0.00			0	0.00	1.73
東京都	1	1	1	3	0.18	2	1	6	0.35	16.92
東京地下鉄	3	2	9	14	0.40	8	2	24	0.68	35.32
横浜市		2	3	5	0.80		3	8	1.29	6.22
名古屋市			1	1	0.08	2	1	4	0.34	11.89
京都市				0	0.00			0	0.00	3.59
大阪市	1	4	3	8	0.42	2		10	0.53	19.03
神戸市				0	0.00	3	1	4	1.15	3.47
福岡市				0	0.00			0	0.00	3.54
合計	5	9	17	31	0.29	17	9	57	0.53	107.47

注：東京都は新交通及びモノレールを、大阪市は新交通を含む。

(平成26年度)

⑤ 新交通・モノレール [17社]

原因 事業者名	部 内					部 外		合計	列車百万扣 当たり件数	列車走行扣 (百万キロ)
	鉄道 係員	車両	鉄道 施設	小計	列車百万扣 当たり件数	鉄道外	自然 災害			
東京モノレール	1		1	2	0.59			2	0.59	3.38
湘南モノレール		2	2	4	6.39		1	5	7.99	0.63
千葉都市モノレール			2	2	1.68		1	3	2.52	1.19
多摩都市モノレール			1	1	0.71	1	1	3	2.13	1.41
山万			1	1	7.23			1	7.23	0.14
舞浜リゾートライン				0	0.00			0	0.00	0.36
埼玉新都市交通	1			1	0.97			1	0.97	1.03
横浜シーサイドライン	1			1	0.77	1	1	3	2.32	1.29
ゆりかもめ		1		1	0.41	2	2	5	2.07	2.41
名古屋ガイドウェイバス(軌道)				0	0.00		3	3	4.73	0.63
愛知高速交通				0	0.00			0	0.00	0.74
神戸新交通	1			1	0.51	1	1	3	1.52	1.98
大阪高速鉄道		1	1	2	0.85	3		5	2.12	2.36
広島高速交通				0	0.00			0	0.00	1.63
スカイレールサービス(軌道)				0	0.00		4	4	48.11	0.08
北九州高速鉄道			1	1	1.48			1	1.48	0.68
沖縄都市モノレール		1		1	0.93		3	4	3.74	1.07
合計	4	5	9	18	0.86	8	17	43	2.05	21.00

(平成26年度)

⑥ 中小民鉄 [ 1 3 1 社 ] 1/3

原因 事業者名	部 内				部 外		合計	列車百万扣 当たり件数	列車走行扣 (百万キロ)	
	鉄道 係員	車両	鉄道 施設	小計	列車百万扣 当たり件数	鉄道外				自然 災害
太平洋石炭販売輸送				0	0.00			0	0.00	0.01
津軽鉄道		1		1	4.85		6	7	33.93	0.21
弘南鉄道				0	0.00		1	1	1.78	0.56
八戸臨海鉄道				0	0.00	1	1	2	101.42	0.02
三陸鉄道			1	1	1.06	3	28	32	34.01	0.94
岩手開発鉄道				0	0.00			0	0.00	0.08
仙台臨海鉄道				0	0.00	1		1	53.96	0.02
仙台空港鉄道			1	1	4.83		2	3	14.50	0.21
阿武隈急行		3	2	5	5.20	1	6	12	12.49	0.96
福島交通	1	2		3	9.50	3	4	10	31.67	0.32
福島臨海鉄道				0	0.00			0	0.00	0.01
会津鉄道		1	4	5	7.48		4	9	13.46	0.67
野岩鉄道		1		1	2.19			1	2.19	0.46
青函トンネル記念館				0	0.00			0	0.00	0.00
秋田内陸縦貫鉄道		3	2	5	6.88	2	20	27	37.13	0.73
秋田臨海鉄道				0	0.00			0	0.00	0.01
由利高原鉄道		1		1	4.25		3	4	16.99	0.24
山形鉄道		1		1	3.84	2	10	13	49.96	0.26
IGRいわて銀河鉄道		5	2	7	4.80	8	3	18	12.35	1.46
青い森鉄道	2	5	2	9	4.66	3	30	42	21.75	1.93
長野電鉄		4	1	5	4.60	2	1	8	7.36	1.09
上田電鉄		2		2	7.15	2	3	7	25.02	0.28
アルピコ交通		1		1	3.75			1	3.75	0.27
関西電力				0	0.00			0	0.00	0.05
北越急行			1	1	0.81	2	8	11	8.88	1.24
しなの鉄道				0	0.00	1	4	5	2.79	1.79
北陸鉄道		1		1	2.06		1	2	4.11	0.49
のと鉄道				0	0.00		2	2	4.93	0.41
富山地方鉄道	1	8	2	11	4.83	4	19	34	14.93	2.28
黒部峡谷鉄道				0	0.00		5	5	21.75	0.23
立山黒部貫光				0	0.00		9	9	105.06	0.09
富山ライトレール		1		1	3.15	1		2	6.30	0.32
えちごトキめき鉄道				0	0.00		1	1	13.08	0.08
あいの風とやま鉄道				0	0.00	2		2	15.60	0.13
IRいしかわ鉄道				0	0.00			0	0.00	0.04
新京成電鉄			1	1	0.41	1		2	0.81	2.47
ひたちなか海浜鉄道				0	0.00		1	1	3.01	0.33
関東鉄道		1		1	0.40	1	1	3	1.19	2.53
秩父鉄道	2	7	8	17	7.18	5	6	28	11.83	2.37
江ノ島電鉄				0	0.00		1	1	1.58	0.63
流鉄		2		2	6.94			2	6.94	0.29
上信電鉄		2	4	6	8.01		7	13	17.36	0.75
上毛電気鉄道		2	1	3	4.57		1	4	6.09	0.66
小湊鉄道			1	1	2.00		2	3	6.01	0.50
北総鉄道				0	0.00			0	0.00	1.72
富士急行		3	1	4	5.34		2	6	8.02	0.75
銚子電気鉄道		2	1	3	32.98		1	4	43.97	0.09

(平成26年度)

⑥ 中小民鉄 [ 1 3 1 社 ] 2/3

原因 事業者名	部 内					部 外		合計	列車百万扣 当たり件数	列車走行扣 (百万キロ)
	鉄道 係員	車両	鉄道 施設	小計	列車百万扣 当たり件数	鉄道外	自然 災害			
箱根登山鉄道	1	2	1	4	5.13	1	2	7	8.98	0.78
伊豆箱根鉄道		1	3	4	2.43	1	1	6	3.64	1.65
いすみ鉄道		1	1	2	6.80		2	4	13.59	0.29
真岡鐵道				0	0.00	1	2	3	4.29	0.70
わたらせ渓谷鐵道	1	2	1	4	9.32	1	4	9	20.97	0.43
鹿島臨海鐵道	1		2	3	2.80		6	9	8.41	1.07
神奈川臨海鐵道				0	0.00			0	0.00	0.03
京葉臨海鐵道	2		2	4	29.29			4	29.29	0.14
東京臨海高速鐵道				0	0.00			0	0.00	1.26
東葉高速鐵道				0	0.00	2		2	1.46	1.37
埼玉高速鐵道			1	1	0.64			1	0.64	1.57
芝山鐵道			1	1	20.07		2	3	60.22	0.05
横浜高速鐵道				0	0.00			0	0.00	0.87
高尾登山電鉄			1	1	24.74		3	4	98.98	0.04
御岳登山鐵道		1		1	40.31		6	7	282.14	0.02
大山觀光電鉄				0	0.00		4	4	221.52	0.02
筑波觀光鐵道			1	1	36.35		3	4	145.40	0.03
首都圏新都市鐵道				0	0.00			0	0.00	7.35
伊豆急行		1	1	2	1.56	1	6	9	7.01	1.28
岳南電車				0	0.00		1	1	4.15	0.24
静岡鐵道		5		5	4.11		1	6	4.93	1.22
大井川鐵道		1		1	2.54		12	13	33.01	0.39
遠州鐵道	2			2	1.85	1	1	4	3.69	1.08
天竜浜名湖鐵道	1	2	3	6	4.82	3	7	16	12.85	1.25
豊橋鐵道				0	0.00	1	3	4	4.23	0.95
名古屋臨海鐵道				0	0.00			0	0.00	0.05
衣浦臨海鐵道				0	0.00			0	0.00	0.01
愛知環状鐵道				0	0.00	1	1	2	0.96	2.08
東海交通事業		1		1	4.99		2	3	14.96	0.20
三岐鐵道		1	1	2	1.49	3	11	16	11.90	1.34
伊勢鐵道				0	0.00		4	4	6.91	0.58
西濃鐵道				0	0.00			0	0.00	0.00
樽見鐵道			1	1	2.50		6	7	17.48	0.40
明知鐵道				0	0.00		5	5	20.20	0.25
長良川鐵道	1	2	7	10	13.02	2	17	29	37.77	0.77
福井鐵道		5	2	7	10.05	1		8	11.49	0.70
えちぜん鐵道			3	3	2.18	2	2	7	5.08	1.38
名古屋臨海高速鐵道				0	0.00		4	4	4.60	0.87
伊賀鐵道				0	0.00		2	2	5.20	0.38
養老鐵道				0	0.00	1	5	6	4.61	1.30
山陽電氣鐵道		3	1	4	0.57	6	2	12	1.71	7.02
神戸電鉄				0	0.00	1	3	4	0.89	4.52
叡山電鉄		1		1	0.97		2	3	2.91	1.03
近江鐵道			6	6	5.39		5	11	9.87	1.11
北大阪急行電鉄		1		1	1.49	1		2	2.97	0.67
泉北高速鐵道			1	1	0.69		1	2	1.37	1.46
能勢電鉄		1		1	0.75		1	2	1.51	1.33
水間鐵道		1		1	4.79		2	3	14.38	0.21

(平成26年度)

⑥ 中小民鉄 [131社] 3/3

原因 事業者名	部 内				部 外		合計	列車百万扣 当たり件数	列車走行扣 (百万キロ)	
	鉄道 係員	車両	鉄道 施設	小計	列車百万扣 当たり件数	鉄道外				自然 災害
紀州鉄道			1	1	23.21		3	4	92.84	0.04
六甲山観光				0	0.00		2	2	37.61	0.05
比叡山鉄道		2		2	63.87			2	63.87	0.03
丹後海陸交通				0	0.00		4	4	290.19	0.01
鞍馬寺				0	0.00		6	6	1069.67	0.01
北条鉄道		1		1	5.90			1	5.90	0.17
信楽高原鐵道				0	0.00			0	0.00	0.05
北神急行電鉄				0	0.00			0	0.00	0.49
北近畿タンゴ鉄道		10	1	11	6.09	1	19	31	17.16	1.81
嵯峨野観光鐵道		1		1	23.99		3	4	95.94	0.04
智頭急行		1		1	0.87		2	3	2.62	1.14
神戸すまいまちづくり公社				0	0.00		6	6	366.30	0.02
京福電気鐵道				0	0.00	1	2	3	139.03	0.02
和歌山電鐵			2	2	4.62		2	4	9.24	0.43
一畑電車		3	1	4	5.73		2	6	8.59	0.70
広島電鉄		1		1	0.61	1		2	1.21	1.65
水島臨海鐵道				0	0.00		1	1	3.10	0.32
錦川鐵道				0	0.00		9	9	32.28	0.28
若桜鐵道				0	0.00		1	1	7.14	0.14
井原鐵道				0	0.00	1	3	4	5.26	0.76
土佐くろしお鐵道		2	1	3	1.95		7	10	6.51	1.54
阿佐海岸鐵道			1	1	9.58		5	6	57.50	0.10
高松琴平電気鐵道		2	3	5	2.17	1	3	9	3.90	2.31
伊予鐵道				0	0.00	1	2	3	1.76	1.71
四国ケーブル				0	0.00		2	2	102.06	0.02
筑豊電気鐵道				0	0.00		1	1	1.05	0.96
甘木鐵道		1		1	2.53		1	2	5.07	0.39
島原鐵道		1	4	5	5.79	2	4	11	12.73	0.86
熊本電気鐵道		1	1	2	5.72	2		4	11.45	0.35
南阿蘇鐵道				0	0.00		3	3	16.56	0.18
松浦鐵道				0	0.00		10	10	5.91	1.69
帆柱ケーブル				0	0.00			0	0.00	0.02
岡本製作所				0	0.00			0	0.00	0.00
くま川鐵道				0	0.00		12	12	45.63	0.26
平成筑豊鐵道			3	3	3.30	2	3	8	8.79	0.91
肥薩おれんじ鐵道		2	3	5	3.05	3	6	14	8.54	1.64
合計	15	119	96	230	2.22	90	458	778	7.50	103.78

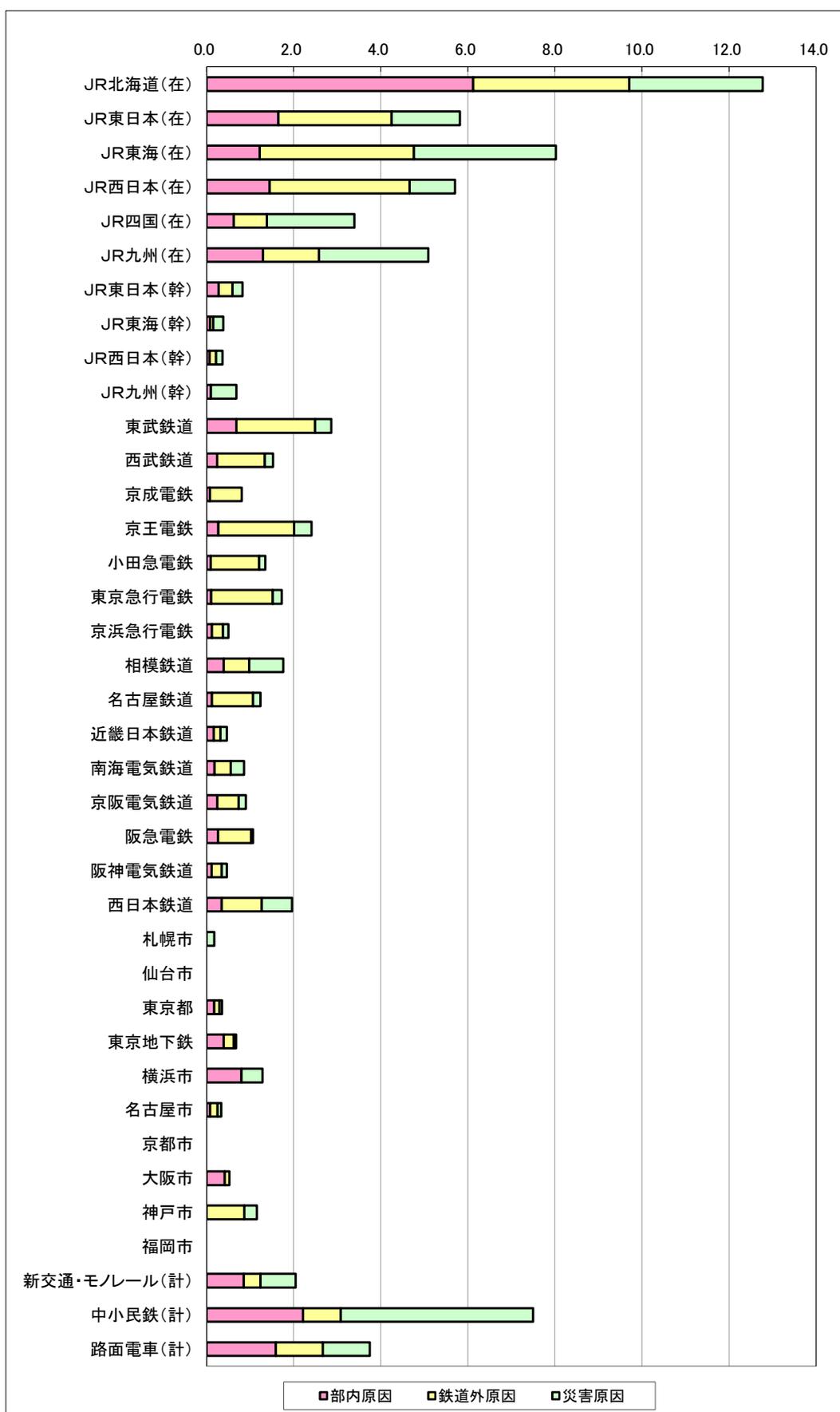
(平成26年度)

⑦ 路面電車 [19社]

原因 事業者名	部 内					部 外		合計	列車百万扣 当たり件数	列車走行扣 (百万キロ)
	鉄道 係員	車両	鉄道 施設	小計	列車百万扣 当たり件数	鉄道外	自然 災害			
札幌市				0	0.00	1	1	2	1.88	1.06
函館市				0	0.00		1	1	1.00	1.00
富山地方鉄道			2	2	2.60	1		3	3.90	0.77
万葉線			1	1	1.66		3	4	6.66	0.60
富山ライトレール				0	0.00	7	1	8	153.60	0.05
東京都				0	0.00	1		1	0.68	1.48
東京急行電鉄				0	0.00		1	1	1.53	0.65
豊橋鉄道		1		1	1.97	1	1	3	5.92	0.51
福井鉄道	1	9	1	11	81.81	3	12	26	193.37	0.13
京福電気鉄道		1	3	4	4.51	1		5	5.63	0.89
京阪電気鉄道		5		5	2.94	1		6	3.53	1.70
阪堺電気軌道		6		6	4.10	3		9	6.14	1.46
岡山電気軌道		1	1	2	3.81			2	3.81	0.53
広島電鉄		2		2	0.62			2	0.62	3.20
伊予鉄道		1		1	0.89		1	2	1.77	1.13
とさでん交通				0	0.00	2	4	6	2.85	2.10
長崎電気軌道				0	0.00	3		3	1.20	2.50
熊本市			2	2	1.16	1		3	1.73	1.73
鹿児島市				0	0.00			0	0.00	1.72
合計	1	26	10	37	1.59	25	25	87	3.75	23.21

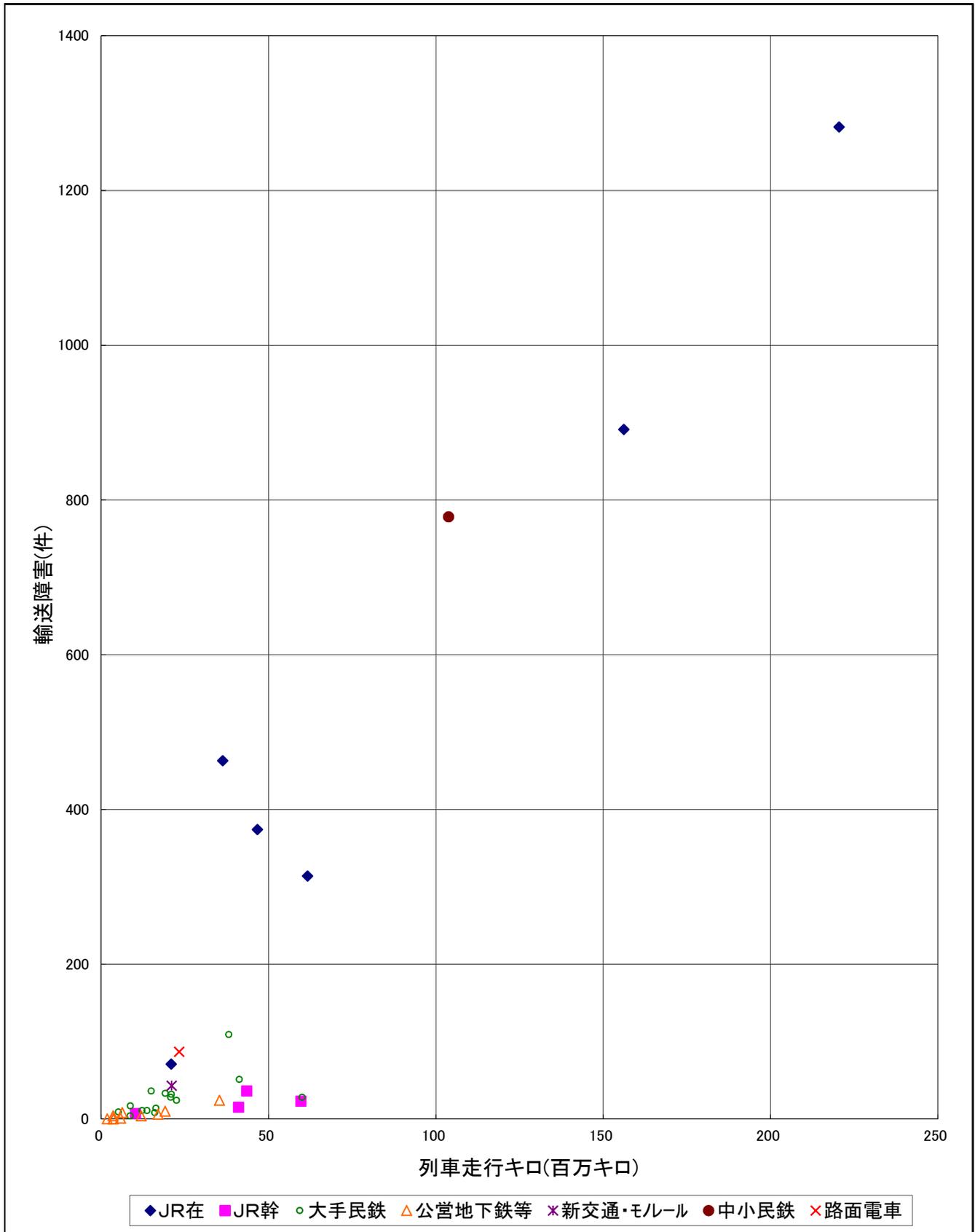
(平成26年度)

【参考2-1】 輸送障害発生率（列車走行百万キロあたり）



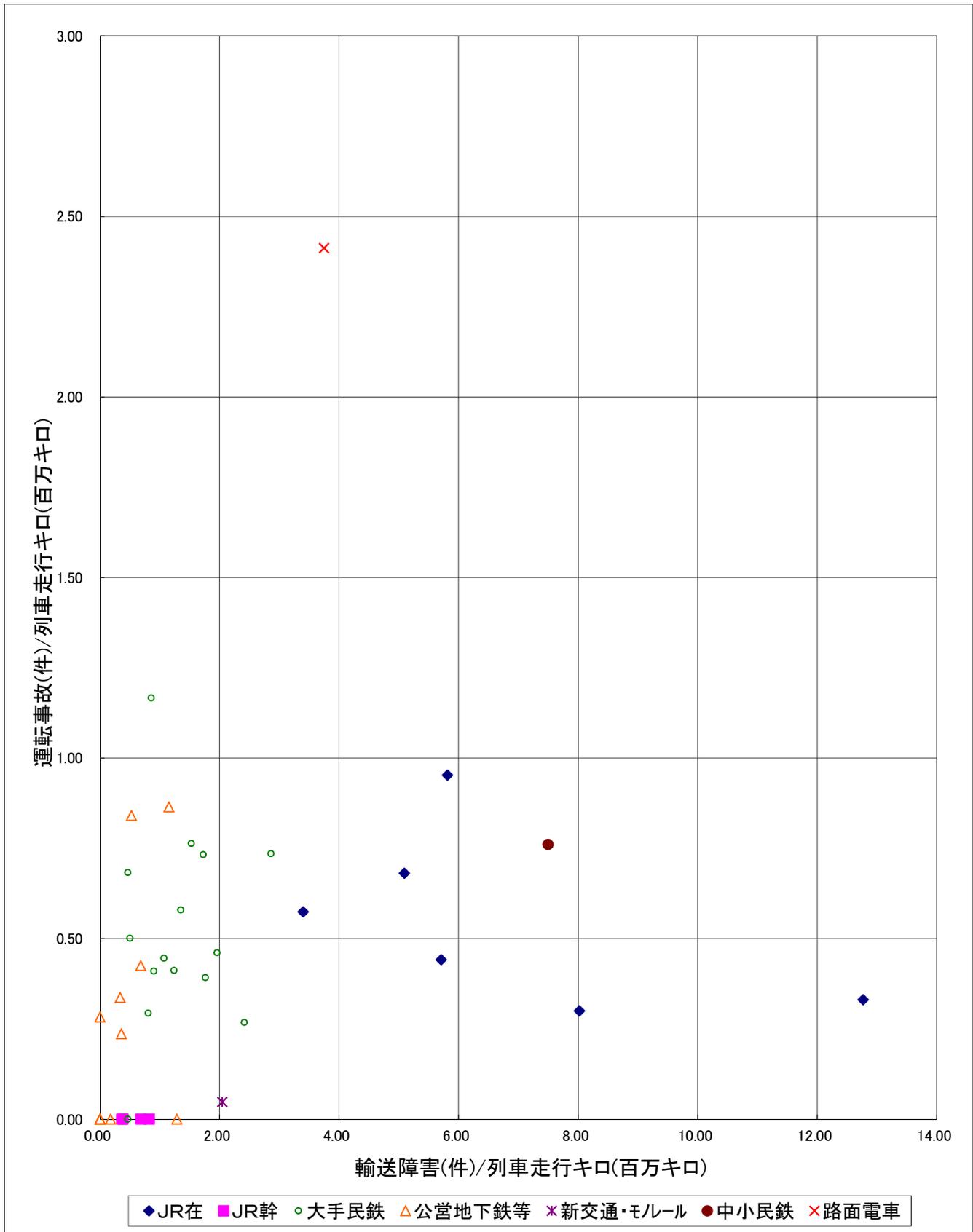
注：JR各社(在)は在来線、(幹)は新幹線。(平成26年度)

【参考2-2】輸送障害件数と列車走行キロの関係



(平成26年度データ)

【参考2-3】 運転事故件数と輸送障害件数の関係(走行キロ当たり)



(平成26年度データ)

資料3 輸送の安全に関する事業改善命令に対する主な改善報告

平成25年度の事業改善命令を行ったもので、平成26年度に改善報告があったもの

担当局	発出先	発出者	報告	主な改善報告内容
鉄道局	国土交通大臣	北海道旅客鉄道株式会社 代表取締役社長	H26. 3. 31	<p>事業改善命令に対する取り組みの要点</p> <p>1. 記録を重視するルールの策定及びその徹底</p> <p>(1) 軌道部門の取り組み 線路検査規程、線路検査マニュアル等において、明確化されていない事項のルール化を行った。</p> <p>① 検査の実施責任者を明確化するとともに、記録項目、記録手段、記録の管理者、保管期間等を明確化した。</p> <p>② 補修後の仕上がり検測の方法を明確化した。</p> <p>③ 補修後の仕上がり検測結果の記録について明確化した。</p> <p>④ 軌道部材の検査等について、検査方法や項目を見直すとともに、補修基準などが曖昧なものを明確化した。</p> <p>⑤ 木マクラギの管理方法について統一（一本管理化）するとともに、不良状態の判定基準、交換基準を明確化した。</p> <p>⑥ 分岐器軌道変位検査やその他軌道部材検査等の記録簿（野帳）の様式を統一した。</p> <p>これらの取り組み内容を次のように周知徹底した。</p> <p>① 保線関係現場長会議を3回開催し、保線業務の適正化に向けた具体的な取り組みと定着方法について議論し、今後の取り組みについて意思統一を図り、前述の関係規程等を改正することとした。</p> <p>② 保線技術管理者講習会、保線技術者講習会を延べ31回開催し、全ての軌道部門の社員に対し、鉄道運営に対する基本姿勢、保線技術者の心構えの教育に加え、検査から修繕までを適正に作業することの重要性、軌道変位・分岐器・マクラギ等の各種検査についての指導を行い再徹底した。なお、これらの講習会については、社員に定着するまで毎年継続して実施する。</p> <p>③ この講習会の内容を平成26年度以降の新入社員研修や若手・中堅社員向け研修等の研修カリキュラムに含め指導を徹底することとした。 検査担当者と補修担当者との間の連携を確実にを行う体制とするため、両者及び管理者等がそれぞれの作業終了後に確認することとした。</p> <p>なお、軌道部門の現場において、検査担当者と補修担当者との間の連携が取られていなかったことから、検査担当者と補修担当者との間の連携を確実にを行う体制とするために、その両者及び管理者等がそれぞれの作業終了後に確認することとした。</p> <p>また、本社工務部内に業務支援室を設置。同室社員は、軌道部門の8現場に出向き、軌道変位検査が適切に実施されていることの確認と、必要な指導を行った。今後も軌道部門の全現場を対象に、業務実施状況の監査とフォローアップを継続して実施する。</p> <p>(2) 車両部門の取り組み 明確化されていない事項のルール化を行った。</p> <p>① 請負業者の選定基準を明確化した。</p> <p>② 車両回送時の確認項目を明確化した。</p> <p>これらの取り組み内容を次のように周知徹底した。</p> <p>① 請負契約業務担当者、検査員、監督者に対し、検査記録等の記載事項を確実に確認して、検査記録の保管場所を決めて管理するよう再徹底した。</p> <p>② 車両故障防止検討会を3回、検修関係会議を1回開催し、現場管理者等とともに、新たに制定したルール及び記録の重要性を再確認。これらを踏まえ、現場社員等に再徹底した。</p> <p>③ 記録の重要性等に係る研修科目の設置等、ルール及び記録の重要性を継続的に教育することとし、現場・本社が業務実施に係る問題の把</p>

	<p>握を継続的に実施し、必要な規程等の制定・改正をすることとした。</p> <p>なお、外注業務において、受託者の選定基準が定められていない等、車両関係工事等請負事務取扱手続（規程）等に基づいた取扱いがされていなかったことから、同規程等に基づく手続きの実施、検査記録関係設備の改修、外注先に対するルール及び記録の重要性の徹底等の改善措置を講じ、また、その状況を品質管理立入審査会等で随時確認することとした。</p> <p>(3) 土木部門の取り組み 規程等の明確化については、新たにルール化の必要なものは認められなかった。 検査記録の重要性については、土木関係助役会議で再徹底した。</p> <p>(4) 設備部門の取り組み 規程等の明確化については、新たにルール化の必要なものは認められなかった。 検査記録の重要性については、建築保全会議等で再徹底した。</p> <p>(5) 電気部門の取り組み 規程等については、新たにルール化の必要なものは認められなかったが、検査管理についての方法を具体化したフロー図等を新たに作成し、電気関係設備保全マニュアル（通達）に追記した。 今回の改正趣旨、内容及び記録の重要性について、電気関係の現場管理者、担当社員に対して、本社電気部による周知、再徹底を実施した。</p> <p>(6) 運転部門の取り組み 検証する対象はなかった。</p> <p>(7) 今後の取り組み 軌道部門のほか、各部門において、全現場を対象に業務実施状況の監査とそのフォローアップを継続して実施する。 規程等については、今回ルール化を行ったが、体系が複雑になっている面もあることから、現場の声を聞きながら、より使いやすいものとなるよう、さらに改善を図っていく。</p> <p>2. 改ざんが行われた場合における厳しい処分環境の整備 「鉄道の安全運行に必要な数値又はデータを不正に変更する行為を行った場合」が懲戒の基準となることと、懲戒の基準に該当するすべての行為のうち、「故意に鉄道の安全運行を阻害する行為を行った場合は、厳しく懲戒する」ことを明確にするために、就業規則を改正し、全社員に対して周知した。 今後、個別に事象を見極めたうえで、悪質な改ざんについては、直ちに、行政・司法当局に通報・告発等を行う。 A T Sを損壊した社員について、改ざんという行為ではないが、故意に鉄道の安全運行を阻害した行為として、器物損壊罪で告訴した。</p>
H26. 7. 23	<p>第一歩の改善</p> <p>(1) 改ざんの根絶</p> <p>①社内におけるコンプライアンスの徹底</p> <p>○会社幹部へのコンプライアンス教育の実施等 社外講師により勉強会等を実施し、コンプライアンス徹底の必要性について認識を共有するため、以下の取り組みを実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・役員・部長等勉強会 コンプライアンスに関する基礎知識の理解、他社事例及び自社事例についての勉強会を実施する。</li> <li>・危機管理広報勉強会 危機事象発生時における広報対応、今後の企業経営・信頼回復にあたっての危機管理等について勉強会を実施する。</li> </ul>

- ・コンプライアンスの実務に明るい社外の有識者・実務者を招いた経営陣が聴講する講演会を実施する。
- ・トップマネジメント研修  
危機状況下における、風土改革に向けたマネジメント等について他社事例を踏まえて討議等を実施する。

○企業行動委員会での取組強化

- ・当社・グループ会社及び他社におけるコンプライアンス違反事象及びコンプライアンス相談窓口への相談の内容等の情報を共有し取り組みを強化する。

(参考)

○軌道変位検査データ改ざん等に関わる調査の実施

- ・全保線系統社員への聞き取り調査を実施する。

○コンプライアンス教育の見直し等

- ・社外専門家のコンサルティングを受け、コンプライアンス研修計画を新たに策定する。

平成25年度から保線部門において先行して実施する。

・保線講演会

検査・修繕のルールを守ることの大切さやお客様に安全で快適な線路を提供するという業務の基本や心構え。

・現場長・管理者研修

職場でのコンプライアンス徹底に必要な知識や意識の共有、職場内講習で討議をするための進行要領。

・基礎講習Ⅰ

社長メッセージDVDの視聴、eラーニングによりコンプライアンス、職業倫理の重要性を伝え、立ち止まって正しい判断ができる視点・意識を習得。

・職場内講習会

保線講演会DVD視聴後、現場長・管理者が進行役となり鉄道事業者として大切にすべき職場の慣行等につき討議し、職業倫理観を共有。

平成26年度より上記教育を全社員を対象に実施する。

・系統別講演会

各分野の第一人者を外部から招へいし、特に各系統固有の基本ルールの大切さ、心構え、職業倫理等について講演。

・現場長・管理者研修

職場でのコンプライアンス徹底に必要な知識や意識の共有、職場内講習で討議をするための進行要領。

・基礎講習Ⅰ・Ⅱ

社長メッセージDVDの視聴、ATS損壊事象等の教育(新聞記事を活用)、コンプライアンスに関するeラーニング、個人ワーク。

・職場内講習会

事例等を使い、職場で討議することにより、社員の気づきを促し、安全を守ることの重大さ、重要性を認識させ、仕事、会社に対する誇り、愛社精神、プライドを醸成する。そのことを通してコンプライアンスの意識を浸透させる。

- ・実施結果のトレースを踏まえ、平成28年度からの計画を策定し、その後も継続して実施する。

○コンプライアンスと社員の意識について

- ・保線業務の重要性を具体的事例等を以て社員に浸透させることにより、保線社員のコンプライアンスに関わる士気を自発的に高める取組みを行う。

- ・保線業務が安全を担う重要な業務であることをご利用のお客様に理解していただき、その結果として社員が仕事の誇り、責任感をより認識できるように、過去・現在及び将来の保線業務の取組みについて、函館駅等にパネル展示を行う。

○社員教育体制の再構築のための取り組み

- ・保線技術者講習会  
鉄道運営に対する基本姿勢の指導・教育を実施する。
- ・保線技術管理者講習会  
軌道管理を担当する管理者を対象に「技術管理等の職責に関する指導」を実施する。
- ・保線系統全社員を対象に検査業務の適正化に対する重要性和実施に関する教育を実施する。
- ・軌道変位検査（手検測）における改ざん防止のための特別講習会を実施する。

○グループ会社を対象としたコンプライアンス教育の実施

- ・JR北海道グループ社長会において、社外講師によるコンプライアンス勉強会を実施する。
- ・当社のコンプライアンス研修に準拠した内容で、グループ会社の全社員を対象としたコンプライアンス研修を実施する。
- ・グループ会社の総務担当部長等を対象としたコンプライアンスセミナーを実施する。

○コンプライアンス意識の浸透化等

- ・社内報にコンプライアンス啓発記事を継続して掲載する。
- ・イントラネット上にコンプライアンス専用ページ「コンプライアンスの部屋」を開設し、最新のコンプライアンス情報を随時発信する。
- ・年間スケジュールに基づき、担当者が現業機関に出向き、直接社員に対して講義する「コンプライアンス出前講座」を実施する。
- ・コンプライアンスの浸透度合いを図るためのアンケートを実施する。

○JR北海道グループコンプライアンス相談窓口の改善及び周知徹底

- ・内部、外部相談窓口の両方において、相談方式は顕名に加え匿名でも受付を開始する。
- ・内部、外部相談窓口の周知徹底（ポスター掲示、社内報掲載、全社員に電話番号を記載したシール配布）を実施する。
- ・JR北海道グループコンプライアンス相談窓口への通報内容を取締役会に報告する。

②安全意識の徹底及び安全知識の向上に関する職員教育体制の再構築

○安全意識の浸透

- 鉄道輸送における安全確保の必要性、鉄道事業者の基本姿勢としての安全性の向上に向けた不断の努力の重要性について、下記の事項をはじめとして社員全員が認識するべく幹部があらゆる場で伝え、具体的に行動するとともに、研修の場等で全社員に浸透させる。
- i) 経営陣は、「安全は天から降ってこない」ということを認識し、7000人の社員とともに不退転の決意で取り組む。
  - ii) 経営トップは、定時運行よりも安全が優先との価値観を明確にし、社内・社外に開示する。
  - iii) 北海道には私鉄がなく、道民はJRを利用するしか他に選択肢がないこと、並びに北海道の産業及び観光に影響を与えていること、安全の取り組みについて道民からの理解が得られるように情報開示が必要なことを認識する。
  - iv) 大前提として、「安全」はできる範囲でやるのではなく、最低基準というものがあって、そこをまず絶対に維持する。
  - v) 社長をはじめ経営幹部は、これまでの二十数年間の負の蓄積が噴出したものと考え、短い視点で穴を塞ぐのではなく、経営そのものに問題があったとの認識を持ち、安全対策の確実な実施を図る。
  - vi) 社長をはじめ経営幹部は、JR他社が行っている安全対策にも関心を持つ。
  - vii) 社長をはじめ経営幹部は、現場社員から遊離しないよう、現場を巡回し、社員との意見交換を行う。
  - viii) 安全に鉄道を運行することを大前提に置き、安全にかかわる以外

のことについて順番を明確にして当面手を引き、安全を第一に会社再生の再スタートを図る。

○全社員を対象とした安全研修の実施

- ・平成25年度から3年計画で全社員に対して実施する。
- ・平成28年度から内容を見直し、全社員を対象とした研修を実施する。

○安全研修室の充実

- ・石勝線事故より後に発生した事故事例の追加。
- ・「安全」「安定」を区別し、「安全」を意識できるように展示内容の見直しを図る。
- ・安全研修が一巡する平成28年3月を機会に他社を含めた事故事例の追加、展示内容の見直しを実施する。

【工務部】

○保線社員に対する意識・技術教育の実施

- ・全保線社員を対象に「鉄道運営に対する基本姿勢の指導」を実施する。
- ・保安業務に精通したOB（日本鉄道施設協会）や本社幹部等による社員教育を実施する。

○過去のトラブル等を参考とした安全性向上のための取組み

- ・“軌道部門も含めた事故事例集（工務部編：最悪の事態を想定した場合に起こりうる事象を具体的に記載することで、安全に対する意識を高め、安全に関わる規程やルールの重要性を理解させることを目的）を作成する。

【事故事例集の内容】

JR他社事例も含めて約50件（内訳：保線30件、土木10件、建築・機械10件程度）程度を掲載し、事故の概要だけでなく、①最悪の場合にはどのような事態が考えられるか、②そのような事態を未然に防ぐために定められている規程、ルールや指導事項にはどのようなものがあるかを具体的に明記する。”

【工務部】

○事故事例集を活用した社員教育

- ・“安全に関する知識を向上させるため、過去に生じた事故の事例集を活用した社員勉強会を各所での月例会議等において実施する。

【勉強会の内容】

事故事例集の中から毎月1件程度をテーマとして取り上げ、事故の内容やその背景から自箇所置き換えた場合にはどのようなことが考えられるかを討議する。”

- ・事故事例集は、平成26年9月までに作成し、各所での社員勉強会を平成27年3月までに定着させる。

○安全に関する教育カリキュラムの追加

- ・平成26年度の階層別集合研修等において、検査の意義や検査結果に基づいて施設の修繕を実施することの安全確保上の意義、安全に関するルールについてのカリキュラムを追加し、教育を実施する。

【車両部】

○検修社員育成のライフサイクルに基づいた教育体制の再構築

- ・車両部として、現行の集合研修や現場のOJTの実態把握および現場の要望の聞き取りを行い、現場と一体となって「検修社員教育のライフサイクルに基づいた教育体制の再構築」を策定し、展開に向け現場長・検修科長会議で周知する。
- ・「検修社員育成に向けたコンセプトの明確化」、「検修社員育成のライフサイクルの明確化」を行うことについて、技師会議を開催し、集合研修科目の設定とカリキュラムの検討を行い、研修内容に反映する。
- ・新入社員教育と各種の階層別教育に「安全に関する法令やルールを

守ることの重要性」についての部課長による特別講義を設定する。  
・安全確保の意義など安全意識の向上に向けた特別講義は、一般社員には「非破壊検査科」、「車両保守管理システム科」から、新入社員には「新入社員検修分科」研修より実施する。

○「教育要領」制定による教育体系の明確化

・制定する「教育要領」の中で、検修関係社員への教育体系（誰が、いつ、何を教えるのか）を明確にして、12時間／年の教育時間を設定して繰り返し安全に関する意識を醸成する。

○過去の重大事故・事象を風化させない取り組み

・車両部においては、過去10年間の事故・故障から「絶対に再発させてはならない」重大事故・事象を抽出し、風化させない取り組みとして再発防止の教育を平成26年8月から開始し、11月から実施状況、問題点などの把握を行いトレースを実施する。  
・11月から実施状況、問題点などの把握を行いトレースを実施する。

○現場における重大事故・事象を風化させない取り組み

・現場においては、抽出した重大事故・事象の事例を参考に自箇所できりうる事故事例について、制定する「教育要領」で定めた定期的な教育の場で継続的に実施する。

【運輸部】

○重点取り組み

・“重点取り組みとして、まず、起こりうる事故・事象を「安全」と「安定」に区分し、お客様の生命に結びつく「安全」を優先する（確実にやりきる）ことを、運輸現場長会議、指導構内会議、サービス車掌会議の場で、事例をあげつつ議論する。”

○「お客様の生命に関わる重大事故事例」の作成と活用

・“職種（指令、運転士、車掌）ごとに、「お客様の生命に関わる重大事故事例」を抽出し、職場教育用の教材を作成する。  
作成に当たっては、社員が実感を持って受け止められるよう、事故を報道した新聞記事を購入して組み入れるなどの工夫を行う。  
この教材を活用し、毎月1回の定例訓練で教育を行う。”

・運転士、車掌

重大事故事例の抽出

教材の作成

CAI教材への展開（定例の指導訓練で教育）

・指令

重大事故事例を抽出し、毎月の訓練で教育  
（平成26年度末に事例集として完成予定）

○保安装置（ATS）損壊事象再発防止の取り組み

・安全の根幹に関わる保安装置（ATS）の損壊事象について、運転士・車掌を対象に指導訓練で定期的に指導（新聞記事を活用）し、再発防止を図るとともに、運転保安要員としての位置付けを教育する。

【電気部】

○安全に関する教育カリキュラムの追加

・インシデント教育（追分駅錯誤信号事故等に関する対策）として実施していた「電気関係社員安全講習会」（年1回（年度初）の実施）に安全に関するカリキュラムを追加する。

（追加カリキュラム）

検査、修繕の安全確保上の意義について

法令、ルールについて

・重大労災である感電事故の発生を防止するため、上記講習会に感電事故防止に関するカリキュラムを追加する。

（追加カリキュラム）

感電事故防止に関するルールについて

感電事故を防止するために（DVD）

○事件事例集を活用した社員教育

- ・「工務関係社員における教育及び訓練等実施要領」に基づき、各箇所長が自箇所で開催している教育に、安全に関する知識を向上させるため事件事例集を活用した教育カリキュラムを追加する。

【駅業務部】

○過去の事件事例集の作成

- ・駅系統で起こりうる自社・他社の過去のトラブル等の事例を抽出し、現場長会議等で議論する仕組みをつくる。

③記録を重視するルールの策定及びその徹底

【工務部】

○線路検査規程等における検査データの記録及び管理ルールの明確化

- ・検査の実施責任者を明確化するとともに、記録項目、記録手段、記録の管理者、保管期間等を明確化する。（線路検査規程等関係）
- ・補修後の仕上がり検測の方法を明確化する。（線路検査規程等関係）
- ・補修後の仕上がり検測結果の記録を明確化する。（線路検査規程等関係）
- ・軌道部材の検査等について検査方法や項目を見直すとともに、補修基準などが曖昧なものを明確化する。（軌道整備規程等関係）
- ・木マクラギの管理方法について統一（一本管理化）するとともに、不良状態の判定基準・交換基準を明確化する。（線路検査マニュアル関係）
- ・分岐器軌道変位検査やその他軌道部材検査等の記録簿（野帳）の様式を統一する。（通達）

【工務部】

○軌道部門以外の記録の重要性についての再徹底に向けた取り組み

- 土木部門・設備部門においては、記録を重視するルールの規程等での明確化について同様の視点で検証した結果、特段、新たなルール化の必要なものは見受けられなかった。

（土木部門）

- ・“土木施設の検査は、土木施設整備心得（実施基準）及び土木施設管理マニュアルに基づき実施しており、検査結果と土木施設に生じている変状等を検査記録簿に記録する。  
また、土木施設で変状の程度が大きく、措置を要するものについては、本社工務部と土木部門の現場がその情報を共有する。”
- ・本社は、定期的に土木部門の現場に向き、管理上重要な土木施設の検査記録簿の確認と、検査記録簿の適正な作成についての指導を行っており、今後も継続して行う。
- ・検査記録の重要性について、土木関係助役会議で再徹底を行う。

（設備部門）

- ・設備の検査は、建築物維持管理マニュアル、建築保全示方書及び機械関係検修工事標準示方書に基づきグループ会社が実施しており、検査結果と補修の必要性などの設備の評価は、報告書として設備部門の現場に提出され、社員が内容の確認を行う。本社工務部は、現場で開催される月例の建築保全会議及び機械保全計画会議において、現場から報告を受け、情報共有する。
- ・検査記録の重要性について、保全会議で再徹底を行う。

【車両部】

○ルールの確認・策定とその徹底

- ・車両部において、検修課の副課長及び担当者による規程の確認を行うとともに部課長による確認を行う。また、検修課長によるルールに沿った検査と記録に関して検証を実施する。

○確認・検証結果に伴い、次の取り組みを実施する。

【請負会社の管理】

- ・「車両関係工事等請負資格選定手順書」を制定後、「請負資格確認書」

- を発行し、請負先から申請のあった「再委託承諾書」を発行する。
- ・「車両関係工事等共通示方書」と「車両関係工事等請負事務取扱手続（規程）」を改定する。

#### 【発注側の管理】

- ・請負業務においては、工場等の外注担当者、検査員、監督者を招集し、請負会社の検修調書等の記載事項や検査データを確実に確認して、検修調書等の保管場所を決めて管理するよう指導・徹底する。
- ・「車両関係工事等品質管理マニュアル（通達）」と「品質管理立入審査マニュアル（通達）」を制定する。
- ・集合研修「外注管理科」を設定したが、今年度以降も「請負契約業務管理科」として継続的に実施する。
- ・「品質管理立入審査」の項目に調書類の確認も追加する。
- ・「車両関係工事等請負事務取扱手続」、共通仕方書の継続した見直しについて、グループ会社と定期的な打合せを実施する。

#### 【電気部】

- 電気関係設備保全マニュアル（通達）による検査管理業務の具体的な規定化

電気設備の検査、その結果に基づく処置（補修）などについては、「電気関係設備保全マニュアル」（通達）に基づき実施し、それらの記録については「電気設備管理システム」を基本として、データを保存（定められた保存期間）、管理しており、新たなルール化の必要性はないが、以下の改善点を実施する。

- ・同マニュアルでは、検査管理業務についての具体的な方法の規定が不足していたことから、今後、適切な設備管理を行うことを継続的に担保するため、業務についての具体的な方法についてフロー図等を新たに追加する同マニュアルの改正を行う。
- ・改正の趣旨、内容及び記録の重要性について、現場管理者、担当社員に対して、周知、再徹底を図る。

#### ④改ざんを防止する作業環境の整備

- 検査のシステム化による不正なデータ処理の防止

- ・マヤ車のシステム改修、新型トラックマスターの導入（データ処理システムの改修）を行い、セキュリティの向上とデータ処理の自動化を図る。
- ・検査データの信頼性向上や記録の徹底のため、検査器具類（記録装置付き標準ゲージの導入等）の統一を図る。
- ・分岐器軌道変位検査の装置化（糸はりからトラックマスターによる検査へ移行）を図る。

- 脱線に直結する検査データに対する多重チェックの実施

- ・軌道変位管理について、検査結果に基づき適切な補修を行う保守管理体制（多重チェック）のルールを明確にする。
- ・軌道変位のほか、脱線に直結する設備の検証を行いチェック体制を強化する。

- 軌道変位管理体制の制度化

- ・軌道変位管理の業務分担を管理者が明確に定めるとともに、その業務実施状況を管理室助役と保線所長が管理することを制度化する。

#### 【工務部】

- 検査品質向上のための取組み

- ・土木部門および設備部門においては、検査の対象、項目、方法が多岐にわたり、一律に検査の機械化やデータの自動化を実施できないため、検査の品質を向上させるための取り組みとして、検査を担当する社員への教育、検査記録の定期的な確認を本社が継続して実施する。
- ・土木部門および設備部門においては、マニュアル、示方書に基づいて検査および修繕工事の結果を実施者とは別の者が確認する仕組みとなっており、これらのチェック体制を継続して実施する。

- ・「土木部門においては、検査効率の向上、記録の管理、本社と現場の情報共有の観点から設備管理システムを導入する。平成26年度にシステムの基本仕様の検討を進め、平成27年度にシステム設計を実施し、平成29年3月にシステムを導入する。」

#### 【車両部】

##### ○請負業務の管理と徹底

- ・工場等において、輪重測定データなど測定機器から出力されるデータについては、そのまま記録として貼付するか保管する管理をしており、転記ミス等の発生はない。
- ・請負業務においては、工場等の外注担当者、検査員、監督者を招集し、請負会社の検修調書等の記載事項や検査データを確実に確認して、検修調書等の保管場所を決めて管理するよう指導・徹底する。
- ・現場の管理者等が自主点検により作業状況を定期的にチェックし、適切な指導管理を実施できる体制を開始する。また、その自主点検結果のフォローのため、本社の課長等がリーダーとなり現場に赴く体制も平成25年12月から実施する。

##### ○Wチェック体制の構築

- ・重大事故につながる可能性が高い「落とすな（車両が走行中に部品などを落下しないようにすること：列車脱線事故防止）」「燃やすな（車両のエンジンや配電盤などから発火させないようにすること：列車火災事故防止）」「こぼすな（車両のドア故障によりお客様が落下したり、燃料等をこぼさないようにすること：鉄道人身傷害事故・列車火災事故防止）」に関わる装置および蓋等を取り付けることで後検査が出来なくなる装置を主体に「安全」に関わるチェック項目を抽出し、チェック表の作成・改善を行い、以下の内容で新たなWチェック体制を構築する。
- ・5月中旬まで現場毎にWチェック項目の抽出を行う。
- ・会議結果を受け、6月末までに抽出・統一した項目に対してのチェック表を現場で作成し、本社・現場で相互確認後、検修社員の教育を行い、新たなWチェック体制を導入する。
- ・Wチェック体制導入後、トレースを行い、継続的に改善を図る。

#### 【電気部】

##### ○検査管理業務チェック体制の構築

- ・電気設備の検査、その結果に基づく処置（補修）などについては、「電気関係設備保全マニュアル」（通達）に基づき実施し、それらの記録については「電気設備管理システム」を基本として、データを保存（定められた保存期間）、管理しており、引き続き、これらの方法により記録を正しく管理する。
- ・「電気関係設備保全マニュアル（通達）」を改定し、各箇所長が2回／年、自箇所の検査管理業務について点検を行い、また本社電気部は年1回各箇所の検査管理業務について点検を実施する。

##### ○検査業務を委託するグループ会社と一体となったチェック体制の構築

- ・「電気関係設備保全マニュアル」（通達）に定めた検査管理業務の点検とは別に、検査を外注している会社も含め検査およびその管理業務（検査・処置・管理）の状況を把握するため電気部、グループ会社本店により、グループ会社ならびにJRの現場に対する点検を実施する。

#### ⑤改ざんが行われた場合における厳しい処分環境の整備

- 鉄道事業者として、鉄道の安全運行を阻害する行為は、絶対に許される行為ではないことから、JR北海道の就業規則等に以下のことを明記する。
  - ・「鉄道の安全運行に必要な数値又はデータを不正に変更する行為を行った場合」が懲戒の基準になること。

・懲戒の基準に該当するすべての行為のうち、「故意に鉄道の安全運行を阻害する行為を行った場合は、厳しく懲戒する」こと。

○グループ会社の内、鉄道関係業務に従事する会社に対して当社と同様に「懲戒の基準」の改正を指示する。(JR北海道グループ総務担当部長会議)

○その他の事業会社に対して「懲戒の基準」の改正の再検討を指示する。

・個別に事象を見極めた上で、悪質な改ざんについて、直ちに、行政・司法当局に通報・告発を行う。

## (2) 安全管理体制の再構築

### ①安全統括管理者の業務体制の刷新

○日々発生した事象への対応

・毎朝、安全統括管理者が5時に始発前の安全確認を指令からの状況報告に基づき実施。その後、8時に安全統括管理者と各部長等による安全確認を実施、確認結果および日々留意すべき事項を極力具体例を示して現場長へ社内イントラネットにより周知する。

・各現場長は周知された事項に基づき、点呼や会議で社員への注意喚起等を行う。

○日々行われている業務における課題への対応

・各部門の課長クラスが職場を巡回し、現場長による自主点検の状況や職場が抱える課題を把握する。

・主管部で把握した課題、課題解決に向けた取り組みの進捗状況等について、毎週開催の鉄道事業本部内部部長会議の場において安全統括管理者に報告を行うとともに、他部門の部長へも情報の共有化を図る。

・各部長は、月に1回、自分の部の安全に関わる課題の全てについて、進捗状況を安全統括管理者へ報告する。安全統括管理者は必要な指示を行う。

○安全統括管理者による現場巡回

・安全統括管理者は、現場を巡回し、現場社員、現場管理者と意見交換を行い、会社施策の浸透状況、施策実施後にも残っている課題を確認する。

○安全統括管理者から社長への意見具申

・日々発生した事象への対応、日々行われている業務における課題への対応、現場巡回等で把握した問題点、課題等に対して、安全推進委員会、経営会議等の場で安全統括管理者は社長へ意見を述べる。

○安全統括管理者安全ミーティングの開催

・発生した事故等に対する対策、安全に関する取り組み等を鉄道事業本部内での検討する場として、「安全統括管理者安全ミーティング」を毎週開催する。

### ②安全推進委員会の運用の見直し

○安全推進委員会において調査・審議すべき事項の整理

・安全上重要なテーマを見逃さないため、列車の遅延等に関係なく発生した「事故」「事象」はすべて報告することとし、「安全」と「安定輸送」を分類できるよう社内における事故・事象の報告ルールを見直す。

・安全推進委員会においては調査・審議する事故、事象を、鉄道運転事故、インシデント、列車に遅延を生じていなくても重大な事故に至る可能性がある事象及び他社で発生した重大事故・インシデントに絞り込み、重点的に原因・対策を徹底的に議論する。

- 「最悪」の場合を念頭においた調査・審議の実施
  - ・「最悪」の場合、どのようになるかということを検討資料に記述し、原因の究明を徹底し、再発防止の対策を考える。また、「最悪」の事態をイメージすることで、安全の意識を高める。
- 安全に関する施策、再発防止の取り組みのトレースの実
  - ・年度計画である「安全推進計画」などのほか、「事業改善命令・監督命令による措置」等への取り組み及びその進捗状況について、定例的に調査・審議する。
  - ・津波対策・竜巻対策・踏切事故対策等体系的に取り組むべき課題について審議・検討を行う。
  - ・対策の取り組み状況のトレースを「半年後」「2年後」に行うことにより鉄道運転事故の再発防止を図る。
  - ・トレースの結果できていなかった事項については、「なぜできていなかったのか」を究明し、改善もしくは指導を強化することにより、PDCAサイクルを回し安全の向上を図る。
- 安全推進委員会開催頻度の見直し
  - ・これまで月1回であった開催を見直し、月2回の開催を定例とする。
  - ・必要により定例開催のほかにも臨時に安全推進委員会を開催する。
- 出席者の見直し
  - ・安全推進委員会出席者の見直しを行うとともに、社内規程により定められた構成員以外の出席を取りやめる。
- 安全推進委員会 専門部会の設置
  - ・安全推進委員会で調査・審議した結果、駅業務部・運輸部・工務部等各主管部にて原因究明、対策を検討した事象について、関係する現場長と議論する場として、系統毎の専門性を活かし安全推進委員会専門部会を設置する。
  - ・専門部会には、関係するグループ会社も出席する。
- 各部における安全推進会議の設置
  - ・駅業務部・運輸部・工務部等、主管部毎に安全推進会議を設置する。
  - ・安全推進委員会で議論すべき内容の徹底した検討を行う。
  - ・監督官庁へ報告する事故及び事象並びに安全推進委員会の調査・審議に至らない事象についての原因究明、対策の検討、並びに他社で発生した重大事故・インシデントについての討議を行う。
- 安全推進委員会への社長の出席等
  - ・これまでと同様に社長は安全推進委員会へ出席し、調査・審議に加わる。
  - ・安全の取り組みについては、経営会議、取締役会へ定例的に報告し、鉄道事業以外の経営陣にも認識の共有を図る。
- ③事故等の原因究明・再発防止対策の検討体制の確立
  - 安全推進部における原因究明等の見直し
    - ・事故報告に関する社内規程を見直し、鉄道運転事故、鉄道運転事故に至る恐れがあった事象等安全に関するリスクが高い事象について徹底して原因究明を行う。
    - ・安全推進部は、独自に調査を行い、主管部が究明した原因、検討した対策について、安全推進部の視点から確認し、必要な事項については安全推進委員会の場で議論を行う。
    - ・調査スキルを高めるため、4M4E分析手法を導入する。
    - ・リスクアセスメントの考え方にに基づき、重大な事故に繋がる事柄を最重点で取り組むしくみとするべく、事故報告の基準・制度を見直し、安全推進委員会で議論するテーマのあり方を構築する。
  - 車両部における原因究明等の見直し
    - ・車両部車両検修グループに調査分析担当として2名増員し、原因究

明できる体制とする。また、車種別の担当者を本・支社別の担当者として、各現場とのつながりを重視した体制とする。

- ・「車両部安全推進会議」を設立し、安全に関わる事項について、部長、課長、GL等により、毎月、徹底的に原因の究明、対策の策定、トレースを行う体制とし、「安全推進委員会」や「車両故障防止検討会」への車両部としての方向性を示す。
- ・「車両部安全推進会議」と「車両故障防止検討会」での検討内容と方針決定内容を的確に行うことを目的に、現場の故障調査報告書に基づく実態把握とトレースする体制として、「車両故障防止検討分科会」を本・支社毎に設立する。

○車両部における実態把握の取組み

- ・車両の品質管理の一環として、現場における構造変更内容などを本社で確実に把握し必要な確認と指導を行うため、また、原因究明や再発防止対策に向けて新たな「事前照会制度」を実施する。

【工務部】

○工務部における原因究明等の取組み

- ・事故の原因究明にあたり、自然災害や軌道と車両の接触領域に関わる事象など、技術的な観点からの高度な分析が必要な場合には、鉄道総合技術研究所等の社外知見を活用しており、今後とも継続する。

○4M4E分析手法の導入

- ・事故等の原因究明・再発防止対策については、新たに導入する4M4E分析手法により掘り下げて実施する。

○工務部における再発防止に向けた取組み

- ・“原因究明・再発防止対策に当たっては、「工務部安全推進会議」において徹底して議論するとともに、「安全推進委員会工務専門部会」において現場長と議論、共有化を図る。

これらの取組みを通して得られた情報は水平展開を行い、以下の会議等の場において、同種事故の再発防止に向けた議論に活用する。

- ・各所の事故防止会議：(1回/月)
- ・工事安全検討会（各所）：(工事発注の都度)
- ・請負事故防止会議（本社）：(2回/年)

【運輸部】

○「正しい報告」の社員への浸透

- ・事故報告制度の改正（懲戒制度の見直し含む）に基づき、「ありのまま、速やかに、報告する」ことの重要性を毎月1回の定例訓練等の場で社員に浸透させる。

○4M4E分析手法の導入

- ・事故等の原因究明・再発防止対策については、新たに導入する4M4E分析手法により掘り下げて実施する。

○原因究明・再発防止対策の策定

- ・原因究明・再発防止対策に当たっては、「運輸部安全推進会議」において徹底して議論するとともに、「安全推進委員会運輸・車両専門部会」において現場長と議論し、現場の実態に合うよう策定する。

【電気部】

○電気部安全推進会議の設置

- ・原因究明・再発防止対策に当たっては、「電気部安全推進会議」において徹底して議論するとともに、「安全推進委員会電気専門部会」において現場長と議論、共有化を図る。

○4M4E分析手法の導入

- ・事故等の原因究明・再発防止対策については、新たに導入する4M

4 E分析手法により掘り下げて実施する。

【駅業務部】

○駅業務部安全推進会議の設置

- ・駅業務部に駅業務部安全推進会議を設置する。
- ・駅業務部安全推進会議は月1回開催する。会議では安全推進委員会の内容に関すること・駅に関わる安全施策に関すること・駅係員により発生した運転事故／労働災害の再発防止に関すること・その他、安全確保、駅の運転取扱において必要と認められる事項について討議する。

④内部監査等の体制の充実

○自主監査体制の整備

- ・各主管部で現場長が行う自主監査に使用するチェックシートへの掲載項目、チェックの頻度の整理を行う。
- ・各主管部でチェックシートの作成を行う。
- ・各主管部が作成したチェックシートによる現場長による自主監査を試行する。
- ・各主管部は自主監査の試行に対してフォローアップを行う。
- ・自主監査の試行状況について安全推進委員会へ報告する。
- ・試行結果を基に各主管部でチェックシートの修正を行う。
- ・現場長による自主監査を開始する。

○主管部による現場長自主監査の状況の確認等

- ・主管部は課長等の職場巡回により、年1回以上、各現場における現場長自主監査の実施状況を確認する。
- ・現場長自主監査で把握した問題点については、各部の安全推進会議へ報告し、主管部長は自系統内の他職場で類似の問題を生じていないか確認し、必要な対策を講ずる。
- ・各主管部は把握した問題点、是正の状況等を安全推進委員会専門部会において、各現場長、グループ会社へ水平展開を図る。
- ・各主管部で把握した内容を安全推進部へ報告する。

○安全推進部による現場長自主監査の状況の確認等

- ・安全推進部は、年間16箇所の現場（本社直轄・釧路・旭川・函館の4地区において駅・運輸・工務・電気の4系統から各1箇所の合計16箇所）を抽出し、現場長自主監査の実施状況を現場へ赴いて確認する。
- ・安全推進部は、主管部からの報告、安全推進部による確認等現場長自主監査の実施状況、現場長・主管部による是正の状況等を年2回安全推進委員会へ報告する。

○監査部による自主監査の状況の確認等

- ・監査部は安全推進部、各主管部の取り組み状況を確認する。
- ・監査部は、確認した結果等について社長へ報告する。

○保線に関する業務実施状況の監査及びフォローの実施

- ・軌道変位管理の業務実施状況（検査記録等及び現地）の重点的な監査を実施する。
- ・大沼駅構内での貨物列車脱線事故以降の通達、指導事項（マクラギ管理等）に対する実施状況のフォローを行う。

○監査役の職務を補助する体制の強化

- ・これまで兼務であった監査役室長を専任にするとともに、内部監査業務から独立させ、安全に関する法令への適合性等に関する監査を行う体制を強化する。

○経営トップの安全に関する関与の監査

- ・経営トップにインタビュー等を実施し、安全に向けた主体的な関与状況について確認する。

○専門的な監査役の選任

- ・技術に精通した者を監査役に選任し、安全に関する法令への適合性等に関する監査を行う体制を強化する。

⑤安全推進部の強化

○安全に関する部門の人事・育成ルートの構築

- ・安全推進部における職務分析表を作成し、職務に必要な職歴、スキル等を明確にする。
- ・職務分析表を基に人事・育成ルートを策定する。
- ・現状の要員状況に対し策定した人事・育成ルートに基づき、異動・教育等を実施する。

○社員教育について、JR他社への出向、公的機関との人事交流も含めた検討

- ・現在実施中の公的機関との人事交流は継続する。
- ・人事・育成ルートの策定、実施に合わせて、JR他社への出向、JR他社研修の受講等を実施する。

○安全推進部の体制強化

- ・重大事故に対する原因究明・対策策定を行う「安全調査グループ」を設置する。
- ・安全推進部が安全統括管理者の統括管理業務の補佐、各技術部門の安全確保に関する取組みの総合調整等の役割を担うことを明確に意識できるよう、安全推進部を上位にするよう組織体系の見直しを行う。
- ・安全推進委員会で調査・審議する列車に遅延を生じていなくても重大な事故に至る可能性がある事象の選択は、全社から報告された全ての事象の中から安全推進部長が指定することを新たな規程「事故と事象の報告及び分類規程」に規定する。
- ・“各種の業務増加にあわせ、安全推進部の人員増強を行う。  
(参考)平成23年15名、平成24年22名、平成25年23名”

⑥安全管理規程等の見直し

○“②安全推進委員会の運用の見直し” 関連

- ・「事故と事象の報告及び分類規程」の通達に伴う、関連規程の改定を行う。
- ・安全推進委員会において調査・審議する事故、事象に絞り込んで原因・対策を徹底的に議論することに関し網羅するよう見直しを行う。
- ・安全推進委員会出席者および開催頻度見直しに伴う「委員会等規程」の改定を行う。
- ・各専門部会設置に伴う「委員会等規程」の改定を行う。
- ・安全推進部が安全統括管理者の統括管理業務の補佐、各技術部門の安全確保に関する取組みの総合調整等の役割を担うことを明確に意識できるように「組織規程」「業務管理規程」の改定を行う。

(3) 安全確保を最優先とする事業運営の実現

①現場の業務実施体制の確立

○グループ会社と一体となった適正な業務運営体制の構築

- ・業務実施体制における現状と課題を整理し、計画的な補修作業等は外注（グループ会社）を基本とする保守体制の確立、保守作業の環境改善を推進する。技術管理と施工管理の専門特化による効率的で品質の高い保守体系を構築する。

○グループ会社と一体となった適正な業務運営体制の構築

- ・検査業務も含めた保線業務の外注化のメリットとデメリットを整理し、デメリットに対する取り組みを行い、グループ会社と一体となった適正な業務運営体制を構築する。
- ・契約方式の変更（単価契約方式）による簡素化を図る。
- ・工事発注先のコンプライアンス（施工管理）に対する管理体制については、軌道グループ会社への作業責任者クラスへのコンプライア

ンス教育を行うとともに、工事が適切に行われるよう、軌道工事標準示方書等の改正、JRによる軌道工事監督マニュアル（仮称）の作成を行う。

- ・グループ会社の安全管理体制を構築する。

#### ○現場の業務実施体制の確立

- ・線路設備の更新、強化を推進し、補修作業の発生数量の縮減を図るため、PCマクラギの導入等の設備投資を行う。
- ・検査手法等を簡素化しても十分に安全な線路を確保できるものについては、簡素化を図る。
- ・低利用設備の使用停止による検査数量の削減（管理設備の縮減）を図る。
- ・検査データの記入、転記ミスの防止を目的に、タブレット端末による各種検査記録手法の導入を図る。
- ・設備管理システムの導入を図り、計画支援及び進捗管理を強化する。
- ・新型軌道検測車の導入を図ることにより、冬期間における軌道変位検査の実施、他検査の同時実施をする。
- ・保守作業の効率向上を図るため、次の取り組みを行う。
  - i) 触車事故防止対策の線路立ち入りルールの見直し
  - ii) 保守間合の拡大、作業の機械化
  - iii) 信号設備の境界作業の一部変更
- ・組織体制の見直しを行う。
  - i) 駅工務の保線所への移管
  - ii) 保線所体制（要員・エリア等）
- ・長期的なメンテナンスを考慮し、計画的に整備を行うことで効果的な管理が可能となる計画整備値の設定を行う。
- ・お客様の安全を第一とするため、軌道変位等に対する運転規制値を制定し、関係規程に明記するとともに、周知徹底する取り組みを実施する。

#### ②技術伝承のための教育体制の検討

##### 【工務部】

#### ○技術継承のための教育体制の再構築

- ・規程類の見直し、再編にあわせて、業務マニュアルを実際の業務実施ベースで作成し、本マニュアルにより社員教育を実施する。
- ・関係規程の成り立ちや業務内容等の知識に精通し、現地に生じる様々な事象に対し、技術的・ノウハウ的に的確に処置・指導することができる基幹社員を、技術分野毎に社員の適性を把握した上で選定し、専門教育の実施や専門性の高い育成ルートの構築などにより、計画的に育成する。
- ・現場社員の技術力向上を目的として、軌道管理及び分岐器の技術的事項の導入編にあたるJR東日本の研修を受講し、業務の核となる中堅社員のレベルアップを図る。

##### 【車両部】

#### ○OJT教育のための体制構築

- ・(1) - ②と同じ
- ・定期異動時に教育関係のグループリーダーを指定し、教育・規程の担当者を独立・配置する。
- ・制定する「教育要領」の中で、検修関係社員への教育体系（誰が、いつ、何を教えるのか）を明確にして、12時間／年の教育時間を設定して繰り返し安全に関する意識を醸成する。
- ・現場でOJT教育がやりきれていない現状を踏まえ、当面は集合教育を厚くし、OJT教育の補完ができる研修を計画し、平成29年度（安全基本計画推進期終了時点）までに順次、教材作成、定期的な教育訓練などを行いOJT教育の充実を図りつつ、OJT教育の定着に向けて教育訓練時間の確保と指導者要員の確保などが可能な体制づくりを進める計画である。

##### 【運輸部】

○教育のための人材・体制の整備

- ・退職した運転技師補を3名と嘱託契約し、2名は標準・マニュアルの見直し整備、1名はシミュレータによる現場指導を実施する。
- ・運転士配置箇所の12現場に指導員各1名を増員し体制を強化する。

【電気部】

○教育体制の構築

- ・OB社員を含む本社教育担当2名と札幌電力所並びに札幌信号通信所に配置している技術エキスパート職社員（技師、技師補）により技術基礎教育を実施する。

【駅業務部】

○教育体制の改善

- ・“現場社員の技術力向上及び確実に異常時運転取扱が行える体制の構築として、エリア毎に駅輸送業務センターを設置し、専任の要員（34名）を配置した。  
なお、駅輸送業務センターの管理者3名については、定年年齢を超えた社員を再雇用して指導者に当たらせており、今後も同様の体制を維持拡大する。”

【工務部】

○工務部における技術力向上の取組み

- ・「技術力診断書」を有効活用した評価活動の徹底を図る。
- ・今後eラーニング等を導入し、自己学習、自己診断による技術力向上のための補助ツールとして活用する。
- ・新入社員教育の充実化を図る。
- ・研修センターの移転に伴い訓練設備の充実化を図る。当面は不良マクラギ等の検査業務の判定基準となるサンプル教材を整備する。

○工務部における技術継承のための取組み

- ・集合研修およびアドバイザー制度（土木建造物の検査・修繕に精通したOB等による現地現物を主体とした研修）による技術継承を継続する。
- ・鉄道総合技術研究所やJR東日本の社外研修を積極的に活用する。
- ・入社後「技術力診断書」を作成し、これをもとに年1回の振り返りと評価を行い、これを踏まえて個々の次年度の教育計画を策定する。

【車両部】

○教育訓練の充実

- ・(1)－②と同じ
- ・平成26年度に実施する集合研修のレビューを行い、次年度以降に反映する。

【運輸部】

○運転士・車掌の集合研修の再構築

- ・“石勝線の列車脱線火災事故を踏まえ、JR他社の取り組みを参考に、平成24年度から運転士・車掌の集合研修の再構築を以下の通り取り組んでいる。”
- ・運転士は、免許取得前の新人運転士養成基礎科、取得後には、2年目、3年目、4年目にフォロー研修を実施している。その後5年目に中堅運転士Ⅰ科、10年目に中堅運転士Ⅱ科を実施している。また、2年目以降定期的に運転事故防止訓練科を受講させている。
- ・“車掌は、見習いを行う前に新人車掌科、車掌登用後には、2年目、3年目、4年目にフォロー研修を実施している。その後10年目に中堅車掌科を実施している。また、2年目以降定期的に車掌サービス科、運転事故防止訓練科を受講させている。”
- ・乗務員の指導層に対しては、運転士は運転指導科、運転指導性能力科、運転技術管理(管理者・指導員)科、新任運転関係管理者科を実施し、車掌は車掌指導者科、新任運転関係管理者科を実施している。
- ・上記の取り組みを行っているが、平成26年6月からは各研修科の講義

において、お客様の生命に結びつく「安全」を確実にやりきることを追加し安全意識の向上を図る。

○職場内教育に対応力向上シミュレータ導入

- ・社員の個々人のレベルを把握し、個々に応じた教育を行うため、全ての運転士配置職場（12箇所）に対応力向上シミュレータを導入する。
- ・車掌用シミュレータについても導入する。

【電気部】

○技術基礎教育の充実

- ・具体的到達目標、評価項目などに基づく基礎教育を含め、技術職社員の教育計画を定める。
- ・集合教育におけるレベル到達度合いの評価結果を現場にフィードバックし、その後の現場におけるOJT教育やフォロー指導に活かす。
- ・現場がフォロー指導を適確に実施できるようにするため、教育担当者のみでなく、本社電気部が実施している各現場の業務実施状況確認の中でも教育の状況を把握することとし、年間教育計画について提案・指導・支援を行う。

【駅業務部】

○教育体制の改善

- ・当務に関する研修については、経験年数等によらず実施し、知識や技能に隔たりが見られたことから、経験年数及び運転取扱駅、非運転駅で受講者を分けて研修を実施する。
- ・作業を行うことに必要な知識及び技能の習得にあたっては、手順を中心に教育するとどまっていたことから、「なぜ」という視点から結論を導き出す意識付けを行うことに重点をおいた研修を実施する（各種当務科、輸送係養成科等）。

【工務部】

○外注管理に必要な知識・経験の整理

- ・外注工事を進めるにあたっては、示方書等に基づいた管理を継続して実施している。今後、新たに外注の活用を図る場合には、業務の外注に関わるメリットとデメリット、及び、外注化により本体では取得が難しい鉄道固有の技術の管理に必要な知識・経験について整理したうえで実施する。

○外注管理の体制確保

- ・軌道部門においては、平成26年度の「軌道工事科」「設計積算科」から、軌道外注工事のコンプライアンスに関するカリキュラムを追加実施している。
- ・新たに工務部が主催する安全推進委員会工務専門部会のメンバーにグループ会社を参画させ、安全に関する議論を行うとともに、情報共有を図る。

【車両部】

○外注管理の体制見直し

- ・外注管理に必要な知識・経験を整理した結果、基本理念や契約の流れ、規程体系など基本的な知識が不足していることが認められたことから、集合研修「外注管理科」を開講し、工場等の請負契約業務担当者に対して請負契約業務に必要な知識習得のための教育を実施する。
- ・定期異動時に、車両検修課の体制を見直し、請負契約担当者を1名追加し、2名体制とする。
- ・請負契約業務の知識・知見を有したOB社員を嘱託として、車両部に1名採用する。
- ・平成26年度以降は、集合研修「請負契約業務管理科」として、グループ会社も含め定例開講する。なお、平成26年度は2回開講予定である。

#### 【運輸部】

##### ○外注の管理の体制

外注管理に必要な知識・経験は、構内入換業務及び付帯業務に関することであることから、管理にあたっては、業務の実態を確実に把握することが重要であり、平成17年4月の構内業務委託開始時より、以下のとおり外注業務の管理を継続している。

- ・ 構内入換業務の実務について、知識・経験を習得するため、業務を委託するグループ会社本社及び事業所（現場）管理者に、中堅層社員の出向を実施している。
- ・ 構内入換業務及び付帯業務の委託内容については共通仕様書で定め、係員の資格については資格認定制度により認定し、本社として管理、把握している。
- ・ 現場の監督員、検査員に異動があった場合は、本社が対象者を招集し構内入換業務及び付帯業務について教育を実施している。
- ・ “本社とグループ会社間では、定期的にそれぞれ年1回の構内相互診断、構内24時間点検、安全診断などを実施して、構内入換業務及び付帯業務の実施状況を確認し把握を行っている。”
- ・ 現場においては、月1回の構内安全ワーキングなどを開催し、業務が適正に行われているかを確認し把握を行っている。
- ・ 平成26年度から上記の各種点検・診断においては、若手の本社担当者、現場管理者を帯同させ、構内入換業務の管理すべき要点などを教育する。

#### 【電気部】

##### ○外注管理に必要な知識・経験の整理

- ・ 外注管理に必要な知識として工事示方については「電気設備検修工事示方書」に、検査示方については「電気関係設備保全マニュアル」（通達）に規定している。
- ・ 検査業務、検査管理業務を経験するため、JR・グループ会社間で中堅層社員の相互出向を行っている。

##### ○外注管理の体制確保

- ・ 外注作業（検査等）の知識、経験を積ませるため、引き続き、検査・修繕業務を委託するグループ会社に、中堅層社員の出向を実施する。
- ・ 上記取組を補完するため、これまでも実施している本社・本店間、両社現場間における会議を継続するとともに、新たに電気部が主催する電気部安全推進会議のメンバーにグループ会社を参画させる。

#### ③当面の必要な安全投資の推進等

##### ○必要な設備投資等の実施

安全確保のため必要な設備投資等を早急に行うため、以下の取り組みを進める。

##### ①平成26年度予算計画の策定

以下の考えに基づき、平成26年度計画を策定し、現場からの提案や当面の緊急性を踏まえ、安全を確保するための必要資金を確保するとともに予算の前倒しを実施する。

- ・ 安全投資、修繕費をそれぞれ250億円規模に拡大。
- ・ 予算の前倒しを進め出来る限り夏の多客期までに執行。
- ・ 現場提案を踏まえた取り組みを整理し、安全を確保するための裏付けとなる必要な予算を確保。
- ・ 老朽取替などこれまで先送りしてきた施策等を棚卸しし、優先順位を整理。
- ・ 軌道部門等、これまで充足度が低かった分野に対して重点的な予算措置を実施。

##### ②安全投資と修繕に関する5年間の計画策定

以下の手順で検討を進め、再生推進会議における議論を踏まえて計画の策定を図る。

- ・ 安全投資等の5年間の計画策定に向けた基本方針の作成。

- ・分野ごとの安全投資等の精査、5年間のロードマップの作成。
- ・全体規模を試算し、収支への影響や資金調達方法を踏まえ、実行計画案を作成。
- ・計画案のとりまとめ。

③支援措置の有効活用

- ・計画の策定にあたっては、600億円の設備投資支援を前倒して活用することを検討。

【工務部】

○線路設備の更新・強化

- ・線路設備の老朽化対策推進による保守量の低減、予防保全対策の推進を中期計画に基づき、確実に実施していく。

線路設備の老朽化対策推進による保守量の低減

- i) PCマクラギ化の推進
- ii) ロングレール化の推進
- iii) 道床交換の推進
- iv) 弱小レール対策

予防保全対策の推進

- i) 並マクラギ、橋マクラギ（合成化）の交換
- ii) 締結装置類の緩み防止対策

④安全意識の徹底、記録を重視するルールの策定・徹底（再掲）

- (1) -②、③に同じ。

(4) 技術部門の業務実施体制の改善

①各種規程等の検証、改正・整備、周知徹底、確認及び見直し

○膨大な規程類をチェックするための見直しの視点を設定

- ・ 主管部毎に管理している規程、マニュアルの一覧を作成する。
- ・ 規程、マニュアルに反映されていない事務連絡、通達等を確認する。
- ・ 見直し作業の分担を決定する。
- ・ 状況の変化（想定していない事故・災害・労災）が発生した場合に確認する。

○規程の趣旨が明確かの確認の実施

- ・ 規程、マニュアルが、以下の根拠に基づくものか確認する。
  - i) 法令、省令、技術基準、監督官庁からの通達
  - ii) 事故・災害対策（他社事例含む）
  - iii) 装置の仕様、性能
  - iv) 国鉄からの継承
  - v) その他

○最近の安全確保に必要な行動に対して、必要な規程が定められているかの確認の実施

- ・ 規程、マニュアル記載事項が、以下の事項に合致しているかを確認する。
  - i) 法令、省令、技術基準、監督官庁からの通達
  - ii) 実際に行われている業務
  - iii) 使用している装置、器具
- ・ 近年の事故・事象（危険事象）を対象に、規程、マニュアルに必要な対策が記載されていることの確認を行う。

○新たな技術に対応しているかの確認の実施

- ・ 近年に導入した装置、今後導入を予定している装置を対象に、規程、マニュアルに必要な事項が記載されていることの確認を行う。

○規程、マニュアルの改定

- ・ 上記の検討結果に基づき、必要な改定を実施する。

○改定内容の周知、フォロー、トレース

- ・ 現場長、社員への周知を行う。

- ・改定後の実施状況のトレースを行う。
- ・トレース後のフォローを行う。
- ・安全推進委員会へ報告・審議を行う。

【工務部】

○規程等の見直しによる保線業務の適正化【再掲】

○土木部門における規程等の確認と見直し

- ・土木部門における規程等は、鉄道の技術基準の性能規定化（実施基準の制定）や鉄道構造物等維持管理標準の制定に合わせ、JR他社と同様に随時改定され、現在に至っている。
- ・これら規程等に定められている基準は、省令解釈基準に準拠して列車運行の安全や旅客の安全確保の観点から必要な値を定めているものがほとんどであり、現時点では基準値自体の見直しの必要性はないものと考えているが、規程、マニュアルにより現場社員が業務を遂行する上でのルールを理解できるよう、よりわかりやすい表現に修正し、不足している事項を追加するなど、見直しを実施する。

【車両部】

○「教育要領」制定による教育体系の明確化

- ・制定する「教育要領」の中で、検修関係社員への教育体系（誰が、いつ、何を教えるのか）を明確にして、12時間／年の教育時間を設定して繰り返し安全に関する意識を醸成する。

【運輸部】

○「教育要領」制定による教育体系の明確化

- ・運転士及び車掌に対し、「安全管理規程」に基づく教育方針並びに手法を明確にするため、「教育要領」を策定する。

②本社の現場に対する指導体制の確立

【工務部】

○保線業務における支援体制の確立

- ・本社工務部内に業務支援室を設置し、軌道部門の全現場を対象に、業務実施状況の監査とフォローアップを実施する。
- ・業務支援室及び保線課が、定期的に現業機関に赴き、業務執行状況を把握し諸課題や要望等について関係主管課との調整を行い、関係主管課と協力して諸課題や要望を解決することで、適正な保線業務執行体制を構築し定着を図る。
- ・保線に関する業務実施状況の監査及びフォローを業務支援室が実施する。

○ボトムアップ体制とハニカム型PDCAサイクルの構築

- ・管理室から保線所へ、保線所から本社へのボトムアップ体制と、それぞれの機関で業務打合せ実施による処置・改善と議事録の報告により、諸課題を解決していくハニカム型PDCAサイクルを構築する。
- ・“土木部門においては、現場が実施している検査の進捗状況を本社がこれまで年度単位でしか把握出来ていなかったことから、定められた検査周期内に検査が適正に実施されているかを本社が定期的に把握する仕組みを構築する。
- ・設備部門においては、主要設備の検査の計画進捗を毎月月例の保全会議で把握しており、これを継続実施する。”

○工務部における現業機関への指導体制の確立

- ・“工務部門においては、本社が定期的に現場に出向いて、各現業機関で開催している助役会議・保全会議などに参加する等により、現場の業務実施状況及び課題を把握し、課題解決に向けたフォローを実施するとともに、関係箇所へ情報を水平展開する。”

【車両部・運輸部】

○本社の現場に対する指導体制の確立

- ・平成25年10月30日付通達により、現場指導及び現場から相談を受けるため、本社課長等をリーダーとするチームにより、決められた担当現場に定期的に赴き情報交換・問題把握を実施することとし、職場巡回を実施する。
- ・平成25年11月1日付通達を発出し、従来から毎月実施していた「安全管理ミーティング（現場長と本社部課長が現場の課題についてざっくばらんに相談する会議）」の開催に際して、本社からの指示が中心の会議から、事前に各所から討議内容や本社への検討要望事項等を聴取して開催する方法に変更し実施する。
- ・上記で把握した各箇所の課題や提案事項等のうち、安全に関わるものについては、必要により新設した安全推進会議や安全推進委員会専門部会で議論し、課題解決や水平展開を図る。

【電気部】

○現場の状況を的確に把握し、対応する体制の構築

- ・本支社管理部門として定めた「電気関係業務実施状況確認マニュアル（通達）」に基づきグループリーダー、課長が四半期に一回以上現場に赴き、管理者等との意見交換を実施し、現場の課題等を把握するとともに、要望や提案の聞き取りを実施する。
- ・各箇所との意見交換で把握した課題や提案事項等については、社内電子掲示板を活用し電気部内で共有する。
- ・さらに、課題解決の促進を図るため課題毎に担当グループを指定し、その対応結果についても同掲示板や定例の電気部内会議でトレースを実施する。

【駅業務部】

○日々行われている業務における課題への対応

- ・本社課長等がリーダーとなり運転取扱駅に赴き、実作業への立ち会いを通じて実態を確認するとともに現場との意見交換を行うことで問題点の把握とその改善を図るため、通達として発出する。
- ・対象箇所に運行管理駅を追加するとともに、頻度（四半期に一度）、確認事項の見直しを実施（①教育及び訓練等の実施状況 ②実作業等の実態確認 ③社員との意見交換並びに自主点検表による現状把握）し、通達として発出する。
- ・通達に基づき、巡回を実施する。
- ・浮き彫りとなった課題・問題点は、駅業務部長に報告し、駅業務部長は、その解決状況とあわせて適宜、安全統括管理者へ報告する。

③車両部門における多重のチェック体制の確立

【車両部】

○Wチェック体制の確立

- ・(1) -④と同じ

(5) 第三者による安全対策監視委員会(仮称)の設置

○「JR北海道再生推進会議」の設置

- ・学識経験者、地方公共団体、経済界、弁護士等の方々からなる第三者委員会を設置する。
- ・事務局を安全推進部におく。

H26. 12. 26 更なる安全確保へ

①安全意識の啓発や安全風土の構築を実施するための組織の整備

○経営理念等の見直し

- ・「お客様の安全を最優先する」、「コンプライアンスを徹底する」という共通認識が社内に十分に醸成されなかった反省を踏まえ、経営理念について「安全」「コンプライアンス」を前面に打ち出し、社員へ浸透させ、日々の業務につながっていくものに見直す。
- ・現在の「グループ企業行動指針」を取りやめ、経営理念を社員一人ひとりの行動に落とし込んで考えられる行動指針を新たに制定する。

○経営幹部が社員に対し直接メッセージを伝える

- ・ 2. (1) ②「安全意識の浸透」の取り組みに加え、経営幹部は定期的に作業実態を把握するとともに、経営理念や会社の現状の説明を行う。

○企業行動委員会の見直し

- ・ 2. (1) ①「企業行動委員会での取組強化」の取り組みに加え、従来の「企業行動委員会」を「コンプライアンス委員会」と改称変更し、社外の方にご参加いただくとともに、当社の参加メンバーを厳選し、コンプライアンスの徹底状況と取り組みの検証を行い、その実施状況を定期的に取り締役に報告することとする。

○コンプライアンスを徹底させる教育と浸透化の実施

- ・ 2. (1) ①「コンプライアンス教育の見直し等」の取り組みに加え、「会社のルールを守ること」「社会のルールを守ること」「JR北海道社員として自覚を持って行動すること」を徹底するため、新聞記事による具体的な事例を活用した教育等により、社員に対して社会の常識や気づきを促す。
- ・ “2. (1) ①「コンプライアンス意識の浸透化等」の取り組みに加え、コンプライアンスの徹底の取組み（P D C A）として、コンプライアンスアンケートにより社員の意識浸透度合いの把握と行動の実態を明らかにして（C）、今後の教育や浸透化策の取組み（A）を実施していく。”
- ・ 社員として守るべき行動の指標、コンプライアンスの徹底の項目やセルフチェックテストを記載した、携行可能なコンプライアンスカード（仮称）を作成して、全社員に配布し、社員が判断に迷った際に活用できるようにする。

○情報公開のあり方見直し

社内の論理が優先し、世の中の常識とズレがないようにするため、事故やインシデントに該当する・しないに関わらず、お客様や社会的に「安全上、問題がある」と捉えられる事象が発生した場合は、速やかに公表する方向で見直す。

○懲戒処分の社内周知

- ・ 2. (1) ⑤「懲戒の基準」を厳正に運用することに加え、社内に対して戒めと気付きを促すために、社員の不祥事に関する社内処分について、一定の基準を設けて社内周知を行う。

○「安全意識の啓発や安全風土の構築を実施するための組織」とするための人材の育成

- ・ 持続的に安全性を向上するため、現場の中核を担う管理者及びフォアマン層（助役を補佐する立場の主任）を育成するしくみを整備する。
  - i) 現行の管理者養成についてトレースを行い、必要な見直しを行う。
  - ii) 技術系職場におけるフォアマン層である代表主任、組持ち等の主任層に対して、新たな研修を実施する。
  - iii) 必要な資質や能力を備えた人材を確保するため、社会人経験者の中途採用を積極的に実施する。
- ・ 社員が日々の業務の中で技能の向上や問題の発掘に意欲を持って自発的に取り組めるように職場活性化活動（小集団活動や業務研究発表会等）の再構築を行うとともに、その成果を発表し共有できる場としての発表会のあり方を見直す。

○職場での自発的な取り組みを育てるしくみの構築

- ・ 社員が問題意識を持って、『自分の職場における安全上の課題は何か』、『自分の職場で事故を起こすとしたら、どのようなことがあり得るか』、『どうすればリスクを減らすことができるか』を考え、具体的な行動に移していく取り組みを育てる。

- i) 参考になる取り組み事例の紹介及び表彰を実施する。
- ii) 職場で中心となって安全を担う社員を育成する。
- ・また、講習会等への参加や他社施設の見学についても、育成の一環として取り組んでいく。

○現在実施している集合教育による安全研修の受講対象者の拡大

- ・2.(1)②「全社員を対象とした安全研修の実施」の取り組みに加え、グループ会社社員向けのカリキュラムを作成し、グループ会社の鉄道事業に従事している社員を中心に研修を行う。

○安全啓発館（仮称）の創設

- ・社員研修センターの移転に合わせ、安全啓発館（仮称）を創設し、安全研修室及び事故車両保存庫の展示を移行するとともに、「室蘭線で列車と衝突した機材運搬台車（トロリー）」や「貨物列車が脱線した大沼駅構内のマクラギ」など、実物を事故事例と併せて新たに展示するほか、ヒューマンエラーや労災の危険を体感して学べる教材などを新設し、内容等を充実する。
- ・“安全啓発館（仮称）以外の社員研修センター施設についても、車両実習室や技能実習室の新設、運転シミュレータの増設など社員教育設備を充実するとともに、実習線の整備を検討する。”
- ・平成28年度から実施する第2期の安全研修は、安全啓発館（仮称）を活用する。

○職場毎の安全会議・訓練の実施

- ・以下の目的を達成するために主管部毎、職場毎の取り組みを実施する。
  - i) お客様の命を奪うとはどういうことかを社員に心底から理解させるとともに、安全を確保するためにルールを守ることの重要性を認識させる。
  - ii) 安全推進委員会専門部会を毎月開催することによって、本社と全現場長が毎月、安全のテーマについて直接議論を行い、現場の実態を踏まえた安全施策を実現する。
- ・2.(1)②「安全意識の徹底及び安全性の向上に関する職員教育体制の再構築」の取り組みに加え、社員が絶対に起こしてはいけない事故について、映像等を活用しながら、リアルに実感できる教材とし、定例的な学習の中に組み込んでいく。

○他社の取り組みを参考に当社の現状を踏まえ足りない取り組みの抽出

- ・社員の安全啓発や社員への安全情報提供のあり方など、他社事例の調査を継続する。
- ・調査した結果から、当社の現状を踏まえ効果的な取り組みを抽出し、実施方法・実施時期を検討する。

②安全確保のためのPDCAサイクルの確立

○安全目標の設定

- ・『事故によるお客様の死傷ゼロ』を実現することを各分野に共通した安全目標とする。

○安全目標の設定における必要な対策の計画の策定

- ・各分野における個別具体的な実施計画は、「措置を講ずるための計画」（「2. 第一歩の改善」、「3. 更なる安全確保へ」）であり、これを完遂することで安全目標の実現を目指す。

○定期的な実施状況の検証

- ・2.(4)②「本社の現場に対する指導体制の確立」の取り組みに加え、現場における課題、気がかりを把握するとともに本社の方針を直接伝え意見交換を行う。
- ・「措置を講ずるための計画」については、四半期毎に課長等が目標の達成度合いの確認を行い、さらに、その内容を安全統括管理者と主

管部長が確認を行う。

○必要な対策の計画の見直し

- ・「措置を講ずるための計画」の実施状況を課長等及び安全統括管理者と主管部長が確認を行った結果、実施できていない内容については、その理由を究明し、取り組みの強化もしくは対策を見直す。

○PDCAサイクルの重要性の徹底

- ・「措置を講ずるための計画」の実施及びトレースを継続することにより、社内にPDCAサイクルを定着させ、計画部門から現場まで重要性を社内に徹底させる。
- ・「自主監査」として安全のために確認すべき項目を定め、現場管理者は自箇所ですべてに基づいた点検と改善を繰り返し実践することで、PDCAサイクルの重要性を浸透させていく。

【工務部】

- ・現場長による自主監査により自箇所ですべて問題が生じていないか確認し、必要な対策を講じることでPDCAサイクルの重要性を浸透させていく。
- ・特に保線系統では、管理室から保線所へ、保線所から本社へのボトムアップ体制と、それぞれの機関で業務打合せ実施による処置・改善と議事録の報告により、諸課題を解決していくハニカム型PDCAサイクルを構築することで現場と本社が一体となったPDCAサイクルの重要性を浸透させていく。

【車両部】

- ・重大事故・事象等の防止に向けた検討・トレース体制を見直し、「車両部安全推進会議」を設置した。そこで、車両部としての方針を決定し、その方針を本社直轄・支社別の「車両故障防止検討会分科会」で現場と議論・検討を行うとともに進捗状況等のトレースを行う。さらに、その結果を「車両部安全推進会議」でトレースし、「車両故障防止検討会」で整理・推進するしくみを構築することで、本社・検修職場が一体となって車両故障防止のPDCAを回す取り組みを継続実施する。
- ・重大事故・事象および繰り返し故障等の防止、車両故障の原因究明および車両の品質維持に向けた取り組みとして、今までの取り組みを強化した「事前照会制度」を開始し、本社・検修職場が構造変更や試験実施内容など取り組みの共通認識を持ち、トレースができ、PDCAを回すことができるしくみを構築し継続実施する。
- ・車両の品質管理向上を目的に総括的な取り組みとして、検修職場の管理者が階層ステップ表に基づき自箇所の状況（ランク）を自主点検し、その結果により次に目指すランクを決定して取り組むことで、ランクアップを支援するしくみである「品質管理NAVI」を開始した。その取り組み状況は、課長等をリーダーとして現場に赴く現場フォローの機会などによりトレースを継続し、車両の品質管理体制の確立に向けてPDCAを回す取り組みを継続実施する。

【運輸部】

- ・重大事故・事象等の防止に向けた検討・トレース体制を見直し、「運輸部安全推進会議」を設置し運輸部としての方針を決定、その方針を「安全推進委員会専門部会」で現場長と議論・検討、その結果により実行計画の詳細を策定し実施する。その際必要により「指導・構内」「サービス・車掌」会議を開催し現場担当者を交えて議論・検討する。実施後の進捗状況・結果等のトレースは「運輸部安全推進会議」で行い、本社・現場が一体となったPDCAサイクルによる重大事故・事象防止の取り組みを行うことで同サイクルの重要性を浸透させていく。

【電気部】

- ・安全に関する事故、事象の防止に向けた検討、トレース体制については、「電気部安全推進会議」を設置し電気部門としての方針を決定、

その方針を「安全推進委員会電気専門部会」で現場長等と議論、検討した上で、実行計画を策定し取り組む。取り組みの進捗状況のトレースは「電気部安全推進会議」で行い、課題、問題が生じた場合は必要な措置を講ずる、ことで現場と本社が一体となったPDCAサイクルによる安全確保を図り、以て同サイクルの重要性を浸透させていく。

- ・また、安全の確保の前提となる電気設備の保安全管理に関しては、「電気関係設備保全マニュアル（通達）」に基づき実施している検査管理業務の自主点検、本社による業務実施状況確認を確実に実施し、PDCAサイクルにより適切な設備保守管理を図っていく。

#### 【駅業務部】

- ・駅における運転取扱のマネジメント全般および運転取扱オペレーションの自主点検表を作成し、現場長による自主点検を実施する。本社は課長等がリーダーとなる巡回において、自主点検に基づき実態把握を行い、問題が生じていないか確認し、必要な対策を講じることで現場と本社が一体となったPDCAサイクルによる安全確保を図り、同サイクルの重要性を浸透させていく。

#### 【安全推進部】

- ・「措置を講ずるための計画」の実施状況を安全推進部課長(安全)が各主管部の課長等とトレースを行い、実施できていない内容については、その理由を究明し、取り組みの強化もしくは対策の見直しを行う。このトレースの結果については、安全統括管理者と主管部長が確認を行う。このような取り組みを通して、経営幹部と本社主管部が一体となったPDCAサイクルによる安全確保を図り、同サイクルの重要性を浸透させていく。
- ・安全推進部は「現場長の自主監査」の実施状況を現地へ赴いて確認するとともに、主管部からの報告を含めその実施状況を安全推進委員会へ報告することにより、経営幹部と本社主管部が一体となったPDCAサイクルによる安全確保を図り、同サイクルの重要性を浸透させていく。

#### ③会社全体を通じた安全性向上のための取り組み

##### ○「安全性向上のための行動計画」、「安全基本計画」等の見直し

- ・「安全性向上のための行動計画」、「安全基本計画」の見直しにあたり、課題を整理する。
- ・「安全性向上のための行動計画」、「安全基本計画」の「反省と教訓とすべき課題」等は、真摯な反省を記載しており、社員へ浸透を図ってきたことから継続する。
- ・10年間の取り組み計画として策定した「安全基本計画」の（別紙）は、内容を精査した上で、『誰が』、『いつまでに』、『どうするか』が明確になっている「措置を講ずるための計画」（「2. 第一歩の改善」、「3. 更なる安全確保へ」）及び安全投資と修繕に関する5年間の計画に置き換える。

##### ○「JR北海道 安全の再生2018（仮称）」の作成

- ・「安全性向上のための行動計画」と「安全基本計画」に記載されている内容で、安全の本質に係わるものを「JR北海道 安全の再生2018（仮称）」として、社員がわかりやすいようシンプルにまとめ、以下の方針により作成する。
  - i) 「安全」が「安定輸送」よりも優先することを明確に示す。
  - ii) 「一連の事故・事象を通して当社として認識すべきもの」、「現場第一線の行動基準とすべきもの」を明確にする。
  - iii) 「JR北海道再生推進会議」において、委員からいただいたご意見を反映する。
- ・本社が提起した「JR北海道 安全の再生2018（仮称）」の案について、職場毎に議論を行い、社員の意見を集約する。併せて、この期間に実施される膝詰め対話の場においても議論する。

				<p>○支社・現場を支援するための新たな組織の設置及び本社からの支援体制の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・支社（釧路、旭川、函館）に属する現場に対する本社・支社の役割分担を明確化し、支社及び支社現場に対する技術指導は、本社が直接行うこととする。</li> <li>・技術に関する業務については、新たな組織もしくは機関をすることで、本社の体制を継続的に強化し、本社が支社及び支社現場を直接指導することにより、技術力の維持向上を図る。 <ul style="list-style-type: none"> <li>i) 本社による現場支援を適切に行うため、工務部においては業務支援室が中心となり、他の部門については、本社課長、GL等が現場巡回等を行い、現場における課題、気がかりを把握するとともに、本社の方針を直接伝え意見交換を行う。</li> <li>ii) さらに、安全推進委員会を再編し、新設した専門部会に支社現場長を参加させることにより、鉄道の事故防止及び労働災害防止を図る。</li> </ul> </li> <li>・本社が支社及び支社に属する現場を効果的に技術指導できるように、体制・規程等に不備がないかトレースを行い、必要があれば見直す。</li> </ul> <p>④安全を確保する企業風土を構築するための全職員の参画</p> <p>○計画の見直しを通じたコンプライアンスや安全意識の醸成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 3. ③の「JR北海道 安全の再生2018（仮称）」の作成」の取り組みに社員を参加させ、コンプライアンスや安全意識の醸成を図る機会とする。</li> </ul> <p>○「事故と事象の報告及び分類規程」の定着による安全を確保する企業風土の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2. (2) ②「安全推進委員会において調査・審議すべき事項の整理」の取り組みと同じ。</li> </ul>
--	--	--	--	---

資料4 事故等の報告に基づく行政指導と主な改善報告

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
中国運輸局	西日本旅客鉄道株式会社 広島支社長	鉄道部長	H26.4.8	<p>鉄道の安全輸送の確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、平成26年4月7日、山陽線下関駅構内において、誤出発防止用自動列車停止装置の地上子が誤った位置に設置されていることが判明したことは誠に遺憾である。</p> <p>については、この原因に関して背後要因を含め調査するとともに、作業従事者の基本作業及び作業管理の徹底を図り、再発防止対策に万全を期されたい。</p> <p>なお、原因に関する調査結果及び講じた措置については、速やかに文書により報告されたい。</p>	H26.4.25	<p>1. 緊急対策</p> <p>(1) 直近の定期検査後に地上子の新設、取替や取外し・取付けの工事があった箇所の点検を実施した。</p> <p>(2) 安全推進室、電気課において、関係箇所に注意喚起の文書を発信して、事象の周知と工事における履行確認について周知を徹底した。</p> <p>(3) 地上子を取り外す前にレール底部にマーキングすることを当面のルールとして周知を徹底した。</p> <p>2. 恒久対策</p> <p>(1) 地上子の取付け誤りのヒューマンエラーを防止するため、取外し前に地上子の設置方向を示すマーキングを行う。</p> <p>(2) 機能確認の際に使用するチェックリストに地上子の防護対象（信号機等）に対する方向を記載する欄を設けることで取付け方向の確認を明確化する。</p> <p>(3) 施工後、防護対象（信号機等）自体若しくは防護対象の方向を記した看板を地上子と合わせて写真撮影のうえ、作業終了後に速やかにJRの監督員に提出させ、設置方向を確認する。</p>

担当局	発出先	発出者	通 知	指導内容	報 告	主な改善報告内容
関東運輸局	東京地下鉄株式会社 安全統括管理者	鉄道部長	H26. 4. 21	<p>鉄道の安全・安定輸送の確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるにもかかわらず、平成26年4月19日（土）、4月21日（月）に銀座線において列車無線用ケーブルの一部が建築限界を支障していることが発見され、この撤去作業のため始発から銀座線の一部区間において運転を見合わせる輸送障害が発生した。</p> <p>原因は、列車無線用ケーブルを設置した際の工事の施工管理及び施工後の確認に問題があったと考えられるが、貴社においては、平成25年2月8日に有楽町線小竹向原駅～千川駅間において施工管理等に起因する事象を発生させており、これに対する再発防止のための措置を講ずることとしていたにもかかわらず、今回の事象により、都心の輸送に大きな混乱を招くことになったことは誠に遺憾である。</p> <p>については、今回の施工管理及び施工後の確認など背後要因を含め原因を究明し、再発防止のための措置を講じるよう警告する。</p> <p>なお、講じた措置等については、速やかに文書により報告されたい。</p> <p>また、今回の事象に係る事実関係については、直ちに文書により報告されたい。</p>	H27. 3. 24	<p>1 本事故後の緊急対応</p> <p>(1) 臨時兼務課長会議を実施し、安全・技術部から事故の発生状況を周知するとともに、施工管理及び連絡体制の確認を指示した。その後についても、随時同会議を開催し、警告文書の受領に関する周知、対応の整理、必要な対策について検討を実施した。【平成26年4月21日】</p> <p>(2) 安全・技術部から文書を発出し、鉄道本部の各部を經由し全現業に対し、事故の発生状況、警告文書の受領を周知するとともに、施工管理及び施工後の確認を適切に行い、再発防止に努めるよう指示した。【平成26年4月22日】</p> <p>(3) 安全統括管理者、安全・技術部長により渋谷駅構内側線LCX仮設端部垂下の現場を確認するとともに、列車添乗によりトンネル内のLCXの敷設状況、処置状況について確認した。【平成26年4月22日】</p> <p>(4) 緊急安全対策会議を実施し、安全統括管理者から関係役員、部長に対し事故発生の経緯を説明するとともに、安全防災対策の重点目標実施について徹底した【平成26年4月22日】</p> <p>(5) 安全・技術部長が銀座線信通区の点呼査察を実施、点呼状況を確認するとともに分析を行い、再発防止に努めるよう指示した。【平成26年4月23日】</p> <p>(6) 警告文書を受領したことの重大性、請負工事における施工管理及び施工後の確認実施について徹底するため、鉄道本部各部の部長が全現業の緊急巡視を行った。【平成26年4月28日～6月4日】</p> <p>(7) 安全統括管理者から関係する部長、グループ会社の安全担当の役員、部長に対し、安全管理体制の強化・徹底について訓示した。【平成26年4月28日】</p> <p>(8) 関係部の管理者を対象に車両限界・建築限界講習会を開催し、車両及び建築限界の解説、施設物を設計・施工する際の留意点やその確認方法を教育した。【平成26年6月2日】</p> <p>(9) 本社の全管理者及び全現業区長を招集し、輸送障害と建築限界支障発生の経緯を説明した上で、電気部長から適切な施工</p>

管理と施工後の確実な確認を徹底するよう指示した。【平成26年4月23日】

(10) 臨時所属長会議の内容を請負者に対し文書で通知【平成26年4月24日】

(11) 現業区主催の安全協議会で「建築限界支障に伴う輸送障害について」区員全員に考える機会を与え所属社員1人1人に問題意識を植え付けた。【平成26年6月12日～6月26日】

## 2 本事故後の恒久対策

(1) LCX端末部を安易にビニールテープにより仮設処理したことに対する対策

①LCX等を接続する場合は、全ての物品が調達できてからの本設施工が基本である旨を、監督員は請負者に施工打合せで再徹底する。

②やむを得ず施工上仮設が必要となる場合は、事前に請負者が監督員に仮設方法を確認し、監督員は仮設の必要性を検討した上で承諾する。

(2) 建築限界支障に対する対策

①建築限界測定に関する指示の明確化

ア 設計者は、設計図書に建築限界を侵す恐れのある箇所を具体的に監督員及び請負者に明示する。なお、既設支持物等に設備するなど明らかに建築限界を侵す恐れのない箇所以外は全て建築限界を侵す恐れのある箇所とする。

イ 本工事の設計者は、工事図書の特記仕様書に施工前に建築限界測定を行うよう記載していなかったことから、建築限界を侵す恐れのある場合は、施工前と施工後に建築限界測定を行うことを特記仕様書に明示するよう徹底する。

ウ 監督員は、建築限界支障の判断基準を建築限界図から算出する。また、算出した基準と根拠を、施工打合せ時に監督員が請負者に提示し記録に残す。

エ 監督員は請負者に、全ての建築限界測定箇所を一覧にした「建築限界確認表」を施工前に作成させ、作成後速やかに監督員へ提出することを制度化する。また、監督員は提出された「建築限界確認表」で建築限界測定箇所に抜け漏れや誤りがないかを確認し、

承認する。

②建築限界測定の精度向上策

ア 建築限界支障判断基準に測定箇所ごとの偏倚量を考慮した値を記載した建築限界確認表を請負者が使用して建築限界測定を行うことで、現場で測定値から請負者が計算することなく、建築限界支障の有無を判断できるよう制度化する。

イ 請負者は一部目視のみで確認したため、建築限界を支障していることが判別できなかった箇所があったことから、請負者が建築限界測定を行う際は、測定器を用いて行うよう制度化する。

ウ 請負者は測定結果の記録方法を統一的に管理していなかったことから、請負者が建築限界測定を行う際は、承認された「建築限界確認表」に測定値を記録するように制度化する。

③施工管理体制の見直し

ア 建築限界支障の有無の判断方法、建築限界の測定方法、建築限界の測定記録方法を規定化し、そのそれぞれを監督員と請負者の双方で確認する仕組みを整備する。

イ 請負者が建築限界測定を伴う作業を行う際は、当夜の電話による作業終了連絡の中で建築限界測定結果について確実に監督員に報告させる。

ウ 監督員は施工及び測定等作業の実態確認を、作業内容に応じて定期的に行う。

エ 今回見直した施工管理体制ア～ウが確実に実施されるように、「電気部請負工事監督・検査要領」、「電気部請負工事安全作業要領」及び「電気部施工責任者必携」を改正する。【平成26年11月1日】

④建築限界に関する教育の充実

ア 今回の恒久対策についての教育を所属長が所属社員に対して実施する。また、職場単位で作成する年間研修計画に盛り込み実施している建築限界に関する教育の中に、改正した規程類の解説、測定方法及び今回の恒久対策等を新たに加え、建築限界に対する意識の維持向上を図る。なお、設計者に対しても同様の教育を実施する。

イ 請負者に対し、従来から年1回実施している鉄道に関する技術上の基準を定める省令第10条に伴う施工責任者の資格認定講習会の中に、建築限界に関する教育を追加し、建築限界に対する意識の維持向上を図る。

(3) 輸送障害を発生させたことに対する対策と運行の可否に対する判断体制の強化

建築限界測定後の処置の作業想定を支障箇所は少ないと思いつ込み小規模とした作業計画としていたことから、今後は、最もリスクの大きな事態を想定した上で、処置等の対応が可能な時刻を設定し、それを踏まえた作業計画の策定と、適正な要員や資機材等の準備を行う。

今回は運行の可否を現場や電気部だけで判断していたことから、今後は、当該部、運転部及び安全・技術部の安全担当課長で協議の上で判断する。また、建築限界を支障する事象が発生した場合は列車を抑止する。

(4) 再発防止策定着に向けた取り組み

①本恒久対策への取り組みを継続的に各部内でチェックする機会を設けることにより、確実に実施されていることを確認する。

②メトロ本社は各グループ会社に対し安全内部監査を実施し、請負業務遂行上の管理体制及び請負者に対する管理監督の体制を確認し、メトロ本社からの指示伝達事項等がグループ会社内及び請負者内に浸透しているかについて確認する。【平成27年10月8日で一巡。今後も継続実施】

③各グループ会社（6社）内に安全管理者を配置し、グループ会社内における輸送の安全を確保するために遵守すべき事業の運営の方針並びに実施及び管理の体制の維持向上を図る。【平成26年度中に配置済み】

④メトロ本社からグループ会社、請負者間の業務の請負及び報告関係のフロー図を作成することにより業務指示及び業務報告の流れについて確認し、グループ会社、請負者間における業務指示及び業務報告が確実に実施されるよう再

					<p>徹底をはかる。【平成26年5月12日】</p> <p>また、本件に関する関東運輸局への報告は、「建築限界支障箇所の処置作業を行った影響による輸送障害」についてのみ4月19日に行った。しかしながら、「一斉点検により建築限界支障箇所が多数発見されたこと」については、建築限界支障は発生しているが、ほとんどの箇所の処置ができており、列車運行に支障しない状況であったため、4月21日に報告すればよいと考え、速やかに行わなかった。今後は、異例な事象が発生した場合は、輸送障害発生の有無にかかわらず、速やかな報告を行う。</p>
--	--	--	--	--	---

平成25年度の行政指導を行ったもので平成26年度に改善報告があったもの

担当局	発出先	発出者	通 知	指 導 内 容	報 告	主 な 改 善 報 告 内 容
関東 運輸局	東京急行 電鉄株式 会社 代表取締役 社長	運輸局長	H26. 2. 15	<p>鉄道の安全輸送の確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、本日2月15日に、貴社の東横線元住吉駅において、降雪時に、後続列車が、停止していた先行列車に衝突し、多数の乗客が負傷する列車衝突事故が発生した。</p> <p>原因については、現在、運輸安全委員会により調査中であるが、同種事故の再発を防止するため、下記のとおり必要な措置等を講じ、鉄道の安全輸送の確保に万全を期されたい。</p> <p>記</p> <p>1. 同種事故の再発防止のため、必要な措置を講じ安全確保を図ること。</p> <p>2. 原因究明について、運輸安全委員会の調査に全面的に協力するとともに、貴社においても原因究明を行い、その結果に基づき必要な措置を講ずること。</p>	H27. 5. 29	<p>自社内の調査および鉄道総合技術研究所との共同調査の結果、走行中の車輪が線路内の積雪を巻き込んだ際に、車輪フランジおよび制輪子周囲の油分が車輪踏面及び制輪子へ油と雪の液状の混合物となって供給され、これにより摩擦力が著しく低下した状態となり、非常ブレーキ距離の延伸に至ったものと推測したことから、以下の対応を実施する。</p> <p>①約3カ月に1回制輪子付着物の除去</p> <p>制輪子の付着物（油分を含む塵埃）を除去することにより、車輪踏面と制輪子への油分の介入を抑制する。</p> <p>②運転規制（速度規制、運転中止）の明確化</p> <p>[速度規制の実施]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1時間に2cm以上もしくはそれに相当する降雪、または積雪の深さが8cm以上で、なお降り続くことが予想されるとき。または早めのブレーキ操作により運転士等がブレーキ力不足を認めたときは、速度60km/h以下（世田谷線を除く）で運転する。</li> <li>・1時間に3cm以上もしくはそれに相当する降雪、または積雪の深さが11cm以上で、なお降り続くことが予想されるとき。または前述の60km/h以下の速度規制中においても運転士等がブレーキ力不足を認めたときは、速度40km/h以下（世田谷線は25km/h以下）で運転する。</li> </ul> <p>[運転中止の実施]</p> <p>降雪時において、前方の視認距離が200m以下となったとき、またはブレーキ力に余裕がない等、運転の継続が困難であると認めたときは運転を中止する。</p> <p>③耐雪ブレーキの使用時機の明確化</p> <p>運転士が乗務中、線路内に積雪を認めたときには、耐雪ブレーキを使用する。</p> <p>ただし、降雪時、積雪に至る前においても、運転士よりブレーキ</p>

					<p>力が弱いと報告を受けたときは、運輸司令所長は全列車に対して耐雪ブレーキの使用を指示する。</p> <p>④降雪、積雪時には早めのブレーキ操作を再徹底        運転士は、線路内に積雪を認めるときは、雨天時のブレーキ操作開始位置よりさらに手前から早めのブレーキ操作を行い、ブレーキ力の状態を把握することを再徹底する。</p> <p>⑤長時間の駅間停車防止等のための運転調整の実施        降雪時に、運輸司令所において列車種別の変更、列車本数の削減および列車間隔を調整して運行を管理する。これにより運転中止やダイヤ乱れによる長時間の駅間停車の防止等を図る。</p> <p>⑥耐雪ブレーキの圧力設定値の見直しの実施        車輪踏面と制輪子間の摩擦により、車輪温度を高める効果も得られることから圧力設定値の下限を見直した。</p>
--	--	--	--	--	---

平成24年度の行政指導を行ったもので平成26年度に改善報告があったもの

担当局	発出先	発出者	通 知	指導内容	報 告	主な改善報告内容
中部 運輸局	三岐鉄道 株式会社 安全統括 管理者	鉄道部長	H24. 11. 8	<p>鉄道の安全輸送の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、平成24年11月8日、三岐線三里駅構内において、出発信号機の停止信号を冒進し列車脱線事故を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>事故の原因については、現在、運輸安全委員会において調査中であるが、事故の再発を防止するため、貴社においても事故の背後要因を含め詳細に調査するとともに、再発防止の対策を講ずるよう嚴重に警告する。</p> <p>なお、講じた措置等については、文書により速やかに報告されたい。</p>	H25. 4. 9 (中間報告)	<p><b>緊急対策</b></p> <p>(1) 全運転士に対しての添乗教育を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>全運転士に対し乗務員指導管理者(三岐運転区及び北勢運転区長)、安全統括管理者及び鉄道部長等が添乗確認を実施し、運転取り扱いの状況の確認及び指導を行った。</li> </ul> <p>(2) 経営トップからの注意喚起</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>経営トップは、全社員に対し緊急事態宣言について通達した。</li> </ul> <p>(3) 机上教育の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>全運転士等に対し、同種事故の再発防止に向けた教育を実施した。</li> </ul> <p><b>恒久対策</b></p> <p>鉄道係員の教育・訓練については、必要な知識及び技能の向上を図るため、引き続き「鉄道係員の教育規程」に基づき運転の安全確保及び事故の防止を図ると共に、今回の事故を受け、鉄道部長より発出した「平成25年度 鉄道部教育指導方針について」を年間教育計画に盛り込み、運転士及び運転指令者に対する教育に重点を置いて取り組む。</p> <p>添乗や試問の結果を活用するとともに、運転管理者が全運転士との対面による個別面談を実施し、不足していると判断した場合は個別に指導を行うなど、適切なフォローアップを確実にを行い知悉度の向上を図る。</p> <p>教育・訓練の実施状況については、運転管理者から安全統括管理者へ報告を行い、必要に応じて見直しを図る。</p> <p>○運転指令者に対すること</p> <p>運転指令者の交代の際には、時刻及び引き継ぎ事項について相互に復唱するとともに、制御盤の設定状況を指令者相互で「CTC引き継ぎ簿」に記載し確認することとする。また、運転指令者の交代は、他の業務と輻輳しない時間帯に行うこととする。</p> <p>○設備に関すること</p> <p>地上子の新設・移設等の対策を、検討する。</p>

					<p>H26. 6. 18 ○設備に関すること</p> <p>昭和61年ATS導入時の設計思想として、貨物列車の過走防止を目的として設置されており、その後、旅客列車のワンマン化に伴い、従来のATSを旅客列車の過走防止ATSとしても使用開始したが、旅客列車の誤出発には必ずしも対応した設備ではなかった。(ATSによって車止めまでに列車を停止させることができない場合がある。)</p> <p>平成25年度に全線のATS設置位置を測量した上で、設計業務を行い、平成26年4月21日付け中運鉄技第22号にて安全側線終端までに停止させることができるよう改善する内容についての認可を受けた。</p> <p>認可を受け4月22日より、ATS地上子の配置変更及び新設を行う工事に着手し、5月24日より三岐線全線で使用を開始した。</p>
--	--	--	--	--	--

## 資料5 事故等の再発防止のための行政指導（通達）

○降雨時の安全輸送の確保について

国鉄施第34号  
国鉄安第14号  
平成26年6月21日

各地方運輸局 鉄道部長 殿  
沖縄総合事務局 運輸部長 殿

鉄 道 局 施 設 課 長

安 全 監 理 官

### 降雨時の安全輸送の確保について

標記については、平成24年9月28日付国鉄施第95号国鉄安第35号（以下、「降雨時の安全輸送の確保」という。）により鉄軌道事業者を指導したところであるが、本日、九州旅客鉄道株式会社指宿枕崎線において、急激な降雨時に線路内への土砂等の崩落による列車脱線事故が発生した。

については、「降雨時の安全輸送の確保」の記3を改めて徹底するとともに、下記の事項を徹底するよう、貴管内鉄軌道事業者を指導されたい。

### 記

1. 設定している運転規制の基準にかかわらず、基準を大幅に超える降雨があった場合等には、状況に応じた適切な運転規制を行うこと。
2. 必要に応じて、路線の状況を踏まえた運転規制の基準の見直しを行うこと。

国鉄施第95号  
国鉄安第35号  
平成24年9月28日

各地方運輸局 鉄道部長 殿  
沖縄総合事務局 運輸部長 殿

鉄 道 局 施 設 課 長

安全監理官

### 降雨時の安全輸送の確保について

鉄軌道の安全輸送の確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、去る平成24年9月24日に京浜急行電鉄株式会社において、急激な降雨時に線路内へ土砂が崩落し、降雨による運転規制対象区間外で多数の負傷者が生じる列車脱線事故が発生した。

原因については、現在、運輸安全委員会により調査中であるが、同種事故の再発防止のため、当面、下記について貴管内鉄軌道事業者を指導されたい。

### 記

1. 切取区間、トンネル口等線路付近の斜面において、定期検査等における健全度判定（平成19年1月16日付国鉄技第73号）により「A」判定になった箇所について、当該箇所の個別の状況を踏まえ、降雨の状況に応じた必要な運転規制を実施できる体制となっていることを確認すること。
2. 切取区間、トンネル口等線路付近の斜面において、1. の健全度判定で「B」又は「C」の判定になっている箇所について、運転規制対象区間外となっている場合は、最近の局所的な豪雨を考慮し、降雨の状況に応じた必要な運転規制の見直しを行うこと。
3. 降雨時においては、自ら設置した雨量計の観測値と併せ、気象庁、当省防災情報センター、当省水管理・国土保全局等の気象情報を有効活用することにより、鉄軌道沿線の降雨状況の把握及び監視体制の充実を図り、適切な運転規制を行うこと。  
<参考> 気象庁（アメダス情報等）：<http://www.jma.go.jp/jp/amedas/>  
防災情報提供センター（リアルタイム雨量）  
：<http://www.jma.go.jp/jp/contents/index.html>  
水管理・国土保全局（XRAIN[Xバンド MPレーダー雨量情報]）  
：<http://www.river.go.jp/xbandradar/index.html>
4. 1～3については、後日報告を求める。

## ①JR[7社]

事業者名	項目	鉄道事業 設備投資	安全関連 設備投資	施設・車両 の修繕費	鉄道事業 営業収入	鉄道事業 固定資産	安全投 資比率	修繕費 比率
		①	②	③	④	⑤	②/④	③/⑤
		(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	—	—
北海道旅客鉄道		43,756,388	22,211,547	25,170,643	75,664,001	207,953,076	29.4%	12.1%
東日本旅客鉄道		422,100,000	219,400,000	231,024,044	1,875,892,276	4,637,627,411	11.7%	5.0%
東海旅客鉄道		257,225,349	173,103,345	104,539,037	1,297,852,889	3,954,277,649	13.3%	2.6%
西日本旅客鉄道		186,457,184	90,273,099	134,546,383	867,281,746	1,664,209,209	10.4%	8.1%
四国旅客鉄道		6,429,455	5,087,432	5,879,139	25,990,520	67,521,670	19.6%	8.7%
九州旅客鉄道		30,415,874	24,558,308	32,487,741	163,299,987	282,485,611	15.0%	11.5%
日本貨物鉄道		19,176,245	13,724,683	14,151,327	133,899,750	228,197,329	10.2%	6.2%
合計		965,560,495	548,358,414	547,798,314	4,439,881,169	11,042,271,955	12.4%	5.0%

## ②大手民鉄[15社]

事業者名	項目	鉄道事業 設備投資	安全関連 設備投資	施設・車両 の修繕費	鉄道事業 営業収入	鉄道事業 固定資産	安全投 資比率	修繕費 比率
		①	②	③	④	⑤	②/④	③/⑤
		(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	—	—
東武鉄道		30,459,528	25,422,714	15,615,491	157,613,567	761,250,793	16.1%	2.1%
西武鉄道		16,708,000	11,265,000	5,750,316	99,147,035	319,898,648	11.4%	1.8%
京成電鉄		11,517,050	9,036,336	3,090,981	59,499,779	229,425,949	15.2%	1.3%
京王電鉄		12,835,155	8,721,954	6,655,128	81,908,357	305,962,395	10.6%	2.2%
小田急電鉄		23,009,904	11,992,085	5,977,523	117,242,993	529,876,234	10.2%	1.1%
東京急行電鉄 ※2		44,927,304	16,268,259	6,020,968	149,810,055	564,542,195	10.9%	1.1%
京浜急行電鉄		18,967,682	17,713,131	9,015,757	80,532,750	266,996,684	22.0%	3.4%
相模鉄道		3,930,368	1,979,620	1,582,304	32,270,884	101,450,487	6.1%	1.6%
名古屋鉄道		8,451,722	6,798,452	4,480,276	86,479,015	376,855,350	7.9%	1.2%
近畿日本鉄道		19,418,000	12,466,000	7,397,110	150,482,766	763,501,125	8.3%	1.0%
南海電気鉄道		8,504,722	6,568,688	4,020,855	56,012,613	286,734,861	11.7%	1.4%
京阪電気鉄道 ※2		6,722,600	5,338,500	2,331,916	50,454,513	172,122,691	10.6%	1.4%
阪急電鉄		19,365,989	16,079,418	7,130,354	100,360,620	390,235,784	16.0%	1.8%
阪神電気鉄道		5,138,596	4,063,865	2,621,080	33,932,945	62,942,850	12.0%	4.2%
西日本鉄道		6,351,228	3,718,260	2,506,347	21,133,257	67,561,032	17.6%	3.7%
合計		236,307,848	157,432,282	84,196,406	1,276,881,149	5,199,357,078	12.3%	1.6%

③公営地下鉄等[10社]

事業者名	項目						
	鉄道事業 設備投資	安全関連 設備投資	施設・車両 の修繕費	鉄道事業 営業収入	鉄道事業 固定資産	安全投 資比率	修繕費 比率
	① (千円)	② (千円)	③ (千円)	④ (千円)	⑤ (千円)	②/④	③/⑤
札幌市	11,788,407	9,111,029	4,106,525	37,455,964	342,766,717	24.3%	1.2%
仙台市	3,849,059	1,075,033	1,247,745	11,886,805	273,305,658	9.0%	0.5%
東京都 ※2	27,559,298	16,191,870	9,532,616	138,208,326	1,392,574,986	11.7%	0.7%
東京地下鉄	80,086,806	30,705,950	26,532,818	348,717,254	1,025,435,593	8.8%	2.6%
横浜市	5,234,613	3,058,858	2,441,875	39,160,241	615,216,036	7.8%	0.4%
名古屋市	13,093,532	11,933,449	4,958,469	78,027,961	713,791,254	15.3%	0.7%
京都市	4,163,065	3,525,308	966,958	25,864,706	472,736,186	13.6%	0.2%
大阪市 ※2	41,570,413	18,243,862	1,899,803	154,190,443	1,138,999,282	11.8%	0.2%
神戸市	3,020,781	2,458,208	1,138,862	20,820,382	252,468,362	11.8%	0.5%
福岡市	5,612,485	2,260,465	2,771,688	26,697,500	371,867,316	8.5%	0.7%
合計	195,978,459	98,564,032	55,597,359	881,029,582	6,599,161,390	11.2%	0.8%

④新交通・モノレール[20社]

事業者名	項目						
	鉄道事業 設備投資	安全関連 設備投資	施設・車両 の修繕費	鉄道事業 営業収入	鉄道事業 固定資産	安全投 資比率	修繕費 比率
	① (千円)	② (千円)	③ (千円)	④ (千円)	⑤ (千円)	②/④	③/⑤
東京モノレール	5,416,193	4,745,395	1,727,662	13,418,398	61,908,422	35.4%	2.8%
湘南モノレール	742,568	725,488	159,221	1,639,616	3,833,893	44.2%	4.2%
千葉都市モノレール	549,633	244,490	359,992	3,172,813	7,472,250	7.7%	4.8%
多摩都市モノレール	508,265	391,035	1,206,344	79,112,660	64,190,933	0.5%	1.9%
山万	81,839	78,577	78,812	222,993	1,012,886	35.2%	7.8%
舞浜リゾートライン	305,911	20,905	718,261	5,435,622	18,851,760	0.4%	3.8%
埼玉新都市交通	848,210	838,074	569,299	3,103,538	2,452,793	27.0%	23.2%
横浜シーサイドライン	1,425,248	1,420,819	221,129	3,692,167	15,041,732	38.5%	1.5%
ゆりかもめ	4,028,875	3,992,016	1,277,356	9,735,074	29,648,638	41.0%	4.3%
東京都 ※2	1,037,785	744,488	809,648	4,765,211	25,031,250	15.6%	3.2%
名古屋ガイドウェイバス	192,454	192,454	39,436	665,768	493,112	28.9%	8.0%
愛知高速交通	7,230	-	202,764	1,250,516	14,168,740	0.0%	1.4%
神戸新交通	1,416,192	877,984	1,119,693	6,262,849	27,148,293	14.0%	4.1%
大阪高速鉄道	1,771,758	1,520,737	861,001	9,086,976	23,217,539	16.7%	3.7%
大阪港トランスポートシステム ※1	-	-	-	81,000	59,773	0.0%	0.0%
大阪市 ※2	41,570,413	18,243,862	1,899,803	154,190,443	1,138,999,282	11.8%	0.2%
広島高速交通	2,910,949	152,132	509,182	4,018,913	32,114,426	3.8%	1.6%
スカイレールサービス	31,550	31,550	5,050	151,369	28,690	20.8%	17.6%
北九州高速鉄道	358,997	341,297	435,226	2,075,308	14,844,136	16.4%	2.9%
沖縄都市モノレール	-	-	648,472	3,028,627	17,821,120	0.0%	3.6%
合計	63,204,070	34,561,303	12,848,351	305,109,861	1,498,339,668	11.3%	0.9%

⑤中小民鉄[147社] 1/3

事業者名	項目	鉄道事業 設備投資	安全関連 設備投資	施設・車両 の修繕費	鉄道事業 営業収入	鉄道事業 固定資産	安全投 資比率	修繕費 比率
		①	②	③	④	⑤	②/④	③/⑤
		(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	—	—
太平洋石炭販売輸送		19,156	17,696	19,386	163,000	194,193	10.9%	10.0%
津軽鉄道		7,648	7,648	7,379	115,207	145,883	6.6%	5.1%
弘南鉄道		3,104	3,104	26,377	398,485	655,635	0.8%	4.0%
八戸臨海鉄道		209,358	208,409	58,714	514,721	599,074	40.5%	9.8%
三陸鉄道		187,654	187,654	96,646	453,650	38,769	41.4%	249.3%
岩手開発鉄道		19,402	10,584	27,680	436,231	382,446	2.4%	7.2%
仙台臨海鉄道		25,301	25,301	14,621	474,374	1,125,187	5.3%	1.3%
仙台空港鉄道		13,822	—	9,978	903,314	4,638,381	0.0%	0.2%
阿武隈急行		108,315	108,315	136,794	715,007	375,124	15.1%	36.5%
福島交通		134,566	134,566	26,549	499,215	338,321	27.0%	7.8%
福島臨海鉄道		184,648	632	26,515	279,936	511,880	0.2%	5.2%
会津鉄道		64,958	64,958	57,318	372,234	285,133	17.5%	20.1%
野岩鉄道		108,163	103,886	74,028	278,339	184,354	37.3%	40.2%
青函トンネル記念館		—	—	—	19,707	25,920	0.0%	0.0%
秋田内陸縦貫鉄道		366,866	366,866	95,740	139,770	151,666	262.5%	63.1%
秋田臨海鉄道		57,901	45,553	22,620	262,349	252,956	17.4%	8.9%
由利高原鉄道		2,424	2,424	5,632	189,839	111,977	1.3%	5.0%
山形鉄道		6,988	6,988	53,206	175,515	110,372	4.0%	48.2%
IGRいわて銀河鉄道		781,552	655,763	1,953,567	4,523,282	1,498,599	14.5%	130.4%
青森県 ※1		68,167	68,167	2,141,953	3,562,950	21,828,216	1.9%	9.8%
青い森鉄道		78,560	—	101,249	2,218,741	1,383,637	0.0%	7.3%
長野電鉄		215,688	176,582	422,387	1,970,661	4,804,901	9.0%	8.8%
上田電鉄		133,214	133,214	15,827	283,068	560,329	47.1%	2.8%
アルピコ交通		45,093	38,686	17,708	369,247	784,314	10.5%	2.3%
関西電力		116,800	98,094	114,876	1,094,357	1,176,540	9.0%	9.8%
北越急行		481,125	145,407	1,115,516	4,656,551	103,068	3.1%	1082.3%
しなの鉄道		1,260,399	204,061	607,563	2,889,885	6,080,198	7.1%	10.0%
北陸鉄道		150,661	140,671	108,856	493,598	651,367	28.5%	16.7%
のと鉄道		352,585	50,656	73,730	169,665	45,801	29.9%	161.0%
富山地方鉄道		244,988	229,210	143,649	1,530,562	4,963,495	15.0%	2.9%
黒部峡谷鉄道		196,514	88,990	311,098	1,776,047	2,071,189	5.0%	15.0%
立山黒部貫光		69,912	16,408	87,409	1,865,560	1,423,869	0.9%	6.1%
万葉線 ※2		68,108	68,108	38,370	198,767	355,721	34.3%	10.8%
富山ライトレール ※2		—	—	83,758	283,974	12,217	0.0%	685.6%
えちごトキめき鉄道		13,473,921	2,915,791	—	203,574	7,246,667	1432.3%	0.0%
あいの風とやま鉄道株式会社		13,032,218	—	—	310,262	1,084,619	0.0%	0.0%
IRいしかわ鉄道株式会社		6,208,232	—	1,665	161,605	6,810	0.0%	24.4%
新京成電鉄		2,351,974	1,927,260	1,094,886	11,170,405	19,041,169	17.3%	5.8%
ひたちなか海浜鉄道		59,322	52,653	80,449	280,455	644,743	18.8%	12.5%
関東鉄道		363,709	355,866	116,507	2,363,287	6,130,414	15.1%	1.9%
秩父鉄道		434,486	425,464	416,244	3,529,188	15,666,274	12.1%	2.7%
江ノ島電鉄		640,284	438,929	306,067	3,187,257	5,136,374	13.8%	6.0%
流鉄		64,340	64,340	22,482	323,986	726,625	19.9%	3.1%
上信電鉄		254,339	159,917	154,152	742,944	788,623	21.5%	19.5%
上毛電気鉄道		88,563	88,563	113,113	380,955	191,325	23.2%	59.1%
小湊鉄道		29,047	28,322	27,512	474,890	645,603	6.0%	4.3%
北総鉄道		1,466,813	1,132,497	1,506,917	16,264,372	86,801,073	7.0%	1.7%
富士急行		666,534	418,534	158,743	1,591,322	4,087,894	26.3%	3.9%
銚子電気鉄道		42,718	42,718	63,050	90,091	233,106	47.4%	27.0%
箱根登山鉄道		2,260,596	1,572,559	538,833	3,742,399	11,112,369	42.0%	4.8%
伊豆箱根鉄道		1,052,340	933,354	151,586	2,646,633	13,793,159	35.3%	1.1%

⑤中小民鉄[147社] 2/3

事業者名	項目	鉄道事業 設備投資	安全関連 設備投資	施設・車両 の修繕費	鉄道事業 営業収入	鉄道事業 固定資産	安全投 資比率	修繕費 比率
		①	②	③	④	⑤	②/④	③/⑤
		(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	—	—
いすみ鉄道		-	-	104,467	112,678	82,020	0.0%	127.4%
真岡鐵道		-	-	85,307	307,732	54,029	0.0%	157.9%
わたらせ渓谷鐵道		172,670	172,670	90,572	210,289	36,964	82.1%	245.0%
鹿島臨海鐵道		97,812	85,365	103,271	1,011,438	1,298,251	8.4%	8.0%
神奈川臨海鐵道		222,190	185,530	145,332	1,379,717	695,839	13.4%	20.9%
京葉臨海鐵道		224,374	170,722	175,837	1,714,287	2,788,510	10.0%	6.3%
東京臨海高速鐵道		1,287,923	710,053	1,092,702	19,401,235	210,705,260	3.7%	0.5%
東葉高速鐵道		894,496	393,612	1,060,465	15,260,965	234,478,965	2.6%	0.5%
埼玉高速鐵道		319,181	52,105	816,974	8,939,313	62,985,721	0.6%	1.3%
芝山鐵道		-	-	118,213	113,017	-	0.0%	0.0%
横浜高速鐵道		2,305,463	2,034,072	99,831	112,100,197	217,713,024	1.8%	0.0%
成田空港高速鐵道 ※1		143,485	143,485	-	3,264,251	24,176,771	4.4%	0.0%
千葉ニュータウン鐵道 ※1		280,508	234,262	-	2,866,534	10,154,512	8.2%	0.0%
首都圏新都市鐵道		1,420,033	1,318,545	3,292,588	40,461,303	685,503,281	3.3%	0.5%
成田高速鐵道アクセス ※1		-	-	-	1,851,527	29,011,250	0.0%	0.0%
高尾登山電鉄		557,000	557,000	12,273	491,505	948,717	113.3%	1.3%
御岳登山鐵道		31,769	25,434	19,267	242,189	223,710	10.5%	8.6%
大山觀光電鉄		180,038	179,721	7,887	176,433	259,070	101.9%	3.0%
筑波觀光鐵道		228,000	228,000	6,890	171,028	458,725	133.3%	1.5%
伊豆急行		651,398	564,122	275,398	4,029,882	41,334,449	14.0%	0.7%
岳南鐵道		25,589	25,589	31,508	157,550	374,363	16.2%	8.4%
静岡鐵道		463,318	416,659	124,810	1,485,537	4,413,419	28.0%	2.8%
大井川鐵道		76,206	76,206	47,051	934,204	3,546,220	8.2%	1.3%
遠州鐵道		615,661	400,503	53,983	1,621,653	3,984,284	24.7%	1.4%
天竜浜名湖鐵道		351,049	326,483	108,789	435,503	70,819	75.0%	153.6%
豊橋鐵道 ※2		244,836	226,155	10,150	1,237,293	5,404,612	18.3%	0.2%
名古屋臨海高速鐵道		61,992	57,932	323,969	2,286,955	2,965,290	2.5%	10.9%
衣浦臨海鐵道		69,102	69,102	76,531	374,928	974,309	18.4%	7.9%
愛知環状鐵道		528,181	340,216	855,513	3,858,960	9,668,124	8.8%	8.8%
東海交通事業		-	-	30,825	86,475	71,619	0.0%	43.0%
三岐鐵道		346,983	328,958	437,889	1,527,103	2,398,538	21.5%	18.3%
伊勢鐵道		86,952	84,522	54,149	589,933	313,003	14.3%	17.3%
西濃鐵道		-	-	12,501	244,111	372,634	0.0%	3.4%
樽見鐵道		22,432	22,432	20,824	152,386	150,689	14.7%	13.8%
明知鐵道		65,605	36,864	71,480	108,355	35,980	34.0%	198.7%
長良川鐵道		162,520	162,520	67,931	266,874	123,754	60.9%	54.9%
福井鐵道 ※2		1,072,004	1,070,618	71,173	365,102	78,516	293.2%	90.6%
えちぜん鐵道		208,750	208,750	89,824	777,126	205,250	26.9%	43.8%
名古屋臨海鐵道		-	-	52,511	908,076	1,220,603	0.0%	4.3%
上飯田連絡線 ※1		-	-	-	1,800,000	32,170,542	0.0%	0.0%
中部国際空港連絡鐵道 ※1		-	-	-	1,440,609	19,958,190	0.0%	0.0%
伊賀鐵道		11,736	11,187	26,921	232,821	88,912	4.8%	30.3%
養老鐵道		81,254	78,473	405	955,448	243,167	8.2%	0.2%
山陽電氣鐵道		2,081,533	1,050,752	1,401,137	12,999,873	31,315,077	8.1%	4.5%
神戸電鉄		1,643,244	1,376,692	733,973	9,632,995	70,557,498	14.3%	1.0%
叡山電鉄		167,537	160,284	106,062	1,250,034	3,356,853	12.8%	3.2%
近江鐵道		943,769	911,269	97,185	1,038,464	4,238,535	87.8%	2.3%
北大阪急行電鉄		3,222,895	3,018,582	522,881	4,820,699	14,953,970	62.6%	3.5%
泉北高速鐵道		1,519,220	763,500	794,555	7,826,489	17,676,217	9.8%	4.5%

⑤中小民鉄[147社] 3/3

事業者名	項目	鉄道事業 設備投資	安全関連 設備投資	施設・車両 の修繕費	鉄道事業 営業収入	鉄道事業 固定資産	安全投 資比率	修繕費 比率
		①	②	③	④	⑤	②/④	③/⑤
		(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	—	—
能勢電鉄		690,075	159,190	322,645	3,425,011	23,650,384	4.6%	1.4%
水間鉄道		120,700	86,465	29,000	292,445	290,406	29.6%	10.0%
紀州鉄道		—	—	912	11,026	18,479	0.0%	4.9%
六甲山観光		39,339	33,000	11,516	181,753	154,079	18.2%	7.5%
比叡山鉄道		240	—	12,291	139,467	236,851	0.0%	5.2%
丹後海陸交通		4,378	—	4,365	168,886	138,647	0.0%	3.1%
鞍馬寺		203,597	3,597	—	25,078	341,741	14.3%	0.0%
北条鉄道		35,690	34,190	27,594	81,424	29,523	42.0%	93.5%
信楽高原鐵道		—	—	30,102	167,463	2,756	0.0%	1092.2%
北神急行電鉄		229,931	200,418	320,382	21,648,786	15,901,118	0.9%	2.0%
北近畿タンゴ鉄道		558,297	450,951	578,747	1,146,327	2,411,940	39.3%	24.0%
嵯峨野観光鉄道		238,701	177,000	46,302	597,840	667,289	29.6%	6.9%
智頭急行		316,619	308,851	729,143	2,753,866	1,876,454	11.2%	38.9%
神戸高速鉄道 ※1		—	—	—	2,310,760	38,902,302	0.0%	0.0%
神戸すまいまちづくり公社		5,961	5,961	—	100,915,142	56,007,832	0.0%	0.0%
京福電気鉄道 ※2		205,729	140,600	73,237	1,278,732	64,909	11.0%	112.8%
和歌山電鐵		123,336	114,673	148,061	348,654	350,695	32.9%	42.2%
新関西国際空港 ※1		127,827	124,068	4,653	4,103,651	45,963,398	3.0%	0.0%
関西高速鉄道 ※1		—	—	—	15,309,978	191,776,888	0.0%	0.0%
大阪外環状鉄道 ※1		—	—	—	862,748	28,909,169	0.0%	0.0%
奈良生駒高速鉄道 ※1		—	—	—	1,690,156	29,972,808	0.0%	0.0%
中之島高速鉄道 ※1		—	—	—	2,203,900	51,959,849	0.0%	0.0%
西大阪高速鉄道 ※1		—	—	—	1,510,780	36,543,989	0.0%	0.0%
和歌山県 ※1		—	—	—	169	—	0.0%	0.0%
甲賀市 ※1		—	—	447,440	—	382,411	0.0%	0.0%
一畑電車		781,008	702,102	1,288,873	466,369	1,434,879	150.5%	89.8%
広島電鉄 ※2		460,035	370,761	227,725	1,840,466	6,267,951	2.3%	2.4%
水島臨海鉄道		66,189	43,746	93,996	646,385	810,844	6.8%	11.6%
錦川鉄道		24,776	24,776	22,589	76,787	26,563	32.3%	85.0%
若桜鉄道		—	—	201,877	172,632,481	2,392,509	0.0%	8.4%
八頭町 ※1		51,419	51,419	64,939	—	—	0.0%	0.0%
若桜町 ※1		9,515	9,515	2,936	—	—	0.0%	0.0%
井原鉄道		17,700	16,900	320,847	320,847	239,715	5.3%	133.8%
土佐くろしお鉄道		181,611	181,440	302,735	912,906	454,070	19.9%	66.7%
阿佐海岸鉄道		5,510	5,510	4,582	12,194	5,084	45.2%	90.1%
高松琴平電気鉄道		91,565	85,760	2,372,940	2,593,313	28,069,722	3.3%	8.5%
伊予鉄道 ※2		297,667	138,119	436,260	3,105,032	5,511,973	4.4%	7.9%
四国ケーブル		7,670	7,670	4,884	106,544	85,415	7.2%	5.7%
筑豊電気鉄道		433,404	281,233	135,445	938,161	2,431,255	30.0%	5.6%
甘木鉄道		91,076	91,076	29,746	217,060	151,243	42.0%	19.7%
島原鉄道		226,025	219,698	59,900	521,903	4,406,365	42.1%	1.4%
熊本電気鉄道		187,872	186,181	36,790	278,974	563,692	66.7%	6.5%
南阿蘇鉄道		13,306	12,149	24,651	112,729	56,772	10.8%	43.4%
松浦鉄道		114,658	97,902	266,617	735,079	225,328	13.3%	118.3%
帆柱ケーブル		—	—	—	—	—	#DIV/0!	#DIV/0!
岡本製作所		—	—	—	3,784	41,115	0.0%	0.0%
くま川鉄道		250,003	250,003	23,658	125,307	68,078	199.5%	34.8%
平成筑豊鉄道		23,607	23,607	71,996	324,009	66,460	7.3%	108.3%
肥薩おれんじ鉄道		261,809	253,495	991,110	1,578,910	960,679	16.1%	103.2%
北九州市 ※1		—	—	—	927	245,955	0.0%	0.0%
合計		77,858,629	37,136,340	36,352,195	703,986,718	2,566,117,218	5.3%	1.4%

⑥路面電車[19社]

事業者名	項目	鉄道事業 設備投資	安全関連 設備投資	施設・車両 の修繕費	鉄道事業 営業収入	鉄道事業 固定資産	安全投 資比率	修繕費 比率
		①	②	③	④	⑤	②/④	③/⑤
		(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	—	—
札幌市 ※2		1,410,525	292,142	218,315	1,067,181	4,878,494	27.4%	4.5%
函館市		267,827	264,047	153,185	930,994	2,471,081	28.4%	6.2%
富山地方鉄道		158,421	158,421	28,515	692,296	1,425,448	22.9%	2.0%
万葉線 ※2		68,108	68,108	38,370	198,767	355,721	34.3%	10.8%
富山ライトレール ※2		—	—	83,758	283,974	12,217	0.0%	685.6%
東京都 ※2		852,512	615,082	606,379	2,549,805	5,028,345	24.1%	12.1%
東京急行電鉄 ※2		1,032,820	772,603	6,020,968	149,810,055	564,542,195	0.5%	1.1%
豊橋鉄道 ※2		244,836	226,155	10,150	406,630	469,389	55.6%	2.2%
福井鉄道 ※2		1,072,004	1,070,618	71,173	365,102	78,516	293.2%	90.6%
京福電気鉄道 ※2		205,729	140,600	73,237	1,278,732	2,307,412	11.0%	3.2%
京阪電気鉄道 ※2		415,100	366,200	414,102	2,167,688	16,089,263	16.9%	2.6%
阪堺電気軌道		900,981	94,287	377,950	1,352,305	1,549,017	7.0%	24.4%
岡山電気軌道		43,098	29,623	53,709	395,009	261,254	7.5%	20.6%
広島電鉄 ※2		1,307,232	1,059,569	291,251	4,472,667	6,297,435	23.7%	4.6%
伊予鉄道 ※2		297,667	138,119	436,260	3,105,032	5,511,973	4.4%	7.9%
土佐電気鉄道 ※3		—	—	26,789	506,574	—	0.0%	#DIV/0!
とさでん交通 ※3		1,218	—	18,752	484,291	547,298	0.0%	3.4%
長崎電気軌道		293,838	291,468	229,244	1,775,202	2,084,277	16.4%	11.0%
熊本市		668,229	314,104	89,037	1,414,934	7,840,195	22.2%	1.1%
鹿児島市		47,625	47,625	75,165	1,585,561	4,410,882	3.0%	1.7%
合計		9,287,770	5,948,771	9,316,309	174,842,799	626,160,412	3.4%	1.5%

※1 第3種鉄道事業者

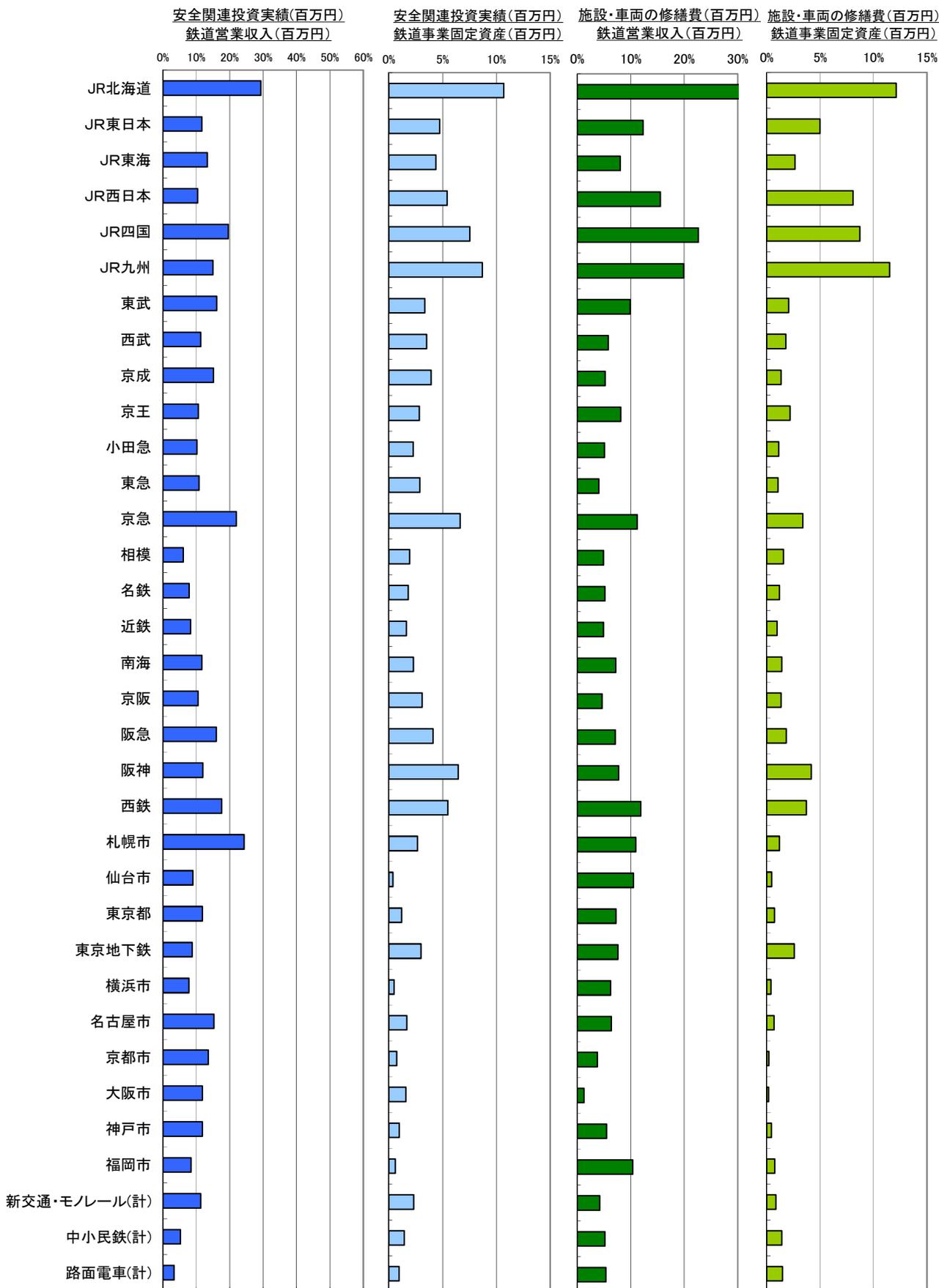
※2 大手民鉄と路面電車など、複数の事業者区分で事業を行っている事業者。

このうち、大阪市、万葉線、富山ライトレール、豊橋鉄道、福井鉄道、京福電気鉄道は、複数の事業者区分の設備投資実績等を一括して計上している。

※3 土佐電気鉄道はH26.4～H26.11、とさでん交通はH26.10～H27.3の数値である。

[参考]安全関連設備投資・修繕費と各種指標との関係

○事業者別、鉄道事業営業収入又は鉄道事業固定資産との比率



## 資料7 踏切道箇所数等(事業者別)

平成27年3月末現在

## ①JR(7社)

事業者名	項目	踏切道				踏切支障報知装置
		第一種	第二種	第三種	第四種	
北海道旅客鉄道		1,514	0	74	142	1,052
東日本旅客鉄道		6,197	0	201	424	4,225
東海旅客鉄道		1,669	0	22	109	1,686
西日本旅客鉄道		5,260	0	103	510	5,384
四国旅客鉄道		1,204	0	13	106	899
九州旅客鉄道		2,496	0	88	251	1,326
日本貨物鉄道		124	0	8	67	69
合計		18,464	0	509	1,609	14,641

## ②大手民鉄(15社)

事業者名	項目	踏切道				踏切支障報知装置
		第一種	第二種	第三種	第四種	
東武鉄道		980	0	0	0	980
西武鉄道		341	0	1	12	341
京成電鉄		177	0	0	1	177
京王電鉄		136	0	0	0	136
小田急電鉄		229	0	0	0	229
東京急行電鉄		135	0	0	0	135
京浜急行電鉄		90	0	0	0	90
相模鉄道		52	0	0	0	52
名古屋鉄道		1,050	0	11	1	1,026
近畿日本鉄道		1,327	0	34	0	1,218
南海電気鉄道		297	0	5	0	240
京阪電気鉄道		111	0	0	0	111
阪急電鉄		265	0	0	0	236
阪神電気鉄道		40	0	0	0	38
西日本鉄道		361	0	0	0	115
合計		5,591	0	51	14	5,124

## ③地下鉄(うち踏切道を所有する1社)

事業者名	項目	踏切道				踏切支障報知装置
		第一種	第二種	第三種	第四種	
東京地下鉄		1	0	0	0	1
合計		1	0	0	0	1

## ④新交通・モノレール

該当する踏切道なし

⑤中小民鉄(うち踏切道を所有する103社) 1/2

事業者名	項目	踏切道				踏切支障報知装置
		第一種	第二種	第三種	第四種	
太平洋石炭販売輸送		7	0	0	0	0
津軽鉄道		25	0	0	16	0
弘南鉄道		68	0	0	14	14
青森県		68	0	2	1	68
八戸臨海鉄道		9	0	2	2	5
秋田内陸縦貫鉄道		35	0	3	29	11
秋田臨海鉄道		13	0	2	12	2
由利高原鉄道		25	0	2	4	10
三陸鉄道		2	0	1	0	1
岩手開発鉄道		8	0	1	9	2
IGRいわて銀河鉄道		54	0	0	0	54
山形鉄道		48	0	5	3	12
仙台臨海鉄道		16	0	8	2	9
仙台空港鉄道		1	0	0	0	1
阿武隈急行		7	0	0	2	1
福島交通		44	0	0	26	13
福島臨海鉄道		6	0	2	7	0
会津鉄道		45	0	5	9	8
北越急行		3	0	0	0	3
えちごトキめき鉄道		60	0	0	9	45
長野電鉄		87	0	0	36	36
アルピコ交通		47	0	1	6	15
しなの鉄道		94	0	6	5	93
上田電鉄		37	0	3	19	27
富山地方鉄道		165	0	6	59	62
万葉線		15	0	1	1	1
北陸鉄道		68	0	0	4	32
富山ライトレール		20	0	0	0	20
あいの風とやま鉄道		129	0	0	1	129
IRいしかわ鉄道		23	0	0	0	23
新京成電鉄		81	0	0	0	72
東京臨海高速鉄道		1	0	0	0	1
関東鉄道		154	0	0	53	82
ひたちなか海浜鉄道		35	0	0	18	1
真岡鐵道		86	0	2	4	6
野岩鐵道		1	0	0	0	0
上信電鉄		91	0	0	50	19
上毛電気鐵道		86	0	1	19	7
わたらせ渓谷鐵道		27	0	0	12	9
秩父鐵道		213	0	1	96	24
銚子電気鐵道		24	0	0	4	1
小湊鐵道		50	0	0	51	5
流鉄		19	0	0	3	1
江ノ島電鉄		50	0	0	0	21
箱根登山鐵道		17	0	0	17	10
伊豆箱根鐵道		112	0	0	0	66
横浜高速鐵道		7	0	0	0	7
富士急行		55	0	0	29	8
鹿島臨海鐵道		27	0	0	8	14
いすみ鐵道		47	0	3	10	20
京葉臨海鐵道		45	0	2	8	9

⑤中小民鉄(うち踏切道を所有する103社) 2/2

事業者名	項目	踏切道				踏切支障報知装置
		第一種	第二種	第三種	第四種	
神奈川臨海鉄道		32	0	13	5	4
伊豆急行		20	0	1	23	20
岳南鉄道		31	0	0	4	8
静岡鉄道		49	0	0	0	31
大井川鐵道		27	0	0	13	4
遠州鐵道		60	0	0	0	9
天竜浜名湖鐵道		93	0	5	24	53
豊橋鐵道		59	0	0	3	46
名古屋臨海鐵道		5	0	13	20	14
衣浦臨海鐵道		2	0	0	1	1
愛知環状鐵道		1	0	0	0	1
上飯田連絡線		1	0	0	0	1
三岐鐵道		138	0	6	13	10
伊勢鐵道		5	0	1	0	5
西濃鐵道		3	0	2	9	0
樽見鐵道		43	0	6	23	11
明智鐵道		22	0	1	28	9
長良川鐵道		90	0	17	31	37
福井鐵道		42	0	6	12	48
えちぜん鐵道		99	0	15	24	46
山陽電気鐵道		176	0	0	0	168
神戸電鉄		129	0	0	38	80
能勢電鉄		22	0	0	0	19
近江鐵道		143	0	0	32	71
水間鐵道		31	0	0	0	4
叡山電鉄		48	0	1	3	8
紀州鐵道		14	0	1	4	5
北近畿タンゴ鐵道		75	0	13	18	58
信楽高原鐵道		7	0	0	4	7
北条鐵道		33	0	0	7	12
和歌山電鐵		51	0	1	0	9
智頭急行		3	0	0	0	3
大阪外環状鐵道		3	0	0	0	3
広島電鉄		52	0	0	3	27
一畑電車		96	0	4	42	97
水島臨海鐵道		20	0	2	1	5
若桜鐵道		25	0	1	4	11
井原鐵道		12	0	1	0	10
錦川鐵道		2	0	0	0	2
高松琴平電気鐵道		275	0	0	43	105
伊予鐵道		206	0	0	19	73
土佐くろしお鐵道		21	0	0	11	1
甘木鐵道		34	0	0	2	4
筑豊電気鐵道		49	0	0	11	2
平成筑豊鐵道		65	0	3	18	34
松浦鐵道		101	0	7	16	30
島原鐵道		135	0	3	44	8
くま川鐵道		54	0	1	7	10
熊本電気鐵道		52	0	1	19	1
南阿蘇鐵道		27	0	1	2	3
肥薩おれんじ鐵道		134	0	9	18	32
北九州市		12	0	0	0	0
合計		5,386	0	194	1,257	2,340

⑥路面電車(うち踏切道を所有する15社)

事業者名	項目	踏切道				踏切支障報知装置
		第一種	第二種	第三種	第四種	
富山地方鉄道		0	0	0	1	0
万葉線		4	0	0	1	0
東京都		82	0	1	17	0
東京急行電鉄		35	0	0	1	36
名古屋鉄道		21	0	0	0	21
福井鉄道		2	0	1	0	3
京福電気鉄道		57	0	0	0	4
京阪電気鉄道		105	0	7	0	40
阪堺電気軌道		62	0	7	1	8
広島電鉄		1	0	0	0	0
伊予鉄道		1	0	0	1	1
とさでん交通		6	0	5	8	2
長崎電気鉄道		0	0	0	4	0
熊本市		2	0	0	0	0
鹿児島市		16	0	0	3	4
合計		394	0	21	37	119

## 資料8 自動列車停止装置等の整備状況（事業者別）

平成27年3月末現在

## ①JR（在来線〔6社〕）

事業者名	項目 自動列車停止 装置(ATS)設置 営業キロ	自動列車制御 装置(ATC)設置 営業キロ	計 (A)	営業キロ (閉そく区間) (B)	営業キロ当 り設置率 (A/B)
北海道旅客鉄道	2,371.7	86.0	2,457.7	2,457.7	100%
東日本旅客鉄道	6,080.1	174.0	6,254.1	6,254.1	100%
東海旅客鉄道	1,429.4		1,429.4	1,429.4	100%
西日本旅客鉄道	4,185.4	8.5	4,193.9	4,193.9	100%
四国旅客鉄道	855.2		855.2	855.2	100%
九州旅客鉄道	1,984.1		1,984.1	1,984.1	100%
合計	16,905.9	268.5	17,174.4	17,174.4	100%

## ②JR（新幹線〔4社〕）

事業者名	項目 自動列車停止 装置(ATS)設置 営業キロ	自動列車制御 装置(ATC)設置 営業キロ	計 (A)	営業キロ (閉そく区間) (B)	営業キロ当 り設置率 (A/B)
東日本旅客鉄道		1,194.2	1,194.2	1,194.2	100%
東海旅客鉄道		552.6	552.6	552.6	100%
西日本旅客鉄道		812.6	812.6	812.6	100%
九州旅客鉄道		288.9	288.9	288.9	100%
合計		2,848.3	2,848.3	2,848.3	100%

## ③大手民鉄〔15社〕

事業者名	項目 自動列車停止 装置(ATS)設置 営業キロ	自動列車制御 装置(ATC)設置 営業キロ	計 (A)	営業キロ (閉そく区間) (B)	営業キロ当 り設置率 (A/B)
東武鉄道	430.6	32.7	463.3	463.3	100%
西武鉄道	174.0	2.6	176.6	176.6	100%
京成電鉄	100.3		100.3	100.3	100%
京王電鉄		84.7	84.7	84.7	100%
小田急電鉄	120.5		120.5	120.5	100%
東京急行電鉄	16.5	80.0	96.5	96.5	100%
京浜急行電鉄	87.0		87.0	87.0	100%
相模鉄道	35.9		35.9	35.9	100%
名古屋鉄道	437.7		437.7	437.7	100%
近畿日本鉄道	560.1	10.2	570.3	570.3	100%
南海電気鉄道	145.1		145.1	145.1	100%
京阪電気鉄道	66.1		66.1	66.1	100%
阪急電鉄	140.8		140.8	140.8	100%
阪神電気鉄道	40.1		40.1	40.1	100%
西日本鉄道	106.1		106.1	106.1	100%
合計	2,460.8	210.2	2,671.0	2,671.0	100%

\* 西武鉄道は新交通を含む

④公営地下鉄等 [10社]

事業者名	項目 自動列車停止 装置(ATS)設置 営業キロ	自動列車制御 装置(ATC)設置 営業キロ	計 (A)	営業キロ (閉そく区間) (B)	営業キロ当 り設置率 (A/B)
札幌市		48.0	48.0	48.0	100%
仙台市		14.8	14.8	14.8	100%
東京都	18.3	98.1	116.4	116.4	100%
東京地下鉄		195.1	195.1	195.1	100%
横浜市		53.4	53.4	53.4	100%
名古屋市		92.5	92.5	92.5	100%
京都市		31.2	31.2	31.2	100%
大阪市		137.8	137.8	137.8	100%
神戸市		30.6	30.6	30.6	100%
福岡市		29.8	29.8	29.8	100%
合計	18.3	731.3	749.6	749.6	100%

\* 東京都交通局、大阪市交通局は新交通を含む

⑤中小民鉄 [122社]

事業者名	項目 自動列車停止 装置(ATS)設置 営業キロ	自動列車制御 装置(ATC)設置 営業キロ	計 (A)	営業キロ (閉そく区間) (B)	営業キロ当 り設置率 (A/B)
弘南鉄道	30.7		30.7	30.7	100%
青森県	121.9		121.9	121.9	100%
IGRいわて銀河鉄道	82.0		82.0	82.0	100%
三陸鉄道	107.6		107.6	107.6	100%
仙台空港鉄道	7.1		7.1	7.1	100%
阿武隈急行	54.9		54.9	54.9	100%
福島交通	9.2		9.2	9.2	100%
会津鉄道	57.4		57.4	57.4	100%
秋田内陸縦貫鉄道	94.2		94.2	94.2	100%
由利高原鉄道	23.0		23.0	23.0	100%
山形鉄道	30.5		30.5	30.5	100%
北越急行	59.5		59.5	59.5	100%
えちごトキめき鉄道	97.0		97.0	97.0	100%
長野電鉄	33.2		33.2	33.2	100%
しなの鉄道	65.1		65.1	65.1	100%
上田電鉄	11.6		11.6	11.6	100%
アルピコ交通	14.4		14.4	14.4	100%
富山地方鉄道	93.2		93.2	93.2	100%
万葉線	4.9		4.9	4.9	100%
黒部峡谷鉄道	20.1		20.1	20.1	100%
富山ライトレール	6.5		6.5	6.5	100%
あいの風とやま鉄道	100.1		100.1	100.1	100%
北陸鉄道	20.6		20.6	20.6	100%
IRいしかわ鉄道	17.8		17.8	17.8	100%
新京成電鉄	26.5		26.5	26.5	100%

事業者名	項目 自動列車停止 装置(ATS)設置 営業キロ	自動列車制御 装置(ATC)設置 営業キロ	計 (A)	営業キロ (閉そく区間) (B)	営業キロ当 り設置率 (A/B)
ひたちなか海浜鉄道	14.3		14.3	14.3	100%
関東鉄道	55.6		55.6	55.6	100%
真岡鉄道	41.9		41.9	41.9	100%
野岩鉄道	30.7		30.7	30.7	100%
わたらせ渓谷鐵道	44.1		44.1	44.1	100%
上信電鉄	33.7		33.7	33.7	100%
上毛電気鉄道	25.4		25.4	25.4	100%
秩父鉄道	71.7		71.7	71.7	100%
流鉄	5.7		5.7	5.7	100%
小湊鉄道	16.4		16.4	16.4	100%
北総鉄道	19.8		19.8	19.8	100%
いすみ鉄道	26.8		26.8	26.8	100%
芝山鉄道	2.2		2.2	2.2	100%
東葉高速鉄道		16.2	16.2	16.2	100%
江ノ島電鉄	10.0		10.0	10.0	100%
箱根登山鉄道	15.0		15.0	15.0	100%
富士急行	26.6		26.6	26.6	100%
埼玉高速鉄道		14.6	14.6	14.6	100%
東京臨海高速鉄道	12.2		12.2	12.2	100%
首都圏新都市鉄道		58.3	58.3	58.3	100%
鹿島臨海鉄道	53.0		53.0	53.0	100%
千葉ニュータウン鉄道	12.5		12.5	12.5	100%
成田空港高速鉄道	17.9		17.9	17.9	100%
成田高速鉄道アクセス	10.7		10.7	10.7	100%
横浜高速鉄道		7.5	7.5	7.5	100%
伊豆急行	45.7		45.7	45.7	100%
伊豆箱根鉄道	29.4		29.4	29.4	100%
岳南鉄道	9.2		9.2	9.2	100%
静岡鉄道	11.0		11.0	11.0	100%
大井川鐵道	65.0		65.0	65.0	100%
遠州鉄道	17.8		17.8	17.8	100%
天竜浜名湖鉄道	67.7		67.7	67.7	100%
豊橋鉄道	18.0		18.0	18.0	100%
愛知環状鉄道	45.3		45.3	45.3	100%
上飯田連絡線		3.1	3.1	3.1	100%
名古屋臨海高速鉄道	15.2		15.2	15.2	100%
中部国際空港連絡鐵道	4.2		4.2	4.2	100%
三岐鉄道	47.0		47.0	47.0	100%
伊勢鉄道	22.3		22.3	22.3	100%
樽見鉄道	34.5		34.5	34.5	100%
明知鉄道	25.1		25.1	25.1	100%

事業者名	項目 自動列車停止 装置(ATS)設置 営業キロ	自動列車制御 装置(ATC)設置 営業キロ	計 (A)	営業キロ (閉そく区間) (B)	営業キロ当 り設置率 (A/B)
長良川鉄道	66.1		66.1	66.1	100%
福井鉄道	18.1		18.1	18.1	100%
えちぜん鉄道	53.0		53.0	53.0	100%
山陽電気鉄道	63.2		63.2	63.2	100%
神戸電鉄	69.2		69.2	69.2	100%
北大阪急行電鉄		5.9	5.9	5.9	100%
神戸高速鉄道	7.6	7.5	15.1	15.1	100%
大阪府都市開発	14.3		14.3	14.3	100%
能勢電鉄	14.8		14.8	14.8	100%
近江鉄道	59.5		59.5	59.5	100%
水間鉄道	5.5		5.5	5.5	100%
叡山電鉄	14.4		14.4	14.4	100%
北近畿タンゴ鉄道	114.0		114.0	114.0	100%
甲賀市	14.7		14.7	14.7	100%
和歌山県	2.0		2.0	2.0	100%
関西高速鉄道	12.5		12.5	12.5	100%
新関西国際空港	6.9		6.9	6.9	100%
奈良生駒高速鉄道		8.6	8.6	8.6	100%
和歌山電鐵	14.3		14.3	14.3	100%
大阪外環状鉄道	9.2		9.2	9.2	100%
中之島高速鉄道	3.0		3.0	3.0	100%
西大阪高速鉄道	3.8		3.8	3.8	100%
一畑電車	42.2		42.2	42.2	100%
広島電鉄	16.1		16.1	16.1	100%
水島臨海鉄道	10.4		10.4	10.4	100%
錦川鉄道	32.7		32.7	32.7	100%
若桜町	2.7		2.7	2.7	100%
八頭町	16.5		16.5	16.5	100%
智頭急行	56.1		56.1	56.1	100%
井原鉄道	38.3		38.3	38.3	100%
高松琴平電鉄	60.0		60.0	60.0	100%
阿佐海岸鉄道	8.5		8.5	8.5	100%
伊予鉄道	33.9		33.9	33.9	100%
土佐くろしお鉄道	109.3		109.3	109.3	100%
筑豊電気鉄道	16.0		16.0	16.0	100%
北九州市	2.1		2.1	2.1	100%
島原鉄道	43.2		43.2	43.2	100%
熊本電気鉄道	13.1		13.1	13.1	100%
甘木鉄道	13.7		13.7	13.7	100%
南阿蘇鉄道	17.7		17.7	17.7	100%

事業者名	項目 自動列車停止 装置(ATS)設置 営業キロ	自動列車制御 装置(ATC)設置 営業キロ	計 (A)	営業キロ (閉そく区間) (B)	営業キロ当 り設置率 (A/B)
松浦鉄道	93.8		93.8	93.8	100%
平成筑豊鉄道	49.2		49.2	49.2	100%
くま川鉄道	24.8		24.8	24.8	100%
肥薩おれんじ鉄道	116.9		116.9	116.9	100%
東京モノレール		17.8	17.8	17.8	100%
湘南モノレール	6.6		6.6	6.6	100%
千葉都市モノレール		15.2	15.2	15.2	100%
多摩都市モノレール		16.0	16.0	16.0	100%
舞浜リゾートライン		5.0	5.0	5.0	100%
大阪高速鉄道		28.0	28.0	28.0	100%
北九州高速鉄道		8.8	8.8	8.8	100%
沖縄都市モノレール		12.9	12.9	12.9	100%
山万	4.1		4.1	4.1	100%
埼玉新都市交通		12.7	12.7	12.7	100%
横浜新都市交通		10.6	10.6	10.6	100%
ゆりかもめ		14.7	14.7	14.7	100%
愛知高速交通		8.9	8.9	8.9	100%
神戸新交通		15.3	15.3	15.3	100%
広島高速交通		18.4	18.4	18.4	100%
合計	3,586.6	306.0	3,892.6	3,892.6	100%

資料9 ホームドア及び内方線付きJIS規格化点状ブロックの整備状況（事業者別）

平成27年3月末現在

①JR〔6社〕

事業者名	項目	1日当たりの平均利用 者数が10万人以上の駅 数(A)	1日当たりの平均利 用者数が10万人以 上の駅のうちホー ムドアまたは、内方 線付きJIS規格化 点状ブロックの整 備駅数(B)	ホームドア		整備率 (B/A)	1日当たり の平均利用 者数が1万人以上の駅 数(C)	ホームドア		整備率 (D/C)	
				整備駅数	内方線付きJIS規格化点状ブロック整備駅数*			整備駅数	内方線付きJIS規格化点状ブロック整備駅数*		
北海道旅客鉄道		1	1	0	1	100.0%	14	6	0	6	42.9%
東日本旅客鉄道		92	74	13	61	80.4%	353	133	18	115	37.7%
東海旅客鉄道		5	5	3	2	100.0%	51	51	6	45	100.0%
西日本旅客鉄道		13	9	0	9	69.2%	191	65	4	61	34.0%
四国旅客鉄道		0	0	0	0	----	5	1	0	1	20.0%
九州旅客鉄道		1	1	0	1	100.0%	37	20	0	20	54.1%
合計		112	90	16	74	80.4%	651	276	28	248	42.4%

※ ホームドア整備駅は計上していない。

※ ホームドア整備駅は計上していない。

②大手民鉄〔15社〕

事業者名	項目	1日当たりの平均利用 者数が10万人以上の駅 数(A)	1日当たりの平均利 用者数が10万人以 上の駅のうちホー ムドアまたは、内方 線付きJIS規格化 点状ブロックの整 備駅数(B)	ホームドア		整備率 (B/A)	1日当たり の平均利用 者数が1万人以上の駅 数(C)	ホームドア		整備率 (D/C)	
				整備駅数	内方線付きJIS規格化点状ブロック整備駅数*			整備駅数	内方線付きJIS規格化点状ブロック整備駅数*		
東武鉄道		9	9	3	6	100.0%	96	33	3	30	34.4%
西武鉄道（新交通を含む）		5	5	0	5	100.0%	65	25	0	25	38.5%
京成電鉄		1	1	0	1	100.0%	38	21	0	21	55.3%
京王電鉄		4	4	2	2	100.0%	57	57	4	53	100.0%
小田急電鉄		11	10	1	9	90.9%	60	58	1	57	96.7%
東京急行電鉄		18	17	7	10	94.4%	81	79	19	60	97.5%
京浜急行電鉄		4	4	0	4	100.0%	56	41	1	40	73.2%
相模鉄道		2	1	0	1	50.0%	22	21	0	21	95.5%
名古屋鉄道		2	2	0	2	100.0%	38	22	1	21	57.9%
近畿日本鉄道		4	4	0	4	100.0%	71	38	0	38	53.5%
南海電気鉄道		1	0	0	0	0.0%	26	21	0	21	80.8%
京阪電気鉄道		2	2	0	2	100.0%	34	34	0	34	100.0%
阪急電鉄		2	2	0	2	100.0%	71	71	0	71	100.0%
阪神電気鉄道		2	2	0	2	100.0%	30	30	0	30	100.0%
西日本鉄道		1	1	0	1	100.0%	16	14	0	14	87.5%
合計		68	64	13	51	94.1%	761	565	29	536	74.2%

※ ホームドア整備駅は計上していない。

※ ホームドア整備駅は計上していない。

③公営地下鉄等〔10社〕

事業者名	項目	1日当たりの平均利用 者数が10万人以上の駅 数(A)	1日当たりの平均利 用者数が10万人以 上の駅のうちホー ムドアまたは、内方 線付きJIS規格化 点状ブロックの整 備駅数(B)	ホームドア		整備率 (B/A)	1日当たり の平均利用 者数が1万人以上の駅 数(C)	ホームドア		整備率 (D/C)	
				整備駅数	内方線付きJIS規格化点状ブロック整備駅数*			整備駅数	内方線付きJIS規格化点状ブロック整備駅数*		
札幌市		2	2	2	0	100.0%	40	40	30	10	100.0%
仙台市		0	0	0	0	----	13	13	13	0	100.0%
東京都		9	9	7	2	100.0%	94	94	59	35	100.0%
東京地下鉄		38	38	16	22	100.0%	137	137	69	68	100.0%
横浜市		1	1	1	0	100.0%	35	35	35	0	100.0%
名古屋市		3	3	1	2	100.0%	67	38	16	22	56.7%
京都市		1	1	0	1	100.0%	23	23	13	10	100.0%
大阪市		11	11	3	8	100.0%	86	83	31	52	96.5%
神戸市		1	1	0	1	100.0%	18	17	0	17	94.4%
福岡市		2	2	2	0	100.0%	18	18	18	0	100.0%
合計		68	68	32	36	100.0%	531	498	284	214	93.8%

※ ホームドア整備駅は計上していない。

※ ホームドア整備駅は計上していない。

資料 10 重大な人的被害を生じた運転事故（過去 30 年間）

発生日	事業者名	場 所	事故種類	死亡	負傷	概 況
S.60. 7.11	国 鉄	能登線 古君駅～鶴川駅間	列車脱線	7	29	大雨により築堤が崩壊し、走行してきた列車が脱線した。
S.60. 8. 7	国 鉄	筑肥線 今宿駅～姪浜駅間	列車脱線 (踏切)		189	踏切道内に停止していた大型トレーラに、列車が衝突して脱線した。
S.61. 3.23	西武鉄道	新宿線 田無駅構内	列車衝突		204	降雪時に制動不良となった列車が、駅に停車中の先行列車と衝突した。
S.61.12.28	国 鉄	山陰線 鎧駅～餘部駅間	列車脱線	6	6	橋梁を走行中の列車が、強風により脱線し、工場・民家の上に落下した。
S.62. 7. 8	名古屋鉄道	犬山線 平田橋駅 ～中小田井駅間	列車脱線 (踏切)		187	踏切道に進入してきた自動車に、列車が衝突して脱線した。
S.63.12. 5	JR 東日本	中央線 東中野駅構内	列車衝突	2	116	列車が停止信号を冒進し、駅に停車中の先行列車と衝突した。
H. 1. 1.29	秩父鉄道	秩父線 西羽生駅～新郷駅間	列車脱線 (踏切)	6		踏切道に進入してきた自動車に、列車が衝突して脱線した。
H. 1. 4.13	J R 東海	飯田線 北殿駅構内	列車衝突		146	出発信号機の進行信号を場内信号機のものであると誤認し、場内信号機の停止信号を冒進して駅停車中の列車と衝突した。
H. 2. 1. 7	JR 北海道	室蘭線 白老駅～社台駅間	踏切障害	5		踏切道に進入してきた自動車に、列車が衝突した。
H. 3. 5.14	信楽高原 鐵 道	信楽線 小野谷信号場 ～紫香楽宮跡駅間	列車衝突	42	628	設備不備で出発信号機が停止信号となっている時に、代用閉そく方式を施行せずに出発した列車が、対向列車と衝突した。
H. 3. 6.25	JR 西日本	福知山線 丹後竹田駅 ～福知山駅間	列車脱線 (踏切)		333	踏切道の高さ制限用固定ビームに、荷台のパワーショベルが接触して踏切道内に停止していたトラックに、列車が衝突した。
H. 3.10.11	阪急電鉄	京都線 正雀駅～南茨木駅間	列車脱線 (踏切)	5		踏切道に進入してきた自動車に、列車が衝突して脱線した。
H. 4. 6. 2	関東鉄道	常総線 取手駅構内	列車脱線	1	251	車両故障時の応急措置を誤って制動不良となった列車が、線路終端部の壁に衝突した。
H. 4. 9.14	JR 東日本	成田線 久住駅～滑河駅間	列車脱線 (踏切)	1	90	踏切道に進入してきた自動車に、列車が衝突して脱線した。
H. 5.10. 5	大阪市 交通 局	南港ポートタウン線 住之江公園駅構内	人身障害		215	自動運転の列車が、終端駅の所定停止位置を過走して車止めに衝突した。
H.11. 2.21	JR 東日本	山手線 大崎駅～恵比寿駅間	人身障害	5		信号関係工事の作業員が、臨時列車にはねられて死亡した。
H.12. 3. 8	帝都高速度 交通 営 団	日比谷線 中目黒駅構内	列車衝突	5	64	駅進入の際、最後部車両が脱線し、対向列車と衝突した。
H.14. 2.22	J R 九 州	鹿児島線 海老津駅 ～教育大前駅間	列車衝突		134	無閉そく運転中に、先行列車に対する進行中継信号現示を自列車に対するものと勘違いして加速し、先行列車と衝突した。
H.17. 4.25	JR 西日本	福知山線 塚口駅～尼崎駅間	列車脱線	107	562	大幅な速度超過で曲線に進入した列車が、脱線し、沿線のマンションに激突した。
H.17.12.25	JR 東日本	羽越線 北余目駅～砂越駅間	列車脱線	5	33	突風により脱線し、一部車両が盛土下に横転した。
H.19. 3. 1	JR 北海道	石北線 美幌駅～緋牛内駅間	列車脱線 (踏切)		51	踏切内に進入した大型トレーラに、列車が衝突して脱線した。
H.23. 5.27	JR 北海道	石勝線 清風山信号場構内	列車脱線		79	列車の部品がレールと接触して脱線し、トンネル内で燃料タンクから漏れた軽油に引火し火災が発生した。
H.24. 9.24	京 浜 急 行 電 鉄	本線 追浜駅～京急 田浦駅間	列車脱線		56	線路内に流入した土砂に乗り上げ、脱線した。
H.26. 2.15	東 京 急 行 電 鉄	東横線 元住吉駅構内	列車衝突		72	ホームを過走し停車していた先行列車に、後続列車が衝突、その衝撃で脱線した。

※1. 昭和 60 年度から平成 17 年度までは死亡者 5 人以上又は死傷者 100 人以上の運転事故及びそれに準ずる運転事故を掲載した。

また、平成 18 年度から平成 26 年度までは死亡者 5 人以上又は死傷者 50 人以上の運転事故を掲載した。

※2. 事故種類に「(踏切)」と付記されている列車事故は、踏切事故でもある。