

鉄軌道輸送の安全に関する情報 (平成29年度)

平成30年7月(11月)



国土交通省鉄道局

目 次

はじめに.....	1
1 鉄軌道輸送の安全に関わる国の取組み	2
2 運転事故に関する事項	11
2.1 鉄軌道における運転事故の発生状況等.....	11
2.2 列車事故の発生状況	16
2.3 踏切事故の発生状況	17
2.4 人身障害事故の発生状況	20
2.5 事業者区分別の運転事故件数.....	23
3 インシデントに関する事項.....	24
3.1 インシデント報告件数.....	24
4 輸送障害に関する事項	25
4.1 輸送障害の発生状況	25
4.2 事業者区分別の輸送障害件数.....	28
5 輸送の安全に関わる行政指導等に関する事項.....	29
5.1 保安監査の実施状況	29
5.2 鉄道事業法及び軌道法に基づく行政処分(事業改善の命令)	29
5.3 事故等の報告に基づく行政指導の実施状況	30
5.4 事故等の再発防止のための行政指導の実施状況.....	30
5.5 踏切道改良勧告の発出状況	31
5.6 運輸安全マネジメント評価の実施状況	31
6 輸送の安全に関わる設備投資等に関する事項.....	32
6.1 安全関連設備投資・修繕費の状況.....	32
7 輸送の安全に関わる施設等に関する事項.....	34
7.1 自動列車停止装置等の整備状況	34
7.2 踏切保安設備の整備状況	35
用語の説明	39

はじめに

「鉄軌道輸送の安全に関わる情報」(以下「安全情報」という。)は、平成18年10月1日に施行された「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」(平成18年法律第19号)により新たに加えられた鉄道事業法第19条の3(軌道法第26条において準用する場合を含む。)の規定に基づき、国土交通省が毎年度整理して公表しているものです。

このたび、平成29年度の安全情報が取りまとめられましたので、公表します。

この安全情報の公表により、鉄軌道事業者の安全の確保に対する意識が高まるとともに、鉄軌道の利用者や沿線住民等の安全利用等に関する理解が促進されることを期待しています。

1 鉄軌道輸送の安全に関わる国の取組み

(1) 基本的考え方

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄軌道は、国民生活に欠くことのできない交通手段です。鉄軌道輸送においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがあります。また、ホームでの列車との接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっています。

このため、国民が安心して利用できる、一層安全な鉄軌道輸送を目指し、各種の安全対策を総合的に推進していく必要があります。

(2) 交通安全基本計画

国では交通安全に関する施策の大綱として「第10次交通安全基本計画」¹（計画期間は、平成28～32年度）を定め、その中で鉄道交通の安全に関する数値目標を次のとおり掲げ、国民の理解と協力の下、諸施策を総合的に推進することにより、その達成を目指しています。

①数値目標

○乗客の死者数ゼロ及び運転事故全体の死者数減少

鉄軌道における運転事故²は、長期的には減少傾向にありますが、平成17年には乗客106名が死亡するJR西日本 福知山線列車脱線事故及び乗客5名が死亡するJR東日本羽越線列車脱線事故が発生し、社会に大きな衝撃を与えました。その後、平成18年から平成29年まで12年連続して乗客の死者数がゼロとなっており、今後もこれを継続することを目指します。

また、運転事故全体の死者数についても、その減少を目指します。

○踏切事故件数の約1割削減（平成32年までに平成27年と比較して）

踏切事故³件数は長期的には減少傾向にありますが、2. 3に後述するように踏切事故は平成29年度においても鉄軌道における運転事故の4割近くを占め、また、改良すべき踏切道もなお残されています。このような現状を踏まえ、踏切事故件数を平成32年までに平成27年と比較して約1割削減することを目指しています。

¹ 中央交通安全対策会議「第10次交通安全基本計画」（平成28～32年度の5箇年計画）

<http://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku10/index.html> をご覧ください。

² 「運転事故」とは、列車又は車両の運転中における事故をいい、これが発生したとき、鉄軌道事業者は鉄道事業法第19条等に基づき国へ報告します。

³ 「踏切事故」とは、踏切障害に伴う列車事故及び踏切障害事故をいいます。例えば、踏切道における列車と自動車の衝突であって、それが列車事故に至った運転事故は、踏切障害事故ではなく踏切障害に伴う列車事故と分類しています。詳しくは、後掲の「用語の説明」をご覧ください。

②国土交通省交通安全業務計画

国土交通省では、毎年度、交通安全基本計画に基づき、「国土交通省交通安全業務計画」⁴を策定しています。この計画のうち、鉄道交通の安全に関する施策等は、下表のとおりです。

表1：平成30年度における鉄道交通の安全に関する施策等

区分	施策項目
鉄道交通環境の整備	○鉄道施設等の安全性の向上
	○運転保安設備等の整備
鉄道交通の安全に関する知識の普及	○利用者等への安全に関する正しい知識の浸透
鉄道の安全な運行の確保	○鉄道事業者に対する保安監査等の実施
	○運転士の資質の保持
	○安全上のトラブル情報の共有・活用
	○大規模な事故等が発生した場合の適切な対応
	○運輸安全マネジメント評価の実施
鉄道車両の安全性の確保	○鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準の見直しや貨物列車走行の安全性向上に関する検討
救助・救急活動の充実	○防災訓練の充実や関係機関との連携・協力体制の強化
被害者支援の推進	○公共交通事故被害者等への支援体制の整備 ○事業者における支援計画作成の促進
鉄道事故等の原因究明と再発防止	○事故等調査技術の向上に努め、個別の事故等調査結果を公表するなどし、事故等の防止につながるよう啓発
研究開発及び調査研究の充実	○鉄道の安全性向上に関する研究開発の推進
踏切道における交通の安全	○踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
	○踏切保安設備の整備
	○踏切道の統廃合の促進
	○その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

⁴ 平成30年度の「国土交通省交通安全業務計画」については、
<http://www.mlit.go.jp/common/001232517.pdf> をご覧ください。

(3) 鉄軌道輸送の安全性向上のために講じている取組み

○平成29年度における主な取組み

- ① JR北海道における度重なる車両トラブル等や、平成25年9月のJR貨物の列車脱線事故を契機として、脱線事故現場を含め多数の現場において、整備基準値を超える軌道変位を補修することなく放置していたこと、また、これらの検査データを改ざんするという事態が発覚したことを踏まえ、JR北海道に対して平成25年度に計3回にわたる特別保安監査を実施し、平成26年1月に鉄道事業法に基づく事業改善命令等を発出するとともに、5年程度の間、常設の監査体制を整えました。

平成29年度は、当該事業改善命令等の「JR北海道が講ずべき措置」について、命令事項の実行性を確保するため、常設の監査体制により、その取組み状況等を確認しました。

- ② 平成28年4月に発生した熊本地震を踏まえ、同年5月に「新幹線脱線対策協議会」を開催し、熊本地震による九州新幹線の被害状況について確認するとともに、各社が実施している対策の熊本地震における効果の検証、今後の対策を出来る限り早期に進めていくための検討を行っていくことを確認しました。
- ③ 新幹線の台車き裂、架線損傷による輸送障害、雪害による列車の長時間立ち往生など、近年続発している鉄道の輸送トラブルに対して、台車検査のあり方の見直し、輸送障害の再発防止や影響軽減等の対策について検討するとともに、その背景にあると考えられる少子化や職員の高齢化などの構造的な要因について分析・検討を行うため、「鉄道の輸送トラブルに関する対策のあり方検討会」を開催し、平成30年2月に第1回会合を行いました。

○重大な事故を契機とした安全対策

平成17年4月、JR西日本 福知山線塚口駅～尼崎駅間において、列車が制限速度を超える速度で曲線に進入したため脱線し、乗客の死亡者106人、負傷者562人という甚大な列車脱線事故が発生しました。この事故を受け、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」等の一部を改正し、平成18年7月に施行しました。

この改正では、曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置(ATS)等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置の設置を新たに義務付けました。その結果、法令により整備の期限が定められたものについては、平成28年6月末の期限までにすべて整備が完了しました。また、「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」(平成18年10月施行)により、安全統括管理者の選任等を義務付けるとともに、運輸安全管理評価を実施しています。

平成17年12月には、JR東日本 羽越線砂越駅～北余目駅間において転覆限界を超えるような局所的な突風を受けたことにより、5人が死亡、33人が負傷する列車脱線事故が発生しました。この事故を受け、「鉄道強風対策協議会」を設置し、鉄道における気象観測、運転規制、防風対策のあり方など、強風対策についてソフト・ハードの両面から検討を進めています。具体的には、当該事故以降全国の鉄軌道事業者において風速計を平成29年度末までに1,046箇所新設し、同協議会において「風観測の手引き」、「防風設備の手引き」を作成するなど、風の観測体制の一層の強化を進めています。

○ホームの安全対策

一日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の鉄道駅のプラットホームにおいては、平成32年度までに、原則として全てについて、ホームドア、点状ブロックその他の視覚障害者の方の転落を防止するための設備の整備を実施することとしています。さらに、平成28年8月より「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」を開催し、ハード・ソフト両面からの転落防止に係る総合的な安全対策の検討を行い、同年12月の中間とりまとめ⁵を公表しました。ハード対策として、利用者10万人以上の駅について、車両の扉位置が一定している、ホーム幅を確保できる等の整備条件を満たしている場合、原則として平成32年度までにホームドアを整備することとしています。また、10万人未満の駅についても、駅の様態等を勘案した上で、10万人以上と同程度に優先的な整備が必要と認められる場合に整備することとしています。こうした取組みにより、交通政策基本計画において、平成32年度に約800駅としている整備目標について、できる限りの前倒しを図ることとしています。

一方、ホームドアの整備については、車両の扉位置が異なる場合に従来型のホームドアが設置できないことや設置コストが高額なことなどの課題があります。その課題に対応するため、新型ホームドアの技術開発を推進するとともに、国土交通省と鉄道事業者等で構成するワーキンググループを適宜開催し、普及促進に向けた取組みを進めています。

また、同中間とりまとめにおいては、主なソフト対策として、ホームドア未整備駅における駅員等による視覚障害者の方への誘導案内の実施、視覚障害者の方が明確に気づく声かけをはじめとした駅員等による対応の強化、旅客による声かけや誘導案内の促進等、心のバリアフリーの理解促進等、駅における盲導犬訓練等への協力についても盛り込まれています。

さらに、平成29年7月開催の第7回検討会では、駅ホームの安全性向上に関する鉄道事業者の取組み状況をとりまとめて共有し、好事例の水平展開を図る等によって、鉄道事業者をはじめ関係者の更なる取組みの促進を図っています。

このほか、利用者がホームから転落した場合等の安全対策として、列車の速度が高く、運転本数の多いホーム⁶ について、①非常停止押しボタン又は転落検知マットの設置及び②ホーム下の待避スペース等の整備を指導してきました。その結果、平成26年度までに、対象2,072駅のすべてに整備されています。

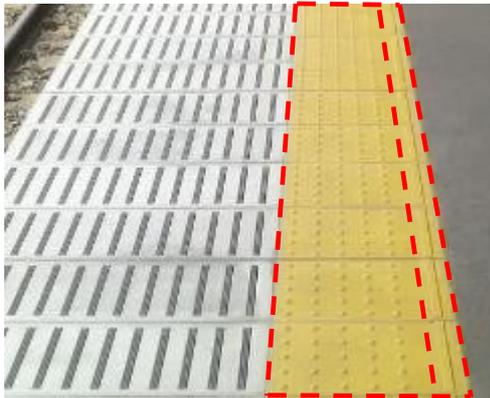
⁵ 平成28年12月の「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめについては、<http://www.mlit.go.jp/common/001157244.pdf> をご覧ください。

⁶ 「列車の速度が高く、運転本数の多いホーム」とは、ホームへの列車の進入速度が概ね60km/h以上、かつ1時間あたり概ね12本以上の列車が通過又は停車するホームのことです。

図1: ホームの安全対策設備例



ホームドア



内方線

内方線付き点状ブロック



非常停止押しボタン



転落検知マット



ホーム下の待避スペース

図2: 新たなタイプのホームドアの技術開発例



昇降ロープ式ホーム柵



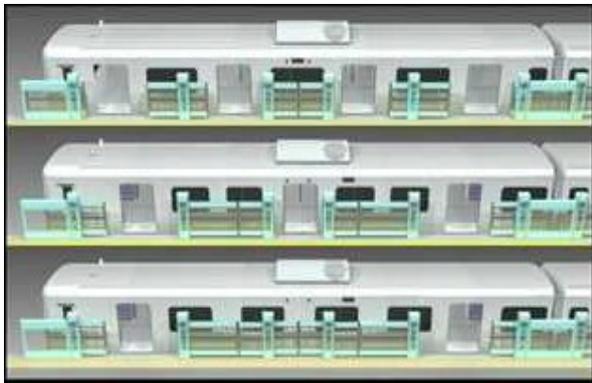
昇降ロープ式ホームドア



昇降バー式ホーム柵



戸袋移動型ホーム柵



マルチドア対応ホームドア



スマートホームドア®



大開口ホーム柵



軽量型ホームドア

○地震への対策

〈新幹線の安全対策〉

平成16年10月に発生した新潟県中越地震において、営業中の新幹線が初めて脱線したことを踏まえ、国、新幹線を有するJR各社、関係機関等で構成される「新幹線脱線対策協議会」を設置しました。

この協議会において、構造物の耐震補強や関連する技術開発等について情報共有を図り、土木構造物の耐震性の強化、早期地震検知システムの充実及び脱線・逸脱防止装置の整備の進捗状況について公表しています。

阪神・淡路大震災を受け高架橋等を実施した緊急耐震補強については、平成20年度までに概ね完了しており、東日本大震災では、この補強を実施した高架橋及び阪神・淡路大震災以降の新しい耐震基準で建設された高架橋については大きな損傷もなく、これら耐震対策の有効性が確認されました。

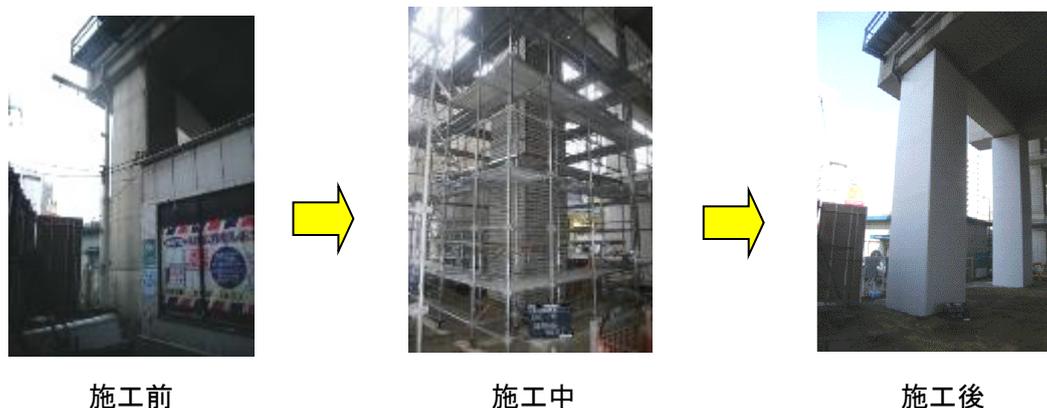
今後については、特に脱線・逸脱防止装置の整備について、引き続き着実な実施を推進していきます。

〈高架橋等の耐震性の強化の推進〉

国土交通省は、平成7年の阪神・淡路大震災における鉄道高架橋の倒壊等の甚大な被害、平成23年の東日本大震災で得られた知見等を踏まえ、その都度、耐震基準を見直すとともに、既設の高架橋のコンクリート製の柱に鋼板を巻く等、鉄道施設の耐震対策を進めてきました。

平成29年度においては、切迫性や被害の影響度の大きい首都直下地震及び南海トラフ地震等の大規模地震に備え、より多くの鉄軌道利用者の安全を確保する観点や、一時避難場所や緊急輸送道路の確保等の公共的な機能も考慮し、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進するため、鉄軌道事業者が行う耐震対策の支援として、「鉄道施設総合安全対策事業費補助」に15.2億円(補正予算含む)を計上しました。

図3：高架橋等の耐震対策例



○老朽化が進んでいる橋りょう等の施設の維持管理

我が国では、高度経済成長期に道路、港湾、空港などの社会資本が集中的に整備された結果、今後、急速に老朽化が進行すると見込まれるため、社会資本の適確な維持管理を行うことは、極めて重要な課題となっています。

鉄道施設については、法定耐用年数を越えたものが多くあり、これらの施設を適切に維持管理することが課題となっています。このため、人口減少が進み経営環境が厳しさを増す地方の鉄道事業者に対して、初期費用はかかるものの、将来的な維持管理費用を低減し長寿命化に資する鉄道施設の補強・改良を推進しています。

平成29年度においては、橋りょうやトンネル等の土木構造物の長寿命化に資する改良に対して支援を行うため、「鉄道施設総合安全対策事業費補助」に3.15億円を計上しました。

図4：老朽化が進んでいる施設の例



○鉄軌道事業者への支援

鉄軌道は、通学生、高齢者等の交通弱者にとって必要不可欠な交通機関ですが、地域鉄道⁷を取り巻く経営環境は厳しさを増し、約8割の事業者が赤字となっており、施設の老朽化も進んでいます。

このため経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者の安全性を確保する観点から、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」(平成29年度予算額213.6億円、平成28年度補正予算額11.3億円)等の一部を活用し、軌道改良等輸送の安全を確保するために行う設備の整備等に対して補助を行いました。

⁷ 一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことを地域鉄道といい、その運営主体は、JR、一部の大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターです。これらのうち、中小民鉄(49事業者)及び第三セクター(47事業者)を合わせて地域鉄道事業者(96事業者)と呼んでいます。(平成30年4月1日現在)詳しくは、http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html をご覧ください。

2 運転事故に関する事項

2.1 鉄軌道における運転事故の発生状況等

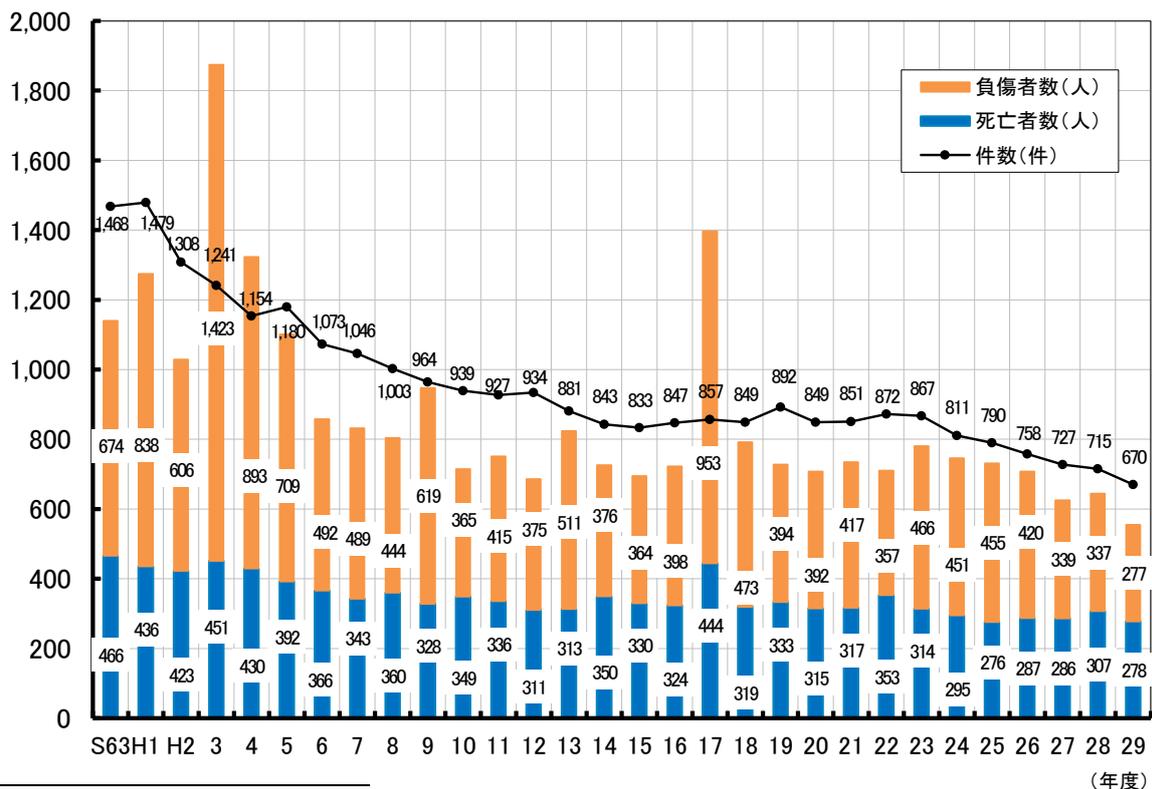
(1) 運転事故の件数及び死傷者数の推移

○鉄軌道における運転事故⁸件数は、長期的には減少傾向にあり、平成25年度から700件台で推移していましたが、平成29年度は670件(対前年度45件減)でした。

○平成29年度に発生した運転事故による死亡者数⁹は、278人(同29人減)であり、近年は300人前後でほぼ横ばいとなっています。

○また、運転事故による死傷者数⁹は、555人(同89人減)でした。運転事故による死傷者数は運転事故件数と同様、長期的には減少傾向にありますが、JR西日本福知山線列車脱線事故が発生した平成17年度の死傷者数が1,397人であるなど、甚大な人的被害を生じた運転事故が発生した年度では死傷者数が多くなっています。

図5：運転事故の件数及び死傷者数の推移

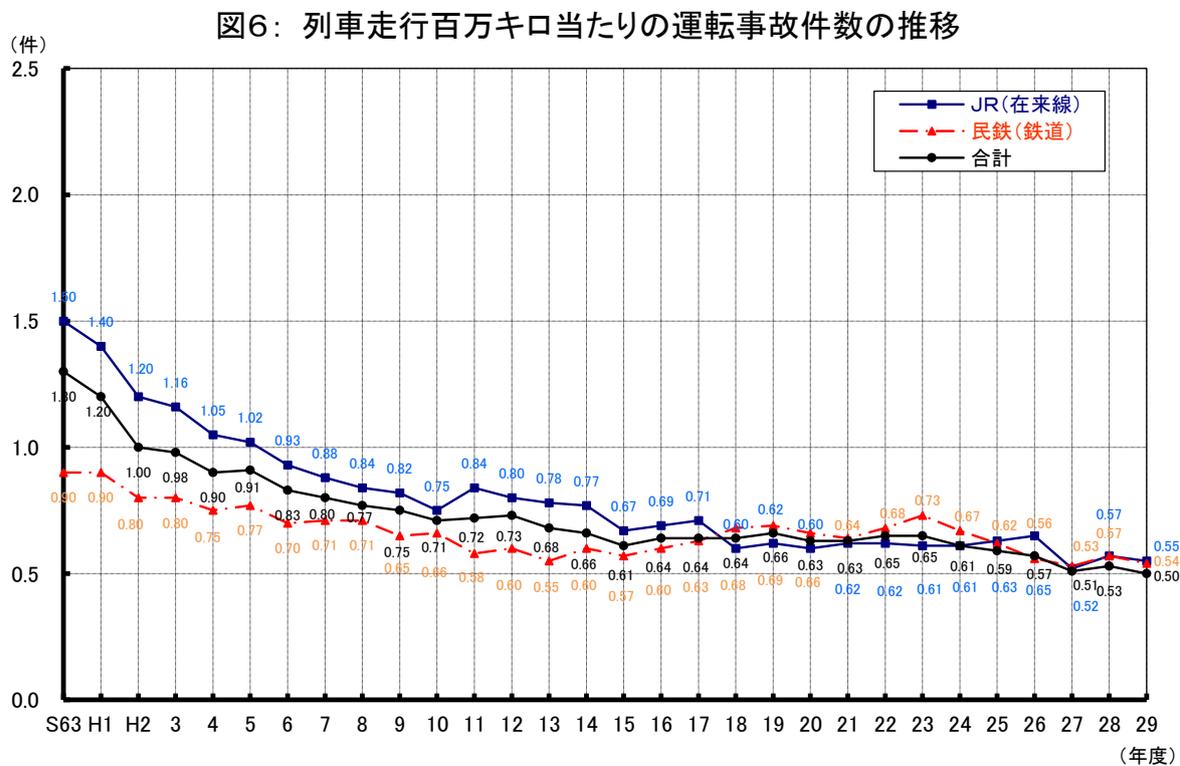


⁸ 運転事故の種類については、後掲の「用語の説明」をご覧ください。なお、自殺を直接原因とするものは、人身障害事故、踏切障害事故及び道路障害事故に該当しませんが、一部に自殺かそうでないか判別できないものについては、人身障害事故、踏切障害事故及び道路障害事故として、それぞれ国へ報告されています。

⁹ 運転事故による死亡者数および死傷者数には、自殺によるものは含めないこととしています。また、自殺行為に直接的に巻き込まれたことにより第三者が死傷した場合についても、同様の扱いとしています。

(2) 列車走行百万キロ当たりの運転事故件数の推移

○列車走行百万キロ当たりの運転事故件数は、運転事故件数と同様に長期的には減少傾向にあり、平成25年度から0.5件台で推移しています。平成29年度は0.50件でした。

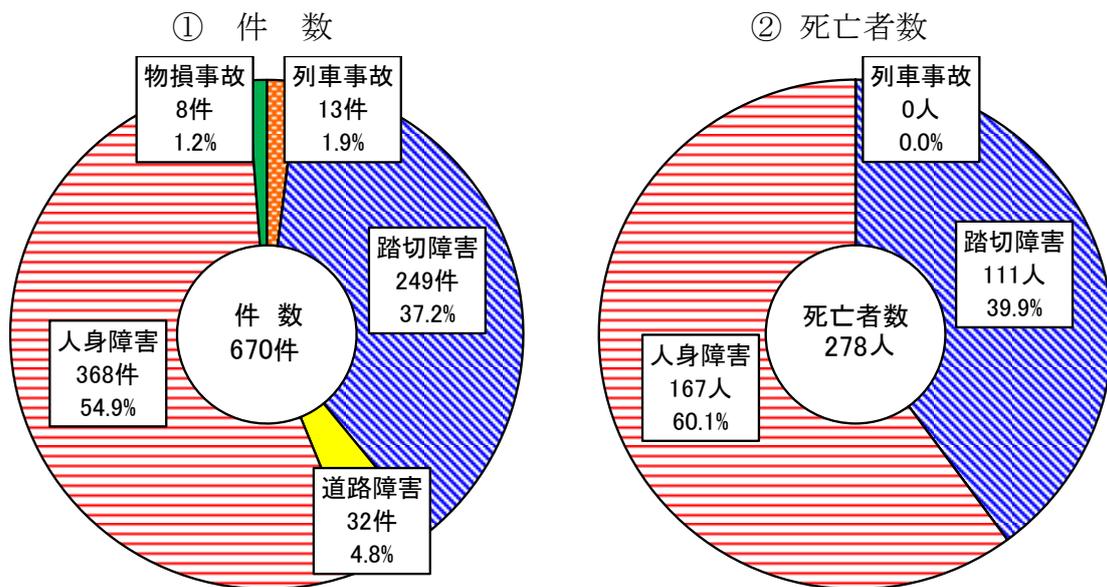


※ グラフ中の「合計」は、JR(在来線+新幹線)と民鉄等(鉄道+軌道)の合計です。

(3) 運転事故の種類別の件数及び死傷者数

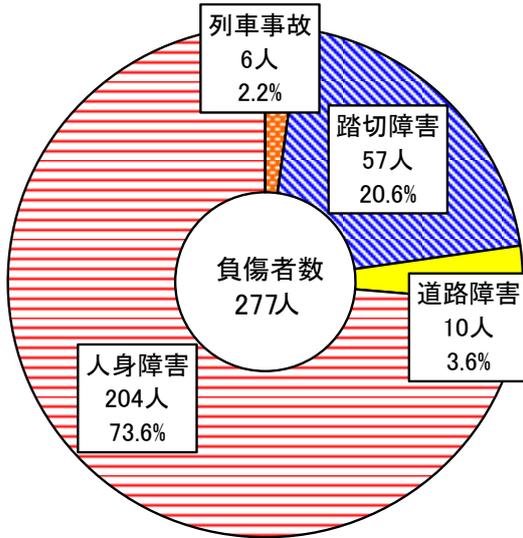
- 平成29年度に発生した運転事故の内訳は、線路内やホーム上での列車との接触などの人身障害事故が368件(54.9%、対前年度61件減)、踏切道における列車と自動車との衝突などの踏切障害事故が249件(37.2%、同27件増)、路面電車と自動車等が道路上で接触するなどの道路障害事故が32件(4.8%、同11件減)、列車事故¹⁰は13件(1.9%、同6件減)でした。
- 平成29年度に発生した身体障害者の方に係る運転事故は5件(視覚障害者の方の事故が3件、肢体不自由の方の事故が2件)でした。
- 平成29年度に発生した運転事故による死亡者数は、(1)に記述したとおり278人で、その内訳は、人身障害事故によるものが167人(60.1%、対前年度44人減)、踏切障害事故によるものが111人(39.9%、同16人増)となっています。
- 平成29年度に新幹線において発生した運転事故は、ありませんでした。

図7： 運転事故の種類別の件数及び死傷者数(平成29年度)

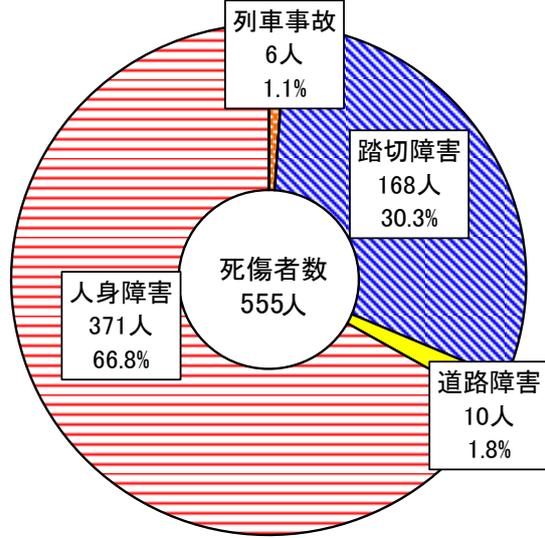


¹⁰ 「列車事故」とは、列車衝突事故(軌道における車両衝突事故を含む。)、列車脱線事故(軌道における車両脱線事故を含む。)及び列車火災事故(軌道における車両火災事故を含む。)をいいます。

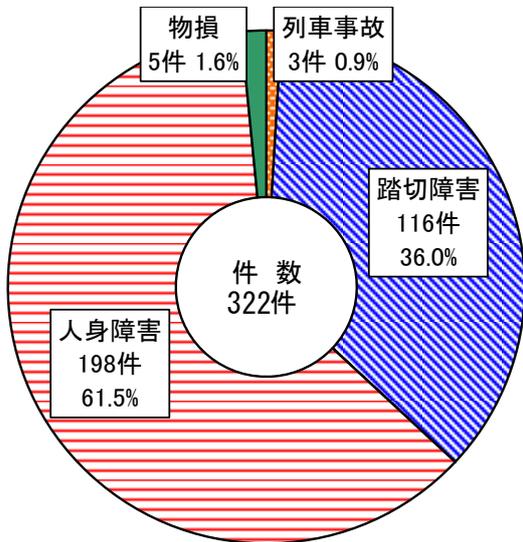
③ 負傷者数



④ 死傷者数



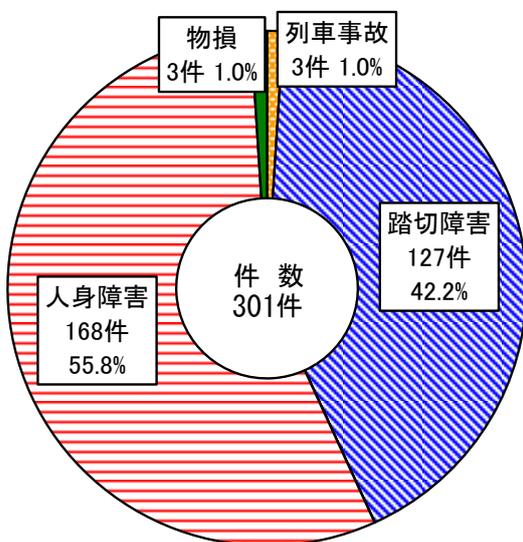
⑤ JR(在来線)の件数



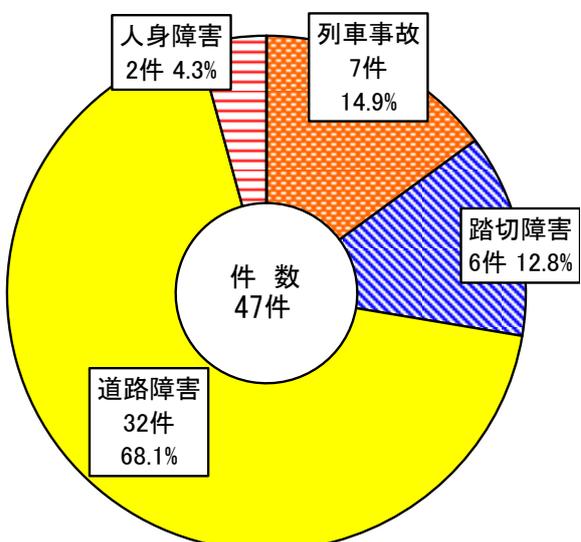
⑥ JR(新幹線)の件数

0件

⑦ 民鉄等(路面電車以外)の件数



⑧ 民鉄等(路面電車)の件数



(4) 平成29年度における主な事故の発生状況

○平成29年度の主な事故(5人以上の死傷者又は乗客、乗務員に死亡者が発生した事故)は、下表のとおりです。

表2: 主な事故の発生状況(平成29年度)

年月日	事業者	場所	事故種類	死亡	負傷	脱線両数	概要
H29.10.22	南海電気鉄道	南海本線 樽井駅～尾崎駅間	列車脱線	0	5	1	<p>男里川橋梁を通過中、同橋梁中程が進行方向左側に曲がった状態で沈み込んでいるところを発見し、直ちに停止処置を執るも、行き過ぎ停車。</p> <p>その後の調査で、3両目最後部1軸が脱線していたことが判明。</p> <p>原因は、台風21号の影響で、橋脚部が洗掘され橋脚が傾いたためと推定。</p> <p>これにより、乗客5名が負傷。</p>
H29.11.3	J R九州	肥薩線 坂本駅～葉木駅間	踏切障害	0	13	0	<p>踏切内で立ち往生しているトラックを認め、非常停止手配を執るも衝突。</p> <p>これにより、乗客11名と係員2名が負傷。</p>

2.2 列車事故の発生状況

○平成29年度に発生した列車事故件数は、2.1(3)に記述したとおり、運転事故全体の1.9%に当たる13件(対前年度6件減)でした。死亡者数は0人(同1人減)でしたが、負傷者数は5人(同3人減)でした。

図8：列車事故の件数及び死傷者数の推移

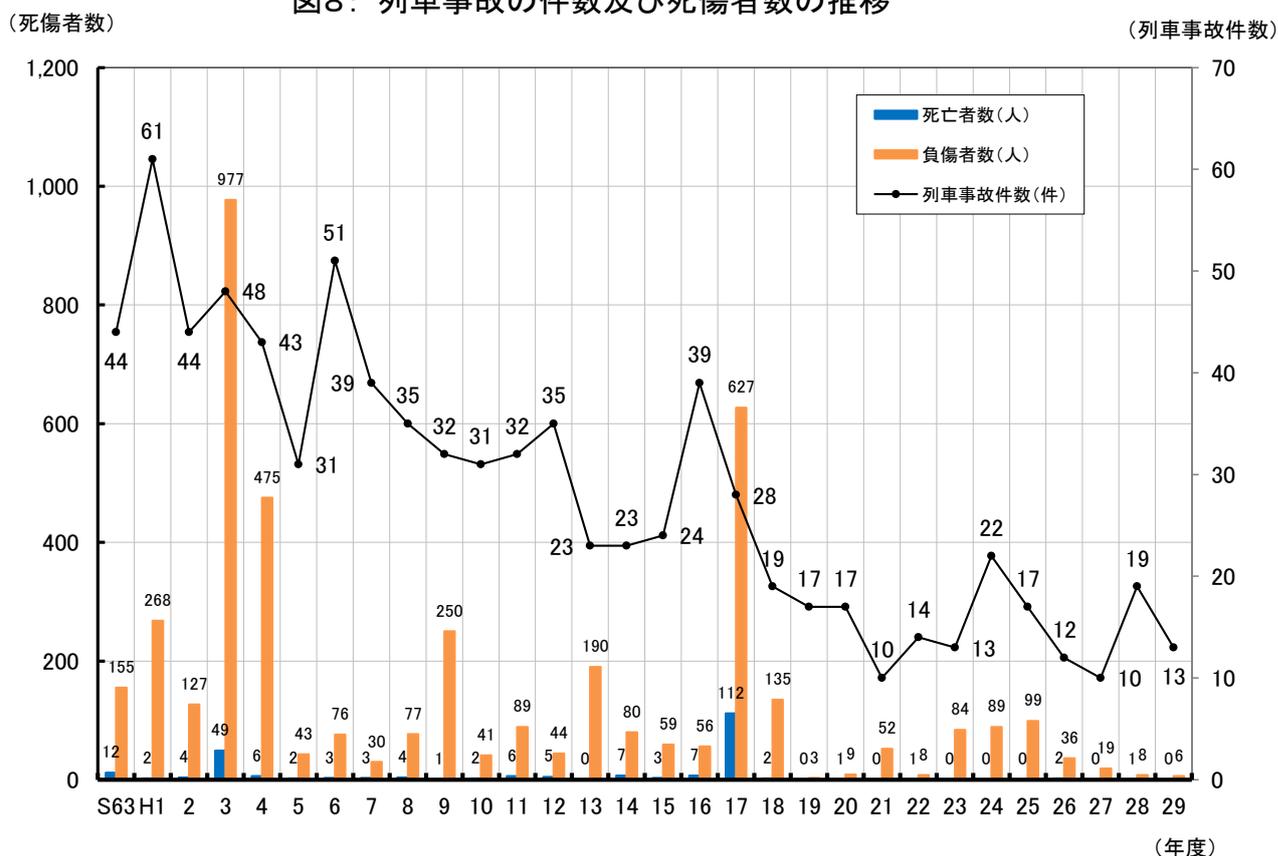
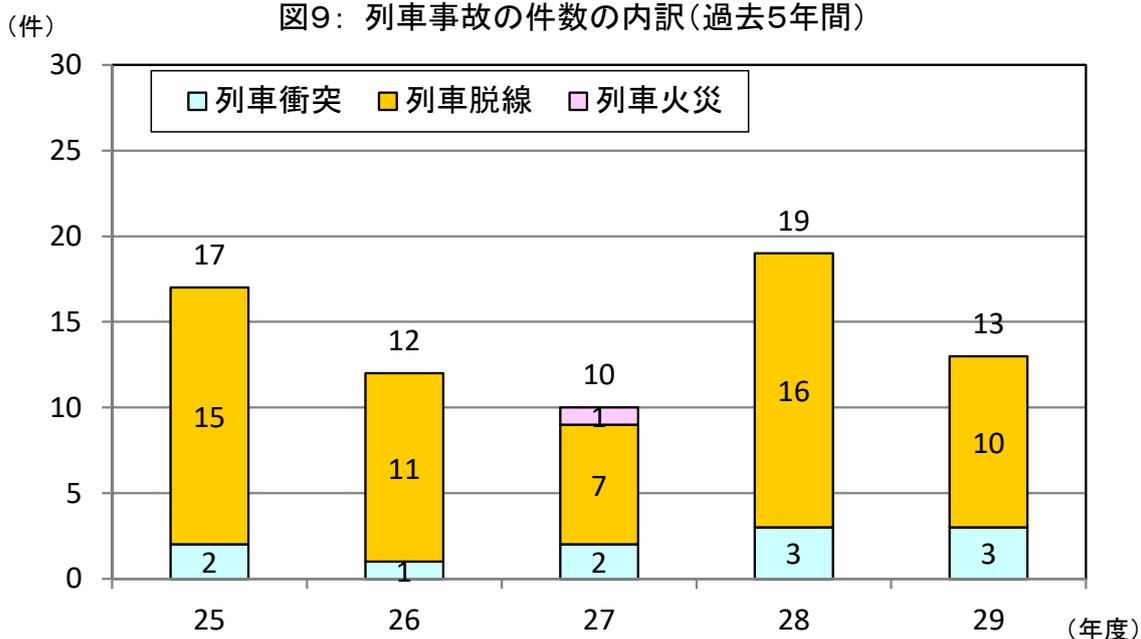


図9：列車事故の件数の内訳(過去5年間)

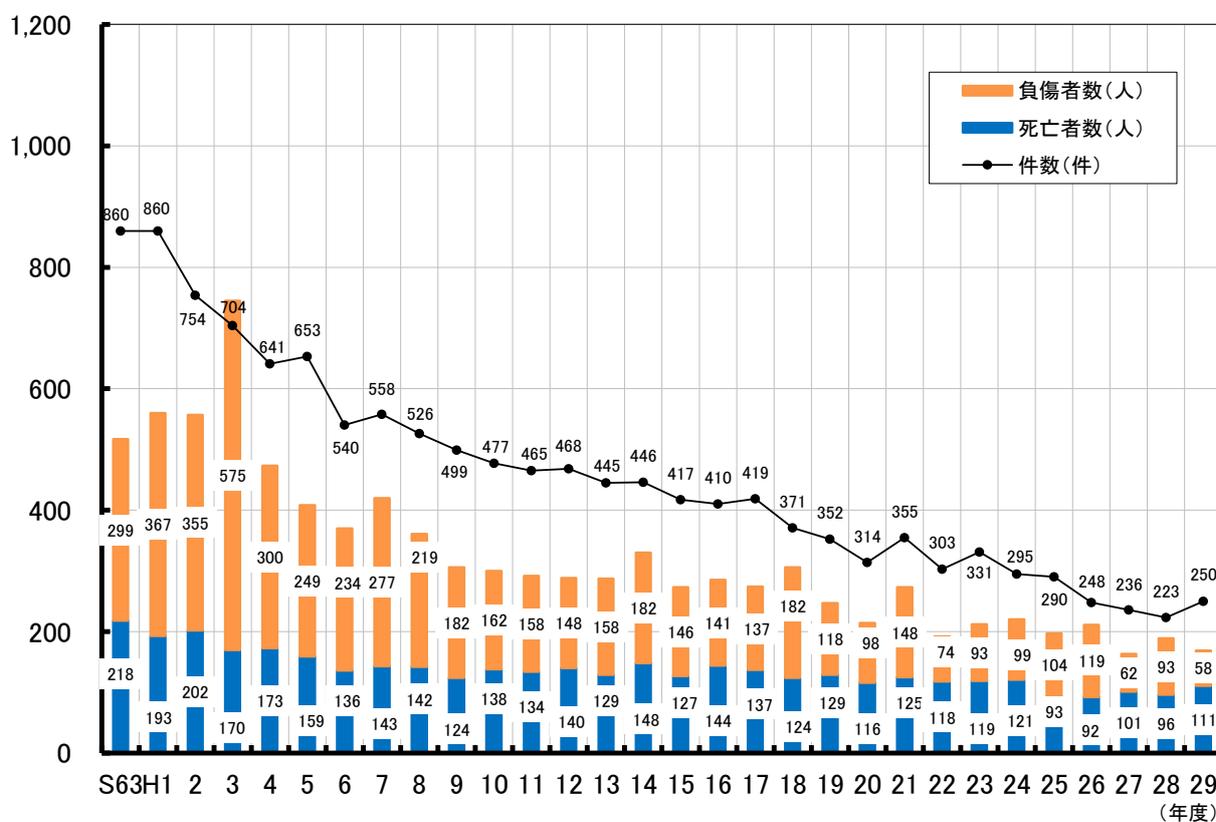


2.3 踏切事故の発生状況

(1) 踏切事故の件数及び死傷者数の推移等

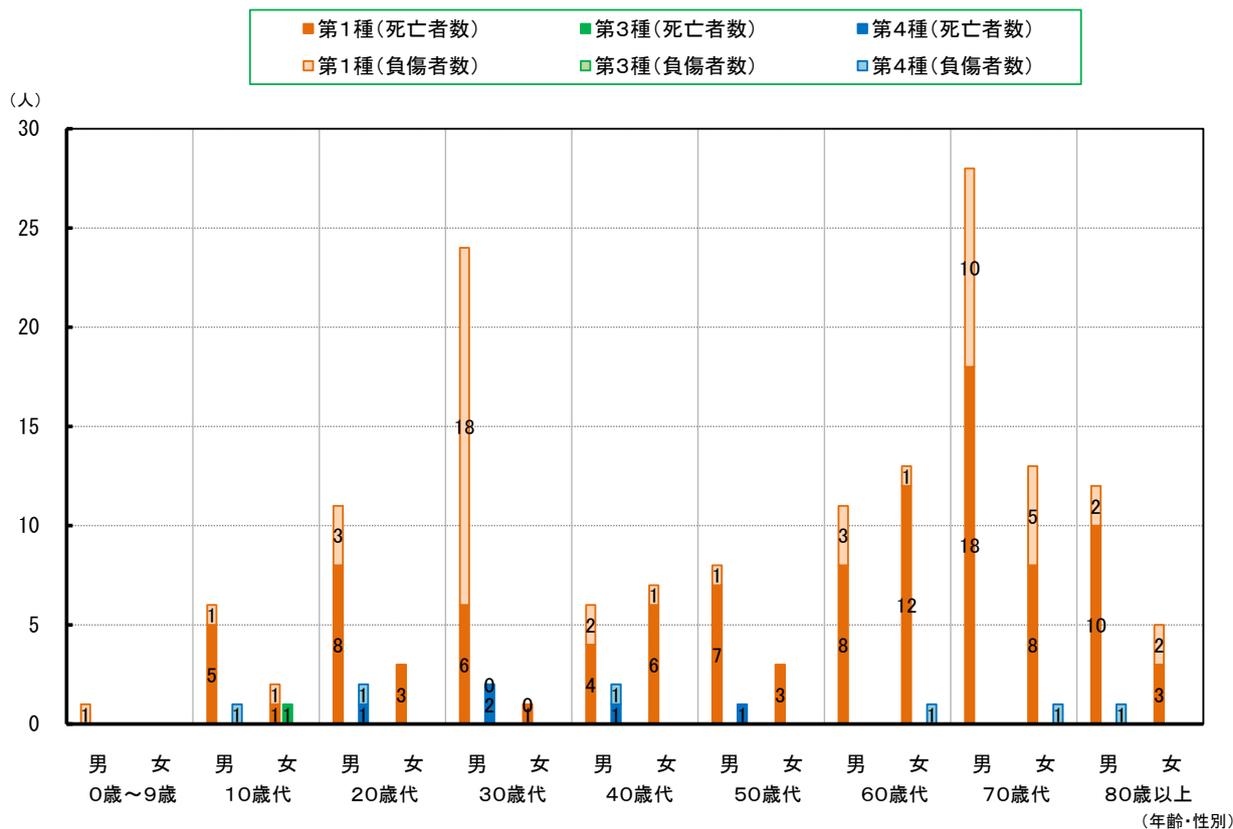
- 平成29年度に発生した踏切事故¹¹は、250件(対前年度27件増)でした。これは、踏切障害事故249件のほかに、踏切障害に伴う列車脱線事故が1件あったためです。また、踏切事故による死亡者数は111人(同15人増)、死傷者数は169人(同20人減)でした。
- 身体障害者の方に係る踏切事故は1件(肢体不自由の方が第1種踏切道で1件)でした。

図10: 踏切事故の件数及び死傷者数の推移



¹¹ 「踏切事故」については、後掲の「用語の説明」をご覧ください。

図11:踏切事故による死傷者数の年齢別人数(平成29年度)



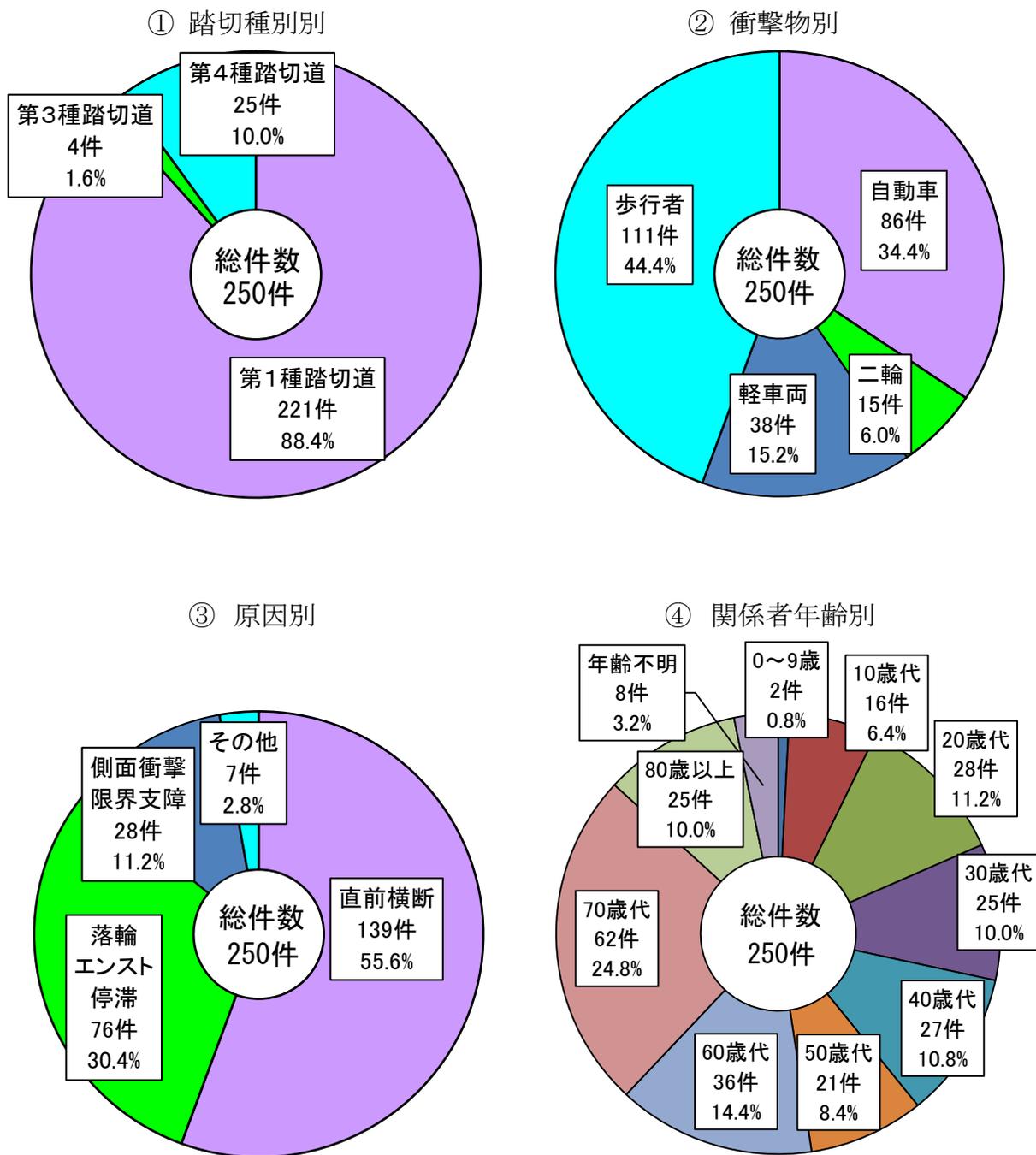
※ 高齢者(65歳以上)については、第1種踏切道における死者数は43人、負傷者数は20人、第3種踏切道における死傷者数は0人、第4種踏切道における死者数は0人、負傷者数は2人です。

(2) 踏切種別別・衝撃物別及び原因別の踏切事故件数等

- 平成29年度に発生した踏切事故250件の踏切種別別¹²の内訳は、第1種踏切道221件(88.4%)、第3種踏切道4件(1.6%)、第4種踏切道25件(10.0%)となっています。
- 衝撃物別の内訳は、自動車86件(34.4%)、二輪15件(6.0%)、自転車などの軽車両38件(15.2%)、歩行者111件(44.4%)となっています。
- 原因別の内訳は、直前横断139件(55.6%)、落輪・エンスト・停滞76件(30.4%)、側面衝撃・限界支障28件(11.2%)、その他7件(2.8%)となっています。

¹² 踏切種別には第1種踏切道、第2種踏切道、第3種踏切道、第4種踏切道があります。詳細については、後掲の「用語の説明」をご覧ください。

図12：踏切種別別、衝撃物別、原因別及び関係者年齢別の踏切事故件数(平成29年度)



※高齢者(65歳以上)の件数は、98件

側面衝撃・限界支障：自動車等が通過中の列車等の側面に衝突したもの及び自動車等が列車等と接触する限界を誤って支障し停止していたため、列車等が接触したもの
 落輪・エンスト・停滞：自動車等が落輪、エンスト、交通渋滞、自動車の運転操作の誤り等により、踏切道から進退が不可能となったため列車等と衝突したもの
 関係者年齢：関係者年齢とは歩行者等の年齢(自動車にあつては、運転者の年齢)

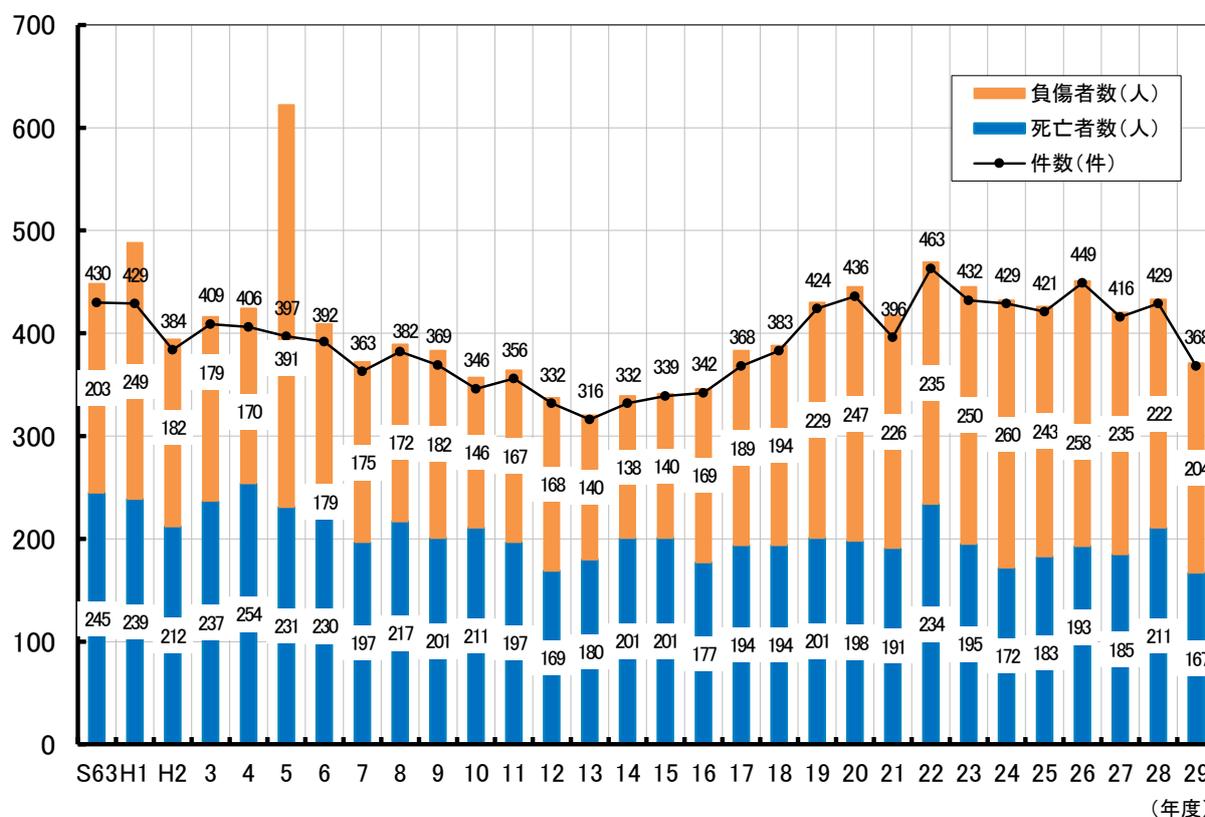
2. 4 人身障害事故の発生状況

(1) 人身障害事故の件数及び死傷者数の推移等

○平成29年度に発生した人身障害事故は、2. 1(3)に記述したとおり、運転事故全体の54. 9%に当たる368件(対前年度61件減)、人身障害事故による死亡者数は167人(同44人減)、死傷者数は371人(同62人減)でした。

○身体障害者の方が死傷した人身障害事故は4件(視覚障害者の方の事故が3件、肢体不自由の方の事故が1件)でした。

図13： 人身障害事故の件数及び死傷者数の推移



(2) 原因別の人身障害事故件数等

○人身障害事故の原因別の内訳は、公衆等が無断で線路内に立ち入る等により列車等と接触したもの(線路内立入り等での接触)が188件(51. 1%、対前年度42件減)、これによる死亡者数は135人(同47人減)でした。

○旅客がプラットフォームから転落したことにより列車等と接触したもの(ホームから転落して接触)及びプラットフォーム上で列車等と接触したもの(ホーム上で接触)を合わせた「ホームでの接触」は176件(47. 8%、同11件減)、このうち、視覚障害者の方の事故は2件(同1件減)でした。

- 「ホームから転落して接触」は48件(13.0%、同12件減)、これによる死者数は21人(同2人減)でした。
- 「ホーム上で接触」は128件(34.8%、同1件増)、これによる死者数は9人(同4人増)でした。
- その他、鉄道係員の作業誤り等によるものは4件でした。

図14：人身障害事故の原因別の件数及び死傷者数(平成29年度)

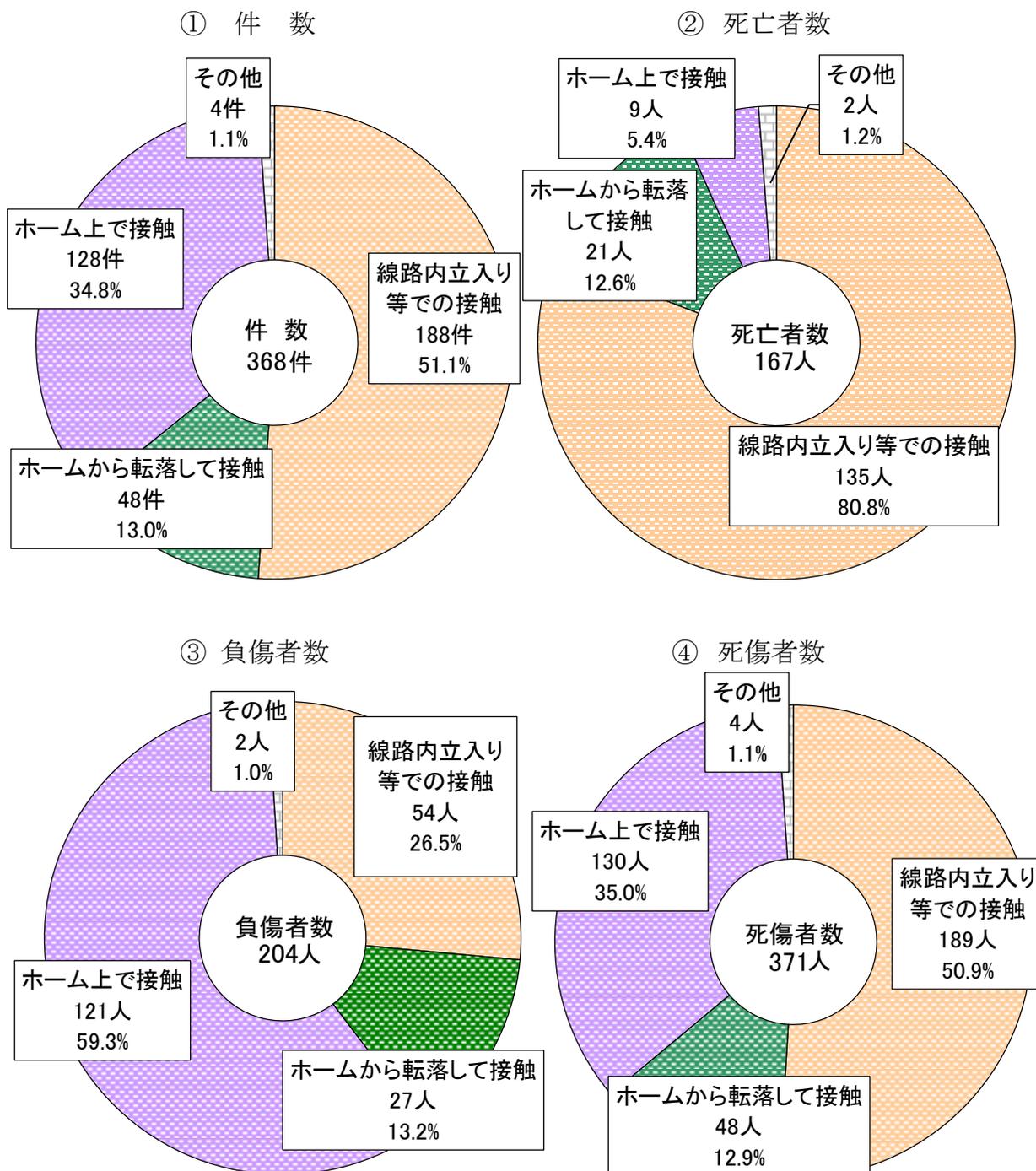


図15: 人身障害事故の原因別件数の推移

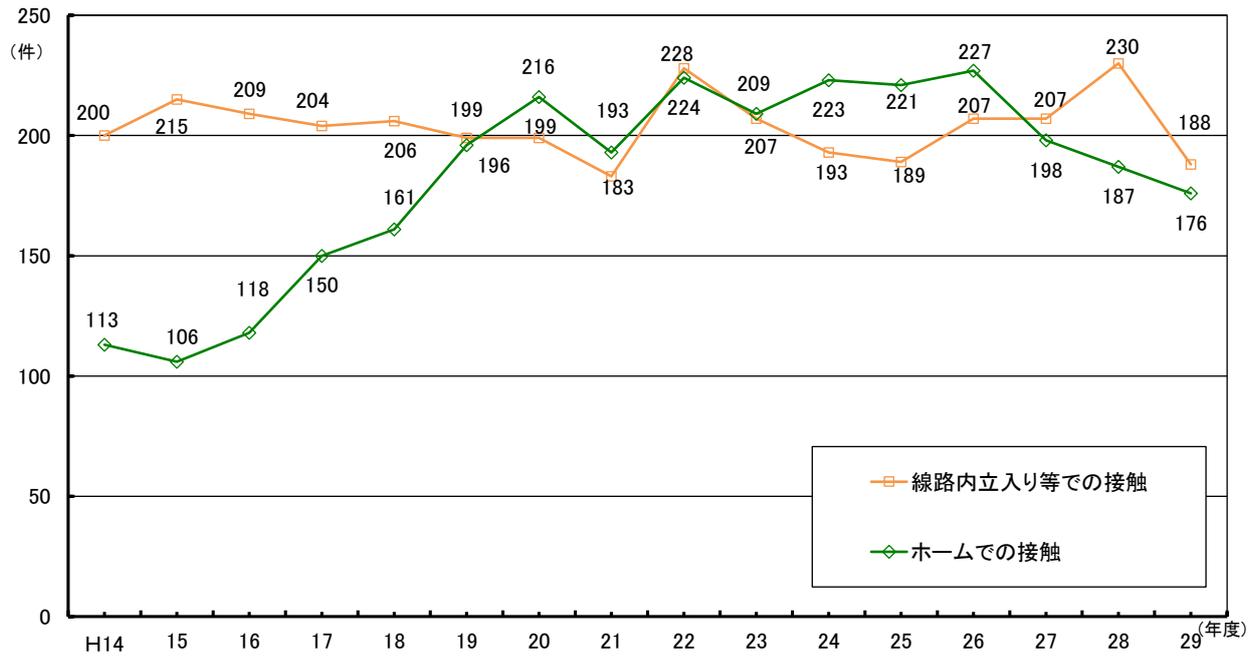
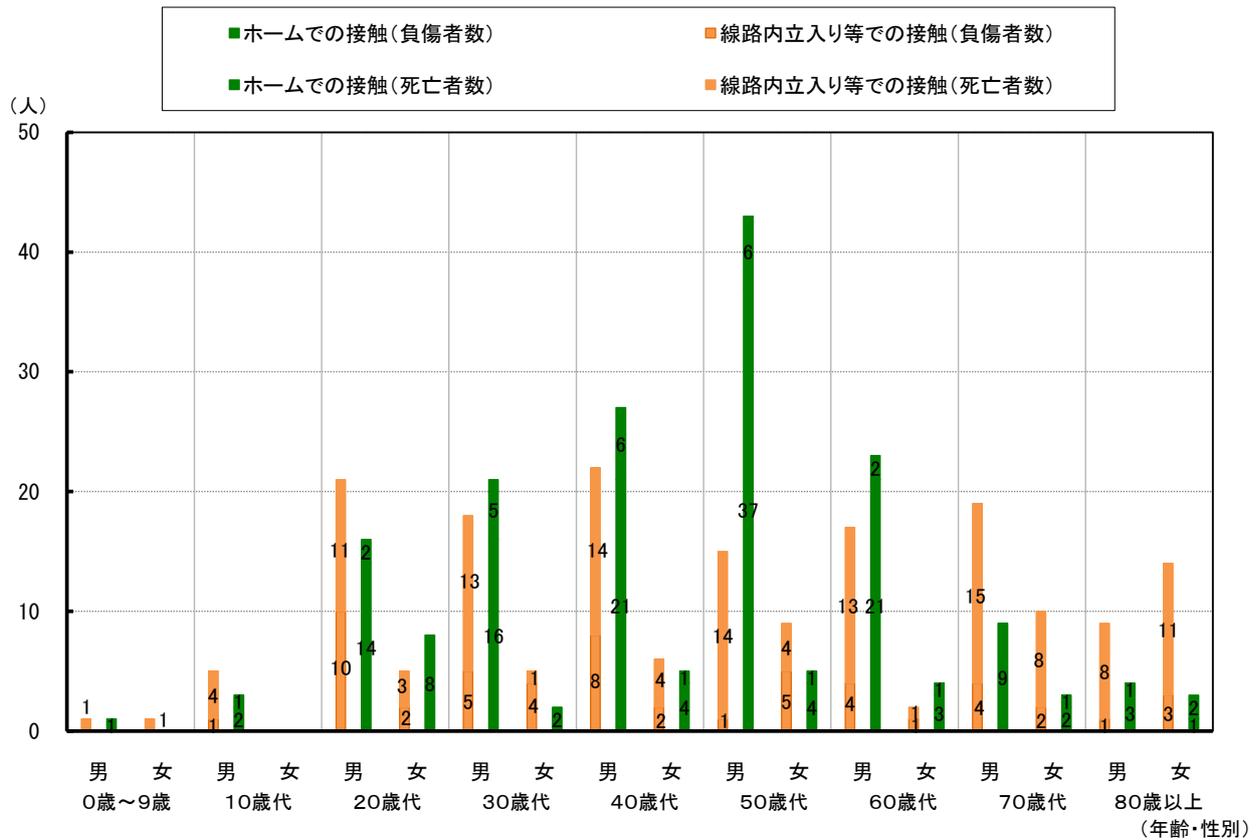


図16: 人身障害事故による死傷者数の年齢別人数(平成29年度)



※ 年齢の把握ができなかった場合は、除いています。

※ 高齢者(65歳以上)については、ホームでの接触による死亡者数は5人、負傷者数は21人、線路内立ち入り等での接触による死亡者数は47人、負傷者数は11人です。

2.5 事業者区分別の運転事故件数

○事業者区分別の運転事故件数は、下表のとおりです。

表3:事業者区分別の運転事故件数(平成29年度)

事業者区分 \ 事故種類									(件)
		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
JR(在来線)			3		116		198	5	322
JR(新幹線)									0
民鉄等			3		127		168	3	301
大手民鉄			2		74		121	1	198
公営地下鉄等							27		27
新交通・モノレール							1	1	2
中小民鉄			1		53		19	1	74
路面電車		3	4		6	32	2		47
合計		3	10	0	249	32	368	8	670
地域鉄道(再掲)		1	3		54	28	14	1	101
地域鉄道(鉄道)			1		50		14	1	66
地域鉄道(軌道)		1	2		4	28			35

※1 「大手民鉄」は、東京地下鉄を除く15社です。

※2 「公営地下鉄等」は、東京地下鉄を含みます。

※3 「中小民鉄」は、準大手鉄道事業者を含みます。

※4 「地域鉄道」は、10ページの脚注7をご覧ください。

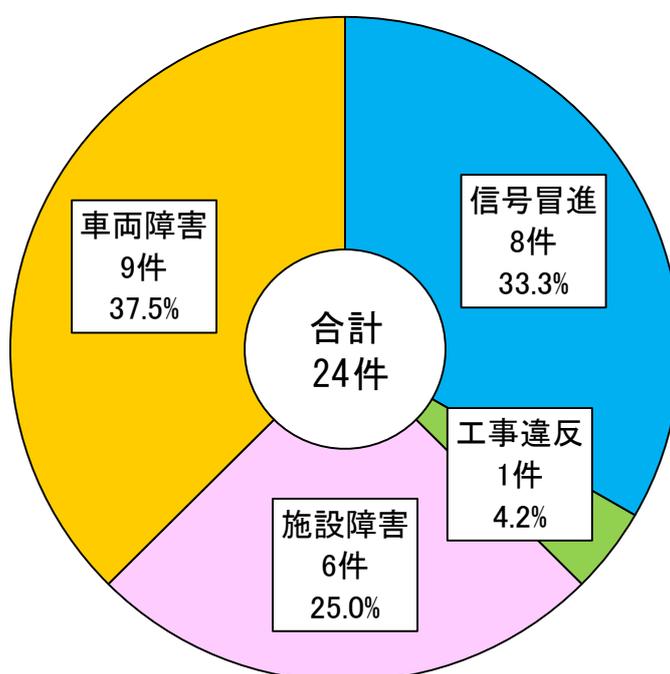
3 インシデントに関する事項

3.1 インシデント報告件数

○インシデント(運転事故が発生するおそれがあると認められる事態)は、平成13年10月より、鉄軌道事業者から国への報告が義務付けられています。

○平成29年度に報告されたインシデントは24件で、このうち1件(4.2%)が運輸安全委員会の調査対象¹³ となりました。

図17:インシデント報告件数(平成29年度)



	閉そく違反	信号違反	信号冒進	本線逸走	工事違反	車両脱線	施設障害	車両障害	危険物漏えい	その他	合計
29年度			8		1		6	9			24
参考 28年度	1				2	1	9	8		3	24
参考 5年平均 (25~29年度)	0.2		2.8	0.2	0.6	2.0	11.2	10.4		14.0	41.4

※ 閉そく違反には、保安方式違反が含まれています。

※ 「その他」は、上に掲げた原因に準ずる事態です。

¹³ 運輸安全委員会では、鉄道重大インシデント(鉄道事故の兆候)についても調査し、報告書を公表しています。(<http://www.mlit.go.jp/jtsb/index.html>)

4 輸送障害に関する事項

4.1 輸送障害の発生状況

- 平成29年度に発生した輸送障害(列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等)¹⁴は、5,934件(対前年度603件増)でした。
- 鉄道係員、車両又は鉄道施設等に起因する輸送障害(部内原因)は、1,457件(24.6%、同84件増)でした。このうち、鉄道係員に起因するものが294件(同67件増)、車両に起因するものが719件(同46件増)、施設に起因するものが444件(同28件減)でした。
- 線路内立入り等による輸送障害(部外原因)は、2,455件(41.4%、同121件増)でした。このうち、自殺によるものが563件(同4件減)、動物によるものが616件(同3件増)でした。
- 風水害、雪害、地震等の自然災害による輸送障害(災害原因)は、2,022件(34.1%、同398件増)でした。このうち、風水害によるものが928件(同98件増)、雪害によるものが446件(同207件増)、地震によるものが15件(同66件減)でした。
- なお、運転事故に伴う列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等については、運転事故との重複を避けるため、輸送障害として計上していません。

部内原因： 鉄道係員、車両又は鉄道施設に起因するもの

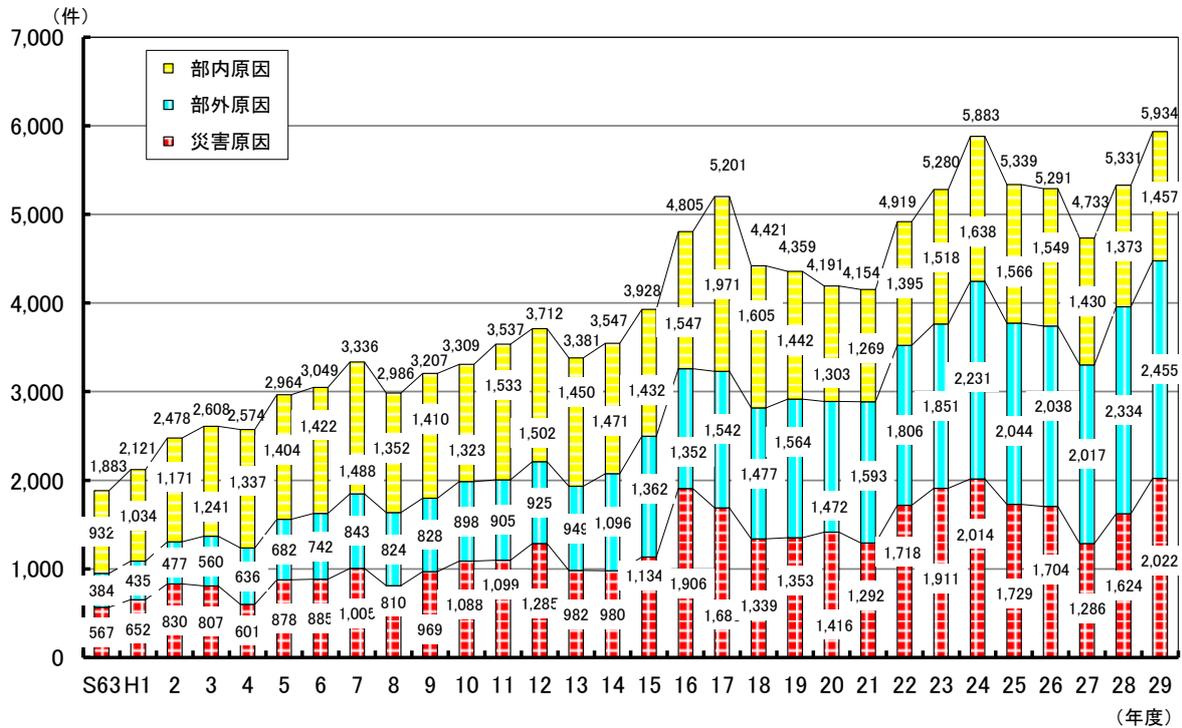
部外原因： 線路内立入り、動物との衝突等に起因するもの等(部内原因及び自然災害以外のもの)

災害原因： 風水害、雪害、地震等の自然災害に起因するもの

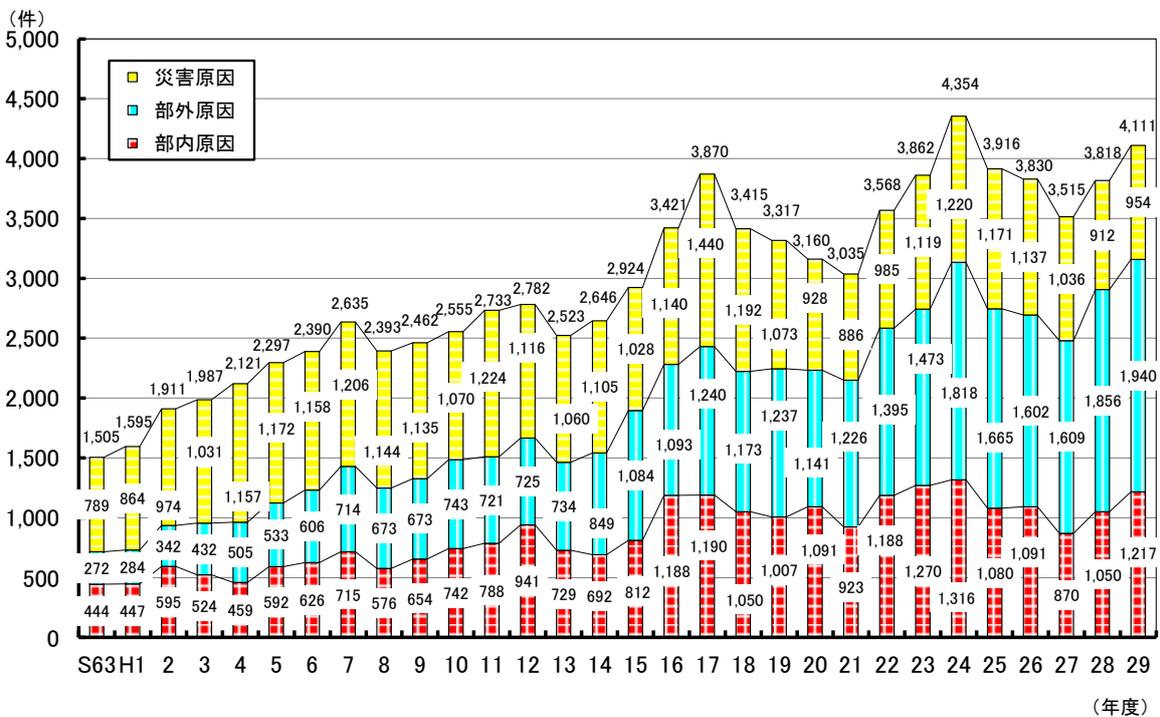
¹⁴ 鉄道事業法第19条等に基づき、鉄軌道事業者が国へ届け出ます。

図18: 輸送障害件数の推移

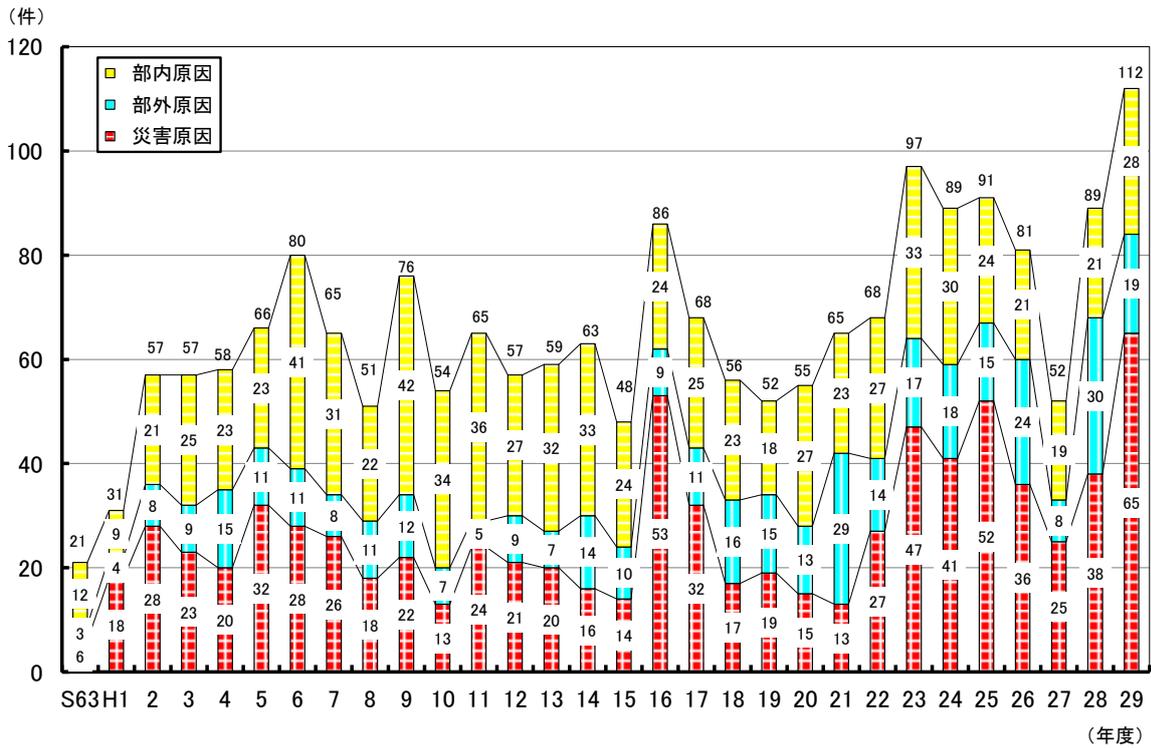
① JR(在来線+新幹線)と民鉄等(鉄道+軌道)の合計



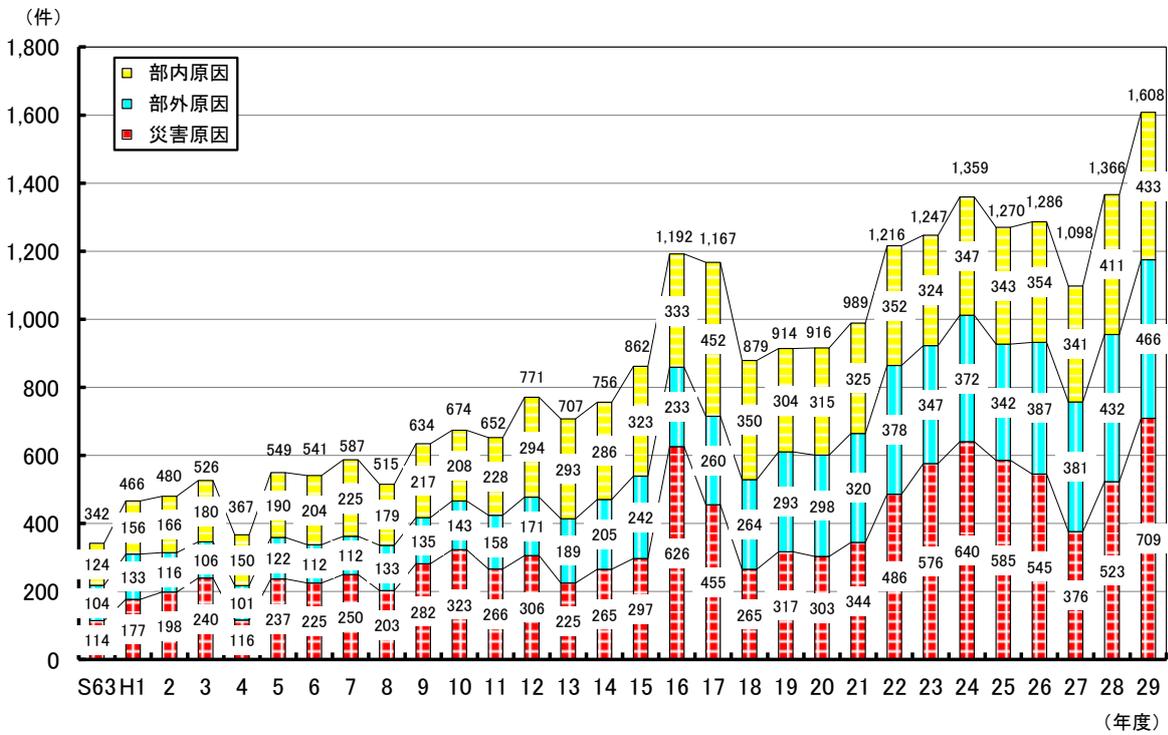
② JR(在来線)



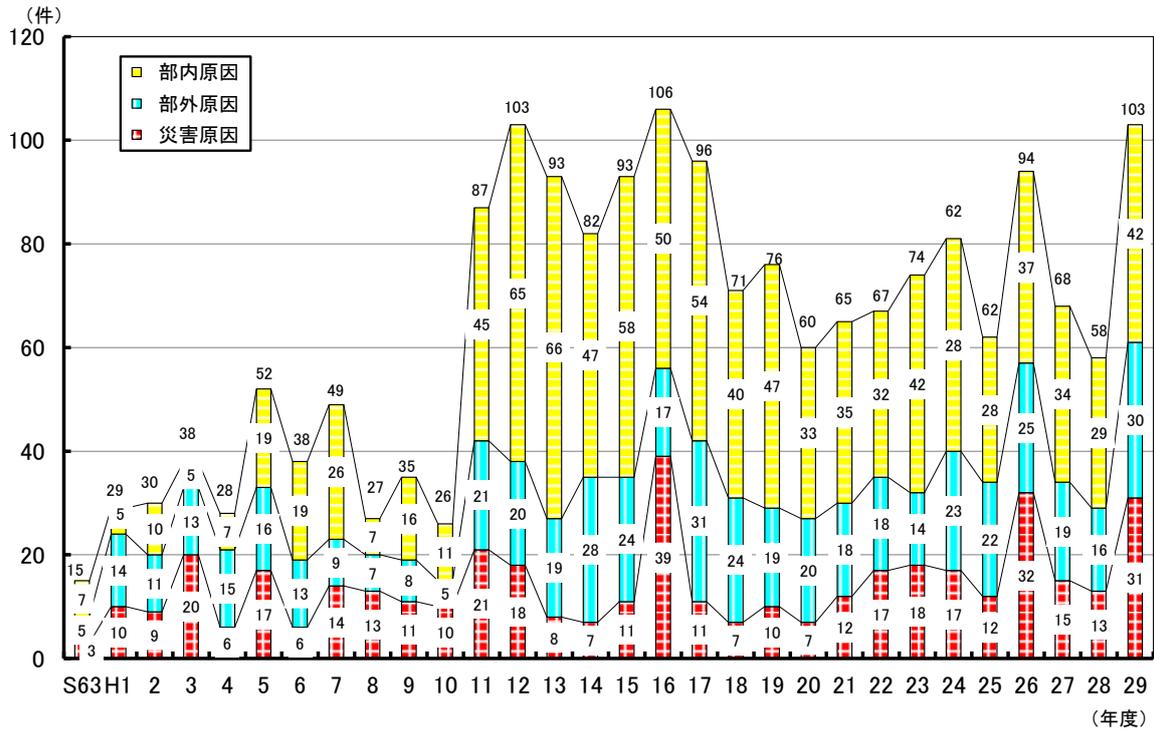
③ JR(新幹線)



④ 民鉄等(路面電車以外)



⑤ 民鉄等(路面電車)



4.2 事業者区別の輸送障害件数

○平成29年度における事業者区別の輸送障害件数は、下表のとおりです。

表4：事業者区別の輸送障害件数(平成29年度)

事業者区分	原因	部内原因				部外原因	災害原因	合計
		鉄道係員	車両	鉄道施設	小計			
JR(在来線)		238	463	253	954	1940	1217	4111
JR(新幹線)		4	16	8	28	19	65	112
民鉄等		43	220	170	433	466	709	1608
	大手民鉄	12	52	31	95	293	86	474
	公営地下鉄等	11	8	9	28	28	6	62
	新交通・モノレール	4	11	7	22	5	18	45
	中小民鉄	16	149	123	288	140	599	1027
路面電車		9	20	13	42	30	31	103
合計		294	719	444	1457	2455	2022	5934

※1 「大手民鉄」は、東京地下鉄を除く15社です。
 ※2 「公営地下鉄等」には、東京地下鉄を含みます。
 ※3 「中小民鉄」には、準大手鉄道事業者が含まれます。

5 輸送の安全に関わる行政指導等に関する事項

5.1 保安監査の実施状況

- 国土交通省では、鉄軌道輸送の安全を確保するための取組が適切であるかどうか、施設及び車両の管理及び保守並びに運転取扱いが適切であるかどうかについて、保安監査¹⁵を実施しています。
- 平成29年度は、全国213鉄軌道事業者(平成30年3月末現在)のうち、保安監査を 57の鉄軌道事業者に対して計66回実施し、その結果に基づいて27の鉄軌道事業者に対して文書による行政指導を計27件行い、改善を求めました。
- なお、JR 北海道に対しては、平成26年1月に発出した事業改善命令等の「JR北海道が講ずべき措置」について、命令事項の実行性を確保するため、その取組み状況等を確認するための常設の監査体制による保安監査を継続的に実施しています。

5.2 鉄道事業法及び軌道法に基づく行政処分(事業改善の命令)

- 国土交通省は、鉄軌道事業について輸送の安全、利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認めるときは、鉄道事業法第23条に基づき、鉄軌道事業者に対して事業改善の命令を発しています。
- 平成29年度に発出した輸送の安全に関する事業改善の命令はありませんでした。

¹⁵ 保安監査は、鉄道事業法第56条(立入検査)及び同法第66条(国土交通省令への委任)の規定に基づく、鉄道事業等監査規則(昭和62年運輸省令第12号)で定める監査です。

5.3 事故等の報告に基づく行政指導の実施状況

- 国土交通省は、鉄軌道事業者に対して、重大な事故が発生した場合や、社会的な影響の大きい輸送障害が発生した場合等には、輸送の安全の確保等のため、事故等の報告に基づいて事故等の原因の究明や再発防止を求める等の行政指導を行っています。
- 平成29年度は、1事業者に対して文書による行政指導を1件行い、改善を求めました。

表5：事故等の報告に基づく行政指導の実施状況(平成29年度)

事業者	文書発出日	行政指導の概要	改善の概要
JR東日本	H30. 1. 19	<p>信越線において、大雪の影響により列車が動かなくなり運転再開までに約15時間半を要し、乗客約430名が車内に留め置かれ、多大な迷惑を及ぼすこととなった。</p> <p>下記事項等、必要な対策を確実に実施し、実施状況について報告すること。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行再開と乗客救出の対応を並行して実施。状況に応じ、警察、消防、自治体等の関係機関に支援を要請。乗客に対する適切な情報提供につき努力 ・バス事業者や関係機関等との協力体制を整備 ・除雪車の出動準備、除雪体制を確認 ・適切に除雪を実施。列車が駅間に停止することのないよう、必要な場合には列車運転の見合わせを実施 <p style="text-align: right;">等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅間に列車が停車した場合は、除雪作業と並行して早期救済を実施。乗客の救済が困難である場合は警察、消防等への協力の要請等を実施。避難場所の確保等について関係自治体と連携。長時間の運転見合わせ時における復旧の進捗、運転再開見込みなどの情報提供の徹底 ・バス事業者等との協力体制の構築 ・除雪体制の確立。速やかな除雪車運転の判断 ・駅間に列車を止めないための除雪及び列車運休の判断 <p style="text-align: right;">等</p>

5.4 事故等の再発防止のための行政指導の実施状況

- 国土交通省は、事故等の再発防止を図るため、当該事故等が発生させた事業者のみならず、必要に応じて関係する全国の鉄軌道事業者に対しても、安全確保のための行政指導を行っています。
- 平成29年度は、首都圏において輸送障害等が多発したことから、首都圏の大手鉄道事業者等に対しても、再発防止を図るための行政指導を行いました。

表6：事故等の再発防止のための行政指導の実施状況(平成29年度)

行政指導の概要	発出日
<p>首都圏の鉄道において多くの利用客に多大な影響を及ぼす輸送障害等が多発したことから、鉄道施設及び車両の点検方法やその実施体制が適切であるかについて改めて確認すること、輸送障害が発生した際に早期に原因を特定し復旧するための体制を確保すること、利用者へ適切に情報提供を行うこと、乗客の救済を迅速かつ適切に行うこと等を、首都圏の大手鉄道事業者等に対して指導。</p>	H29. 11. 28
<p>東海道・山陽新幹線の台車枠に亀裂等が生じた重大インシデントにおいて、走行中に異常が感じられたにもかかわらず、運転が継続された事態では、車両保守担当者や指令員の間で車両の状況について認識のズレがあったこと等から、臭いや音等により異常が感じられるような事象が生じた場合には、現場の判断を最優先とし、速やかに点検を実施する等、安全を第一とした適切な対応をとること等を指導。</p>	H29. 12. 27
<p>大雪の影響により列車が動かなくなり、運転再開までに約15時間半を要し、約430名の乗客が車内に留め置かれた事案が発生したことから、長時間にわたる駅間停車が発生すると見込まれる場合には、運行再開と乗客救出の対応を並行して行うこと、乗客に対し復旧の見通し等について適切な情報提供に努めること、関係機関等との協力体制を至急整備すること、除雪体制の確認を行うこと等を指導。</p>	H30. 1. 19

5.5 踏切道改良勧告の発出状況

- 国土交通省は、鉄道事業者及び道路管理者又は鉄道事業者が正当な理由がなく地方踏切道改良計画又は国踏切道改良計画に従って踏切道の改良を実施していないと認めるときは、踏切道改良促進法に基づき、当該踏切道の改良を実施すべきことを勧告することができます。
- 平成29年度に発出された勧告はありませんでした¹⁶。

5.6 運輸安全マネジメント評価の実施状況

- 国土交通省は、鉄軌道事業者に対して、経営トップや安全統括管理者等の経営管理部門が行う安全管理体制への取組状況について評価し、更なる輸送の安全の確保に資する改善方策等の助言を行う「運輸安全マネジメント評価」¹⁷を実施しています。
- 平成29年度は、38の鉄軌道事業者に対して、38回の運輸安全マネジメント評価を行いました。

¹⁶ 踏切道の改良に向けた取組みについては、「7.2 踏切保安設備の整備状況」をご覧ください。

¹⁷ 運輸安全マネジメント評価の詳細については、運輸安全に関するホームページ <http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/index.html> をご覧ください。

6 輸送の安全に関わる設備投資等に関する事項

6.1 安全関連設備投資・修繕費の状況

- 鉄軌道事業においては、輸送の安全の確保に加え、サービス向上や輸送力増強等のため設備や車両の保守、更新、その他改良等を総合的に行う必要があります。
- 鉄道事業等報告規則に基づき提出される事業報告書等を参考に、各事業者が行っている安全関連設備投資及び修繕費を集計したところ、平成29年度の安全関連設備投資は鉄軌道事業者全体で約9,451億円で対前年度約693億円(6.84%)減、施設・車両の修繕費は約8,746億円で対前年度約375億円(4.48%)増でした。
- 安全関連設備投資の内容は、老朽設備の取替え、保安・防災のための対策、安全性を向上させた車両の導入や改造などです。地震対策、落石等の防止対策、自動列車停止装置(ATS)等の設置、踏切道の保安対策、ホームの安全対策などが進められています。
- 施設・車両の修繕費とは、線路施設、電路施設、車両などの維持管理のための修繕費用です。

表7:安全関連設備投資・修繕費の状況(平成29年度)

事業者区分	鉄道事業 設備投資 ①	安全関連 設備投資 ②	施設・車両 の修繕費 ③	鉄道事業 営業収入 ④	鉄道事業 固定資産 ⑥	(百万円)	
						安全投資 比率 ②/④	修繕費 比率 ⑦/⑤
JR	1,051,192	545,155	647,495	4,777,871	10,962,755	11.4%	5.9%
大手民鉄	300,205	198,909	94,795	1,337,033	5,230,534	14.9%	1.8%
公営地下鉄等	295,149	136,767	73,531	948,125	5,350,378	14.4%	1.4%
新交通・モノレール	76,957	41,360	18,608	248,542	328,394	16.6%	5.7%
中小民鉄	59,504	46,581	43,367	340,205	2,414,812	13.7%	1.8%
路面電車	7,685	5,387	3,730	29,691	89,066	18.1%	4.2%
合計	1,736,102	945,127	874,692	7,515,911	24,360,068	12.6%	3.6%

注1:「施設・車両の修繕費」は、線路保存費・電路保存費・車両保存費のうちの修繕費の和である。

注2:安全関連設備投資は、事業者によって集計方法が一部異なる。

注3:「中小民鉄」と「路面電車」の両者に該当する事業者の一部について、「鉄道事業設備投資」等が両者に区分されていないため、それらを「中小民鉄」と「路面電車」とに重複して計上しているが、「合計」はこの重複分を除いている。

<鉄道事業者の設備投資の仕訳(分類)について>

一般に鉄軌道における設備投資は、輸送の安全確保のほか、サービスの向上、輸送力増強、業務の効率化など複数の目的を持って行われます。(例えば、踏切道の立体交差化は、踏切障害事故を減少させる安全性向上という目的に加え、列車の定時性を高める安定輸送対策や、スピードアップによるサービス水準や輸送力の向上といった目的も併せ持って実施されています。)

このため、ある設備投資から安全に関係している分を切り出して集計することは現実的ではありません。

したがって、上記のデータは事業者毎に仕訳が異なる部分があり、また、安全関連設備投資には輸送の安全の確保と同時に他の目的を達成するために行われたものも含まれている場合があります。

7 輸送の安全に関わる施設等に関する事項

7.1 自動列車停止装置等の整備状況

(1) 事業者区分別の自動列車停止装置等の整備状況

○事業者区分別の自動列車停止装置(ATS)等の整備状況は、下表のとおりです。

表8：自動列車停止装置等の整備状況(平成30年3月末現在)

事業者区分	営業キロ (km)	設置キロ(km)		設置率 (%)
		ATS	ATC	
JR(在来線)	17,121.8	16,853.3	268.5	100%
JR(新幹線)	2,997.1	0.0	2,997.1	100%
民鉄等	7,417.1	6,124.4	1,292.7	100%
大手民鉄	2,589.9	2,348.4	241.5	100%
公営地下鉄等	763.5	18.3	745.2	100%
中小民鉄	4,063.7	3,757.7	306.0	100%
合 計	27,536.0	22,977.7	4,558.3	100%

※1 この表中の数値は、次の装置の整備状況を示したものです。

自動列車停止装置(ATS):信号に応じて、自動的に列車を減速又は停止させる装置

自動列車制御装置(ATC):列車と進路上の他の列車等との間隔及び線路の条件に応じ、連続して制御を行うことにより、自動的に当該列車を減速又は停止させる装置

※2 「大手民鉄」は、東京地下鉄を除く15社です。

※3 「公営地下鉄等」は、東京地下鉄を含みます。

※4 「中小民鉄」は、準大手鉄道事業者を含みます。

※5 鋼索鉄道、路面電車、無軌条電車及び貨物鉄道を除いています。

※6 東京都上野公園モノレール、スカイレールサービス(モノレール)及び名古屋ガイドウェイバス(新交通)を除いています。

※7 同時に2以上の列車が運行しないため列車同士の衝突が発生しない等、列車の安全な運転に支障を及ぼすおそれがないため設置を義務付けていない線区を除いています。

※8 第2種鉄道事業者を除いています。

7.2 踏切保安設備の整備状況

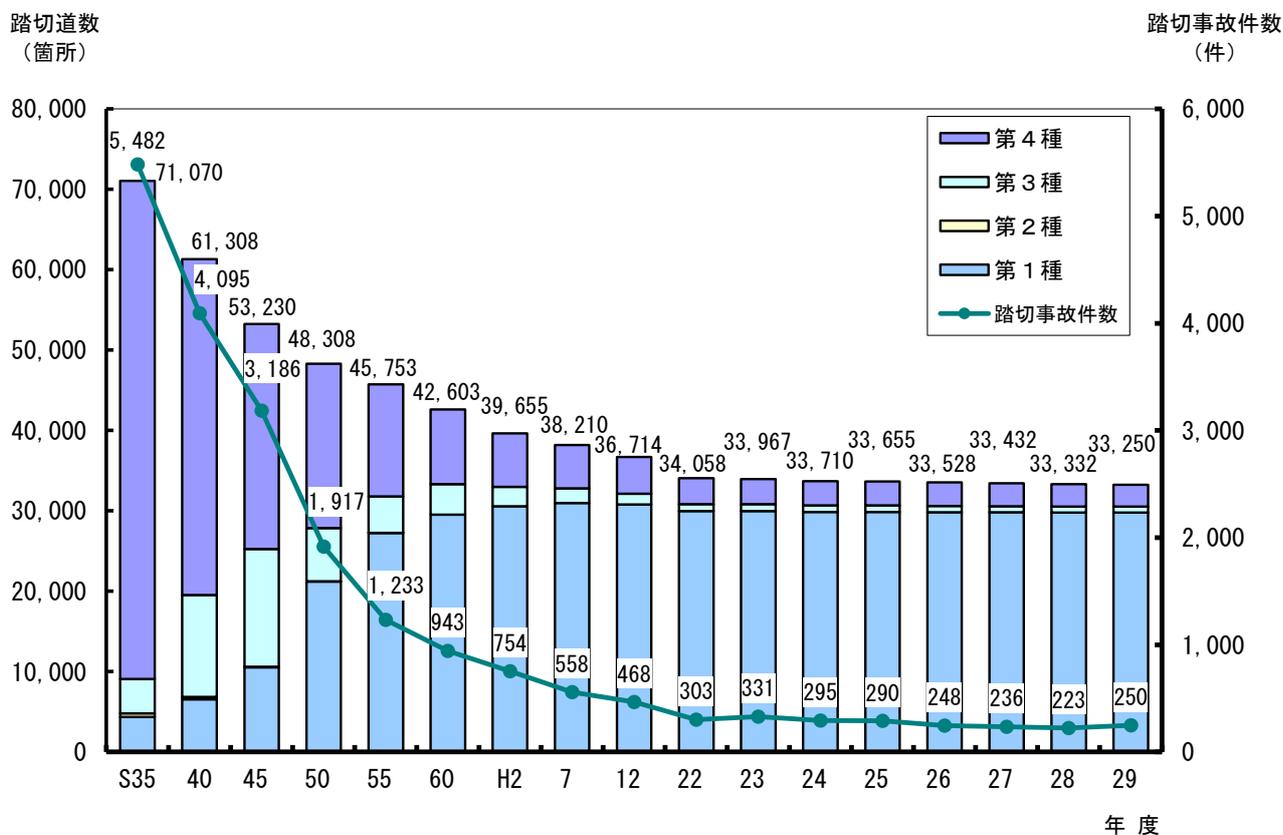
(1) 踏切道数の推移

○平成29年度に発生した踏切事故は2. 1(3)及び2. 3(1)に記述したとおりで、運転事故全体の37. 3%を、また、踏切事故による死亡者は運転事故による死亡者の39. 9%をそれぞれ占めており、踏切事故の防止は鉄道の安全確保上、極めて重要なものとなっています。

○踏切事故件数は、立体交差化や統廃合による踏切道数の減少や第1種踏切道への改良等の踏切保安設備の整備等により、年々減少しています。

○これまで踏切保安設備の整備が着実に進められてきた結果、現在では踏切道の約90%が第1種踏切道となっています。また、踏切遮断機等の設備のない第3種踏切道及び第4種踏切道は、年々減少していますが、平成29年度末においてそれぞれ723箇所及び2, 726箇所残っており、2. 3(2)に記述したとおり踏切事故が同年度中にそれぞれ4件(踏切事故全250件中1. 6%)及び25件(同10. 0%)発生しています。

図19：踏切道数と踏切事故件数の推移



※ 横軸については、昭和35年度～平成22年度は5年間隔、それ以降は1年間隔としています。

表9：踏切種別別の踏切道数の推移

(箇所)

年 度	第 1 種	第 3 種	第 4 種	合 計
平成 25 年度	29,880 (88%)	794 (2%)	2,981 (9%)	33,655
平成 26 年度	29,836 (89%)	775 (2%)	2,917 (9%)	33,528
平成 27 年度	29,811 (89%)	757 (2%)	2,864 (9%)	33,432
平成 28 年度	29,800 (89%)	737 (2%)	2,795 (9%)	33,332
平成 29 年度	29,801 (90%)	723 (2%)	2,726 (8%)	33,250

注1：()内は構成比を示す。四捨五入しているため、その和が100%となっていない年度があります。

注2：兼掌踏切(複数の事業者の鉄道線路をまたぐ踏切道)は1箇所として計上しています。

注3：上記踏切道数は、各年度末のものです。

注4：踏切道の種別に関しては後掲の「用語の説明」をご覧ください。

(2) 踏切保安設備の整備等による安全対策の実績

○踏切道の立体交差化や構造改良、また踏切遮断機や踏切警報機などの踏切保安設備の整備等の安全対策が進められています。

表10：立体交差化等を行った踏切道数の推移

(箇所)

年 度	立 体 交 差 化	構 造 改 良	遮 断 機 ・ 警 報 機
平成 25 年度	34	204	57
平成 26 年度	26	203	35
平成 27 年度	40	230	40
平成 28 年度	25	245	47
平成 29 年度	14	211	23

「立 体 交 差 化」：連続立体交差化又は単独立体交差化により除却された踏切道数

「構 造 改 良」：踏切道における道路幅員の拡幅や、歩道の設置などの整備を行った踏切道数

「遮断機・警報機」：第3種、第4種踏切道に踏切遮断機や踏切警報機を設置した踏切道数

(3) 事業者区分別の踏切道数等

○事業者区分別の踏切道数及び踏切支障報知装置設置踏切道数は、下表のとおりです。

表11：事業者区分別・踏切種別別の踏切道数(平成30年3月末現在)

(箇所)

事業者区分	第1種	第3種	第4種	合計	踏切支障報知装置
JR(在来線)	18,415	468	1,466	20,349	15,137
民鉄等	10,995	234	1,224	12,453	7,750
大手民鉄	5,303	28	2	5,333	4,997
公営地下鉄等	1	0	0	1	1
中小民鉄	5,691	206	1,222	7,119	2,752
路面電車	391	21	36	448	118

踏切支障報知装置:踏切道内で自動車の脱輪やエンスト等により踏切道を支障した場合、踏切支障押しボタン等の手動操作又は踏切障害物検知装置による自動検知により、踏切道に接近する列車に危険を報知するための装置

- ※1 「大手民鉄」は、東京地下鉄を除く15社です。
- ※2 「公営地下鉄等」は、東京地下鉄を含みます。
- ※3 「中小民鉄」は、準大手鉄道事業者を含みます。

【参考】

「第10次交通安全基本計画」及び「踏切道改良促進法」に基づき、立体交差化、構造改良、横断歩道橋等の歩行者等立体横断施設の整備、踏切遮断機や踏切警報機等の踏切保安設備の整備等を推進し、踏切事故の防止に努めています。

図20：踏切道の除却・改良のイメージ

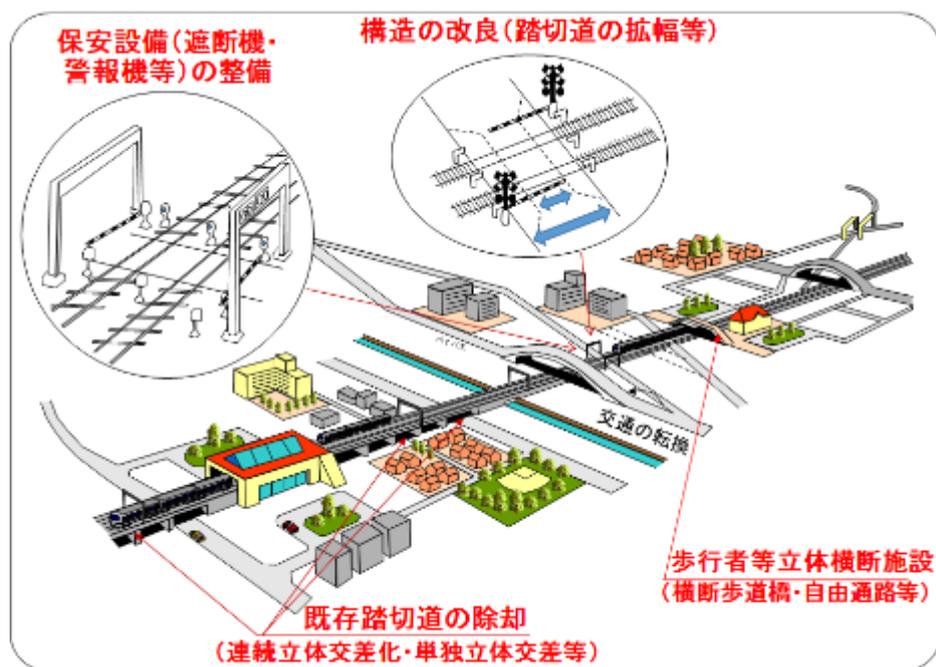


図21：踏切遮断機・警報機の整備



用語の説明

用語	説明
運 転 事 故	列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいう。〔*〕
列車衝突事故	列車が他の列車又は車両と衝突し、又は接触した事故。本文中では、軌道における車両衝突事故を含む。〔*〕
列車脱線事故	列車が脱線した事故。本文中では、軌道における車両脱線事故を含む。〔*〕
列車火災事故	列車に火災が生じた事故。本文中では、軌道における車両火災事故を含む。〔*〕
踏切障害事故	踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故 〔*〕
道路障害事故	踏切道以外の道路において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故 〔*〕
鉄 道 人 身 障 害 事 故	列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故(上記の5種類の事故に伴うものを除く。)。本文中では、軌道における人身障害事故を含む。〔*〕
鉄道物損事故	列車又は車両の運転により500万円以上の物損を生じた事故(上記の6種類の事故に伴うものを除く。)。本文中では、軌道における物損事故を含む。〔*〕
列 車 事 故	列車衝突事故(軌道における車両衝突事故を含む。)、列車脱線事故(軌道における車両脱線事故を含む。)及び列車火災事故(軌道における車両火災事故を含む。)をいう。
踏 切 事 故	踏切障害に伴う列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故並びに踏切障害事故をいう。
輸 送 障 害	鉄道による輸送に障害を生じた事態(列車の運転を休止したもの又は旅客列車にあつては30分(旅客列車以外にあつては1時間)以上遅延を生じたもの)であつて、鉄道運転事故以外のもの。〔*〕
インシデント	鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態。(例えば、踏切の遮断機が作動しない、列車走行中に客室の乗降用扉が開くなどの事態。いわゆるヒヤリ・ハットのような軽微なものは含まない。)〔*〕
閉 そ く 違 反	インシデントの分類のひとつ。閉そくの取扱いを完了しないうちに、当該閉そく区間を運転する目的で列車が走行した事態。
信 号 違 反	インシデントの分類のひとつ。列車の進路に支障があるにもかかわらず、当該列車に進行を指示する信号が現示された事態又は列車に進行を指示する信号を現示中に当該列車の進路が支障された事態。
信 号 冒 進	インシデントの分類のひとつ。列車が停止信号を冒進し、当該列車が本線における他の列車又は車両の進路を支障した事態。
本 線 逸 走	インシデントの分類のひとつ。列車又は車両が停車場間の本線を逸走した事態。
工 事 違 反	インシデントの分類のひとつ。列車の運転を停止して行うべき工事又は保守の作業中に、列車が当該作業をしている区間を走行した事態。

用語	説明
車両脱線	インシデントの分類のひとつ。車両が脱線した事態であって次に掲げるもの。 イ 本線において車両が脱線したもの ロ 側線において車両が脱線し、本線を支障したもの ハ 側線において車両が脱線したものであって、側線に特有の設備又は取扱い以外に原因があると認められるもの
施設障害	インシデントの分類のひとつ。鉄道線路、運転保安設備等に列車の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態。
車両障害	インシデントの分類のひとつ。車両の走行装置、ブレーキ装置、電気装置、連結装置、運転保安設備等に列車の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態。
危険物漏えい	インシデントの分類のひとつ。列車又は車両から危険品、火薬類等が著しく漏えいした事態。
保安監査	鉄道事業等監査規則(昭和62年3月2日運輸省令第12号)に基づき、輸送の安全を確保するための取組が適切であるかどうか、施設及び車両の管理及び保守並びに運転取扱いが適切であるかどうか等について行う監査をいう。
第1種踏切道	自動踏切遮断機を設置するか又は踏切保安係を配置して、踏切道を通すすべての列車又は車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断する踏切道(終発の列車から始発の列車までの時間内に踏切道を通す車両に対し、遮断しない場合があるものを含む。)
第2種踏切道	踏切保安係を配置して、踏切道を通す一定時間内における列車又は車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断する踏切道(現在設置されているものはない。)
第3種踏切道	警報機が設置されているが、遮断機が設置されていない踏切道
第4種踏切道	遮断機も警報機も設置されていない踏切道

*注) 事故種類等の詳細については、「鉄道事故等報告規則」、「軌道事故等報告規則」をそれぞれご覧ください。