

資料編

資料 1	運転事故件数(事業者別).....	a - 1 - 1
資料 2	輸送障害件数(事業者別).....	a - 2 - 1
資料 3	事故等の報告に基づく行政指導と主な改善報告.....	a - 3 - 1
資料 4	重大な事象が発生した場合等、特に必要がある場合に実施した 特別保安監査における行政指導と主な改善報告.....	a - 4 - 1
資料 5	事故等の再発防止のための行政指導(通達).....	a - 5 - 1
資料 6	安全関連設備投資・修繕費(事業者別).....	a - 6 - 1
資料 7	踏切道箇所数等(事業者別).....	a - 7 - 1
資料 8	自動列車停止装置等の整備状況(事業者別).....	a - 8 - 1
資料 9	重大な人的被害を生じた運転事故(過去 30 年間).....	a - 9 - 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 (百万キロ)
北海道旅客鉄道				7		3	1	11	0.29	37.49
東日本旅客鉄道		2	2	34		108	1	147	0.67	220.03
東海旅客鉄道				7		10		17	0.36	47.30
西日本旅客鉄道				41		46	2	89	0.57	156.13
四国旅客鉄道		1		16		10		27	1.26	21.37
九州旅客鉄道		2		21		21		44	0.72	61.51
日本貨物鉄道		2		11		26		39	0.58	67.75
合計	0	7	2	137	0	224	4	374	0.61	611.58

(平成24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 (百万キロ)
東日本旅客鉄道								0	0.00	43.42
東海旅客鉄道								0	0.00	57.05
西日本旅客鉄道								0	0.00	40.27
九州旅客鉄道								0	0.00	10.28
合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	151.01

(平成24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 (百万キロ)
東武鉄道				9		15		24	0.62	38.84
西武鉄道				8		9		17	0.81	21.11
京成電鉄				5		3		8	0.59	13.63
京王電鉄				1		13		14	0.97	14.38
小田急電鉄				5		14		19	0.92	20.59
東京急行電鉄				3		17		20	1.07	18.68
京浜急行電鉄		1		4		7		12	0.78	15.39
相模鉄道				1		2		3	0.59	5.09
名古屋鉄道				19		10		29	0.70	41.25
近畿日本鉄道				20		27		47	0.79	59.80
南海電気鉄道				9		5		14	0.87	16.07
京阪電気鉄道				4		7		11	0.89	12.39
阪急電鉄				5		5		10	0.45	22.44
阪神電気鉄道				2		10		12	1.38	8.69
西日本鉄道				4		1		5	0.57	8.77
合計	0	1	0	99	0	145	0	245	0.77	317.14

注：西武鉄道は新交通を含む。

(平成24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	5.77
仙台市									0	0.00	1.73
東京都							4		4	0.24	16.55
東京地下鉄							9		9	0.26	34.70
横浜市									0	0.00	6.08
名古屋市							2		2	0.17	11.90
京都市									0	0.00	3.59
大阪市							12		12	0.62	19.26
神戸市									0	0.00	3.47
福岡市									0	0.00	3.54
合計		0	0	0	0	0	27	0	27	0.25	106.58

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24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	3.39
湘南モノレール									0	0.00	0.63
千葉都市モノレール									0	0.00	1.20
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	0.37
埼玉新都市交通									0	0.00	0.99
横浜新都市交通									0	0.00	1.29
ゆりかもめ									0	0.00	2.42
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	2.14
大阪高速鉄道									0	0.00	2.33
広島高速交通									0	0.00	1.62
スカイレールサービス(軌道)									0	0.00	0.08
北九州高速鉄道									0	0.00	0.67
沖縄都市モノレール									0	0.00	1.06
合計		0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	21.09

(平成24年度)

⑥ 中小民鉄 [1 2 8 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	0.00
津軽鉄道							1		1	4.84	0.21
弘南鉄道							1		1	1.78	0.56
八戸臨海鉄道									0	0.00	0.02
三陸鉄道									0	0.00	0.39
岩手開発鉄道									0	0.00	0.06
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	3.16	0.32
福島臨海鉄道									0	0.00	0.01
会津鉄道									0	0.00	0.66
野岩鉄道									0	0.00	0.53
青函トンネル記念館									0	0.00	0.00
秋田内陸縦貫鉄道					1				1	1.35	0.74
秋田臨海鉄道									0	0.00	0.01
由利高原鉄道									0	0.00	0.23
山形鉄道									0	0.00	0.27
IGRいわて銀河鉄道					1		1		2	1.39	1.44
青い森鉄道							1		1	0.61	1.63
長野電鉄							1		1	0.92	1.09
上田電鉄					1				1	3.56	0.28
アルピコ交通									0	0.00	0.26
関西電力									0	0.00	0.06
北越急行									0	0.00	1.36
しなの鉄道									0	0.00	1.72
北陸鉄道									0	0.00	0.49
のと鉄道									0	0.00	0.40
富山地方鉄道			1		1				2	0.89	2.25
黒部峡谷鉄道									0	0.00	0.22
立山黒部貫光									0	0.00	0.08
富山ライトレール									0	0.00	0.32
新京成電鉄					1		3		4	1.62	2.47
ひたちなか海浜鉄道									0	0.00	0.33
関東鉄道					6		1		7	2.74	2.55
秩父鉄道					2				2	0.85	2.35
江ノ島電鉄					1	6	1		8	12.68	0.63
流鉄					1				1	3.46	0.29
上信電鉄					1				1	1.37	0.73
上毛電気鉄道					2				2	3.06	0.65
小湊鉄道					1				1	2.21	0.45
北総鉄道									0	0.00	1.70
富士急行									0	0.00	0.73
銚子電気鉄道					2				2	13.05	0.15
箱根登山鉄道			1						1	1.29	0.78
伊豆箱根鉄道							2		2	1.21	1.65
いすみ鉄道									0	0.00	0.31

(平成24年度)

⑥ 中小民鉄 [1 2 8 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)
真岡鐵道									0	0.00	0.70
わたらせ渓谷鐵道									0	0.00	0.42
鹿島臨海鐵道									0	0.00	1.24
神奈川臨海鐵道									0	0.00	0.04
京葉臨海鐵道									0	0.00	0.13
東京臨海高速鐵道							1		1	0.80	1.25
東葉高速鐵道									0	0.00	1.36
埼玉高速鐵道									0	0.00	1.52
芝山鐵道									0	0.00	0.05
横浜高速鐵道							1		1	1.13	0.88
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	7.25
伊豆急行									0	0.00	1.30
岳南鐵道									0	0.00	0.24
静岡鐵道							1		1	0.82	1.22
大井川鐵道									0	0.00	0.58
遠州鐵道									0	0.00	1.07
天竜浜名湖鐵道					1				1	0.80	1.24
豊橋鐵道					1		1		2	2.14	0.93
名古屋臨海鐵道									0	0.00	0.06
衣浦臨海鐵道									0	0.00	0.01
愛知環状鐵道							1		1	0.50	2.01
東海交通事業									0	0.00	0.20
三岐鐵道			1						1	0.74	1.35
伊勢鐵道									0	0.00	0.59
西濃鐵道									0	0.00	0.00
樽見鐵道									0	0.00	0.41
明知鐵道									0	0.00	0.25
長良川鐵道					4				4	5.18	0.77
福井鐵道							1		1	1.43	0.70
えちぜん鐵道					4		1		5	3.65	1.37
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					1				1	0.67	1.50
山陽電氣鐵道			1		2		5		8	1.14	7.01
神戸電鉄									0	0.00	4.64
叡山電鉄					1				1	0.97	1.03
近江鐵道					2				2	1.51	1.32
北大阪急行電鉄									0	0.00	0.67
大阪府都市開発									0	0.00	1.46
能勢電鉄					1				1	0.76	1.32
水間鐵道									0	0.00	0.21
紀州鐵道									0	0.00	0.05
六甲摩耶鐵道									0	0.00	0.05
比叡山鐵道									0	0.00	0.03
丹後海陸交通									0	0.00	0.01

(平成24年度)

⑥ 中小民鉄 [1 2 8 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 当たり件数	列車走行 百万キロ
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	0.16
北神急行電鉄								0	0.00	0.49
北近畿タンゴ鐵道				1		1		2	1.17	1.71
嵯峨野觀光鐵道								0	0.00	0.04
智頭急行								0	0.00	1.62
神戸市都市整備公社								0	0.00	0.01
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				2				2	2.92	0.68
広島電鉄						2		2	1.23	1.63
水島臨海鐵道								0	0.00	0.35
錦川鐵道								0	0.00	0.24
若桜鐵道								0	0.00	0.14
井原鐵道				1				1	1.34	0.74
土佐くろしお鐵道								0	0.00	1.60
阿佐海岸鐵道								0	0.00	0.10
高松琴平電氣鐵道				3		3		6	2.65	2.27
伊予鐵道								0	0.00	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				2				2	2.07	0.97
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				1				1	0.59	1.70
帆柱ケーブル								0	0.00	0.02
岡本製作所								0	0.00	0.01
くま川鐵道								0	0.00	0.25
平成筑豊鐵道								0	0.00	0.83
肥薩おれんじ鐵道				1				1	0.63	1.59
合計	0	4	0	53	6	30	0	93	0.90	103.81

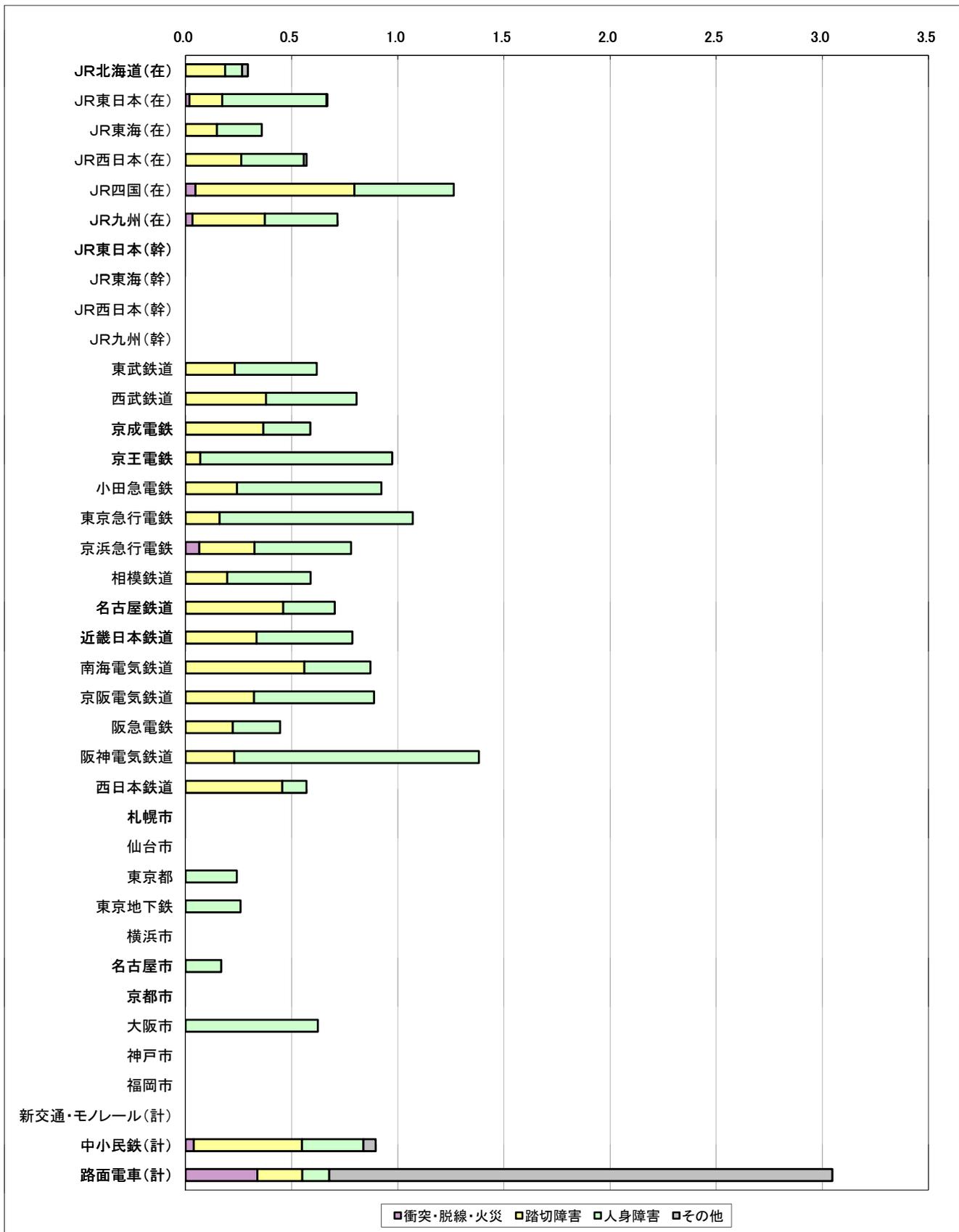
(平成24年度)

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		1							1	0.95	1.05
函館市									0	0.00	1.00
富山地方鉄道						15			15	18.33	0.82
万葉線						4			4	6.87	0.58
富山ライトレール						2			2	38.39	0.05
東京都					2	3	1		6	3.79	1.58
東京急行電鉄									0	0.00	0.65
豊橋鉄道						15			15	29.63	0.51
福井鉄道									0	0.00	0.13
京福電気鉄道						2			2	2.27	0.88
京阪電気鉄道			1						1	0.59	1.70
阪堺電気軌道					1	1			2	1.28	1.57
岡山電気軌道			1			1			2	3.78	0.53
広島電鉄						4	1		5	1.56	3.20
伊予鉄道		1							1	0.86	1.16
土佐電気鉄道			1		1	3			5	2.20	2.27
長崎電気軌道					1	3			4	1.65	2.42
熊本市			1			1	1		3	1.65	1.81
鹿児島市			2			2			4	2.33	1.72
合計		2	6	0	5	56	3	0	72	3.05	23.63

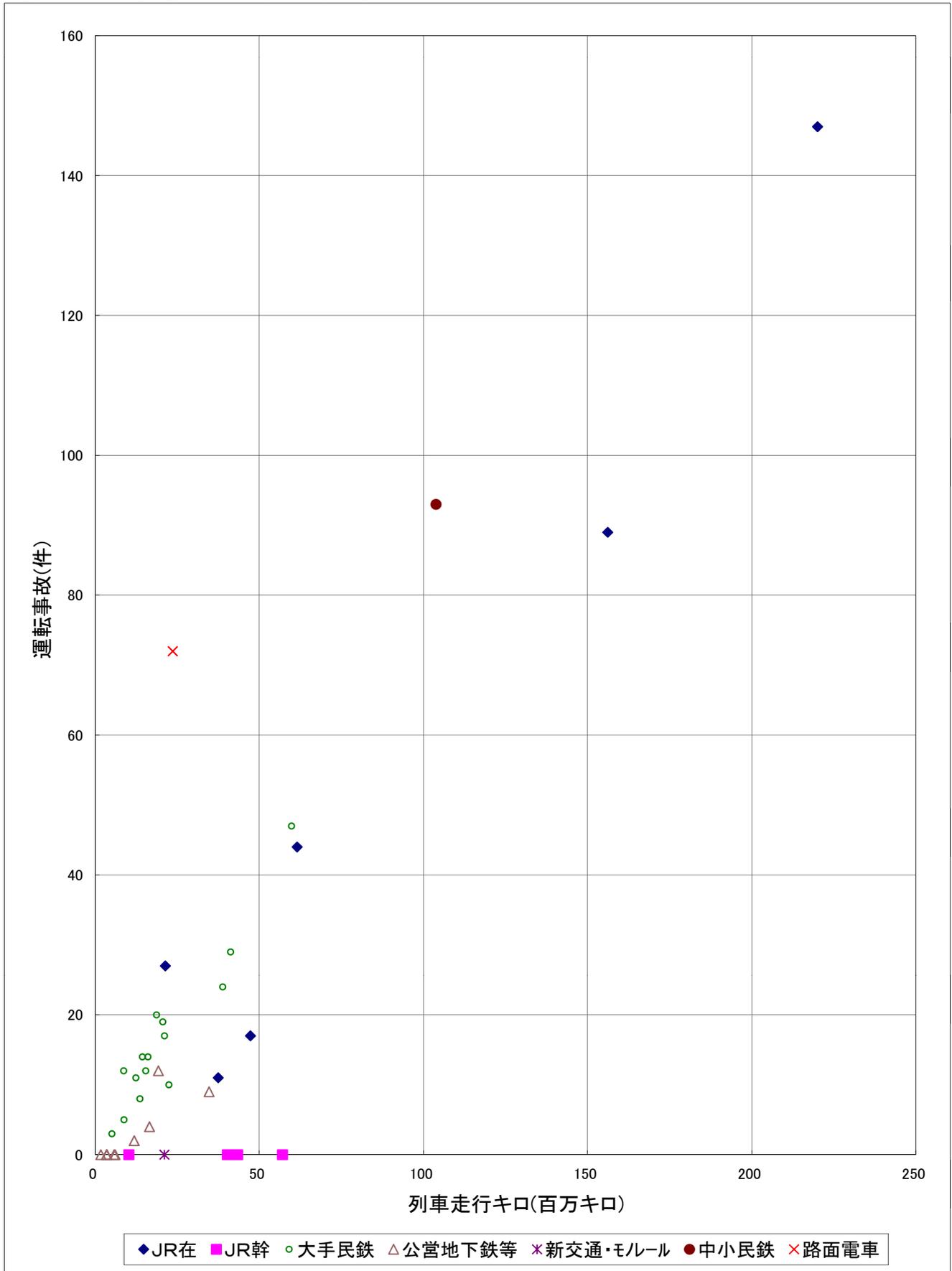
(平成24年度)

【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24年度)

【参考1-2】 運転事故件数と列車走行キロの関係



(平成24年度データ)

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 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 当たり件数	鉄道外	自然 災害			
北海道旅客鉄道	31	104	54	189	5.04	117	110	416	11.10	37.49
東日本旅客鉄道	70	212	119	401	1.82	622	431	1,454	6.61	220.03
東海旅客鉄道	7	27	13	47	0.99	219	146	412	8.71	47.30
西日本旅客鉄道	54	144	79	277	1.77	614	286	1,177	7.54	156.13
四国旅客鉄道	2	7	5	14	0.66	13	52	79	3.70	21.37
九州旅客鉄道	15	44	19	78	1.27	73	139	290	4.71	61.51
日本貨物鉄道	51	149	14	214	3.16	160	152	526	7.76	67.75
合計	230	687	303	1220	1.99	1,818	1,316	4,354	7.12	611.58

(平成24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 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 当たり件数	鉄道外	自然 災害			
東日本旅客鉄道	1	18	3	22	0.51	8	14	44	1.01	43.42
東海旅客鉄道		2	1	3	0.05	2	11	16	0.28	57.05
西日本旅客鉄道		3	1	4	0.10	8	6	18	0.45	40.27
九州旅客鉄道	1			1	0.10		10	11	1.07	10.28
合計	2	23	5	30	0.20	18	41	89	0.59	151.01

(平成24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 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 当たり件数	鉄道外	自然 災害			
東武鉄道	1	6	3	10	0.26	63	19	92	2.37	38.84
西武鉄道	1	3	5	9	0.43	30	2	41	1.94	21.11
京成電鉄			3	3	0.22	12	8	23	1.69	13.63
京王電鉄	1	2	2	5	0.35	15	6	26	1.81	14.38
小田急電鉄				0	0.00	26	6	32	1.55	20.59
東京急行電鉄		1		1	0.05	24		25	1.34	18.68
京浜急行電鉄				0	0.00		1	1	0.06	15.39
相模鉄道				0	0.00	3	5	8	1.57	5.09
名古屋鉄道	1	1		2	0.05	45	11	58	1.41	41.25
近畿日本鉄道	3	5	3	11	0.18	6	15	32	0.54	59.80
南海電気鉄道		1	2	3	0.19	7	19	29	1.80	16.07
京阪電気鉄道	1	2	1	4	0.32	5	3	12	0.97	12.39
阪急電鉄		1	1	2	0.09	5	2	9	0.40	22.44
阪神電気鉄道		2		2	0.23	2		4	0.46	8.69
西日本鉄道	1	3	1	5	0.57	4	7	16	1.82	8.77
合計	9	27	21	57	0.18	247	104	408	1.29	317.14

注：西武鉄道は新交通を含む。

(平成24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		1	3	4	0.69	5		9	1.56	5.77
仙台市		1	1	2	1.16			2	1.16	1.73
東京都	1	2		3	0.18	12	3	18	1.09	16.55
東京地下鉄		3	4	7	0.20	9	5	21	0.61	34.70
横浜市	1		4	5	0.82	1	3	9	1.48	6.08
名古屋市	1		1	2	0.17	2		4	0.34	11.90
京都市				0	0.00			0	0.00	3.59
大阪市		1	1	2	0.10	2	3	7	0.36	19.26
神戸市				0	0.00			0	0.00	3.47
福岡市		1		1	0.28			1	0.28	3.54
合計	3	9	14	26	0.24	31	14	71	0.67	106.58

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24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	2	3	0.88			3	0.88	3.39
湘南モノレール		1		1	1.60		3	4	6.40	0.63
千葉都市モノレール			1	1	0.84		3	4	3.35	1.20
多摩都市モノレール			4	4	2.84		4	8	5.68	1.41
山万		1		1	7.23	1	2	4	28.93	0.14
舞浜リゾートライン			1	1	2.73			1	2.73	0.37
埼玉新都市交通	1	2		3	3.03	1	2	6	6.05	0.99
横浜新都市交通				0	0.00		2	2	1.55	1.29
ゆりかもめ		2		2	0.83		4	6	2.48	2.42
名古屋ガイドウェイバス(軌道)				0	0.00			0	0.00	0.63
愛知高速交通				0	0.00		1	1	1.36	0.74
神戸新交通		1		1	0.47		2	3	1.40	2.14
大阪高速鉄道		2	2	4	1.71	1	1	6	2.57	2.33
広島高速交通		1		1	0.62			1	0.62	1.62
スカイレールサービス(軌道)				0	0.00		1	1	12.29	0.08
北九州高速鉄道				0	0.00			0	0.00	0.67
沖縄都市モノレール		1		1	0.95	1	4	6	5.68	1.06
合計	1	12	10	23	1.09	4	29	56	2.66	21.09

(平成24年度)

⑥ 中小民鉄 [1 2 8 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	0.00
津軽鉄道				0	0.00		5	5	24.19	0.21
弘南鉄道				0	0.00	2	2	4	7.10	0.56
八戸臨海鉄道				0	0.00	1		1	51.55	0.02
三陸鉄道		1	3	4	10.33	1	10	15	38.73	0.39
岩手開発鉄道				0	0.00			0	0.00	0.06
仙台臨海鉄道				0	0.00			0	0.00	0.02
仙台空港鉄道				0	0.00	3	9	12	58.10	0.21
阿武隈急行		1	5	6	6.25	1	20	27	28.15	0.96
福島交通		2	1	3	9.48	3	3	9	28.43	0.32
福島臨海鉄道				0	0.00			0	0.00	0.01
会津鉄道		3	3	6	9.06	1	9	16	24.16	0.66
野岩鉄道			2	2	3.80			2	3.80	0.53
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			1	1	1.35	1	23	25	33.63	0.74
秋田臨海鉄道				0	0.00			0	0.00	0.01
由利高原鉄道		1		1	4.28		6	7	29.93	0.23
山形鉄道		1		1	3.76	1	10	12	45.08	0.27
IGRいわて銀河鉄道		2	1	3	2.08	5	5	13	9.02	1.44
青い森鉄道		5	3	8	4.91	3	22	33	20.23	1.63
長野電鉄		3		3	2.76	3	2	8	7.36	1.09
上田電鉄		1		1	3.56		3	4	14.24	0.28
アルピコ交通		1		1	3.79	1	2	4	15.15	0.26
関西電力				0	0.00		1	1	17.82	0.06
北越急行			1	1	0.73		15	16	11.74	1.36
しなの鉄道				0	0.00	1	8	9	5.22	1.72
北陸鉄道		2		2	4.12	1	1	4	8.24	0.49
のと鉄道		1	2	3	7.42		3	6	14.84	0.40
富山地方鉄道		25	4	29	12.88	2	20	51	22.66	2.25
黒部峡谷鉄道				0	0.00		3	3	13.77	0.22
立山黒部貫光			1	1	11.84		8	9	106.56	0.08
富山ライトレール		2		2	6.29			2	6.29	0.32
新京成電鉄			1	1	0.41	1	1	3	1.22	2.47
ひたちなか海浜鉄道		2	1	3	9.09	2	2	7	21.22	0.33
関東鉄道			1	1	0.39		3	4	1.57	2.55
秩父鉄道		3	3	6	2.55		7	13	5.53	2.35
江ノ島電鉄			1	1	1.58	2	4	7	11.09	0.63
流鉄				0	0.00		2	2	6.93	0.29
上信電鉄	1	1	1	3	4.11		3	6	8.22	0.73
上毛電気鉄道		1	4	5	7.64	2	1	8	12.23	0.65
小湊鉄道			1	1	2.21		4	5	11.06	0.45
北総鉄道				0	0.00	1	2	3	1.77	1.70
富士急行				0	0.00		3	3	4.12	0.73
銚子電気鉄道				0	0.00	1	4	5	32.62	0.15
箱根登山鉄道	1	2	1	4	5.16	1	6	11	14.18	0.78
伊豆箱根鉄道		2	5	7	4.23	1	8	16	9.67	1.65
いすみ鉄道			1	1	3.24		2	3	9.73	0.31

(平成24年度)

⑥ 中小民鉄 [1 2 8 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			
真岡鐵道		1	3	4	5.69	1	5	10	14.24	0.70
わたらせ渓谷鐵道	1		2	3	7.06		5	8	18.83	0.42
鹿島臨海鐵道			1	1	0.80		6	7	5.63	1.24
神奈川臨海鐵道				0	0.00			0	0.00	0.04
京葉臨海鐵道				0	0.00	1		1	7.68	0.13
東京臨海高速鐵道				0	0.00		1	1	0.80	1.25
東葉高速鐵道			1	1	0.73		1	2	1.47	1.36
埼玉高速鐵道				0	0.00	1		1	0.66	1.52
芝山鐵道				0	0.00		1	1	20.08	0.05
横浜高速鐵道				0	0.00	1		1	1.13	0.88
高尾登山電鉄				0	0.00		1	1	23.93	0.04
御岳登山鐵道	1		1	2	81.08		9	11	445.92	0.02
大山觀光電鉄				0	0.00		3	3	172.89	0.02
筑波觀光鐵道				0	0.00		5	5	153.82	0.03
首都圏新都市鐵道			1	1	0.14		1	2	0.28	7.25
伊豆急行		3		3	2.30	2	12	17	13.05	1.30
岳南鐵道		1	1	2	8.31		3	5	20.76	0.24
静岡鐵道				0	0.00		3	3	2.47	1.22
大井川鐵道		2	1	3	5.21	2	19	24	41.64	0.58
遠州鐵道			2	2	1.87	1	2	5	4.66	1.07
天竜浜名湖鐵道		4	3	7	5.63	2	10	19	15.28	1.24
豊橋鐵道	1		2	3	3.22	2	2	7	7.50	0.93
名古屋臨海鐵道				0	0.00			0	0.00	0.06
衣浦臨海鐵道				0	0.00			0	0.00	0.01
愛知環状鐵道			1	1	0.50		2	3	1.49	2.01
東海交通事業				0	0.00			0	0.00	0.20
三岐鐵道	1	1	3	5	3.70	1	7	13	9.62	1.35
伊勢鐵道				0	0.00	1	4	5	8.41	0.59
西濃鐵道				0	0.00		1	1	436.11	0.00
樽見鐵道		1	1	2	4.93		1	3	7.40	0.41
明知鐵道		4		4	16.15		4	8	32.31	0.25
長良川鐵道		1	7	8	10.36	1	12	21	27.20	0.77
福井鐵道		3		3	4.30	1	2	6	8.60	0.70
えちぜん鐵道		1	1	2	1.46	3	5	10	7.29	1.37
名古屋臨海高速鐵道				0	0.00		2	2	2.29	0.87
伊賀鐵道			1	1	2.61	1	3	5	13.07	0.38
養老鐵道		1	2	3	2.00	3	1	7	4.67	1.50
山陽電氣鐵道	2	2		4	0.57	3	2	9	1.28	7.01
神戸電鉄				0	0.00	3	3	6	1.29	4.64
叡山電鉄				0	0.00	1	2	3	2.91	1.03
近江鐵道		3	4	7	5.30		7	14	10.59	1.32
北大阪急行電鉄				0	0.00			0	0.00	0.67
大阪府都市開発				0	0.00			0	0.00	1.46
能勢電鉄				0	0.00	1	1	2	1.51	1.32
水間鐵道				0	0.00			0	0.00	0.21
紀州鐵道				0	0.00	1	4	5	110.68	0.05
六甲摩耶鐵道		1	1	2	37.10		3	5	92.75	0.05
比叡山鐵道		1		1	31.03	1		2	62.07	0.03
丹後海陸交通				0	0.00		1	1	77.58	0.01

(平成24年度)

⑥ 中小民鉄 [1 2 8 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
鞍馬寺				0	0.00			0	0.00	0.01
北条鉄道				0	0.00			0	0.00	0.17
信楽高原鐵道				0	0.00		1	1	6.29	0.16
北神急行電鉄				0	0.00			0	0.00	0.49
北近畿タンゴ鐵道	2	4	1	7	4.10	2	19	28	16.41	1.71
嵯峨野觀光鐵道		1		1	25.52		1	2	51.05	0.04
智頭急行	1			1	0.62		1	2	1.24	1.62
神戸市都市整備公社				0	0.00		2	2	150.82	0.01
京福電氣鐵道				0	0.00		2	2	94.03	0.02
和歌山電鐵		1	1	2	4.64		2	4	9.27	0.43
一畑電車		5	1	6	8.77	2	4	12	17.54	0.68
広島電鉄				0	0.00	1		1	0.61	1.63
水島臨海鐵道		1		1	2.85		1	2	5.70	0.35
錦川鐵道		1		1	4.22	2	11	14	59.09	0.24
若桜鐵道		1		1	7.11			1	7.11	0.14
井原鐵道				0	0.00		1	1	1.34	0.74
土佐くろしお鐵道		3		3	1.87		2	5	3.12	1.60
阿佐海岸鐵道				0	0.00		5	5	50.48	0.10
高松琴平電氣鐵道	2	1	1	4	1.77	1	2	7	3.09	2.27
伊予鐵道			1	1	0.59	2		3	1.76	1.71
四国ケーブル				0	0.00			0	0.00	0.02
筑豊電氣鐵道		3		3	3.13			3	3.13	0.96
甘木鐵道		1		1	2.54		1	2	5.07	0.39
島原鐵道		7	2	9	9.32	2	3	14	14.50	0.97
熊本電氣鐵道		2		2	5.72	1	5	8	22.89	0.35
南阿蘇鐵道				0	0.00		2	2	10.98	0.18
松浦鐵道	1	1	1	3	1.77	1	8	12	7.06	1.70
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	0.01
くま川鐵道	1			1	3.97		9	10	39.70	0.25
平成筑豊鐵道		1	2	3	3.61		4	7	8.43	0.83
肥薩おれんじ鐵道		4	1	5	3.15	1	10	16	10.09	1.59
合計	15	129	97	241	2.32	90	494	825	7.95	103.81

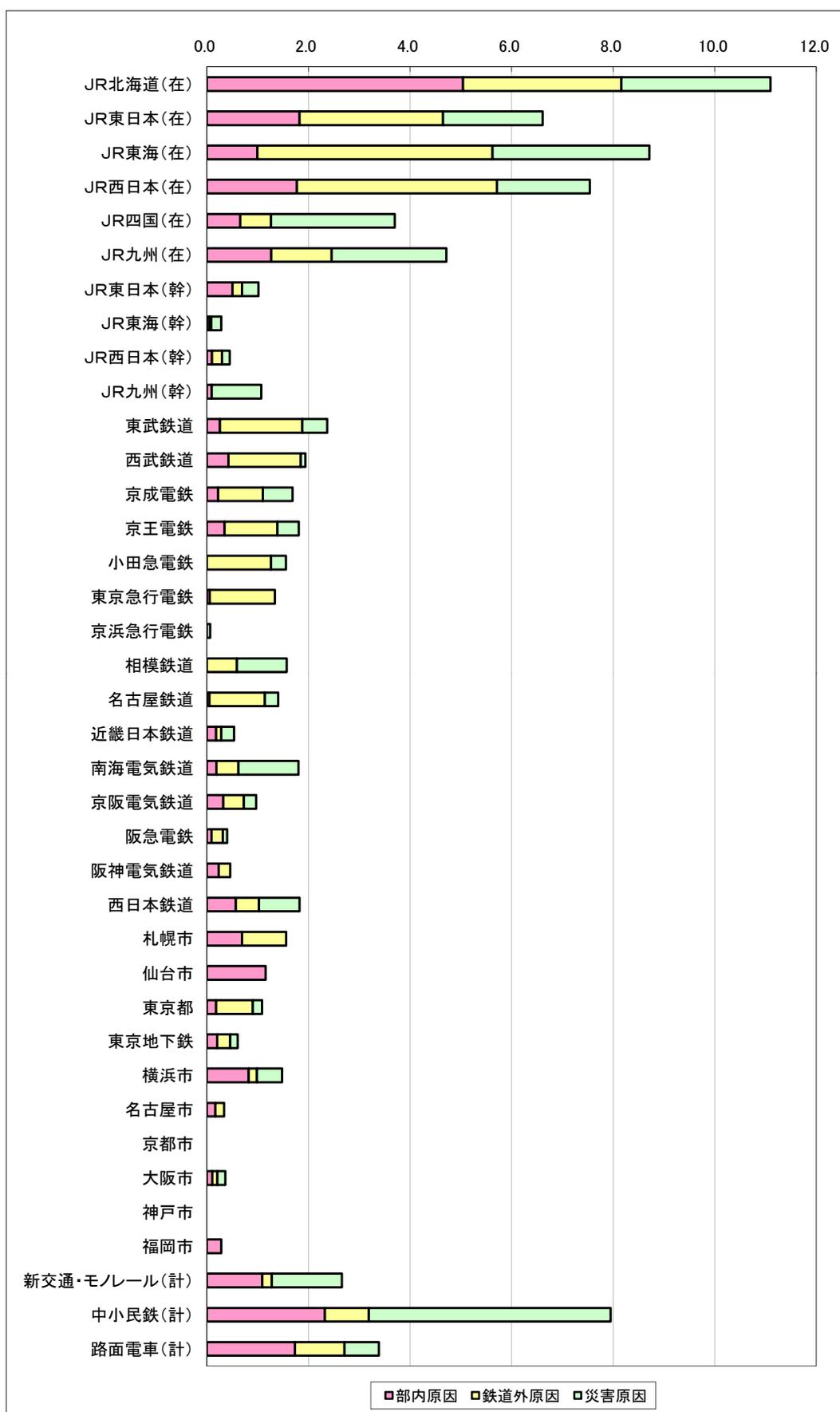
(平成24年度)

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		1	1	2	1.90	1		3	2.85	1.05
函館市		1		1	1.00		2	3	3.00	1.00
富山地方鉄道		17		17	20.78	3	1	21	25.66	0.82
万葉線			1	1	1.72		2	3	5.15	0.58
富山ライトレール				0	0.00			0	0.00	0.05
東京都				0	0.00	4	2	6	3.79	1.58
東京急行電鉄				0	0.00			0	0.00	0.65
豊橋鉄道		1		1	1.98	1	2	4	7.90	0.51
福井鉄道	2	4	3	9	67.04	6	3	18	134.09	0.13
京福電気鉄道		2	2	4	4.54			4	4.54	0.88
京阪電気鉄道				0	0.00			0	0.00	1.70
阪堺電気軌道		1		1	0.64	2	1	4	2.55	1.57
岡山電気軌道				0	0.00	2		2	3.78	0.53
広島電鉄		1		1	0.31	2		3	0.94	3.20
伊予鉄道		2		2	1.72			2	1.72	1.16
土佐電気鉄道				0	0.00			0	0.00	2.27
長崎電気軌道	1			1	0.41	1		2	0.83	2.42
熊本市				0	0.00	1	2	3	1.65	1.81
鹿児島市			1	1	0.58		1	2	1.17	1.72
合計	3	30	8	41	1.73	23	16	80	3.39	23.63

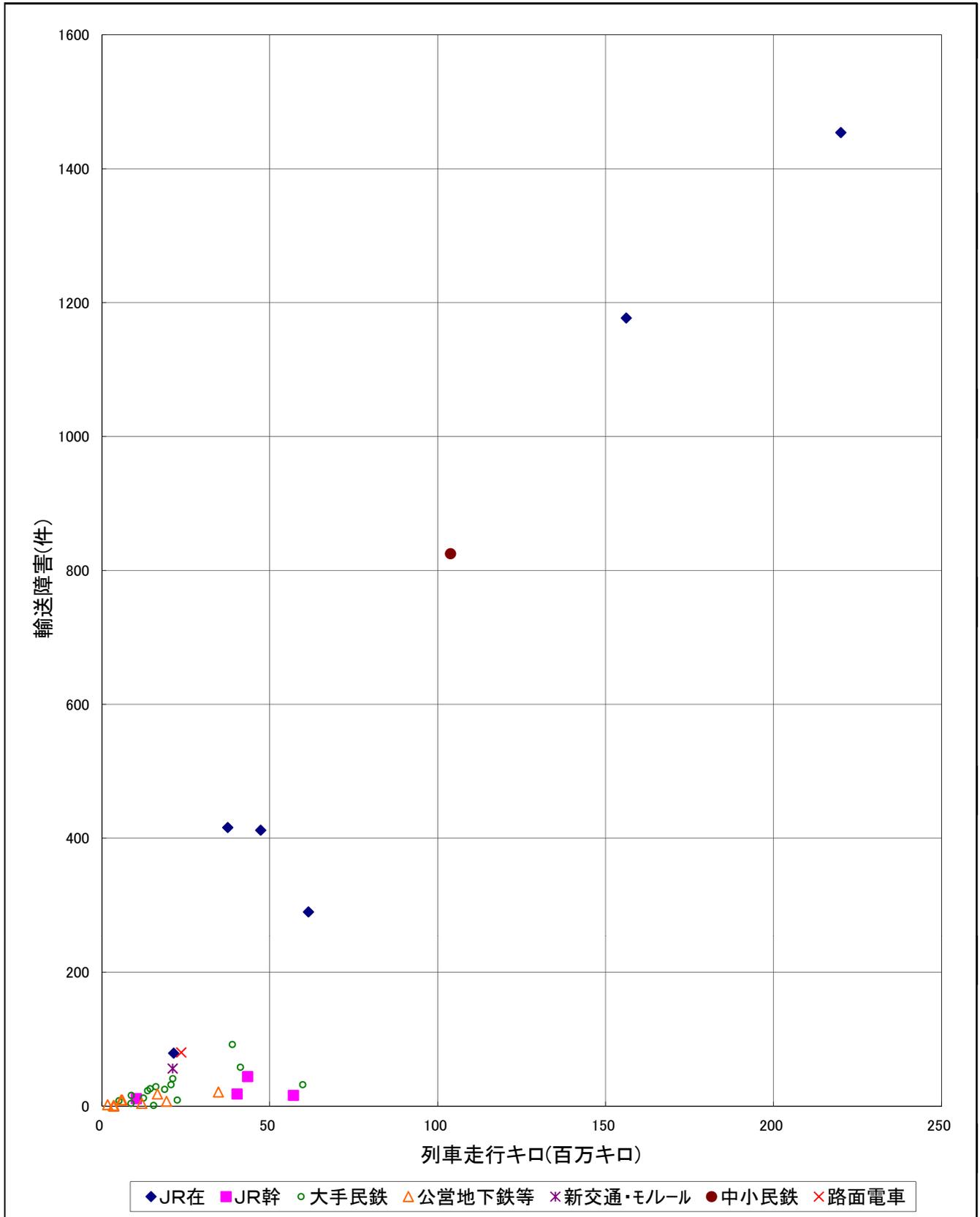
(平成24年度)

【参考2-1】輸送障害発生率（列車走行百万キロあたり）



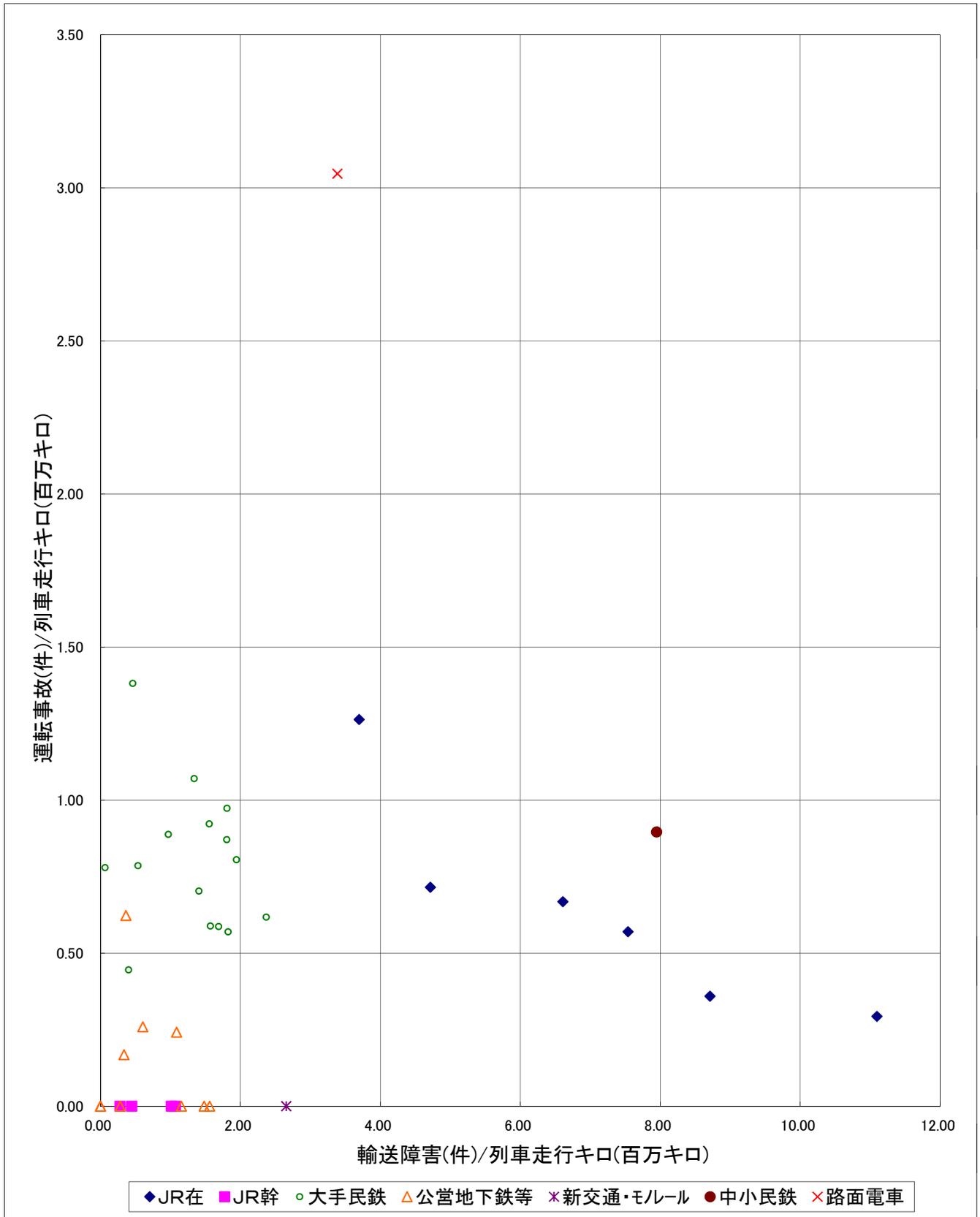
注：JR各社(在)は在来線、(幹)は新幹線。(平成24年度)

【参考2-2】 輸送障害件数と列車走行キロの関係



(平成24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24年度データ)

資料3 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
近畿運輸局	大阪市交通局 交通事業管理者	運輸局長	H24. 4. 3	<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が、本日4月3日、3号線（四つ橋線）本町駅において貴局職員が喫煙したことにより、列車の運行に支障を来した。</p> <p>貴局においては、去る2月22日にも1号線（御堂筋線）梅田駅の倉庫の火災により旅客等に多大な影響を及ぼす輸送障害があり、続けて同様の事案を発生させたことは極めて遺憾である。</p> <p>よって、貴局においては、管理体制などの背後要員も含め原因を究明し、徹底的な再発防止対策を講ずるよう嚴重に警告する。</p> <p>なお、講じた対策等については、速やかに文書をもって報告されたい。</p>	H24. 7. 31	<p>これまでに発生した喫煙に関する不祥事等より、各職員の禁煙への意識については交通局として十分認識していると判断しているが、時間の経過とともに危機感が薄らぐ等によって、同様の事象を発生させていることは、それぞれの個人の規律に対する認識の甘さが原因と判断される。よって繰り返しの注意喚起及び不祥事事例の事案の提供並びに、各職員に問題意識を持たせる等の取組みを進め、同種事象の再発防止を徹底する。</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
中部 運輸局	近畿日本 鉄道株式 会社 安全統括 管理者	鉄道部長	H24. 5. 9	<p>運転士等の執務の厳正については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、貴社名張列車区の運転士等が乗務員宿泊施設等において、乗務前夜に飲酒していた事実が判明した。</p> <p>貴社においては、平成22年1月にも西大寺検車区において同様の事案があったにもかかわらず、重ねてこのような事案を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>については、全乗務員に対して乗務員宿泊施設等における飲酒について調査するとともに、アルコール検知器による検査の実施状況を確認するなど、乗務員の管理体制を検証した上で、徹底的な再発防止対策を講ずるよう厳重に警告する。</p> <p>なお、検証結果及び再発防止対策については、平成24年6月8日までに文書で報告されたい。</p>	H24. 6. 8	<p>緊急対策</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 乗務員を含む鉄道事業本部の所属員全員に対して、通達「会社施設内での飲酒の厳禁の徹底について」を発出し、会社施設内での飲酒の厳禁、サービス規律および法令倫理の遵守を再徹底した。(5月9日) (2) 鉄道事業本部の管理職が、現業職場において職場長および助役に対し、上記通達の遵守状況を確認するとともに、主旨を再徹底した。 (3) 全乗務員に対して乗務員宿泊施設等における飲酒の確認について、乗務員は乗務点呼時に、その他の所属員は朝礼等において、宿泊施設等における飲酒の有無について確認したところ、新たな飲酒の申告はなく、全員が会社施設内での飲酒の厳禁、サービス規律および法令倫理を理解し遵守していた。 (4) アルコール検知器による検査の実施状況について確認した。 <p>恒久対策</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 5月からの所属員に対する法令倫理教育を皮切りに、継続的に当社職場内で発生した飲酒事象の思い起こしと心理的要因に関する教育を開始した。これは社内テキスト「信頼される社員であるために」を使用して、「自分にはばれない。大丈夫だ。」と思いがちな人間の心の弱さを改めて認識させるものであり、所属員の理解度については監督者が所属員一人ひとりの日常指導で繰り返し確認する。 また、全監督者に対しても、新たに「監督者のための事故・不祥事防止研修」を早急に実施する。これは飲酒をはじめとする不祥事を生む心の動きや、起こりやすい状況を学ばせ、そのような状況を改善する具体的な方策を監督者個々に考えさせる内容としいる。 (2) 乗務員が宿泊する職場の食堂、談話室等の巡回時間、経路等を無作為に実施するよう見直し、強化した。 (3) 管理部門に所属する巡回指導員（運輸課員および運転士や職場長を経験した運転保安

					<p>指導員)の宿泊場所を見直すとともに巡回回数を増やした。今後も巡回回数および巡回時の宿泊場所の管理体制を継続的に確認する。更に必要であれば指導員の増員を検討する。</p> <p>(4) アルコール検査の「呼気異常なし」を証した乗務終了報告書の保存期間が職場によってバラつきがあったため、乗務員が出勤する全ての箇所において、検査時の数値データが長期に亘り保存でき、かつ画像も記録できるよう、平成24年度中を目途にアルコール検知器を更新する。また、乗務員が出勤しない駅および技術部門のアルコール検知器設置箇所においても、アルコール検知器が常時有効に保持されていることを、今後定期的に確認する。</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
中部 運輸局	愛知環状 鉄道株式 会社 代表取締役 社長	運輸局長	H24. 6. 1	<p>運転士等の執務の厳正については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、平成24年5月24日、貴社において、前夜に飲酒した運転士が、車掌のアルコール検査記録紙を示して点呼を受け、列車を運転していたことが判明した。</p> <p>このような事態は、輸送の安全に重大な支障を及ぼすおそれのあるものであり、誠に遺憾である。</p> <p>貴社におかれては、アルコール検査を含め運転士等の点呼の実施状況を検証した上で、再発防止対策を講じて運転士等の執務の厳正を確立し、二度とこのような事態を発生させないよう厳重に警告する。</p> <p>検証結果及び再発防止対策については、来る6月15日までに文書で報告されたい。</p>	H24. 6. 15	<p>再発防止対策</p> <p>(1) コンプライアンス体制の強化・活用</p> <p>●コンプライアンス委員会の開催</p> <p>①社長を委員長に、常勤取締役および各部長、各次長をメンバーとするコンプライアンス委員会が中心となって、不正防止対策を全社的に推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回の事案に関し、原因および再発防止策の再確認 ・コンプライアンスに関する社員の意識改革のための施策の立案 ・一般社員から幹部まで課題を共有し、不正の芽を事前に摘み取ることができるよう不正防止のための環境づくりの立案 <p>②以後、継続的に委員会を開催し、再発防止対策の実施状況を把握するとともに、必要に応じて対策の充実、見直しをはかる。</p> <p>(2) 社員の意識改革の実施</p> <p>●全社員が、安全が最大の使命であることを再認識し、コンプライアンスの徹底をはかるため、以下の対策を実施する。</p> <p>①全社員に対して注意喚起文書の発出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各課長、現場長から所属社員一人一人に直接、社長名による注意喚起文書を手渡しして、内容を説明し、文書の主旨・内容を理解させ、今回の事案に対する注意喚起をはかるとともに、コンプライアンスの徹底をはかった。 <p>②面談による社員の意識改革の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンプライアンス委員会が定める社員教育の方針に基づき、全社員を対象に外部の専門家によるコンプライアンスに関する社員教育等を実施する。 ・コンプライアンスに関する社員教育等を踏まえ、社員に社内規程の周知・徹底を行い、社内規程の遵守を継続的に確認するといった仕組みを構築する。 ・コンプライアンス意識を継続して保持できるよう、コ

ンプライアンスに関する研修や安全推進委員会などを活用したコンプライアンスの意識づけを定期的を実施する。

(3) 運転区仮眠室への入室管理の強化

- ・前泊する乗務員の確認漏れがないよう、前泊者名簿の様式と設置場所を変更し、運用を強化した。
- ・翌朝の勤務のため前泊する乗務員に対しては、運転区の門限を23：00までとし、酒気帯び状態での仮眠室への入室を禁止する。当直助役は、対面で酒気帯びかどうかの確認を行ったうえで、仮眠室への入室を許可し、入室後は原則として外出を禁止する。ただし、やむを得ない理由で外出する場合は、当直助役に連絡して許可を得るものとする。
- ・やむを得ない理由により23：00以降に仮眠室へ入室する場合は、あらかじめ当直助役に連絡して許可を得るものとし、指令員による入室の確認を受ける。指令員は対面で酒気帯びかどうかの確認を行い、異常があった場合はすぐに当直助役を呼び出して対応する。
- ・現行の勤務体制では、当直助役は23：00から4：20までは仮眠時間となり、23：00から最終勤務者到着の1：00頃までは点呼場所に当直助役が不在となることから、これを補うために、指導担当の助役または主任運転士を1名宿泊勤務に就かせ、当直助役と指導担当の2名が宿泊する勤務体制として、管理者不在の時間帯をなくすとともに、当直助役の業務をフォローできる体制を整える。
- ・翌朝勤務のために前泊する乗務員に対して、入室前にアルコール検知器によるアルコールチェックを実施し、数値が0mg/lを超えた場合で、その理由が飲酒と確認された場合は、酒気帯びとみなして帰宅させる。
- ・運輸部長と運転課長は、随時、前泊者の仮眠室への入室許可の状況を確認・指導

					<p>する。</p> <p>(4) 点呼時のアルコールチェック体制の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アルコールチェックは必ず当直助役が対面で行い、不正な取り扱いを防止するため、点呼要領を改正し、アルコール検知器本体を点呼カウンターの当直助役側に設置、乗務員にはハンディユニットのみを渡してチェックを実施、記録紙の抜き取り・乗務員氏名の記入は当直助役が行って点呼簿に貼付する方法に変更した。 ・画像記録システムを付加したアルコール検知器を導入し、不正な取り扱いの防止対策をさらに強化する。 ・運輸部長と運転課長は、随時、点呼時のアルコールチェックの状況を確認・指導する。 <p>(5) 内規類の制定</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運転区仮眠室への入室管理・アルコールチェック等に関する取り扱いは、関係社員に周知し、内規類の制定をした。
--	--	--	--	--	---

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
近畿運輸局	阪急電鉄株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H24. 6. 8	<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が、本日6月8日神戸線西宮車庫において、ATSスイッチ未投入のままの入換車両が停止信号を冒進して分岐器を損傷する事象を発生させ、利用者に多大な影響を及ぼしたことは誠に遺憾である。</p> <p>貴社においては、昨年11月11日神戸線西宮車庫においてATSスイッチが未投入のままの入換で、また、本年1月18日宝塚線川西能勢口駅においてATSスイッチを誤って切った入換車両で、それぞれ類似の事象を発生させている。</p> <p>よって、貴社においては、背後要員を含め原因を究明し、ATSスイッチ未投入等の防止対策を含め徹底した再発防止対策を講じ、今後、同様な事象を発生させないよう警告する。</p> <p>なお、講じた対策等については、速やかに報告されたい。</p>	H24. 8. 3	<p>平成23年11月11日にもほぼ同じ場所で同様の事象を発生させており、前回の再発防止対策が功を奏していないことが明らかとなったため、再度、前対策の再徹底を図るとともに、同様の事象が発生していることからハード面の対策も必要と判断した。結果、必要な箇所にてATS確認操作を自動的にキャンセルするためのループコイルを設置して信号冒進発生の際にはATSを動作させることにより、ポイントまでに自動停止させる機能を設置する。</p> <p>なお、設置箇所はATS確認操作により入換を実施している3車庫（西宮、正雀、桂）について本年度から準備にかかり、2015年度までに設置していく。 ※工事の進捗状況について年度末毎に報告を求めている。</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
近畿運輸局	京福電気鉄道株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H24. 7. 10	<p>輸送の安全確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、平成24年7月9日嵐山本線帷子ノ辻停留場～有栖川停留場間において、車両停止標識を冒進し、また踏切が無遮断となることを認識していたにも拘わらず退行運転をしていたことは誠に遺憾である。</p> <p>このような規定に違反した危険な運転を防止するため、早急に原因を究明し、必要な措置をこうずるよう厳重に警告する。</p> <p>なお、講じた措置については速やかに報告すること。</p>	H24. 10. 5	<ol style="list-style-type: none"> 執務状況の再点検 <ul style="list-style-type: none"> 社長、安全統括管理者以下関係管理者による添乗 運転士点呼の立会いによる実施状況確認 監査室による内部監査の実施 運転従事員に対する運転取扱いの再徹底、再教育 <ul style="list-style-type: none"> 鉄道部長通達の発出 研修、点呼時の注意喚起 運転保安会議における幹部から各管理者への指示 監督職への運転取扱に関する再教育 異常時を想定した実設訓練の実施（全運転士） 行き先誤認の防止対策 <ul style="list-style-type: none"> スタッフ表示方法の変更 行き先確認標示設置 速度制限標設置 入換信号に対する車両停止限界付近軌道内に警告灯を設置

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
北海道 運輸局	北海道旅 客鉄道株 式会社 安全統括 管理者	鉄道部長	H24. 7. 20	<p>運転士の執務の厳正については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、平成24年7月16日海峡線知内駅～津軽今別駅間において、貴社の運転士が両耳に耳栓を着用した状態で列車を操縦したことが判明した。</p> <p>かかる行為は、列車防護無線の警音や列車無線の音声などが聞こえないことにより、鉄道輸送の安全を脅かすおそれがあるものであり、誠に遺憾である。</p> <p>貴社においては、運転士の管理について検証の上、必要な改善措置を講ずるよう厳重に警告する。</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. 1. 25	<p>1. 本社運輸部（指導・性能）グループリーダー、支社乗務員指導担当が函館運輸所へ赴き、職場点検を実施し、身体基準の指導周知方法を確認し、改善すべき点について直接、管理者、指導員に指導した。</p> <p>2. 本社が、身体基準に関して具体的に起こり得る事例について、見て直ぐ分かるイラストを活用して「なぜ」「どうして」を考えさせる各現場共通に使用できる指導訓練資料を作成、配布し、その行為を行った場合にどのような影響があるか議論することにより、運転士の理解を深める指導を行うよう各現場管理者に指示した。</p> <p>3. 本社は、各現場の指導訓練時において、本社が作成した動力車操縦者運転免許に関する資料を用いて指導周知するよう指示するとともに、各現場の指導方、着眼点をトレースし、運転士の理解度、指導効果等の実態把握を行い、その結果に基づき直接、管理者、指導員への指導を実施した。</p> <p>4. 函館運輸所は、耳栓を着用した運転士に対し、以下の指導を行った。</p> <p>① 眼に対する眼帯の着用と、耳に対する耳栓の着用が身体機能を自ら低下させる行為として全く同一の解釈であること、その他、色の判別が付きにくくなる濃いサングラスをかけて運転したり、イヤホンで音楽を聴きながら運転したりすることによって、どのようなことが考えられるかなどの具体例を示しながら理解させた。</p> <p>② 耳栓は音を全体的に聞こえにくくするものであり、耳栓を着用した状態で運転操縦を行うことにより列車防護無線の警音等が聞こえなくなる、列車運転中の異常に迅速に対応出来なくなる等、なぜその行為がいけないのかを理解させるとともに、鉄道の安全性を損なう重大な事象であることを理解させた。</p> <p>③ 聴力低下により乗務できなくなるとの思いがあったとは言え、誰にも相談せず自分の判断で耳栓を着用した行為は、鉄道の安全性を損なう行為であること、また特に身体に関する事につい</p>

						<p>ては相談なく勝手な判断で実行しないよう指導した。</p> <p>5. 函館運輸所は、運転士の耳栓着用の事実が、管理者含む運転フロントが知らずに発生していたことを重く受け止め、日常的な諸問題、改善等の吸い上げを強化するために、以下の改善措置を講じた。</p> <p>① 点呼執行者が仕業後点呼時に、運転士に仕業途中において何か変わった事は無かったかを積極的に問いかけ、聞き出しを実施し、運転士が申告した意見等について確実に回答すること記録に残すこととした。</p> <p>② 管理者、指導員が指導訓練で出た運転士の意見に対し、処理方が曖昧だった部分があったことから、申告事項一覧表を新規作成するとともに、点呼時の記録と合わせて必ず回答を作成し、本人への返答と掲示による全体周知を行うこととした。</p> <p>③ 管理者、指導員等は運転士との普段の会話の中で、環境等に関する話題には特に注意して耳を傾け、出た情報については、ミーティング等で共有するとともに、速やかに現状を確認し、出来る限り対処することとした。</p> <p>6. 青函トンネル内の騒音対策として次の改善措置を講じた。</p> <p>① 各車種の運転室における騒音測定を実施し、その結果に基づき、運転室騒音レベルの高いところを対象としてレール削正を実施する。</p> <p>② 車両の防音対策を実施した。</p> <p>③ 今後は、定期的な騒音測定を実施し、その結果を基に計画的なレール削正を実施する。</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
中部運輸局	東海旅客鉄道株式会社 安全統括管理者	鉄道部長	H24. 7. 24	<p>保守作業時の安全確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、平成24年7月24日、貴社の東海道線東静岡駅構内において、作業員1名が列車に接触し死亡する事故が発生した。</p> <p>貴社においては、平成21年7月3日に東海道線沼津駅～三島駅間において同様の死亡事故を発生させており、再びこのような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</p>	H24. 12. 20	<p>(1) 線路内立入時の基本動作の再徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> 静岡支社及び東海鉄道事業本部において緊急事故防止会議を開催し（7月25日）社員及び関係会社社員に対し速やかに事故概要を周知するとともに、基本動作の徹底（線路内立入責任者の指示があった後の中継見張員の線路内立入、線路内立入時の指差称呼、軌道外の安全な場所の歩行等）を指示した。

			<p>在、運輸安全委員会において調査中であるが、貴社においても、同種事故の再発を防止するため、早急に調査を行い、必要な措置を講ずるよう厳重に警告する。</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>	<ul style="list-style-type: none"> ・「自らの命を守るために必ず遵守すべき項目」(別添)を定め、作業前点呼時に列車見張員等及び作業責任者等に必ず宣誓させることとし、7月26日より取り組みを開始した。 <p>(2) 安全パトロールによる実施状況の確認</p> <ul style="list-style-type: none"> ・離れた地点で単独で業務にあたる中継見張員に対し、列車見張業務従事者に加え、その前後における線路内立入、移動等に関する作業実態の把握を実施し不備が認められる場合は改善措置を講ずることとした。 ・当面の間、点呼立会により線路内立入時の遵守事項の宣誓・定着状況確認を実施することとした。
--	--	--	--	---

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
近畿 運輸局	近江鉄道 株式会社 安全統括 管理者	鉄道部長	H24. 8. 16	<p>運転士の執務の厳正については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、8月16日近江鉄道本線において、運転士が走行中に私用のため私物の携帯電話を使用していたことが判明した。</p> <p>輸送の安全に重大な影響を及ぼすこのような事案を発生させたことは誠に遺憾であり、厳重に警告する。</p> <p>貴社においては、本事案の重大性を十分認識し、運転士の運転取り扱いの実態を把握するとともに、運転士に対する教育を検証した上で、執務の厳正が確保されるよう必要な措置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた措置については、文書により速やかに報告されたい。</p>	H24. 10. 18	<p>1. 周知と指導</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 社長、安全統括管理者から訓示、指示を発出 ・ 運転管理者、部長それぞれの通達を発出し「社給携帯電話取扱い手引き」を制定 <p>2. 運転士の運転取扱の実態把握</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 全運転士に対し「運転士の使命感と責任について」レポートを提出させた。 ・ 全運転士に対し運転管理者によるヒヤリングを実施 ・ モニターを導入し、実施結果について検証し、追跡指導を行う。 <p>3. 教育、指導の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 外部講師による規律教育、グループミーティング、部内全体への水平展開の実施 <p>4. 執務の厳正の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 管理監督者の指導力強化(幹部職員による現場巡視を継続して実施)

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厳重に警告する。</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>緊急対策</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"> ・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。 <p>(2) 経営トップからの注意喚起</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>(3) 机上教育の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>恒久対策</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>

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
九州 運輸局	九州旅客 鉄道株式 会社 安全統括 管理者	鉄道部長	H24. 11. 12	<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を喚起してきたところであるが、本日11月12日、貴社が施工する鹿児島線の高架化工事の作業中のクレーンが、九州新幹線新玉名駅～熊本駅間において架線を支障する事象を発生させ、長時間の運転休止により利用者に多大な影響を与えたことは誠に遺憾である。</p> <p>については、自社の近接工事により営業中の新幹線の安全・安定輸送に影響を与えたことの重大性を十分認識した上で、施工の管理など背後要因を含め原因を究明し、再発防止の措置を講じて、二度とこのような事象を発生させることのないよう厳重に警告する。</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>	H25. 1. 29	<p>(1) 緊急的な措置</p> <p>① 平成24年11月12日に、安全推進部長から鉄道事業本部全社員に対し事務連絡「工事の厳正について」を発し、工事計画や作業実態が安全なものとなっているか点検して安全・安定輸送の確保を徹底するよう指示をしました。</p> <p>② 平成24年11月12日に、建設工事部長から建設工事部全社員に対し事務連絡「クレーン作業に伴う事故防止の取組みについて」を発し、クレーン作業における施工管理及び安全管理の徹底により事故防止の取組みに万全を期するよう指示をしました。</p> <p>③ 平成24年11月13日に、建設工事部施設課長から建設工事部施設課全社員に対し事務連絡「クレーンの作業に伴う事故防止の取組みについて」を発し、クレーン作業を伴う建設工事の緊急点検の実施及び請負会社に対する緊急事故防止講習会の開催について指示をしました。</p> <p>④ クレーン作業を伴う工事箇所の緊急点検の実施 現在、施工を行っているクレーン作業を伴う建設工事について緊急点検を実施し、安全が確保されている事を確認しました。 ・新幹線に近接する工事箇所 11月16日まで(実施済み) ・その他の工事箇所 11月28日まで(実施済み)</p> <p>⑤ 請負会社に対する緊急事故防止講習会の開催 今回の事故内容の周知及び安全対策の徹底を図るため、現在施工している建設工事の全ての工事管理者に対し、緊急事故防止対策講習会を開催して再発防止を徹底しました。 ・新幹線に近接する工事箇所 11月16日まで(実施済み) ・その他の工事箇所 11月28日まで(実施済み)</p> <p>⑥ JR監督員等に対する再教育の実施 平成24年11月20日に今回の事故内容の周知及び安全対策の徹底を図るため、建設工事を担当する監督員等に対し、緊急事故防止対策会議を開催</p>

					<p>して再教育を実施しました。</p> <p>(2) 恒久的な対策</p> <p>① 既設構造物（埋設物）の調査結果報告の確認について</p> <p>J R監督員等は、請負会社に既設構造物の調査報告を行わせ、防護等の処置についての覚書を取交し、その実施状況を現地で確認します。また、建設工事部で定める監督員等が工事着手までに確認する事項のチェックリストに既設構造物に関する覚書の項目を追加し、建設工事部担当課長等が、覚書が取交されているかの確認を行うとともに、監督員等が現地で処置状況を確認しているかのチェックを行います。</p> <p>② 既設構造物認知後の対応について</p> <p>施工途中で新たに既設構造物の存在が判明した場合、J R監督員等は、請負会社に調査及び現地表示を行うよう指示を行います。また、調査結果を双方で確認し、既設構造物が損壊する可能性がないかの検証を行ったうえで覚書を追加修正し、防護等の必要な処置を実施します。</p> <p>③ 施工手順変更時の対応について</p> <p>J R監督員等は、当初計画どおり高架橋工事の前に当該暗渠を撤去するものと思い込み、施工手順の確認を怠ったことから、施工計画変更の際には、請負会社に速やかに報告させ、双方で施工手順に問題がないか打合わせを実施します。</p> <p>また、J R監督員等が請負会社と日々の施工に関する保安上の打合せを行う施工打合せ票に、既設構造物を確認する項目を追加し、既設構造物の処置を行わないまま施工できないようにします。</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
九州 運輸局	九州旅客 鉄道株式 会社 代表取締役	運輸局長	H24. 12. 13	<p>鉄道の安全の確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、年末年始の輸送等に関する安全総点検の実施期間中にもかかわらず、昨日12月12日、貴社が施工する鹿児島線熊本駅付近における高架化工事において、列車と工事用自動車が衝突する事故を発生させた。貴社においては、本年11月12日にも、同じ高架化工事において、工事用クレーン車が九州新幹線の架線を支障する輸送障害を発生させており、連続して工事中の事故等を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>については、事故等の原因を究明するとともに、工事における施工管理及び安全管理体制を見直すなど、必要とされる措置を早急に講ずるよう厳重に警告する。</p> <p>なお、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>	H25. 1. 29	<p>(1) 緊急的な措置</p> <p>① 平成24年12月14日に、鉄道事業本部長から鉄道事業本部全社員に対し事務連絡「鉄道の安全輸送の確保について」により「非常事態宣言」を発し、定められた作業・手順の遵守や基本動作の徹底等の安全に関わる基本的なルールが実行されているか確認するとともに、年末年始多客輸送の安全安定輸送の確保を指示しました。</p> <p>② 平成24年12月14日に、鉄道事業本部長から工事施工中の請負会社に対し事務連絡「工事施工時のルールの遵守について」を発し、仕方書や覚書等に定められたルールを遵守することとJR九州の鉄道の運行に関わる作業において、ルールの逸脱がないことの自主点検を行うよう要請しました。</p> <p>③ 平成24年12月16日、現地において社長、安全推進部長による熊本高架工事の請負会社に対する緊急の事故防止会議を開催し、安全への取組の徹底を要請しました。</p> <p>④ 平成24年12月19日、鉄道事業本部長が現地に赴き、当該請負会社に対し、定められたルールを遵守するように直接指導を行いました。</p> <p>⑤ 平成24年12月20日に、施設部長、建設工事部長による熊本高架工事の全ての工事管理者に対する緊急の事故防止会議を開催し、基本ルールの再徹底を指導しました。</p> <p>⑥ 当面の間、熊本高架工事については、JR監督員等が立会して作業を行い、チェックリストを用いた保安体制の確認を実施します。</p> <p>⑦ 他の工事用踏切について、事故発生直後に自主点検の指示を行うとともに、平成24年12月27日までに、JR監督員等による点検を実施して異常のないことを確認しました。</p> <p>(2) 恒久的な対策</p> <p>① 工事用踏切取扱いの体制について 工事管理者（保安担当）が他の業務で現地を離れて不在だったことから、工事用踏切</p>

					<p>を列車間合で使用する場合は、営業線工事に精通した会社を選定したうえで、工事用踏切の取扱いを別途契約することにより、工事用踏切取扱いのみの体制を整え、工事管理者（保安担当）が他の業務等で現地を離れることのないよう確実に専任します。</p> <p>② 工事用踏切の取扱いについて</p> <p>JR監督員等は、工事用踏切を取扱う請負会社の工事管理者（保安担当）に、任務の重要性や厳守すべき取扱い手順を覚書に記載させて提出させたうえで、事故事例を示し、取扱いを誤れば重大な事故に繋がることや、取扱い手順を直接指導し、覚書を取交します。さらに、JR監督員等は、工事管理者（保安担当）が工事用踏切の任務の重要性と取扱い手順を十分に理解しているかを確認するため、新たに工事用踏切を列車間合で使用開始する際に現地で立会します。</p> <p>また、安全パトロール実施時に、覚書に記載した現地の体制及び取扱い手順が徹底されているか確認を行います。</p>
--	--	--	--	--	--

平成23年度の行政指導を行ったもので平成24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
九州 運輸局	西日本鉄 道株式会 社 安全統括 管理者	鉄道部長	H23. 6. 17	<p>輸送の安全確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、本日、貴社天神大牟田線 下大利駅～都府楼前駅間を走行中の列車において、3両目天井部分から何らかの物が車内に落ち、乗客が負傷するという鉄道人身障害事故を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>本事故に関して、運輸安全委員会の調査等、関係機関へ全面的に協力するとともに、貴社においても早急に原因の究明を行い、同種事故の再発防止のため必要な措置を講じ、輸送の安全の確保に万全を期するよう厳重に警告する。</p> <p>なお、講じた措置については速やかに文書をもって報告されたい。</p>	H23. 7. 8 (中間報告)	<p>1. パンタカギハズシヒキボウの一部を絶縁物で覆う。</p> <p>2. フタマタ直下に絶縁材を塗布する。</p>
					H25. 4. 23 (最終報告)	<p>運輸安全委員会の調査結果を踏まえた再発防止対策緊急対策で再発防止を図れると判断しているが、更なる安全性を高めるために次の対策を追加して実施する。</p> <p>(1) 屋根全体に絶縁材Bを塗布する</p> <p>(2) 絶縁材劣化防止のため、絶縁材Bの上部に更に仕上材を塗布する。</p> <p>(3) 絶縁材A使用車両については、一度屋根全体の絶縁材を全剥ぎし、改めて絶縁材B及び仕上材を塗布し、絶縁状態を確認するため耐圧試験を実施する。</p> <p>(4) 目視による入念な点検を継続し、亀裂等の早期発見に努める。</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
中部 運輸局	日本貨物 鉄道株式 会社 安全統括 管理者	鉄道部長	H23. 12. 28	<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23年12月27日、東海道線岐阜貨物ターミナル駅構内において、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運輸安全委員会が調査中であるが、事故の調査にあたっては関係機関に対し全面的に協力するとともに、貴社においても早急に調査し、必要な措置を講じられたい。</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>	H24. 2. 20 (中間報告)	<p>緊急対策</p> <p>(1) 本社から緊急に全国の全現場へメール（書面）にて事故状況を周知すると共に、荷役作業時に異常を感じたら必ず連絡及び確認を行うこと、隣接線を支障した場合は併発事故防止を行うことを徹底した。</p> <p>(2) 東海支社から岐阜貨物ターミナル駅及び静岡貨物駅に対し、コンテナ積卸作業を実施した車両については、当該列車の発車までに積付検査担当又は、管理者等が載線状態に異常がないことを確認するよう、口頭及びメール（書面）にて指示した。</p> <p>(3) 東海支社から管内の全現場に対して「重大事故の発生について」をメール（書面）にて発信、今回の事故は社会的影響の大きな事故であることを周知し、再度基本動作を徹底すること及び、荷役作業駅においては教育及び基本動作訓練を実施するように指示し、作業帯同の強化により指導を強化して、実施状況をチェック表に記録するよう指示した。</p> <p>暫定的対策</p> <p>(1) 作業面における対策として、全国の着発線荷役駅等で荷役線から本線に進出する列車を対象に、当該列車の発車までにコンテナ積卸作業を実施した車両の載線状態に異常がないことを積付検査担当又は、管理者等が確認することとする。</p> <p>(2) 全国の着発線荷役駅等において、関係するフォークリフトオペレーター全社員を対象に、持ち上げ脱線事故防止を目的とした緊急訓練を実施する。緊急訓練は、駅長・各支社駅指導担当及び業務受託会社の指導者が行う。</p> <p>恒久対策</p> <p>(1) 平成24年度下期に予定しているTRACE（トレース：フォークリフトに装備した装置により、駅構内のコンテナ位置、積卸情報等を一元的に管理するシステム）機器の更新に合わせ、フォークリフトオペレーターに異常な重量を検知したことを知らせる装置を開発し、装置を取り付けていく。 (平成24年10月以降順次実施)</p>
					H25. 7. 9 (中間報告)	平成24年10月以降、JR貨物が所有しているフォークリフトに対し

					告)	<p>て、TRACEシステムを更新し、以下の内容を順次整備している。(平成25年12月 完了予定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①コンテナ質量に応じて異常な荷重を検知した場合に、作業者に鎖錠の可能性を知らせるよう、警報音及び警報画面に出力(作業者がボタンを押下して確認を行うまで継続)することを追加する。 ②運転室に設置されたモニタ画面で荷役作業を確認できるよう、フォークやマスト上部にカメラを搭載した。 ③荷役指導や荷役事故防止のために、ドライブレコーダーを搭載した。
--	--	--	--	--	----	---

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
九州 運輸局	長崎電気 軌道株式 会社 安全統括 管理者	鉄道部長	H24. 2. 5	<p>輸送の安全確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、平成24年2月4日に大浦支線 市民病院前停留場～大浦海岸通停留場間において、軌道敷内に停止している乗用車に貴社の車両が衝突し、乗客等が負傷する道路障害事故を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>については、運輸安全委員会の事故調査等へ全面的に協力するとともに、貴社においても早急に事故原因を究明して、同種事故の再発防止のため必要な措置を講じ、輸送の安全を確保するよう厳重に警告する。</p> <p>なお、講じた措置については、速やかに文書をもって報告されたい。</p>	H24. 3. 2 (中間報告)	<p><当面の再発防止対策></p> <p>(1) 安全統括管理者名で「輸送の安全の確保」について提出し、人命を預かる立場であることを強く自覚し、業務を遂行するよう指示しました。又、同時に警告文を掲出し、事故の重大性を認識させました。</p> <p>(2) 電車部長名で緊急達示を掲出し、安全最優先を再認識する旨を指示しました。</p> <p>(3) 事故情報を掲出し、事故情報を周知しました。</p> <p>(4) 全乗務員に対して緊急個人面談を実施し、事故の概況説明及び雑踏な箇所においては減速運転し、再発防止に努めるよう指導しました。</p> <p>(5) 事故防止委員会を開催し、原因及び再発防止策を検討しました。</p> <p>(6) 当該運転士に対し、安全運行に対する机上教育を実施しました。</p>
					H24. 12. 27 (最終報告)	<p>運輸安全委員会の調査結果を踏まえた再発防止対策</p> <p>(1) 自動車の運転者が軌道敷内を通行する際に、電車の運行に支障を及ぼさないようにするため、当社のホームページで道路利用者に対し啓蒙活動やチラシの配布を実施した。</p> <p>(2) イベント等が開催されるときは、達示の掲示及び出勤点呼時の注意喚起に加え、事前に班長による組員への声かけを行い、安全意識の向上を図っていきます。</p> <p>(3) 年2回の速度感養成訓練時に実施している非常制動訓練で、発電ブレーキの適宜操作や制動距離短縮になることの認識を高めていきます。</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
近畿 運輸局	大阪市交 通局 安全統括 管理者	鉄道部長	H24. 2. 22	<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が、本日2月22日、1号線（御堂筋線）梅田駅構内において、プラットホームにある倉庫の火災により輸送障害を発生させ、旅客等に多大な影響を与えたことは誠に遺憾である。</p> <p>よって、貴局においては、火災の原因を究明して対策を講じ、再びこの様な事態を発生させないよう警告する。</p> <p>なお、講じた対策等については、速やかに文書を持って報告されたい。</p>	H24. 7. 27 （中間報告）	<p>① 駅施設の管理の徹底をおこない、倉庫の不適切な利用の有無及び駅職員の防火管理の徹底等の是正をおこなった。</p> <p>② 出火場所において清掃委託者が直前に喫煙をおこなっていた事実から各清掃委託者への禁煙の指導を徹底した。</p> <p>③ 駅職員及び駅施設利用者に対して火元確認点検及び禁煙等防火対策の徹底をおこなった。また、非常放送設備の不作動に伴い地下鉄全駅において点検をおこない異常がないことを確認した。</p>
					H25. 3. 28 （最終報告）	<p>① 全職員に本事象を周知し、職員の防火意識の高揚を図るとともに、駅長に対し、駅構内の巡視の強化と倉庫の点検、管理の徹底を指示した。</p> <p>② 清掃委託事業者に対し、倉庫における塵芥の放置禁止、施錠の確実な実施、作業員室の禁煙、回収した塵芥に吸い殻が混入していないかの確認の徹底を指導した。</p> <p>③ 防火対策に関するマニュアルを策定し、全職員に対し、手順等を徹底した。</p> <p>④ 全ての委託事業者に対し、禁煙、火元確認点検の徹底と駅施設の鍵の取扱いの厳正化を指示した。</p> <p>⑤ 春と秋の火災予防運動等で管理職が実施状況を確認した。</p> <p>⑥ 火災発生後の連絡通報体制を見直した。</p> <p>⑦ 初期消火、避難誘導に関する訓練を実施した。</p> <p>⑧ 梅田駅のような規模の大きい駅においてエリアを分割し、初期消火、避難誘導を実施することとした。</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
北海道 運輸局	北海道旅客鉄道株式会社 安全統括 管理者	鉄道部長	H24. 3. 1	<p>輸送の安全確保については、かねてから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2月29日函館線八雲駅構内において、列車脱線事故を発生させたことは誠に遺憾であり、嚴重に警告する。</p> <p>事故の原因については、運輸安全委員会において調査中であるが、事故の調査にあたっては関係機関に対し全面的に協力するとともに、貴社においても原因を究明し、万全の再発防止対策を講じられたい。</p> <p>なお、講じた具体的措置については、文書にて速やかに報告されたい。</p>	H25. 4. 30 (中間報告)	<p>1. 駅構内状況の把握と予防除雪について</p> <p>① 本社は、各駅の作業ダイヤを精査し、構内巡回作業が組み込まれてない駅については作業ダイヤの見直しを行った。なお、常例の作業として構内巡回作業を組み込まない一部の駅については、当面の間、日々の業務指定の中で駅長等が構内巡回作業を行う他、パートナー社員から除雪作業後の構内状況の報告を受け、構内状況を把握することとする。</p> <p>② 本社は、「構内予防除雪マニュアル」作成した。これに基づき、本社は、各地区駅において同マニュアルの説明会を実施し、予防除雪の徹底を周知した。</p> <p>③ 本社は、各駅が確実な構内状況把握の実施を図るべく、構内状況の点検項目を明確にした『構内状況記録簿』(点検用・報告用)を作成した。</p> <p>④ 各駅の当務駅長は、自駅の構内状況把握と予防除雪の状況について、『構内状況記録簿』(点検用)に基づき予防除雪が適切に行われているか、毎日点検を実施するとともに不適切な予防除雪を確認した場合は、直ちにパートナー社員に除雪範囲を明確に指示し、適切な予防除雪を実施する。被管理駅の構内状況についても、毎日パートナー社員より『構内状況記録簿』(報告用)により報告を受け、駅長等が定期的に巡回し、現地、現物による巡回指導を行う。また、荒天予報時、荒天時においては都度巡回点検を行い、構内状況の把握を行う。駅長は、断続的な降雪により、本・副本線が使用できないと判断した場合は、直ちに関係輸送指令に通報する。</p> <p>⑤ 本・支社、関係地区駅輸送業務センターは、駅に対し1ヶ月に1回以上の頻度で計画的にエリア内を巡回し、『構内状況記録簿』(点検用)に基づき構内状況及び作業実態の把握を行うと共に関係駅に対し予防除雪の指導を行い、巡回点検の結果については、本・支社、関係地区輸送業務センター間で共有化する。また、荒天予報時及び荒天時は、本社・支社、関係地区駅輸送業務センターが、関係方面の各駅</p>

					<p>構内状況をその都度巡回して現場を把握すると共に、要注意箇所は積雪状況の変化に特段の注意を払い、巡回者が撮影した写真データ等により輸送指令と共有化を図り運転計画に活用する。</p> <p>2. 教育について</p> <p>① 本社は、新たな教育資料として構内管理の着眼点、過去の事象などを盛り込んだ構内予防除雪マニュアルと具体的な予防除雪作業方の映像資料を作成し各駅に配布した。</p> <p>② 本社は、駅長またはそれを代務する副駅長や運転担当の助役に対し、毎年実施している入冬期前管理者勉強会において触車事故防止の安全教育に加え、構内予防除雪マニュアルと具体的な予防除雪作業方の映像資料に基づき、構内管理と予防除雪について指導を行う。</p> <p>③ 各駅長は、入冬期前及び折り返し時期の勉強会において、構内予防除雪マニュアルと具体的な予防除雪作業方の映像資料に基づき、社員及びパートナー社員に具体的な予防除雪の作業方について指導を行う。</p> <p>④ 社員研修センターにおける集合研修において、構内管理と具体的な予防除雪に関するカリキュラムを新たに追加し、教育を実施した。</p> <p>3. 八雲駅の改善措置</p> <p>①、②のほか、次の措置を講じた。</p> <p>① 八雲駅長は、作業ダイヤを見直し、毎日当務駅長が構内巡回を行い構内状況を把握し、パートナー社員に対する作業指示、状況に応じた予防除雪手配を行うこととした。</p> <p>② 八雲駅長は、本社、関係支社からの指導を受け、事故防止検討会を開催し、全社員に予防除雪の重要性と構内巡回による適切な構内把握について指導した。</p> <p>③ 八雲駅は、予防除雪マニュアルにフランジウェイ部の除氷雪方、要注意箇所を加え見直しを行った。</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
北海道運輸局	北海道旅客鉄道株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H24. 3. 8	<p>輸送の安全確保については、かねてから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3月7日留萌線箸別駅～増毛駅間において、列車脱線事故を発生させた。</p> <p>貴社は去る2月29日にも同種の事故を発生させており、当局から鉄道輸送の安全確保について警告したにもかかわらず今回の事故を発生させたことは極めて遺憾であり、厳重に警告する。</p> <p>事故の原因については、運輸安全委員会において調査中であるが、貴社においても安全管理体制等の背後要因を含め原因を徹底的に究明し、必要な措置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた措置等については、文書にて速やかに報告されたい。</p>	H25. 4. 30	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本件斜面について、不安定な土砂や礫を除去した上で落石防止網（非ポケット式）を設置した。また、倒壊した落石止柵を復旧した。 2. 本件斜面に流下していた塩ビ管からの排水が斜面外に流れるように、排水経路を変更した。 3. 留萌駅～増毛駅間の斜面について、既存の構造物検査記録簿の他に、斜面の状況を把握できるスケッチや写真を含む「のり面管理台帳」を新たに作成し、今後の検査に持参し状態の変化を把握するとともに、変化があればそれを記入し、更新を行っていくこととした。なお、他線区の要注意箇所についても順次のり面管理台帳を整備していく。 4. 雪崩防止柵については、毎年現場からの要求に基づき本社が現地調査及びヒヤリングを行い、優先順位を決定し整備してきたが、今後は現場からの要求に基づいた整備と併せて雪崩要注意箇所について優先順位付けを行い、計画的に整備する。また、雪崩防止柵を整備した雪崩要注意箇所の解除については、本社と現場が連携し、現地確認によりその効果を検証した上で、最終的に本社が判断する。なお、平成24年度は、3月7日の脱線現場を含め19箇所に雪崩防止柵を設置（脱線現場は平成24年11月30日に設置）したほか、雪覆いを1箇所設置した。 5. 雪崩検知装置を留萌線箸別駅～増毛駅間(65k600m～65k700m)に設置した。なお、雪崩検知装置は雪崩が発生していなくても降雪の重さにより作動してしまうという課題があることから、今回設置箇所における冬季間の検証を継続し、雪崩検知装置を設置すべき箇所の選定について検討していく。 6. 雪崩警備の発令および解除の基準、雪崩運転規制の基準並びに雪崩要注意箇所の指定について、「災害時運転規制等マニュアル」へ明記した。また、雪崩警備の際の着眼点について、「雪崩要注意箇所等の管理について」（事務連絡）にて周知した。また、関係社員に対し、改

					<p>訂した「災害時運転規制等マニュアル」の教育を実施した。</p> <p>7. 災害警備発令基準（なだれ）及び要注意箇所表（なだれ）を「災害警備計画表」へ明記した。また、「災害警備計画表」については、現場管理者の他、本社工務部保線課および工事課で定期的にチェックを行い維持管理をしていく。</p> <p>8. 全道の雪崩要注意箇所について、見通しの悪い箇所や対策工の未整備の箇所等、計画的な徐行が必要な箇所を調査し、その結果を踏まえ、見通しの悪い雪崩要注意箇所については、対策工の整備や除雪などの雪崩対策を実施するとともに、点検により雪崩の恐れがある場合は、必要により減速運転を実施する。なお、留萌線箸別駅～増毛駅間（64k500m～66k500、L=2,000m）における徐行箇所は、今後の雨や雪により落石及び土砂崩壊、雪崩等の可能性が懸念されることから、減速運転を継続する。</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	東日本旅客鉄道株式会社 安全統括管理者	鉄道部長	H24. 3. 22	<p>運転士の執務の厳正については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、今般、貴社の運転士が列車走行中、私用のため私物の携帯電話を使用していたことが判明した。</p> <p>このような行為は、輸送の安全に支障を来す恐れのあるものであり、また、公共交通機関への信用を失墜させるものであり、誠に遺憾である。</p> <p>貴社におかれては、事柄の重大性を十分認識し、運転士の運転取扱いの実態を把握するとともに、運転士に対する教育を検証した上で、執務の厳正が確保されるよう必要な改善措置を講じ、二度とこのような事案を発生させないよう、厳重に警告する。</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>	H24. 8. 3	<p>【緊急対策】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 安全統括管理者より「安全の確保に向けた執務の厳正に関する指導事項について(通達)」を発出し、運転士をはじめ全社員を対象に注意喚起を実施 2. 「安全の確保に向けた執務の厳正に関する指導事項について(連絡)」を発出し、私物の携帯電話を携帯する場合は、電源を切り乗務用鞆に収納することとし、身につけて携帯することのないよう再指導を実施 3. 運転士に対して、乗務員指導管理者による面談を実施 <ol style="list-style-type: none"> (1) 乗務中の私物の携帯電話の携帯方法及び使用実態の確認 (2) 本事象が「動力車操縦者運転免許に関する省令」及び「運転安全の確保に関する省令」に違反する行為であることを再確認させるとともに、免許の取消又は免許の停止などの行政処分の該当事象であることを再指導 (3) 乗務中における私物の携帯電話の不適切な使用等、執務態度においてお客さまが不安を感じることはないよう指導の徹底 4. 定例訓練において私物の携帯電話の携帯について再指導を実施 5. 列車添乗時等に私物の携帯電話に関する実態把握を実施（不適切な使用実態なし） <p>【恒久対策】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 運転士が携帯する「運転士標準集」執務基準に、私物の携帯電話を携帯する際のルールを明し、全運転士に配付するとともに指導を実施（車掌標準集にも記載） 2. 定例訓練で毎年1回、全運転士に対し私物の携帯電話の携帯について指導し、乗務中の私物の携帯電話の使用は、免許取消又は許停止などの行政処分の対象となることを指導する 3. 管理者等は、運転台に添乗した際に、随時、私物の携帯電話携帯する際のルールについて運転士に対し個別に指導する 4. 新規養成の運転士に対しては、動力車操縦者運転免許取得前に養成所で実施される修了講習において、乗務中の私物の携帯電話の使用は、免許の取消又は免許の停止などの行政処分の事象であることを指導する

資料4 重大な事象が発生した場合等、特に必要がある場合に実施した特別保安監査
 における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
四国 運輸局	伊予鉄道 株式会社 代表取締役 社長	運輸局長	H24.11.6	<p>1 乗務員に対する点呼について、点呼実施者の業務が輻輳するなどによって点呼や申告に係る社内規程等に基づく点呼が適切に実施できていないことを認めたので、点呼に係る規程類を再整備し、確実に実施できるよう要員を確保するなど、実施体制を構築し、確実な点呼を実施すること。</p> <p>2 運転士について、体調不良であるにも関わらず自主申告をせず、そのまま乗務をしたことによって正常な列車の操縦ができなかった事実を認めたので、心身の状態に異常がある場合には速やかに申告させるための具体的な措置を講ずること。また、管理者は、体調不良者の把握に努め、平常から管理を徹底すること。</p> <p>3 異常運転時の対応について、ATSによる非常制動が動作した際に運転士が社内規程に基づく取扱いをしなかったこと、また、複数回の非常制動にも関わらず車掌が指令等へ連絡するなど適切な対応ができていなかったことを認めたので、異常を認めた場合の対応方法を規程類に明確化するとともに、教育体制を確立したうえで関係規程が確実に遵守されるよう適切に教育を実施し、異常時対応について向上を図ること。</p> <p>4 過去に発生した事故（平成21年8月30日に発生した踏切障害事故、平成23年5月14日に発生した道路障害事故、平成24年9月6日に発生した車両衝突事故）については、運転事故等の報告が遅れている事実が認められ、また、動力車操縦者資質管理報告書（平成22年第1／四半期分）については、「資質管理の概況」欄の記載に誤りがあることが認められたので、関係規則に基づく報告事項の管理方法を規定するなど、管理体制を構築する</p>	H24.11.27	<p>改善指示に対する取り組みの要点</p> <p>1 点呼を確実に執行する意義が十分理解されていなかったことを改善するため、点呼実施者とすべての乗務員が適切に点呼を実施する体制を確立すべく、再教育と規程類の再整備および実施体制の強化を図り、安全輸送を担保する点呼を確実なものとする。</p> <p>2 体調不良である乗務員の交代要員が適切に配置できていなかったことを改善するため、代務可能な予備運転手士の確保を図り体調不良者の自主申告を促す措置とともに、日常における体調不良者の把握、および健康診断の結果に基づき適切な管理・指導を徹底する。</p> <p>3 乗務員の安全輸送への意識と教育が不十分であったことを改善するため、異常を認めた場合に社内規程に基づく適切な取扱い・報告が実施されるよう、規程類の再整備および教育・指導の強化により、確実な異常時対応の実施を図るものとする。</p> <p>4 確実な報告や届出ができていなかったことを改善するため、「運転事故等報告書」「資質管理報告書」等につき各担当部署において関係規則の周知・徹底を図るとともに、連絡通報体制を見直し確実な管理体制を構築する。</p> <p>5 本社管理部門と現場とのコミュニケーション及び安全に対する取り組みが不十分であったため、全ての社員が安全を最優先とする安全管理体制を再構築すべく、本社管理部門と現業部門との意思疎通の円滑化を図り、現業部門が抱える問題等を全社で共有するとともに、本社管理部門が率先して安全管理意識の向上を図る。</p>

			<p>こと。</p> <p>5 上記（1）から（4）までを適確に実施できるよう、本社管理者は現業管理者等とのコミュニケーションを充実するなどによって現業機関が抱える問題等を適確に把握・検討し、本社各部署が率先して安全管理意識の向上を図り、安全管理体制を確立すること。</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
近畿運輸局	阪堺電気軌道株式会社取締役社長	運輸局長	H25. 1. 22	<p>1 所属する運転士が恒常的に速度超過を行っていた事実があり、その要因としては、現行の発着時刻が近年の旅客の増加に伴う乗降時間の拡大及び一部車両（701形）の走行性能が反映されていないなど運行の実態に合っていないことにより生じた慢性的な運行遅延によるものと認められることから、運行の実態を適確に把握し、発着時刻を適正に変更すること。また、今後、同様の状況に至ることがないよう、適正に発着時刻を変更する方法の確立を図ること。</p> <p>2 運転速度の厳守については、教育及び添乗指導により実施しているが、所属する運転士が恒常的に速度超過を行っており、貴社もその事実を把握できていなかったことを確認したので、変更した発着時刻に沿って速度超過防止教育を行い、車両操縦の実態を適確に把握するなど、運転の管理を徹底すること。なお、改善にあたっては、運転状況記録装置、ドライブレコーダ等の設置とその活用についても検討すること。</p> <p>3 運転に関する業務については、現行の発着時刻が運行の実態に合っていないこと、及び所属する運転士が恒常的に速度超過を行っていたことから、管理が適切に行われていなかったことが認められるため、運転管理者は自身の職責を再認識し、運転に関する業務の管理を適切かつ確実にを行うこと。</p>	H25. 2. 21	<p>改善指示に対する取り組みの要点</p> <p>1 発着時刻の変更(ダイヤ改正)</p> <p>(1)変更概要</p> <p>①運転所要時分 早朝・深夜時間帯 天王寺駅前～我孫子道 現行18分・19分→20分 恵美須町～我孫子道 現行18分・19分→20分 我孫子道～浜寺駅前 現行25分→26分 昼間時間帯 天王寺駅前～我孫子道 現行20分→21分</p> <p>②整備時分(折り返し時分) 阪堺線 恵美須町 現行5分→7分 浜寺駅前 現行5分→15分 上町線 住吉公園 現行5分→15分 (休日表のみ)</p> <p>(2)新ダイヤに関する今後の検証 遅延状況等の調査(データ化)を月単位で営業課運転担当主任が行い、安全統括管理者および運転管理者等が出席する「安全推進部会」で、毎月その結果を検証 今まで現場の声に耳を傾けなかった体質を改善し、風通しの良い職場風土を形成するために、「安全推進部会」には安全統括管理者が指名した、運輸区の助役を出席させ現場の意見等を直ちに反映できる体制とし、遅延状況と併せ電車発着時刻の変更の必要性を検討することとし、必要と判断されれば直ちに変更作業に取り組む</p> <p>2 下記の各項目を「教育訓練実施要綱」に明確に記載し、各教育を実施</p> <p>(1) 運転士には、年2回実施している定例業務教育で、運転業務に必須の運転取扱心得の他、運転に関する諸規定の項目を必ず実施</p> <p>(2) 運転士登用の際の運転技能担当の教習指導員には、法令遵守等のコンプライアンスの徹底についての教育を実施</p> <p>(3) 運転士には、定例業務教育で法令遵守等のコンプライアンスの重要性についての教育を、年一回実施</p> <p>(4) 運輸区の助役には、助役研修会でコンプライアンスの重要性についての教育を、年一回実施。</p>

					<p>(5) 管理者等が、運転士の速度超過の実態に気づかなかったことから、運転士だけでなく、全社員に対しコンプライアンスの重要性についての教育を、年一回実施</p> <p>2-1 運転士の速度厳守状況の確認について</p> <p>(1) 運輸区助役が毎月の内一日、速度制限箇所において、地上から厳守状況を確認</p> <p>(2) 年6回実施している個人面談の中で、運転速度厳守状況を必ず確認</p> <p>2-2 「運転状況記録装置（ドライブレコーダー）の設置」</p> <p>平成28年6月末までに保有38両全て、および導入が予定されているLRV（超低床式車両）3編成全てに設置</p> <p>3 「安全管理規程」に則り、社長および役員、各管理者は輸送の安全を確保するため、適切な内部監査の実施により軌道事業の実施および管理の状況を把握</p> <p>安全統括管理者は、輸送の安全確保を最優先とし、社員等に対し輸送の安全に関する法令および規程等を周知し、遵守と安全第一の意識の徹底</p> <p>輸送業務の実施および管理の状況、並びに安全重点施策等に定める安全性向上施策の実施状況について、「内部監査」を実施すると共に、「安全推進委員会」「安全推進部会」において、各管理者から報告を求め、「現場巡視」の際には自身で確認を行い必要な改善の施策を講じる体制の構築</p> <p>運転管理者である営業課長は定期的に各職場を巡回し、乗務員を含む係員の運転業務に関する取り組み状況の確認</p> <p>「安全推進部会」には現場の監督者を出席させ、現場の情報および改善要望等を、部会メンバーで協議する体制の構築</p> <p>運転士への教育等については、運転に関する諸規定および関係法令を遵守する旨の教育の実施</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。

資料6 安全関連設備投資・修繕費(事業者別)

平成24年4月～平成25年3月

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		16,800,441	11,887,002	22,089,174	77,682,392	195,378,438	15.3%	11.3%
東日本旅客鉄道		404,400,000	163,700,000	224,515,137	1,825,378,902	4,495,134,892	9.0%	5.0%
東海旅客鉄道		301,672,471	136,915,545	167,132,930	1,235,988,139	3,943,640,658	11.1%	4.2%
西日本旅客鉄道		124,822,930	72,766,523	126,526,098	844,838,474	1,649,140,708	8.6%	7.7%
四国旅客鉄道		5,507,204	4,103,046	6,142,663	26,570,787	64,299,965	15.4%	9.6%
九州旅客鉄道		23,660,166	13,159,291	28,801,893	161,048,124	276,574,295	8.2%	10.4%
日本貨物鉄道		18,759,933	11,585,848	15,249,406	131,256,271	224,093,464	8.8%	6.8%
合計		895,623,145	414,117,255	590,457,301	4,302,763,089	10,848,262,420	9.6%	5.4%

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		28,907,631	23,691,367	15,718,692	157,807,412	672,763,740	15.0%	2.3%
西武鉄道		18,270,000	12,407,000	5,285,600	100,663,221	325,040,645	12.3%	1.6%
京成電鉄		9,831,552	8,140,795	2,713,645	58,240,102	231,383,962	14.0%	1.2%
京王電鉄		17,346,534	13,597,530	5,987,124	80,974,165	307,710,050	16.8%	1.9%
小田急電鉄		25,118,913	11,955,210	5,687,856	116,204,113	548,990,987	10.3%	1.0%
東京急行電鉄※2		43,542,311	18,303,248	6,064,635	146,444,046	568,641,819	12.5%	1.1%
京浜急行電鉄		18,306,629	17,082,180	9,380,381	77,202,443	269,391,954	22.1%	3.5%
相模鉄道		5,244,382	2,790,433	1,567,655	32,578,761	105,381,653	8.6%	1.5%
名古屋鉄道		10,590,816	9,550,558	4,532,014	84,127,720	390,067,509	11.4%	1.2%
近畿日本鉄道		19,286,000	14,924,000	7,268,870	150,140,929	765,344,132	9.9%	0.9%
南海電気鉄道		7,920,453	6,547,644	4,224,608	55,159,039	292,989,273	11.9%	1.4%
京阪電気鉄道※2		7,223,800	5,856,100	2,641,533	50,341,769	169,850,840	11.6%	1.6%
阪急電鉄		14,221,563	11,354,946	6,948,191	100,235,237	390,089,729	11.3%	1.8%
阪神電気鉄道		4,988,535	3,775,233	2,154,017	33,106,759	66,415,355	11.4%	3.2%
西日本鉄道		5,535,049	4,457,412	2,552,927	21,310,460	66,507,327	20.9%	3.8%
合計		236,334,168	164,433,656	82,727,748	1,264,536,176	5,170,568,975	13.0%	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	8,431,681	5,714,931	3,984,503	37,823,471	377,972,983	15.1%	1.1%
仙台市	2,021,718	1,196,365	1,315,756	11,665,957	118,727,212	10.3%	1.1%
東京都※2	28,415,465	16,195,951	9,280,100	133,360,911	1,543,620,141	12.1%	0.6%
東京地下鉄	75,245,125	14,501,833	19,934,178	332,809,114	1,041,455,561	4.4%	1.9%
横浜市	3,011,152	1,322,559	1,955,265	38,259,751	671,013,151	3.5%	0.3%
名古屋市	11,145,087	9,101,941	4,325,491	76,055,304	776,060,238	12.0%	0.6%
京都市	3,951,340	2,683,330	844,140	24,439,957	554,758,369	11.0%	0.2%
大阪市※2	37,489,215	19,499,373	5,653,213	151,742,666	1,207,552,917	12.9%	0.5%
神戸市	3,035,288	2,638,033	1,206,762	20,328,046	282,863,380	13.0%	0.4%
福岡市	2,517,949	2,517,949	2,744,314	24,722,747	459,697,754	10.2%	0.6%
合計	175,264,020	75,372,265	51,243,722	851,207,924	7,033,721,706	8.9%	0.7%

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	2,796,206	2,345,186	1,432,435	13,434,894	57,813,316	17.5%	2.5%
湘南モノレール	180,520	80,777	158,646	1,637,979	3,703,153	4.9%	4.3%
千葉都市モノレール	2,039,678	1,842,345	364,734	3,124,822	7,212,007	59.0%	5.1%
多摩都市モノレール	1,078,826	961,775	974,509	7,762,200	68,365,420	12.4%	1.4%
山万	38,762	32,749	33,405	217,570	940,222	15.1%	3.6%
舞浜リゾートライン	324,606	—	913,602	5,145,294	20,530,695	0.0%	4.4%
埼玉新都市交通	1,018,907	807,169	616,134	3,037,330	2,353,646	26.6%	26.2%
横浜新都市交通	3,136,322	3,133,067	190,013	3,607,350	13,652,462	86.9%	1.4%
ゆりかもめ	381,459	291,100	1,464,282	9,245,919	26,642,612	3.1%	5.5%
東京都※2	882,418	689,382	701,806	4,298,958	28,988,949	16.0%	2.4%
名古屋ガイドウェイバス	—	115,949	31,393	612,815	588,395	18.9%	5.3%
愛知高速交通	2,583	—	211,955	1,185,745	16,874,253	0.0%	1.3%
神戸新交通	932,344	730,908	1,046,096	6,050,995	29,349,752	12.1%	3.6%
大阪高速鉄道	579,194	401,060	839,493	8,718,663	23,626,097	4.6%	3.6%
大阪港トランスポートシステム※1	—	—	—	81,000	63,642	0.0%	0.0%
大阪市※2	37,489,215	19,499,373	5,653,213	151,742,666	1,207,552,917	12.9%	0.5%
広島高速交通	62,290	29,954	484,528	3,915,917	31,625,571	0.8%	1.5%
スカイレールサービス	61,186	60,616	1,916	155,189	82,789	39.1%	2.3%
北九州高速鉄道	773,292	668,549	497,640	2,096,819	15,333,341	31.9%	3.2%
沖縄都市モノレール	—	—	491,848	2,711,110	19,935,576	0.0%	2.5%
合計	51,777,808	31,689,959	16,107,648	228,783,235	1,575,234,815	13.9%	1.0%

⑤中小民鉄[145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		20,607	19,092	33,044	163,000	202,397	11.7%	16.3%
津軽鉄道		1,867	1,867	4,659	124,557	158,393	1.5%	2.9%
弘南鉄道		-	-	30,789	422,614	708,823	0.0%	4.3%
八戸臨海鉄道		101,050	100,971	97,890	550,778	473,163	18.3%	20.7%
三陸鉄道		178,643	178,643	61,676	216,476	60,931	82.5%	101.2%
岩手開発鉄道		18,523	12,810	14,302	351,337	381,269	3.6%	3.8%
仙台臨海鉄道		5,056	4,583	16,039	398,149	1,239,062	1.2%	1.3%
仙台空港鉄道		24,858	-	17,483	714,805	5,337,148	0.0%	0.3%
阿武隈急行		-	-	158,382	708,547	318,758	0.0%	49.7%
福島交通		96,944	96,944	29,205	483,008	268,627	20.1%	10.9%
福島臨海鉄道		42,856	24,883	23,746	289,265	366,207	8.6%	6.5%
会津鉄道		112,179	112,179	107,032	402,256	266,929	27.9%	40.1%
野岩鉄道		224,800	198,576	57,160	280,572	188,780	70.8%	30.3%
青函トンネル記念館		-	-	295	27,769	11,748	0.0%	2.5%
秋田内陸縦貫鉄道		381,239	381,239	95,754	161,367	137,416	236.3%	69.7%
秋田臨海鉄道		36,213	33,349	44,427	255,073	217,694	13.1%	20.4%
由利高原鉄道		52,350	52,350	11,636	104,793	114,715	50.0%	10.1%
山形鉄道		25,202	25,202	56,075	206,752	129,018	12.2%	43.5%
IGRいわて銀河鉄道		317,384	262,005	1,602,082	4,032,747	1,799,459	6.5%	89.0%
青森県※1		-	-	2,335,298	3,429,526	16,569,130	0.0%	14.1%
青い森鉄道		142,535	32,920	66,802	2,170,149	774,178	1.5%	8.6%
長野電鉄		245,552	161,335	399,008	1,927,778	4,861,880	8.4%	8.2%
上田電鉄		118,639	118,639	25,801	281,299	594,338	42.2%	4.3%
アルピコ交通		116,790	70,323	42,036	375,176	734,889	18.7%	5.7%
関西電力		211,998	67,221	87,619	1,086,858	1,571,458	6.2%	5.6%
北越急行		195,822	192,200	895,105	4,690,788	2,951,089	4.1%	30.3%
しなの鉄道		188,449	149,642	651,488	2,816,351	4,803,639	5.3%	13.6%
北陸鉄道		464,231	459,689	48,484	493,523	737,034	93.1%	6.6%
のと鉄道		39,297	36,599	91,884	163,529	24,105	22.4%	381.2%
富山地方鉄道		323,251	267,148	128,276	1,520,603	4,755,921	17.6%	2.7%
黒部峡谷鉄道		408,142	331,878	465,982	1,955,712	2,337,932	17.0%	19.9%
立山黒部貫光		43,088	12,110	93,497	1,741,981	1,956,446	0.7%	4.8%
万葉線※2		113,390	113,390	13,690	195,509	346,279	58.0%	4.0%
富山ライトレール※2		-	-	86,252	306,304	12,557	0.0%	686.9%
新京成電鉄		2,357,073	1,675,799	1,271,593	11,193,330	19,760,315	15.0%	6.4%
ひたちなか海浜鉄道		109,265	106,261	35,074	234,250	660,137	45.4%	5.3%
関東鉄道		319,803	317,993	148,237	2,340,765	6,234,547	13.6%	2.4%
秩父鉄道		649,703	629,274	506,197	3,352,881	15,633,778	18.8%	3.2%
江ノ島電鉄		530,189	321,785	386,979	2,974,950	4,965,341	10.8%	7.8%
流鉄		42,086	40,890	25,812	333,565	694,668	12.3%	3.7%
上信電鉄		223,618	195,217	121,757	650,194	778,538	30.0%	15.6%
上毛電気鉄道		76,114	76,114	102,638	374,603	205,526	20.3%	49.9%
小湊鉄道		76,727	75,339	21,080	521,493	638,052	14.4%	3.3%
北総鉄道		1,189,170	989,369	1,187,436	15,922,517	89,169,522	6.2%	1.3%
富士急行		725,095	700,453	124,313	1,347,683	3,411,008	52.0%	3.6%
銚子電気鉄道		22,915	22,915	22,914	95,434	269,503	24.0%	8.5%
箱根登山鉄道		1,787,649	337,835	434,297	3,375,505	9,480,398	10.0%	4.6%
伊豆箱根鉄道		261,580	173,199	159,067	2,752,382	13,747,045	6.3%	1.2%

⑤中小民鉄[145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		-	-	70,210	124,063	80,123	0.0%	87.6%
真岡鐵道		-	-	162,287	361,529	32,710	0.0%	496.1%
わたらせ渓谷鐵道		175,204	175,204	98,160	220,315	34,069	79.5%	288.1%
鹿島臨海鐵道		29,408	18,926	70,852	978,787	1,335,248	1.9%	5.3%
神奈川臨海鐵道		36,514	10,505	183,438	1,493,027	572,568	0.7%	32.0%
京葉臨海鐵道		104,063	99,591	97,708	1,574,167	2,798,748	6.3%	3.5%
東京臨海高速鐵道		678,550	630,025	836,964	18,141,700	220,127,295	3.5%	0.4%
東葉高速鐵道		590,246	307,302	1,299,645	15,172,183	241,995,129	2.0%	0.5%
埼玉高速鐵道		214,184	50,233	1,067,806	8,378,232	144,363,173	0.6%	0.7%
芝山鐵道		-	-	74,628	116,544	-	0.0%	0.0%
横浜高速鐵道		2,588,575	837,152	216,826	10,076,651	221,693,133	8.3%	0.1%
成田空港高速鐵道※1		-	-	-	3,239,539	25,633,898	0.0%	0.0%
千葉ニュータウン鐵道※1		1,077,236	1,062,958	-	2,850,127	10,722,825	37.3%	0.0%
首都圏新都市鐵道		6,726,032	5,774,531	3,215,914	37,901,279	723,411,165	15.2%	0.4%
成田高速鐵道アクセス※1		-	-	-	1,826,503	31,161,378	0.0%	0.0%
高尾登山電鉄		9,328	5,400	12,113	560,641	550,859	1.0%	2.2%
御岳登山鐵道		27,812	27,366	11,914	249,653	232,655	11.0%	5.1%
大山観光電鉄		40,930	27,130	10,511	156,808	238,420	17.3%	4.4%
筑波観光鐵道		52,773	51,855	15,202	184,955	222,391	28.0%	6.8%
伊豆急行		794,812	704,208	281,282	4,070,929	42,090,434	17.3%	0.7%
岳南鐵道		86,826	86,826	31,094	170,710	449,972	50.9%	6.9%
静岡鐵道		317,063	263,907	128,732	1,441,503	4,354,614	18.3%	3.0%
大井川鐵道		123,813	123,813	59,913	934,727	3,515,046	13.2%	1.7%
遠州鐵道		733,118	553,477	56,622	1,604,342	4,968,699	34.5%	1.1%
天竜浜名湖鐵道		207,591	207,189	98,938	408,639	74,804	50.7%	132.3%
豊橋鐵道※2		182,803	141,241	42,419	1,216,439	5,344,282	11.6%	0.8%
名古屋臨海高速鐵道		441,386	10,640	419,386	2,214,071	3,419,397	0.5%	12.3%
衣浦臨海鐵道		74,740	69,990	76,753	388,044	1,033,820	18.0%	7.4%
愛知環状鐵道		402,270	294,455	730,364	3,772,455	10,086,560	7.8%	7.2%
東海交通事業		-	-	21,119	80,835	112,347	0.0%	18.8%
三岐鐵道		532,213	531,666	404,939	1,077,242	2,401,922	49.4%	16.9%
伊勢鐵道		18,789	17,877	79,640	606,444	308,830	2.9%	25.8%
西濃鐵道		-	-	18,868	218,800	201,193	0.0%	9.4%
樽見鐵道		9,266	9,266	18,899	151,940	155,346	6.1%	12.2%
明知鐵道		50,752	50,752	62,726	113,438	28,493	44.7%	220.1%
長良川鐵道		159,402	159,402	60,920	256,746	106,679	62.1%	57.1%
福井鐵道※2		569,367	569,367	90,879	347,645	87,251	163.8%	104.2%
えちぜん鐵道		453,884	453,884	118,417	794,231	97,438	57.1%	121.5%
名古屋臨海鐵道		68,822	45,963	80,544	957,748	1,099,338	4.8%	7.3%
上飯田連絡線※1		-	-	-	1,800,000	34,025,490	0.0%	0.0%
中部国際空港連絡鐵道※1		-	-	-	1,459,853	21,530,019	0.0%	0.0%
伊賀鐵道		-	-	1,777	244,948	100,803	0.0%	1.8%
養老鐵道		871	-	1,799	1,011,155	4,433	0.0%	40.6%
山陽電氣鐵道		4,100,526	3,072,907	1,493,350	12,965,683	30,155,884	23.7%	5.0%
神戸電鉄		1,592,098	1,113,844	723,582	9,758,081	72,517,763	11.4%	1.0%
叡山電鉄		208,957	203,752	113,459	1,216,638	3,350,181	16.7%	3.4%
近江鐵道		237,588	200,937	111,773	1,061,532	4,236,122	18.9%	2.6%
北大阪急行電鉄		651,166	348,602	598,977	4,760,607	12,956,805	7.3%	4.6%
大阪府都市開発		2,251,934	924,233	593,136	7,924,508	18,270,950	11.7%	3.2%

⑤中小民鉄[145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		568,432	327,223	376,760	3,532,824	23,855,718	9.3%	1.6%
水間鉄道		165,268	165,268	23,652	292,596	157,068	56.5%	15.1%
紀州鉄道		2,770	2,270	1,560	12,767	21,335	17.8%	7.3%
六甲摩耶鉄道		10,450	-	12,916	179,112	143,343	0.0%	9.0%
比叡山鉄道		38,482	38,482	3,595	136,439	248,911	28.2%	1.4%
丹後海陸交通		-	-	2,098	159,925	155,579	0.0%	1.3%
鞍馬寺		8,344	2,884	-	29,440	341,741	9.8%	0.0%
北条鉄道		22,569	22,569	27,614	78,249	29,173	28.8%	94.7%
信楽高原鐵道		20,037	20,037	24,162	100,015	51,924	20.0%	46.5%
北神急行電鉄		123,318	107,129	242,033	2,170,959	15,837,621	4.9%	1.5%
北近畿タンゴ鉄道		637,820	572,142	560,409	1,099,781	2,373,533	52.0%	23.6%
嵯峨野観光鉄道		15,371	787	33,631	511,432	380,684	0.2%	8.8%
智頭急行		58,978	57,405	831,267	2,755,461	1,957,640	2.1%	42.5%
神戸高速鉄道※1		-	-	-	2,320,883	40,733,486	0.0%	0.0%
神戸すまいまちづくり公社		478,550	478,550	45,439	622,372	64,766	76.9%	70.2%
京福電気鉄道※2		226,853	136,832	1,777	1,267,584	51,209	10.8%	3.5%
和歌山電鐵		47,791	42,894	130,950	325,335	236,235	13.2%	55.4%
関西国際空港※1		165,622	128,850	29,298	2,793,587	50,796,376	4.6%	0.1%
関西高速鉄道※1		-	-	-	15,310,355	206,983,794	0.0%	0.0%
大阪外環状鉄道※1		-	-	-	846,920	31,353,600	0.0%	0.0%
奈良生駒高速鉄道※1		-	-	-	1,680,637	32,126,721	0.0%	0.0%
中之島高速鉄道※1		-	-	-	2,203,900	54,848,595	0.0%	0.0%
西大阪高速鉄道※1		1,751	-	-	1,513,272	38,569,705	0.0%	0.0%
和歌山県※1		-	-	-	-	-	0.0%	0.0%
一畑電車		496,270	405,715	107,292	420,563	1,344,985	96.5%	8.0%
広島電鉄※2		581,478	345,334	269,694	1,947,721	6,135,633	2.3%	2.4%
水島臨海鉄道		38,651	18,710	144,314	651,118	782,583	2.9%	18.4%
錦川鉄道		30,298	30,298	14,738	87,971	28,375	34.4%	51.9%
若桜鉄道		-	-	103,309	205,024	845,810	0.0%	12.2%
八頭町※1		46,918	46,918	61,136	-	-	0.0%	0.0%
若桜町※1		27,071	27,071	2,210	-	-	0.0%	0.0%
井原鉄道		41,231	39,846	97,215	306,613	238,169	13.0%	40.8%
土佐くろしお鉄道		87,002	86,682	303,578	1,004,087	516,415	8.6%	58.8%
阿佐海岸鉄道		721	721	1,760	9,591	11,738	7.5%	15.0%
高松琴平電気鉄道		115,683	97,548	272,951	2,538,503	28,351,775	3.8%	1.0%
伊予鉄道※2		290,701	73,206	288,298	2,245,885	4,951,112	3.3%	5.8%
四国ケーブル		330	330	389	89,748	84,969	0.4%	0.5%
筑豊電気鉄道		154,900	131,235	147,482	967,147	1,771,168	13.6%	8.3%
甘木鉄道		49,805	49,805	55,175	217,107	148,719	22.9%	37.1%
島原鉄道		160,002	158,461	59,137	546,923	4,505,664	29.0%	1.3%
熊本電気鉄道		90,099	70,143	54,988	260,168	341,893	27.0%	16.1%
南阿蘇鉄道		6,360	6,360	17,924	86,249	66,187	7.4%	27.1%
松浦鉄道		245,911	220,278	223,227	731,344	219,369	30.1%	101.8%
帆柱ケーブル		-	-	-	86,662	3,922	0.0%	0.0%
岡本製作所		-	-	4	7,136	4,529	0.0%	0.1%
くま川鉄道		23,477	23,477	34,875	127,911	67,337	18.4%	51.8%
平成筑豊鉄道		46,574	45,266	220,772	365,844	500,522	12.4%	44.1%
肥薩おれんじ鉄道		109,590	91,060	440,640	1,156,228	619,441	7.9%	71.1%
合計		44,478,332	32,488,392	31,673,046	299,158,527	2,676,209,564	10.9%	1.2%

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		827,738	655,452	181,164	1,092,590	3,406,763	60.0%	5.3%
函館市		267,604	267,604	224,420	963,733	2,250,454	27.8%	10.0%
富山地方鉄道		172,374	45,649	34,585	649,342	1,287,989	7.0%	2.7%
万葉線※2		113,390	113,390	13,690	195,509	346,279	58.0%	4.0%
富山ライトレール※2		—	—	86,252	306,304	12,557	0.0%	686.9%
東京都※2		857,559	664,962	496,719	2,626,356	5,426,617	25.3%	9.2%
東京急行電鉄※2		278,138	253,022	176,747	1,863,423	3,373,337	13.6%	5.2%
豊橋鉄道※2		182,803	141,241	11,571	399,187	486,114	35.4%	2.4%
福井鉄道※2		569,367	569,367	90,879	347,645	87,251	163.8%	104.2%
京福電気鉄道※2		226,853	136,832	83,833	1,267,584	2,287,208	10.8%	3.7%
京阪電気鉄道※2		317,600	280,000	371,479	2,161,593	16,633,473	13.0%	2.2%
阪堺電気軌道		179,470	104,749	325,335	1,291,439	1,186,678	8.1%	27.4%
岡山電気軌道		5,187	2,800	41,719	394,691	389,988	0.7%	10.7%
広島電鉄※2		999,758	91,809	190,000	4,373,948	5,557,291	2.1%	3.4%
伊予鉄道※2		29,920	15,389	92,193	830,824	954,412	1.9%	9.7%
土佐電気鉄道		174,009	—	53,168	1,052,552	1,781,052	0.0%	3.0%
長崎電気軌道		331,207	311,563	277,596	1,778,978	2,040,942	17.5%	13.6%
熊本市		113,349	113,349	126,302	1,323,111	7,107,359	8.6%	1.8%
鹿児島市		36,509	36,509	63,340	1,544,118	9,160,140	2.4%	0.7%
合計		5,682,835	3,803,687	2,940,992	24,462,927	63,775,904	15.5%	4.6%

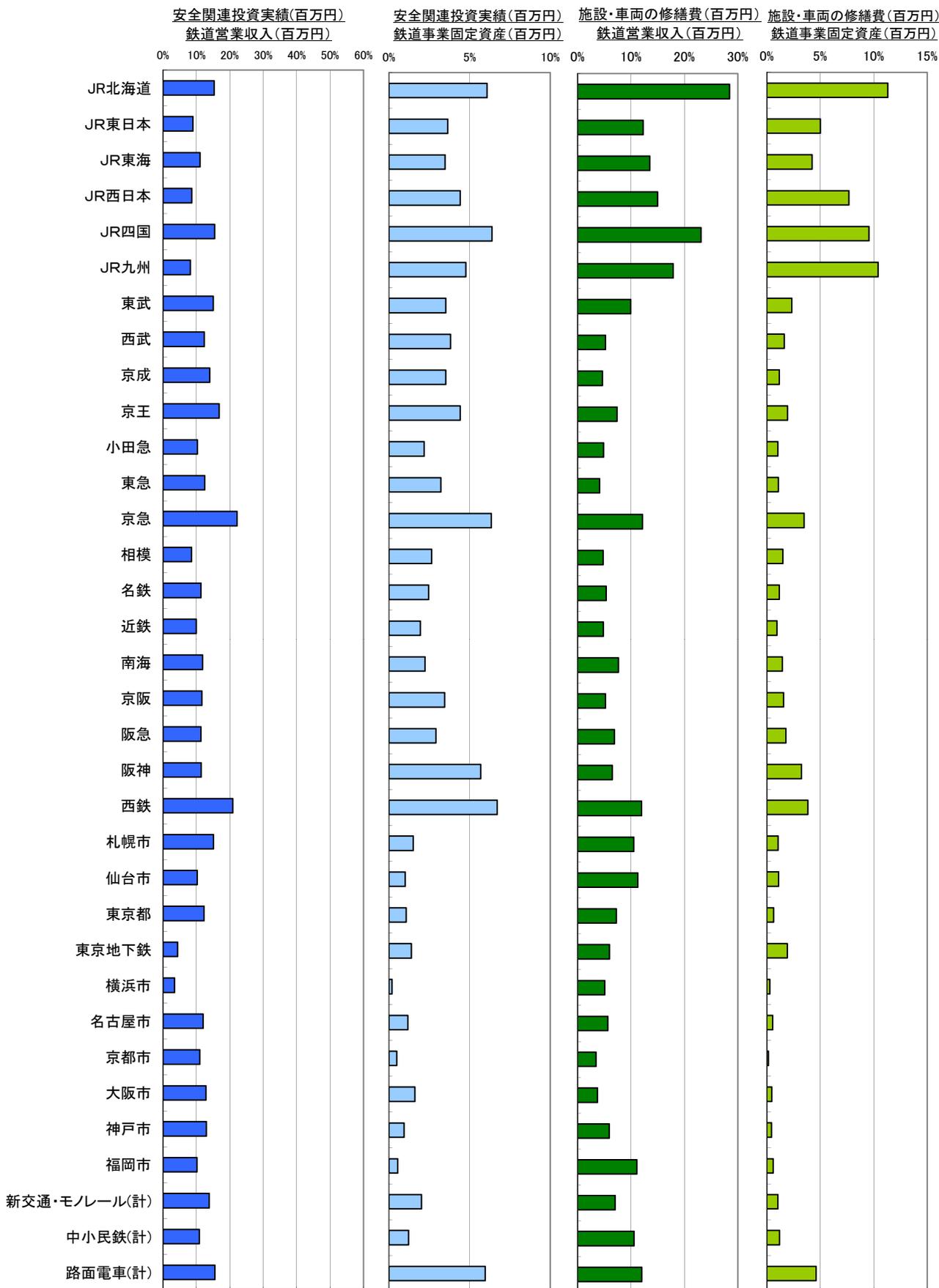
※1 第3種鉄道事業者

※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。

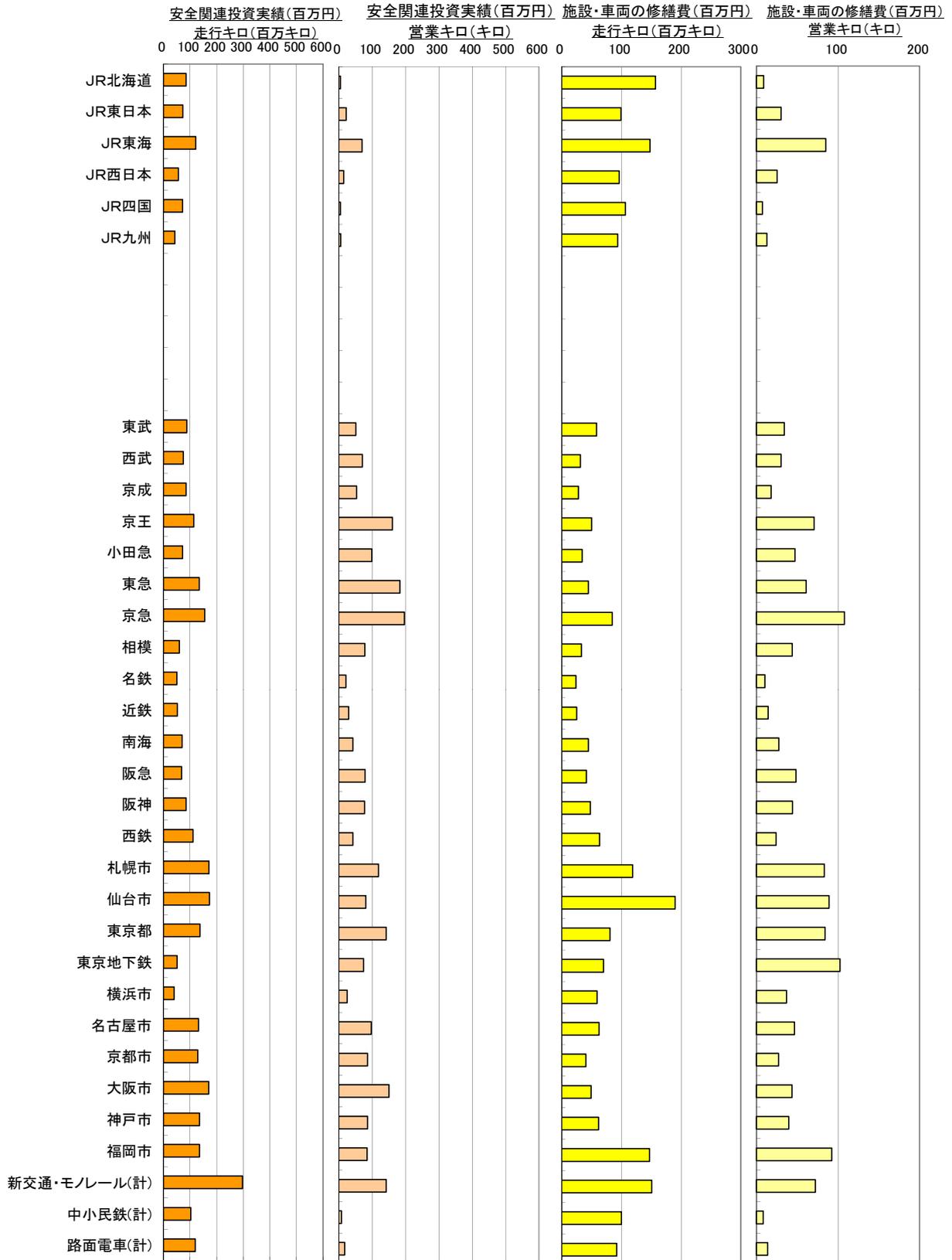
このうち、大阪市、万葉線、富山ライトレール、豊橋鉄道、福井鉄道、京福電気鉄道は、複数の事業者区分の設備投資実績等を一括して計上している。

[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



○事業者別、走行キロ又は営業キロとの比率



資料7 踏切道箇所数等(事業者別)

平成25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		1,539	0	77	150	1,050
東日本旅客鉄道		6,279	0	206	478	4,074
東海旅客鉄道		1,658	0	29	111	1,654
西日本旅客鉄道		5,392	0	125	532	5,562
四国旅客鉄道		1,205	0	13	106	886
九州旅客鉄道		2,502	0	93	260	1,319
日本貨物鉄道		132	0	9	72	83
合計		18,707	0	552	1,709	14,628

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		994	0	0	0	994
西武鉄道		345	0	1	12	345
京成電鉄		179	0	0	1	171
京王電鉄		136	0	0	0	136
小田急電鉄		230	0	0	0	230
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		1,057	0	11	1	977
近畿日本鉄道		1,335	0	34	0	1,225
南海電気鉄道		298	0	5	0	236
京阪電気鉄道		108	0	0	0	108
阪急電鉄		265	0	0	0	225
阪神電気鉄道		40	0	0	0	38
西日本鉄道		362	0	0	0	109
合計		5,626	0	51	14	5,071

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100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		12	0	2	13	2
由利高原鉄道		25	0	2	4	9
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		53	0	1	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		9	0	2	8	0
会津鉄道		45	0	5	11	7
北越急行		3	0	0	0	3
長野電鉄		87	0	0	36	36
アルピコ交通		47	0	1	6	9
しなの鉄道		66	0	3	1	66
上田電鉄		37	0	3	19	27
富山地方鉄道		163	0	6	62	60
万葉線		15	0	1	1	1
北陸鉄道		67	0	0	6	30
富山ライトレール		20	0	0	0	20
新京成電鉄		81	0	0	0	57
東京臨海高速鉄道		1	0	0	0	1
関東鉄道		154	0	0	55	66
ひたちなか海浜鉄道		35	0	0	18	1
真岡鐵道		86	0	2	4	8
野岩鉄道		1	0	0	0	0
上信電鉄		90	0	0	50	18
上毛電気鉄道		84	0	1	22	7
わたらせ渓谷鐵道		27	0	0	12	9
秩父鉄道		212	0	1	98	20
銚子電気鉄道		24	0	0	4	0
小湊鉄道		50	0	0	51	5
流鉄		19	0	0	3	1
江ノ島電鉄		50	0	0	0	14
箱根登山鉄道		17	0	0	17	2
伊豆箱根鉄道		111	0	0	1	62
横浜高速鉄道		7	0	0	0	7
富士急行		55	0	0	30	8
鹿島臨海鉄道		27	0	0	8	10
いすみ鉄道		47	0	3	10	19
京葉臨海鉄道		45	0	2	8	9

⑤中小民鉄(うち踏切道を所有する100社) 2/2

事業者名	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	26
大井川鐵道	27	0	0	13	4
遠州鐵道	60	0	0	0	8
天竜浜名湖鐵道	93	0	5	24	34
豊橋鐵道	59	0	0	3	44
名古屋臨海鐵道	5	0	13	20	14
衣浦臨海鐵道	2	0	0	1	2
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	9
明智鐵道	22	0	1	28	9
長良川鐵道	89	0	17	33	36
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	177	0	0	0	131
神戸電鉄	129	0	0	38	80
能勢電鉄	22	0	0	0	19
近江鐵道	141	0	0	34	68
水間鐵道	31	0	0	0	4
叡山電鉄	48	0	1	3	6
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	1
広島電鉄	51	0	0	4	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	9
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	272	0	0	46	100
伊予鐵道	206	0	0	19	72
土佐くろしお鐵道	21	0	0	11	0
甘木鐵道	34	0	0	2	4
筑豊電気鐵道	48	0	0	11	1
平成筑豊鐵道	65	0	3	18	31
松浦鐵道	101	0	7	16	29
島原鐵道	133	0	3	47	8
くま川鐵道	54	0	1	7	8
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	133	0	9	18	31
北九州市	12	0	0	0	0
合計	5,129	0	192	1,272	1,955

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		108	0	7	0	43
阪堺電気軌道		62	0	7	2	8
広島電鉄		1	0	0	0	0
伊予鉄道		1	0	0	1	1
土佐電気鉄道		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	4	4
合計		397	0	21	39	122

資料 8 自動列車停止装置等の整備状況（事業者別）

平成25年3月末現在

① J R（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)	営業キロ当た り設置率 (A/B)
北海道旅客鉄道	2,413.8	86.0	2,499.8	2,499.8	100%
東日本旅客鉄道	6,195.4	173.8	6,369.2	6,369.2	100%
東海旅客鉄道	1,429.4		1,429.4	1,429.4	100%
西日本旅客鉄道	4,362.6	8.5	4,371.1	4,371.1	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	17,240.5	268.3	17,508.8	17,508.8	100%

② J R（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)	営業キロ当た り設置率 (A/B)
東日本旅客鉄道		1,134.7	1,134.7	1,134.7	100%
東海旅客鉄道		552.6	552.6	552.6	100%
西日本旅客鉄道		644.0	644.0	644.0	100%
九州旅客鉄道		288.9	288.9	288.9	100%
合計		2,620.2	2,620.2	2,620.2	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)	営業キロ当た り設置率 (A/B)
東武鉄道	463.3		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	106.7		106.7	106.7	100%
合計	2,494.1	177.5	2,671.6	2,671.6	100%

* 西武鉄道は新交通を含む

④公営地下鉄等 [1 0 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 たり設置率 (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 [1 2 2 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 たり設置率 (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%
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%
北陸鉄道	20.6		20.6	20.6	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%
中部国際空港連絡鉄道	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%
信楽高原鐵道	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%
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	15.4		15.4	15.4	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	3,371.1	306.0	3,677.1	3,677.1	100%

資料9 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.59. 2. 6	北陸鉄道	石川線 野町駅構内	列車脱線		114	列車が終端駅の所定停止位置を行き過ぎ、車止めに衝突して脱線した。
S.59.12.21	上信電鉄	上信線 赤津信号場構内	列車衝突	1	132	単線区間で停止信号を冒進した列車が、対向列車と衝突した。
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	J R 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	J R 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	J R 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	J R 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	無関係運転中に、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	J R 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	J R 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	J R 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	J R 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。

※1. 昭和58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24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。