

## 資料編

資料 1	運転事故件数(事業者別) .....	1 - 1
資料 2	輸送障害件数(事業者別) .....	2 - 1
資料 3	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 保安監査等における行政指導と主な改善報告	3 - 1
資料 4	鉄道事業法に基づく行政処分(事業改善の命令) .....	4 - 1
資料 5	事故等の報告に基づく行政指導と主な改善報告 .....	5 - 1
資料 6	事故等の再発防止のための行政指導(通達) .....	6 - 1
資料 7	安全関連設備投資・修繕費(事業者別) .....	7 - 1
資料 8	踏切道箇所数等(事業者別) .....	8 - 1
資料 9	自動列車停止装置等の整備状況(事業者別) .....	9 - 1
資料 10	重大な人的被害を生じた運転事故(過去 30 年間) .....	10 - 1

資料 1 運転事故件数（事業者別）

① J R（在来線） [ 7 社 ]

事業者名	事故種類	列車衝突	列車脱線	列車火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	合計	列車百万扣当たり件数	列車走行扣(百万キ口)
北海道旅客鉄道					6		2		8	0.22	36.93
東日本旅客鉄道			4		36		131		171	0.78	220.57
東海旅客鉄道					6		6		12	0.26	46.86
西日本旅客鉄道					32		55	1	88	0.57	155.65
四国旅客鉄道					11		12		23	1.09	21.17
九州旅客鉄道			1		25		17		43	0.69	62.14
日本貨物鉄道			2		9		25	2	38	0.56	67.95
合計		0	7	0	125	0	248	3	383	0.63	611.27

(平成25年度)

② J R（新幹線） [ 4 社 ]

事業者名	事故種類	列車衝突	列車脱線	列車火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	合計	列車百万扣当たり件数	列車走行扣(百万キ口)
東日本旅客鉄道									0	0.00	43.76
東海旅客鉄道									0	0.00	59.06
西日本旅客鉄道									0	0.00	40.11
九州旅客鉄道									0	0.00	10.30
合計		0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	153.24

(平成25年度)

③ 大手民鉄 [ 1 5 社 ]

事業者名	事故種類	列車衝突	列車脱線	列車火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	合計	列車百万扣当たり件数	列車走行扣(百万キ口)
東武鉄道					13		11		24	0.63	37.99
西武鉄道					3		7		10	0.48	20.87
京成電鉄					5		6		11	0.81	13.54
京王電鉄					5		11		16	1.08	14.86
小田急電鉄					4		10	1	15	0.73	20.55
東京急行電鉄		1			6		5		12	0.64	18.73
京浜急行電鉄					1		4		5	0.31	15.90
相模鉄道					4		1		5	0.98	5.12
名古屋鉄道					12		9		21	0.51	41.25
近畿日本鉄道					32		21		53	0.88	60.07
南海電気鉄道					7		6		13	0.81	16.12
京阪電気鉄道					3		5		8	0.66	12.17
阪急電鉄					4		4		8	0.35	23.00
阪神電気鉄道					0		4		4	0.46	8.69
西日本鉄道					2		2		4	0.46	8.77
合計		1	0	0	101	0	106	1	209	0.66	317.62

注：西武鉄道は新交通を含む。

(平成25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							1		1	0.17	5.75
仙台市									0	0.00	1.73
東京都							6		6	0.36	16.58
東京地下鉄							18	1	19	0.54	34.90
横浜市								1	1	0.16	6.07
名古屋市							6		6	0.50	11.88
京都市									0	0.00	3.57
大阪市							11	1	12	0.63	19.05
神戸市									0	0.00	3.47
福岡市									0	0.00	3.54
合計		0	0	0	0	0	42	3	45	0.42	106.54

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25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	1.19
多摩都市モノレール									0	0.00	1.40
山万									0	0.00	0.14
舞浜リゾートライン									0	0.00	0.36
埼玉新都市交通									0	0.00	1.01
横浜シーサイドライン									0	0.00	1.28
ゆりかもめ									0	0.00	2.41
名古屋ガイドウェイバス(軌道)									0	0.00	0.64
愛知高速交通									0	0.00	0.74
神戸新交通									0	0.00	1.98
大阪高速鉄道							1		1	0.43	2.34
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	0.68
沖縄都市モノレール									0	0.00	1.07
合計		0	0	0	0	0	1	0	1	0.05	20.94

(平成25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	0.01
津軽鉄道									0	0.00	0.20
弘南鉄道							1		1	1.80	0.56
八戸臨海鉄道									0	0.00	0.02
三陸鉄道									0	0.00	0.56
岩手開発鉄道									0	0.00	0.08
仙台臨海鉄道									0	0.00	0.02
仙台空港鉄道									0	0.00	0.21
阿武隈急行									0	0.00	0.95
福島交通									0	0.00	0.31
福島臨海鉄道									0	0.00	0.01
会津鉄道									0	0.00	0.67
野岩鉄道									0	0.00	0.45
青函トンネル記念館									0	0.00	0.00
秋田内陸縦貫鉄道									0	0.00	0.74
秋田臨海鉄道					3				3	316.78	0.01
由利高原鉄道									0	0.00	0.23
山形鉄道					1				1	3.75	0.27
IGRいわて銀河鉄道							1		1	0.69	1.45
青い森鉄道									0	0.00	1.65
長野電鉄					1				1	0.92	1.08
上田電鉄					2				2	7.16	0.28
アルピコ交通									0	0.00	0.26
関西電力									0	0.00	0.05
北越急行									0	0.00	1.36
しなの鉄道								1	1	0.59	1.71
北陸鉄道					1				1	2.06	0.49
のと鉄道									0	0.00	0.41
富山地方鉄道					1				1	0.45	2.22
黒部峡谷鉄道									0	0.00	0.23
立山黒部貫光									0	0.00	0.09
富山ライトレール									0	0.00	0.32
新京成電鉄							3		3	1.22	2.46
ひたちなか海浜鉄道					1		1		2	6.07	0.33
関東鉄道					2		1		3	1.18	2.54
秩父鉄道					1				1	0.43	2.33
江ノ島電鉄						1			1	1.58	0.63
流鉄									0	0.00	0.29
上信電鉄					2				2	2.77	0.72
上毛電気鉄道					2				2	3.07	0.65
小湊鉄道					1				1	2.06	0.48
北総鉄道									0	0.00	1.72
富士急行									0	0.00	0.72
銚子電気鉄道			1						1	7.92	0.13
箱根登山鉄道									0	0.00	0.77
伊豆箱根鉄道					2				2	1.21	1.65
いすみ鉄道			1				1		2	6.85	0.29

(平成25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	1.07
神奈川臨海鐵道					1				1	31.41	0.03
京葉臨海鐵道					1				1	7.48	0.13
東京臨海高速鐵道									0	0.00	1.25
東葉高速鐵道							1		1	0.74	1.36
埼玉高速鐵道									0	0.00	1.55
芝山鐵道									0	0.00	0.05
横浜高速鐵道							1		1	1.15	0.87
高尾登山電鉄									0	0.00	0.04
御岳登山鐵道									0	0.00	0.02
大山觀光電鉄									0	0.00	0.02
筑波觀光鐵道									0	0.00	0.03
首都圏新都市鐵道							1		1	0.14	7.34
伊豆急行									0	0.00	1.27
岳南電車									0	0.00	0.24
静岡鐵道					1				1	0.82	1.22
大井川鐵道		1							1	1.77	0.57
遠州鐵道									0	0.00	1.08
天竜浜名湖鐵道									0	0.00	1.25
豊橋鐵道					1				1	1.03	0.97
名古屋臨海鐵道									0	0.00	0.05
衣浦臨海鐵道									0	0.00	0.01
愛知環状鐵道									0	0.00	2.01
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					1				1	2.49	0.40
明知鐵道									0	0.00	0.25
長良川鐵道									0	0.00	0.78
福井鐵道					1				1	1.43	0.70
えちぜん鐵道					4		1		5	3.64	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					2				2	1.53	1.30
山陽電氣鐵道					3		4		7	1.00	7.03
神戸電鉄		1			1				2	0.44	4.54
叡山電鉄							1		1	0.97	1.03
近江鐵道					1				1	0.88	1.13
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					2				2	1.51	1.32
水間鐵道					1				1	4.79	0.21
紀州鐵道									0	0.00	0.05
六甲山観光									0	0.00	0.03
比叡山鐵道									0	0.00	0.03
丹後海陸交通									0	0.00	0.01

(平成25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	0.07
北神急行電鉄								0	0.00	0.49
北近畿タンゴ鐵道						1		1	0.56	1.78
嵯峨野觀光鐵道								0	0.00	0.04
智頭急行								0	0.00	1.14
神戸市すまいまちづくり公社								0	0.00	0.02
京福電氣鐵道								0	0.00	0.02
和歌山電鐵								0	0.00	0.43
一畑電車								0	0.00	0.70
広島電鉄				1				1	0.61	1.64
水島臨海鐵道								0	0.00	0.32
錦川鐵道								0	0.00	0.24
若桜鐵道								0	0.00	0.14
井原鐵道								0	0.00	0.76
土佐くろしお鐵道								0	0.00	1.61
阿佐海岸鐵道								0	0.00	0.10
高松琴平電氣鐵道				2		1		3	1.32	2.28
伊予鐵道				2		1		3	1.76	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		1						1	2.54	0.39
島原鐵道				3				3	3.47	0.87
熊本電氣鐵道				3				3	8.58	0.35
南阿蘇鐵道						1		1	5.53	0.18
松浦鐵道				2		1		3	1.77	1.69
帆柱ケーブル								0	0.00	0.02
岡本製作所								0	0.00	0.00
くま川鐵道								0	0.00	0.25
平成筑豊鐵道				1				1	1.14	0.88
肥薩おれんじ鐵道								0	0.00	1.68
合計	0	5	0	55	1	22	1	84	0.82	102.83

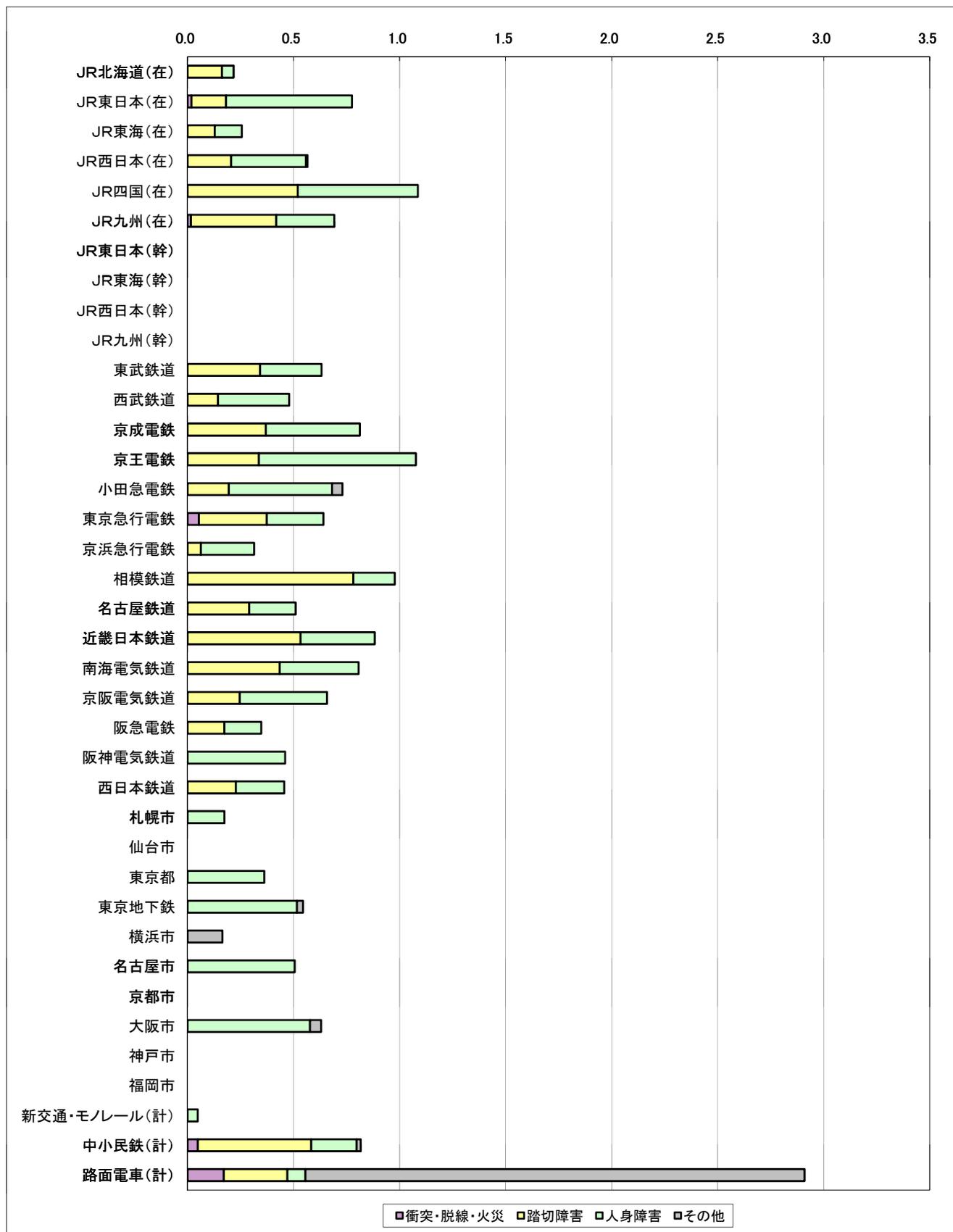
(平成25年度)

⑦ 路面電車 [19社]

事業者名	事故種類	車両衝突	車両脱線	車両火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	合計	列車百万扣 当たり件数	列車走行扣 (百万キロ)
札幌市									0	0.00	1.06
函館市									0	0.00	1.00
富山地方鉄道						8			8	10.38	0.77
万葉線			1		1	2			4	6.87	0.58
富山ライトレール						3			3	57.57	0.05
東京都					4	12			16	10.18	1.57
東京急行電鉄									0	0.00	0.65
豊橋鉄道						14			14	27.67	0.51
福井鉄道						3			3	22.50	0.13
京福電気鉄道						3			3	3.41	0.88
京阪電気鉄道					1				1	0.59	1.68
阪堺電気軌道						1			1	0.64	1.55
岡山電気軌道									0	0.00	0.52
広島電鉄						3	1		4	1.25	3.21
伊予鉄道					1				1	0.87	1.15
土佐電気鉄道			1			4			5	2.37	2.11
長崎電気軌道			1			1		1	3	1.20	2.49
熊本市		1					1		2	1.16	1.73
鹿児島市									0	0.00	1.71
合計		1	3	0	7	54	2	1	68	2.91	23.37

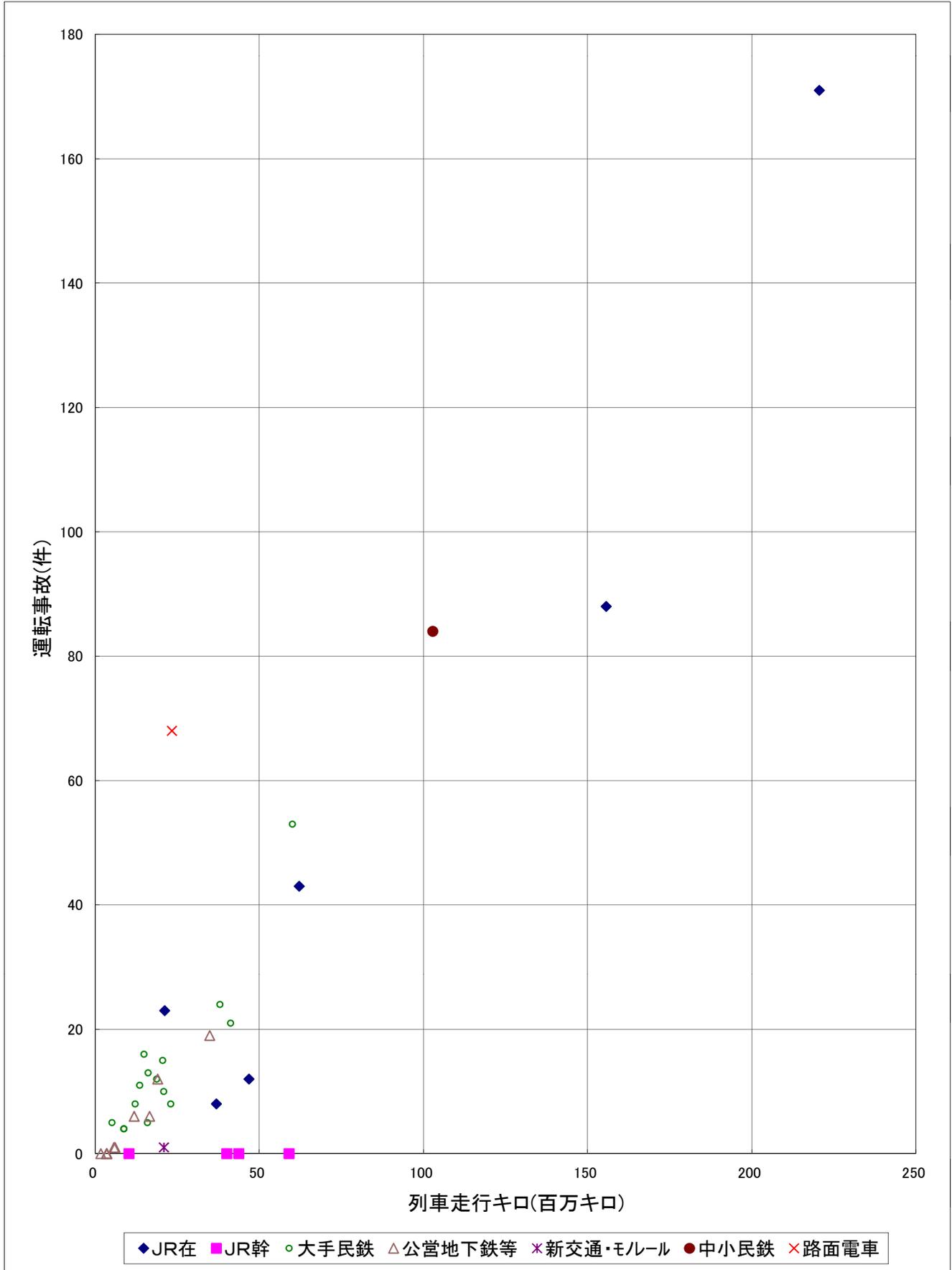
(平成25年度)

【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25年度)

【参考1-2】 運転事故件数と列車走行キロの関係



(平成25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	24	96	31	151	4.09	94	131	376	10.18	36.93
東日本旅客鉄道	61	198	136	395	1.79	586	357	1,338	6.07	220.57
東海旅客鉄道	11	34	12	57	1.22	217	113	387	8.26	46.86
西日本旅客鉄道	64	120	60	244	1.57	524	188	956	6.14	155.65
四国旅客鉄道	2	11	5	18	0.85	30	33	81	3.83	21.17
九州旅客鉄道	13	23	27	63	1.01	67	126	256	4.12	62.14
日本貨物鉄道	86	148	9	243	3.58	147	132	522	7.68	67.95
合計	261	630	280	1171	1.92	1,665	1,080	3,916	6.41	611.27

(平成25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	2	12	8	22	0.50	6	19	47	1.07	43.76
東海旅客鉄道	1			1	0.02	1	15	17	0.29	59.06
西日本旅客鉄道	1			1	0.02	7	9	17	0.42	40.11
九州旅客鉄道				0	0.00	1	9	10	0.97	10.30
合計	4	12	8	24	0.16	15	52	91	0.59	153.24

(平成25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	2	8	6	16	0.42	59	12	87	2.29	37.99
西武鉄道		2	1	3	0.14	33	10	46	2.20	20.87
京成電鉄			3	3	0.22	9	5	17	1.26	13.54
京王電鉄	1	1	3	5	0.34	25	7	37	2.49	14.86
小田急電鉄				0	0.00	17	8	25	1.22	20.55
東京急行電鉄			1	1	0.05	25	4	30	1.60	18.73
京浜急行電鉄				0	0.00	4	3	7	0.44	15.90
相模鉄道			1	1	0.20	4	5	10	1.95	5.12
名古屋鉄道		3	4	7	0.17	22	11	40	0.97	41.25
近畿日本鉄道		4	3	7	0.12	10	11	28	0.47	60.07
南海電気鉄道	1		1	2	0.12	2	8	12	0.74	16.12
京阪電気鉄道	1	2		3	0.25	3	2	8	0.66	12.17
阪急電鉄		1	2	3	0.13	18	3	24	1.04	23.00
阪神電気鉄道				0	0.00	4	1	5	0.58	8.69
西日本鉄道	4	2		6	0.68	5	11	22	2.51	8.77
合計	9	23	25	57	0.18	240	101	398	1.25	317.62

注：西武鉄道は新交通を含む。

(平成25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	1	0.17			1	0.17	5.75
仙台市		1		1	0.58			1	0.58	1.73
東京都				0	0.00	9	7	16	0.97	16.58
東京地下鉄	2	1	6	9	0.26	8	4	21	0.60	34.90
横浜市		4	4	8	1.32		3	11	1.81	6.07
名古屋市		1	2	3	0.25	8		11	0.93	11.88
京都市		1		1	0.28	1	1	3	0.84	3.57
大阪市		1		1	0.05	5	2	8	0.42	19.05
神戸市				0	0.00			0	0.00	3.47
福岡市				0	0.00			0	0.00	3.54
合計	2	9	13	24	0.23	31	17	72	0.68	106.54

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25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	3		4	1.18		2	6	1.77	3.39
湘南モノレール		1	1	2	3.20		4	6	9.60	0.63
千葉都市モノレール		1		1	0.84	1	2	4	3.37	1.19
多摩都市モノレール			1	1	0.71		3	4	2.85	1.40
山万				0	0.00		3	3	21.71	0.14
舞浜リゾートライン		1		1	2.75		1	2	5.49	0.36
埼玉新都市交通				0	0.00		2	2	1.99	1.01
横浜シーサイドライン				0	0.00	1	3	4	3.11	1.28
ゆりかもめ		1		1	0.42	1	4	6	2.49	2.41
名古屋ガイドウェイバス(軌道)		1		1	1.57			1	1.57	0.64
愛知高速交通				0	0.00			0	0.00	0.74
神戸新交通				0	0.00		2	2	1.01	1.98
大阪高速鉄道			1	1	0.43	1	2	4	1.71	2.34
広島高速交通				0	0.00			0	0.00	1.62
スカイレールサービス(軌道)			1	1	12.48		1	2	24.96	0.08
北九州高速鉄道		1		1	1.48			1	1.48	0.68
沖縄都市モノレール		2		2	1.87		2	4	3.74	1.07
合計	1	11	4	16	0.76	4	31	51	2.44	20.94

(平成25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	0.01
津軽鉄道				0	0.00		4	4	19.59	0.20
弘南鉄道				0	0.00		2	2	3.59	0.56
八戸臨海鉄道				0	0.00		2	2	103.29	0.02
三陸鉄道		1		1	1.77		20	21	37.18	0.56
岩手開発鉄道				0	0.00		1	1	12.24	0.08
仙台臨海鉄道				0	0.00			0	0.00	0.02
仙台空港鉄道			1	1	4.80		8	9	43.18	0.21
阿武隈急行	1	1	5	7	7.38	1	12	20	21.09	0.95
福島交通		2		2	6.35	1	3	6	19.06	0.31
福島臨海鉄道			1	1	183.17		2	3	549.51	0.01
会津鉄道		4		4	5.97		8	12	17.90	0.67
野岩鉄道		1		1	2.20		2	3	6.60	0.45
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		2	3	5	6.72	2	12	19	25.53	0.74
秋田臨海鉄道				0	0.00			0	0.00	0.01
由利高原鉄道				0	0.00		7	7	29.93	0.23
山形鉄道		1		1	3.75	1	4	6	22.49	0.27
IGRいわて銀河鉄道		2		2	1.38	2	4	8	5.52	1.45
青い森鉄道		6	1	7	4.24	5	23	35	21.22	1.65
長野電鉄		4		4	3.70		2	6	5.55	1.08
上田電鉄	1			1	3.58		1	2	7.16	0.28
アルピコ交通				0	0.00		3	3	11.38	0.26
関西電力				0	0.00	2		2	36.65	0.05
北越急行				0	0.00	1	5	6	4.40	1.36
しなの鉄道		1		1	0.59	3	5	9	5.27	1.71
北陸鉄道				0	0.00			0	0.00	0.49
のと鉄道				0	0.00		4	4	9.84	0.41
富山地方鉄道		11	2	13	5.85	2	9	24	10.79	2.22
黒部峡谷鉄道		1	1	2	8.82		2	4	17.64	0.23
立山黒部貫光	1			1	11.42		3	4	45.66	0.09
富山ライトレール		1		1	3.15			1	3.15	0.32
新京成電鉄			1	1	0.41	1	3	5	2.03	2.46
ひたちなか海浜鉄道		3		3	9.10		1	4	12.14	0.33
関東鉄道		2	1	3	1.18		6	9	3.54	2.54
秩父鉄道	1	7	4	12	5.16		4	16	6.88	2.33
江ノ島電鉄				0	0.00		6	6	9.50	0.63
流鉄				0	0.00		2	2	6.93	0.29
上信電鉄		1	3	4	5.54	3	7	14	19.40	0.72
上毛電気鉄道		5	3	8	12.27		5	13	19.94	0.65
小湊鉄道	1	4		5	10.32		4	9	18.58	0.48
北総鉄道		1		1	0.58	1	3	5	2.91	1.72
富士急行				0	0.00		5	5	6.99	0.72
銚子電気鉄道			2	2	15.85		2	4	31.69	0.13
箱根登山鉄道		7	2	9	11.66		6	15	19.43	0.77
伊豆箱根鉄道	1		2	3	1.82	1	9	13	7.88	1.65
いすみ鉄道		1	1	2	6.85	1	5	8	27.39	0.29

(平成25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			1	1.44		5	6	8.62	0.70
わたらせ渓谷鐵道		2	9	11	26.12		5	16	37.99	0.42
鹿島臨海鐵道			3	3	2.81		13	16	15.01	1.07
神奈川臨海鐵道				0	0.00			0	0.00	0.03
京葉臨海鐵道			1	1	7.48			1	7.48	0.13
東京臨海高速鐵道		2	3	5	4.01		3	8	6.41	1.25
東葉高速鐵道				0	0.00		3	3	2.21	1.36
埼玉高速鐵道			1	1	0.65			1	0.65	1.55
芝山鐵道				0	0.00		2	2	40.45	0.05
横浜高速鐵道				0	0.00			0	0.00	0.87
高尾登山電鉄				0	0.00		1	1	27.41	0.04
御岳登山鐵道				0	0.00		8	8	320.54	0.02
大山觀光電鉄			1	1	55.12		5	6	330.74	0.02
筑波觀光鐵道				0	0.00		5	5	156.56	0.03
首都圏新都市鐵道		2		2	0.27	1	2	5	0.68	7.34
伊豆急行		1	1	2	1.57	1	10	13	10.21	1.27
岳南電車				0	0.00		2	2	8.32	0.24
静岡鐵道				0	0.00		1	1	0.82	1.22
大井川鐵道		9	2	11	19.44	1	13	25	44.17	0.57
遠州鐵道		2		2	1.85		1	3	2.78	1.08
天竜浜名湖鐵道		2	3	5	4.01	4	7	16	12.83	1.25
豊橋鐵道			2	2	2.06	1	2	5	5.14	0.97
名古屋臨海鐵道				0	0.00			0	0.00	0.05
衣浦臨海鐵道				0	0.00			0	0.00	0.01
愛知環状鐵道				0	0.00		3	3	1.49	2.01
東海交通事業		1		1	4.99	1	1	3	14.97	0.20
三岐鐵道		3	1	4	2.96	1	6	11	8.15	1.35
伊勢鐵道				0	0.00	1	2	3	5.09	0.59
西濃鐵道				0	0.00			0	0.00	0.00
樽見鐵道			1	1	2.49	1	2	4	9.98	0.40
明知鐵道				0	0.00		3	3	12.11	0.25
長良川鐵道	1	1	5	7	9.02	1	6	14	18.04	0.78
福井鐵道		4		4	5.73	2		6	8.60	0.70
えちぜん鐵道		2		2	1.45	1	2	5	3.64	1.37
名古屋臨海高速鐵道				0	0.00		1	1	1.15	0.87
伊賀鐵道				0	0.00	2	1	3	7.85	0.38
養老鐵道		1	1	2	1.53		2	4	3.07	1.30
山陽電氣鐵道	1			1	0.14	2	2	5	0.71	7.03
神戸電鉄				0	0.00	1	2	3	0.66	4.54
叡山電鉄			1	1	0.97		1	2	1.94	1.03
近江鐵道		1	4	5	4.41	2	1	8	7.06	1.13
北大阪急行電鉄				0	0.00		1	1	1.48	0.67
大阪府都市開発				0	0.00		1	1	0.69	1.46
能勢電鉄	1			1	0.75	1		2	1.51	1.32
水間鐵道				0	0.00			0	0.00	0.21
紀州鐵道		1		1	22.14	1		2	44.27	0.05
六甲山観光				0	0.00		3	3	86.93	0.03
比叡山鐵道	1			1	31.74		1	2	63.48	0.03
丹後海陸交通				0	0.00		1	1	75.57	0.01

(平成25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		1	1	172.56	0.01
北条鉄道		1		1	5.92	1	1	3	17.76	0.17
信楽高原鐵道				0	0.00		1	1	13.51	0.07
北神急行電鉄				0	0.00			0	0.00	0.49
北近畿タンゴ鐵道	1	5	3	9	5.07	1	15	25	14.07	1.78
嵯峨野觀光鐵道		1		1	22.49		1	2	44.99	0.04
智頭急行	1	3		4	3.50	1	2	7	6.12	1.14
神戸すまいまちづくり公社	1		1	2	117.73		3	5	294.33	0.02
京福電氣鐵道			2	2	98.20		1	3	147.30	0.02
和歌山電鐵	1			1	2.31		2	3	6.92	0.43
一畑電車		3	1	4	5.74	1	4	9	12.92	0.70
広島電鉄				0	0.00			0	0.00	1.64
水島臨海鐵道		1		1	3.10			1	3.10	0.32
錦川鐵道		1		1	4.23		16	17	71.89	0.24
若桜鐵道				0	0.00	1	1	2	14.27	0.14
井原鐵道		2		2	2.64		1	3	3.96	0.76
土佐くろしお鐵道		1	1	2	1.24	1	3	6	3.73	1.61
阿佐海岸鐵道				0	0.00		5	5	50.33	0.10
高松琴平電氣鐵道		2	2	4	1.75	1		5	2.19	2.28
伊予鐵道		1		1	0.59	1	1	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		1	1	2	2.09		1	3	3.14	0.96
甘木鐵道		1		1	2.54	1		2	5.08	0.39
島原鐵道		3		3	3.47			3	3.47	0.87
熊本電氣鐵道		5	2	7	20.03	2	4	13	37.19	0.35
南阿蘇鐵道				0	0.00		3	3	16.58	0.18
松浦鐵道			3	3	1.77	1	7	11	6.51	1.69
帆柱ケーブル				0	0.00			0	0.00	0.02
岡本製作所			2	2	621.23		1	3	931.85	0.00
くま川鐵道				0	0.00		8	8	31.59	0.25
平成筑豊鐵道		2	1	3	3.42	1	4	8	9.12	0.88
肥薩おれんじ鐵道		3	3	6	3.58	2	5	13	7.75	1.68
合計	15	139	94	248	2.41	67	437	752	7.31	102.83

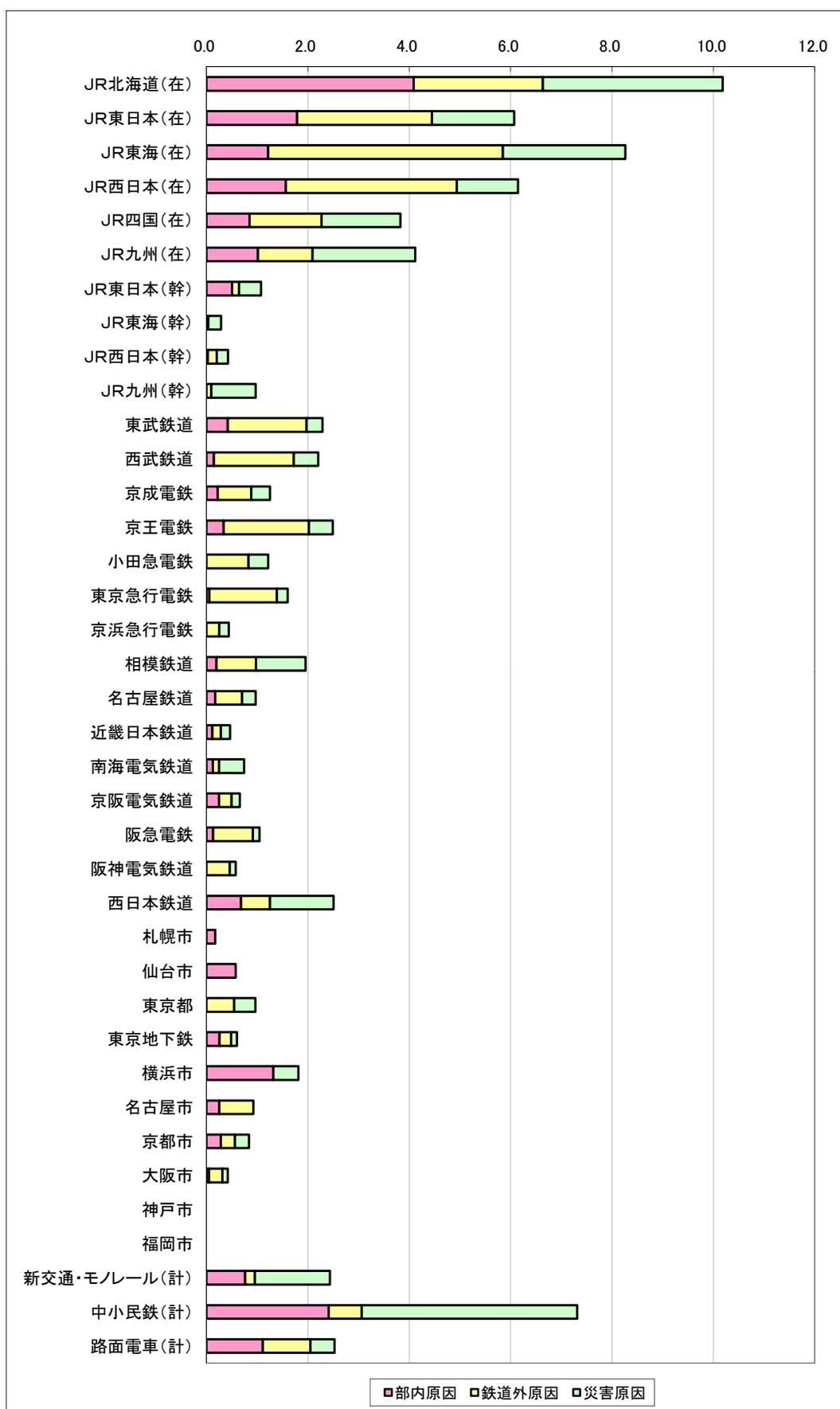
(平成25年度)

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	0.94	2		3	2.83	1.06
函館市				0	0.00		1	1	1.00	1.00
富山地方鉄道	1	8	2	11	14.27	8	1	20	25.95	0.77
万葉線		1		1	1.72	2	3	6	10.30	0.58
富山ライトレール		1	1	2	38.38			2	38.38	0.05
東京都				0	0.00		1	1	0.64	1.57
東京急行電鉄			1	1	1.53			1	1.53	0.65
豊橋鉄道		1		1	1.98	1	2	4	7.90	0.51
福井鉄道	1	1	1	3	22.50	4		7	52.50	0.13
京福電気鉄道		3	1	4	4.54	1		5	5.68	0.88
京阪電気鉄道	1	1		2	1.19			2	1.19	1.68
阪堺電気軌道				0	0.00	1	1	2	1.29	1.55
岡山電気軌道				0	0.00		1	1	1.90	0.52
広島電鉄				0	0.00	1		1	0.31	3.21
伊予鉄道				0	0.00		1	1	0.87	1.15
土佐電気鉄道				0	0.00	2		2	0.95	2.11
長崎電気軌道				0	0.00			0	0.00	2.49
熊本市				0	0.00			0	0.00	1.73
鹿児島市				0	0.00			0	0.00	1.71
合計	3	17	6	26	1.11	22	11	59	2.52	23.37

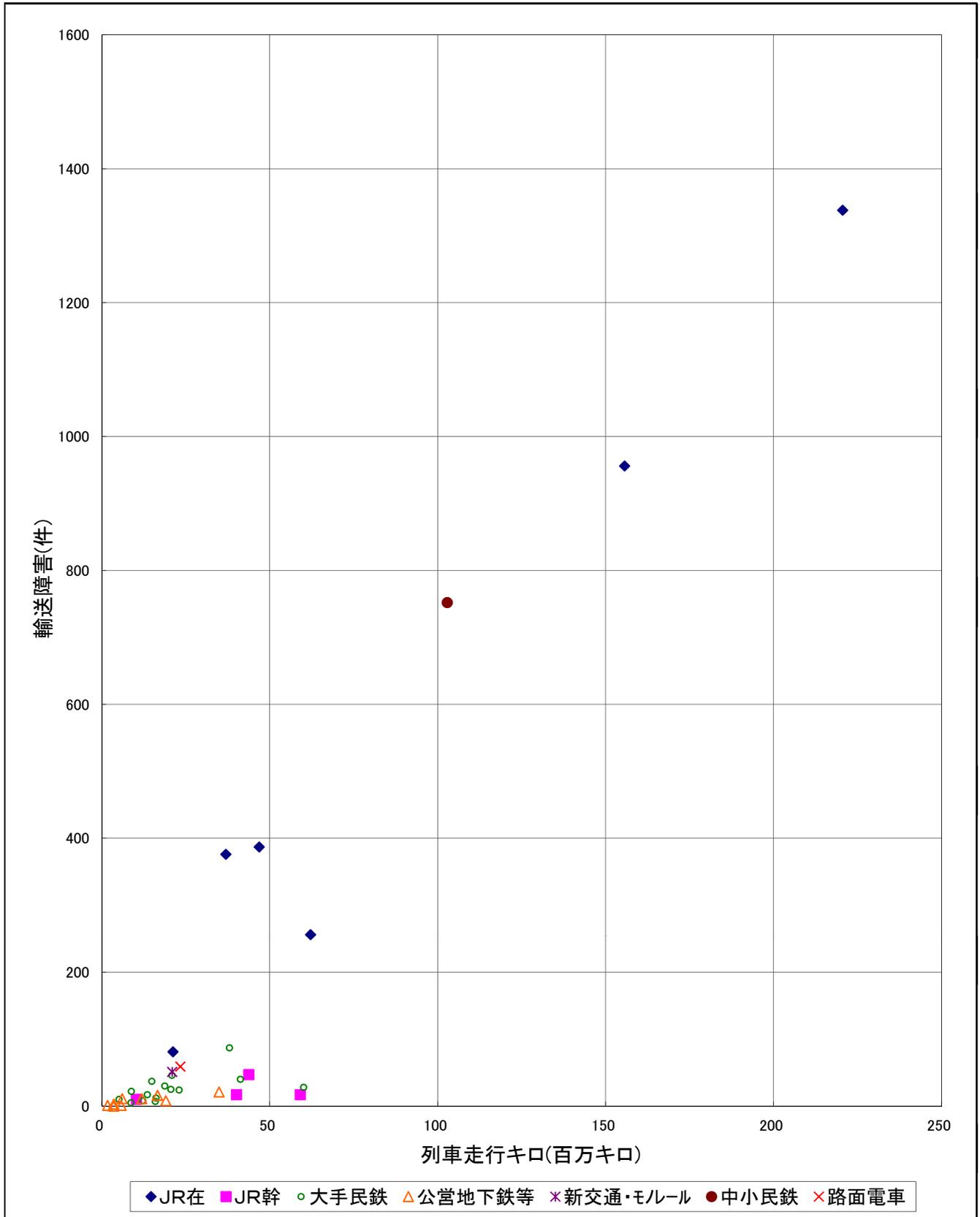
(平成25年度)

【参考2-1】 輸送障害発生率（列車走行百万キロあたり）



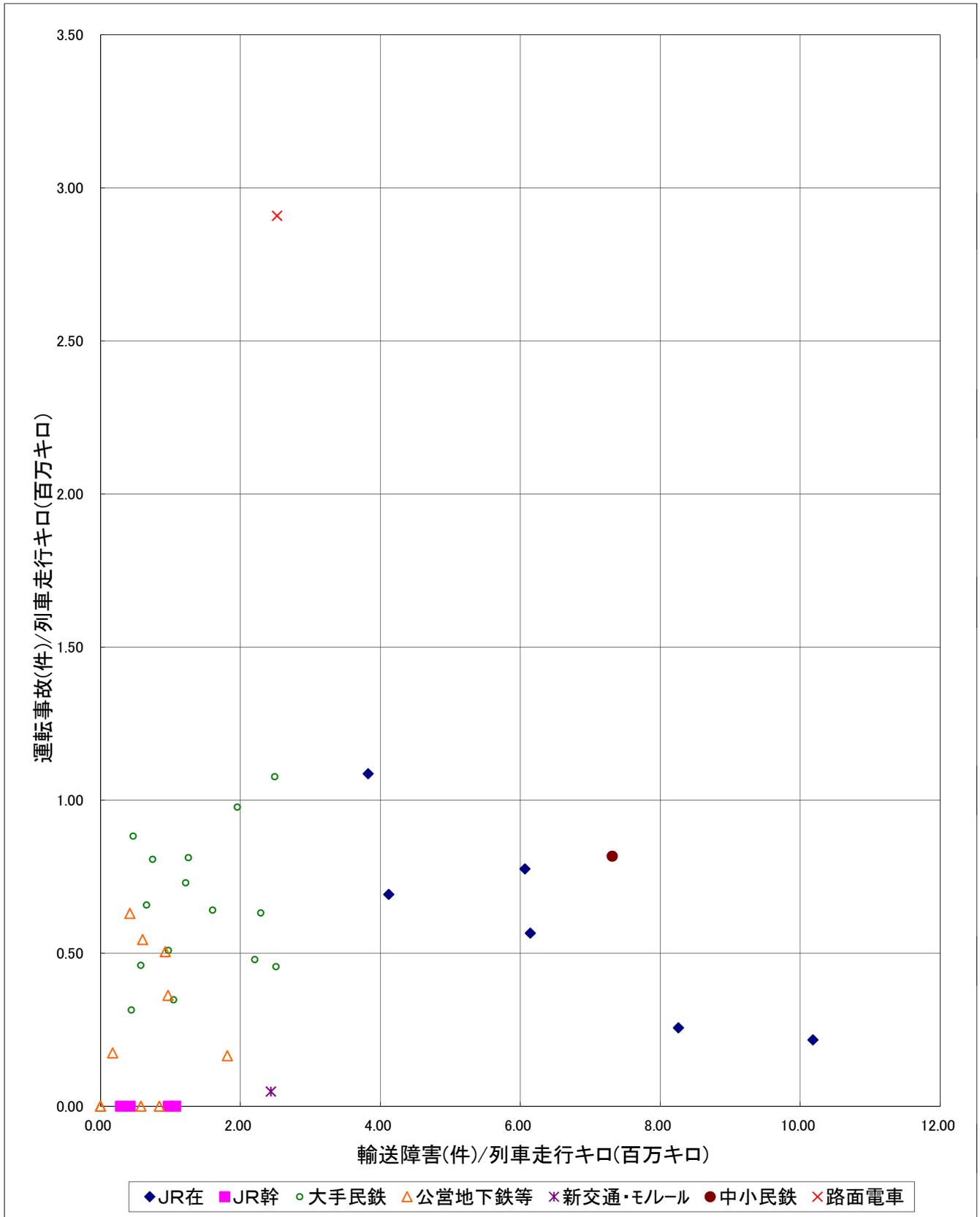
注：JR各社(在)は在来線、(幹)は新幹線。(平成25年度)

【参考 2 - 2】 輸送障害件数と列車走行キロの関係



(平成25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25年度データ)

資料3 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等における行政指導と主な改善報告

(1) 事業者に対する行政指導

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容
鉄道局	北海道旅客鉄道株式会社 代表取締役社長	鉄道局長	H25.10.4	<p>1. 本社において、各部門の現場の状況の把握を十分に行った上で、これらの部門の業務を統括管理する体制が不十分であることが認められた。</p> <p>このため、安全統括管理者が、輸送の安全を確保するため、現場の状況を把握し、必要な指示を的確に行う等の本社に求められる機能の実効性を担保し、各部門を確実に統括管理するための業務体制の整備を行うこと。</p> <p>2. 軌道部門においては、以下の措置を講ずること。</p> <p>(1) 本社軌道部門において、現場における保守管理体制の構築を指示していないこと及び現場の状況を把握しておらず、必要な対応が取られていないことが認められた。</p> <p>このため、本社軌道部門においては、現場における保守管理体制の構築のための指示を行うとともに、現場の状況を常に把握し、迅速に必要な対応を取る体制を構築すること。</p> <p>(2) 軌道部門の現場において、検査担当者 と 補修担当者 と の間の連携が取られていないこと及びこれを確認する仕組みがなく、実際に確認されていないことが認められた。</p> <p>このため、現場においては、(1)の本社軌道部門からの指示を踏まえ、検査担当者 と 補修担当者 と の間の連携を確実に行う体制及び組織内で業務の実施状況を確認する体制を構築すること。</p> <p>3. 軌道部門以外の部門においても、軌道部門に対する2.の指示を踏まえ、本社と現場との間の連携及び現場における業務の実施体制について、現状を確認した上で、必要な改善を図ること。</p> <p>4. 既に指示しているところであるが、安全統括管理者は、始発列車が運転される前に、各部門の現場において輸送の安全が確保されていることを確認すること。確認すべき内容については、例えば、施設部門においては予定されていた作業を確実に終了するとともに、列車の安全な走行に支障を生じさせるような事象が発生していないこと、車両部門においては必要な整備が終了し、予定外の不具合等がないこと、運転部門においては点呼等が確実に行われ、安全な操縦ができる状態であること等が挙げられる。</p>
鉄道局	北海道旅客鉄道株式会社 代表取締役社長	鉄道局長	H25.10.25	<p>1. 安全推進委員会において、事故等の原因究明及び再発防止対策に関する事項等について調査審議することとされているが、トラブルが頻発しているにもかかわらず、同委員会では、これらの一部についての報告等にとどまっており、これらへの対応について調査審議されていないことが認められた。</p> <p>このため、鉄道の事故防止に関する事項を総合的に検討すべき同委員会が本来の機能を発揮し、輸送の安全確保上有効かつ適切な対策を講ずるために、まずは、トラブルが頻発している状況にかんがみ、同委員会において、重要と考えられる安全上のトラブルを選び出し、その原因究明及び必要と考えられる対策を調査審議すること。また、同委員会の開催の都度、その内容について報告すること。</p> <p>2. 軌道部門において、老朽化に応じてまくら木を適切に管理・更新するためには、その状態を一本ずつ把握し管理する必要があるが、それがなされていない保線管理室があることが認められた。また、この前提となるまくら木の不良判定及び交換の基準が、現場に徹底されていないことが認められた。</p> <p>このため、本社において、不良判定及び交換の基準を規程等で明確に定め、これを現場に周知徹底をするとともに、現場において、これに基づき、まくら木の状態を一本ずつ把握し管理すること。また、基準を定めるに当たっては、PCまくら木化についても検討すること。</p> <p>3. 車両部門において、以下の措置を講ずること。</p> <p>(1) 平成25年10月7日の苗穂運転所における状態・機能検査において、キハ183-211号車の電磁給排弁非常吐出締切コックが「閉」となっていたことが判明した事実を確認した。</p>

				<p>このため、当該コックに対する固縛、当該コックの設置機器室の封印等を行うとともに、車両の運用段階における検査の際にもこれらの措置状況を確認すること。</p> <p>(2)工場から出場し運用に供されるまでの間には、工場、運転所等において多くの作業の段階があるが、これらの段階において当該コックの状態を確認する仕組みが講じられていないことが認められた。</p> <p>このため、それぞれの段階で、取扱いマニュアル及び作業チェック表の整備等確実なチェックができる仕組みを構築すること。</p> <p>4. 本社において、予算編成に当たって、各主管部が現場の状況を十分に把握しておらず、安全確保に関する現場からの要望等が十分考慮されていなかったことが認められた。</p> <p>このため、本社において、現場からの提案を十分に聴取した上で、安全を確保する上での優先度を考慮しつつ、平成26年度において講ずべき施策が着実に実施されるよう予算編成を行うこと。また、現場から聴取した提案については、随時報告されたい。</p>
鉄道局	北海道旅客鉄道株式会社代表取締役社長	鉄道局長	H25. 11. 29	<p>1. 貴社においては、現下の状況にかんがみ、総力を挙げて安全で安定的な輸送を確保する必要があるが、特に、年末年始は、通常にも増して多くの人々が貴社の鉄道を利用し、ひとたびトラブルが発生すると、大きな影響を及ぼすことから、より一層の取組が求められる。</p> <p>このため、度重なるトラブル等により損なわれた利用者の信頼の回復に向けて、改善指示（その1）4. により行われている毎日の安全確認を通じて改めて認識した日々の安全輸送の取組の重要性を踏まえた上で、年末年始の多客期という一層の取組が求められるこの時期において、安全で安定的な輸送を全うするための対策を早急に策定し、着実に実行すること。</p> <p>なお、対策の内容については、平成25年12月10日までに報告すること。</p> <p>2. 平成26年度の予算編成に関しては、改善指示（その2）4. において指示したところであるが、必要な安全対策を促進するため、本年度内及び来年度早期における継続的かつ重点的な安全投資等が求められる。</p> <p>このため、平成26年度の予算編成に当たって改善指示（その2）4. により現場から聴取された提案及びその他の状況を踏まえ、安全投資及び修繕費に関して、前倒しして着手すべき事項について本年度内の執行を含め必要な措置を講ずるとともに、平成26年度予算についてもできる限り年度前半の夏の多客期までに執行すること。また、これらの執行を着実に実行するため、平成25年度第4四半期及び平成26年度の予算計画を早急に策定すること。</p> <p>なお、当該予算計画については、平成26年1月末までに報告すること。</p> <p>3. 改善指示（その1）2.（1）の本社軌道部門からの指示について、社内での指示文書の発出にとどまっていることが認められた。</p> <p>このため、本社は、現場に対し、当該文書の趣旨を十分に説明した上で、現場における連携を確実に実行する体制及び業務の実施状況を確認する体制が確実となるよう必要な対応を取ること。</p> <p>また、平成25年11月18日から設置した「業務支援室」について、現場の状況を常に把握し、迅速に必要な対応を取るというその目指す機能が十分発揮されるよう、現場を含め関係者の理解の促進等必要な措置を講ずること。</p> <p>4. 車両部門において、委託業務の品質の確保を図るために定めるべき受託者の選定基準が定められていないこと等、委託業務について不適切な業務上の取扱いが認められた。</p> <p>このため、車両部門において、委託業務の品質及び適切な受委託関係を確保するため、受託者の適切な選定基準の策定、適正な再委託の承認手続きの確保、委託業務に対する適切な検査等について必要な改善を図ること。</p>
鉄道局	日本貨物鉄道株式会社	鉄道局長	H26. 5. 28	<p>以下の事項をはじめとして、本社が、現場の状況を的確に把握する体制を整備した上で、現場の業務の実施状況を定期的に検証して、課題を整理し、必要な改善を行うとともに、改善の実行性が確保されるよう安全管理体制の強化を図ること。</p>

			<p>なお、課題の整理に当たって、一部の現場又は部門にとどまらないものは、全社又は他部門も含めた課題として対応すること。</p> <p>1. 運転士が教育訓練の一部を受講していないこと、乗務員指導管理者が運転士の教育訓練の状況を把握していないことなど、運転管理者が行う運転士の教育訓練の管理が確実に実施できていないことが認められた。 このため、運転管理者が乗務員に必要な資質の保持及び向上に関する業務を適確に実施するとともに、乗務員指導管理者がこれを適切に補助することができるよう、乗務員の資質に関する管理体制を改善すること。</p> <p>2. 一部の軌道において、整備基準値を超える軌道変位等が確認されたにも関わらず、その一部の軌道で徐行運転が行われていること等から結果的に実施基準で定める早急な整備がされていないことが認められた。 このため、整備基準値の考え方を整理し、必要な整備が適切に実施されるよう関係規程等を見直すなど、軌道の保守に関する業務実施体制を改善すること。</p> <p>3. 車両の状態・機能検査において検査後の使用可否の判断が確実に行われていないこと、検修係員に対する作業取扱いの指示が一部周知されていないことなど、車両の保守に関する業務が確実に実施できていないことが認められた。 このため、ルールに則った適切な作業の徹底及び本社から現場までの間の連携を確実に行うよう、車両の保守に関する管理体制を改善すること。</p>
--	--	--	---

資料3 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等における行政指導と主な改善報告

(2) 事業者からの改善報告

担当局	発出先	発出者	報告	主な改善報告内容
鉄道局	鉄道局長	北海道旅客鉄道株式会社 代表取締役社長	H25.12.10	<p>改善指示に対する取り組みの要点</p> <p>1. 日々の運行に係る安全確保の再徹底 安全統括管理者が始発列車運行前に安全の確認を行っているが、冬期間には降雪、気温低下に伴うトラブルが発生しやすくなることなどから、この期間の特殊事情を考慮した上で、より迅速・確実な日々の安全確保を励行する。また、災害が見込まれる場合や大きなトラブルが発生した場合には、社長自ら利用者の安全を確保するために陣頭指揮にあたる。</p> <p>2. 事故防止・冬期間に生じるトラブルの予防に関する取り組み</p> <p>(1) 軌道部門における取り組み</p> <p>① 12月16日までに全線に亘り徒歩等による線路確認を行い、早急に補修が必要な箇所は12月27日までに補修を実施する。</p> <p>② 支障木、積雪状態等の確認のために、札幌～函館間、札幌～釧路間等全6区間については、年末年始期間、本社・支社及び現場社員により、毎日列車巡回点検を実施する。支障木、除雪が必要な箇所を発見した場合には、当該区間を保守する保線所等へ連絡を行い、必要な措置を行う。</p> <p>③ 冬期の高波による災害に備え、護岸壁の点検を本社・支社及び現場社員の合同で12月20日までに実施する。早急に補修が必要な箇所は12月27日までに補修を実施する。</p> <p>(2) 電気部門における取り組み</p> <p>① 中押し装置が設備されている分岐器箇所での軌道短絡事象防止のため、電気転てつ機中押しロッドの取り付け状態の点検及び必要な補修を12月27日までに行う。</p> <p>② 電車線支持物の冠雪状態の確認、踏切設備周辺等の積雪状態の確認のために、通常の列車巡回に加え、札幌～新千歳空港間、札幌～旭川間については、年末年始期間、本社社員が毎日、列車巡回点検を実施する。なお、除雪が必要な箇所を発見した場合には、当該区間を保守する電気所等へ連絡を行い、必要な措置を行う。</p> <p>(3) 車両部門における取り組み</p> <p>① 冬期において、制輪子と車輪が凍結すること等により車輪に傷を生じるトラブルが多発することから、12月1日より、検査で発見された車輪の傷を迅速に補修する体制を強化した。また、補修に使用する在姿車輪旋盤については、11月20日に事前点検を完了している他、故障に備えて予備品を配備した。</p> <p>② プラグドアの浮き上がりトラブルを防止するため、11月30日までに入冬前の整備を終え、冬期においては、仕業検査・交番検査における点検を強化する。また、気温低下に伴うドアの開閉不良を防止するため、12月1日より旭川駅、12月15日より滝川駅においてドアの融解作業を行う。</p> <p>③ 特急気動車については、運転士による運行前の点検に加え、検査担当者が車両基地から出発前にエンジンからの漏油、漏水、異音の有無等についての点検を引き続き実施する。なお、異常を認めた場合には、応急措置、修繕あるいは別な車両の手配等を行う。</p> <p>(4) 運転部門における取り組み</p> <p>① 運転所長等が指導訓練や点呼等において、多客期の事故防止、基本動作・基本作業の重要性について、全ての乗務員に対して指導する。</p> <p>② 年末年始期間、運転所管理者や指導員等に加え、本社・支社社員により、毎日添乗指導を行う。</p> <p>(5) 全社一丸となった除雪の取り組み 本線の除雪については、軌道部門において、排雪モーターカーの更新、増備を行った他、踏切の除雪体制を12月15日までに整える。駅構内、車両基地については、駅や運輸部門において、降雪によるポイント不転換を防止するため、ポイント周辺部分の排雪等の予防除雪の体制を12月15日までに整える。また、異常降雪時には、本社・支社社員が現場へ除雪の応援に向かう。</p>

				<p>3. 冬期安全・安定輸送に関する設備投資等</p> <p>(1) 新型除雪機械への取替による除雪体制の強化 除雪機械について、6台の取替、2台の増備を行い、全道に127台配備する。</p> <p>(2) ポイント不転換対策</p> <p>① ポイント融雪ピット式について、岩見沢駅に3箇所新設し、62箇所の設置とする。</p> <p>② 既設のポイントマットヒーター（234箇所）、圧縮空気式ポイント除雪装置（101箇所）等を有効活用する。</p> <p>(3) 駅間等における吹き溜まり対策</p> <p>① 防雪柵を駅間に1,170m新設し、78.7kmの設置とする。</p> <p>② 降雪モニターカメラを駅構内に11箇所、駅間に2箇所新設し、77箇所の設置とする。</p> <p>その他、平成25年度から着手したPCまくら木化等を推進する。</p> <p>4. 異常時に備えた取り組み</p> <p>(1) 全社共通の取り組み</p> <p>① グループ会社を含めた本社・支社・現場間の異常時連絡体制について、整備状況を12月18日までに確認する。</p> <p>② 年末年始期間、本社指令室に本社工務部、電気部、車両部の社員を常駐させ、異常時には現場社員、指令員と連携を図り、迅速に対応できる体制を整える。</p> <p>(2) 軌道部門の取り組み 年末年始期間、グループ会社において各地区に緊急修繕に備えた体制を整える。</p> <p>(3) 電気部門の取り組み 年末年始期間、現場における当番体制の増員を行う。</p> <p>(4) 車両部門の取り組み 年末年始期間、札幌駅に配置している列車検査担当者を増員する他、苗穂工場では運転所への車両部品の緊急発送に関する当番体制を整える。</p> <p>5. 利用者への取り組み</p> <p>(1) 利用者への案内</p> <p>① 臨時列車の運行、増結等について出来る限り計画したが、特に混雑が予想される列車については、新聞広告、リーフレット等により案内する。</p> <p>② 本社・支社社員が駅社員とともに案内を行う。</p> <p>③ 札幌駅、南千歳駅では、プラットホームでの案内、安全確保のための係員を配置する。</p> <p>④ 札幌～函館間で混雑が予想される列車には、車掌が2名乗車する。</p> <p>⑤ 輸送障害発生時には、本社・支社指令室に本社・支社社員が参集し、必要な情報を駅、車掌へ伝達する。</p> <p>(2) 駅舎等の安全確認</p> <p>① 通常の点検に加え、利用者の多い駅舎及び旅客上家等の点検を、本社・支社及び現場社員が実施し、点検結果を踏まえて必要な措置を12月20日までに実施する。</p> <p>② 毎月の定期点検に加え、駅設置の全てのエレベーター、エスカレーターを対象として、安全装置の作動確認を12月20日までに実施する。</p> <p>6. 「年末年始輸送安全総点検」の取り組み 社長を最高責任者として点検を実施する。点検は社長を始めとする役員が中心となって実施し、現場長による自主点検結果に基づく、現場からの提言についても聴取する。聴取した提言等は、安全推進委員会にて調査審議するとともに、不備な点があれば早急に対策を検討し、是正する。</p>
鉄道局	鉄道局長	北海道旅客鉄道株式会社 代表取締役社長	H26.1.31	<p>改善指示に対する取り組みの要点</p> <p>平成26年度の予算編成に当たって、「改善指示（その2）4.」を踏まえ、平成25年11月～12月に現場ヒアリングを実施し、安全基盤を再構築するために必要な現場提案を丁寧に聴取するとともに、現場提案を踏まえ講ずべき施策を整理し、優先度の高い設備投資や修繕費に対して適切な予算措置を行う。</p> <p>鉄道の安全投資及び修繕費に関しては、前倒しして着手すべき事項等について、平成25年度第4四半期に執行するとともに、平成26年度の予</p>

				<p>算計画について、できる限り年度前半の夏の多客期までに執行できるよう予算通達の早期化を図るなど、必要な安全対策を促進する。</p> <p>平成25年度第4四半期及び平成26年度における、鉄道の安全投資及び修繕費の予算計画は、以下のとおり。なお、平成26年度の予算計画については、さらに精査を進め、今後、認可申請に向けて検討を進めている事業計画（案）に反映させる。</p> <p>(1)平成25年度第4四半期の予算計画</p> <p>抜本的な安全基盤強化を進めるため、特急気動車新製の予算措置を前倒しする。また、平成26年度前半のできる限り早い時期から供用できるよう、簡易型軌道検測装置の増備や高速軌道検測車システムの改修を実施するとともに、線路検査機器や鉄道構造物の検査機器の取替え等の計画を前倒しして実施するなど、安全投資に係る予算措置を約2億円追加する。</p> <p>修繕費については、マクラギ交換や軌間整正を降雪期までに整備することとし、第3四半期までに大部分が完了した。また、昨年度冬期に車輪取替工事が多数発生し、特急車両等で使用する車輪が不足したことを踏まえ、第3四半期までに車輪の事前発注を進めてきた。</p> <p>第4四半期の修繕費については、冬期間でも施工することができる線路付近の支障木の伐採やトンネル・駅関連設備の修繕、車両の空気バネ等の部品交換を実施するなど、修繕費として約11億円追加で措置する。</p> <p>(2)平成26年度の予算計画</p> <p>必要な安全対策を促進するため、軌道や車両の分野に重点を置いた予算措置を計画する。</p> <p>安全投資としては、PCマクラギ化や特急気動車等の車両新製の計画を前倒しして実施するとともに、特急気動車の重要機器の取替え等を推進する。また、現場からの提案等も踏まえ、車両検査設備や、保線作業機械、電気設備等の老朽取替え等を計画する。</p> <p>修繕費については、マクラギ・道床交換等の軌道に関わる修繕や、車両のライフサイクルを踏まえた部品交換等の修繕を計画する。</p> <p>これにより、平成26年度の安全投資は、平成25年度の計画に対し約60億円増額した約250億円規模、修繕費については、約30億円増額した約250億円規模を計画する。</p> <p>また、鉄道施設の定期的な保守のうち、橋りょう・トンネル・乗降場等の土木工事等について、できる限り平成26年度前半の夏の多客期までに執行できるよう、予算通達の早期化（約120億円規模）を実施し、平成25年度中に工事設計や発注等を進めるとともに、協力会社の施工能力の確保を図る。</p>
--	--	--	--	---

※北海道旅客鉄道株式会社の改善報告は、上記の他、事業改善命令に基づき報告がなされているものがあります。

## 資料4 鉄道事業法に基づく行政処分(事業改善の命令)

- 輸送の安全に関する事業改善命令
- 輸送の安全に関する事業改善命令に対する主な改善報告

国鉄事第328号の2  
国鉄技第104号の2  
国鉄施第96号の2  
国鉄安第66号の2  
平成26年1月24日

北海道旅客鉄道株式会社  
代表取締役社長 野 島 誠 殿

国土交通大臣  
太 田 昭 宏

輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令

平成25年9月21日から同月28日まで、同年10月9日から同月12日まで及び同年11月14日から平成26年1月20日まで、貴社に対して保安監査を実施した。

監査の結果、貴社においては、別添「JR北海道の安全確保のために講ずべき措置—JR北海道の再生へ—」に示すとおり、輸送の安全及び事業の適切かつ健全な運営を阻害している事実があると認められた。

このため、鉄道事業法第23条第1項及び旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律第13条第2項の規定に基づき、別添別紙2「JR北海道が講ずべき措置」の1. から3. に掲げる措置を速やかに講ずるよう命令する。

講じた措置については、同別添別紙2の4. に記載した期日までに報告されたい。

この処分に不服があるときは、処分があったことを知った日の翌日から起算して60日以内に、国土交通大臣に対し異議申立てをすることができる。

ＪＲ北海道の安全確保のために講ずべき措置  
—ＪＲ北海道の再生へ—

平成26年 1月21日  
国土交通省

第1章 ＪＲ北海道問題に対する基本認識

1. ＪＲ北海道の現状

- ・ ＪＲ北海道は、平成23年5月27日、石勝線において、79名が負傷するという大きな列車脱線火災事故を発生させた。ＪＲ北海道は、この事故を契機として、安全を最優先とし、安全管理体制の構築等の安全対策を着実に進めるべきであった。
- ・ しかしながら、ＪＲ北海道では、その後も、車両のトラブルが度重なるとともに、運転士によるＡＴＳ（自動列車停止装置）のスイッチの破壊、そして貨物列車脱線事故の発生、これを契機として判明した整備基準値（注1）を超える軌道変位（注2）の放置、検査データの改ざん、さらには、脱線事故直後における軌道変位の検査データの改ざんの発覚等、鉄道事業者としてあってはならない異常な事態が続いている。
- ・ このような現状に鑑みれば、ＪＲ北海道は、輸送の安全確保が至上命題である鉄道事業者としての基本的な資質を、一から問われている状況にあるものと認識せざるを得ない。

注1 軌道管理のため、鉄道事業者が、これを超過した軌道変位（注2参照）があった場合には、一定期間内に補修を行うべきと定めた基準。

注2 「軌間」（レールの幅）等について、本来あるべき状態からのずれ。

2. ＪＲ北海道が果たすべき鉄道事業者としての責務

- ・ 一方で、ＪＲ北海道が運営する鉄道は、札幌都市圏における輸送機関として、豪雪地域における安定した地域輸送機関として、また、都市間輸送を担う輸送機関として、年間延べ1億3千万人（平成24年度）にも及ぶ多くの道民や観光客が利用する等、北海道の生活・経済を支える基幹的な輸送機関となっており、直ちにその輸送サービスに代替し得るものがない状況にある。
- ・ このため、ＪＲ北海道において、日々の輸送の安全をしっかりと確保しつつ、構造的な問題に対応するため、安全な輸送の確保に求められる総合的かつ抜本的な措置を確実に実施することにより、鉄道事業者として徹底的な再生を図ることが必要である。

3. 平成25年9月19日の貨物列車脱線事故に関する問題

- ・ 平成25年9月19日18時5分頃に発生した函館線大沼駅構内における貨物列車脱線事故に関し、以下の事実が判明した。
  - ① 脱線事故が発生した大沼駅構内2番副本線につき、ＪＲ北海道によ

る事故前の直近の検査である6月7日の検査の結果において、脱線事故現場の「軌間」の軌道変位が、整備基準値19mmに対し39mmと記録されていたにもかかわらず、これを補修することなく放置し、さらに、9月19日の事故直後に、現場職員が当該数値を25mmと改ざんし、その数値が行政当局等に報告されていた。なお、管理データとして記録されていたのは39mmであったが、管理データにする際の数値補正に誤りがあり、実際の「軌間」の軌道変位は38mmであった。

- ② 同副本線につき、同じく6月7日の「通り」(注3)の軌道変位について、9月20日に現場職員が脱線事故現場付近の数値を改ざんし、その数値が行政当局に報告されていた。なお、最も大幅に改ざんしたものとしては、整備基準値19mmに対し実際には49mmであったものを12mmと改ざんしたものがあつた。
- ③ 9月23日から26日にかけて、現場の管理職級の職員の指示により、少なくとも平成23年3月分以降の同副本線等に係る作業実績記録を改ざんし、実際には実施していない補修作業を実施したものと記録した。
- ④ 運輸安全委員会からの求めに応じ、同駅構内の本線上の軌道検測車(マヤ車)の検査データに基づき資料を作成する際に、本社担当職員が、6月3日及び8月22日の検査における「軌間」の軌道変位につき、整備基準値超過箇所の数値を整備基準値内の数値に改ざんした上で、その資料を、10月24日、同委員会に提出した。

注3 レールの延長方向における左右のずれ。「軌間」が正常であっても、一組のレール全体が左右の一方にずれる場合には、「通り」の変位が生ずる。

・ この事案は、次の2点の重大な問題を包含している。

- ① まず、少なくとも6月7日から9月19日までの3ヶ月以上もの間、整備基準値を19mmも超過する、38mmという大幅な「軌間」の軌道変位等を放置していたことは、輸送の安全上重大な問題である。
- ② さらに、検査データ等の改ざん自体、鉄道事業の安全管理の基本に反するものであるが、事故直後に、このような大幅な軌道変位の検査データ等を改ざんし、その改ざんした検査データ等を行政当局等へ提出したことについては、事故の正確な原因究明と再発防止対策の確立を困難なものとする等、鉄道事業者としてあるまじき重大な問題である。

#### 4. JR北海道における改ざん問題に対する基本認識

・ JR北海道においては、3. の事案以外にも、複数の現場で軌道変位の検査データの改ざん等があり、国土交通省は11月14日から改ざん問題を中心とする同社への特別保安監査を行ってきたところである。特別保安監査を通じて確認した改ざんの概況は別紙1のとおりであるが、その主な内容及び動機・背景は、以下のとおりである。

① 貨物列車脱線事故に関する改ざん

貨物列車脱線事故に関する改ざんの内容は上記3. のとおりであるが、この動機・背景については、関係職員から、脱線事故現場の「軌間」に係る改ざんについては、大きな軌道変位の放置を隠しておきたかった旨の、作業実績記録の改ざんについては、必要な補修作業を長年してこなかったことを隠しておきたかった旨の、マヤ車による検査データに基づく提出資料の改ざんについては、すぐに補修をすれば問題ないと思って見栄えを良くするために数字を書き変えた旨の口述が得られた。

② 貨物列車脱線事故関係以外の改ざん

貨物列車脱線事故に関する改ざん以外に、副本線・分岐器に関する軌道変位の検査データについて、整備基準値を超過しているものを整備基準値内とした改ざんや、軌道変位を測定せずに前回の検査データの数値等を入力したもの等が確認された。この動機・背景については、関係職員から、軌道変位の放置が特別保安監査で発覚することから逃れようとした旨、実施基準等に従った補修を行い切れないことから改ざんを行った旨、また、前任者からの引き継ぎ等により慣例化していた旨の口述が得られた。

- ・ 鉄道事業者における鉄道の施設等の安全管理の基本は、一定の期間ごとに検査を実施し、その検査データを正確に記録して経過観察を行うとともに、所定の基準を超えた場合には、補修等の安全上必要な対応を行うというものである。鉄道行政においても、これを前提として、鉄道事業の実態を把握し、鉄道事業者の監督を行い、また、各種施策を講じている。したがって、正確な検査データは、鉄道事業者及び鉄道行政双方にとって、輸送の安全確保のための様々な対策を行う上で根幹となる事項であり、検査データの改ざんはこれを損なうものである。
- ・ このような検査データ等の改ざんは、まさに輸送の安全確保の仕組みを覆すものであって、その動機・背景のいかんにかかわらず、いかなるものであっても、絶対に容認することはできず、その根絶を図る必要がある。
- ・ 改ざんが確認された現場においては、改ざんが常態化していた等の実態も認められ、根深いものであることから、その根絶には、以下のような多面的な視点で対策を講ずる必要がある。
  - ① コンプライアンス(法令・ルールの遵守)の徹底等、改ざん問題に係る企業体質・組織文化の改革
  - ② 自動化された機器の導入やチェック体制の構築等、改ざんを防止するハード面・ソフト面での作業環境の整備
  - ③ 改ざんが行われた場合における厳しい処分環境の整備
- ・ なお、3. で述べた大沼保線管理室での事故直後に行われた改ざん及

び函館保線管理室における軌道変位の放置が特別保安監査で発覚することから逃れようとした改ざんについては、鉄道事業法に基づく報告の徴収及び立入検査の制度の趣旨を意図的に否定する行為であり、鉄道行政として厳正に対処する必要がある。

## 5. JR北海道における安全確保問題に対する基本認識

### (1) 軌道変位の放置の実態

- ・ JR北海道においては、上記の貨物列車の脱線事故現場における大幅な「軌間」の軌道変位等の放置という重大な問題があったが、事故後のJR北海道からの報告に基づけば、本線・副本線において、270箇所以上の軌道変位が整備基準値を超過しており、整備期限を過ぎても放置されていた。

なお、その後、上記のJR北海道の報告には、分岐器関係が含まれておらず、また、検査データの改ざんが判明した。

- ・ このような状況を踏まえ、安全運行を確保するため、JR北海道に対して、全ての検査データの適正性を確認し、その上で必要な補修を行うよう指示した。JR北海道においては、本線については、改めて検査データの適正性を確認し、昨年内にこれを基に必要な補修を完了し、現状においては、通常の運行がなされている。また、副本線及び分岐器については、積雪期に入ったこともあり、所要の作業を行うにはなお時間を要することから、その間は、徐行運転を行うこととしている。

### (2) 現場における問題

- ・ JR北海道に対する今回の一連の特別保安監査の発端となったのは、この軌道変位の放置である。本来、軌道変位については、保線業務を担う各現場において、会社が定める実施基準等に従い、正しい検査の結果に基づき、適切な補修計画を立て、所定の期間内に確実に補修を実施することが必要である。
- ・ 特別保安監査では、現場において、
  - ① 現場の担当者が、基準を超えていることを認識しながらもこれを放置していたという、基本的な安全意識が欠如していると言わざるを得ない事例
  - ② 現場組織において、関係者間の業務分担の不明確・連携不足により、検査の結果が補修に結び付かず、一方で、このような放置されていることをチェックする体制が整っておらず、現場の管理者もこれに適切に対応していなかった事例
  - ③ 特に若年の担当者が、検査と補修の基本的な知識を習得しておらず、基準を超えて放置した場合の安全上の問題について理解をしていなかった事例

等の問題のある事例を確認した。また、これに関連して、これらの業務

を適正に実施するための業務実施体制の不備や、軌道補修に関する技術の伝承が不十分であったという問題も確認した。

- ・ これらの問題については、実施基準等に従って適切に業務を行うことが、一義的には現場の責任であることから、まずは、各現場において、その現場の管理者の管理の下、必要に応じて本社等の上部組織に働きかけること等を行い、関係職員が解決を図るべきものであった。

### (3) 本社における問題

- ・ 一方、本社は、まず現場の状況の適切な把握が求められるものであり、これを前提として、業務実施に関する規程等の整備、適正な業務実施体制の整備、所要の予算の配賦、要員の確保及び教育訓練等を行い、日々の安全確認や現場指導等を通じて、会社全体として輸送の安全を確保するための業務実施の徹底を図ることが必要である。
- ・ 特別保安監査では、本社において、安全統括管理者が現場の状況を把握せず各部門の統括管理を行っていない、安全推進委員会でトラブルの原因究明・再発防止等の対策が十分に審議されていない等安全管理体制が十分に機能していなかったこと、予算や設備投資計画の作成に当たって現場の意見が十分に反映されてこなかったこと、技術伝承及び安全確保のための要員確保及び教育訓練が十分でなかったこと、規程等の整備状況及び運用が不適切であったこと等の問題を確認した。
- ・ 本社は、これらの問題に関し、現場において適切に対応していると思っていたと説明しているが、当然本社は、会社全体としての輸送の安全確保のために、これらの問題について適切に対応すべきであった。

### (4) 安全確保問題に関する背景等

- ・ 軌道変位の放置に関しては、(2)及び(3)で述べたとおり、現場においては輸送の安全確保のためになすべき作業が行われず、また、本社においてもこのような現場の実態への関心が薄く、対応を現場任せにしてきた。こうした問題も含め、JR北海道における輸送の安全上の問題は、単純に1つの原因や背景に起因し、これを排除することによって解決するような性質のものではなく、複合的な要素により顕在化してきたものと捉えることが必要である。
- ・ まず、現場においては、関係者間の業務分担の不明確・連携不足やチェック体制の不備等の体制上の問題があるが、基本的には、個々の職員に自らの業務を放置せずに確実に実施するという責任感や日々の業務が輸送の安全を支えるという意識が著しく乏しかったという問題があるものと考えられる。
- ・ また、本社においては、JR北海道の発足以来、利用者利便の向上を図るため、列車の高速化、札幌圏での輸送力強化等を行ってきており、これらに相当の資金、人材等の経営資源を投入してきた一方で、会社発

足後十余年の間、日々の輸送の安全を支える基礎的な業務分野については、現場の状況を適切に把握することなく、必要とされる資金面や人材面での対応が十分ではなかった。この結果、施設・設備の老朽化、職員の年齢構成の歪み等が輸送の安全を確保する上で大きな問題となってきたものと考えられる。

- ・ さらに、そうした基礎的な業務分野については、本来であれば、施設・設備の経年変化、職員の年齢構成の変化、新しい技術の開発等に対応して、本社と現場における業務のやり方についての見直し及びこれを踏まえた必要な対策が講じられるべきであった。しかしながら、本社及び現場ともに、このような環境の変化にもかかわらず、旧国鉄時代からのやり方を変えることなく漫然と続け、さらに、それすら維持することができなくなった面があると考えられる。
- ・ これらの問題に対応するための予算配賦についても、本社は十分に現場の意見を聴くことなく、前年度を踏襲した予算編成を行ってきており、現場においては、このような本社の姿勢に対して、現場としての必要額の要望をあえて行う意欲を失ってきたという面があると考えられる。
- ・ したがって、JR北海道においては、まずもって、経営陣をはじめ全職員が、今回の一連のトラブルを契機に判明した諸問題が安全を軽視する姿勢から生じたものであることを深く反省することが必要である。その上で、会社全体が一丸となって、直接的・具体的な個々の輸送の安全上の問題について着実に1つ1つ対策を講ずるとともに、JR北海道が安全で信頼される鉄道事業者として再生するため、個別の対策に止まることなく、企業体質・組織文化を含めて構造的な問題について改革することが必要である。

## 第2章 JR北海道が講ずべき措置

これまでの特別保安監査を通じて確認された事実・状況及びJR北海道が講ずべき具体的な対策について、別紙2のとおり取りまとめた。具体的な対策の事項は、次のとおりである。

### 1. 日々の輸送の安全確保

- ① 会社全体を挙げての毎日の安全確認の励行
- ② 現場における毎日の業務の実施に当たっての留意事項の徹底
- ③ 本社における現場の把握と問題への迅速な対応の実施

### 2. 第一歩の改善

構造的な問題にも対応しつつ、安全な輸送を行うための徹底的な再生に向けての第一歩として、鉄道事業者に求められる不可欠な安全対策の実施

- (1) 改ざんの根絶
  - ① 社内におけるコンプライアンスの徹底
  - ② 安全意識の徹底及び安全知識の向上に関する職員教育体制の再構築
  - ③ 記録を重視するルールの策定及びその徹底
  - ④ 改ざんを防止する作業環境の整備
  - ⑤ 改ざんが行われた場合における厳しい処分環境の整備
- (2) 安全管理体制の再構築
  - ① 安全統括管理者の業務体制の刷新
  - ② 安全推進委員会の運用の見直し
  - ③ 事故等の原因究明・再発防止対策の検討体制の確立
  - ④ 内部監査等の体制の充実
  - ⑤ 安全推進部の強化
  - ⑥ 安全管理規程等の見直し
- (3) 安全確保を最優先とする事業運営の実現
  - ① 現場の業務実施体制の確立
  - ② 技術伝承のための教育体制の検討
  - ③ 当面の必要な安全投資の推進等
  - ④ 安全意識の徹底、記録を重視するルールの策定・徹底(再掲)
- (4) 技術部門の業務実施体制の改善
  - ① 各種規程等の検証、改正・整備、周知徹底、確認及び見直し
  - ② 本社の現場に対する指導体制の確立
  - ③ 車両部門における多重のチェック体制の確立
- (5) 第三者による安全対策監視委員会(仮称)の設置

### 3. 更なる安全確保へ

輸送の安全を確保し、信頼される鉄道会社への徹底的な再生に向けた更なる改革

- ① 安全意識の啓発や安全風土の構築を実施するための組織の整備
- ② 安全確保のためのPDCAサイクルの確立
- ③ 会社全体を通じた安全性向上のための取組み
- ④ 安全を確保する企業風土を構築するための全職員の参画

## 第3章 国土交通省が講ずべき措置

### 1. 実行性の担保のための取組み

- ・ JR北海道においては、石勝線における列車脱線火災事故の発生以降、保安監査に基づく累次の改善指示等を受けて、「安全性向上のための行動計画」(平成23年9月)や「安全基本計画」(平成24年11月)が策定されたものの、これらの実施状況の客観的な評価、実行に当たっての課題の

抽出、それに対する具体的な対応等について、安全推進委員会において十分な議論が行われていない等、これらの計画を実行するための必要な努力がなされておらず、これらの計画の実行性が確保されてこなかったという経緯がある。

このため、今回の安全確保のためにＪＲ北海道が講ずべき措置については、ＪＲ北海道のみにその実行を委ねるのではなく、

- ① 具体的な実施状況について、ＪＲ北海道からの定期的な報告を求め、その都度、国としても必要な助言や対策の指示を行う。
  - ② 国（本省及び北海道運輸局等）による常設の監査体制を整え、５年程度の間、定期的、また、随時に監査を実施する。
- ・ ＪＲ北海道に安全確保に必要な設備投資を早急に行わせるために、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）からの無利子貸付及び助成金による 600億円の設備投資支援の活用の前倒しを図る。

## 2. ＪＲ北海道問題に対する厳格な対応

- ・ 上記のとおり、改ざんという鉄道事業者としてあるまじき重大な問題や、軌道変位の放置という輸送の安全上重大な問題が発生しており、これまでの特別保安監査を踏まえ、第２章のＪＲ北海道が講ずべき措置は、鉄道事業法第23条第１項に基づく事業改善の命令及び旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（ＪＲ会社法）第13条第２項に基づく監督上必要な命令として、ＪＲ北海道に対して、その確実な実施を命ずる等、必要な法令上の措置を厳正に講ずる。

## 3. 新たな課題への対応

- ・ 1. の定期的な報告や常設の監査体制を整えることにより、ＪＲ北海道の今後の安全確保に係る対応状況に応じて、新たな安全上の課題が生じた場合には、これに迅速、かつ、機動的に対応し、問題の解決を図る。
- ・ さらに、今後とも、安全を確保するために必要な場合には、鉄道事業法等の法令上の措置を含め、厳格な対応を行う。

## 特別保安監査を通じて確認した改ざんの概況

特別保安監査においては、次の2つの要件に該当した場合に、改ざんが確認されたものとした。

- ① 軌道変位の検査データ等について、現地で実際に計測されたデータ（生データ）等と、補修作業のために社内の保線システムに入力されたデータ（管理データ）等を突合し、監査員が不一致を現認したこと。
- ② ①の不一致に関し、監査員が関係職員に行った聞き取り調査において、意図的にデータを操作し改ざんした旨の口述が得られたこと。

特別保安監査においては、改ざん関係の調査を主たる目的としたものとしては、現場では19保線管理室等に、上位組織では本社及び5保線所等に立ち入って調査を行った。この結果、以下のとおり、改ざん及び改ざんの温床となる業務処理の事例を確認した。

## 1. 平成25年9月19日の貨物列車脱線事故に関する改ざん

## A 脱線事故現場の軌道変位の検査データの改ざん

## (1) 「軌間」の軌道変位の検査データの改ざん

## ① 改ざんの内容

脱線事故が発生した大沼駅構内2番副本線につき、事故前の直近の検査である6月7日の検査の結果において、脱線事故現場の「軌間」の軌道変位が、整備基準値19mmに対し39mmと記録されていたにもかかわらず、これを補修することなく放置し、さらに、9月19日の事故直後に現場職員が当該数値を25mmと改ざんし、その数値が行政当局等に報告されていた。確認した事実関係は、以下のとおりである。

- ・ 6月7日の検査の生データから再現させた当該脱線事故現場の「軌間」の軌道変位の管理データの数値は39mmであった。（なお、管理データとして記録されていたのは39mmであったが、管理データにする際の数値補正に誤りがあり、実際の「軌間」の軌道変位は38mmであった。）
- ・ 一方、事故直後の9月22日に行われた特別保安監査の際に、国土交通省に管理データとして提示されたものでは、当該脱線事故現場の「軌間」の軌道変位が25mmであった。
- ・ 上記の不一致について、大沼保線管理室及び函館保線所の関係職員に聞き取り調査を行ったところ、9月19日の事故直後に、5m間隔の管理データの1数値と、5m間隔の管理データ算出の基となる50cm間隔の管理データの10数値の改ざんを行った旨の口述が得られた。

- ・ これに関連して、別の大沼保線管理室の職員から、印刷された検査表綴りの該当ページを差し換えた旨の口述が得られた。
- ・ なお、脱線事故現場ではないが、大沼駅構内5番副本線において、「軌間」の軌道変位の生データと管理データの不一致を現認した。これに関して、大沼保線管理室及び函館保線所の関係職員に聞き取り調査を行ったところ、改ざんは行っていない旨の口述があった。

## ② 改ざんの動機・背景関係

改ざんした理由について、当該関係職員に聞き取り調査を行ったところ、大きな軌道変位の放置を隠しておきたかった旨の口述が得られた。

## ③ 組織的な関与関係

他の者の関与について、当該関係職員に聞き取り調査を行ったところ、

- ・ 5m間隔の管理データの数値の改ざんについては、大沼保線管理室の職員が自分の判断で行った
  - ・ 50cm間隔の管理データの数値の改ざんについては、函館保線所の職員及び大沼保線管理室の職員の二人で相談して行った
  - ・ 検査表綴りの差し換えについては、別の大沼保線管理室の職員が自分の判断で行った
- 旨の口述が得られた。

## (2) 「通り」の軌道変位の検査データの改ざん

### ① 改ざんの内容

脱線事故が発生した大沼駅構内2番副本線につき、事故前の直近の検査である6月7日の「通り」の軌道変位について、9月20日に現場職員が脱線事故現場付近の18数値を改ざんし、その数値が行政当局に報告されていた。確認した事実関係は、以下のとおりである。

- ・ 6月7日の検査の生データから再現させた当該脱線現場付近の「通り」の軌道変位の管理データと、事故直後の9月22日に行われた特別保安監査の際に、国土交通省に管理データとして提示されたものを突合したところ、一部の数値に不一致があった。
- ・ これに関して、大沼保線管理室の関係職員に聞き取り調査を行ったところ、9月20日に管理データの18数値について改ざんした旨の口述が得られた。
- ・ この18数値について、生データから再現させた管理データと提示された管理データを突合したところ、改ざんされていることを確認した。最も大幅に改ざんしたものとしては、整備基準値19mmに対し実際には49mmであったものを12mmとしていた。

### ② 改ざんの動機・背景関係、組織的な関与関係

改ざんした理由について、当該関係職員に聞き取り調査を行ったところ、函館保線所の管理職級の職員に指示された旨の口述があった。

これに関して、函館保線所の当該管理職級の職員に聞き取り調査を行ったところ、数値の改ざんを指示していない旨の口述があった。

## B 作業実績記録の改ざん

### ① 改ざんの内容

脱線事故現場を含めて、実際には実施していない軌道の補修作業を実施したかのように見せるため、作業実績記録を改ざんしていた。確認した事実関係は、以下のとおりである。

- ・ 大沼保線管理室管内の副本線の作業実績について、保線システムには、事故前の直近では、平成23年5月31日に「軌間直し」が行われたと入力されていた。
- ・ このデータの作成の元になる作業日誌等を確認したところ、当該地点では同日に「遊間(レールの継目部のすき間)直し」の記録はあるが、「軌間直し」の記録はなかった。
- ・ 大沼保線管理室の上位組織である函館保線所の管理職級の職員に聞き取り調査を行ったところ、平成25年9月23日に函館保線所の職員に対して作業実績記録を改ざんするよう指示した旨の口述が得られた。
- ・ 函館保線所の複数の職員から、当該管理職級の職員の指示により実際には実施していない補修作業の作業実績を作出する作業を行った旨の口述が得られた。また、函館保線所及び大沼保線管理室の複数の職員から、副本線の作業実績記録を改ざんした旨の口述も得られた。
- ・ このような作業実績記録の改ざんは、大沼保線管理室管内の14副本線に関して、少なくとも平成23年3月28日以降の延べ16日分の作業について行われていることが確認された。

### ② 改ざんの動機・背景関係

改ざんを指示した理由について、当該管理職級の職員に聞き取り調査を行ったところ、必要な補修作業を長年してこなかったことを隠しておきたかった旨の口述が得られた。

### ③ 組織的な関与関係

上記のとおり、関係職員に聞き取り調査を行ったところ、本件改ざんの指示は函館保線所の管理職級の職員が行った旨の、また、複数の職員がこの改ざん作業に関与した旨の口述が得られた。

## C 提出資料(マヤ車の検査データ関係)の改ざん

### ① 改ざんの内容

運輸安全委員会からの求めに応じ、大沼駅構内の本線上のマヤ車の検

査データに基づき平成25年10月11日に資料を作成する際に、その資料の一部を改ざんした上で、10月24日、同委員会に提出した。確認した事実関係は、以下のとおりである。

- ・ 9月27日、運輸安全委員会が、JR北海道に対して、大沼駅構内の本線上のマヤ車による25cm間隔の軌道変位の検査データの提出を求めた。
- ・ 本社に保存されているマヤ車による検査データの生データと、上記の提出された資料に記載された数値を突合したところ、一部の数値に不一致があった。
- ・ これに関して、本社の関係職員に聞き取り調査を行ったところ、10月11日、マヤ車による2回分(6月3日及び8月22日)の検査データの生データに基づき提出用の資料を作成する際に、整備基準値を超過している計17数値について、整備基準値内に収めるよう改ざんした旨の口述が得られた。また、当該関係職員からは、現場に対し、整備基準値超過箇所について整備基準値内へ補修するよう指示した旨の口述も得られた。
- ・ この17数値について、マヤ車による検査データの生データと提出資料の数値を突合したところ、改ざんされていることを確認した。

## ② 改ざんの動機・背景関係

改ざんした理由について、当該関係職員に聞き取り調査を行ったところ、すぐに補修すれば問題ないと考え、運輸安全委員会へ提出する資料の見栄えを良くするために改ざんした旨の口述が得られた。

## ③ 組織的な関与関係

他の者の関与について、当該関係職員に聞き取り調査を行ったところ、自分のみの判断で行った旨の口述が得られた。

## D 提出資料(レールの一般検査等の検査データ関係)の改ざんの疑い

運輸安全委員会の求めに応じ、10月24日に提出した、レールや分岐器等の損傷、摩耗量等を検査する一般検査等の管理データについて、その数値の一部に改ざんの疑いがあることを認めた。確認した事実関係は、以下のとおりである。

- ・ 一般検査等の管理データについて、大沼保線管理室及び函館保線所の関係職員に聞き取り調査を行ったところ、当該管理データを運輸安全委員会に提出する際に、一部の検査が実施されていないことを隠すため、函館保線所の管理職級の職員の指示により、管理データとして架空の数値等を保線システムに入力し、そのデータを提出した旨の口述が得られた。
- ・ 改ざんを行ったことを確認するための野帳等は既に廃棄されていた

め、突合作業ができなかった。

## 2. 貨物列車脱線事故関係以外の改ざん

### A 9 保線管理室等における改ざん

平成25年11月22日の衆議院国土交通委員会で、JR北海道は、9 保線管理室等において改ざんが行われたことを公表した。JR北海道においては、11月12日時点での直近の検査データに対して改ざんが行われていないかについて社内で調査しており、その結果として改ざんがあったと認めたものが、この9 保線管理室等における改ざんである。

特別保安監査においては、この9 保線管理室等における改ざんについて、監査員が検査データの生データ等の確認及び関係職員からの聞き取り調査を行い、国土交通省として改ざんの確認を行った。確認した事実関係は、以下のとおりである。

#### ① 改ざんの内容

- ・ 副本線の検査データに関し、生データと管理データの不一致を現認したもののについて、関係職員に聞き取り調査を行ったところ、6 保線管理室等において、整備基準値を超過しているものを整備基準値内の数値に改ざんした等の旨の口述が得られた。
- ・ また、分岐器の検査データに関し、野帳等に記載された生データと保線システム内の管理データの不一致を現認したもののについて、関係職員に聞き取り調査を行ったところ、7 保線管理室等において、整備基準値を超過しているものを整備基準値内の数値に改ざんした旨、検査しないまま前回検査の数値をそのまま保線システムに入力した旨等の口述が得られた。
- ・ このうち、函館保線管理室では、関係職員に聞き取り調査を行ったところ、特別保安監査の最中であった9月25日、翌26日に監査が行われるとの連絡を受けて、関係資料を準備していた際、監査で発覚することを逃れるため、管理データで整備基準値を超過しているものについて、整備基準値内の数値に改ざんした旨、検査をしていなかった箇所について、管理データとして架空の数値を書き加えた旨、また、補修期限を徒過した補修について、期限内となるよう補修日を書き変えた旨の口述が得られた。さらに、改ざんしたデータに合わせて新たな野帳を作出し、改ざんを隠蔽しようとしたことが確認された。
- ・ また、室蘭保線管理室では、改ざんした旨の口述はあったものの、直近の検査の野帳を破棄し、改ざんしたデータに合わせて新たな野帳を作出していた。このため、直近の検査の1回前の検査について、野帳に記載された生データとその際の管理データを突合し、不一致を現認した。

#### ② 改ざんの動機・背景関係

改ざんし、又は改ざんを指示した理由について、関係職員に聞き取り調査を行ったところ、

- ・ 軌道変位の放置が特別保安監査で発覚することから逃れようとした（函館保線管理室）
  - ・ 実施基準等に従った補修等を行い切れず改ざんした（9保線管理室等）
  - ・ 前任者からの引き継ぎ等により慣例化していた（7保線管理室等）
- 旨の口述が得られた。

### ③ 組織的な関与関係

他の者の関与について、関係職員に聞き取り調査を行ったところ、4保線管理室等では、当該保線管理室の管理職級の職員が改ざんを指示・黙認した旨の、また、5保線管理室では、担当職員が自分の判断で改ざんした旨の口述が得られた。

## B 9保線管理室等以外における改ざん

特別保安監査においては、9保線管理室等以外でも、改ざんが確認された。確認した事実関係は、以下のとおりである。

- ・ 1保線管理室において、関係職員に聞き取り調査を行ったところ、分岐器の軌道変位の検査データについて、従前より、整備基準値を超過した場合には管理データとして整備基準値を入力していた旨の口述が得られた。これに関しては、既に野帳が廃棄されていたため突合作業ができなかったものの、当該箇所ですべて実際に計測された数値とのかい離が大きいことから、改ざんされていることを確認した。

## 3. 過去の検査における事例

特別保安監査においては、直近の検査だけではなく、過去の検査における事例についても、監査員が調査を行った。確認した事実関係は、以下のとおりである。

- ・ 1保線管理室において、管理職級の職員に聞き取り調査を行ったところ、11月12日時点での直近の検査の1回前（6月20日）の検査データについて、整備基準値を超過した箇所があることが社内調査で発覚することから逃れるため、改ざんを行った旨の口述が得られた。これに関して、保存されていた当該検査データの生データと管理データを突合し、不一致を現認した。
- ・ 2. 及び上記以外の3保線管理室等において、関係職員に聞き取り調査を行ったところ、直近のものについては改ざんを行っていないが、時期は特定できないものの過去において改ざんを行ったことがある旨の口述があった。

#### 4. 改ざんの温床となる業務処理の事例

特別保安監査においては、1. から3. において述べたもの以外に、改ざんの温床となる業務処理の事例として以下を確認した。

##### A 野帳の不自然な取扱いの事例

- ・ 分岐器の軌道変位の検査データについて、廃棄されているとの説明のあった過去の検査の野帳を発見し、この野帳の生データとこれに基づくべき過去の管理データを突合したところ、一部の数値に不一致があった。
- ・ これに関して、関係職員に聞き取り調査を行ったところ、検査後に補修を行い、管理データとしては補修後の数値を入力したために不一致が生じた旨の口述があった。なお、検査当日の作業日誌等を調査したが、補修を行ったという記録は確認できなかった。

##### B 分岐器の一般検査における事例

- ・ 分岐器の一般検査の野帳を調査したところ、「前回値」と書かれた箇所があることを発見した。
- ・ これに関して、関係職員に聞き取り調査を行ったところ、摩耗量について、現場で測定せずに、前年の検査の数値を野帳に記入し、それをそのまま保線システムにも入力していた旨の口述があったが、不一致を現認できる生データが無かったため、突合作業ができなかった。

＜参考1＞改ざんの概況一覧

平成25年9月19日の貨物列車脱線事故に関する改ざん				
事項	関与した者 〔◎:管理職級の職員が 指示〕			動機・背景(口述)
	大沼保線 管理室	函館保 線所	本社	
<b>A 軌道変位の検査データの改ざん</b>				
(1)「軌間」(39→25mm) (5m間隔:1数値、50cm間隔:10数値)	○	○		関係職員が、大きな軌道変位の放置を隠しておきたかった旨
(2)「通り」(最大の不一致49→12mm) (5m間隔:18数値)	○			関係職員は、函館保線所の管理職級の職員に指示された旨、一方、当該管理職級の職員は、指示していない旨
<b>B 作業実績記録の改ざん</b> (14副本線)	○	◎		函館保線所の管理職級の職員が、必要な補修作業を長年してこなかったことを隠しておきたかった旨
<b>C 提出資料(マヤ車の検査データ関係)の改ざん</b> (25cm間隔:17数値)			○	関係職員が、すぐに補修すれば問題ないと考え、見栄えを良くするために改ざんした旨
<b>D 提出資料(レールの一般検査等の検査データ関係)の改ざんの疑い</b>	○	◎		関係職員が、一部の検査が実施されていないことを隠すために行った旨

貨物列車脱線事故関係以外の改ざん								
保線管理室等	改ざんの内容		関与した者 〔◎:管理職級の職員が 指示・黙認〕			動機・背景(口述)		
	副本線	分岐器	保線 管理室 等	保線所 等	本社	軌道変位の 放置が特別 保安監査で 発覚するこ とから逃れ ようとした旨	実施基準等 に従った補 修等を行い 切れず改ざ んした旨	前任者から の引き継ぎ 等により慣 例化してい た旨
<b>A 9保線管理室等における改ざん</b>								
①滝川保線管理室	○	○	◎				○	
②富良野保線管理室	○		○				○	○
③室蘭保線管理室		○	◎				○	○
④伊達紋別保線管理室	○	○	○				○	○
⑤苫小牧保線管理室	○		○				○	
⑥北見管理室	○	○	◎				○	○
⑦上川保線管理室		○	○				○	○
⑧函館保線管理室	○	○	◎			○	○	○
⑨大沼保線管理室		○	○				○	○
<b>B 9保線管理室等以外における改ざん</b>								
⑩八雲保線管理室		○	○					○

過去の検査における事例	
保線管理室等	概要
・江別保線管理室	・直近の検査の1回前の検査データについて、改ざんを行った旨の口述が得られた。 ・保存されていた当該検査データの生データと管理データを突合し、不一致を現認した。
・札幌保線管理室、白糠管理室、旭川保線管理室	・時期は特定できないものの過去において改ざんを行ったことがある旨の口述があった。

改ざんの温床となる業務処理の事例	
保線管理室等	概要
<b>A 標茶管理室</b>	・分岐器の軌道変位の検査データについて、一部の数値に不一致があった。 ・管理データとしては補修後の数値を入力したために不一致が生じた旨の口述があった。
<b>B 札幌保線管理室</b>	・分岐器の摩耗量について、現場で測定せずに、前年の検査の数値を入力していた旨の口述があった。 ・数値の不一致を現認できるデータが無かったため、突合作業ができなかった。

## ＜参考2＞軌道変位の検査方法及び検査データについて

### ○ 軌道変位の検査方法

軌道変位の検査における変位の計測は、基本的に、本線は軌道検測車（マヤ車）、副本線は簡易型軌道検測装置（トラックマスター）、分岐器は手計測で行われている。それぞれの概要は以下のとおりである。

#### （a） マヤ車

軌道変位を自動的に計測する計測機器を搭載した車両。JR北海道では、計測されたデータは車両の機器内で処理・保存され、無線・有線回線を通じて、本社や保線所に同時に送付される。

#### （b） トラックマスター

職員が手で押しながら変位を計測する小型の自動計測装置。計測されたデータは、トラックマスター内のデータ処理装置に保存され、記憶媒体（コンパクトフラッシュ等）を介して、保線管理室等の専用パソコンに取り込まれる。

#### （c） 手計測

専用の定規や糸等を用いて係員が数名で計測する方法。本線や副本線においても、整備基準値を超過した箇所の補修後の軌道変位を計測する際には、手計測が用いられることが多い。

### ○ 軌道変位等に係るデータ

#### （i） 検査データ

軌道変位等に関する一連の検査の結果に関するデータ。検査データには、以下の生データと管理データがある。

#### （ii） 生データ

現地で、実際に、自動計測機器（マヤ車、トラックマスター）又は手計測で計測されたデータ。生データは、トラックマスターの場合は機器内に保存され、手計測の場合は野帳等に記載される。

#### （iii） 管理データ

補修作業等のために、現場の事務所等で管理されているデータ。  
マヤ車に係る管理データについては、生データがそのまま25cm間隔で管理される。

トラックマスターに係る管理データについては、専用パソコン内の生データが、変換ソフトにより表形式のデータとなって、5 m及び50cm間隔で保線システムに保存・管理され、また、5 m間隔のものは、検査表として印刷・管理される。

手計測に係る管理データについては、野帳等に記載された生データに基づき保線システムに入力され管理される。

## JR北海道が講ずべき措置

## 1. 日々の輸送の安全確保

輸送の安全確保が至上命題である鉄道事業者として、以下の2. 及び3. の措置を講ずる前においても、日々の輸送の安全を確保する必要がある。このため、以下の措置を講ずること。

- ① 会社全体を挙げての毎日の安全確認を、引き続き励行すること。
- ② 現場における毎日の業務の実施に当たっては、以下の留意事項を徹底すること。
  - ・ 常に安全を第一にするという基本認識を持つこと。
  - ・ 法令や規程等のルールを遵守すること。
  - ・ 安全を脅かすおそれのある事象に対して敏感であること。
  - ・ トラブルが発生した際等には、安全確保を最優先とした判断や対応を行うこと。
- ③ ①及び②を確実に実施するため、本社において、現場の状況を常に把握し、発生した問題に対しては迅速な対応を行うこと。

## 2. 第一歩の改善

構造的な問題にも対応しつつ、安全な輸送を行うための徹底的な再生に向けた第一歩として、以下の鉄道事業者に求められる不可欠な安全対策を講ずること。

## (1) 改ざんの根絶

## ① 社内におけるコンプライアンスの徹底

複数の保線管理室等において軌道変位の検査データの改ざんが常態化していること、さらには、平成25年9月19日の貨物列車脱線事故直後に改ざんが行われたこと、これには、保線管理室の職員のみならず、上部組織の管理職級の職員を含む職員も関与していたこと、また、一部の改ざんには本社の職員が関与していたことが認められた。さらに、コンプライアンスに関する研修の形骸化や改ざんに関する公益通報がなされていない等、コンプライアンスに関する制度について、その目的に沿った効果的な運用がなされていないことが認められた。

このため、以下の措置を講ずること。

- ・ 今回の改ざん問題に係る事実関係の徹底的な調査を踏まえ、まず経営陣が、このような改ざんの悪質性及び決してあってはならない問題であることを十分認識するとともに、全社におけるコンプライ

アンスを徹底することの必要性を十分理解すること。

- ・ コンプライアンスに関する社内研修の内容、頻度等を抜本的に見直し、全職員がコンプライアンスの必要性を理解するよう社内教育を徹底すること。
- ・ 社内、行政等に公益通報窓口が設置されていることを含め、公益通報制度の積極的な活用について改めて周知徹底を図ること。

- ② 安全意識の徹底及び安全知識の向上に関する職員教育体制の再構築  
軌道部門において、正しい検査結果を確実に補修に反映させるという安全の基本的な意識及び知識が著しく欠如した職員が保線業務に携わっていたこと、また、以前から改ざんが常態化している現場が複数存在し、このような現場の職員の中には疑念を抱く者もいたにもかかわらず、改善に向けた行動が取られなかったことが認められた。

このため、以下の措置を講ずること。

- ・ 過去のトラブル等を参考としながら、会社全体を通じて、鉄道輸送における安全確保の必要性について徹底するとともに、鉄道事業者の基本姿勢としての安全性の向上に向けた不断の努力の重要性について認識させること。
- ・ 軌道部門において、定期的に検査を行い、その結果を基にルールどおりに補修を行うことについて、その安全確保上の意義を十分に理解させるとともに、安全に関する法令や社内のルールに関する知識を向上させるよう、職員教育の体制を抜本的に再構築すること。
- ・ 軌道部門以外の全ての技術部門においても、職員教育について同様の視点で検証し、見直しを行うこと。

- ③ 記録を重視するルールの策定及びその徹底

軌道部門において、検査結果を記録として残していない事例が多く存在し、また、補修前の本来の検査データを記録せず、補修後の数値を記録するという、検査及びその記録の意義を理解していない行為が行われていたことが認められた。また、補修作業の記録についても正しく行われていないことが認められた。さらに、車両部門において、外注先から提出されるべき外注業務の検査記録の提出を求めず、このため、外注業務の検査結果を確認していなかったことが認められた。

このため、以下の措置を講ずること。

- ・ 軌道部門において、ルールに従い正確な検査を行い、その結果を正しく記録に残すこと、このような検査結果の記録に基づき、必要な補修作業を確実に行うこと、及び実施した補修作業の結果を記録することについて、規程等で明確に定め、これを徹底すること。
- ・ 車両部門をはじめ、軌道部門以外の全ての技術部門においても、同様の視点で検証し、必要な対策を講ずるとともに、記録の重要性

について再徹底すること。

④ 改ざんを防止する作業環境の整備

簡易型軌道検測装置(トラックマスター)による検査及び分岐器の手計測による検査の結果については、その検査データを容易に改ざんできる状況にあったことが認められた。

このため、以下の措置を講ずること。

- ・ 軌道部門において、改ざんが行われる余地を極力少なくするとともに、検査データの転記ミス等の発生を防ぐため、機械による検査を行い、その検査データを自動的に管理できるシステムの導入を行うこと。
- ・ 軌道部門において、検査及び補修作業の結果について、多重のチェックを行う体制を確立すること。また、現場の管理者等が、常に職員の作業状況を確認し、正しい作業を実施するための適切な指導監督を行う体制を確立すること。
- ・ 軌道部門以外の全ての技術部門においても、同様の視点で検証し、必要な対策を講ずること。

⑤ 改ざんが行われた場合における厳しい処分環境の整備

以前から改ざんが常態化している現場が複数確認されたが、改ざんを行った者がこれまで処分されていなかったことが認められた。

このため、以下の措置を講ずること。

- ・ 今回のような改ざんを根絶するため、改ざんを行った者に対しては厳しい処分が行われるよう、厳正な社内規程の整備及びこの確実な適用を行うこと。
- ・ 悪質な改ざんについては、直ちに、行政・司法当局に通報・告発する等、厳格な対応も行うこと。

(2) 安全管理体制の再構築

① 安全統括管理者の業務体制の刷新

安全統括管理者が、各技術部門の現場の状況を適切に把握せず、これらの部門の業務を十分に統括管理していなかったこと、安全推進委員会で責任ある発言をしていなかったこと等安全統括管理者が安全対策の推進の中核となるべき役割を果たしていないことが認められた。

このため、以下の措置を講ずること。

- ・ 輸送の安全を確保するため、現場の状況を掌握し、必要な指示を的確に行うこと、必要により社長等に対して意見を述べること等の安全統括管理者に求められる機能の実効性を担保し、各技術部門を確実に統括管理する体制を確立すること。
- ・ 安全統括管理者が、安全対策の着実な推進及びその実施状況の確

認を行う体制を確立すること。

② 安全推進委員会の運用の見直し

安全推進委員会は、事故防止等に関する事項を総合的に検討し、安全確保上有効かつ適切な対策を樹立し、これを強力に推進することを目的として設置されたものである。しかしながら、同委員会では、これらの一部についての報告等に止まっていること、ヒヤリ・ハット事象、自社以外の事故情報等安全対策に有効な情報について調査審議されていないこと、「安全性向上のための行動計画」、「安全基本計画」等の輸送の安全を確保するための総合的な事項についての議論がされず、また、同委員会より先に経営会議に諮られている案件がある等同委員会が形骸化していることが認められた。さらに、同委員会の参加人数が多数であること、社内規程により定められた構成員以外の者が恒常的に出席して積極的に発言している一方、安全統括管理者等による責任ある発言が少ないこと等同委員会の運用上の問題が認められた。

このため、安全推進委員会が以下の事項を確実に実施できる体制を確立すること。

- ・ 輸送の安全確保上重要と考えられる事故等及びヒヤリ・ハット事象の状況について、その原因究明及び必要と考えられる対策を調査審議すること。
- ・ 本「JR北海道が講ずべき措置」の実施等輸送の安全を確保するための総合的な事項について調査審議すること。
- ・ 以上のほか、鉄道の事故防止に関する事項を総合的に検討すべき安全推進委員会が本来の機能を発揮し、輸送の安全確保上有効かつ適切な対策を講ずるため、同委員会の適切な運用を図ること。
- ・ 社長をはじめとする経営陣は、会社経営に当たり、安全推進委員会での審議結果を最大限尊重し、その確実な実施を図ること。

③ 事故等の原因究明・再発防止対策の検討体制の確立

事故等の原因究明・再発防止対策の検討に当たっては、安全推進部の強力な主導による会社全体での取組みと、それを支える各技術部門での専門技術的な調査が必要であるが、特に車両関係のトラブルに関して、いずれも十分に行われていないことが認められた。

このため、以下の措置を講ずること。

- ・ 安全推進部において、会社全体として執着心を持って原因究明を行い、その結果を再発防止対策の検討に反映するよう、主導的な役割を果たすことができる体制を確立すること。
- ・ 車両部門において、安全推進部の主導の下、正確な事実関係の把握、車両部門の特性に応じた技術的な調査等を的確に行う体制を確

立すること。

- ・ 車両部門以外の全ての技術部門においても、同様の視点で検証し、必要な対策を講ずること。

#### ④ 内部監査等の体制の充実

安全に関わる現場における業務の実施状況及び本社等における管理の状況が適切かどうかを監査する体制が確立されていないことが認められた。

このため、以下の措置を講ずること。

- ・ 内部監査について、監査をする者の専門性と独立性に留意しつつ、安全管理の実施状況に関する監査を行う体制を確立すること。
- ・ 監査役による監査について、安全に関する法令への適合性等に関する監査を行う体制を強化すること。

#### ⑤ 安全推進部の強化

安全推進部には、安全統括管理者が行うべき統括管理業務の補佐、安全推進委員会に付議すべき事項に関する資料の整理等委員会の事務局としての業務、また、各技術部門における事故等の原因究明関係業務の主導的な管理等、安全確保に関する全般的な管理を行うことが求められている。しかしながら、事故等の対応に追われていることもあり、これらの業務が十分行われていないことが認められた。

このため、①から③までの事項を着実に実施するため、安全推進部が、安全統括管理者の統括管理業務の補佐、安全推進委員会の事務局としての業務、各技術部門の安全確保に関する取組みの総合調整等の会社全体の安全対策の管理業務を優先的、かつ、円滑に行えるよう同部の体制を見直し、強化すること。

#### ⑥ 安全管理規程等の見直し

②の安全推進委員会、⑤の安全推進部等に求められる業務について安全管理規程等において、明確に定められていないことが認められた。

このため、①から⑤までの事項を確実に実施し、組織体制上明確にするため、安全管理規程をはじめ社内の関係規程等を見直すこと。

### (3) 安全確保を最優先とする事業運営の実現

#### ① 現場の業務実施体制の確立

平成23年度以降、鉄道・運輸機構特例業務勘定の利益剰余金を活用した支援(経営安定基金の運用益の実質的な積み増し(元本相当2,200億円、利子相当年間55億円)及び設備投資支援(10年間600億円))等により配賦可能な財源は増加したが、軌道部門において、それを着実に活用するための工事施工能力が不足している等現場の業務実施体制が不

十分であることが認められた。

このため、以下の措置を講ずること。

- ・ 軌道部門における安全投資と修繕に関する計画を着実に実行するため、各現場の業務実施体制について検証を行い、必要な対策を講ずることにより、効率的な業務実施体制の確立を図ること。
- ・ 業務の外注に係るメリットとデメリットを整理した上で、外注の活用について検討すること。なお、外注の活用に当たっては、適正な発注手続を確保するとともに、外注先におけるコンプライアンスが徹底されるよう監督すること。
- ・ 軌道部門の業務の効率化を図るため、PCまくら木の導入等の設備投資を行うとともに、現場の状況に応じた作業方法の見直しを行うこと。

## ② 技術伝承のための教育体制の検討

教育要員として活用すべき40代職員が不足しているため、教育要員として、社内の職員の活用、定年退職者の再雇用(エルダー職員)等を検討したが、トラブル対応等のため教育要員が十分に確保できなかったことが認められた。また、技術伝承のための効果的な研修や教育機関等の教育体制が不十分であることが認められた。さらに、軌道部門における外注化については、かつては、発注元・外注先ともに経験豊富な職員が担当していたが、これらの職員の退職に伴い、外注業務に必要な現場作業に関する知識・経験が不足していく懸念があることが認められた。

このため、以下の措置を講ずること。

- ・ 技術伝承のためのOJT教育について、例えば、エルダー職員のうち特に熟練した技能を持つ者を指定し教育業務に特化させることや、職員を外部へ積極的に派遣し、知識・経験を獲得させること等により、OJT教育要員の人材を確保するための体制を導入すること。
- ・ 現場職員の技術力の向上を図るため、入社・配属直後の基礎教育や中堅職員への分野別教育等に関する他のJR各社等の取組みを参考にしつつ、教育訓練の充実を図ること。
- ・ 外注の活用を図る場合には、外注管理に必要な知識・経験を整理した上で、これらを習得できる教育訓練体制を導入すること。

## ③ 当面の必要な安全投資の推進等

経営陣が、予算に関して、現場の声を十分反映することができず、また、効率化を図る中で安全のための設備投資が小さくなったとの認識とともに、現場では本社に要望しても無駄との諦め感が生じているのではないかとの問題意識を持っていることが認められた。

このため、安全確保のため必要な設備投資を早急に行うため、「安全基本計画」のうち設備投資関連部分を見直し、現場からの提案や会社としての当面の緊急性を踏まえ、安全投資と修繕に関する5年間の計画を策定し、着実に実施すること。計画の策定に当たっては、①の600億円の設備投資支援の活用の前倒しも検討すること。

④ 安全意識の徹底、記録を重視するルールの策定・徹底(再掲)

(1)②及び③において、「安全意識の徹底及び安全知識の向上に関する職員教育体制の再構築」及び「記録を重視するルールの策定及びその徹底」について改ざんの根絶のための措置として述べたところであるが、これらの措置は、「安全確保を最優先とする事業運営の実現」のためにも重要なものであることから、この観点も含めて、必要な措置を講ずること。

(4) 技術部門の業務実施体制の改善

① 各種規程等の検証、改正・整備、周知徹底、確認及び見直し

軌道部門及び車両部門において、規程等の整備・統一がされていないこと等が認められた。

このため、全ての技術部門において、現行の全ての規程等を検証するとともに、必要な改正・整備、周知徹底、遵守状況の確認を行い、さらに、状況の変化等に応じて見直しを行うこと。

特に、土木部門における旧国鉄時代から踏襲されている基準等を定めた規程等、車両部門及び運転部門における教育訓練関係規程等については、重点的に検証し、必要な改正・整備を行うこと。

② 本社の現場に対する指導体制の確立

本社各技術部門が現場の状況を十分に把握していないこと、本社から現場に対する指導が社内での文書の発出に止まっていること等、本社が現場における業務上の課題に対して問題意識に乏しく、適切な指導が行われていないことが認められた。

このため、本社各技術部門が、現場の状況を的確に把握する体制を整備するとともに、現場における課題を整理し、これに対する対応策について現場の提案を踏まえつつ検討し、必要な指導等を行う体制を確立すること。

③ 車両部門における多重のチェック体制の確立

車両部門の一部の現場において、検修作業の実施状況についての多重のチェック体制が不十分であることが認められた。

このため、全ての現場において、取り扱う車両の状況等の各現場の特徴を踏まえつつ、検修作業の結果についての多重のチェック体制を

確立すること。

(5) 第三者による安全対策監視委員会(仮称)の設置

例えば、JR西日本では福知山線の事故後、数年にわたり外部諮問委員会等を設置し、安全を確保する企業風土の構築に取り組んできており、他分野でもJALやNEXCO中日本において第三者を活用した検討が行われてきているが、JR北海道では、一時的に又は特定の分野において第三者による検討を行った例はあるものの、企業風土改革を目的とした常設の第三者機関の設置は行われていない。

このため、他社の取組みを参考に、第三者による外部からの視点に基づき、再生に向けて、安全対策等の実行に関して監視し、助言を行うとともに、将来に向けた追加対策等の提案を行う諮問委員会等の形態の常設の組織を設置すること。また、当該組織の設置及び運営に当たっては、当該組織と安全推進部との間の密接な連携を確保すること。

3. 更なる安全確保へ

輸送の安全を確保し、信頼される鉄道会社への徹底的な再生に向け、以下の更なる改革を進めること。

① 安全意識の啓発や安全風土の構築を実施するための組織の整備

近年では、例えば、JR西日本においては「鉄道安全考動館」等、JALにおいては「安全啓発センター」を設置している。このような組織は、トラブルの発生後に高まった安全確保の必要性に対する職員の意識を継続的に啓発するとともに、安全性向上のための対策を講じていくための企業風土を構築することを目的としたものである。

このため、JR北海道においては、現下の異常な事態に鑑み、このような安全に係る意識の啓発や企業風土の構築を実施するために、他社の取組みも参考として、どのような組織や取組みが必要か等について、自社にふさわしいあり方を検討し、その整備を行うこと。

② 安全確保のためのPDCAサイクルの確立

状況に応じた安全確保を常に継続していくためには、安全確保の分野におけるPDCAサイクルの確立により、不断にその安全性の水準を高めていくための取組みが極めて重要である。

このため、以下の点について検討を行い、必要な対策を講ずること。

- ・ 各分野における安全目標を設定し、そのために必要な対策について計画を策定すること。
- ・ その実施状況について定期的に検証し、常に鉄道の安全に関する最新の技術や他社の取組みにも留意しつつ、必要に応じ、安全目標及び計画について見直しを行うこと。

- ・ 安全確保のためのP D C Aサイクルの重要性を社内に徹底すること。
- ③ 会社全体を通じた安全性向上のための取組み  
 安全性の向上に向けた不断の努力を継続していくためには、会社全体を通じた制度的・組織的な基盤が重要である。  
 このため、会社全体を通じて、継続的に安全性の向上に取り組むため、以下の対策を講ずること。
- ・ これまでに策定された「安全性向上のための行動計画」、「安全基本計画」等の見直しについて検討し、安全を確保し、信頼される鉄道会社への徹底的な再生に向けて、実行性のある計画を策定すること。
  - ・ 本社・支社・現場組織のあり方を含め、安全対策を効率的に推進し得る最もふさわしい会社組織について検討し、全社的な組織体制を整備すること。
- ④ 安全を確保する企業風土を構築するための全職員の参画  
 J R北海道においては、全職員が鉄道の安全を確保するのは自分であるとの当事者意識を持って、積極的かつ能動的に安全を確保する企業風土の構築に取り組んでいく必要がある。  
 このため、以下のような点について検討を行い、必要な措置を講ずること。
- ・ ③の計画の見直しに当たっての検討過程に全職員を参加させることを通じて、コンプライアンスや安全意識の醸成を図る機会とすること。
  - ・ ヒヤリ・ハット事象の情報収集等の重要性について認識させ、これらの報告をしやすい職場環境の整備を図ること等、職員一人一人が、安全性を向上させることについて、常に問題意識を持って業務に当たるよう体制を確立すること。

#### 4. 措置の実施状況の報告等

2. 及び3. について、以下のとおり、措置を講じ、又は、計画を策定し、報告すること。

- ① 2. (1) (③及び⑤に限る。) については、速やかに措置を講じ、講じた措置について平成26年3月31日までに報告すること。
- ② 2. (1) (③及び⑤を除く。) 及び(2)から(5)については、速やかに、措置を講ずるための計画を策定し、報告すること。また、当該計画の実施状況を四半期ごとに当該四半期の末日までに報告すること。

- ③ 3. については、措置を講ずるための計画を策定し、当該計画を平成26年12月31日までに報告すること。また、当該計画の実施状況を四半期ごとに当該四半期の末日までに報告すること。

○ 輸送の安全に関する事業改善命令に対する主な改善報告

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

なお、外注業務において、受託者の選定基準が定められていない等、車両関係工事等請負事務取扱手続（規程）等に基づいた取扱いがされていなかったことから、同規程等に基づく手続きの実施、検査記録関係設備の改修、外注先に対するルール及び記録の重要性の徹底等の改善措置を講じ、また、その状況を品質管理立入審査会等で随時確認することとした。

(3) 土木部門の取り組み

規程等の明確化については、新たにルール化の必要なものは認められなかった。

検査記録の重要性については、土木関係助役会議で再徹底した。

(4) 設備部門の取り組み

規程等の明確化については、新たにルール化の必要なものは認められなかった。

検査記録の重要性については、建築保全会議等で再徹底した。

(5) 電気部門の取り組み

規程等については、新たにルール化の必要なものは認められなかったが、検査管理についての方法を具体化したフロー図等を新たに作成し、電気関係設備保全マニュアル（通達）に追記した。

今回の改正趣旨、内容及び記録の重要性について、電気関係の現場管理者、担当社員に対して、本社電気部による周知、再徹底を実施した。

(6) 運転部門の取り組み

検証する対象はなかった。

(7) 今後の取り組み

軌道部門のほか、各部門において、全現場を対象に業務実施状況の監査とそのフォローアップを継続して実施する。

規程等については、今回ルール化を行ったが、体系が複雑になっている面もあることから、現場の声を聞きながら、より使いやすいものとなるよう、さらに改善を図っていく。

2. 改ざんが行われた場合における厳しい処分環境の整備

「鉄道の安全運行に必要な数値又はデータを不正に変更する行為を行った場合」が懲戒の基準となることと、懲戒の基準に該当するすべての行為のうち、「故意に鉄道の安全運行を阻害する行為を行った場合は、厳しく懲戒する」ことを明確にするために、就業規則を改正し、全社員に対して周知した。

今後、個別に事象を見極めたうえで、悪質な改ざんについては、直ちに、行政・司法当局に通報・告発等を行う。

A T Sを損壊した社員について、改ざんという行為ではないが、故意に鉄道の安全運行を阻害した行為として、器物損壊罪で告訴した。

資料5 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
北海道 運輸局	北海道旅 客鉄道株 式会社 代表取締 役社長	運輸局長	H25.7.8	<p>鉄道の安全輸送の確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、去る平成25年7月6日に、函館線山崎駅構内において、走行中の列車のエンジンが破損するとともに、エンジン付近から出火し車両の車体側面の塗装の一部が焼損するインシデントが発生した。</p> <p>また、本インシデントの車両のエンジンと同型式のエンジンが、本年4月8日に函館線八雲駅構内において、破損し、床下から発煙するという輸送障害が発生したところである。</p> <p>貴社においては、本インシデントを受け、同型式のエンジンを搭載した車両の運行を停止しているところであるが、本インシデントの原因を究明し、これまで実施している再発防止対策の有効性を含めて検討を行い、必要な措置を講じて、鉄道の安全輸送の確保に万全を期されたい。</p> <p>講じた措置については、同型式のエンジンを搭載した車両の運行を再開しようとする日までに文書により報告されたい。</p>	H26.6.5 (中間報告)	<p>1. 講じた措置</p> <p>(1) 負荷軽減対策（スライジングブロック折損対策）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○燃料制御装置ピストン作動棒の可動域の調整機構（ストッパ）を新設し、適切な範囲に調整を実施。</li> <li>○燃料制御装置のピストン内圧の急激な変化を抑制するために油圧回路入り口部に絞りを追加。</li> </ul> <p>(2) 多重防護対策（機関過回転対策）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○スライジングブロック折損時に機関過回転となったことから、燃料噴射ポンプコントロールラック（B列側）への戻しバネを新設し、機関過回転を防止する構造とした。</li> <li>○機関の過回転を検出し、機関を強制的に停止させる過回転防止システムを新設。</li> </ul> <p>2. 講じた措置を適切に機能させ、更に維持するための取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○講じた措置(1)(2)が適切に機能するように、使用開始時期までに検査項目を規程化し、社員周知を行うと共に定期的に検査を実施。</li> </ul>

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	H25. 12. 20	<p>貴社においては、特別保安監査の結果による当面の改善指示（その3）に対する改善措置を実施している中、また、現在も特別保安監査中であるにも関わらず、平成25年12月14日 日高線静内駅～東静内駅間での護岸壁補修工事において、通信ケーブルを切断する事象が判明した。</p> <p>昨年9月19日にも江差線泉沢駅構内において、貴社は、水道管推進工事中に通信ケーブルを切断する事象を発生させ、その改善措置として埋設ケーブルの確認が行われなかった。</p> <p>については、早急に本事象の原因究明と具体的な再発防止対策を講じ、輸送の安全確保に万全を期すよう警告する。</p> <p>なお、講じたい措置等については、文書により速やかに報告されたい。</p>	H26. 3. 27	<p>&lt;静内駅の対策&gt;</p> <p>静内駅（工務）と関係各駅において、これまでの緊急施工時における内部での情報連携不足を改善するため、「施工内容連絡書」を活用し、今回の事故における各々の問題点に対して、以下の取り組みを行うことを定めた（12/26）。</p> <p>(1) 緊急施工の場合は、工事担当者が請負会社と対面で打合わせを行い、現地条件や施工方法が未確定の場合は、必ず現地立会を行う。工事担当者は、請負会社との打ち合わせ実施状況を施工内容連絡書に記載し、仕事の見える化を図る。</p> <p>(2) 工事着手前までに埋設物確認が完了していることを工事担当者、工事監督者が相互に確認する。災害等の緊急施工の場合であっても、電話・FAX等により埋設物の有無を必ず電気側に確認し、埋設物が有る場合には電気社員の現地立会を要請する。工事担当者は、埋設物確認の状況を施工内容連絡書に記載し、これを工事監督者と共有することで埋設物確認の失念を防止する。</p> <p>(3) 工事担当者は、工事監督者に対して、施工内容連絡書のほか、図面、写真等を用いて工事監督上の必要な情報（埋設物確認の状況を含む）を確実に伝える。施工内容連絡書より連絡漏れを防ぐとともに、静内駅（工務）と関係各駅の間で管理者を含めた複数の目による相互チェックが働くようにする。</p> <p>&lt;請負会社の対策&gt;</p> <p>請負会社においては、事故防止会議を開催し、以下の取り組みを会社として実施していくことを工事部長が社員に周知し、合わせて埋設ケーブル類確認マニュアルおよび営業線近接工事標準示方書（施工打ち合わせの取り扱い）について教育を行った（12/28、1/9）。</p> <p>(4) 工事管理者は、施工内容の変更が生じた場合は、速やかに工事監督者に連絡し、変更手続きを行う。</p> <p>(5) 工事管理者は、工事着手前までに埋設物確認が完了していることを確認し、確認書類を受領していない場合は作業</p>

					<p>を行わない。</p> <p>&lt;本社の対策&gt;</p> <p>(6) 本社は、現業機関の土木助役を対象に緊急土木助役会議を開催し、本件事故概況を周知するとともに、災害等の緊急施工の場合であっても、埋設ケーブル確認の手続きを確実に行うとともに、施工打合わせにおいて作業内容を明確化してから作業を行うよう注意喚起を行った（12/21）。</p> <p>(7) 本社は、埋設ケーブル類確認マニュアル（制定の背景、基本的な原則、確認の手順）および営業線近接工事標準示方書（施工打合わせにおける監督者の役割、施工打合せ票の記載事項及び変更手順）について、静内駅管内の土木工事を監督する社員および請負会社に対し、指導を行った（12/26）。</p> <p>(8) 今後は、本が行う現業機関への定期指導において、埋設ケーブル類確認書類、施工打ち合わせ票により埋設物確認および施工打ち合わせが適正に実施されているかを確認する。</p> <p>静内駅については、上記に加え、今回の取り組みの一つである施工内容連絡書により、駅内部での情報連携が適切に実施されているかを継続して確認する。</p>
--	--	--	--	--	--

担当局	発出先	発出者	通 知	指 導 内 容	報 告	主 な 改 善 報 告 内 容
関東 運輸局	東京急行 電鉄株式 会社 代表取締役 社長	運輸局長	H26. 2. 15	<p>鉄道の安全輸送の確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、本日2月15日に、貴社の東横線元住吉駅において、降雪時に、後続列車が、停止していた先行列車に衝突し、多数の乗客が負傷する列車衝突事故が発生した。</p> <p>原因については、現在、運輸安全委員会により調査中であるが、同種事故の再発を防止するため、下記のとおり必要な措置等を講じ、鉄道の安全輸送の確保に万全を期されたい。</p> <p>記</p> <p>1. 同種事故の再発防止のため、必要な措置を講じ安全確保を図ること。</p> <p>1. 原因究明について、運輸安全委員会の調査に全面的に協力するとともに、貴社においても原因究明を行い、その結果に基づき必要な措置を講ずること。</p>		

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	H26. 2. 23	<p>鉄道の安全確保については、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、京浜東北線川崎駅構内において、工事に伴う作業に起因して、回送列車と保守用車両が衝突したことにより列車が脱線し、長時間の輸送障害を発生させ、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>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、貴社においても、同種事故の再発を防止するため、工事の施工管理等を検証し、必要な措置を講ずるよう警告する。</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>	H26. 6. 20	<p>1. 本事故後の緊急対応</p> <p>(1) 本事故当日（翌日にまたがる夜間作業等含む）の線路内工事等は除雪作業等を除き中止とした。【平成26年2月23日～24日】</p> <p>(2) 緊急対策として、軌陸車及び工事用重機械を使用する線路内工事等を原則として中止し、やむを得ず工事等を実施する場合には、当該工事等に関わる全ての作業従事員に、「本事故の周知」「工事等の指揮命令系統を再確認させる」ことを実施した上で当社社員が立ち会うこととした。【平成26年2月24日～28日】</p> <p>2. 軌陸車及び工事用重機械を使用する線路内工事等に対して講じた対策</p> <p>(1) 軌陸車及び工事用重機械を建築限界内に進入させる際の取扱い</p> <p>① 軌陸車及び工事用重機械を建築限界内に進入させる際は、全線線路閉鎖着手後を基本とし、全線線路閉鎖着手前に進入させる場合は、工事管理者の指示に基づき、線路閉鎖未着手線区に対して進入防止措置を行う。</p> <p>② 軌陸車及び工事用重機械を建築限界内に進入させる際、重機安全指揮者は載線する線路に軌道短絡器を設置できる場合は、列車防護措置として軌道短絡器を設置する。</p> <p>③ 軌陸車及び工事用重機械を建築限界内に進入させる際は、個別の軌陸車及び工事用重機械ごとに重機安全指揮者を配置する。</p> <p>(2) 工事管理者、重機安全指揮者、軌陸車運転者等間の指揮命令系統の明確化</p> <p>① 請負会社は日々の指揮命令系統図を作成し、点呼時に作業員一人ひとりに示し指揮命令系統を確認する。</p> <p>② 軌陸車及び工事用重機械を線路閉鎖着手後に建築限界内に進入させる際の立ち入り指示は、工事管理者が重機安全指揮者に行う。重機安全指揮者は軌陸車運転者に立ち入りを指示する。（指示を受けた際は必ず復唱する。）</p> <p>(3) その他の対策</p>

					<p>① 軌陸車及び工事用重機械を建築限界内に在線させている間は、安全補助手段（黄色表示灯等の使用）を実施する。</p> <p>② 軌陸車及び工事用重機械を建築限界内に進入させる際の方法は、保安打合せ票に記載し、当社と請負会社で相互に確認する。</p> <p>③ 3線以上に軌陸車及び工事用重機械を載線させる工事等の場合は、当社社員が少なくとも線路閉鎖着手から軌陸車等の載線までの間、工事施工立会いを実施する。</p> <p>3. 継続して取り組む対策</p> <p>本事故の原因が、線路閉鎖着手前に当該軌陸車を載線しようとしたことと、誤って載線したことに気づいたが列車を止める措置ができなかったことであることを踏まえ、以下の対策を継続して取り組むこととした。</p> <p>(1) 「確認会話※」の正しい理解と徹底。</p> <p>※伝え手が受け手に必要な事項を伝え、受け手が伝え手から聞いた内容を復唱すること等により、必要な事項が相手に伝わっているか確認し、互いの意思疎通に齟齬を生じさせないための業務における会話。</p> <p>(2) 異常時に直ちに列車を止める行動を起こすための訓練等の改善・充実。</p>
--	--	--	--	--	--

## 資料6 事故等の再発防止のための行政指導（通達）

○降雪時の安全輸送の確保について

○鉄道輸送の安全確保について

国鉄施第111号  
国鉄安第79号  
平成26年2月16日

各地方運輸局 鉄道部長 殿

鉄道局 施設課長  
安全監理官

### 降雪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2月15日に、東京急行電鉄株式会社東横線元住吉駅において、降雪時に、後続列車が、停止していた先行列車に衝突し、多数の乗客が負傷する列車衝突事故が発生した。また、同日に、同社こどもの国線こどもの国駅において、ホーム上家が落下する事象が発生した。

同種事故等の再発を防止するため、

- ① 列車衝突事故について、現在、運輸安全委員会によりその原因を調査中であるが、積雪の状況に応じた適切な運転規制等を実施すること
- ② ホーム上家の落下事象について、ホーム上家等の構造物の設計荷重を確認するとともに降雪時には適宜除雪等を行うこと

により、鉄軌道の安全輸送の確保に万全を期するよう貴管内鉄軌道事業者を指導されたい。

国鉄施第115号  
国鉄安第84号  
平成26年2月24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

### 鉄道輸送の安全確保について

鉄道輸送の安全確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、去る2月23日、東日本旅客鉄道株式会社京浜東北線川崎駅構内において、回送列車と工事用車両が衝突したことにより、負傷者2名を伴う列車脱線事故が発生し、また、利用者に多大な影響を及ぼした。

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、工事に際しての線路閉鎖手続きが確実に実施されていなかったことが判明している。今回の事故は回送列車に係るものであったが、言うまでもなく、鉄道輸送の安全確保には万全を期すことが必要である。

については、下記の事項を実施するよう、貴管内鉄軌道事業者を指導されたい。

### 記

1. 線路の閉鎖が必要な工事については、各作業について確実な連絡の徹底、列車の運行情報等関連情報の関係者間における共有等により、線路閉鎖手続きを確実に実施すること。
2. 請負会社が行う工事については、施工の際の安全確保のための指示を確実に実施すること等により、請負会社を適切に監督すること。

## 資料7 安全関連設備投資・修繕費(事業者別)

平成25年4月～平成26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		23,738,376	16,242,874	25,187,651	75,919,908	199,176,669	21.4%	12.6%
東日本旅客鉄道		410,800,000	197,500,000	227,846,854	1,844,135,736	4,575,899,098	10.7%	5.0%
東海旅客鉄道		229,015,241	143,580,768	94,258,301	1,268,528,286	4,061,408,788	11.3%	2.3%
西日本旅客鉄道		144,584,284	89,311,182	127,449,874	850,526,488	1,642,017,757	10.5%	7.8%
四国旅客鉄道		9,050,832	6,292,459	5,862,948	26,473,685	65,913,767	23.8%	8.9%
九州旅客鉄道		24,500,882	16,796,890	30,428,117	162,594,081	276,527,870	10.3%	11.0%
日本貨物鉄道		18,165,278	15,059,244	13,750,841	133,152,697	229,861,901	11.3%	6.0%
合計		859,854,893	484,783,417	524,784,586	4,361,330,881	11,050,805,850	11.1%	4.7%

## 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		26,307,514	21,883,531	15,880,810	158,906,294	664,713,893	13.8%	2.4%
西武鉄道		15,491,000	10,835,000	5,896,069	99,691,018	324,192,592	10.9%	1.8%
京成電鉄		10,601,362	8,175,711	3,255,560	59,981,926	230,104,065	13.6%	1.4%
京王電鉄		16,110,499	10,839,543	5,701,137	81,748,289	308,445,062	13.3%	1.8%
小田急電鉄		22,578,558	11,287,820	5,600,910	117,925,292	534,116,356	9.6%	1.0%
東京急行電鉄※2		44,927,304	16,268,259	6,041,483	150,643,769	569,567,747	10.8%	1.1%
京浜急行電鉄		17,032,815	15,354,818	8,967,324	79,705,504	268,831,640	19.3%	3.3%
相模鉄道		4,972,520	2,820,918	1,648,239	32,705,053	103,826,782	8.6%	1.6%
名古屋鉄道		8,241,643	7,708,601	4,759,004	86,485,633	385,376,301	8.9%	1.2%
近畿日本鉄道		17,453,000	12,803,000	8,822,009	154,359,945	758,260,681	8.3%	1.2%
南海電気鉄道		8,721,603	6,091,343	4,159,158	56,118,657	289,649,372	10.9%	1.4%
京阪電気鉄道※2		6,750,400	5,407,500	2,316,298	50,468,202	166,845,031	10.7%	1.4%
阪急電鉄		15,485,592	13,673,070	8,035,244	100,729,307	389,419,297	13.6%	2.1%
阪神電気鉄道		6,395,851	4,897,702	2,622,889	33,841,453	65,128,361	14.5%	4.0%
西日本鉄道		5,040,859	3,972,489	2,454,912	21,558,105	65,899,598	18.4%	3.7%
合計		226,110,520	152,019,305	86,161,046	1,284,868,447	5,124,376,778	11.8%	1.7%

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	5,193,476	4,154,326	4,054,153	38,786,822	370,228,680	10.7%	1.1%
仙台市	3,755,882	1,320,626	1,330,121	11,931,428	116,633,200	11.1%	1.1%
東京都※2	33,219,599	20,733,325	9,080,489	137,141,233	1,524,476,343	15.1%	0.6%
東京地下鉄	73,025,611	30,521,090	21,786,743	342,757,996	1,037,561,021	8.9%	2.1%
横浜市	5,145,085	3,470,470	2,178,488	39,326,194	669,050,668	8.8%	0.3%
名古屋市	10,312,486	9,224,809	4,530,840	78,228,070	763,524,852	11.8%	0.6%
京都市	2,580,576	1,891,617	966,568	25,284,795	541,326,221	7.5%	0.2%
大阪市※2	38,780,146	24,564,138	4,669,873	155,704,159	1,200,270,598	15.8%	0.4%
神戸市	3,570,241	2,470,508	1,124,246	20,969,047	278,732,614	11.8%	0.4%
福岡市	4,795,914	2,526,344	2,698,488	25,785,708	452,737,963	9.8%	0.6%
合計	180,379,016	100,877,253	52,420,009	875,915,452	6,954,542,160	11.5%	0.8%

④新交通・モノレール[20社]

事業者名	項目						
	鉄道事業 設備投資	安全関連 設備投資	施設・車両 の修繕費	鉄道事業 営業収入	鉄道事業 固定資産	安全投 資比率	修繕費 比率
	① (千円)	② (千円)	③ (千円)	④ (千円)	⑤ (千円)	②/④	③/⑤
東京モノレール	4,933,924	3,919,957	1,650,798	13,468,433	57,786,666	29.1%	2.9%
湘南モノレール	214,792	166,433	169,246	1,674,785	3,556,940	9.9%	4.8%
千葉都市モノレール	1,228,569	927,735	343,157	3,227,812	7,738,939	28.7%	4.4%
多摩都市モノレール	657,574	519,618	925,721	7,941,571	66,406,909	6.5%	1.4%
山万	66,439	64,021	64,236	222,075	925,421	28.8%	6.9%
舞浜リゾートライン	330,123	-	726,997	5,567,435	19,649,051	0.0%	3.7%
埼玉新都市交通	777,185	775,760	648,359	3,138,016	2,309,861	24.7%	28.1%
横浜シーサイドライン	3,161,531	3,142,549	189,337	3,713,639	15,311,804	84.6%	1.2%
ゆりかもめ	4,220,087	4,207,276	1,203,864	9,535,067	28,543,425	44.1%	4.2%
東京都※2	965,066	660,878	742,031	4,550,819	26,947,718	14.5%	2.8%
名古屋ガイドウェイバス	-	1,548,659	33,680	641,666	543,993	241.3%	6.2%
愛知高速交通	2,583	-	197,476	1,239,417	15,471,446	0.0%	1.3%
神戸新交通	1,167,154	698,014	990,999	6,159,522	28,137,840	11.3%	3.5%
大阪高速鉄道	658,790	331,317	869,834	8,865,434	22,780,135	3.7%	3.8%
大阪港トランスポートシステム※1	-	-	-	81,000	61,555	0.0%	0.0%
大阪市※2	38,780,146	24,564,138	4,669,873	155,704,159	1,200,270,598	15.8%	0.4%
広島高速交通	230,256	130,663	511,965	3,996,565	30,921,519	3.3%	1.7%
スカイレールサービス	13,088	13,088	3,915	157,457	47,852	8.3%	8.2%
北九州高速鉄道	331,276	327,300	489,500	2,117,909	15,059,755	15.5%	3.3%
沖縄都市モノレール	-	-	510,143	2,917,835	18,831,694	0.0%	2.7%
合計	57,738,583	41,997,406	14,941,131	234,920,616	1,561,303,121	17.9%	1.0%

⑤中小民鉄[147社] 1/3

事業者名	項目	鉄道事業 設備投資	安全関連 設備投資	施設・車両 の修繕費	鉄道事業 営業収入	鉄道事業 固定資産	安全投 資比率	修繕費 比率
		①	②	③	④	⑤	②/④	③/⑤
		(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	—	—
太平洋石炭販売輸送		11,534	10,267	16,700	163,180	193,985	6.3%	8.6%
津軽鉄道		3,654	3,654	20,745	127,629	154,857	2.9%	13.4%
弘南鉄道		6,080	6,080	22,236	421,385	668,270	1.4%	3.3%
八戸臨海鉄道		47,796	47,331	59,696	519,324	457,295	9.1%	13.1%
三陸鉄道		264,764	264,764	84,244	259,877	62,821	101.9%	134.1%
岩手開発鉄道		13,873	8,874	55,149	429,931	379,107	2.1%	14.5%
仙台臨海鉄道		-	-	11,822	482,649	1,166,398	0.0%	1.0%
仙台空港鉄道		32,600	-	18,357	870,203	4,998,850	0.0%	0.4%
阿武隈急行		-	-	146,720	721,415	372,756	0.0%	39.4%
福島交通		115,321	3,808	20,370	505,770	300,834	0.8%	6.8%
福島臨海鉄道		12,517	4,887	33,828	281,999	343,113	1.7%	9.9%
会津鉄道		112,777	112,777	73,533	391,691	296,650	28.8%	24.8%
野岩鉄道		154,978	151,188	85,614	281,650	198,732	53.7%	43.1%
青函トンネル記念館		-	-	32	30,376	30,237	0.0%	0.1%
秋田内陸縦貫鉄道		364,471	364,471	93,538	150,495	158,077	242.2%	59.2%
秋田臨海鉄道		122,117	112,651	43,187	278,432	267,392	40.5%	16.2%
由利高原鉄道		15,027	15,027	3,639	241,070	105,191	6.2%	3.5%
山形鉄道		51,432	51,432	46,159	185,774	119,135	27.7%	38.7%
IGRいわて銀河鉄道		566,746	457,064	1,671,810	4,162,554	1,215,627	11.0%	137.5%
青森県※1		29,879	29,879	2,396,678	3,593,718	16,574,341	0.8%	14.5%
青い森鉄道		1044253	24690	50,898	2,141,241	1,616,390	1.2%	3.1%
長野電鉄		115,930	94,990	419,749	1,931,822	4,843,137	4.9%	8.7%
上田電鉄		108,937	108,937	18,090	286,190	571,902	38.1%	3.2%
アルピコ交通		118,949	111,321	21,762	382,318	799,342	29.1%	2.7%
関西電力		60,801	60,801	102,971	1,199,303	1,170,664	5.1%	8.8%
北越急行		203,760	185,169	963,986	4,901,079	2,848,980	3.8%	33.8%
しなの鉄道		580,047	379,074	529,537	2,832,293	5,077,465	13.4%	10.4%
北陸鉄道		438,557	437,738	101,293	504,825	680,425	86.7%	14.9%
のと鉄道		132,350	130,056	95,791	168,636	31,927	77.1%	300.0%
富山地方鉄道		351,934	295,831	119,787	1,531,604	5,031,512	19.3%	2.4%
黒部峡谷鉄道		91,682	51,364	328,079	1,905,818	2,165,229	2.7%	15.2%
立山黒部貫光		530,189	529,933	55,960	1,889,681	2,192,335	28.0%	2.6%
万葉線※2		133,467	133,467	55,716	210,970	348,739	63.3%	16.0%
富山ライトレール※2		-	-	85,016	300,275	14,110	0.0%	602.5%
新京成電鉄		1,931,322	1,158,206	1,048,804	11,373,858	19,077,555	10.2%	5.5%
ひたちなか海浜鉄道		104,359	99,759	45,468	240,513	656,079	41.5%	6.9%
関東鉄道		245,319	232,850	111,288	2,357,343	6,107,624	9.9%	1.8%
秩父鉄道		605,615	601,645	468,692	3,504,538	15,711,520	17.2%	3.0%
江ノ島電鉄		543,497	240,800	275,671	3,053,571	5,055,995	7.9%	5.5%
流鉄		25,114	25,114	18,528	334,960	691,494	7.5%	2.7%
上信電鉄		723,926	289,209	128,719	653,758	790,743	44.2%	16.3%
上毛電気鉄道		97,961	97,961	146,183	392,088	198,110	25.0%	73.8%
小湊鉄道		31,505	27,443	31,940	473,303	642,831	5.8%	5.0%
北総鉄道		1,474,144	972,409	1,175,518	16,407,899	87,950,040	5.9%	1.3%
富士急行		722,313	567,413	135,875	1,513,050	3,806,171	37.5%	3.6%
銚子電気鉄道		39,447	39,447	13,749	85,186	250,295	46.3%	5.5%
箱根登山鉄道		1,595,584	579,740	501,074	3,020,125	9,331,145	19.2%	5.4%
伊豆箱根鉄道		597,759	584,936	133,121	2,710,000	13,593,131	21.6%	1.0%

⑤中小民鉄[147社] 2/3

事業者名	項目	鉄道事業 設備投資	安全関連 設備投資	施設・車両 の修繕費	鉄道事業 営業収入	鉄道事業 固定資産	安全投 資比率	修繕費 比率
		①	②	③	④	⑤	②/④	③/⑤
		(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	—	—
いすみ鉄道		-	-	63,811	111,104	78,535	0.0%	81.3%
真岡鐵道		-	-	54,252	328,817	60,415	0.0%	89.8%
わたらせ渓谷鐵道		44,539	44,539	83,302	195,376	32,385	22.8%	257.2%
鹿島臨海鐵道		299,060	292,487	86,511	1,018,061	1,336,386	28.7%	6.5%
神奈川臨海鐵道		58,725	9,644	124,747	1,390,598	568,877	0.7%	21.9%
京葉臨海鐵道		130,865	116,299	152,218	1,711,663	2,743,460	6.8%	5.5%
東京臨海高速鐵道		1,638,733	814,857	966,703	18,932,200	215,556,972	4.3%	0.4%
東葉高速鐵道		1,347,604	507,085	1,109,306	15,486,673	238,387,041	3.3%	0.5%
埼玉高速鐵道		451,391	102,859	693,239	8,708,685	140,463,934	1.2%	0.5%
芝山鐵道		-	-	125,204	115,100	-	0.0%	0.0%
横浜高速鐵道		3,963,690	2,862,140	150,439	11,277,976	218,279,658	25.4%	0.1%
成田空港高速鐵道※1		-	-	-	3,264,027	24,875,190	0.0%	0.0%
千葉ニュータウン鐵道※1		308,836	200,270	-	2,936,213	10,442,437	6.8%	0.0%
首都圏新都市鐵道		910,350	570,489	2,906,307	39,894,205	703,917,130	1.4%	0.4%
成田高速鐵道アクセス※1		-	-	-	1,856,471	30,088,264	0.0%	0.0%
高尾登山電鉄		2,894	541	14,284	499,964	509,175	0.1%	2.8%
御岳登山鐵道		32,410	22,840	19,267	251,185	235,136	9.1%	8.2%
大山觀光電鉄		17,917	17,267	5,198	179,358	256,148	9.6%	2.0%
筑波觀光鐵道		48,827	47,843	14,364	185,059	251,645	25.9%	5.7%
伊豆急行		818,385	730,264	271,333	4,030,536	41,722,272	18.1%	0.7%
岳南鐵道		267,839	267,839	29,122	157,303	384,394	170.3%	7.6%
静岡鐵道		534,140	462,254	104,713	1,417,214	4,349,955	32.6%	2.4%
大井川鐵道		131,094	131,094	46,676	884,142	3,567,873	14.8%	1.3%
遠州鐵道		251,055	196,564	50,262	1,614,823	3,757,763	12.2%	1.3%
天竜浜名湖鐵道		183,067	175,448	103,540	403,024	73,449	43.5%	141.0%
豊橋鐵道※2		260,185	215,770	44,291	1,251,669	5,368,681	17.2%	0.8%
名古屋臨海高速鐵道		152,614	13,129	316,593	2,261,483	3,244,732	0.6%	9.8%
衣浦臨海鐵道		32,690	32,690	52,799	392,394	1,013,654	8.3%	5.2%
愛知環状鐵道		499,874	263,560	723,555	3,920,090	9,837,711	6.7%	7.4%
東海交通事業		-	-	34,980	83,182	82,258	0.0%	42.5%
三岐鐵道		501,833	488,511	253,334	1,154,191	2,397,635	42.3%	10.6%
伊勢鐵道		80,663	79,507	69,718	658,382	304,773	12.1%	22.9%
西濃鐵道		-	-	18,837	230,195	351,616	0.0%	5.4%
樽見鐵道		24,700	24,700	20,334	151,230	151,947	16.3%	13.4%
明知鐵道		63,944	53,432	78,269	108,982	31,333	49.0%	249.8%
長良川鐵道		219,799	219,799	59,521	260,488	130,337	84.4%	45.7%
福井鐵道※2		777,907	401,381	71,236	366,309	81,044	109.6%	87.9%
えちぜん鐵道		316,770	316,770	175,848	803,253	211,566	39.4%	83.1%
名古屋臨海鐵道		-	-	55,440	949,129	1,220,419	0.0%	4.5%
上飯田連絡線※1		-	-	-	1,800,000	33,070,563	0.0%	0.0%
中部国際空港連絡鐵道※1		8,716	-	-	1,449,679	20,727,044	0.0%	0.0%
伊賀鐵道		15,776	15,355	1,777	254,245	96,457	6.0%	1.8%
養老鐵道		237,634	236,898	405	997,502	237,707	23.7%	0.2%
山陽電氣鐵道		3,751,263	934,989	1,409,827	13,210,270	31,909,650	7.1%	4.4%
神戸電鉄		1,750,760	1,338,313	619,239	9,761,858	71,119,390	13.7%	0.9%
叡山電鉄		236,663	236,063	109,849	1,239,642	3,377,090	19.0%	3.3%
近江鐵道		353,694	347,572	111,048	1,059,501	4,220,425	32.8%	2.6%
北大阪急行電鉄		1,677,712	1,456,501	503,982	4,860,746	12,341,970	30.0%	4.1%
大阪府都市開発		909,941	748,773	621,329	8,004,706	17,561,772	9.4%	3.5%

⑤中小民鉄[147社] 3/3

事業者名	項目	鉄道事業 設備投資	安全関連 設備投資	施設・車両 の修繕費	鉄道事業 営業収入	鉄道事業 固定資産	安全投 資比率	修繕費 比率
		①	②	③	④	⑤	②/④	③/⑤
		(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	—	—
能勢電鉄		527,970	290,495	353,092	3,539,854	23,744,515	8.2%	1.5%
水間鉄道		67,123	66,173	35,354	300,212	202,427	22.0%	17.5%
紀州鉄道		8,721	8,721	4,402	11,180	19,206	78.0%	22.9%
六甲山観光		94,184	-	6,264	116,450	178,296	0.0%	3.5%
比叡山鉄道		16,510	9,357	7,362	132,964	251,750	7.0%	2.9%
丹後海陸交通		-	-	5,917	172,373	150,350	0.0%	3.9%
鞍馬寺		2,609	2,609	-	27,977	341,741	9.3%	0.0%
北条鉄道		35,690	34,190	35,831	78,018	30,251	43.8%	118.4%
信楽高原鐵道		2,020	-	6,932	145,993	3,210	0.0%	216.0%
北神急行電鉄		684,171	672,103	281,655	2,162,872	16,104,887	31.1%	1.7%
北近畿タンゴ鉄道		679,416	568,246	566,214	1,095,512	2,432,833	51.9%	23.3%
嵯峨野観光鉄道		174,608	50,970	13,664	566,483	512,489	9.0%	2.7%
智頭急行		208,095	195,821	792,040	2,799,775	1,821,119	7.0%	43.5%
神戸高速鉄道※1		-	-	-	2,359,749	39,752,954	0.0%	0.0%
神戸すまいまちづくり公社		2,785	2,785	6,835	109,297	60,204	2.5%	11.4%
京福電気鉄道※2		173,744	155,714	2,161	1,260,584	48,599	12.4%	4.4%
和歌山電鐵		97,425	89,573	130,682	346,015	300,813	25.9%	43.4%
新関西国際空港※1		212,421	197,321	39,577	4,007,844	48,370,272	4.9%	0.1%
関西高速鉄道※1		-	-	-	15,310,789	199,237,897	0.0%	0.0%
大阪外環状鉄道※1		-	-	-	848,701	30,097,983	0.0%	0.0%
奈良生駒高速鉄道※1		-	-	-	1,689,155	31,036,624	0.0%	0.0%
中之島高速鉄道※1		-	-	-	2,203,900	53,402,247	0.0%	0.0%
西大阪高速鉄道※1		-	-	-	1,511,798	37,533,400	0.0%	0.0%
和歌山県※1		-	-	-	149	-	0.0%	0.0%
甲賀市※1		-	-	-	-	-	0.0%	0.0%
一畑電車		427,545	412,015	114,597	548,624	1,403,795	75.1%	8.2%
広島電鉄※2		382,670	258,894	276,493	1,916,007	6,106,348	2.3%	2.4%
水島臨海鉄道		99,021	97,556	88,071	653,649	804,528	14.9%	10.9%
錦川鉄道		29,998	29,998	16,734	81,899	27,220	36.6%	61.5%
若桜鉄道		-	-	2,726	-	384,771	0.0%	0.7%
八頭町※1		56,874	56,874	70,529	-	-	0.0%	0.0%
若桜町※1		16,021	16,021	2,726	-	-	0.0%	0.0%
井原鉄道		45,376	45,047	84,804	326,930	259,556	13.8%	32.7%
土佐くろしお鉄道		105,317	104,907	246,950	1,012,278	476,347	10.4%	51.8%
阿佐海岸鉄道		15,750	-	33,883	9,410	8,107	0.0%	417.9%
高松琴平電気鉄道		188,608	97,024	279,941	2,615,961	28,253,672	3.7%	1.0%
伊予鉄道※2		262,503	167,671	187,715	2,267,864	4,824,992	7.4%	3.9%
四国ケーブル		609	609	232	79,769	85,574	0.8%	0.3%
筑豊電気鉄道		135,412	124,403	191,087	989,537	1,763,094	12.6%	10.8%
甘木鉄道		78,836	78,836	61,577	221,751	149,120	35.6%	41.3%
島原鉄道		190,054	174,804	38,418	550,995	4,459,196	31.7%	0.9%
熊本電気鉄道		78,964	76,195	45,590	302,632	402,772	25.2%	11.3%
南阿蘇鉄道		7,500	7,500	27,673	96,309	65,279	7.8%	42.4%
松浦鉄道		226,727	217,301	186,186	747,321	227,346	29.1%	81.9%
帆柱ケーブル		-	-	-	94,372	7,382	0.0%	0.0%
岡本製作所		-	-	349	3,646	23,290	0.0%	1.5%
くま川鉄道		-	-	23,379	129,567	69,428	0.0%	33.7%
平成筑豊鉄道		43,504	43,023	69,036	348,405	64,697	12.3%	106.7%
肥薩おれんじ鉄道		227,655	208,603	763,087	1,466,405	788,212	14.2%	96.8%
北九州市※1		-	-	-	901	245,955	0.0%	0.0%
合計		43,495,282	29,262,152	29,714,096	307,746,148	2,616,881,574	9.5%	1.1%

⑥路面電車[19社]

事業者名	項目	鉄道事業 設備投資	安全関連 設備投資	施設・車両 の修繕費	鉄道事業 営業収入	鉄道事業 固定資産	安全投 資比率	修繕費 比率
		①	②	③	④	⑤	②/④	③/⑤
		(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	—	—
札幌市※2		1,164,700	780,050	222,079	1,135,490	3,901,692	68.7%	5.7%
函館市		364,110	364,110	223,152	964,969	2,446,251	37.7%	9.1%
富山地方鉄道		172,374	126,725	33,641	635,900	1,354,098	19.9%	2.5%
万葉線※2		133,467	133,467	55,716	210,970	348,739	63.3%	16.0%
富山ライトレール※2		—	—	85,016	300,275	14,110	0.0%	602.5%
東京都※2		1,207,011	711,538	494,801	2,557,806	5,526,033	27.8%	9.0%
東京急行電鉄※2		569,946	492,236	194,116	1,905,877	3,404,515	25.8%	5.7%
豊橋鉄道※2		260,185	215,770	14,526	406,723	477,261	53.1%	3.0%
福井鉄道※2		777,907	401,381	71,236	366,309	81,044	109.6%	87.9%
京福電気鉄道※2		173,744	155,714	75,661	1,260,584	2,382,397	12.4%	3.2%
京阪電気鉄道※2		362,900	77,200	643,603	2,191,831	16,342,257	3.5%	3.9%
阪堺電気軌道		682,244	153,542	298,042	1,321,458	1,426,127	11.6%	20.9%
岡山電気軌道		4,608	3,424	50,192	395,689	342,931	0.9%	14.6%
広島電鉄※2		1,149,948	1,100,224	291,251	4,471,781	5,868,224	24.6%	5.0%
伊予鉄道※2		18,891	17,815	105,109	861,010	856,843	2.1%	12.3%
土佐電気鉄道		103,152	—	42,982	1,041,555	1,099,478	0.0%	3.9%
長崎電気軌道		70,993	37,892	200,725	1,818,907	1,951,000	2.1%	10.3%
熊本市		401,109	217,433	148,543	1,394,987	7,435,766	15.6%	2.0%
鹿児島市		28,916	28,916	58,995	1,557,718	9,007,997	1.9%	0.7%
合計		7,646,205	5,017,437	3,309,386	24,799,839	64,266,763	20.2%	5.1%

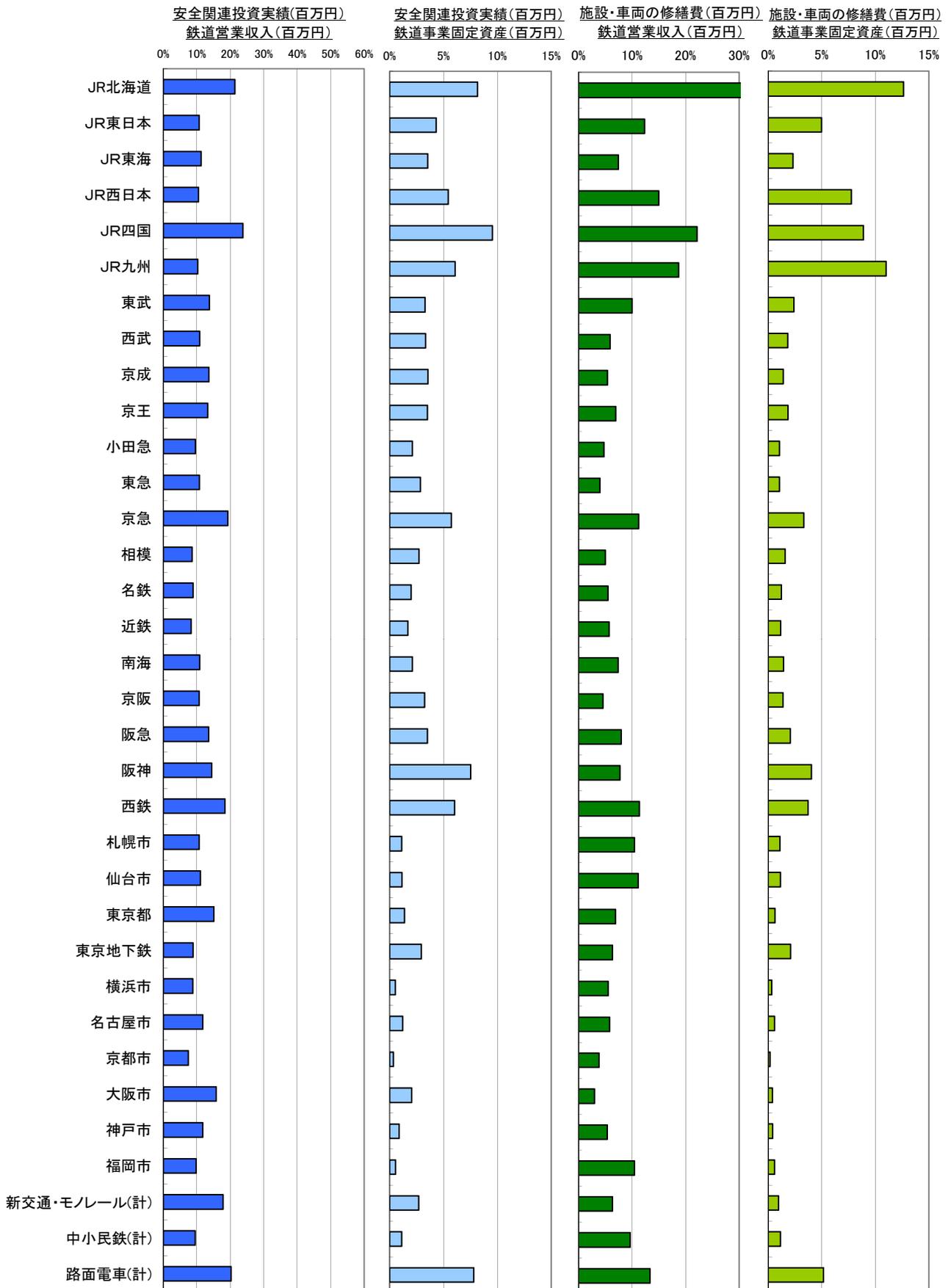
※1 第3種鉄道事業者

※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。

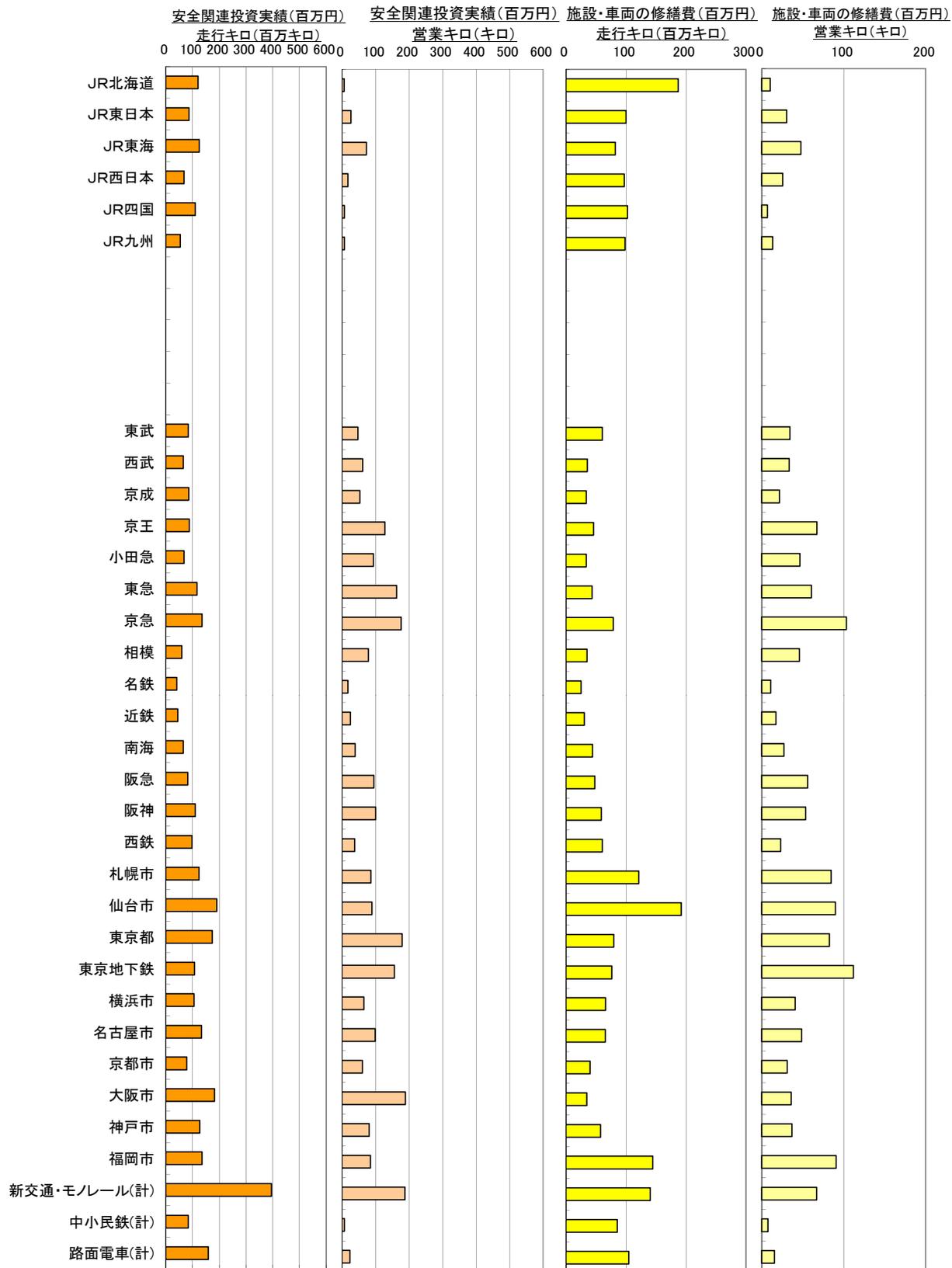
このうち、大阪市、万葉線、富山ライトレール、豊橋鉄道、福井鉄道、京福電気鉄道は、複数の事業者区分の設備投資実績等を一括して計上している。

[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8 踏切道箇所数等(事業者別)

平成26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		1,538	0	77	149	1,054
東日本旅客鉄道		6,286	0	206	460	4,151
東海旅客鉄道		1,669	0	23	109	1,672
西日本旅客鉄道		5,407	0	114	517	5,568
四国旅客鉄道		1,204	0	13	106	893
九州旅客鉄道		2,504	0	90	257	1,324
日本貨物鉄道		130	0	8	71	81
合計		18,738	0	531	1,669	14,743

## 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		981	0	0	0	981
西武鉄道		345	0	1	12	345
京成電鉄		177	0	0	1	177
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		1,050	0	11	1	999
近畿日本鉄道		1,335	0	34	0	1,225
南海電気鉄道		298	0	5	0	238
京阪電気鉄道		111	0	0	0	111
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	111
合計		5,607	0	51	14	5,093

## 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	10
三陸鉄道		2	0	1	0	1
岩手開発鉄道		8	0	1	9	2
IGRいわて銀河鉄道		54	0	0	0	54
山形鉄道		48	0	5	3	12
仙台臨海鉄道		16	0	8	2	9
仙台空港鉄道		1	0	0	0	1
阿武隈急行		7	0	0	2	1
福島交通		44	0	0	26	13
福島臨海鉄道		9	0	2	8	0
会津鉄道		45	0	5	11	8
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	14
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		165	0	6	59	62
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	62
東京臨海高速鉄道		1	0	0	0	1
関東鉄道		154	0	0	55	71
ひたちなか海浜鉄道		35	0	0	18	1
真岡鐵道		86	0	2	4	9
野岩鉄道		1	0	0	0	0
上信電鉄		90	0	0	50	18
上毛電気鉄道		85	0	1	21	7
わたらせ渓谷鐵道		27	0	0	12	9
秩父鉄道		213	0	1	96	20
銚子電気鉄道		24	0	0	4	1
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	17
箱根登山鉄道		17	0	0	17	3
伊豆箱根鉄道		112	0	0	0	63
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	14
いすみ鉄道		47	0	3	10	20
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	31
大井川鐵道	27	0	0	13	4
遠州鐵道	60	0	0	0	9
天竜浜名湖鐵道	93	0	5	24	34
豊橋鐵道	59	0	0	3	45
名古屋臨海鐵道	5	0	13	20	14
衣浦臨海鐵道	2	0	0	1	1
愛知環状鐵道	1	0	0	0	1
上飯田連絡線	1	0	0	0	1
三岐鐵道	138	0	6	13	10
伊勢鐵道	5	0	1	0	5
西濃鐵道	3	0	2	9	0
樽見鐵道	43	0	6	23	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	176	0	0	0	155
神戸電鉄	129	0	0	38	80
能勢電鉄	22	0	0	0	19
近江鐵道	143	0	0	32	70
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	3
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	10
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	274	0	0	44	102
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	134	0	3	46	8
くま川鐵道	54	0	1	7	10
熊本電気鐵道	52	0	1	19	1
南阿蘇鐵道	27	0	1	2	3
肥薩おれんじ鐵道	134	0	9	18	32
北九州市	12	0	0	0	0
合計	5,140	0	191	1,260	2,026

⑥路面電車(うち踏切道を所有する15社)

事業者名	項目	踏切道				踏切支障報知装置
		第一種	第二種	第三種	第四種	
富山地方鉄道		0	0	0	1	0
万葉線		4	0	0	1	0
東京都		82	0	1	17	0
東京急行電鉄		35	0	0	1	36
名古屋鉄道		21	0	0	0	21
福井鉄道		2	0	1	0	3
京福電気鉄道		57	0	0	0	4
京阪電気鉄道		105	0	7	0	40
阪堺電気軌道		62	0	7	1	8
広島電鉄		1	0	0	0	0
伊予鉄道		1	0	0	1	1
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		394	0	21	38	119

## 資料9 自動列車停止装置等の整備状況（事業者別）

平成26年3月末現在

## ①JR（在来線[6社]）

事業者名	項目 自動列車停止装置(ATS)設置 営業キロ	自動列車制御装置(ATC)設置 営業キロ	計 (A)	営業キロ (閉そく区間) (B)	営業キロ当 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%

## ②JR（新幹線[4社]）

事業者名	項目 自動列車停止装置(ATS)設置 営業キロ	自動列車制御装置(ATC)設置 営業キロ	計 (A)	営業キロ (閉そく区間) (B)	営業キロ当 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%
甲賀市	14.7		14.7	14.7	100%
和歌山県	2.0		2.0	2.0	100%
関西高速鉄道	12.5		12.5	12.5	100%
新関西国際空港	6.9		6.9	6.9	100%
奈良生駒高速鉄道		8.6	8.6	8.6	100%
和歌山電鐵	14.3		14.3	14.3	100%
大阪外環状鉄道	9.2		9.2	9.2	100%
中之島高速鉄道	3.0		3.0	3.0	100%
西大阪高速鉄道	3.8		3.8	3.8	100%
一畑電車	42.2		42.2	42.2	100%
広島電鉄	16.1		16.1	16.1	100%
水島臨海鉄道	10.4		10.4	10.4	100%
錦川鉄道	32.7		32.7	32.7	100%
若桜町	2.7		2.7	2.7	100%
八頭町	16.5		16.5	16.5	100%
智頭急行	56.1		56.1	56.1	100%
井原鉄道	38.3		38.3	38.3	100%
高松琴平電鉄	60.0		60.0	60.0	100%
阿佐海岸鉄道	8.5		8.5	8.5	100%
伊予鉄道	33.9		33.9	33.9	100%
土佐くろしお鉄道	109.3		109.3	109.3	100%
筑豊電気鉄道	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 10 重大な人的被害を生じた運転事故（過去 30 年間）

発生日	事業者名	場 所	事故種類	死亡	負傷	概 況
S.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	J R 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	無閉そく運転中に、先行列車に対する進行中継信号顯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。
H.26. 2.15	東 京 急 行 電 鉄	東横線 元住吉駅構内	列車衝突		72	ホームを過走し停車していた先行列車に、後続列車が衝突、その衝撃で脱線した。

※1. 昭和 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 25 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。