

鉄軌道輸送の安全に関する情報 (令和6年度)

令和7年8月



国土交通省鉄道局

目 次

はじめに.....	1
用語の説明	2
1 鉄軌道輸送の安全に関わる国の取組み.....	5
2 運転事故に関する事項.....	16
2.1 鉄軌道における運転事故の発生状況等	16
2.2 列車事故の発生状況	23
2.3 踏切事故の発生状況	25
2.4 人身障害事故の発生状況.....	29
3 インシデントに関する事項.....	37
4 輸送障害に関する事項.....	39
4.1 輸送障害の発生状況	39
5 鉄道に係る電気事故に関する事項.....	44
6 鉄道に係る災害に関する事項.....	45
7 輸送の安全に関わる行政指導等に関する事項.....	50
7.1 保安監査の実施状況	50
7.2 動力車操縦者養成所監査の実施状況	58
7.3 行政処分の実施状況	58
7.4 行政指導の実施状況	60
7.5 踏切道改良勧告の発出状況	65
7.6 運輸安全マネジメント評価の実施状況.....	65
8 輸送の安全に関わる設備投資等に関する事項.....	66
8.1 安全関連設備投資・修繕費の状況	66
9 輸送の安全に関わる施設等に関する事項	67
9.1 自動列車停止装置等の整備状況	67
9.2 踏切保安設備の整備状況.....	68

はじめに

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

このたび、令和6年度の安全情報がまとまりましたので、公表します。

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

用語の説明

この情報において使用する用語の意味は、次のとおりです。

運 転 事 故	列車事故、踏切障害事故、道路障害事故、人身障害事故及び物損事故
列 車 事 故	列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故
踏 切 事 故	踏切障害に伴う列車事故及び踏切障害事故
列 車 衝 突 事 故	列車が他の列車又は車両と衝突し、又は接触した事故(軌道事業においては、本線路を運転する車両が他の車両と衝突し、又は接触した事故) (鉄道事故等報告規則第3条第1項第1号に規定する「列車衝突事故」及び軌道事故等報告規則第1条第1項第1号に規定する「車両衝突事故」)
列 車 脱 線 事 故	列車(軌道事業においては、本線路を運転する車両)が脱線した事故 (鉄道事故等報告規則第3条第1項第2号に規定する「列車脱線事故」及び軌道事故等報告規則第1条第1項第2号に規定する「車両脱線事故」)
列 車 火 災 事 故	列車(軌道事業においては、本線路を運転する車両)に火災が生じた事故 (鉄道事故等報告規則第3条第1項第3号に規定する「列車火災事故」及び軌道事故等報告規則第1条第1項第3号に規定する「車両火災事故」)
踏 切 障 害 事 故	踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故 (鉄道事故等報告規則第3条第1項第4号に規定する「踏切障害事故」及び軌道事故等報告規則第1条第1項第4号に規定する「踏切障害事故」)
道 路 障 害 事 故	踏切道以外の道路において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故 (鉄道事故等報告規則第3条第1項第5号に規定する「道路障害事故」及び軌道事故等報告規則第1条第1項第5号に規定する「道路障害事故」)
人 身 障 害 事 故	列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故(列車事故、踏切障害事故及び道路障害事故に伴うものを除く。) (鉄道事故等報告規則第3条第1項第6号に規定する「鉄道人身障害事故」及び軌道事故等報告規則第1条第1項第6号に規定する「人身障害事故」)

物 損 事 故	<p>列車又は車両の運転により五百万円以上の物損を生じた事故(列車事故、踏切障害事故、道路障害事故及び人身障害事故に伴うものを除く。)</p> <p>(鉄道事故等報告規則第3条第1項第7号に規定する「鉄道物損事故」及び軌道事故等報告規則第1条第1項第7号に規定する「物損事故」)</p>
輸 送 障 害	<p>輸送に障害を生じた事態であって、運転事故以外のもの</p> <p>ただし、列車(軌道事業においては、本線路を運転する車両)の運転を休止したもの(工事、保守等により計画的に運休する場合であって、事前に利用者に周知されたものなどを除く。)又は旅客列車(軌道事業においては、旅客車両)にあつては30分以上、旅客列車(旅客車両)以外の列車(軌道事業においては、本線路を運転する車両)にあつては1時間以上の遅延を生じたものに限る。</p> <p>(鉄道事故等報告規則第3条第3項に規定する「輸送障害」及び軌道事故等報告規則第1条第2項に規定する「輸送障害」)</p>
イ ン シ デ ン ト	<p>閉そくの取扱いを完了しないうちに、当該閉そく区間を運転する目的で列車が走行した事態など、運転事故が発生するおそれがあると認められる事態</p> <p>(鉄道事故等報告規則第4条第1項及び軌道事故等報告規則第2条に規定する事態)</p>
電 気 事 故	感電死傷事故、電気火災事故、感電外死傷事故及び供給支障事故
感 電 死 傷 事 故	<p>感電により人の死傷を生じた事故</p> <p>(鉄道事故等報告規則第3条第4項第1号に規定する「感電死傷事故」及び軌道事故等報告規則第1条第3項第1号に規定する「感電死傷事故」)</p>
電 気 火 災 事 故	<p>漏電、短絡、せん絡その他の電氣的要因により建造物、車両その他の工作物、山林等に火災が生じた事故</p> <p>(鉄道事故等報告規則第3条第4項第2号に規定する「電気火災事故」及び軌道事故等報告規則第1条第3項第2号に規定する「電気火災事故」)</p>
感 電 外 死 傷 事 故	<p>電気施設の欠陥、損傷、破壊等又は電気施設を操作することにより人の死傷を生じた事故(感電死傷事故を除く。)</p> <p>(鉄道事故等報告規則第3条第4項第3号に規定する「感電外死傷事故」及び軌道事故等報告規則第1条第3項第3号に規定する「感電外死傷事故」)</p>

供給支障事故	<p>受電電圧三千ボルト以上の電気施設の故障、損傷、破壊等により電気事業者に供給支障を生じさせた事故</p> <p style="text-align: center;">〔 鉄道事故等報告規則第3条第4項第4号に規定する「供給支障事故」及び 軌道事故等報告規則第1条第3項第4号に規定する「供給支障事故」 〕</p>
災害	<p>暴風、豪雨、豪雪、洪水、高潮、地震、津波その他の異常な自然現象又は大規模な火事若しくは爆発その他大規模な事故により鉄道施設又は車両に生じた被害</p> <p style="text-align: center;">〔 鉄道事故等報告規則第3条第5項に規定する「災害」及び軌道事故等報告規則第1条第4項に規定する「災害」 〕</p>
保安監査	<p>輸送の安全を確保するための取組、施設及び車両の管理及び保守並びに運転取扱いの状況について行う監査</p> <p style="text-align: center;">〔 鉄道事業等監査規則第4条に規定する事項について行う監査 〕</p>
第1種踏切道	<p>自動遮断機を設置するか又は踏切保安係を配置して、「踏切道を通過するすべての列車又は車両」又は「始発の列車(軌道事業においては、車両)から終発の列車(軌道事業においては、車両)までの時間内における列車又は車両」に対し、遮断機を閉じ道路を遮断する踏切道</p>
第2種踏切道	<p>踏切保安係を配置して、踏切道を通過する一定時間内における列車又は車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断する踏切道</p>
第3種踏切道	<p>踏切警報機は設置しているが、遮断機を設置していない踏切道</p>
第4種踏切道	<p>踏切警報機及び遮断機を設置していない踏切道</p>

1 鉄軌道輸送の安全に関わる国の取組み

(1) 基本的考え方

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

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

(2) 交通安全基本計画

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

ア. 交通安全基本計画における数値目標

①乗客の死者数ゼロ及び運転事故全体の死者数減少

鉄軌道における運転事故は、長期的には減少傾向にありますが、平成17年には乗客106名が死亡する JR 西日本 福知山線列車脱線事故及び乗客5名が死亡する JR 東日本 羽越線列車脱線事故が発生し、社会に大きな衝撃を与えました。その後、平成18年から令和6年まで19年連続して乗客の死者数がゼロとなっており、これを継続することを目指すとしています²。

また、運転事故全体の死者数についても、その減少を目指しています。

②踏切事故件数の約1割削減(令和2年比較)

踏切事故件数は、長期的には減少傾向にありますが、後述(2. 3「踏切事故の発生状況」)するように踏切事故は令和6年度においても鉄軌道における運転事故の約4割を占め、また、改良すべき踏切道もなお残されています。このような現状を踏まえ、踏切事故件数を令和7年までに令和2年と比較して約1割削減することを目指しています。

¹ 中央交通安全対策会議

「第11次交通安全基本計画」(令和3年度～令和7年度の5箇年計画)については、以下 URL 参照:

<https://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku11/index.html>

² なお、令和7年5月21日に長野電鉄長野線において、乗客1名が死亡する鉄道人身障害事故が発生している。

イ. 国土交通省交通安全業務計画

国土交通省では、毎年度、交通安全基本計画に基づき、「国土交通省交通安全業務計画」¹ を策定しています。この計画のうち、鉄道交通の安全に関する施策等は、下表のとおりです。

表1：令和6年度における鉄道交通の安全に関する施策等

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

※上記「表1」における「鉄道」には「軌道」を含む

¹ 「国土交通省交通安全業務計画」については、以下 URL 参照：
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/koutu/sosei_safety_tk1_000003.html

(3) 鉄軌道輸送の安全性向上のために講じている取組み

ア. 令和6年度の主な取組み

① 鉄道車両の輪軸の安全性に関する検証等

令和6年7月24日に新山口駅構内において、JR貨物の列車が脱線する事故が発生し、当該事故の調査過程で、JR貨物による作業記録の書き換え(改ざん)等の不適切事案が判明しました。

その後、全国の鉄軌道事業者に対し、輪軸に関する緊急点検を行ったところ、安全に運転することができる状態でない車両を使用している事業者は確認されなかったものの、複数の事業者で不適切事案が判明したことから、特別保安監査を実施するとともに、輪軸の安全性を検証するための有識者による会議を開催しました。

監査結果等に基づき、JR貨物へ業務改善命令、不適切事案が判明した事業者へ改善指示、その他の全国の鉄軌道事業者へ通達を発出し、規程類の整備、教育体制の改善、作業記録の書き換えの防止、安全管理体制の点検と見直しなどを指示しました。

② 第4種踏切道に係る対策への支援

令和6年4月6日、上信電鉄上信線の第4種踏切道において、小学生が亡くなる踏切障害事故が発生しました。この事故を受け、第4種踏切道において、歩行者等の直前横断等を防止するため、踏切通行者の物理的な一旦停止を促すゲートや柵等の整備を支援する「第4種踏切道の緊急対策推進事業」を創設しました。また、踏切道改良促進法に基づく地方踏切道改良協議会等において、第4種踏切道削減に向けて、関係者間が連携して対応することを促進しました。

③ 鉄道の安全輸送に資する技術開発

線路の検査については、保線作業員が線路沿線を徒歩で移動しながら行っており、列車運行のない夜間等に、長距離にわたり検査を行う必要があります。そのような中で、人口減少や高齢化の進行に伴う保線作業員の不足により、線路の検査が十分に行われず鉄道の安全運行を支障しないようにするため、保線業務の効率化・省力化が課題となっています。この課題を解決するため、携帯情報端末により動画を撮影し、動揺加速度や列車速度等のデータを取得して、それらから線路の異常を自動検知し箇所を特定することで、遠隔での線路巡視を可能とするシステムや、データの経時変化を解析して、軌道保守が必要な箇所・時期や保守方法を判断するシステムの開発を支援しました。

④公共交通の安全対策に係る運輸モード横断的な点検

令和4年4月に発生した知床遊覧船事故を契機として、国土交通省では全運輸モード横断的な安全対策の検討を行ってまいりました。

これまで、不利益情報の開示期間の拡大など他の運輸モードの事例を参考に新たな取り組みを検討、実施しております。

令和6年度は、臨時の保安監査の件数増加、地方運輸局と国土交通省鉄道局の合同監査の実施件数の増加及び全ての JR、大手鉄道事業者に対して内部監査の研修会を実施する取り組みを行いました。

⑤JR 北海道に対する保安監査

JR北海道では、平成25年9月の貨物列車の脱線事故を契機として、脱線事故現場を含め多数の現場において整備基準値を超える軌道変位を補修することなく放置するとともに、これらの検査データを改ざんするという事態が発覚しました。これを踏まえ、同社に対して平成26年1月に事業改善命令で示した「JR 北海道が講ずべき措置」については、平成30年度末までの5年程度の間、常設の監査体制により保安監査を実施し、法令遵守や安全意識が向上したことなどを確認してきました。

しかし、令和6年11月に保線管理室の職員が保安体制を取らずに線路内に立ち入り、作業中に貨物列車から汽笛吹鳴を受ける退避不良が発生し、さらに、これに関する虚偽の社内報告があったことを受け、令和7年2月から3月に保安監査を実施しました。

その結果、貨物列車の脱線事故が発生した際、安全確認の実施を指示することなく対向列車に対し当該脱線現場を通過させるなど、安全の根幹にかかわる不適切な行動を繰り返し発生していたことも認められたことから、同年3月31日に改善措置を講ずるよう指示しました。

イ. 重大な事故を契機とした安全対策

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

この改正では、曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置(ATS)等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置の設置を新たに義務付けました。その結果、法令により整備の期限が定められたものについては、平成28年6月末の期限までにすべて整備が完了しました。

また、「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」(平成18年10月施行)により、安全統括管理者の選任等を義務付けるとともに、運輸安全マネジメント評価を実施しています。

平成17年12月には、JR 東日本 羽越線砂越駅～北余目駅間において転覆限界を超えるような局所的な突風を受けたことにより、5人が死亡、33人が負傷する列車脱線事故が発生しました。この事故を受け、「鉄道強風対策協議会」にて、鉄道における気象観測、運転規制、防風対策のあり方など、強風対策についてソフト・ハードの両面から検討し、対策を推進しました。

ウ. ホームの安全対策

視覚障害者等をはじめとしたすべての駅利用者の安全性向上を図ることを目的に、ホームからの転落等を防止するホームドアの整備を促進しており、「第二次交通政策基本計画」(令和3年5月)において定められた、令和7年度までに鉄軌道駅全体で3,000番線、平均利用者数が10万人以上/日の駅において800番線に整備するという目標に対して、令和5年度末時点で、鉄軌道駅全体で2,647番線、平均利用者数が10万人以上/日の駅で559番線が整備されています。

一方、ホームドアの整備については、車両の扉枚数や扉位置が異なる場合に従来型のホームドアでは対応できないことや設置に係るコストが高額なことなどの課題があります。その課題に対応するため、新型ホームドアの技術開発で蓄積した知見・ノウハウを「新型ホームドア導入検討の手引き」(平成30年3月)としてとりまとめ、鉄道事業者に周知を図るなど、普及に向けた取組みを進めています。

また、ホームドアが整備されていない駅における視覚障害者の安全対策のため、令和2年10月に視覚障害者・支援団体や学識経験者の方々等を委員とする「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」を立ち上げ、令和6年度までに計13回の議論を行い、令和3年7月には中間報告を公表しました。¹

中間報告は、視覚障害者が転落した原因等を分析した上で、AIカメラ等の新技術を活用して駅係員等が円滑に視覚障害者の方々の介助等を行う転落防止対策の導入や視覚障害者が鉄道事業者や歩行訓練士等の協力のもとに実際のホームや車両を用いた歩行訓練の実施、鉄道利用者が点状ブロック上に立ち止まりや荷物を置く等により歩行動線を遮らないことなどを啓発するための車内モニターや駅ポスター等の製作や、本検討会の活用を含めた転落案件の調査体制の整備などを、専門的な知見を有する方々の協力を得ながらとりまとめています。

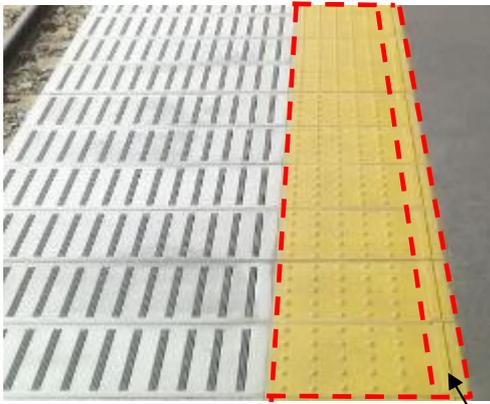
このほか、利用者がホームから転落した場合等の安全対策として、列車の速度が高く、運転本数の多いホーム² について、「非常停止押しボタン又は転落検知マットの設置」及び「ホーム下の待避スペース等」の整備を指導してきました。その結果、平成26年度までに、対象2,072駅のすべてに整備されています。

¹ +中間報告全文については、以下 URL 参照：https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr7_000032.html

² 「列車の速度が高く、運転本数の多いホーム」とは、ホームへの列車の進入速度が概ね60km/h以上、かつ1時間あたり概ね12本以上の列車が通過又は停車するホームのことをいう。



ホームドア



内方線

内方線付き点状ブロック



非常停止押しボタン



転落検知マット



ホーム下の待避スペース

図1：ホームの安全対策設備例

エ. 地震への対策

①新幹線の地震対策

新幹線の地震対策は、平成7年1月に発生した阪神・淡路大震災における鉄道構造物の被害に基づき、高架橋柱等の耐震補強を行ってきたところですが、平成16年10月に発生した新潟県中越地震において、営業中の新幹線が初めて脱線したことを踏まえ、国、新幹線を有する JR 各社、関係機関等を構成員とする「新幹線脱線対策協議会」を立ち上げ、「構造物の耐震対策」、「早期地震検知システムの充実」、「脱線・逸脱防止対策」の3つの対策を進めてきたところです。

一方、令和4年3月に発生した福島県沖を震源とする地震による新幹線の脱線及び施設被害を踏まえ、これまで進めてきた新幹線の地震対策を検証するため、有識者を委員とする「新幹線の地震対策に関する検証委員会」を開催し、このうち、構造物の耐震対策については、令和4年12月に中間とりまとめを行い、高架橋柱の耐震補強について加速し進めていくこととしました。

当該脱線について、令和6年3月には、運輸安全委員会の鉄道事故調査報告書が公表されたことから、この報告書も踏まえ、引き続き、新幹線の地震対策について検証を進めているところです。

②高架橋等の耐震性の強化の推進

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

切迫性や被害の影響度の大きい首都直下地震及び南海トラフ地震等の大規模地震に備え、より多くの鉄軌道利用者の安全を確保する観点や、一時避難場所や緊急輸送道路の確保等の公共的な機能も考慮し、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進しています。なお、令和5年度末における首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率は約99%となりました。

また、令和4年3月に発生した福島県沖を震源とする地震被害や耐震対策の進捗状況等を踏まえ、鉄道施設の更なる安全性の向上に向けた対策を推進するため、令和5年3月に関係省令等の改正を行いました。



図2：高架橋等の耐震対策例

オ. 橋りょうやトンネル等の施設の維持管理

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

鉄道施設については、法定耐用年数を越えたものが多くあり、これらの施設を適切に維持管理することが課題となっています。このため、人口減少が進み経営環境が厳しさを増す地方の鉄道事業者に対して、将来的な維持管理費用を低減し長寿命化に資する鉄道施設の補強・改良を支援するとともに、広域的・戦略的なインフラメンテナンス実現に向け、鉄道事業者の技術力向上、検査業務体制の再構築を推進しています。



橋りょう



トンネル

図3: 老朽化が進んでいる施設の例

カ. 鉄軌道事業者への支援

鉄軌道は、通学生、高齢者等の交通弱者にとって必要不可欠な交通機関ですが、地域鉄道¹を取り巻く経営環境は厳しさを増し、約9割の事業者が赤字となっており、施設の老朽化も進んでいます。

このため経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者の安全性を確保する観点から、「鉄道施設総合安全対策事業費補助」(令和6年度予算額45.1億円、令和5年度補正予算額66.0億円)等の一部を活用し、安全性の向上に資する設備の更新に対して補助を行いました。

災害により被災した鉄軌道事業者を支援するため、鉄軌道事業者からの要望を受けた国土交通省からの要請に基づき、豊富なノウハウや技術力を有する独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から鉄道災害調査隊(RAIL-FORCE)を派遣し、被災状況調査を実施するとともに、復旧方法について技術的助言をするなどの支援を行っています。

令和6年度は、しなの鉄道及び小湊鉄道の2事業者へ鉄道災害調査隊が派遣され、被災状況調査報告書を手交し、復旧計画の策定や復旧費用の協議に活用されるなど早期復旧につながりました。

¹ 一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことを地域鉄道といい、その運営主体は、JR、一部の大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターである。これらのうち、中小民鉄(50事業者)及び第三セクター(48事業者)を合わせて地域鉄道事業者(98事業者)と呼んでいる(令和7年4月1日現在)。
詳しくは、以下 URL 参照: https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo.tk5_000002.html

2 運転事故に関する事項

2.1 鉄軌道における運転事故の発生状況等

(1) 運転事故の件数及び死傷者数の推移

- ・運転事故¹の件数は長期的に減少傾向にあります。令和6年度は597件(対前年度比83件減)でした。
- ・令和6年度に発生した運転事故による死傷者数²は、497人(対前年度比79人減)でした。運転事故による死傷者数はJR西日本福知山線列車脱線事故が発生した平成17年度の死傷者数が1,397人であるなど、甚大な人的被害を生じた運転事故が発生した年度では死傷者数が多くなっています。
- ・なお、令和6年度に発生した運転事故による死亡者数は、247人(対前年度比46人減)でした。

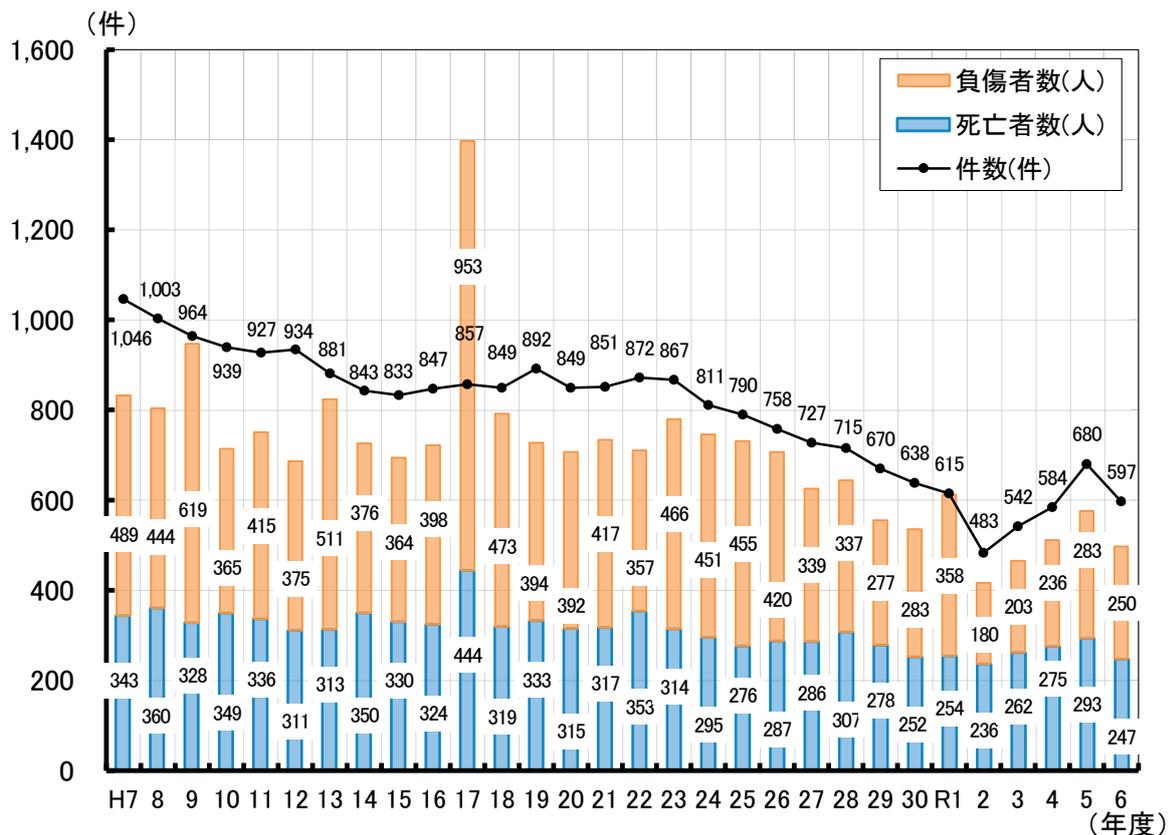


図4： 運転事故の件数及び死傷者数の推移

¹ 踏切障害事故、道路障害事故及び人身障害事故にあつては、自殺によるものは、運転事故として扱わないこととしている(自殺と断定できないものについては、運転事故としている)。
² 自殺の行為に直接的に巻き込まれたことにより第三者が死傷した場合についても、同様に死傷者数には含まないこととしている。

(2) 列車走行百万キロ当たりの運転事故の件数の推移

・列車走行百万キロ当たりの運転事故の件数は、令和6年度は0.47件(対前年度比0.06件減)でした。

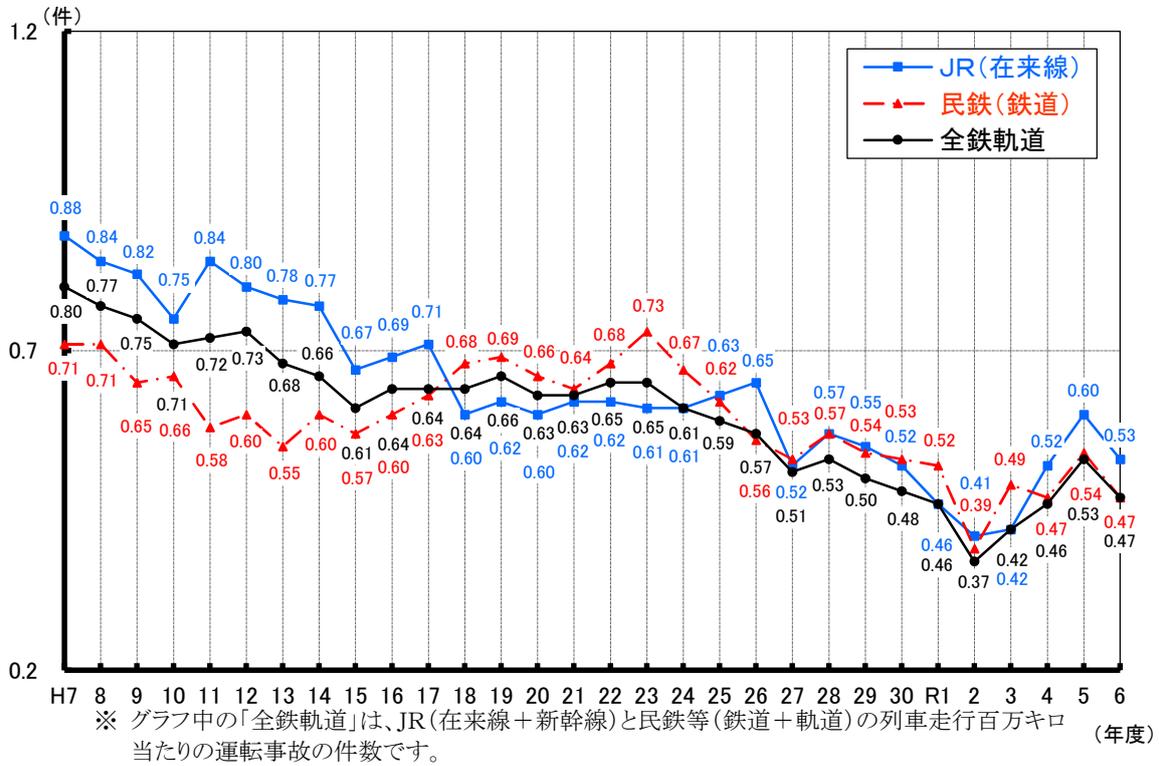


図5: 列車走行百万キロ当たりの運転事故の件数の推移

(3) 運転事故の種類別の件数及び死傷者数

- ・令和6年度に発生した運転事故の件数は、(1)に記述したとおり597件であり、その内訳は、線路内やホーム上での列車との接触などの人身障害事故が321件(運転事故に占める割合53.8%、対前年度比60件減)、踏切道における列車と自動車との衝突などの踏切障害事故が218件(同36.5%、同38件減)、路面電車と自動車等が道路上で接触するなどの道路障害事故が34件(同5.7%、同5件増)、列車事故は17件(同2.8%、同8件増)、物損事故は7件(同1.2%、同2件増)でした。
- ・令和6年度に発生した運転事故のうち、身体障害者が関わる事故の件数は4件(対前年度比1件増)であり、人身障害事故が3件、踏切障害事故が1件(視覚障害者が3件、聴覚障害者が1件関わる事故)でした。
- ・新幹線に関わる運転事故は1件(対前年度比5件減)であり、物損事故が1件でした。
- ・令和6年度に発生した運転事故による死傷者数は、(1)に記述したとおり497人であり、その内訳は、人身障害事故によるものが327人(運転事故に占める割合65.8%、対前年度比60人減)、踏切障害事故によるものが141人(同28.4%、同22人減)、道路障害事故によるものが13人(同2.6%、同9人減)、列車事故によるものが16人(同3.2%、同12人増)でした。
- ・なお、令和6年度に発生した運転事故による死亡者数は、(1)に記述したとおり247人であり、その内訳は、人身障害事故によるものが160人(運転事故に占める割合64.8%、対前年度比28人減)、踏切障害事故によるものが87人(同35.2%、同15人減)、道路障害事故によるものが0人(同0.0%、同2人減)、列車事故によるものが0人(同0.0%、同1人減)でした。

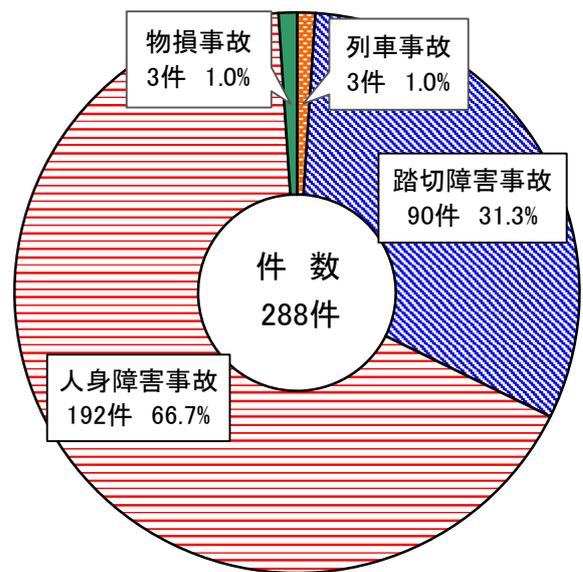
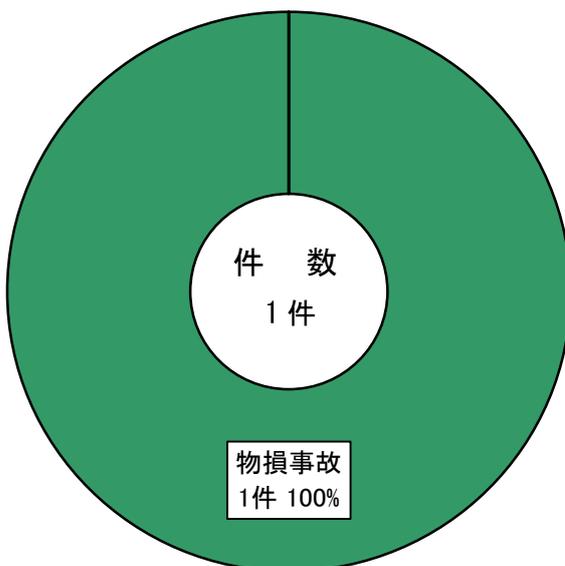
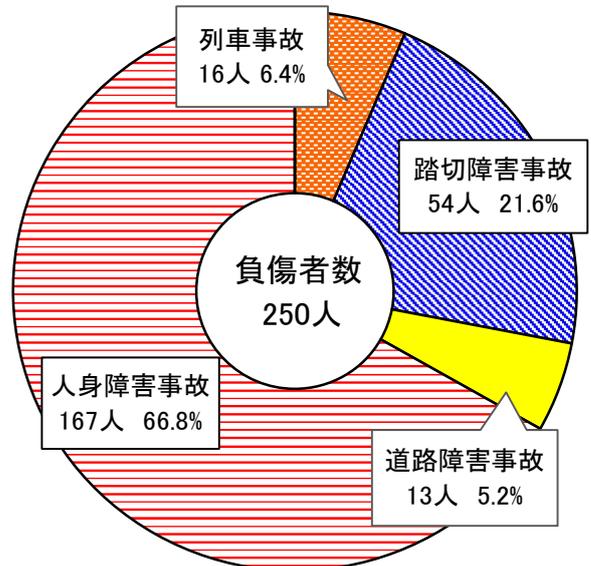
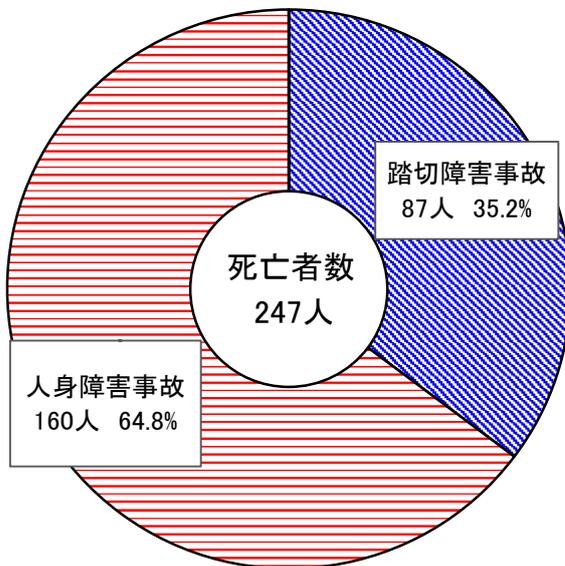
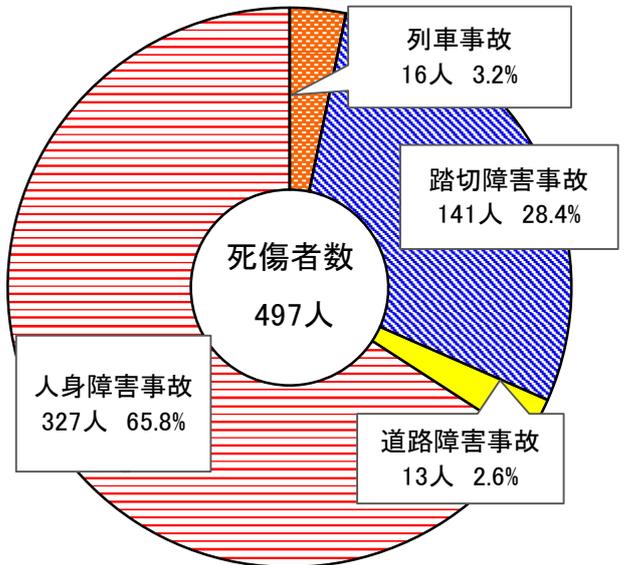
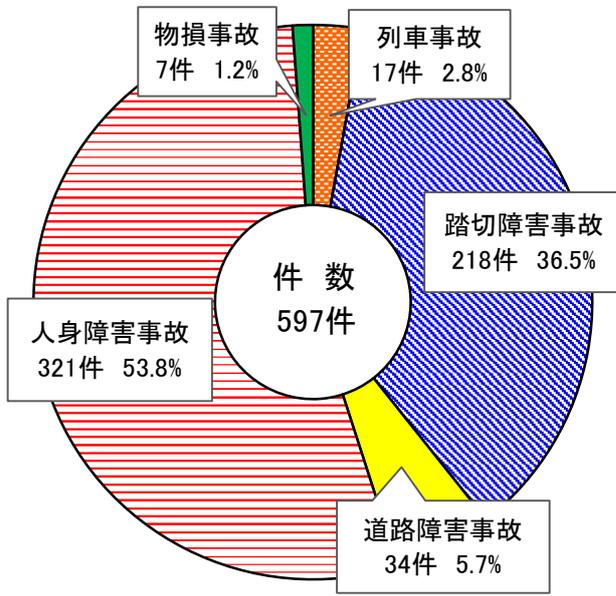
表2: 運転事故の件数及び死傷者数(令和6年度)

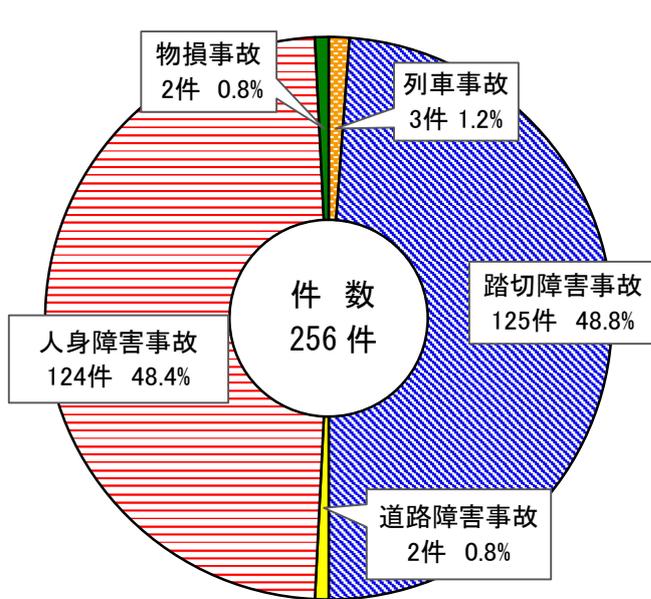
	件 数 (対前年度)	死傷者数 ^{※3} (対前年度)	うち死亡者数 (対前年度)	
列車事故	17件 (+ 8件)	16人 (+ 12人)	0人 (- 1人)	
うち列車衝突事故	5件 (+ 3件)	16人 (+ 15人)	0人 (± 0人)	
うち列車脱線事故	12件 (+ 5件)	0人 (- 3人)	0人 (- 1人)	
うち列車火災事故	0件 (± 0件)	0人 (± 0人)	0人 (± 0人)	
踏切事故 ^{※1}	218件 (- 39件)	141人 (- 23人)	87人 (- 16人)	
うち踏切障害に伴う ^{※2} 列車事故	0件 (- 1件)	0人 (- 1人)	0人 (- 1人)	
うち踏切障害事故	218件 (- 38件)	141人 (- 22人)	87人 (- 15人)	
道路障害事故	34件 (+ 5件)	13人 (- 9人)	0人 (- 2人)	
人身障害事故	321件 (- 60件)	327人 (- 60人)	160人 (- 28人)	
うち線路内立入り等による列車との接触	184件 (- 29件)	185人 (- 30人)	132人 (- 31人)	
うちホームでの列車との接触	126件 (- 24件)	126人 (- 24人)	25人 (+ 3人)	
物損事故	7件 (+ 2件)			
合 計	597件 (- 83件)	497人 (- 79人)	247人 (- 46人)	

※1 「踏切事故」とは、踏切障害に伴う列車事故及び踏切障害事故をいう。

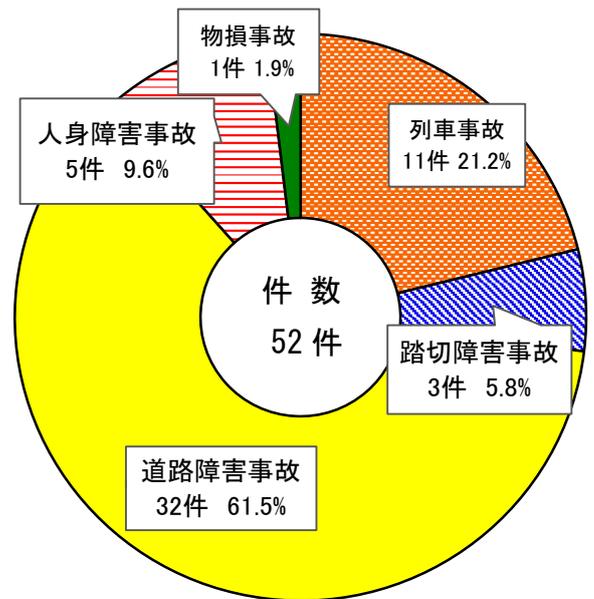
※2 「踏切障害に伴う列車事故」の件数等は、踏切事故の内数であり、列車事故にも重複して計上されている。合計の件数等は、この重複を除いたものである。

※3 踏切障害事故、道路障害事故及び人身障害事故にあつては、自殺によるものは、運転事故として扱わないこととしている(自殺と断定できないものについては、運転事故としている)。また、列車事故にあつては、自殺によるものも運転事故として扱っているが、死傷者数には自殺によるものは含めないこととしている。なお、自殺の行為に直接的に巻き込まれたことにより第三者が死傷した場合についても、同様に死傷者数には含めないこととしている。





⑦ 民鉄等(鉄道)の運転事故件数



⑧ 民鉄等(軌道)の運転事故件数

図6: 運転事故の種類別の件数及び死傷者数(令和6年度)

(4) 令和6年度において5人以上の死傷者又は乗客、乗務員に死亡者が発生した事故

表3: 主な事故の発生状況(令和6年度)

年月日	事業者	場所	事故種類	死亡	負傷	脱線両数	概要
R7.3.25	熊本市交通局	幹線通町筋停留場～熊本城・市役所前停留場間	車両衝突	0	15	0	熊本城・市役所前停留場に停車して客扱いをしていた車両に後続の車両が追突した。 これにより、乗務員1名、乗客14名が負傷した。

(5) 事業者区分別の運転事故件数

・事業者区分別の運転事故の件数は、下記のとおりです。

表4:事業者区分別の運転事故件数(令和6年度)

(件)

事業者区分	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
JR(在来線)			3		90		192	3	288
JR(新幹線)								1	1
民鉄等			3		125	2	124	2	256
	大手民鉄※1				79		106	1	186
	公 営※2						2	1	3
	新交通・モノレール								0
	中小民鉄※3		3		46	2	16		67
	路面電車※4	5	6		3	32	5	1	52
	合計	5	12	0	218	34	321	7	597
	地域鉄道(再掲)※5	3	5		44	30	15		97
	地域鉄道(鉄道)		3		42	2	11		58
	地域鉄道(路面電車)	3	2		2	28	4		39

※1 大手民鉄:西武鉄道(山口線)を含む。

※2 公営:東京都交通局(日暮里・舎人ライナー)を含み、東京都交通局(荒川線)を除く。

※3 中小民鉄:準大手鉄道事業者(新京成電鉄、泉北高速鉄道、北大阪急行電鉄、山陽電気鉄道)及び大阪市高速電気軌道(南港ポートタウン線)を含む。

※4 路面電車:軌道事故等報告規則第6条の規定により鉄道事故等報告規則を準用するものを除く。

※5 地域鉄道:一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことを地域鉄道といい、その運営主体は、JR、一部の大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターである。これらのうち、中小民鉄(50事業者)及び第三セクター(48事業者)を合わせて地域鉄道事業者(98事業者)と呼んでいる(令和7年4月1日現在)。

2. 2 列車事故の発生状況

- ・令和6年度に発生した列車事故の件数は、運転事故全体の2.8%に当たる17件(対前年度比8件増)であり、その内訳は列車衝突事故が5件(列車事故に占める割合29.4%、対前年度比3件増)、列車脱線事故が12件(同70.6%、同5件増)、列車火災事故が0件(同0.0%、同増減無し)でした。
- ・令和6年度に発生した列車事故による死傷者数は16人(運転事故に占める割合3.2%、対前年度比12人増)であり、その内訳は列車衝突事故によるものが16人(列車事故に占める割合100.0%、対前年度比15人増)、列車脱線事故によるものが0人(同0.0%、同3人減)、列車火災事故によるものは0人(同0.0%、同増減無し)でした。
- ・なお、令和6年度に発生した列車事故による死亡者数は0人(運転事故に占める割合0.0%、対前年度比1人減)でした。

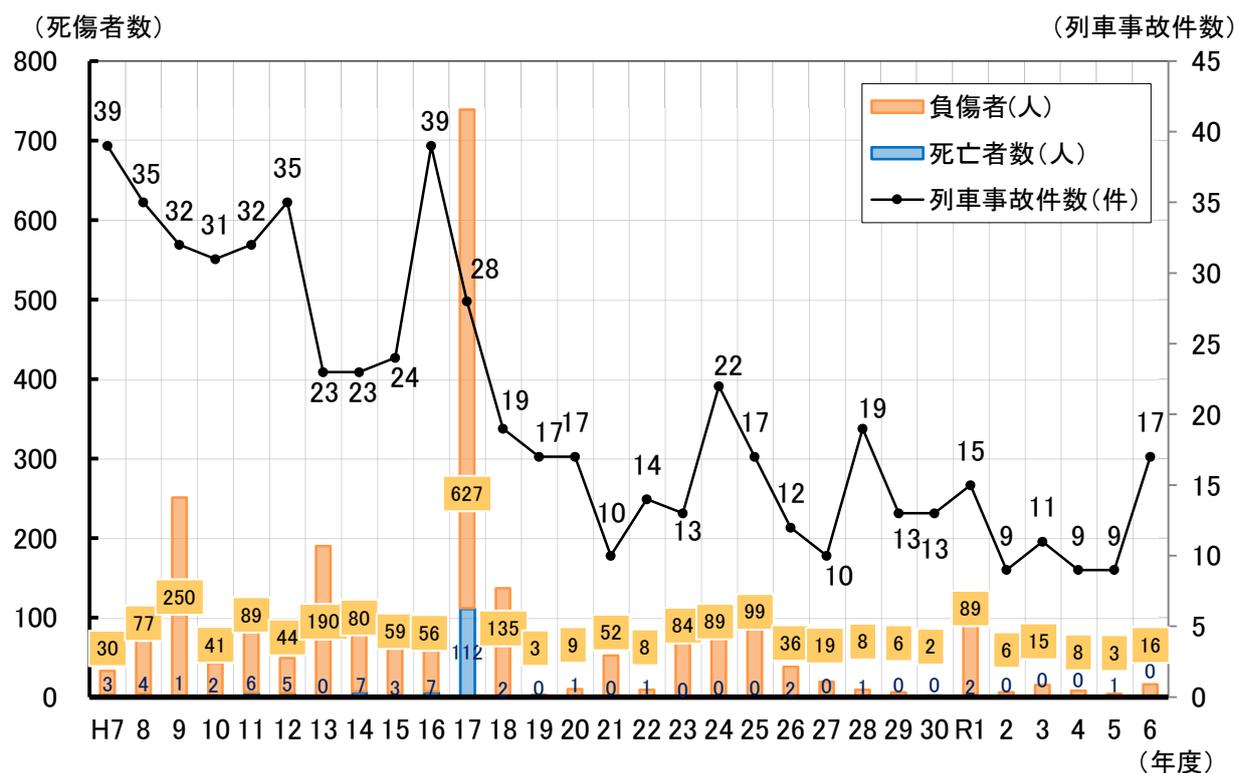


図7：列車事故の件数及び死傷者数の推移

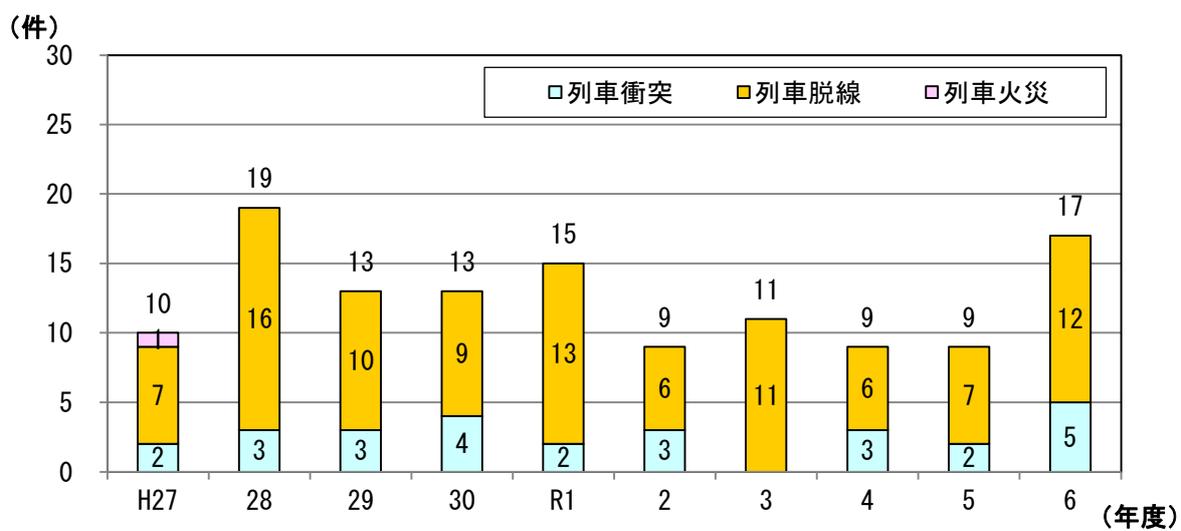


図8：列車事故の件数の内訳(過去10年間)

2.3 踏切事故の発生状況

(1) 踏切事故の件数及び死傷者数の推移等

- ・踏切事故の件数は長期的に減少傾向にあります。令和6年度は運転事故全体の36.5%に当たる218件(対前年度比39件減)でした。
- ・令和6年度に発生した踏切事故のうち、身体障害者が関わる事故の件数は1件(対前年度比1件増)でした。
- ・令和6年度に発生した踏切事故による死傷者数は141人(運転事故に占める割合28.4%、対前年度比23人減)であり、うち死亡者数は87人(同35.2%、同16人減)でした。

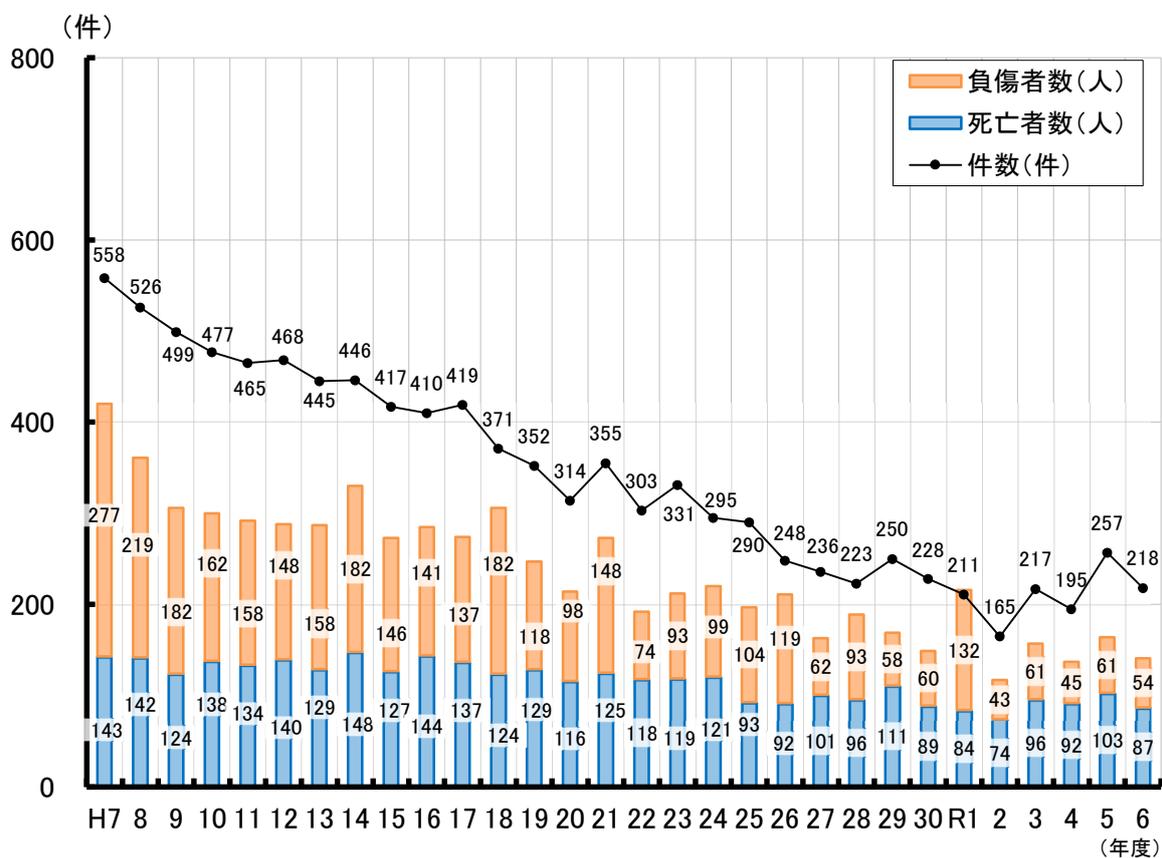
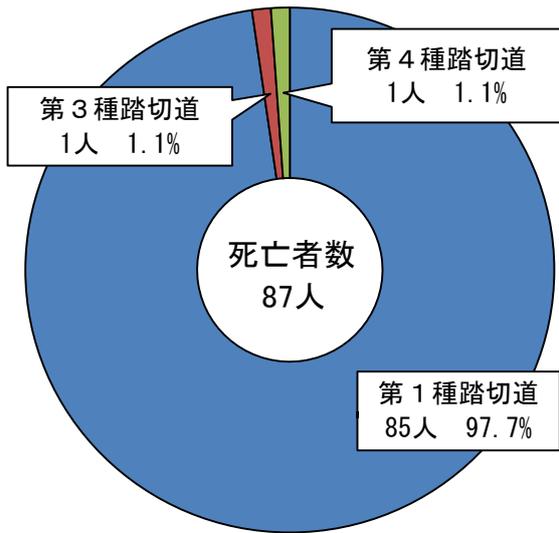
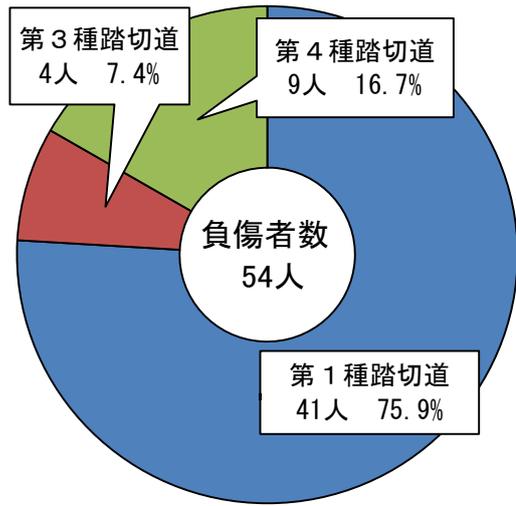


図9：踏切事故の件数及び死傷者数の推移



① 死亡者数



② 負傷者数

図10:踏切事故の踏切種別毎の死傷者数(令和6年度)

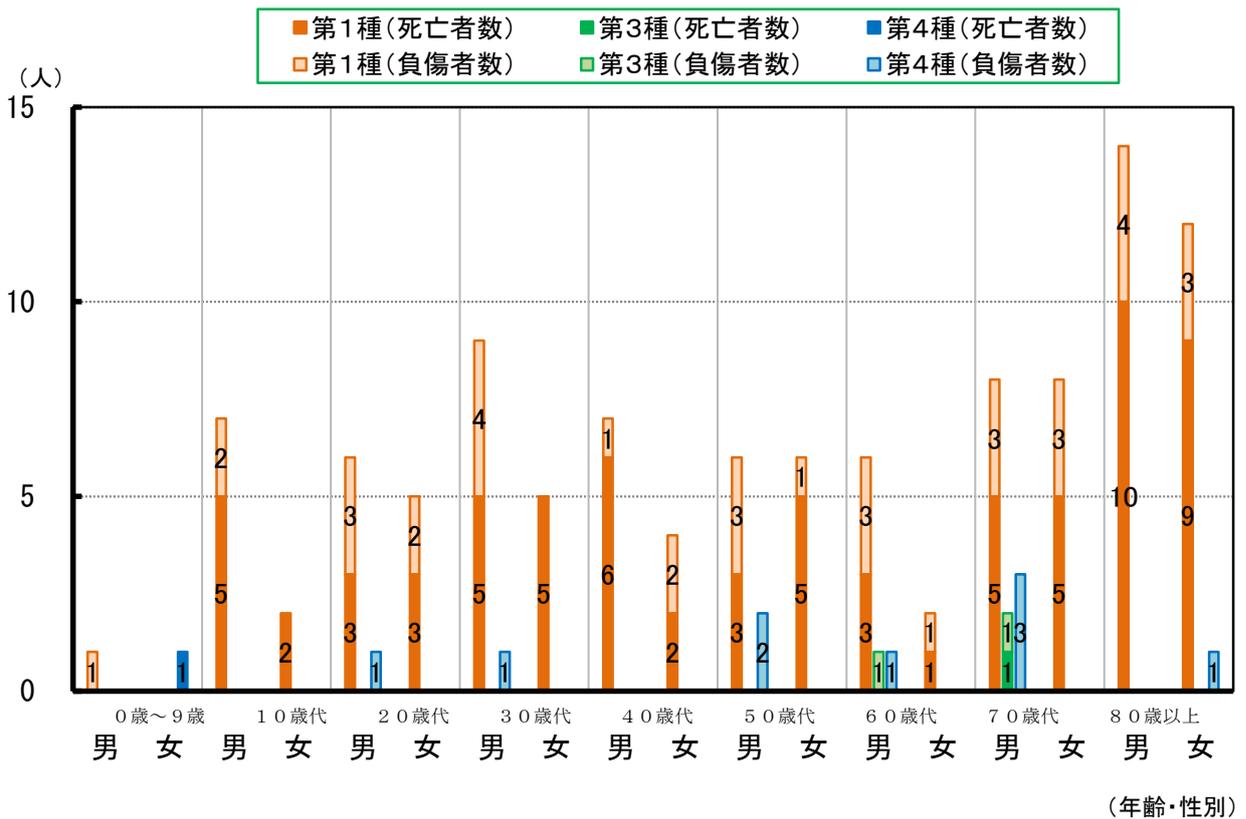
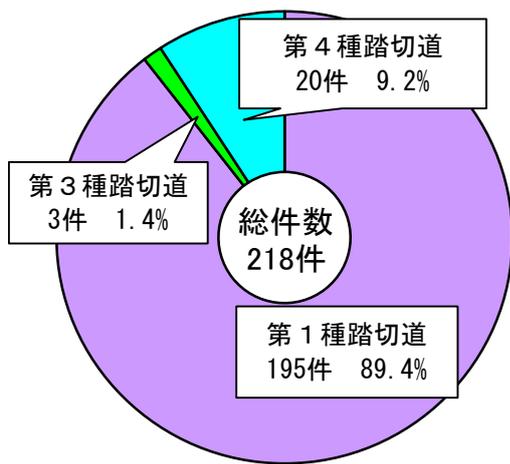


図11:踏切事故による死傷者数の年齢別人数(令和6年度)

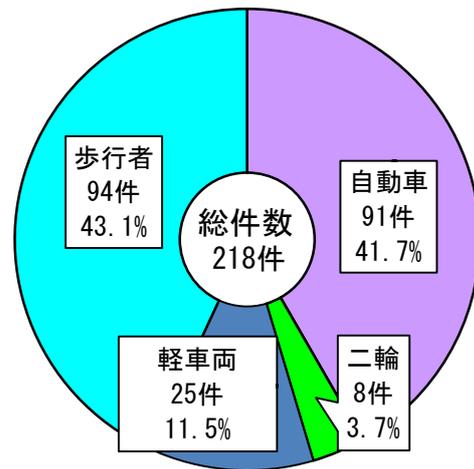
- ※ 自動車等の運転者、歩行者が列車と接触し、死傷した人数を計上している(列車の乗客等を除く)。
- ※ 高齢者(65歳以上)が関わる踏切事故の内訳は、「第1種踏切道における死傷者数は45人、うち死亡者数は30人」、「第3種踏切道における死傷者数は2人、うち死亡者数は1人」、「第4種踏切道における死傷者数は5人、うち死亡者数は0人」である(年齢の把握ができなかった場合は、除く)。

(2) 踏切種別別・衝撃物別及び原因別の踏切事故の件数

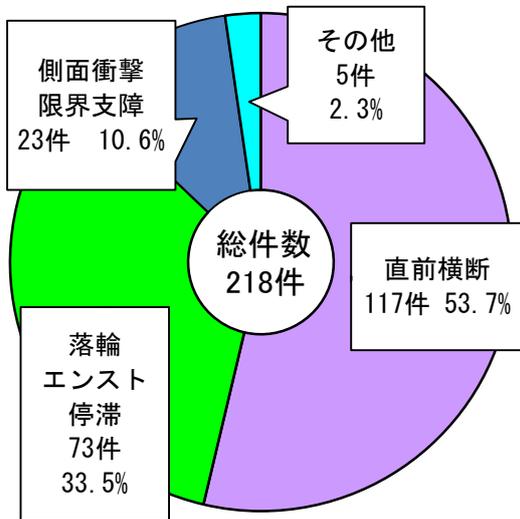
- ・令和6年度に発生した踏切事故の踏切種別別の内訳は、第1種踏切道195件(踏切事故に占める割合89.4%、対前年度比34件減)、第3種踏切道3件(同1.4%、同1件増)、第4種踏切道20件(同9.2%、同6件減)でした。
- ・衝撃物別の内訳は、自動車91件(踏切事故に占める割合41.7%、対前年度比14件減)、二輪8件(同3.7%、同3件減)、自転車などの軽車両25件(同11.5%、同9件減)、歩行者94件(同43.1%、同13件減)でした。
- ・原因別の内訳は、直前横断117件(踏切事故に占める割合53.7%、同14件減)、落輪・エンスト・停滞73件(同33.5%、同5件減)、側面衝撃・限界支障23件(同10.6%、同8件減)、その他5件(同2.3%、同12件減)でした。



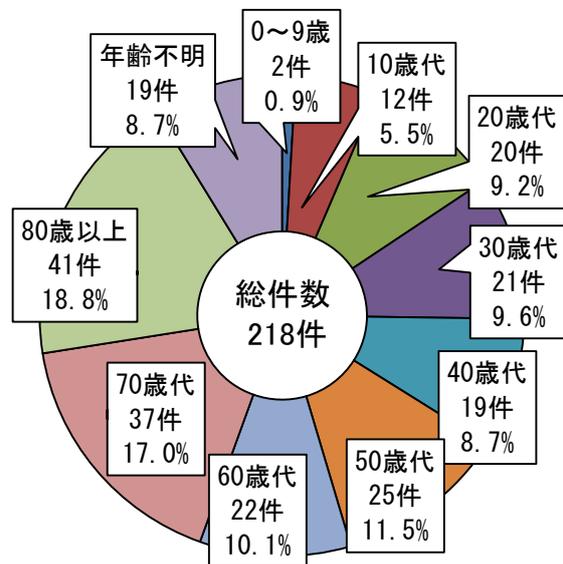
① 踏切種別



② 衝撃物別



③ 原因別



※高齢者(65歳以上)の件数は、86件

④ 関係者年齢別

図12: 踏切種別別、衝撃物別、原因別及び関係者年齢別の踏切事故の件数(令和6年度)

直前横断 : 踏切道において、列車又は車両(以下「列車等」という。)が接近しているにもかかわらず、踏切道を通行しようとする自動車、二輪・原動付自転車又は軽車両等(以下「自動車等」という。)若しくは人が、無理に又は不注意に踏切道内に進入したため列車等と衝突したもの

落輪・エンスト・停滞 : 自動車等が落輪、エンスト、交通渋滞、自動車の運転操作の誤り等により、踏切道から進退が不可能となったため列車等と衝突したもの

側面衝撃・限界支障 : 自動車等が通過中の列車等の側面に接触したもの及び人等が踏切道の手前で停止した位置が不適切であったために列車等と衝突したもの

関係者年齢 : 関係者年齢とは、歩行者等の年齢(自動車等にあつては、運転者の年齢)

2.4 人身障害事故の発生状況

(1) 人身障害事故の件数及び死傷者数の推移等

- ・令和6年度に発生した人身障害事故は運転事故全体の53.8%に当たる321件(対前年度比60件減)でした。
- ・令和6年度に発生した人身障害事故のうち、身体障害者が関わる事故の件数は3件(人身障害事故に占める割合0.9%、対前年度比1件増)であり、いずれも視覚障害者が関わる事故でした。
- ・新幹線に関わる人身障害事故は0件(対前年度比5件減)でした。
- ・なお、令和6年度に発生した人身障害事故による死傷者数は327人(運転事故に占める割合65.8%、対前年度比60人減)、うち死亡者数は160人(同64.8%、同28人減)でした。

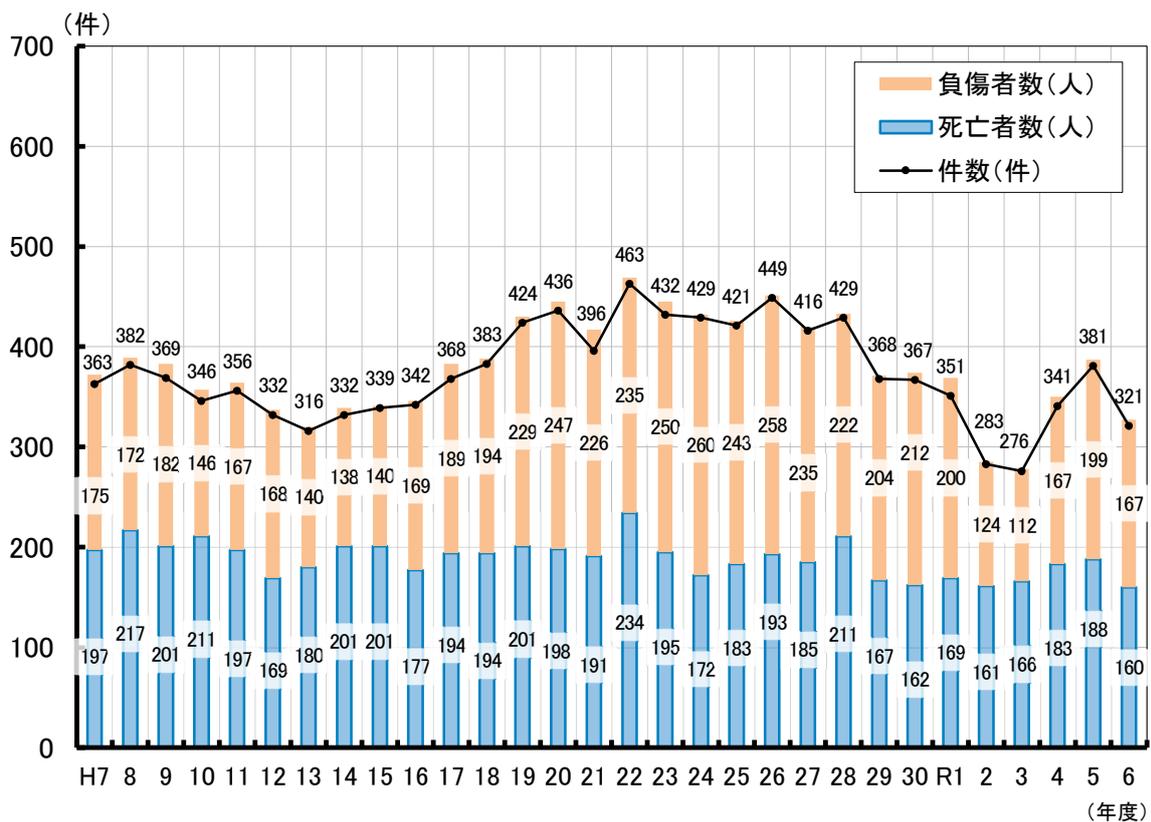


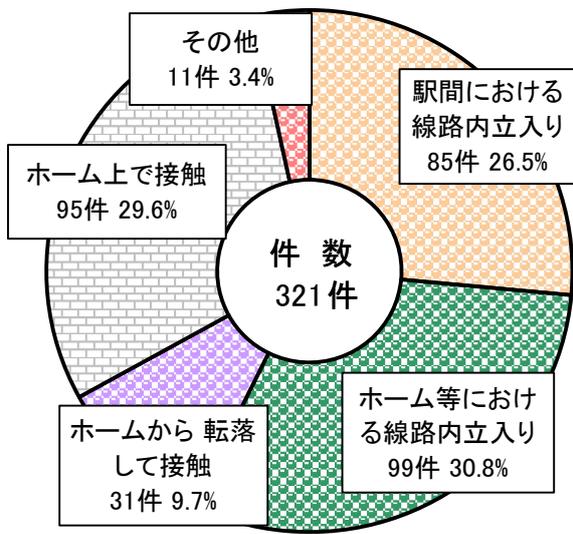
図13： 人身障害事故の件数及び死傷者数の推移

(2) 原因別の人身障害事故の件数等

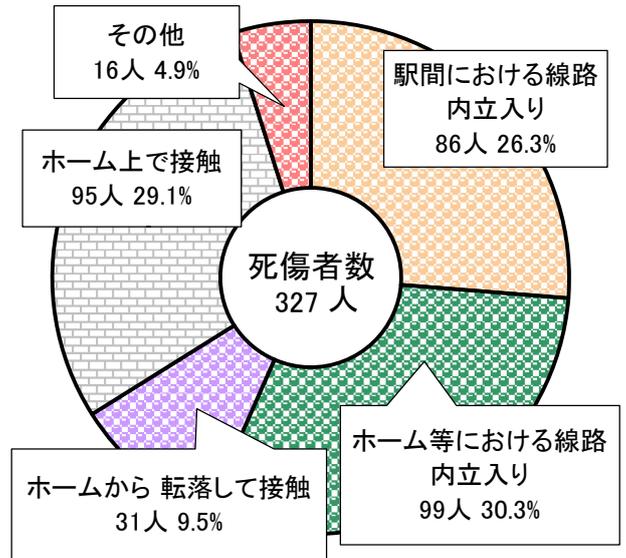
・原因別の内訳は、次のとおりです。

- ① 「公衆等が駅間において無断で線路内に立ち入る等により列車等と接触したもの（駅間における線路内立入り等での接触）」が85件（人身障害事故に占める割合26.5%、対前年度比10件減）であり、これによる死傷者数は86人（同26.3%、同10人減）、うち死亡者数は57人（同35.6%、同18人減）でした。
- ② 「旅客がプラットホーム等において線路内に立ち入る等により列車等と接触したもの（ホーム等における線路内立入り等での接触）」が99件（同30.8%、同19件減）であり、これによる死傷者数は99人（同30.3%、同20人減）、うち死亡者数は75人（同46.9%、同13人減）でした。
- ③ 「旅客がプラットホームから転落したことにより列車等と接触したもの（ホームから転落して接触）」が31件（同9.7%、同増減無し）、これによる死傷者数は31人（同9.5%、同増減無し）、うち死亡者数は18人（同11.3%、同6人増）でした。
- ④ 「プラットホーム上で列車等と接触したもの（ホーム上で接触）」が95件（同29.6%、同24件減）、これによる死傷者数は95人（同29.1%、同24人減）、うち死亡者数は7人（同4.4%、同3人減）でした。
- ⑤ その他、設備の故障、鉄道係員の作業誤り等によるものは11件（同3.4%、対前年度比7件減）、これによる死傷者数16人（同4.9%、同6人減）、うち死亡者数は3人（同1.9%、同増減無し）でした。

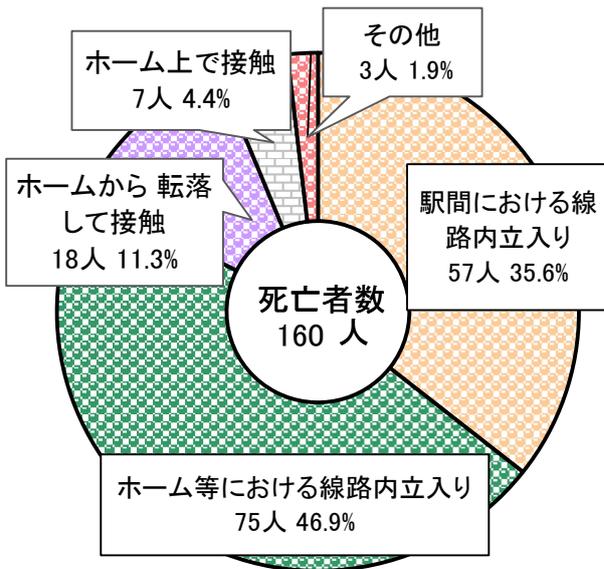
・令和6年度に発生した人身障害事故のうち、身体障害者が関わる事故の原因別の内訳は、「旅客がプラットホーム等において線路内に立ち入る等により列車等と接触したもの（ホーム等における線路内立入り等での接触）」が2件、「旅客がプラットホームから転落したことにより列車等と接触したもの（ホームから転落して接触）」が1件であり、これによる死傷者数は3人、うち死亡者数は2人でした。



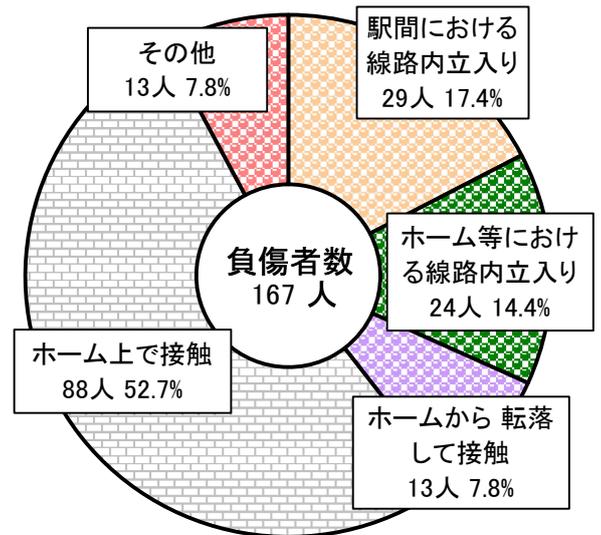
① 件数



② 死傷者数



③ 死亡者数



④ 負傷者数

図14: 人身障害事故の原因別の件数及び死傷者数(令和6年度)

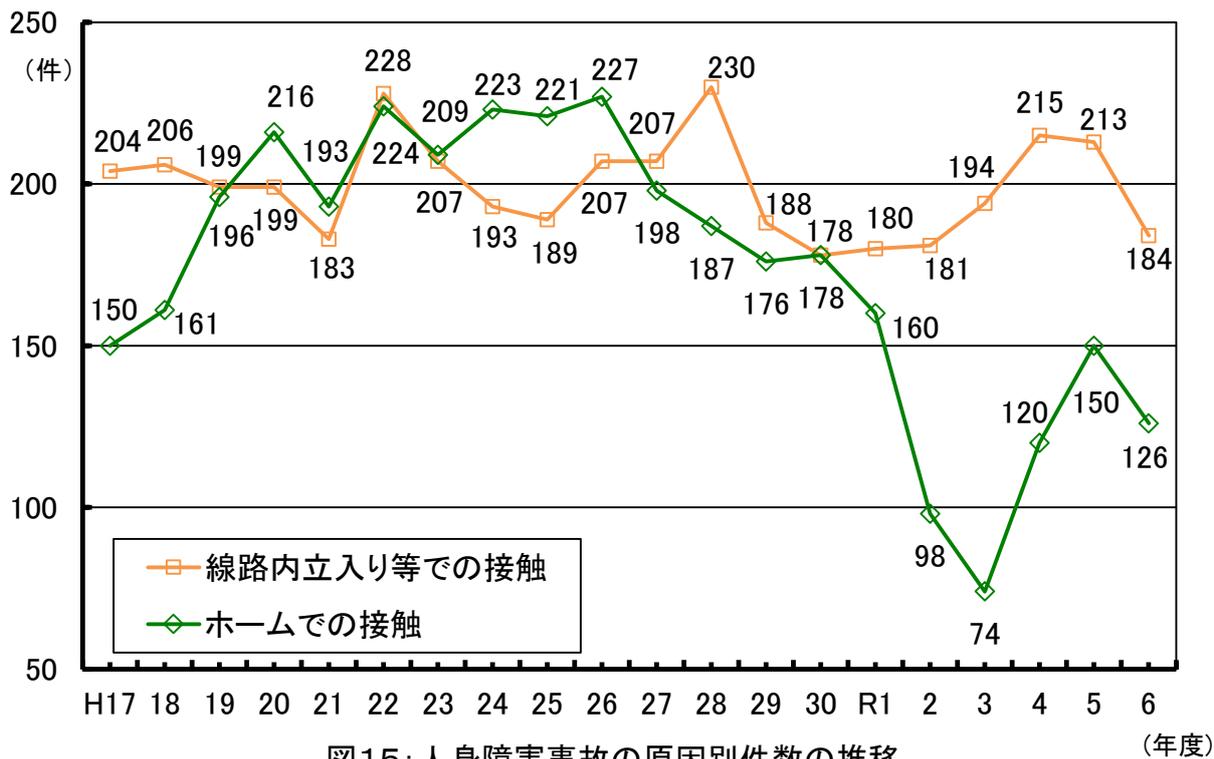


図15: 人身障害事故の原因別件数の推移

※ 「線路内立入り等での接触」は、「駅間における線路内立入り等での接触」と「ホーム等における線路内立入り等での接触」の合計である。
 ※ 「ホームでの接触」は、「ホームから転落して接触したもの」と「ホーム上で接触したもの」の合計である。

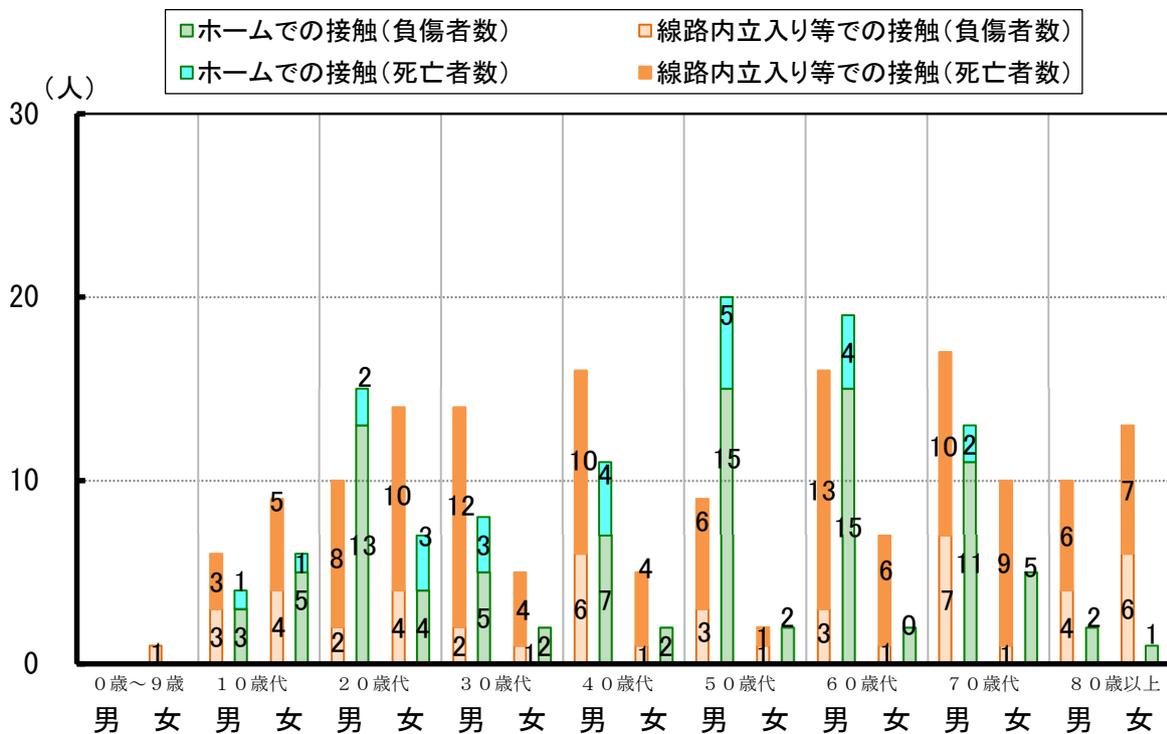


図16: 人身障害事故による死傷者数の年齢別人数(令和6年度)

(年齢・性別)

※ 年齢の把握ができなかった場合は、除く。
 ※ 高齢者(65歳以上)については、ホームでの接触による死傷者数は30人、うち死亡者数は2人、線路内立入り等での接触による死傷者数は60人、うち死亡者数は40人。

(3) 駅ホームからの転落に関する状況

- ・令和6年度にホームから転落し、人身障害事故にならなかったもの及びなったものの合計は2,421件でした。
- ・令和6年度におけるホームからの転落件数¹は2,390件で、このうち視覚障害のある人の件数は61件でした。
- ・また、ホームから転落後の接触事故の件数は31件で、このうち視覚障害のある人の件数は1件でした。
- ・人身障害事故²のうち、ホーム上での接触事故件数は95件で、このうち視覚障害のある人の件数は0件でした。

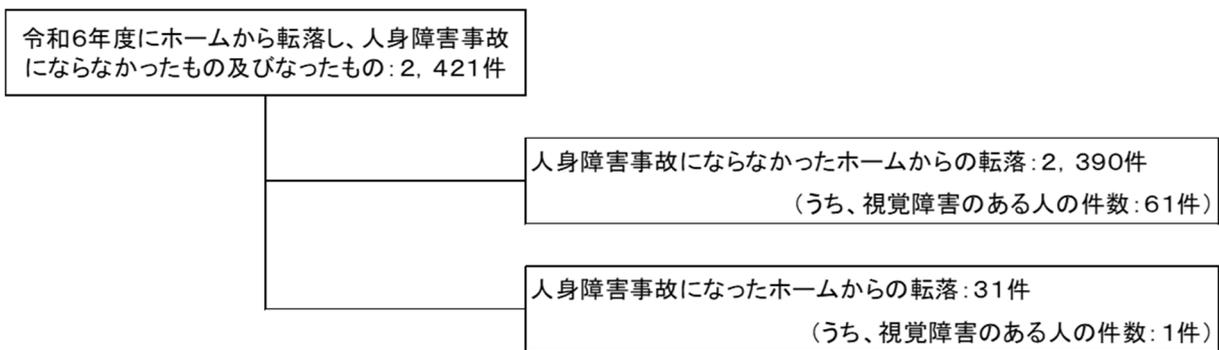


図17: 駅ホームからの転落に関する件数と内訳(令和6年度)

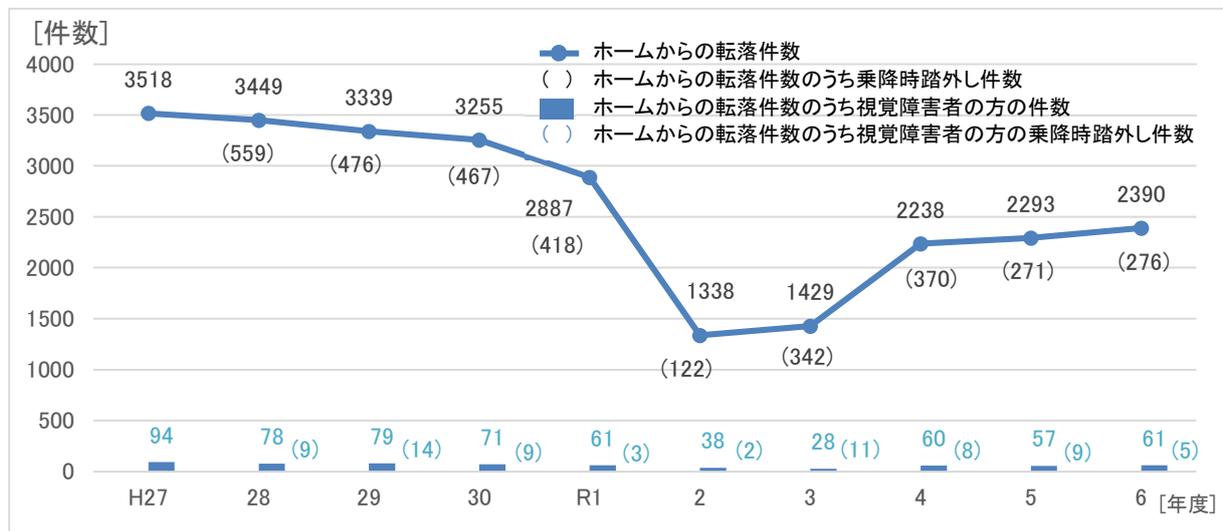


図18: ホームからの転落件数の推移(人身障害事故以外)

¹ ホームからの転落件数は、ホームから転落したが列車等と接触せず、人身障害事故にならなかった件数である。また、自殺等、故意にホームから線路に降りたものは含まない。
² 人身障害事故は、列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故をいう。ただし、脱線事故や踏切障害事故等に伴うものを除く(鉄道事故等報告規則第3条第1項第六号)。

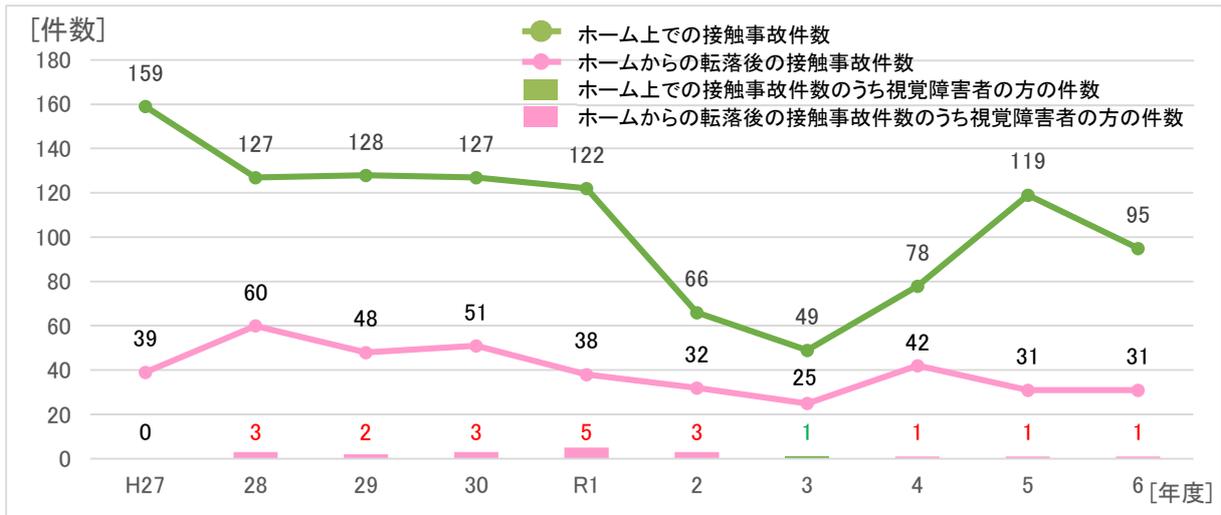


図19:ホーム転落後の接触事故件数(人身障害事故になったもの)及びホーム上での接触事故件数の推移

- ※ ホームからの転落件数は、鉄軌道事業者が把握している件数である。
- ※ 自殺等故意に列車等に接触したものは含まない。
- ※ 平成 28 年度から、乗降時踏外しにより、列車とホームの隙間に挟まったなどの事象も集計し、その値は、「ホームからの転落件数」及び「ホームからの転落件数のうち視覚障害者の方の件数」の内数として、それぞれ記載している。

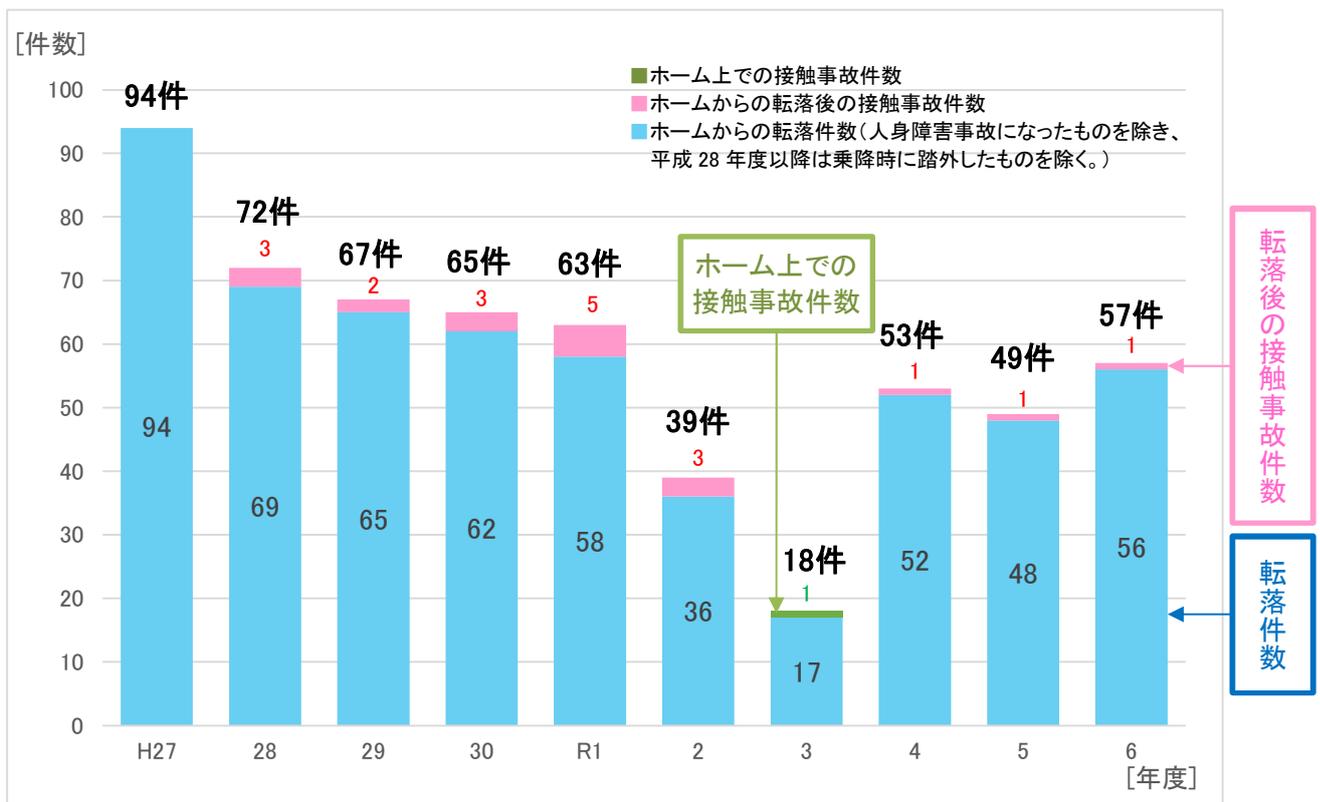


図20:視覚障害者の転落及び接触事故件数の推移

- ※ 自殺等故意に列車等に接触したものは含まない。
- ※ ホームからの転落件数は、プラットホームから転落したが、人身障害事故にならなかったものの件数をいう。ただし、平成 28 年度以降は乗降時に踏外したものを除く。

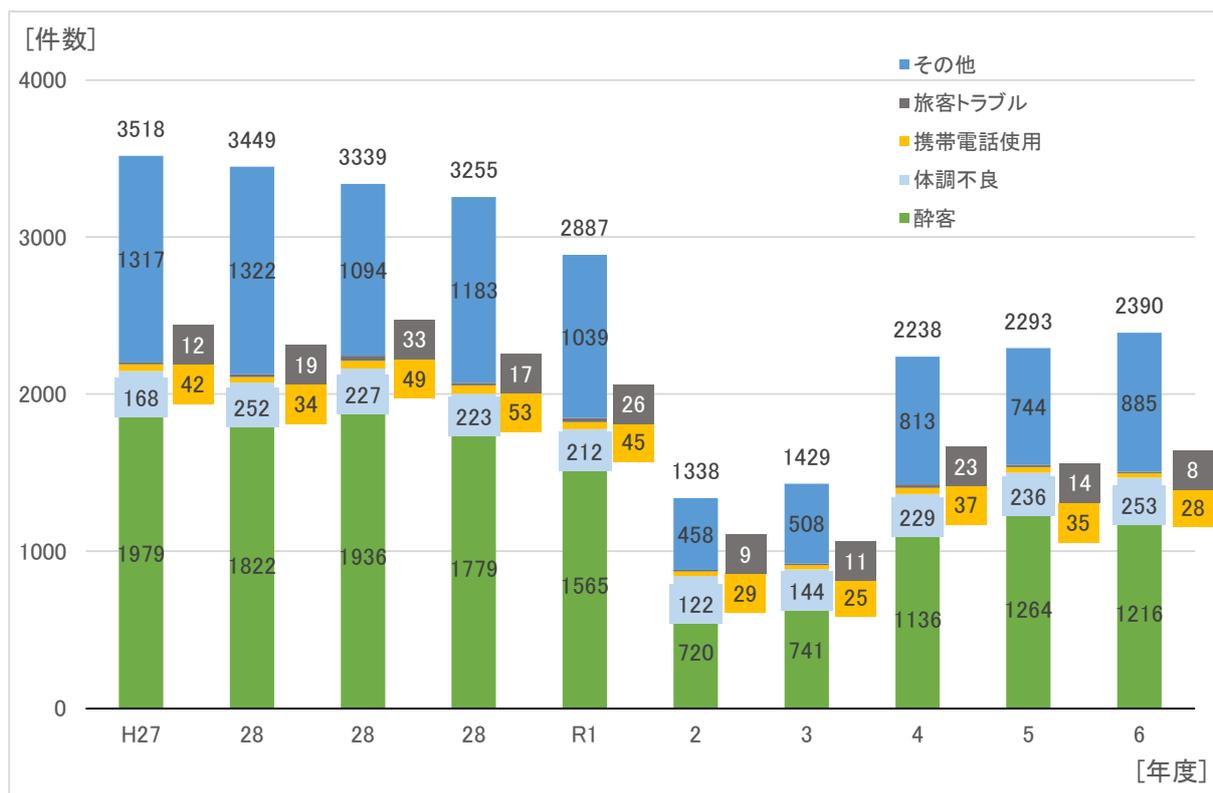


図21:ホームからの転落の要因別件数の推移(人身障害事故以外)

※ ホームからの転落要因は、鉄軌道事業者が把握している件数である。

※ 以下のものは、ホームからの転落の要因別件数に含まない。

① 運転事故又は輸送障害として鉄道事故等報告規則又は軌道事故等報告規則に基づき報告されたもの

② 自殺等故意に線路に降りたもの

(4) 駅ホームドアの整備に関する状況

・移動等円滑化の促進に関する基本方針に基づき、ホームドア又は可動式ホーム柵については、転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする鉄軌道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備の加速化を目指し、地域の支援の下、令和7年度までに3,000番線を整備する。そのうち、1日当たりの平均的な利用者数が10万人以上の鉄軌道駅において、800番線を整備する。

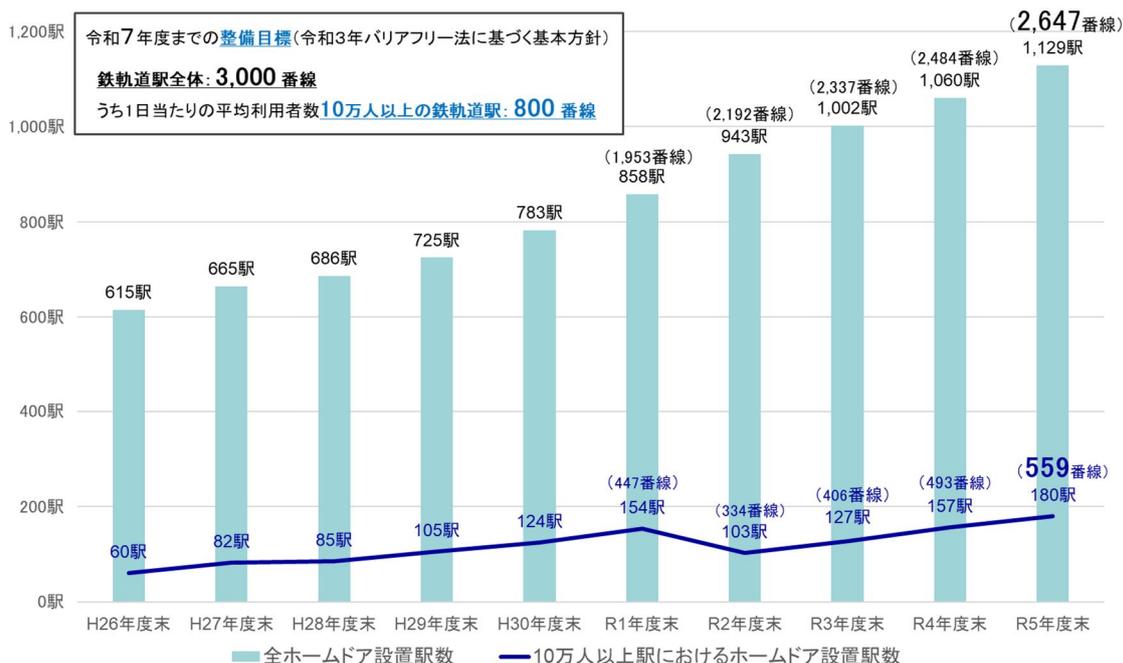


図22:ホームドア設置駅数の推移

- ※ 新型コロナウイルスの影響により、鉄道使用者が減少したことから、令和2年度における「10万人以上駅におけるホームドア設置駅数(番線数)」が減少した。
- ※ ホームドア設置番線数については令和元年度より集計している。

3 インシデントに関する事項

- ・インシデント(運転事故が発生するおそれがあると認められる事態)は、平成13年10月より鉄軌道事業者から国への報告が義務付けられています。
- ・令和6年度に発生したインシデントは47件で、このうち4件(8.5%)が運輸安全委員会の調査対象¹となりました。

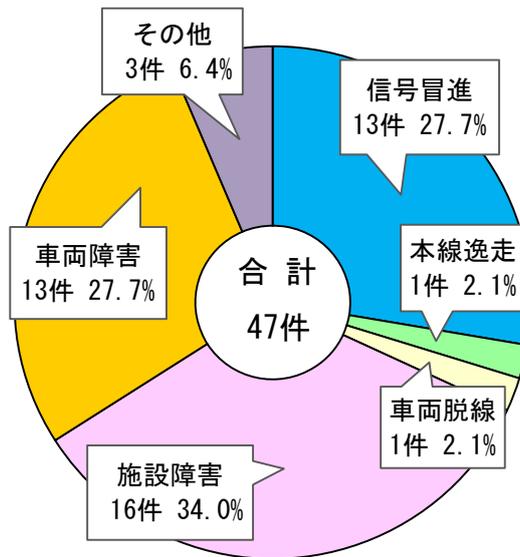


図23: インシデントの発生件数(令和6年度)

表5: インシデントの内訳(令和6年度)

		閉そく違反	信号違反	信号冒進	本線逸走	工事違反	車両脱線	施設障害	車両障害	危険物漏えい	その他	合計
令和6年度				13	1		1	16	13		3	47
参考	令和5年度			8	1		1	13	9		3	35
	5年平均 (R2~R6年度)		0.2	6.4	0.8		1.4	12.8	10.4		2.8	34.8

¹ 運輸安全委員会では、鉄道重大インシデント(鉄道事故の兆候)についても調査し、報告書を公表している。
(<https://jtsb.mlit.go.jp/index.html>)

閉そく違反	閉そく(軌道事業においては、保安方式)の取扱いを完了しないうちに、当該閉そく区間(軌道事業においては、保安区間)を運転する目的で列車(軌道事業においては、本線路を運転する車両)が走行した事態をいう。
信号違反	列車の進路に支障があるにもかかわらず、当該列車に進行を指示する信号が現示された事態又は列車に進行を指示する信号を現示中に当該列車の進路が支障された事態をいう。
信号冒進	列車(軌道事業においては、本線路を運転する車両)が停止信号を冒進し、当該列車(車両)が本線における他の列車又は車両の進路を支障した事態をいう。
本線逸走	列車又は車両が本線を逸走した事態をいう。
工事違反	列車の運転を停止して行うべき工事又は保守の作業中に、列車が当該作業をしている区間を走行した事態をいう。
車両脱線	鉄道事業における車両が脱線した事態であって次に掲げるものをいう。 イ 本線において車両が脱線したもの ロ 側線において車両が脱線し、本線を支障したもの ハ 側線において車両が脱線したものであって、側線に特有の設備又は取扱い以外に原因があると認められるもの
施設障害 車両障害	鉄道線路、運転保安設備等に列車の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態をいう。 車両の走行装置、ブレーキ装置、電気装置、連結装置、運転保安設備等に列車(軌道事業においては、本線路を運転する車両)の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態をいう。
危険物漏えい その他	列車又は車両から危険品、火薬類等が著しく漏えいした事態をいう。 前述に掲げる事態に準ずる事態をいう。

表6：重大インシデントの概要(令和6年度)

事業者	事案発生日	重大インシデントの概要	改善の概要
南阿蘇鉄道	R6.4.15	当該列車の運転士は、立野駅に進入中、ブレーキ操作を行うも減速せず約300m進行し自然停車した。	運輸安全委員会が調査中。
熊本市	R6.9.2	当該車両の運転士は、新水前寺駅前停留場を出発直後、進行方向左中扉が開いたことを確認したため直ちに車両を停止させた。 なお、開いた扉から車外へ転落した乗客はいなかった。	運輸安全委員会が調査中。
伊予鉄道	R6.11.6	当該車両運転士は警察署前停留場を出発後、走行中に進行方向左側前方扉が開いたことを確認したため直ちに車両を停止させた。 なお、開いた扉から車外へ転落した乗客はいなかった。	運輸安全委員会が調査中。
JR東日本	R7.3.6	上野駅～大宮駅間を走行中において、走行中の列車が分離し、保安ブレーキにより停車した。	運輸安全委員会が調査中。

4 輸送障害に関する事項

4.1 輸送障害の発生状況

- ・輸送障害(列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等)¹の件数は、長期的に増加傾向にあり、令和6年度は7,402件(対前年度比308件増)でした。
- ・鉄道係員、車両又は鉄道施設等(部内原因^{※1})に起因する輸送障害は、1,562件(輸送障害に占める割合21.1%、対前年度比5件増)でした。このうち、鉄道係員に起因するものが312件(同4.2%、同30件減)、車両に起因するものが744件(同10.1%、同14件増)、施設に起因するものが506件(同6.8%、同21件増)でした。
- ・線路内立入り等(部外原因^{※2})による輸送障害は、3,720件(輸送障害に占める割合50.3%、対前年度比51件増)でした。このうち、自殺によるものが581件(同7.8%、同99件増)、動物によるものが1,291件(同17.4%、同78件減)でした。
- ・風水害、雪害、地震等の自然災害による輸送障害(災害原因^{※3})は2,120件(輸送障害に占める割合28.6%、対前年度比252件増)でした。このうち、風水害によるものが874件(同11.8%、同6件減)、雪害によるものが387件(同5.2%、同225件増)、地震によるものが59件(同0.8%、同12件減)でした。
- ・なお、運転事故に伴う列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等については、運転事故との重複を避けるため、輸送障害として計上していません。

※1 部内原因：鉄道係員、車両又は鉄道施設に起因するもの。

※2 部外原因：部内原因及び自然災害以外のもので、妨害、線路内支障、線路内立入り、踏切道、火災、自殺、動物との衝突に起因するもの、その他の8種類に分類される。

※3 災害原因：風水害、雪害、地震等の自然災害に起因するもの。なお、自然災害による輸送障害(災害原因)は、従来より、1事業者の1つの事象(台風、地震等)における運休や遅延を1件と計上している。例えば、梅雨前線による豪雨で、ある事業者の複数の路線で多数の運休が数日間発生した場合でも1件と計上している。

¹ 鉄道事業法第19条等に基づき、鉄軌道事業者が国へ届け出ることとしている。

以下、輸送障害件数の推移を示す。

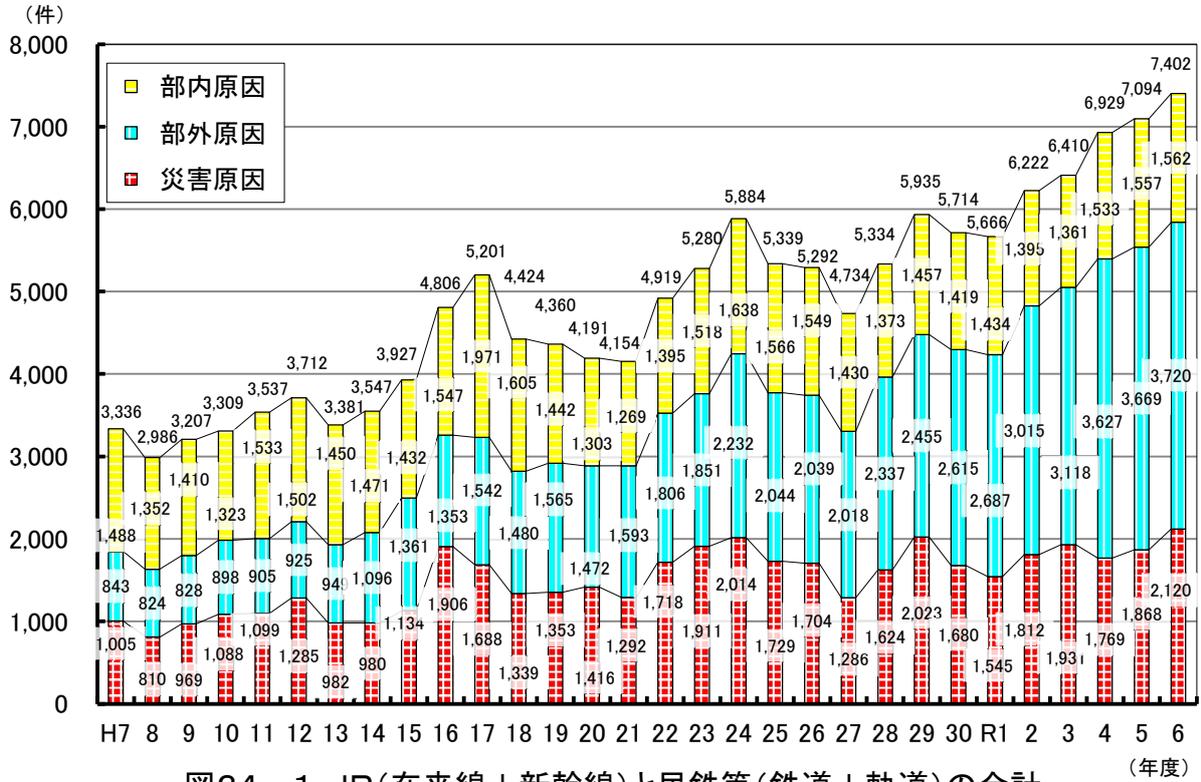


図24-1: JR(在来線+新幹線)と民鉄等(鉄道+軌道)の合計

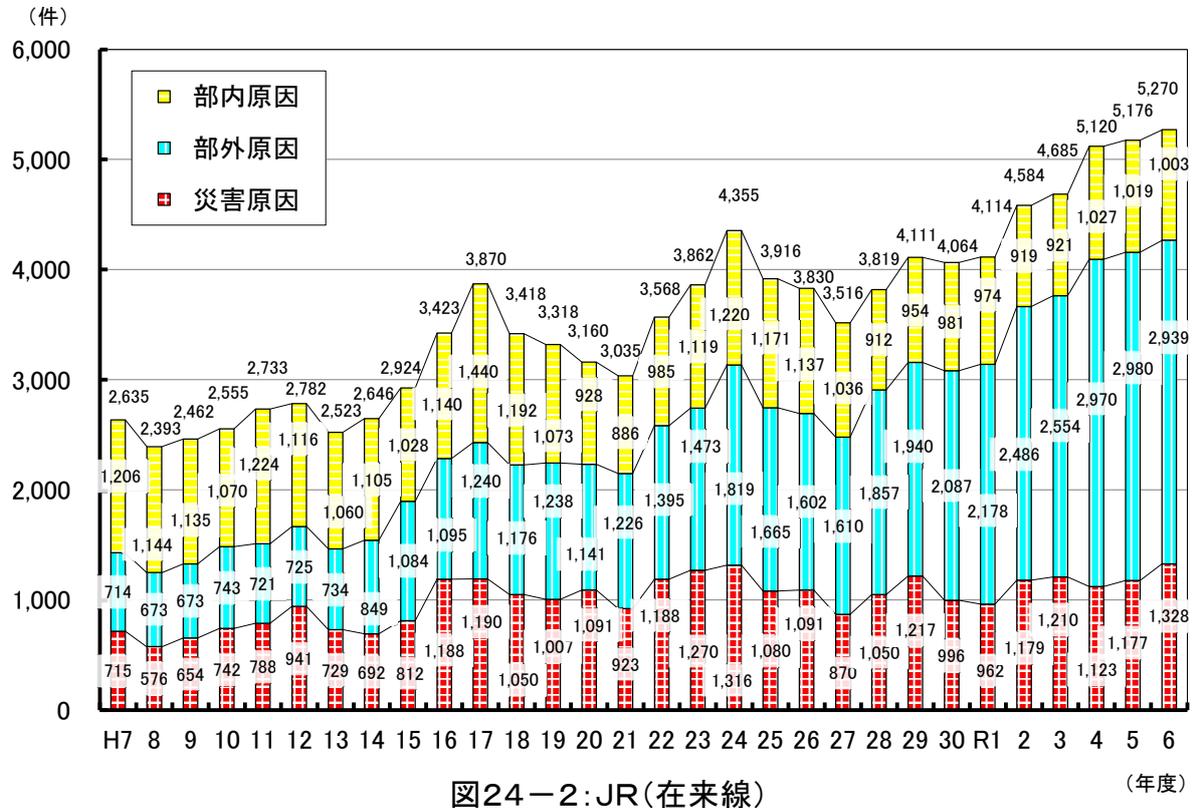


図24-2: JR(在来線)

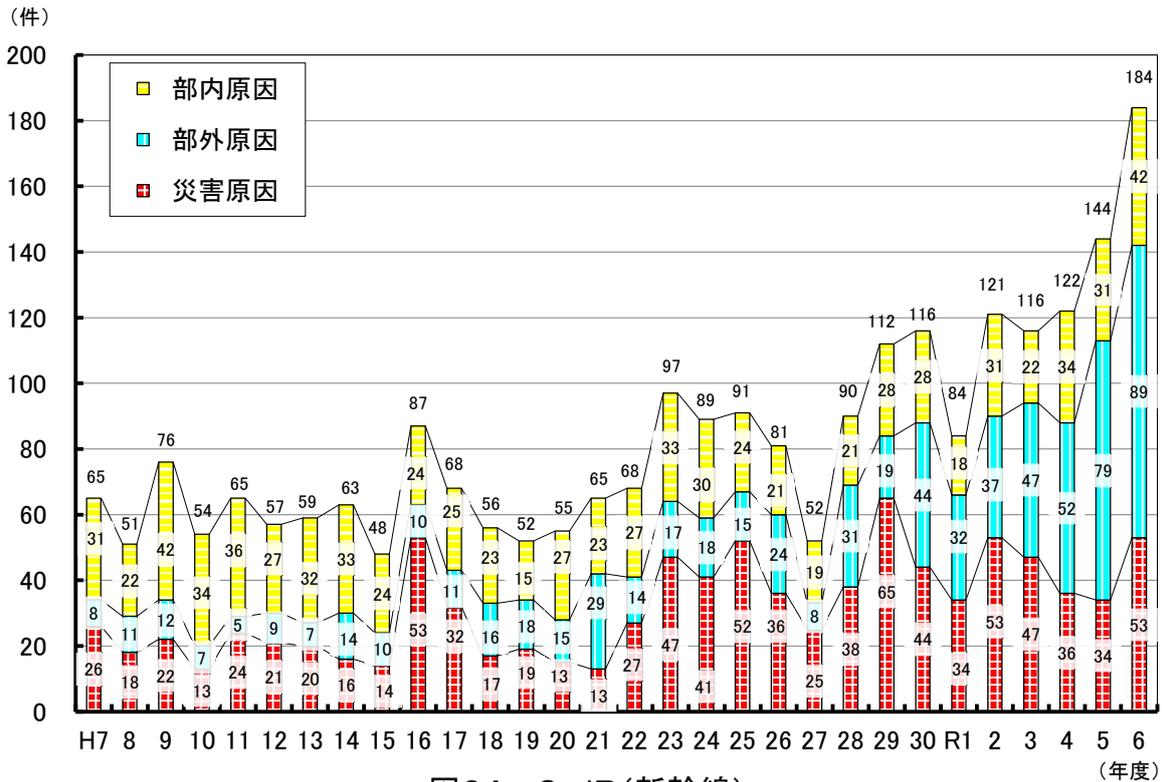


図24-3: JR(新幹線)

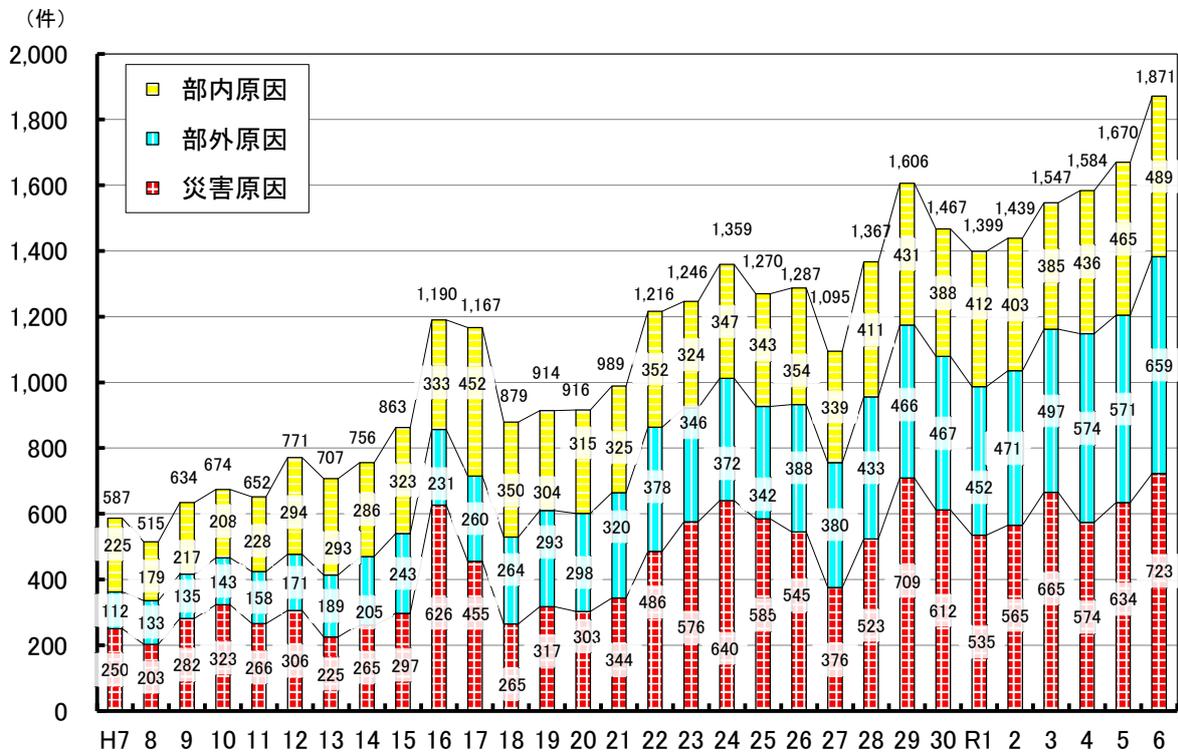


図24-4: 民鉄等(鉄道)

※ 軌道事故等報告規則第6条の規定により鉄道事故等報告規則を準用する軌道を含む。

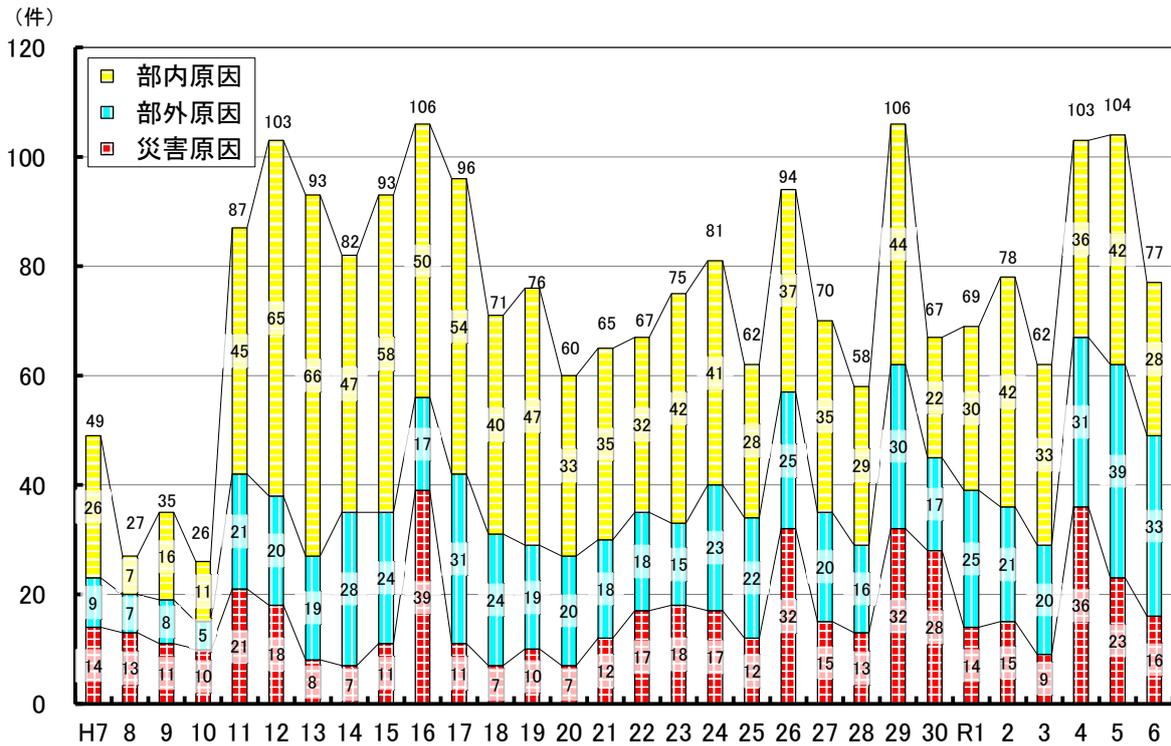


図24-5: 民鉄等(軌道)

(年度)

※ 軌道事故等報告規則第6条の規定により鉄道事故等報告規則を準用する軌道を除く。

表7: 事業者区別の輸送障害件数(令和6年度)

(件)

事業者区分	原因	部内原因				部外原因	災害原因	合計
		鉄道係員	車両	鉄道施設	その他			
JR(在来線)		244	482	277	1003	2,939	1,328	5270
JR(新幹線)		8	22	12	42	89	53	184
民鉄等		58	229	202	489	659	723	1871
	大手民鉄※1	15	40	50	105	345	96	546
	公営※2	1	6	4	11	10	0	21
	新交通・モノレール	2	19	11	32	6	11	49
	中小民鉄※3	40	164	137	341	298	616	1255
	路面電車※4	2	11	15	28	33	16	77
合計		312	744	506	1562	3720	2120	7402
	地域鉄道(再掲)※5	36	151	127	314	286	551	1151
	地域鉄道(鉄道)	34	143	115	292	263	537	1092
	地域鉄道(路面電車)	2	8	12	22	23	14	59

※1 大手民鉄:西武鉄道(山口線)を含む。

※2 公営:東京都交通局(日暮里・舎人ライナー)を含み、東京都交通局(荒川線)を除く。

※3 中小民鉄:準大手鉄道事業者(新京成電鉄、泉北高速鉄道、北大阪急行電鉄、山陽電気鉄道)及び大阪市高速電気軌道(南港ポートタウン線)を含む。

※4 路面電車:軌道事故等報告規則第6条の規定により鉄道事故等報告規則を準用するものを除く。

※5 地域鉄道:一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のことを地域鉄道といい、その運営主体は、JR、一部の大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターである。これらのうち、中小民鉄(50事業者)及び第三セクター(48事業者)を合わせて地域鉄道事業者(98事業者)と呼んでいる(令和7年4月1日現在)。

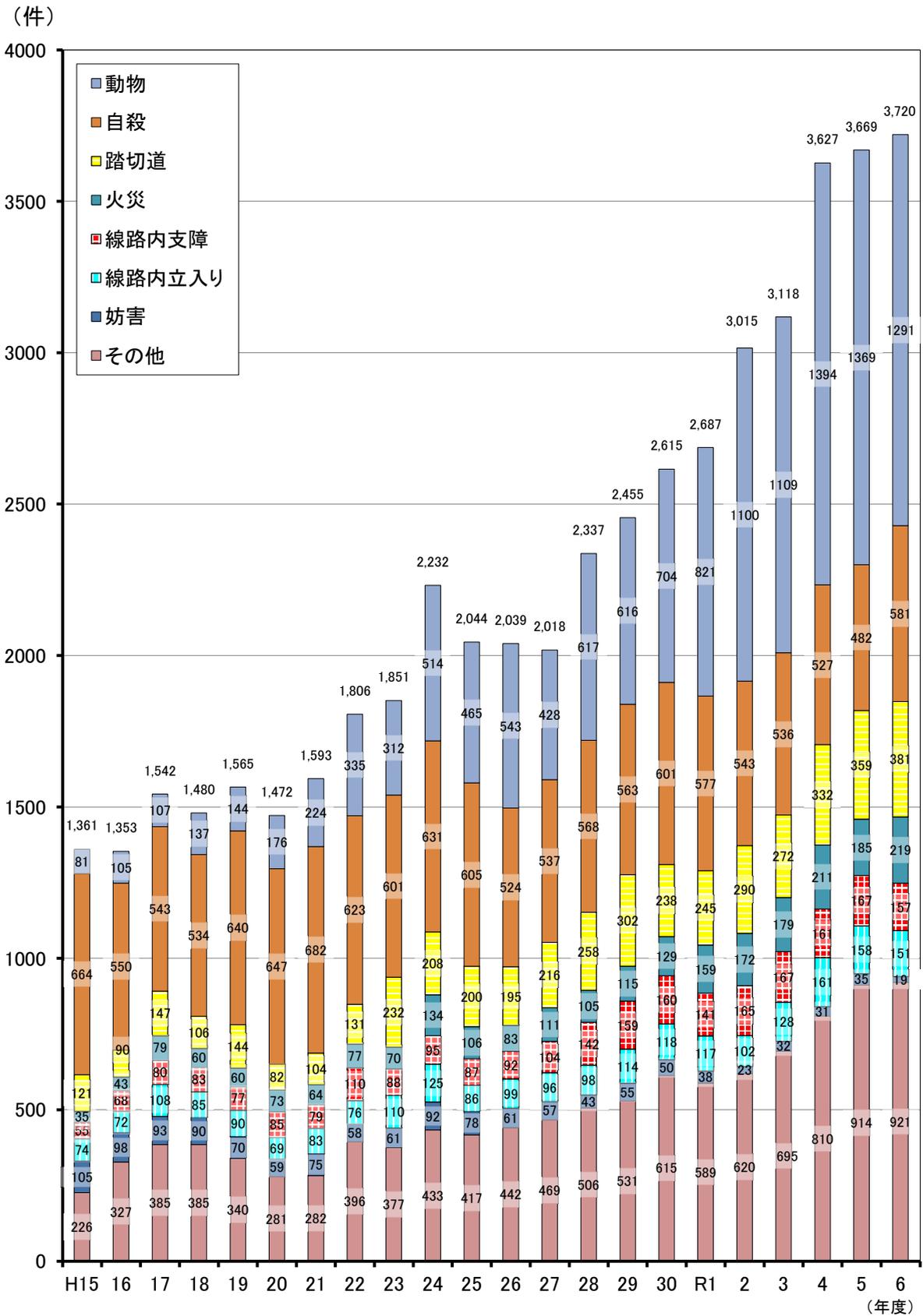


図25: 輸送障害(部外原因)の内訳

5 鉄道に係る電気事故に関する事項

・令和6年度の電気事故は、14件でした。

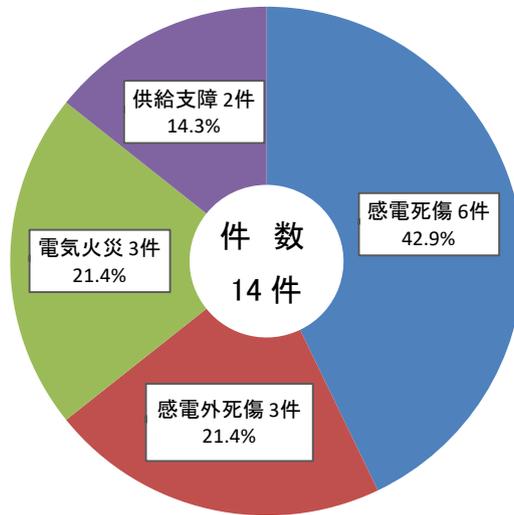


図26: 鉄道に係る電気事故の発生状況(令和6年度)

表8: 鉄道に係る電気事故の内訳(令和6年度)

		感電死傷事故	感電外死傷事故	電気火災事故	供給支障事故	合計
令和6年度		6	3	3	2	14
参 考	令和5年度	5	1	3	0	9
	5年平均 (H31~R5年 度)	6.2	0.2	3.0	0.8	10.2

6 鉄道に係る災害に関する事項

(1) 鉄道施設の災害被害額

- ・鉄道事業者は、被害額が1千万円以上の災害が発生した場合には、鉄道事故等報告規則第8条に基づき、当該災害に対する応急処置が完了した後10日以内に、国へ報告することが義務づけられています。
- ・被害額については、令和7年3月末までに、各事業者から報告のあった応急工事又は復旧工事に要した費用を集計したものであり、令和7年3月末時点で工事中のもの（JR九州肥薩線、くま川鉄道湯前線、JR 東日本米坂線、JR 西日本美祢線等）は、含まれておりません。

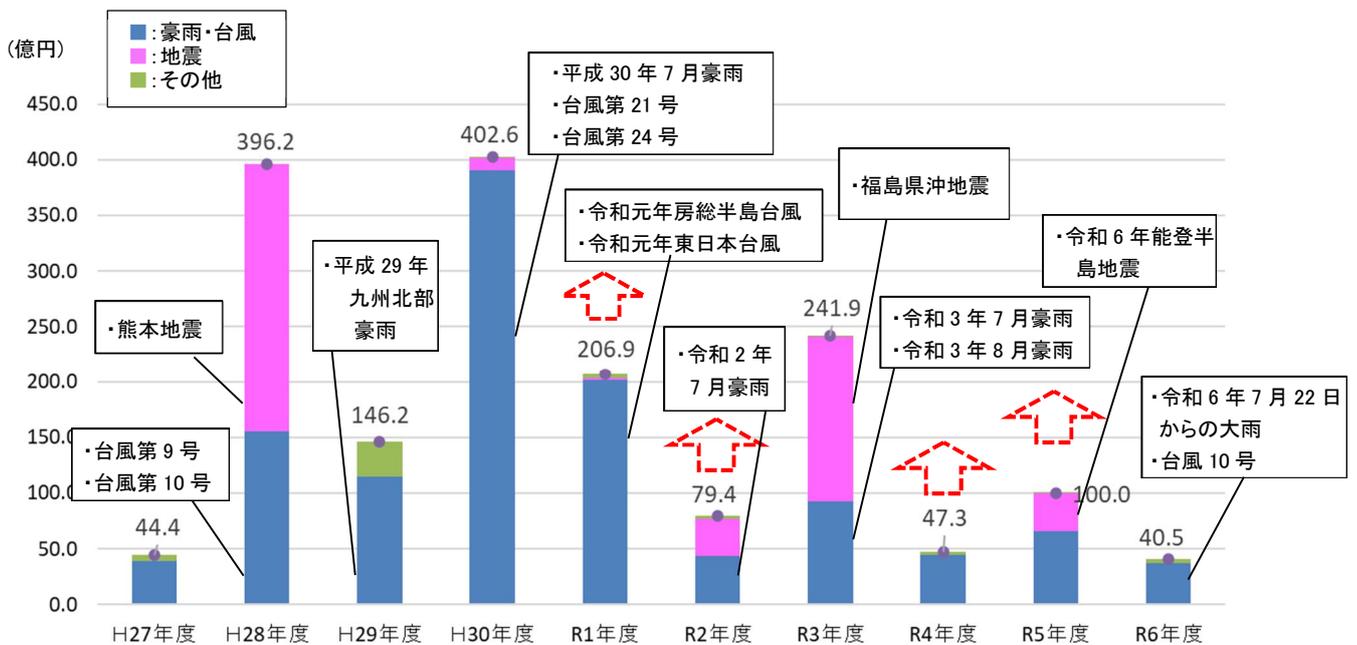


図27：自然災害による鉄道施設の被害額の推移(過去10年間)

※復旧が完了していない鉄道施設の被害額を含めると更に増加

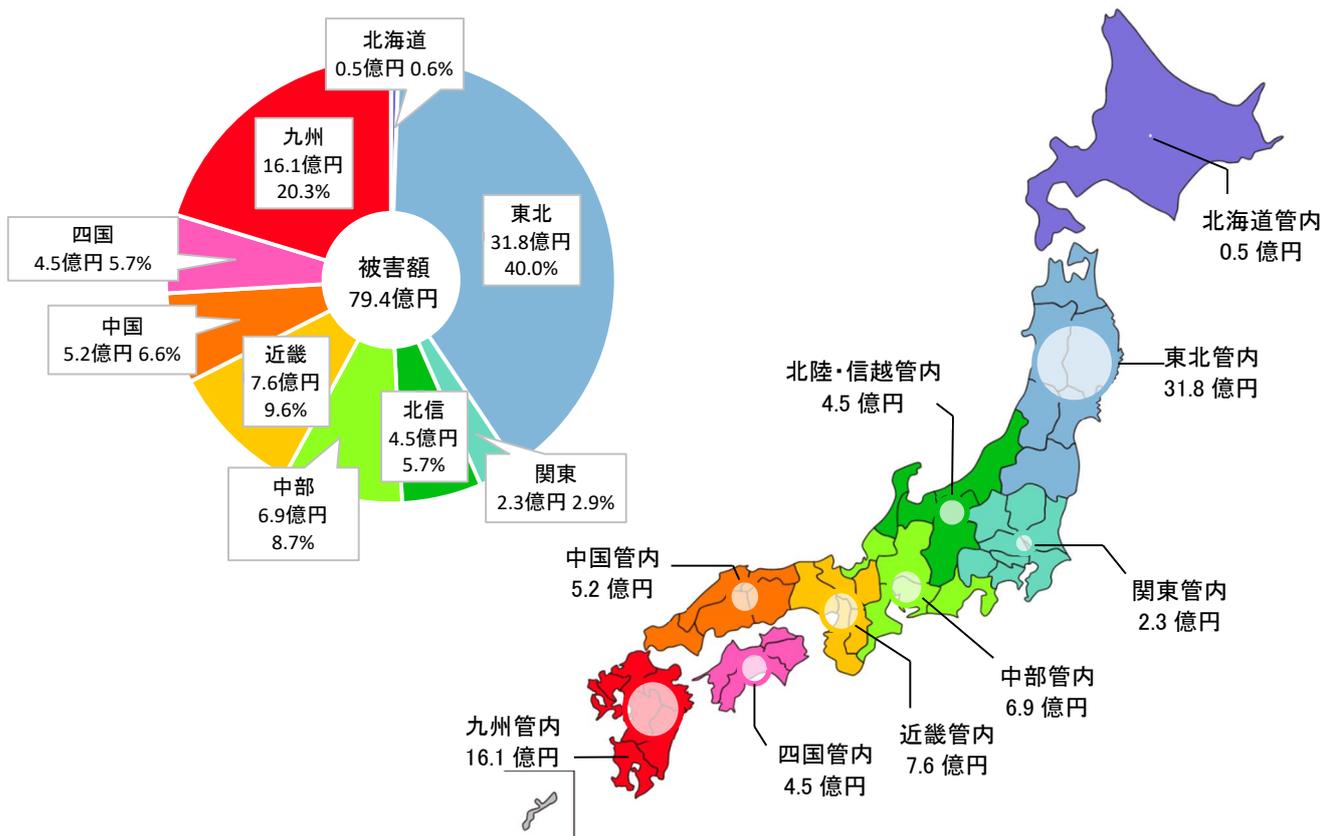


図28-1: ブロック毎・被害額※に基づく整理(令和2年度)

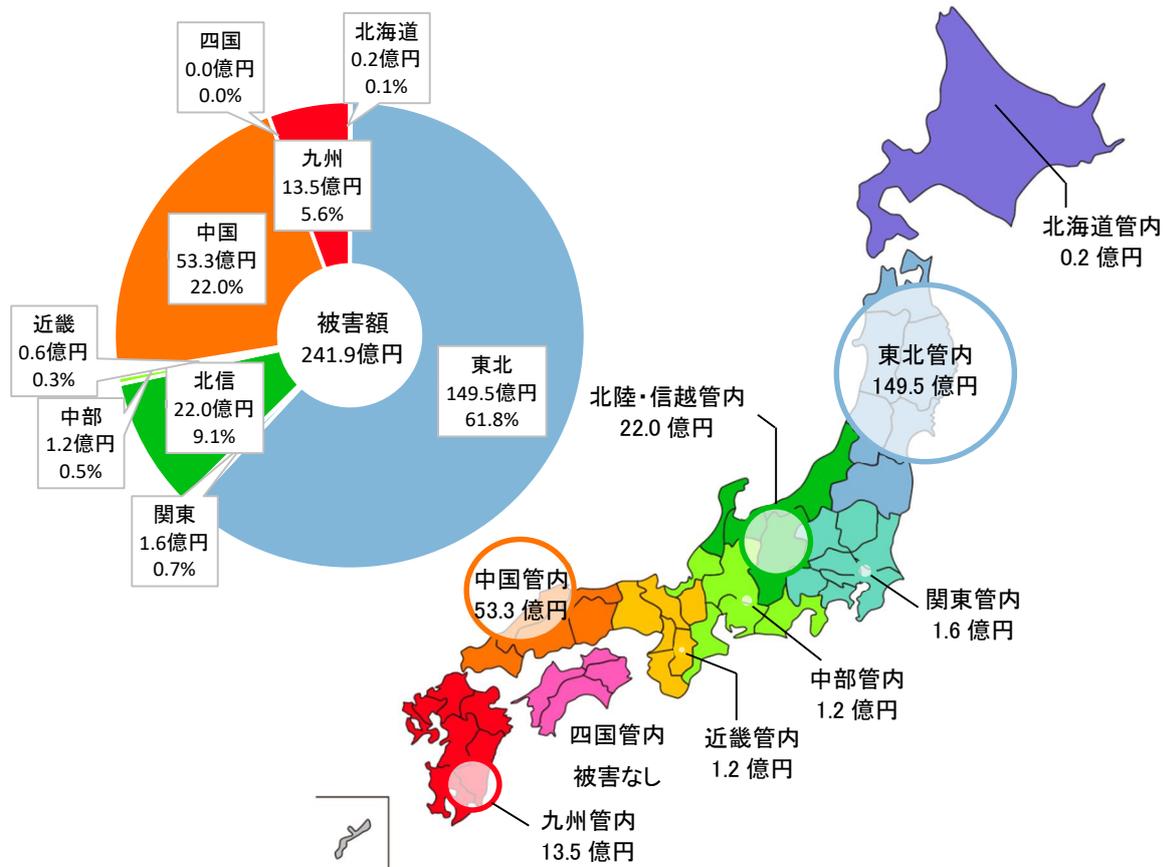


図28-2: ブロック毎・被害額※に基づく整理(令和3年度)

※被害額については、鉄道事故等報告規則第8条に基づき報告された1千万円以上の災害に限る。なお、復旧が完了していない鉄道施設の被害額は含まれていない。

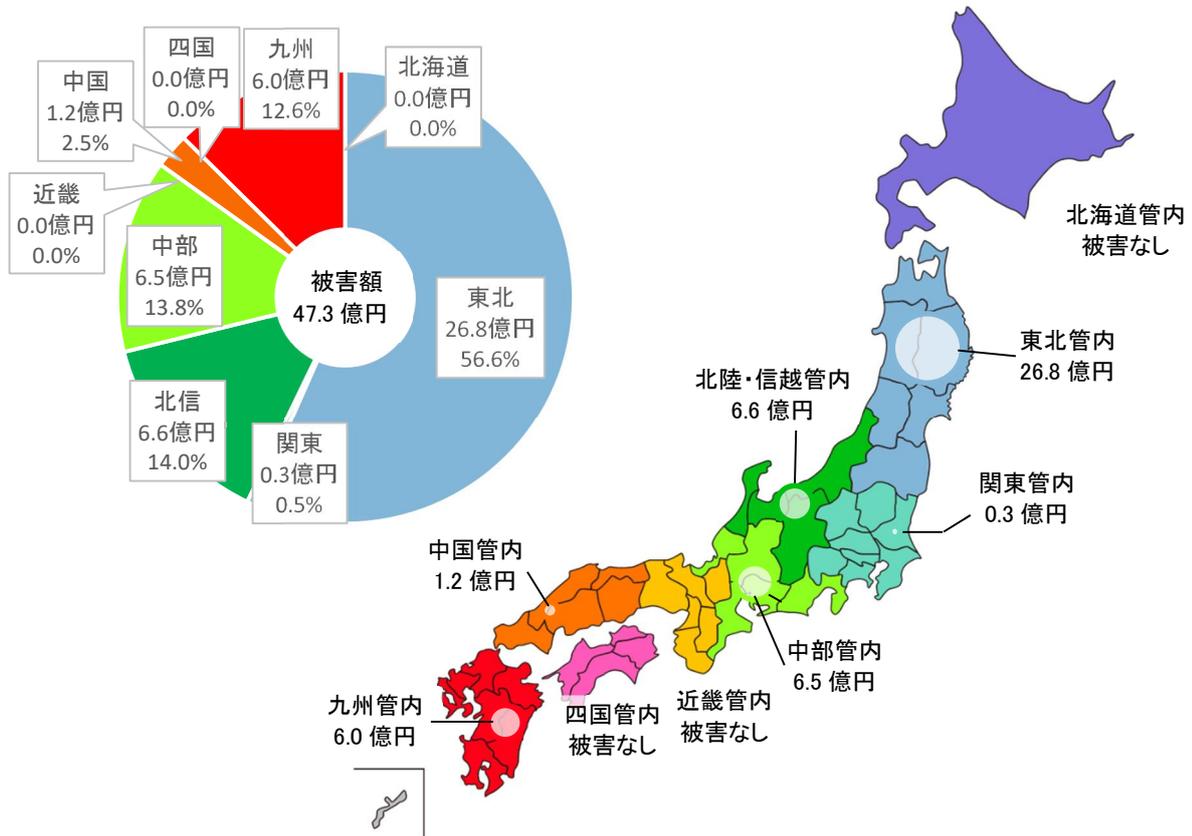


図28-3: ブロック毎・被害額※に基づく整理(令和4年度)

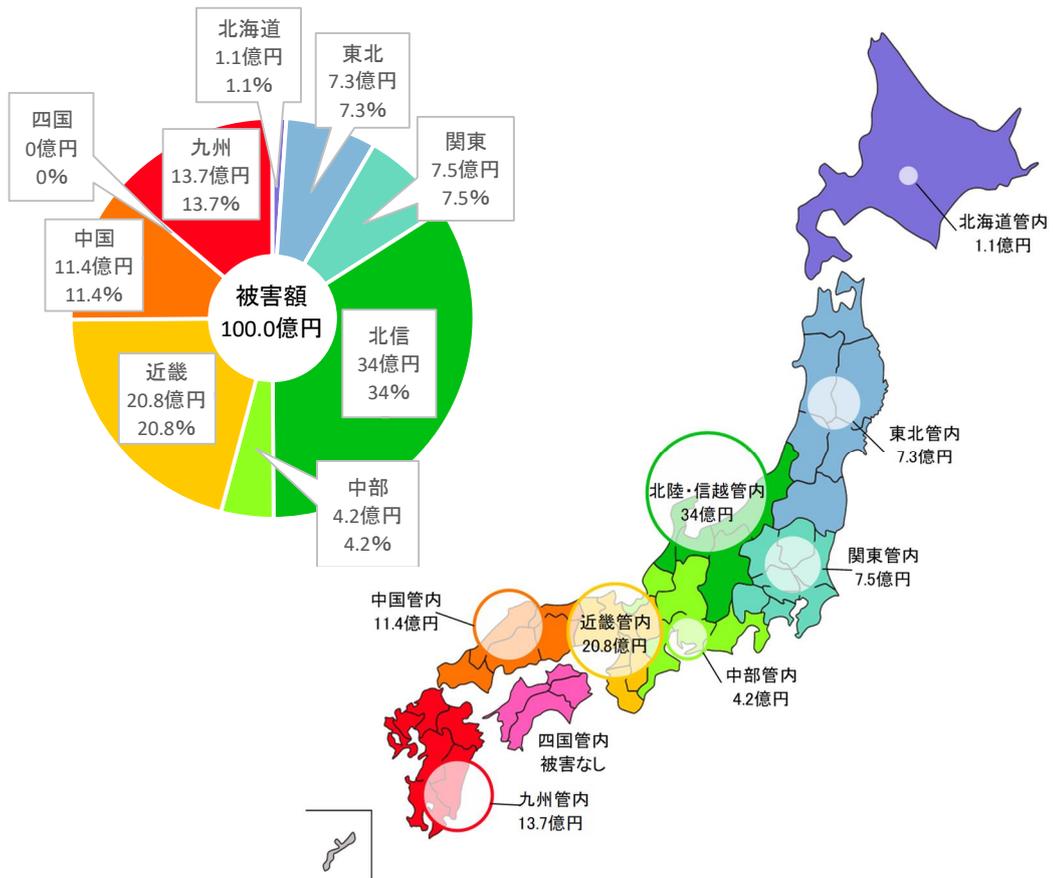


図28-4: ブロック毎・被害額※に基づく整理(令和5年度)

※被害額については、鉄道事故等報告規則第8条に基づき報告された1千万円以上の災害に限る。なお、復旧が完了していない鉄道施設の被害額は含まれていない。

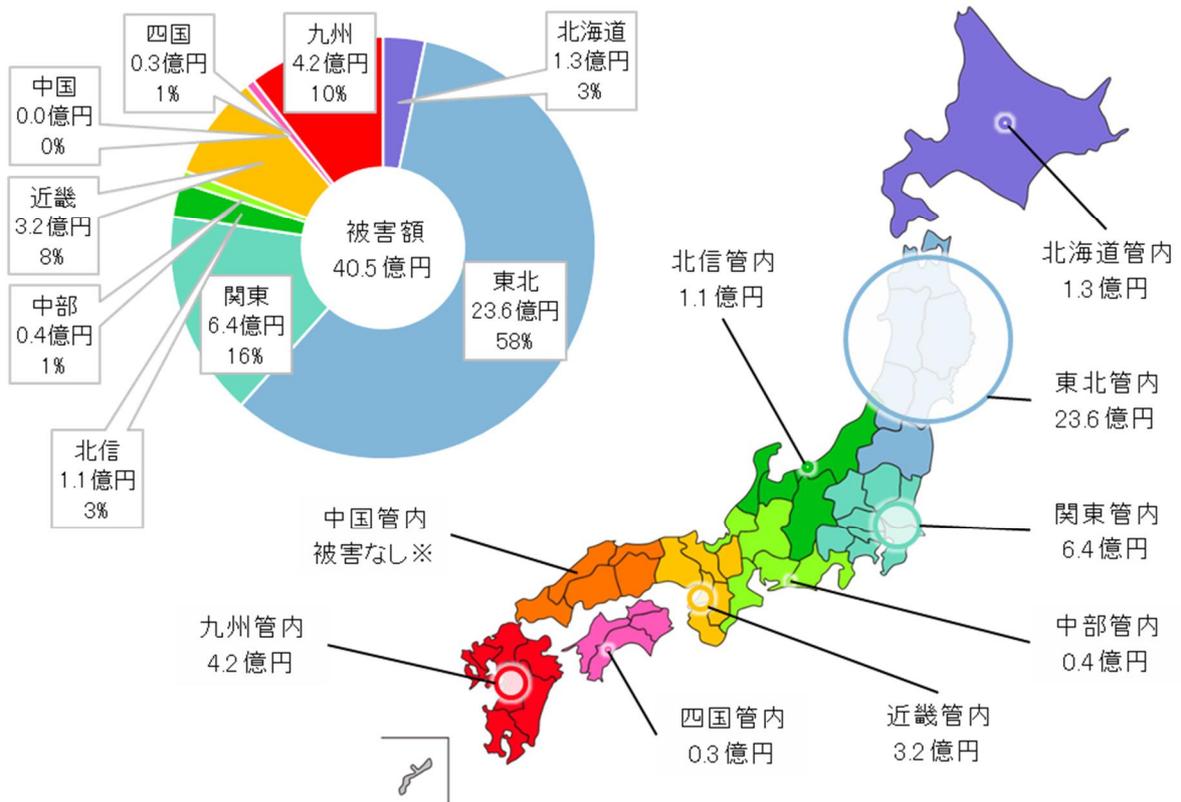


図28-5: ブロック毎・被害額*に基づく整理(令和6年度)

*被害額については、鉄道事故等報告規則第8条に基づき報告された1千万円以上の災害に限る。なお、復旧が完了していない鉄道施設の被害額は含まれていない。

(2) 鉄道施設の被災状況等

・過去5年間の主な災害における鉄道施設の被災状況等は、下表のとおりです。

表9：鉄道施設の被災状況等(令和2年度～令和6年度)

年度	災害名	被災した路線数	被害額
令和2年度	令和2年7月豪雨 ^{※1}	13事業者 20路線 うち橋りょう被害(流失等) 2事業者 3路線 4橋りょう	約38億円
令和3年度	令和3年7月豪雨	4事業者 7路線	約42億円
	令和3年8月豪雨	9事業者 16路線 うち橋りょう被害(流失等) 3事業者 3路線 3橋りょう	約45億円
	令和4年3月福島県沖地震	2事業者 4路線	約148億円
令和4年度	令和4年8月豪雨 ^{※1}	5事業者 11路線 うち橋りょう被害(流失等) 1事業者 3路線 4橋りょう	約33億円
	令和4年台風14号	2事業者 8路線	約5億円
	令和4年台風15号 ^{※1}	3事業者 4路線	約3億円
令和5年度	令和5年台風2号	5事業者 5路線	約20億円
	令和5年6月29日からの大 雨 ^{※1}	3事業者 6路線 うち橋りょう被害(流失等) 1事業者 2路線 2橋りょう	約16億円
	令和5年台風13号	3事業者 3路線	約6億円
	令和6年能登半島地震 ^{※1}	7事業者 10路線	約34億円
令和6年度	令和6年7月25日からの大 雨 ^{※1}	3事業者 4路線	約16億円
	令和6年台風10号	6事業者 6路線	約12億円
	令和6年10月22日の大雨	1事業者 2路線	約4億円

※1 復旧が完了していない鉄道施設の被害額を含めると更に増加する。

※2 被害額については、復旧が完了していないJR九州肥薩線、くま川鉄道湯前線、JR東日本米坂線、JR西日本美祢線等は含まれていない。

※3 被災した路線数については、国土交通省がHPに公表している被害状況等のとりまとめにおける、施設被害による運転見合わせ路線数を計上している。

7 輸送の安全に関わる行政指導等に関する事項

7.1 保安監査の実施状況

- ・国土交通省では、鉄軌道輸送の安全を確保するための取組が適切であるかどうか、施設及び車両の管理及び保守並びに運転取扱いが適切であるかどうかについて、保安監査を実施しています。
- ・令和6年度は、全国218鉄軌道事業者(令和7年3月末現在)のうち、保安監査を77の鉄軌道事業者に対して計84回実施しました。このうち、計画的な保安監査を計72回実施し、特に必要があると認められる場合に行う保安監査を計12回実施しました。¹
- ・これらの保安監査の結果に基づいて29の鉄軌道事業者に対し、事業改善命令を1件、文書による行政指導を計28件行い、改善を求めました。このうち、特に必要があると認められる場合に行う保安監査については、10の鉄軌道事業者に対し、事業改善命令を1件、文書による行政指導を計9件行いました。¹

¹ この件数とは別に、鉄道事業者から業務の委託を受けた者に対して、特に必要があると認められる場合に行う保安監査を3回実施し、文書による行政指導を計3件行いました。

表10: 特に必要があると認められる場合に行う保安監査の結果に基づく

行政指導の実施状況(令和6年度)

事業者	文書発出日	行政指導の概要
真岡鐵道	R6.8.5	<p>【関東運輸局】</p> <p>貴社所属の運転士1名が、仕業前に実施する酒気帯びの有無の確認のうち、アルコール検知器を用いた検査(以下「アルコール検査」という。)を適切に行わないまま、列車又は車両(以下「列車等」という。)を操縦していたことが令和6年6月18日に判明した。</p> <p>これを受けて、令和6年6月19日及び7月17日～19日に保安監査を実施したところ、下記のとおり改善を要する事項が認められたことから、改善措置を講ずるよう指示する。</p> <p>改善措置を講ずるにあたっては、当該事項に係る業務の実施方法、実施状況、管理方法等の妥当性について検証する等により、背後要因を含め当該事項が発生した原因を究明したうえで、再発防止に必要な改善策を策定するとともに、鉄道輸送の安全に係る業務が確実に実施できるよう留意すること。</p> <ol style="list-style-type: none"> アルコール検査の実施については、運転取扱心得(令和2年1月改正。以下「実施基準」という。)及び運転作業要領(令和2年7月改正。以下「社内規程」という。)に規定したにも関わらず、以下の状況であることを確認した。 <ol style="list-style-type: none"> アルコール検査において、アルコールが検出しないことを確かめることなく運転士1名を乗務させていたこと。 実施基準及び社内規程に規定した以降も、2名を除く運転士のアルコール検査が継続的に行われていなかったこと。 <p>また、アルコールが検知し、酒気を帯びた状態であるにも関わらず、1名が運転指令業務を行っていたことを確認した。</p> <p>さらに、安全統括管理者及び運転管理者は、上述の実態を把握していながら、必要な措置を講じておらず、輸送の安全の確保に関する業務の統括管理並びに列車の運行、運転士及び車掌の資質の保持その他の運転に関する業務の管理が不十分であることが認められた。</p> <p>このため、アルコール検査及び酒気帯びの有無の確認については実施基準及び社内規程に基づき確実に実施すること。また、安全統括管理者が、輸送の安全を確保するため、現場の状況を掌握し、必要な指示を的確に行う等の現場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> <ol style="list-style-type: none"> 酒気帯びの有無の確認の実施方法等については、令和2年に実施基準及び社内規程に規定したが、酒気帯びの有無の確認を必要とする運転士に対し、酒気帯びの有無の確認を確実に実施するために必要な教育及び訓練が行われていないことを確認した。 <p>また、運転指令や運転士を新たに業務に従事させる場合の教育及び訓練の実施記録、並びに知識及び技能を保有していることを確認した記録がなく、安全統括管理者兼運転管理者及び乗務員指導管理者(以下「管理者」という。)が職員の資質の管理が十分に行えないことを確認した。</p> <p>よって、教育及び訓練並びに知識及び技能の保有の確認については、管理者が適切に管理できる体制に改善すること。</p> <ol style="list-style-type: none"> 列車等の運転に直接関係する作業を行う係員の身体機能検査について、検査の結果が「要精密検査」や「要再検査」とされている複数の係員に対し、管理者が作業を行うのに支障がないことを確かめていないことを確認した。 <p>よって、同係員の身体機能検査について、検査の結果が作業を行うのに支障がないことを確認し、管理者が適切に管理できる体制に改善すること。</p> <ol style="list-style-type: none"> 保安通信設備の車上設備について、当初は列車無線機を搭載することとし、補助的に携帯電話機を運転士に携帯させていたが、運転保安上の問題の有無について検討を行うことなく、列車無線機を取り外していることを確認した。 <p>よって、列車運行に使用する設備の取扱い等を変更する場合には、関係部署と確実に調整するとともに変更後の設備が運転保安上問題ないことを検討できる体制に改善すること。</p>

事業者	文書発出日	行政指導の概要
熊本市	R6.9.20	<p>【九州運輸局】</p> <p>貴局において、令和6年1月以降、走行中に車両の扉が開いた状態で走行させた重大インシデント事象や軌道信号を確認せずに信号が停止表示の状態にも関わらず信号を冒進した事象など複数の事象が発生しており、当局から貴局に対して、その事象が発生した都度、事象の原因究明及び再発防止対策を指示してきたところであるが、令和6年7月26日に田崎橋停留場から二本木口停留場間において、車両が脱線する事故が発生した。</p> <p>これらを受けて、令和6年7月10日から12日、同年8月5日から7日に保安監査を実施した。その結果、下記のとおり改善を要する事項が認められたことから、改善措置を講ずるよう指示する。</p> <p>なお、改善措置を講ずるにあたっては、現行の安全管理体制の問題について検証した上で必要な検討を行い、安全統括管理者を中心とした確実な安全管理体制の再構築を図り、令和6年9月2日に発生した走行中に車両の扉が開いた状態で走行させた事象を含めた重大インシデントや信号を冒進した事象に係る取り組み状況、下記事項に係る実施計画、実施方法、実施状況等の妥当性について検証を行い、背後要因を含めた原因究明と再発防止対策を策定することにより、輸送の安全に係る業務を適切に実施すること。</p> <ol style="list-style-type: none"> 軌道運転規則第7条の2及び軌道運転取扱心得第7条に規定する動力車を操縦する作業を行う係員に対する教育の実施並びに知識及び技能の保有の確認に関して、次のことを確認した。 <ol style="list-style-type: none"> 上熊本車両工場に所属する運転士(3名)に対する教育の実施に関する令和5年度の実施計画を策定しておらず、同運転士に対する教育が行われていなかったこと。 令和5年4月19日及び同年9月29日に実施した運転士の知識及び技能の保有の確認の結果、一部の運転士(2名)の技能の結果が基準に達していないにも関わらず、動力車を操縦する作業に就かせていたこと。 上記(2)の運転士のうち1名が令和6年5月2日6時29分頃、上熊本停留場において信号冒進を発生させたことから、熊本市交通局の内部規程に基づき、事故防止や運転技術に関する指導等を実施することとしているが、その実施した教育の内容及びその後の改善状況の記録が残されていないため、当該運転士の令和6年7月10日の運転取扱いの状況をドライブレコーダーの映像記録により確認したところ、軌道運転取扱心得第48条に規定する信号等に対する確認呼称を実施せずに動力車の操縦を行っていたこと。 <p>よって、動力車を操縦する作業を行う係員に対する教育並びに当該作業を行うのに必要な知識及び技能の保有の確認に関する実施方法を検証した上で必要な見直しを行い、当該係員に対する教育並びに知識及び技能の保有の確認を適切に実施するための管理体制を構築すること。また、管理体制を構築した際は、当該係員を管理する者を含む関係者に対する教育を実施すること。</p> 軌道運転規則第7条の2及び軌道運転取扱心得第7条に規定する動力車を操縦する作業を行う係員に対する適性検査(身体機能検査)について、一部の運転士(2名)の視機能(視力)の結果が動力車操縦者運転免許に関する省令第8条の2の別表2に規定する基準に達していないにも関わらず、動力車を操縦する作業に就かせていたことを確認した。 <p>よって、動力車を操縦する作業を行う係員が作業を行うのに必要な適性を保有していないおそれがある場合における当該係員への措置を講じるとともに、必要な適性を保有していることを確かめた後でなければ動力車を操縦する作業を行わせないように管理体制の見直しを行うこと。</p> 軌道運転規則第8条及び同規則第9条並びに軌道運転取扱心得第8条及び同心得第9条に規定する動力車を操縦する作業を行う係員に対する就業前後に行う心身の状態の確認を行う場である点呼について、令和6年5月の点呼の記録において、次のことを確認した。 <ol style="list-style-type: none"> 点呼を実施していないにも関わらず、点呼の実施内容を記録する点呼簿(以下「点呼簿」という。)に既に点呼が完了した旨の記録が記入されていたこと。 点呼実施後の点呼簿に車両出庫時の点検の結果が記載されていないにも関わらず、点呼執行者及び管理者の確認印がある点呼簿が散見されること。 <p>よって、動力車を操縦する作業を行う係員に対する点呼の実施方法を検証した上で必要な見直しを行い、当該係員に対する心身の状態の確認及び当該係員に対する監督を適切に実施するための管理体制を構築すること。また、管理体制を構築した際は、点呼執行者を含む関係者に対する教育を実施すること。</p> 軌道運転規則第10条並びに軌道整備心得第10条に規定する軌間の保持及び同心得第14条に規定する軌条の水準の保守について、軌道に関する定期検査の結果、同心得に定める軌間と水準の値が同心得に定める基準値を超過している箇所が複数あったにも関わらず、整備をしていないことを確認した。 <p>よって、速やかに同心得に基づき必要な措置を講ずるとともに、軌道の整備が適切に実施されるよう軌道の保守に関する管理体制の見直しを行うこと。</p>

事業者	文書発出日	行政指導の概要
東京地下鉄	R6.10.30	<p>【鉄道局】</p> <p>令和6年9月12日から全国の鉄軌道事業者に対し指示した「鉄道車両における輪軸の緊急点検」の過程において、貴社及びメトロ車両株式会社よりメトロ車両株式会社による作業記録の書き換えなどの不適切事案の報告があった。こうした作業記録の書き換えについては、輸送の安全確保の仕組みを根底から覆す行為であり、到底容認できるものではないことから、国土交通省において鉄道事業法に基づく保安監査を実施したところ、「1. 確認された事実関係」に示す事実が明らかとなったことから、速やかに「2. 講ずべき措置」に示す改善措置を講ずるよう指示する。</p> <p>1. 確認された事実関係</p> <p>(ア) 規程類に関する実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先との契約に圧入力値に関して規定された数値を逸脱した場合の取扱い等についての規定があったにも関わらず、委託先の規程類にそれらが反映されておらず、委託先において輪軸の圧入作業が適切に実施できる体制となっていなかった。 <p>(イ) 現場における圧入作業の実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先において、規定等から逸脱した輪軸をそのまま使用する運用が、長く職場内で口頭で漫然と踏襲されていた。 ・委託先において、圧入力値の下限を下回ると問題であるが、上限を上回っても問題はないと認識していた。 <p>(ウ) 係員の知識と教育の実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先において、輪軸組立作業の知識に関する教育が体系的に行われていなかった。 <p>(エ) 作業記録の書き換えの実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先において、作業記録の書き換えが可能であり実際に書き換えていた。 ・委託先において、作業記録の書き換えは職場内で口頭で漫然と踏襲されていた。 <p>(オ) 作業の管理の実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・管理的立場にいる者が、輪軸の使用の可否に係る判断に必要な確認を行っていなかった。 <p>以上の確認された事実関係は、鉄道に関する技術上の基準を定める省令第87条第4項及び鉄道事業法第18条の3第2項に抵触する。</p> <p>2. 東京地下鉄株式会社が講ずべき措置</p> <p>「2. 確認された事実関係」を踏まえ、東京地下鉄株式会社が講ずべき措置を以下に記載する。</p> <p>(1) 規程類の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先の規程類ひいては実作業にそれらが反映されるよう、適切に管理できる体制に改善すること。 <p>(2) 教育体制の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先の圧入作業に関する教育及び訓練の管理ができるよう改善すること。 <p>(3) 作業記録の書き換えの防止</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先との協議のもと、作業記録の書き換えが容易に行われのない仕組みを確立するとともに、貴社において必要な確認を行うこと。 ・委託先における内部監査等の仕組みを検証し、不適切な取扱いが見過ごされない体制を整備すること。 <p>(4) 安全管理体制の点検と見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同様の問題が他の作業や部門で無いか点検し、必要な見直しを行うこと。

事業者	文書発出日	行政指導の概要
京王電鉄	R6.10.30	<p>【鉄道局】</p> <p>令和6年9月12日から全国の鉄軌道事業者に対し指示した「鉄道車両における輪軸の緊急点検」の過程において、貴社及び京王重機整備株式会社より京王重機整備株式会社による作業記録の書き換えなどの不適切事案の報告があった。こうした作業記録の書き換えについては、輸送の安全確保の仕組みを根底から覆す行為であり、到底容認できるものではないことから、国土交通省において鉄道事業法に基づく保安監査を実施したところ、「1. 確認された事実関係」に示す事実が明らかとなったことから、速やかに「2. 講ずべき措置」に示す改善措置を講ずるよう指示する。</p> <p>1. 確認された事実関係</p> <p>(ア) 規程類に関する実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先との契約に圧入力値に関して規定された数値を逸脱した場合の取扱い等についての規定があったにもかかわらず、委託先の規程類にそれらが反映されておらず、委託先において輪軸の圧入作業が適切に実施できる体制となっていなかった。 <p>(イ) 現場における圧入作業の実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先において、規定等から逸脱した輪軸をそのまま使用する運用が、長く職場内で口頭で漫然と踏襲されていた。 ・委託先において、下限値を狙って圧入作業を行っていた。 <p>(ウ) 係員の知識と教育の実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先において、輪軸組立作業の知識に関する教育が体系的に行われていなかった。 <p>(エ) 作業記録の書き換えの実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先において、作業記録の書き換えが可能であり実際に書き換えていた。 ・委託先において、作業記録の書き換えは職場内で口頭で漫然と踏襲されていた。 ・管理的立場にいる者が、輪軸の使用の可否に係る判断に必要な確認を行っていなかった。 <p>以上の確認された事実関係は、鉄道に関する技術上の基準を定める省令第87条第4項及び鉄道事業法第18条の3第2項に抵触する。</p> <p>2. 京王電鉄株式会社が講ずべき措置</p> <p>「2. 確認された事実関係」を踏まえ、京王電鉄株式会社が講ずべき措置を以下に記載する。</p> <p>(1) 規程類の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先の規程類ひいては実作業にそれらが反映されるよう、適切に管理できる体制に改善すること。 <p>(2) 教育体制の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先の圧入作業に関する教育及び訓練の管理ができるよう改善すること。 <p>(3) 作業記録の書き換えの防止</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先との協議のもと、作業記録の書き換えが容易に行われない仕組みを確立するとともに、貴社において必要な確認を行うこと。 ・委託先における内部監査等の仕組みを検証し、不適切な取扱いが見過ごされない体制を整備すること。 <p>(4) 安全管理体制の点検と見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同様の問題が他の作業や部門で無いか点検し、必要な見直しを行うこと。
JR 東日本	R6.10.30	<p>【鉄道局】</p> <p>令和6年9月12日から全国の鉄軌道事業者に対し指示した「鉄道車両における輪軸の緊急点検」に基づき、貴社より、平成20年～平成29年において、規定等から逸脱した輪軸をそのまま使用していた、作業記録を書き換えていた等の報告があった。当該事案の判明を受け、国土交通省において鉄道事業法に基づく保安監査を実施したところ、当該事案が事実であることが確認された。こうした作業記録の書き換えについては、輸送の安全確保の仕組みを根底から覆す行為であり、到底容認できるものではない。</p> <p>また、当局は輸送の安全に関する情報について、その内容等を踏まえ、全国の鉄軌道事業者に共有し注意喚起を図る等必要な対応を行っており、これらの事案について、速やかに当局に報告がされなかったことは遺憾である。</p> <p>貴社においては、輸送の安全に関する情報等の共有について現時点で問題がないか、また、同様の問題が他の作業や部門でないか等の安全管理体制について改めて点検し、不適切な事案が生じた際に、速やかに報告を行うことのできる仕組みを構築すること。</p>

事業者	文書発出日	行政指導の概要
東急電鉄	R6.10.30	<p>【鉄道局】</p> <p>令和6年9月12日から全国の鉄軌道事業者に対し指示した「鉄道車両における輪軸の緊急点検」の過程において、貴社及び株式会社総合車両製作所より株式会社総合車両製作所による作業記録の書き換えなどの不適切事案の報告があった。こうした作業記録の書き換えについては、輸送の安全確保の仕組みを根底から覆す行為であり、到底容認できるものではないことから、国土交通省において鉄道事業法に基づく保安監査を実施したところ、「1. 確認された事実関係」に示す事実が明らかとなったことから、速やかに「2. 講ずべき措置」に示す改善措置を講ずるよう指示する。</p> <p>1. 確認された事実関係</p> <p>(ア) 規程類に関する実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輪軸の圧入作業を安全管理規程類(業務の受委託に関する事項)に基づかず、委託していた。 ・委託先において、圧入力値に関する規定や、規定された数値を逸脱した場合の取扱い等についての規程類がなく、事業者から図面を入手して圧入力値を確認したり、図面がない場合は自ら圧入力値を算出したりしていた <p>(イ) 現場における圧入作業の実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先において、規定等から逸脱した輪軸をそのまま使用することが長く職場内で口頭で漫然と踏襲されていた。 ・委託先において、圧入力値の基準範囲を逸脱しても問題はないと認識していた。 <p>(ウ) 係員の知識と教育の実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先において、輪軸組立作業の知識に関する教育が体系的に行われていなかった。 <p>(エ) 作業記録の書き換えの実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先において、作業記録の書き換えが可能であり実際に書き換えていた。 ・委託先において、作業記録の書き換えは職場内で口頭で漫然と踏襲されていた。 <p>(オ) 作業の管理の実態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・管理的立場にいる者が、輪軸の使用の可否に係る判断に必要な確認を行っていなかった。 <p>以上の確認された事実関係は、鉄道に関する技術上の基準を定める省令第87条第4項及び鉄道事業法第18条の3第2項に抵触する。</p> <p>2. 東急電鉄株式会社が講ずべき措置</p> <p>「2. 確認された事実関係」を踏まえ、東急電鉄株式会社が講ずべき措置を以下に記載する。</p> <p>(1) 規程類の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・圧入作業に関する社内規程類を整備すること。 ・委託先の規程類については実作業に自社の社内規程類が反映されるよう、適切に管理できる体制に改善すること。 <p>(2) 教育体制の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先の圧入作業に関する教育及び訓練の管理ができるよう改善すること。 <p>(3) 作業記録の書き換えの防止</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託先と協議のもと、作業記録の書き換えが容易に行われない仕組みを確立するとともに、貴社において必要な確認を行うこと。 ・委託先における内部監査等の仕組みを検証し、不適切な取扱いが見過ごされない体制を整備すること。 <p>(4) 安全管理体制の点検と見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同様の問題が他の作業や部門で無いか点検し、必要な見直しを行うこと。
伊豆急行	R6.12.13	<p>【中部運輸局】</p> <p>法令で定められた車両の定期検査(状態・機能検査)において、一部の車両で絶縁抵抗試験及び自動列車停止装置の機能検査が、令和5年11月から令和6年6月まで未実施であったことが令和6年7月5日に判明した。また、同月9日に、検査表には未実施であった項目について検査実施済みである旨記載していることが認められたことから、貴社において更なる調査を実施した結果、検査未実施は当該2項目に限られることが同年8月20日に判明した。</p> <p>これを受けて、貴社に対して、令和6年8月27日及び28日並びに9月17日及び18日に保安監査を実施したところ、下記のとおり改善を要する事項が認められたことから、改善措置を講ずるよう指示する。</p> <p>改善措置を講ずるにあたっては、当該事項に係る業務の実施計画、実施方法、実施状況及び管理方法等の妥当性について検証する等により、背後要因を含め当該事項が発生した原因を究明したうえで、このような事象が二度と発生しないよう、再発防止に必要な改善策を策定するとともに、法令の遵守について関係者に徹底すること。</p> <p>1. 車両整備実施基準第7条で定める車両の月検査において、絶縁抵抗試験及び自動列車停止装置の機能検査の一部が未実施であったこと、また、これら未実施であった検査項目が検査表には実施済みである旨の記載がされていたことを確認した。</p> <p>よって、車両の定期検査を適切に実施し、これらの検査結果を確実に記録として保存するよう、必要な措置を講ずること。また、検査の実施状況等を把握するため、管理体制を構築すること。</p>

事業者	文書発出日	行政指導の概要
相模鉄道	R6.12.27	<p>【関東運輸局】</p> <p>法令で定められた車両の定期検査(全般検査・重要部検査)の一部(試運転の検査項目)において、「減速の能力」に係る検査記録の測定データを書き換えた車両(一編成)を事業の用に供していたことが令和6年11月27日に判明した。</p> <p>これを受けて、令和6年12月5日及び6日に保安監査を実施したところ、下記のとおり改善を要する事項が認められたことから、改善措置を講ずるよう指示する。</p> <p>改善措置を講ずるにあたっては、当該事項に係る業務の実施計画、実施方法、実施状況及び管理方法等の妥当性について検証する等により、背後要因を含め当該事項が発生した原因を究明したうえで、再発防止に必要な改善策を策定するとともに、法令やルールの遵守について関係者に徹底すること。</p> <p>車両実施基準第55条で定める定期検査の記録において、試運転に係る検査項目の一部(減速の能力:減速度測定記録)の結果の数値が書き換えられていることを確認した。また、書き換えを行った測定記録は雨天時の試運転によるものであったが、雨天の場合を含めた試運転における減速度の確認方法や規定値について、社内規程やマニュアル等への体系的な定めがなく、口頭による伝承により引き継がれている等の実態であることを確認した。</p> <p>よって、測定記録の書き換えが容易に行われない仕組みに改善すること。また、試運転における減速度測定の実施方法や規定値に関する社内規程等を体系的に整備するとともに、これに基づき教育を実施し、試運転の適切な実施を管理できる体制に改善すること。</p>
JR北海道	R7.3.31	<p>【北海道運輸局】</p> <p>令和6年11月9日、函館線砂川駅構内において、滝川保線管理室の職員が保安体制をとらずに線路内に立ち入り貨物列車から気笛吹鳴を受ける待避不良を発生させ、さらに当該事象を上部組織に報告する際、保安体制をとっていたという虚偽の報告をしていたことが判明した。こうした虚偽報告については、輸送の安全確保の仕組みを根底から覆す行為であり、到底容認できるものではないことから、鉄道事業法に基づく保安監査を実施したところ、記1. から記3. のとおり改善を要する事実が認められた。</p> <p>さらに、令和6年11月16日に函館線森駅～石倉駅間において貨物列車の脱線事故が発生した際、安全確認の実施を指示することなく対向列車に対し当該脱線現場を通過させたほか、池田保線管理室においては徒歩巡視の際、線路閉鎖の手続きを適切に講じることなく線路内に立ち入ることが常態化するなど、記4. のとおり安全の根幹に関わる不適切な行動を繰り返し発生させていることも認められた。</p> <p>貴社においては、これまで2度の事業改善命令を受け、現在は「安全計画2026」に基づき安全確保に係る取組を進めているところであるが、こうした事象が多発している状況を勘案すると、これまでの取組が適切に進捗しているとは言い難い状況であり、記5. に掲げる措置について速やかに講ずるよう指示する。</p> <p>1. 貴社においては、令和6年11月9日に函館線砂川駅構内で、滝川保線管理室の職員が保安体制をとらずに線路内に立ち入りレール締結装置の交換作業中に貨物列車から気笛吹鳴を受ける待避不良を発生させた。</p> <p>貴社は、保守作業等を行う従事員の触車事故を防止するため、安全上必要な措置等について安全管理規程第43条の関係規程として「工務関係触車事故防止マニュアル」(以下「触車事故防止マニュアル」という。)を策定しているが、11月9日の作業において以下の事実を確認した。</p> <p>(1)列車見張員関係</p> <p>触車事故防止マニュアルでは、建築限界内の移動を伴わない作業において、線路閉鎖工事以外で作業を行う場合、列車見張員を配置することを規定しているが、列車見張員を配置していなかったこと。また、他の作業班においても、列車見張員の指定を受けた者がレール締結装置の交換作業に従事しており、結果として列車見張員を配置していない状態で作業を行っていたこと。</p> <p>(2)作業責任者関係</p> <p>① 触車事故防止マニュアルでは、作業責任者は作業等の開始前に従事員に対して保安体制について指示を行うことと規定しているが、可搬式特殊信号発光機の使用や列車見張員の指定等、必要な保安体制の指示を行っていなかったこと。</p> <p>② 触車事故防止マニュアルでは、作業開始前に駅長等と運転状況の確認を行うこと、また、一旦線路から離れたり、運転状況を確認した区間が変わるとき等の場合においては、再度、駅長等と当該区間の運転状況を確認することを規定しており、さらに社内通達において、線路内に立ち入る際の具体的な確認方法を定めているが、作業責任者は触車事故防止マニュアル及び社内通達に定められた運転状況の確認を行っていなかったこと。</p> <p>③ 触車事故防止マニュアルでは、運転状況を確認した際、確認時刻や内容等を「列車運転状況確認簿」に記録することとしているが、作業責任者は「列車運転状況確認簿」に記録を行っていなかったこと。</p> <p>④ 触車事故防止マニュアルでは、作業責任者は作業の開始前に従事員に対して、可搬式特殊信号発光機の設置位置や列車見張員の立哨位置、待避箇所及び待避禁止箇所等について指示等を行うことと規定しているが、触車事故防止マニュアルに規定されている指示等を行っていなかったこと。また、社内通達において、当日の作業内容や役割分担等を記載した「作業計画表」及び「現場点呼簿」を作成し、従事員に対して具体的に周知することとしているが、作業責任者は、口頭での周知のみで、作業前までに「作業計画表」及び「現場点呼簿」を作成していなかつ</p>

		<p>たこと。</p> <p>(3) 本事象に係る虚偽の報告関係</p> <p>① 作業責任者が、見張員の配置など適切な保安体制をとらずに線路内に立ち入っていたにもかかわらず本事象を発生させたことに対し、作業責任者の上司に対して、「列車待避をしていたが自分が工具を取りに線路内に立ち入り、列車を止めた」と虚偽の報告を行ったこと。</p> <p>② 作業責任者の上司も、同日、当該箇所とは別の作業現場において自身が列車見張員に指定されたにもかかわらずレール締結装置の交換作業に従事していたことから、本事象と自身の作業の事実を隠すため、適切な保安体制で作業を行っていた内容の虚偽の「作業計画表」及び「現場呼簿」等を作成し、滝川保線管理室の上部組織である岩見沢保線所に報告していたこと。</p> <p>2. 滝川保線管理室においては、11月9日の作業に限らず「作業計画表」及び「現場呼簿」を作業前までに作成しておらず、「列車運転状況確認簿」への記録も行われていないことを確認した。</p> <p>3. 上記1. 及び2. のような状況を捕捉し、適切に改善させる仕組みとして現業部門の管理者による「安全パトロール」や「自主監査」を行っているが、有効に機能していないことを確認した。</p> <p>4. また、貴社においては、今回の保安監査において確認した事実のほか、定められた基本的な確認作業を怠るような不安全な事象を繰り返し発生させている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和6年8月5日、函館線岩見沢駅～峰延駅間において作業が終了していないにもかかわらず、線路閉鎖責任者が線路閉鎖工事の終了通告を行った。 ・令和6年11月8日、函館線小樽駅構内において車両の併結作業の際、当該車両の運転士が入換合図を受けずに車両を移動させた。また、11月21日においても同じ運転士が同様の行為を行った。 ・令和6年11月16日、函館線森駅～石倉駅間において貨物列車の脱線事故が発生した際、函館支社輸送指令は、当該貨物列車の運転士から無線連絡を受けたものの、貨物列車が脱線している認識に至らず、安全確認の実施を指示することなく隣接線で停止させていた列車の運転再開を指示し当該脱線現場を通過させた。 ・令和6年12月18日、函館線鷲ノ巣信号場構内において輸送指令との作業開始打合せを行わずに除雪作業を開始した。 ・令和7年1月10日、宗谷線南稚内駅～兜沼駅間において南稚内駅の駅長が駅間の承認打合せを失念したまま進路構成を行い、排雪モーターカーの着手承認を行った。 ・池田保線管理室において、主に徒歩巡視の際、線路閉鎖の着手前や終了後に保安体制をとらずに線路内に立ち入ることが常態化していた。等 <p>5. 上記1. から4. を踏まえ、貴社が講ずべき措置は以下のとおりであり、改善措置状況については定期的に報告すること。</p> <p>(1) 線路内に立ち入る作業等を行う場合の安全確保に係る管理体制について検証し、触車事故の防止が確実に遂行されるよう自社で定めたルールが確実に実行されていることを確認できる仕組みを構築するなど、本社及び現業部門の管理体制の見直しを図ること。</p> <p>(2) これらの事象が発生していることを踏まえると、貴社の一部の社員においては安全意識が欠如していることが懸念される。よって、社内教育の見直しを含めコンプライアンス及び安全意識の再徹底を図ること。</p> <p>(3) 鉄道の安全輸送に係る社内全般の規程等の遵守状況について本社が適切に把握するとともに、必要な措置を講ずることのできる安全管理体制を構築すること。</p> <p>(4) これまでの事業改善命令等※を踏まえた、措置の実施状況等を点検し、必要な見直しを行い、それに基づき着実に実行すること。</p> <p>※ これまでの事業改善命令等</p> <p>①「安全輸送の確保に関する事業改善命令」(平成23年6月18日付 国鉄安第26号の2)</p> <p>②「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26年1月24日付 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)</p> <p>③「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」(平成26年7月23日付、同年12月26日付 北海道旅客鉄道株式会社)</p> <p>④「JR北海道再生のための提言書」(平成27年6月26日付 JR北海道再生推進会議)</p> <p>⑤「JR北海道 安全の再生」(平成27年6月付 北海道旅客鉄道株式会社)</p> <p>⑥「安全計画2026」(令和6年4月付 北海道旅客鉄道株式会社)</p>
--	--	--

7.2 動力車操縦者養成所監査の実施状況

- ・国土交通省では、国土交通大臣が指定した動力車の操縦に関する講習を行う施設(以下「動力車操縦者養成所」という。)の管理及び運営が的確に行われているかどうかについて、動力車操縦者養成所監査を実施しています。
- ・令和6年度は、全国38動力車操縦者養成所(令和7年3月末現在)のうち、10の動力車操縦者養成所に対して監査を実施しました。なお、下表のとおり、文書による行政指導はありませんでした。

表11： 行政指導の実施状況(令和6年度)

事業者	文書発出日	行政指導の概要
なし		

7.3 行政処分の実施状況

- ・国土交通省では、鉄軌道事業について輸送の安全やその他公共の利益を阻害している事実があると認める場合は、鉄道事業法第23条に基づき鉄軌道事業者に対して事業改善の命令を発しています。
- ・令和6年度は、輸送の安全に関する事業改善命令を1件発しました。

表12: 鉄道事業法に基づく事業改善命令^{※1}の発出状況(令和6年度)

事業者	文書発出日	概要	改善報告日	改善の概要
JR 貨物	R6.10.31	<p>令和6年9月11日から、JR 貨物に対して保安監査を実施した。</p> <p>監査の結果、「規程類の未整備」、「係員への体系的な教育の未実施」、「作業管理の不備」など、輸送の安全を阻害している事実があると認められた。</p> <p>このため、鉄道事業法第23条第1項の規定に基づき、改善措置を速やかに講ずるよう命令した。</p>	<p>R7.1.31</p> <p>R7.3.28</p>	<p>令和6年10月31日付け、事業改善命令を受け、以下の処置を講じた。</p> <p>(1)規程類の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輪軸組立作業に関し、規程類を体系的に整備した。 ・規程類を適切に管理できる体制に改善した。 <p>(2)教育体制の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輪軸組立作業、コンプライアンスに関し、体系的、計画的な教育体制とした。今後、当該教育を継続的に行っていく。 <p>(3)作業記録の書き換えの防止</p> <ul style="list-style-type: none"> ・作業記録の書き換えが容易に行われぬようシステム改修を行った。 ・作業記録の重要性を周知するとともに、圧入作業に関する作業記録の管理体制を改善した。 ・内部監査等の仕組みを検証し、不適切な取扱が見逃されない体制を整備した。 <p>(4)安全管理体制の点検と見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同様の問題が他の作業や部門で無いか点検したところ、記録を書き換える等の不適切な行為は確認されなかったが、社内のルールどおりに作業できていないことが一部確認されたことから、安全マネジメント制度に基づく監査等を通じて、再発防止に努める。

※1 鉄軌道事業について輸送の安全、利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認めるとき、鉄道事業法第23条に基づき鉄軌道事業者に対して発出する命令。

7.4 行政指導の実施状況

- ・国土交通省は、鉄軌道事業者に対して、重大な事故が発生した場合や、社会的な影響の大きい輸送障害が発生した場合等には、輸送の安全の確保等のため、事故等の報告に基づいて事故等の原因の究明や再発防止を求める等の行政指導を行っています。
- ・また、国土交通省は、事故等の再発防止を図るため、当該事故を発生させた事業者のみならず、必要に応じて関係する全国の鉄軌道事業者に対しても、安全確保のための行政指導を行っています。
- ・令和6年度は、下表の通り、文書による行政指導を計16件行いました。

表13：行政指導の実施状況（令和6年度）

事故等の報告に基づく行政指導の実施状況 ^{※1}	3件
事故等の再発防止のための行政指導の実施状況 ^{※2}	13件

※1：鉄軌道事業者に対して、重大な事故が発生した場合や、社会的な影響の大きい輸送障害が発生した場合等に、輸送の安全の確保等のため行う、事故等の報告に基づいて事故等の原因の究明や再発防止を求める等の行政指導。

※2：事故等の再発防止を図るため、当該事故等を発生させた事業者のみならず、必要に応じて関係する全国の鉄軌道事業者に対して行う、安全確保のための行政指導。

表14： 事故等の報告に基づく行政指導の概要(令和6年度)

事業者	文書発出日	行政指導の概要	改善の概要
JR 東海	R6.7.24	<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、令和6年7月22日(月)始発から長時間にわたり、東海道新幹線の列車が運休し、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、本輸送障害の背後要因を含めて原因の究明を行い、再発防止のための措置を講じ、鉄道の安全・安定輸送の確保に万全を期すよう警告する。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>	<p>【緊急対策】</p> <p>①軌道モーターカー、碎石運搬散布車(使用禁止措置)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・7月22日の事故発生以降、原因の調査が完了する8月5日までの間、軌道モーターカー及び碎石運搬散布車を使用禁止とした。 ※対象の保守用車 軌道モーターカー:129両、碎石運搬散布車:30両 <p>②全ての保守用車(使用前のストローク量の調整、入念な仕業点検、保守用車作業従事者への教育)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・8月7日までに、全ての保守用車に対して使用前までにストローク量を確認し、必要により納車時の状態に調整した。 ・仕業点検においてストローク量等のブレーキに関する項目を入念に確認した。仕業点検時にストローク量の調整が必要であることを確認した場合は、ストローク量の調整を行うこととし、その調整が完了するまでは当該の保守用車を使用しないこととした。 ・全ての保守用車作業従事者に対し今回の事故内容の詳細や最大ブレーキ圧でストローク点検をすること等に関する教育を実施し、8月23日までに完了した。ただし、教育を受講した保守用車作業責任者、保守用車運転者のみ保守用車運行業務に従事させることとした。 ・なお、調査を進めるなかにおいて、最大のブレーキ圧でストローク量の確認を行っていないことを認識した時点までの間は、仕業点検時に適切なブレーキ圧でストローク量を確認していなかったものがあったが、全ての保守用車に対して使用前までにストローク量を納車時の状態に調整していたことから、調整が必要となる範囲までには十分な余裕があり、結果として問題はなかったことを確認している。 <p>【恒久対策】</p> <p>①社内ルールの整備</p> <p>以下の2点について、社内マニュアル等に明文化を行い、関係する全ての保守用車従事者等に周知した。</p> <p>i)本線出場禁止値の設定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本線出場を禁止するストローク量の値を厳格に設定した。仕業点検時にはストローク量は数値で確認することとし、この値を超過していることを確認した場合は、本線での使用を不可とすることとした。また、仕業点検簿にその値を明記した。なお、ストローク量について、より確認しやすい方法があれば適宜見直しを図る。 (参考)碎石運搬散布車:従前:使用禁止値 130mm/要調整 120mm⇒今回設定:本線出場禁止値 115mm <p>ii)最大ブレーキ圧によるストローク量の確認</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仕業点検においては、最大ブレーキ圧をもってストローク量の確認を実施することとし、その旨、仕業点検簿や関係する規程類またはマニュアルに明記した。 ・甲検査、乙検査や、仕業点検での調整依頼に基づくストローク量の調整時には、最大ブレーキ圧をもってストローク量の確認を実施することとし、全ての検修専門会社に対し指示を行った。 <p>②ルール順守の徹底に向けた取り組み</p> <p>i)仕業点検マニュアル等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仕業点検の具体的な方法を取りまとめ、マニュアルとして整備し、保守用車作業従事者が参照できるようにする。 <p>ii)保守用車作業従事者への教育</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たに設定する社内ルールも含め、全ての保守用車作業従事者に対して教育を実施する。 ・21日の日中の仕業点検においてストローク量の確認を省略していたことを踏まえ、保守用車作業に従事する全ての関係者に対し、仕業点検、とりわけブレーキ点検の重要性を含めた教育を実施する。教育は、資格取

			<p>得・継続時の講習や、JR が各現業機関で請負会社に対して実施している事故防止会議の場等を活用することとし、保守用車作業従事者に対して指導を徹底する。</p> <p>③メーカーとのコミュニケーション強化による相互理解の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に重要なブレーキ点検関係についてメーカー各社に照会を行い、最大ブレーキ圧での確認が必要であることなどを確認した。今後は他の項目に順次、照会内容を拡大する。なお、ブレーキ点検関係については、今回の調査の過程で、他に認識の異なる点が生じていないことを確認した。 ・メーカー各社と受け入れ検査時等の場でコミュニケーションをとる中で、保守用車を使用するうえで重要な事項についても議論し、必要に応じて取扱説明書に明記するよう調整する。 ・その他、② i) で述べた作業点検マニュアル等の整備などの場面においても、メーカーと連携し、密にコミュニケーションを取りながら実施する。
JR 四国	R6.11.11	<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、令和6年11月10日7時37分ごろ、本四備讃線宇多津駅～児島駅間において、電車線路設備の故障により長時間の輸送障害を発生させ、また、列車が駅間に長時間停車したことにより、乗客を救済するのに相当な時間を要するなど、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、本事象の背後要因を含めて原因の究明を行うとともに、同種事象の再発防止のための措置を講じ、鉄道の安全・安定輸送の確保に万全を期すよう警告する。</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>	<p>【緊急対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・管内のトロッコ線について、緊急点検を実施。 <p>【恒久対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●設備関係 <ul style="list-style-type: none"> ①電気抵抗による発熱低下のため、き電分岐装置のうちトロッコ線と繋がる金具(「フィードイヤー」)とトロッコ線との接触面の電気抵抗を少なくするための磨き作業について、トロッコ線側だけではなくフィードイヤー側も実施。 ②引き続き、発熱の発生について現在行っている検査を入念に実施するほか、①の措置の実施、新たな検査手法に関する情報収集に努める。 ●旅客救済関係 <ul style="list-style-type: none"> ①児島駅配備の非常用渡り板の設置箇所については、緊急時に速やかに使用ができて、かつ旅客に影響を及ぼすことのないよう設置箇所を見直し、マニュアルについても改訂。 ②坂出駅、宇多津駅配備の非常用渡り板においても、改めて設置箇所を見直すとともに、緊急時に速やかに使用できる場所に移設し、マニュアルを改訂。 ③明確に定めていなかった非常用渡り板の管理、点検について、年1回の点検においてはチェックリストを用いて実施することで、安全性を維持するなど管理体制を明確化。 ④西日本旅客鉄道(株)と締結している覚書について、会社境界駅間において事故等が発生した場合における両社間の連絡体制、既存の協力範囲を瀬戸大橋上も含む児島駅～宇多津駅間の駅間全体への拡大、旅客の救済・救護に関する役割、当社からの要請に基づくバス手配の協力、供食等の提供において備蓄に不足が生じた場合等における児島駅備蓄品の提供などに関して協力体制を見直し覚書を再締結。 ⑤関係団体と本四備讃線(児島・宇多津間)の異常時及び緊急時における応援協力体制について協議し、連絡体制、旅客を道路階に避難誘導させる場合の道路規制等、可能な範囲における応援協力の内容を定めた推認書(本四備讃線(児島・宇多津間)における異常時及び緊急時の応援に関する確認書)を新たに締結。 (2月19日締結) <p>また、関係団体と合同による瀬戸大橋上における道路階への避難誘導路及び非常口などの施設確認を定期的実施し、情報の共有を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●その他 <ul style="list-style-type: none"> ①異常時において運転再開に長時間を要する事態が発生した場合、非常用渡り板の管理及び救済方法の見直しにより、異常時に速やかに対応できる体制としたことに併せて、供食等の手配について、不足が生じた場合等においても、西日本旅客鉄道(株)が保管する児島駅備蓄の供食等の提供を覚書にも新たに記載し、迅速に

			<p>対応できるようにした。</p> <p>②瀬戸大橋上での長時間停電により、トイレが使用できなくなったことから、瀬戸大橋を走行する電車において真空式洋式トイレを設置している車両に簡易トイレを積込むこととし、2025年度第1四半期までに搭載完了を予定。</p> <p>③引き続き、異常時等における旅客への情報提供については、列車無線等により指令からの情報提供を受け、列車の状況や救済方法等の目途などについて、放送設備や車内巡回により声掛けによる情報提供を可能な範囲で繰り返し実施し、旅客の不安解消等に努める。</p>
熊本市	R7.3.25	<p>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り、貴局においては、令和6年9月20日付け九運鉄監第19号「保安監査の結果について」により、輸送の安全に係る業務を適切に実施するよう指示を行い、現在も最終報告に向けて改善に取り組んでいる最中であるにもかかわらず、本日8時31分頃、熊本城・市役所前停留場付近において、乗客6名、運転士1名が負傷する車両衝突事故を発生させたことは、誠に遺憾である。公共共通機関としての社会的信頼を失墜させる事故であり、軌道経営者として事の重大性を十分に認識するとともに、早急に事故の詳細にわたる原因究明を行ったうえで必要な再発防止対策を講じ、安全輸送の確保に万全を期すよう嚴重に警告する。なお、事故原因及び具体的な再発防止対策については、速やかに文書により報告されたい。</p>	<p>【緊急対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3月25日中に同種構造の車両について緊急点検(オイル漏れの有無)を実施し、運行する車両について問題が無いことを確認した。(オイル漏れが確認された車両1両については使用停止) ・3月25日中に全車両の制動試験を実施し異常がないことを確認した。 ・3月25日中に熊本城・市役所前停留場から郵政局カーブ間以外の軌道に、固着した油のようなものが付着していないことを確認した。 ・3月26日中に熊本城・市役所前停留場から郵政局カーブ間のレール踏面の削正を実施した。 ・3月26日中に熊本城・市役所前停留場から郵政局カーブ間にレール踏面の削正後、試運転を実施し停止制動距離に異常がないことを確認した。 ・3月27日から当面の間、通町筋停留場から熊本城・市役所前停留所間について、上下線の時速15Km以下の制限とした。 ・3月27日から当面の間、1日1回、熊本城・市役所前停留場から郵政局カーブ間の徒歩による巡回を行い付着物の確認を行うほか、全線においても徐行した点検車による軌道敷内の点検を実施し、レール付着物を発見次第、レール踏面の削正を行う。 ・全運転士に対し、始業前の点呼時に先行車両との距離が100m地点まで接近した際は必ず速度を15km/h以下に減速するとともに「車両接近」の確認呼称を行うことの周知徹底を行う。 <p>【恒久対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、検討中 ・運輸安全委員会の調査結果を踏まえ必要な対策を講じる。

表15： 事故等の再発防止のための行政指導の概要(令和6年度)

文書発出日	行政指導の概要
R6.4.22	<p>令和6年4月21日、鹿児島市交通局谷山線において、停留場に停車中の先行車両に後続車両が追突する車両衝突事故が発生した。</p> <p>同種の事故等が生じないよう、軌道事業者に対して概要を周知するとともに、運転士の注意力により常に最善の注意を払いながら運行し、安全の確保を図ること及び関係法令の遵守に努めるよう注意喚起した。</p>
R6.7.24 R6.8.5	<p>令和6年7月22日、東海旅客鉄道株式会社 東海道新幹線豊橋駅～三河安城駅間において、保守用車同士の衝突・脱線により、保守用車に乗車していた係員4名が負傷する事象が発生し、長時間の運転見合わせが発生した。7月24日に鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、同種事象の防止に努めるよう注意喚起した。</p> <p>また、同社より原因及び再発防止対策について報告があったため、8月5日に鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起した。</p>
R6.9.4 R6.10.4	<p>令和6年9月2日、熊本市交通局水前寺線新水前寺駅停留場において、走行中に車両故障でドアが開扉するというインシデントが発生したことから、鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起した。</p> <p>また、運輸安全委員会より事実調査で得られた情報の提供があったため、同年10月4日に鉄軌道事業者に対して資料を送付し、同種事象の発生を防止するため、必要な点検等を行うよう指導した。</p>
R6.10.8	<p>令和6年9月24日、肥薩おれんじ鉄道株式会社 肥薩おれんじ鉄道線野田郷駅構内において、駅への進入時に走行中の列車が脱線する事故が発生した。</p> <p>また、同年10月4日、いすみ鉄道株式会社 いすみ線国吉駅～上総中川駅間において、走行中の列車が脱線する事故が発生した。</p> <p>同種の事象を防止する観点から、鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、軌道管理の適正な実施について注意喚起した。</p>
R6.10.21	<p>令和6年10月20日、東武鉄道株式会社日光線南栗橋駅構内において、入換作業中に入換信号機を冒進し、運転指令に報告することなく退行したため、転てつ器及び先頭車両を破損させたことによる輸送障害が発生した。</p> <p>同種の事故等が生じないよう、鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、厳正な運転取扱いの重要性を再認識するよう注意喚起した。</p>
R6.11.5	<p>令和6年11月3日、広島電鉄株式会社本線において、停留場に停車中の先行車両に後続車両が追突する車両衝突事故が発生した。</p> <p>同種の事故等が生じないよう、軌道事業者に対して概要を周知するとともに、運転士の注意力により常に最善の注意を払いながら運行し、安全の確保を図ること及び関係法令の遵守に努めるよう注意喚起した。</p>
R6.11.18	<p>令和6年11月16日、北海道旅客鉄道株式会社 函館線森駅～石谷信号場間において、日本貨物鉄道株式会社の列車が脱線する事故が発生した。</p> <p>鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、同種事象の防止に努めるよう注意喚起した。</p>
R6.12.24	<p>令和6年12月10日、東海旅客鉄道株式会社 東海道線において、線路内作業中に作業員が列車に接触し死亡する事故が発生した。</p> <p>鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、線路内作業における安全確保に努めるよう注意喚起した。</p>
R7.1.21	<p>令和6年12月12日、九州旅客鉄道株式会社 鹿児島線川内駅構内において、貨物列車が脱線する事故が発生した。</p> <p>鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起した。</p>
R7.2.3	<p>令和6年5月10日、日本貨物鉄道株式会社 仙台貨物ターミナル駅構内の分岐器において、貨物車両が脱線する輸送障害が発生した。</p> <p>同社は外部機関に脱線原因の調査依頼をしていたが、その結果が令和7年1月にまとめられたため、令和7年2月3日、鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起した。</p>
R7.3.27	<p>令和7年3月25日、熊本市交通局幹線において、停留場に停車中の先行車両に後続車両が追突する車両衝突事故が発生した。</p> <p>同種の事故等が生じないよう、軌道事業者に対して概要を周知するとともに、運転士の注意力により常に最善の注意を払いながら運行し、安全の確保を図ること及び関係法令の遵守に努めるよう注意喚起した。</p>

7.5 踏切道改良勧告の発出状況

- ・国土交通省は、鉄道事業者及び道路管理者又は鉄道事業者が正当な理由がなく地方踏切道改良計画又は国踏切道改良計画に従って踏切道の改良を実施していないと認めるときは、踏切道改良促進法第17条に基づき、当該踏切道の改良を実施すべきことを勧告することができます。
- ・令和6年度に発出された勧告はありませんでした¹。

7.6 運輸安全マネジメント評価の実施状況

- ・国土交通省は、鉄軌道事業者に対して、経営トップや安全統括管理者等の経営管理部門が行う安全管理体制の構築・改善への取組状況について評価し、更なる輸送の安全の確保に資する改善方策等の助言を行う「運輸安全マネジメント評価」²を実施しています。
- ・令和6年度は、25の鉄軌道事業者に対して、25回の運輸安全マネジメント評価を行いました。

¹ 踏切道の改良に向けた取組みについては、「9.2 踏切保安設備の整備状況」参照。

² 運輸安全マネジメント評価の詳細については、以下 URL 参照：<https://www.mlit.go.jp/unyuanzen/index.html>

8 輸送の安全に関わる設備投資等に関する事項

8.1 安全関連設備投資・修繕費の状況

—————作成でき次第公表予定—————

「安全関連設備投資・修繕費の状況」については、その作成に必要な鉄軌道事業者からの報告書の提出を毎事業年度の経過後100日以内としています。そのため、今回の公表では、安全関連設備投資・修繕費以外の部分を先行して公表することとし、今回の公表分には入っていませんが、作成でき次第公表します。

9 輸送の安全に関わる施設等に関する事項

9.1 自動列車停止装置等の整備状況

(1) 事業者区別の自動列車停止装置等の整備状況

・事業者区別の自動列車停止装置(ATS)等の整備状況は、下表のとおりです。

表16: 自動列車停止装置等の整備状況(令和7年3月末現在)

事業者区分	営業キロ (km)	設置キロ(km)		設置率 (%)
		ATS	ATC	
JR(在来線)	16,331.8	16,037.9	293.9	100%
JR(新幹線)	3,191.8	0.0	3,191.8	100%
民鉄等	7,697.4	6,387.3	1,310.1	100%
公営	439.7	18.3	421.4	100%
大手	2,801.9	2,359.6	442.3	100%
中小	4,256.5	3,998.7	257.8	100%
新交通・モノレール	199.3	10.7	188.6	100%
合 計	27,221.0	22,425.2	4,795.8	100%

注1: この表中の数値は、次の装置の整備状況を示している。

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

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

注2: 「中小」は、準大手鉄道事業者(新京成電鉄、北大阪急行電鉄、泉北高速鉄道、山陽電気鉄道)を含み、大阪市高速電気軌道は南港ポートタウン線を含む。

注3: 鋼索鉄道、路面電車、無軌条電車及び貨物鉄道を除く。

注4: スカイレールサービス及び名古屋ガイドウェイバスを除く。

注5: 同時に2以上の列車が運行しないため列車同士の衝突が発生しない等、列車の安全な運転に支障を及ぼすおそれがないため設置を義務付けていない線区を除く。

注6: 第2種鉄道事業者を除く。

9.2 踏切保安設備の整備状況

(1) 踏切道数の推移

- ・令和6年度に発生した踏切事故は2. 1(3)及び2. 3(1)に記述したとおりで、運転事故全体の36. 5%を、また、踏切事故による死亡者は運転事故による死亡者の35. 2%をそれぞれ占めており、踏切事故の防止は鉄道の安全確保上、極めて重要なものとなっています。
- ・踏切事故件数は、立体交差化や統廃合による踏切道数の減少や第1種踏切道への改良等の踏切保安設備の整備等により、長期的には減少傾向にあります。令和6年度は218件(対前年度比39件減)でした。
- ・これまで踏切保安設備の整備が着実に進められてきた結果、現在では踏切道の約91%が第1種踏切道となっています。また、遮断機等の設備のない第3種踏切道及び第4種踏切道は、年々減少していますが、令和6年度末においてそれぞれ567箇所及び2, 282箇所残っており、2. 3(2)に記述したとおり踏切事故が同年度中にそれぞれ3件(踏切事故全218件中1. 4%)及び20件(同9. 2%)発生しています。

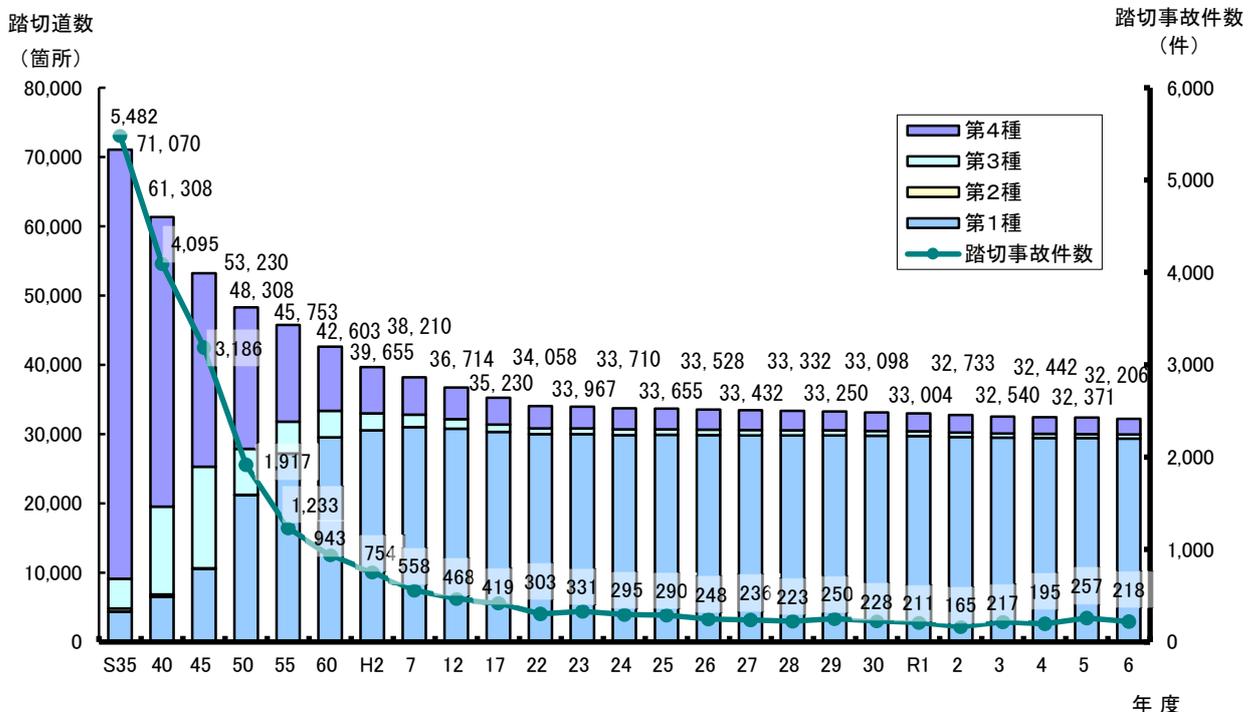


図29: 踏切道数と踏切事故件数の推移

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

表17：踏切種別別の踏切道数の推移

(箇所)

年 度	第 1 種	第 3 種	第 4 種	合 計
令和2年度	29,567 (90%)	639 (2%)	2,527 (8%)	32,733
令和3年度	29,473 (91%)	612 (2%)	2,455 (7%)	32,540
令和4年度	29,442 (91%)	592 (2%)	2,408 (7%)	32,442
令和5年度	29,422 (91%)	582 (2%)	2,367 (7%)	32,371
令和6年度	29,357 (91%)	567 (2%)	2,282 (7%)	32,206

注1：()内は構成比を示している。

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

注3：上記踏切道数は、各年度末のものである。なお、現在、我が国には第2種踏切道に該当するものはない。

(2) 踏切保安設備の整備等による安全対策の実績

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

表18：立体交差化等を行った踏切道数の推移

(箇所)

年 度	立 体 交 差 化	構 造 改 良	遮 断 機 ・ 警 報 機
令和2年度	31	269	31
令和3年度	22	245	31
令和4年度	25	243	17
令和5年度	22	181	19
令和6年度	38	147	14

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

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

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

(3) 事業者区分別の踏切道数等

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

表19：事業者区分別・踏切種別別の踏切道数(令和7年3月末現在)

(箇所)

事業者区分	第1種	第3種	第4種	合計	踏切支障報知装置
JR(在来線)	17,842	342	1,126	19,310	15,437
民鉄等※1	11,123	205	1,120	12,448	8,024
大手	5,213	17	2	5,232	4,965
中小	5,910	188	1,118	7,216	3,059
路面電車	392	20	36	448	137
合計	29,357	567	2,282	32,206	23,598

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

※1 路面電車を除く。

※2 「公営」に該当するものはない。

※3 「中小」は、準大手鉄道事業者(新京成電鉄、山陽電気鉄道)を含む。

【参考】

「第11次交通安全基本計画」及び「踏切道改良促進法」に基づき、立体交差化、構造改良、横断歩道橋等の歩行者等立体横断施設の整備、踏切遮断機や踏切警報機等の踏切保安設備の整備等を推進し、踏切事故の防止に努めています。

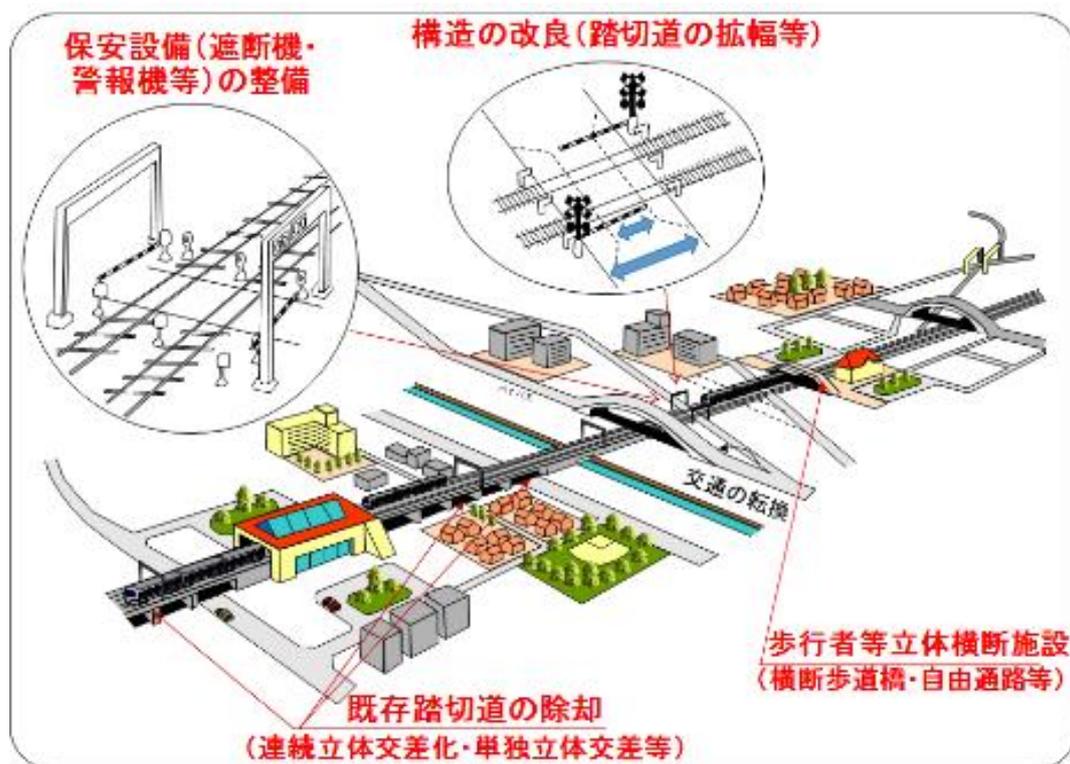


図30: 踏切道の除却・改良のイメージ



図31: 踏切遮断機・踏切警報機の整備