

鉄軌道輸送の安全にかかわる情報 (平成20年度)

平成 21 年 10 月



国土交通省鉄道局

目 次

はじめに	1
1 鉄軌道輸送の安全にかかわる国の取組み	2
2 運転事故に関する事項	7
2.1 鉄軌道における運転事故の発生状況等	7
2.2 運転事故による死傷者の発生状況	12
2.3 踏切事故の発生状況	15
2.4 人身障害事故の発生状況	19
2.5 事業者区分別の運転事故件数	20
3 インシデントに関する事項	21
3.1 インシデント報告件数	21
4 輸送障害に関する事項	23
4.1 輸送障害の発生状況	23
4.2 事業者区分別の輸送障害件数	27
5 輸送の安全にかかわる行政指導等に関する事項	28
5.1 事故等の報告に基づく行政指導の実施状況	28
5.2 保安監査の実施状況	29
5.3 鉄道事業法及び軌道法に基づく行政処分(事業改善の命令)	29
5.4 事故等の再発防止のための行政指導	30
5.5 踏切道改良勧告の発令状況	30
5.6 運輸安全マネジメント評価の実施状況	31
6 輸送の安全にかかわる設備投資等に関する事項	32
6.1 安全関連設備投資・修繕費の状況	32
7 輸送の安全にかかわる施設等に関する事項	34
7.1 踏切保安設備の整備状況	34
7.2 自動列車停止装置等の整備状況	37
7.3 技術基準改正に伴う施設等の整備状況	38
用語の説明	39

はじめに

「鉄軌道輸送の安全にかかわる情報」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、公表しているものです。

この情報の公表により、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よう期待しています。

1 鉄軌道輸送の安全にかかわる国の取組み

(1) 基本的考え方

人や物を大量、高速、かつ、定時に輸送できる鉄軌道は、国民生活に欠くことのできない交通手段です。

鉄軌道輸送においては、一たび事故が発生すると、多数の死傷者が発生したり、利用者の利便に重大な支障を来すなど、甚大な被害を生ずるおそれがあります。

このため、安全対策を総合的に推進し、国民が安心して利用できる安全な鉄道とする必要があります。

(2) 交通安全基本計画

国では「第8次交通安全基本計画」¹（平成 18～22 年度の5ヶ年計画）を定め、その中で鉄道交通の安全に関する数値目標を掲げています。この計画に基づき、国土交通省など関係機関では毎年度、交通安全業務計画を定めています。

①数値目標

「第8次交通安全基本計画」における鉄道交通の安全に関する数値目標は次のとおりです。国及び鉄軌道事業者、国民の理解と協力の下、諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、その達成を目指しています。

○乗客の死者数ゼロ

鉄軌道における運転事故²は、長期的には減少傾向にありますが、平成 17 年 4 月には乗客 106 名が死亡するJR西日本福知山線列車脱線事故が発生し、社会に大きな衝撃を与えました。その後は平成 18 年から3年連続して乗客の死者数がゼロとなっており、今後もこれを継続することを目指します。

また、運転事故件数を減少させることを目指します。

○踏切事故件数の約1割削減（平成 22 年までに平成 17 年と比較して）

踏切事故は長期的には減少傾向にありますが、2.3に記述するように踏切事故は平成 20 年度においても鉄軌道運転事故の 37.0%を占め、また、改良すべき踏切道もなお残されています。このような現状を踏まえ、踏切事故件数を平成 22 年までに平成 17 年と比較して約1割削減することを目指します。

¹ 参考：中央交通安全対策会議「第8次交通安全基本計画」（平成 18～22 年度の5ヶ年計画）

詳しくは、<http://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku8/>を御覧ください。

² 列車又は車両の運転中における事故を「運転事故」といい、これが発生したとき、鉄軌道事業者は鉄道事業法第 19 条等に基づき国土交通省に届け出ます。

②国土交通省交通安全業務計画

「第8次交通安全基本計画」に基づいて国土交通省が定めた平成 21 年度の国土交通省交通安全業務計画³では、鉄道交通の安全に関し同年度に講ずべき施策等が次表の項目について定められています。

表1:平成 21 年度において鉄道交通の安全に関し講ずべき施策等

区分	施策項目
鉄道交通環境の整備	○鉄道施設の点検と整備
	○運転保安設備の整備
	○鉄道の地震対策の強化
鉄道の安全な運行の確保	○乗務員及び保安要員の教育の充実及び資質の向上
	○列車の運行及び乗務員等の管理の改善
	○鉄道交通の安全に関する知識の普及
	○鉄道事業者に対する保安監査等の実施
	○気象情報等の充実
	○鉄道事故等原因究明体制の強化等
	○鉄道事故の未然防止対策の推進
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改善
	○鉄道車両の検査の充実
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
研究開発及び調査研究の充実	○鉄道の安全に関する研究開発の推進
	○鉄道事故等の原因究明のための総合的な調査研究の推進
踏切道における交通の安全	○踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
	○踏切保安設備の整備
	○踏切道の統廃合の促進
	○その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置
公共交通機関における総合的な安全対策 (分野横断的に推進)	○運輸安全マネジメント制度等の総合的な展開
	○ヒューマンエラー事故防止の技術開発

³ 参考:「平成 21 年度国土交通省交通安全業務計画」

詳しくは、http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/safety/sosei_safety_tk1_000003.html を御覧ください。

(3) 鉄道交通における安全対策

平成 20 年 6 月 19 日に交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会において、提言「環境新時代を切り拓く、鉄道の未来像「－鉄道がつなぐ、エコフレンドリーな生活圏の創造－」⁴がとりまとめられました。この中では、安全で安定した鉄道輸送の実現に関して、過去に発生した重大な運転事故や鉄道運転事故件数等の現状を踏まえ、「施設の改良や利用者等との協力による事故防止対策」、「事故情報及びリスク情報の分析・活用」などについて提言されています。国土交通省では、この提言にあるものも含め、様々な安全対策を推進しています。

○踏切道の除却・改良

「踏切道改良促進法」及び「第8次交通安全基本計画」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、踏切遮断機や高規格化保安設備（障害物検知装置等）の整備等を推進し、踏切事故の防止に努めています。平成 20 年度には、58 の踏切道が立体交差化により除却されたほか、75 の踏切道に踏切遮断機や踏切警報機が設置されました⁵。



図1:踏切遮断機・警報機の整備

○ホームの安全対策

利用者がホームから転落した場合等の安全対策として、列車の速度が高く、運転本数の多いホーム⁶について、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を整備するよう指導しています。平成 20 年度には、新たに 42 駅において非常停止押しボタン又は転落検知マットの整備が完了し、対象 2,074 駅のうち 1,828 駅(88%)に整備されています。また、利用者のホームからの転落等を防止するため、鉄道駅におけるホームドア・可動式ホーム柵等の設置に向けた取り組みを推進しています。

⁴ 詳しくは、http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo01_hh_000012.html を御覧ください。

⁵ 詳しくは、「7. 1 踏切保安設備の整備状況」を参考にしてください。

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



図2:可動式ホーム柵



図3:非常停止押しボタン

○重大な事故を契機とした安全対策

平成 17 年 4 月に発生したJR西日本福知山線列車脱線事故等を契機として、曲線部等における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、運転状況記録装置等の設置を新たに義務づけるため、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」等の一部改正を行い、平成 18 年 7 月に施行しました。平成 21 年 3 月末時点における各装置の整備率は、曲線部への速度制限機能付き自動列車停止装置(AT S)等が 86%、運転士異常時列車停止装置が 71%、運転状況記録装置が 53%などとなっています⁷。

また、同事故に係る事故調査結果に基づく平成 19 年 6 月の航空・鉄道事故調査委員会から国土交通大臣への建議・所見を受け、同年 9 月には、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)⁸等の把握及び活用方法の改善、列車無線による交信の制限等を鉄軌道事業者に指導しました。また、平成 20 年 1 月には、車両の衝突安全性に関するこれまでの研究成果を取りまとめ、鉄軌道事業者に情報提供しました。

平成 17 年 12 月に発生したJR東日本羽越線列車脱線事故を受け、「鉄道強風対策協議会」を設置し、鉄道における気象観測、運転規制、防風対策のあり方など、強風対策についてソフト・ハードの両面から検討を進めています。具体的には、全国の鉄軌道事業者において、風速計を 514 箇所新設、同協議会において「風観測の手引き」、「防風設備の手引き」を作成するなど、風の観測体制の一層の強化を進めてきています。

⁷ 詳しくは、「7. 3 技術基準改正に伴う施設等の整備状況」を参考にしてください。

⁸ 鉄道事業法第 19 条の2等に基づき鉄軌道事業者が国土交通省に届け出ます。

○鉄軌道事業者への支援

地方鉄道における安全性を確保する観点から、経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者が行う安全対策設備の整備に対して、「鉄道軌道輸送高度化事業費補助金」により支援を行っております。また、老朽化した設備について、第三者機関の評価を踏まえ、鉄軌道事業者が計画的に整備を行う場合には、補助率のかさ上げを行う等重点的に支援を行っております。

平成 20 年度は、ATSの新設・改良や重軌条交換等について、1,738 百万円の補助を行いました。

このほか、国は事業者に対して「運輸安全マネジメント評価」を実施しています。運輸安全マネジメント評価は、経営トップや安全統括管理者等の経営管理部門が行う安全管理体制への取組状況について国が評価し、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ものです。従来から行っている保安監査と合わせ、公共交通機関のより一層の安全の確保を図っています。

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

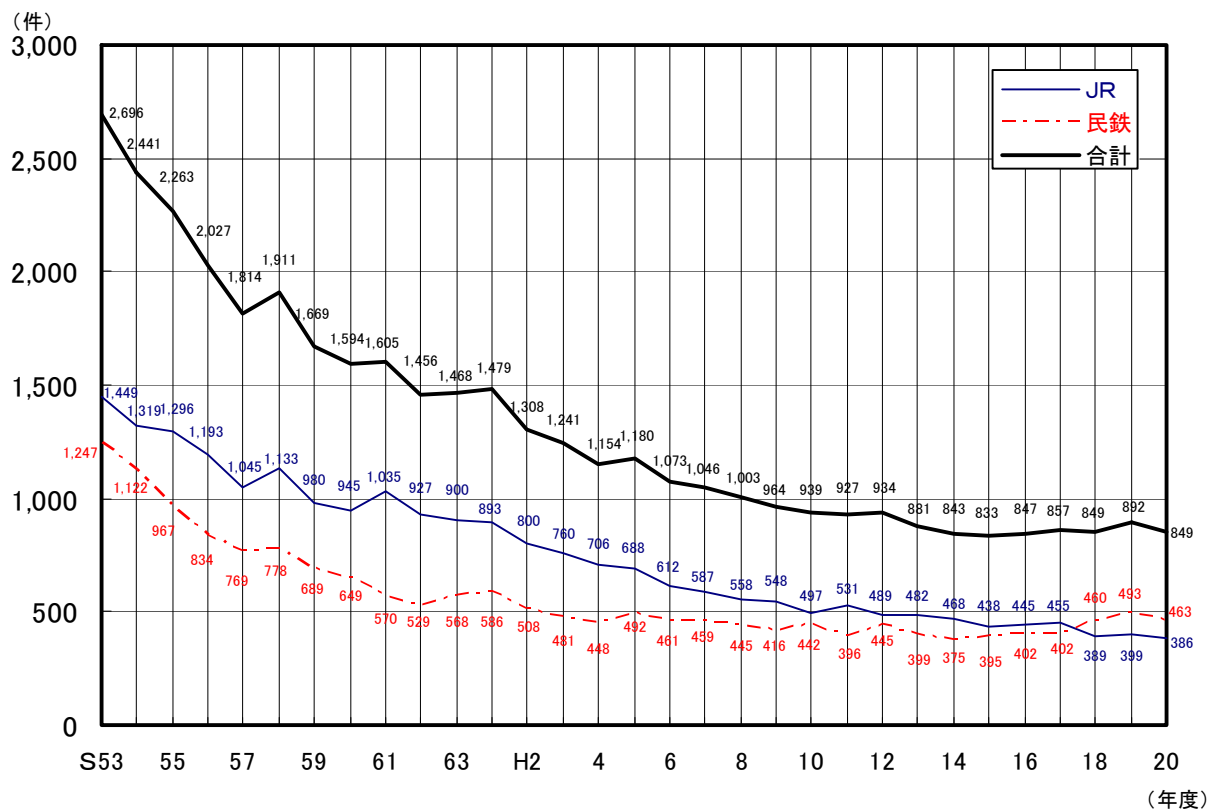
(1) 運転事故件数の推移

○平成 20 年度に発生した鉄軌道の運転事故は 849 件であり、対前年度 43 件(4.8%)減でした。

○運転事故件数は、長期的には減少傾向にあり、平成 13 年度からは 800 件台で推移しています。

○30 年前の昭和 53 年度には、現在の3倍以上の約 2,696 件の運転事故が発生していましたが、踏切事故防止対策、自動列車停止装置(ATS)等の整備・改良等を実施してきた結果、運転事故件数は大きく減少しました。

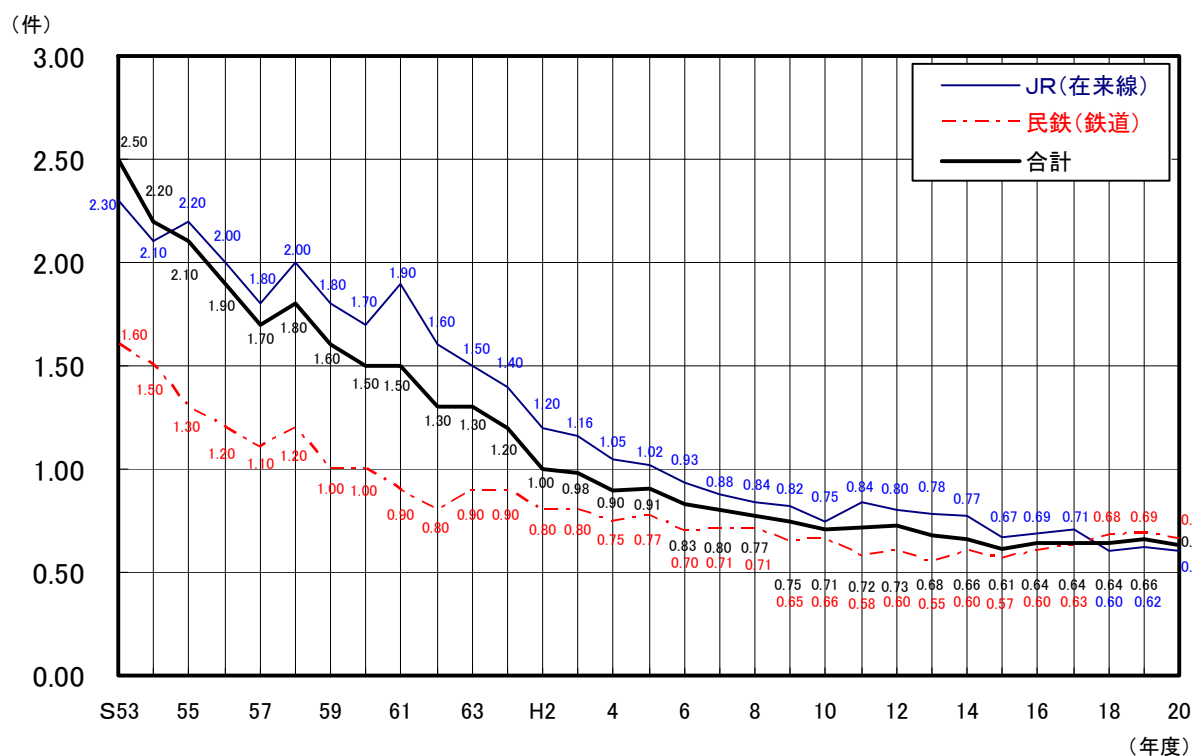
図4:鉄軌道の運転事故件数の推移



(2) 列車走行百万キロ当たりの運転事故件数の推移

○列車走行百万キロ当たりの運転事故件数は、運転事故件数と同様に長期的には減少傾向にあります。平成13年度からは0.6件台で推移しており、平成20年度は0.63件でした。

図5: 列車走行百万キロあたりの運転事故件数の推移



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

(3) 運転事故の種類別発生状況

○平成20年度の運転事故件数の内訳は、線路内立入りやホーム上での接触などの人身障害事故⁹が436件(51.4%)で対前年度12件増、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312件(36.7%)で対前年度38件減、路面電車と自動車との道路上での接触などの道路障害事故が80件(9.4%)で対前年度18件減などとなっています。列車衝突事故(軌道における車両衝突事故を含む。以下同じ。)、列車脱線事故(軌道における車両脱線事故を含む。以下同じ。)及び列車火災事故(軌道における車両火災事

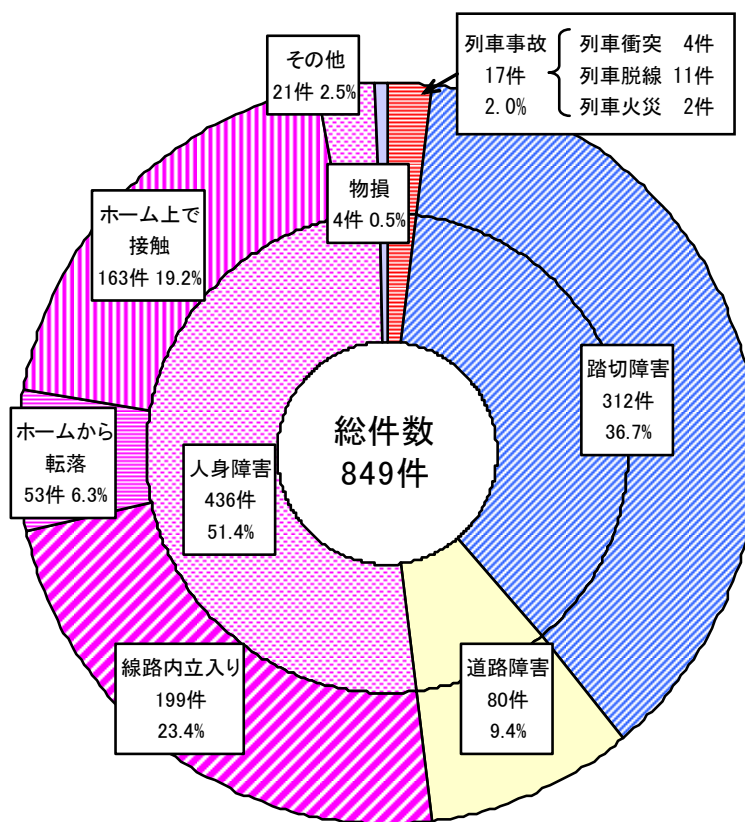
⁹ 自殺を直接原因とするものは、人身障害事故に該当しません。運転事故の種類については、後掲の「用語の説明」を御覧ください。

故を含む。以下同じ。)は、合わせて17件(2.0%)でした。

踏切障害事故 312 件のほか、踏切障害に伴う列車脱線事故及び列車火災事故がそれぞれ1件あったので、平成 20 年度の踏切事故¹⁰は 314 件(37.0%)でした。

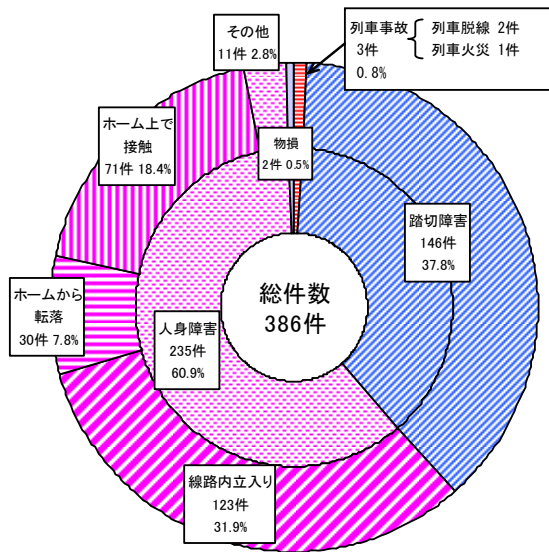
図6:運転事故の種類別発生状況(平成 20 年度)

① JR(在来線+新幹線)と民鉄(鉄道+軌道)の合計

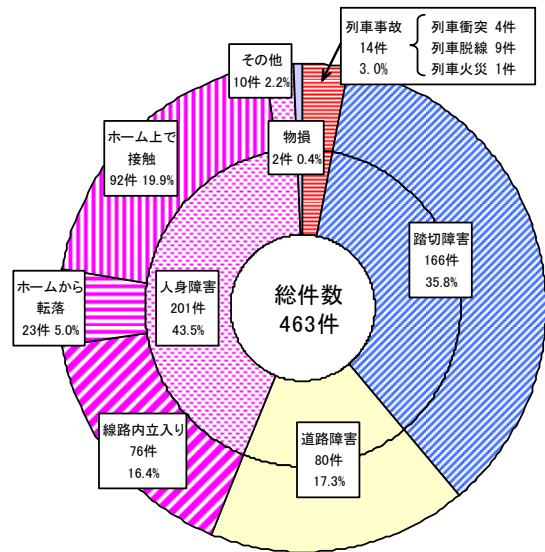


¹⁰ 踏切道における列車と自動車の衝突であっても、それが列車衝突事故、列車脱線事故又は列車火災事故に至った運転事故は、踏切障害事故ではなく列車衝突事故等に分類されます。「踏切事故」は、このような踏切障害に伴う列車衝突事故等及び踏切障害事故の総称です。

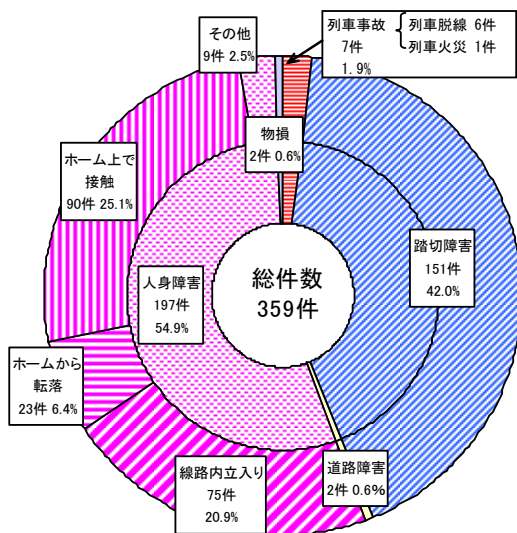
② JR(在来線+新幹線)



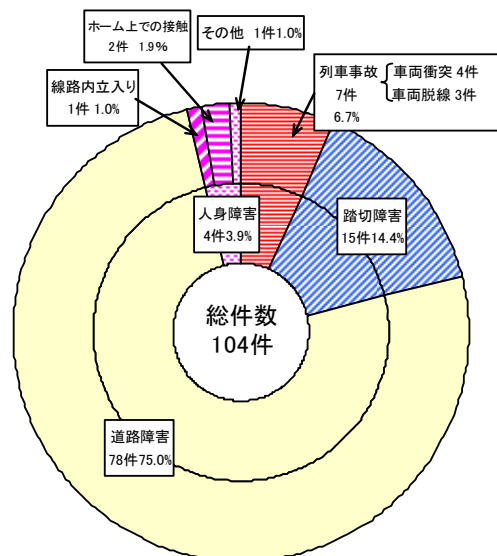
③ 民鉄(鉄道+軌道)



③-1 民鉄(鉄道)



③-2 民鉄(軌道)



○身体障害者の方が死傷した運転事故は3件(いずれも視覚障害者の方が死傷した事故)でした。

(4)平成 20 年度における重大事故の発生状況等

○平成 20 年度は、重大事故(死傷者 10 名以上又は脱線車両 10 両以上)がありませんでした。

○なお、運輸安全委員会の調査対象となった運転事故¹¹は、平成 20 年度発生した運転事故 849 件のうち 14 件(1.6%)でした。

¹¹ 運輸安全委員会が調査対象とする運転事故(鉄道事故)は、鉄道における列車衝突事故 列車脱線事故及び列車火災事故、その他の運転事故であって、5人以上の死傷者を生じたもの、乗客、乗務員等が死亡者を生じたもの等です。詳しくは、<http://araic.assistmicro.co.jp/araic/railway/index.html> を御覧ください。

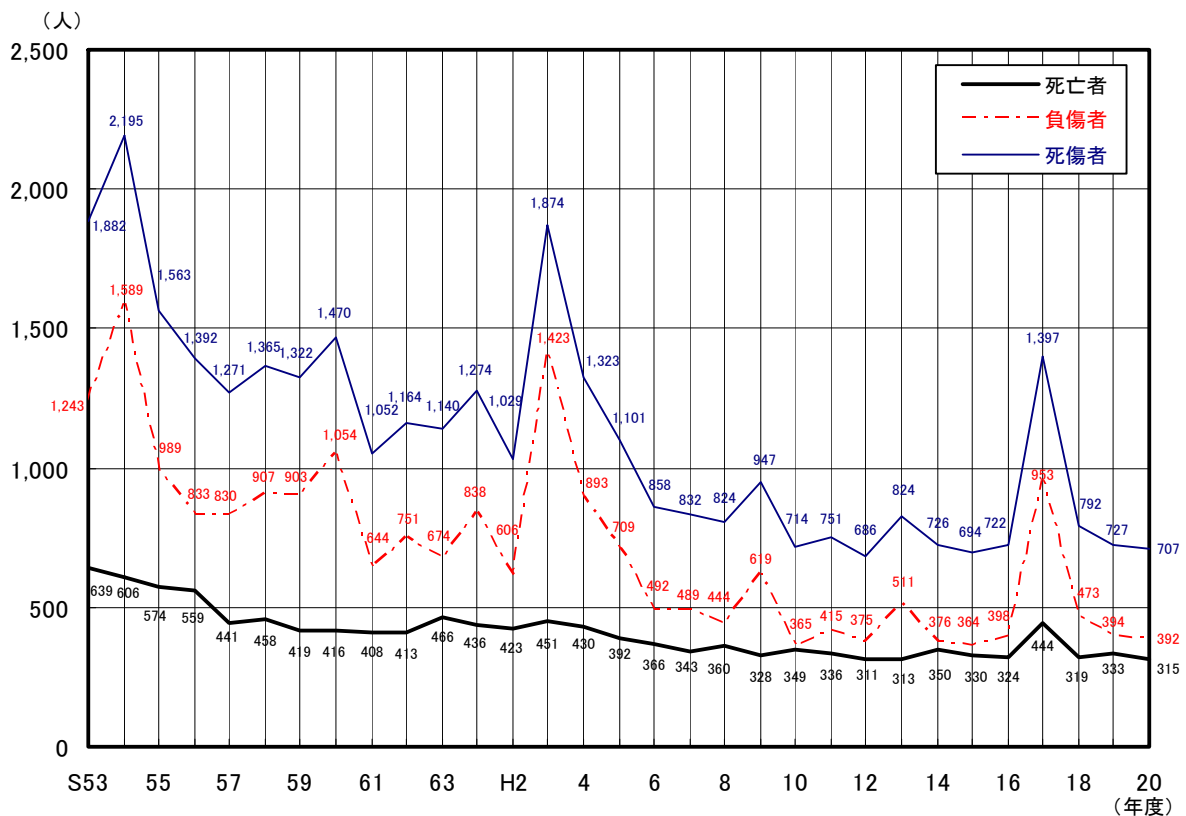
2. 2 運転事故による死傷者の発生状況

(1) 死傷者数の推移

○平成 20 年度の運転事故による死傷者数は 707 人であり、対前年度 20 人 (2.8%) 減、うち死亡者は 315 人で対前年度 18 人 (5.4%) 減でした。

○運転事故による死傷者数は、運転事故件数と同様に長期的には減少傾向にありますが、JR 西日本福知山線列車脱線事故があった平成 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¹²があった年度の死傷者数は多くなっています。

図7: 運転事故による死傷者数の推移



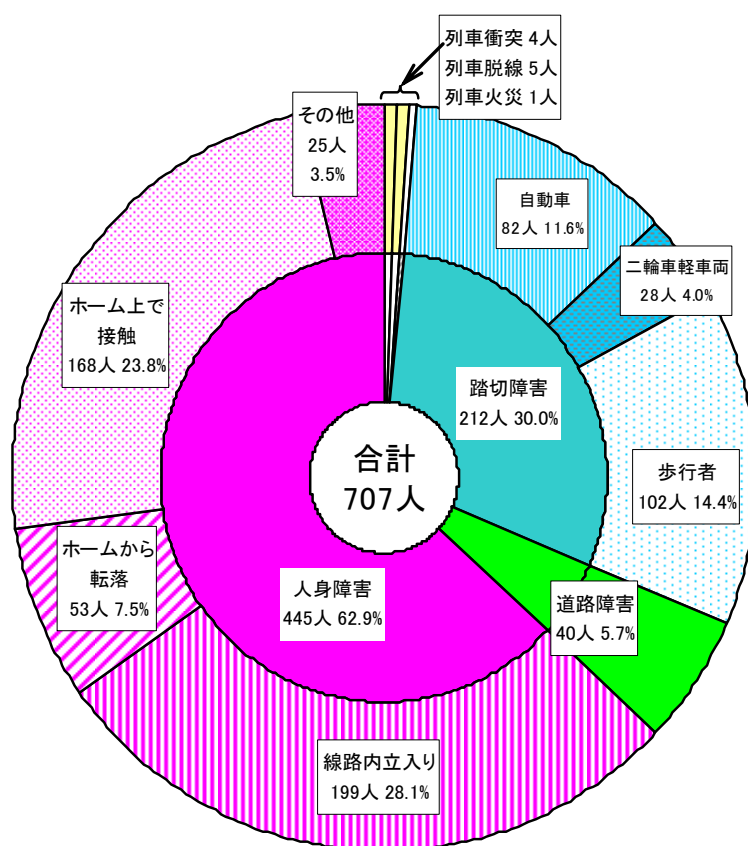
¹² 重大な人的被害を生じた運転事故 (過去 30 年間) を資料9に掲載しています。

(2) 事故種類別の死傷者数

○平成 20 年度の死傷者数の内訳は、人身障害事故によるものが 445 人(62.9%)で対前年度 15 人増、踏切障害事故によるものが 212 人(30.0%)で対前年度 33 人減、道路障害事故によるものが 40 人(5.7%)で対前年度 6 人減などとなっています。

○踏切障害事故による死傷者 212 人のほかに、踏切障害に伴う列車火災事故及び列車脱線事故による死傷者が 2 人ありましたので、踏切事故による死傷者は 214 人(30.3%)でした。

図8: 事故種類別の死傷者数(平成 20 年度)



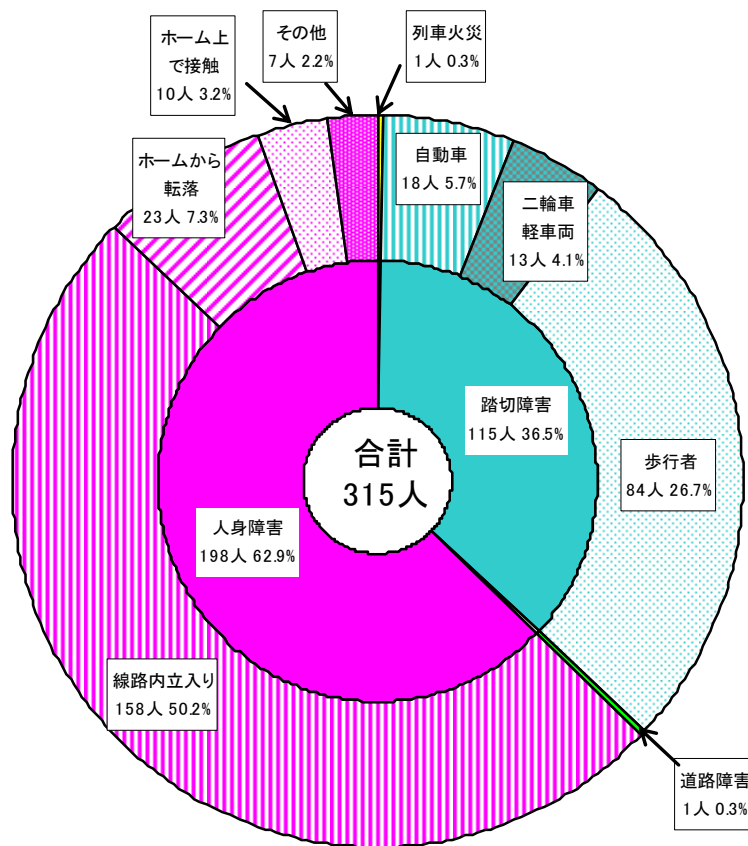
(注: 自殺を直接原因とする死傷者は含まない。)

○平成 20 年度の死亡者数の内訳は、人身障害事故によるものが 198 人(62.9%)で対前年度 3 人減、踏切障害事故によるものが 115 人(36.5%)で対前年度 13 人減でした。

○人身障害事故による死亡者の 79.8%は公衆が線路内に立ち入ったもの、踏切障害事故による死亡者の 73.0%は踏切を横断する歩行者によるものです。

○踏切障害事故による死亡者 115 人のほかに、踏切障害に伴う列車火災事故による死亡者が1人ありましたので、踏切事故による死亡者は 116 人(36.8%)でした。なお、死亡者 116 人は全て踏切通行者であり、列車の乗客等の死亡者はありませんでした。

図9: 事故種類別の死亡者数(平成 20 年度)



(注: 自殺を直接原因とする死亡者は含まない。)

2.3 踏切事故の発生状況

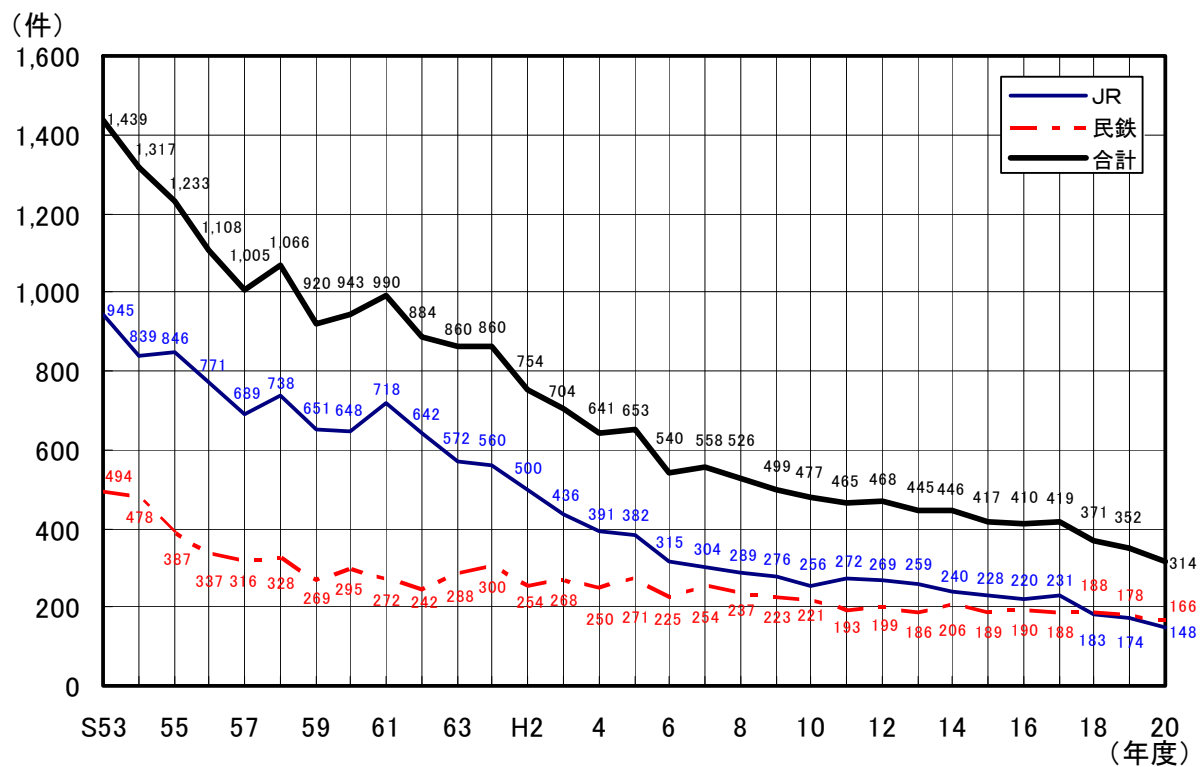
(1) 踏切事故件数の推移等

○平成 20 年度に発生した踏切事故¹³は 314 件で、対前年度 38 件(10.8%)減でした。

○踏切事故は、踏切遮断機等の踏切保安設備の整備等により、長期的に減少傾向にあり、運転事故に占める割合も低くなってきましたが、それでも依然として 37.0%を占めています。

○身体障害者の方が死傷した踏切事故は1件(視覚障害者の方が死亡したもの)でした。

図 10: 踏切事故件数の推移

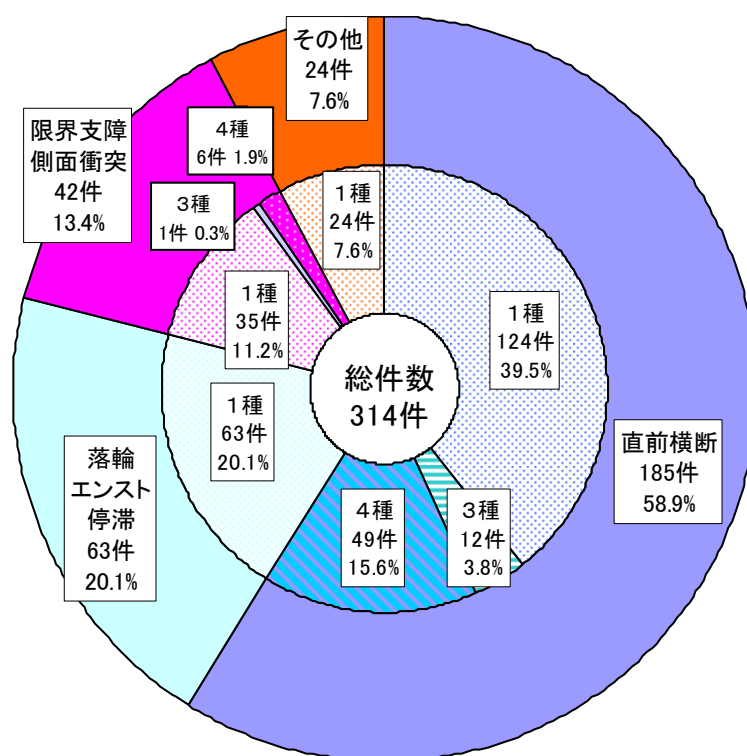


¹³ 脚注 10 をご覧下さい。

(2)原因別・踏切種別別の踏切事故件数等

○踏切事故件数の内訳は、歩行者や自動車などの直前横断によるものが185件(58.9%)、自動車の落輪等により立ち往生したものが63件(20.1%)となっています。

図 11:原因別・踏切種別別の踏切事故件数(平成 20 年度)



限界支障:自動車等が踏切道の手前や先で停止した位置が不適切であったために、列車と接触したもの
側面衝突:列車の通過中に自動車等が進入し列車の側面に衝突したもの

第1種踏切道:昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道又は自動遮断機が設置されている踏切道

第2種踏切道:1日のうち一定時間だけ踏切警手が遮断機を操作している踏切道(現在設置されているものはない。)

第3種踏切道:警報機が設置され遮断機のない踏切道

第4種踏切道:踏切警手もおらず、遮断機も警報機も設置されていない踏切道

○平成 20 年度における踏切道 100 箇所当たりの踏切事故件数は、第3種踏切道が 1.37 件、第4種踏切道が 1.62 件となっており、これらと比較すると一般的には道路の交通量若しくは列車の本数が多く、又は列車の速度が高い傾向にある第1種踏切道の 0.82 件よりも高くなっています。

表2:踏切種別別の踏切道 100 箇所当たりの踏切事故件数等(平成 20 年度)

	第1種踏切道	第2種踏切道	第3種踏切道	第4種踏切道	計
踏 切 道 数 (年 度 末)	29,900 〔87.3〕	0	947 〔2.8〕	3,405 〔9.9〕	34,252 〔100〕
踏 切 事 故 件 数	246 〔78.3〕 <0.82>	0	13 〔4.1〕 <1.37>	55 〔17.5〕 <1.62>	314 〔100〕 <0.92>
踏 切 事 故 死 亡 者 数	98 〔84.5〕 <0.33>	0	5 〔4.3〕 <0.53>	13 〔11.2〕 <0.38>	116 〔100〕 <0.34>
踏 切 事 故 負 傷 者 数	57 〔58.2〕 <0.19>	0	15 〔15.3〕 <1.58>	26 〔26.5〕 <0.76>	98 〔100〕 <0.29>
踏 切 事 故 死 傷 者 数	155 〔72.4〕 <0.52>	0	20 〔9.3〕 <2.11>	39 〔18.2〕 <1.15>	214 〔100〕 <0.62>

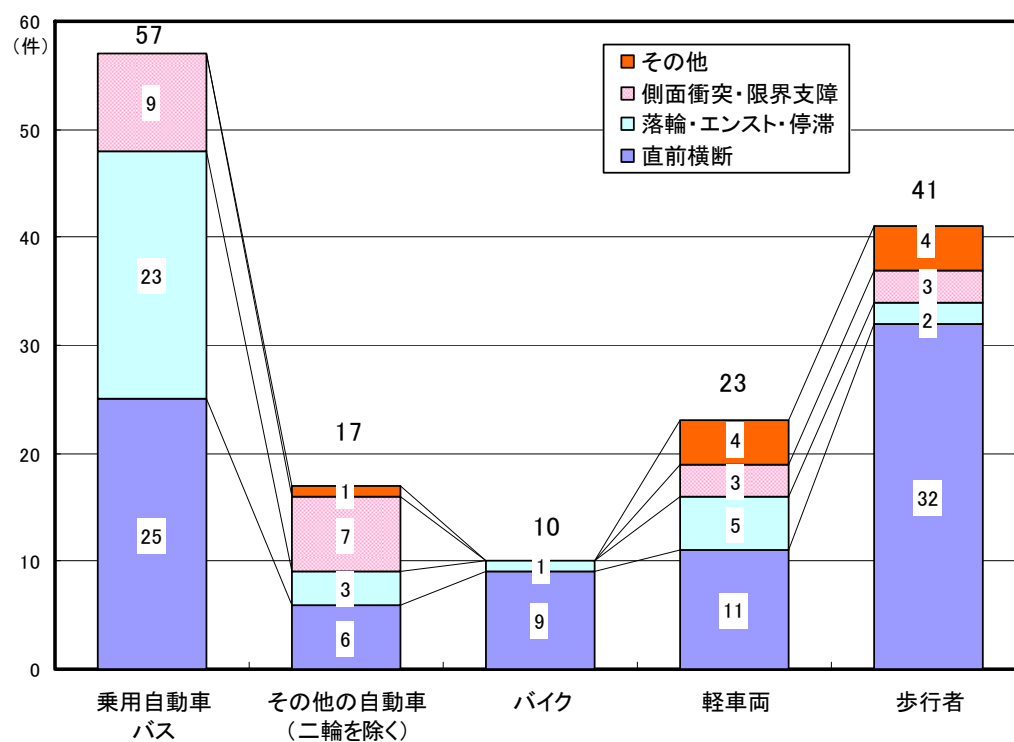
※1 〔 〕内の数値は、構成比(%)である。四捨五入しているため、その和が 100%となっていないものがある。

※2 < >内の数値は、踏切道 100 箇所当たりの踏切事故件数等である。

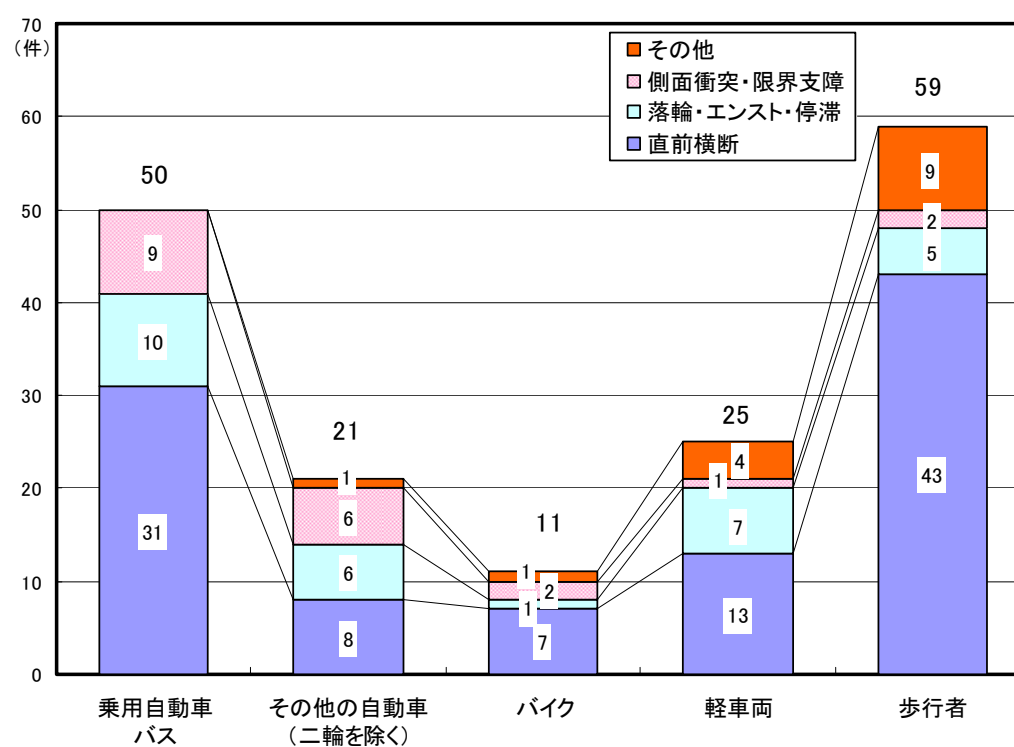
(3) 衝撃物別・原因別の踏切事故件数

図 12: 衝撃物別・原因別の踏切事故件数(平成 20 年度)

① JR



② 民鉄



2.4 人身障害事故の発生状況

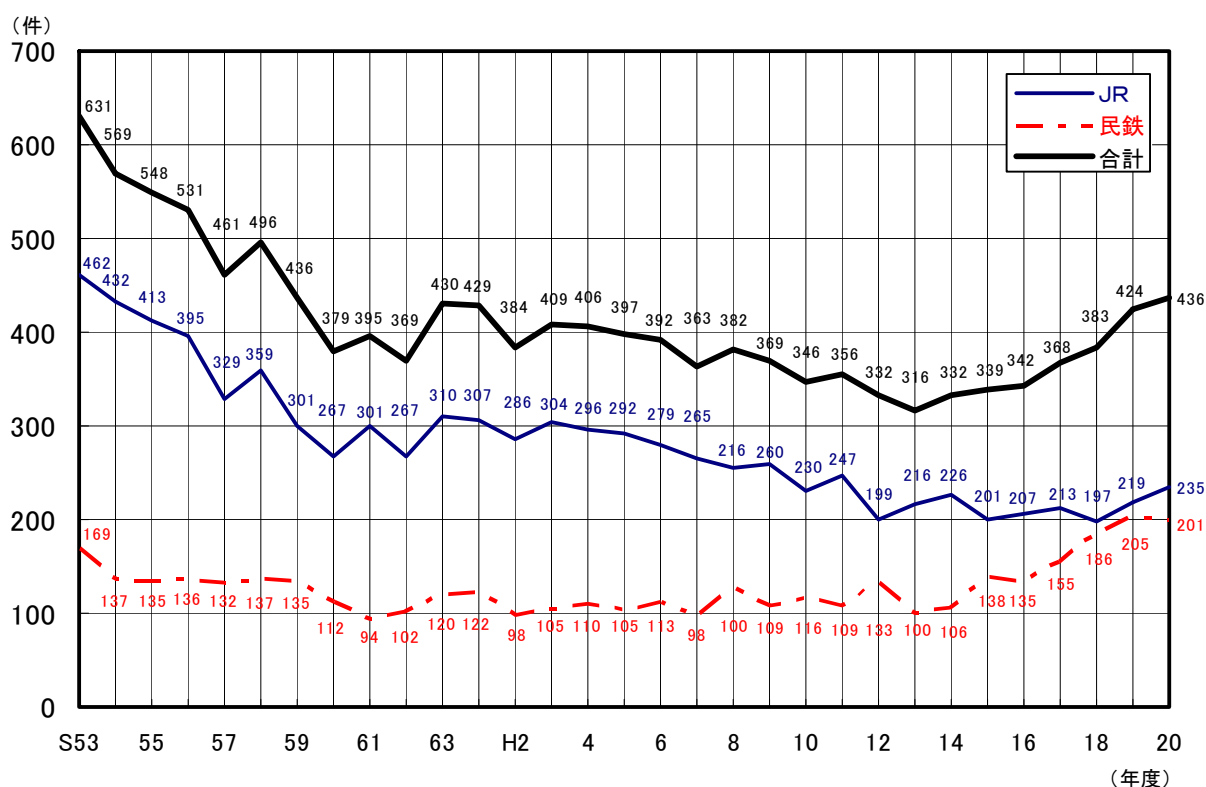
(1) 人身障害事故件数の推移等

○平成 20 年度の人身障害事故¹⁴は 436 件で、対前年度 12 件(2.8%)増でした。

○運転事故件数が長期的に減少傾向にある中で、人身障害事故の件数は平成 14 年度から増加傾向にあり、平成 20 年度には運転事故件数の 51.4%を占めました。

○身体障害者の方が死傷した人身障害事故は2件(いずれも視覚障害者の方が死傷した事故)でした。

図 13: 人身障害事故件数の推移

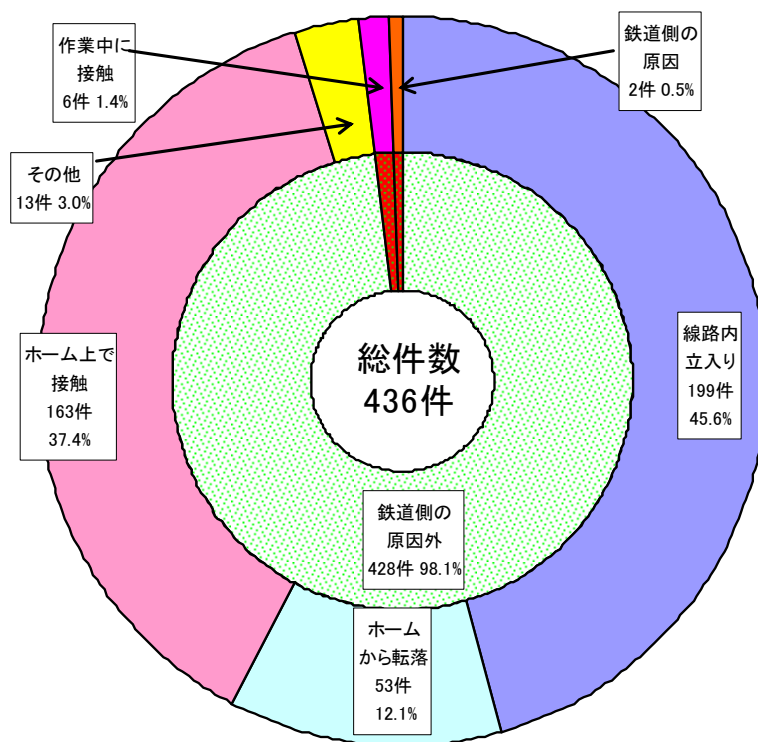


¹⁴ 脚注 9 をご覧下さい。

(2)原因別の人身障害事故件数

○人身障害事故の内訳は、歩行者等が線路内に立ち入ったことによるものが 199 件 (45.6%)、ホーム上での接触によるものが 163 件 (37.4%)となっています。

図 14:原因別の人身障害事故件数



2.5 事業者区分別の運転事故件数

○ 事業者区分別の運転事故件数は次のとおりです¹⁵。

表3:事業者区分別の運転事故件数(平成 20 年度)

事業者区分	事故種別	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	列車百万両当たり件数	列車走行両キロ(百万キロ)
J R (在来線)			2	1	146		234	2	385	0.60	642.19
J R (新幹線)							1		1	0.01	139.43
大手民鉄			3	1	83		120		207	0.65	316.75
公営地下鉄等							47	1	48	0.46	104.26
新交通・モノレール								1	1	0.05	20.64
中小民鉄			3		68	2	30		103	0.97	105.94
路面電車		4	3		15	78	4		104	4.26	24.42
合計		4	11	2	312	80	436	4	849	0.63	1,353.64

¹⁵ 事業者別の運転事故件数の詳細を資料1に掲載しています。

3 インシデントに関する事項

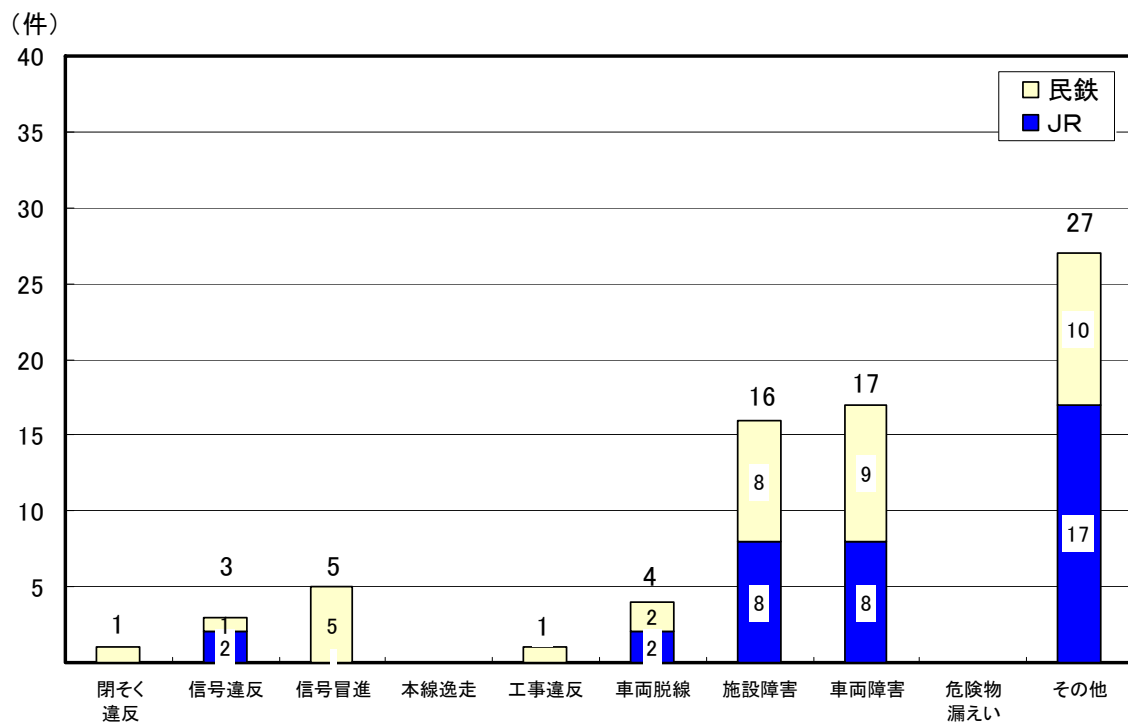
3.1 インシデント報告件数

○インシデント(運転事故が発生するおそれがあると認められる事態)は、その情報を広く共有することが運転事故の防止に有効であることから、平成13年10月から鉄軌道事業者から国へ報告され、国から全国の鉄軌道事業者に情報提供されています。

○平成20年度に国へ報告のあったインシデントは、同年度に発生した運転事故849件の8.7%に当たる74件でした。

○なお、運輸安全委員会の調査対象となったインシデント¹⁶は、平成20年度発生したインシデント74件のうち4件(5.4%)でした。

図15:種類別のインシデント報告件数(平成20年度)

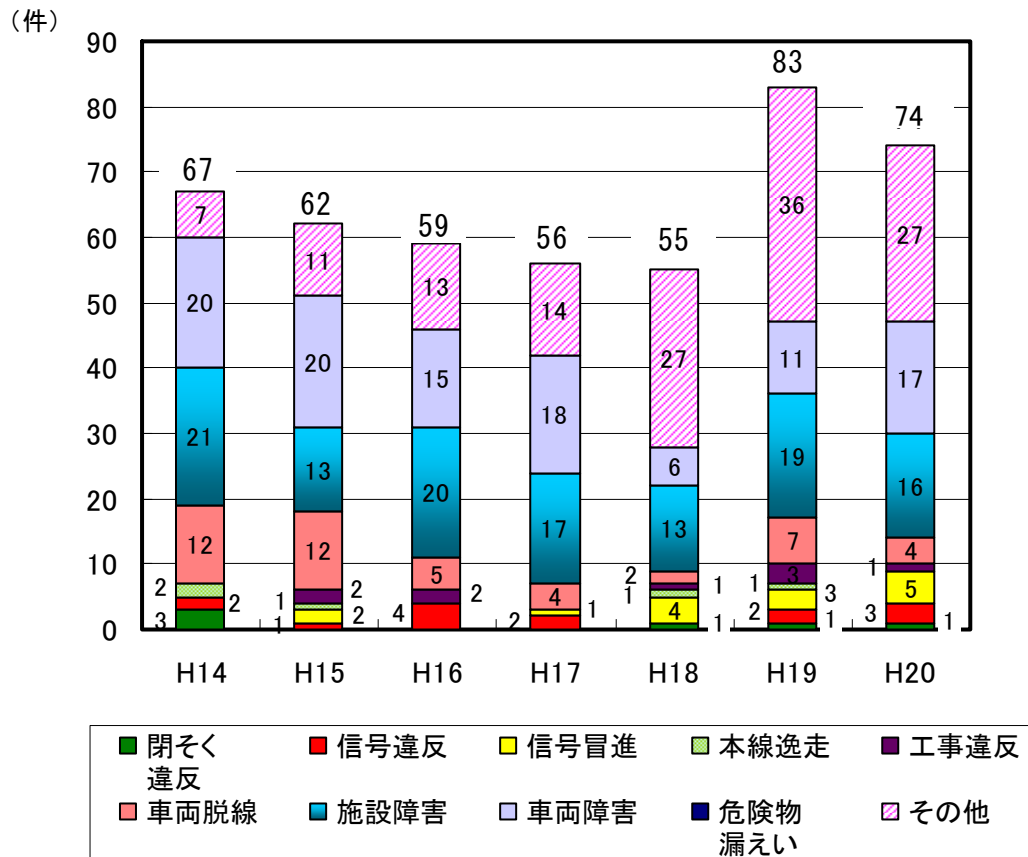


○ インシデントの種類「その他」は、手動踏切の取扱い不適切、乗降扉の取扱い不適切等によるものです¹⁷。

¹⁶ 運輸安全委員会では、重大インシデント(鉄道事故の兆候)についても調査し、報告書を公表しています。<http://araic.assistmicro.co.jp/araic/railway/index.html>

¹⁷ インシデントの分類については、後掲の「用語の説明」を御覧ください。

図 16: インシデント報告件数の推移



○ 事業者区分別のインシデント報告件数は次のとおりです。

表4: 事業者区分別・種類別のインシデント報告件数(平成 20 年度)

事業者区分 \ 事態種別	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
J R (在来線)		2				2	8	8		17	37
J R (新幹線)											0
大手民鉄			1		1	1	3	4		5	15
公営地下鉄等								2			2
新交通・モノレール											0
中小民鉄	1	1	1			1	5	2		3	14
路面電車			3					1		2	6
合計	1	3	5	0	1	4	16	17	0	27	74

4 輸送障害に関する事項

4.1 輸送障害の発生状況

(1) 輸送障害件数の推移等

○平成 20 年度に発生した輸送障害(列車の運休、旅客列車の 30 分以上の遅延等)¹⁸は 4,191 件であり、対前年度 168 件(3.9%)減でした。

○輸送障害の件数は、長期的には増加傾向にあり、平成 17 年度には 5,000 件を超えましたが、その後は 3 年連続して減少しました。

○平成 20 年度の輸送障害件数の 31.1%が部内原因、33.8%が災害原因となっており、風水害や地震などの災害の対策を含めた鉄軌道事業者の安全・安定輸送対策が重要です。

○部外原因による輸送障害が 35.1%となっており、安定した輸送サービスの確保のためには利用者や沿線住民等の協力も必要です。

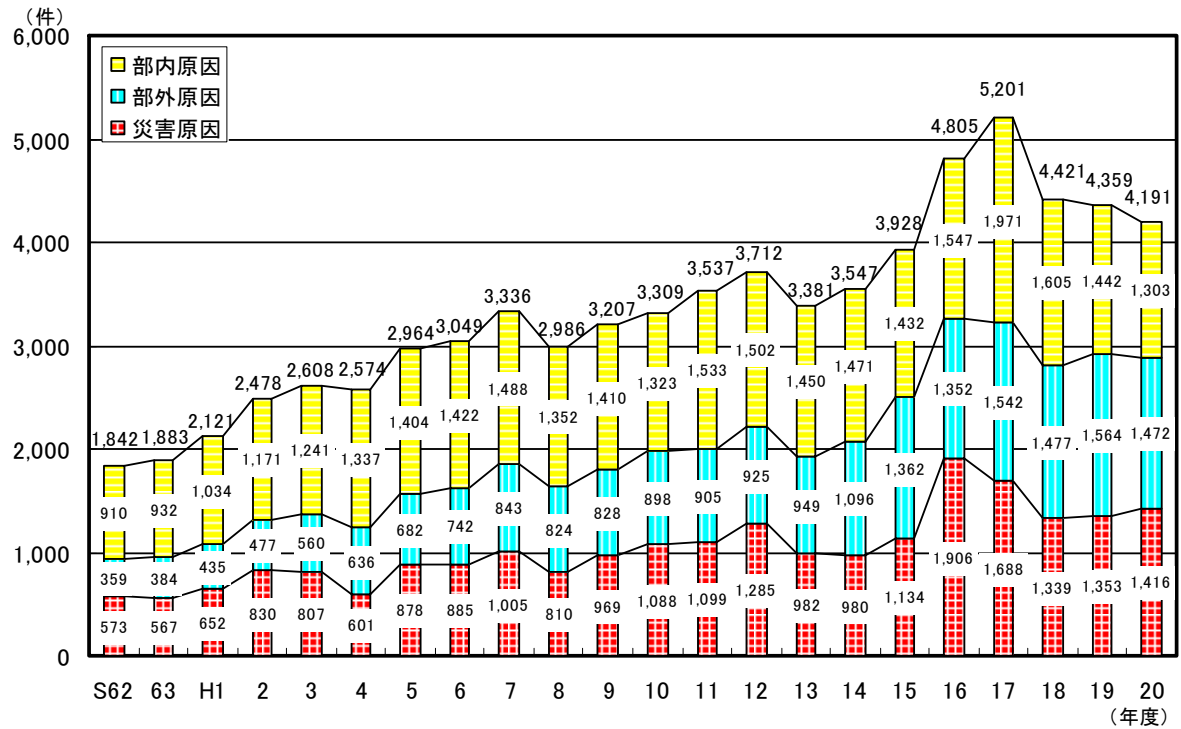
○部外原因による輸送障害のうち、自殺によるものは 647 件で、対前年度 7 件(1.1%)増でした。

○なお、運転事故に伴う列車の運休、旅客列車の 30 分以上の遅延等は輸送障害として計上していませんが、インシデントに伴うものは輸送障害として計上しています。

¹⁸ 鉄道事業法第 19 条等に基づき鉄軌道事業者が国土交通省に届け出ます。

図 17: 輸送障害件数の推移

① JR(在来線+新幹線)と民鉄(鉄道+軌道)の合計

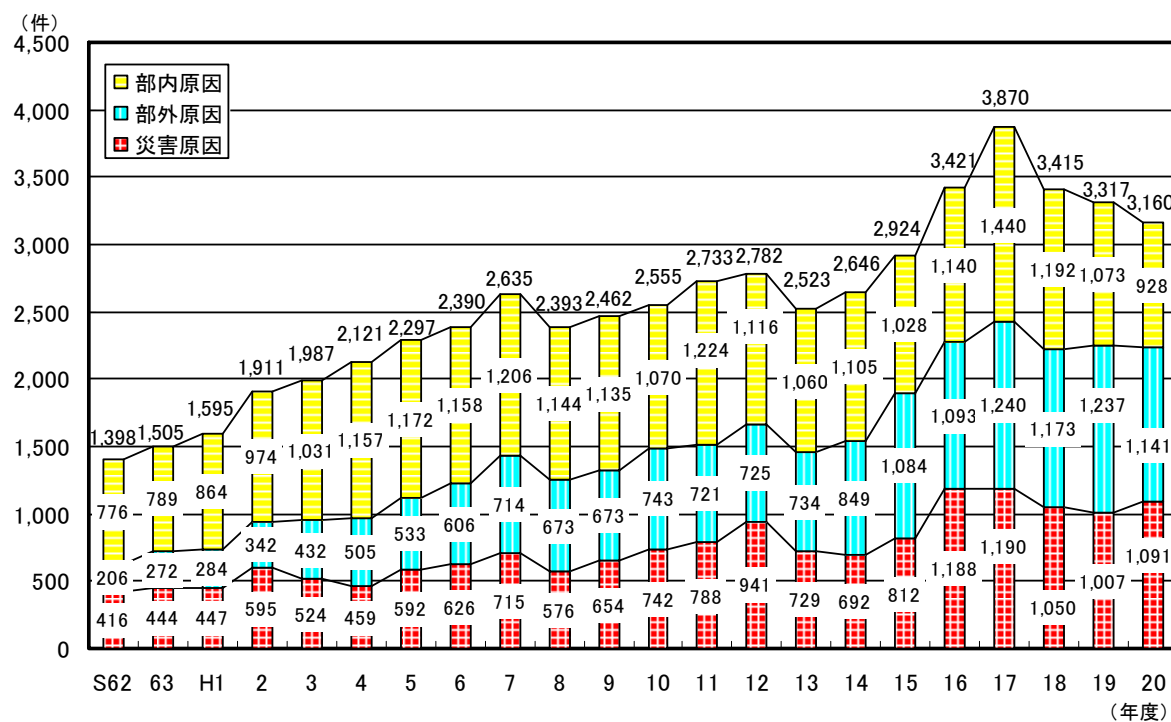


部内原因: 鉄道係員の取扱い誤り、車両や鉄道施設の故障等によるもの。

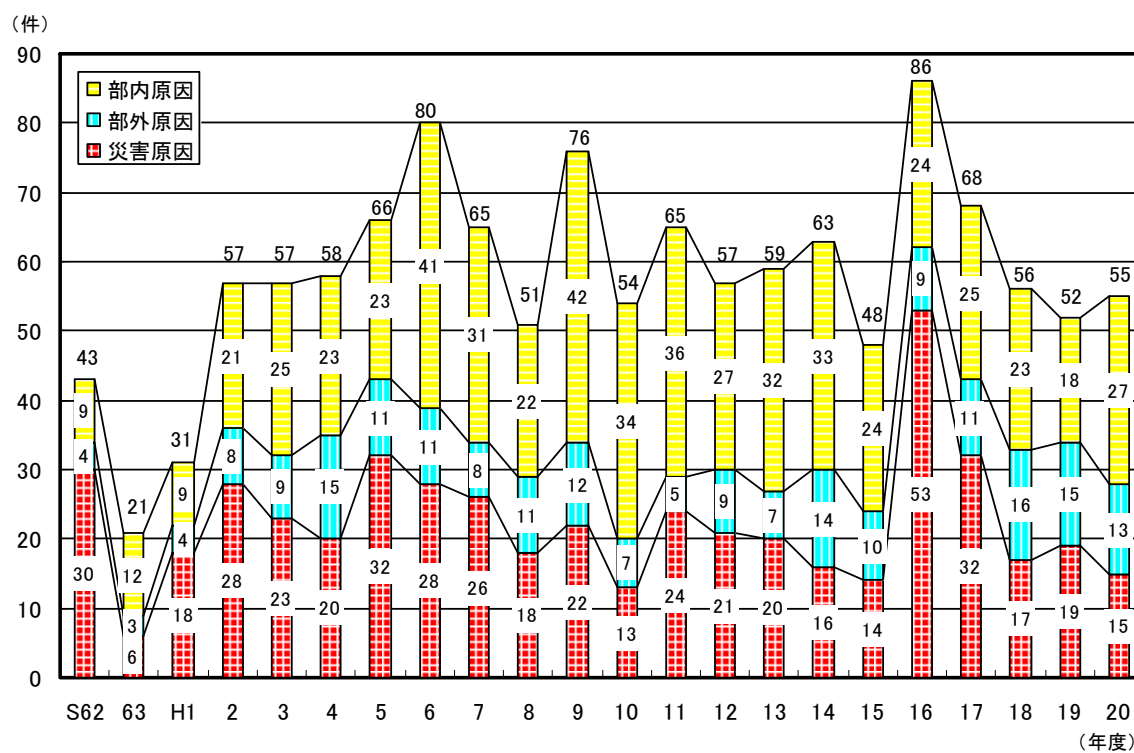
部外原因: 旅客のホームからの転落や公衆の線路内立入り等によるもの。

災害原因: 地震災害や風雪水害等によるもの。(雨量や風速が基準を超えた場合の運転見合わせ等を含む。)

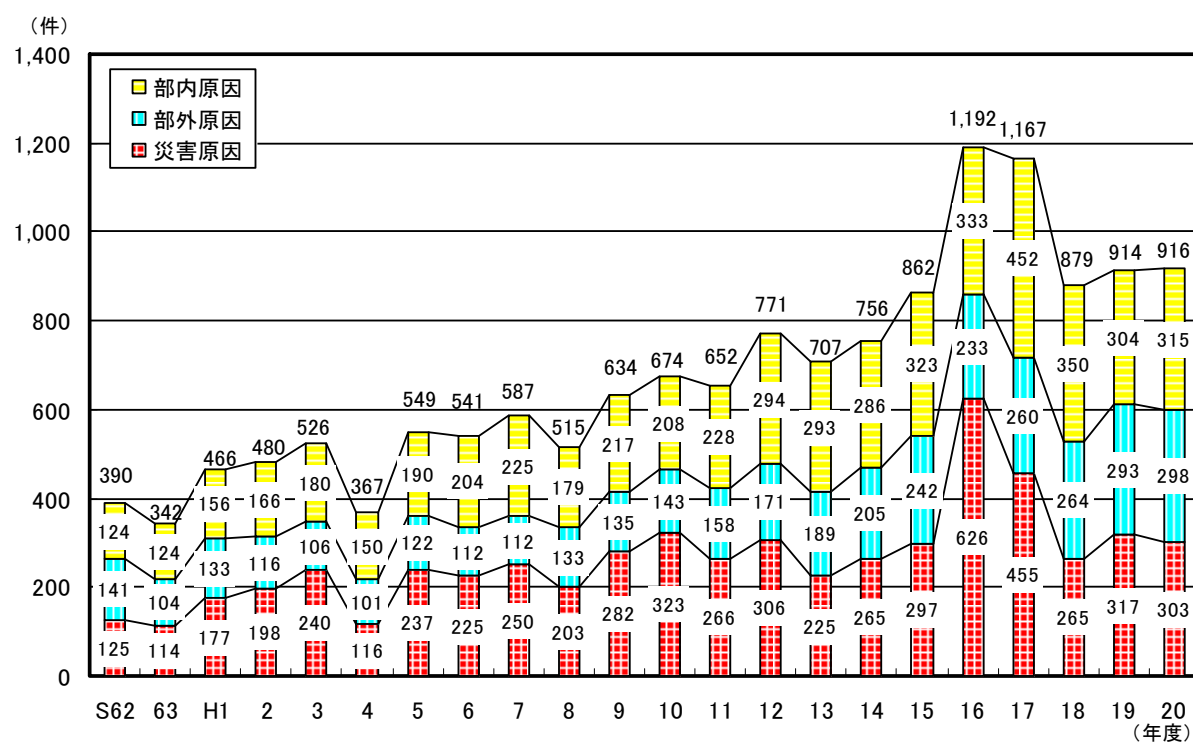
② JR(在来線)



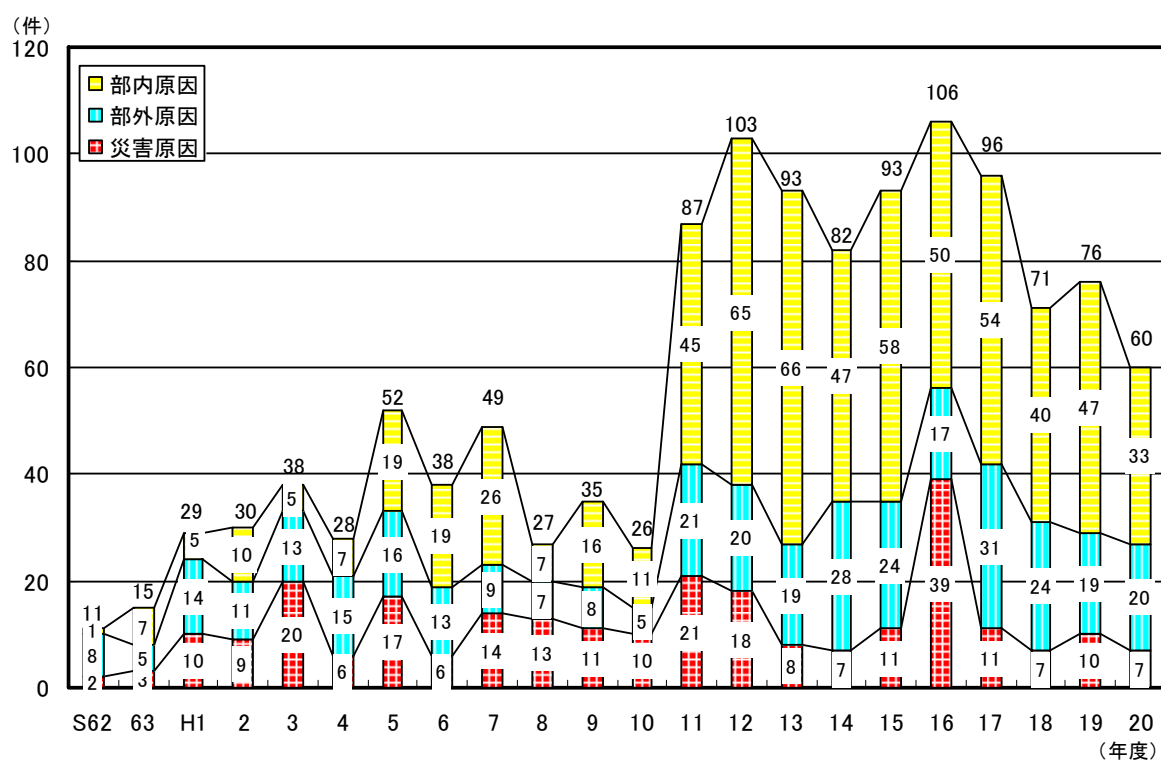
③ JR(新幹線)



④ 民鉄(鉄道)



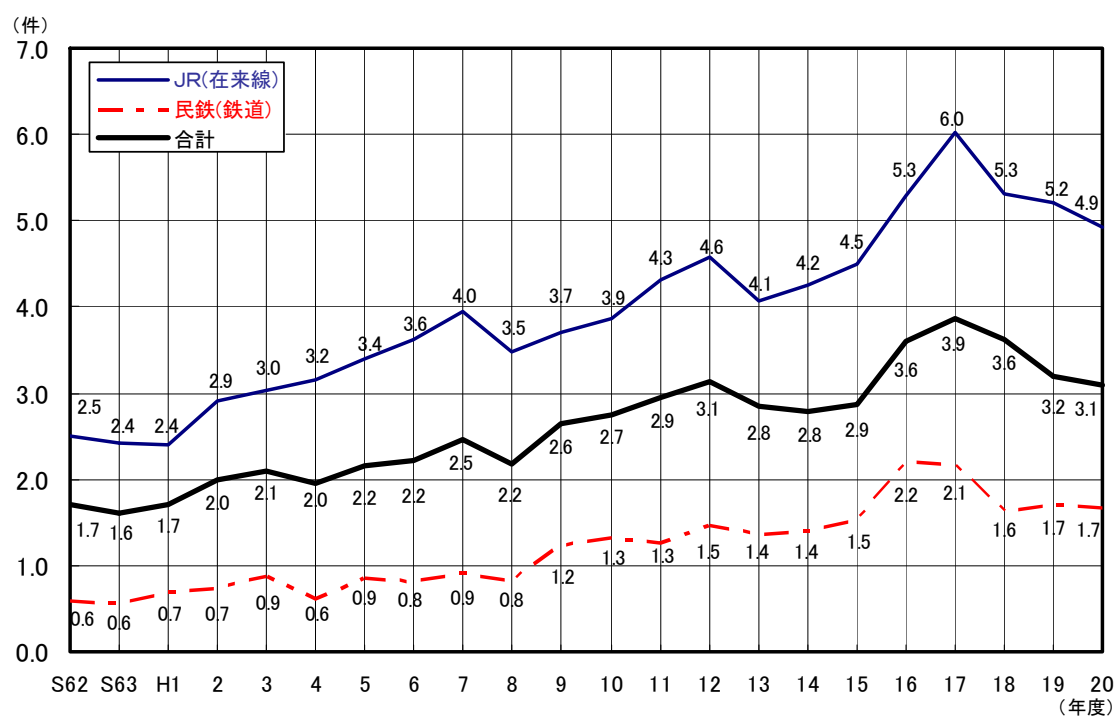
⑤ 民鉄(軌道)



(2) 列車走行百万キロ当たりの輸送障害件数の推移

○ 列車走行百万キロ当たりの輸送障害の発生件数は、輸送障害件数と同様に、長期的には増加傾向にありますが、平成 18 年度からは3年連続して減少し、平成 20 年度は 3.1 件でした。

図 18: 列車走行百万キロ当たりの輸送障害件数



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

4. 2 事業者区分別の輸送障害件数

○ 平成 20 年度における事業者区分別の輸送障害件数は、次表のとおりです¹⁹。

表5: 事業者区分別の輸送障害件数(平成 20 年度)

原因 事業者区分	部 内					部 外		合計	列車百万 当たり件数	列車走行 百万キロ
	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			
J R (在来線)	138	528	262	928	1.45	1,141	1,091	3,160	4.92	642
J R (新幹線)	4	16	7	27	0.19	13	15	55	0.39	139
大手民鉄	5	30	30	65	0.21	191	51	307	0.97	317
公営地下鉄等	8	16	19	43	0.41	46	4	93	0.89	104
新交通・モノレール	1	9	1	11	0.53	4	5	20	0.97	21
中小民鉄	9	130	62	201	1.90	59	247	507	4.79	106
路面電車	3	21	4	28	1.15	18	3	49	2.01	24
合計	168	750	385	1,303	0.96	1,472	1,416	4,191	3.10	1,354

¹⁹ 事業者別の輸送障害件数の詳細を資料2に掲載しています。

5 輸送の安全にかかわる行政指導等に関する事項

5.1 事故等の報告に基づく行政指導の実施状況

○国土交通省では、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²⁰を行っています。

○平成 20 年度は、次表のとおり、12 の鉄軌道事業者に対して文書による行政指導を計 19 件行い、改善を求めました²¹。

表6:事故等の報告に基づく行政指導の実施状況(平成 20 年度)

事業者	指導の概要	発出日
JR 東日本	鉄道の安全・安定輸送の確保について	H20. 4.10
JR 北海道	車両の定期検査の適正な実施について	H20. 4.11
福井鉄道	軌道の安全確保の徹底について	H20. 4.22
JR 東日本	鉄道の安全確保について	H20. 6. 6
阿佐海岸鉄道	鉄道の安全輸送の確保について	H20. 7. 3
三岐鉄道	鉄道の安全輸送の確保について	H20. 7. 8
東京地下鉄	安全・安定輸送に対する取り組みの強化について	H20. 7.18
近畿日本鉄道	鉄道の安全輸送の確保について	H20. 8.13
JR 東日本	鉄道の輸送障害について	H20. 9.18
阪急電鉄	鉄道の安全輸送の確保について	H20. 9.21
JR 東日本	新幹線の輸送障害について	H20. 9.28
富山地方鉄道	鉄道の安全輸送の確保について	H20. 9.30
名古屋臨海高速 鉄道	鉄道の安全輸送の確保について	H20.10.23
JR 西日本	工事に伴う安全確保の徹底について	H20.12.12
長崎電気軌道	輸送の安全確保について	H20.12.12
JR 東日本	新幹線の輸送障害について	H20.12.30
JR 北海道	輸送の安全確保について	H21. 2.14
JR 西日本	保守作業時の安全確保の徹底について	H21. 2.20
近畿日本鉄道	鉄道の安全輸送の確保について	H21. 2.27

²⁰ 鉄道事業法第 23 条等に基づき国土交通省が行います。

²¹ 事故等の報告に基づく行政指導とそれに対する主な改善報告の内容を資料3に掲載しています。

5.2 保安監査の実施状況

- 国土交通省では、全国203鉄軌道事業者(平成20年度末現在)に対して、輸送の安全を確保するための取組み、施設・車両の管理・保守、運転の取扱いが適切かどうかについて、保安監査²²を行っています。
- 平成20年度は、計画的な保安監査を54の鉄軌道事業者に対して計73回実施し、その結果に基づいて30の鉄軌道事業者に対して文書による行政指導を計31件行い、改善を求めました。
- また、計画的な保安監査ほか、輸送の安全を確保するための取組みが適正かどうか等について確認する必要がある場合に、特別な保安監査を実施しています。平成20年度は2事業者に対して実施し、その結果に基づいて次表に掲げる文書による行政指導を行い、改善を求めました²³。

表7:特別保安監査結果に基づく行政指導の実施状況(平成20年度)

事業者	概要	発出日
阿武隈急行	出発信号機の故障時に代用閉そくを施行することなく列車を出発させたことが認められたため保安監査を実施し、安全に関する取組みの全社的見直し、運転取扱いにおける実施基準の遵守、教育計画の策定及びそれに基づく教育の確実な実施等を指導した。	H20.6.18
神戸電鉄	速度超過等によるATSの動作が多数認められたため保安監査を実施し、運転士の運転取扱い状況の適切な把握、運転士に対する速度遵守の徹底、運転曲線図、運行計画の精査等を指導した。	H20.8.1

5.3 鉄道事業法及び軌道法に基づく行政処分(事業改善の命令)

- 国土交通省は、鉄軌道事業について輸送の安全、利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認めるときは、鉄軌道事業者に対して事業の改善を命じています。
- 平成20年度に発出した輸送の安全等に関する事業改善の命令はありません。

²² 保安監査は鉄道事業法第56条の規定に基づき実施する立入検査の一つであり、その監査項目等が鉄道事業等監査規則に定められています。

²³ 保安監査における行政指導に対する主な改善報告の内容等を資料4に掲載しています。

5.4 事故等の再発防止のための行政指導

○国土交通省は、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も、安全確保のための行政指導を行っています。平成 20 年度に行った文書による行政指導は次のとおりです²⁴。

表8:事故等の再発防止のための行政指導の実施状況(平成 20 年度)

指導の概要	発出日
ポリエチレン製シースの試験結果改ざんに係る緊急点検と品質確保強化について	H20. 4. 1
東日本旅客鉄道株式会社羽越線列車脱線事故に係る鉄道事故調査報告書について	H20. 4. 2
東日本旅客鉄道株式会社で発生した電気火災事故について	H20. 6.13
鉄道輸送の安全の確保について ～緊急保安情報～ (湘南モノレールにおけるインシデント(信号冒進)について)	H20. 7.23
鉄軌道駅のエスカレーターの事故防止について	H20. 8. 4
島原鉄道株式会社の踏切障害事故に係る対応について	H20.12.19
鉄道線路の安全確保について(注意喚起)	H21. 2.27

5.5 踏切道改良勧告の発令状況

○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立体交差化計画等に従って踏切道の改良を実施していないと認めるとき、踏切道改良促進法に基づき、当該踏切道の改良を実施すべきことを勧告することができます。

○この勧告制度は平成 18 年度より設けられたものであり、これまでに発出された勧告はありません²⁵。

²⁴ 行政指導の内容(通達)を資料5に掲載しています。

²⁵ 踏切道の改良に向けた取り組みについては、「7. 1 踏切保安設備の整備状況」を参考にしてください。

5.6 運輸安全マネジメント評価の実施状況

- 国土交通省は、鉄軌道事業者に対して、経営トップや安全統括管理者等の経営管理部門が行う安全管理体制への取組状況について評価し、更なる輸送の安全の確保に資する改善方策等の助言を行う「運輸安全マネジメント評価」²⁶を実施しています。
- 平成20年度は、70の鉄軌道事業者に対して、計70回運輸安全マネジメント評価を行いました。

²⁶ 運輸安全マネジメント評価の詳細については、運輸安全に関するホームページ <http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/index.html> を御覧ください。

6 輸送の安全にかかわる設備投資等に関する事項

6.1 安全関連設備投資・修繕費の状況

○鉄軌道事業においては、輸送の安全の確保に加え、サービス向上や輸送力増強等のため設備や車両の保守、更新、その他改良等を総合的に行う必要があります。

○鉄道事業等報告規則に基づき提出される事業報告書等を参考に、各事業者が行っている安全関連設備投資及び修繕費を集計したところ、平成 20 年度の安全関連設備投資は鉄軌道事業者全体で約 7,959 億円で対前年約 123 億円(1.6%)増、施設・車両の修繕費は約 7,432 億円で対前年度約 385 億円(4.9%)減でした²⁷。

○安全関連設備投資の内容は、老朽設備の取替え、保安・防災のための対策、安定輸送のための対策、安全性を向上させた車両の導入や改造などです。地震対策、落石等の防止対策、自動列車停止装置(ATS)等の設置、踏切道の保安対策、ホームの安全対策などが進められています。

○施設・車両の修繕費とは、線路施設、電路施設、車両などの維持補修のための修繕費用です。

表9:安全関連設備投資・修繕費の状況(平成 20 年 4 月～平成 21 年 3 月)

(百万円)

事業者区分	鉄道事業 設備投資 ①	安全関連 設備投資 ②	施設・車両 の修繕費 ③	鉄道事業 営業収入 ④	鉄道事業 固定資産 ⑤	安全投資 比率 ②/④	修繕費 比率 ③/⑤
JR	772,706	471,333	560,353	4,349,006	10,991,492	10.8%	5.1%
大手民鉄	334,585	193,865	98,350	1,288,565	4,980,875	15.0%	2.0%
公営地下鉄等	222,953	79,767	45,498	856,747	6,226,955	9.3%	0.7%
新交通・モノレール	18,574	11,157	9,854	79,221	441,974	14.1%	2.2%
中小民鉄	92,832	35,106	26,503	339,506	3,093,077	10.3%	0.9%
路面電車	6,439	5,386	2,773	25,389	68,002	21.2%	4.1%
合計	1,447,333	795,886	743,155	6,937,583	25,801,963	11.5%	2.9%

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

注2:安全関連設備投資は、事業者によって集計方法が一部異なります。

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

²⁷ 事業者別の安全関連設備投資・修繕費を資料6に掲載しています。

＜鉄道事業者の設備投資の仕訳(分類)について＞

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

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

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

7 輸送の安全にかかわる施設等に関する事項

7.1 踏切保安設備の整備状況

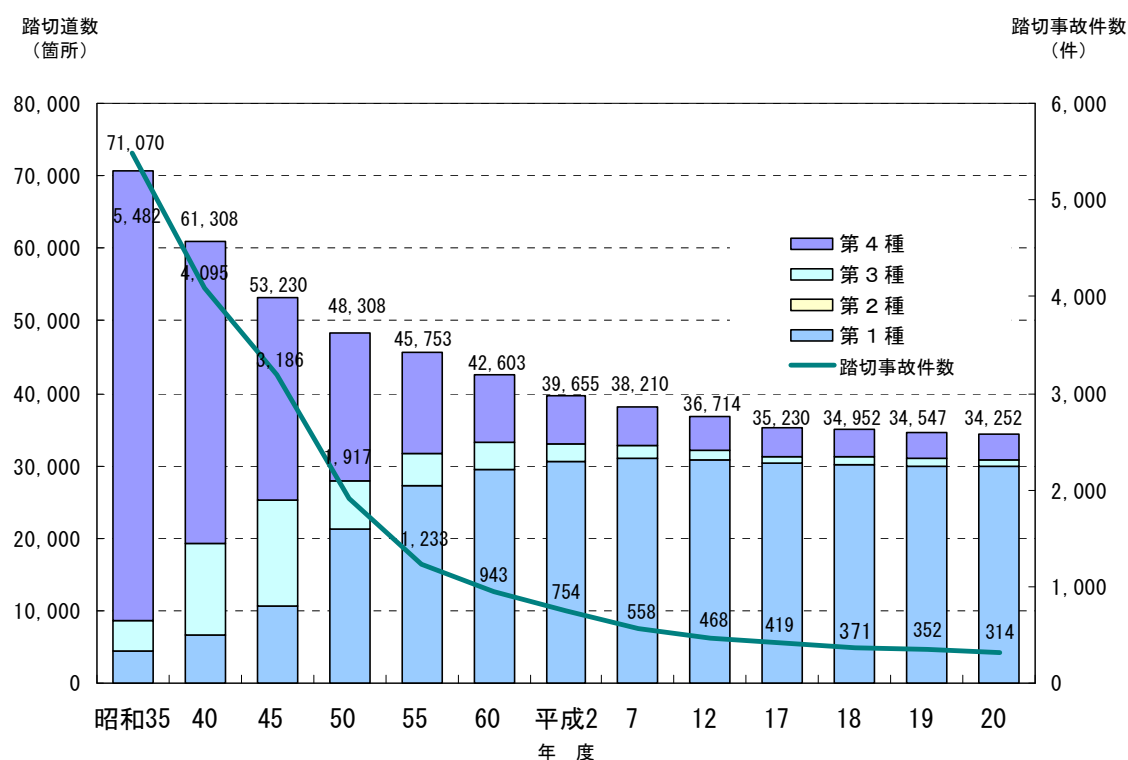
(1) 踏切道数の推移

○平成20年度において、2.1に記述したとおり踏切事故は運転事故の37.0%を、また2.2に記述したとおり踏切事故による死傷者は運転事故による死傷者の30.3%をそれぞれ占めており、踏切事故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。

○踏切道数と踏切事故件数の推移をみると、踏切道の統廃合及び2.3に記述したように踏切道数当たりの踏切事故件数が少ない第1種踏切道への転換などが進められ、踏切事故件数が減少してきたことが分かります。

○しかし、平成20年度末において第3種踏切道及び第4種踏切道がそれぞれ947箇所及び3,405箇所残っており、2.3に記述したとおり同年度に踏切事故がそれぞれ13件(踏切事故全314件の4.1%)及び55件(同17.5%)発生しています。

図19: 踏切道数と踏切事故件数の推移



※ 横軸、H17以降は1年間隔であるが、S35～H17は5年間隔である。

第1種踏切道：昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道又は自動遮断機が設置されている踏切道

第2種踏切道：1日のうち一定時間だけ踏切警手が遮断機を操作している踏切道（現在設置されているものはない。）

第3種踏切道：警報機が設置され遮断機のない踏切道

第4種踏切道：踏切警手もおらず、遮断機も警報機も設置されていない踏切道

(2) 踏切道整備及び安全対策の実績

○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 87% が第1種踏切道となっています。また、踏切遮断機も踏切警報機も設置されていない第4種踏切道は、3,405 箇所残されていますが、年々減少しています。

表 10: 踏切種別別の踏切道数の推移

年度	第1種	第2種	第3種	第4種	合計
平成 17 年度	30,291 (86%)	0 (0%)	1,066 (3%)	3,873 (11%)	35,230
平成 18 年度	30,188 (86%)	0 (0%)	1,019 (3%)	3,745 (11%)	34,952
平成 19 年度	30,027 (87%)	0 (0%)	992 (3%)	3,528 (10%)	34,547
平成 20 年度	29,900 (87%)	0 (0%)	947 (3%)	3,405 (10%)	34,252

注1: ()内は構成比を表す。

注2: 兼掌踏切(複数の事業者の鉄道路線にまたがる踏切道)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数値を表す。

○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 11: 立体交差化等を行った踏切道数の推移

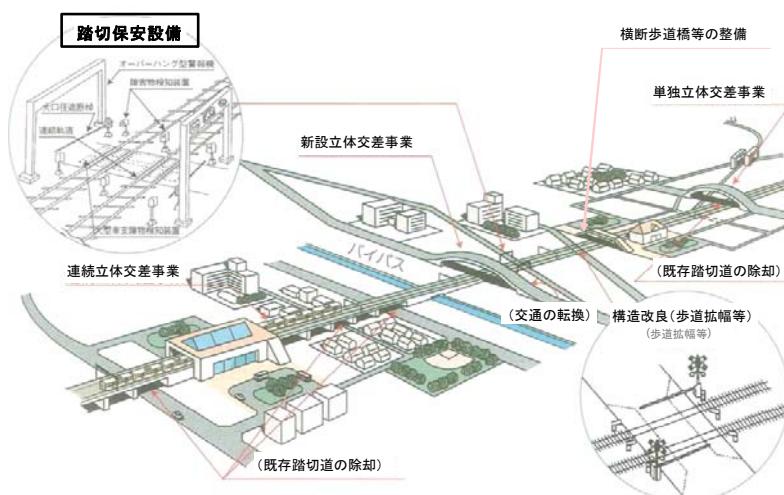
年度	立体交差化	構造改良	踏切遮断機・踏切警報機
平成 17 年度	57	259	77
平成 18 年度	85	280	59
平成 19 年度	81	319	54
平成 20 年度	58	327	75

「立体交差化」: 連続立体交差化あるい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

「踏切遮断機・踏切警報機」: 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

【参考】踏切道の改良イメージ



(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の設置状況は次のとおりです²⁸。

表 12: 事業者区分別・踏切種別別の踏切道数(平成 21 年 3 月末現在)

事業者区分	踏切道					踏切支障 報知装置
	第1種	第2種	第3種	第4種	合計	
JR(在来線)	18,632	0	660	1,964	21,256	14,577
大手民鉄	5,729	0	55	14	5,798	5,023
公営地下鉄等	1	0	0	0	1	1
中小民鉄	5,142	0	211	1,388	6,741	1,680
路面電車	396	0	21	39	456	90

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が支障した場合、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



踏切支障押しボタン



踏切障害物検知装置

²⁸ 事業者別の踏切道箇所数等を資料7に掲載しています。

7.2 自動列車停止装置等の整備状況

(1) 事業者区分別の自動列車停止装置等の整備状況

○事業者区分別の自動列車停止装置(ATS)等の整備状況は次のとおりです²⁹。

表 13: 自動列車停止装置等の整備状況(平成 21 年 3 月末現在)

事業者区分	営業キロ (km)	設置キロ(km)		設置率 (%)
		自動列車 停止装置 (ATS)	自動列車 制御装置 (ATC)	
JR・在来線(6社)	17,601.8	17,350.5	251.3	100%
JR・新幹線(4社)	2,387.1	0	2,387.1	100%
JR計	19,988.9	17,350.5	2,638.4	100%
大手民鉄(15社)	2,669.7	2,578.9	90.8	100%
公営地下鉄等(10社)	745.4	18.3	727.1	100%
中小民鉄(127社)	3,675.5	3,292.9	306.0	98%
民鉄計	7,090.6	5,890.1	1,123.9	99%
合計	27,079.5	23,240.6	3,762.3	100%

注1: 鋼索鉄道、路面電車、無軌条電車及び貨物鉄道は除く。

注2: 東京都上野公園モノレール、スカイレールサービス(モノレール)及び名古屋ガイドウェイバス(新交通)は除く。

注3: 第2種鉄道事業者は除く。

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

²⁹ 事業者別の自動列車停止装置等の設置状況を資料8に掲載しています。

7.3 技術基準改正に伴う施設等の整備状況

○JR西日本福知山線列車脱線事故(平成17年4月25日)を受け設置した「技術基準検討委員会」の「中間とりまとめ」(平成17年11月29日)を踏まえ、「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1日に施行しました。

○この改正により、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、発報信号設備の自動給電設備の設置を新たに義務づけるとともに、運転速度が時速100kmを超える線区の施設若しくはその線区を走行する車両、又は1時間の運行本数が往復計10本以上の線区の施設若しくはその線区を走行する車両については、曲線部等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置を10年以内に整備するよう義務づけています。

また、10年以内に整備することを義務づけているもののうち、運転速度が時速100kmを超え、かつ1時間の運行本数が往復計10本以上の線区の施設若しくはその線区を走行する車両については、曲線部等への速度制限機能付きATS等及び運転士異常時列車停止装置を、運転速度が時速100kmを超える車両については運転状況記録装置を、それぞれ5年以内で整備を行うよう指導しています。

さらに、発報信号設備の自動給電設備についても、5年以内に整備を行うよう指導しています。

表 14: 技術基準改正に伴う施設等の整備状況

		整備率	
		平成20年3月末	平成21年3月末
速度制限機能付きATS等	曲線部	84%	86%
	分岐部	37%	45%
	終端部	83%	87%
運転士異常時列車停止装置		64%	71%
運転状況記録装置		43%	53%
発報信号設備の自動給電設備		57%	70%

※ 特に危険性の高い急曲線における速度制限機能付きATS等の緊急整備については、平成19年3月末までに対象の264箇所全て完了しています。

速度制限機能付き自動列車停止装置: 従来の自動列車停止装置に、曲線、分岐器、線路終端、その他重大な事故が発生するおそれのある箇所への速度を制限するための速度制限機能を付加した装置

運転士異常時列車停止装置: 運転士の異常時に列車を自動的に停止させる装置

運転状況記録装置: 列車の速度やブレーキの動作状況等の運転状況を記録する装置

発報信号設備の自動給電設備: 列車衝突等の事故時においても発報信号設備(他の列車を停止させるための信号を発報する設備)の機能が維持されるよう自動的に別電源から給電する等の対策がなされた設備

用語の説明

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

用語	説 明
信 号 冒 進	インシデントの分類のひとつ。列車が停止信号を冒進し、当該列車が本線における他の列車又は車両の進路を支障した事態。
本 線 逸 走	インシデントの分類のひとつ。列車又は車両が停車場間の本線を逸走した事態。
工 事 違 反	インシデントの分類のひとつ。列車の運転を停止して行うべき工事又は保守の作業中に、列車が当該作業をしている区間を走行した事態。
車 両 脱 線	インシデントの分類のひとつ。車両が脱線した事態であって次に掲げるもの。 イ 本線において車両が脱線したもの ロ 側線において車両が脱線し、本線を支障したもの ハ 側線において車両が脱線したものであって、側線に特有の施設又は取扱い以外に原因があると認められるもの
施 設 障 害	インシデントの分類のひとつ。鉄道線路、運転保安設備等に列車の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態。
車 両 障 害	インシデントの分類のひとつ。車両の走行装置、ブレーキ装置、電気装置、連結装置、運転保安設備等に列車の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態。
危険物漏えい	インシデントの分類のひとつ。列車又は車両から危険品、火薬類等が著しく漏えいした事態。
保 安 監 査	鉄道事業等監査規則(昭和62年3月2運輸省令第12号)に基づき、輸送の安全を確保するための取組が適切であるかどうか、施設及び車両の管理及び保守並びに運転取扱いが適切であるかどうか等について行う監査をいう。
鉄 道 事 業 設 備 投 資	鉄道事業固定資産を形成する投資のこと。鉄道事業固定資産とは、鉄道事業会計規則に定められた資産であり、線路設備、停車場設備、電路設備、車両などを指す。
安 全 関 連 設 備 投 資	ここでは、鉄道事業会計規則でいう鉄道事業設備投資のうち、輸送の安全にかかわるもの。
施 設・車 両 の 修 繕 費	ここでは、鉄道事業会計規則でいう鉄道事業営業費のうち線路保存費、電路保存費、車両保存費に関する修繕費を指す。

注) 本用語の説明は、鉄道事業法を基本に記載しております。

※: 詳細は「鉄道事故等報告規則」、「軌道事故等報告規則」をご参照下さい。