

資料1 運転事故件数（事業者別）

① JR（在来線） [7社]

事業者名	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	列車百万走行あたり件数	列車走行距離（百万キロ）
北海道旅客鉄道			1		8		1		10	0.26	38.20
東日本旅客鉄道			1	1	43		91		136	0.60	227.96
東海旅客鉄道					5		15		20	0.42	47.42
西日本旅客鉄道					47		71	1	119	0.71	167.33
四国旅客鉄道					8		13		21	0.97	21.59
九州旅客鉄道					17		17		34	0.51	66.03
日本貨物鉄道					18		26	1	45	0.61	73.66
合計		0	2	1	146	0	234	2	385	0.60	642.19

(平成20年度)

② JR（新幹線） [4社]

事業者名	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	列車百万走行あたり件数	列車走行距離（百万キロ）
東日本旅客鉄道							1		1	0.03	39.41
東海旅客鉄道									0	0.00	56.88
西日本旅客鉄道									0	0.00	39.87
九州旅客鉄道									0	0.00	3.27
合計		0	0	0	0	0	1	0	1	0.01	139.43

(平成20年度)

③ 大手民鉄 [15社]

事業者名	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	列車百万走行あたり件数	列車走行距離（百万キロ）
東武鉄道					6		7		13	0.34	38.73
西武鉄道					3		7		10	0.46	21.55
京成電鉄					6		2		8	0.65	12.21
京王電鉄			1				11		12	0.84	14.30
小田急電鉄					1		5		6	0.29	20.53
東京急行電鉄					1		13		14	0.78	17.92
京浜急行電鉄							5		5	0.32	15.40
相模鉄道					1		2		3	0.58	5.15
名古屋鉄道					14		3		17	0.40	42.44
近畿日本鉄道		1	1	23			33		58	0.94	61.78
南海電気鉄道					7		12		19	1.20	15.89
京阪電気鉄道					10		7		17	1.31	12.94
阪急電鉄			1		3		3		7	0.32	21.92
阪神電気鉄道					1		5		6	0.85	7.09
西日本鉄道					7		5		12	1.35	8.90
合計		0	3	1	83	0	120	0	207	0.65	316.75

注：西武鉄道は新交通、名古屋鉄道はモノレールを含む。

(平成20年度)

④ 公営地下鉄等 [10社]

事業者名	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	列車百万走行距離当たり件数	列車走行距離(百万キロ)
札幌市						1		1	0.17	5.83	
仙台市						1		1	0.58	1.73	
東京都						7		7	0.43	16.24	
東京地下鉄						15		15	0.45	33.12	
横浜市								0	0.00	6.11	
名古屋市						1		1	0.09	11.43	
京都市								0	0.00	3.53	
大阪市						19	1	20	1.04	19.28	
神戸市						3		3	0.87	3.47	
福岡市								0	0.00	3.52	
合計		0	0	0	0	0	47	1	48	0.46	104.26

注：東京都は新交通及びモノレール、大阪市は新交通を含む。

(平成20年度)

⑤ 新交通・モノレール [17社]

事業者名	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	列車百万走行距離当たり件数	列車走行距離(百万キロ)
東京モノレール								0	0.00	3.29	
湘南モノレール							1	1	1.74	0.58	
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	1.41	
山手								0	0.00	0.14	
舞浜リゾートライン								0	0.00	0.35	
埼玉新都市交通								0	0.00	1.00	
横浜新都市交通								0	0.00	1.27	
ゆりかもめ								0	0.00	2.56	
名古屋ガイドウェイバス(軌道)								0	0.00	0.60	
愛知高速交通								0	0.00	0.74	
神戸新交通								0	0.00	1.81	
大阪高速鉄道								0	0.00	2.30	
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	1.05	
合計		0	0	0	0	0	0	1	1	0.05	20.64

(平成20年度)

⑥ 中小民鉄 [130社] 1/3

事業者名	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km当たり件数	列車走行km(百万キロ)
太平洋石炭販売輸送									0	0.00	0.01
津軽鉄道					1				1	4.82	0.21
弘南鉄道									0	0.00	0.60
十和田観光電鉄									0	0.00	0.19
八戸臨海鉄道					1				1	53.19	0.02
三陸鉄道									0	0.00	1.24
岩手開発鉄道									0	0.00	0.07
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	0.32
福島臨海鉄道									0	0.00	0.01
会津鉄道									0	0.00	0.71
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	0.90
秋田臨海鉄道									0	0.00	0.01
由利高原鉄道									0	0.00	0.24
山形鉄道									0	0.00	0.27
IGRいわて銀河鉄道									0	0.00	1.48
青い森鉄道									0	0.00	0.35
長野電鉄					5				5	3.41	1.47
上田電鉄									0	0.00	0.28
松本電気鉄道									0	0.00	0.26
関西電力									0	0.00	0.05
北越急行									0	0.00	1.33
しなの鉄道						1			1	0.61	1.63
北陸鉄道									0	0.00	0.55
のと鉄道									0	0.00	0.40
富山地方鉄道		1		4		1			6	2.52	2.38
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					1				1	0.39	2.54
ひたちなか海浜鉄道									0	0.00	0.35
関東鉄道					1				1	0.37	2.72
秩父鉄道					3		3		6	2.44	2.46
江ノ島電鉄						2	1		3	4.82	0.62
流鉄									0	0.00	0.29
上信電鉄									0	0.00	0.73
上毛電気鉄道					1				1	1.53	0.66
小湊鉄道									0	0.00	0.46
北総鉄道									0	0.00	1.68
富士急行									0	0.00	0.72
銚子電気鉄道					1				1	6.01	0.17
箱根登山鉄道									0	0.00	0.78
伊豆箱根鉄道							1		1	0.59	1.69
いすみ鉄道					1				1	2.76	0.36

(平成20年度)

⑥ 中小民鉄 [130社] 2/3

事業者名	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km当たり件数	列車走行km(百万キロ)
真岡鐵道				1		1		2	2.85	0.70	
わたらせ渓谷鐵道								0	0.00	0.40	
鹿島臨海鐵道						1		1	0.80	1.25	
神奈川臨海鐵道								0	0.00	0.04	
京葉臨海鐵道								0	0.00	0.14	
東京臨海高速鐵道								0	0.00	1.25	
東葉高速鐵道						1		1	0.75	1.33	
埼玉高速鐵道								0	0.00	1.51	
芝山鐵道								0	0.00	0.05	
横浜高速鐵道								0	0.00	0.88	
高尾登山電鉄								0	0.00	0.04	
御岳登山鐵道								0	0.00	0.03	
大山觀光電鉄								0	0.00	0.02	
筑波觀光鐵道								0	0.00	0.03	
首都圈新都市鐵道								0	0.00	6.54	
伊豆急行								0	0.00	1.37	
岳南鐵道								0	0.00	0.23	
静岡鐵道								0	0.00	1.29	
大井川鐵道								0	0.00	0.71	
遠州鐵道				2		1		3	2.81	1.07	
天竜浜名湖鐵道				2		1		3	2.48	1.21	
豊橋鐵道				1		1		2	2.15	0.93	
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	1.87	
東海交通事業								0	0.00	0.20	
三岐鐵道		1		2				3	2.11	1.43	
伊勢鐵道								0	0.00	0.59	
西濃鐵道								0	0.00	0.00	
樽見鐵道								0	0.00	0.39	
明知鐵道				1				1	4.06	0.25	
長良川鐵道				1		1		2	2.60	0.77	
福井鐵道								0	0.00	0.67	
えちぜん鐵道				2				2	1.46	1.37	
名古屋臨海高速鐵道		1						1	1.16	0.86	
伊賀鐵道								0	0.00	0.45	
養老鐵道								0	0.00	1.52	
山陽電氣鐵道				6		5		11	1.55	7.09	
神戸電鉄								0	0.00	4.85	
叡山電鉄								0	0.00	1.05	
近江鐵道				2				2	1.36	1.47	
北大阪急行電鉄						2		2	2.97	0.67	
大阪府都市開発								0	0.00	1.46	
能勢電鉄								0	0.00	1.32	
水間鐵道								0	0.00	0.21	
紀州鐵道								0	0.00	0.05	
六甲摩耶鐵道								0	0.00	0.05	
比叡山鐵道								0	0.00	0.03	
丹後海陸交通								0	0.00	0.01	

(平成20年度)

⑥ 中小民鉄 [130社] 3/3

事業者名	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	列車百万キロ当たり件数	列車走行キロ(百万キロ)
鞍馬寺								0	0.00	0.01	
北条鉄道								0	0.00	0.17	
信楽高原鐵道								0	0.00	0.16	
北神急行電鉄								0	0.00	0.49	
北近畿タンゴ鉄道				1		1		2	1.00	2.00	
嵯峨野觀光鉄道								0	0.00	0.04	
智頭急行								0	0.00	1.15	
神戸高速鉄道								0	0.00	1.07	
神戸市都市整備公社								0	0.00	0.02	
京福電気鉄道								0	0.00	0.02	
和歌山電鐵								0	0.00	0.43	
一畠電車				4				4	5.75	0.70	
広島電鉄				2		2		4	2.32	1.72	
水島臨海鉄道				1				1	2.83	0.35	
錦川鉄道								0	0.00	0.26	
若桜鉄道								0	0.00	0.15	
井原鉄道								0	0.00	0.74	
土佐くろしお鉄道								0	0.00	1.50	
阿佐海岸鉄道						1		1	9.80	0.10	
高松琴平電気鉄道				2				2	0.88	2.26	
伊予鉄道				6		2		8	4.65	1.72	
四国ケーブル								0	0.00	0.02	
筑豊電気鉄道				2				2	1.88	1.06	
甘木鉄道								0	0.00	0.41	
島原鉄道				6				6	6.51	0.92	
熊本電気鉄道				1				1	3.14	0.32	
南阿蘇鉄道								0	0.00	0.18	
松浦鉄道				1		1		2	1.10	1.82	
帆柱ケーブル								0	0.00	0.02	
岡本製作所								0	0.00	0.00	
くま川鉄道					1			1	3.70	0.27	
平成筑豊鉄道				1				1	0.90	1.11	
肥薩おれんじ鉄道				1		2		3	1.91	1.57	
合計		0	3	0	68	2	30	0	103	0.97	105.94

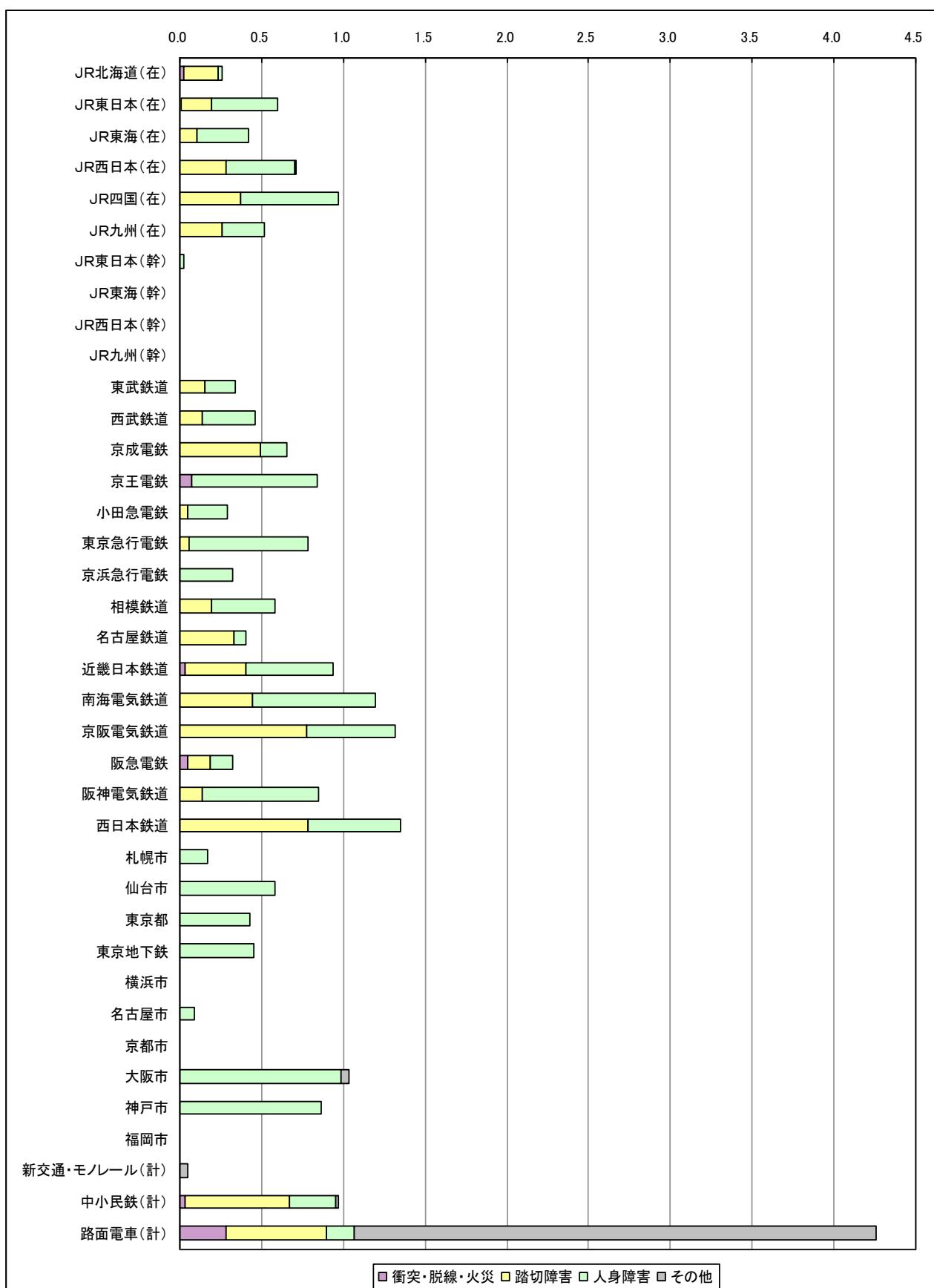
(平成20年度)

⑦ 路面電車 [19社]

事業者名	事故種別	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	列車百万走行当たり件数	列車走行距離(百万キロ)
札幌市					1				1	0.96	1.05
函館市					1				1	0.90	1.12
富山地方鉄道					12				12	17.22	0.70
万葉線					6				6	10.61	0.57
富山ライトレール					3				3	57.53	0.05
東京都				1	4				5	3.16	1.58
東京急行電鉄				1					1	1.51	0.66
豊橋鉄道					10				10	19.84	0.50
福井鉄道		1			9				10	80.00	0.13
京福電気鉄道					3				3	3.39	0.89
京阪電気鉄道					2	1			3	1.78	1.68
阪堺電気軌道				3	5				8	4.94	1.62
岡山電気軌道					1				1	1.83	0.55
広島電鉄	1				4	2			7	1.92	3.65
伊予鉄道									0	0.00	1.16
土佐電気鉄道		1			1	1			3	1.27	2.36
長崎電気軌道	2			7	15	1			25	9.56	2.61
熊本市					2				2	1.08	1.85
鹿児島市	1	1		1					3	1.76	1.71
合計		4	3	0	15	78	4	0	104	4.26	24.42

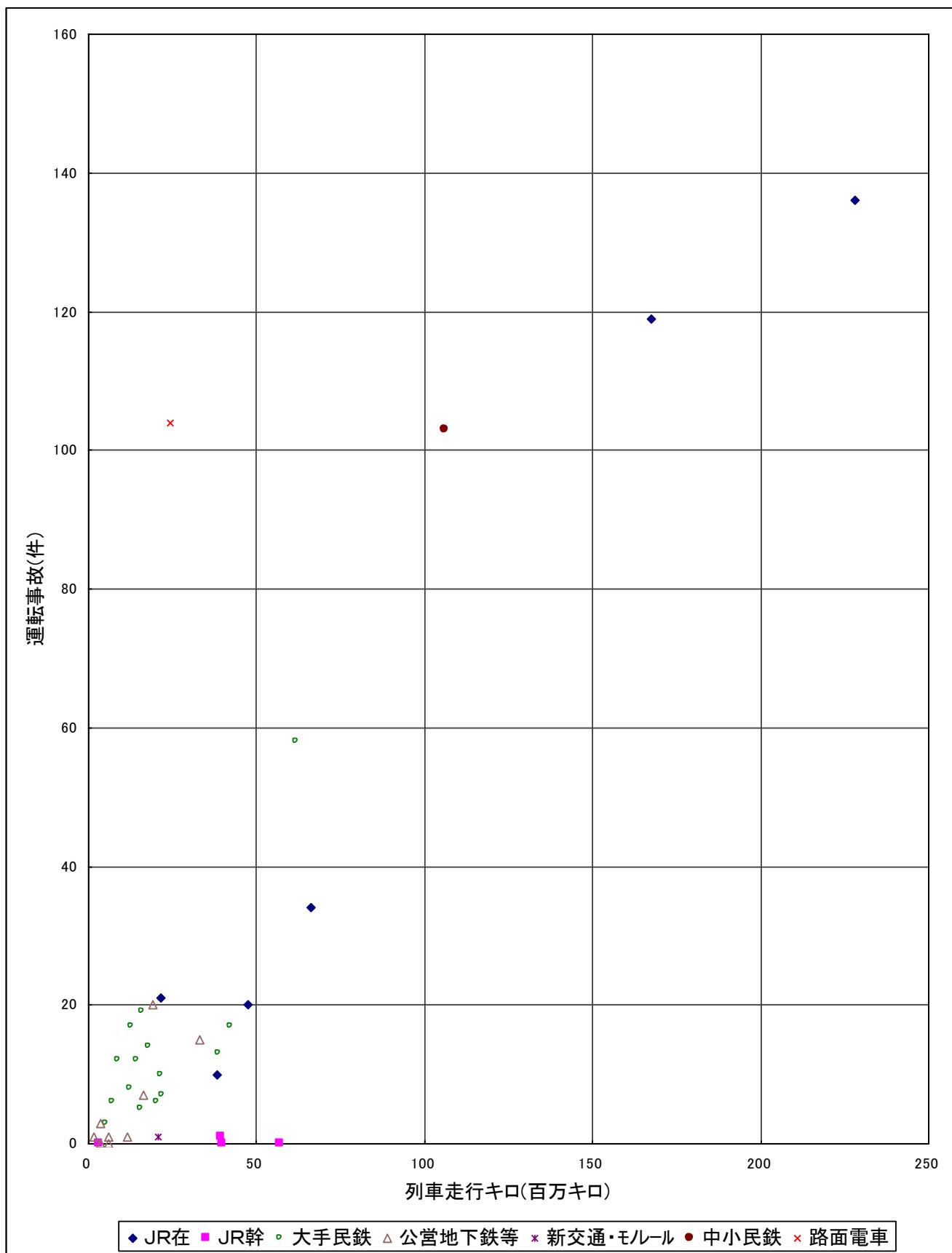
(平成20年度)

【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20年度)

【参考 1-2】運転事故件数と列車走行キロの関係



(平成20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 （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			
北海道旅客鉄道	14	49	36	99	2.59	85	70	254	6.65	38.20
東日本旅客鉄道	39	162	118	319	1.40	452	359	1,130	4.96	227.96
東海旅客鉄道	7	15	9	31	0.65	63	82	176	3.71	47.42
西日本旅客鉄道	32	133	62	227	1.36	359	377	963	5.76	167.33
四国旅客鉄道	2	8	7	17	0.79	23	29	69	3.20	21.59
九州旅客鉄道	4	31	21	56	0.85	54	104	214	3.24	66.03
日本貨物鉄道	40	130	9	179	2.43	105	70	354	4.81	73.66
合計	138	528	262	928	1.45	1,141	1,091	3,160	4.92	642.19

(平成20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 （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			
東日本旅客鉄道	4	7	4	15	0.38	5		20	0.51	39.41
東海旅客鉄道		3		3	0.05	6	9	18	0.32	56.88
西日本旅客鉄道		6	2	8	0.20	2	5	15	0.38	39.87
九州旅客鉄道			1	1	0.31		1	2	0.61	3.27
合計	4	16	7	27	0.19	13	15	55	0.39	139.43

(平成20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 （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			
東武鉄道		3	6	9	0.23	44	14	67	1.73	38.73
西武鉄道		3	1	4	0.19	23	4	31	1.44	21.55
京成電鉄			1	1	0.08	4		5	0.41	12.21
京王電鉄			3	3	0.21	7		10	0.70	14.30
小田急電鉄	1	2	2	5	0.24	19	5	29	1.41	20.53
東京急行電鉄		3	8	11	0.61	20	4	35	1.95	17.92
京浜急行電鉄				0	0.00	1		1	0.06	15.40
相模鉄道		1	1	2	0.39	3		5	0.97	5.15
名古屋鉄道	3	9	2	14	0.33	36	6	56	1.32	42.44
近畿日本鉄道	1	2	5	8	0.13	8	6	22	0.36	61.78
南海電気鉄道		4	1	5	0.31	18	4	27	1.70	15.89
京阪電気鉄道				0	0.00	1	2	3	0.23	12.94
阪急電鉄				0	0.00	5		5	0.23	21.92
阪神電気鉄道				0	0.00			0	0.00	7.09
西日本鉄道		3		3	0.34	2	6	11	1.24	8.90
合計	5	30	30	65	0.21	191	51	307	0.97	316.75

注：西武鉄道は新交通、名古屋鉄道はモノレールを含む。

(平成20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		5	2	7	1.20	15		22	3.78	5.83
仙台市		2	1	3	1.73	5	1	9	5.20	1.73
東京都	3	3	7	13	0.80	5		18	1.11	16.24
東京地下鉄	5	5	7	17	0.51	14	2	33	1.00	33.12
横浜市				0	0.00			0	0.00	6.11
名古屋市			1	1	0.09	1	1	3	0.26	11.43
京都市				0	0.00	2		2	0.57	3.53
大阪市		1	1	2	0.10	4		6	0.31	19.28
神戸市				0	0.00			0	0.00	3.47
福岡市				0	0.00			0	0.00	3.52
合計	8	16	19	43	0.41	46	4	93	0.89	104.26

注：東京都は新交通及びモノレール、大阪市は新交通を含む。

(平成20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				0	0.00			0	0.00	3.29
湘南モノレール				0	0.00		1	1	1.74	0.58
千葉都市モノレール		2	1	3	2.53			3	2.53	1.19
多摩都市モノレール				0	0.00			0	0.00	1.41
山万				0	0.00			0	0.00	0.14
舞浜リゾートライン		1		1	2.90			1	2.90	0.35
埼玉新都市交通				0	0.00			0	0.00	1.00
横浜新都市交通		1		1	0.79			1	0.79	1.27
ゆりかもめ				0	0.00	1		1	0.39	2.56
名古屋ガイドウェイバス(軌道)		4		4	6.62	2		6	9.93	0.60
愛知高速交通				0	0.00	1		1	1.35	0.74
神戸新交通				0	0.00			0	0.00	1.81
大阪高速鉄道				0	0.00			0	0.00	2.30
広島高速交通		1		1	0.62			1	0.62	1.62
スカイレールサービス(軌道)	1			1	12.45		4	5	62.23	0.08
北九州高速鉄道				0	0.00			0	0.00	0.68
沖縄都市モノレール				0	0.00			0	0.00	1.05
合計	1	9	1	11	0.53	4	5	20	0.97	20.64

(平成20年度)

原 因 事業者名	部 内					部 外		合計	列車百万回 当たり件数	列車走行キロ (百万キロ)
	鉄道 係員	車両	鉄道 施設	小計	列車百万回 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		2	2	9.64	0.21
弘南鉄道				0	0.00		1	1	1.66	0.60
十和田観光電鉄				0	0.00		1	1	5.20	0.19
八戸臨海鉄道				0	0.00	1		1	53.19	0.02
三陸鉄道	5	1	6	4.85		25	31	25.06		1.24
岩手開発鉄道				0	0.00			0	0.00	0.07
仙台臨海鉄道				0	0.00			0	0.00	0.02
仙台空港鉄道				0	0.00		2	2	9.67	0.21
阿武隈急行	1		1	2	2.11	3	10	15	15.84	0.95
福島交通	5		5	15.86		1	2	8	25.37	0.32
福島臨海鉄道				0	0.00			0	0.00	0.01
会津鉄道	1	3	4	5.67		3	7	9.92		0.71
野岩鉄道			1	1	2.22			1	2.22	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	5	1	6	6.66		8	14	15.54		0.90
秋田臨海鉄道				0	0.00			0	0.00	0.01
由利高原鉄道				0	0.00			0	0.00	0.24
山形鉄道		2		2	7.41		3	5	18.52	0.27
IGRいわて銀河鉄道	2		2	1.35		4	9	15	10.11	1.48
青い森鉄道				0	0.00		2	2	5.73	0.35
長野電鉄	4	1	5	3.41		2	2	9	6.13	1.47
上田電鉄	1		1	3.56		4	5	17.80		0.28
松本電気鉄道				0	0.00		1	1	3.77	0.26
関西電力				0	0.00	1	1	2	37.14	0.05
北越急行		1	1	0.75		9	10	7.53		1.33
しなの鉄道	1		1	0.61		6	7	4.29		1.63
北陸鉄道		1		1	1.83		1	2	3.66	0.55
のと鉄道	1	2	3	7.51		2	5	12.51		0.40
富山地方鉄道	9	6	15	6.30		4	7	26	10.92	2.38
黒部峡谷鉄道				0	0.00		3	3	13.14	0.23
立山黒部貫光	2		2	22.10		5	7	77.34		0.09
富山ライトレール				0	0.00		2	2	6.29	0.32
新京成電鉄		1	1	0.39				1	0.39	2.54
ひたちなか海浜鉄道				0	0.00			0	0.00	0.35
関東鉄道	4		4	1.47		1	3	8	2.94	2.72
秩父鉄道	4	3	7	2.85		3	10		4.07	2.46
江ノ島電鉄	2	2	1	5	8.03			5	8.03	0.62
流鉄				0	0.00	1		1	3.42	0.29
上信電鉄		3		3	4.10	1	3	7	9.57	0.73
上毛電気鉄道				0	0.00	2	3	5	7.63	0.66
小湊鉄道				0	0.00			0	0.00	0.46
北総鉄道				0	0.00		1	1	0.60	1.68
富士急行	1		1	1.39		3	4	8	11.12	0.72
銚子電気鉄道				0	0.00			0	0.00	0.17
箱根登山鉄道	2		2	2.57		2	4	5.14		0.78
伊豆箱根鉄道	2	1	3	1.77		3	6	3.54		1.69
いすみ鉄道				0	0.00		3	3	8.28	0.36

(平成20年度)

⑥ 中小民鉄 [130社] 2/3

原 因 事業者名	部 内					部 外		合計	列車百万 走行キロ 当たり件数	列車走行 キロ (百万キロ)
	鉄道 係員	車両	鉄道 施設	小計	列車百万 走行キロ 当たり件数	鉄道外	自然 災害			
真岡鐵道				0	0.00		4	4	5.69	0.70
わたらせ渓谷鐵道	1			1	2.53		7	8	20.24	0.40
鹿島臨海鉄道		1		1	0.80		4	5	3.99	1.25
神奈川臨海鉄道			1	1	22.71			1	22.71	0.04
京葉臨海鉄道				0	0.00			0	0.00	0.14
東京臨海高速鉄道				0	0.00			0	0.00	1.25
東葉高速鉄道				0	0.00			0	0.00	1.33
埼玉高速鉄道				0	0.00			0	0.00	1.51
芝山鉄道				0	0.00	1		1	20.08	0.05
横浜高速鉄道				0	0.00			0	0.00	0.88
高尾登山電鉄				0	0.00		1	1	26.34	0.04
御岳登山鉄道				0	0.00		8	8	317.31	0.03
大山觀光電鉄				0	0.00			0	0.00	0.02
筑波觀光鉄道				0	0.00			0	0.00	0.03
首都圏新都市鉄道				0	0.00		2	2	0.31	6.54
伊豆急行		4		4	2.92		11	15	10.97	1.37
岳南鉄道			1	1	4.34		1	2	8.67	0.23
静岡鉄道		3	2	5	3.87	1		6	4.64	1.29
大井川鐵道	1	6	1	8	11.34	1	4	13	18.43	0.71
遠州鉄道			2	2	1.87			2	1.87	1.07
天竜浜名湖鉄道		1		1	0.83	2	2	5	4.13	1.21
豊橋鉄道			2	2	2.15		2	4	4.30	0.93
名古屋臨海鉄道				0	0.00			0	0.00	0.05
衣浦臨海鉄道	1			1	93.84			1	93.84	0.01
愛知環状鉄道				0	0.00		1	1	0.53	1.87
東海交通事業				0	0.00			0	0.00	0.20
三岐鉄道		3	5	8	5.61		3	11	7.72	1.43
伊勢鉄道				0	0.00		1	1	1.70	0.59
西濃鉄道				0	0.00			0	0.00	0.00
樽見鉄道				0	0.00	1	2	3	7.67	0.39
明知鉄道				0	0.00		1	1	4.06	0.25
長良川鉄道		1	3	4	5.20		1	5	6.50	0.77
福井鉄道		2	1	3	4.49	1		4	5.98	0.67
えちぜん鉄道		1		1	0.73	3	1	5	3.64	1.37
名古屋臨海高速鉄道				0	0.00		1	1	1.16	0.86
伊賀鉄道				0	0.00	1	1	2	4.42	0.45
養老鉄道		1		1	0.66		1	2	1.31	1.52
山陽電気鉄道		2	2	4	0.56	4	2	10	1.41	7.09
神戸電鉄	1	1		2	0.41	2		4	0.82	4.85
叡山電鉄		1		1	0.96	1		2	1.91	1.05
近江鉄道	1	2	3	6	4.08	1	2	9	6.12	1.47
北大阪急行電鉄				0	0.00			0	0.00	0.67
大阪府都市開発				0	0.00	1		1	0.68	1.46
能勢電鉄		1		1	0.76			1	0.76	1.32
水間鉄道		1		1	4.67	1		2	9.34	0.21
紀州鉄道				0	0.00			0	0.00	0.05
六甲摩耶鉄道				0	0.00	2	3	5	90.97	0.05
比叡山鉄道				0	0.00			0	0.00	0.03
丹後海陸交通				0	0.00		1	1	77.66	0.01

(平成20年度)

原因 事業者名	部 内				部 外		合計	列車百万走行キロ 当たり件数	列車走行キロ (百万キロ)
	鉄道 係員	車両	鉄道 施設	小計	列車百万走行 当たり件数	鉄道外			
鞍馬寺				0	0.00		0	0.00	0.01
北条鉄道				0	0.00		0	0.00	0.17
信楽高原鐵道				0	0.00		0	0.00	0.16
北神急行電鉄				0	0.00		0	0.00	0.49
北近畿タンゴ鉄道		13	2	15	7.51		8	23	11.52
嵯峨野觀光鉄道		1		1	24.54		1	24.54	0.04
智頭急行		1		1	0.87		1	2	1.74
神戸高速鉄道				0	0.00		0	0.00	1.07
神戸市都市整備公社		1		1	61.83		3	4	247.31
京福電気鉄道				0	0.00		1	1	49.09
和歌山電鐵				0	0.00		2	2	4.65
一畑電車		5	2	7	10.07	1		8	11.51
広島電鉄		1		1	0.58			1	0.58
水島臨海鉄道			1	1	2.83			1	2.83
錦川鉄道			2	2	7.62	1	4	7	26.66
若桜鉄道				0	0.00		1	1	6.49
井原鉄道		1	1	2	2.71		3	5	6.76
土佐くろしお鉄道			5	5	3.34		2	7	4.67
阿佐海岸鉄道				0	0.00		1	1	9.80
高松琴平電気鉄道		3	1	4	1.77	3	1	8	3.54
伊予鉄道				0	0.00	2		2	1.16
四国ケーブル				0	0.00			0	0.00
筑豊電気鉄道		4	1	5	4.70	1		6	5.64
甘木鉄道			1	1	2.45			1	2.45
島原鉄道		1		1	1.09		2	3	3.26
熊本電気鉄道		2		2	6.27			2	6.27
南阿蘇鉄道				0	0.00			0	0.00
松浦鉄道		2	1	3	1.65	4	4	11	6.05
帆柱ケーブル				0	0.00			0	0.00
岡本製作所				0	0.00			0	0.00
くま川鉄道			1	1	3.70		2	3	11.09
平成筑豊鉄道		3		3	2.71		1	4	3.61
肥薩おれんじ鉄道		2	1	3	1.91		8	11	6.99
合計	9	130	62	201	1.90	59	247	507	4.79
									105.94

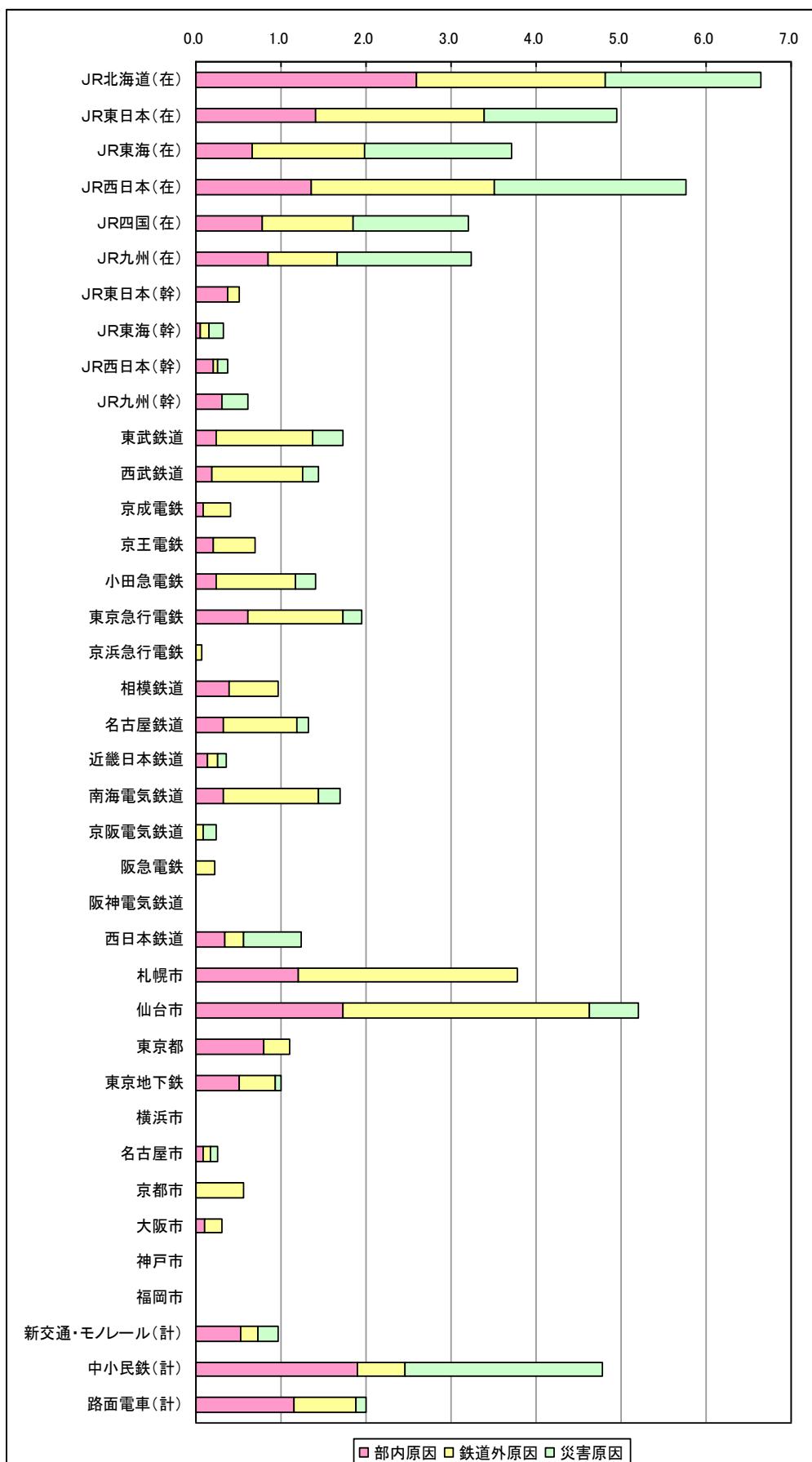
(平成20年度)

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	列車走行キロ (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		4		4	3.82			4	3.82	1.05
函館市				0	0.00		1	1	0.90	1.12
富山地方鉄道		10		10	14.35			10	14.35	0.70
万葉線				0	0.00		1	1	1.77	0.57
富山ライトレール				0	0.00			0	0.00	0.05
東京都	1			1	0.63	8		9	5.69	1.58
東京急行電鉄				0	0.00			0	0.00	0.66
豊橋鉄道	1	1		2	3.97			2	3.97	0.50
福井鉄道				0	0.00	2		2	16.00	0.13
京福電気鉄道				0	0.00			0	0.00	0.89
京阪電気鉄道		1		1	0.59			1	0.59	1.68
阪堺電気軌道	1		1	2	1.23	2	1	5	3.09	1.62
岡山電気軌道				0	0.00	2		2	3.66	0.55
広島電鉄		3	2	5	1.37	3		8	2.19	3.65
伊予鉄道				0	0.00			0	0.00	1.16
土佐電気鉄道				0	0.00	1		1	0.42	2.36
長崎電気軌道		2		2	0.77			2	0.77	2.61
熊本市				0	0.00			0	0.00	1.85
鹿児島市				1	0.59			1	0.59	1.71
合計	3	21	4	28	1.15	18	3	49	2.01	24.42

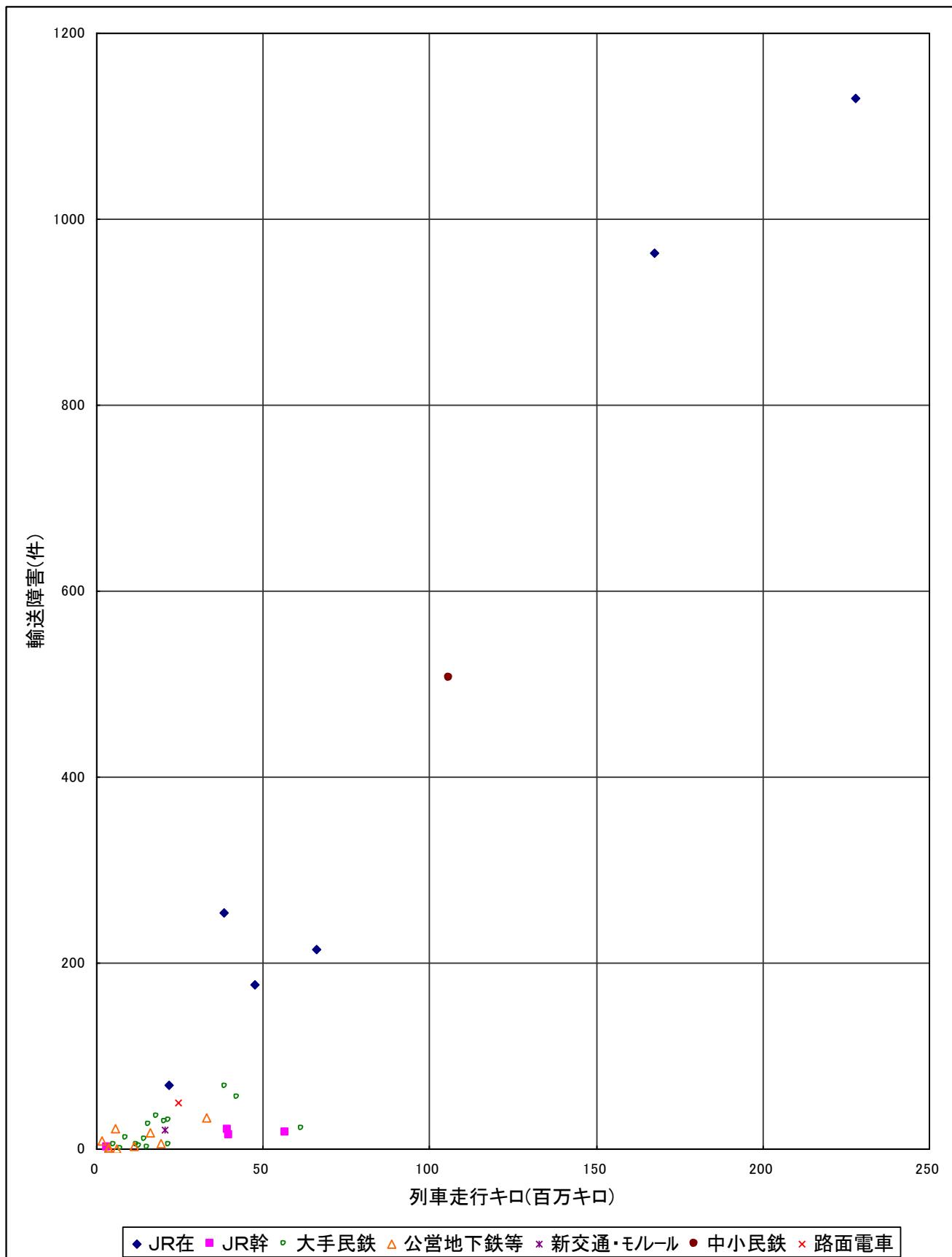
(平成20年度)

【参考2－1】輸送障害発生率（列車走行百万キロあたり）



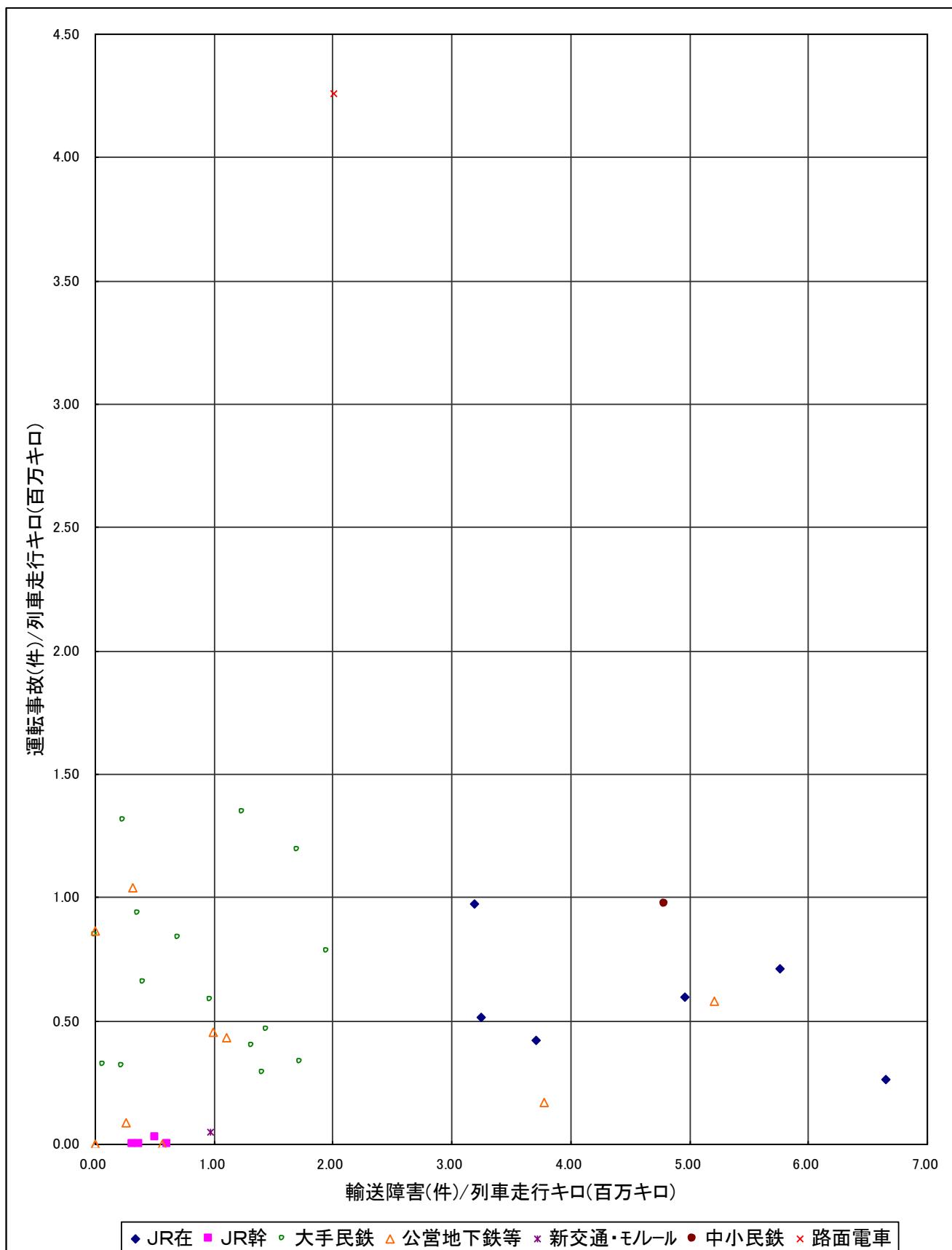
注: JR各社(在)は在来線、(幹)は新幹線。(平成20年度)

【参考2-2】輸送障害件数と列車走行キロの関係



(平成20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20年度データ)

資料3 事故等の報告に基づく行政指導と主な改善報告

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
関東運輸局	東日本旅客鉄道株式会社安全統括管理者	運輸局長	H20. 4. 10	<p>鉄道の安全・安定輸送の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、本日、首都圏の主要幹線である中央線において、長時間にわたって列車運行に支障を來し、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>よって、早急に原因の究明を行い、再発防止の措置を講ずるとともに、障害後の早期復旧対策についても併せて措置するよう厳重に警告する。</p> <p>なお、講じた措置等については速やかに文書をもって報告されたい。</p>	H20. 12. 26	<p>1. 変電所火災関係</p> <p>(1) 直流高速度遮断器を振動などにより操作機構が動かない構造とする方式に改良する。</p> <p>(2) 無線通信網を活用した、状態監視のバックアップ通信システムを導入する。</p> <p>(3) 変電所・通信機器室間の通信ケーブルを光ファイバー化することで電気の流れる経路を無くし、電気的絶縁を強化を図る。</p> <p>(4) 工事設計施工時における接地線の配線接続工法・混触確認について、社内規定で明確化する。</p> <p>(5) 変電所火災知得時における取扱いの周知徹底を図った。</p> <p>2. 復旧関係</p> <p>(1) 列車無線の回線を1経路から2経路に改良した。</p> <p>(2) 変電所建屋の外で、線路側のき電線と容易に切り離せる設備に計画的に改修する。</p> <p>(3) 首都圏の輸送障害の低減</p> <p>①制御系を2重系にした故障に強い車両への置き換を実施する。</p> <p>②横須賀線、武蔵野線へATO S導入を導入する。</p> <p>③迅速な情報伝達を実現するため、在来線デジタル列車無線システムを導入する。</p> <p>④信号制御装置を2重系化する。</p> <p>⑤電車線路設備の統合化を推進し、地上設備の故障リスクを低減する。</p>
北海道運輸局	北海道旅客鉄道株式会社鉄道事業本部長	鉄道部長	H20. 4. 11	<p>平成20年3月31日、貴社の苫小牧運転所において、気動車の要部検査の検査周期を超えて運行させた事実が確認された。</p> <p>同検査は、鉄道に関する技術上の基準を定める省令第3条により定めた実施基準に基づき適正に実施しなければならないにもかかわらず、このような事象が発生したことは誠に遺憾である。</p> <p>よって、早急に原因究明を行うとともに、再発防止対策の確立を図られたい。</p> <p>なお、講じた措置については速やかに報告されたい。</p>	H20. 5. 13	<p>[本社での取組み]</p> <p>1. 事象発覚と同時に検修関係職場に電話による事象の周知、注意喚起を実施するとともに、運用車両課長名での事務連絡「定期検査周期の厳正について」を発出し法令遵守と再発防止を図った。</p> <p>2. 本社担当者が、定期入場車両を定期入場予定表兼工事通告券で指示する際に、全般・要部検査の検査周期を確認する。</p> <p>3. 各手書き台帳からパソコン入力方式に変更し、計画段階で画面上で走行距離を赤色で表示し注意喚起するシステムとした。</p> <p>[現場での取組み]</p> <p>4. 管理者、技術管理リーダーは、運用担当者が作成した定期検査計画について、ダブルチェックする。</p> <p>5. 法令遵守の重要性について、認識の徹底を図った。</p> <p>6. パソコン入力に変更した各表を使用し、定期入出場に関する検査周期の管理を行う。</p>

担当局	発出先	発出者	通 知	指導内容	報 告	主な改善報告内容
中部運輸局	福井鉄道 株式会社 取締役社 長	鉄道部長	H20. 4. 22	<p>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、4月19日福武線の市役所前～福井駅前停留場間において、走行中の車両が脱線する事故を発生させた。貴社においては、平成19年10月14日にも分岐部において車両脱線事故を惹起しており、このような事故は軌道の社会的信頼を失墜させるものであり、誠に遺憾である。</p> <p>よって、速やかに原因を究明し、再発防止の処置を講じられたい。なお、講じた処置等については、速やかに報告されたい。</p>	H20. 6. 10	<ol style="list-style-type: none"> 原因と推定されるトングレールの交換を行った。 トングレールの摩耗の要因を減らすために、軌道整備を行った。 今後の分岐器の管理体制 軌道整備心得に基づく管理はもとより、当該分岐器のトングレール裏面の摩耗について、管理表により保守管理を徹底する。 安全対策会議の開催 (1) 鉄道部各担当責任者を招集し開催した。 (2) (財)鉄道総合技術研究所に原因及び対策について調査を依頼し、現地調査を受け、脱線事故についての原因・対策等について逐次指導を受ける。 結果の報告 軌道整備及び軌道管理については完了次第その結果を中部運輸局へ報告する。

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
東北運輸局	東日本旅客鉄道株式会社盛岡支社長	鉄道部長	H20. 6. 6	<p>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いるところであるが、本日、貴支社の大船渡線において、列車と保線作業で使用した運搬用手押し車が衝突し、輸送障害を発生させた。</p> <p>貴支社は、昨年11月22日にも大湊線において、線路閉鎖の取扱い誤りにより列車が運搬用手押し車と衝突する事態を発生させているにもかかわらず、再びこのような保線作業の誤りによる類似の事態を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>かかる事態は、公共交通機関としての社会的信頼を著しく失墜させるものであることから、早急に原因の究明と具体的な再発防止対策を確立し、輸送の安全確保に万全を期するよう警告する。</p> <p>なお、講じた措置等については、速やかに文書で報告されたい。</p>	H20. 6. 30	<p>1. 盛岡支社長から支社内の全ての現場及び同支社管内の軌道の保守管理を請け負っている東日本旅客鉄道株式会社のパートナー会社に対し、「重大事故再発防止に向けた取り組みの再徹底」について通達を発出した。</p> <p>2. 盛岡支社の設備関係現場長及び同支社管内の軌道の保守管理を請け負っている東日本旅客鉄道株式会社のパートナー会社の支店長による「緊急事故防止会議」を開催し当面の対策を検討した。</p> <p>3. 盛岡支社長から事故を引き起こした軌道の保守管理を請け負っている東日本旅客鉄道株式会社のパートナー会社に対し、「作業時取扱いの厳正な実施教育の再徹底」について警告を通達した。</p> <p>4. 盛岡支社管内で行われる東日本旅客鉄道株式会社の子会社による軌道の保守管理作業について、盛岡支社の社員による安全パトロールを実施した。</p> <p>5. 盛岡支社管内の各地区の運輸部門において「緊急職場長会議」を開催し、基本ルールの遵守を徹底した。</p> <p>6. 盛岡支社管内の「設備関係現場長会議」を開催し、各現場で実施した事故防止検討会の状況等について検討した。</p> <p>7. 事故を引き起こした軌道の保守管理を請け負っている東日本旅客鉄道株式会社のパートナー会社及び盛岡支社において事故分析し事故防止対応策を策定した。</p> <p>8. 盛岡支社の鉄道安全推進委員会において事故防止対応策の再検討を行い次に掲げるとおりとなつた。</p> <p>(1) 現行の取扱い内容に付加し、特に経験の少ない軌道工事管理者及び軌道作業責任者を対象に、過去の事故事例と対策等の保安関係の教育を実施し安全レベルの向上を図る。</p> <p>(2) 軌道工事管理者は、現場点呼において跡確認範囲及び手順を含めた作業内容を、事前に把握し、作業員等に周知徹底する。</p> <p>(3) 終了点呼は、原則全員で実施することとし、終了点呼簿に確認事項を追加する。</p> <p>(4) 作業用トロリー取扱者は、作業用トロリーの載線から撤去までを確認するとともに、撤去したことを軌道工事管理者へ報告する。</p> <p>(5) 必要により跡確認者及び建築限界点検者を指定できる列車見張員以上の資格者を対象として、跡確認方法の復習教育及び跡確認実施記録票の作成訓練を実施し、安全レベルの向上を図る。</p> <p>また、当日使用した大型器具類等については、作業終了時の撤去確認を確実に実施する。</p>

担当局	発出先	発出者	通 知	指導内容	報 告	主な改善報告内容
四国運輸局	阿佐海岸 鉄道株式 会社代表 取締役社 長	鉄道部長	H20. 7. 3	<p>鉄道の安全輸送の確保については、機会あるごとに、注意を喚起してきたところであるが、去る6月30日、貴社阿佐東線宍喰駅構内において、構内入換作業中の車両が車庫洗浄線終端の車止めを超えて、トンネル入り口横の土留壁に衝突、脱線し、当該運転士1名が負傷するという鉄道人身傷害事故が発生したことは、誠に遺憾である。</p> <p>については、同種事故が発生しないよう早急に原因を究明し、再発防止を図るための措置を講じ、安全確保に万全を期するよう厳重に警告する。また、講じた措置等については速やかに文書をもって報告されたい。</p>	H20. 9. 25	<p>【緊急対策】</p> <ol style="list-style-type: none"> 当分の間、車両入換時には旗（灯）を使用して係員による車両の誘導を行うとともに、可能な限り別の社員を添乗させる。 本線運転と車両入換運転を区別するため、車両入換運転時には立位により運転することとした。 車両入換作業をする際には、運転士と運転指令員間の無線機による所定打ち合わせ後、運転指令員は「進路は引き上げ線」と運転士に対し、注意喚起を必ず行い、運転士は「進路は引き上げ線」と復唱することとした。 より万全を期するため、運転指令員が管理する「業務日誌」に運転士及び運転指令員の出勤時の体調確認欄を新たに設けた。運転指令員は、必ず口頭で運転士の体調確認をし、体調不良等が認められる場合は、勤務変更等の措置を速やかに行うものとした。 <p>【恒久対策】</p> <p>11号口分岐器の速度制限に対するATS速度照査形地上子（30km/h以上で非常ブレーキ動作）を設置した。</p>
中部運輸局	三岐鉄道 株式会社 代表取締 役社長	鉄道部長	H20. 7. 8	<p>輸送の安全輸送の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、7月8日、貴社三岐線東藤原駅構内において、列車脱線を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>事故の原因については、現在、航空・鉄道事故調査委員会で調査中であるが、事故の調査にあつては、関係機関に対し全面的に協力するとともに、貴社においても早急に調査し、必要な処置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた処置等については文書により速やかに報告されたい。</p>	H20. 11. 14	<ol style="list-style-type: none"> レール摩耗について、今回購入した普通レール摩耗測定器、トングレール摩耗測定器、クロッシング摩耗測定器により、数値管理を確実に行い摩耗限度値に近づいた時は速やかに交換計画を策定し交換する。 トングレールの密着について、これまででは、経験による勘で行ってきたが、今後は密着力測定器を使用して管理する。運輸安全委員会調査中のため当分の間は、分岐器は定位側に施錠する。 当該分岐器にはポイントガード（脱線防止ガード）を設置する。

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	東京地下鉄株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H20. 7.18	<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、平成20年7月16日、半蔵門線半蔵門駅構内で発生した車両トラブルにより車両機器から発煙し、約2時間にわたって列車運行に支障を來した。</p> <p>貴社においては、6月14日に開業した副都心線において多くの輸送障害を発生させ利用者に多大な影響を与えたことから、当局から徹底した原因の究明と対策の検討を指示していたところであるにもかかわらず、再びこのような輸送障害を引き起こしたことは誠に遺憾である。</p> <p>よって、夏期輸送における施設、車両等に対する総点検を更に強化するなど、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速やかに文書をもって報告されたい。</p>	H21. 4. 7	<p>1. 点検強化</p> <p>(1)車両製作時及び定期検査時の点検方法の見直しとして、それぞれのねじに対して専用のトルクドライバを使用することとし、トルク管理の徹底を図る。</p> <p>(2)点検・作業後の確認方法として、ダブルチェックが確実に行われるようチェック表による管理を実施し出荷点検を強化する。</p> <p>(3)分電箱の検修について、作業要領書を作成し、作業方法と役割分担を明確にすることで作業の確実性を図る。</p> <p>2. 輸送対策</p> <p>(1)管理・監督者による巡回パトロールを毎月1回以上実施し、点検の強化を図る。(工務・電気部門)</p> <p>(2)保守点検の強化として検修作業を見直し、発煙・発火の恐れがある箇所の点検項目を具体的に指示した。(車両部門)</p> <p>(3)ポイント点検の強化として、ポイントの点検回数を増加した。</p> <p>(4)事業者間の連携強化として、相互直通他社と推進会議を定期的に行い、情報の共有及び課題への対応を実施した。</p>
中部運輸局	近畿日本鉄道株式会社安全統括管理者	鉄道部長	H20. 8.13	<p>鉄道の安全輸送の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、8月12日、貴社鈴鹿線三日市駅構内において、列車火災事故を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>事故の原因については、現在、航空・鉄道事故調査委員会で調査中であるが、事故の調査にあっては、関係機関に対し全面的に協力するとともに、貴社においても早急に調査し、必要な処置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた処置等については文書により速やかに報告されたい。</p>	H21. 7.21	<p>1. 緊急点検</p> <p>(1)断流器箱点検を行った。</p> <p>(2)断流器箱吊ボルト及び碍子点検を行った。</p> <p>(3)断流器ブローアウトコイル点検を行った。</p> <p>2. 暫定対策</p> <p>恒久対策が完了するまでの間、断流器及び断流器箱の点検強化を行う。</p> <p>3. 恒久対策</p> <p>(1)断流器の絶縁破壊を防止するため、25年以上使用した絶縁支柱を更新する。</p> <p>(2)断流器箱取付部の絶縁強化を図るため、吊ボルトを絶縁強化タイプに取替る。</p> <p>(3)断流器箱へのアーク放電を防止するため、箱内部に絶縁シートを貼付する。</p>

担当局	発出先	発出者	通 知	指導内容	報 告	主な改善報告内容
関東運輸局	東日本旅客鉄道株式会社安全管理括管理者	鉄道部長	H20. 9.18	<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、9月17日に中央線吉祥寺～三鷹駅間における信号トラブル、9月18日には、常磐線我孫子駅構内において、架線切断による輸送障害を発生させた。</p> <p>連日の輸送障害により朝の通勤・通学時間帯の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>よって、早急に原因の究明を行い、再発防止の措置を講じるとともに、早期復旧対策も併せて措置を講じるよう厳重に警告する。</p> <p>なお、講じた措置等については文書により速やかに報告されたい。</p>	H21. 3.26	<p>1. 信号トラブル関係</p> <p>(1)コネクタ接続時の注意事項について信号関係社員に対して教育を実施する。</p> <p>(2)作業後においては、コネクタ接続後の写真撮影及び接続した以外の者によるダブルチェックを実施する。</p> <p>2. 架線切断関係</p> <p>(1)天候等により、滑走が予想される場合は、余裕を持ったブレーキ距離を確保するよう指導を行う。</p> <p>(2)列車がセクションに停止しないよう、セクション位置を計画的に変更する。</p> <p>3. 復旧関係</p> <p>(1)横須賀線、武藏野線へATO導入する。</p> <p>(2)迅速な情報伝達を実現するため、在来線デジタル列車無線システムを導入する。</p>
近畿運輸局	阪急電鉄株式会社安全管理括管理者	鉄道部長	H20. 9.21	<p>鉄道の安全輸送の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、本年9月20日、甲陽線甲陽園駅構内において、列車脱線事故を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>事故の原因については、現在、航空・鉄道事故調査委員会において調査中であるが、事故の調査にあっては、同調査委員会の調査に全面的に協力するとともに、貴社においても同種事故の再発を防止するために、早急に調査し必要な措置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた具体的な措置等については速やかに文書により報告されたい。</p>	H21. 2.16	<p>1. 緊急対策</p> <p>(1)甲陽園13分岐器ポイント部鎖錠により分岐線側を使用停止とした。</p> <p>(2)甲陽線でのセラジェット（増粘着材）を使用停止とした。</p> <p>2. 同種事故の再発防止対策工事計画</p> <p>(1)カントの改良</p> <p>脱線防止ガード欠線部である曲線内分岐器手前での乗り上がり脱線を防止するため、内方分岐器手前でカントを低減している箇所について、カントを一定にする工事を実施する。</p> <p>(2)急曲線外軌ゲージコーナー部への潤滑</p> <p>脱線防止ガード欠線部である曲線内分岐器手前および分岐付帯曲線での潤滑を行うため、摩擦調整材塗布器の設置を実施する。</p> <p>(3)脱線防止ガード類の設置</p> <p>脱線防止ガードの欠線部である曲線内分岐器のポイント部、リード部に脱線防止ガードを設置する。</p> <p>(4)厳正な軌道管理</p> <p>整備基準値を超過している箇所については、速やかに適正な整備を実施する。</p> <p>3. 甲陽園駅に対する抜本対策および今後の予定</p> <p>甲陽園駅については分岐器撤去・配線変更を含めた抜本対策を検討中である。</p>

担当局	発出先	発出者	通 知	指導内容	報 告	主な改善報告内容
関東運輸局	東日本旅客鉄道株式会社代表取締役副社長	運輸局長	H20. 9.28	<p>鉄道の安全・安定輸送の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、本日、東北新幹線東京駅～大宮駅間で発生した信号トラブルにより、長時間にわたり、東北・上越・長野新幹線の列車の運行に支障を来たし、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>よって、早急に原因の究明を行い、再発防止の措置を講じるとともに、早期復旧対策も併せて措置を講じるよう厳重に警告する。</p> <p>なお、講じた措置等については文書により速やかに報告されたい。</p>	H21. 3.26	<p>1. 発生事象の対策</p> <p>(1) ハードウェアの交換を行った。</p> <p>(2) ハードディスクソフトウェアの改修</p> <p>　　ハードディスク故障が発生した場合、自動的に予備系に切替わるよう改修を行った。</p> <p>(3) リモート（指令所・駅制御端末）による強制リセット機能を追加する。</p> <p>2. 復旧関係</p> <p>(1) 機器室内の各機器誤扱い防止のために稼働等状況別色分け表示を行った。</p> <p>(2) 機器立ち上げ訓練を技術センターの全社員に対し実施した。</p> <p>(3) 機器立ち上げ簡単マニュアルの作成・掲示を行った。</p> <p>(4) 旅客の最善な救済方法の検討を行う。</p>

担当局	発出先	発出者	通 知	指導内容	報 告	主な改善報告内容
北陸信越運輸局	富山地方鉄道株式会社代表取締役社長	鉄道部長	H20. 9. 30	<p>鉄道の安全輸送の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、平成20年9月30日、貴社本線中加積駅構内において、列車脱線事故を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>事故の原因については、現在、航空・鉄道事故調査委員会で調査中であるが、事故の調査にあっては、同調査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、早急に調査し、必要な措置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた具体的措置等については速やかに文書により報告されたい。</p>	H21. 3. 4	<p>[緊急対策]</p> <p>1. 当該箇所付近の補修 (1)枕木15本を更換。 (2)(1)以外の枕木43本の犬釘を打替え。 (3)軌間拡大防止のため、ゲージタイを7本新設。</p> <p>2. 構内通路踏切の点検 他の駅の構内通路踏切についても、踏切板下の枕木及び犬釘の状態を点検し、枕木の更換、犬釘の打替えを実施。</p> <p>3. 板張り踏切道の点検 全数の板張り踏切道の内、5年以内に設備改修を実施したもの以外の踏切道について、踏切板下の枕木及び犬釘の状態を点検した結果、踏切板下の枕木の更換。また、犬釘の緩みがあった箇所について打替えた。</p> <p>4. 軌道検測の実施 軌道の軌間・高低・通り・水準・平面性の測定について結果をまとめ、軌道の保守管理に活用することとした。</p> <p>5. 列車脱線事故の分析及び対策 列車脱線事故に伴い安全委員会を開催し、枕木と踏切の検査体制の見直しを行った。 安全委員会の中で、今回の事故の原因是、踏切下の枕木検査を確実に実施する体制となっていたいなかったことを改めて確認するとともに、確実に検査を実施するため、枕木と締結装置に対する検査方法と記録様式及び実施時期を会議で取り決めた。</p> <p>6. レールアドバイザによる訪問アドバイス レールアドバイザより、軌道整備上の保線に関する着眼点及び効率的な補修方法等についてアドバイスを受けた。</p> <p>[恒久対策]</p> <p>1. 枕木及び締結装置検査の管理体制構築 枕木及び締結装置は1年に1回検査実施後、その結果を1ヶ月以内に技術管理者を通じ、安全統括管理者へ報告する。 なお、踏切板設置箇所及び不可視部となる箇所についての検査方法を改善する。 (1)枕木の締結装置の検査 (2)枕木の検査 (3)連接軌道踏切の締結装置の検査</p> <p>2. 軌道検査の管理体制構築 (1)年間検査計画の策定と確認 ①毎年3月に次年度年間検査計画を策定し、技術管理者が管理する。計画は安全統括管理者へ報告する。 ②検査結果は、検査終了後1ヶ月以内にとりまとめて、技術管理者を通じ安全統括管理者へ報告する。 (2)整備について ①技術管理者は、検査の結果、必要な整備について指示し、整備を管理する。 ②整備結果は6ヶ月毎に技術管理者を通じ、安全統括管理者へ報告する。 ③保線グループ長は、緊急を要するもの及び整備計画に齟齬を来すもの等について、技術管理</p>

					<p>者に速報し、対処及び整備する。</p> <p>(3) 軌道検査項目</p> <p>① 軌道の検査</p> <p>　　トラックマスターにより、全線に渡り軌間・水準・高低・通り・平面性を測定・記録する。</p> <p>② 列車動揺検査</p> <p>　　転倒駒を使用し、列車の動揺測定を実施し記録することにより、軌道状態を把握し、軌道整備箇所の指標とする。</p> <p>③ 遊間検査</p> <p>　　レール遊間を測定し、結果を記録する。</p> <p>④ レール検査</p> <p>　　レールの損傷・腐食の検査並びにレールの摩耗を測定し、結果を記録する。</p> <p>⑤ ロングレール検査</p> <p>　　ロングレールの温度変化による伸縮状態を管理するため、レール温度、道床余盛状態を測定記録する。</p> <p>⑥ 伸縮継目検査</p> <p>　　ロングレール区間のふく進量と伸縮継目の状態を測定記録する。</p> <p>⑦ 分岐検査</p> <p>　　分岐器の軌間・高低・通り・水準を測定記録する。</p> <p>⑧ 道床・路盤状態検査</p> <p>　　道床及び路盤の状態を検査記録し、噴泥箇所の状態及び碎石の必要箇所を把握する。</p> <p>　　以上それぞれの検査基準日を基準として年1回実施。</p> <p>⑨ 分岐細密検査</p> <p>　　年2回分岐器の細密検査を実施記録し、使用部品の交換時期を見逃さないようにする。</p> <p>3. 技術係員の研修強化</p> <p>(1) 技術係員研修会の開催</p> <p>　　技術係員に対し研修会を6ヶ月に1回開催し、事故の再発防止を図る。</p> <p>(2) 若年層係員に対する研修会</p> <p>　　入社6年未満の係員に対して研修会を6ヶ月に1回開催する。</p> <p>(3) リーダー・チーフ会議</p> <p>　　保線のリーダー・チーフ会議を毎月1回開催し、各担当区での検査状況及び結果をもとに、今後の整備計画・課題について協議する。</p> <p>4. 情報の共有化</p> <p>　　従事員が経験したヒヤリ・ハット情報を職場で毎日とりまとめ、各職場長から技術管理者に報告し、安全統括管理者まで報告する。</p> <p>　　実施した対策は、3ヶ月毎に技術管理者より安全統括管理者に報告する。</p> <p>5. 超音波式レール探傷器の活用</p> <p>　　新たに購入した超音波式レール探傷器を使用し、レール保守作業の向上を目的として、従前は目視に頼っていたレール損傷の早期発見に活用する。</p>
--	--	--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

担当局	発出先	発出者	通 知	指導内容	報 告	主な改善報告内容
中部運輸局	名古屋臨海高速鉄道株式会社代表取締役社長	鉄道部長	H20. 10. 23	<p>鉄道の安全輸送の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、10月23日、貴社西名古屋港線名古屋駅構内において、列車脱線を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>事故の原因については、現在、運輸安全委員会において調査中であるが、事故の調査にあっては、関係機関に対し全面的に協力するとともに、貴社においても、同種事故の再発を防止するため、早急に調査し、必要な処置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた処置等については文書により速やかに報告されたい。</p>	H20. 12. 2	<p>1. 運転士関係</p> <p>(1)出区点検時の手歯止め撤去失念の防止を目的に、助役が各運転士に基本動作・基本作業の実行を徹底した。</p> <p>(2)助役もしくは係長以上の役職者が運転士の出区点検に立ち会い、実際の作業状況を把握する。</p> <p>(3)個人面談を区長が運転士一人ひとりに行い、運転士の職責や基本動作の重要性、点呼の厳正等について事故防止教育を行った。</p> <p>2. 今後の事故防止対策</p> <p>(1)手歯止め撤去確認のWチェックを実施する。</p> <p>(2)電話報告の実施について、手歯止め撤去が確実に行われ出区点検が完了した旨を当直助役に電話報告を行う。</p> <p>(3)出区点検チェック票を導入する。</p> <p>(4)教育訓練の見直しについて、運転士の教育訓練（2ヶ月に1回）において、出区点検の訓練を年1回行う。</p> <p>(5)手歯止め材質の変更について、乗り上げた場合、確実に破壊できるプラスチック製に変更し、留置場に備える。</p> <p>(6)最終列車留置場所を、名古屋駅から潮凧車庫に変更し安定輸送を確保する。</p> <p>(7)接客態度の再教育について、駅社員、運転士にかかるわらず、乗客から支持が得られるように再教育をする。</p> <p>(8)運輸安全委員会の報告を待つて更なる対策を実施する。</p>
近畿運輸局	西日本旅客鉄道株式会社京都支社長	鉄道部長	H20. 12. 12	<p>工事に伴う安全確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、年末年始の輸送等に関する安全総点検の実施期間初日である12月10日、東海道線米原駅上り8番線において、貨物列車が通過時にホーム上に設置していた請負業者施工の工事用フェンスが外れて旅客2名と誘導員1名に当たり負傷させる事故を発生させた。</p> <p>本事故については、工事の施工管理に問題があったものと推定されるところであるが、このような事故を発生させたことは、誠に遺憾である。</p> <p>よって請負業者における安全確保に関する作業員への指導や注意事項の徹底等の教育状況を調査し、同種事故が発生しないよう原因を究明し、再発防止対策を講じ、講じた具体的措置等について速やかに文書により報告されたい。</p>	H21. 2. 18	<p>1. 請負業者の作業員への指導等の調査結果</p> <p>(1)一部の現場でホーム上における仮囲い等の仮設物に係る注意事項が、作業員にまで詳細に伝わっていなかった。</p> <p>(2)作業員への教育内容が作業実態に即したものではない点があった。</p> <p>2. 再発防止対策</p> <p>(1)営業線近接工事の経験の浅い工事管理者に対してはホーム上の工事における特異性や注意事項等について、当社が主体となり教育を実施する。</p> <p>(2)ホーム上の営業線近接工事に新たに従事する作業員については元請社員が教育を実施する。</p> <p>(3)ホーム上における仮囲い等の構造や取り付け方法について作業員の判断で変更しないことを徹底する。</p> <p>(4)仮設物を順次解体する場合は解体の場面に応じた施行計画を元請社員が策定し当社監督員等が確認する。</p> <p>(5)仮設物の変更後は仮設物が堅固に取り付けられている事の確認を元請社員が行うことを義務づける。</p> <p>(6)仮設物の変更は軽微なものを除き当社が承認した場合のみ行う。</p> <p>(7)ホーム上の仮設物等についても列車の運転に支障する恐れがあると認めた場合は躊躇なく列車防護や列車停止手配を行うことを関係者に指導する。</p>

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
九州運輸局	長崎電気軌道株式会社代表取締役社長	運輸局長	H20. 12. 12	<p>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、12月11日に公会堂前駐車場において、また、12月12日に銭座町停留場と茂里町停留場間において車両衝突事故を発生させた。これらの事故については、運転取扱いに問題があったものと推定されるところであるが、折しも、年末年始の輸送安全総点検期間中であるにもかかわらず、2日連続して車両衝突事故を発生させたことは誠に遺憾であり、厳重に警告する。</p> <p>については、負傷者に対して誠実かつ万全な対応を期すとともに、早急に社長以下役員が安全に関わる基本的なルールの遵守状況等を検証するなど再度点検を実施し、原因究明を行い、再発防止を講じられたい。</p> <p>なお、判明した原因及び講じた措置については、速やかに文書により報告されたい。</p>	H21. 1. 16	<p>1. 緊急対策</p> <p>(1)当該事故情報の周知</p> <p>(2)追従運転の運転取扱いを厳正遵守する緊急通達の発出</p> <p>(3)出勤点呼における緊急通達の周知</p> <p>(4)事故防止通達の発出</p> <p>(5)社長、役員等の管理職及び指導係による車両前頭添乗の実施</p> <p>(6)運転士等に対する個人面談を実施、運転取扱心得及び事故防止対策実践の指導</p> <p>(7)九州運輸局長警告の社内周知</p> <p>(8)安全パトロールの実施</p> <p>(9)信号違反及び車両衝突を防止させるための業務研究会の開催</p> <p>2. 恒久対策</p> <p>(1)緊急対策で実施した出勤点呼の効果を検証。</p> <p>(2)蛍茶屋営業所の管理体制強化のための蛍茶屋営業所長ポストの新設。</p> <p>(3)社長、役員等の管理職による定期的な前頭添乗の継続。</p> <p>(4)停留場への入場規制及び安全パトロールを実施。</p> <p>(5)距離感をやしなうために、停留場100m手前位置に目印を表示。</p> <p>(6)停留場内に8m位置の表示を行い、8m以上車両間隔の一旦停止を厳守。</p> <p>(7)速度感養成訓練を1年に2回実施。</p> <p>(8)社外モニター制度を更に活用。</p> <p>(9)業務研究会レポート及びヒヤリハット改善提案を活用し、今後の教育訓練に役立てる。</p>
関東運輸局	東日本旅客鉄道株式会社代表取締役副社長	運輸局長	H20. 12. 30	<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、年末年始の輸送等に関する安全総点検の期間中であり、年末で利用者が集中する平成20年12月29日に新幹線総合システムのトラブルにより、東北・上越・北陸新幹線の列車の運行が約3時間にわたって支障を来たすなど、利用者に多大な影響を与えた。これは、輸送障害があった前日（28日）の列車の運行終了後の対応等が不十分であったものと考えられることから、誠に遺憾である。</p> <p>よって、早急に原因の究明を行い、再発防止の措置を講じるとともに、早期復旧対策も併せて措置を講じるよう厳重に警告する。</p> <p>なお、講じた措置等については文書により速やかに報告されたい。</p>	H21. 3. 26	<p>1. 運用計画作業バックアップ要員の増配置</p> <p>2. 異常時のシステム対応要員の増配置</p> <p>3. 体制の強化</p> <p>　　運行計画の変更入力が2時30分を越える場合は対策本部を設置し、非常呼び出しを実施する体制とした。</p> <p>4. 22時以降の運用計画等の変更手順の変更</p> <p>　　5時までに日付切替を終了させることを最優先に行うため、運転士の手配も含めた単独運転の計画、留置する箇所の確保及び留置箇所までの臨時回送などの輸送・運用計画の検討を行い、必要により翌日の列車運休などを含めた輸送・運用計画を実施する。</p>

担当局	発出先	発出者	通 知	指導内容	報 告	主な改善報告内容
北海道運輸局	北海道旅客鉄道株式会社安全管理括管理者	鉄道部長	H21. 2. 14	<p>鉄道輸送の安全確保については、機会ある毎に注意を喚起してきたところであるが、平成21年2月14日8時29分頃、貴社釧網線南斜里駅～中斜里駅間ににおいて列車脱線事故を発生させた。</p> <p>先月15日には、函館線江部乙駅～滝川駅において重大インシデントを発生させ、利用者等に対する信頼回復を図る中で、今般、さらに列車脱線事故を発生させたことは、誠に遺憾であり、厳重に警告する。</p> <p>本件事故については、現在、運輸安全委員会において調査中であるが、原因究明について、関係機関に協力するとともに、自らも原因を究明し必要な措置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた措置については、速やかに報告されたい。</p>	H21. 6. 16	<p>[緊急の対策]</p> <ol style="list-style-type: none"> 列車頻度が少ない線区で大型自動車の通行が多くフランジウエイ部が圧雪となるおそれのある6線区33踏切において、湿性で吹き溜まりが発生しやすい気象条件の場合、次の対策を実施する。 (1)初列車前に踏切除雪及び踏切端部の吹き溜まり除去を実施。 列車間隔が長い時間帯における巡回の実施により、吹き溜まり発生の再確認及びフランジウエイ部の監視強化。 <p>2. 当該踏切に対しては、カメラを設置し、天候状況に合わせ状態監視を実施。</p> <p>[平成21年度冬期以降の対策]</p> <ol style="list-style-type: none"> 土砂の混入が護輪ラバー機能低下に与えた影響を含め、脱線に至った原因等に関する鉄道総合技術研究所の見解を参考に、冬期における踏切内のフランジウエイ部を確保する対策を検討していく。 運輸安全委員会の事故調査報告書の公表結果により改善項目に不備があった場合、追加の改善を実施する。

担当局	発出先	発出者	通 知	指導内容	報 告	主な改善報告内容
近畿運輸局	西日本旅客鉄道株式会社安全管理統括管理者	鉄道部長	H21. 2. 20	<p>保守作業時の安全確保については、「軌道内等の作業における列車との接触事故防止の再徹底について」(平成17年1月21日付け、近運鉄技第219号、近運鉄安第285号)等により、機会あるごとに注意喚起をしてきたところであるが、平成21年2月20日、山陽線明石駅・西明石駅間において、保守作業員1名が列車と接触し、死亡するという鉄道人身障害事故を発生させたことは、誠に遺憾であり、厳重に警告する。</p> <p>事故の原因については、運輸安全委員会において調査中であるが事故の調査にあたっては同委員会の調査に全面的に協力するとともに、自社においても同種事故の再発を防止するため、早急に調査を行い、必要な措置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた具体的措置については速やかに文書により報告されたい。</p>	H21. 6. 18	<p>1. 社員への教育の措置等</p> <p>(1)「営業線近接工事保安関係標準示方書」に、社員が実施すべき項目や過去の事故防止に関する指導文書も盛り込む。</p> <p>(2)社員に対する「営業線近接工事保安関係標準示方書」の教育を義務づける。</p> <p>(3)事故防止・施工打ち合わせ者から監督者への確実な引継ぎを目的に、事故防止・打ち合わせ票の様式を変更する。</p> <p>(4)自社・グループ会社等共通の「禁止事項」の制定、及び「線路閉鎖工事監督者」資格を新たに取得した社員に対する集合教育を実施する。</p> <p>(5)社員及び請負者の資格者への資格毎の教育項目を「営業線近接工事保安関係標準示方書」に具体的に明記する。</p> <p>(6)隣接線に列車が運行されている区間で軌陸バックホウを使用する場合について、作業計画の精度向上及び計画変更を減らす等の取組を実施する。</p> <p>(7)線路内で工事用重機械等の誘導を行うという職責の重要性に鑑み、誘導員の資格要件を見直す。</p> <p>2. 請負者の管理等の措置等</p> <p>(1)安全推進部長を責任者とする当該請負者への立入監査を実施する。</p> <p>(2)当該請負者以外のグループ会社に対しても、自主監査等の結果を勘案し同様の対策の必要性について見極める。</p> <p>3. 加古川保線区西明石出張所エリア（4線区間線路別）で実施する当面の再発防止の措置</p> <p>(1)保守用車を使用する工事を対象とした触車事故防止の措置</p> <p>①保守用車に接近中の線別をしらせる「列車接近警報回転灯」を設置。</p> <p>②作業員へ列車接近の連絡の確実性向上を目的としたヘルメットフォンの試行導入。</p> <p>③工事管理者等を必要により増配置し、作業員の待避状態の監視体制を強化。</p> <p>④作業の着手前に待避動作の演練を実施。</p> <p>(2)上り電車線及び下り列車線での軌陸バックホウの使用を禁止する。</p> <p>(3)下り電車線及び上り列車線での軌陸バックホウの使用時は、隣接線を線路閉鎖する。</p> <p>(4)当該出張所に事故防止・作業計画確認者を配置させ、作業計画の精度向上を図る。</p> <p>(5)隣接線に列車が運行されている区間で軌陸両用車等を使用する場合に監督等に従事する社員に対して安全対策等に関するルールの教育を行うとともに、ルール違反を認めた場合は直ちに工事管理者等に注意する等の役割があることを徹底する。</p> <p>4. 今後の措置等</p> <p>(1)WGを設置し再発防止措置に反映、実行していく。</p> <p>(2)4線区間を含むG P S式列車接近警報装置の整備を推進する。</p> <p>(3)運輸安全委員会の調査結果等に応じて対策を追加実施していく。</p>

担当局	発出先	発出者	通 知	指導内容	報 告	主な改善報告内容
中部運輸局	近畿日本鉄道株式会社取締役社長	運輸局長	H21. 2. 27	<p>鉄道の安全輸送の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、本日（2月27日）、貴社大阪線東青山駅構内において、列車脱線事故を発生させたことは誠に遺憾であり、厳重に警告する。</p> <p>事故の原因については、現在、運輸安全委員会において調査中であるが、事故の調査にあっては、関係機関に対し全面的に協力するとともに、貴社においても、同種事故の再発を防止するため、早急に調査し、必要な処置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた処置等については文書により速やかに報告されたい。</p>	H21. 3. 11	<p>1. 施設部門対策</p> <p>(1) 横取装置を当面使用禁止し、作業責任者及び係員全員に線路閉鎖手続の再教育を実施。</p> <p>(2) 横取装置の使用チェックシートの整備を実施。</p> <p>2. 運輸部門対策</p> <p>(1) 助役及び係員全員に対して、線路閉鎖手続の再教育を実施した。</p> <p>(2) 横取装置使用後の当該箇所を通過する初列車は、25km/h以下の速度で、安全に走行する。</p>
					H21. 3. 13	<p>本線に設置された横取装置を、万一、外し忘れた場合にも、踏切制御のため軌道継電器を強制落下させることができない箇所にはATSを新設し、横取装置手前までに列車を停止させる。</p> <p>また、関係軌道回路を落下させることにより関係信号機を停止信号として列車を進入させない対策を行う。</p>
					H21. 7. 16	<p>1. ハード対策</p> <p>本線に設置された横取装置を、万一、外し忘れた場合のハード対策として、ATSの新設及び関係軌道回路を落下させ、関係信号機を停止信号とする対策を完了した。これにともない、横取装置使用後の当該箇所を通過する初列車は、25km/hの速度で、安全に走行することを廃止する。</p> <p>2. 恒久対策</p> <p>運輸安全委員会の報告を踏まえ実施する。</p>

【参考】平成19年度に行政指導を行ったもので平成20年度に改善報告の追加があったもの

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
北海道運輸局	北海道旅客鉄道株式会社鉄道事業本部長	鉄道部長	H19.10.22	<p>鉄道輸送の安全確保については、機会ある毎に注意を喚起してきたところであるが、平成19年10月21日12時20分頃、貴社釧網線浜小清水駅構内において列車脱線事故が発生した。</p> <p>幸いにも乗客等に死傷者を生じなかったものの、試験的営業運行中のDMVが脱線したことは、社会的信頼を著しく失墜させるものであり、誠に遺憾である。</p> <p>本件事故については、現在、航空・鉄道事故調査委員会において調査中であるが、原因究明について、関係機関に対し全面的に協力するとともに、自らも速やかに調査を行い、必要な措置を講じるよう警告する。</p> <p>なお、講じた措置等については、速やかに報告されたい。</p>	H19.10.23	<ol style="list-style-type: none"> 「DMV停止」看板を現在の位置より正規の位置(3m手前)に移設。 「DMV停止」看板を「DMV停止」標識と改める。併せて、取扱いマニュアルに追加し、再度、社員(バス運転手含む)に教育して徹底をする。 モードインターチェンジ内にも停止位置がわかる見やすい目印を設置する。 モードチェンジ後、乗務員が目視により、前後鉄車輪の踏面が確実にレール上に乗っていることを確認すると共に原因特定のまでの間、列車停止位置(列車停止位置目標)まで小移動する際は、鉄道係員による合図と状態確認を行う。 工事発注時においては、建植位置を仕方書等に明示して確実に施行するよう周知方を徹底する。
					H20.3.19	<ol style="list-style-type: none"> 実施基準(DMV運転取扱心得、DMV車両・施設構造心得)、マニュアル等を改善した。 航空・鉄道事故調査委員会の事故調査報告書の公表結果により改善項目に不備があった場合、追加の改善を実施する。

資料4 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した保安監査における行政指導に対する主な改善報告

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
東北運輸局	阿武隈急行株式会社代表取締役社長	東北運輸局長	H20. 6. 18	<p>平成20年6月6日に実施した保安監査の結果、常用閉そく方式により列車間の安全確保ができない事象が発生した際、代用閉そく方式を施行せずに列車を出発させ、その後、指令長が列車運行の停止の指示をしたにもかかわらず、指令員は適切な措置を講ずることなく列車の運行を継続させたことが確認された。</p> <p>また、指令員に対する教育訓練の計画、実施及び知識等の確認も行われておらず、安全管理体制が不十分であったことが認められた。</p> <p>よって、安全に関する取り組みを経営トップ自ら率先して全社的に見直すとともに、併せて下記の事項について、改善を指示する。</p> <p>〔指示事項〕</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 常用閉そく方式によらずに列車を運転するときは、代用閉そく方式の施行により列車間の安全確保を確実に行うこと。 2. 列車等の運転に直接関係する作業を行う係員に対し、作業に必要な教育及び訓練の実施計画を策定し、これに基づき確実に実施すること。 3. 列車等の運転に直接関係する作業を行う係員が作業を行うのに必要な知識及び技能を保有していることを確かめた後に作業を行わせること。 4. 上記1～3を徹底し、安全を最優先とした安全管理規程を再構築すること。 	20. 7. 17	<p>1. 列車間の安全確保</p> <p>(1)信号保安装置の故障等により、常用閉そく方式によることができない等、列車間の安全確保にかかる異常事態が発生した場合は、異常時手順表及び運転指令緊急連絡体制表によることを運転指令員に徹底した。</p> <p>(2)運転指令員及び乗務員と代用閉そくにかかる社員に対し、代用閉そくの取扱いについての緊急訓練を実施した。</p> <p>(3)社外講師による「鉄道輸送の安全確保、安全最優先」に係る研修会を実施した。</p> <p>(4)列車等の運転に直接関係する係員に対し、「係員の教育及び訓練実施要綱」による年間計画により、教育訓練を確実に実施する。</p> <p>(5)信号保安装置の故障等により、常用閉そく方式によることができない等、列車間の安全確保にかかる異常事態が発生した場合で、復旧、代替輸送及び代用閉そく方式の施行などいずれの場合であっても、発生箇所及び時間帯を考慮し、安全最優先により実施することを徹底した。</p> <p>(6)運転指令室等に掲示している「安全指針」を再確認、再徹底するとともに、運転指令員が自ら作成した安全標語を掲示し、指差喚呼を実行することにより、安全最優先の認識の醸成を図ることとした。</p> <p>2. 教育及び訓練の実施</p> <p>(1)「係員の教育及び訓練実施要綱」を各所属長に周知徹底した。</p> <p>(2)「係員の教育及び訓練実施要綱」の教育及び訓練の年間計画の承認、実施報告書の提出先は安全統括管理者とし、実施状況等を確実に把握することとした。</p> <p>3. 係員の知識及び技能の保有</p> <p>(1)「係員の教育及び訓練実施要綱」により、教育及び訓練を確実に実施することを徹底した。</p> <p>(2)今後は、新たに定めた知識及び技能の習熟度の確認方法、基準(テスト方式及びチェックリスト)により、作業に必要な知識及び技能の保有を定期的に確認することとした。</p> <p>4. 安全を最優先とした安全管理体制の構築</p> <p>異常時の取扱い要領の周知徹底、係員の教育訓練の実施及び知識技能を有することの確認等について確実に実施するとともに、経営トップの責務をはじめとした、社内の安全管理体制を次のように見直し、安全最優先に取り組むこととした。</p> <p>(1)経営トップ等及び安全統括管理者は、年末年始、GW期間等多客期及び全国安全週間、その他必要に応じて現場巡回を実施し、輸送の安全確保の状況の確認と現場の課題等を把握することにより、業務の改善等の必要な対策を講じる。</p> <p>(2)安全統括管理者を委員長とする安全委員会を2ヶ月に1回開催し、運転事故防止や事故の芽を討議し、必要な対策を決定する。</p>

					(3) 運輸安全マネジメントの考え方、安全管理規程による趣旨を理解し、内部監査を実施し、安全に関する対策、情報の展開、改善、見直しを図りながら安全管理体制の向上に努めることとする。
--	--	--	--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------

担当局	発出先	発出者	通知	指導内容	報告	主な改善報告内容
近畿運輸局	神戸電鉄 株式会社 取締役社 長	近畿運輸 局鉄道部 長	H20. 8. 1	<p>平成20年7月3日及び15日に実施した保安監査の結果、下記の事項について改善を指示する。</p> <p>なお、講じられた措置については、平成20年9月3日までに報告されたい。</p> <p>〔改善指示事項〕</p> <p>1. 貴社の運転士の運転取扱いを確認したところ、複数の運転士において曲線、分岐器、下りこう配等の制限速度が遵守されていないことが確認された。</p> <p>よって、貴社においては運転士の日々の運転取扱い状況を適切に把握し、運転士に対する速度遵守の指導を徹底すること。</p> <p>2. 運転曲線図に制限速度を超過する誤りがあったので訂正するとともに、全線において精査すること。また、運転曲線図の訂正を受けて、運行計画への影響も精査すること。</p>	H20. 9. 1	<p>(3) 運輸安全マネジメントの考え方、安全管理規程による趣旨を理解し、内部監査を実施し、安全に関する対策、情報の展開、改善、見直しを図りながら安全管理体制の向上に努めることとする。</p> <p>1. 速度遵守指導の徹底等</p> <p>(1) 曲線及び下りこう配に対する速度制限標識の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ①曲線に対する速度制限標識の設置誤りの修正及び速度制限標識（曲線に対する）の設置基準の制定を行った。 ②下りこう配に対する速度制限標識の設置基準を制定、及び同標識の設置を行った。 <p>(2) 運転士に対する制限速度設置区間等の周知徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ①運転士の集合教育を実施し制限速度設置区間、制限理由等の周知徹底を図る。 ②列車運転曲線に駅間最高速度、標準こう配、速度制限箇所、制限速度、曲線用・こう配用・分岐用の各ATS設置位置を追加明記し周知徹底を図る。 <p>(3) 速度厳守意識の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ①運転士の速度厳守状況を確実に把握するとともに、速度超過が見られた運転士に対して直ちに指導を行う。 ②指導会議（指導管理監督者等で構成）を月1回開催し、運転士に応じた指導方針を定め、速度厳守意識の徹底を図る。 ③順次導入を進めている運転状況記録装置の情報を容易にデータを確認ができるシステムを構築し、それに基づいて指導を行い速度超過の絶無を進める。 <p>(4) 速度制限箇所の認識度向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ①運転士の速度制限箇所に関する認識度の把握を行い、認識度の低い者に対し、添乗指導を重点的に実施する。 ②下りこう配に対する速度制限標識の新設・既存の曲線に対して設置しているものも含め、速度制限・解除標識に対する確認喚呼の実施により、速度制限箇所の意識付けを徹底する。 ③運転士に対する制限速度に関する教育について、年間教育実施計画に組み込み継続して実施することにより知悉度の向上と、意識の徹底を図る。 <p>2. 運転曲線図及び運行計画の精査</p> <p>(1) 制限速度に対する運転曲線の適切性の精査</p> <ul style="list-style-type: none"> ①全線の列車運転曲線上、速度制限箇所における速度超過について精査・修正を行うとともに、全運転士に対し修正箇所とその理由の周知徹底を図った。 ②列車運転曲線上の分岐用ATS、こう配用ATS設置箇所で通過速度が照査速度以上になっている箇所の精査を行うとともに、照査速度以上になっている箇所についてはATSの移設・増設を図る。 <p>(2) 全線の各駅間運転時分を調査した結果、一部区間で運転時分が不足していたため、ダイヤ改正時に見直した。</p> <p>(3) 駅停車時分が短い駅における停車時分の再検討</p>

を行うとともに、修正した駅間の運転時分をもとに運行計画の見直しを実施した。

(4) 曲線部における制限速度区間始終端位置の検討と運転曲線との整合性

①列車運転曲線上、曲線部の制限速度区間を緩和曲線の始終端に見直し、全運転士に対し周知徹底を図った。

②緩和曲線始終端での速度精査を行い、速度超過箇所となつた運転曲線の修正を行つた。

資料5 事故等の再発防止のための行政指導（通達）

- 5-1 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
- 5-2 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
- 5-3 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
- 5-4 鉄道輸送の安全確保について～緊急保安情報～
- 5-5 鉄軌道駅のエスカレーターの事故防止について
- 5-6 島原鉄道株式会社の踏切障害事故に係る対応について
- 5-7 鉄道線路の安全確保について（注意喚起）

国 鉄 施 第 8 号
平成 20 年 4 月 1 日

各地方運輸局 鉄道部長 殿
沖縄総合事務局 運輸部長 殿
独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構
鉄道建設本部 計画部長 殿

鉄道局 施設課長

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

今般、高速道路の橋梁において使用されているポリエチレン製シースの試験結果について、納入業者が改ざんを行っていた事実が判明したが、これを踏まえ、鉄道の同種の橋梁について下記のとおり対応することとしたので、貴管内鉄軌道事業者に周知・指導されたい。

記

1. ポリエチレン製シースを使用している橋梁の安全性について、緊急点検を行うこと。
2. ポリエチレン製シースの品質確保の徹底を図ること。

国鉄技第6号
国鉄施第11号
国鉄安第2号
平成20年4月2日

各地方運輸局長 殿
沖縄総合事務局長 殿

鉄道局長

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

平成17年12月25日に発生した東日本旅客鉄道株式会社羽越線における列車脱線事故を踏まえ、鉄道局においては「鉄道強風対策協議会」を設置し、風速計の新增設計画の策定、風観測・防風設備の手引きの作成等を行い、鉄軌道事業者における強風対策について一層の強化を図るよう指導してきたところである。

今般、航空・鉄道事故調査委員会から当該事故について、鉄道事故調査報告書が国土交通大臣に提出され、当該報告書の所見において、強風対策の検討や突風対策の研究について指摘されたところである。

よって、管内鉄軌道事業者に対し、当該報告書の内容について周知するとともに、改めて下記について指導されたい。

記

鉄軌道事業者においては、自ら設置した風速計の観測値と併せ、気象庁の暴風警報、雷注意報、竜巻注意情報等の気象情報を有効活用することにより、鉄道沿線の強風の状況の把握及び監視体制の充実を図り、列車の一層の安全運行を確保すること。

国鉄施第21号
平成20年6月13日

各地方運輸局鉄道部長 殿

内閣府沖縄総合事務局
運輸部長 殿

鉄道局施設課長

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

平成20年4月10日、JR東日本中央線国分寺駅構内の国分寺変電所において、変電所内に設置された直流高速度遮断器より火災が発生し、当該変電所と通信機器室が焼損し、長時間にわたる輸送障害となる事象が起こった。

このたび、同社より当該変電所等の火災の原因及び再発防止策についての報告がなされた。

については、当該事案の概要を送付するので、管内鉄軌道事業者に対し周知し、注意喚起されたい。

JR東日本の変電所火災について

1. 事業者名 東日本旅客鉄道株式会社
2. 事故種別 電気火災事故
3. 発生日時 平成20年4月10日（木） 6時24分頃 天候：雨
4. 場 所 中央線国分寺変電所（東京都国分寺市：国分寺駅構内）
5. 影 響 運休581本、遅延70本（最大10時間20分）
影響人員 約50万人
6. 概 况 JR東日本中央線国分寺駅構内の国分寺変電所において、変電所内に設置された直流高速度遮断器より火災が発生し、当該変電所と通信機器室を焼損する電気火災事故が発生した。

【別紙1】

7. 原 因

(1) 直流高速度遮断器の焼損

直流高速度遮断器(12H)の差込部にはカルダンジョイント機構が採用されている。このジョイント部に工事等の横振動が加わりジョイントが回転し上支点を越えたため、自身の開閉振動により前面へせり出した。このせり出しにより主回路接続箇所が不完全接触となり負荷電流により過熱、溶損し、絶縁が低下、地絡して発火に至った。

(2) 保安器の焼損

保安器と連絡遮断装置間の制御線用接地線の接続が施工時に誤っていたことにより、その接地線を介して直流高電圧が通信回線保安器に直接印加され、保安器が瞬時に焼損した。

その結果、回線不能となり、隣接変電所への連絡遮断信号の伝送が出来ず、また、機器動作情報等が電力指令に届かなかった。

(3) 通信機器室等の焼損

変電所で生じた地絡電流が変電所と通信機器室間の通信用のメタリックケーブルを流れ、その影響で通信ケーブルの接続部分を燃やし、さらに周辺のケーブルや通信機器が焼損した。

【別紙2-1, 2-2】

8. 対 策

(1) 直流高速度遮断器の改良等

緊急に全ての直流高速度遮断器を点検し異常の無いことを確認した。また、同形式同機構の直流高速度遮断器全324台に「せり出し防止ストッパー」を取り付けた。

恒久対策は、遮断器の差込み完了位置で操作機構をロックする方式に改良し、振動などにより操作機構が動かない構造とする。(前述の324台について改良、それ以外の機種については機構的にロックされる構造となっており改良の対象外とする) また、変電所付近で振動を伴う工事を実施した際には、工事終了時に変電所の機器に異常がないことを確認するとともに、検査手法を変更し、保全巡回時に変電所内機器に異常のないことを確認する。

【別紙3】

(2) 誤配線の防止

緊急に全ての変電所 311箇所の接地線の設備状態について点検・修繕を実施した。

恒久対策は、工事設計施工時における接地線の配線接続工法・混触確認について設計施工標準等の社内規定で明確化することとする。

(3) 変電所機器動作情報の送信不能の防止

無線通信網を活用した状態監視のバックアップ通信システムを重要な変電所において導入し、変電所における重要な情報の連絡について既存回線(有線)とは別に無線によるルートを確保する。

【別紙3】

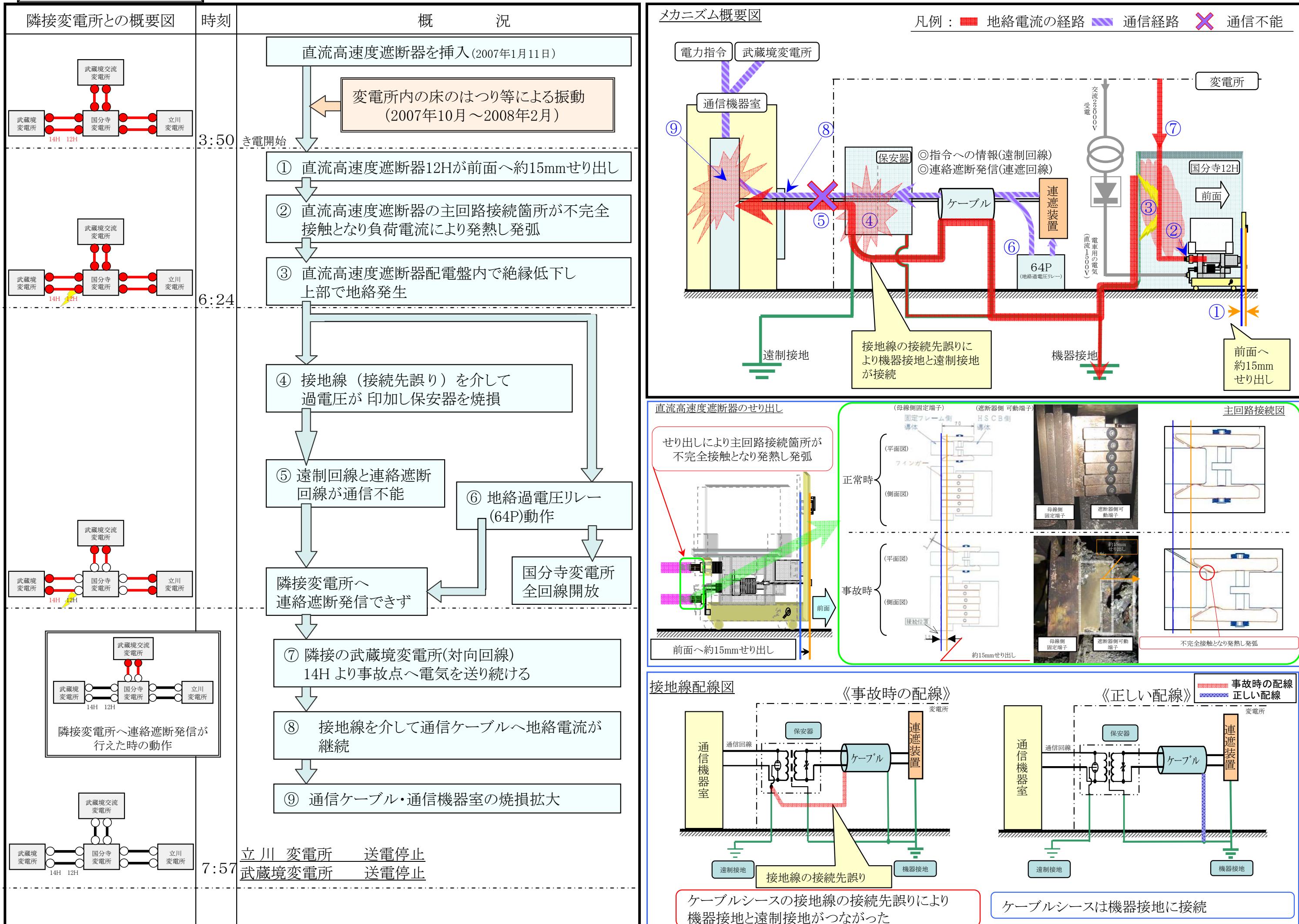
(4) 通信機器室等の火災防止

重要な変電所において、変電所・通信機器室間の通信ケーブルを光ファイバー化することで電気が流れる経路を無くし、電気的絶縁の強化を図る。また、通信機器室に自動消火設備を整備し、火災発生時の被害拡大を防止する。

【別紙4】

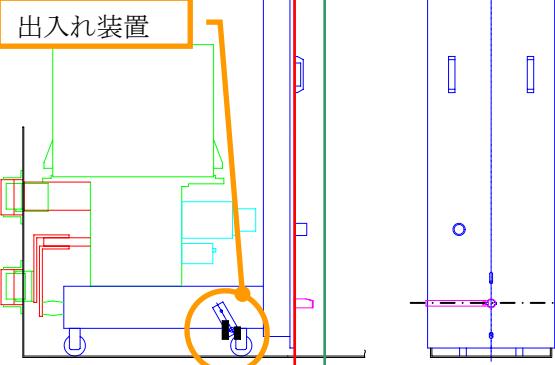
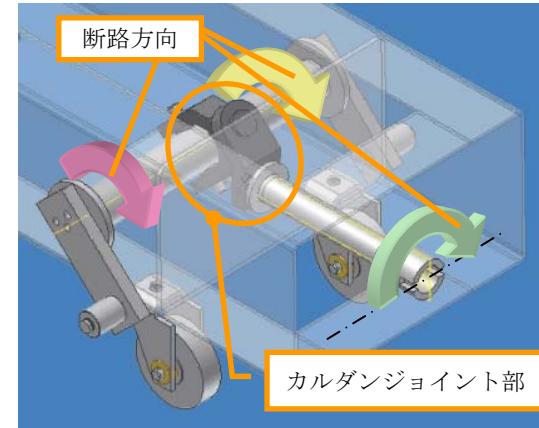
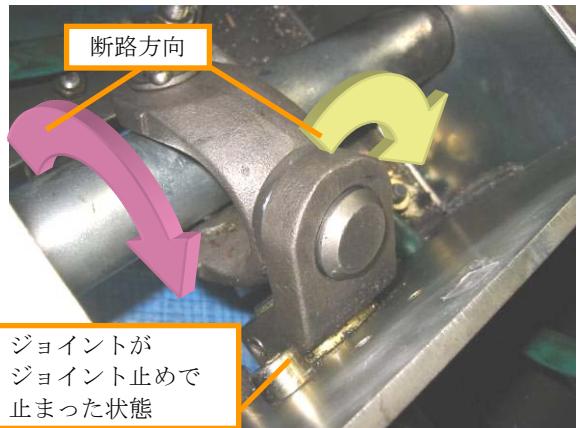
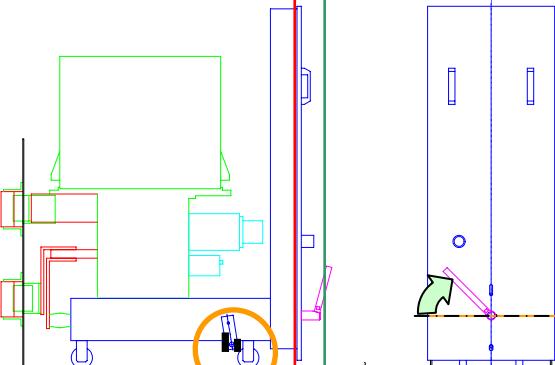
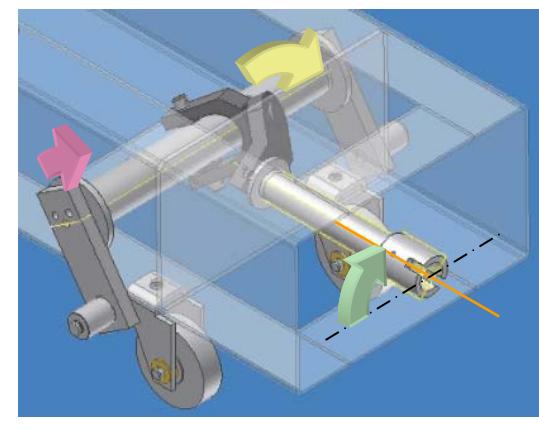
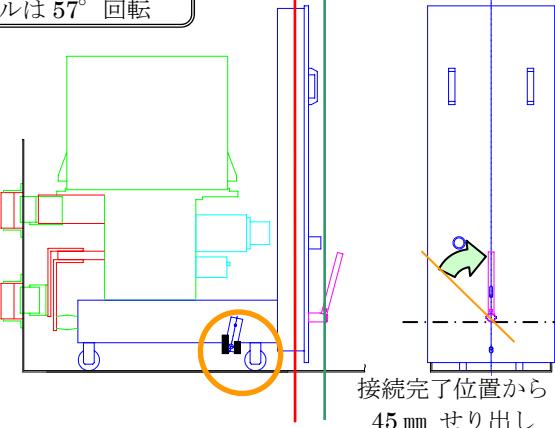
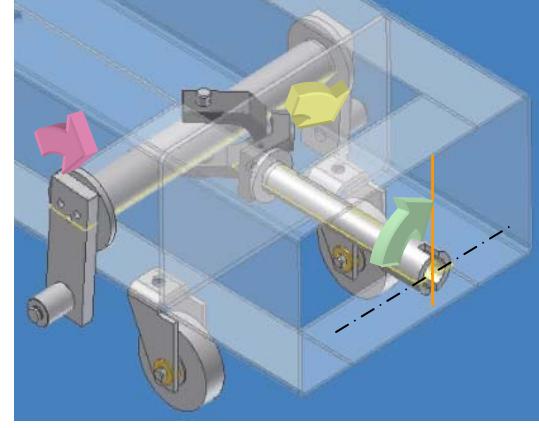
事故当日の時系列

- 6 : 24 電力指令で武蔵境、国分寺両変電所の通信回線異常を検知。
- 6 : 27 信通指令で列車無線（三鷹・高尾駅間）の故障警報を確認。
- 現地からの報告により、国分寺変電所隣にある通信機器室のU字溝からの発煙を確認。
- 7 : 09 電力社員が現地到着、通信機器室の火災を認め、消防署員と現地を確認。
- 7 : 35 消防署員より調査のため変電所立入りの要請。
- 7 : 49 変電所裏側からも火が出ているのを認め、安全確保のため国分寺変電所の停電を電力指令に要請。
- 7 : 54 電力指令は武蔵境交流変電所から国分寺変電所への送電を停止。
- 7 : 57 立川変電所～国分寺変電所～武蔵境変電所の全回線を停電。
- 8 : 08 駅間に停車した列車の乗客の降車誘導を開始。
- 10 : 10 変電所内に噴出していた消火ガス（二酸化炭素）を排気後、変電所内の消火を確認した消防署から現地立入りの許可を受け、変電所内の調査を開始。
- 10 : 11 作業車を消火活動スペースに搬入し、変電所を切り離す仮復旧作業を開始。
- 10 : 20 乗客の降車誘導が完了。
- 10 : 39 切り離し作業を終了。
- 11 : 07 線路の安全確認の完了。
- 11 : 31 所定の運転手続きを経て運転再開のためにき電を開始。
- 13 : 21 警察・消防の現場検証終了と共に通信関係の仮復旧作業に着手。
- 15 : 00 運転再開（4割程度）。
- 15 : 15 列車無線が回復。
- 19 : 00 輸送量が7割程度まで回復。
- 19 : 51 A T O S 関係の情報伝送が回復。
- 3 : 50 変電設備の仮復旧及び通信ケーブルの接続等が完了。



【別紙 2-2】

国分寺変電所 直流高速度遮断器の動作説明

	HSCB本体と固定フレームの側面	出入れ装置	カルダンジョイント部の拡大
接続完了位置			
移動途中	<p>ハンドルを約45度回転</p> <p>15mmせり出し時 ハンドルは57°回転</p> <p>接続完了位置から 5mmせり出し</p> 		
	<p>ハンドルを約90度回転</p> <p>接続完了位置から 45mmせり出し</p> 		

直流高速度遮断器のせり出し防止

【対策①】 本体の差込み位置について緊急点検を実施

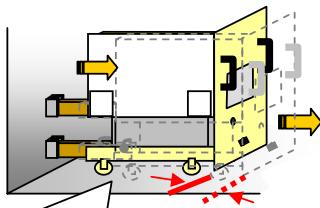
【対策②】 緊急対策として同型直流遮断器の「せり出し防止ストッパー」を取り付け

【対策③】 差し込み完了位置での操作機構部をロックする方式に改良

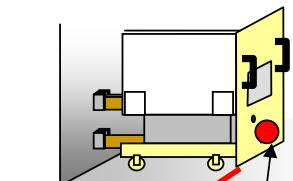
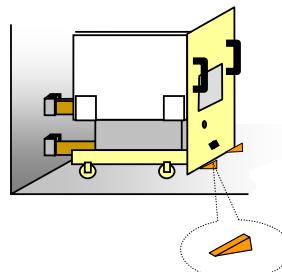
(①緊急点検)

(②仮ストッパー取り付け)

(③ロックする方式に改良)



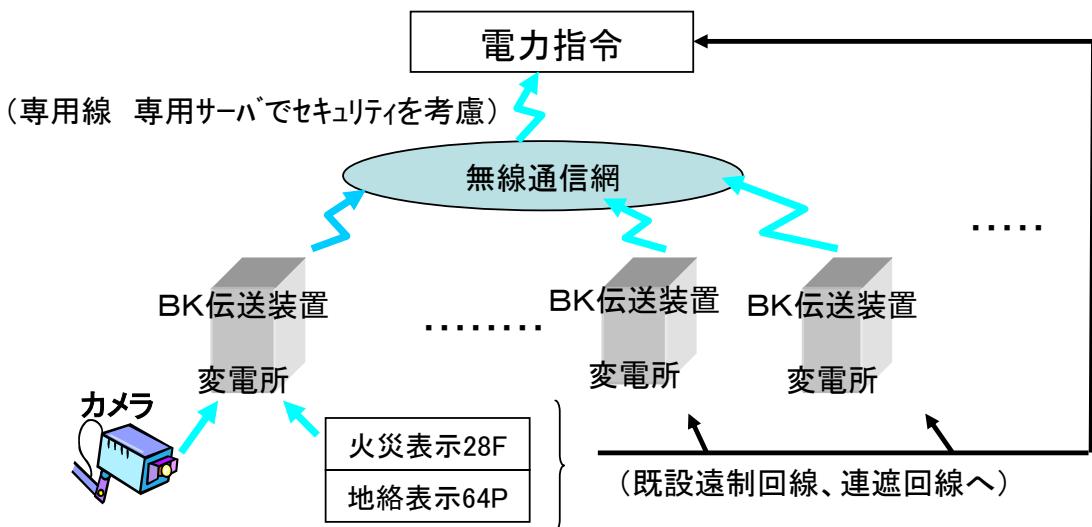
正常な位置にあるか緊急点検

ロック機構の取付
→振動などでは動かない

変電所機器動作情報の送信不能の防止

【対策④】 機器接地と遠制接地の緊急点検・修繕を実施 並びに
検査及び工事施工時における接地線の確認について徹底

【対策⑤】 無線通信網を活用した変電所状態監視のバックアップ
(重要情報の2重化)



通信機器室の火災防止

【対策①】 変電所・通信機器室間の通信ケーブルを光ケーブル化し電気的絶縁性能の強化

【対策②】 通信機器室に自動消火設備を設置



国 鉄 安 第 2 2 号
平成 20 年 7 月 23 日

各地方運輸局等 鉄道部長 殿
内閣府沖縄総合事務局運輸部長 殿

鉄道局 安全監理官

鉄道輸送の安全の確保について
～緊急保安情報～

平成 20 年 2 月 24 日に発生した湘南モノレール株式会社江ノ島線西鎌倉駅構内におけるインシデント（信号冒進）については、「保安情報に関する取扱要領（平成 19 年 5 月 28 日改正）」に基づき、緊急保安情報を平成 20 年 3 月 3 日に送付したところである。

当該事象の原因については、現在、航空・鉄道事故調査委員会が調査を行っているところであるが、今般、新たな事実が判明したことから、貴局管内の鉄軌道事業者に対し情報提供（続報）を行い、注意喚起されたい。

湘南モノレール株式会社における鉄道物損事故について

1. 事業者名 湘南モノレール株式会社
2. 事故種別 鉄道物損事故
3. 発生日時 平成20年2月24日（日） 9時54分頃 天候：晴
4. 場 所 江の島線 西鎌倉駅構内（神奈川県鎌倉市）
5. 列 車 大船駅発 湘南江の島駅行
普通 第909S列車（3両編成）5000形2次車
6. 死 傷 者 なし
7. 原 因 事象発生時の状況から、何らかの要因で力行と制動が同時に動作したためと推定されるが、詳細については、航空・鉄道事故調査委員会で調査中
8. 概 况 当該列車が西鎌倉駅進入の際、単線で対向列車が同時進入するため、場内信号機の警戒信号現示に従い25km/h以下に減速しようとブレーキをかけたが減速せず、その先の出発信号機の停止信号現示を冒進し、ポイントに接触して停止した。対向列車（普通 第904S列車 3両編成）の運転士は、異常を感じブレーキをかけ、当該列車の約19m手前の場内信号機を越えた位置で停止した。

9. 再発防止対策

（1）これまでに講じた措置

- ① マスコンハンドルを非常位置に入れたときに非常ブレーキ状態になったことをVVVF制御装置が認識し、主回路を開放するように変更した。
- ② 以下の2つの取扱いについて、作業基準を改定し、乗務員に教育訓練を実施した。
 - ・マスコンハンドル位置を非常位置にしても減速感が得られなかつた場合は、VVVF制御装置の作動状況にかかわらず、強制的に力行の遮断を行うため、レバースハンドル（前進・後進の切替用ハンドル）をオフにする。
 - ・VVVF車は、常に電制スイッチ（※1）が入った状態とするため、電制スイッチ誤操作防止用保護カバーを設置、封印し、当該封印状態を確認する。

（※1）電制スイッチとは、マスコンが制動位置に入ることで電制動作（制動

モード）が優先となる回路の投入のスイッチ。

（2）恒久対策 航空・鉄道事故調査委員会の最終報告を受けて検討する。

10. 付 記

湘南モノレール株式会社からの報告による情報は以下のとおりである。

- （1）当該列車には乗客22名が、対向列車には乗客16名が乗車していたが、いずれも負傷者等は発生していない。
- （2）当該列車の乗客は列車最後尾がホームにかかっていたため、乗降扉からホームへ誘導し、対向列車の乗客は非常脱出袋及び消防のはしご車にて救出した。
- （3）当該列車の行路は深沢車庫から湘南江の島駅を折返し大船駅到着後、再び湘南江の島駅に向う途中であった。
- （4）後日、当該列車を調査したところ、ブレーキディスク計24枚全てに亀裂が入っていたことが確認された。
- （5）また、当該以外の車両（5000形1次車（1編成）及び500形（5編成））については、ブレーキディスクに異常がないことが確認されている。
- （6）事故現場の略図、状況写真等は別添資料のとおりである。
- （7）事象発生後、乗務員室の機器類を確認したところ、電制スイッチが「切」となっていたが、いつから電制スイッチが「切」となっていたかは不明。
- （8）本事象は、当初重大インシデントとして整理したが、損害額が500万円以上になったことが判明したため、鉄道物損事故として整理した。

国鉄施第24号
平成20年8月4日

各地方運輸局鉄道部長 殿
内閣府沖縄総合事務局運輸部長 殿

鉄道局施設課長

鉄軌道駅のエスカレーターの事故防止について

去る平成20年8月3日、東京都江東区の東京国際展示場内においてエスカレーターの異常運転があり、多数の利用者が転倒する事故が発生した。

現在、この事故については、関係当局により事故原因の究明が行われているところであるが、同様の事故の再発を防止するため、鉄軌道駅に設置されたエスカレーターについては、当該エスカレーターの利用実態を十分把握し、それを踏まえ、設計上想定している積載荷重以上の荷重とならないよう適正な利用を行うこと等について、貴管内の鉄軌道事業者に対し周知されたい。

国鉄施第45号
平成20年12月19日

各地方運輸局鉄道部長 殿

鉄道局 施設課長

島原鉄道株式会社の踏切障害事故に係る対応について

平成20年1月16日に発生した島原鉄道株式会社島原鉄道線における踏切障害事故について、平成20年12月19日、運輸安全委員会から別紙のとおり所見が示されたところである。

本件については、当該事故直後に、同種事故の再発防止を図るため「島原鉄道株式会社で発生した踏切障害事故について」(平成20年1月17日付け事務連絡)により、当該事故の概要を送付し注意喚起をしたところであるが、今般の所見を踏まえ、あらためて、下記により貴局管内関係鉄軌道事業者を指導されたい。

記

道路交通法第33条第1項のただし書きの規定により、信号機の表示する信号に従い、踏切の直前で停止しないで進行することができる踏切道については、次の事項に留意すること。

1. 交通信号機と連動化された保安設備は、列車検知等を多重系とするなど信頼性をより向上させた構造とし、常に正常な動作をするよう維持・管理を行うこと。
2. 前記1の構造とすることが困難な踏切道にあっては、保安設備の状態を常に監視できる装置を設置する、踏切道に監視員を配置する、踏切道の直前で列車等が一旦停止をするなどの対策を講じることにより、同等の安全を確保すること。
3. 保安設備を含む踏切道の施設について、地元警察や道路管理者等と共同で維持・管理を行うなど、関係者と連携して踏切道の安全の確保に万全を期すこと。

事故調査報告書（抜粋）

5 所 見

本事故においては、同社の輸送の安全確保に関する業務について、統括管理する責にある者が経営を優先し安全に対する意識に欠ける姿勢が見られた。たとえ廃止が決まっている路線であっても、「安全の確保は、輸送の生命である」との認識は絶対に忘れてはならないものであり、その管理体制も含め抜本的な改善が望まれる。

また、交通信号機と連動化された踏切道については、信号機の表示する信号に従うときは、踏切の直前で停止しないで進行することができることとされていることから、同種事故の再発防止に向けて、多重系として設置された列車検知等の保安設備が常に正常に作動するよう保持するなど、安全の確保に万全を期すことが求められる。

国鉄施第60号
平成21年2月27日

各運輸局鉄道部長 殿

沖縄総合事務局運輸部長 殿

鉄道局施設課長

鉄道線路の安全確保について（注意喚起）

平成21年2月27日、近畿日本鉄道株式会社大阪線東青山駅構内において、当該駅に進入しようとした列車が脱線する事故が発生した。

事故の原因については、現在、運輸安全委員会にて調査中であるが、作業車用ポイントにおいて横取装置が設置された状態となっていたことが判明した。

については、当該事故の概要を送付するので、管内鉄軌道事業者に対し周知し、注意喚起されたい。

近畿日本鉄道株式会社 大阪線における列車脱線事故について

1. 事業者名 近畿日本鉄道株式会社

2. 事故種別 列車脱線事故

3. 発生日時 平成21年2月27日（金） 5時35分頃 天候：雨

4. 場 所 大阪線 東青山駅構内（三重県津市）

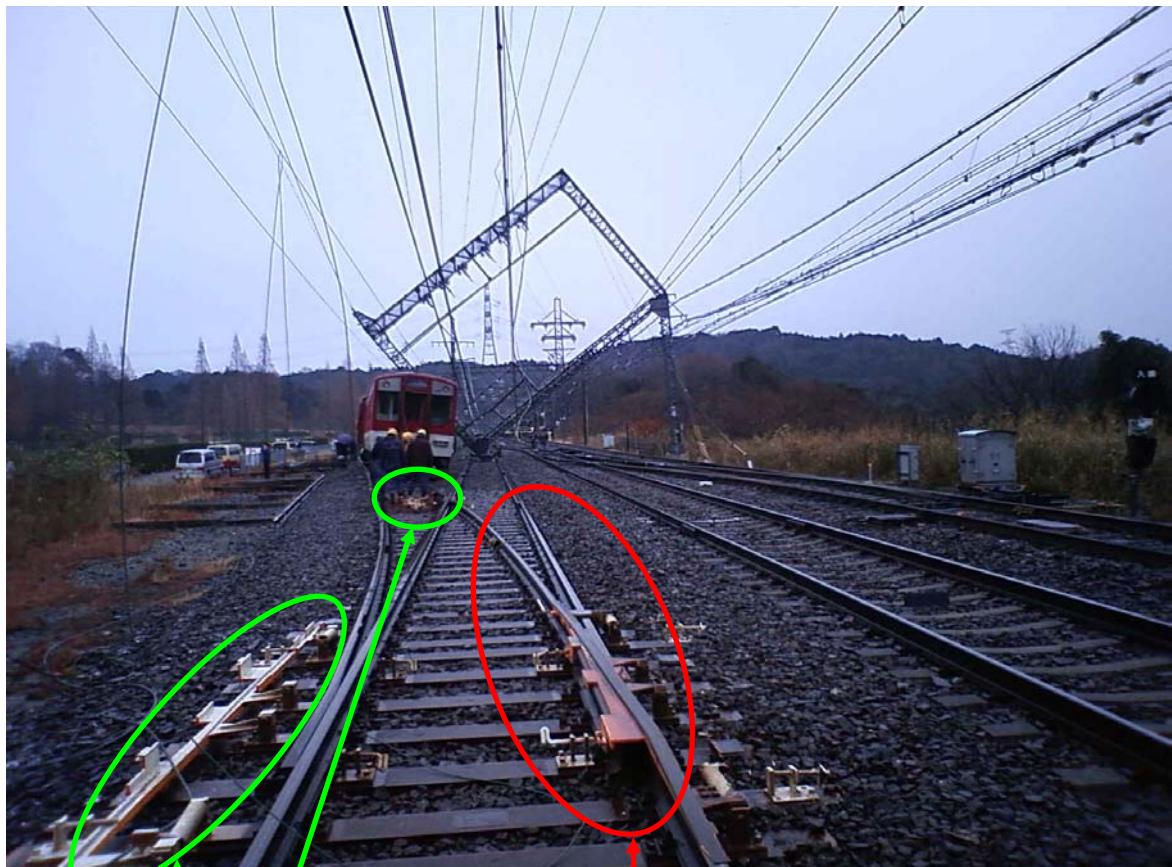
5. 列 車 名張駅発 伊勢中川駅行 普通第591列車（2両編成）

6. 死 傷 者 なし

7. 概 况 当該列車は、東青山駅に入駅時に作業車用ポイント付近で全2両の全軸が脱線した。

8. 付 記 (1)列車の乗客9名及び乗務員2名に負傷者はない。
(2)列車は脱線後、鉄柱に接触、架線が切断し垂下している。
(3)作業車用ポイントにおいて、横取装置が設置されていた。

脱線現場の写真



↑
列車進行方向
(伊勢中川駅方向)

正常状態

列車進行方向右側の横取装置が側線側(保線基地
線側)に設置されていた。

資料6 安全関連設備投資・修繕費(事業者別)

平成20年4月～平成21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		13,388,135	6,844,561	16,254,749	82,369,651	199,814,953	8.3%	8.1%
東日本旅客鉄道		323,400,000	181,700,000	206,067,917	1,866,020,043	4,486,823,151	9.7%	4.6%
東海旅客鉄道		265,274,539	178,942,722	164,081,024	1,232,257,218	4,170,432,481	14.5%	3.9%
西日本旅客鉄道		128,411,789	77,223,670	126,833,647	853,670,349	1,582,588,545	9.0%	8.0%
四国旅客鉄道		4,562,935	3,540,458	4,914,389	29,603,125	67,288,447	12.0%	7.3%
九州旅客鉄道		19,715,025	7,812,007	25,216,979	138,756,027	254,413,956	5.6%	9.9%
日本貨物鉄道		17,954,042	15,269,585	16,984,773	146,330,064	230,430,038	10.4%	7.4%
合計		772,706,465	471,333,003	560,353,478	4,349,006,477	10,991,491,571	10.8%	5.1%

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		26,800,896	19,586,117	16,468,192	160,248,215	697,698,829	12.2%	2.4%
西武鉄道		19,886,000	12,407,000	9,034,841	103,031,948	326,002,221	12.0%	2.8%
京成電鉄		11,148,133	7,860,059	2,591,562	54,178,793	202,192,667	14.5%	1.3%
京王電鉄		56,691,000	47,020,000	7,467,052	83,574,917	245,263,324	56.3%	3.0%
小田急電鉄		31,693,475	9,838,520	5,290,776	117,300,987	513,367,480	8.4%	1.0%
東京急行電鉄※2		60,613,316	14,727,649	9,005,005	145,806,978	472,841,960	10.1%	1.9%
京浜急行電鉄		31,794,171	26,740,657	10,370,860	78,889,836	239,116,410	33.9%	4.3%
相模鉄道		6,094,406	2,007,044	1,416,355	33,949,169	108,800,732	5.9%	1.3%
名古屋鉄道		14,365,497	10,372,796	4,573,847	86,634,240	414,127,372	12.0%	1.1%
近畿日本鉄道		20,631,000	11,379,000	12,270,453	161,802,297	739,469,923	7.0%	1.7%
南海電気鉄道		12,608,011	8,194,053	4,014,322	58,902,827	305,903,413	13.9%	1.3%
京阪電気鉄道※2		11,329,900	8,190,400	2,443,173	52,614,995	177,266,740	15.6%	1.4%
阪急電鉄		13,869,564	11,270,631	9,577,666	101,613,915	395,127,524	11.1%	2.4%
阪神電気鉄道		11,393,865	1,733,777	1,403,403	27,157,022	75,827,121	6.4%	1.9%
西日本鉄道		5,666,101	2,537,058	2,422,947	22,858,384	67,869,637	11.1%	3.6%
合計		334,585,335	193,864,761	98,350,454	1,288,564,523	4,980,875,353	15.0%	2.0%

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	②	③	④	⑤	②/④	③/⑤
		(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	—	—
札幌市		11,506,695	8,633,904	4,372,985	38,996,805	405,707,661	22.1%	1.1%
仙台市		4,081,117	3,580,271	1,226,559	11,688,954	125,010,730	30.6%	1.0%
東京都※2		73,746,044	16,593,122	7,303,310	133,959,709	1,634,146,445	12.4%	0.4%
東京地下鉄		73,371,447	23,858,054	16,942,896	337,172,936	1,060,340,245	7.1%	1.6%
横浜市		2,081,665	664,400	1,642,416	36,829,753	719,340,617	1.8%	0.2%
名古屋市		20,374,375	2,833,728	3,908,750	76,177,434	763,206,582	3.7%	0.5%
京都市		1,897,358	1,778,926	849,115	23,196,747	601,963,856	7.7%	0.1%
大阪市※2		27,089,169	18,174,200	5,431,872	155,684,024	124,374,446	11.7%	4.4%
神戸市		4,893,045	2,601,581	1,059,205	19,858,620	305,416,401	13.1%	0.3%
福岡市		3,911,839	1,048,962	2,760,713	23,181,556	487,447,864	4.5%	0.6%
合計		222,952,754	79,767,148	45,497,821	856,746,538	6,226,954,847	9.3%	0.7%

④新交通・モノレール[20社]

事業者名	項目	鉄道事業 設備投資	安全関連 設備投資	施設・車 両の修繕費	鉄道事業 営業収入	鉄道事業 固定資産	安全投 資比率	修繕費 比率
		①	②	③	④	⑤	②/④	③/⑤
		(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	—	—
東京モノレール		1,685,248	1,094,649	1,282,677	14,016,860	55,660,905	7.8%	2.3%
湘南モノレール		422,613	394,235	182,536	1,683,701	4,127,016	23.4%	4.4%
千葉都市モノレール		141,300	60,151	358,991	3,105,285	6,870,635	1.9%	5.2%
多摩都市モノレール		41,122	20,683	769,738	7,694,763	79,306,199	0.3%	1.0%
山万		36,742	30,987	34,864	212,033	1,010,406	14.6%	3.5%
舞浜リゾートライン		—	—	633,026	4,765,393	24,391,472	0.0%	2.6%
埼玉新都市交通		361,125	325,194	848,150	3,014,967	1,946,769	10.8%	43.6%
横浜新都市交通		905,967	377,589	396,807	3,756,746	9,990,076	10.1%	4.0%
ゆりかもめ		576,860	424,313	1,252,664	9,017,583	36,898,916	4.7%	3.4%
東京都※2		4,504,285	513,704	539,996	3,454,147	34,355,630	14.9%	1.6%
名古屋ガイドウェイバス		—	—	70,900	661,473	485,892	0.0%	14.6%
愛知高速交通		—	—	215,297	1,093,830	23,438,764	0.0%	0.9%
神戸新交通		5,807,283	5,515,723	667,596	5,897,559	33,836,906	93.5%	2.0%
大阪高速鉄道		814,179	164,743	874,590	8,859,161	28,088,489	1.9%	3.1%
大阪港トランスポーティシステム※1		—	—	—	81,000	72,834	0.0%	0.0%
大阪市※2		783,063	726,157	497,227	2,948,240	24,933,597	24.6%	2.0%
広島高速交通		984,636	2,580	591,645	4,126,817	36,021,912	0.1%	1.6%
スカイレールサービス		9,496	9,496	2,138	151,684	113,728	6.3%	1.9%
北九州高速鉄道		1,500,158	1,496,325	342,789	2,143,285	15,228,414	69.8%	2.3%
沖縄都市モノレール		—	—	292,752	2,536,717	25,195,221	0.0%	1.2%
合計		18,574,077	11,156,529	9,854,383	79,221,244	441,973,781	14.1%	2.2%

(5)中小民鉄[144社] 1/3

事業者名	項目	鉄道事業設備投資	安全関連設備投資	施設・車両の修繕費	鉄道事業営業収入	鉄道事業固定資産	安全投資比率	修繕費比率
	①	②	③	④	⑤	②/④	③/⑤	
	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	—	—	
太平洋石炭販売輸送	20,136	10,712	29,925	163,000	225,560	6.6%	13.3%	
津軽鉄道	23,704	23,704	23,664	120,259	206,349	19.7%	11.5%	
弘南鉄道	9,491	9,491	13,602	467,602	815,253	2.0%	1.7%	
十和田観光電鉄	108,901	108,901	18,843	139,153	253,074	78.3%	7.4%	
八戸臨海鉄道	82,608	81,601	34,627	879,897	488,516	9.3%	7.1%	
三陸鉄道	42,330	42,330	73,596	390,425	88,976	10.8%	82.7%	
岩手開発鉄道	11,625	1,549	24,137	343,748	385,285	0.5%	6.3%	
仙台臨海鉄道	20,647	20,647	13,166	546,124	741,127	3.8%	1.8%	
仙台空港鉄道	—	—	714	681,183	16,223,605	0.0%	0.0%	
阿武隈急行	225,874	225,874	125,558	763,450	395,980	29.6%	31.7%	
福島交通	14,252	14,252	31,996	474,986	2,459,914	3.0%	1.3%	
福島臨海鉄道	4,152	2,473	27,654	440,466	262,942	0.6%	10.5%	
会津鉄道	78,092	78,092	137,564	464,206	379,312	16.8%	36.3%	
野岩鉄道	32,300	32,300	71,969	347,134	209,983	9.3%	34.3%	
青函トンネル記念館	—	—	34	28,431	20,630	0.0%	0.2%	
秋田内陸縦貫鉄道	43,041	43,041	93,909	208,984	172,651	20.6%	54.4%	
秋田臨海鉄道	16,697	16,008	20,839	216,167	244,839	7.4%	8.5%	
由利高原鉄道	75,058	75,058	22,290	79,199	126,152	94.8%	17.7%	
山形鉄道	2,100	—	70,556	184,976	180,964	0.0%	39.0%	
IGRいわて銀河鉄道	179,418	159,272	1,600,177	3,479,576	724,612	4.6%	220.8%	
青森県※1	29,505	—	364,168	572,113	3,322,649	0.0%	11.0%	
青い森鉄道	1,606	—	1,271	360,000	166,587	0.0%	0.8%	
長野電鉄	501,150	493,576	455,665	2,138,928	3,978,955	23.1%	11.5%	
上田電鉄	171,409	156,509	32,890	286,634	619,994	54.6%	5.3%	
松本電気鉄道	5,896	5,896	41,572	346,798	753,792	1.7%	5.5%	
関西電力	152,430	68,000	183,299	1,208,276	1,312,927	5.6%	14.0%	
北越急行	173,119	41,992	717,017	4,415,077	4,178,395	1.0%	17.2%	
しなの鉄道	780,487	624,582	578,266	2,919,258	5,362,338	21.4%	10.8%	
北陸鉄道	127,204	127,204	118,687	557,539	907,913	22.8%	13.1%	
のと鉄道	—	—	68,988	170,627	9,790	0.0%	704.7%	
富山地方鉄道	346,823	252,210	119,976	1,527,124	4,530,764	16.5%	2.6%	
黒部峡谷鉄道	145,836	80,349	520,605	2,247,276	1,982,462	3.6%	26.3%	
立山黒部貫光	85,601	40,469	64,663	2,229,843	2,424,318	1.8%	2.7%	
万葉線	611,297	583,666	31,618	193,346	342,643	301.9%	9.2%	
富山ライトレール	—	—	68,296	305,735	15,351	0.0%	444.9%	
新京成電鉄	2,973,813	2,337,410	1,108,237	11,317,304	19,193,868	20.7%	5.8%	
ひたちなか海浜鉄道	112,947	70,625	17,091	230,688	715,958	30.6%	2.4%	
関東鉄道	495,583	452,725	231,257	2,499,286	6,729,725	18.1%	3.4%	
秩父鉄道	475,888	359,703	503,936	3,596,571	15,545,870	10.0%	3.2%	
江ノ島電鉄	373,891	275,167	267,522	2,834,043	5,341,615	9.7%	5.0%	
流鉄	5,700	—	27,002	370,662	619,347	0.0%	4.4%	
上信電鉄	178,229	176,577	57,222	660,882	840,935	26.7%	6.8%	
上毛電気鉄道	84,480	84,480	102,226	407,139	242,175	20.7%	42.2%	
小湊鉄道	81,478	63,106	63,106	563,428	579,948	11.2%	10.9%	
北総鉄道	1,079,420	952,424	793,065	14,818,543	92,747,041	6.4%	0.9%	
富士急行	187,708	182,299	145,982	1,300,885	2,860,399	14.0%	5.1%	
銚子電気鉄道	81,462	81,462	81,462	150,232	215,220	54.2%	37.9%	
箱根登山鉄道	1,225,173	426,769	427,902	3,514,525	9,943,515	12.1%	4.3%	
伊豆箱根鉄道	306,320	71,308	173,689	2,922,340	14,040,951	2.4%	1.2%	
いすみ鉄道	—	—	61,185	103,708	49,086	0.0%	124.6%	
真岡鐵道	44,430	14,930	78,155	354,525	42,988	4.2%	181.8%	
わたらせ渓谷鐵道	146,416	39,483	72,773	214,514	45,560	18.4%	159.7%	
鹿島臨海鉄道	81,449	80,479	116,613	1,185,503	1,472,315	6.8%	7.9%	
神奈川臨海鉄道	55,402	8,213	111,435	1,501,867	776,747	0.5%	14.3%	
京葉臨海鉄道	386,205	44,181	112,320	1,680,408	3,047,457	2.6%	3.7%	
東京臨海高速鉄道	973,757	189,964	748,145	16,327,165	241,583,610	1.2%	0.3%	
東葉高速鉄道	1,444,653	1,079,655	791,038	15,362,943	261,293,227	7.0%	0.3%	
埼玉高速鉄道	159,514	14,600	559,537	8,147,314	161,855,599	0.2%	0.3%	
芝山鉄道	6,939	6,939	78,354	141,073	—	4.9%	—	
横浜高速鉄道	1,274,581	31,942	86,276	9,459,196	232,008,441	0.3%	0.0%	
成田空港高速鉄道※1	—	—	—	2,978,812	28,999,492	0.0%	0.0%	
千葉ニュータウン鉄道※1	142,215	26,201	—	2,534,909	11,216,440	1.0%	0.0%	
首都圏新都市鉄道	5,248,766	4,306,064	2,370,775	33,377,106	794,445,408	12.9%	0.3%	
成田高速鉄道アクセス※1	—	—	—	—	10,267	—	0.0%	
高尾登山電鉄	214,635	209,985	15,620	456,975	672,875	46.0%	2.3%	
御岳登山鉄道	17,565	5,157	6,633	207,886	288,775	2.5%	2.3%	

(5)中小民鉄[144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・車両の総額	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)	—	—		
大山観光電鉄	16,130	16,130	6,504	159,570	221,059	10.1%	2.9%		
筑波観光鉄道	24,005	24,005	4,746	182,275	185,933	13.2%	2.6%		
伊豆急行	1,830,059	1,707,014	469,054	5,067,970	42,935,496	33.7%	1.1%		
岳南鉄道	32,223	32,223	26,270	229,424	425,947	14.0%	6.2%		
静岡鉄道	540,971	314,631	111,316	1,514,291	4,278,133	20.8%	2.6%		
大井川鐵道	722,112	608,160	81,475	1,048,175	3,352,941	58.0%	2.4%		
遠州鉄道	867,024	830,020	178,236	1,690,842	2,702,112	49.1%	6.6%		
天竜浜名湖鉄道	245,387	209,498	113,625	422,711	88,197	49.6%	128.8%		
豊橋鉄道※2	1,081,922	1,057,648	38,526	1,267,056	5,434,520	83.5%	0.7%		
名古屋臨海高速鉄道	14,660	13,770	266,575	1,875,899	45,273,976	0.7%	0.6%		
衣浦臨海鉄道	26,438	21,864	34,656	376,783	969,279	5.8%	3.6%		
愛知環状鉄道	1,196,911	248,272	357,847	3,611,446	11,868,757	6.9%	3.0%		
東海交通事業	—	—	87,262	251,803	174,215	0.0%	50.1%		
三岐鉄道	299,906	64,212	339,079	1,479,102	3,053,993	4.3%	11.1%		
伊勢鉄道	—	—	78,363	598,718	325,297	0.0%	24.1%		
西濃鉄道	—	—	6,244	202,616	91,756	0.0%	6.8%		
樽見鉄道	95,466	95,466	26,972	149,296	191,190	63.9%	14.1%		
明知鉄道	99,705	73,014	41,520	111,308	19,441	65.6%	213.6%		
長良川鉄道	145,486	139,000	73,856	296,428	139,057	46.9%	53.1%		
福井鉄道※2	146,191	144,433	76,771	350,906	54,029	41.2%	142.1%		
えちぜん鉄道	572,979	572,979	261,075	815,106	48,612	70.3%	537.1%		
名古屋臨海鉄道	25,725	25,725	33,888	1,103,670	948,118	2.3%	3.6%		
上飯田連絡線※1	—	—	—	1,600,000	37,912,730	0.0%	0.0%		
中部国際空港連絡鉄道※1	—	—	—	1,389,916	25,219,963	0.0%	0.0%		
伊賀鉄道	7,650	—	—	289,350	5,398	0.0%	0.0%		
養老鉄道	—	—	—	1,145,410	13,879	0.0%	0.0%		
山陽電気鉄道	1,814,368	1,078,033	1,154,146	14,605,513	28,480,549	7.4%	4.1%		
神戸電鉄	2,938,705	1,466,582	585,202	10,271,550	76,347,785	14.3%	0.8%		
叡山電鉄	255,689	236,854	94,358	1,209,979	3,513,056	19.6%	2.7%		
近江鉄道	304,062	289,258	122,153	1,112,247	4,141,746	26.0%	2.9%		
北大阪急行電鉄	1,174,879	538,250	505,423	4,797,243	12,733,512	11.2%	4.0%		
大阪府都市開発	2,885,882	2,252,194	677,441	8,325,011	21,081,619	27.1%	3.2%		
能勢電鉄	308,624	145,869	337,084	3,837,789	24,601,355	3.8%	1.4%		
水間鉄道	—	—	37,283	326,220	220,436	0.0%	16.9%		
紀州鉄道	9,747	9,747	8,853	9,249	35,360	105.4%	25.0%		
六甲摩耶鉄道	36,178	—	15,158	151,030	178,095	0.0%	8.5%		
比叡山鉄道	2,800	800	11,351	135,249	222,683	0.6%	5.1%		
丹後海陸交通	—	—	12,371	190,221	85,373	0.0%	14.5%		
鞍馬寺	6,558	6,456	127	—	—	—	—		
北条鉄道	—	—	14,944	72,123	26,438	0.0%	56.5%		
信楽高原鐵道	52,860	52,860	16,433	99,311	411,760	53.2%	4.0%		
北神急行電鉄	43,808	—	230,665	2,261,116	17,345,999	0.0%	1.3%		
北近畿タンゴ鉄道	4,188,516	4,161,624	520,214	1,385,042	2,150,972	300.5%	24.2%		
嵯峨野観光鉄道	159,841	18,302	4,362	516,187	667,156	3.5%	0.7%		
智頭急行	766,429	734,077	867,767	3,165,444	2,995,594	23.2%	29.0%		
神戸高速鉄道	736,344	156,794	337,887	4,477,677	43,184,929	3.5%	0.8%		
神戸市都市整備公社	238	—	614,440	46,562,824	171,437,807	0.0%	0.4%		
京福電気鉄道	—	—	4,906	73,752	32,963	0.0%	14.9%		
和歌山電鐵	124,554	85,473	159,964	351,091	103,281	24.3%	154.9%		
関西国際空港※1	465,024	413,708	110,567	4,593,209	69,224,707	9.0%	0.2%		
関西高速鉄道※1	2,435	—	—	16,717,671	245,544,719	0.0%	0.0%		
大阪外環状鉄道※1	—	—	—	823,890	35,509,072	—	0.0%		
奈良生駒高速鉄道※1	4,100	4,100	—	1,676,615	36,597,494	0.2%	0.0%		
中之島高速鉄道※1	23,201,201	—	—	1,085,183	56,378,470	—	0.0%		
西大阪高速鉄道※1	20,814,706	—	—	81,071	40,981,660	0.0%	0.0%		
和歌山県※1	—	—	—	—	—	—	—		
一畑電車	35,315	29,512	172,326	425,825	1,267,018	6.9%	13.6%		
広島電鉄※2	411,147	411,147	241,238	1,950,724	6,708,059	2.3%	2.4%		
水島臨海鉄道	19,731	19,018	115,954	691,346	871,052	2.8%	13.3%		
錦川鉄道	149,940	149,940	21,409	103,487	40,626	144.9%	52.7%		
若桜鉄道	—	—	41,251	90,303	393	0.0%	10496.4%		
井原鉄道	7,792	3,072	63,376	336,481	235,263	0.9%	26.9%		
土佐くろしお鉄道	12,354	8,655	266,768	1,104,104	637,027	0.8%	41.9%		
阿佐海岸鉄道	826	826	1,382	9,391	5,564	8.8%	24.8%		
高松琴平電気鉄道	197,232	130,104	296,480	2,672,383	29,202,134	4.9%	1.0%		
伊予鉄道※2	228,602	193,643	171,240	2,283,470	4,003,395	8.5%	4.3%		
四国ケーブル	148	148	286	107,002	88,260	0.1%	0.3%		
筑豊電気鉄道	114,983	95,733	178,500	1,030,446	1,860,557	9.3%	9.6%		
甘木鉄道	155,511	149,269	34,392	218,150	181,787	68.4%	18.9%		
島原鉄道	73,918	64,111	64,909	580,029	4,532,147	11.1%	1.4%		

⑤中小民鉄[144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)	—	—
熊本電気鉄道		2,332	—	40,216	228,415	285,503	0.0%	14.1%
南阿蘇鉄道		80,472	80,472	21,771	98,406	30,814	81.8%	70.7%
松浦鉄道		586,740	533,270	164,866	766,679	247,979	69.6%	66.5%
帆柱ケーブル		8,395	8,395	—	102,164	60,003	8.2%	0.0%
岡本製作所		—	—	—	3,180	432	0.0%	0.0%
くま川鉄道		31,815	—	63,531	141,881	47,584	0.0%	133.5%
平成筑豊鉄道		373,026	365,511	46,797	341,560	98,082	107.0%	47.7%
肥薩おれんじ鉄道		72,196	2,951	329,146	958,618	565,660	0.3%	58.2%
合計		92,832,381	35,106,428	26,503,156	339,505,594	3,093,077,413	10.3%	0.9%

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		316,818	315,919	174,183	1,032,198	2,913,836	30.6%	6.0%
函館市		122,320	122,320	238,882	1,036,074	1,972,555	11.8%	12.1%
富山地方鉄道		22,047	16,324	18,219	528,980	815,452	3.1%	2.2%
万葉線※2		611,297	583,666	31,618	193,346	342,643	301.9%	9.2%
富山ライトレール※2		—	—	68,296	305,735	15,351	0.0%	444.9%
東京都※2		1,193,945	963,654	369,360	2,496,561	4,329,268	38.6%	8.5%
東京急行電鉄※2		306,382	142,823	303,711	2,001,027	3,753,903	7.1%	8.1%
豊橋鉄道※2		1,081,922	1,057,648	11,525	1,267,056	5,434,520	83.5%	0.2%
福井鉄道※2		146,191	144,433	76,771	350,906	54,029	41.2%	142.1%
京福電気鉄道		333,077	134,459	76,055	1,176,539	2,359,053	11.4%	3.2%
京阪電気鉄道※2		109,000	95,300	345,101	2,217,241	18,818,492	4.3%	1.8%
阪堺電気軌道		70,285	66,729	381,981	1,268,955	1,141,475	5.3%	33.5%
岡山電気軌道		2,176	—	17,287	396,179	394,217	0.0%	4.4%
広島電鉄※2		898,960	897,945	239,212	4,636,990	6,205,433	27.6%	2.9%
伊予鉄道※2		29,640	28,860	112,442	872,482	1,372,722	3.3%	8.2%
土佐電気鉄道		230,206	97,942	55,310	1,040,002	1,902,558	9.4%	2.9%
長崎電気軌道		264,483	82,014	114,067	1,731,783	1,893,080	4.7%	6.0%
熊本市		493,896	493,296	82,675	1,252,848	6,442,374	39.4%	1.3%
鹿児島市		206,415	142,473	55,810	1,583,958	7,841,052	9.0%	0.7%
合計		6,439,060	5,385,805	2,772,505	25,388,860	68,002,013	21.2%	4.1%

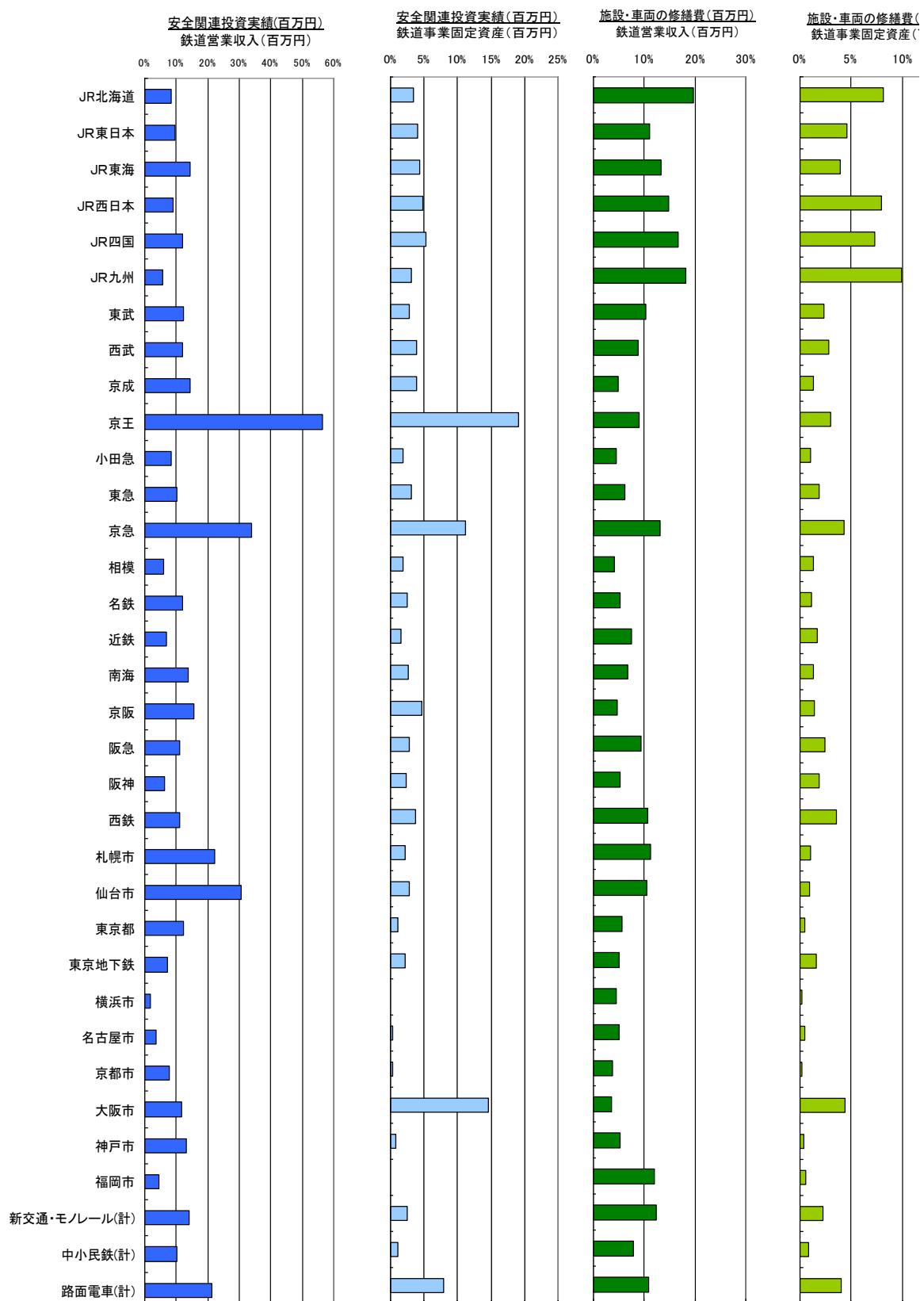
※1 第3種鉄道事業者

※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。

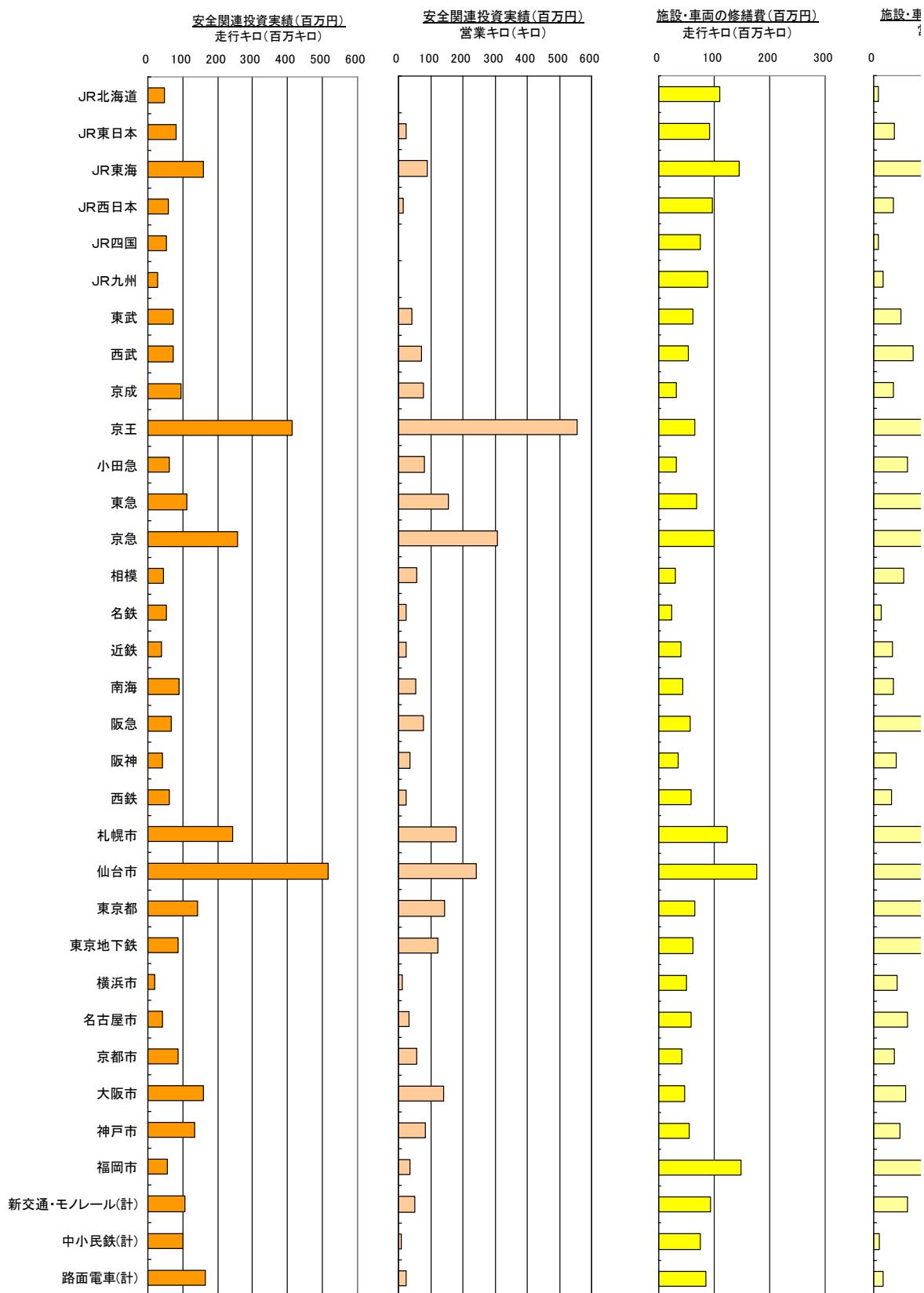
このうち、万葉線、富山ライトレール、福井鉄道は、複数の事業者区分の設備投資実績等を一括して計上している。

[参考]安全関連設備投資・修繕費と各種指標との関係

○事業者別、鉄道事業営業収入又は鉄道事業固定資産との比率



○事業者別、走行キロ又は営業キロとの比率



資料7 踏切道箇所数等(事業者別)

平成21年3月末現在

①JR(7社)

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	
北海道旅客鉄道	1,549	0	79	155	1,031
東日本旅客鉄道	6,328	0	232	535	3,996
東海旅客鉄道	1,658	0	30	134	1,591
西日本旅客鉄道	5,238	0	210	648	5,434
四国旅客鉄道	1,200	0	14	113	919
九州旅客鉄道	2,515	0	85	287	1,513
日本貨物鉄道	144	0	10	92	93
合計	18,632	0	660	1,964	14,577

②大手民鉄(15社)

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	
東武鉄道	998	0	0	0	999
西武鉄道	353	0	1	12	352
京成電鉄	180	0	0	1	144
京王電鉄	155	0	0	0	155
小田急電鉄	239	0	0	0	239
東京急行電鉄	136	0	0	0	136
京浜急行電鉄	117	0	0	0	102
相模鉄道	52	0	0	0	74
名古屋鉄道	1,076	0	15	1	908
近畿日本鉄道	1,335	0	34	0	1,222
南海電気鉄道	308	0	5	0	202
京阪電気鉄道	111	0	0	0	119
阪急電鉄	264	0	0	0	217
阪神電気鉄道	40	0	0	0	47
西日本鉄道	365	0	0	0	107
合計	5,729	0	55	14	5,023

③地下鉄(うち踏切道を所有する1社)

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	
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101社) 1/2

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	
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
十和田観光電鉄	19	0	0	5	0
青森県	17	0	0	0	17
八戸臨海鉄道	9	0	2	2	5
小坂製錬	22	0	4	13	4
秋田内陸縦貫鉄道	35	0	3	29	11
秋田臨海鉄道	12	0	2	13	2
由利高原鉄道	25	0	2	4	9
三陸鉄道	2	0	1	0	1
岩手開発鉄道	8	0	1	9	2
IGRいわて銀河鉄道	53	0	1	0	54
山形鉄道	47	0	5	3	10
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	43	0	1	26	13
福島臨海鉄道	11	0	2	8	2
会津鉄道	45	0	5	11	6
北越急行	3	0	0	0	3
長野電鉄	158	0	1	60	29
松本電気鉄道	47	0	1	6	8
しなの鉄道	66	0	3	1	69
上田電鉄	37	0	3	19	23
富山地方鉄道	158	0	7	69	47
万葉線	15	0	1	1	1
北陸鉄道	73	0	0	6	28
富山ライトレール	20	0	0	0	20
新京成電鉄	81	0	0	0	47
東京臨海高速鉄道	1	0	0	0	1
関東鉄道	149	0	0	60	51
ひたちなか海浜鉄道	35	0	0	18	0
真岡鐵道	85	0	3	4	7
野岩鉄道	1	0	0	0	1
上信電鉄	88	0	0	52	18
上毛電気鉄道	80	0	1	27	5
わたらせ渓谷鐵道	27	0	0	12	7
秩父鉄道	207	0	1	106	18
銚子電気鉄道	24	0	0	4	0
小湊鉄道	49	0	0	51	5
流鉄	19	0	0	3	1
江ノ島電鉄	50	0	0	0	6
箱根登山鉄道	15	0	1	22	2
伊豆箱根鉄道	110	0	0	2	59
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	30	0	0	8	10
いすみ鉄道	44	0	4	12	17
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101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	5
伊豆急行	20	0	1	23	20
岳南鉄道	31	0	0	4	7
静岡鉄道	49	0	0	0	11
大井川鐵道	27	0	0	13	4
遠州鉄道	81	0	0	2	5
天竜浜名湖鉄道	91	0	5	26	0
豊橋鉄道	58	0	0	4	42
名古屋臨海鉄道	5	0	11	23	15
衣浦臨海鉄道	2	0	0	1	1
愛知環状鉄道	1	0	0	0	1
上飯田連絡線	1	0	0	0	1
三岐鉄道	137	0	6	15	3
伊勢鉄道	5	0	1	0	5
西濃鉄道	3	0	2	9	0
樽見鉄道	43	0	6	24	9
明智鉄道	22	0	1	28	9
長良川鉄道	87	0	19	33	33
福井鉄道	42	0	6	12	48
えちぜん鉄道	97	0	15	26	41
山陽電気鉄道	177	0	0	0	85
神戸電鉄	129	0	0	39	78
能勢電鉄	22	0	0	1	19
近江鉄道	126	0	8	42	55
水間鉄道	31	0	0	0	4
叡山電鉄	48	0	1	3	6
紀州鉄道	14	0	1	4	4
北近畿タンゴ鉄道	76	0	13	18	59
信楽高原鐵道	7	0	0	4	7
北条鉄道	33	0	0	7	12
和歌山電鐵	51	0	1	0	8
智頭急行	3	0	0	0	3
大阪外環状鉄道	3	0	0	0	1
広島電鉄	51	0	0	4	26
一畑電車	94	0	5	44	96
水島臨海鉄道	21	0	2	1	5
若桜鉄道	25	0	1	4	4
井原鉄道	12	0	1	0	10
錦川鉄道	2	0	0	0	2
高松琴平電気鉄道	269	0	0	49	88
伊予鉄道	206	0	0	20	67
土佐くろしお鉄道	21	0	0	11	0
甘木鉄道	33	0	0	3	4
筑豊電気鉄道	47	0	1	11	1
平成筑豊鉄道	64	0	3	19	31
松浦鉄道	100	0	7	17	27
島原鉄道	126	0	3	55	8
くま川鉄道	54	0	1	7	7
熊本電気鉄道	51	0	2	19	1
南阿蘇鉄道	27	0	1	2	3
肥薩おれんじ鉄道	134	0	9	18	31
合計	5,142	0	211	1,388	1,680

⑥路面電車(うち踏切道を所有する15社)

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	
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	10
名古屋鉄道	21	0	0	0	16
福井鉄道	2	0	1	0	3
京福電気鉄道	57	0	0	0	4
京阪電気鉄道	108	0	7	0	43
阪堺電気軌道	62	0	7	2	8
広島電鉄	1	0	0	0	0
伊予鉄道	1	0	0	1	1
土佐電気鉄道	6	0	5	8	2
長崎電気軌道	0	0	0	4	0
熊本市	2	0	0	0	0
鹿児島市	15	0	0	4	3
合計	396	0	21	39	90

資料8 自動列車停止装置等の整備状況（事業者別）

平成21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	6,308.4	156.8	6,465.2	6,465.2	100%
東海旅客鉄道	1,429.4		1,429.4	1,429.4	100%
西日本旅客鉄道	4,359.6	8.5	4,368.1	4,368.1	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	17,350.5	251.3	17,601.8	17,601.8	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		1,052.9	1,052.9	1,052.9	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		137.6	137.6	137.6	100%
合計		2,387.1	2,387.1	2,387.1	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	78.0	94.5	94.5	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	560.2	10.2	570.4	570.4	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	2,578.9	90.8	2,669.7	2,669.7	100%

*西武鉄道は新交通、名古屋鉄道はモノレールを含む

④公営地下鉄等 [10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		88.3	88.3	88.3	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	727.1	745.4	745.4	100%

* 大阪市交通局は新交通を含む

⑤中小民鉄 [124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)
津軽鉄道			0	20.7	0%
弘南鉄道	30.7		30.7	30.7	100%
青森県	25.9		25.9	25.9	100%
十和田観光電鉄	14.7		14.7	14.7	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	57.6		57.6	57.6	100%
しなの鉄道	65.1		65.1	65.1	100%
上田電鉄	11.6		11.6	11.6	100%
松本電気鉄道	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	22.7		22.7	22.7	100%

事業者名	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)
新京成電鉄	26.5		26.5	26.5	100%
ひたちなか海浜鉄道	14.3		14.3	14.3	100%
関東鉄道	51.1		51.1	55.6	92%
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	39.1	42%
銚子電気鉄道			0	6.4	0%
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	10.8		10.8	10.8	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%
大井川鉄道	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	15.2		15.2	15.2	100%
中部国際空港	4.2		4.2	4.2	100%
三岐鉄道	48.0		48.0	48.0	100%
伊勢鉄道	22.3		22.3	22.3	100%

事業者名	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)
樽見鉄道	34.5		34.5	34.5	100%
明知鉄道	25.1		25.1	25.1	100%
長良川鉄道	66.1		66.1	72.1	92%
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%
紀州鉄道			0	2.7	0%
北近畿タンゴ鉄道	114.0		114.0	114.0	100%
信楽高原鐵道	14.7		14.7	14.7	100%
北条鉄道			0	13.6	0%
和歌山県	2.0		2.0	2.0	100%
関西高速鉄道	12.5		12.5	12.5	100%
関西国際空港	6.9		6.9	6.9	100%
奈良生駒高速鉄道		8.6	8.6	8.6	100%
和歌山電鐵	14.3		14.3	14.3	100%
大阪外環状鉄道	9.2		9.2	9.2	100%
中之島高速鉄道	3.0		3.0	3.0	100%
西大阪高速鉄道	3.8		3.8	3.8	100%
一畠電車	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%
若桜鉄道	19.2		19.2	19.2	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%
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%

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)
南阿蘇鉄道	17.7		17.7	17.7	100%
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	3,292.9	306.0	3,598.9	3,675.5	98%

資料9 重大な人的被害を生じた運転事故（過去30年間）

発生日	事業者名	場所	事故種類	死亡	負傷	概況
S.54. 6. 2	国鉄	信越線 篠ノ井駅構内	列車衝突		364	貨物列車を組成するため突放した貨車が、本線に逸走し、走行してきた列車と衝突した。
S.55. 2.20	京阪電気鉄道	京阪本線 枚方市駅～御殿山駅間	列車脱線		104	置き石により、列車が脱線した。
S.59. 2. 6	北陸鉄道	石川線 野町駅構内	列車脱線		114	列車が終端駅の所定停止位置を行き過ぎ、車止めに衝突して脱線した。
S.59.12.21	上信電鉄	上信線 赤津信号場構内	列車衝突	1	132	単線区間で停止信号を冒進した列車が、対向列車と衝突した。
S.60. 7.11	国鉄	能登線 古君駅～鵜川駅間	列車脱線	7	29	大雨により築堤が崩壊し、走行してきた列車が脱線した。
S.60. 8. 7	国鉄	筑肥線 今宿駅～姪浜駅間	列車脱線 (踏切)		189	踏切道内に停止していた大型トレーラに、列車が衝突して脱線した。
S.61. 3.23	西武鉄道	新宿線 田無駅構内	列車衝突		204	降雪時に制動不良となった列車が、駅に停車中の先行列車と衝突した。
S.61.12.28	国鉄	山陰線 鎧駅～餘部駅間	列車脱線	6	6	橋梁を走行中の列車が、強風により脱線し、工場・民家の上に落下した。
S.62. 7. 8	名古屋鉄道	犬山線 平田橋駅～中小田井駅間	列車脱線 (踏切)		187	踏切道に進入してきた自動車に、列車が衝突して脱線した。
S.63.12. 5	JR東日本	中央線 東中野駅構内	列車衝突	2	116	列車が停止信号を冒進し、駅に停車中の先行列車と衝突した。
H. 1. 1.29	秩父鉄道	秩父線 西羽生駅～新郷駅間	列車脱線 (踏切)	6		踏切道に進入してきた自動車に、列車が衝突して脱線した。
H. 1. 4.13	JR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	JR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	JR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	JR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	JR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	JR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現示を自列車に対するものと勘違いして加速し、先行列車と衝突した。
H.17. 4.25	JR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	JR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。

※1. 昭和54年度から平成20年度までの30年間に発生した死者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。

※2. 事故種類に「(踏切)」と付記されている列車事故は、踏切事故である。