

鉄軌道輸送の安全にかかわる情報 (平成22年度)

平成23年8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 列車事故の発生状況	12
2.3 踏切事故の発生状況	13
2.4 人身障害事故の発生状況	16
2.5 事業者区分別の運転事故件数	19
3 インシデントに関する事項	20
3.1 インシデント報告件数	20
4 輸送障害に関する事項	21
4.1 輸送障害の発生状況	21
4.2 事業者区分別の輸送障害件数	26
5 輸送の安全にかかわる行政指導等に関する事項	27
5.1 事故等の報告に基づく行政指導の実施状況	27
5.2 保安監査の実施状況	28
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	29
5.5 踏切道改良勧告の発出状況	29
5.6 運輸安全マネジメント評価の実施状況	30
6 輸送の安全にかかわる設備投資等に関する事項	31
6.1 安全関連設備投資・修繕費の状況	31
7 輸送の安全にかかわる施設等に関する事項	33
7.1 踏切保安設備の整備状況	33
7.2 自動列車停止装置等の整備状況	36
7.3 技術基準改正に伴う施設等の整備状況	37
用語の説明	38

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（計画期間は、平成18～22年度）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し、数値目標を達成しました。

○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、平成18年から平成22年まで5年連続して乗客の死者数がゼロとなっており、数値目標を達成しました。

○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）

平成17年の踏切事故件数は、450件でしたが、平成18年以降は300件台で、平成22年は316件であり、平成17年と比較して約3割減少し、数値目標を達成しました。

¹ 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箇年計画）

<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条等に基づき国へ報告します。

②国土交通省交通安全業務計画

新たに定められた「第9次交通安全基本計画」(計画期間は、平成23～27年度)³に基づいて国土交通省が定めた「平成23年度国土交通省交通安全業務計画」⁴において、鉄道交通の安全に関して講ずべき施策等が、次表の項目について定められています。

表1：平成23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	○鉄道施設の安全性の向上
	○運転保安設備の整備
鉄道交通の安全に関する知識の普及	○利用者等への安全に関する正しい知識の浸透
鉄道の安全な運行の確保	○運転士の資質の保持
	○リスク情報の分析・活用
	○気象情報等の充実
	○鉄道事業者に対する保安監査等の実施
	○大規模な地震等が発生した場合の適切な対応
鉄道車両の安全性の確保	○鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準の見直し
救助・救急活動の充実	○防災訓練の充実や関係機関との連携・協力体制の強化
被害者支援の推進	○交通事故被害者等支援のあり方などについて検討を行う
鉄道事故等の原因究明と再発防止	○事故等調査技術の向上に努め、過去の事故等調査結果を公表するなど、事故等の防止に対する啓発活動を行う
研究開発及び調査研究の充実	○鉄道の安全性向上に関する研究開発の推進
踏切道における交通の安全	○踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
	○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

³ 「第9次交通安全基本計画」(平成23～27年度の5箇年計画)については、
<http://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku9/keikakuall.html> を御覧ください。

⁴ 「平成23年度国土交通省交通安全業務計画」については、
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－」⁵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、踏切遮断機や警報機等の踏切保安設備の整備等を推進し、踏切事故の防止に努めています。平成22年度には、29の踏切道が立体交差化により除却されたほか、79の踏切道に踏切遮断機や警報機が設置されました⁶。



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⁷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22年度には、新たに48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1,929駅(93%)に整備されています。また、鉄道駅のプラットフォームにおいて、駅利用者の安全性の向上を図

⁵ http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo01_hh_000012.html を御覧ください。

⁶ 「7. 1 踏切保安設備の整備状況」を参考にしてください。

⁷ 「列車の速度が高く、運転本数の多いホーム」とは、ホームへの列車の進入速度が概ね60km/h以上、かつ1時間あたり概ね12本以上の列車が通過又は停車するホームのことです。

ることを目的に、プラットフォームから線路への落下を防止するホームドアの設置を促進しています。

現在、「ホームドアの整備推進等に関する検討会」を設けてその整備促進方策を検討しており、その結果も踏まえ、より一層の整備促進を図ることとしています。

(平成23年3月31日現在の設置駅:484駅、平成23年度以降のホームドアの整備計画:255駅)



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23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(ATS)等が93%、運転士異常時列車停止装置が90%、運転状況記録装置が75%などとなっています⁸。

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)⁹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ています。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ています。

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697箇所新設し、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。

⁸ 「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。

⁹ 鉄道事業法第19条の2等に基づき鉄軌道事業者が国へ報告します。

○鉄軌道事業者への支援

経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者¹⁰の安全性を確保する観点から、輸送の安全を確保するために行う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います。

平成22年度は、ATSの新設・改良や重軌条化等について、1,894百万円の補助を行いました。

¹⁰ 一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のことを地域鉄道といい、その運営主体は、JR、一部の手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターです。これらのうち、中小民鉄(50事業者)及び第三セクター(42事業者)を合わせて地域鉄道事業者(92事業者)と呼んでいます。

詳しくは、http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html を御覧ください。

2 運転事故に関する事項

2.1 鉄軌道における運転事故の発生状況等

(1) 運転事故の件数及び死傷者数の推移

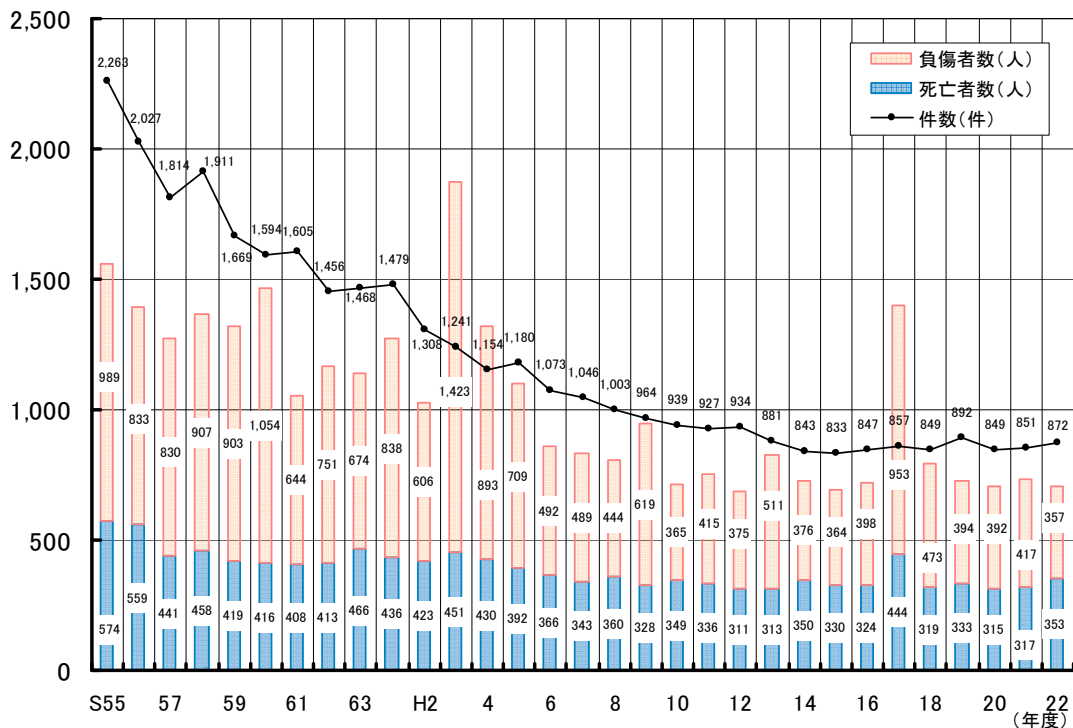
○鉄軌道における運転事故は、長期的には減少傾向にあり、平成13年度からは800件台で推移しています。平成22年度に発生した運転事故は、872件で対前年度21件(2.5%)増でした。

○平成22年度に発生した運転事故による死亡者数は、353人で対前年度36人(11.4%)増でした。運転事故による死亡者数は、近年ほぼ横ばいとなっています。

○また、運転事故による死傷者数は、710人で対前年度24人(3.3%)減でした。運転事故による死傷者数は、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があった年度の死傷者数は多くなっています。

○なお、自殺を直接原因とするものは運転事故に該当しませんが、一部に自殺かそうでないか判別できないものがあり、それが踏切障害事故、人身障害事故等として国へ報告されていると見られます。

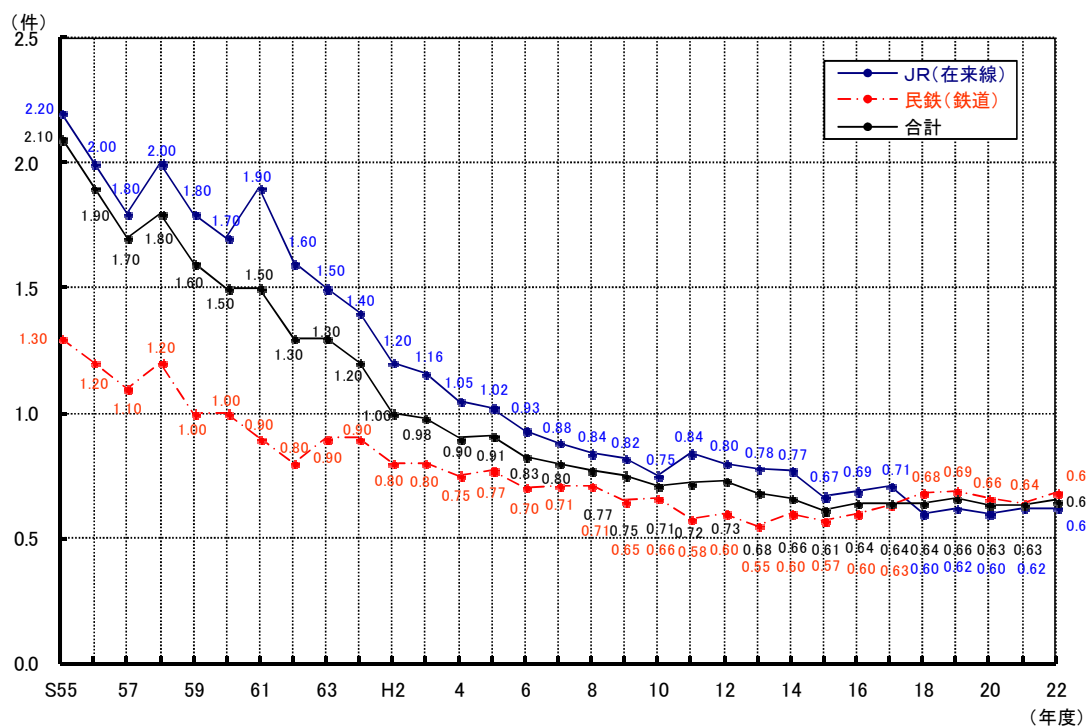
図4：運転事故の件数及び死傷者数の推移



(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22年度は0.65件でした。

図5: 列車走行百万キロ当たりの運転事故件数の推移



(3) 運転事故の種類別の件数及び死傷者数

- 平成22年度に発生した運転事故の内訳は、線路内やホーム上での列車との接触などの人身障害事故¹¹が463件(53.1%)で対前年度67件(16.9%)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301件(34.5%)で同52件(14.7%)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91件(10.4%)で前年度と同数となっています。列車事故¹²が14件(1.6%)でした。
- 身体障害者の方が死傷した運転事故は、9件(視覚障害の方が死傷した事故が3件、肢体不自由の方が死傷した事故が6件)でした。
- 平成22年度に発生した運転事故による死亡者数は、(1)に記述したとおり353人であり、その内訳は、人身障害事故によるものが234人(66.3%)で対前年度43人(22.5%)増、踏切障害事故によるものが117人(33.1%)で同8人(6.4%)減、道路障害事故によるものが1人(0.3%)で前年度と同数となっています。
- 平成22年度に発生した踏切事故¹³は、踏切障害事故301件のほかに、踏切障害に伴う列車脱線事故が2件あったので、303件(34.7%)でした。
- 踏切事故による死亡者数は、踏切障害事故による死亡者117人のほかに、踏切障害に伴う列車脱線事故による死亡者が1人あったので、118人(33.4%)でした。
- 新幹線の列車事故は、平成23年3月11日の東北地方太平洋沖地震の際に発生した回送列車の列車脱線事故であり、死傷者は発生していません。

¹¹ 2. 1 (1)に記述したように、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が、一部に自殺かそうでないか判別できないものがあり、それが人身障害事故として国へ報告されていると見られます。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。

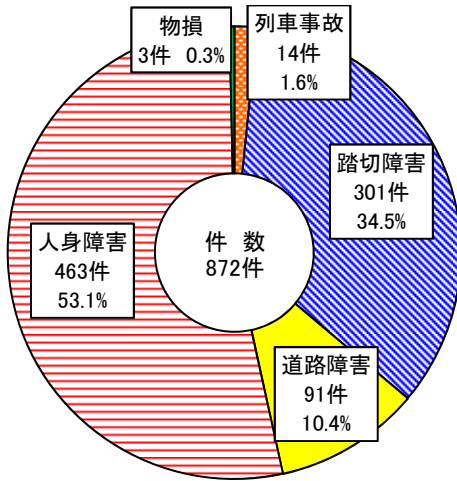
¹² 「列車事故」は、列車衝突事故(軌道における車両衝突事故を含む。)、列車脱線事故(軌道における車両脱線事故含む。)及び列車火災事故(軌道における車両脱線事故を含む。)の総称です。

¹³ 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。

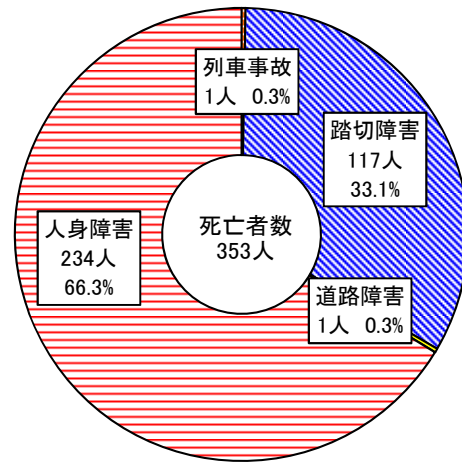
2. 1 (1)に記述したように、自殺を直接原因とするものは踏切事故に該当しませんが、一部に自殺かそうでないか判別できないものがあり、それが踏切事故として国へ報告されていると見られます。

図6: 運転事故の種類別の件数及び死傷者数(平成22年度)

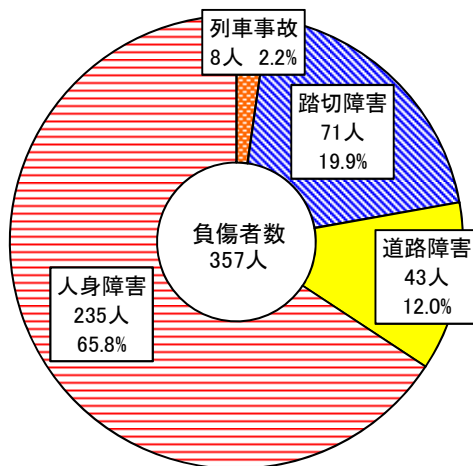
① 件 数



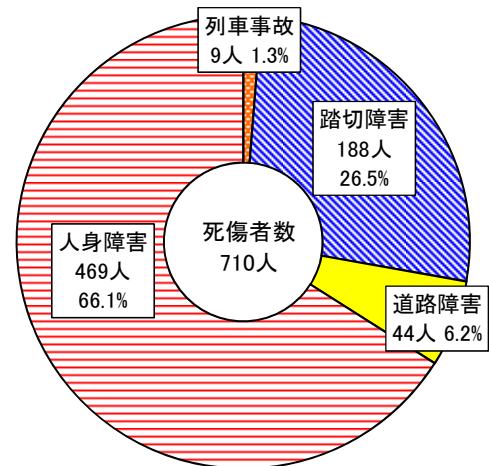
② 死亡者数



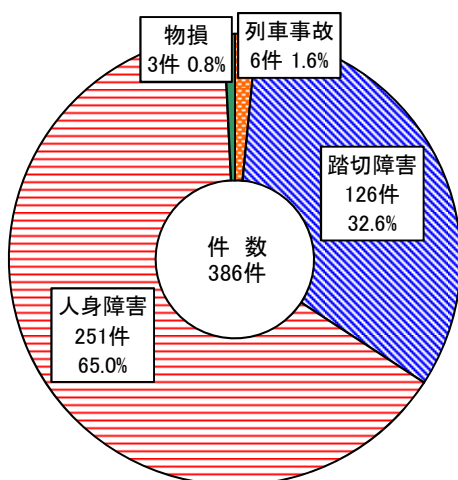
③ 負傷者数



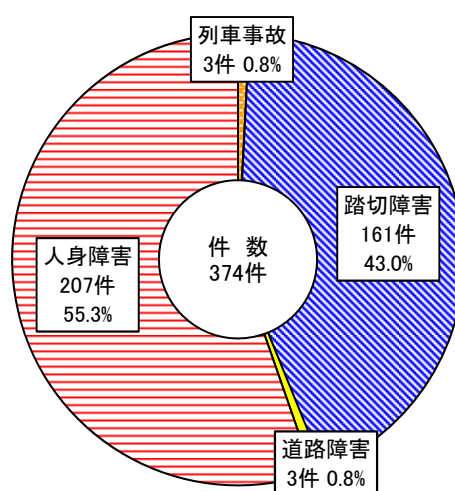
④ 死傷者数



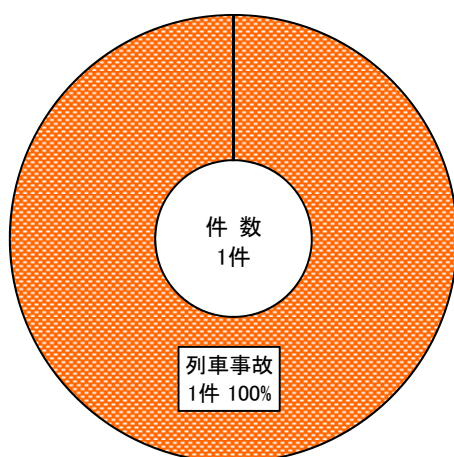
⑤ JR(在来線)の件数



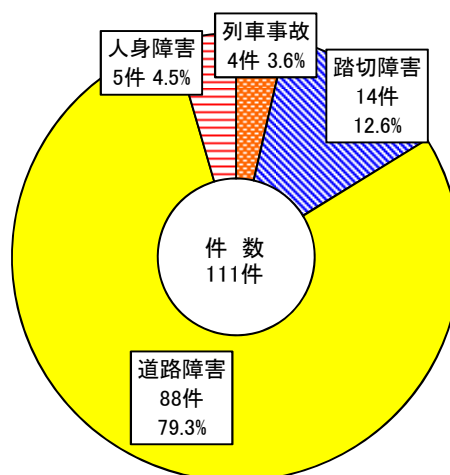
⑥ 民鉄(鉄道)の件数



⑦ JR(新幹線)の件数



⑧ 民鉄(軌道)の件数



(4) 平成22年度における重大事故の発生状況等

○平成22年度の重大事故(死傷者10人以上又は脱線車両10両以上)は、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¹⁴は、平成22年度発生した運転事故872件のうち13件(1.5%)でした。

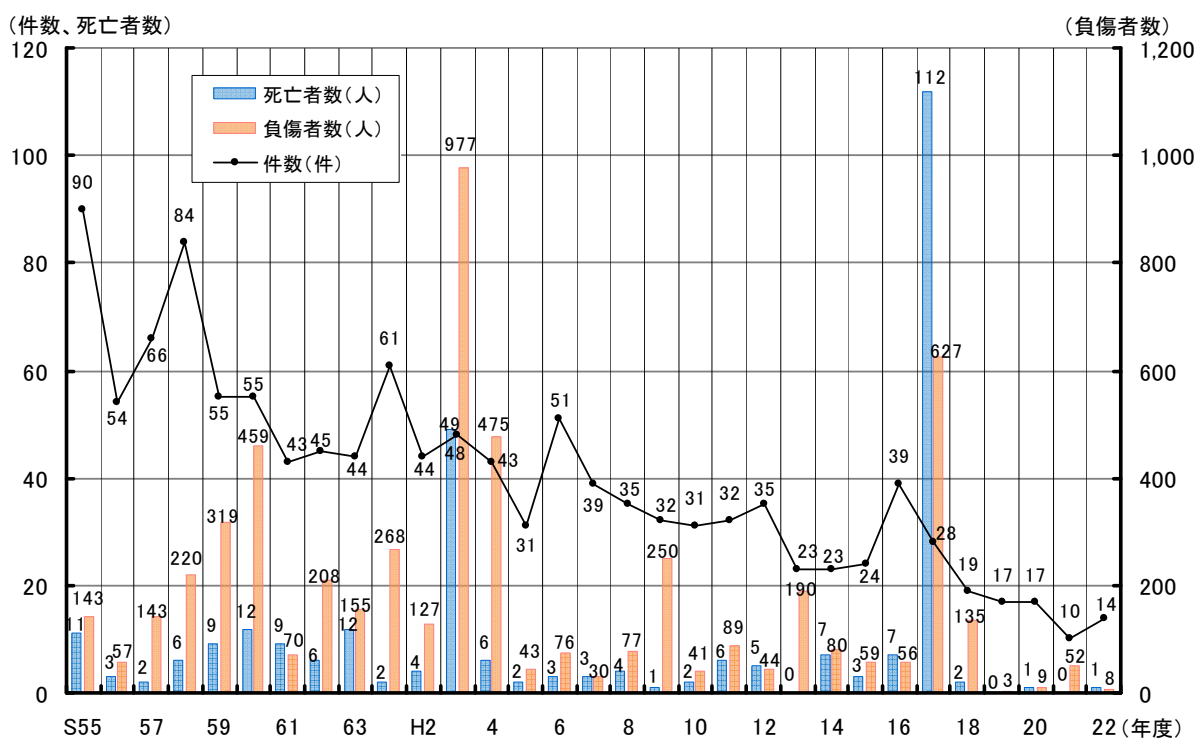
¹⁴ 運輸安全委員会が調査対象とする運転事故は、鉄道における列車衝突事故 列車脱線事故及び列車火災事故、その他の運転事故であって、5人以上の死傷者を生じたもの、乗客、乗務員等が死亡者を生じたもの等です。詳しくは、<http://www.mlit.go.jp/jtsb/index.html> を御覧ください。

2. 2 列車事故の発生状況

○平成22年度に発生した列車事故は、2. 1 (3)に記述したとおり運転事故全体の1.6%に当たる14件で対前年度4件(40.0%)増、これによる死亡者数は1名、負傷者数は8人でした。

○列車事故は、長期的には減少傾向にあり、平成18年度からは10件台で推移しています。

図7: 列車事故の件数及び死傷者数の推移



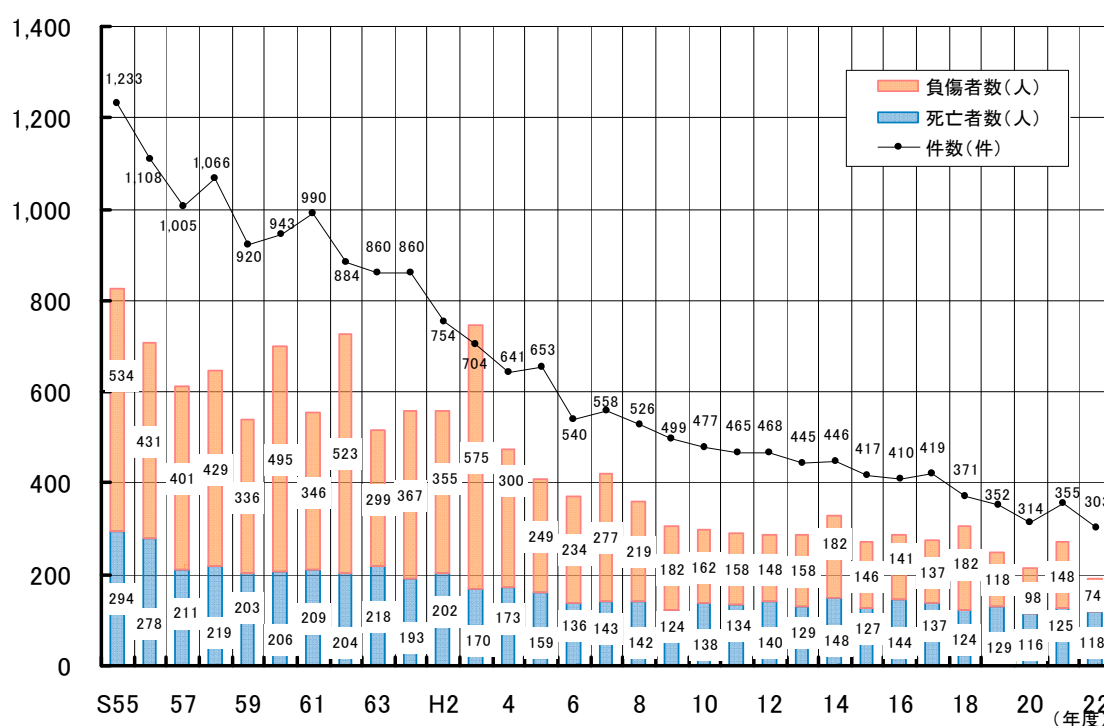
2. 3 踏切事故の発生状況

(1) 踏切事故の件数及び死傷者数の推移等

○平成22年度に発生した踏切事故¹⁵は、2. 1 (3)に記述したとおり運転事故全体の34.7%に当たる303件で対前年度52件(14.6%)減、踏切事故による死亡者数は118人で同7人(5.6%)減、死傷者数は192人で同81人(29.7%)減でした。

○身体障害者の方が死傷した踏切事故は、5件(肢体不自由の方が第1種踏切道で死亡した事故が5件)でした。

図8：踏切事故の件数及び死傷者数の推移



(2) 踏切種別・衝撃物別・原因別及び関係者年齢別の踏切事故件数等

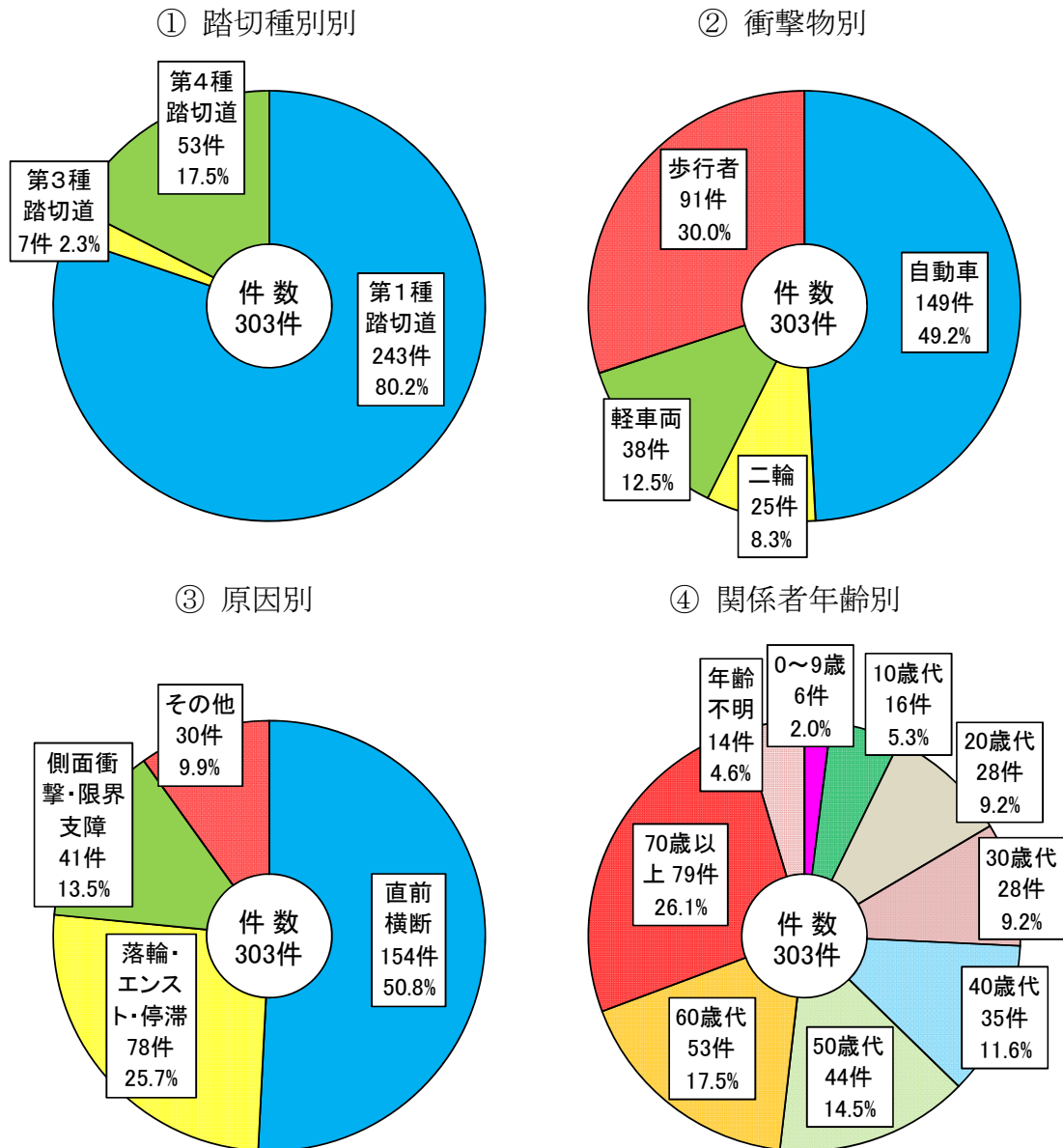
○平成22年度に発生した踏切事故303件の踏切種別別の内訳は、第1種踏切道243件(80.2%)、第3種踏切道7件(2.3%)、第4種踏切道53件(17.5%)となっています。

○衝撃物別の内訳は、自動車149件(49.2%)、二輪25件(8.3%)、自転車などの軽車両38件(12.5%)、歩行者91件(30.0%)となっています。

○原因別の内訳は、直前横断154件(50.8%)、落輪・エンスト・停滞78件(25.7%)、側面衝撃・限界支障41件(13.5%)、その他30件(9.9%)となっています。

¹⁵ 脚注 13 を御覧ください。

図9：踏切種別、衝撃物別、原因別及び関係者年齢別の踏切事故件数(平成22年度)



側面衝撃・限界支障:自動車等が通過中の列車の側面に衝突したもの及び自動車等が列車と接触する限界を誤って支障し停止していたため、列車が接触したもの

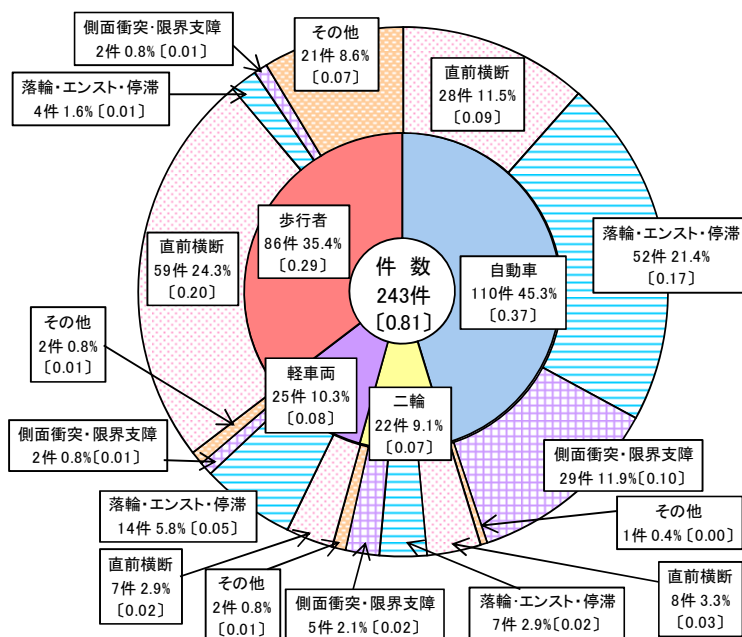
落輪・エンスト・停滞:自動車等が落輪、エンスト、踏切前後に停止した他の自動車等による進退不能等(自転車の転倒を含む。)により踏切内に停止していたため、列車が接触したもの

関係者年齢:歩行者等の年齢(自動車等にあつては、運転者の年齢)

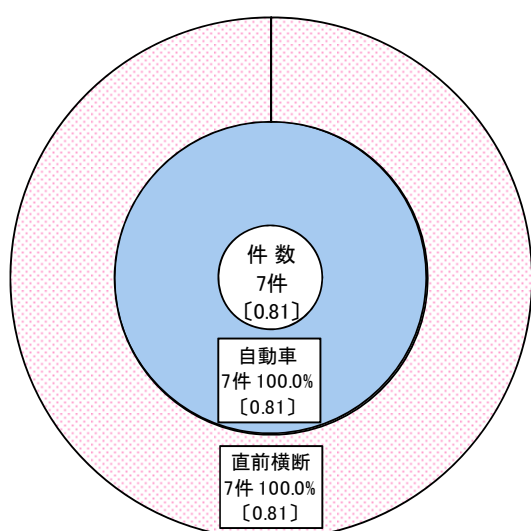
○平成22年度における踏切道100箇所当たりの踏切事故件数は、第3種踏切道が0.81件、第4種踏切道が1.64件であり、これらと比較すると一般的には道路の交通量若しくは列車の本数が多く、又は列車の速度が高い傾向にある第1種踏切道の0.81件とほぼ同数又は高くなっています。特に、自動車の直前横断による踏切事故は、第3種踏切道が0.81件、第4種踏切道が0.84件であり、第1種踏切道の0.09件よりも高くなっています。

図10:踏切種別別の衝撃物別・原因別の踏切事故件数等(平成22年度)

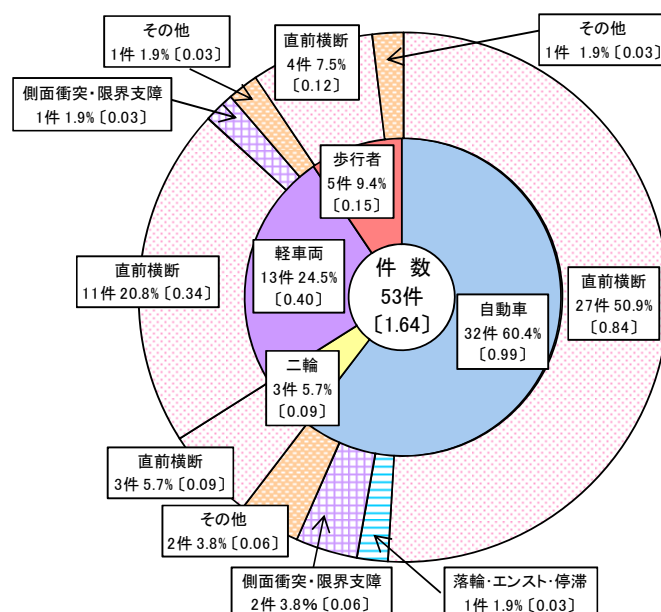
① 第1種踏切道(踏切道数 29,967)



② 第3種踏切道(踏切道数 861)



③ 第4種踏切道(踏切道数 3,230)



注1:踏切道数は、平成23年3月末のものである。

注2:[]内の数値は、それぞれの種別の踏切道

100箇所当たりの踏切事故件数である。

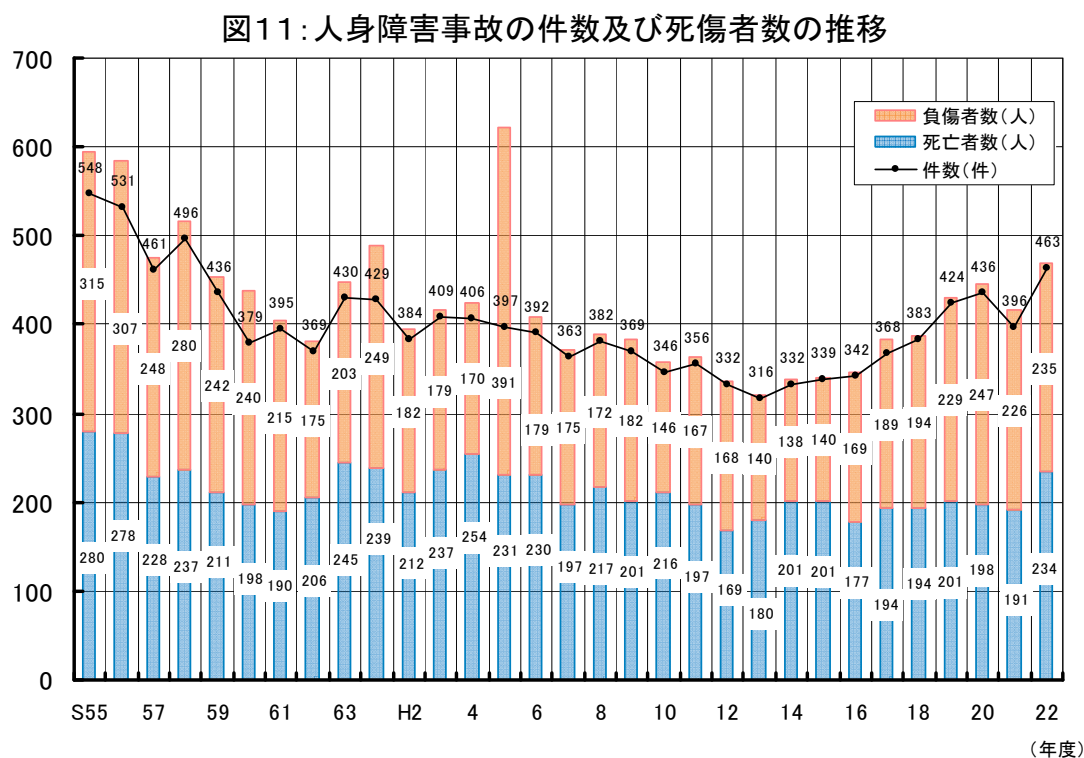
2. 4 人身障害事故の発生状況

(1) 人身障害事故の件数及び死傷者数の推移等

○平成22年度に発生した人身障害事故¹⁶は、2. 1 (3)に記述したとおり運転事故全体の53.1%に当たる463件で対前年度67件(16.9%)増、人身障害事故による死亡者は234人で同43人(22.5%)増、死傷者は469人で同52人(12.5%)増でした。

○運転事故が長期的に減少傾向にある中で、人身障害事故は平成14年度から増加傾向にあります。

○身体障害者の方が死傷した人身障害事故は4件(視覚障害の方の事故が3件、肢体不自由の方の事故が1件)でした。



(2) 原因等別の人身障害事故件数等

○人身障害事故の原因等別の内訳は、公衆等が線路内に立ち入ったことにより列車と接触したもの(線路内に立ち入って接触)が228件(49.2%)で対前年度45件(24.6%)増、これによる死亡者数は189人で同39人(26.0%)増でした。「線路内に立ち入って接触」については、2. 1 (1)に記述した自殺かそうでないか判別できないまま人身障害事故として国へ報告されているものを多く含んでいると見られます。

○旅客等がプラットフォームから転落したことにより列車と接触したもの(ホームから転落して接

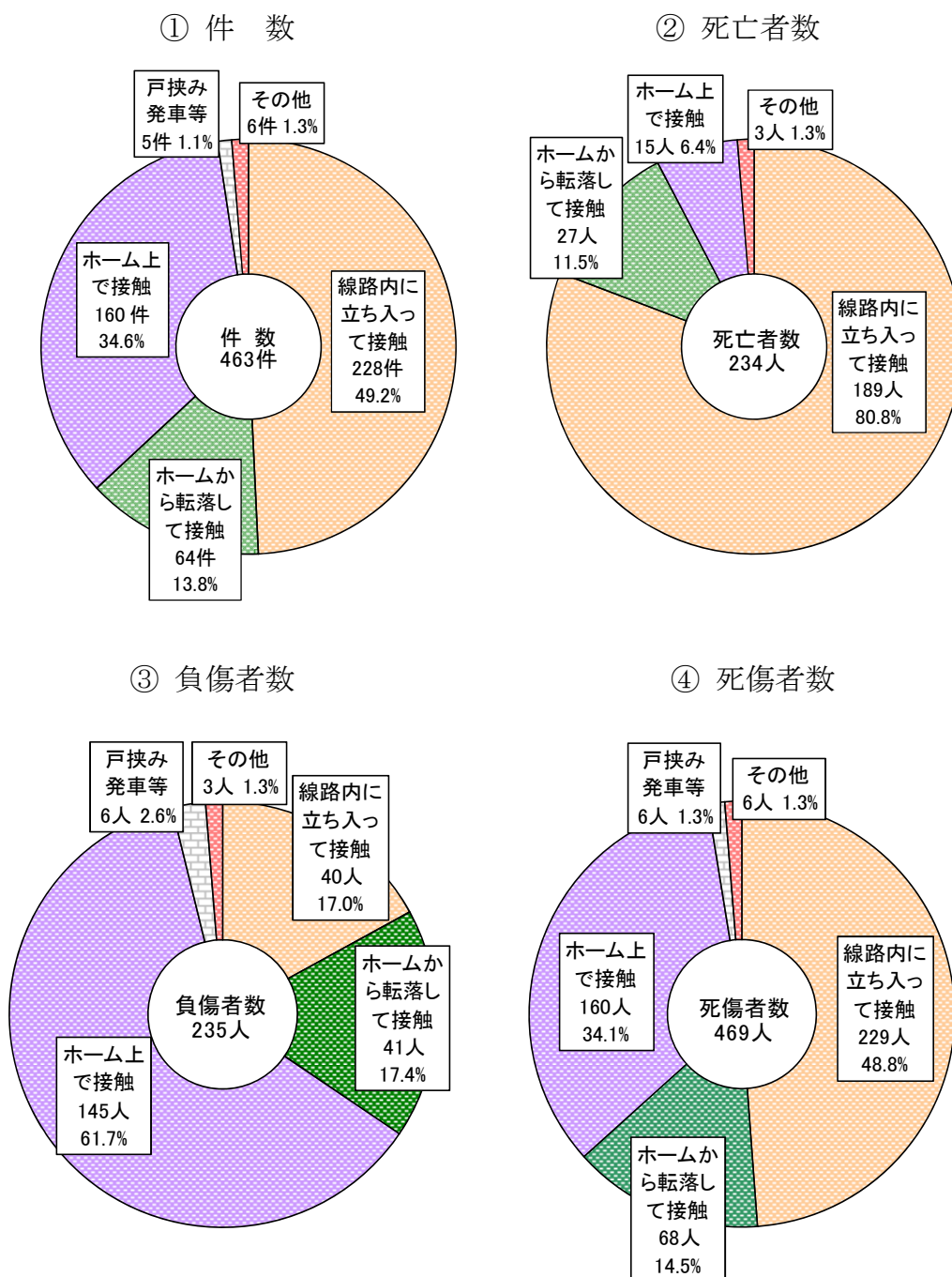
¹⁶ 脚注 11 を御覧ください。

触)は64件(13.8%)で対前年度15件(30.6%)増、これによる死者数は27人で同1人(3.6%)減でした。

○プラットホーム上で列車と接触したもの(ホーム上で接触)は160件(34.6%)で対前年度16件(11.1%)増、これによる死者数は15人で同7人(87.5%)増でした。

○乗降口の扉に手を挟んだまま列車が出発して旅客が負傷したものなど鉄道係員の取扱い等によるもの(戸挟み発車等)は5件で対前年度2件(28.6%)減でした。

図12: 原因等別の人身障害事故の件数及び死傷者数(平成22年度)



○「ホームから転落して接触」と「ホーム上で接触」を合わせたプラットフォームでの事故は224件で人身障害事故件数の48.4%を占め、このうち138件(61.6%)が酔客に係るものでした。

図13:原因等別の人身障害事故件数の推移

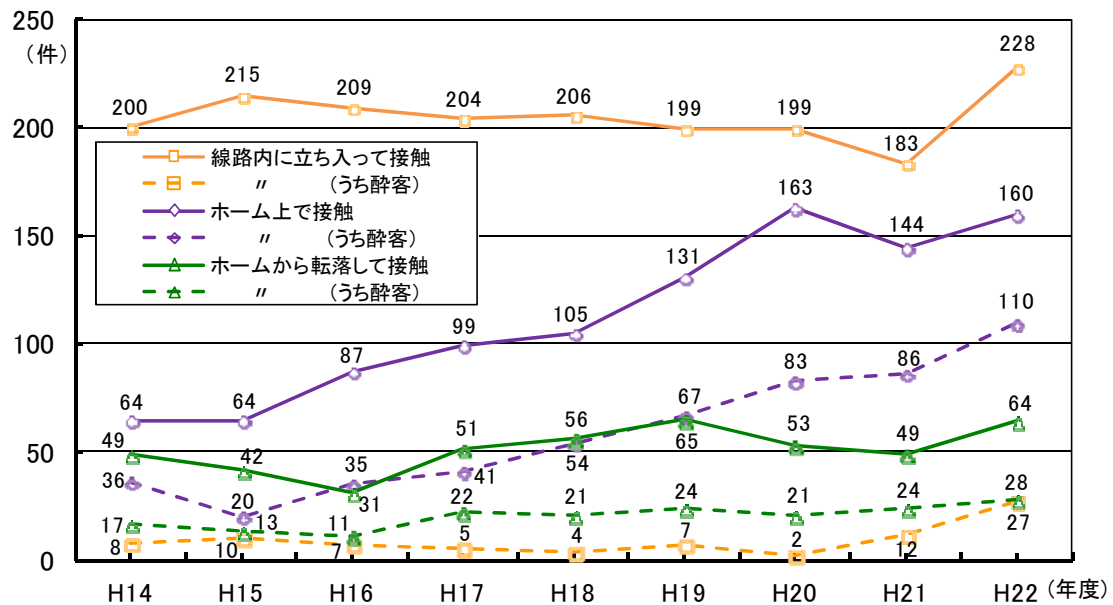
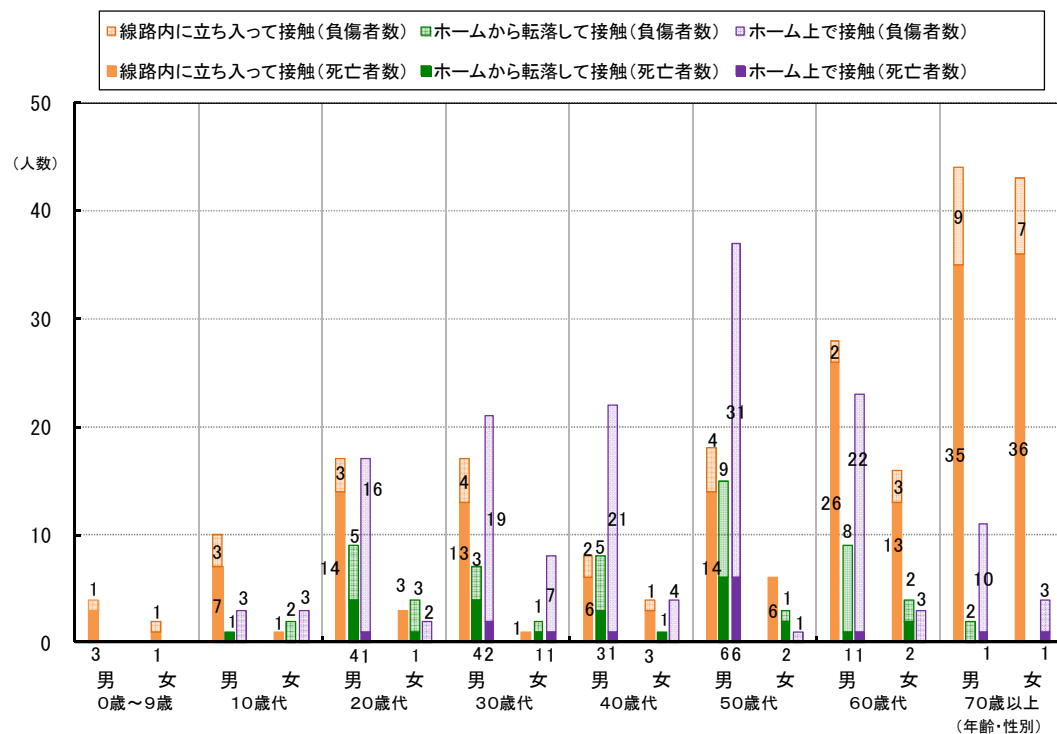


図14:人身障害事故による死傷者の年齢別人数



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、表2のとおりです。

表2:事業者区分別の運転事故件数(平成22年度)

事故種類 事業者区分	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	列車走行 百万キロ当 たりの件 数	列車走行 キロ (百万キロ)
JR(在来線)		6		126		251	3	386	0.62	620.86
JR(新幹線)		1						1	0.01	138.79
民鉄等		3		161	3	207		374	0.68	549.52
大手民鉄		1		91		131		223	0.70	317.25
公営地下鉄等						50		50	0.48	105.21
新交通・モノレール								0	0.00	20.66
中小民鉄		2		70	3	26		101	0.95	106.40
路面電車	1	3		14	88	5		111	4.62	24.03
合計	1	13	0	301	91	463	3	872	0.65	1,333.21
地域鉄道【再掲】		4		68	73	23		168	1.84	91.49
地域鉄道(鉄道)		2		59	3	20		84	1.09	76.99
地域鉄道(軌道)		2		9	70	3		84	5.80	14.49

※1 「大手民鉄」は、東京地下鉄(株)を除く15社です。

※2 「公営地下鉄等」は、東京地下鉄(株)を含みます。

※3 「中小鉄道」は、準大手鉄道事業者を含みます。

※4 「地域鉄道」は、脚注 10 をご覧下さい。

3 インシデントに関する事項

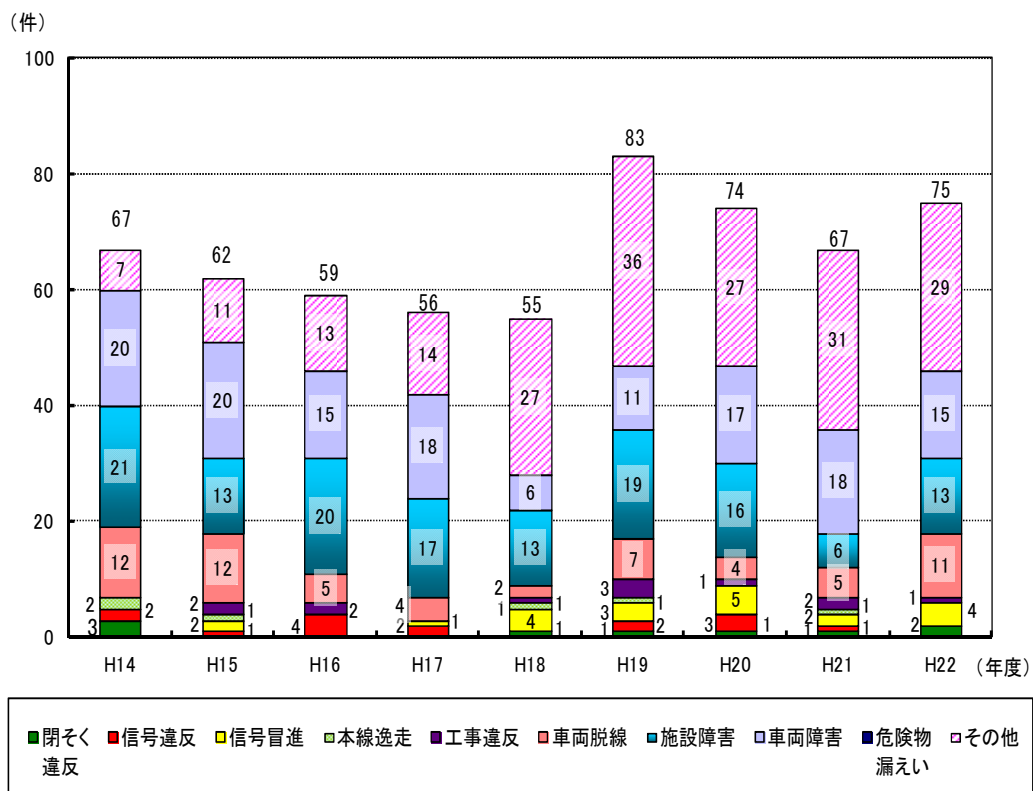
3.1 インシデント報告件数

○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22年度に発生したインシデントは、同年度に発生した運転事故872件の8.6%に当たる75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¹⁷は、平成22年度に発生したインシデント75件のうち5件(6.7%)でした。

図15: インシデント発生件数の推移



¹⁷ 運輸安全委員会では、鉄道重大インシデント(鉄道事故の兆候)についても調査し、報告書を公表しています。(http://www.mlit.go.jp/jtsb/index.html)

4 輸送障害に関する事項

4.1 輸送障害の発生状況

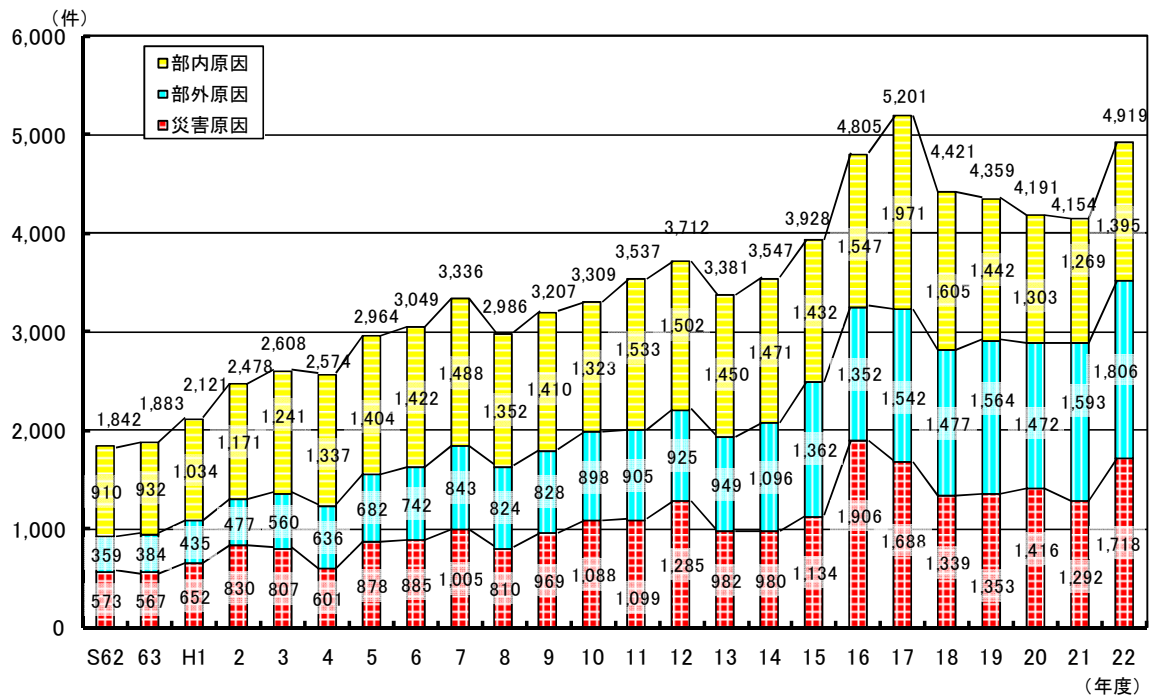
(1) 輸送障害件数の推移等

- 平成22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、4,919件で対前年度765件(18.4%)増でした。
- 車両故障等による輸送障害(部内原因)は、1,395件(28.4%)で対前年度126件(9.9%)増でした。
- 線路内立入り等による輸送障害(部外原因)は、1,806件(36.7%)で対前年度213件(13.4%)増でした。なかでも、動物によるものが335件で同111件(49.6%)増でした。
- 線路内立入り等による輸送障害(部外原因)のうち自殺によるものは、623件(12.7%)で対前年度59件(8.7%)減でした。自殺と判別され輸送障害として国へ報告された件数は減少しましたが、2.1(1)に記述したように、一部に自殺かそうでないか判別できないものがあり、それが踏切障害事故、人身障害事故等として国へ報告されていると見られます。
- 風水害、雷害や地震などの自然災害による輸送障害(自然災害)は、1,718件(34.9%)で対前年度426件(33.0%)増でした。なかでも、水害によるものが466件で同160件(52.3%)増、雪害によるものが327件で同114件(53.5%)増、震害によるものが162件で同125件(337.8%)増でした。
- なお、運転事故に伴う列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等があっても、運転事故との重複計上を避けるため、輸送障害として計上していません。平成22年度に発生した運転事故872件のうち556件は、列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等があったものです。

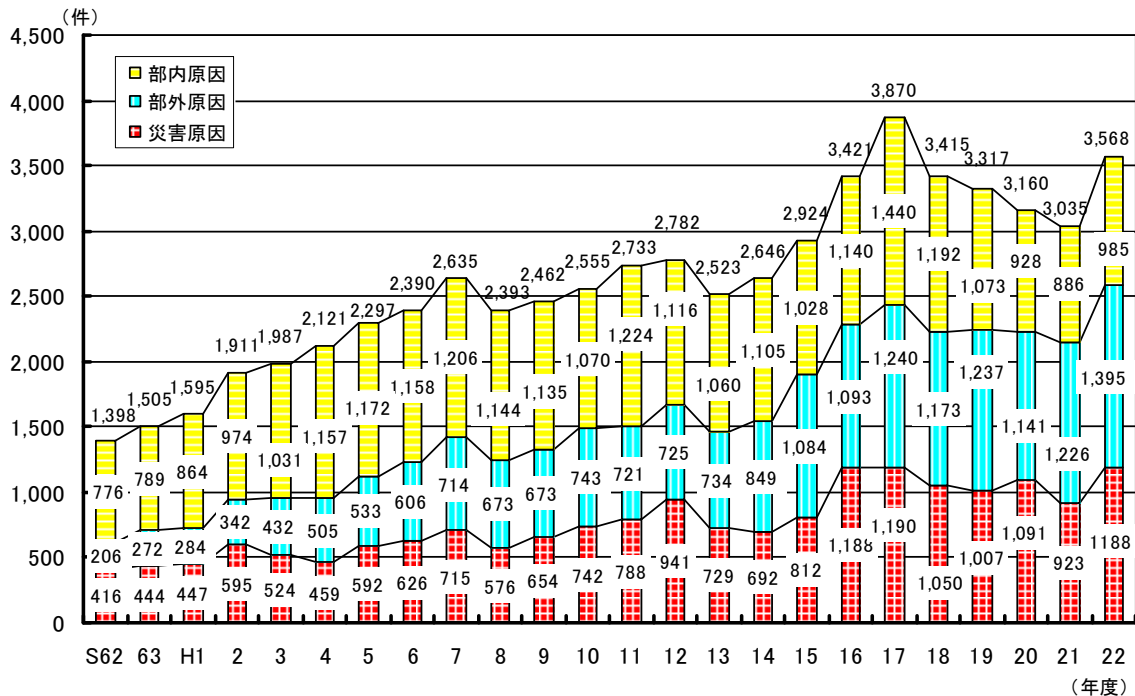
¹⁸ 鉄道事業法第19条に基づき鉄軌道事業者が国へ届け出ます。

図16: 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



② JR(在来線)

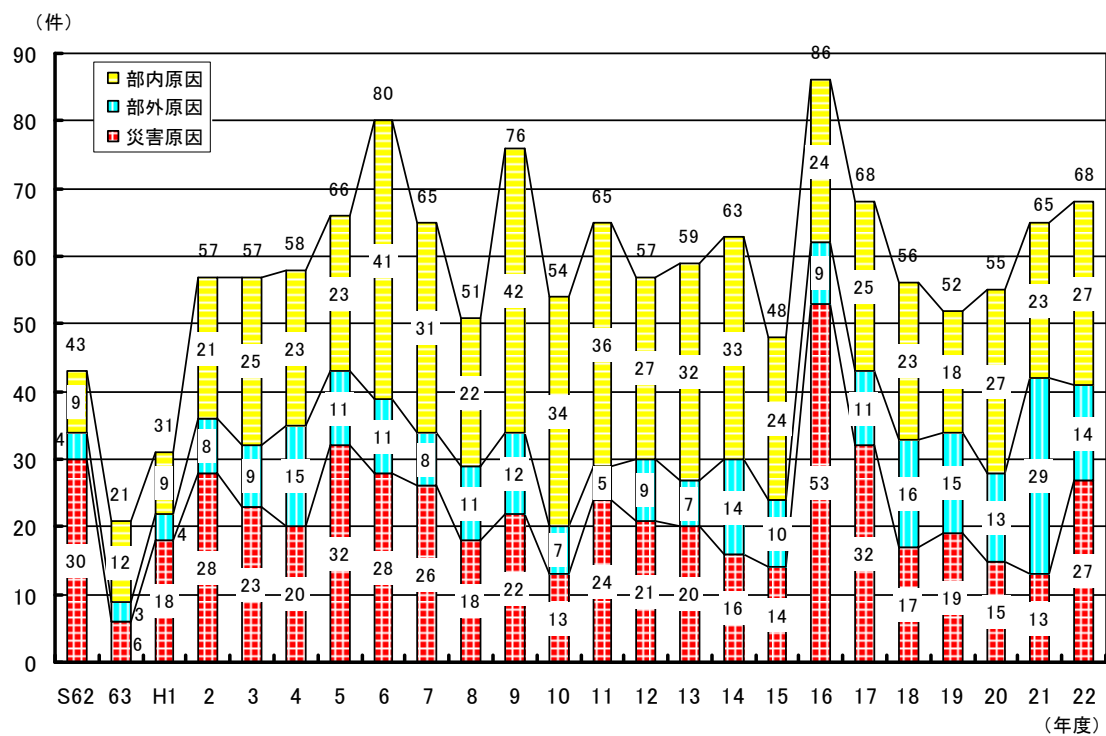


部内原因: 鉄道係員、車両又は鉄道施設に原因するもの

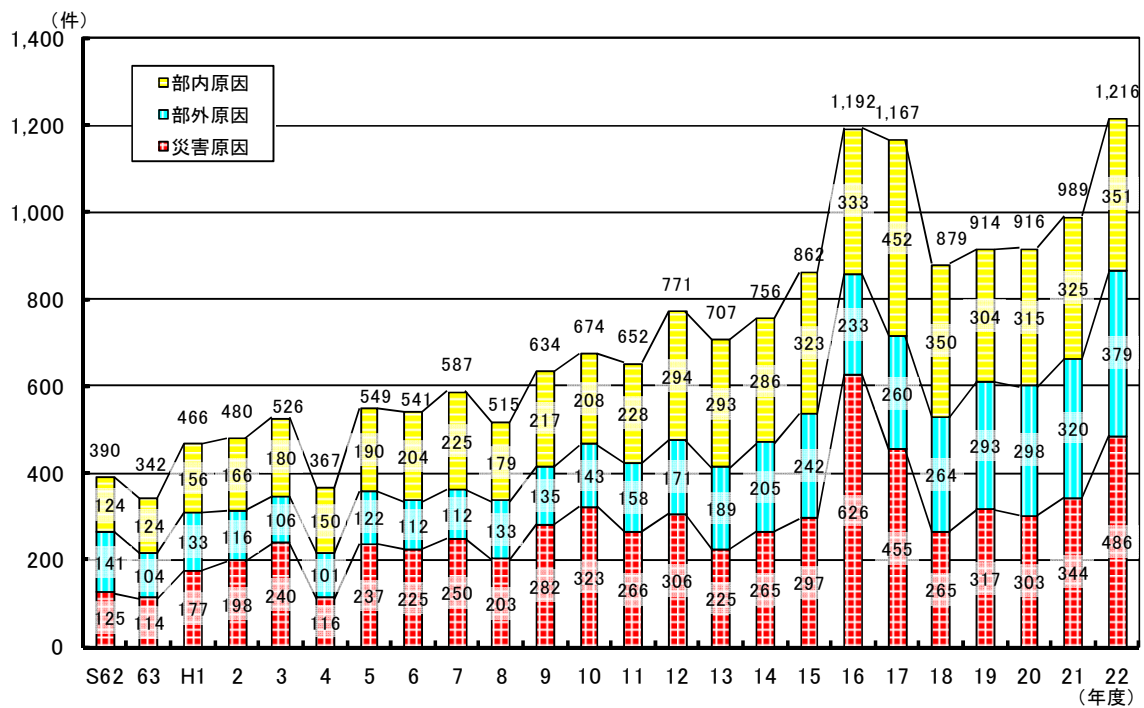
部外原因: 線路内立入り、動物との衝突等に原因するもの(車両故障等及び自然災害以外のもの)

自然災害: 水風雪雷害、地震災害等の自然災害に原因するもの

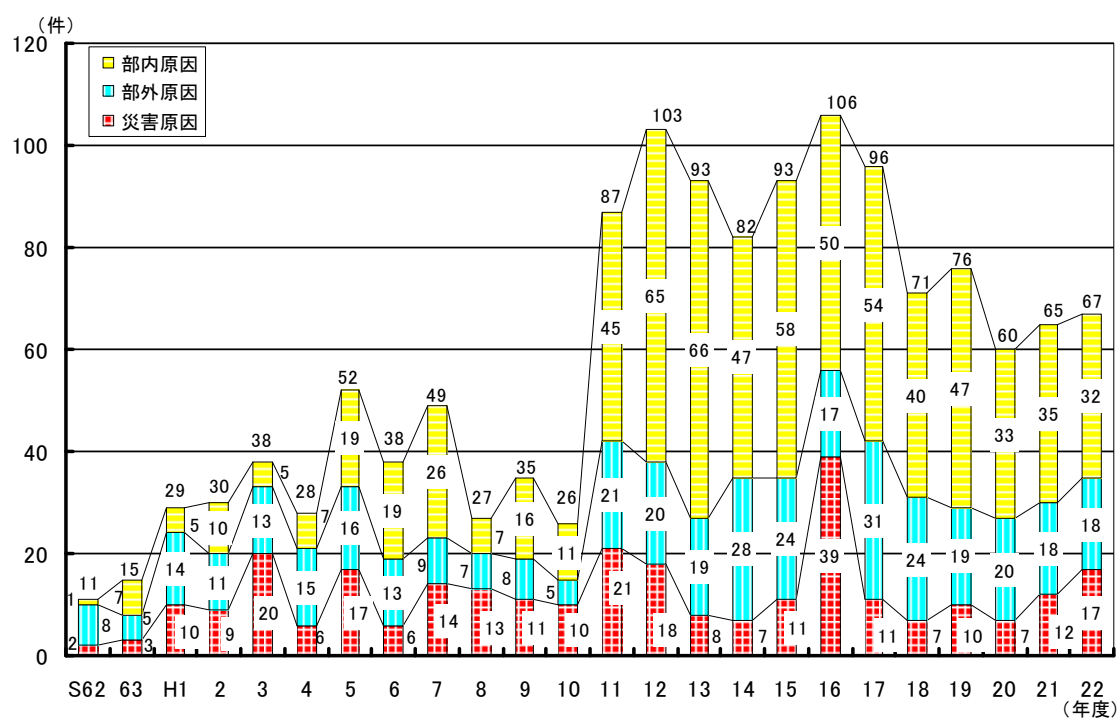
③ JR(新幹線)



④ 民鉄(鉄道)



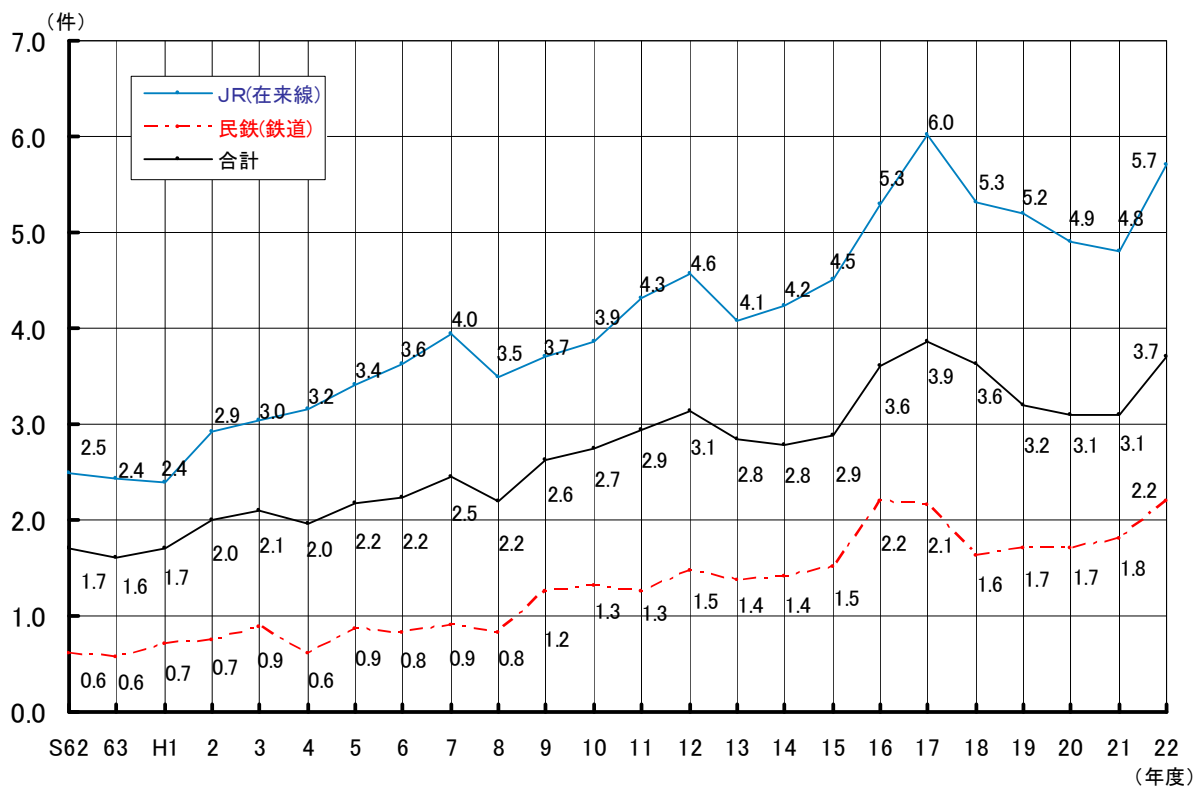
⑤ 民鉄(軌道)



(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件数は、輸送障害件数と同様に、平成18年度から減少傾向にありましたが、平成22年度は3.7件で対前年度0.6件(19.4%)増でした。

図17: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22年度における事業者区分別の輸送障害件数は、表3のとおりです。

表3:事業者区分別の輸送障害件数(平成22年度)

原 因 事業者区分	部内原因					部外 原因	災害 原因	合計	走行百 万キロ 当たり	列車走行キロ (百万キロ)
	鉄道 係員	車両	鉄道 施設	小計	走行百 万キロ 当たり					
JR(在来線)	173	548	264	985	1.6	1,395	1,188	3,568	5.7	620.9
JR(新幹線)	5	13	9	27	0.2	14	27	68	0.5	138.8
民鉄等	23	179	149	351	0.6	380	486	1,217	2.2	549.5
大手民鉄	4	24	33	61	0.2	205	72	338	1.1	317.2
公営地下鉄等	7	8	10	25	0.2	35	8	68	0.6	105.2
新交通・モノレール	0	3	8	11	0.5	12	17	40	1.9	20.7
中小民鉄	12	144	98	254	2.4	128	389	771	7.2	106.4
路面電車	5	23	4	32	1.3	17	17	66	2.7	24.0
合計	206	763	426	1,395	1.0	1,806	1,718	4,919	3.7	1,333.2

※1 「大手民鉄」は、東京地下鉄(株)を除く15社です。

※2 「公営地下鉄等」は、東京地下鉄(株)を含みます。

※3 「中小鉄道」は、準大手鉄道事業者を含みます。

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

- 国土交通省は、鉄軌道事業者に対して、重大な事故が発生した場合や、社会的な影響の大きい輸送障害が発生した場合等には、輸送の安全の確保等のため、事故等の報告に基づいて事故等の原因の究明や再発防止を求める等の行政指導を行っています。
- 平成22年度は、9の鉄軌道事業者に対して文書による行政指導を計13件行い、改善を求めました。

表4: 事故等の報告に基づく行政指導の実施状況(平成22年度)

事業者	行政指導の概要	文書発出日
水島臨海鉄道	鉄道輸送の安全確保について(警告)(港東線東水島駅構内における脱線事故)	H22.6.21
JR西日本	安全管理体制の確立について(車掌による不適切な行為に対する指導)	H22.7.21
JR西日本	鉄道の安全・安定輸送の確保について(山陽新幹線新神戸駅・西明石駅間における保守用車の衝突・脱線に伴う輸送障害)	H22.7.22
京王電鉄	鉄道輸送の安全確保について(警告)(井の頭線久我山駅・三鷹台駅間における踏切無しゃ断)	H22.7.30
福岡市	輸送の安全確保について(乗務員の資質管理の徹底に係る指導)	H22.8.20
福岡市	運転士の執務の厳正について(1号線における運転士の不適切な行為に係る指導)	H22.10.8
長崎電気軌道	輸送の安全確保について(大浦支線における保安方式違反)	H22.10.22
JR東日本	東北新幹線等の輸送障害について(警告)(東北新幹線等における長時間の輸送障害)	H23.1.17
JR東日本	鉄道輸送の安全確保について(警告)(飯山線森宮野原駅・足滝 ^{あしたき} 駅間における踏切障害事故)	H23.2.1
東京モノレール	鉄道の安全・安定輸送の確保について(警告)(長時間の輸送障害)	H23.2.4
JR東海	大麻所持等の徹底的な防止について(警告)(運転士による不適切な行為に対する指導)	H23.2.10
JR四国	運転士の執務の厳正について(警告)(徳島線阿波川島駅・学駅間における運転士の不適切な行為に対する指導)	H23.2.22
京王電鉄	鉄道輸送の安全確保について(警告)(飛田 ^{とびたきゅう} 給駅・武蔵野台駅間における踏切無しゃ断)	H23.3.11

5. 2 保安監査の実施状況

- 国土交通省は、全国205鉄軌道事業者(平成23年3月末現在)に対して、輸送の安全を確保するための取組、施設・車両の管理・保守、運転取扱い等が適切かどうかについて、保安監査¹⁹を行っています。
- 平成22年度は、計画的保安監査を55の鉄軌道事業者に対して計65回実施し、その結果に基づいて35の鉄軌道事業者に対して文書による行政指導を計37件行い、改善を求めました。
- また、計画的な保安監査ほか、重大な事象が発生した場合等、特に必要がある場合に、特別保安監査を実施しています。平成22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。

表5: 特別保安監査結果に基づく行政指導の実施状況(平成22年度)

事業者	概 要	文書発出日
ひたちなか 海浜鉄道	(1) 運転士全員が速度超過で列車を運転していたことについて、背後要因を明らかにした上で、必要な措置を講ずること。 (2) 管理者や運転士等に対する規程の遵守等の教育について、具体的な計画を立て、実施すること。	H23. 4. 5
長崎電気 軌道	(1) 軌道運転規則の実施細則(運転取扱心得)に定めている乗務員交代時の引継ぎを確実にすること。 (2) 教育担当者の業務状況などを検証したうえで、係員の教育及び訓練を適切に行うこと。 (3) 非常制動操作はブレーキハンドルで行い、デッドマン装置の機能によらないよう再徹底すること。 (4) 緊急時の連絡体制について、適切なものとなるよう運転取扱心得等を見直すなど必要な措置を講じた上で、乗務員を指導すること。 (5) 旅客のいない停留場における一旦停止については、貴社が道路障害事故の恒久的な再発防止対策としているものであり、これが確実に実施され続けるよう、運転取扱心得等に規定するなどすること。	H23. 5.30

¹⁹ 保安監査は、鉄道事業法第56条の規定等に基づく立入検査です。

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22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。

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22年度は文書による行政指導を2件行いました。

表6:事故等の再発防止のための行政指導の実施状況(平成22年度)

指 導 の 概 要	発 出 日
幼児の踏切事故等の防止について	H22.10.7
年末年始におけるプラットホームでの人身障害事故の防止について	H22.12.20

5.5 踏切道改良勧告の発出状況

- 国土交通省は、鉄道事業者及び道路管理者又は鉄道事業者が正当な理由がなく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。
- 平成22年度に発出された勧告はありません²⁰。

²⁰ 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」²¹を実施しています。
- 平成22年度は、66の鉄軌道事業者に対して、計66回運輸安全マネジメント評価を行いました。

²¹ 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22年度の安全関連設備投資は鉄軌道事業者全体で約7,784億円で対前年度約128億円(1.7%)増、施設・車両の修繕費は約7,268億円で対前年度約16億円(0.2%)減でした。

○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、車両などの維持管理のための修繕費用です。

表7:安全関連設備投資・修繕費の状況(平成22年度)

(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	896,011	485,866	545,878	4,089,146	10,970,561	11.9%	5.0%
大手民鉄	282,685	160,433	88,181	1,253,653	5,055,681	12.8%	1.7%
公営地下鉄等	233,229	92,666	50,264	835,000	7,216,469	11.1%	0.7%
新交通・モノレール	47,625	29,560	14,777	226,140	1,682,387	13.1%	0.9%
中小民鉄	55,428	27,569	30,949	328,728	2,940,956	8.4%	1.1%
路面電車	5,705	4,428	2,809	24,167	63,111	18.3%	4.5%
合計	1,488,735	778,462	726,816	6,604,563	26,712,278	11.8%	2.7%

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。

＜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

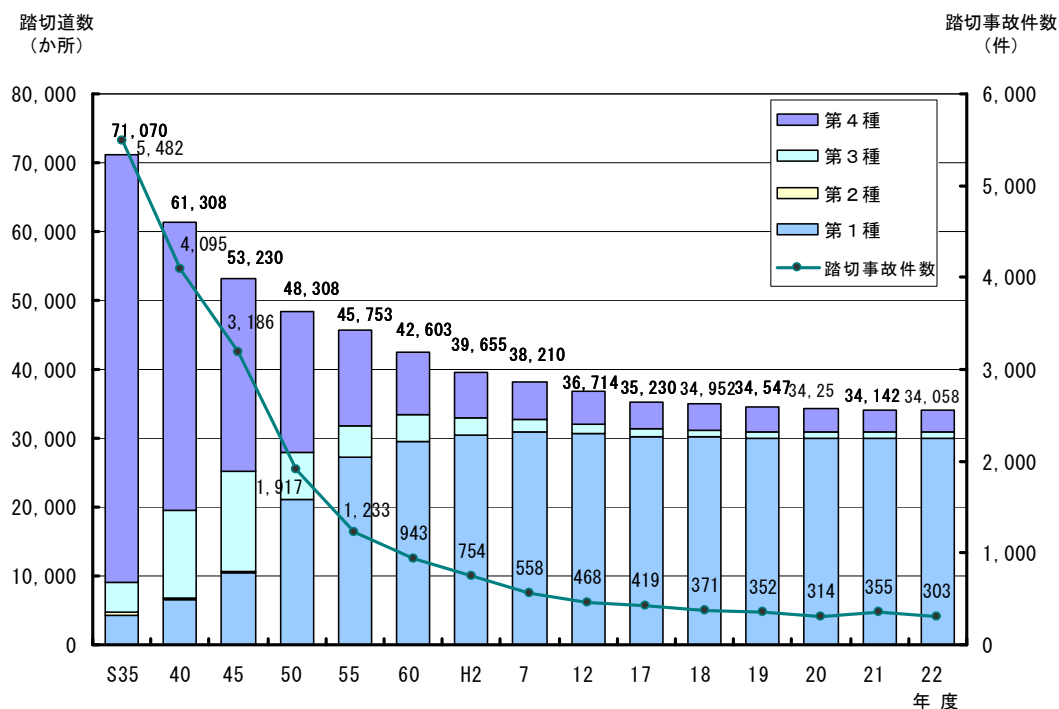
(1) 踏切道数の推移

○平成22年度において、2.1 (3)に記述したとおり踏切事故は運転事故の34.7%を、また踏切事故による死亡者は運転事故による死亡者の33.4%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。

○踏切事故件数は、立体交差化や統廃合による踏切道数の減少や第1種踏切道への改良等の踏切保安設備の整備等により、年々減少しています。

○踏切遮断機等の設備のない第3種踏切道及び第4種踏切道は、平成22年度末においてそれぞれ861箇所及び3,230箇所残っており、2.3 (2)に記述したとおり同年度に踏切事故がそれぞれ7件(踏切事故全303件の2.3%)及び53件(同17.5%)発生しています。

図18: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:自動踏切遮断機を設置するか又は踏切保安係を配置して、踏切道を通過するすべての列車又は車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断するもの(終発の列車から始発の列車までの時間内に踏切道を通過する車両に対し、遮断しない場合があるものを含む。)

第2種踏切道：踏切保安係を配置して、踏切道を通過する一定時間内における列車又は車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断するもの（現在設置されているものはない。）

第3種踏切道：警報機が設置されているが、遮断機が設置されていない踏切道

第4種踏切道：遮断機も警報機も設置されていない踏切道

(2) 踏切保安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88%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種踏切道は年々減少していますが、平成22年度末現在3,230箇所残っています。

表8：踏切種別別の踏切道数の推移

年度	第1種	第3種	第4種	合計
平成 19 年度	30,027 (87%)	992 (3%)	3,528 (10%)	34,547
平成 20 年度	29,900 (87%)	947 (3%)	3,405 (10%)	34,252
平成 21 年度	29,930 (88%)	907 (3%)	3,305 (10%)	34,142
平成 22 年度	29,967 (88%)	861 (3%)	3,230 (9%)	34,058

注1：()内は構成比を示す。四捨五入しているため、その和が100%となっていない年度がある。

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

注3：上記踏切道数は、各年度末のものである。

○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9：立体交差化等を行った踏切道数の推移

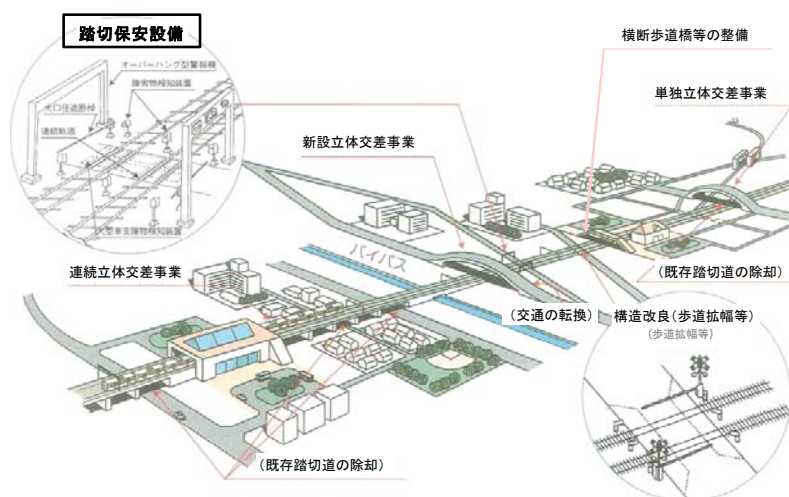
年度	立体交差化	構造改良	遮断機・警報機
平成 19 年度	81	319	54
平成 20 年度	58	327	75
平成 21 年度	37	289	101
平成 22 年度	29	325	79

「立体交差化」：連続立体交差化又は単独立体交差化により除却された踏切道数

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

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

【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、表9のとおりです。

表10: 事業者区分別・踏切種別別の踏切道数(平成23年3月末現在)

事業者区分	第1種	第3種	第4種	合計	踏切支障 報知装置
JR(在来線)	18,644	594	1,841	21,079	14,918
民鉄等	10,926	246	1,350	12,522	6,879
大手民鉄	5,712	51	14	5,777	5,075
公営地下鉄等	1	0	0	1	1
中小民鉄	5,213	195	1,336	6,744	1,803
路面電車	397	21	39	457	127

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

※1 「大手民鉄」は、東京地下鉄(株)を除く15社です。

※2 「公営地下鉄等」は、東京地下鉄(株)を含みます。

※3 「中小鉄道」は、準大手鉄道事業者を含みます。

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、表11のとおりです。

表11:自動列車停止装置等の整備状況(平成23年3月末現在)

事業者区分	営業キロ (km)	設置キロ(km)		設置率 (%)
		ATS	ATC	
JR(在来線)	17,505.8	17,254.5	251.3	100%
JR(新幹線)	2,620.2	0.0	2,620.2	100%
民鉄等	7,133.9	5,981.2	1,152.7	100%
大手民鉄	2,671.6	2,556.2	115.4	100%
公営地下鉄等	749.6	18.3	731.3	100%
中小民鉄	3,712.7	3,406.7	306.0	100%
合 計	27,259.9	23,235.7	4,024.2	100%

※1 この表中の数値は、次の装置の整備状況を示したものです。

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

※2 「大手民鉄」は、東京地下鉄(株)を除く15社です。

※3 「公営地下鉄等」は、東京地下鉄(株)を含みます。

※4 「中小鉄道」は、準大手鉄道事業者を含みます。

※5 鋼索鉄道、路面電車、無軌条電車及び貨物鉄道を除いています。

※6 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)を除いています。

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

※8 第2種鉄道事業者を除いています。

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、運転状況記録装置の設置を新たに義務づけるとともに、運転速度が100km/h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100km/h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100km/h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12: 技術基準改正に伴う施設等の整備状況の推移

		整備率(%)			
		平成20年3月末	平成21年3月末	平成22年3月末	平成23年3月末
速度制限機能付き A T S 等	曲線部	84	86	89	93
	分岐部	37	45	53	61
	終端部	83	87	89	91
運転士異常時列車停止装置		64	71	80	90
運転状況記録装置		43	53	64	75
発報信号設備の自動給電設備		57	70	83	96

※ 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ATS等 : 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(軌道における車両衝突事故を含む。)、列車脱線事故(軌道における車両脱線事故を含む。)及び列車火災事故(軌道における車両火災事故を含む。)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。
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。

用 語	説 明
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日運輸省令第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。

注) 本用語の説明は、鉄道事業法を基本に記載しています。

*: 詳細は「鉄道事故等報告規則」、「軌道事故等報告規則」を御覧ください。