

鉄軌道輸送の安全に関する情報 (令和5年度)

令和6年12月



国土交通省鉄道局

目 次

はじめに.....	1
用語の説明	2
1 鉄軌道輸送の安全に関する国際取組み.....	5
2 運転事故に関する事項.....	15
2. 1 鉄軌道における運転事故の発生状況等	15
2. 2 列車事故の発生状況	22
2. 3 踏切事故の発生状況	24
2. 4 人身障害事故の発生状況.....	28
3 インシデントに関する事項.....	36
4 輸送障害に関する事項.....	38
4. 1 輸送障害の発生状況	38
5 鉄道に係る電気事故に関する事項.....	43
6 鉄道に係る災害に関する事項	44
7 輸送の安全に関する行政指導等に関する事項.....	49
7. 1 保安監査の実施状況	49
7. 2 動力車操縦者養成所監査の実施状況	54
7. 3 行政処分の実施状況	54
7. 4 行政指導の実施状況	55
7. 5 踏切道改良勧告の発出状況	60
7. 6 運輸安全マネジメント評価の実施状況.....	60
8 輸送の安全に関する設備投資等に関する事項.....	61
8. 1 安全関連設備投資・修繕費の状況	61
9 輸送の安全に関する施設等に関する事項	61
9. 1 自動列車停止装置等の整備状況.....	63
9. 2 踏切保安設備の整備状況.....	64

はじめに

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

このたび、令和5年度の安全情報がまとめましたので、公表します。

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

用語の説明

この情報において使用する用語の意味は、次のとおりです。

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

物 損 事 故	列車又は車両の運転により五百万元以上の物損を生じた事故(列車事故、踏切障害事故、道路障害事故及び人身障害事故に伴うものを除く。) 〔鉄道事故等報告規則第3条第1項第7号に規定する「鉄道物損事故」及び軌道事故等報告規則第1条第1項第7号に規定する「物損事故」〕
輸 送 障 害	輸送に障害を生じた事態であって、運転事故以外のもの ただし、列車(軌道事業においては、本線路を運転する車両)の運転を休止したもの(工事、保守等により計画的に運休する場合であって、事前に利用者に周知されたものなどを除く。)又は旅客列車(軌道事業においては、旅客車両)にあっては30分以上、旅客列車(旅客車両)以外の列車(軌道事業においては、本線路を運転する車両)にあっては1時間以上の遅延を生じたものに限る。 〔鉄道事故等報告規則第3条第3項に規定する「輸送障害」及び軌道事故等報告規則第1条第2項に規定する「輸送障害」〕
インシデント	閉そくの取扱いを完了しないうちに、当該閉そく区間を運転する目的で列車が走行した事態など、運転事故が発生するおそれがあると認められる事態 〔鉄道事故等報告規則第4条第1項及び軌道事故等報告規則第2条に規定する事態〕
電 気 事 故	感電死傷事故、電気火災事故、感電外死傷事故及び供給支障事故
感 電 死 傷 事 故	感電により人の死傷を生じた事故 〔鉄道事故等報告規則第3条第4項第1号に規定する「感電死傷事故」及び軌道事故等報告規則第1条第3項第1号に規定する「感電死傷事故」〕
電 气 火 災 事 故	漏電、短絡、せん絡その他の電気的要因により建造物、車両その他の工作物、山林等に火災が生じた事故 〔鉄道事故等報告規則第3条第4項第2号に規定する「電気火災事故」及び軌道事故等報告規則第1条第3項第2号に規定する「電気火災事故」〕
感 電 外 死 傷 事 故	電気施設の欠陥、損傷、破壊等又は電気施設を操作することにより人の死傷を生じた事故(感電死傷事故を除く。) 〔鉄道事故等報告規則第3条第4項第3号に規定する「感電外死傷事故」及び軌道事故等報告規則第1条第3項第3号に規定する「感電外死傷事故」〕

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

1 鉄軌道輸送の安全に関する国の取組み

(1) 基本的考え方

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

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

(2) 交通安全基本計画

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

ア. 交通安全基本計画における数値目標

①乗客の死者数ゼロ及び運転事故全体の死者数減少

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

また、運転事故全体の死者数についても、その減少を目指しています。

②踏切事故件数の約1割削減(令和2年比較)

踏切事故件数は、長期的には減少傾向にありますが、後述(2. 3「踏切事故の発生状況」)するように踏切事故は令和5年度においても鉄軌道における運転事故の約4割を占め、また、改良すべき踏切道もなお残されています。このような現状を踏まえ、踏切事故件数を令和7年までに令和2年と比較して約1割削減することを目指しています。

¹ 中央交通安全対策会議

「第11次交通安全基本計画」(令和3年度～令和7年度の5箇年計画)については、以下 URL 参照:
<https://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku11/index.html>

イ. 国土交通省交通安全業務計画

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

表1：令和5年度における鉄道交通の安全に関する施策等

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

※上記「表1」における「鉄道」には「軌道」を含む

¹ 「国土交通省交通安全業務計画」については、以下 URL 参照：

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/koutu/sosei_safety_tk1_000003.html

(3) 鉄軌道輸送の安全性向上のために講じている取組み

ア. 令和5年度の主な取組み

①JR 河川橋梁の緊急調査

近年、激甚化・頻発化する豪雨災害により、鉄道の河川橋梁では橋桁流失や橋脚傾斜などの被害が続いている。このような被害が発生した場合には、復旧までに時間を要し、通勤・通学などの地域の足としての機能に加え、観光・物流など社会経済活動にも影響を与えることから、令和3年9月に「JR 河川橋梁対策検討会」にて、防災・減災のための対策について議論を行いました。

この結果を踏まえ、被災時に影響の大きいJRの河川橋梁を対象とした総点検を行い、調査結果を公表しました。総点検の対象となった河川橋梁のうち、補修・補強が必要となった橋梁については、補修・補強の措置が完了するまでの間、措置状況を国に報告することとしています。

②鉄道の安全輸送に資する技術開発

線路の検査については、保線作業員が線路沿線を徒歩で移動しながら行っており、列車運行のない夜間等に、長距離にわたり検査を行う必要があります。そのような中で、人口減少や高齢化の進行に伴う保線作業員の不足により、線路の検査が十分に行われず鉄道の安全運行を支障しないようにするために、保線業務の効率化・省力化が課題となっています。この課題を解決するため、営業列車等の運転台上に設置したカメラにより線路を撮影することで、線路設備の環境をVR(Virtual Reality)空間上に再現し、VR空間上で検査や工事に向けた事前調査を可能とするシステムの開発を支援しました。

③公共交通の安全対策に係る運輸モード横断的な点検

令和4年4月に発生した知床遊覧船事故を契機として、国土交通省では全運輸モード横断的な安全対策の検討を行ってまいりました。その検討結果として、全運輸モードにおいて不利益情報の開示期間を一律5年に統一、鉄道モードにおいては、監査の強化等のモード横断的な安全対策を実施することとしました。

④JR 北海道に対する保安監査

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

⑤鉄道車両における防犯カメラ設置義務化

令和3年8月の小田急線車内傷害事件、同年 10 月の京王線車内傷害事件等、鉄道車内において、旅客が他の旅客に危害を加える傷害事件が相次いで発生しました。こうした状況を踏まえ、他人に危害を及ぼすおそれのある行為などを抑止する効果を高めるため、「鉄道運輸規程及び軌道運輸規程の一部を改正する省令」を令和5年10月に施行し、新幹線や利用者の多い在来線の新造車両に車内防犯カメラの設置を義務付けました。

イ. 重大な事故を契機とした安全対策

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

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

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

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

ウ. ホームの安全対策

視覚障害者等をはじめとしたすべての駅利用者の安全性向上を図ることを目的に、ホームからの転落等を防止するホームドアの整備を促進しており、「第二次交通政策基本計画」(令和3年5月)において定められた、令和7年度までに鉄軌道駅全体で3,000番線、平均利用者数が10万人以上／日の駅において800番線に整備するという目標に対して、令和4年度末時点で、鉄軌道駅全体で2,484番線、平均利用者数が10万人以上／日の駅で493番線が整備されています。

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

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

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

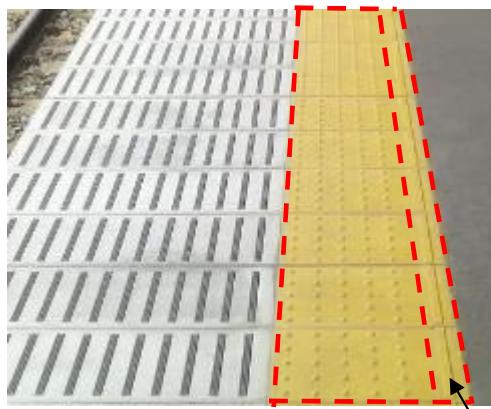
このほか、利用者がホームから転落した場合等の安全対策として、列車の速度が高く、運転本数の多いホーム²について、「非常停止押しボタン又は転落検知マットの設置」及び「ホーム下の待避スペース等」の整備を指導してきました。その結果、平成26年度までに、対象2,072駅のすべてに整備されています。

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

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



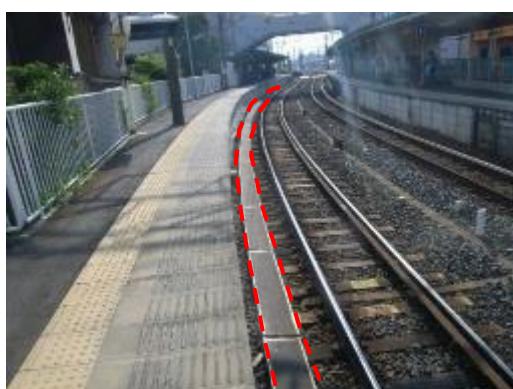
ホームドア



内方線
内方線付き点状ブロック



非常停止押しボタン



転落検知マット



ホーム下の待避スペース

図1：ホームの安全対策設備例

エ. 地震への対策

①新幹線の地震対策

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

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

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

②高架橋等の耐震性の強化の推進

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

切迫性や被害の影響度の大きい首都直下地震及び南海トラフ地震等の大規模地震に備え、より多くの鉄軌道利用者の安全を確保する観点や、一時避難場所や緊急輸送道路の確保等の公共的な機能も考慮し、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進しています。なお、令和4年度末における首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率は約99%となりました。

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



図3：高架橋等の耐震対策例

才. 橋りょうやトンネル等の施設の維持管理

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

鉄道施設については、法定耐用年数を越えたものが多くあり、これらの施設を適切に維持管理することが課題となっています。このため、人口減少が進み経営環境が厳しさを増す地方の鉄道事業者に対して、将来的な維持管理費用を低減し長寿命化に資する鉄道施設の補強・改良を推進しています。



橋りょう



トンネル

図4：老朽化が進んでいる施設の例

力. 鉄軌道事業者への支援

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

このため経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者の安全性を確保する観点から、「鉄道施設総合安全対策事業費補助」(令和5年度予算額50.4億円、令和4年度補正予算額53.2億円)等の一部を活用し、安全性の向上に資する設備の更新に対して補助を行いました。

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

令和5年度は、のと鉄道など5事業者へ鉄道災害調査隊が派遣され、被災状況調査報告書を手交し、復旧計画の策定や復旧費用の協議に活用されるなど早期復旧につながりました。

¹ 一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことを地域鉄道といい、その運営主体は、JR、一部の大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターである。これらのうち、中小民鉄(49事業者)及び第三セクター(47事業者)を合わせて地域鉄道事業者(96事業者)と呼んでいる(令和6年4月1日現在)。

詳しくは、以下 URL 参照:http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html

2 運転事故に関する事項

2.1 鉄軌道における運転事故の発生状況等

(1) 運転事故の件数及び死傷者数の推移

- ・運転事故¹ の件数は長期的に減少傾向にあります。令和5年度は680件(対前年度比96件増)でした。
- ・令和5年度に発生した運転事故による死傷者数² は、576人(対前年度比65人増)でした。運転事故による死傷者数はJR西日本福知山線列車脱線事故が発生した平成17年度の死傷者数が1,397人であるなど、甚大な人的被害を生じた運転事故が発生した年度では死傷者数が多くなっています。
- ・なお、令和5年度に発生した運転事故による死者数は、293人(対前年度比18人増)でした。

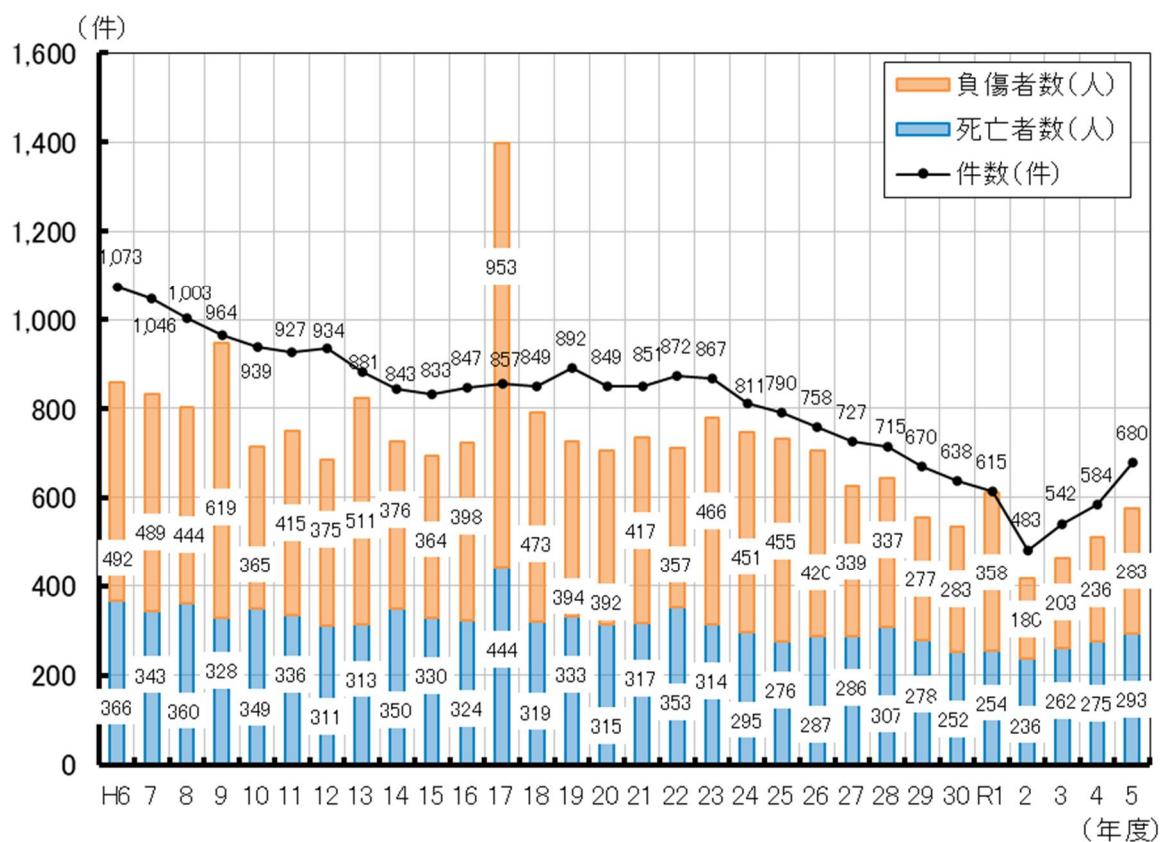


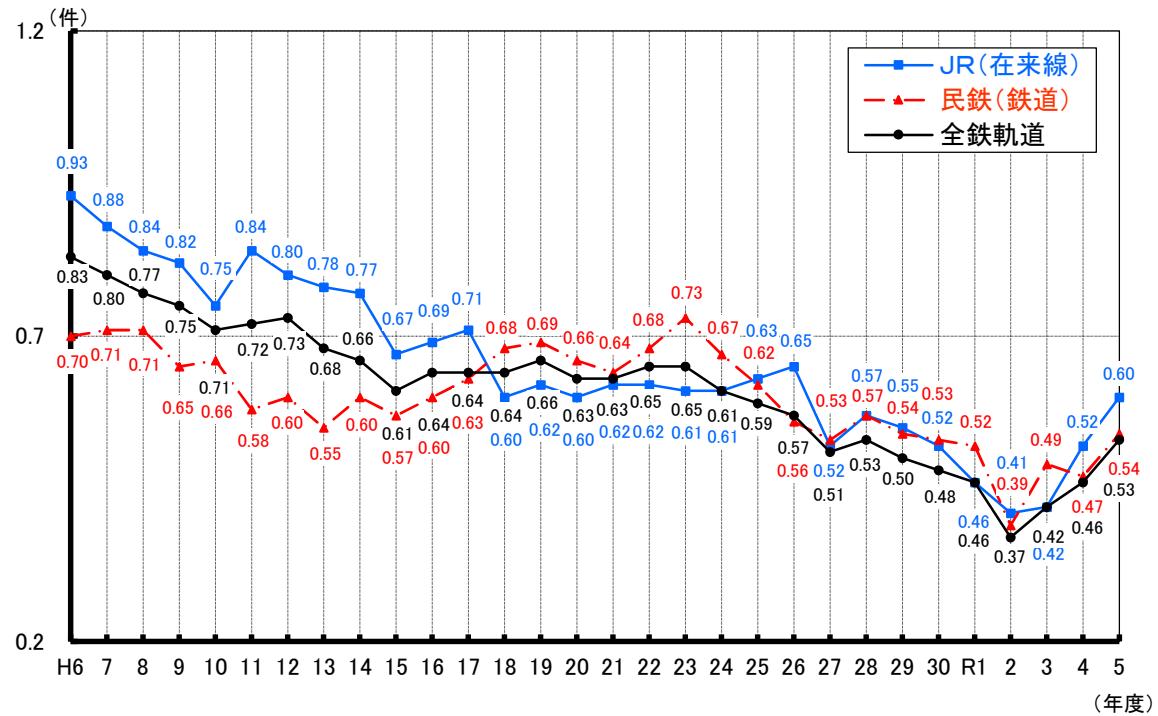
図5：運転事故の件数及び死傷者数の推移

¹ 踏切障害事故、道路障害事故及び人身障害事故にあっては、自殺によるものは、運転事故として扱わないこととしている(自殺と断定できないものについては、運転事故としている)。

² 自殺の行為に直接的に巻き込まれたことにより第三者が死傷した場合についても、同様に死傷者数には含めないことをしている。

(2) 列車走行百万キロ当たりの運転事故の件数の推移

- ・列車走行百万キロ当たりの運転事故の件数は、令和5年度は0.53件(対前年度比0.07件増)でした。



※ グラフ中の「全鉄軌道」は、JR(在来線+新幹線)と民鉄等(鉄道+軌道)の列車走行百万キロ当たりの運転事故の件数の合計です。

図6：列車走行百万キロ当たりの運転事故の件数

(3) 運転事故の種類別の件数及び死傷者数

- ・令和5年度に発生した運転事故の件数は、(1)に記述したとおり680件であり、その内訳は、線路内やホーム上での列車との接触などの人身障害事故が381件(運転事故に占める割合56.0%、対前年度比40件増)、踏切道における列車と自動車との衝突などの踏切障害事故が256件(同37.6%、同61件増)、路面電車と自動車等が道路上で接触するなどの道路障害事故が29件(同4.3%、同4件減)、列車事故は9件(同1.3%、同増減無し)、物損事故は5件(同0.7%、同1件減)でした。
- ・令和5年度に発生した運転事故のうち、身体障害者が関わる事故の件数は3件(対前年度比3件減)であり、人身障害事故が2件、道路障害事故が1件(視覚障害者が2件、聴覚障害者が1件関わる事故)でした。
- ・新幹線に関わる運転事故は6件(対前年度比6件増)であり、人身障害事故が5件、物損事故が1件でした。
- ・令和5年度に発生した運転事故による死傷者数は、(1)に記述したとおり576人であり、その内訳は、人身障害事故によるものが387人(運転事故に占める割合67.1%、対前年度比37人増)、踏切障害事故によるものが163人(同28.2%、同26人増)、道路障害事故によるものが22人(同3.8%、同6人増)、列車事故によるものが4人(同0.7%、同4人減)でした。
- ・なお、令和5年度に発生した運転事故による死者数は、(1)に記述したとおり293人であり、その内訳は、人身障害事故によるものが188人(運転事故に占める割合64.1%、対前年度比5人増)、踏切障害事故によるものが102人(同34.8%、同10人増)、道路障害事故によるものが2人(同0.7%、同2人増)、列車事故によるものが1人(同0.3%、同1人増)でした。

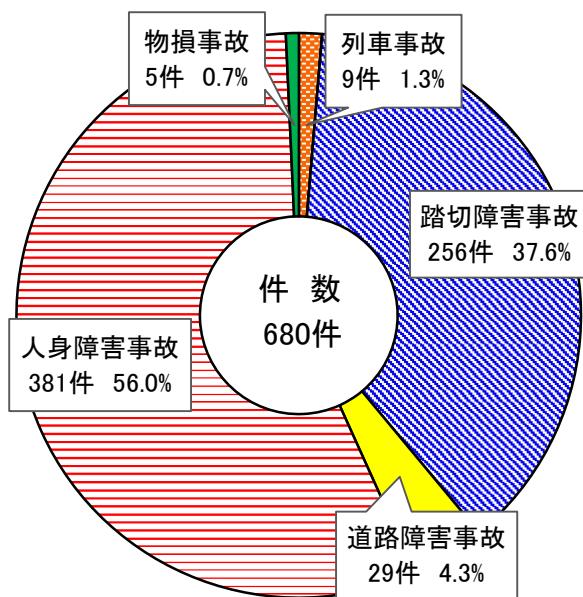
表2:運転事故の件数及び死傷者数(令和5年度)

	件 数 (対前年度)	死傷者数 ^{※3} (対前年度)	うち死亡者数 (対前年度)
列車事故	9件 (± 0件)	4人 (- 4人)	1人 (+ 1人)
うち列車衝突事故	2件 (- 1件)	1人 (- 6人)	0人 (± 0人)
うち列車脱線事故	7件 (+ 1件)	3人 (+ 2人)	1人 (+ 1人)
うち列車火災事故	0件 (± 0件)	0人 (± 0人)	0人 (± 0人)
踏切事故 ^{※1}	257件 (+ 62件)	164人 (+ 27人)	103人 (+ 11人)
うち踏切障害に伴う ^{※2} 列車事故	1件 (+ 1件)	1人 (+ 1人)	1人 (+ 1人)
うち踏切障害事故	256件 (+ 61件)	163人 (+ 26人)	102人 (+ 10人)
道路障害事故	29件 (- 4件)	22人 (+ 6人)	2人 (+ 2人)
人身障害事故	381件 (+ 40件)	387人 (+ 37人)	188人 (+ 5人)
うち線路内立入り等による列車との接触	213件 (- 2件)	215人 (- 7人)	163人 (- 2人)
うちホームでの列車との接触	150件 (+ 30件)	150人 (+ 29人)	22人 (+ 5人)
物損事故	5件 (- 1件)		
合 計	680件 (+ 96件)	576人 (+ 65人)	293人 (+ 18人)

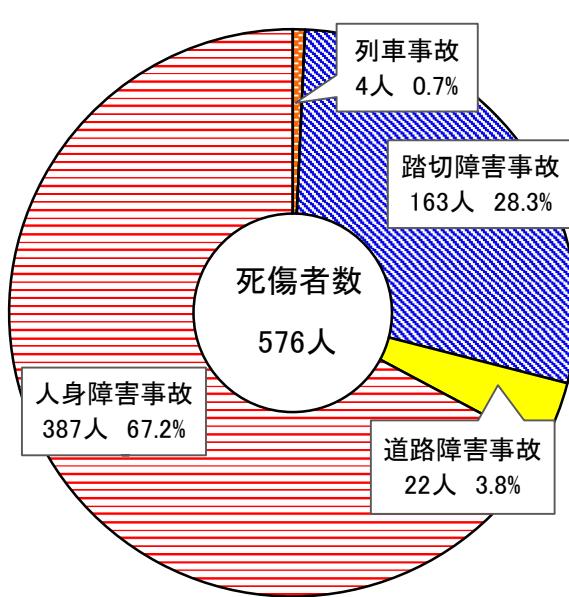
※1 「踏切事故」とは、踏切障害に伴う列車事故及び踏切障害事故をいう。

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

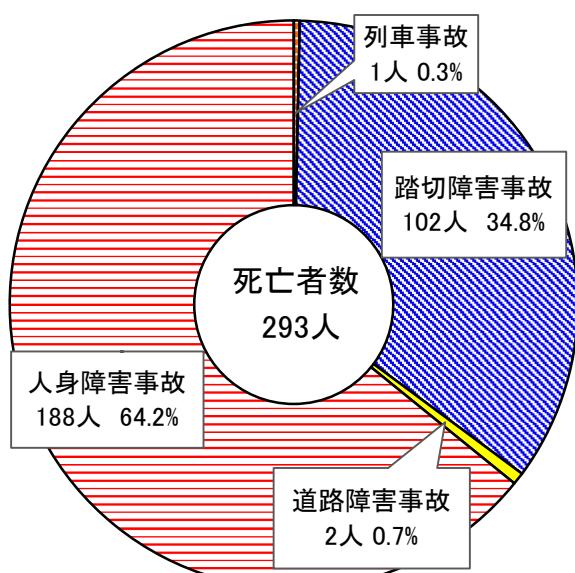
※3 踏切障害事故、道路障害事故及び人身障害事故にあっては、自殺によるものは、運転事故として扱わないこととしている(自殺と断定できないものについては、運転事故としている)。また、列車事故にあっては、自殺によるものも運転事故として扱っているが、死傷者数には自殺によるものは含めないこととしている。なお、自殺の行為に直接的に巻き込まれたことにより第三者が死傷した場合についても、同様に死傷者数には含めないこととしている。



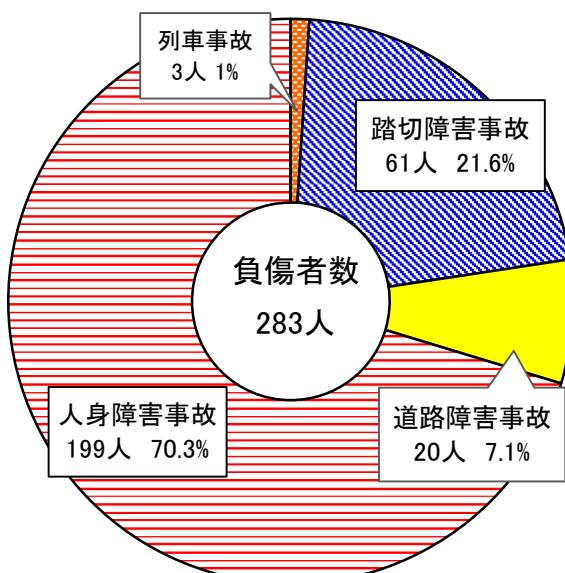
① 運転事故件数



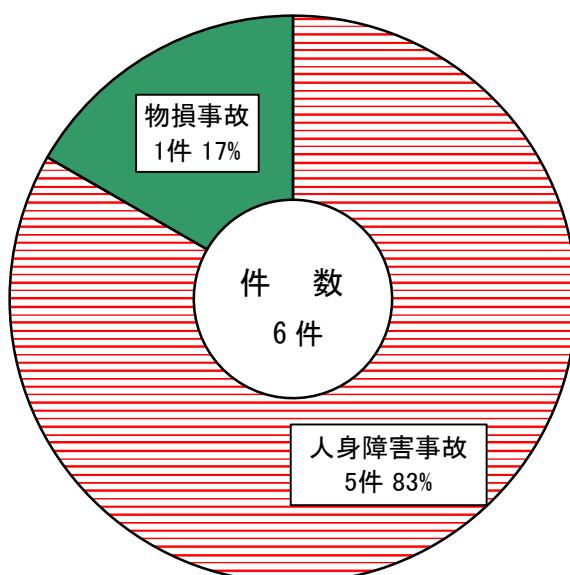
② 死傷者数



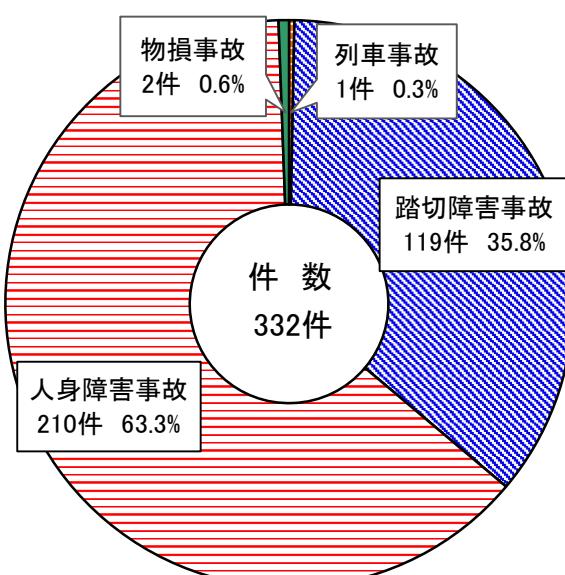
③ 死亡者数



④ 負傷者数



⑤ JR(新幹線)の運転事故件数



⑥ JR(在来線)の運転事故件数

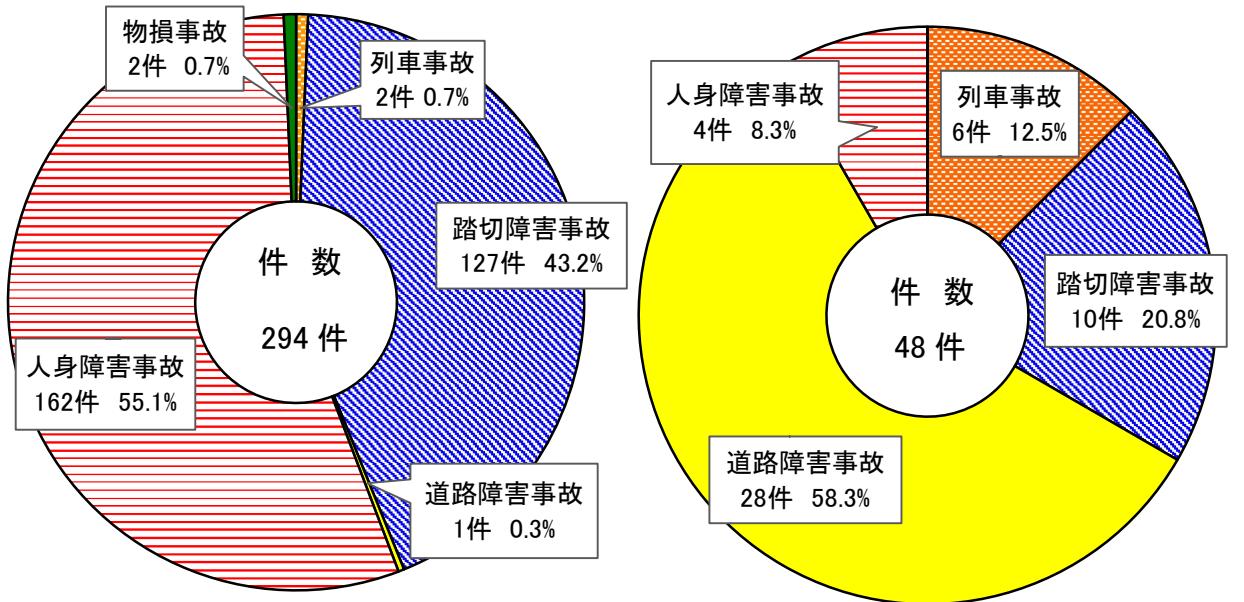


図7：運転事故の種類別の件数及び死傷者数(令和5年度)

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

表3：主な事故の発生状況(令和5年度)

年月日	事業者	場所	事故種類	死亡	負傷	脱線両数	概要
R5.5.24	札幌市交通事業振興公社	山鼻線 すすきの停留場 ～資生館小学校 前停留場間	道路障害	0	6	0	バスが安全確認せず右折したため、路面電車と衝突した。 これにより、乗客6名が負傷した。
R5.8.5	JR 東日本	東海道線 大船駅構内	人身障害	0	5	0	列車運転士は支障物を認め、非常ブレーキを扱ったが、電化柱と衝突した。 これにより、乗務員1名、乗客4名が負傷した。

(5) 事業者区分別の運転事故件数

・事業者区分別の運転事故の件数は、下記のとおりです。

表4: 事業者区分別の運転事故件数(令和5年度)

(件)

事業者区分\事故種類	列車衝突	列車脱線	列車火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	合計
JR(在来線)		1		119		210	2	332
JR(新幹線)						5	1	6
民鉄等		2		127	1	162	2	294
大手民鉄※1				82		133	1	216
公 営※2						3	1	4
新交通・モノレール						1		1
中小民鉄※3		2		45	1	25		73
路面電車※4	2	4		10	28	4		48
合計	2	7	0	256	29	381	5	680
地域鉄道(再掲)※5	2	3		53	20	19		97
地域鉄道(鉄道)		2		45	1	16		64
地域鉄道(路面電車)	2	1		8	19	3		33

※1 大手民鉄:西武鉄道(山口線)を含む。

※2 公営:東京都交通局(上野懸垂線及び日暮里・舎人ライナー)を含み、東京都交通局(荒川線)を除く。

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

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

※5 地域鉄道:一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことを地域鉄道といい、その運営主体は、JR、一部の大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターである。これらのうち、中小民鉄(49事業者)及び第三セクター(47事業者)を合わせて地域鉄道事業者(96事業者)と呼んでいる(令和6年4月1日現在)。

2. 2 列車事故の発生状況

- ・令和5年度に発生した列車事故の件数は、運転事故全体の1. 3%に当たる9件(対前年度比増減無し)であり、その内訳は列車衝突事故が2件(列車事故に占める割合22. 2%、対前年度比1件減)、列車脱線事故が7件(同77. 8%、同1件増)、列車火災事故が0件(同0%、同増減無し)でした。
- ・令和5年度に発生した列車事故による死傷者数は4人(運転事故に占める割合0. 7%、対前年度比4人減)であり、その内訳は列車衝突事故によるものが1人(列車事故に占める割合25. 0%、対前年度比6人減)、列車脱線事故によるものが3人(同75. 0%、同2人増)、列車火災事故によるものは0人(同0%、同増減無し)でした。
- ・なお、令和5年度に発生した列車事故による死亡者数は1人(運転事故に占める割合0. 3%、対前年度比1人増)でした。

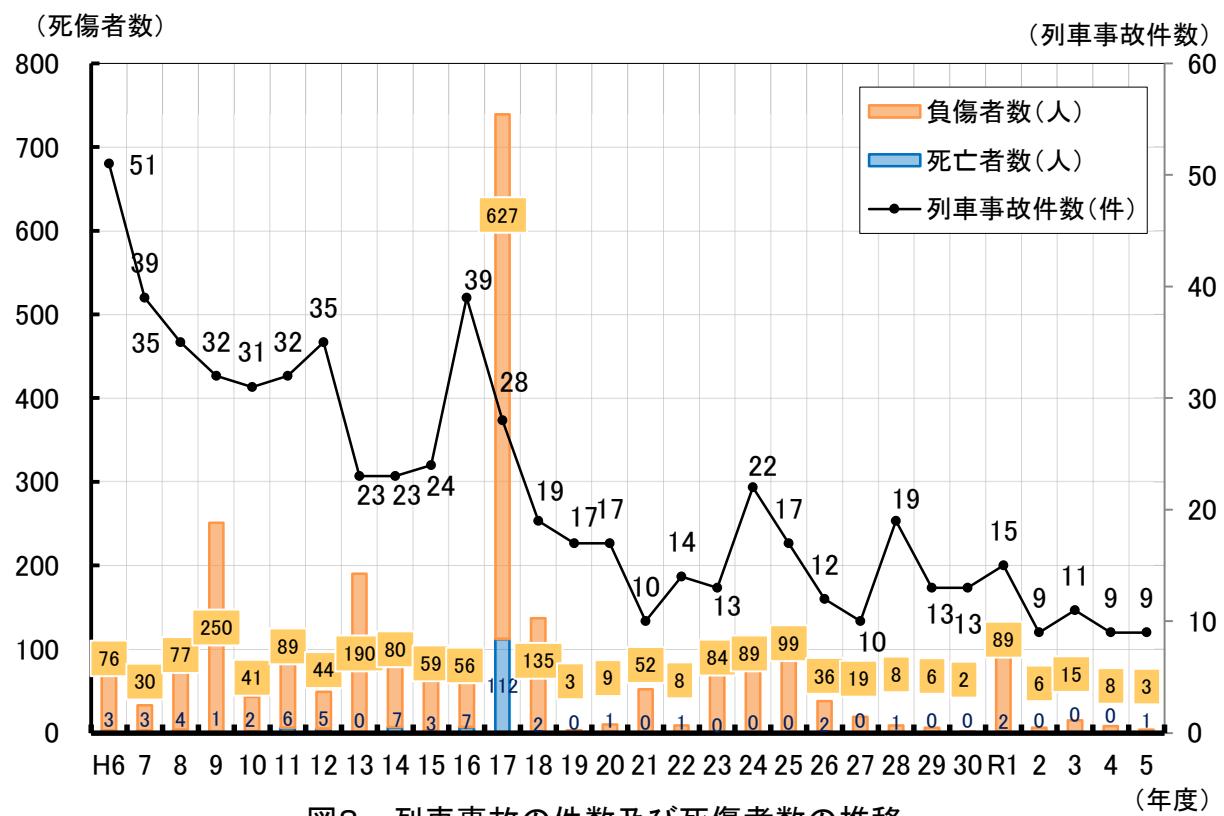


図8：列車事故の件数及び死傷者数の推移

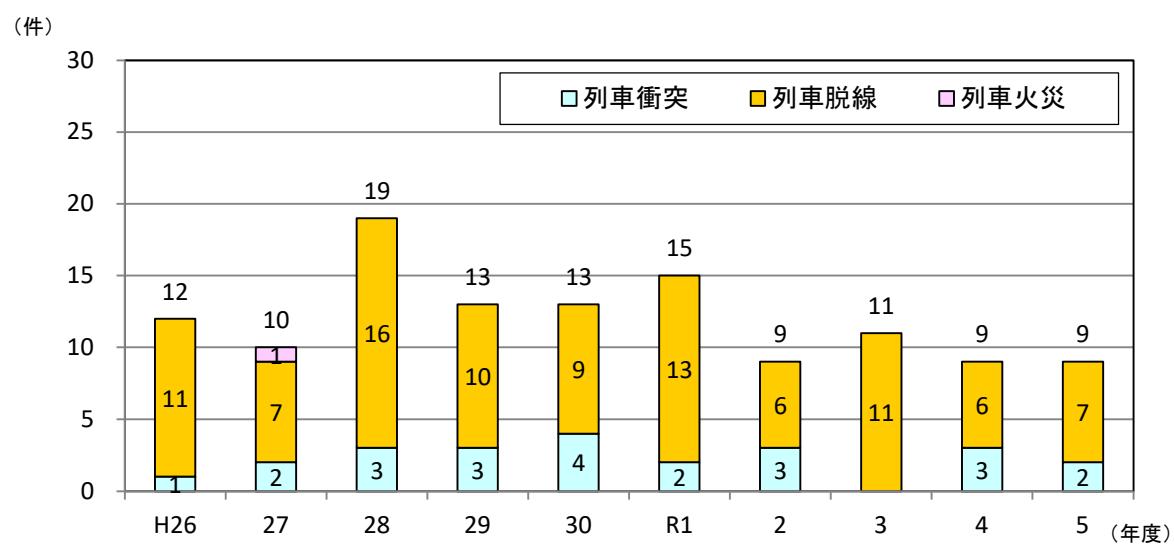


図9：列車事故の件数の内訳(過去10年間)

2. 3 踏切事故の発生状況

(1) 踏切事故の件数及び死傷者数の推移等

- ・踏切事故の件数は長期的に減少傾向にあります、令和5年度は運転事故全体の37.8%に当たる257件(対前年度比62件増)でした。
- ・令和5年度に発生した踏切事故のうち、身体障害者が関わる事故の件数は0件(対前年度比1件減)でした。
- ・令和5年度に発生した踏切事故による死傷者数は164人(運転事故に占める割合28.4%、対前年度比27人増)であり、うち死者数は103人(同35.0%、同11人増)でした。

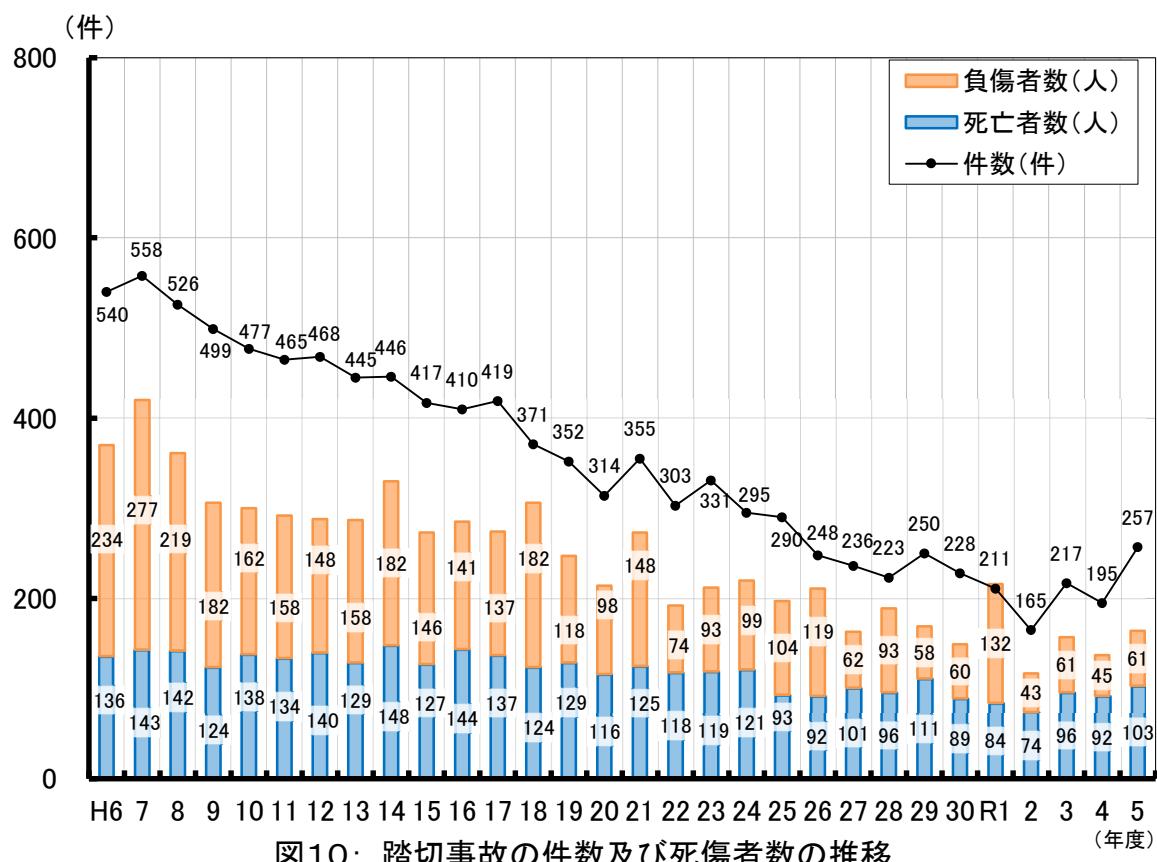


図10：踏切事故の件数及び死傷者数の推移

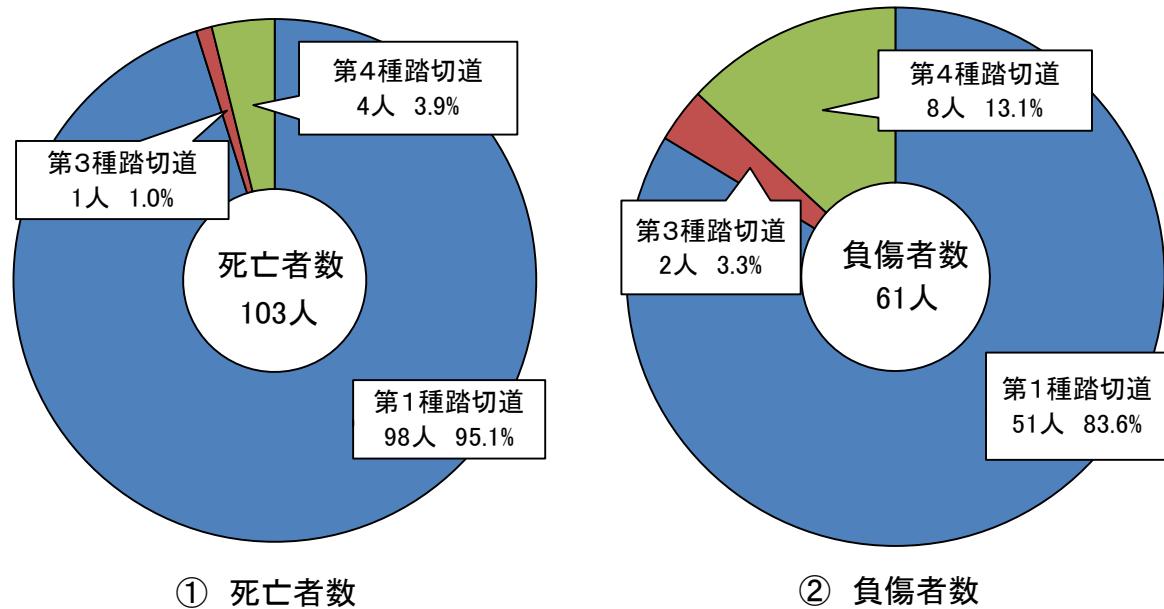
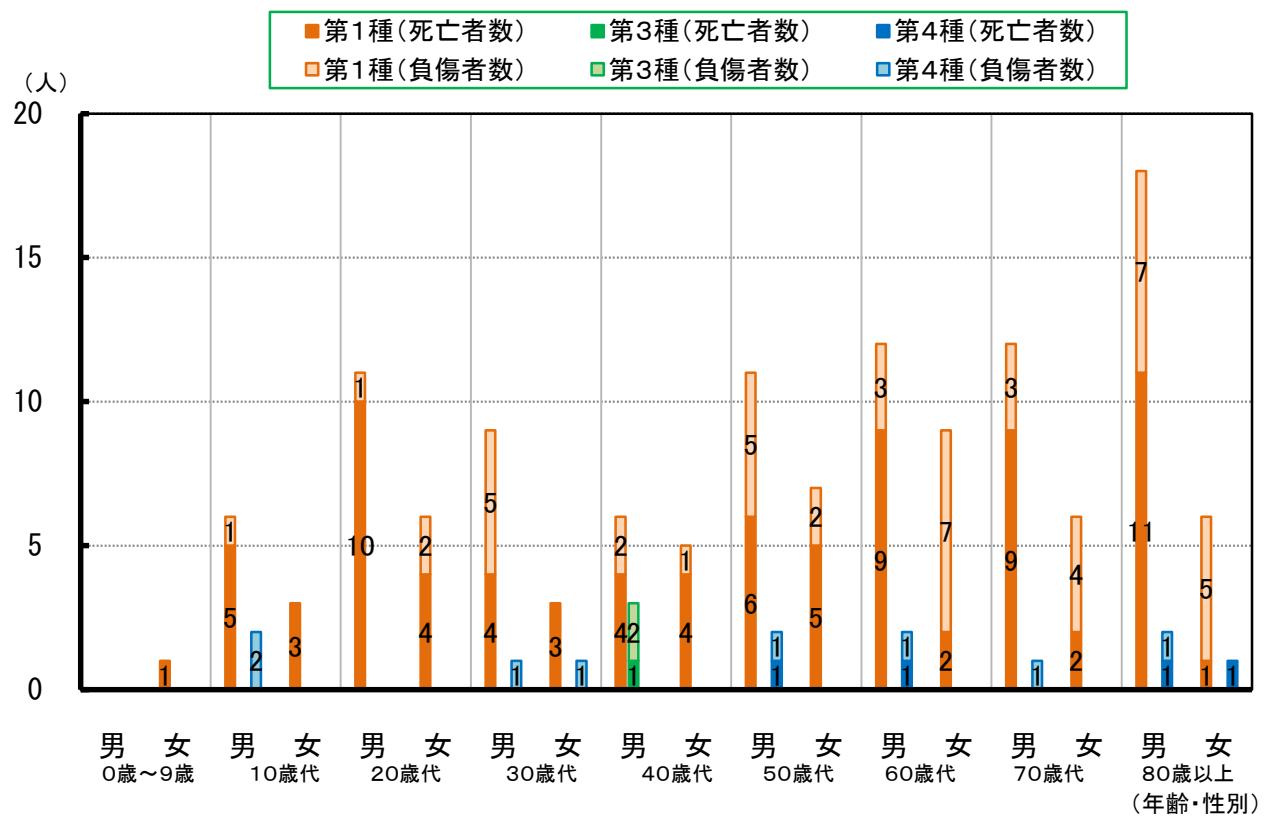


図11:踏切事故の踏切種別毎の死傷者数(令和5年度)



- ※ 自動車等の運転者、歩行者が列車と接触し、死傷した人数を計上している（列車の乗客等を除く）。
- ※ 高齢者（65歳以上）が関わる踏切事故の内訳は、「第1種踏切道における死傷者数は45人、うち死亡者数は24人」、「第3種踏切道における死傷者数は0人」、「第4種踏切道における死傷者数は5人、うち死亡者数は3人」である（年齢の把握ができなかった場合は、除く）。

(2) 踏切種別別・衝撃物別及び原因別の踏切事故の件数

- ・令和5年度に発生した踏切事故の踏切種別別の内訳は、第1種踏切道229件(踏切事故に占める割合89.1%、対前年度比55件増)、第3種踏切道2件(同0.8%、同3件減)、第4種踏切道26件(同10.1%、同10件増)でした。
- ・衝撃物別の内訳は、自動車105件(踏切事故に占める割合40.7%、対前年度比26件増)、二輪11件(同4.3%、同2件増)、自転車などの軽車両34件(同13.2%、同19件増)、歩行者107件(同41.6%、同15件増)でした。
- ・原因別の内訳は、直前横断132件(踏切事故に占める割合51.2%、同18件増)、落輪・エンスト・停滞78件(同30.2%、同27件増)、側面衝撃・限界支障31件(同12.0%、同11件増)、その他17件(同6.6%、同7件増)でした。

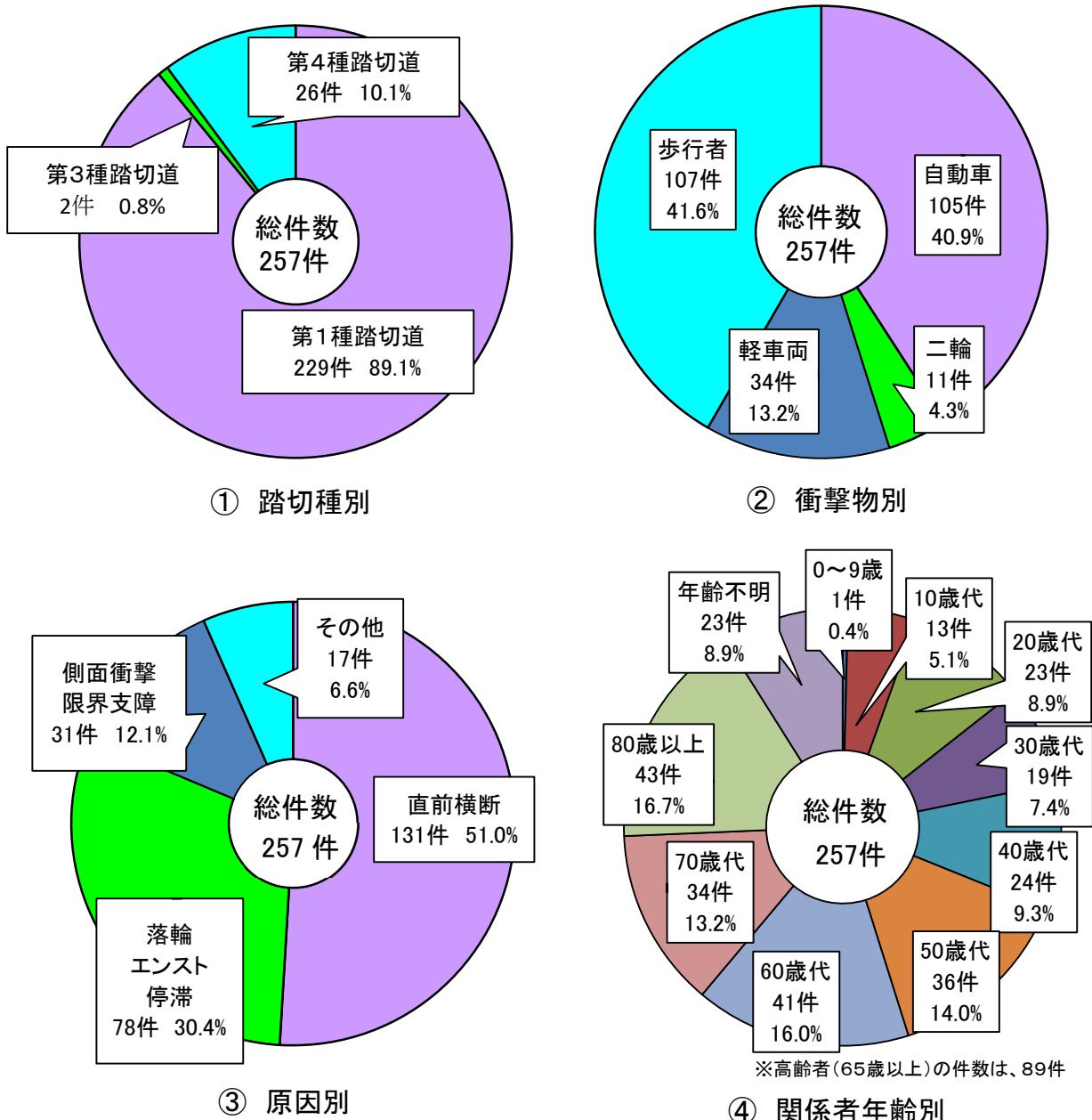


図13：踏切種別別、衝撃物別、原因別及び関係者年齢別の踏切

- 直 前 横 断：踏切道において、列車又は車両(以下「列車等」という。)が接近しているにもかかわらず、踏切道を通行しようとする自動車、二輪・原動付自転車又は軽車両等(以下「自動車等」という。)若しくは人が、無理に又は不注意に踏切道内に進入したため列車等と衝突したもの
- 落 輪・エンスト・停 滞：自動車等が落輪、エンスト、交通渋滞、自動車の運転操作の誤り等により、踏切道から進退が不可能となつたため列車等と衝突したもの
- 側面衝撃・限界支障：自動車等が通過中の列車等の側面に接触したもの及び人等が踏切道の手前で停止した位置が不適切であったために列車等と衝突したもの
- 関 係 者 年 齢：関係者年齢とは、歩行者等の年齢(自動車等にあっては、運転者の年齢)

2. 4 人身障害事故の発生状況

(1) 人身障害事故の件数及び死傷者数の推移等

- ・令和5年度に発生した人身障害事故は運転事故全体の56.0%に当たる381件(対前年度比40件増)でした。
- ・令和5年度に発生した人身障害事故のうち、身体障害者が関わる事故の件数は2件(人身障害事故に占める割合0.5%、対前年度比3件減)であり、いずれも視覚障害者が関わる事故でした。
- ・新幹線に関する人身障害事故は5件(人身障害事故に占める割合1.3%、対前年度比5件増)でした。
- ・なお、令和5年度に発生した人身障害事故による死傷者数は387人(運転事故に占める割合67.1%、対前年度比37人増)、うち死亡者数は188人(同63.9%、同5人増)でした。

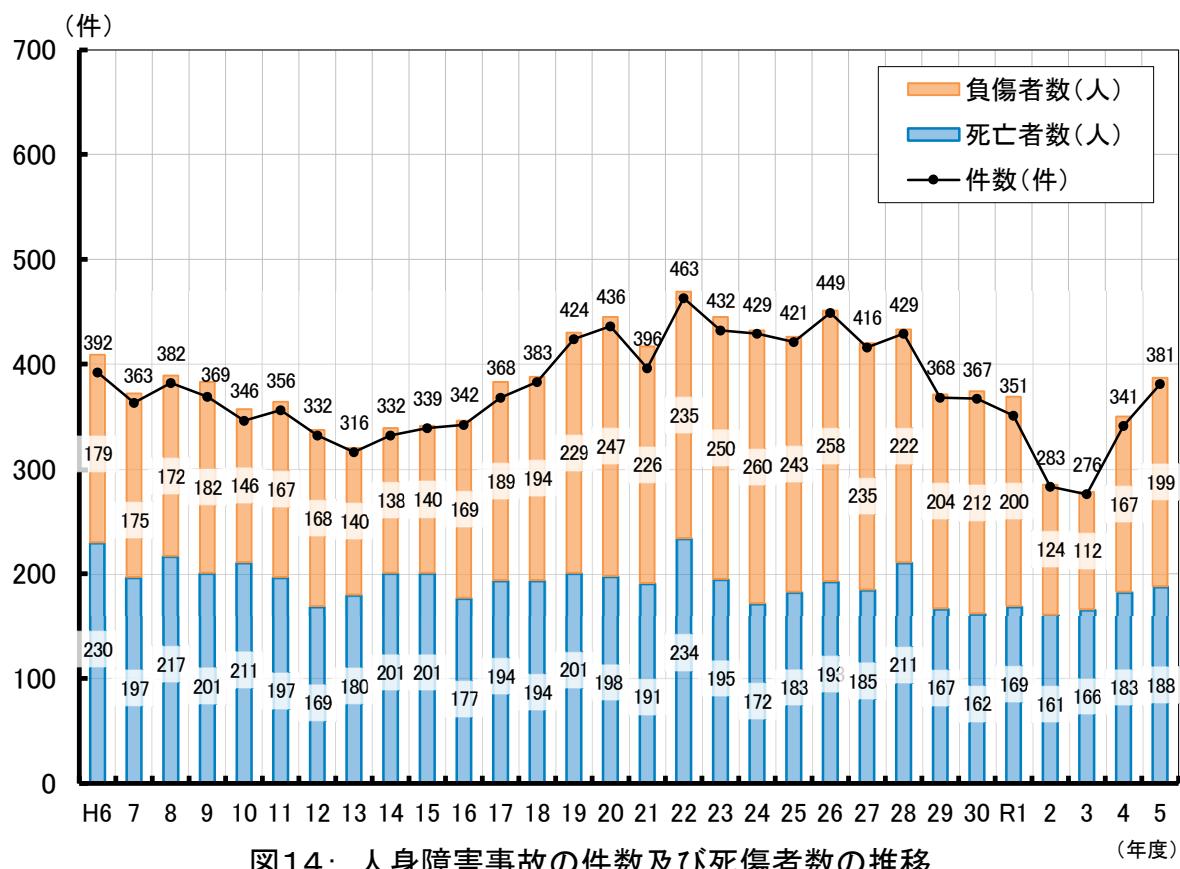


図14：人身障害事故の件数及び死傷者数の推移

(2) 原因別の人身障害事故の件数等

・原因別の内訳は、次のとおりです。

- ①「公衆等が駅間において無断で線路内に立ち入る等により列車等と接触したもの(駅間における線路内立入り等での接触)」が95件(人身障害事故に占める割合24.9%)であり、これによる死傷者数は118人(同31.0%)、うち死亡者数は75人(同39.9%)でした。
 - ②「旅客がプラットホーム等において線路内に立ち入る等により列車等と接触したもの(ホーム等における線路内立入り等での接触)」が118件(同31.0%)であり、これによる死傷者数は119人(同30.7%)、うち死亡者数は88人(同46.8%)でした。
 - ③「旅客がプラットホームから転落したことにより列車等と接触したもの(ホームから転落して接触)」が31件(同8.1%、同11件減)、これによる死傷者数は31人(同8.0%、同12人減)、うち死亡者数は12人(同6.4%、同2人減)でした。
 - ④「プラットホーム上で列車等と接触したもの(ホーム上で接触)」が119件(同31.2%、同41件増)、これによる死傷者数は119人(同30.7%、同41人増)、うち死亡者数は10人(同5.3%、同7人増)でした。
 - ⑤その他、設備の故障、鉄道係員の作業誤り等によるものは18件(人身障害事故に占める割合4.7%、対前年度比12件増)、これによる死傷者数22人(同5.7%、同15人増)、うち死亡者数は3人(同1.6%、同2人増)でした。
- ・令和5年度に発生した人身障害事故のうち、身体障害者が関わる事故の原因別の内訳は、「旅客がプラットホームから転落したことにより列車等と接触したもの(ホームから転落して接触)」が1件、「その他」が1件であり、これによる死傷者数は2人、うち死亡者数は0人でした。

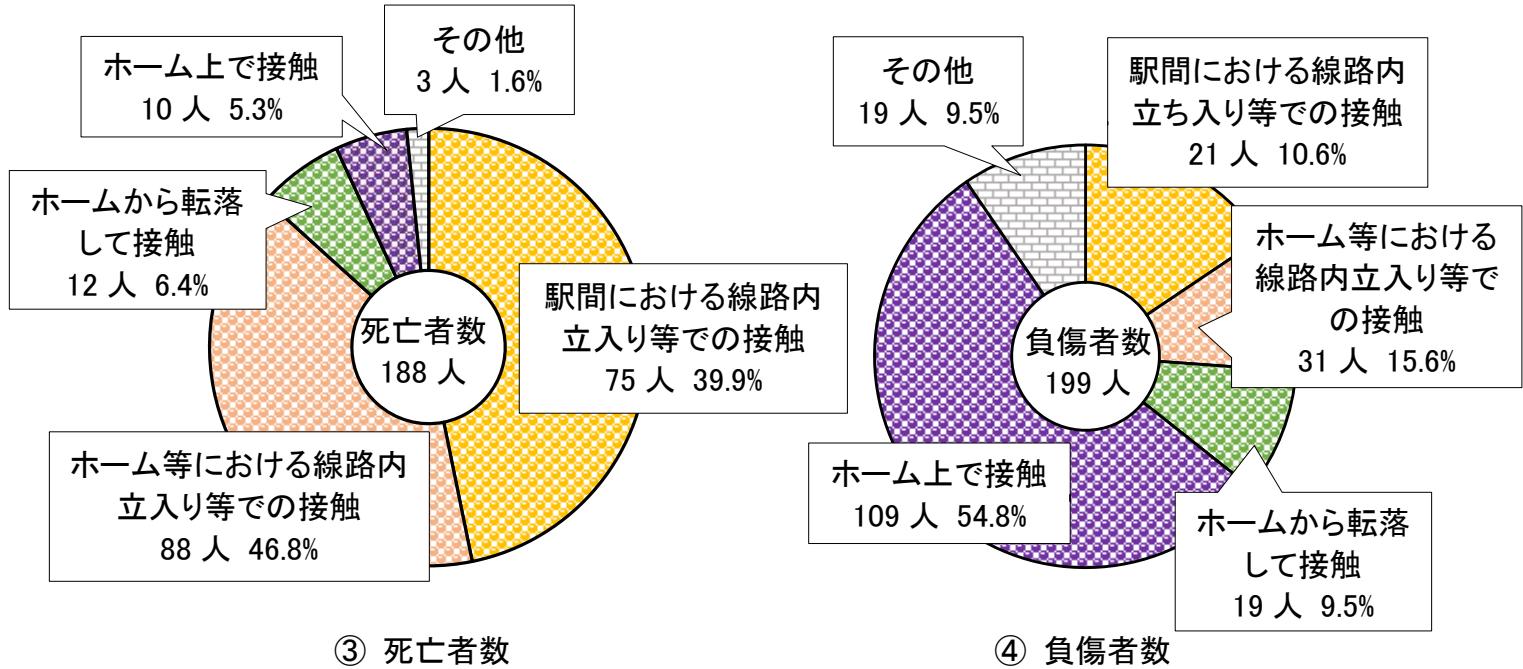
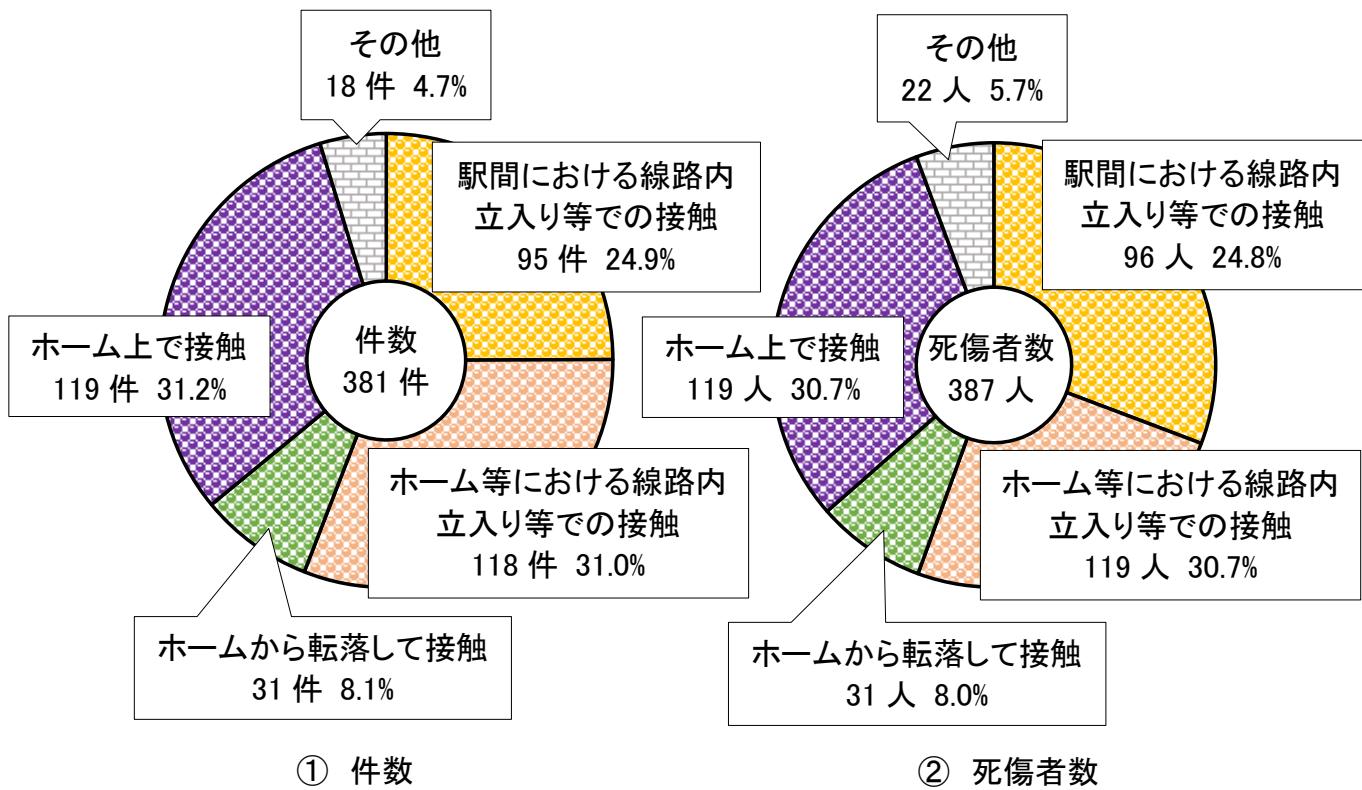


図15：人身障害事故の原因別の件数及び死傷者数(令和5年度)

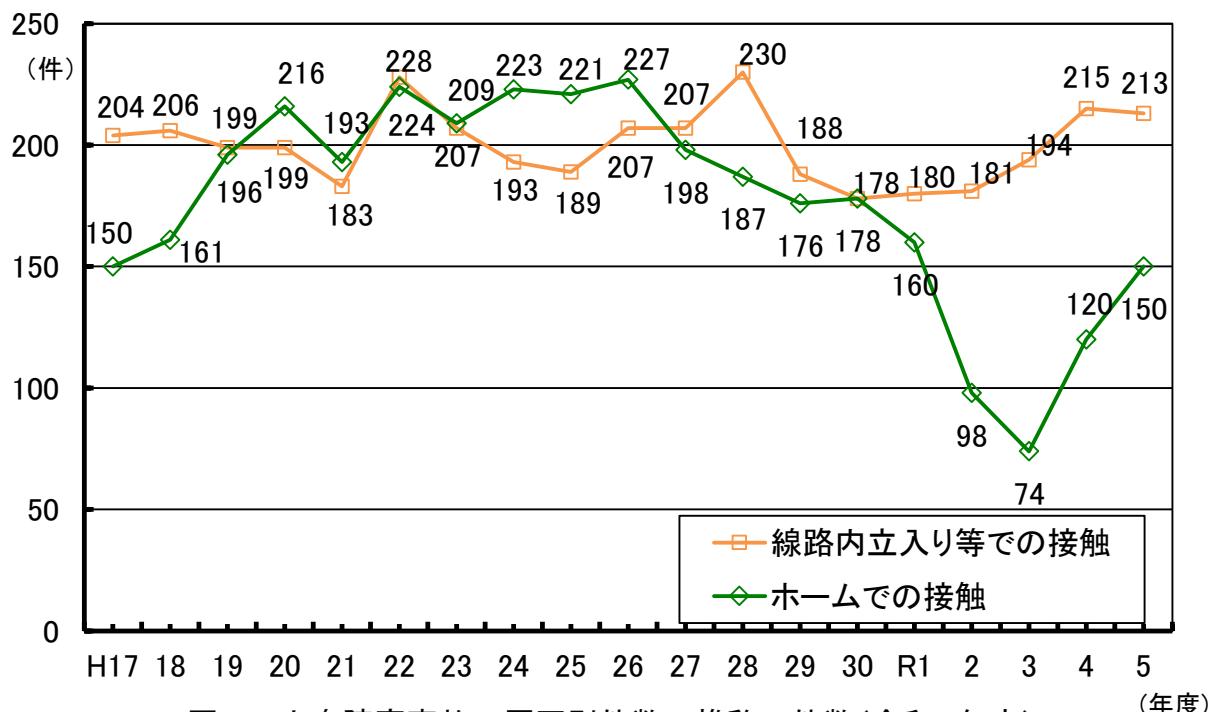


図16:人身障害事故の原因別件数の推移の件数(令和5年度)

※「線路内立入り等での接触」は、「駅間における線路内立入り等での接触」と「ホーム等における線路内立入り等での接触」の合計である。

※「ホームでの接触」は、「ホームから転落して接触したもの」と「ホーム上で接触したもの」の合計である。

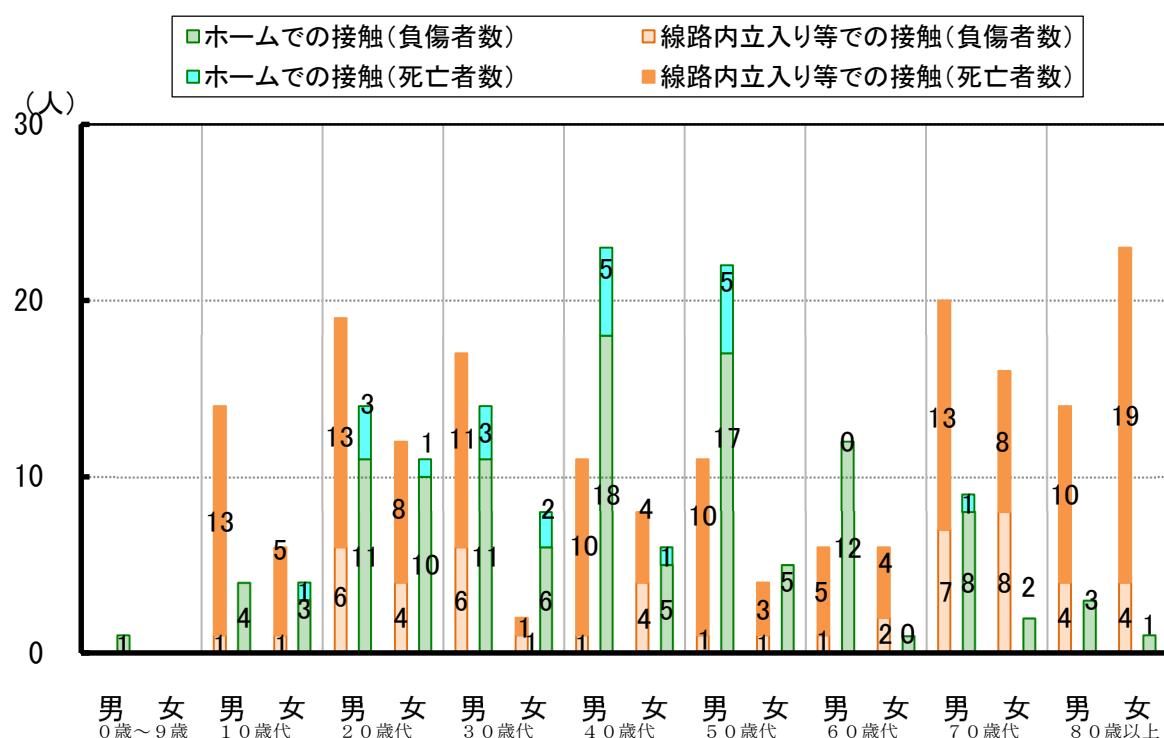


図17:人身障害事故による死傷者数の年齢別人数(令和5年度) (年齢・性別)

※ 年齢の把握ができなかった場合は、除く。

※ 高齢者(65歳以上)については、ホームでの接触による死傷者数は16人、うち死亡者数は1人、線路内立入り等での接触による死傷者数は78人、うち死亡者数は54人。

(3) 駅ホームからの転落に関する状況

- 令和5年度にホームから転落し、人身障害事故にならなかつたもの及びなつたものの合計は2,324件でした。
- 令和5年度におけるホームからの転落件数¹は2,293件で、このうち視覚障害のある人の件数は57件でした。
- また、ホームから転落後の接触事故の件数は31件で、このうち視覚障害のある人の件数は1件でした。
- 人身障害事故²のうち、ホーム上での接触事故件数は119件で、このうち視覚障害のある人の件数は0件でした。

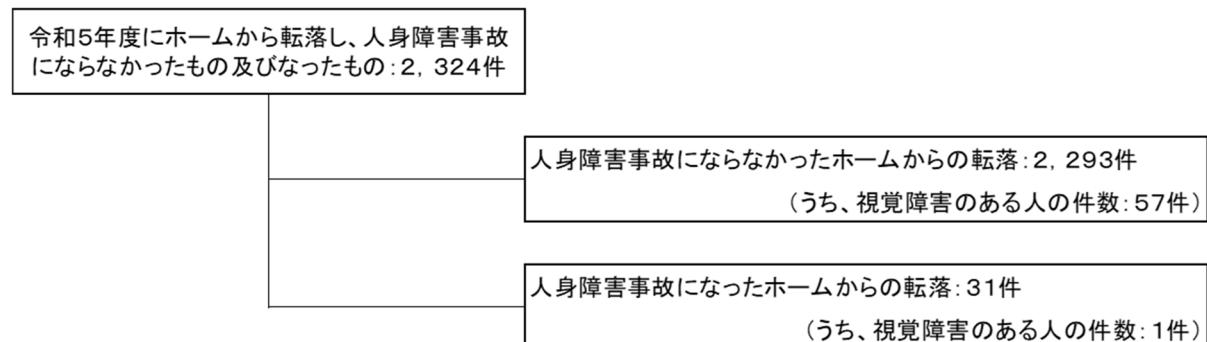


図18 駅ホームからの転落に関する件数と内訳

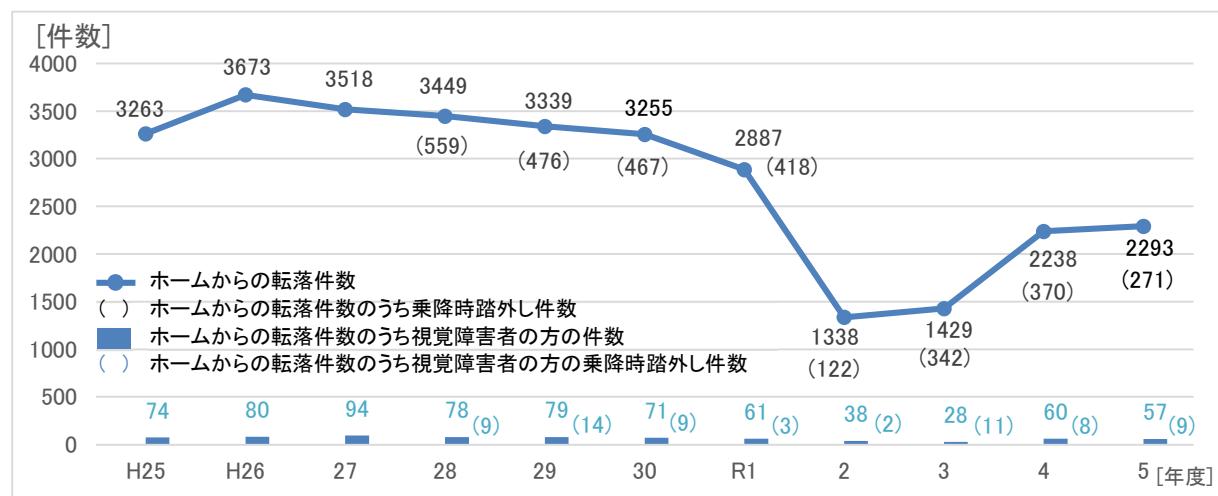
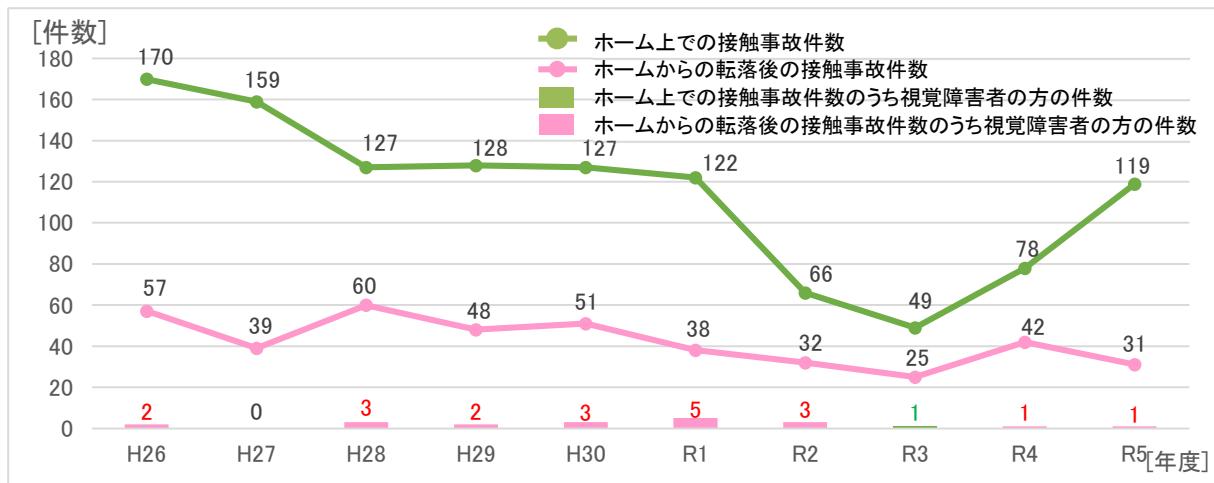


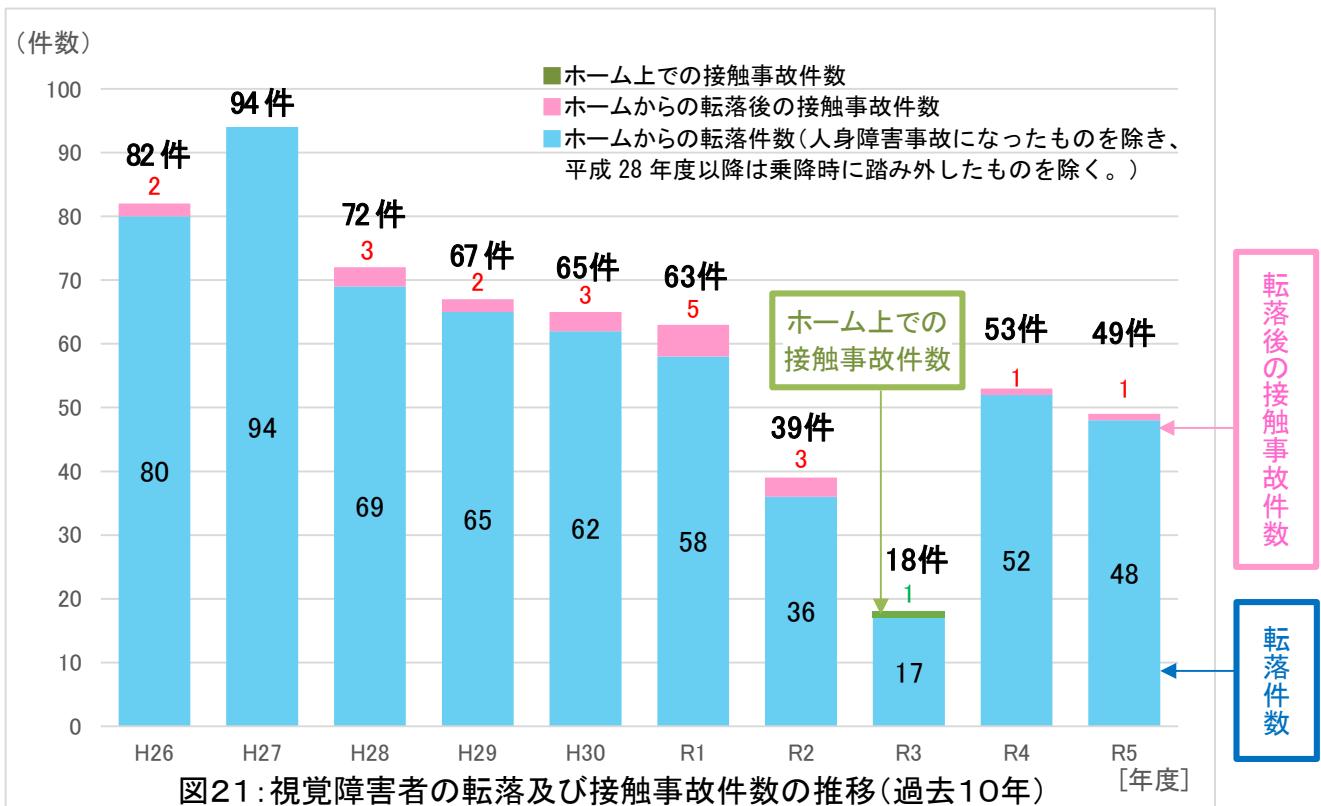
図19:ホームからの転落件数の推移(人身障害事故以外)

¹ ホームからの転落件数は、ホームから転落したが列車等と接触せず、人身障害事故にならなかつた件数である。また、自殺等、故意にホームから線路に降りたものは含まない。

² 人身障害事故は、列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故をいう。ただし、脱線事故や踏切障害事故等に伴うものを除く(鉄道事故等報告規則第3条第1項第六号)。



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



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

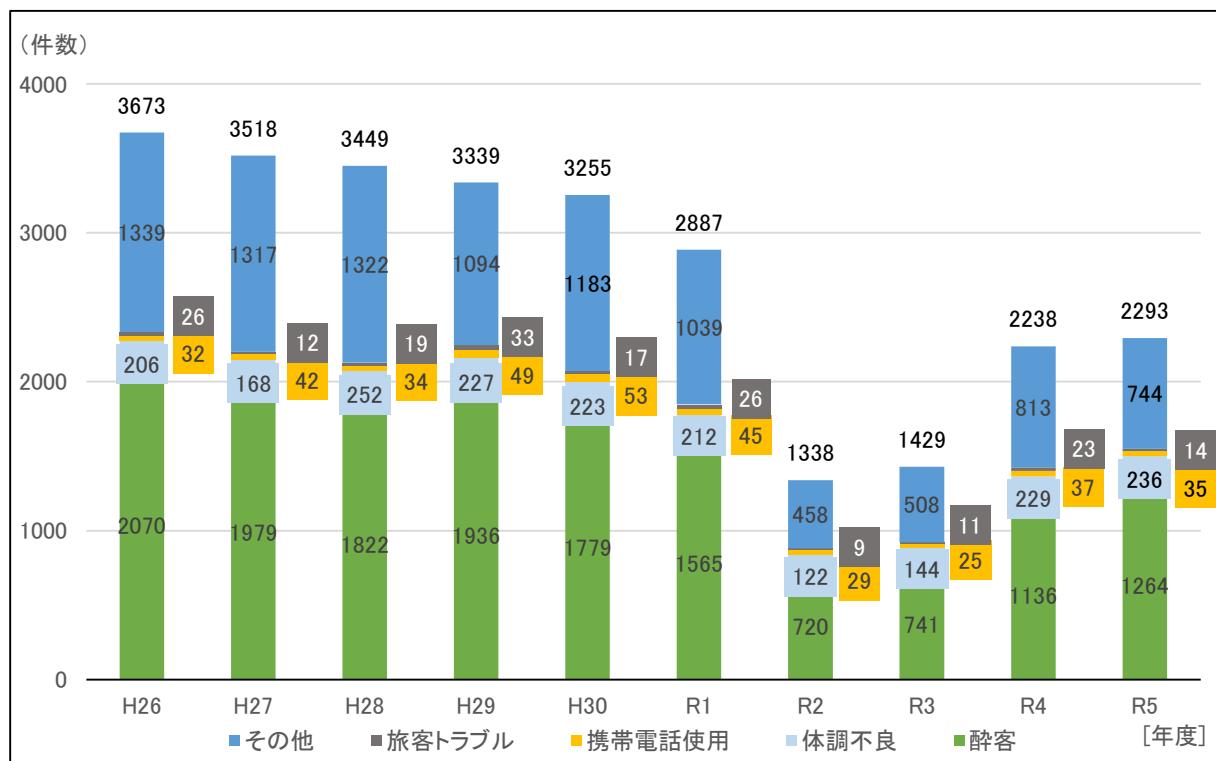


図22:ホームからの転落の要因別件数の推移

※ ホームからの転落要因は、鉄道事業者が把握している件数である。

※ 以下のものは、ホームからの転落の要因別件数に含まない。

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

②自殺等故意に線路に降りたもの

(4) 駅ホームドアの整備に関する状況

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

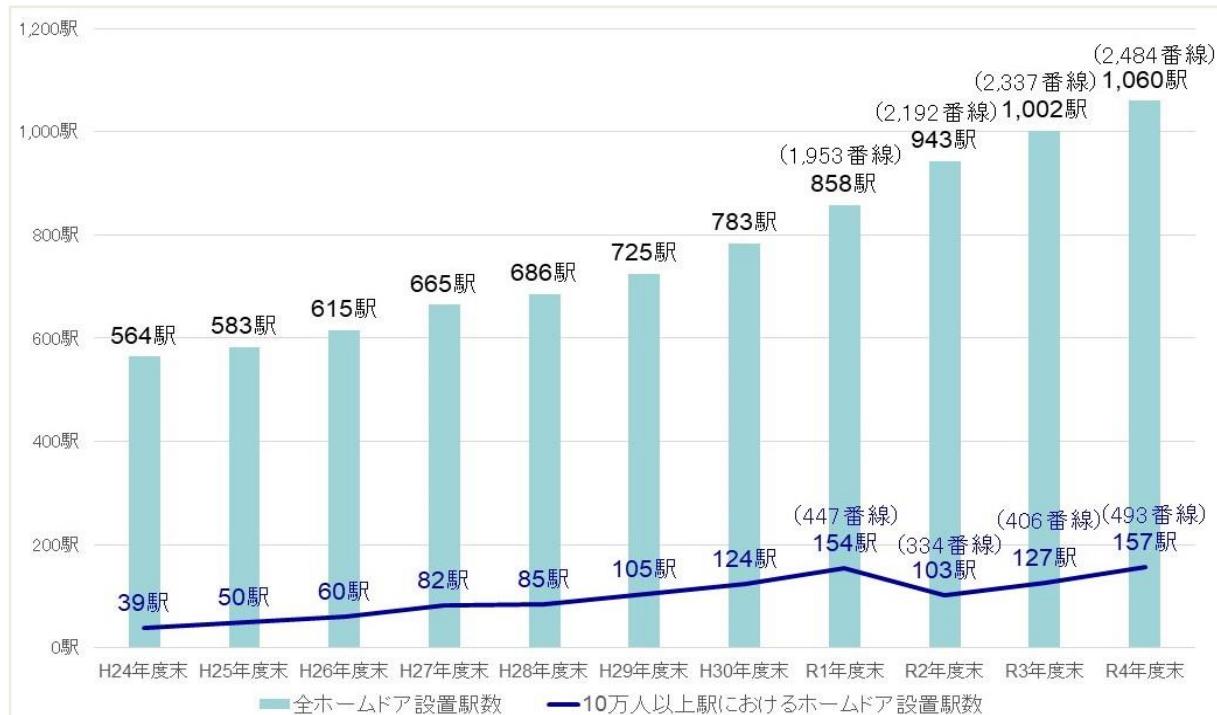


図23:ホームドア設置駅数の推移

※ 新型コロナウィルスの影響により、鉄道使用者が減少したことから、令和2年度における「10万人以上駅におけるホームドア設置駅数(番線数)」が減少した。

※ ホームドア設置番線数については令和元年度より集計している。

3 インシデントに関する事項

- ・インシデント(運転事故が発生するおそれがあると認められる事態)は、平成13年10月より鉄軌道事業者から国への報告が義務付けられています。
- ・令和5年度に発生したインシデントは35件で、このうち4件(11.4%)が運輸安全委員会の調査対象¹となりました。

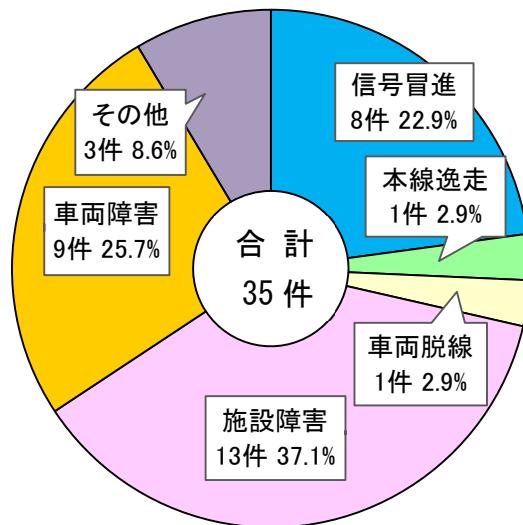


図24: インシデントの発生件数(令和5年度)

表5: インシデントの内訳(令和5年度)

		閉そく違反	信号違反	信号冒進	本線逸走	工事違反	車両脱線	施設障害	車両障害	危険物漏えい	その他	合計
令和5年度				8	1		1	13	9		3	35
参考	令和4年度		1	6	1			16	10		3	37
	5年平均 (R1～R5年度)	0.2	0.4	3.2	0.4	0.2	1.2	12.0	9.6		3.0	30.2

閉そく違反　閉そく(軌道事業においては、保安方式)の取扱いを完了しないうちに、当該閉そく区間(軌道事業においては、保安区間)を運転する目的で列車(軌道事業においては、本線路を運転する車両)が走行した事態をいう。

信号違反　列車の進路に支障があるにもかかわらず、当該列車に進行を指示する信号が現示された事態又は列車に進行を指示する信号を現示中に当該列車の進路が支障された事態をいう。

信号冒進　列車(軌道事業においては、本線路を運転する車両)が停止信号を冒進し、当該列車(車両)が本線における他の列車又は車両の進路を支障した事態をいう。

本線逸走　列車又は車両が本線を逸走した事態をいう。

工事違反　列車の運転を停止して行うべき工事又は保守の作業中に、列車が当該作業をしている区間を走行した事態をいう。

車両脱線　鉄道事業における車両が脱線した事態であって次に掲げるものをいう。

イ 本線において車両が脱線したもの

ロ 側線において車両が脱線し、本線を支障したもの

ハ 側線において車両が脱線したものであって、側線に特有の設備又は取扱い以外に原因があると認められるもの

施設障害　鉄道線路、運転保安設備等に列車の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態をいう。

車両障害　車両の走行装置、ブレーキ装置、電気装置、連結装置、運転保安設備等に列車(軌道事業においては、本線路を運転する車両)の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態をいう。

危険物漏えい　列車又は車両から危険品、火薬類等が著しく漏えいした事態をいう。

その他の　前述に掲げる事態に準ずる事態をいう。

¹ 運輸安全委員会では、鉄道重大インシデント(鉄道事故の兆候)についても調査し、報告書を公表している。

(<http://www.mlit.go.jp/jtsb/index.html>)

表6：重大インシデントの概要

事業者	事案発生日	重大インシデントの概要	改善の概要
大井川鐵道	R5.11.28	家山駅を出発後、転てつ器付近を走行中に機関車と客車の連結器が分離し停車した。	運輸安全委員会が調査中。
一般財団法人 札幌市交通事業振興公社	R5.12.12	当該車両の運転士は、中島公園通停留場に停車中、業務連絡を行うため降車した。 降車中に、当該車両が赤信号の交差点に進入しているのを認めたため、運転士は直ちに乗車して停止させたが、約20m逸走していた。	運輸安全委員会が調査中。
熊本市	R6.1.5	交通局前停留場を出発直後、乗客から扉が開いているとの申告があったため、直ちに車両を停止させた。 当該車両に搭載されているドライブレコーダーを確認したところ、当該停留場出発時から扉が開き続けていたことが確認された。	運輸安全委員会が調査中。
熊本市	R6.2.23	段山村停留場～蔚山町停留場間を走行中、力行ができなくなり車両が停止した。運転士が車両を確認したところ中間ドアが開いていた。 当該車両に搭載されているドライブレコーダーを確認したところ、停留場間を走行中に扉が開いたことが確認された。	運輸安全委員会が調査中。

4 輸送障害に関する事項

4. 1 輸送障害の発生状況

- ・輸送障害(列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等)¹の件数は、長期的に増加傾向にあり、令和5年度は7,094件(対前年度比165件増)でした。
- ・鉄道係員、車両又は鉄道施設等(部内原因^{※1})に起因する輸送障害は、1,557件(輸送障害に占める割合21.9%、対前年度比24件増)でした。このうち、鉄道係員に起因するものが342件(同4.8%、同増減無し)、車両に起因するものが730件(同10.3%、同17件減)、施設に起因するものが485件(同6.8%、同41件増)でした。
- ・線路内立入り等(部外原因^{※2})による輸送障害は、3,669件(輸送障害に占める割合51.8%、対前年度比42件増)でした。このうち、自殺によるものが482件(同6.8%、同45件減)、動物によるものが1,369件(同19.3%、同25件減)でした。
- ・風水害、雪害、地震等の自然災害による輸送障害(災害原因^{※3})は1,868件(輸送障害に占める割合26.3%、対前年度比99件増)でした。このうち、風水害によるものが880件(同12.4%、同129件増)、雪害によるものが162件(同2.3%、同126件減)、地震によるものが71件(同1.0%、同47件増)でした。
- ・なお、運転事故に伴う列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等については、運転事故との重複を避けるため、輸送障害として計上していません。

※1 部内原因：鉄道係員、車両又は鉄道施設に起因するもの。

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

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

¹ 鉄道事業法第19条等に基づき、鉄道事業者が国へ届け出ることとしている。

以下、輸送障害件数の推移を示す。

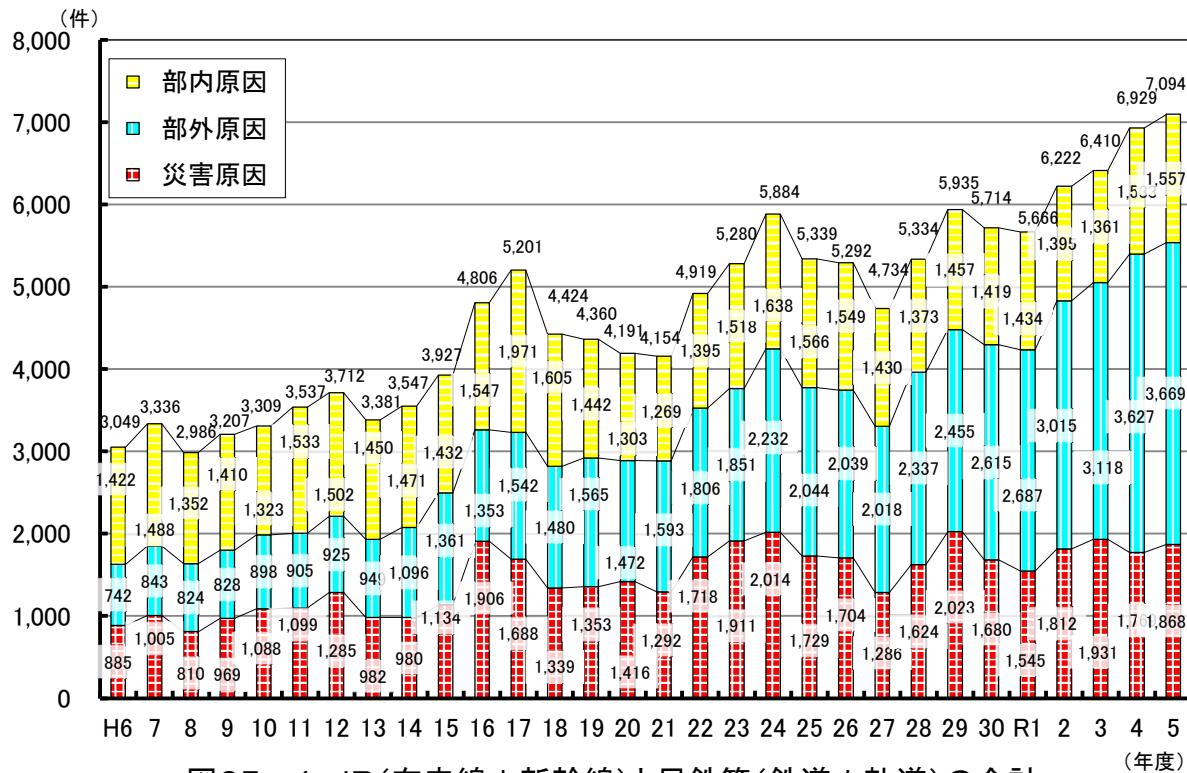


図25-1:JR(在来線+新幹線)と民鉄等(鉄道+軌道)の合計

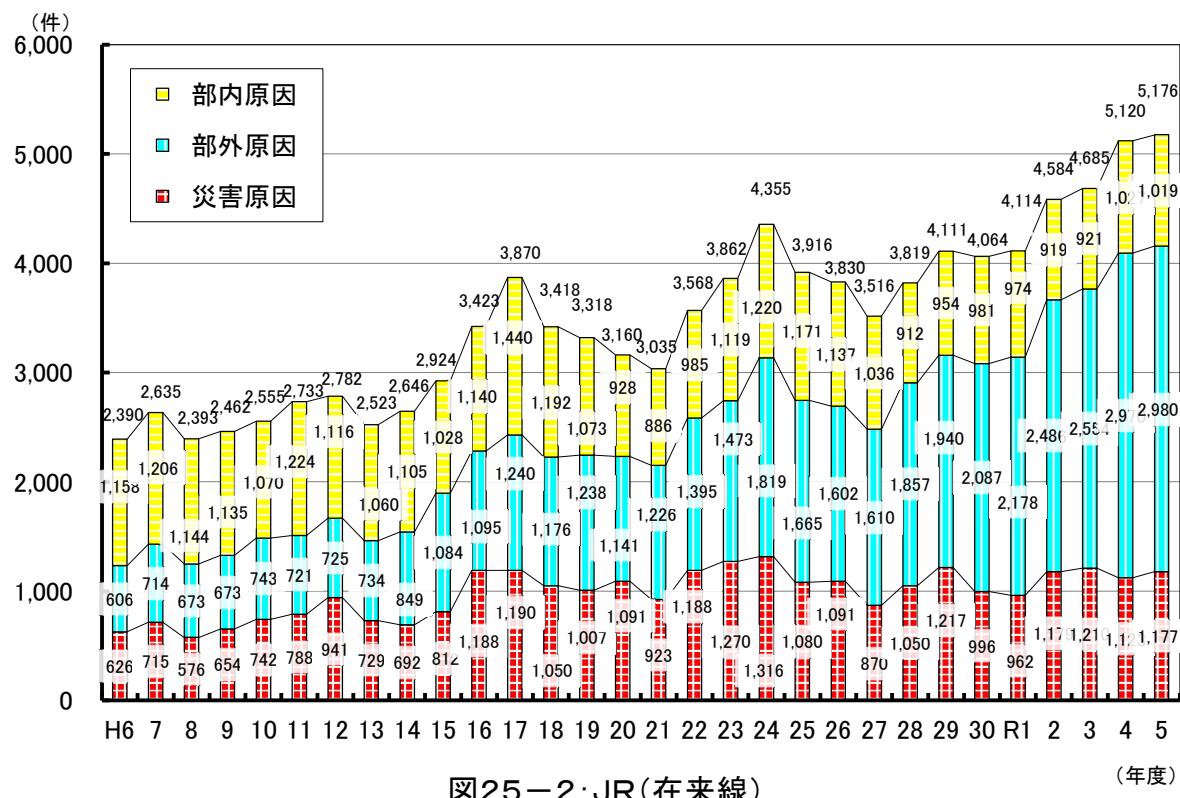
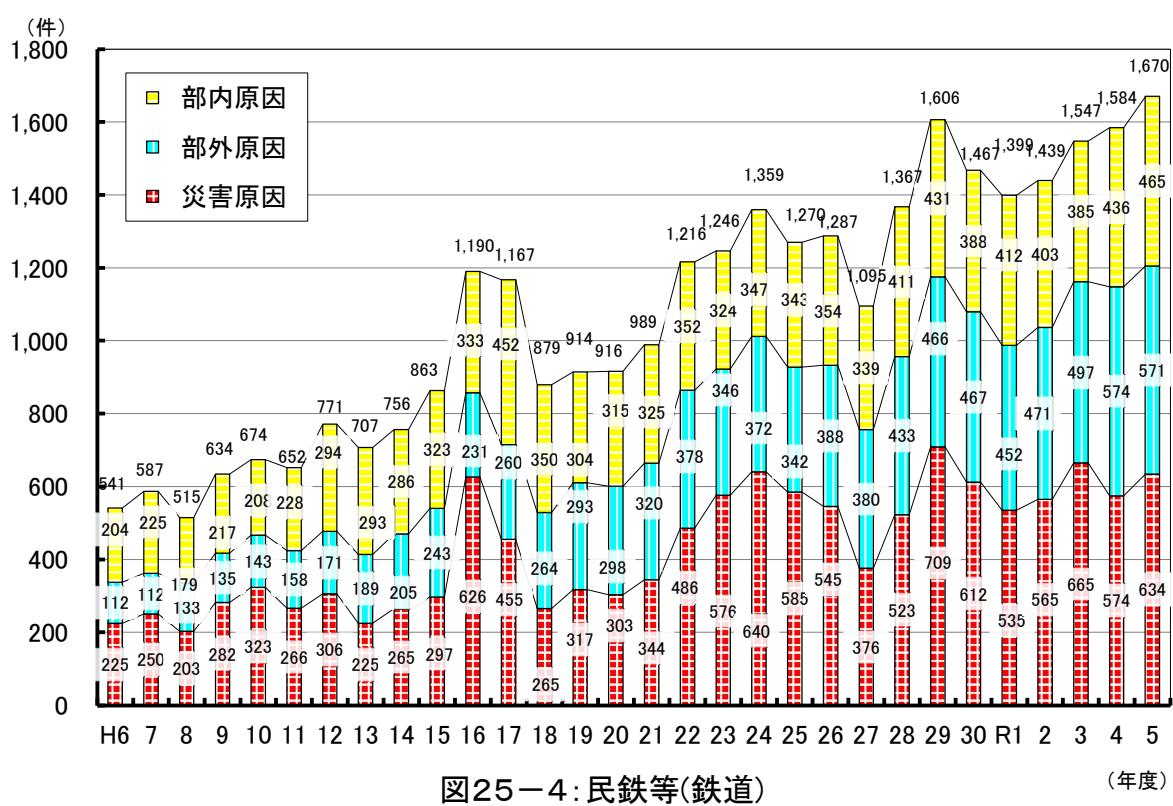
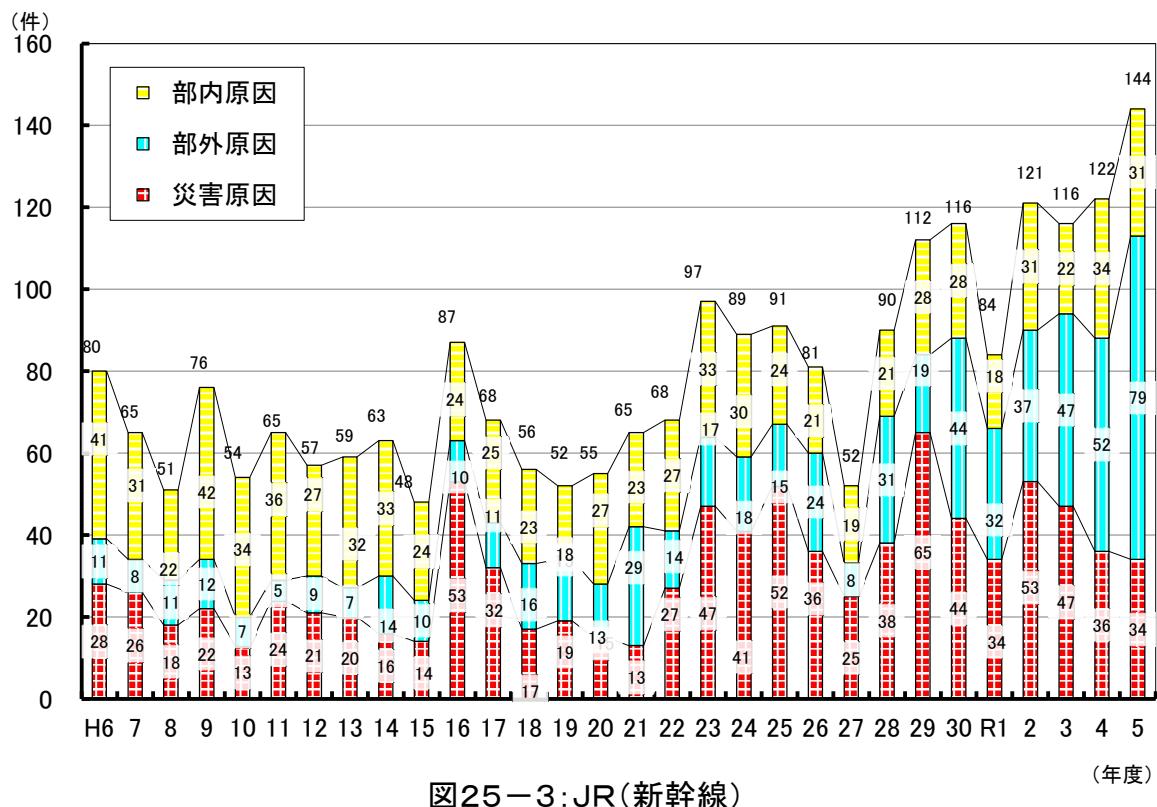


図25-2:JR(在来線)



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

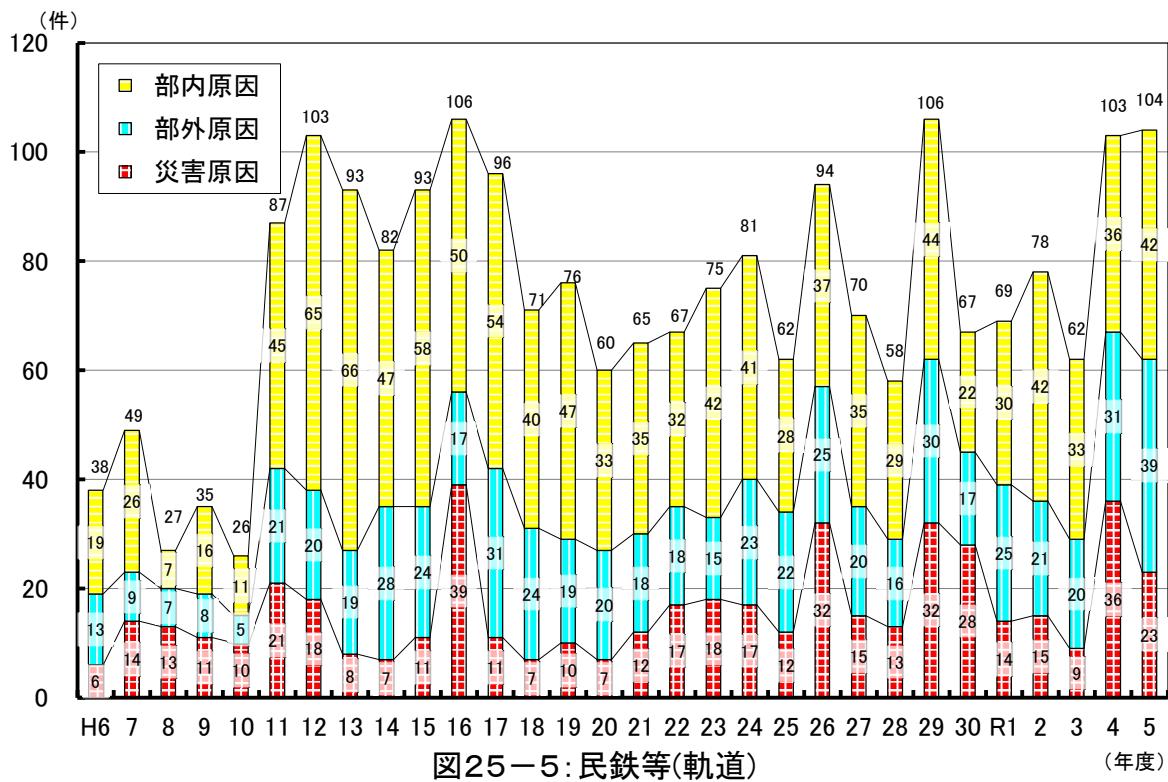


図25-5: 民鉄等(軌道)

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

表7: 事業者区分別の輸送障害件数(令和5年度)

(件)

事業者区分	原因					部外原因	災害原因	合計
	鉄道係員	車両	鉄道施設	その他	小計			
JR(在来線)	273	480	266		1019	2,980	1,177	5176
JR(新幹線)	8	12	11		31	79	34	144
民鉄等	55	220	190		465	571	634	1670
大手民鉄※1	16	43	42		101	289	86	476
公営※2	1	3	12		16	11	5	32
新交通・モノレール	1	11	16		28	7	15	50
中小民鉄※3	37	163	120		320	264	528	1112
路面電車※4	6	18	18		42	39	23	104
合計	342	730	485	0	1557	3669	1868	7094
地域鉄道(再掲)※5	31	153	115		299	230	449	978
地域鉄道(鉄道)	25	141	103		269	206	431	906
地域鉄道(路面電車)	6	12	12		30	24	18	72

※1 大手民鉄:西武鉄道(山口線)を含む。

※2 公営:東京都交通局(上野懸垂線及び日暮里・舎人ライナー)を含み、東京都交通局(荒川線)を除く。

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

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

※5 地域鉄道:一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことを地域鉄道といい、その運営主体は、JR、一部の大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターである。これらのうち、中小民鉄(49事業者)及び第三セクター(47事業者)を合わせて地域鉄道事業者(96事業者)と呼んでいる(令和6年4月1日現在)。

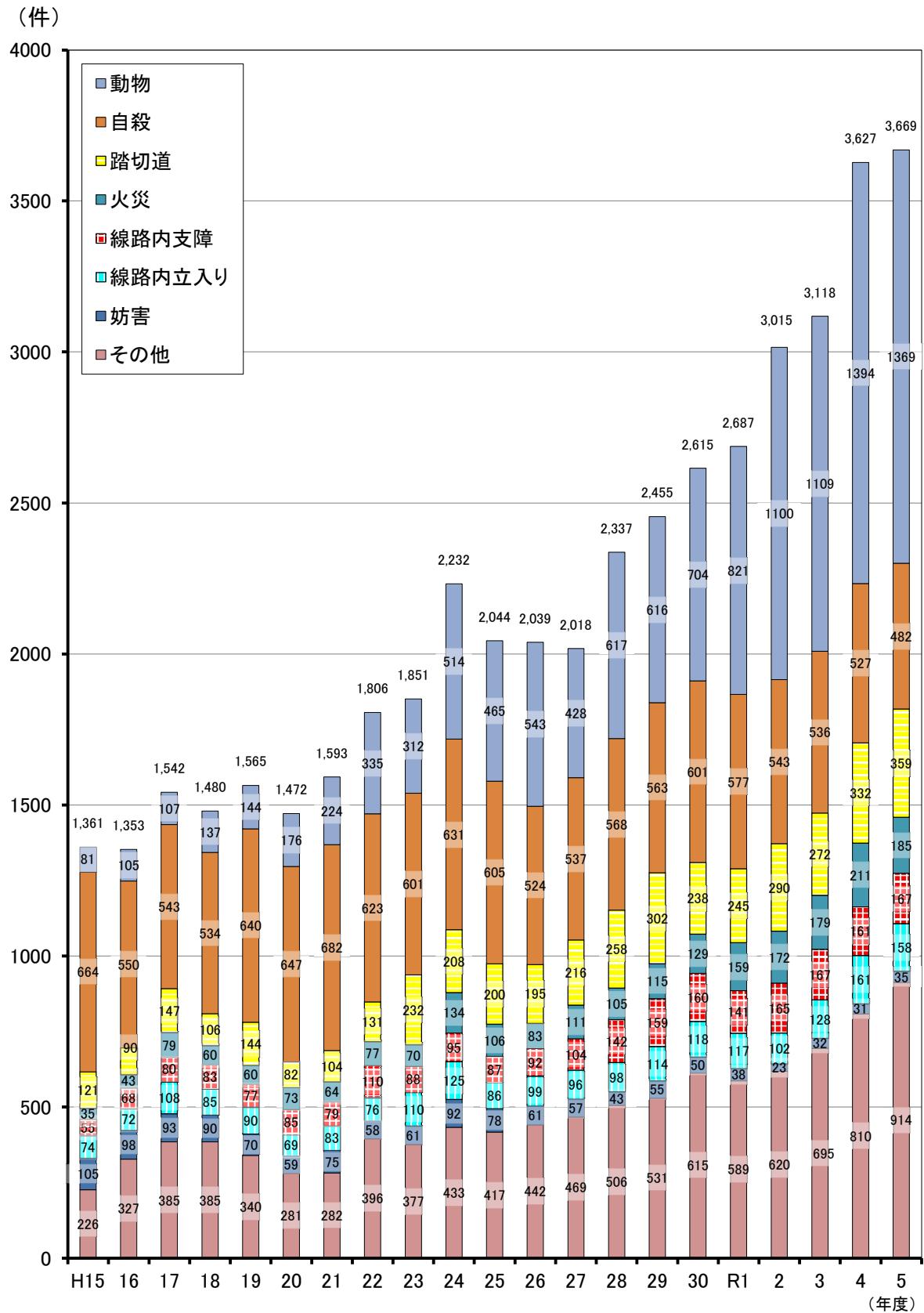


図26:輸送障害(部外原因)の内訳

5 鉄道に係る電気事故に関する事項

- 令和5年度の電気事故は、9件でした。

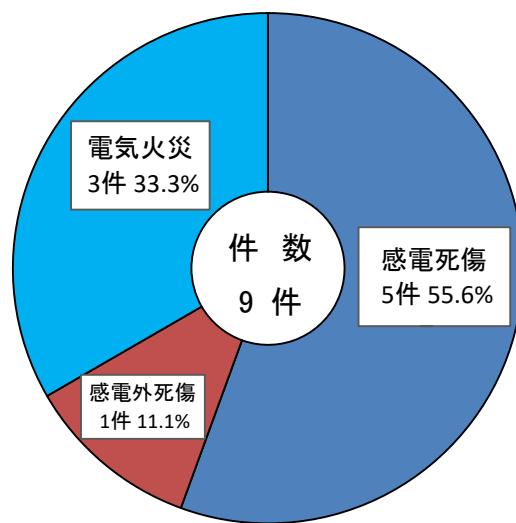


図27：鉄道に係る電気事故の発生状況(令和5年度)

表8：鉄道に係る電気事故の内訳(令和5年度)

		感電死傷事故	感電外死傷事故	電気火災事故	供給支障事故	合計
令和5年度		5	1	3	0	9
参考	令和4年度	8	0	4	2	14
	5年平均 (H30～R4年 度)	6. 8	0. 4	3. 6	1. 4	12. 2

6 鉄道に係る災害に関する事項

(1) 鉄道施設の災害被害額

- ・鉄道事業者は、被害額が1千万円以上の災害が発生した場合には、鉄道事故等報告規則第8条に基づき、当該災害に対する応急処置が完了した後10日以内に、国へ報告することが義務づけられています。
- ・被害額については、令和6年3月末までに、各事業者から報告のあった応急工事又は復旧工事に要した費用を集計したものであり、令和6年3月末時点での工事中のもの（JR九州肥薩線、くま川鉄道湯前線、JR東日本米坂線、JR西日本美祢線等）は、含まれておらずません。

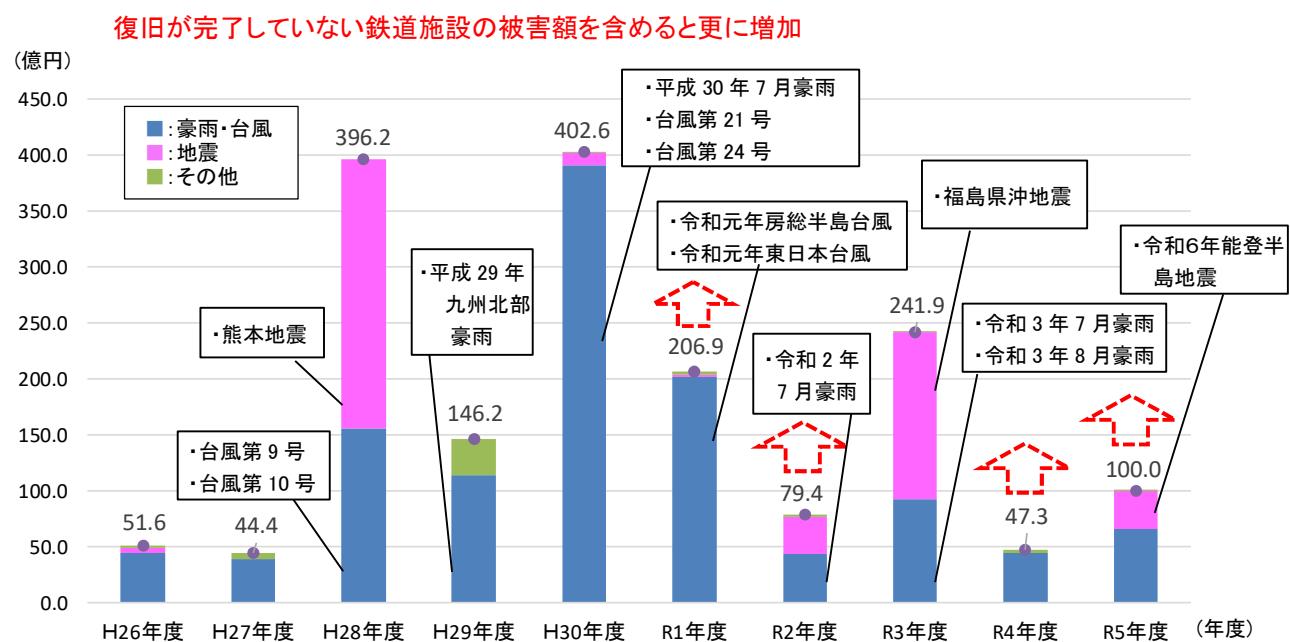


図28：自然災害による鉄道施設の被害額の推移(過去10年間)

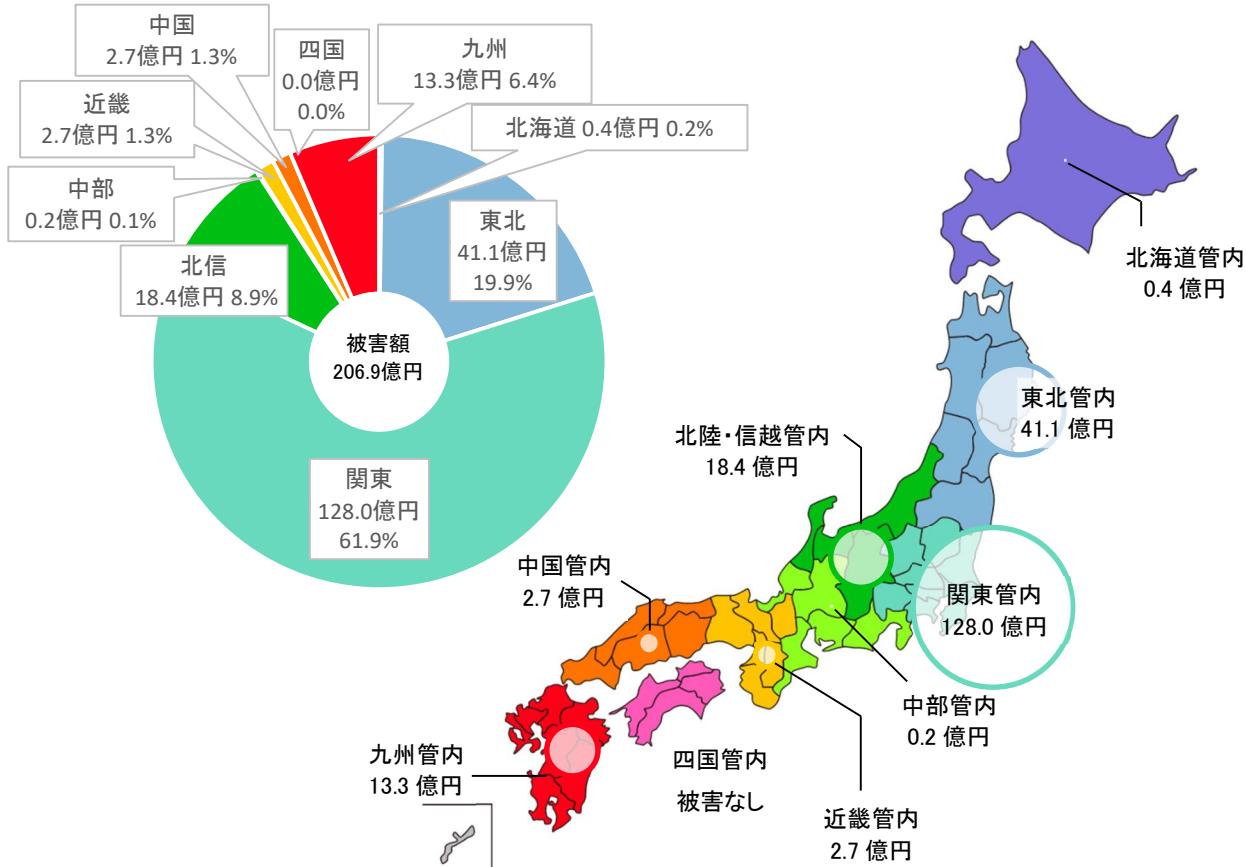


図29－1： ブロック毎・被害額※に基づく整理(令和元年度)

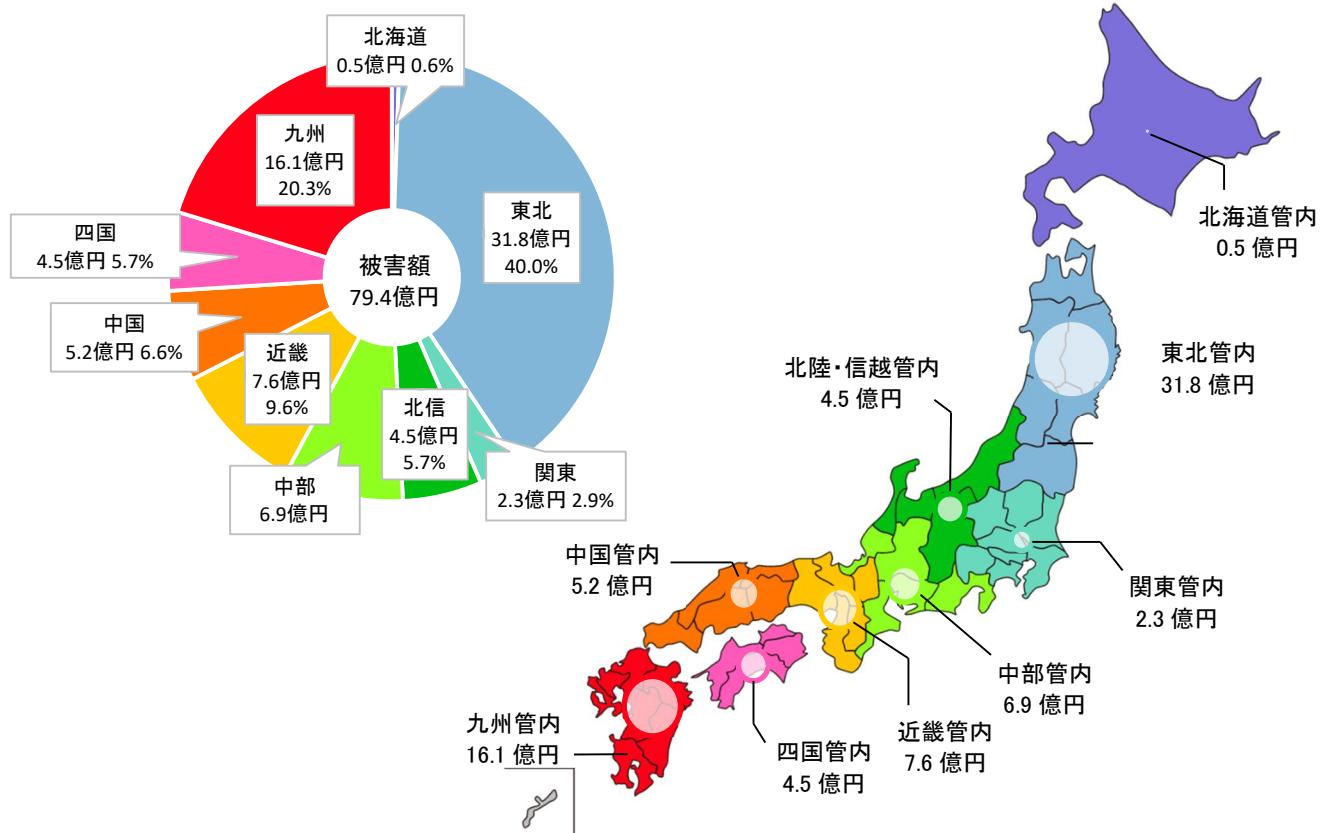


図29－2： ブロック毎・被害額※に基づく整理(令和2年度)

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

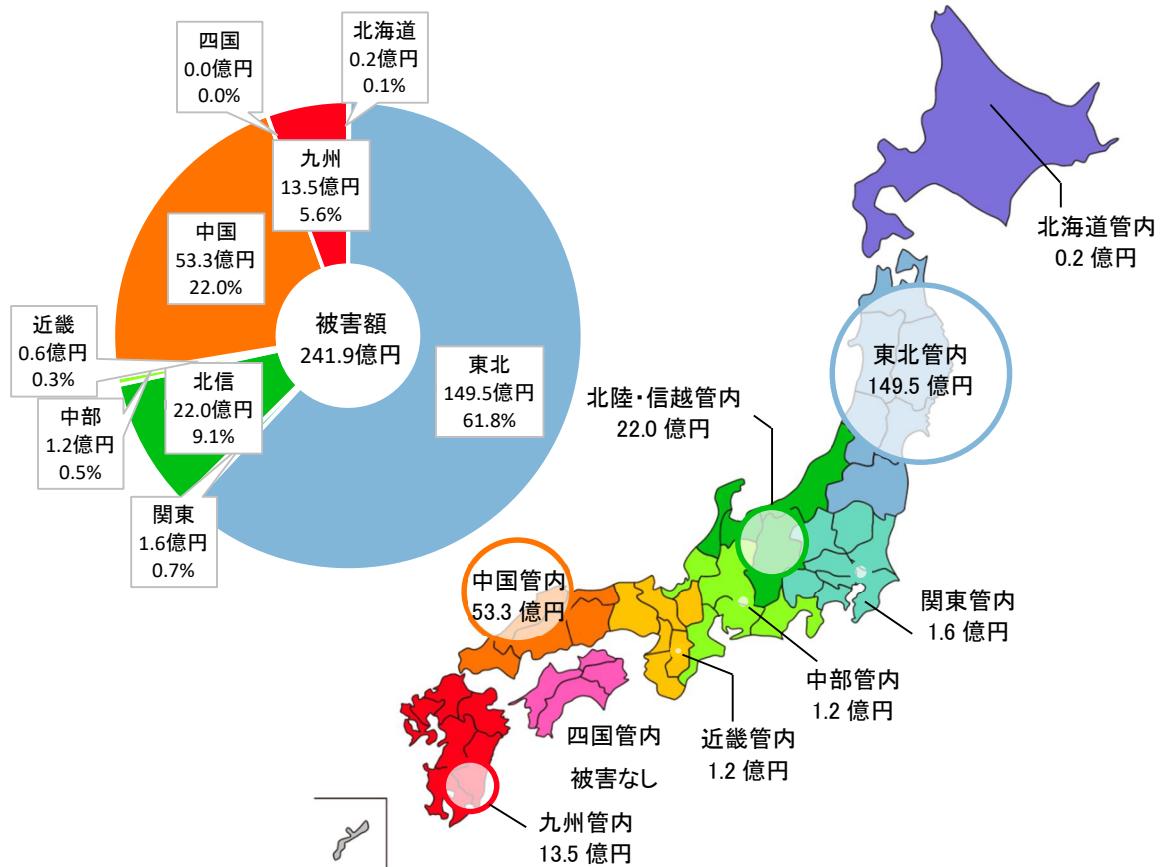


図29－3： ブロック毎・被害額※に基づく整理(令和3年度)

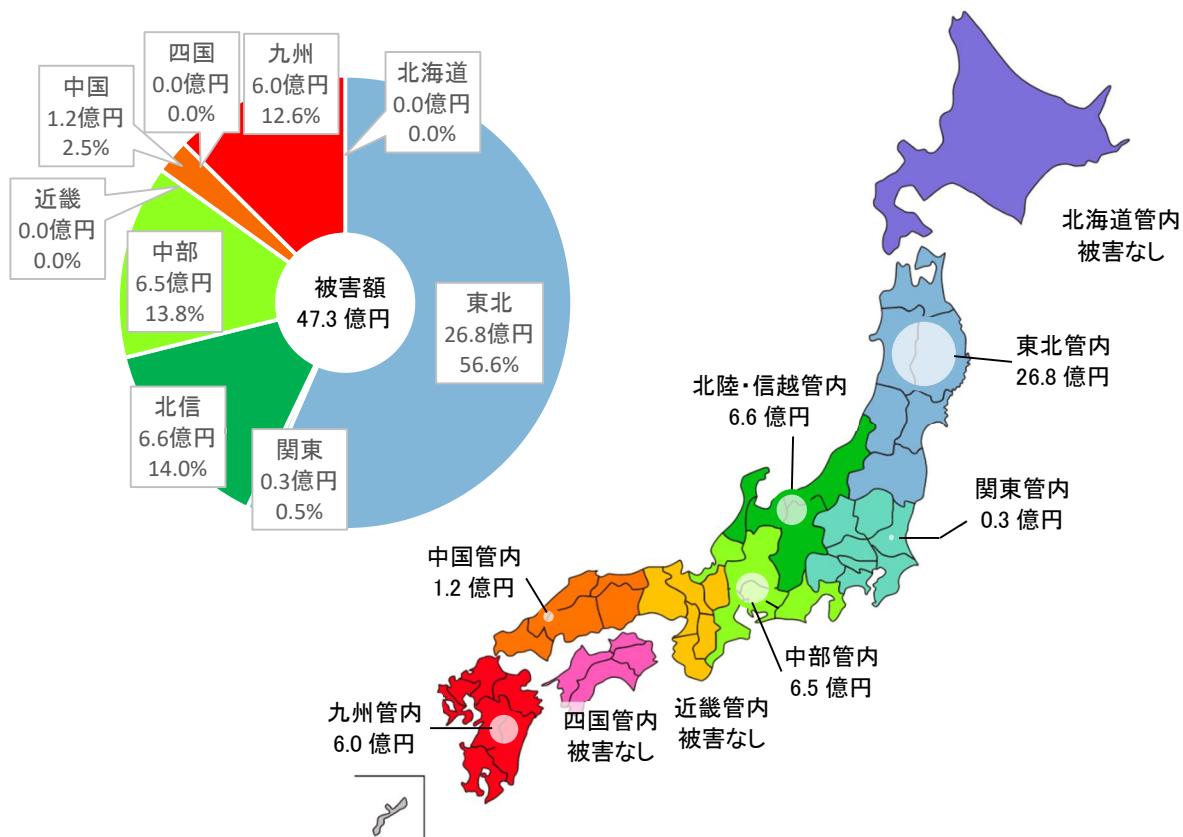


図29－4： ブロック毎・被害額※に基づく整理(令和4年度)

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

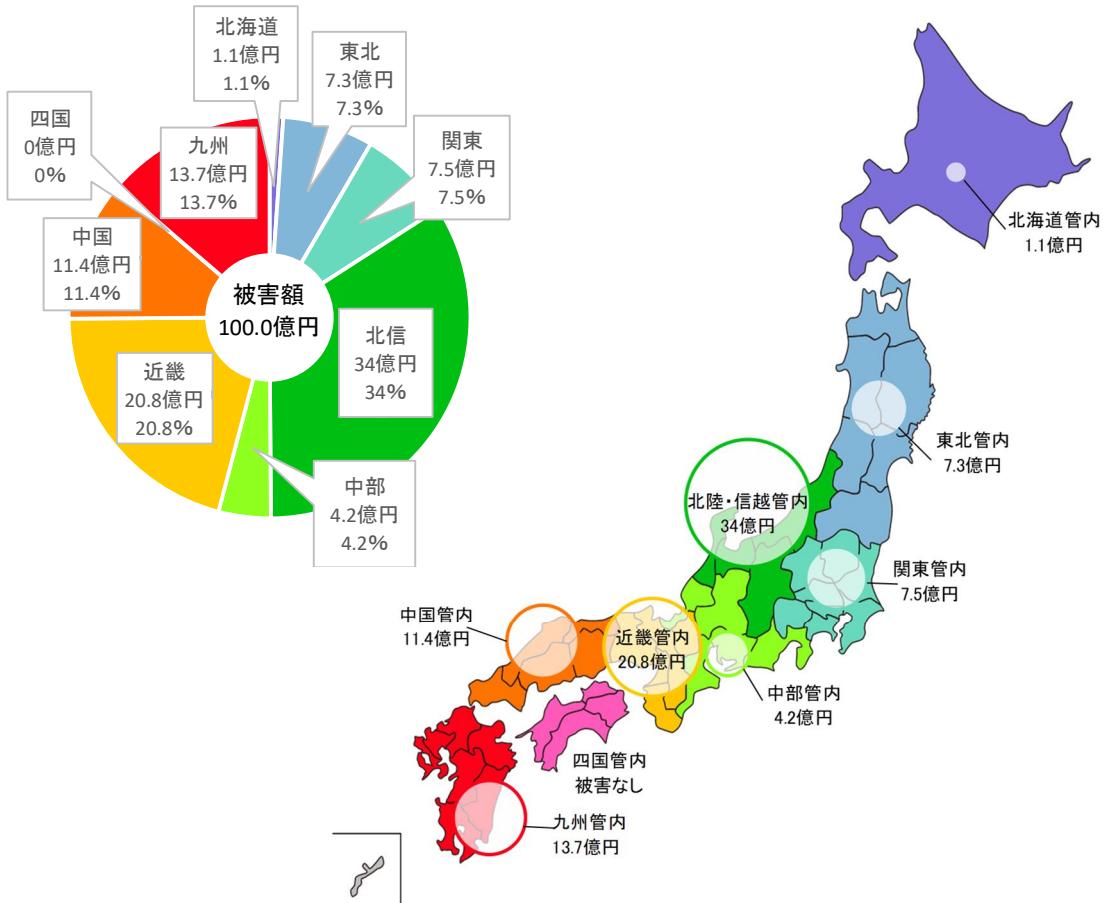


図29-5：ブロック毎・被害額^{*}に基づく整理(令和5年度)

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

(2) 鉄道施設の被災状況等

・過去5年間の主な災害における鉄道施設の被災状況等は、下表のとおりです。

表9：鉄道施設の被災状況等(令和元年度～令和5年度)

年度	災害名	被災した路線数	被害額
令和元年度	令和元年房総半島台風	9事業者 23路線	約2億円
	令和元年東日本台風	14事業者 33路線 うち橋りょう被害(流失等) 4事業者 5路線 5橋りょう	約180億円
令和2年度	令和2年7月豪雨※1	13事業者 20路線 うち橋りょう被害(流失等) 2事業者 3路線 4橋りょう	約38億円
令和3年度	令和3年7月豪雨	4事業者 7路線	約42億円
	令和3年8月豪雨	9事業者 16路線 うち橋りょう被害(流失等) 3事業者 3路線 3橋りょう	約45億円
	令和4年3月福島県沖地震	2事業者 4路線	約148億円
令和4年度	令和4年8月豪雨※1	5事業者 11路線 うち橋りょう被害(流失等) 1事業者 3路線 4橋りょう	約33億円
	令和4年台風14号	2事業者 8路線	約5億円
	令和4年台風15号※1	3事業者 4路線	約3億円
令和5年度	令和5年台風2号	5事業者 5路線	約20億円
	令和5年6月29日からの大雨※1	3事業者 6路線 うち橋りょう被害(流失等) 1事業者 2路線 2橋りょう	約16億円
	令和5年台風13号	3事業者 3路線	約6億円
	令和6年能登半島地震※1	7事業者 10路線	約34億円

※1 復旧が完了していない鉄道施設の被害額を含めると更に増加する。

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

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

7 輸送の安全に関する行政指導等に関する事項

7. 1 保安監査の実施状況

- ・国土交通省では、鉄軌道輸送の安全を確保するための取組が適切であるかどうか、施設及び車両の管理及び保守並びに運転取扱いが適切であるかどうかについて、保安監査を実施しています。
- ・令和5年度は、全国218鉄軌道事業者(令和6年3月末現在)のうち、保安監査を62の鉄軌道事業者に対して計68回実施し、その結果に基づいて24の鉄軌道事業者に対して文書による行政指導を計25件行い、改善を求めました。
- ・このうち、計画的な保安監査を計63回実施し、その結果に基づいて文書による行政指導を計20件行いました。また、計画的な保安監査のほか、特に必要があると認められる場合に行う保安監査を計5回実施し、その結果に基づいて文書による行政指導を計5件行いました。
- ・なお、JR 北海道に対して平成26年1月に事業改善命令で示した「JR 北海道が講ずべき措置」については、平成30年度末までの5年程度の間、常設の監査体制により保安監査を実施し、法令遵守や安全意識が向上したこと等を確認しました。更なる安全確保のため、引き続き通常の保安監査を継続的に実施し、その後の取り組み状況等を確認しています。

表10：特に必要があると認められる場合に行う保安監査の結果に基づく
行政指導の実施状況(令和5年度)

事業者	文書発出日	行政指導の概要
富山地方鉄道	R5.6.7	<p>【北陸信越運輸局】</p> <p>令和5年4月11日に本線越中佐原駅～越中三郷駅間において、列車が作業に従事していた貴社の保線作業員に接触し、その後、保線作業員が死亡する鉄道人身障害事故を発生させた。</p> <p>本事故を踏まえて、貴社に対して、令和5年4月17日及び18日に保安監査を実施したところ、記1. 及び記2. のとおり改善を要する事項が認められたことから、記3. のとおり所要の措置を講ずるよう指示。</p> <p>1. 貴社は、技術関係従事員の触車事故を防止するため、安全上必要な措置等について、鉄道・軌道事業安全管理規程第24条の関係規程として「技術関係従事員触車事故防止要領」(以下「事故防止要領」という。)を策定している。しかしながら、事故防止要領の遵守状況について確認したところ、以下の事實を確認した。</p> <p>(1)列車見張員関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 事故防止要領では、列車見張員は列車見張りの業務に専念し、列車等が接近した場合、直ちに作業責任者に待避の通報又は合図を行わなければならないと規定されているが、列車見張員は合図旗等を携行することなく、レールのジャッキアップやバラストの補充等の軽作業を行っており、作業責任者に待避の通報等を行わなかったこと。 ② 事故防止要領では、列車見張員の見張り位置について、見通し距離を500m確保することと規定されているが、見通し距離は約100m～200mであったこと。 ③ 事故防止要領では、見通し距離が確保できない場合は、中継見張員を配置することと規定されているが、上記②のとおり見通し距離が確保されていないにも関わらず、中継見張員を配置していなかったこと。 ④ 事故防止要領では、作業集団直近の列車見張員の立哨位置は、作業集団から約10m離れた位置と規定されているが、バラストの補充等の軽作業を行うため、作業集団に近接した約1～2mの位置であったこと。 <p>(2)作業責任者関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 事故防止要領では、作業責任者は作業表示標を作業箇所の前後200mかつ運転士から見やすい位置に建植しなければならないと規定されているが、作業表示標を建植していなかったこと。 ② 事故防止要領では、作業責任者は列車見張員を兼務してはならないと規定されているが、作業責任者は列車見張員を兼務していたこと。 <p>(3)点呼執行者関係</p> <p>事故防止要領では、点呼執行者が乗務員の点呼時において、線路内作業及び作業位置等を周知することが規定されているが、点呼執行者は当該列車の乗務員に周知していなかったこと。</p> <p>2. 実施基準管理規程第10条に基づく教育及び訓練について、作業責任者等に対して、事故防止要領を網羅した教育及び訓練を実施していなかったことを確認した。</p> <p>さらに、「作業時における触車事故の防止について」(平成10年1月22日付け中運鉄運第12号、中運鉄技一第2号、中運鉄技二第7号)において、列車見張員は列車見張りに専念させ、その他の作業に従事させないと通達していたにもかかわらず、列車見張員がバラストの補充等の軽作業を行うことが常態化していたことを確認した。</p> <p>3. 上記のとおり、今般、貴社において鉄道輸送の安全に影響を及ぼす重大な違反行為が生じたことについて、安全管理体制が有効に機能していないことが認められたことから、以下のとおり所要の措置を講ずることを指示する。</p> <p>(1)同安全管理規程第24条に規定する事故防止要領や関係規程が形骸化していないか実態を検証した上で、事故防止要領等を必要により見直すこと。</p> <p>なお、事故防止要領等を見直す場合にあっては、「軌道内等の作業における列車との接触災害防止のためのガイドライン」(平成11年9月17日付け中運鉄運第187号、中運鉄技一第110号、中運鉄技二第84号)を再認識し、当該ガイドラインの趣旨の徹底を図り対応策を講じること。</p> <p>(2)本事故を踏まえ、作業責任者等に対して触車事故防止に関する安全意識の再徹底並びに事故防止要領等の遵守に係る教育を行うこと。</p> <p>(3)二度と同種事故を再発させないために、線路内に立ち入る作業等を行う場合の安全確保に係る管理体制について検証し、触車事故防止が確実に遂行されるよう安全管理体制の見直しを図ること。</p>

事 業 者	文書発出日	行政指導の概要
高松琴平電気鉄道	R5.6.30	<p>【四国運輸局】</p> <p>令和5年4月11日に長尾線花園駅から林道駅間の上福岡踏切道において、踏切遮断機が遮断していない状態で列車が踏切内に進入し、停止した事象を発生させた。</p> <p>貴社においては、令和3年1月28日、同年12月3日、令和4年2月8日及び同年4月14日にも同種事象を発生させ、再発防止対策を進めていたにもかかわらず、今般、本事象を発生させた。</p> <p>このことを踏まえて、貴社に対して、令和5年4月13日、14日及び26日に保安監査を実施した。その結果、下記のとおり改善を要する事項が認められたことから、所要の措置を講ずるよう指示。</p> <p>1. 本事象の原因は、踏切制御用の電源を供給している柱上変圧器の2次側ヒューズが破断したため、踏切遮断機が遮断しなかったとの報告があった。</p> <p>電気設備実施基準第67条に規定する電気設備の定期検査の実施状況等について、以下の事実を確認した。</p> <p>(1) 令和3年度のヒューズの検査結果記録を確認したところ、すべて「良」との記載であった。しかしながら、本事象の緊急の再発防止対策として全数交換を行った同型のヒューズを確認したところ、本事象で破断したヒューズ以外にも4個のヒューズに損傷があったこと。また、メーカー推奨のヒューズの耐用年数を大幅に超えて使用しているもののが多数あったこと。</p> <p>(2) ヒューズの検査の際に流用している「柱上変圧器取替時のマニュアル」について、ヒューズ自体を検査するように規定されていなかったこと。</p> <p>(3) 電気係員に対する教育及び訓練について、令和2年1月に同マニュアルを用いた柱上変圧器の取替訓練を実施したものの、それ以降、同訓練を実施していなかったこと。</p> <p>よって、同種事象が多発しているなか、踏切障害事故を発生させる前に、確実にヒューズが破断した原因を追究するとともに、ヒューズの検査方法及び管理方法を見直すなど、適切に電気設備を維持管理すること。この際、ヒューズの交換の基準等を検討すること。</p> <p>この検討結果を踏まえ、同マニュアルの内容を見直し改正するとともに、電気係員に対して電気設備の検査等が適切に行えるよう必要な教育及び訓練を実施すること。</p> <p>2. 電気設備の定期検査について、実施基準に従った取扱いが以下のとおり行われていない事実を確認した。</p> <p>(1) 改正前の運転保安設備実施基準第71条に規定する定期検査関係</p> <p>① 令和4年度の踏切保安装置の定期検査(検査周期3ヵ月)のうち一部の踏切保安装置について、検査基準日から起算した許容期間に至る前に検査を実施していたこと。</p> <p>② 令和4年度の信号装置の定期検査(検査周期3ヵ月)について、一部の信号機の検査結果が記録されていなかったこと。</p> <p>③ 令和元年度及び令和3年度の無線装置の定期検査(検査周期5年)について、検査結果が記録されていなかったこと。</p> <p>(2) 電気設備実施基準第67条に規定する配電線路の定期検査(検査周期3ヵ月)について、同実施基準第67条別表第10「電力設備検査方法」に規定する「避雷器の異常の有無」の検査項目が3ヶ月配電線路点検簿に記載されておらず、同項目の検査結果が記録されていなかったこと。</p> <p>よって、定期検査の許容期間内での実施及び検査結果の確認について、実施基準に従った取扱いが確実に行われるよう管理方法及び体制を改善すること。</p>
高松琴平電気鉄道	R5.12.19	<p>【四国運輸局】</p> <p>令和5年4月11日に長尾線上福岡踏切道において、踏切遮断機が遮断していない状態で列車が踏切内に進入した事象(以下「踏切無遮断」という。)の発生を受け、貴社に対して、同年4月13日、14日及び26日に保安監査を実施した結果、同種事象の再発防止ための対策を講ずるよう指示したところである。</p> <p>これに対する再発防止の検討を進めていたにもかかわらず、令和5年7月13日に琴平線下所川第一踏切道で、同年8月19日に琴平線円座踏切道で同種事象を発生させた。</p> <p>これを受けて、貴社に対して、令和5年8月23日、24日及び25日に保安監査を実施したところ、下記のとおり過去に発生させた踏切無遮断の対策に関し、改善を要する事項が認められたことから、所要の措置を講ずるよう指示。</p> <p>1. 令和2年度に保安監査を実施し、令和3年3月31日付け四運鉄監第22号「保安監査の結果について」で改善措置を講ずるよう指示したところ、令和3年6月30日付け高琴鉄技電発第14号「保安監査結果の改善指示事項に対する措置について(報告)」において、踏切保安設備の検査は、運転保安設備実施基準第72条に基づく別表「信号通信設備検査方法」に加え、新たに作成した「踏切点検マニュアル」(以下「マニュアル」という。)に基づき実施するとしていたが、踏切無遮断の再発防止対策であり、マニュアルの一部である「遮断桿最大上昇時の回路制御器点検方法」を実施していなかったことを確認した。</p> <p>また、マニュアルに関する教育・訓練については、マニュアル作成時の臨時教育1回のみの実施であり、その後、定期的な教育・訓練が実施されていなかったことを確認した。</p> <p>よって、現時点で未実施の検査がある場合には速やかに実施するとともに、検査に関する教育・訓練の実施方法についても検討し、適切な検査を今後も継続的に実施するための体制を構築すること。</p>

事 業 者	文書発出日	行政指導の概要
弘南鉄道	R6.1.23	<p>【東北運輸局】</p> <p>令和5年8月6日に大鰐線大鰐駅から宿川原駅間において列車脱線事故を発生させた。原因は運輸安全委員会で調査中であるが、事故後に貴社が軌道状態を確認する中でレール摩耗量が交換基準に達していたことが確認された。</p> <p>これを受け、貴社に対し令和5年12月13日、14日及び15日に保安監査を実施したところ、下記1.から4. のとおり改善を要する事項が認められたことから、改善措置を講ずるよう指示</p> <p>1. 軌道施設実施基準第10条に規定する軌道の定期検査について、以下の(1)から(5)の事実を確認した。</p> <p>(1)一部区間ににおけるレール摩耗の検査について、レール摩耗測定器を使用することなく目視のみで実施していたため、レール交換基準に達していたにもかかわらず、適合と誤った判定をしていたこと、また、同測定器を用いていた箇所では同実施基準第6条に基づく軌道整備心得第63条に規定するレールの摩耗が限度値に達していたにもかかわらず、必要な補修を実施していなかったこと。</p> <p>(2)レール遊間の検査について、心得第34条に規定する1遊間が15mmを超過した箇所又は無遊間が3ヶ所以上連続した箇所が複数あったにもかかわらず、必要な補修を実施していなかったこと。</p> <p>(3)列車動搖検査について、「月1回実施するものとする。」とされているにもかかわらず、令和4年1月及び2月、同年12月から令和5年2月まで実施していなかったこと。</p> <p>(4)軌道の変位、レール遊間及び分岐器のレール摩耗の検査について、許容期間内に検査を実施していなかったこと。</p> <p>(5)同実施基準第14条に規定する軌道の整備基準値に達した箇所を再測定した結果や修繕した結果について、同実施基準第13条に記録、保管するものとされているにもかかわらず、一部を記録していなかったこと。</p> <p>よって、上記(1)から(5)について、実施基準等に基づく検査等が適切に実施されるよう改善を図ること。また、軌道の維持管理体制を見直すこと。</p> <p>2. 土木施設実施基準第9条に規定する施設の定期検査のうち、プラットホームの検査について、以下の(1)及び(2)の事実を確認した。</p> <p>(1)曲線に沿うプラットホームに対する建築限界について、軌道施設実施基準第23条に規定する建築限界を支障していたこと。(弘前東高前駅、弘前学院大前駅、千年駅、義塾高校前駅、石川駅及び鶴石駅)</p> <p>(2)(1)のほか、軌道施設実施基準第23条に規定する建築限界を支障していたこと。(津軽尾上駅及び平賀駅)</p> <p>よって、上記(1)及び(2)について、プラットホームが建築限界を支障しないよう、速やかに必要な措置を講ずること。また、実施基準等に基づく施設の保守管理が適切に実施されるよう改善を図ること。</p> <p>3. 軌道施設実施基準第8条に基づく軌道整備心得第4条に規定する線路巡視について、「本線路は毎週少なくとも1回巡視しなければならない。」とされているにもかかわらず、令和4年12月から令和5年2月まで実施していなかったことを確認した。</p> <p>よって、線路巡視について、実施基準等に基づく巡視が適切に実施されるよう改善を図ること。</p> <p>4. 上記のとおり、施設の保守管理において複数の改善を要する事項を確認した。</p> <p>また、施設の保守管理を行う工務区の係員の経験が浅いこと、現場の責任者が不在となっていたこと、さらに本社には保線関係の専門的知見を有した職員が在籍していなかったことから、施設の保守管理体制が脆弱であることを確認した。</p> <p>よって、施設の保守管理を確実に実施するため、管理者及び施設係員に対し必要な教育及び訓練を実施するとともに、社内の保守管理体制を強化すること。なお、今後、管理者及び施設係員に対する教育及び訓練の実施にあたっては、管理者及び施設係員の経験及び知悉度に応じて内容の見直しを図るとともに、外部組織が主催する研修や会議への参加及び専門機関等の積極的な活用を検討すること。</p>

事 業 者	文書発出日	行 政 指 導 の 概 要
小湊鉄道	R6.3.8	<p>【関東運輸局】</p> <p>貴社所属の運転士1名(以下「当該運転士」という。)が、仕業前のアルコール検知器を用いた検査を行わないまま、他の者が検査を替わり不正に合格として、列車又は車両(以下「列車等」という。)を操縦していた旨、令和6年1月15日に貴社から当局に報告があつた。</p> <p>これを受け、令和6年1月17日に保安監査を実施したところ、下記のとおり改善を要する事項が認められたことから、改善措置を講ずるよう指示。</p> <p>1. 運転取扱実施基準第9条の2に酒気帯びの有無の確認は、点呼執行者が運転士に対して仕業前後に正面で目視等によるほか、アルコール検知器を用いることと規定しているが、仕業前の点呼の際のアルコール検知器を用いた検査について、以下のとおり適切に行うことなく、当該運転士に列車等を操縦させていたことを確認した。</p> <p>(1)当該運転士は、点呼執行者が駅ホームで出発指示合図等のために駅務室を離れている間に、車掌にアルコール検知器を用いた検査を身替わりさせ、これを長期間繰り返し行っていた。</p> <p>(2)令和5年10月19日、当該運転士は、アルコール検知器を用いた検査を行った際、アルコールが検出される可能性があるため当該検知器の電源を切った。この行為を確認した点呼執行者から、再検査を指示されたにもかかわらず、これを拒否した。点呼執行者は、運行に支障をきたすと判断し、自らアルコール検知器を用いた検査を替わりに行った。</p> <p>よって、関係係員に対して、飲酒に関する安全意識の徹底並びに法令及び規程等の遵守に係る教育を実施するとともに、本社が現場の状況を的確に把握する体制を整備した上で、現場の実施状況を定期的に検証して、課題を整理し、必要な改善を行うとともに、改善の実効性が確保されるよう安全管理体制の強化を図ること。</p> <p>2. 通達「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準について」Ⅱ－1第10条関係4において、鉄道に関する技術上の基準を定める省令第10条に規定する列車等の運転に直接関係する作業を行う係員(以下「運転係員」という。)に対する教育及び訓練の実施並びに知識及び技能の確認(以下「教育及び訓練等」という。)は、実施要領を定めて行うことと規定しているが、実施要領に実施に関して必要な事項を規定していないことを確認した。また、教育及び訓練等の記録が保存されておらず、実施状況を把握し、管理できる状況でないことを確認した。</p> <p>よって、運転係員に対する教育及び訓練等に関する内容を実施要領に規定すること。また、教育及び訓練等の記録を保存するとともに、適切に実施状況を把握し管理すること。</p>

7.2 動力車操縦者養成所監査の実施状況

- ・国土交通省では、国土交通大臣が指定した動力車の操縦に関する講習を行う施設(以下「動力車操縦者養成所」という。)の管理及び運営が的確に行われているかどうかについて、動力車操縦者養成所監査を実施しています。
- ・令和5年度は、全国38動力車操縦者養成所(令和6年3月末現在)のうち、9の動力車操縦者養成所に対して監査を実施し、その結果に基づいて文書による行政指導を計1件行い、改善を求めました。

表11：行政指導の実施状況(令和5年度)

事業者	文書発出日	行政指導の概要
神戸市交通局	R5.8.10	<p>【近畿運輸局】</p> <p>令和5年7月7日に開講した第一類甲種電気車運転講習課程の受講者8名のうち2名が動力車操縦者養成所の入所前に動力車操縦者運転免許に関する省令第8条の2に基づく身体検査を実施していないことを確認した。</p> <p>よって、動力車操縦者養成所の入所前に身体検査が確実に行われる体制を確立すること。</p> <p>また、当該受講者2名に対する身体検査を速やかに実施し、当該課程を受講するのに必要な基準に適合していることを確認すること。</p>

7.3 行政処分の実施状況

- ・国土交通省では、鉄軌道事業について輸送の安全やその他公共の利益を阻害している事実があると認める場合は、鉄道事業法第23条に基づき鉄軌道事業者に対して事業改善の命令を発しています。
- ・令和5年度は、輸送の安全に関する事業改善命令はありませんでした。

表12：行政処分の実施状況(令和5年度)

事業改善の命令※1	0件
-----------	----

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

7.4 行政指導の実施状況

- ・国土交通省は、鉄軌道事業者に対して、重大な事故が発生した場合や、社会的な影響の大きい輸送障害が発生した場合等には、輸送の安全の確保等のため、事故等の報告に基づいて事故等の原因の究明や再発防止を求める等の行政指導を行っています。
- ・また、国土交通省は、事故等の再発防止を図るため、当該事故を発生させた事業者のみならず、必要に応じて関係する全国の鉄軌道事業者に対しても、安全確保のための行政指導を行っています。
- ・令和5年度は、下表の通り、文書による行政指導を計25件行いました。

表13：行政指導の実施状況(令和5年度)

事故等の報告に基づく行政指導の実施状況※1	4件
事故等の再発防止のための行政指導の実施状況※2	21件

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

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

表14：事故等の報告に基づく行政指導の概要(令和5年度)

事業者	文書発出日	行政指導の概要	改善の概要
土佐くろしお鉄道	R5.6.9	<p>鉄道の輸送の安全の確保について は、機会あるごとに注意喚起してきたところであり、令和5年6月1日付事務連絡「梅雨前線による大雨及び台風第2号に備えた安全輸送の確保について」にて、沿線の降雨状況の把握に努め、気象状況等を適確に判断しつつ、施設等への被害が予想される場合には、適切に運転規制を行うなど事前の対応に万全を期すよう指導したところであるが、6月2日中村線土佐白浜駅から有井川駅間において、斜面から流入した土砂に列車が乗り上げる列車脱線事故を発生させたことは誠に遺憾である。</p> <p>本件事故については、現在、運輸安全委員会において原因調査中であるが、土砂が流入し、脱線事故が発生した現場は、災害時の運転規制手続きを定める社内規程「災害時運転規制手続」において、降雨時の斜面崩壊に対し設定された規制区間に位置しているが、当該社内規程に基づく雨量計警報装置の監視が適切に行われなかつたことが要因のひとつであると考えられる。</p> <p>雨量計警報装置の監視が適切に行えなかつたのは、当該列車を最終列車とし、以後の運転を中止するための手配に追われ、雨量計警報装置への注意を欠いていたこと、また運転規制を要請する施設車両区長が、打合せのため雨量計警報装置が設置された執務室を離れていたため、結果的に当該区間を規制する雨量計の雨量が運転中止の値に達していながらも関わらず、当該列車は、現場付近を通常の速度で走行し脱線している。</p> <p>本件事故は、幸い乗客が全て下車した後に発生したが、一步間違えば多くの負傷者が生ずる恐れのある事態であった。</p> <p>現場最徐行等の緊急対策を講じた上で運転を再開するとしているところであるが、多雨期を迎えていることを踏まえ、引き続き、万全の対応を継続するとともに、同種事故防止のため、背後要因を含む原因を究明のうえ、適切な運転規制を行えるよう運転規制に係る規程や実施体制の見直しを行うとともに、現場斜面の恒久対策の検討を速やかに行うよう厳重に警告する。</p> <p>なお、講じた措置については、文書により速やかに報告されたい。</p>	<p>1. 緊急対策</p> <p>(1)雨量が規制値に達する恐れがある場合には、規程に基づき施設車両区長が必ず雨量監視装置前に在籍し、監視を行うことを基本とする徹底した。施設車両区長が不在の場合には、運転課長又は鉄道部長のどちらかを代務者とし常時監視できる体制をとることとした。</p> <p>列車運行開始前後の早朝や最終列車前後の夜間の時間帯については、運転指令員(当直者)が指令室の雨量計確認 PC モニターで監視を行い、施設車両区長に状況の確認を行うことを徹底した。また、豪雨や悪天候が予想される場合には別途当直者を置き対応し、これらの体制を徹底することとした。</p> <p>(2)斜面からの土砂流入により呑口に転石・土砂等が流れ込み、流路が塞がれ、更に線路内へ土砂等が流入したことから、当該箇所において暗渠上部に転石落下防止として鉄筋を格子枠状に組んだ簡易柵を設置した。</p> <p>更に簡易柵より上流側に、流入防止のため、点在している転石等の落下を防止するロックネットを設置した。</p> <p>(3)中村線における当該現場と類似する個所(斜面直下に呑口のある現場)について、緊急点検を実施した。</p> <p>(4)当該現場は、雨量規制区域内であるため、規制区域範囲の土佐白浜～有井川駅間において、徐行運転を行つた。</p> <p>(5)規程に基づき、第3次態勢施行により運転中止を施行した場合、雨が小康状態となり次第、全線にわたり線路点検を実施しているが、規制区域については、暗渠周辺の状態、排水状況、また斜面の状態の目視確認を合わせて行うこととした。</p> <p>2. 恒久対策</p> <p>(1)雨量が規制値に達する恐れがある場合には、規程に基づき施設車両区長が在席し、雨量計監視装置の監視を行うことを徹底した。また、施設車両区長が不在の場合は、緊急的に運転課長又は鉄道部長のどちらかを代務者としていたが、3者とも不在となる場合も考えられるため、助役職以上のものが常時監視できる体制をとることとし、監視者が席をあけるまたは不在の際の代務者を明確にした。</p> <p>列車運行開始前後の早朝や最終列車前後の夜間の時間帯については、これまで運転指令員(当直者)が運転指令の雨量計確認 PC モニターで監視を行い、施設車両区長に状況の連絡を行つたが、「災害時運転規制手続」に条項を追加し明確化した。また、豪雨や悪天候が予想される場合には、非番の指令員を別途当直者として置き対応し、「災害時運転規制手続」を改正し、これらの体制を徹底することとした。このほか、通常1名体制の運転指令について、豪雨や悪天候時にはあらかじめ増員体制を徹底した。</p> <p>(2)1. 緊急対策(2)に加え、鉄道用地内の暗渠前面及び暗渠の呑口上部の2箇所に転石等を防護できる落石防護柵(ストンガード H=2.0m, H=1.5m)を設置した。</p> <p>(3)高知県と現地調査を実施し、当該現場上部に「ネイチャーネット工法」により防護ネットを設置する。</p> <p>(4)運輸安全委員会の調査結果を受け、必要な対策を講じる。</p>

JR 東日本	R5.8.7	<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喚起してきたところであるが、令和5年8月5日21時24分ころ、東海道線 大船駅構内において、走行中の列車が電化柱と衝突し、乗客・乗務員が負傷する鉄道人身障害事故を発生させ、さらにその結果、東海道線、横須賀線、根岸線等において長時間にわたり運転を休止し、また、多数の乗客の降車誘導を要する事態となるなど、利用者に多大な影響を与えたことは誠に遺憾である。</p> <p>については、本事故の背後要因を含めて原因の究明を行うとともに、同種事故の再発防止のための措置を講じ、鉄道の安全・安定輸送の確保に万全を期すよう警告する。</p> <p>また、複数の乗客が負傷、熱中症等により救急搬送された事態を踏まえ、本事故の発生からの乗客及び旅客への対応についても検証を行うとともに、その検証の結果を踏まえ必要な場合は適切な措置を講じること。</p> <p>なお、講じた措置等については、文書により速やかに報告されたい。</p>	<p>【臨時対策】</p> <p>今回折損した電化柱(単独柱、経年40年以上、架線引留箇所のコンクリート柱)と同じ設置条件である電化柱について、傾斜や支線の緩み等を点検し、設備に異常がないことを確認した。</p> <p>また、当社管内において、電化柱に添架されている設備やその設置条件が当該箇所と類似している 63 本について、ひびの有無などを確認する追加点検を行った。</p> <p>その結果、電化柱 1 本にひびを確認した。当該の電化柱に傾きは確認されず、列車運行に支障はありませんでしたが、補強を行った。</p> <p>【恒久対策】</p> <p>今後、「東海道線大船駅構内電化柱と衝撃 原因究明・対策委員会」等において、原因究明と対策検討を行っていく。また、運輸安全委員会の調査結果を踏まえながら、必要な再発防止対策を講じていく。</p>
JR 西日本	R5.12.8	<p>保守作業時における安全の確保については、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、令和5年12月5日に山陽線里庄駅～笠岡駅間ににおいて、線路保守作業中の作業員が列車に接触し、死亡する鉄道人身障害事故が発生した。</p> <p>貴社では、平成29年2月11日に山陽線糸崎駅構内において同様の死亡事故が発生しており、再びこのような事故を発させたことは誠に遺憾である。</p> <p>今回の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、貴社においても、同様な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ずるよう厳重に警告する。</p> <p>また、講じた措置等については、文書により速やかに報告されたい。</p>	<p>(1)事故の周知及び当面の対策の徹底</p> <p>2023年12月5日に支社等及び関係グループ会社出席の緊急事故防止会議を開催し、線路内作業に従事する者に対して、当該事故の周知及び以下に示す当面の対策を指示した。</p> <p>①建築限界および列車見張員の立哨位置に関する教育を改めて実施する。</p> <p>②作業責任者から列車見張員への配置指示は、具体的な立哨位置を指示するとともに、列車見張員が正しい位置に立哨できていることを復唱確認する。</p> <p>(2)再発防止の措置</p> <p>(1)で実施してきた当面の対策に加えて、再発防止の措置として以下の対策を実施する。</p> <p>①列車見張員(停止手配員を含む)の立哨位置が建築限界外であることをより理解しやすいように教育資料を改善し、定期教育を実施するとともに、線路からの離れを体感させる訓練を実施する。</p> <p>②停止手配員としての従事に先立ち、施工会社にて停止表示方式の仕組みを教育するとともに、現地現物にて具体的な取扱いを体得させる。</p> <p>③停止表示標を、赤表示から白表示への変更の必要がないLED等に変更する。</p>

JR 東日本	R6.1.24	<p>鉄道の安全・安定輸送の確保について は、機会あるごとに注意を喚起してきたところであるが、令和6年1月23日9時58分頃から長時間にわたり、東北・上越・北陸新幹線の列車が運休し、利用者に多大な影響を与えたことは、誠に遺憾である。</p> <p>については、本輸送障害の背後要因を含めて原因の究明を行い、再発防止のための措置を講じ、鉄道の安全・安定輸送の確保に万全を期すよう警告する。</p> <p>また、復旧作業中に係員が感電により負傷し、これにより復旧作業に支障を及ぼす事態となったことを踏まえ、復旧作業の妥当性についても検証を行うとともに、その検証の結果を踏まえ適切な措置を講じられたい。</p> <p>なお、講じた措置等については文書により速やかに報告されたい。</p> <p>1. 輸送障害関係</p> <p>(1) 暫定対策(WTB の設備強化)</p> <p>新幹線の本線に設置されている滑車式自動張力調整装置(WTB)に対して、重錘落下防止金具を。なお、東京～大宮間に設置されている WTB については、新しいロッドに取り替えた上、重錘落下防止金具を取り付ける。</p> <p>(2) 鉄道総研コンサル中間報告を受けた追加対策</p> <p>① WTB の適正な検査方法について、当該設備の保守管理責任者に対し周知徹底</p> <p>② WTB の適正な検査方法について、新幹線電気設備保全標準に記載追加</p> <p>(3) 恒久対策(STB 化)</p> <p>恒久対策として、2024年度以降のばね式自動張力調整装置(STB)への取替計画を見直し、STB 化を進める。</p> <p>2. 復旧作業関係</p> <p>関係社員に対し「架空電線の垂下を認めた場合の取扱い」を新たに制定し周知を行った。</p> <p>① 垂下した架空電線を認めた場合の徹底事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・垂下した架空電線は加圧中の可能性があるため、架空電線の2.0m以内には決して近づかない。 ・垂下した架空電線を認めた場合は直ちに停電を実施し、停電後に復旧対応等を実施する。 <p>② やむを得ず垂下した架空電線の停電が出来ない場合の徹底事項</p> <p>関係指令等(対策本部含む)の判断により、やむを得ず垂下した架空電線の停電が出来ない場合は、以下の取り扱いを行う。ただし、垂下した架空電線自体の復旧作業(修繕)については、当該の架空電線を停電して実施する。</p> <p>電力指令: 現地の電力社員に対して、「安全標識類の設置」又は「作業員等に対する監視及び注意喚起を行うものの配置」を指示し、立ち入り禁止区域の区画が完了したことを確認する。また、立ち入り禁止区域の区画が完了した旨を関係指令に連絡する。</p> <p>電力社員: 垂下した加圧中の架空電線に対して確保すべき離隔距離以内への立ち入りができるよう、「安全標識類の設置」又は「作業員等に対する監視及び注意喚起を行う者の配置」を行い、立ち入り禁止区域を明確に区画する。なお、立ち入り禁止区域を区画する際は、垂下した架空電線の被害拡大も考慮し、区画すること。</p> <p>その他社員: 関係指令より立ち入り禁止区域の区画が完了した旨の連絡があるまでは、復旧対応等を行わない。なお、垂下した架空電線の復旧対応等をパートナー会社及びグループ会社等が行う場合は、当社社員から請負会社の責任者に立ち入り禁止区域の区画等を伝達する。</p>
--------	---------	--

表15：事故等の再発防止のための行政指導の概要(令和5年度)

文書発出日	行政指導の概要
R5.4.20	令和5年4月11日、富山地方鉄道株式会社 本線において、線路保守作業中の作業員が列車に接触し死亡する触車事故が発生した。また、同月17日、東急電鉄株式会社 東急多摩川線でも列車見張り員が列車に接触し負傷する事故が発生した。鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、触車事故の再発防止に努めるよう注意喚起した。
R5.5.19	令和5年5月4日、札幌市交通事業振興公社 電車事業所出入庫線において、出庫しようとした車両が脱線する輸送障害が発生した。また、同月6日には、函館市企業局本線函館どつく前停留場において、同停留場から折り返し運転した車両が脱線する事故が発生した。 同種の事故等が生じないよう、鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、発条転てつ機についての適切な保守管理を実施するよう注意喚起した。
R5.6.16	令和5年6月2日、土佐くろしお鉄道株式会社 中村線土佐白浜駅～有井川駅間において、走行中の列車が土砂と衝撃し脱線する事故が発生した。 同種の事故等が生じないよう、鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、適切に運転規制を行うなど事前の対応に万全を期するよう注意喚起した。
R5.6.23	令和5年6月16日、東日本旅客鉄道株式会社 内房線において、感電死傷事故が発生したため、鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起した。
R5.7.21	令和5年7月19日、阪急電鉄株式会社 京都線 総持寺～富田駅間において発生した停電及び架線損傷等の影響により、京都線および千里線で長時間の運転見合わせが発生したため、鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起した。
R5.8.7 R5.10.5 R5.10.20	令和5年8月5日、東日本旅客鉄道株式会社 東海道線 大船駅構内において、走行中の列車が電化柱と衝突し、乗客が負傷する鉄道人身傷害事故が発生し、さらに東海道線、横須賀線および京浜東北・根岸線において長時間にわたり運転を休止し、多数の乗客の降車誘導を要する事態が発生した。このため、8月7日に鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起した。 また、同社より原因及び再発防止対策について報告があったため、10月5日に鉄軌道事業者に対して概要を送付し、情報提供了。 さらに、同社より再発防止対策について情報提供があったため、10月20日に鉄軌道事業者に対して資料を送付し、同種事故を未然に防止するため、必要な検査等を行いうよう指導した。
R5.8.25 R5.11.10	令和5年8月6日、弘南鉄道株式会社 大鰐線大鰐駅～宿河原駅間において、走行中の列車が曲線半径190mの急曲線箇所で脱線する事故が発生した。 同種事故を防止する観点から、鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、本事故がガードレールの設置されていない急曲線区間で発生していることも踏まえ、類似箇所の軌道管理を厳格に行うよう、注意喚起した。 また、同社より、レールフローが発生した箇所の摩耗測定において、正確な計測ができていなかったことが確認されたとの報告があったため、同年11月10日に、レールフローが発生している箇所のレール摩耗測定について、適切な計測を実施するよう留意するとともに必要に応じてレール交換を検討するよう、鉄軌道事業者に周知し、注意喚起した。
R5.10.24	令和5年10月23日、東海旅客鉄道株式会社 東海道新幹線 三河安城駅～名古屋駅間におけるのり面において火災が発生し、同区間の上下線で運転の見合わせを行ったため、鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起した。
R5.10.31	令和5年10月27日、九州旅客鉄道株式会社 鹿児島線 広木駅において、運転士が停止位置を誤り、最後部車両の全ての扉がプラットホームにかかっていない状態で扉を開けたことから、乗客1名が転落して負傷する鉄道人身障害事故が発生した。このため、鉄軌道事業者に対し概要を送付し、注意喚起した。
R5.11.16	令和5年6月5日、東京都交通局 浅草線馬込車両場構内において、また、令和6月12日、しなの鉄道株式会社 しなの鉄道線上田駅構内において、入換車両が脱線する事象が発生した。 同種の事象を防止する観点から、鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、軌道管理の適正な実施について注意喚起した。
R5.12.19	令和5年12月12日、一般社団法人札幌市交通事業振興公社 山鼻線において、運転士が業務連絡のために車両を降車したところ、勾配により車両が逸走して赤色の灯火の信号が表示された交差点に進入する重大インシデントが発生した。また、令和5年12月18日、長崎電気軌道株式会社 赤迫支線において、運転士が勾配区間で停車中に居眠りをしたため、車両が後退する事象が発生した。いずれの事象も停車時のブレーキの取扱いに起因すると考えられるため、鉄軌道事業者に対し概要を送付し、注意喚起した。
R5.12.26	令和5年12月5日、西日本旅客鉄道株式会社 山陽線において、線路内作業中に列車見張員が列車に接触し死亡する鉄道人身障害事故が発生した。 鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、改めて線路内作業における安全の確保の徹底を図るよう注意喚起した。
R6.1.10	令和6年1月5日、熊本市交通局水前寺線交通局前停留場において、車両のドアを開扉したまま走行するという重大インシデントが発生したことから、鉄軌道事業者に対し概要を送付し、情報提供了。
R6.1.25 R6.2.22	令和6年1月23日、東日本旅客鉄道株式会社 東北・上越・北陸新幹線において、架線の張力を調整するための設備が破損し、垂れ下がった架線にパンタグラフ等が接触・損傷したことにより停電が発生し、長時間の運転見合わせが発生した。このため、1月25日に鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起した。 また、同社より原因及び対策について報告があったため、2月22日に鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起するとともに、滑車式自動張力調整装置の重錘等の適切な点検等について対応するよう指導した。
R6.2.2	令和5年12月12日、(一財)札幌市交通事業振興公社 山鼻線における重大インシデントについて、鉄軌道事業者に対し同社等の再発防止策に関する概要を送付し、情報提供了。

R6.2.7	令和6年2月6日、南海電気鉄道株式会社 高野線 西天下茶屋1号踏切において、列車接近により遮断動作が終了していたが、列車が通過する直前で警報機の鳴動が停止し、遮断かんが上昇したため、進入してきた自動車と列車が接触する踏切障害事故が発生した。このため、鉄軌道事業者に対して概要を送付し、注意喚起した。
R6.3.5	令和6年2月23日、熊本市交通局上熊本線において、走行中にドアが開扉するという重大インシデントが発生したことから、鉄軌道事業者に対し同局の対応等に関する概要を送付し、情報提供した。

7. 5 踏切道改良勧告の発出状況

- ・国土交通省は、鉄道事業者及び道路管理者又は鉄道事業者が正当な理由がなく地方踏切道改良計画又は国踏切道改良計画に従って踏切道の改良を実施していないと認めるときは、踏切道改良促進法第17条に基づき、当該踏切道の改良を実施すべきことを勧告することができます。
- ・令和5年度に発出された勧告はありませんでした¹。

7. 6 運輸安全マネジメント評価の実施状況

- ・国土交通省は、鉄軌道事業者に対して、経営トップや安全統括管理者等の経営管理部門が行う安全管理体制への取組状況について評価し、更なる輸送の安全の確保に資する改善方策等の助言を行う「運輸安全マネジメント評価」²を実施しています。
- ・令和5年度は、27の鉄軌道事業者に対して、27回の運輸安全マネジメント評価を行いました。

¹ 踏切道の改良に向けた取組みについては、「9. 2 踏切保安設備の整備状況」参照。

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

8 輸送の安全に関する設備投資等に関する事項

8. 1 安全関連設備投資・修繕費の状況

- ・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、令和5年度の安全関連設備投資は鉄軌道事業者全体で約10,601億円で対前年度約724億円(7.3%)増、施設・車両の修繕費は約8,981億円で対前年度約1,143億円(14.6%)増でした。
- ・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15:安全関連設備投資・修繕費の状況(令和5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	1,265,593	586,539	658,249	4,545,939	11,444,581	12.9%	5.8%
大手民鉄	375,848	266,237	124,330	1,647,314	6,568,331	16.2%	1.9%
公営地下鉄	113,373	74,431	39,534	405,004	4,029,664	18.4%	1.0%
新交通・モノレール	32,168	13,555	10,873	79,674	264,538	17.0%	4.1%
中小民鉄	137,809	67,066	50,667	485,982	3,026,013	13.8%	1.7%
路面電車	119,353	88,871	34,663	430,029	2,383,561	20.7%	1.5%
合計	1,986,724	1,060,094	898,149	7,376,787	26,213,035	14.4%	3.4%

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る。

注3:「路面電車」と他の事業者区分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つ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。

9 輸送の安全に関する施設等に関する事項

9. 1 自動列車停止装置等の整備状況

(1) 事業者区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、下表のとおりです。

表16：自動列車停止装置等の整備状況(令和6年3月末現在)

事業者区分	営業キロ (km)	設置キロ(km)		設置率 (%)
		ATS	ATC	
JR(在来線)	16,413.5	16,119.6	293.9	100%
JR(新幹線)	3,191.8	0.0	3,191.8	100%
民鉄等	7,694.2	6,378.4	1,306.8	100%
公営	439.7	18.3	421.4	100%
大手	2,802.0	2,359.7	442.3	100%
中小	4,253.2	3,998.7	254.5	100%
新交通・モノレール	199.3	10.7	188.6	100%
合 計	27,299.5	22,507.0	4,792.5	100%

注1：この表中の数値は、次の装置の整備状況を示している。

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

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

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

注3：鋼索鉄道、路面電車、無軌条電車及び貨物鉄道を除く。

注4：スカイレールサービス及び名古屋ガイドウェイバスを除く。

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

注6：第2種鉄道事業者を除く。

9. 2 踏切保安設備の整備状況

(1) 踏切道数の推移

- ・令和5年度に発生した踏切事故は2. 1(3)及び2. 3(1)に記述したとおりで、運転事故全体の37. 8%を、また、踏切事故による死者は運転事故による死者の35. 0%をそれぞれ占めており、踏切事故の防止は鉄道の安全確保上、極めて重要なものとなっています。
- ・踏切事故件数は、立体交差化や統廃合による踏切道数の減少や第1種踏切道への改良等の踏切保安設備の整備等により、長期的には減少傾向にあります。令和5年度は257件(対前年度比62件増)でした。
- ・これまで踏切保安設備の整備が着実に進められてきた結果、現在では踏切道の約91%が第1種踏切道となっています。また、遮断機等の設備のない第3種踏切道及び第4種踏切道は、年々減少していますが、令和5年度末においてそれぞれ582箇所及び2,367箇所残っており、2. 3(2)に記述したとおり踏切事故が同年度中にそれぞれ2件(踏切事故全257件中0. 8%)及び26件(同10. 1%)発生しています。

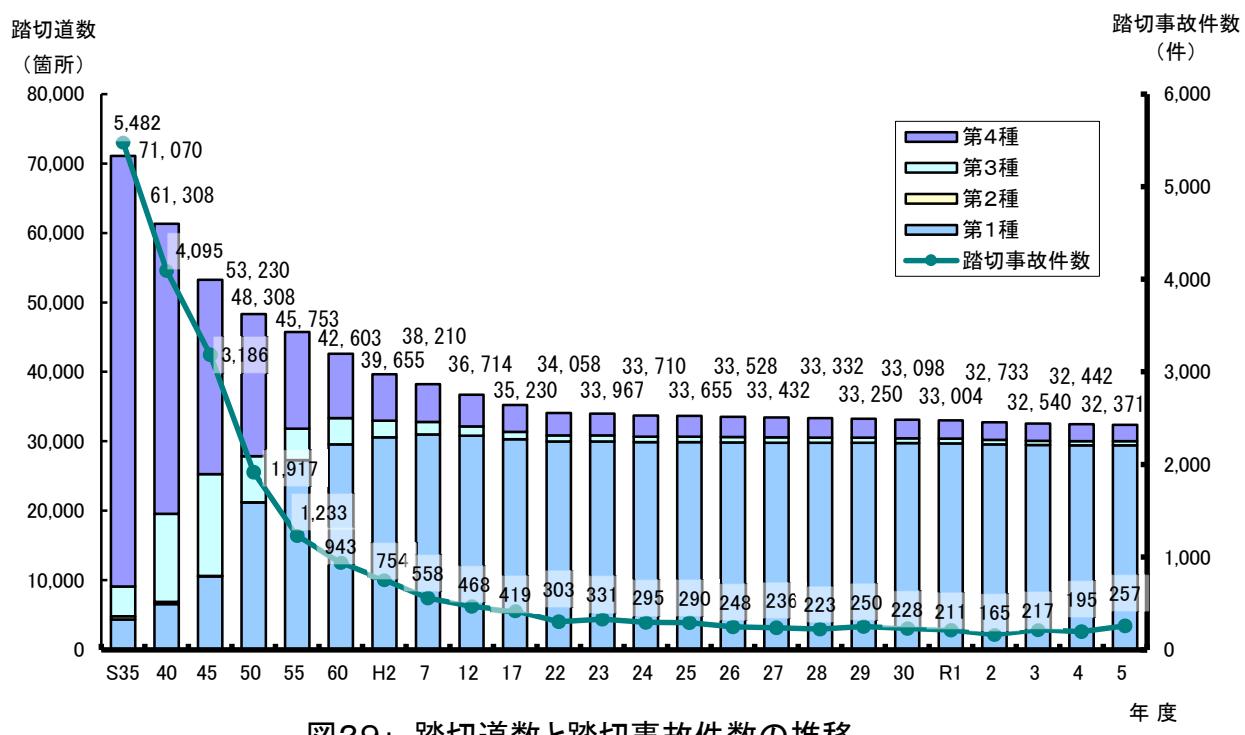


図29: 踏切道数と踏切事故件数の推移

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

表17：踏切種別別の踏切道数の推移

(箇所)

年 度	第 1 種	第 3 種	第 4 種	合 計
令和元年度	29,717 (90%)	684 (2%)	2,603 (8%)	33,004
令和 2 年度	29,567 (90%)	639 (2%)	2,527 (8%)	32,733
令和 3 年度	29,473 (91%)	612 (2%)	2,455 (7%)	32,540
令和 4 年度	29,442 (91%)	592 (2%)	2,408 (7%)	32,442
令和 5 年度	29,422 (91%)	582 (2%)	2,367 (7%)	32,371

注1: ()内は構成比を示している。

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

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

(2) 踏切保安設備の整備等による安全対策の実績

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

表18：立体交差化等を行った踏切道数の推移

(箇所)

年 度	立 体 交 差 化	構 造 改 良	遮 断 機・警 報 機
令和元年度	17	316	32
令和 2 年度	31	269	31
令和 3 年度	22	245	31
令和 4 年度	25	243	17
令和 5 年度	22	181	19

「立体交差化」:連続立体交差化又は単独立体交差化により除却された踏切道数

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

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

(3) 事業者区分別の踏切道数等

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

表19：事業者区分別・踏切種別別の踏切道数(令和6年3月末現在)

(箇所)

事業者区分	第1種	第3種	第4種	合 計	踏切支障報知装置
JR(在来線)	17,912	353	1,173	19,438	15,186
民鉄等※1	11,118	209	1,158	12,485	7,929
大手	5,217	18	2	5,237	4,960
中小	5,901	191	1,156	7,248	2,969
路面電車	392	20	36	448	132
合 計	29,422	582	2,367	32,371	23,247

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

※1 路面電車を除く。

※2 「公営」に該当するものはない。

※3 「中小」は、準大手鉄道事業者(新京成電鉄、山陽電気鉄道)を含む。

【参考】

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

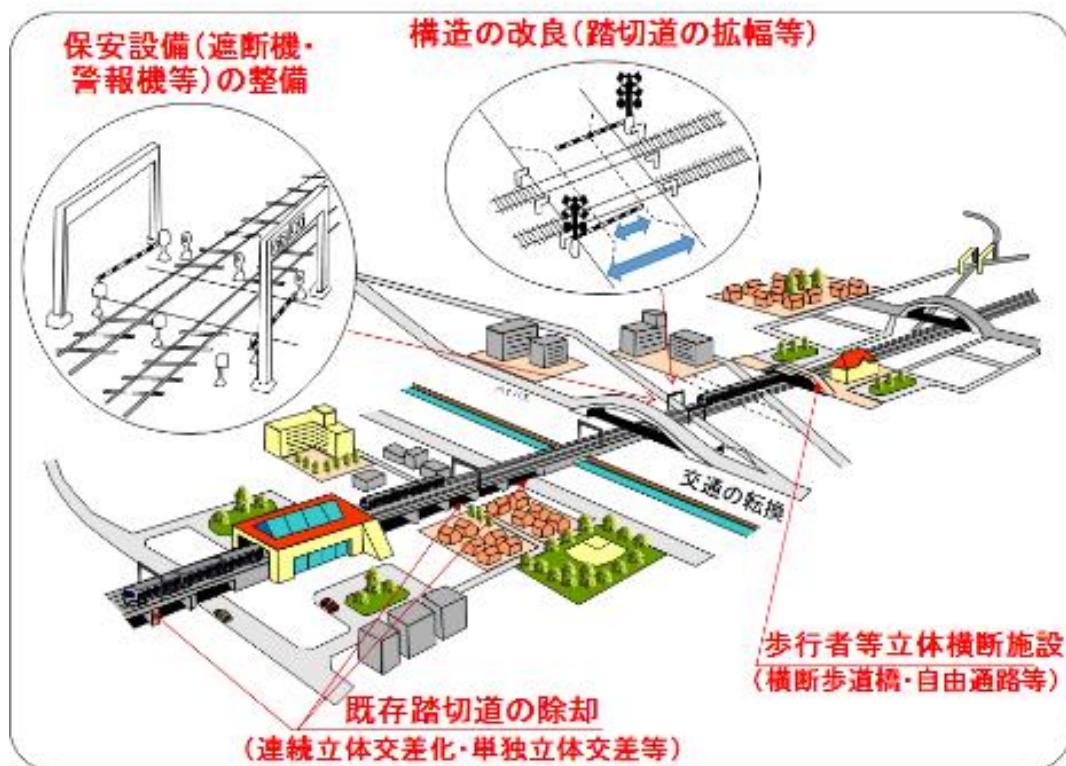


図30：踏切道の除却・改良のイメージ



図31：踏切遮断機・踏切警報機の整備