

資料 1 運転事故件数（事業者別）

① JR（在来線） [7社]

(令和6年度)

| 事故種類 事業者名 | 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) |
|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----|-----|-----------------|------------------|
| 北海道旅客鉄道 | | 1 | | 4 | | 3 | | 8 | 0.26 | 30.86 |
| 東日本旅客鉄道 | | | | 25 | | 105 | 1 | 131 | 0.64 | 205.26 |
| 東海旅客鉄道 | | | | 15 | | 17 | | 32 | 0.69 | 46.35 |
| 西日本旅客鉄道 | | | | 7 | | 30 | 1 | 38 | 0.29 | 130.58 |
| 四国旅客鉄道 | | | | 13 | | 11 | 1 | 25 | 1.34 | 18.69 |
| 九州旅客鉄道 | | | | 16 | | 12 | | 28 | 0.54 | 51.77 |
| 日本貨物鉄道 | | 2 | | 9 | | 14 | | 25 | 0.43 | 57.52 |
| 合計 | 0 | 3 | 0 | 89 | 0 | 192 | 3 | 287 | 0.53 | 541.04 |

② JR（新幹線） [5社]

(令和6年度)

| 事故種類 事業者名 | 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) |
|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----|----|-----------------|------------------|
| 北海道旅客鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.46 |
| 東日本旅客鉄道 | | | | | | | 1 | 1 | 0.02 | 48.09 |
| 東海旅客鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 65.67 |
| 西日本旅客鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 50.62 |
| 九州旅客鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 10.28 |
| 合計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0.01 | 176.12 |

③ 大手民鉄 [16社]

(令和6年度)

| 事故種類 事業者名 | 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) |
|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----|-----|-----------------|------------------|
| 東武鉄道 | | | | 17 | | 23 | | 40 | 1.05 | 37.93 |
| 西武鉄道 | | | | 7 | | 7 | | 14 | 0.68 | 20.44 |
| 京成電鉄 | | | | 5 | | 3 | | 8 | 0.56 | 14.20 |
| 京王電鉄 | | | | 1 | | 5 | | 6 | 0.41 | 14.79 |
| 小田急電鉄 | | | | 5 | | 7 | | 12 | 0.60 | 19.99 |
| 東急電鉄 | | | | | | 1 | | 1 | 0.05 | 19.90 |
| 京浜急行電鉄 | | | | 1 | | 8 | | 9 | 0.60 | 14.94 |
| 東京地下鉄 | | | | | | 4 | | 4 | 0.11 | 35.20 |
| 相模鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 5.91 |
| 名古屋鉄道 | | | | 18 | | 13 | 1 | 32 | 0.82 | 38.97 |
| 近畿日本鉄道 | | | | 11 | | 15 | | 26 | 0.47 | 55.53 |
| 南海電気鉄道 | | | | 5 | | 6 | | 11 | 0.69 | 15.84 |
| 京阪電気鉄道 | | | | 1 | | 2 | | 3 | 0.30 | 10.11 |
| 阪急電鉄 | | | | 3 | | 9 | | 12 | 0.55 | 21.78 |
| 阪神電気鉄道 | | | | | | 1 | | 1 | 0.12 | 8.60 |
| 西日本鉄道 | | | | 5 | | 2 | | 7 | 0.83 | 8.42 |
| 合計 | 0 | 0 | 0 | 79 | 0 | 106 | 1 | 186 | 0.54 | 342.55 |

※ 「大手民鉄」は、西武鉄道（山口線）を含む

④ 公営 [8社]

(令和6年度)

| 事業者名 | 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 | 列車百万走行距離当たり件数 | 列車走行距離(百万キロ) |
|---------|------|------|------|------|------|------|------|----|------|---------------|--------------|
| 札幌市交通局 | | | | | | | | 1 | 1 | 0.17 | 5.76 |
| 仙台市交通局 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 2.87 | |
| 東京都交通局 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 17.15 | |
| 横浜市交通局 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 6.43 | |
| 名古屋市交通局 | | | | | | | 2 | 2 | 0.18 | 11.13 | |
| 京都市交通局 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 3.53 | |
| 神戸市交通局 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 3.97 | |
| 福岡市交通局 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 3.88 | |
| 合計 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 3 | 0.05 | 54.71 |

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

⑤ 新交通・モノレール [17社]

(令和6年度)

| 事業者名 | 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 | 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 | 2.74 |
| 湘南モノレール | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.67 | |
| 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 | 1.44 | |
| 山万 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.11 | |
| 舞浜リゾートライン | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.38 | |
| 埼玉新都市交通 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.00 | |
| 横浜シーサイドライン | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.12 | |
| ゆりかもめ | | | | | | | | 0 | 0.00 | 2.54 | |
| 名古屋ガイドウェイバス(軌道) | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.67 | |
| 愛知高速交通 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.87 | |
| 神戸新交通 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 2.09 | |
| 大阪モノレール | | | | | | | | 0 | 0.00 | 2.30 | |
| 広島高速交通 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.66 | |
| スカイレールサービス(軌道) | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.01 | |
| 北九州高速鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.68 | |
| 沖縄都市モノレール | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.63 | |
| 合計 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.00 | 21.08 |

| 事故種類 事業者名 | 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) |
|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----|----|-----------------|------------------|
| 道南いさりび鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.32 |
| 津軽鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.19 |
| 弘南鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.45 |
| 八戸臨海鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.01 |
| 三陸鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.36 |
| 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 | 0.23 |
| 阿武隈急行 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.91 |
| 福島交通 | | | 1 | | | | | 1 | 3.19 | 0.31 |
| 福島臨海鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.01 |
| 会津鉄道 | | | | 1 | | | | 1 | 1.84 | 0.54 |
| 野岩鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.24 |
| 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 | 0.64 |
| 由利高原鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.22 |
| 山形鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.26 |
| IGRいわて銀河鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.25 |
| 青い森鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.77 |
| 長野電鉄 | | | 3 | | | | | 3 | 3.32 | 0.90 |
| 上田電鉄 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.21 |
| アルピコ交通 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.25 |
| 北越急行 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.77 |
| しなの鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 2.15 |
| 北陸鉄道 | | | | 1 | | | | 1 | 2.19 | 0.46 |
| のと鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.39 |
| 富山地方鉄道 | | | 2 | | 1 | | | 3 | 1.31 | 2.29 |
| 黒部峡谷鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.11 |
| 立山黒部貫光 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.09 |
| えちごトキめき鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.47 |
| あいの風とやま鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 2.73 |
| IRいしかわ鉄道 | | | 2 | | | | | 2 | 1.06 | 1.89 |
| ハピラインふくい | | | | 1 | | | | 1 | 0.48 | 2.07 |
| 新京成電鉄 | | | | | 1 | | | 1 | 0.41 | 2.43 |
| ひたちなか海浜鉄道 | | | | 1 | | | | 1 | 3.12 | 0.32 |
| 関東鉄道 | | | | 1 | | | | 1 | 0.48 | 2.07 |
| 秩父鉄道 | | | | 1 | | | | 1 | 0.49 | 2.06 |
| 江ノ島電鉄 | | | 1 | 2 | 1 | | | 4 | 7.30 | 0.55 |
| 流鉄 | | | | 2 | | | | 2 | 7.71 | 0.26 |
| 上信電鉄 | | | | 1 | | | | 1 | 1.31 | 0.76 |
| 上毛電気鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.66 |
| 小湊鉄道 | | | | 2 | | | | 2 | 4.57 | 0.44 |
| 北総鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.81 |
| 富士山麓電気鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.74 |
| 銚子電気鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.09 |
| 小田急箱根 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.67 |

| 事故種類 事業者名 | 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) |
|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----|----|-----------------|------------------|
| 伊豆箱根鉄道 | | | | | | 2 | | 2 | 1.28 | 1.56 |
| いすみ鉄道 | | 1 | | | | | | 1 | 8.47 | 0.12 |
| 真岡鐵道 | | | | 2 | | | | 2 | 2.89 | 0.69 |
| わたらせ渓谷鐵道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.42 |
| 鹿島臨海鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.00 |
| 神奈川臨海鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.04 |
| 京葉臨海鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.14 |
| 東京臨海高速鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.24 |
| 東葉高速鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.37 |
| 埼玉高速鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.46 |
| 芝山鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.05 |
| 横浜高速鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.87 |
| 高尾登山電鉄 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.04 |
| 御岳登山鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.02 |
| 大山觀光電鉄 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.02 |
| 筑波觀光鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.03 |
| 首都圈新都市鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 7.74 |
| 十国峠 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.01 |
| 伊豆急行 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.09 |
| 岳南電車 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.23 |
| 静岡鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.01 |
| 大井川鐵道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.20 |
| 遠州鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.08 |
| 天竜浜名湖鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.20 |
| 豊橋鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.91 |
| 名古屋臨海鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.04 |
| 衣浦臨海鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.01 |
| 愛知環状鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 2.21 |
| JR東海交通事業 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.20 |
| 三岐鉄道 | | | | 1 | | | | 1 | 0.77 | 1.30 |
| 伊勢鉄道 | | | | | 1 | | | 1 | 1.64 | 0.61 |
| 西濃鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.00 |
| 樽見鉄道 | | | | 1 | | | | 1 | 2.48 | 0.40 |
| 明知鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.24 |
| 長良川鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.76 |
| 福井鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.55 |
| えちぜん鉄道 | | 1 | 1 | | | | | 2 | 1.42 | 1.41 |
| 名古屋臨海高速鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.90 |
| 伊賀鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.39 |
| 養老鉄道 | | | | | 3 | | 3 | 3 | 2.26 | 1.33 |
| 四日市あすなろう鉄道 | | | | | 1 | | | 1 | 4.13 | 0.24 |
| 山陽電気鉄道 | | | | 4 | 1 | | 5 | 5 | 0.72 | 6.94 |
| 神戸電鉄 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 4.09 |
| 叡山電鉄 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.93 |
| 近江鉄道 | | | | 3 | | | | 3 | 2.60 | 1.15 |
| 北大阪急行電鉄 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.99 |
| 泉北高速鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.58 |
| 能勢電鉄 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.24 |
| 水間鉄道 | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.17 |

(令和6年度)

| 事業者名 | 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 | 列車百万km当たり件数 | 列車走行km(百万キロ) |
|---------------|------|------|------|------|------|------|------|----|----|-------------|--------------|
| 紀州鉄道 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.04 |
| 神戸六甲鉄道 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.04 |
| 比叡山鉄道 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.03 |
| 丹後海陸交通 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.01 |
| 鞍馬寺 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.00 |
| 北条鉄道 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.19 |
| 信楽高原鐵道 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.16 |
| WILLER TRAINS | | | | | 1 | | | | 1 | 0.54 | 1.84 |
| 嵯峨野観光鉄道 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.04 |
| 智頭急行 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.14 |
| こうべ未来都市機構 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.02 |
| 京福電気鉄道 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.02 |
| 和歌山電鐵 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.37 |
| 大阪市高速電気軌道 | | | | | 3 | | | | 3 | 0.15 | 19.73 |
| 一畑電車 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.68 |
| 広島電鉄 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.31 |
| 水島臨海鉄道 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.28 |
| 錦川鉄道 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.23 |
| 若桜鉄道 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.19 |
| 井原鉄道 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.75 |
| 土佐くろしお鉄道 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.48 |
| 阿佐海岸鉄道 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.06 |
| 高松琴平電気鉄道 | | | | 2 | | | | | 2 | 0.96 | 2.07 |
| 伊予鉄道 | | | | 2 | | | | | 2 | 1.19 | 1.67 |
| 四国ケーブル | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.02 |
| 筑豊電気鉄道 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.80 |
| 甘木鉄道 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.39 |
| 島原鉄道 | | | | | 1 | | | | 1 | 1.61 | 0.62 |
| 熊本電気鉄道 | | | | | 7 | | | | 7 | 19.87 | 0.35 |
| 南阿蘇鉄道 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.16 |
| 松浦鉄道 | | | | | | 1 | | | 1 | 0.64 | 1.56 |
| 皿倉登山鉄道 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.02 |
| ラクテンチ | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.01 |
| くま川鉄道 | | | | | 1 | | | | 1 | 10.92 | 0.09 |
| 平成筑豊鉄道 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.84 |
| 肥薩おれんじ鉄道 | | 1 | | 1 | | | | | 2 | 1.27 | 1.57 |
| 合計 | | 0 | 3 | 0 | 46 | 2 | 16 | 0 | 67 | 0.53 | 126.45 |

※ 「中小民鉄」は、準大手鉄道事業者及び大阪市高速電気軌道（南港ポートタウン線）を含む

⑦ 路面電車 [20社]

(令和6年度)

| 事業者名 | 事故種類 | 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 | | | | | | | | | 0 | | 0.00 |
| 札幌市交通事業振興公社 | | | | | | | | 1 | 1 | 1.15 | 0.87 |
| 函館市企業局 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.80 |
| 富山地方鉄道 | | | | | 7 | | | | 7 | 9.05 | 0.77 |
| 万葉線 | | | | | 1 | 2 | 1 | | 4 | 6.70 | 0.60 |
| 宇都宮ライトレール | | | | | | 1 | | | 1 | 1.08 | 0.92 |
| 東京都交通局 | | | | | | 1 | | | 1 | 0.67 | 1.48 |
| 東急電鉄 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.62 |
| 豊橋鉄道 | 1 | | | | 3 | | | | 4 | 8.74 | 0.46 |
| 福井鉄道 | | | | | 3 | | | | 3 | 26.96 | 0.11 |
| 京福電気鉄道 | | 1 | | 1 | 4 | | | | 6 | 7.11 | 0.84 |
| 京阪電気鉄道 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 1.36 |
| 阪堺電気軌道 | | | | | | 1 | | | 1 | 0.77 | 1.29 |
| 岡山電気軌道 | | | | | | | | | 0 | 0.00 | 0.40 |
| 広島電鉄 | 1 | | | | 1 | | | | 2 | 0.82 | 2.45 |
| 伊予鉄道 | | | | | | 1 | 2 | | 3 | 4.13 | 0.73 |
| とさでん交通 | | | 1 | | | | | | 1 | 0.63 | 1.58 |
| 長崎電気軌道 | 1 | | | | 6 | | | | 7 | 3.88 | 1.80 |
| 熊本市交通局 | 1 | 2 | | | | | | | 3 | 2.12 | 1.42 |
| 鹿児島市交通局 | 1 | 2 | | 1 | 3 | 1 | | | 8 | 5.01 | 1.60 |
| 合計 | | 5 | 6 | 0 | 3 | 32 | 5 | 1 | 52 | 2.59 | 20.11 |

※ 「路面電車」は、東京都交通局（荒川線）を含む

資料2 輸送障害件数（事業者別）

① JR（在来線） [7社]

(令和6年度)

| 原因 事業者名 | 部 内 | | | | | | 部外 | 自然 災害 | 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 | 競合 脱線 | 小計 | 列車百万 当たり件数 | | | | | |
| 北海道旅客鉄道 | 27 | 85 | 63 | | 175 | 5.67 | 247 | 124 | 546 | 17.69 | 30.86 |
| 東日本旅客鉄道 | 63 | 112 | 90 | | 265 | 1.29 | 923 | 536 | 1,724 | 8.40 | 205.26 |
| 東海旅客鉄道 | 14 | 22 | 20 | | 56 | 1.21 | 230 | 141 | 427 | 9.21 | 46.35 |
| 西日本旅客鉄道 | 60 | 89 | 35 | | 184 | 1.41 | 1,016 | 245 | 1,445 | 11.07 | 130.58 |
| 四国旅客鉄道 | 5 | 14 | 9 | | 28 | 1.50 | 40 | 63 | 131 | 7.01 | 18.69 |
| 九州旅客鉄道 | 11 | 44 | 32 | | 87 | 1.68 | 111 | 130 | 328 | 6.34 | 51.77 |
| 日本貨物鉄道 | 64 | 116 | 27 | | 207 | 3.60 | 369 | 93 | 669 | 11.63 | 57.52 |
| 合計 | 244 | 482 | 276 | | 1,002 | 1.81 | 2,936 | 1,332 | 5,270 | 9.54 | 552.68 |

② JR（新幹線） [5社]

(令和6年度)

| 原因 事業者名 | 部 内 | | | | | | 部外 | 自然 災害 | 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 | 競合 脱線 | 小計 | 列車百万 当たり件数 | | | | | |
| 北海道旅客鉄道 | 1 | | 2 | | 3 | 2.05 | | | 3 | 2.05 | 1.46 |
| 東日本旅客鉄道 | 2 | 14 | 5 | | 21 | 0.44 | 9 | 13 | 43 | 0.89 | 48.09 |
| 東海旅客鉄道 | 1 | 7 | 2 | | 10 | 0.15 | 8 | 18 | 36 | 0.55 | 65.67 |
| 西日本旅客鉄道 | 5 | 1 | 2 | | 8 | 0.16 | 69 | 14 | 91 | 1.80 | 50.62 |
| 九州旅客鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | 2 | 8 | 10 | 0.97 | 10.28 |
| 合計 | 9 | 22 | 11 | 0 | 42 | 0.25 | 88 | 53 | 183 | 1.08 | 168.71 |

③ 大手民鉄 [16社]

(令和6年度)

| 原因 事業者名 | 部 内 | | | | | | 部外 | 自然 災害 | 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 | 競合 脱線 | 小計 | 列車百万 当たり件数 | | | | | |
| 東武鉄道 | 3 | 5 | 9 | | 17 | 0.45 | 21 | 19 | 57 | 1.50 | 37.93 |
| 西武鉄道 | | 2 | 3 | | 5 | 0.24 | 40 | 10 | 55 | 2.69 | 20.44 |
| 京成電鉄 | | | 2 | | 2 | 0.14 | 19 | 2 | 23 | 1.62 | 14.20 |
| 京王電鉄 | 1 | | 1 | | 2 | 0.14 | 27 | 2 | 31 | 2.10 | 14.79 |
| 小田急電鉄 | | 1 | 1 | | 2 | 0.10 | 39 | 4 | 45 | 2.25 | 19.99 |
| 東急電鉄 | 2 | 1 | 4 | | 7 | 0.35 | 10 | 1 | 18 | 0.90 | 19.90 |
| 京浜急行電鉄 | | | | | 0 | 0.00 | 13 | | 13 | 0.87 | 14.94 |
| 東京地下鉄 | 1 | 1 | 7 | | 9 | 0.26 | 3 | | 12 | 0.34 | 35.20 |
| 相模鉄道 | | 4 | 2 | | 6 | 1.01 | 7 | | 13 | 2.20 | 5.91 |
| 名古屋鉄道 | 2 | 5 | 6 | | 13 | 0.33 | 50 | 15 | 78 | 2.00 | 38.97 |
| 近畿日本鉄道 | 3 | 8 | 3 | | 14 | 0.25 | 43 | 19 | 76 | 1.37 | 55.53 |
| 南海電気鉄道 | | 3 | 4 | | 7 | 0.44 | 21 | 16 | 44 | 2.78 | 15.84 |
| 京阪電気鉄道 | 1 | 7 | 2 | | 10 | 0.99 | 14 | | 24 | 2.37 | 10.11 |
| 阪急電鉄 | 1 | | 4 | | 5 | 0.23 | 22 | 1 | 28 | 1.29 | 21.78 |
| 阪神電気鉄道 | | 1 | 1 | | 2 | 0.23 | 5 | | 7 | 0.81 | 8.60 |
| 西日本鉄道 | 1 | 2 | 1 | | 4 | 0.47 | 11 | 7 | 22 | 2.61 | 8.42 |
| 合計 | 15 | 40 | 50 | 0 | 105 | 0.31 | 345 | 96 | 546 | 1.59 | 342.75 |

※ 「大手民鉄」は、西武鉄道（山口線）を含む

④ 公営 [8社]

(令和6年度)

| 原因 事業者名 | 部 内 | | | | | | 部外 | 自然 災害 | 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 | 競合 脱線 | 小計 | 列車百万 当たり件数 | | | | | |
| 札幌市交通局 | | | 2 | | 2 | 0.35 | 3 | | 5 | 0.87 | 5.76 |
| 仙台市交通局 | | | | | 0 | 0.00 | | | 0 | 0.00 | 2.87 |
| 東京都交通局 | 1 | | | | 1 | 0.06 | 2 | | 3 | 0.17 | 17.15 |
| 横浜市交通局 | | 2 | | | 2 | 0.31 | 1 | | 3 | 0.47 | 6.43 |
| 名古屋市交通局 | | | | | 0 | 0.00 | 3 | | 3 | 0.27 | 11.13 |
| 京都市交通局 | | | | | 0 | 0.00 | | | 0 | 0.00 | 3.53 |
| 神戸市交通局 | | 3 | | | 3 | 0.76 | 1 | | 4 | 1.01 | 3.97 |
| 福岡市交通局 | | 1 | 2 | | 3 | 0.77 | | | 3 | 0.77 | 3.88 |
| 合計 | 1 | 6 | 4 | 0 | 11 | 0.20 | 10 | 0 | 21 | 0.38 | 55.10 |

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

⑤ 新交通・モノレール [17社]

(令和6年度)

| 原因 事業者名 | 部 内 | | | | | | 部外 | 自然 災害 | 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 | 競合 脱線 | 小計 | 列車百万 当たり件数 | | | | | |
| 東京モノレール | | 2 | 1 | | 3 | 1.10 | 1 | | 4 | 1.46 | 2.74 |
| 湘南モノレール | | | | | 0 | 0.00 | | | 0 | 0.00 | 0.67 |
| 千葉都市モノレール | 2 | | 1 | | 3 | 2.53 | | 1 | 4 | 3.37 | 1.19 |
| 多摩都市モノレール | | 2 | 1 | | 3 | 2.09 | 2 | 3 | 8 | 5.57 | 1.44 |
| 山万 | | 1 | 2 | | 3 | 27.39 | | 1 | 4 | 36.51 | 0.11 |
| 舞浜リゾートライン | | | 1 | | 1 | 2.66 | | | 1 | 2.66 | 0.38 |
| 埼玉新都市交通 | | 4 | 2 | | 6 | 5.99 | | 1 | 7 | 6.99 | 1.00 |
| 横浜シーサイドライン | | | | | 0 | 0.00 | | 1 | 1 | 0.89 | 1.12 |
| ゆりかもめ | | | 1 | | 1 | 0.39 | 1 | 3 | 5 | 1.97 | 2.54 |
| 名古屋ガイドウェイバス（軌道） | | | | | 0 | 0.00 | | | 0 | 0.00 | 0.67 |
| 愛知高速交通 | | | | | 0 | 0.00 | | | 0 | 0.00 | 0.87 |
| 神戸新交通 | | 9 | | | 9 | 4.31 | 2 | | 11 | 5.27 | 2.09 |
| 大阪モノレール | | | | | 0 | 0.00 | | 1 | 1 | 0.44 | 2.30 |
| 広島高速交通 | | | | | 0 | 0.00 | | | 0 | 0.00 | 1.66 |
| スカイレールサービス（軌道） | | | | | 0 | 0.00 | | | 0 | 0.00 | 0.01 |
| 北九州高速鉄道 | | | 1 | | 1 | 1.48 | | | 1 | 1.48 | 0.68 |
| 沖縄都市モノレール | | 1 | 1 | | 2 | 1.23 | | | 2 | 1.23 | 1.63 |
| 合計 | 2 | 19 | 11 | 0 | 32 | 1.52 | 6 | 11 | 49 | 2.32 | 21.09 |

| 原 因 事業者名 | 部 内 | | | | | | 部外 | 自然 災害 | 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 | 競合 脱線 | 小計 | 列車百万 走行キロ 当たり件数 | | | | | | |
| 道南いさりび鉄道 | | 2 | 2 | | 4 | 12.61 | 3 | 6 | 13 | 40.99 | 0.32 | |
| 津軽鉄道 | | 1 | | | 1 | 5.34 | | 8 | 9 | 48.04 | 0.19 | |
| 弘南鉄道 | | 2 | 3 | | 5 | 11.02 | 6 | 10 | 21 | 46.27 | 0.45 | |
| 八戸臨海鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | 1 | 2 | 3 | 216.79 | 0.01 | |
| 三陸鉄道 | | | 2 | | 2 | 1.47 | 5 | 18 | 25 | 18.38 | 1.36 | |
| 岩手開発鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | | 1 | 1 | 14.20 | 0.07 | |
| 仙台臨海鉄道 | | 1 | | | 1 | 52.24 | | | 1 | 52.24 | 0.02 | |
| 仙台空港鉄道 | | 1 | | | 1 | 4.40 | | | 1 | 4.40 | 0.23 | |
| 阿武隈急行 | | 2 | 3 | | 5 | 5.52 | 3 | 7 | 15 | 16.57 | 0.91 | |
| 福島交通 | | 4 | | | 4 | 12.76 | 4 | 1 | 9 | 28.70 | 0.31 | |
| 福島臨海鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | 1 | | 1 | 136.17 | 0.01 | |
| 会津鉄道 | | 1 | 2 | | 3 | 5.51 | 4 | 13 | 20 | 36.71 | 0.54 | |
| 野岩鉄道 | | | 1 | | 1 | 4.22 | | 2 | 3 | 12.66 | 0.24 | |
| 青函トンネル記念館 | | 2 | | | 2 | 628.79 | | | 2 | 628.79 | 0.00 | |
| 秋田内陸縦貫鉄道 | 2 | 1 | 4 | | 7 | 10.95 | | 29 | 36 | 56.29 | 0.64 | |
| 由利高原鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | | 8 | 8 | 36.75 | 0.22 | |
| 山形鉄道 | | 2 | 2 | | 4 | 15.43 | | | 15 | 19 | 73.27 | 0.26 |
| IGRいわて銀河鉄道 | | 2 | 1 | | 3 | 2.39 | 10 | 7 | 20 | 15.94 | 1.25 | |
| 青い森鉄道 | | 1 | 7 | | 8 | 4.53 | 12 | 18 | 38 | 21.51 | 1.77 | |
| 長野電鉄 | | 1 | | | 1 | 1.11 | 3 | 1 | 5 | 5.53 | 0.90 | |
| 上田電鉄 | | 2 | | | 2 | 9.31 | 1 | 1 | 4 | 18.62 | 0.21 | |
| アルピコ交通 | | | 1 | | 1 | 4.06 | | 4 | 5 | 20.28 | 0.25 | |
| 北越急行 | | | | | 0 | 0.00 | 2 | 4 | 6 | 7.74 | 0.77 | |
| しなの鉄道 | 1 | 2 | 2 | | 5 | 2.33 | 4 | 28 | 37 | 17.21 | 2.15 | |
| 北陸鉄道 | | 1 | | | 1 | 2.19 | 2 | 2 | 5 | 10.97 | 0.46 | |
| のと鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | 2 | 8 | 10 | 25.65 | 0.39 | |
| 富山地方鉄道 | 1 | 8 | 11 | | 20 | 8.74 | 3 | 16 | 39 | 17.04 | 2.29 | |
| 黒部峡谷鉄道 | | 1 | 1 | | 2 | 18.83 | | 2 | 4 | 37.67 | 0.11 | |
| 立山黒部貫光 | | | 1 | | 1 | 11.41 | | 3 | 4 | 45.66 | 0.09 | |
| えちごトキめき鉄道 | | 5 | 4 | | 9 | 6.11 | 12 | 17 | 38 | 25.81 | 1.47 | |
| あいの風とやま鉄道 | 6 | 1 | | | 7 | 2.57 | 6 | 9 | 22 | 8.07 | 2.73 | |
| IRいしかわ鉄道 | 3 | | 1 | | 4 | 2.11 | 4 | 13 | 21 | 11.09 | 1.89 | |
| ハピラインふくい | 2 | 1 | 2 | | 5 | 2.41 | 13 | 10 | 28 | 13.51 | 2.07 | |
| 新京成電鉄 | | | 1 | | 1 | 0.41 | 7 | | 8 | 3.29 | 2.43 | |
| ひたちなか海浜鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | 1 | 2 | 3 | 9.37 | 0.32 | |
| 関東鉄道 | | 1 | 2 | | 3 | 1.45 | 2 | 2 | 7 | 3.38 | 2.07 | |
| 秩父鉄道 | 1 | | 3 | | 4 | 1.95 | 4 | 3 | 11 | 5.35 | 2.06 | |
| 江ノ島電鉄 | | 1 | | | 1 | 1.83 | 1 | 1 | 3 | 5.48 | 0.55 | |
| 流鉄 | | | | | 0 | 0.00 | 1 | | 1 | 3.86 | 0.26 | |
| 上信電鉄 | | 2 | 3 | | 5 | 6.56 | 2 | 6 | 13 | 17.06 | 0.76 | |
| 上毛電気鉄道 | 1 | 1 | | | 2 | 3.02 | 1 | | 3 | 4.53 | 0.66 | |
| 小湊鉄道 | | 3 | 6 | | 9 | 20.55 | 7 | 5 | 21 | 47.94 | 0.44 | |
| 北総鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | 1 | | 1 | 0.55 | 1.81 | |
| 富士山麓電気鉄道 | | 1 | | | 1 | 1.35 | 1 | 1 | 3 | 4.04 | 0.74 | |
| 銚子電気鉄道 | 1 | 1 | 2 | | 4 | 44.59 | 1 | 2 | 7 | 78.02 | 0.09 | |
| 小田急箱根 | | 1 | 3 | | 4 | 5.96 | 2 | 6 | 12 | 17.88 | 0.67 | |

| 原 因 事業者名 | 部 内 | | | | | | 部外 | 自然 災害 | 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 | 競合 脱線 | 小計 | 列車百万 走行キロ 当たり件数 | | | | | |
| 伊豆箱根鉄道 | 1 | 1 | 2 | | 4 | 2.57 | 2 | 2 | 8 | 5.14 | 1.56 |
| いすみ鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | | 8 | 8 | 67.73 | 0.12 |
| 真岡鐵道 | | 2 | 5 | | 7 | 10.11 | 1 | 9 | 17 | 24.55 | 0.69 |
| わたらせ渓谷鐵道 | | 1 | 3 | | 4 | 9.58 | | 19 | 23 | 55.08 | 0.42 |
| 鹿島臨海鉄道 | 1 | 4 | | | 5 | 4.99 | 2 | 5 | 12 | 11.98 | 1.00 |
| 神奈川臨海鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | | | 0 | 0.00 | 0.04 |
| 京葉臨海鉄道 | | | 1 | | 1 | 7.34 | 1 | 2 | 4 | 29.35 | 0.14 |
| 東京臨海高速鉄道 | 1 | 4 | | | 5 | 4.02 | 1 | | 6 | 4.83 | 1.24 |
| 東葉高速鉄道 | 2 | | | | 2 | 1.46 | | 1 | 3 | 2.19 | 1.37 |
| 埼玉高速鉄道 | | | 1 | | 1 | 0.69 | | 1 | 2 | 1.37 | 1.46 |
| 芝山鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | | | 0 | 0.00 | 0.05 |
| 横浜高速鉄道 | | | 1 | | 1 | 1.15 | | | 1 | 1.15 | 0.87 |
| 高尾登山電鉄 | | | | | 0 | 0.00 | | 11 | 11 | 283.32 | 0.04 |
| 御岳登山鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | | 12 | 12 | 494.85 | 0.02 |
| 大山観光電鉄 | | | | | 0 | 0.00 | | 7 | 7 | 408.19 | 0.02 |
| 筑波観光鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | | 4 | 4 | 119.96 | 0.03 |
| 首都圏新都市鉄道 | | 3 | 2 | | 5 | 0.65 | 2 | 1 | 8 | 1.03 | 7.74 |
| 十国峠 | | 1 | | | 1 | 137.35 | | 1 | 2 | 274.70 | 0.01 |
| 伊豆急行 | 2 | 1 | 1 | | 4 | 3.66 | | 3 | 7 | 6.41 | 1.09 |
| 岳南電車 | | 3 | 1 | | 4 | 17.24 | | 3 | 7 | 30.17 | 0.23 |
| 静岡鉄道 | | 2 | | | 2 | 1.98 | 3 | 2 | 7 | 6.92 | 1.01 |
| 大井川鐵道 | | 2 | 2 | | 4 | 19.53 | 2 | 14 | 20 | 97.64 | 0.20 |
| 遠州鉄道 | 1 | 1 | | | 2 | 1.85 | 2 | 1 | 5 | 4.62 | 1.08 |
| 天竜浜名湖鉄道 | 1 | 12 | | | 13 | 10.80 | 5 | 17 | 35 | 29.08 | 1.20 |
| 豊橋鉄道 | | | 1 | | 1 | 1.10 | 1 | 2 | 4 | 4.38 | 0.91 |
| 名古屋臨海鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | 2 | | 2 | 53.04 | 0.04 |
| 衣浦臨海鉄道 | | 1 | | | 1 | 92.81 | | | 1 | 92.81 | 0.01 |
| 愛知環状鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | 1 | | 1 | 0.45 | 2.21 |
| JR東海交通事業 | | 2 | | | 2 | 10.06 | | 1 | 3 | 15.10 | 0.20 |
| 三岐鉄道 | 1 | 6 | 1 | | 8 | 6.15 | 11 | 8 | 27 | 20.77 | 1.30 |
| 伊勢鉄道 | 1 | 2 | 1 | | 4 | 6.56 | 1 | 4 | 9 | 14.76 | 0.61 |
| 西濃鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | | | 0 | 0.00 | 0.00 |
| 樽見鉄道 | | 1 | | | 1 | 2.48 | 3 | 2 | 6 | 14.88 | 0.40 |
| 明知鉄道 | 1 | | | | 1 | 4.23 | | 6 | 7 | 29.58 | 0.24 |
| 長良川鉄道 | | 5 | 6 | | 11 | 14.54 | 4 | 16 | 31 | 40.98 | 0.76 |
| 福井鉄道 | | 3 | | | 3 | 5.48 | 3 | 3 | 9 | 16.43 | 0.55 |
| えちぜん鉄道 | 1 | 6 | 2 | | 9 | 6.37 | 6 | 5 | 20 | 14.16 | 1.41 |
| 名古屋臨海高速鉄道 | | 2 | | | 2 | 2.23 | | 5 | 7 | 7.80 | 0.90 |
| 伊賀鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | 1 | | 1 | 2.58 | 0.39 |
| 養老鉄道 | | 4 | 1 | | 5 | 3.76 | | 3 | 8 | 6.02 | 1.33 |
| 四日市あすなろう鉄道 | 1 | | | | 1 | 4.13 | 1 | 1 | 3 | 12.40 | 0.24 |
| 山陽電気鉄道 | 2 | 1 | 4 | | 7 | 1.01 | 8 | 1 | 16 | 2.31 | 6.94 |
| 神戸電鉄 | | | | | 0 | 0.00 | 4 | 7 | 11 | 2.69 | 4.09 |
| 叡山電鉄 | | | 2 | | 2 | 2.16 | 2 | 3 | 7 | 7.56 | 0.93 |
| 近江鉄道 | | | 7 | | 7 | 6.07 | 6 | 6 | 19 | 16.48 | 1.15 |
| 北大阪急行電鉄 | | 1 | | | 1 | 1.01 | | | 1 | 1.01 | 0.99 |
| 泉北高速鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | 2 | 1 | 3 | 1.90 | 1.58 |
| 能勢電鉄 | | 1 | 1 | | 2 | 1.61 | 1 | | 3 | 2.41 | 1.24 |
| 水間鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | 1 | 1 | 2 | 11.63 | 0.17 |
| 紀州鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | | | 0 | 0.00 | 0.04 |

(令和6年度)

| 原因 事業者名 | 部 内 | | | | | | 部外 | 自然 災害 | 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 | 競合 脱線 | 小計 | 列車百万扣 当たり件数 | | | | | |
| 神戸六甲鉄道 | 1 | 1 | | | 2 | 48.40 | | 5 | 7 | 169.41 | 0.04 |
| 比叡山鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | | 3 | 3 | 99.81 | 0.03 |
| 丹後海陸交通 | | | | | 0 | 0.00 | | 1 | 1 | 78.62 | 0.01 |
| 鞍馬寺 | | | 2 | | 2 | 511.98 | 1 | 1 | 4 | 1023.96 | 0.00 |
| 北条鉄道 | | 2 | | | 2 | 10.29 | | 1 | 3 | 15.43 | 0.19 |
| 信楽高原鐵道 | | | | | 0 | 0.00 | 2 | 3 | 5 | 31.10 | 0.16 |
| WILLER TRAINS | 1 | 4 | 1 | | 6 | 3.26 | 23 | 18 | 47 | 25.55 | 1.84 |
| 嵯峨野觀光鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | 2 | 3 | 5 | 132.94 | 0.04 |
| 智頭急行 | | 2 | | | 2 | 1.76 | 15 | 1 | 18 | 15.82 | 1.14 |
| こうべ未来都市機構 | | 1 | 2 | | 3 | 195.27 | | 8 | 11 | 716.01 | 0.02 |
| 京福電気鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | | 8 | 8 | 371.24 | 0.02 |
| 和歌山電鐵 | | | | | 0 | 0.00 | | 4 | 4 | 10.84 | 0.37 |
| 大阪市高速電氣軌道 | | 1 | 3 | | 4 | 0.20 | 4 | | 8 | 0.41 | 19.73 |
| 一畠電車 | 2 | 3 | 1 | | 6 | 8.79 | 6 | 5 | 17 | 24.91 | 0.68 |
| 広島電鉄 | | | | | 0 | 0.00 | | | 0 | 0.00 | 1.31 |
| 水島臨海鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | | | 0 | 0.00 | 0.28 |
| 錦川鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | 3 | 9 | 12 | 51.89 | 0.23 |
| 若桜鉄道 | | 2 | | | 2 | 10.56 | 5 | 3 | 10 | 52.79 | 0.19 |
| 井原鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | 4 | 2 | 6 | 7.99 | 0.75 |
| 土佐くろしお鉄道 | | 2 | 1 | | 3 | 2.03 | 1 | 13 | 17 | 11.50 | 1.48 |
| 阿佐海岸鉄道 | | 4 | 1 | | 5 | 78.80 | 2 | | 7 | 110.32 | 0.06 |
| 高松琴平電気鉄道 | | 3 | 2 | | 5 | 2.41 | 3 | 3 | 11 | 5.30 | 2.07 |
| 伊予鉄道 | | | 1 | | 1 | 0.60 | 3 | 2 | 6 | 3.58 | 1.67 |
| 四国ケーブル | | | | | 0 | 0.00 | | | 0 | 0.00 | 0.02 |
| 筑豊電気鉄道 | | 1 | | | 1 | 1.24 | | | 1 | 1.24 | 0.80 |
| 甘木鉄道 | | 3 | | | 3 | 7.69 | | | 3 | 7.69 | 0.39 |
| 島原鉄道 | 1 | 1 | 2 | | 4 | 6.45 | 2 | 1 | 7 | 11.29 | 0.62 |
| 熊本電気鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | 1 | 4 | 5 | 14.19 | 0.35 |
| 南阿蘇鉄道 | | 1 | | | 1 | 6.29 | 1 | 4 | 6 | 37.74 | 0.16 |
| 松浦鉄道 | | 3 | 2 | | 5 | 3.20 | | 6 | 11 | 7.03 | 1.56 |
| 皿倉登山鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | | | 0 | 0.00 | 0.02 |
| ラクテンチ | | | 1 | | 1 | 199.51 | | | 1 | 199.51 | 0.01 |
| くま川鉄道 | | | | | 0 | 0.00 | | 2 | 2 | 21.84 | 0.09 |
| 平成筑豊鉄道 | 1 | | 2 | | 3 | 3.58 | | 3 | 6 | 7.16 | 0.84 |
| 肥薩おれんじ鉄道 | | 4 | 4 | | 8 | 5.08 | 7 | 16 | 31 | 19.69 | 1.57 |
| 合計 | 40 | 165 | 140 | 0 | 345 | 2.79 | 296 | 618 | 1259 | 10.19 | 123.57 |

※ 「中小民鉄」は、準大手鉄道事業者及び大阪市高速電氣軌道（南港ポートタウン線）を含む

⑦ 路面電車 [20社]

(令和6年度)

| 原因 事業者名 | 部 内 | | | | | | 部外 | 自然 災害 | 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 | 競合 脱線 | 小計 | 列車百万扣 当たり件数 | | | | | |
| 札幌市 | | | 1 | | 1 | | | | 1 | | 0.00 |
| 札幌市交通事業振興公社 | | | | | 0 | 0.00 | | | 0 | 0.00 | 0.87 |
| 函館市企業局 | | 1 | | | 1 | 1.24 | | 1 | 2 | 2.49 | 0.80 |
| 富山地方鉄道 | | | 5 | | 5 | 6.46 | 4 | 4 | 13 | 16.81 | 0.77 |
| 万葉線 | | 2 | | | 2 | 3.35 | 1 | 1 | 4 | 6.70 | 0.60 |
| 宇都宮ライトレール | | 2 | 1 | | 3 | 3.25 | 2 | 2 | 7 | 7.59 | 0.92 |
| 東京都交通局 | | | | | 0 | 0.00 | 2 | | 2 | 1.35 | 1.48 |
| 東急電鉄 | | | | | 0 | 0.00 | 2 | | 2 | 3.20 | 0.62 |
| 豊橋鉄道 | | 1 | 1 | | 2 | 4.37 | 2 | | 4 | 8.74 | 0.46 |
| 福井鉄道 | | | 3 | | 3 | 26.96 | | 3 | 6 | 53.93 | 0.11 |
| 京福電気鉄道 | 1 | 1 | 1 | | 3 | 3.56 | 1 | 1 | 5 | 5.93 | 0.84 |
| 京阪電気鉄道 | | 2 | | | 2 | 1.47 | 4 | 1 | 7 | 5.14 | 1.36 |
| 阪堺電気軌道 | | | | | 0 | 0.00 | 4 | 1 | 5 | 3.87 | 1.29 |
| 岡山電気軌道 | | | | | 0 | 0.00 | 2 | 1 | 3 | 7.52 | 0.40 |
| 広島電鉄 | | | 1 | | 1 | 0.41 | 4 | | 5 | 2.04 | 2.45 |
| 伊予鉄道 | 1 | | 1 | | 2 | 2.75 | | 1 | 3 | 4.13 | 0.73 |
| とさでん交通 | | 1 | 1 | | 2 | 1.27 | 3 | | 5 | 3.16 | 1.58 |
| 長崎電気軌道 | | 1 | | | 1 | 0.55 | | | 1 | 0.55 | 1.80 |
| 熊本市交通局 | | | | | 0 | 0.00 | 1 | | 1 | 0.71 | 1.42 |
| 鹿児島市交通局 | | | | | 0 | 0.00 | 1 | | 1 | 0.63 | 1.60 |
| 合計 | 2 | 11 | 15 | | 28 | 1.38 | 33 | 16 | 77 | 3.80 | 20.28 |

※ 「路面電車」は、東京都交通局（荒川線）を含む

資料3 安全関連設備投資・修繕費(事業者別)

①JR[7社]

| 事業者名 | 項目 鉄道事業 設備投資 ① (千円) | 安全関連 設備投資 ② (千円) | 施設・車両 の修繕費 ③ (千円) | 鉄道事業 営業収入 ④ (千円) | 鉄道事業 固定資産 ⑤ (千円) | 安全投 資比率 ②/④ | 修繕費 比率 ③/⑤ |
|---------|---------------------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------|------------------|
| | | | | | | — | — |
| | | | | | | — | — |
| 北海道旅客鉄道 | 23,085,258 | 15,460,256 | 39,560,077 | 85,494,894 | 227,703,195 | 18.1% | 17.4% |
| 東日本旅客鉄道 | 675,800,000 | 274,200,000 | 297,485,027 | 1,912,532,147 | 5,316,356,820 | 14.3% | 5.6% |
| 東海旅客鉄道 | 479,952,937 | 177,857,517 | 164,945,463 | 1,493,778,682 | 3,624,576,387 | 11.9% | 4.6% |
| 西日本旅客鉄道 | 173,911,737 | 111,465,944 | 159,937,235 | 966,416,098 | 1,821,203,983 | 11.5% | 8.8% |
| 四国旅客鉄道 | 11,305,932 | 8,241,393 | 7,615,283 | 26,696,434 | 86,457,798 | 30.9% | 8.8% |
| 九州旅客鉄道 | 30,884,834 | 24,125,115 | 29,429,971 | 167,056,432 | 164,757,415 | 14.4% | 17.9% |
| 日本貨物鉄道 | 24,826,997 | 11,583,990 | 18,943,334 | 144,445,274 | 263,613,992 | 8.0% | 7.2% |
| 合計 | 1,419,767,695 | 622,934,215 | 717,916,390 | 4,796,419,961 | 11,504,669,590 | 13.0% | 6.2% |

②大手民鉄[16社]

| 事業者名 | 項目 鉄道事業 設備投資 ① (千円) | 安全関連 設備投資 ② (千円) | 施設・車両 の修繕費 ③ (千円) | 鉄道事業 営業収入 ④ (千円) | 鉄道事業 固定資産 ⑤ (千円) | 安全投 資比率 ②/④ | 修繕費 比率 ③/⑤ |
|-----------|---------------------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------|------------------|
| | | | | | | — | — |
| | | | | | | — | — |
| 東武鉄道 | 38,617,250 | 27,538,621 | 18,803,484 | 160,143,866 | 756,763,823 | 17.2% | 2.5% |
| 西武鉄道 | 31,848,457 | 25,550,017 | 8,711,911 | 101,803,568 | 334,134,232 | 25.1% | 2.6% |
| 京成電鉄 | 23,246,938 | 19,640,281 | 5,501,642 | 77,546,160 | 236,487,911 | 25.3% | 2.3% |
| 京王電鉄 | 25,457,714 | 20,289,022 | 7,411,676 | 86,159,635 | 290,507,186 | 23.5% | 2.6% |
| 小田急電鉄 | 33,046,841 | 25,371,029 | 7,085,287 | 118,508,652 | 521,146,077 | 21.4% | 1.4% |
| 東急電鉄 ※2 | 52,962,984 | 41,006,464 | 7,276,221 | 163,563,450 | 552,602,745 | 25.1% | 1.3% |
| 京浜急行電鉄 | 27,495,641 | 22,444,393 | 5,382,835 | 84,038,226 | 313,945,838 | 26.7% | 1.7% |
| 東京地下鉄 | 131,270,485 | 54,205,786 | 31,155,062 | 369,279,622 | 1,376,464,596 | 14.7% | 2.3% |
| 相模鉄道 | 6,154,963 | 3,774,281 | 1,965,262 | 36,769,422 | 128,636,083 | 10.3% | 1.5% |
| 名古屋鉄道 | 24,665,886 | 18,601,004 | 7,391,860 | 96,109,619 | 361,073,411 | 19.4% | 2.0% |
| 近畿日本鉄道 | 32,656,000 | 25,017,000 | 11,213,043 | 160,514,258 | 752,002,235 | 15.6% | 1.5% |
| 南海電気鉄道 | 12,541,388 | 9,357,781 | 4,794,953 | 65,072,933 | 277,283,131 | 14.4% | 1.7% |
| 京阪電気鉄道 ※2 | 12,615,603 | 8,521,235 | 3,553,681 | 53,074,834 | 165,122,225 | 16.1% | 2.2% |
| 阪急電鉄 | 33,858,427 | 27,874,044 | 7,471,278 | 100,429,637 | 398,754,495 | 27.8% | 1.9% |
| 阪神電気鉄道 | 9,444,450 | 6,786,249 | 3,481,008 | 38,183,122 | 84,090,414 | 17.8% | 4.1% |
| 西日本鉄道 | 6,602,450 | 5,222,278 | 3,479,918 | 21,669,243 | 82,324,340 | 24.1% | 4.2% |
| 合計 | 502,485,476 | 341,199,485 | 134,679,121 | 1,732,866,247 | 6,631,338,742 | 19.7% | 2.0% |

③公営地下鉄[8社]

| 事業者名 | 項目 鉄道事業 設備投資 ① (千円) | 安全関連 設備投資 ② (千円) | 施設・車両 の修繕費 ③ (千円) | 鉄道事業 営業収入 ④ (千円) | 鉄道事業 固定資産 ⑤ (千円) | 安全投 資比率 ②/④ | 修繕費 比率 ③/⑤ |
|--------|---------------------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------|------------------|
| | | | | | | — | — |
| | | | | | | 24.0% | 2.2% |
| 札幌市 ※2 | 12,895,468 | 10,567,378 | 6,579,819 | 44,116,588 | 297,605,957 | 24.0% | 2.2% |
| 仙台市 | 4,492,501 | 3,867,327 | 3,474,689 | 17,313,947 | 232,223,585 | 22.3% | 1.5% |
| 東京都 ※2 | 40,131,947 | 19,348,364 | 13,936,310 | 155,635,334 | 1,285,966,402 | 12.4% | 1.1% |
| 横浜市 | 12,593,044 | 8,706,074 | 3,524,482 | 40,243,366 | 564,334,393 | 21.6% | 0.6% |
| 名古屋市 | 19,063,536 | 7,922,895 | 6,850,625 | 79,819,693 | 579,281,505 | 9.9% | 1.2% |
| 京都市 | 7,791,332 | 7,153,655 | 1,132,298 | 28,669,958 | 404,308,774 | 25.0% | 0.3% |
| 神戸市 | 13,752,758 | 8,770,589 | 1,207,056 | 20,942,557 | 252,933,035 | 41.9% | 0.5% |
| 福岡市 | 9,178,908 | 7,046,325 | 4,798,857 | 36,065,496 | 347,585,645 | 19.5% | 1.4% |
| 合計 | 119,899,494 | 73,382,607 | 41,504,136 | 422,806,939 | 3,964,239,296 | 17.4% | 1.0% |

④新交通・モノレール[17社]

| 事業者名 | 項目 鉄道事業 設備投資 ① (千円) | 安全関連 設備投資 ② (千円) | 施設・車両 の修繕費 ③ (千円) | 鉄道事業 営業収入 ④ (千円) | 鉄道事業 固定資産 ⑤ (千円) | 安全投 資比率 ②/④ | 修繕費 比率 ③/⑤ |
|-------------------|---------------------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------|------------------|
| | | | | | | — | — |
| | | | | | | 24.8% | 14.8% |
| 東京モノレール | 7,040,475 | 3,173,196 | 2,087,281 | 12,779,433 | 14,058,700 | 24.8% | 14.8% |
| 湘南モノレール | 94,222 | 61,053 | 282,977 | 1,909,487 | 4,916,174 | 3.2% | 5.8% |
| 千葉都市モノレール | 1,055,840 | 1,055,080 | 119,138 | 3,733,246 | 9,680,211 | 28.3% | 1.2% |
| 多摩都市モノレール | 996,636 | 563,461 | 1,074,458 | 8,627,977 | 55,760,001 | 6.5% | 1.9% |
| 山万 | 28,075 | 22,101 | 22,585 | 204,673 | 1,071,537 | 10.8% | 2.1% |
| 舞浜リゾートライン | 725,966 | 135,488 | 1,282,152 | 6,397,263 | 20,995,872 | 2.1% | 6.1% |
| 埼玉新都市交通 | 1,111,683 | 1,079,339 | 852,520 | 3,430,617 | 4,399,217 | 31.5% | 19.4% |
| 横浜シーサイドライン | 873,551 | 365,373 | 399,297 | 4,143,312 | 10,094,810 | 8.8% | 4.0% |
| ゆりかもめ | 2,472,565 | 2,248,432 | 1,361,745 | 10,733,384 | 23,993,769 | 20.9% | 5.7% |
| 名古屋ガイドウェイバス | 872,087 | — | 141,010 | 734,632 | 443,894 | 0.0% | 31.8% |
| 愛知高速交通 | 244,758 | 239,818 | 321,065 | 1,960,333 | 1,396,870 | 12.2% | 23.0% |
| 神戸新交通 | 2,392,219 | 1,638,131 | 1,698,202 | 6,945,206 | 26,067,739 | 23.6% | 6.5% |
| 大阪モノレール | 3,231,069 | 3,231,069 | 1,498,086 | 10,823,669 | 35,861,489 | 29.9% | 4.2% |
| 大阪港トランスポートシステム ※1 | 12,185,845 | — | — | 223,000 | 10,115,702 | 0.0% | 0.0% |
| 広島高速交通 | 3,006,457 | 2,939,362 | 542,946 | 4,747,191 | 40,827,743 | 61.9% | 1.3% |
| 北九州高速鉄道 | 155,315 | 155,315 | 483,258 | 2,580,432 | 2,328,763 | 6.0% | 20.8% |
| 沖縄都市モノレール | 5,547,931 | 216,452 | 1,109,537 | 4,843,683 | 13,547,834 | 4.5% | 8.2% |
| 合計 | 42,034,694 | 17,123,670 | 13,276,257 | 84,817,538 | 275,560,325 | 20.2% | 4.8% |

⑤中小民鉄[156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) | — | — | |
| 道南いさりび鉄道 | 163,134 | 143,056 | 1,078,897 | 2,013,873 | 1,003,018 | 7.1% | 107.6% | |
| 津軽鉄道 | 19,079 | 8,661 | 12,832 | 155,826 | 121,520 | 5.6% | 10.6% | |
| 弘南鉄道 | 54,936 | 54,936 | 99,026 | 296,447 | 547,762 | 18.5% | 18.1% | |
| 八戸臨海鉄道 | 135,670 | 131,330 | 51,506 | 372,246 | 416,513 | 35.3% | 12.4% | |
| 三陸鉄道 | 517,947 | 476,885 | 229,961 | 404,231 | 34,275 | 118.0% | 670.9% | |
| 岩手開発鉄道 | 130,174 | 73,056 | 88,405 | 609,851 | 1,037,907 | 12.0% | 8.5% | |
| 仙台臨海鉄道 | 134,029 | 126,644 | 48,311 | 569,475 | 997,813 | 22.2% | 4.8% | |
| 仙台空港鉄道 | 125,224 | | 80,628 | 1,130,903 | 2,592,299 | 0.0% | 3.1% | |
| 阿武隈急行 | 313,509 | 170,509 | 580,982 | 523,796 | 303,625 | 32.6% | 191.3% | |
| 福島交通 | 100,932 | 49,638 | 10,692 | 441,771 | 618,669 | 11.2% | 1.7% | |
| 福島臨海鉄道 | 26,601 | 18,747 | 38,472 | 298,419 | 475,745 | 6.3% | 8.1% | |
| 会津鉄道 | 196,190 | 196,190 | 106,294 | 329,172 | 289,484 | 59.6% | 36.7% | |
| 野岩鉄道 | 151,991 | 150,900 | 78,374 | 227,938 | 102,351 | 66.2% | 76.6% | |
| 青函トンネル記念館 | — | — | — | 32,014 | 10,808 | 0.0% | 0.0% | |
| 秋田内陸縦貫鉄道 | 606,381 | 605,109 | 164,421 | 130,479 | 74,181 | 463.8% | 221.6% | |
| 由利高原鉄道 | 292,305 | 218,605 | 7,177 | 62,421 | 32,216 | 350.2% | 22.3% | |
| 山形鉄道 | 113,489 | 113,489 | 90,077 | 129,255 | 72,966 | 87.8% | 123.5% | |
| IGRいわて銀河鉄道 | 641,951 | 623,957 | 1,976,909 | 4,096,236 | 4,903,298 | 15.2% | 40.3% | |
| 青森県※1 | 759,365 | 395,012 | 3,141,734 | 4,007,067 | 15,565,820 | 9.9% | 20.2% | |
| 青い森鉄道 | 272,170 | 261,434 | 155,211 | 2,403,206 | 586,995 | 10.9% | 26.4% | |
| 福島県※1 | 324,892 | 324,892 | — | — | 50,543 | — | 0.0% | |
| 長野電鉄 | 358,467 | 235,527 | 394,247 | 1,959,987 | 5,726,798 | 12.0% | 6.9% | |
| 上田電鉄 | 146,767 | 146,767 | 25,256 | 246,330 | 483,020 | 59.6% | 5.2% | |
| アルピコ交通 | 272,852 | 266,182 | 19,239 | 447,896 | 818,927 | 59.4% | 2.3% | |
| 北越急行 | 147,865 | 112,853 | 408,280 | 500,795 | 103,068 | 22.5% | 396.1% | |
| しなの鉄道 | 500,694 | 403,687 | 1,117,570 | 4,472,536 | 7,849,585 | 9.0% | 14.2% | |
| 北陸鉄道 | 187,046 | 179,077 | 132,069 | 590,360 | 699,288 | 30.3% | 18.9% | |
| のと鉄道 | 120,576 | 93,432 | 109,892 | 107,220 | 30,649 | 87.1% | 358.6% | |
| 富山地方鉄道※2 | 79,185 | 33,205 | 675,097 | 2,636,755 | 5,076,722 | 1.3% | 13.3% | |
| 黒部峡谷鉄道 | 163,619 | 100,504 | 396,134 | 1,537,434 | 1,881,592 | 6.5% | 21.1% | |
| 立山黒部貫光 | 103,570 | 96,576 | 117,034 | 2,511,240 | 1,650,575 | 3.8% | 7.1% | |
| えちごトキめき鉄道 | 630,625 | 630,625 | 1,936,817 | 3,657,727 | 21 | 17.2% | 9222938.1% | |
| あいの風とやま鉄道 | 1,850,219 | 493,268 | 1,927,995 | 5,995,064 | 4,395,042 | 8.2% | 43.9% | |
| IRいしかわ鉄道 | 956,327 | 922,327 | 1,895,349 | 6,125,025 | 1,507,416 | 15.1% | 125.7% | |
| 新京成電鉄 | 4,127,042 | 3,200,880 | 1,819,132 | 11,802,968 | 30,430,993 | 27.1% | 6.0% | |
| ひたちなか海浜鉄道 | 217,183 | 208,305 | 79,073 | 256,587 | 462,552 | 81.2% | 17.1% | |
| 関東鉄道 | 926,954 | 735,266 | 252,109 | 2,509,620 | 6,393,281 | 29.3% | 3.9% | |
| 秩父鉄道 | 431,492 | 165,966 | 521,394 | 3,426,450 | 10,874,413 | 4.8% | 4.8% | |
| 江ノ島電鉄 | 1,168,115 | 1,024,260 | 340,330 | 3,614,606 | 6,614,820 | 28.3% | 5.1% | |
| 流鉄 | 53,618 | 53,489 | 54,755 | 329,415 | 722,783 | 16.2% | 7.6% | |
| 上信電鉄 | 304,632 | 302,983 | 122,621 | 616,170 | 1,054,875 | 49.2% | 11.6% | |
| 上毛電気鉄道 | 364,871 | 364,871 | 140,791 | 332,057 | 153,491 | 109.9% | 91.7% | |
| 小湊鉄道 | 233,243 | 213,224 | 13,922 | 415,809 | 1,217,323 | 51.3% | 1.1% | |
| 北総鉄道 | 1,440,890 | 924,120 | 1,833,556 | 14,004,294 | 78,067,254 | 6.6% | 2.3% | |
| 富士山麓鉄道 | 246,167 | 208,887 | 183,509 | 3,002,074 | 3,817,592 | 7.0% | 4.8% | |
| 銚子電気鉄道 | 109,803 | 108,478 | 65,690 | 132,858 | 369,753 | 81.6% | 17.8% | |
| 小田急箱根 | 201,636 | 106,053 | 623,819 | 3,820,458 | 15,816,595 | 2.8% | 3.9% | |
| 伊豆箱根鉄道 | 531,326 | 414,921 | 192,508 | 2,641,051 | 7,729,370 | 15.7% | 2.5% | |
| いすみ鉄道 | 15,499 | 3,500 | 229,627 | 42,059 | 34,974 | 8.3% | 656.6% | |

⑤中小民鉄[156社] 2/3

| 項目 事業者名 | 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) (千円) | (②) (千円) | (③) (千円) | (④) (千円) | (⑤) (千円) | (②) / (④) | (③) / (⑤) |
| | | | | | | | — |
| 真岡鐵道 | 131,536 | 131,536 | 66,588 | 259,684 | 26,845 | 50.7% | 248.0% |
| わたらせ渓谷鐵道 | 50,460 | 50,460 | 209,095 | 186,928 | 73,487 | 27.0% | 284.5% |
| 鹿島臨海鐵道 | 521,746 | 386,865 | 72,674 | 991,397 | 2,120,516 | 39.0% | 3.4% |
| 神奈川臨海鐵道 | 336,629 | 224,281 | 90,208 | 1,511,834 | 915,018 | 14.8% | 9.9% |
| 京葉臨海鐵道 | 314,092 | 300,489 | 137,335 | 1,917,735 | 3,298,043 | 15.7% | 4.2% |
| 東京臨海高速鐵道 | 4,663,814 | 4,316,395 | 1,481,774 | 19,128,787 | 173,247,755 | 22.6% | 0.9% |
| 東葉高速鐵道 | 3,782,508 | 3,247,633 | 1,381,042 | 16,392,324 | 204,874,430 | 19.8% | 0.7% |
| 埼玉高速鐵道 | 634,596 | 272,309 | 1,019,214 | 10,498,771 | 54,735,979 | 2.6% | 1.9% |
| 芝山鐵道 | | | 107,582 | 119,594 | — | 0.0% | — |
| 横浜高速鐵道 | 3,575,871 | 1,024,674 | 830,274 | 13,255,149 | 178,048,974 | 7.7% | 0.5% |
| 成田空港高速鐵道 ※1 | — | — | — | 2,900,109 | 21,540,417 | 0.0% | 0.0% |
| 千葉ニュータウン鐵道 ※1 | 679,037 | 665,111 | — | 1,299,235 | 8,556,500 | 51.2% | 0.0% |
| 首都圈新都市鐵道 | 2,299,613 | 1,564,109 | 5,873,850 | 47,941,969 | 555,559,176 | 3.3% | 1.1% |
| 成田高速鐵道アクセス ※1 | 110,047 | 105,426 | — | 1,901,894 | 19,261,963 | 5.5% | 0.0% |
| 高尾登山電鉄 | 322,856 | 322,275 | 37,010 | 465,840 | 1,467,354 | 69.2% | 2.5% |
| 御岳登山鐵道 | 50,568 | 31,500 | 12,867 | 218,271 | 209,247 | 14.4% | 6.1% |
| 大山觀光電鉄 | 28,750 | 28,750 | 17,274 | 267,132 | 918,699 | 10.8% | 1.9% |
| 筑波觀光鐵道 | 150,600 | 35,316 | 9,143 | 218,906 | 426,246 | 16.1% | 2.1% |
| 伊豆急行 | 815,975 | 498,339 | 381,042 | 3,773,910 | 20,208,397 | 13.2% | 1.9% |
| 岳南電車 | 88,672 | 88,212 | 63,833 | 162,747 | 516,080 | 54.2% | 12.4% |
| 静岡鐵道 | 446,482 | 220,022 | 148,913 | 1,683,360 | 5,457,564 | 13.1% | 2.7% |
| 大井川鐵道 | — | — | 93,429 | 590,666 | 4,149,350 | 0.0% | 2.3% |
| 遠州鐵道 | 989,219 | 900,666 | 133,770 | 1,921,053 | 5,703,336 | 46.9% | 2.3% |
| 天竜浜名湖鐵道 | 556,250 | 556,250 | 237,928 | 460,086 | 131,745 | 120.9% | 180.6% |
| 豊橋鐵道 ※2 | 542,721 | 288,708 | 84,311 | 1,741,780 | 7,201,396 | 16.6% | 1.2% |
| 名古屋臨海高速鐵道 | 1,515,128 | 1,341,942 | 702,576 | 3,009,475 | 4,609,963 | 44.6% | 15.2% |
| 衣浦臨海鐵道 | 133,029 | 133,029 | 99,519 | 340,646 | 1,304,445 | 39.1% | 7.6% |
| 愛知環状鐵道 | 956,411 | 863,593 | 986,512 | 4,363,081 | 9,329,633 | 19.8% | 10.6% |
| JR東海交通事業 | 92,475 | 87,880 | 65,581 | 99,274 | — | 88.5% | — |
| 三岐鐵道 | 1,465,692 | 662,768 | 503,664 | 1,551,931 | 3,215,290 | 42.7% | 15.7% |
| 伊勢鐵道 | 93,700 | 93,700 | 84,651 | 543,762 | 271,523 | 17.2% | 31.2% |
| 西濃鐵道 | — | — | 18,093 | 290,461 | 869,061 | 0.0% | 2.1% |
| 樽見鐵道 | 41,350 | 41,350 | 54,524 | 175,537 | 137,160 | 23.6% | 39.8% |
| 明知鐵道 | 127,294 | 127,294 | 104,019 | 97,722 | 29,515 | 130.3% | 352.4% |
| 長良川鐵道 | 809,626 | 809,626 | 220,161 | 314,544 | 111,975 | 257.4% | 196.6% |
| 福井鐵道 ※2 | 584,083 | 325,300 | 223,235 | 379,745 | 133,209 | 85.7% | 167.6% |
| えちぜん鐵道 | 1,092,028 | 1,076,541 | 176,730 | 1,053,482 | 183,016 | 102.2% | 96.6% |
| 名古屋臨海鐵道 | — | — | 70,507 | 971,653 | 1,415,068 | 0.0% | 5.0% |
| 上飯田連絡線 ※1 | — | — | — | 1,800,000 | 24,424,083 | 0.0% | 0.0% |
| 中部國際空港連絡鐵道 ※1 | 7,828 | 7,532 | — | 1,418,910 | 13,935,819 | 0.5% | 0.0% |
| 伊賀鐵道 | 1,798 | — | 69,443 | 320,028 | 5,844 | 0.0% | 1188.3% |
| 伊賀市 ※1 | — | — | 44,480 | 70 | 2,462,677 | 0.0% | 1.8% |
| 養老鐵道 | 7,843 | — | 331,937 | 1,491,419 | 34,189 | 0.0% | 970.9% |
| 養老線管理機構 ※1 | 586,420 | 586,037 | 850,213 | — | 185,362 | — | 458.7% |
| 四日市あすなろう鐵道 | — | — | 5,230 | 475,940 | 2,049 | 0.0% | 255.2% |
| 四日市市※1 | — | — | 32,291 | — | 2,117,132 | — | 1.5% |
| 十国峠 | 6,392 | — | 3,837 | 101,441 | 49,780 | 0.0% | 7.7% |
| ハピラインふくい | 63,717 | 43,949 | 1,502,757 | 4,392,227 | 87,690 | 1.0% | 1713.7% |
| 山陽電氣鐵道 | 4,473,097 | 2,643,578 | 1,511,358 | 14,692,916 | 44,780,914 | 18.0% | 3.4% |
| 神戸電鉄 | 2,524,413 | 1,608,827 | 746,027 | 9,216,990 | 63,272,779 | 17.5% | 1.2% |
| 叡山電鉄 | 246,208 | 206,299 | 189,285 | 1,613,494 | 4,017,842 | 12.8% | 4.7% |
| 近江鐵道 | 19,681 | — | — | 1,462,385 | 17,680 | 0.0% | 0.0% |
| 北大阪急行電鉄 | 1,135,172 | 355,219 | 813,964 | 6,506,440 | 24,286,453 | 5.5% | 3.4% |
| 泉北高速鐵道 | 1,796,991 | 1,585,669 | 985,477 | 7,049,231 | 19,141,521 | 22.5% | 5.1% |

⑤中小民鉄[156社] 3/3

| 項目 事業者名 | 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) | — | — |
| 能勢電鉄 | 1,057,274 | 813,630 | 345,166 | 2,907,374 | 23,112,095 | 28.0% | 1.5% |
| 水間鉄道 | 101,627 | 95,626 | 32,129 | 301,984 | 703,915 | 31.7% | 4.6% |
| 紀州鉄道 | 23,286 | 23,286 | 435 | 11,490 | 38,773 | 202.7% | 1.1% |
| 六甲山観光 | 1,941 | — | 4,621 | 224,390 | 21,443 | 0.0% | 21.6% |
| 比叡山鉄道 | 45,396 | 45,396 | 9,254 | 159,376 | 260,156 | 28.5% | 3.6% |
| 丹後海陸交通 | 16,787 | — | 3,263 | 133,426 | 181,716 | 0.0% | 1.8% |
| 北条鉄道 | 102,373 | 46,239 | 46,340 | 96,685 | — | 47.8% | — |
| 信楽高原鐵道 | — | — | 34,663 | 159,130 | 3,987 | 0.0% | 869.4% |
| 北近畿タンゴ鉄道 ※1 | 1,225,928 | 1,221,781 | 827,164 | 147,335 | 1,429,837 | 829.3% | 57.9% |
| 嵯峨野観光鉄道 | 53,203 | 31,597 | 122,874 | 921,562 | 650,291 | 3.4% | 18.9% |
| WILLER TRAINS | 9,316 | — | — | 1,169,235 | 37,120 | 0.0% | 0.0% |
| 智頭急行 | 311,699 | 195,388 | 803,169 | 2,744,869 | 1,721,220 | 7.1% | 46.7% |
| 神戸高速鉄道 ※1 | — | — | — | 1,504,400 | 16,810,777 | 0.0% | 0.0% |
| こうべ未来都市機構 | 55,093 | 54,439 | 20,283 | 161,120 | 31,317 | 33.8% | 64.8% |
| 京福電気鉄道 ※2 | 726,115 | 677,752 | 114,608 | 1,580,760 | 4,414,941 | 42.9% | 2.6% |
| 和歌山電鐵 | 127,013 | 121,083 | 197,605 | 301,283 | 416,324 | 40.2% | 47.5% |
| 新関西国際空港 ※1 | 76,650 | 76,650 | — | 3,722,677 | 27,310,950 | 2.1% | 0.0% |
| 関西高速鉄道 ※1 | 37,063,510 | — | — | 10,527,620 | 132,486,323 | 0.0% | 0.0% |
| 大阪外環状鉄道 ※1 | 12,548 | — | — | 2,366,247 | 61,783,978 | 0.0% | 0.0% |
| 奈良生駒高速鉄道 ※1 | — | — | — | 1,913,659 | 21,793,436 | 0.0% | 0.0% |
| 中之島高速鉄道 ※1 | — | — | — | 2,049,387 | 39,190,981 | 0.0% | 0.0% |
| 西大阪高速鉄道 ※1 | — | — | — | 1,502,505 | 27,367,678 | 0.0% | 0.0% |
| 和歌山県 ※1 | 13,441 | 13,441 | — | 193 | 8,780 | 6964.2% | 0.0% |
| 大阪市高速電気軌道 | 57,725,308 | 37,656,765 | 5,162,609 | 167,030,367 | 824,658,342 | 22.5% | 0.6% |
| 甲賀市 ※1 | 98,004 | 98,004 | 38,969 | — | 1,383,235 | — | 2.8% |
| 近江鉄道線管理機構 ※1 | 894,136 | 894,136 | — | — | 5,171 | — | 0.0% |
| 一畑電車 | 619,341 | 587,345 | 175,393 | 463,824 | 1,573,743 | 126.6% | 11.1% |
| 広島電鉄 ※2 | 3,884,332 | 1,987,712 | 608,754 | 6,993,356 | 17,708,889 | 28.4% | 3.4% |
| 水島臨海鉄道 | 68,000 | 66,495 | 155,909 | 685,062 | 1,263,704 | 9.7% | 12.3% |
| 錦川鉄道 | 41,370 | 41,370 | 26,948 | 76,255 | 62,525 | 54.3% | 43.1% |
| 若桜鉄道 | — | — | 146,340 | 296,032 | — | 0.0% | — |
| 八頭町 ※1 | 36,158 | 36,158 | 73,892 | — | — | — | — |
| 若桜町 ※1 | 64,060 | 64,060 | 72,448 | — | — | — | — |
| 井原鉄道 | 324,791 | 322,656 | 101,895 | 313,198 | 297,890 | 103.0% | 34.2% |
| 土佐くろしお鉄道 | 411,444 | 407,610 | 408,778 | 744,380 | 410,634 | 54.8% | 99.5% |
| 阿佐海岸鉄道 | 1,613 | 660 | 11,219 | 11,489 | 20,417 | 5.7% | 54.9% |
| 高松琴平電気鉄道 | 831,721 | 617,303 | 459,791 | 2,985,313 | 20,551,599 | 20.7% | 2.2% |
| 伊予鉄道 ※2 | 1,504,512 | 1,103,562 | 480,947 | 3,897,843 | 6,460,699 | 28.3% | 7.4% |
| 四国ケーブル | 5,467 | 5,467 | 1,231 | 67,170 | 89,890 | 8.1% | 1.4% |
| 筑豊電気鉄道 | 196,619 | 195,621 | 154,357 | 812,278 | 2,238,078 | 24.1% | 6.9% |
| 甘木鉄道 | 102,222 | 102,222 | 44,682 | 259,147 | 196,669 | 39.4% | 22.7% |
| 島原鉄道 | 323,654 | 308,521 | 97,663 | 476,313 | 3,782,939 | 64.8% | 2.6% |
| 熊本電気鉄道 | 23,596 | 10,099 | 102,291 | 484,780 | 791,204 | 2.1% | 12.9% |
| 南阿蘇鉄道 | 27,670 | — | 30,608 | 118,452 | 9,646 | 0.0% | 317.3% |
| 松浦鉄道 | 318,692 | 289,619 | 265,803 | 805,094 | 288,972 | 36.0% | 92.0% |
| 皿倉登山鉄道 | 977 | — | 13,291 | 129,316 | 17,904 | 0.0% | 74.2% |
| ラクテンチ | 685 | 685 | — | 7,273 | 30,104 | 9.4% | 0.0% |
| くま川鉄道 | 24,995 | 8,577 | 59,552 | 68,020 | 61,448 | 12.6% | 96.9% |
| 平成筑豊鉄道 | 77,076 | 70,945 | 155,062 | 350,446 | 158,308 | 20.2% | 97.9% |
| 肥薩おれんじ鉄道 | 235,147 | 235,147 | 1,383,969 | 1,668,849 | 1,605,898 | 14.1% | 86.2% |
| 北九州市 ※1 | 21,422 | 21,422 | — | 803 | 356,742 | 2667.7% | 0.0% |
| 佐賀・長崎管理センター※1 | 309,139 | 244,141 | 293,034 | 1,244,891 | 398,043 | 19.6% | 73.6% |
| 南阿蘇鉄道管理機構※1 | 90,725 | 90,725 | — | 51,603 | 98,604 | 175.8% | 0.0% |
| 合計 | 169,128,746 | 92,635,077 | 59,639,960 | 514,159,697 | 2,957,198,104 | 18.0% | 2.0% |

⑥路面電車[23社]

| 項目 事業者名 | 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) (千円) | (②) (千円) | (③) (千円) | (④) (千円) | (⑤) (千円) | (②)／(④) | (③)／(⑤) |
| | — | — | — | — | — | — | — |
| 札幌市 ※2 | 12,895,468 | 10,567,378 | 6,579,819 | 44,116,588 | 297,605,957 | 24.0% | 2.2% |
| 札幌市交通事業振興公社 | — | — | 217,455 | 2,213,932 | 6,784 | 0.0% | 3205.4% |
| 函館市 | 539,962 | 535,931 | 168,501 | 991,340 | 3,449,966 | 54.1% | 4.9% |
| 富山地方鉄道※2 | 79,185 | 33,205 | 675,097 | 2,636,755 | 5,076,722 | 1.3% | 13.3% |
| 万葉線 | 228,008 | 228,008 | 103,589 | 211,687 | 432,833 | 107.7% | 23.9% |
| 富山市 | — | — | — | 23,439 | — | 0.0% | — |
| 東京都 ※2 | 40,131,947 | 19,348,364 | 13,936,310 | 155,635,334 | 1,285,966,402 | 12.4% | 1.1% |
| 東急電鉄 ※2 | 52,962,984 | 41,006,464 | 7,276,221 | 163,563,450 | 552,602,745 | 25.1% | 1.3% |
| 宇都宮市 | — | — | — | 59,175 | — | 0.0% | — |
| 芳賀町 | — | — | — | 8,274 | — | 0.0% | — |
| 宇都宮ライトレール | 59,437 | 52,072 | 242,460 | 1,426,106 | 0 | 3.7% | — |
| 豊橋鉄道 ※2 | 542,721 | 288,708 | 84,311 | 1,741,780 | 7,201,396 | 16.6% | 1.2% |
| 福井鉄道 ※2 | 584,083 | 325,300 | 223,235 | 379,745 | 133,209 | 85.7% | 167.6% |
| 京福電気鉄道 ※2 | 726,115 | 677,752 | 114,608 | 1,580,760 | 4,414,941 | 42.9% | 2.6% |
| 京阪電気鉄道 ※2 | 12,615,603 | 8,521,235 | 3,553,681 | 53,074,834 | 165,122,225 | 16.1% | 2.2% |
| 阪堺電気軌道 | 259,604 | 238,565 | 319,611 | 1,375,379 | 1,552,897 | 17.3% | 20.6% |
| 岡山電気軌道 | 57,299 | 57,299 | 72,138 | 387,352 | 374,496 | 14.8% | 19.3% |
| 広島電鉄 ※2 | 3,884,332 | 1,987,712 | 608,754 | 6,993,356 | 17,708,889 | 28.4% | 3.4% |
| 伊予鉄道 ※2 | 1,504,512 | 1,103,562 | 480,947 | 3,897,843 | 6,460,699 | 28.3% | 7.4% |
| とさでん交通 | 201,946 | 116,111 | 86,310 | 1,004,762 | 826,176 | 11.6% | 10.4% |
| 長崎電気軌道 | 498,498 | 477,078 | 263,279 | 1,844,322 | 2,124,730 | 25.9% | 12.4% |
| 熊本市 | 1,237,235 | 1,226,606 | 230,067 | 1,596,830 | 8,648,777 | 76.8% | 2.7% |
| 鹿児島市 | 486,846 | 486,846 | 112,165 | 1,730,326 | 7,256,642 | 28.1% | 1.5% |
| 合計 | 129,495,785 | 87,278,196 | 35,348,558 | 446,493,369 | 2,366,966,486 | 19.5% | 1.5% |

※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。

東急電鉄、京阪電気鉄道、札幌市、東京都、富山地方鉄道、豊橋鉄道、福井鉄道、京福電気鉄道、広島電鉄、伊予鉄道は、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。

資料4 踏切道箇所数等(事業者別)

令和7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 | 1,252 | 0 | 39 | 71 | 839 |
| 東日本旅客鉄道 | 6,096 | 0 | 145 | 258 | 5,144 |
| 東海旅客鉄道 | 1,689 | 0 | 3 | 84 | 1,762 |
| 西日本旅客鉄道 | 5,149 | 0 | 66 | 373 | 5,271 |
| 四国旅客鉄道 | 1,196 | 0 | 11 | 102 | 1,026 |
| 九州旅客鉄道 | 2,372 | 0 | 72 | 181 | 1,334 |
| 日本貨物鉄道 | 88 | 0 | 6 | 57 | 61 |
| 合計 | 17,842 | 0 | 342 | 1,126 | 15,437 |

②大手民鉄(16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 | 953 | 0 | 0 | 0 | 953 |
| 西武鉄道 | 340 | 0 | 0 | 0 | 340 |
| 京成電鉄 | 170 | 0 | 0 | 1 | 170 |
| 京王電鉄 | 135 | 0 | 0 | 0 | 135 |
| 小田急電鉄 | 229 | 0 | 0 | 0 | 229 |
| 東急電鉄 | 134 | 0 | 0 | 0 | 134 |
| 京浜急行電鉄 | 86 | 0 | 0 | 0 | 86 |
| 相模鉄道 | 42 | 0 | 0 | 0 | 42 |
| 名古屋鉄道 | 1,038 | 0 | 2 | 1 | 1,034 |
| 近畿日本鉄道 | 1,065 | 0 | 10 | 0 | 1,075 |
| 南海電気鉄道 | 284 | 0 | 5 | 0 | 248 |
| 京阪電気鉄道 | 110 | 0 | 0 | 0 | 110 |
| 阪急電鉄 | 262 | 0 | 0 | 0 | 262 |
| 阪神電気鉄道 | 23 | 0 | 0 | 0 | 21 |
| 西日本鉄道 | 341 | 0 | 0 | 0 | 125 |
| 東京地下鉄 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 合計 | 5,213 | 0 | 17 | 2 | 4,965 |

③公営

該当する踏切道なし

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108社) 1/3

| 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 | |
| 道南いさりび鉄道 | 41 | 0 | 3 | 3 | 41 |
| 津軽鉄道 | 25 | 0 | 0 | 16 | 0 |
| 弘南鉄道 | 68 | 0 | 0 | 14 | 17 |
| 青森県 | 68 | 0 | 2 | 1 | 68 |
| 八戸臨海鉄道 | 9 | 0 | 2 | 2 | 5 |
| 秋田内陸縦貫鉄道 | 36 | 0 | 3 | 26 | 13 |
| 福島県 | 3 | 0 | 4 | 14 | 1 |
| 由利高原鉄道 | 25 | 0 | 2 | 4 | 11 |
| 三陸鉄道 | 40 | 0 | 2 | 10 | 8 |
| 岩手開発鉄道 | 8 | 0 | 1 | 8 | 2 |
| IGRいわて銀河鉄道 | 54 | 0 | 0 | 0 | 54 |
| 山形鉄道 | 49 | 0 | 5 | 2 | 13 |
| 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 | 0 | 1 |
| 福島交通 | 44 | 0 | 1 | 25 | 13 |
| 福島臨海鉄道 | 6 | 0 | 2 | 7 | 0 |
| 会津鉄道 | 45 | 0 | 5 | 9 | 9 |
| 北越急行 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 長野電鉄 | 87 | 0 | 0 | 34 | 51 |
| アルピコ交通 | 47 | 0 | 1 | 5 | 34 |
| しなの鉄道 | 95 | 0 | 5 | 3 | 116 |
| 上田電鉄 | 40 | 0 | 0 | 19 | 34 |
| 富山地方鉄道 | 192 | 0 | 3 | 51 | 97 |
| 万葉線 | 15 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 北陸鉄道 | 68 | 0 | 0 | 4 | 43 |
| ハピラインふくい | 63 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| えちごトキめき鉄道 | 61 | 0 | 0 | 7 | 55 |
| あいの風とやま鉄道 | 129 | 0 | 0 | 1 | 129 |
| IRいしかわ鉄道 | 79 | 0 | 0 | 0 | 79 |
| 新京成電鉄 | 71 | 0 | 0 | 0 | 70 |
| 東京臨海高速鉄道 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 関東鉄道 | 160 | 0 | 0 | 30 | 128 |
| ひたちなか海浜鉄道 | 35 | 0 | 0 | 16 | 4 |
| 真岡鐵道 | 87 | 0 | 2 | 2 | 9 |
| 野岩鉄道 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 上信電鉄 | 89 | 0 | 0 | 39 | 26 |
| 上毛電気鉄道 | 94 | 0 | 0 | 6 | 36 |
| わたらせ渓谷鐵道 | 28 | 0 | 0 | 11 | 9 |
| 秩父鉄道 | 207 | 0 | 0 | 80 | 43 |
| 銚子電気鉄道 | 24 | 0 | 0 | 4 | 0 |
| 小湊鉄道 | 50 | 0 | 0 | 48 | 7 |
| 流鉄 | 18 | 0 | 0 | 3 | 1 |
| 江ノ島電鉄 | 50 | 0 | 0 | 0 | 27 |
| 小田急箱根 | 17 | 0 | 0 | 15 | 11 |
| 伊豆箱根鉄道 | 112 | 0 | 0 | 0 | 70 |
| 横浜高速鉄道 | 7 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| 富士山麓電気鉄道 | 56 | 0 | 0 | 28 | 13 |
| 鹿島臨海鉄道 | 25 | 0 | 0 | 8 | 13 |
| いすみ鉄道 | 47 | 0 | 3 | 10 | 20 |
| 京葉臨海鉄道 | 46 | 0 | 2 | 7 | 9 |
| 神奈川臨海鉄道 | 29 | 0 | 8 | 3 | 5 |
| 伊豆急行 | 20 | 0 | 1 | 22 | 20 |

⑤中小民鉄(うち踏切道を所有する108社) 2/3

| 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 | |
| 岳南電車 | 30 | 0 | 0 | 4 | 7 |
| 静岡鉄道 | 49 | 0 | 0 | 0 | 49 |
| 大井川鐵道 | 26 | 0 | 0 | 12 | 6 |
| 遠州鉄道 | 58 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| 天竜浜名湖鉄道 | 95 | 0 | 3 | 19 | 54 |
| 豊橋鉄道 | 59 | 0 | 0 | 2 | 61 |
| 名古屋臨海鉄道 | 5 | 0 | 13 | 20 | 14 |
| 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 | 139 | 0 | 3 | 13 | 16 |
| 伊勢鉄道 | 5 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 四日市市 | 38 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| 西濃鉄道 | 4 | 0 | 2 | 9 | 0 |
| 樽見鉄道 | 43 | 0 | 4 | 22 | 16 |
| 明知鉄道 | 24 | 0 | 1 | 25 | 12 |
| 長良川鉄道 | 92 | 0 | 16 | 29 | 40 |
| 福井鉄道 | 42 | 0 | 6 | 10 | 48 |
| えちぜん鉄道 | 104 | 0 | 7 | 23 | 44 |
| 養老線管理機構 | 160 | 0 | 14 | 0 | 167 |
| 伊賀市 | 50 | 0 | 4 | 0 | 53 |
| 山陽電気鉄道 | 165 | 0 | 0 | 0 | 165 |
| 神戸電鉄 | 128 | 0 | 0 | 36 | 81 |
| 能勢電鉄 | 22 | 0 | 0 | 0 | 19 |
| 近江鉄道 | 145 | 0 | 0 | 30 | 74 |
| 水間鉄道 | 31 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 叡山電鉄 | 48 | 0 | 1 | 3 | 8 |
| 紀州鉄道 | 14 | 0 | 1 | 3 | 5 |
| 北近畿タンゴ鉄道 | 76 | 0 | 13 | 13 | 47 |
| 甲賀市 | 8 | 0 | 0 | 4 | 8 |
| 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 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 広島電鉄 | 52 | 0 | 0 | 3 | 48 |
| 一畑電車 | 96 | 0 | 4 | 41 | 96 |
| 水島臨海鉄道 | 17 | 0 | 2 | 0 | 6 |
| 八頭町 | 22 | 0 | 1 | 3 | 14 |
| 若桜町 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 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 | 275 | 0 | 0 | 33 | 122 |
| 伊予鉄道 | 206 | 0 | 0 | 18 | 74 |
| 土佐くろしお鉄道 | 21 | 0 | 0 | 10 | 4 |
| 甘木鉄道 | 34 | 0 | 0 | 2 | 6 |
| 筑豊電気鉄道 | 49 | 0 | 0 | 10 | 4 |
| 平成筑豊鉄道 | 66 | 0 | 3 | 15 | 37 |
| 松浦鉄道 | 103 | 0 | 5 | 14 | 34 |
| 島原鉄道 | 139 | 0 | 2 | 39 | 8 |
| くま川鉄道 | 54 | 0 | 1 | 7 | 10 |
| 熊本電気鉄道 | 52 | 0 | 1 | 17 | 2 |
| 南阿蘇鉄道 | 26 | 0 | 1 | 2 | 3 |
| 肥薩おれんじ鉄道 | 132 | 0 | 9 | 17 | 35 |

⑤中小民鉄(うち踏切道を所有する108社) 3/3

| 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 | |
| 北九州市 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 佐賀・長崎鉄道管理センター | 84 | 0 | 3 | 2 | 46 |
| 合計 | 5,910 | 0 | 188 | 1,118 | 3,054 |

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 |
| 東京都交通局 | 82 | 0 | 1 | 17 | 1 |
| 東急電鉄 | 35 | 0 | 0 | 0 | 35 |
| 名古屋鉄道 | 21 | 0 | 0 | 0 | 21 |
| 福井鉄道 | 2 | 0 | 1 | 0 | 3 |
| 京福電気鉄道 | 58 | 0 | 0 | 0 | 12 |
| 京阪電気鉄道 | 104 | 0 | 6 | 0 | 50 |
| 阪堺電気軌道 | 60 | 0 | 7 | 1 | 8 |
| 広島電鉄 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 伊予鉄道 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| とさでん交通 | 6 | 0 | 5 | 8 | 2 |
| 長崎電気軌道 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 |
| 熊本市交通局 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 鹿児島市交通局 | 16 | 0 | 0 | 3 | 4 |
| 合計 | 392 | 0 | 20 | 36 | 137 |

資料4-2 踏切道箇所数(都道府県別)

令和7年3月末現在

| 都道府県名 | 踏切道 | | | |
|-------|--------|-----|-----|-------|
| | 第一種 | 第二種 | 第三種 | 第四種 |
| 北海道 | 1,296 | 0 | 42 | 74 |
| 青森県 | 467 | 0 | 16 | 47 |
| 岩手県 | 454 | 0 | 14 | 51 |
| 宮城県 | 401 | 0 | 13 | 23 |
| 秋田県 | 489 | 0 | 16 | 45 |
| 山形県 | 403 | 0 | 20 | 18 |
| 福島県 | 677 | 0 | 34 | 96 |
| 茨城県 | 600 | 0 | 0 | 69 |
| 栃木県 | 652 | 0 | 6 | 32 |
| 群馬県 | 629 | 0 | 0 | 61 |
| 埼玉県 | 1,025 | 0 | 0 | 89 |
| 千葉県 | 1,188 | 0 | 6 | 84 |
| 東京都 | 1,012 | 0 | 4 | 21 |
| 神奈川県 | 791 | 0 | 9 | 25 |
| 新潟県 | 792 | 0 | 25 | 43 |
| 富山県 | 484 | 0 | 4 | 58 |
| 石川県 | 298 | 0 | 4 | 4 |
| 福井県 | 367 | 0 | 14 | 57 |
| 山梨県 | 231 | 0 | 0 | 37 |
| 長野県 | 927 | 0 | 44 | 110 |
| 岐阜県 | 828 | 0 | 36 | 107 |
| 静岡県 | 695 | 0 | 4 | 68 |
| 愛知県 | 1,226 | 0 | 17 | 37 |
| 三重県 | 1,149 | 0 | 12 | 42 |
| 滋賀県 | 406 | 0 | 6 | 35 |
| 京都府 | 652 | 0 | 14 | 16 |
| 大阪府 | 753 | 0 | 10 | 1 |
| 兵庫県 | 1,162 | 0 | 0 | 50 |
| 奈良県 | 612 | 0 | 6 | 1 |
| 和歌山県 | 513 | 0 | 7 | 12 |
| 鳥取県 | 351 | 0 | 9 | 16 |
| 島根県 | 381 | 0 | 14 | 61 |
| 岡山県 | 718 | 0 | 19 | 74 |
| 広島県 | 811 | 0 | 16 | 89 |
| 山口県 | 730 | 0 | 13 | 144 |
| 徳島県 | 325 | 0 | 3 | 24 |
| 香川県 | 574 | 0 | 1 | 52 |
| 愛媛県 | 650 | 0 | 7 | 67 |
| 高知県 | 156 | 0 | 5 | 29 |
| 福岡県 | 1,277 | 0 | 14 | 56 |
| 佐賀県 | 310 | 0 | 12 | 43 |
| 長崎県 | 344 | 0 | 11 | 48 |
| 熊本県 | 485 | 0 | 22 | 53 |
| 大分県 | 359 | 0 | 13 | 22 |
| 宮崎県 | 349 | 0 | 7 | 50 |
| 鹿児島県 | 358 | 0 | 18 | 41 |
| 沖縄県 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 29,357 | 0 | 567 | 2,282 |

資料5 自動列車停止装置等の整備状況（事業者別）

令和7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 | | 2,020.5 | 86.0 | 2,106.5 | 2,106.5 | 100% |
| 東日本旅客鉄道 | | 5,925.3 | 174.0 | 6,099.3 | 6,099.3 | 100% |
| 東海旅客鉄道 | | 1,429.4 | | 1,429.4 | 1,429.4 | 100% |
| 西日本旅客鉄道 | | 3,913.3 | 8.5 | 3,921.8 | 3,921.8 | 100% |
| 四国旅客鉄道 | | 853.7 | | 853.7 | 853.7 | 100% |
| 九州旅客鉄道 | | 1,895.7 | 25.4 | 1,921.1 | 1,921.1 | 100% |
| 合計 | | 16,037.9 | 293.9 | 16,331.8 | 16,331.8 | 100% |

②JR（新幹線[5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 | | | 148.8 | 148.8 | 148.8 | 100% |
| 東日本旅客鉄道 | | | 1,194.2 | 1,194.2 | 1,194.2 | 100% |
| 東海旅客鉄道 | | | 552.6 | 552.6 | 552.6 | 100% |
| 西日本旅客鉄道 | | | 937.7 | 937.7 | 937.7 | 100% |
| 九州旅客鉄道 | | | 358.5 | 358.5 | 358.5 | 100% |
| 合計 | | | 3,191.8 | 3,191.8 | 3,191.8 | 100% |

③大手民鉄[16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 | | 399.3 | 64.0 | 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% |
| 東急電鉄 | | 16.5 | 85.8 | 102.3 | 102.3 | 100% |
| 京浜急行電鉄 | | 87.0 | | 87.0 | 87.0 | 100% |
| 相模鉄道 | | 42.2 | | 42.2 | 42.2 | 100% |
| 東京地下鉄 | | | 195.0 | 195.0 | 195.0 | 100% |
| 名古屋鉄道 | | 437.7 | | 437.7 | 437.7 | 100% |
| 近畿日本鉄道 | | 479.0 | 10.2 | 489.2 | 489.2 | 100% |
| 南海電気鉄道 | | 147.0 | | 147.0 | 147.0 | 100% |
| 京阪電気鉄道 | | 69.1 | | 69.1 | 69.1 | 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 | | 106.1 | | 106.1 | 106.1 | 100% |
| 合計 | | 2,359.6 | 442.3 | 2,801.9 | 2,801.9 | 100% |

※西武鉄道は新交通を含む

④公営 [8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 | | | 28.7 | 28.7 | 28.7 | 100% |
| 東京都 | | 18.3 | 98.1 | 116.4 | 116.4 | 100% |
| 横浜市 | | | 53.4 | 53.4 | 53.4 | 100% |
| 名古屋市 | | | 92.5 | 92.5 | 92.5 | 100% |
| 京都市 | | | 31.2 | 31.2 | 31.2 | 100% |
| 神戸市 | | | 38.1 | 38.1 | 38.1 | 100% |
| 福岡市 | | | 31.4 | 31.4 | 31.4 | 100% |
| 合計 | | 18.3 | 421.4 | 439.7 | 439.7 | 100% |

※札幌市及び東京都は新交通を含む

④新交通・モノレール [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% |
| 大阪モノレール | | | 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 | | | 17.0 | 17.0 | 17.0 | 100% |
| 山万 | | 4.1 | | 4.1 | 4.1 | 100% |
| 埼玉新都市交通 | | | 12.7 | 12.7 | 12.7 | 100% |
| 横浜シーサイドライン | | | 10.8 | 10.8 | 10.8 | 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 | | 10.7 | 188.6 | 199.3 | 199.3 | 100% |

※新交通は、札幌市、東京都、西武鉄道、大阪市高速電気軌道を除く。

⑤中小民鉄 [117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) |
|------------|----|-----------------------------|-----------------------------|----------|------------------------|-------------------------|
| 道南いさりび鉄道 | | 37.8 | | 37.8 | 37.8 | 100% |
| 弘南鉄道 | | 30.7 | | 30.7 | 30.7 | 100% |
| 青森県 | | 121.9 | | 121.9 | 121.9 | 100% |
| IGRいわて銀河鉄道 | | 82.0 | | 82.0 | 82.0 | 100% |
| 三陸鉄道 | | 163.0 | | 163.0 | 163.0 | 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) |
|------------|---------------------|---------------------|-------|----------------|-----------------|
| 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% |
| えちごトキめき鉄道 | 97.0 | | 97.0 | 97.0 | 100% |
| 長野電鉄 | 33.2 | | 33.2 | 33.2 | 100% |
| しなの鉄道 | 102.4 | | 102.4 | 102.4 | 100% |
| 上田電鉄 | 11.6 | | 11.6 | 11.6 | 100% |
| アルピコ交通 | 14.4 | | 14.4 | 14.4 | 100% |
| 富山地方鉄道 | 99.7 | | 99.7 | 99.7 | 100% |
| 万葉線 | 4.9 | | 4.9 | 4.9 | 100% |
| 黒部峡谷鉄道 | 20.1 | | 20.1 | 20.1 | 100% |
| あいの風とやま鉄道 | 100.1 | | 100.1 | 100.1 | 100% |
| 北陸鉄道 | 20.6 | | 20.6 | 20.6 | 100% |
| IRいしかわ鉄道 | 64.2 | | 64.2 | 64.2 | 100% |
| 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 | 55.6 | | 55.6 | 55.6 | 100% |
| 真岡鐵道 | 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 | 16.4 | 100% |
| 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% |
| 小田急箱根 | 15.0 | | 15.0 | 15.0 | 100% |
| 富士山麓電気鉄道 | 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% |

| 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) |
|------------|---------------------|---------------------|-------|----------------|-----------------|
| 成田空港高速鉄道 | 17.9 | | 17.9 | 17.9 | 100% |
| 成田高速鉄道アクセス | 10.7 | | 10.7 | 10.7 | 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% |
| 岳南電車 | 9.2 | | 9.2 | 9.2 | 100% |
| 静岡鉄道 | 11.0 | | 11.0 | 11.0 | 100% |
| 大井川鐵道 | 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% |
| 名古屋臨海高速鉄道 | 15.2 | | 15.2 | 15.2 | 100% |
| 中部国際空港連絡鉄道 | 4.2 | | 4.2 | 4.2 | 100% |
| 三岐鉄道 | 48.0 | | 48.0 | 48.0 | 100% |
| 四日市市 | 7.0 | | 7.0 | 7.0 | 100% |
| 伊勢鉄道 | 22.3 | | 22.3 | 22.3 | 100% |
| 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 | 66.1 | 100% |
| 福井鉄道 | 18.1 | | 18.1 | 18.1 | 100% |
| えちぜん鉄道 | 53.0 | | 53.0 | 53.0 | 100% |
| 伊賀市 | 16.6 | | 16.6 | 16.6 | 100% |
| 養老線管理機構 | 57.5 | | 57.5 | 57.5 | 100% |
| ハピラインふくい | 84.3 | | 84.3 | 84.3 | 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 | | 8.4 | 8.4 | 8.4 | 100% |
| 神戸高速鉄道 | 7.6 | | 7.6 | 7.6 | 100% |
| 泉北高速鉄道 | 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% |
| 北近畿タンゴ鉄道 | 114.1 | | 114.1 | 114.1 | 100% |
| 甲賀市 | 14.7 | | 14.7 | 14.7 | 100% |
| 大阪市高速電気軌道 | | 137.8 | 137.8 | 137.8 | 100% |
| 和歌山県 | 2.0 | | 2.0 | 2.0 | 100% |
| 関西高速鉄道 | 12.5 | | 12.5 | 12.5 | 100% |
| 新関西国際空港 | 6.9 | | 6.9 | 6.9 | 100% |
| 奈良生駒高速鉄道 | | 8.6 | 8.6 | 8.6 | 100% |

| 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) |
|-----------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------|------------------------|-------------------------|
| 大阪港トランSPORTシステム | | 3. 3 | 3. 3 | 3. 3 | 100% |
| 和歌山電鐵 | 14. 3 | | 14. 3 | 14. 3 | 100% |
| 大阪外環状鉄道 | 20. 3 | | 20. 3 | 20. 3 | 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% |
| 北条鉄道 | 13. 6 | | 13. 6 | 13. 6 | 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% |
| 若桜町 | 2. 7 | | 2. 7 | 2. 7 | 100% |
| 八頭町 | 16. 5 | | 16. 5 | 16. 5 | 100% |
| 智頭急行 | 56. 1 | | 56. 1 | 56. 1 | 100% |
| 井原鉄道 | 38. 3 | | 38. 3 | 38. 3 | 100% |
| 高松琴平電気鉄道 | 60. 0 | | 60. 0 | 60. 0 | 100% |
| 阿佐海岸鉄道 | 10. 0 | | 10. 0 | 10. 0 | 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 | 16. 0 | | 16. 0 | 16. 0 | 100% |
| 北九州市 | 2. 1 | | 2. 1 | 2. 1 | 100% |
| 島原鉄道 | 43. 2 | | 43. 2 | 43. 2 | 100% |
| 熊本電気鉄道 | 12. 9 | | 12. 9 | 12. 9 | 100% |
| 甘木鉄道 | 13. 7 | | 13. 7 | 13. 7 | 100% |
| 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 | 19. 0 | | 19. 0 | 19. 0 | 100% |
| 佐賀・長崎鉄道管理センター | 59. 2 | | 59. 2 | 59. 2 | 100% |
| 肥薩おれんじ鉄道 | 116. 9 | | 116. 9 | 116. 9 | 100% |
| 合計 | 3, 998. 7 | 257. 8 | 4, 256. 5 | 4, 256. 5 | 100% |

※大阪市高速電気軌道は新交通を含む

※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、神戸高速鉄道、山陽電気鉄道）を含む

⑥路面電車

該当なし

資料6 重大な人的被害を生じた運転事故（昭和63年以降）

| 発生日 | 事業者名 | 場 所 | 事故種類 | 死亡者数 | 負傷者数 | 概 况 |
|---------------|-----------|-----------------------|--------------|------|------|--|
| 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。 |
| H. 19. 3. 1 | JR 北海道 | 石北線 美幌駅～緋牛内駅間 | 列車脱線 (踏切) | | 51 | 踏切内に進入した大型トレーラーに、列車が衝突して脱線した。 |
| H. 23. 5. 27 | JR 北海道 | 石勝線 清風山信号場構内 | 列車脱線 | | 79 | 列車の部品がレールと接触して脱線し、トンネル内で燃料タンクから漏れた軽油に引火し火災が発生した。 |
| H. 24. 9. 24 | 京浜急行電鉄 | 本線 追浜駅～京急田浦駅間 | 列車脱線 | | 56 | 線路内に流入した土砂に乗り上げ、脱線した。 |
| H. 26. 2. 15 | 東京急行電鉄 | 東横線 元住吉駅構内 | 列車衝突 | | 72 | ホームを過走し停車していた先行列車に後続列車が衝突、その衝撃で脱線した。 |
| R. 1. 9. 5 | 京浜急行電鉄 | 本線 神奈川新町駅構内 | 列車脱線 (踏切) | 1 | 77 | 神奈川新町第一踏切道で、列車がトラックと衝突し、列車が脱線した。 |

※ 平成17年度以前は死者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、平成18年度以降は死者5人以上又は死傷者50人以上の運転事故を掲載した。

※ 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。

資料7 新幹線の主な脱線・逸脱防止対策の状況

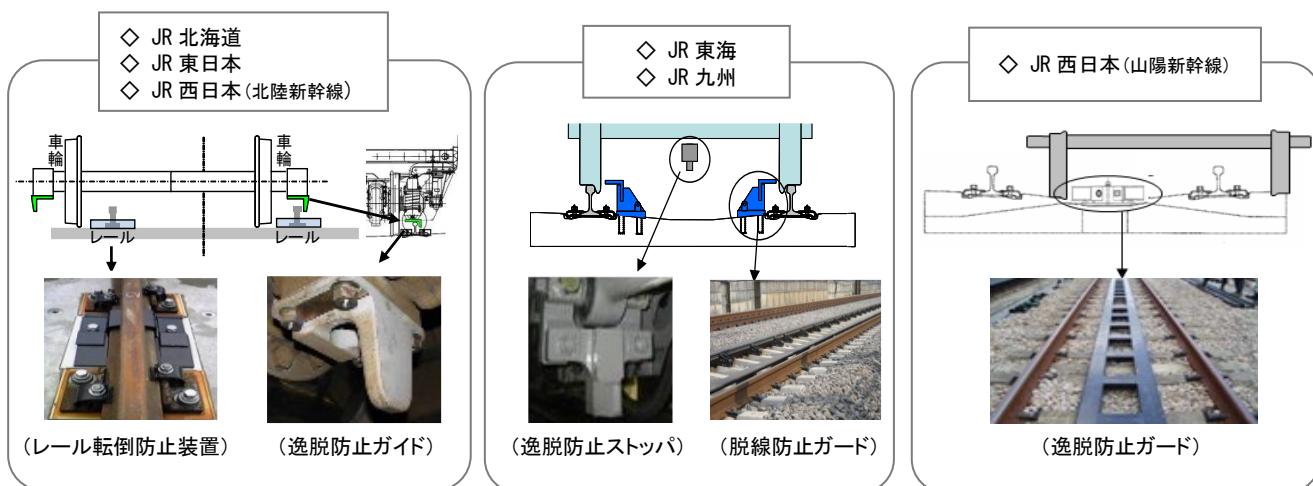
○鋭意整備を進めている脱線・逸脱防止装置の整備の状況

地震時において、列車の脱線を極力防止する装置の整備、また、仮に脱線した場合においても線路から大きく逸脱することを防止する装置の整備を各事業者において実施中。

令和7年3月末現在

| 事業者名 | 方式 | 敷設延長※ (km) | 線路延長※ (km) |
|-------|---|---------------|---------------|
| JR北海道 | ・逸脱防止ガイド【完了】 ・レール転倒防止装置 | 294 | 297 |
| JR東日本 | ・逸脱防止ガイド【完了】 ・脱線対策用 IJ(接着絶縁継目)【完了】 ・レール転倒防止装置 | 1,342 | 2,243 |
| JR東海 | ・脱線防止ガード ・逸脱防止ストッパ【完了】 | 884 | 1,075 |
| JR西日本 | 北陸 ・逸脱防止ガイド【完了】 ・レール転倒防止装置 | 886 | 1,704 |
| | 山陽 ・逸脱防止ガード | | |
| JR九州 | ・脱線防止ガード ・逸脱防止ストッパ【完了】 | 197 | 630 |

※上り線・下り線を合計した延長



資料8 特に必要があると認められる場合に行う保安監査における行政指導に基づき講じた主な改善措置の状況

| 事業者 | 報告日 | 改善報告の概要 |
|------|--------|--|
| 真岡鐵道 | R7.6.5 | <p>【R6.8.5 関東運輸局長からの改善指示に関する改善内容】</p> <p>I アルコール検査の実施について</p> <p>【措置状況】</p> <p>1. 適切なアルコール検査の実施</p> <p>①新たなアルコール検知器を導入</p> <p>現在使用しているアルコール検知器は、検査日時及び検査結果が一定件数検知器に記録される機能がありますが、検査を実施した者が誰であるかは記録として残らないため、新たに検査を実施した者が判別できる機能のあるアルコール検知器を令和6年9月4日に更新し、9月5日から使用開始しました。新たなアルコール検知器は、検査を実施した者が判別できるように検査時の状況を動画で記録することができ、また、測定記録の不正防止機能付きで、検査結果を3年間保存することとしました。この検知器によりアルコール検査が適切に実施されていることを記録することとしました。</p> <p>また、運転取扱実施基準にはアルコール検知器を用いて酒気帯びの確認をすることを規定していますが、社内規程には規定されていないなど現状と不整合があったため、「運転作業要領(乗務員)」及び「点呼執行基準」を改正し、9月30日から運用を開始しました。</p> <p>②アルコール検査の実施状況の確認</p> <p>①の映像記録を運転管理者、乗務員指導管理者等が適宜閲覧し検査状況をチェックすることについては、乗務員指導管理者(運転区長)が3日分のデータ内容を確認、運転管理者が1週間分を書類にて確認・管理し、安全統括管理者に1ヶ月毎の報告、確認を受けることとしました。</p> <p>③①及び②の措置ができるまでの緊急措置</p> <p>・真岡駅でのアルコール検査は、検査が適切に実施されたことを確認するため、点呼を実施する者及び点呼を受ける者の他、第三者の立会いのもとで検査することとしました。また、検査時の状況を動画で撮影し保存することとしました。</p> <p>・茂木駅での遠隔点呼におけるアルコール検査は、ビデオ通話により検査時の状況を動画で保存することを徹底しました。なお、ビデオ通話装置の不具合等により、通常の点呼ができない場合は、業務用携帯電話の録画機能により、検知器数値と合わせて検査時の状況を指令携帯に送信して検査の確認を受けることとしました。</p> <p>・上記の記録を運転管理者、乗務員指導管理者等が適宜閲覧し検査状況をチェックすることで、適切に検査が実施されていることを確認しました。</p> <p>2. 業務体制の整備</p> <p>①安全統括管理者と運転管理者をそれぞれ選任</p> <p>安全統括管理者と運転管理者を兼務としていたが、安全統括管理者と運転管理者を令和6年10月1日に新たに登用し、兼務とならないようにしました。これにより、運転部門の業務については、運転管理者が統括管理し、それを安全統括管理者が監督する体制としました。</p> <p>②社内の会議体の見直し</p> <p>事業部内で開催している会議体は、「安全輸送会議」と「部課長会議」がありますが、これらの会議体を整理し、「安全輸送会議」について開催時期を決めて3ヶ月に1度必ず開催することとし、専務取締役・総務部長も参画して鉄道運輸に関する事象事例などの協議を行い、情報交換を密にすることとしました。また、安全輸送会議については、当社の安全管理規程に明文化する旨の改正を行います。(令和7年6月1日より施行)</p> <p>なお、「安全輸送会議」は、令和6年10月7日付で安全統括管理者から構成員に改めて通知しました。</p> <p>時期:3ヶ月に1度(5月、8月、11月、2月)に開催</p> <p>第一回令和6年11月20日開催、第二回令和7年2月25日開催</p> <p>議題:年間計画に基づいた共有すべき伝達事項の協議、事象の報告と検討、部署間の協議事項など</p> <p>参加者:専務、総務部長、事業部長、運転課長、営業課長、工務課長、運転区長、検修区長、工務区長、SL担当区長</p> <p>③取締役会等によるチェックの拡充に向け検討</p> <p>現在も、施設及び車両の検査結果並びにそれを踏まえた補修計画、施設及び車両の更新計画等について、「真岡鐵道経営支援協議会幹事会」及び「取締役会」に報告し審議しているところですが、審議事項を安全に係る鉄道事業全般に拡充し、開催時にチェックを強化します。</p> <p>時期:真岡鐵道経営支援協議会幹事会令和7年3月13日実施</p> <p>(開催時期毎年:6月、12月、3月)</p> <p>議題:翌年度事業計画案及び施設及び事業収支状況見込案ほか、安全に係る鉄道事業全般に関する事項、改善指示事項に関する措置状況について。</p> <p>(参考)</p> <p>真岡鐵道経営支援協議会幹事会(県・沿線自治体交通担当課長等で構成)</p> <p>真岡鐵道の経営に係る企画立案や事業進捗の検証、連絡調整等の会務を処理するほか、取締役会の議題を事前に議論している。</p> <p>④内部監査体制の整備</p> <p>従前から実施してきた内部監査は、安全統括管理者が、現業区所の工務業務を中心に監査する体系</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>でありました。これを運転関係業務も含む鉄道事業の全般をチェックできるよう内部監査体制を見直し、事業部、総務部等の本社経営管理部門に対する内部監査にも対応できるように「真岡鐵道内部監査要領」を改正しました。なお、内部監査の実施方法等は「真岡鐵道内部監査要領」に定めること等を、当社の安全管理規程に明文化する旨の改正を行います。</p> <p>内部監査の実施にあたっては、沿線自治体関係者も含めて監査員を選任し、経営管理部門も含む会社全般を監査する体制とし、令和7年度から運用します。</p> <p>3. コミュニケーションの確保</p> <p>①本社管理者等による全社員への個人面談等の実施</p> <p>個人面談の実施については、「会社貢献度評価要領」を令和6年9月26日に改正し、社員に対する管理者(所属課長)の個人面談を実施し、社内の課題、会社への思い、要望について、毎年ヒアリングすることとする運用を10月1日から開始しました。</p> <p>各所属長(課長)が聴き取った内容は、専務が通じて面談を実施して、社内管理者間で聴き取った課題や要望事項等の内容を共有し、必要に応じて課題等を社内で検討して対応を協議することとしました。</p> <p>また、専務、総務部長、安全統括管理者による現場巡回を四半期毎に1回(年4回)実施することとし、第1回を令和6年11月19日に、第2回を令和7年2月19日に巡回を実施して全社員と管理者とのコミュニケーションの充実を図ることとしました。</p> <p>②内部通報制度の検討</p> <p>社員の意見や考えなどの情報や社内通報などを把握するため、令和6年11月1日から総務部総務課内「意見箱」を設置しました。また、総務課内に「相談窓口」を設置し、社内環境に関する事項の相談担当者を兼務配置して、匿名や任意の相談事項についても別室にて個別相談できるように社報にて周知しました。さらには、総務課に直接伝達できる「ダイレクトメール」の開設を周知しました。</p> <p>また、通報先が社内関係者であることにより通報されない事態を防ぐために、令和7年4月から「芳賀地区広域行政事務組合」を社外の第三者相談人窓口機関とすることとしました。</p> <p>相談内容については、その内容により、安全輸送会議の議題として、社内実情の把握と対応を協議することとしました。</p> <p>II 酒気帯びの有無の確認の実施方法等について</p> <p>【措置状況】</p> <p>1. アルコールに関する危険性等を理解させる研修</p> <p>①飲酒運転防止研修</p> <p>社外講師により、運転士対象に以下のようなアルコールに関する認識研修として「飲酒運転防止研修」を令和6年9月24、25、26日の3日間、全6回を実施しました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アルコール検査の必要性、アルコール検査関係規定類(運転取扱心得(実施基準)及び運転作業要領内規に関する教育。管理者、点呼執行者にあっては酒気帯びの有無の確認時における留意事項(令和元年10月4日付け運輸局からの事務連絡)を含む) ・飲酒に関する事故、アルコール摂取による運転の危険性、自己の健康管理、飲食物などの摂取とアルコールとの関係。 <p>②新たに購入するアルコール検知器の検査操作方法</p> <p>運転課全員に機器使用に関する実務訓練・説明として「新アルコール検知器」取扱い説明会を令和6年9月4日、9日、10日の3日間、全5回を実施しました。</p> <p>2. コンプライアンス研修(全社員対象)</p> <p>社外講師により、法令や社内規程等の遵守、忘れてはならない規範(安全の確保に関する規範)、良識ある社会人の行動、働きやすい職場環境の形成などに係る教育について、社外講師による鉄道会社向け「コンプライアンス研修」(ルールを守れる職場をみんなで作る)を令和6年10月29、30日、31日の3日間、全6回を実施しました。</p> <p>さらに、受講できなかった社員に12月13日に研修を実施し、全社員受講させました。</p> <p>今後も適宜関連する同様の教育を行うこととしました。</p> <p>3. 管理者向け研修(部長・課長・区長昇任時を対象)</p> <p>①管理者昇任時の研修</p> <p>管理者の資質向上を図るため、部長、課長、区長等の管理者に昇任するときに、職場のコンプライアンス体制、ハラスメント意識、職場管理能力(役割、管理リーダーシップ)の向上を図ることを目的として、芳賀地区広域行政事務組合で自治体職員に向けに実施している管理者研修(市町村課長級)に当社職員も参加させることとしました。</p> <p>令和6年度の受講対象者は2名で、同管理者研修は年1回実施していることから日程の都合で受講することができなかつたため、来年度に受講させます。また、管理者に昇任前であっても昇進する可能性があれば早めに受講させることとします。</p> <p>②運転関係指導者昇任時の研修等</p> <p>新たに運転部門の管理者(運転管理者、乗務員指導管理者等)に昇任するときに、安全管理規程(各管理者の責務)を認識させる教育については、令和6年9月30日に、前事業部長から新事業部長、新運転課長及び新運転区長に対し、「安全管理規程」を読み合わせることで確認を実施しました。</p> <p>また、運輸業務に従事する管理監督者への指導力や管理能力の向上、管理監督者としての業務知識の向上を図るため、令和6年10月23日から25日までの3日間、新事業部長、新運転課長が日本鉄道運転協会主催の運転関係指導者講習会に参加しました。</p> <p>4. 新たな作業に従事する係員の教育及び訓練等について</p> <p>・新たな業務に従事させる場合の教育及び訓練の計画については、9月末までに運転指令、運転士及び駅係員用の進度表を作成しました。また、この進度表を基本として各自の経験等を考慮したうえで、運転管理者(運転士の養成にあたっては、乗務員指導管理者を含みます。以下同じ)の承認を得たうえで実施することとしました。</p> |
|--|---|

| | | <p>・教育期間中の状況については進度表で進捗を管理し、単独で作業ができるレベルに達したと認めた後に知識及び技能の確認を行うこととしました。</p> <p>・運転指令員、運転士、SL車掌(駆係員)の知識及び技能の確認の結果については、新たに作業に従事するにあたり「技能講習記録表」を作成し、それと併せ「見極め結果報告書」を作成して、運転管理者の承認を得た後に単独で作業ができるとしました。</p> <p>・安全統括管理者、運転管理者、乗務員指導管理者等の管理者が資質の管理を行えるようにこれらの記録を保存することを社内規程「鉄道業務従事員の教育及び訓練に関する実施要領」を令和6年9月30日に改定して、運用を開始しました。</p> <p>III列車等の運転に直接関係する作業を行う係員の身体機能検査について</p> <p>【措置状況】</p> <p>令和6年8月に産業医(病院側)に身体機能検査に係る社内規程「鉄道業務従事員の教育及び訓練に関する実施要領」を説明し、検査後に作業を行うのに必要な身体機能を有しているか判定をすること、検査結果報告書に判定結果を記載するよう打ち合わせました。</p> <p>具体的には、産業医において身体機能検査結果報告書に判定結果を記載してもらい、それを会社で管理していくこととしました。</p> <p>なお、現在も運転士における視力基準の適合については、検査後に直ちに文書で結果通知を受領していますが、総合的な検査結果が直ちに職務を外す必要がある場合には、病院側から直ちに電話で連絡をしてもらうこととしました。</p> <p>また、初見に支障があると認める検査結果がある社員については、再検査を含め、専門医師で受診をし、必要な治療も含めて業務への支障の有無を速やかに判断してもらい、その結果を管理者が指導することとしました。</p> <p>これらの管理については、乗務員指導管理者が検査結果を確認したうえで運転管理者が承認することとし、承認された検査結果を保存することとします。</p> <p>その後、安全輸送会議に報告したうえで、承認を得ることとしました。</p> <p>IV保安通信設備の車上設備について</p> <p>【措置状況】</p> <p>1. 運転部門</p> <p>令和6年7月25日に、列車無線機を搭載すること及び列車無線機に係る運転取扱心得を緊急的に教育しました。</p> <p>さらに、9月期の定期訓練においても同様の教育を繰り返し実施するとともに、今後も定期訓練において運転取扱心得の教育を継続して行うこととしました。</p> <p>また、教育を実施した後は、理解度を把握するため、適宜、テストまたはヒアリングによりチェックすることとしました。</p> <p>2. 電気部門</p> <p>列車無線機を再度搭載し、従来の取扱いに戻すこととしました。今後、列車無線機を廃止しIP無線を使用するときは、平成30年8月7日付関鉄二第60号、関鉄安第168号「IP無線又は携帯電話機を列車無線として使用する場合の扱いについて」を踏まえ、機能面、性能面、取扱い面において問題がないか運転部門を含めて検討したうえで、運輸局へ事前に相談し導入を進めてまいります。</p> <p>3. 運転部門、電気部門の連携等</p> <p>今後、列車運行に使用する設備の取扱いや設備の変更をする場合、各部門で検討したうえで、安全輸送会議に報告し、各部門の共有を図るとともに議論したうえで決定することとしました。</p> |
|-----|--------|--|
| 事業者 | 報告日 | 改善報告の概要 |
| 熊本市 | R7.9.5 | <p>【R6.9.20 九州運輸局長からの改善指示に関する改善内容】</p> <p>保安監査結果(令和6年9月20日付け九運鉄監第19号)に対する改善報告について(中間報告)</p> <p>令和6年(2024年)9月20日付け九運鉄監第19号により指示を受けた事項について、検討の結果及び改善のために実施する対策を以下とおり報告いたします。</p> <p>なお、本報告におきましては、再発防止対策のうち、当該指示を受け安全運行確保のために緊急的に実施した対策を「緊急対策」として、当該指示を受けた事象の問題点を検証、検討し今後の安全運行を継続していくために実施する対策を「恒久対策」として記載しており、令和6年10月21日付熊交運発第000257号までに実施した対策についても記載しております。</p> <p>また、恒久対策のうち、本報告書提出までに完了していない項目につきましては、別途報告させていただきます。</p> <p>I 総論に係る事項について</p> <p>再発防止対策(安全管理体制の再構築)</p> <p>【恒久対策】</p> <p>○完了した対策</p> <p>(1) 安全統括管理者の位置づけの強化及び安全管理体制の見直し</p> <p>・安全管理規程の改正により、安全統括管理者を交通局次長と同等の職位である首席審議員とし、安全管理体制図においても各部門を統括でき、事業管理者への意見具申を行いやすい位置に配置しました。</p> <p>・施設、車両及び運転部門に長く携わり、安全管理等の知識や経験を有する職員を交通局の組織外から採用し、安全統括管理者として新たに選任しました。</p> <p>・安全管理規程の改正により、安全管理規程に基づく安全管理体制と事務分掌規程に基づく組織体制の不整合を解消し、安全統括管理者を中心とした指揮命令を円滑に行うことができる安全管理体制としました。</p> <p>(2) 安全統括管理者及び管理者の適切な人事配置と人材育成</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>・安全管理体制における安全統括管理者と管理者の人事配置については、将来を見据えた適切な配置となるよう熊本市の関係部署と適宜協議を行うこととしました。</p> <p>・人材育成については、令和7年3月19日付けて熊本市交通局教育訓練規程(以下、「教育訓練規程」という。)の改正を行い、新任者や現任者への教育を明文化しましたので、今後は教育訓練に基づき、教育を適切に実施することとしました。</p> <p>・教育訓練規程の研修以外にも、安全対策チームを中心に毎月1回実施している管理者会議において、部門間の情報共有や安全管理に係る事例研究等を行っており、安全対策に係るノウハウを積み上げるなど、管理者の安全管理スキル向上に努めてまいります。</p> <p>(3) 安全対策チームの設置</p> <p>・運転士の育成、指導・教育、知識・技能の管理、資質管理、監督教育、事故防止対策の計画・実施を専門的に行うとともに、安全統括管理者の指示に基づき、安全対策に係る各部門間の情報共有と連携を担う部署として、令和7年1月1日より運行管理課内に安全対策チームを設置しました。</p> <p>・これまで運転士への指導・教育等に関し、運転管理者が計画を策定し、営業所に所属する乗務員指導管理者が実施する形をとっていましたが、これらを安全対策チームが一つの部署で責任をもって実施することにより、責任の所在が明確となり指導・教育の実効性を高めることができます。</p> <p>・安全対策チームは、乗務員の安全意識向上のため、四半期に一度、乗務員を12班に分けて実施するグループ研修を計画・実施します。</p> <p>・安全対策チームは、管理者の教育に関し、教育責任者と協力しながら管理者に対する教育内容の検討や教材の整理等を行うなど、効果的な教育の実施に向けて取組むものとし、令和7年4月22日には管理者への新規・定期教養を実施しました。</p> <p>・安全対策チームが主導して毎月1回実施する管理者会議等において、部門間の情報共有や調整を要するような対応(施設や車両の状況を踏まえた運行ルールの設定等)の検討などを実施し、迅速な対応につなげています。</p> <p>・安全対策チームは、教育訓練規程等の改正や令和7年5月に実施した安全管理研修、令和7年8月の安全運行誓いの日の取組を主導する等、交通局全体として安全対策に取り組むうえで中心的な役割を担っていきます。</p> <p>(4) 運行停止基準の設定</p> <p>・令和7年1月22日付けて軌道管理に関する内規を改正し、運行停止基準を定めました。</p> <p>・今後はこの基準に基づき、大規模な運休の判断でも躊躇なく実施するよう関係者へ周知しました。</p> <p>・運行停止基準については、現在、鉄道総合技術研究所のご協力を得ながらデータの収集・分析を行っているところであり、分析の結果を踏まえ、必要に応じ、見直しを行ってまいります。</p> <p>(5) 安全最優先の意識醸成</p> <p>・これまで、乗務員を管理・監督する立場の職員に限定して実施していた安全管理研修について、令和7年度は交通局全職員に対象を拡大して実施するとともに、内容を充実させるため外部講師による講話を取り入れました。(令和7年5月13日～20日の期間に実施)</p> <p>・令和7年1月6日の仕事始め式や令和7年4月1日の新年度訓示等様々な場面において、交通事業管理者から職員に対し安全の重要性等についてメッセージを発信するとともに、8月1日の安全運行誓いの日には、市長の訓示を受け、交通局が一丸となって安全運行に取り組むべく事業管理者を始め交通局職員で宣誓しました。</p> <p>・今後も、全職員を対象とした安全管理研修を継続して実施していくとともに、経営トップである交通事業管理者が全職員に対し「安全最優先」のメッセージを発信し続けるなど、率先して安全意識を醸成していきます。</p> <p>●現在実施中の対策</p> <p>(1) 業務監査の実施</p> <p>・これまで、各部門において法令や規程、マニュアル等に基づいて適切に業務実施されているか、ルール自体が実態に則したものになっているかをチェックする仕組みがなかったため、新たに業務監査を実施することとしました。</p> <p>・業務監査は、安全統括管理者が責任者となって安全対策チームに指示を行い、各部門に対して毎年1回実施することとし、現在、令和7年10月頃の実施に向けて、実施要綱の策定等の作業を進めているところです。</p> <p>II記1に係る事項について</p> <p>再発防止対策</p> <p>[緊急対策]</p> <p>(1) 改善指示内容1. (1)関係</p> <p>・令和5年度に教育を実施していなかった3名の車両工場所属運転士に対し、令和6年8月23日に運転管理者が学科及び実務の教育を実施し、教育後に実務検定(筆記・実技)を行い、基準点を満たしていることが確認できたため再び試運転業務に従事させています。</p> <p>・令和6年度の教育計画に車両工場所属運転士3名を追加し、3月に本務運転士と同様の教育を実施しました。</p> <p>・教育の必要性を認識していなかった運転管理者、乗務員指導管理者及び車両管理者に加え、車両工場所属運転士にも教育が必要なことを認識させるため、令和6年10月10日に軌道運転規則、心得、教育訓練規程及び実務検定要綱等の関係法令に関する教育を、参加者全員で協働する形式により実施しました。</p> <p>・恒久対策を実施するまでの間、車両工場所属運転士の教育内容及び計画については、運転管理者及び車両管理者相互に確認することとし、車両係員及び運転士双方の立場として必要な内容の教育が含まれた教育計画となることを確認しました。</p> <p>(2) 改善指示内容1. (2)関係</p> |
|--|---|

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・令和5年度の実務検定の結果が基準点に満たなかった運転士2名については、運転業務から外し、令和6年7月12日と13日に、乗務員指導管理者・営業所副所長等による学科及び実務の教育を実施するとともに、教育後の実務検定(筆記・実技の再検定)を行い、基準点を満たしていることを確認したうえで再度運転業務に従事させています。 ・令和6年10月10日に運転管理者、乗務員指導管理者及び検定員に対し、実務検定要綱に関する教育を参加者全員で協働する形式により実施しました。 ・検定後の合否の判定漏れをなくすため、実務検定の結果をとりまとめる様式に実務検定要綱に基づき必要事項を追記するとともに、基準点に満たない場合は表に入力した時点で赤色に表示させることでチェック漏れ防止を図りました。 ・恒久対策を実施するまでの間、実務検定の結果について、運転管理者と乗務員指導管理者がダブルチェックすることとし、様式にチェック欄を追加しました。 <p>(3)改善指示内容1. (3)関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該運転士1名については、(2)のとおり、その事実が判明した令和6年7月12日から運転業務から外しました。また、同日中に乗務員指導管理者による学科及び実務の教育を実施するとともに、教育後の実務検定(筆記・実技の再検定)を行い、基準点を満たしていることを確認したうえで運転業務に従事させました。今後、特別指導を行った運転士については定期的に運転状況を確認し必要な指導を実施します。 ・令和6年10月10日に運転管理者及び乗務員指導管理者に対し、軌道運転規則、心得、特別指導要綱等の規程に関する教育を参加者全員で協働する形式により実施しました。 ・教育内容の適正化や必要な教育が適切に実施されているかを確認するため、恒久対策を実施するまでの間、特別指導の計画及びその実施結果について、運転管理者と乗務員指導管理者がダブルチェックすることとしました。 ・運転士を再度運転業務に従事させる際には、交通事業管理者が承認を行ったうえで従事させることとしました。 <p>【恒久対策】</p> <p>○完了した対策</p> <p>(1)教育訓練規程の改正及び係員に対する関連規程等の教育</p> <ul style="list-style-type: none"> ・教育訓練規程を改正し、教育の対象となる職員に管理者等も含まれること及び教育対象となる運転士に車両工場所属運転士も含まれることを明確化しました。 ・異動者や新たに管理者になる者についても、必要な教育訓練を行う規定を追加し、令和7年4月に運行管理課長から管理者に対して新規・定期教養を実施しました。その後も、毎月1回程度開催する各管理者会議を通じて、部門間の情報共有により知識の確認・向上を図っています。 ・上記を運用していくまでの計画の作成責任者、実施責任者についての規定を追加するとともに、毎年の教育計画を作成する際には車両管理者も決裁経路に含めて確認を行うこととしました。管理責任者についても規定しました。 ・各教養課程の対象者・実施内容・時期を明記し、職務に応じて受けるべき教育・訓練を明確化するとともに、知識技能の保有の確認に関する規定を追加することで、関連する各内規類の関係性を明確化し、異動等に係る担当者の認識の不足や把握漏れを防ぐよう改善を行いました。 <p>(2)研修計画・実施報告等の確実な周知</p> <ul style="list-style-type: none"> ・教育計画が関係者に共有されていなかったことから、管理者・係員に対する研修計画の策定や、新検定員を決定する際は運行管理課長まで稟議を経ることとし、策定した計画等は、安全統括管理者以下、管理者等で構成される交通事業安全推進委員会(原則月1回開催)において報告することとしました。また、実務検定の実施結果についても、交通事業安全推進委員会において報告することとしました。 <p>(3)改正した各規程の速やかな周知・教育</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改正した各種規程については、関係各所に速やかに周知を行うとともに、教育訓練規程、実務検定要綱及び特別指導要綱については、令和7年3月に全乗務員に対する研修において教育を実施しました。 ・管理者に対しては、令和7年4月22日に実施した新規・定期教養において、運行管理課長が改正に至った経緯を含めて教育を行いました。 ・監督職に対しては事故防止定例研修会、乗務員に対してはグループ研修において、改正した各種規程について周知・教育を行いました。 ・今後も毎年度1回以上実施する定期教養において教育を実施します。 <p>(4)実務検定の形骸化防止</p> <ul style="list-style-type: none"> ・検定員に対しては、検定実施前に心得、作業基準、教育訓練規程、実務検定要綱等についての教育を実施し、検定結果の取扱い及び検定に必要な知識を再認識させたうえで検定業務に従事させるよう要綱を改正し、運用の改善を図りました。 ・教育訓練規程にも、動力車を操縦する作業を行う係員については、実務検定を実施し、その結果の基準に適合しない場合はその作業を行なわせないについて規定することで、関連する各規程の関係性を明確化し、異動等に係る担当者の認識の不足や把握漏れを防ぐよう改善を行いました。 <p>(5)特別指導様式の整理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特別指導要綱の様式を見直し、特別指導を行った運転士の指導時の改善状況等を記入する担当者の所見を記載する欄を追加し、報告を受けた運転管理者が、改善状況に応じた追加教育や期間延長に必要な情報が確認できるようにしました。 ・指導案件ごとに必要な資料・報告書の漏れを防止するためのチェックリストを新規に作成しました。 ・特別指導を行った運転士が乗務復帰する際には、運転管理者の判断に加え、交通事業管理者を筆頭とする判定会議において組織全体として改善状況を確認したうえで乗務復帰させることとしました。 |
|--|---|

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・乗務復帰後も、運転管理者又は乗務員指導管理者によるドライブレコーダーによる監査を1か月程度実施し、改善状況の後追い確認をすることで、追加指導や再教育の必要性について確認することとした。 <p>(6)その他追加で実施した対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定例の知識、技能の保有の確認方法を従来の添乗確認に加え、ドライブレコーダーの記録により、法令の遵守状況や基本動作の実施状況についても確認し、実務検定において検定員・対象者の両名で平常時の運転状況に対する振り返りを行い、必要な指導等を行うことで再発防止を図っています。 <p>III記2に係る事項について 再発防止対策 【緊急対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・視力基準に適合していなかった運転士については、定期健康診断後の再検査において視力の基準に適合していることを確認しました。 ・今回判明した事象について、九州運輸局に対し異常運転の報告を行いました。 ・全ての動力車操縦者免許保持者に対し、身体機能検査の視力基準(矯正視力を含む)及び基準に適合しないことが判明した際には速やかに運転管理者へ報告することを周知徹底しました。 ・恒久対策を実施するまでの間、動力車操縦者免許保持者の健康診断に運転管理者又は乗務員指導管理者等が立ち会うこととし、令和6年9月の定期健康診断において視力を測定係員と共に現地で確認した結果、全運転士について問題が無いことを確認しました。 ・恒久対策を実施するまでの間、健康診断の結果を含む適性検査の結果については、運転管理者及び乗務員指導管理者によるダブルチェックを実施する体制とともに、ダブルチェックを行う乗務員指導管理者に対しては、令和6年10月10日に軌道運転規則、適性検査要綱及び関係規程に係る教育を実施しました。 <p>【恒久対策】</p> <p>○完了した対策</p> <p>(1)教育訓練規程の改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・管理者の規程等に対する認識が不足していたことから、教育訓練規程を改正し、教育の対象となる職員には管理者等も含まれることを明確化し、各対象者に対する教育の計画策定及び実施の責任者についての規定を追加しました。 <p>(2)適性検査要綱の改正及び研修の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・適性検査要綱を改正し、身体機能検査の際には運転管理者又は乗務員指導管理者が立ち会うこととし、合格基準に適合しないことが判明した際は、速やかに営業所及び車両工場に情報共有し、不適合なまま乗務等を行うことがないようにしました。 ・年1回、乗務員、乗務員指導管理者及び点呼を行う監督職に対して、適性検査要綱について研修を実施すると共に、点呼場において所属職員の適性検査の結果を紙の管理簿を用いて共有します。監督職に対しては、令和7年5月26日・28日に開催した事故防止定例教習会において、乗務員に対しては、令和7年4月30日から5月27日にかけて実施したグループ研修において、同要綱に関する教育を実施しました。 <p>(3)改正した各規程の速やかな周知・教育</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回改正した各種規程については、関係各所に速やかに周知を行うとともに、教育訓練規程及び適性検査要綱については、令和7年3月の全乗務員に対する研修において教育を実施しました。 ・管理者に対しては、令和7年4月22日に実施した新規・定期教養において、運行管理課長が改正に至った経緯を含めて教育を実施しました。今後の定例教育においても、年一回の教育を行ってまいります。 <p>IV記3に係る事項について 再発防止対策 【緊急対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・点呼執行者となる監督職全員に対し、点呼時の注意点を周知しました。 ・令和6年7月31日から同年9月16日にかけて、運転管理者から点呼執行者及び監督職に対し、軌道運転規則・省令、心得や点呼の目的と点呼の厳正な実施について、個別に教育を実施しました。 ・令和6年8月19日から同年9月10日にかけて、運転管理者から運転に関係する作業を行う乗務員に対し、点呼の目的、点呼の厳正な実施についての教育を実施しました。 ・恒久対策を実施するまでの間、点呼執行者を2名体制とし、点呼簿の事前記入の防止及び確認漏れの徹底を図ります。 <p>【恒久対策】</p> <p>○完了した対策</p> <p>(1)点呼の実施に係る内規の策定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・点呼の実施に関するルール等がなかったことから、点呼の目的、確認すべき内容、実施者及び責任者、禁止事項、管理責任者の役割を規定した乗務員点呼要領を作成いたしました。 ・確実な点呼の実施並びに運転士の申告漏れ及び点呼執行者の確認漏れを防止することを目的として、1名ずつ対面点呼により実施すること、点呼時は乗務員と点呼執行者の双方が点呼簿を確認し記名することとしました。 <p>(2)点呼の目的等についての定例的な教育の実施等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・点呼執行者及び乗務員に対して、1年に1回以上、点呼実施に関する教育を行い、点呼の目的や方法等について理解を深め、厳正な点呼を実施することを徹底し、再発防止を図ります。 ・監督職に対しては、令和7年5月26日・28日に開催した事故防止定例教習会において、乗務員に対しては、令和7年4月30日から5月27日にかけて実施したグループ研修において、乗務員点呼要領に関する教育を実施しました。 |
|--|--|

| | | |
|-------|---------|--|
| | | <p>・令和7年8月1日の「安全運行誓いの会」や年末年始安全総点検等の他、月初め等の機会を捉えて運転管理者等による点呼監査(立会、記録の再確認)を実施し、点呼の質と乗務員点呼要領に基づいた点呼の実施状況を確認することで、厳正な点呼の維持を図ってまいります。</p> <p>V記4に係る事項について</p> <p>再発防止対策</p> <p>【緊急対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・監査終了後の令和6年8月8日に施設管理者を含む施設維持担当職員の参加者全員で協働する形式により今回の保安監査の情報共有を実施しました。 ・整備が完了するまでの間、超過箇所においては、日々の巡回で重点的に監視するとともに、現場職員が電車に添乗し、動搖確認を実施します。また、動搖の確認の結果、必要と認めた際には当該箇所付近について軌道変位の測定を行い、測定の結果、値に急進性があった場合や、運行停止基準を逸脱していた場合は直ちに軌道整正を実施します。また、検測後の値から著しい変化がないかを確認するため、3カ月に一度軌道変位の検測を行います。 ・令和7年度に軌条交換を予定していた市役所前交差点及び城見町通り交差点については、令和6年度中に軌道整正を実施しました。 <p>【恒久対策】</p> <p>○完了した対策</p> <p>(1) 施設関係職員への教育</p> <ul style="list-style-type: none"> ・教育訓練規程を改正し、施設管理者に対する教育の実施時期、内容等を規定しましたので、今後は当該規定に基づき、施設管理者を含めた関係職員に対して適切な教育を実施します。 ・令和7年4月に運行管理課長から管理者に対して新規・定期教養を実施しました。 ・毎月1回程度開催する各管理者会議を通じて、部門間の情報共有により知識の確認・向上を図っています。 ・他の軌道事業者に視察を行い、軌道に関する知識を深めていきます。 <p>●現在実施中の対策</p> <p>(1) 基準超過箇所への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和6年12月に発生した軌間拡大による車両脱線事故を受けて軌道変位測定を実施し、その結果基準値を超過していた箇所においては、令和7年度中に軌条交換及び軌道整正を実施し、全箇所補修を完了する予定です。 ・今後判明した基準超過箇所に機動的に対応できるよう、軌条交換の予算とは別に新たに軌道整正の予算を計上するとともに、超過が判明した箇所については、速やかに整備の計画を立て、半年以内に施工を実施していきます。 <p>(2) 軌道検測方法の変更及び軌道検測の結果に関する基準について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和6年12月に発生した軌間拡大による車両脱線事故の調査で、以前より実施してきた軌道検測の測点と測点の間で軌間拡大が確認されたため、検測の実施方法が十分でないことが判明しました。そのため、令和7年度の定期検査からは、これまでの手測りではなく、令和7年2月に新たに導入した軌道検測機を用いて軌道の検測を実施していきます。管理ピッチについては、鉄道総合技術研究所と協議の上、決定しますが、当面の間5mピッチを想定しており、基準値付近の数値が確認された場合は、前後区間の数値も確認しピッチ間についても検測し、補完します。これらの取扱いについては、令和7年度内に軌道に関する内規に規定します。 ・各測定値に関する運行停止基準について、鉄道総合技術研究所等と協議の上、令和7年度内を目途に暫定的な数値を決定しますが、軌間拡大に伴う運行停止基準について、鉄道総合技術研究所の見を参考に33mm超過と定め、令和7年1月22日に軌道管理に関する内規を改正し、関係者に周知しました。 ・最終的な軌道検測の管理ピッチや、各測定値に関する運行停止基準については、鉄道総合技術研究所より軌道の変位の傾向を見る必要があるとの見解を受けましたので、今後も鉄道総合技術研究所と協議の上決定します。 |
| 事業者 | 報告日 | 改善報告の概要 |
| 東京地下鉄 | R7.1.31 | <p>【R6.10.30 鉄道局長からの改善指示に関する改善内容】</p> <p>このたびは、当社グループ会社(メトロ車両株式会社)に委託している輪軸組立作業の車輪圧入作業記録において、一部数値の書き換えを発生させたことを深くお詫びいたします。本事案を厳粛に受け止め、安全を第一に、再発防止に取り組んでまいります。改善指示に対する改善措置については、以下の通りです。</p> <p>1. 規程類の整備</p> <p>【緊急対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輪軸組立作業に関する基準等について改めて周知徹底するよう当社からメトロ車両(株)に対して「車輪嵌替検修における適切な圧入作業の徹底について」を2024年10月2日に発出いたしました。 <p>【恒久対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社内規定の改正を行い、終端圧入最大値の110%まで許容することとしました。 ・メトロ車両が定める「車輪圧入作業手順表」において、圧入力基準値を逸脱した場合の取扱いについての記載を指示し、同手順表への記載を確認しました。 <p>2. 教育体制の整備</p> <p>【緊急対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当社社長から当社及びグループ会社の役員・社員に対して、2024年9月20日に本事象の周知及び再発防止を指示しました。 ・当社安全統括管理者から当社及びグループ会社に対して「職務の厳正な遂行について」として2024 |

| | | |
|---------|---------|---|
| | | <p>年9月18日に文書を発出しました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・臨時の安全推進委員会を2024年9月19日に開催し、当社及び当社グループ会社の安全関係役員・部長に対して本事案についての周知を行いました。 ・当該職場の社員に対し、2024年9月16日に車両輪軸組立作業の適正化に関する研修及び国交省から発出された文書(国鉄技第98号等「鉄道車両の輪軸の不適切な取扱いに対する対応について」)に関する周知・徹底を2024年11月12日に行うとともに、メトロ車両の全社員に対し、2024年10月1日～18日にかけて「コンプライアンス等研修」の実施状況を確認しました。加えて、輪軸組立作業に関わる社員に対し、2024年11月26日及び12月24日に輪軸組立作業に関する技術教育が実施され、効果の確認が行われたことを確認しました。 <p>【恒久対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・メトロ車両(株)において、本事象についての全社員へのコンプライアンス教育及び関係者に対しての輪軸組立作業に係る教育が、毎年継続実施されることを確認することとしました。 <p>3. 作業記録の書き換えの防止</p> <p>【緊急対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまでの数値データに加え、書き換えが出来ないチャートをメトロ車両(株)の監督者(当該職場の所属長)及び、当社の管理者(車両管理所の技術課長)が確認するよう改めました。加えて、メトロ車両(株)の品質保証部社員が輪軸組立作業の記録を確認するよう改めました。 ・当社からメトロ車両(株)に対して2024年10月2日に文書を発出し、輪軸組立作業に関する基準等について改めて周知するよう指示しました。 ・メトロ車両(株)において、2024年9月18日～30日に内部監査(臨時)が実施されていることを確認しました。 ・2024年12月17日、25日にメトロ車両(株)に対して臨時のグループ監査を実施いたしました。 <p>【恒久対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2024年9月25日に輪軸圧入装置を最大圧入力値の書き換えが出来ないシステムに改修いたしました。 ・当該職場に対してメトロ車両(株)の内部監査(定期)が毎年継続実施されることを確認するとともに、今後は毎年グループ監査を実施して、作業手順等を当社が定期的に確認することとしました。 |
| R7.3.28 | | <p>このたびは、当社グループ会社(メトロ車両株式会社)に委託している輪軸組立作業の車輪圧入作業記録において、一部数値の書き換えを発生させたことを深くお詫びいたします。本事案を厳粛に受け止め、安全を第一に、引き続き再発防止に取り組んでまいります。改善指示に対する改善措置については、以下の通りです。</p> <p>4. 安全管理体制の点検と見直し</p> <p>【点検結果】</p> <p>本事案を受け、同様の問題がないか車両部門の他作業及び他鉄道部門において緊急点検を行った結果、法令及び仕様書で定められた内容への違反や数値等を書き換えるなどの行為は確認されませんでした。なお、点検した結果、一部の業務において、仕様書に明確な基準が明記されていないことを認めましたが、速やかに改善措置を講じています。</p> <p>今後も同様の問題を発生させないことを目的に、鉄道部門全体において、以下の対策を進めてまいります。</p> <p>(1) グループ会社を含む取引先に対する仕様書に詳細基準・判定基準及び基準を逸脱した場合の取扱いを明記すると共に、その基準等はグループ会社を含む取引先の文書類にも明記するよう指導し、明確な基準等に基づき作業を実施するよう徹底します。</p> <p>(2) グループ会社を含む取引先に対する契約書に教育・研修記録の当社への提示を明記し、基準等の周知や技術的研修が実施されていることを確認します。</p> <p>(3) 検査・試験装置の新規導入時は、装置上で書き換えできない仕様で導入することを徹底します。</p> <p>(4) 特にグループ会社に対し安全に影響する委託業務の履行状況の監査を定期的に実施し、契約書や仕様書のとおりに作業を実施しているかを確認します。監査の状況については、当社経営層が確認します。さらに、複数の人や組織間、システムによるチェック体制の強化を図ります。</p> <p>また、当社及びグループ会社において、安全研修・コンプライアンス教育等を強化し、安全に係る意識の一層の向上を図ります。</p> |
| 事業者 | 報告日 | 改善報告の概要 |
| 京王電鉄 | R7.1.31 | <p>【R6.10.30 鉄道局長からの改善指示に関する改善内容】</p> <p>改善指示に対する改善措置については、以下の通りです。</p> <p>1. 規程類の整備</p> <p>【改善措置の内容】</p> <p>①暫定対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備要綱を点検し、「鉄道車両の輪軸の安全性に関する報告書」を踏まえた改定を実施したほか、京王重機整備(株)の輪軸組み立て作業に関するマニュアル類に目安値を逸脱した場合の取り扱いを反映いたしました。また軸毎の圧入力目安値一覧表を作成し、プレス機に掲出の上で参照することを基本動作といたしました。 <p>②恒久対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マニュアル類について業務委託契約に基づく業務監査等の機会において定期的に確認してまいります。 <p>2. 教育体制の改善</p> <p>【改善措置の内容】</p> <p>①暫定対策</p> |

| | | |
|---------|---------|--|
| | | <p>・11月26日に京王重機整備(株)本社が主催するJISに関する教育に立ち合い、実施状況を確認いたしました。</p> <p>・京王重機整備(株)北野事業所との意見交換や同業他社等への視察等の機会を設け、輪軸組み立て作業に関する知見を深めました。(北野事業所(9/30,10/10,10/23)、同業他社への視察・意見交換(11/13))</p> <p>②恒久対策</p> <p>・京王重機整備(株)北野事業所についても教育及び訓練に関する年間計画、実績を提出することいたしました。京王重機整備(株)に対して業務委託契約に基づく業務監査等の機会を通じ、整備要綱に基づく定期的な教育実施を求めてまいります。</p> <p>3. 作業記録の書き換えの防止</p> <p>【改善措置の内容】</p> <p>①暫定対策</p> <p>・9月30日付の車両管理所長の通知により、京王重機整備(株)北野事業所に検査成績表と圧入チャートの原本をセットで提出することを義務付けました。</p> <p>・提出された検査成績表・圧入チャートについては車両管理所長が双方の整合性、圧入力値が目安値内に入っていることを確認の上、承認、保管するよう改めました。</p> <p>・10月2日に京王重機整備(株)北野事業所に対する緊急監査を実施いたしました。作業再開に向けた対策の実施状況(作業視察、帳票類の管理状況等)を確認し、問題なく実施されていることを確認いたしました。</p> <p>・1月22日に京王重機整備(株)本社による北野事業所の内部監査に立ち合い、監査実施状況を確認いたしました。</p> <p>②恒久対策</p> <p>・京王重機整備(株)北野事業所に対し、業務委託契約に基づき定期的に業務監査を実施いたします。</p> <p>・検査記録の確認状況や保管状況を重点的に監査するほか、目安値外の対応状況記録を確認するなど、京王重機整備(株)における品質管理の仕組みを検証してまいります。</p> |
| R7.3.28 | | <p>このたびは、当社グループ会社(京王重機整備株式会社)に委託している輪軸組立作業の車輪圧入作業記録において、一部数値の書き換えを発生させたことを深くお詫びいたします。改善指示に対する改善措置については、以下の通りです。</p> <p>4. 安全管理体制の点検と見直し</p> <p>【点検結果】</p> <p>同様の問題が無いか、他の作業や部門で点検した結果、安全に係る類似の事象はありませんでした。なお、安全に係らない業務で実態に合わない検査項目がありましたが、すでに検査項目自体の削除やシステム改修により、実態に合わせた見直しを実施済みです。</p> <p>【再発防止策】</p> <p>報告済みの改善指示1~3の措置をあわせ、以下の通り、再発防止に取り組んでまいります。</p> <p>(1)すでに実施した取り組み</p> <p>輪軸組立作業の業務委託先である京王重機整備に対し、検査表と圧入チャートをセットで提出することを義務付け、社内で確認する仕組みを構築いたしました。また、業務監査実施状況を確認するとともに、再発防止に向けたコンプライアンス教育が実施されていることを確認いたしました。</p> <p>(2)今後の取り組み</p> <p>・作業の委託先に対して、規程類に基づき作業が実施されているか、作業に関する教育及び訓練が実施されているか、作業が適切に記録され、また、保管されているかについて、業務委託契約に基づく定期的な業務監査で確認いたします。</p> <p>・他の作業や部門についても類似事象が発生しないよう、合理性に欠ける検査項目や検査方法・管理値があれば、検査項目自体の見直し、規程類の変更などを行ってまいります。また、コンプライアンスに関する教育を継続的に行い、作業における違和感などの気づきを報告しやすい体制をつくるなど、未然防止を図ってまいります。</p> |
| 事業者 | 報告日 | 改善報告の概要 |
| 東急電鉄 | R7.1.31 | <p>【R6.10.30 鉄道局長からの改善指示に関する改善内容】</p> <p>改善指示に対する改善措置については、以下の通りです。</p> <p>(1)規程類の整備</p> <p>【緊急対策】</p> <p>委託先の圧入に関する作業要領(作業フロー)について、改ざん防止処置と圧入記録の相互確認を実施する内容に変更するよう指示し、2024年10月29日に作業要領通りに作業している事を現地で当社が確認した。</p> <p>【恒久対策】</p> <p>1. 委託先との業務委託契約書を見直し、圧入に関する当社基準の記載、作業の仕様や業務内容(輪軸整備業務における遵守事項)および圧入基準値を追記する。(2025年2月締結予定)</p> <p>2. 当社において、業務委託契約書に基づく作業手順書を新たに作成し、成績表の受領や使用適否の判断(圧入値一覧および圧入波形の良否判断表と圧入作業フローチャート)を記載する。</p> <p>なお、社内規定類に関しては規程類紐付き表に反映する。</p> <p>3. 委託先の規程類および実作業の社内規程について、業務委託契約書および作業手順書に反映している旨を両社で確認するとともに、業務委託契約書に記載した検査に基づき、基準および規格が適切に遵守されているかを確認する。</p> <p>4. 当社および委託先において、業務委託契約書および作業手順書についての教育を実施する。(2025年3月実施予定)</p> |

| | | |
|---------|---------|---|
| | | <p>(2)教育体制の改善</p> <p>【緊急対策】</p> <p>委託先において、2024年10月24日から今回の事象を周知するとともに、新たな作業要領(作業フロー)およびコンプライアンス教育を実施し、その記録を当社が確認した。</p> <p>【恒久対策】</p> <p>委託先との業務委託契約書に教育の項目を追記し、委託先において定期的に輪転整備等に関する教育を実施し、その教育記録を当社が確認する。(2025年度より実施予定)</p> <p>(3)作業記録の書き換えの防止</p> <p>【緊急対策】</p> <ol style="list-style-type: none"> 委託先において、車輪圧入作業時の書き換え防止のため、監督者(生産部課長代理以上)が作業に立会い確認することを指示し、2024年10月29日に当社が現地で実施状況を確認した。 委託先で実施している内部監査の仕組みを確認し、圧入に関する作業が手順書通り行われていることを内部監査内で確認するよう指示した。 <p>【恒久対策】</p> <ol style="list-style-type: none"> 委託先の車輪圧入装置において、改ざん出来ないシステムに改修することを指示した。なお、改修期間を要するため、車輪圧入装置改修計画を確認した。(2025年2月改修完了予定) 改修完了後に業務委託契約書に定める検査に基づき、改ざん出来ない仕様であることを当社の整備区(区長および助役・主事)が確認する。(2025年3月実施予定) 業務委託契約書に記載した検査に基づき、委託先における監査結果を受理確認するとともに、必要に応じ当社が品質監査を実施し、基準および規格を遵守し、作業要領通りに作業していることを確認する。(2025年3月実施予定) |
| R7.3.28 | | <p>このたびは、当社が委託している株式会社総合車両製作所における輪軸組立作業の車輪圧入作業記録において、一部数値の書き換えを発生させたことを深くお詫びいたします。本事案を厳粛に受け止め、安全を第一に、再発防止に取り組んでまいります。改善指示に対する改善措置については、以下の通りです。</p> <p>(4)安全管理体制の点検と見直し</p> <p>【点検結果】</p> <p>本事案を受け、同様の問題がないか車両部門の他の作業及び他部門の安全に係る作業を点検し、法令違反や数値等書き換えるなどの不適切な行為は確認されませんでした。ただし、委託先と取り交わしている契約書において当社の社内規程類が反映されていないなどの事案が確認されましたので、以下の通り速やかに改善措置を講じてまいります。</p> <p>【改善措置】</p> <p>今後も同様の問題を発生させないことを目的に、安全運行に関わる鉄道部門において、以下の対応を進めてまいります。なお、以下の(1)～(3)は、改善指示(1)～(3)に対応した鉄道部門全体の対策であり、(4)は安全管理体制の強化に向けた対策になります。</p> <p>(1)保守作業における委託先との一部の業務委託契約書において、当社の社内規程類が網羅的に反映されていないものがあったため、より確実に実施するために、委託先との業務委託契約書に遵守すべき当社の社内規程類を明記致します。</p> <p>(2)保守作業における委託先の教育訓練体制については、委託先との合同の安全会議や、個別の安全パトロールなどにより把握しておりましたが、委託先の教育及び訓練の管理をより確実に実施するために、関係する社内規程類に明記致します。</p> <p>(3)保守作業に用いる検査・試験装置等について、新規導入時は装置上で書き換えできない仕様で導入すると共に、現在所有する書き換え可能な装置を書き換えできないように改修致します。</p> <p>(4)安全管理規程について、委託業務の範囲をより明確化するために規程の改定を実施致します。</p> |
| 事業者 | 報告日 | 改善報告の概要 |
| 伊豆急行 | R7.8.18 | <p>【R6.12.13 中部運輸局長からの改善指示に関する改善内容】</p> <p>改善措置の実施内容および進捗状況</p> <p>(1)業務内容の適正化・人的リソースの確保</p> <ol style="list-style-type: none"> 検査項目・検査プロセスの見直し <ul style="list-style-type: none"> (ア)検査項目の棚卸と実施基準改定に向けた、他社からの学びの促進 <ul style="list-style-type: none"> →令和6年11月11日～12日(名鉄)、令和6年11月18日(JR東海)それぞれ実施済み (イ)検査項目の棚卸と実施基準改定による検査プロセスの適正化 <ul style="list-style-type: none"> →実施基準改定は令和7年4月1日に実施済み 新たな検査項目・検査プロセスに関する教育の実施 <ul style="list-style-type: none"> 改定後の車両整備実施基準および関係帳票類等に関する教育の実施 <ul style="list-style-type: none"> →令和7年3月19日より継続実施 人的リソースの充足に向けた取り組み <ul style="list-style-type: none"> (ア)各種媒体を通じた採用活動強化および新たな採用施策の推進 <ul style="list-style-type: none"> →令和6年9月より継続実施 (イ)東急電鉄の支援による、車両部門のスキルアップ促進 <ul style="list-style-type: none"> →令和7年4月より支援体制の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・東急電鉄内に業務支援担当者の配置 ・技術交流等を通じたノウハウ等の習得 <p>(2)職場風土・管理体制の改革</p> <ol style="list-style-type: none"> 本社と現業部門とのコミュニケーション円滑化 <ul style="list-style-type: none"> (ア)経営層による現場巡視の実施 |

| | | |
|------|--------|--|
| | | <p>→令和6年8月30日より継続実施</p> <p>(イ)安全統括管理者による1on1ミーティングの実施 →令和6年11月26日より継続実施</p> <p>(ウ)本社管理部門による職場会議、朝礼への参加 →令和6年10月18日より継続実施</p> <p>②検査業務に関する管理体制の再構築</p> <p>(ア)月検査表の最終確認者の変更(車両区長から運輸課長に変更) →令和6年10月1日に実施済み</p> <p>(イ)本社管理部門による検査実務の確認(不定期) →令和6年10月23日より継続実施</p> <p>③関係法令遵守に向けたコンプライアンスの再徹底</p> <p>(ア)経営トップによる管理職研修の実施 →令和6年10月22日に実施済み</p> <p>(イ)全社員対象のコンプライアンスアンケート実施 →令和7年1月22日～2月17日に実施済み</p> <p>(ウ)コンプライアンス研修の再構築と実行 →令和7年1～3月に実施済み</p> <p>(3)省力化施策の推進・職場環境の改善</p> <p>①施設・設備の更新</p> <p>(ア)検査場の照度改善に向けた照明のLED化 →令和7年2月17日竣工</p> <p>(イ)検査場の照度改善に向けた床面塗装の実施 →令和7年3月21日竣工</p> <p>(ウ)検査場の遮熱対策 →令和7年7月18日竣工</p> <p>(エ)作業効率化に向けた設備の導入(大型冷風機、ペアリング洗浄機、高圧洗浄機) →令和7年1月24日に導入済み</p> |
| 事業者 | 報告日 | 改善報告の概要 |
| 相模鉄道 | R7.2.3 | <p>【R6.12.27 関東運輸局長からの改善指示に関する改善内容】</p> <p>【措置状況】</p> <p>法令やルールの遵守について、2025年1月6日から9日までの間、車両センター全所員に対して周知徹底を図るとともに、以下3点の改善を図った。</p> <p>(1)作業の管理に関する改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・試運転終了後、各班の検査担当者は野帳から車両管理システムへの入力を複数名で確認し、所管する検査結果(減速度、加速度の計算結果を含む)を試運転責任副区長に対面で報告することとした。試運転責任副区長は、試運転の検査結果が車両実施基準に基づき判定したことの証跡とする目的で新たに作成した「試運転完了確認書(以下「確認書」という)」を使って合否判定し、判定後は確認書を付して対面もしくはメール等で修車区長へ報告することとした。判定後の確認書は、データ化して車両管理システムに保存することとした。 ・これまでには再試運転が必要な場合、試運転責任副区長が運転関係区所の副区長へ依頼を行っていたが、今後は判定結果の報告を受けた修車区長が速やかに運転関係区所の区長へ依頼することとし、乗務員手配に対する副区長のためらいや遠慮に影響されることなく、再試運転を適切に要請できるようにした。 ・車両の検査や整備に係るすべての作業にあたり、不適切な取り扱いの見過ごしがないよう、車両センター所長および区長が体系的に年2回内部監査を実施する。 <p>(2)規程類に関する改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・減速度測定において、パソコンに記録した「制動初速」「制動時間」「制動距離」などのデータ(以下「PCRデータ」という)の解析方法を統一化したマニュアルを新たに整備した。 ・PCRデータの解析と野帳への記録、野帳から車両管理システムへの入力を複数名で確認することなど、減速度測定における作業手順や注意点を記載した「減速度測定作業手順書」を新たに整備した。 ・試運転終了後に試運転検査項目の結果確認ならびに合否判定に関する作業手順や注意点を記載した「試運転完了確認作業手順書」を新たに整備した。 ・試運転検査項目のうち、規定値により合否判定する加速度および減速度については、その規定値を車両整備基準表に追記した。 <p>(3)係員の知識と教育に関する改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両センター所長が所員全員を対象とし、法令ならびに規程の遵守に関する教育を年1回以上実施する。この教育内容には、執務の厳正や報告の重要性のほか、そのために関係者間で必要となる、業務における質問、議論や指摘、作業の依頼をしやすい雰囲気を作り出していくことなど、職場の風土形成に関する内容も含むものとする。 ・修車区長が修車区副区長および修車区各班の整備班長を対象とし、試運転完了確認手順書に関する教育を年1回実施する。 ・修車区副区長が修車区空制班の班員を対象とし、減速度測定作業手順書に関する教育を年1回実施する。この教育は、異動等によって新たに配属された際にも実施する。 ・その他の作業においても、各班での整備基準値に基づく作業について、その班を所管する副区長が基準値の意義や逸脱した場合の影響、作業記録の重要性に関する班別教育を年1回実施する。 |

| 事業者 | 報告日 | 改善報告の概要 |
|-------|---------|---|
| JR北海道 | R7.4.30 | <p>【R7.3.31 北海道運輸局長からの改善指示に関する改善内容】</p> <p>当社は、貴局からの指示を重大かつ真摯に受け止め、鉄道の安全輸送の確保に向けた改善措置を講じて参ります。以下に、指示された事項に対する改善措置について現時点での緊急的な対応状況、対策の検討状況について報告を行います。</p> <p>改善指示には、砂川駅構内で発生した事象を含め 7 件の事象について触れられていますが、砂川駅構内で発生した事象については検証ができたことから、改善指示に対して講じた措置等について報告させていただきます。</p> <p>また、ほかの 6 件を含む事象については、現在、安全の取り組みが有効に機能しているかを点検している最中であり、その点検結果およびこれに基づく必要な対策、本報告中の恒久対策の具体的な措置内容に加え、2025 年 4 月 20 日に函館線森駅構内で出発合図を受けずに列車を発車させたことを報告しなかった事象等、改善指示を受けた以降に判明した事象も併せて、別途報告させていただきます。</p> <p>II. 改善指示に対して講ずる措置</p> <p>(1)線路内に立ち入る作業等を行う場合の安全確保に係る管理体制について検証し、触車事故の防止が確実に遂行されるよう自社で定めたルールが確実に実行されていることを確認できる仕組みを構築するなど、本社及び現業部門の管理体制の見直しを図ること。</p> <p>【緊急的に講じた措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急の工務関係現場会議における注意喚起(11/19) <p>安全統括管理者が工務関係現場長に対し、本事象の周知、及び各職場の社員の意識や作業実態等に関する把握を指示</p> <ul style="list-style-type: none"> ・保線関係現場長会議における注意喚起(11/19) <p>保線課長が保線関係現場長に対し、作業計画表の作成、A点呼の実施を確実に行うこと、及び作業責任者や列車見張員は役割任務を確実に遂行すること、作業等でルール通りの保安体制がとられているかの確認を管理者が行うことを指示→2/18 の保線関係現場長会議においても安全パトロールの重要性を指導</p> <ul style="list-style-type: none"> ・臨時現場長会議における注意喚起(2/17) <p>全系統の現場長への発生事象と保安監査の実施内容に関する情報共有</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全保線所長による作業計画表・現場点呼簿の作成状況や安全パトロールの実施状況について、どのように確認しているかの実態調査(3~4 月) <p>→保線課長が行った調査の結果、作業計画表・現場点呼簿が、作業前に作成され適正に使用されている状況や、社員に対する安全パトロールの実施状況から、本事象のような不適切な状況はないことを確認しており、その後も実態を確認する取組みを継続している。</p> <p>→本事象後、滝川保線管理室における、作業計画表や現場点呼簿の内容については、管理者(岩見沢保線所を含む)が確認をしてから現場へ出ることを徹底すると共に、安全パトロールを強化し遵守状況を確認している。(滝川保線管理室の作業等に対する 4 月の安全パトロールは 8 回実施)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工務関係現場長会議における確認(4/17) <p>全保線管理室において、社員が当日の作業計画を把握するために必要な打合わせ時間、及び作業計画を作成する時間が確保できていることを確認した</p> <p>【恒久対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社員が当日の作業計画を把握するために必要な打合わせ時間、及び作業計画を作成する時間を確保したうえで業務を実行できる体制の構築 ・社員に対する安全パトロールの実施方法と本社の関与についての見直し ・作業計画表や現場点呼簿が作成されているか等、現場長自主監査における保安ルールに対するチェック項目の見直し ・会社としての内部監査体制(実施内容・監査体制等)の構築 <p>なお、線路内に立ち入る作業等については、工務以外の系統においても実施しており、現在、検証を実施しております。その結果、判明した実態を踏まえ必要な措置を講じて参ります。</p> <p>(2)これらの事象が発生していることを踏まえると、貴社の一部の社員においては安全意識が欠如していることが懸念される。よって、社内教育の見直しを含めコンプライアンス及び安全意識の再徹底を図ること。</p> <p>【緊急的に講じた措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・線路内立ち入りに関する実態の把握及び安全意識の向上等を目的とした、保線現場社員を対象とした実態把握アンケート及び全工務関係現場における職場内議論の実施(12~3 月) ・月例現場長会議における注意喚起(2/27) <p>安全統括管理者が全現場長に対し、あらためて発生した事象をありのまま報告することの大切さを認識するよう指示。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全上のコンプライアンスに関する事象を、安全推進委員会で背景も含め審議(2/27) ・「報告」に対する文書による全社員に対する注意喚起(3/13) <p>安全統括管理者から全社員に対して、あらためて「報告から始まる安全」の意義について理解し、何かいつもと違うことがあったらありのまま報告することを注意喚起</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまで「報告から始まる安全」の取り組みが不十分であったことを踏まえ、安全推進委員会運輸・車両専門部会で各現場長が「報告から始まる安全DVD(2014 年 8 月安全推進部制作)」を視聴、現場長が管理者に対しDVDを活用した教育を実施(2~3 月) ・「安全再生の日」の取組み(※)で「報告から始まる安全」が始まった経緯・背景や「ありのまま報告することの重要性、隠ぺいや故意に安全を阻害する行為を行った場合は重い処分となること等を再教育(5~7 月に実施予定) |

| | |
|---------|--|
| | <p>(※)石勝線列車脱線火災事故が発生した5月27日を「安全再生の日」と制定し、毎年職場単位で事故の風化防止の取組みを実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全社員対象のアンケートにより、ルールの遵守状況やルールに対する認識等の確認(7月に実施予定) <p>【恒久対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「保線安全の日」などの取組みにおいて「従事する社員の安全」の観点を加えた取組み内容への見直し ・安全研修のカリキュラムに、社員の安全を守るためのルール遵守に関する教育内容を充実させるなど、安全に関するコンプライアンス意識の向上 ・「報告から始まる安全」の社員への浸透度を高める取組みについて、再教育やアンケート等の結果を踏まえた、持続的な実施方法の確立 <p>(3)鉄道の安全輸送に係る社内全般の規程等の遵守状況について本社が適切に把握するとともに、必要な措置を講ずることのできる安全管理体制を構築すること。</p> <p>【緊急的に講じた措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業本部長名の文書による全社員に対する注意喚起(2/7) 「全てにおいて安全が最優先」を改めて強く意識し、実践すること <p>【恒久対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会社としての内部監査体制(実施内容・監査体制等)の構築 <p>(4)これまでの事業改善命令等を踏まえた、措置の実施状況などを点検し、必要な見直しを行い、それに基づき着実に実行すること。</p> <p>今回の改善指示を受け、現在、2014年に策定した「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」における取組みや、安全計画2026等について、これまでの安全に関する各取り組みが有効に機能しているかの観点で検証を行っているところであります。</p> <p>この結果を踏まえ、必要な対策を検討して参ります。</p> <p>また、上記のほかにも、安全アドバイザーから頂いた「ボトムアップによる対策の検討」等のご意見や他社の取り組みなども参考に、引き続き、貴局からのご指導も賜りながら、必要な安全を確保するための措置について、検討し講じて参ります。</p> |
| R7.6.30 | <p>2025年3月31日に、貴局から受領した指示に対しまして、4月30日に講じた措置等について報告させていただきました。</p> <p>2014年の「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」の取組みを始めて以降、全社を挙げて安全性向上、安全を最優先とする企業文化の構築に向け、ルールの整備や教育訓練の充実、安全管理体制の構築などに取り組んできました。しかしながら2025年3月31日に「鉄道の安全輸送の確保について(指示)」を受け、これに至った事故・事象を踏まえて、これまで当社が取り組んできた「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」や、現在の「安全計画2026」等の取組みについて、各取組みが有効に機能しているか検証を行った結果、会社としての安全管理体制や社員の意識教育等に不十分なところがあったと認識しています。</p> <p>このような認識のもと、4月30日に報告した恒久対策の具体的な措置内容及び、指示にある7件の事象のほか、改善指示を受けた以降に発生および判明した事故・事象も踏まえて、安全の取組みが有効に機能しているかの点検結果とこれに基づく必要な対策を検討し、とりまとめたのでご報告致します。また、これらの改善措置を確実なものとするため、進捗状況の確認表を作成し、それを四半期ごとにご報告致します。</p> <p>また、2025年6月25日に発生した千歳線新札幌構内で列車が建築限界測定器と接触した事象、函館線七飯～新函館北斗間で列車が工具のケースと接触した事象、6月27日に発生した函館線札幌構内で誤ってご乗車されたお客様を降車させる際に入換車両が動き出した事象、及び6月28日に発生した函館線野田生駅構内で列車がペール缶と接触した事象については、今後、背景等を分析し、対策についてご報告させていただきます。</p> <p>II.「鉄道の安全輸送の確保について(指示)」に対して講ずる措置</p> <p>「鉄道の安全輸送の確保について(指示)」にある各「講すべき措置」について、4月30日にご報告した恒久対策に対し、具体的な取組内容は以下のとおりです。</p> <p>講すべき措置(1)</p> <p>線路内に立ち入る作業等を行う場合の安全確保に係る管理体制について検証し、触車事故の防止が確実に遂行されるよう自社で定めたルールが確実に実行されていることを確認できる仕組みを構築するなど、本社及び現業部門の管理体制の見直しを図ること。</p> <p>【恒久対策】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.会社としての内部監査体制(実施内容・監査体制等)の構築 ・社長直轄の組織として新たに「安全監査室」を設置します。(7月1日付) <p>・これまでの内部監査は現場長が自箇所の業務が適切に遂行されているかをチェックシートに基づき自主監査を行い、その実施状況を主管部や安全推進部が主に現場長に対するヒアリングや各種帳票類が整備されているかなどの確認にとどまっておりました。また、監査部は安全推進部や主管部の点検の状況を確認する体制としていました。</p> <p>・このため、各系統の安全に関するルールや事故・事象の対策の実施状況の点検に特化した組織を設置し、例えば安全パトロールの具体的な内容等、その詳細にまで踏み込んで確認を行うこととします。また、社長直轄の組織とすることで、社長から直接指示を受け、機動的に、独立した立場で監査を実施する体制とします。</p> <p>・併せて、安全推進部や各主管部による現場点検の取組みが有効に機能しているか、各主管部の取組</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>みで他の主管部においても取り入れるべきものはないか、などの観点で点検を行い、必要な改善を指摘することとします。</p> <p>2.社員に対する安全パトロールの実施方法と本社の関与についての見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・従来の安全パトロールは、作業すべての立会を基本としており、実施者や実施回数も特に定めていなかったことから、その実施については各現場にゆだねられていました。 ・現在緊急的に、滝川保線管理室において安全パトロールを強化していますが、全保線管理室等に対する安全パトロールについて「取組強化期間」を設定し、計画部門(本社工務部及び各支社施設グループ)や保線所管理者による安全パトロールを強化して実施することを計画しております。(7月1日から3か月間実施) ・今後の安全パトロールについては、作業すべての立会を基本としていたものから、現場点呼のみなど一部での実施や立会の他、遠隔通話アプリ等での実施も可とすることで、負担をかけずに機会を増やすこととします。また、安全パトロール点検表の共通化、実施者や実施回数を明確に定めるなどして、効果的な安全パトロールを実施していくこととしました。(6月9日通達発出) また、工務系統と同様に線路内に立ち入る作業がある電気系統、駅系統においても以下の取り組みを実施します。 ・電気系統については、更なる適切な作業管理に向け、触車事故防止月間(9月)中に、線路内作業時の現場における点呼の実施状況を記録し、作業員への運転状況の確認結果を周知しているかなど、適切に点呼が実施されているかを確認することとします。また、社員に対する安全パトロールについて、実施者や実施回数を明確に定めるなどルール化します。(7月から実施、一部は9月実施) ・駅系統については、現場長及び管理者により当務やパートナー社員への実作業点検を実施してきましたが、ルール通りの取扱いをしていないことによる事象が発生していることから、点検頻度、点検項目の見直しを図るなど、適切に点検指導できるよう取り組むこととします。(今冬期から実施) ・また、計画部門による現場巡回において、現場長による自主監査に基づいた、帳票上での確認に比重を置いてチェックしてきましたが、現場の実作業立ち会い、教育関係の指導・補助にシフトした巡回にしています。(7月から実施) <p>3.社員が当日の作業計画を把握するために必要な打合せ時間、及び作業計画を作成する時間を確保したうえで業務を実行できる体制の構築</p> <p>(1)プロセス管理体制の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまでには作業を行う際の保安体制や人員・役割等に関する社員間の情報共有について、必要な打合せ時間を確保することをルール化しておりませんでした。 ・そのため、これまで「設備管理(※1)」の面で取り組んできたプロセス管理(※2)に「作業管理(※3)」を追加した体系を確立し、保線業務のプロセス管理体制を強化することとしました。(6月10日通達発出) <p>※1:お客様の安全を守るために、線路設備を適切に保守するための管理体制。</p> <p>※2:現場から本社へ業務実施状況や意見・要望等を報告するボトムアップ体制とするため、現場及び本社での定例会議における確認事項や処置・改善内容とその議事録の報告により、情報を共有して諸課題を解決するPDCAサイクル。</p> <p>※3:社員の安全を守るために作業の計画から実施までを適正化するための管理体制。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後は、上記のプロセス管理に作業管理を追加した体系として、保線管理室において、計画担当者が作成した週間作業計画について、管理者や計画担当者等により毎週1回のミーティングを実施し、(ア)作業内容及び役割分担、(イ)作業量に対する人員と間合いに無理は無いか、(ウ)従事者の作業経験等、(エ)作業計画表作成に必要な時間が確保できるか等を確認した上で、必要な社員周知を実施します。なお、これらは議事録として記録され、保線所で実施する月1回のミーティングにおいて、これらの取組みが問題なく実施されているかを確認し、必要な措置及びフォローを行う体制となり、この議事録は本社へ報告されることになります。よって、職場内の情報共有等を含めた「作業管理」に不備があることが、長年にわたって保線所や本社で把握されない状況とはならない対策としています。 ・この業務プロセスが確実に遂行できるよう、これまで十分に確保されていなかった各保線管理室におけるミーティングスペースの確保や、現場点呼簿の手書き等での作成に対する社員の負担軽減を図るための「現場点呼アプリ(※4)」などデジタルツールの導入といった環境整備を行うこととしています。 <p>(アプリは年度内に使用開始を目途)</p> <p>※4:作業責任者がタブレット端末でA・B・C点呼(※5)に必要な項目を入力(又は選択)することができ、入力された「点呼内容」及び「日時・位置情報」はサーバーに電送され記録される。また、作業等の開始にあたり、作業責任者が列車見張員の配置状況をGPS情報により把握・記録することができる機能を有するもの。これにより、現場点呼に関する記録の不变性と、適正な列車見張員の配置状況が確認できる。</p> <p>※5:A点呼とは現場に出発する前に行う点呼で、作業内容、役割分担、保安体制などを従事員に周知する。B点呼とは現場に到着し作業を行う前に行う点呼で、保安体制の再確認、運転状況などを従事員に周知する。C点呼とは、作業終了後に行う点呼で、忘れ物の有無などを確認する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまでも作業にあたり「作業計画表」を作成し、保線管理室内での作業者への作業内容の周知で「作業計画表」を用いることとしてきましたが、保線所への「作業計画表」の情報展開を行っていませんでした。 ・今後は、プロセス管理とは別に、保線管理室は作成した「作業計画表」を保線所へ送付し、保線所は計画されている作業に対して「作業計画表」が作成されていることを確認することとしました。(6月13日指導文書発出) <p>4.作業計画表や現場点呼簿が作成されているか等、現場長自主監査における保安ルールに対するチェック項目の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・従来の現場長による自主監査では、社員が当日の作業計画を把握し、業務が円滑に実行できる体制が構築されているかを確認するチェック項目がありませんでした。 |
|--|--|

| | |
|--|---|
| | <p>・今後は自主監査のチェック項目に、作業計画表や現場点呼簿が作成されているか、事故事例を身近な業務に落とし込んだ教育を適時適切に実施しているかを追加する等、保安ルールに対するチェック項目を見直すとともに、作業安全に係る項目については、当面の間、本社による実施状況確認の重点項目として扱うこととしました。(6月13日通達発出)</p> <p>また、工務系統と同様に線路内に立ち入る作業がある電気系統においても以下の取り組みを実施します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・更なる適切な作業管理のため、新たに自主監査のチェック項目に「使用済みダイヤの確認」の項目を追加し、線路内立ち入り時のルールの遵守状況を定期的に確認します。(7月から実施) <p>5.これまでの取組みの点検結果等に基づく必要な対策</p> <ol style="list-style-type: none"> (1)発生した事故・事象の正確な把握に向けた取組み <ul style="list-style-type: none"> ・運転士と保線作業員との証言が相違した事象を受けて、車両前頭カメラや列車見張員等が装着するウェアラブルカメラにより、発生した事象に対して事実を正確に把握する体制を構築します。(2025年内に設置開始) (2)列車見張員の配置箇所を確実に把握する取組み <ul style="list-style-type: none"> ・作業責任者は、作業等を実施する駅区間に加え、可搬式特殊発光信号機を設置する駅区間、及び撤去消灯時期が適切であるかについて、列車見張員と相互に確認することとします。 ・作業責任者が、現場点呼アプリを用いて、GPS情報により列車見張員の配置状況を正確に把握・記録できるようにします。 <p>講ずべき措置(2)</p> <p>これらの事象が発生していることを踏まえると、貴社の一部の社員においては安全意識が欠如していることが懸念される。よって、社内教育の見直しを含めコンプライアンス及び安全意識の再徹底を図ること。</p> <p>【恒久対策】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.「保線安全の日」の取組みにおいて「従事する社員の安全」の観点を加えた取組み内容への見直し <ol style="list-style-type: none"> (1)「保線安全の日(※6)」の取組みの見直し <ul style="list-style-type: none"> ・毎年全保線社員が参加する「保線安全の日」の取組みにおいては、大沼駅構内貨物列車脱線事故の反省から、これまで「お客様に対する安全のための設備管理」をテーマとしており、「従事する社員の安全」はほぼ取り上げておらず、砂川駅構内で発生した事象など、「従事する社員の安全」を守るためのルールが遵守されない事象が発生しました。 ・そのため、今年度の「保線安全の日」において、「お客様の安全」とともに「従事する社員の安全」の観点をテーマとしたグループディスカッション等を行い、お客様と社員の命を守ることの重要性を再認識し、開かれた組織風土醸成の機会にすることとしました。 (2)「10条教育(※7)」等におけるコンプライアンス教育の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・「従事する社員の安全」及び「改ざん・隠ぺい・虚偽報告を行った場合の責任の重さ」に対する教育は、毎年全工務系統社員に行う「10条教育」や毎年全保線系統社員に行う「保線技術者講習会」などのあらゆる機会を通じて、請負会社も含めて繰り返し行っていくこととしました。 ※6:大沼駅構内貨物列車脱線事故や一連の事象の反省から、9月19日を「保線安全の日」と定め、当時の事象に係る風化防止の取り組みを実施。(9月19日に実施) (2)「10条教育(※7)」等におけるコンプライアンス教育の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・「従事する社員の安全」及び「改ざん・隠ぺい・虚偽報告を行った場合の責任の重さ」に対する教育は、毎年全工務系統社員に行う「10条教育」や毎年全保線系統社員に行う「保線技術者講習会」などのあらゆる機会を通じて、請負会社も含めて繰り返し行っていくこととしました。 ※7:鉄道に関する技術上の基準を定める省令第10条(係員の教育及び訓練等)に基づき実施する列車等の運転に直接関係する作業を行う係員等に対する教育及び訓練。(8月から実施予定) 2.安全研修のカリキュラムに、社員の安全を守るためのルール遵守に関する教育内容を充実せなど、安全に関するコンプライアンス意識の向上 <ol style="list-style-type: none"> (1)安全研修の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・現在、第3期目の研修を行っているところですが、石勝線列車脱線火災事故および大沼駅構内貨物列車脱線事故の風化防止に重きを置いて研修を実施しております。 ・これら事故の教訓のうち、ルールを守ることについて、お客様の命を守るための設備管理に関するルール遵守に対しては、伝えることができていると考えておりますが、従事する社員の安全を守るためのルール遵守に関する教育については、特に保線関係の事例を用いて教育するカリキュラムはなく、その重要性を伝えきれていないかったと考えております。 ・また、「ありのままに報告する」ことに対しても、一部、「報告から始まる安全」を振り返るカリキュラムは実施しておりましたが、その徹底を図るには不十分であったと考えております。 ・取り急ぎ、現在実施している安全研修(第3期)において、砂川駅構内で発生した事象を用いて、社員の安全を守るためのルール遵守及び「ありのままに報告する」ことの重要性を教育することとしました。(6月10日から実施) ・今後検討していく安全研修(第4期)(2027年度から開始予定)におきましても、コンプライアンス及び安全意識の再徹底を図るカリキュラムを充実させてまいります。 (2)膝詰め対話における取組み <ul style="list-style-type: none"> ・会社幹部が現場に出向き、安全に関する会社の考え方などを直接現場社員に伝える機会として、膝詰め対話を行ってきました。 ・現在取り組んでいる「安全計画2026」策定時には、この機会を通じて社員からの意見を聞き取り、計画に反映させるなど、その役割を果たしてきましたが、その後の膝詰め対話においては、主に普段の業務などにおいて社員が困っていることなどを聞く機会となっており、安全に関する会社の考え方などを伝え、安全意識の醸成につなげる取組みとしては不十分であったと考えています。 ・6月以降の膝詰め対話においては、会社幹部からコンプライアンス及び安全意識について、現場社員に対して直接メッセージを伝える機会とすること、安全の取組みに対して社員がどのような思いを持っているか確認することという共通のテーマを設定し、安全意識の醸成につなげる取組みとしております。(6 |
|--|---|

| | |
|--|---|
| | <p>月1日から実施)</p> <p>(3)全社的なコンプライアンス教育の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> これまで、新任現場長・新任管理者・新任GLを対象にした研修や担当者が現業機関に出向き、直接社員に対して行う「コンプライアンス出前講座」、全社員を対象とした「職場内講習会」等、コンプライアンスの向上に向けた取組みを実施してきましたが、広くコンプライアンス全体を対象としていたことから、安全という観点での指導が不十分となっていたこと、隠ぺいや虚偽の報告については、事故報告制度をこれまでの「責任追及型」から「原因究明型」へ見直しを行い、「ありのままに報告することの重要性に加えて、本人のみならず、家族や職場の同僚なども残念な思いをさせてしまうことの教育を行ってきましたが、徹底されていなかった反省を踏まえて、本年度から教育内容を「安全」「報告の重要性」を重視したものに見直すこととしました。(10月から実施) また、役員等に対しては、多様な人材がいる組織において、経営トップから現場までコンプライアンスについて共通のイメージを持ち、それを「ルールを守る」、「ありのままに報告する」という具体的な行動につなげていくことをテーマに、外部講師による研修を実施します。(10月に実施) 電気系統では改めて取り組みを精査した結果、「報告から始まる安全」、「安全意識と行動」、「コンプライアンス」「正しく報告しなかった場合の厳しい処分」等の教育については、各箇所での職場内講習会等が中心となっており、本社等が行う教育は過去のインシデント対策や風化防止を目的としたものであったことから、コンプライアンス及び安全意識の再徹底策として、電気関係全社員が対象の電気関係社員安全講習会や10条教育に、それらに関する教育プログラムを追加し、社員への浸透度を高める取り組みを実施します。また、職場の核となる助役、主任に対しての教育は重要であることから、新任管理者研修及び新任主任研修にも同項目を追加します。 (電気関係社員安全講習会は8月から実施、10条教育は8月から実施、新任管理者研修及び新任主任研修は7月実施) 車両系統では改めて取り組みを精査した結果、車両部が発出している「検修社員等の教育訓練方針」には「報告から始まる安全」の教育内容が含まれていなかったこと、および一部の集合研修で「事故と事象の報告制度」の講義を行っていたものの「報告から始まる安全」に関する講義は行われていなかったことが分かりました。このことから今後は、「検修社員等の教育訓練方針」に「報告から始まる安全」の教育を加え、現業機関で毎月実施している検修社員等の教育訓練の内、年に一度「報告から始まる安全」の教育を追加することにしました。また、階層別の集合研修(フレッシュ検修分科、車両基礎科、車両管理技術科、車両技術マスター科、新任管理者科、実践管理者科)において「報告から始まる安全」に関する講義を追加することにしました。(現場教育は年度内実施、集合研修は年内実施) 運輸系統では報告の重要性について毎月の教育訓練において、事例検討等により「正しい報告の重要性について」指導を行ってきましたが、事象をありのままに報告できなかった事象が散見されており、十分に浸透させることができていなかったと認識しております。毎月実施している教育訓練の内、年に一度、報告することの意義などを含めた本社作成資料で教育することを2025年下期に実施します。また、国土交通省からの事務連絡等、コンプライアンスに関する他社事例についても教育を実施します。さらに、新任運輸関係管理者研修や運転士・車掌に対するフォロー研修等において「報告から始まる安全」についての教育を2025年7月以降順次追加するなどコンプライアンス徹底に向けた取り組みを強化してまいります。 駅系統では、安全推進委員会駅専門部会において「報告から始まる安全」について議論を行うことを継続し、各駅で実施する指導訓練では同会議で使用した資料を使用した教育を実施します。加えて、当務従事者には集合研修において同教育を継続して実施していきます。 また、駅系統においてもルールを遵守しなかった事象が発生していることから「ルールを守る重要性(規範教育)」について内容を見直し、管理者層には「新任現場長研修」「新任管理者への特別講義」、当務及び作業員に対しては「列車見張員講習会」「冬期安全講習会」において教育を継続して実施し、コンプライアンス意識を高めていきます。(6月中旬に実施) 3.「報告から始まる安全」の社員への浸透度を高める取組みについて、再教育やアンケート等の結果を踏まえた、持続的な実施方法の確立 今年度の「安全再生の日(※8)」の取組みにおいて、「報告から始まる安全」の取組みを深度化させる目的で、その意義や重要性を職場単位であらためて教育する取組みを行っています。 その取組みにおいて、「報告から始まる安全」の取組みについて、社員の率直な思いを聞き取るアンケートを実施し、現在、その意見を集約しているところです。 これらの意見などを踏まえ、「報告から始まる安全」の社員への浸透度を高める持続的な実施方法など、事故・事象報告に対する改善策について検討してまいります。 <p>※8: 石勝線列車脱線火災事故が発生した5月27日を「安全再生の日」と制定し、毎年職場単位で事故の風化防止の取り組みを実施。(2025年内に検討)</p> <p>4.これまでの取組みの点検結果等に基づく必要な対策</p> <p>(1)指令員に対する教育内容の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 毎月行っている教育訓練の内、年に一度、2024年11月16日に函館線森～石谷間において脱線した列車の隣接線に貨物列車を通過させた事象や三河島事故等などの過去の事故事例を用いて、事故発生時における運転士の報告から最悪の事態を想起できるような教育を行い、継続的に指令員の異常時対応力の向上を図っていくこととしました。(2025年度から実施) これら教育カリキュラムを充実させることを目的として、指令員の指導に携わる社員が他社の安全研修施設の視察により教育手法を学び、自箇所における職場内教育において効果的な指導を実施することとしました。(6月19日実施) また、運行よりも安全確保が第一であることを徹底していくために、全道の指令員の指導に携わる社員により定期的に開催している全道輸送指導担当者会議及び指令教育指導会議において意見交換を行い、全道の輸送指令員に浸透させていくための指導教育内容を検討し継続的に取組んでいくこととし |
|--|---|

| | |
|--|---|
| | <p>ました。(6月26日実施)</p> <p>(2)安全ルールや手続きの見直し検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工務系統で行った実態把握アンケートや職場内議論において、社員が日常業務を通じて抱えているルールに対する改善要望等の意見が出され、工務以外の系統においてもこれまで同様の声が挙げられておりました。 ・このため、工務関係触車事故防止マニュアル(通達)の改正を行い、解説の充実化と表記の見直しを行ったほか、取扱い毎や保安体制毎に構成の変更を行い、教育資料等で活用できるよう再編しました。(4月1日改正) ・また、それ以外の工務系統のルール及び、工務系統以外のルールについても、見直しの検討は行っていますが、安全に関するルールは、これまでに発生した事故・事象の反省のもとに作られてきたもので、煩雑だからやめると簡単に結論付けられるようなものではありません。 ・その他の安全に関するルールや手続きについては、まずはハード対策を検討すること、それらによらない場合には安全を担保したうえで、実効性の高いルールや手続きの見直しの可否を含めて、引き続き検討を行っていきます。なお、その際は、関係するルールや手続きに齟齬が生じないよう、系統間における調整や整合性の確認を安全推進部が行います。 <p>講すべき措置(3)</p> <p>鉄道の安全輸送に係る社内全般の規程等の遵守状況について本社が適切に把握するとともに、必要な措置を講ずることのできる安全管理体制を構築すること。</p> <p>【恒久対策】</p> <p>1.会社としての内部監査体制(実施内容・監査体制等)の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・内部監査体制の強化を図るため、社長直轄の組織として新たに「安全監査室」を設置します。※再掲(7月1日付で発足) <p>講すべき措置(4)</p> <p>これまでの事業改善命令等を踏まえた、措置の実施状況などを点検し、必要な見直しを行い、それに基づき着実に実行すること。</p> <p>これまで「作業優先・安全第二から安全最優先へ」、「責任追及型の事故対策から原因究明と再発防止へ」、「人間の注意力だけでなくハードとシステムによる多重防護対策」、「本社による現場支援部門の強化」等の観点で安全の取組みを進めてまいりました。</p> <p>改めて事業改善命令等、安全の取組みを点検した結果は以下のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・石勝線列車脱線火災事故を受けて出された「安全輸送の確保に関する事業改善命令」に対する取組みについて、避難誘導に関わるマニュアル等に基づく訓練の実施など、継続して取り組んでいることを確認しました。 ・JR北海道再生推進会議から頂戴した「JR北海道再生のための提言書」、安全の基本方針である「JR北海道安全の再生」については、「安全計画2026」に引き継がれ、継続して取り組んでいることを確認しました。 ・大沼駅構内貨物列車脱線事故後に出了された「輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適かつ健全な運営に関する監督命令」を受けて策定した「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」については、当時完了とした項目において一部再検討が必要な項目がありました。その他の取組みについては「安全計画2026」に引き継がれ、継続して取り組んでいることを確認しました。 ・そのうえで、「安全計画2026」の取組みが有効に機能しているかの検証を行った結果は会社としての安全管理体制や社員の意識教育等に関する取組みが不十分であることが認められました。 <p>以上のことから、「講すべき措置(1)」及び「講すべき措置(2)」の恒久対策として記載した取組みに加え、以下の取組みについて見直しを行いました。このほか、安全アドバイザーから頂いた意見や、発生した事故・事象を受けた取組みについても併せてご報告します。</p> <p>【恒久対策】</p> <p>1.これまでの取組みの点検の結果、見直しを行う取組み</p> <p>(工務系統)</p> <p>(1)業務支援室による作業管理に関する監査及びフォローの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・保線業務における支援体制については、業務支援室が定期的に現業機関に赴き、業務執行状況を把握し、諸課題や要望等について解決を図ることで、適正な業務執行体制の構築を目指してきました。 ・支援体制は多岐にわたり行われてきましたが、作業計画から実作業に至るまでの業務の流れのルール化がされていなかったため、作業管理についての現場実態把握が不足しておりました。 ・また、業務支援室は発足当時、室長とGLを置いていましたが、近年は室長がGLを兼務しており、体制も潤沢ではありませんでした。 ・これら反省から、業務支援室に保安業務に精通したGLを配置して体制を強化するとともに、作業管理に関する業務実施状況の監査及びフォローを行っていくこととしました。(6月1日から実施) <p>(2)作業管理に対する技術力診断書の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・入社9年目までの社員の技術力を把握するためのツールである技術力診断システムは、知識の習得度を確認し、次年度の技術継承に繋げるツールとして有効に活用してきました。しかしながら、設備管理に関する項目が主となっており、作業管理に関する項目はほぼないため、教育・訓練への反映や、社員一人ひとりの習熟レベルを判断し適切な指導を実施する環境を構築できていませんでした。 ・そのため、既存の技術力診断システムに、作業管理の観点に対する設問を追加し、作業管理に対して適切に指導を実施する環境を構築することとしました。(9月末までに実施予定) <p>(3)保線業務の積極的な公開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・過去に函館駅で実施した保線業務のパネル展示等を行った取組みによって、保線業務が安全を担う |
|--|---|

| | |
|--|---|
| | <p>重要な業務であることをご利用のお客様に理解していただくことが出来ました。それにより社員が仕事の誇り・責任感をより認識することに繋がり、その結果、ルール遵守の意識を高めることにも繋がったものと考えられることから、今後も保線業務の積極的な公開を行うこととしました。(6月以降実施)</p> <p>(車両系統)</p> <p>(1)現場作業の実態把握を強化する取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両部社員が年一回、現場フォローとして各現場へ出向き、安全の取組みについて確認を行ってきましたが、管理者からのヒアリングのみに終始していたことから、今後は作業状況も直接確認することし、実態把握を強化します。(2025 年度内実施) <p>(2)指導者層をフォローする取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現場の指導者層を集めた教育訓練担当者会議で、指導者間で、若い世代への伝え方、教育方法等に対する悩みを共有していましたが、今後はこれらの悩みや課題を解決し、指導力向上につながるように、外部機関等を活用して指導者層をフォローする取組みを行います。(2025 年度内実施) <p>(電気系統)</p> <p>(1)業務実施状況確認の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本社社員が4半期ごとに実施している業務実施状況確認では、主に現場管理者からヒアリングを行っておりましたが、現場社員の声を直接聞く機会が少なかったことから、年に1回は、各箇所の全体会議等に併せて実施し、現場社員と直接意見交換を実施することで、安全ルールの遵守状況や教育状況を本社社員が直接確認します。(7月以降実施) <p>(広報部)</p> <p>(1)砂川駅構内で発生した事象以降、不安全な事象を立て続けに発生させ、ご利用の皆様をはじめ多くの方に当社の安全に対して不信を抱かせることとなっていました。この事態を受け、これまで公表していないかった事象についても、個別に判断して公表することとしました。(4月以降実施)</p> <p>(安全推進部)</p> <p>(1)「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」における安全推進部の強化の取組みの一つとして、安全推進部に配属になった社員に対し安全推進部の役割や業務内容等について教育を行ってきました。安全推進部は、各技術部門の安全確保に関する取組みの総合調整等、会社全体の安全対策の管理業務を優先的、かつ、円滑に行うための役割を担う組織であり、その役割を果たすためには、安全の仕組みの本質を身に着ける必要があります。速やかにそのスキルを身に着けるために、配属社員に対する教育を再開することとしました。(7月以降実施)</p> <p>2.安全アドバイザーから頂いた意見を受けた取組み</p> <p>(1)ボトムアップによる対策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・発生した事故・事象に対する対策は、これまで現場の声も聴きながら、主に本社で検討・策定していましたが、それが遵守されずに同種事象を再発させてしまう事態も生じていました。 ・安全アドバイザーから頂いた助言をもとに、発生した事故・事象の対策検討について、現場が主体的に対策を考えたうえで、本社が実行可能かつ実効性のある最終的な対策案を策定することとしました。(6月1日から実施) <p>3.発生した事故・事象を受けた取組み</p> <p>(運輸系統)</p> <p>(1)ATS の取扱誤り防止に向けた取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2025 年5月 15 日に函館線札幌駅構内において ATS 地上子故障時の取扱いを誤りお客様にお怪我を負わせた事故については、運転士が運転速度の遵守に気を取られ、ATS 地上子故障時の取扱いを一時的に失念したことにより発生したものであることから、現在使用している運転支援アプリに、運転士のヒューマンエラーを防ぐための注意喚起機能を拡充し、運転士がその場の簡易な操作で注意喚起機能を活用できるように改修することとします。(2025 年度内に使用開始を目指す) ・2025 年5月 30 日に千歳線新千歳空港駅構内において ATS 鳴動時の取扱いに適切を欠き非常ブレーキを動作させお客様にお怪我を負わせた事象については、緊急的に保安装置の適切な取扱いに関する注意喚起を行いました。また、非常ブレーキが動作する要因となった地上設備の在り方について、過去の安全対策として設置した確認用地上子を、運転操縦上の目安としても活用されてきた経緯から速度照査型 ATS(以下、「ATS-DN 形」という。)の整備後も残置してきましたが、ATS-DN 形のみで安全が確保できており、確認用地上子の残置が運転阻害などの「過剰な停止手配になる」リスクとなっている現状を踏まえ、運転操縦上の影響の有無を確認のうえ、その存廃の検討を進めることとしました。(2025 年内に判断) <p>(駅系統)</p> <p>(1)指令との確認会話に特化した教育の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・冬期構内作業資料集には指令との確認会話を示したページはあるものの、指令との定例の打合せをメインに講習をしていました。当該見張員は、2024 年 10 月に定めた、列車間合いを変更する際のルールに基づいた確認会話が出来なかったことを受け、これに特化した教育を実施します。(11 月に実施) <p>(2)駅社員による保守用車取扱いに関する教育の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2025 年1月 10 日に宗谷線南稚内駅～兜沼駅間において駅間承認の打ち合わせを失念したまま進路構成を行い、排雪モーターカーの着手承認を行った事象については、信号担当者が保守用車取扱いに関する経験が少なく、過去に発生した同種事象の対策も含めて確実な取扱いができるようになったことにより発生したものでした。 ・過去に発生した駅間承認に関わる事象をまとめた教育資料の作成や、新人フォロー教育における駅間承認に関わる項目の追加、保守用車取扱い訓練時に駅間承認の取扱いを追加して訓練を実施します。 ・また、運転取扱い業務を行う際の見習教育や見極めの必要性を新任現場長研修において継続的に周知し、知識及び技能の確認を徹底します。(6月から実施) |
|--|---|