

鉄軌道輸送の安全に関わる情報 (令和7年度)

令和8年9月



国土交通省鉄道局

目 次

はじめに.....	1
用語の説明	2
1 鉄軌道輸送の安全に関わる国の取組み.....	5
2 運転事故に関する事項.....	16
2.1 鉄軌道における運転事故の発生状況等	16
2.2 列車事故の発生状況	24
2.3 踏切事故の発生状況	26
2.4 人身障害事故の発生状況.....	30
3 インシデントに関する事項.....	38
4 輸送障害に関する事項.....	40
4.1 輸送障害の発生状況	40
5 鉄道に係る電気事故に関する事項.....	45
6 鉄道に係る災害に関する事項	46
7 輸送の安全に関わる行政指導等に関する事項.....	51
7.1 保安監査の実施状況	51
7.2 動力車操縦者養成所監査の実施状況	54
7.3 行政処分の実施状況	54
7.4 行政指導の実施状況	55
7.5 踏切道改良勧告の発出状況	60
7.6 運輸安全マネジメント評価の実施状況.....	60
8 輸送の安全に関わる設備投資等に関する事項.....	61
8.1 安全関連設備投資・修繕費の状況	61
9 輸送の安全に関わる施設等に関する事項	62
9.1 自動列車停止装置等の整備状況	62
9.2 踏切保安設備の整備状況.....	63

はじめに

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

このたび、令和7年度の安全情報がまとまりましたので、公表します。

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

用語の説明

この情報において使用する用語の意味は、次のとおりです。

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

物 損 事 故	列車又は車両の運転により五百万円以上の物損を生じた事故(列車事故、踏切障害事故、道路障害事故及び人身障害事故に伴うものを除く。) (鉄道事故等報告規則第3条第1項第7号に規定する「鉄道物損事故」及び軌道事故等報告規則第1条第1項第7号に規定する「物損事故」)
輸 送 障 害	輸送に障害を生じた事態であつて、運転事故以外のもの ただし、列車(軌道事業においては、本線路を運転する車両)の運転を休止したもの(工事、保守等により計画的に運休する場合であつて、事前に利用者に周知されたものなどを除く。)又は旅客列車(軌道事業においては、旅客車両)にあつては30分以上、旅客列車(旅客車両)以外の列車(軌道事業においては、本線路を運転する車両)にあつては1時間以上の遅延を生じたものに限る。 (鉄道事故等報告規則第3条第3項に規定する「輸送障害」及び軌道事故等報告規則第1条第2項に規定する「輸送障害」)
イ ン シ デ ント	閉そくの取扱いを完了しないうちに、当該閉そく区間を運転する目的で列車が走行した事態など、運転事故が発生するおそれがあると認められる事態 (鉄道事故等報告規則第4条第1項及び軌道事故等報告規則第2条に規定する事態)
電 気 事 故	感電死傷事故、電気火災事故、感電外死傷事故及び供給支障事故
感 電 死 傷 事 故	感電により人の死傷を生じた事故 (鉄道事故等報告規則第3条第4項第1号に規定する「感電死傷事故」及び軌道事故等報告規則第1条第3項第1号に規定する「感電死傷事故」)
電 気 火 災 事 故	漏電、短絡、せん絡その他の電氣的要因により建造物、車両その他の工作物、山林等に火災が生じた事故 (鉄道事故等報告規則第3条第4項第2号に規定する「電気火災事故」及び軌道事故等報告規則第1条第3項第2号に規定する「電気火災事故」)
感 電 外 死 傷 事 故	電気施設の欠陥、損傷、破壊等又は電気施設を操作することにより人の死傷を生じた事故(感電死傷事故を除く。) (鉄道事故等報告規則第3条第4項第3号に規定する「感電外死傷事故」及び軌道事故等報告規則第1条第3項第3号に規定する「感電外死傷事故」)

供 給 支 障 事 故	受電電圧三千ボルト以上の電気施設の故障、損傷、破壊等により電気事業者に供給支障を生じさせた事故 〔 鉄道事故等報告規則第3条第4項第4号に規定する「供給支障事故」及び 軌道事故等報告規則第1条第3項第4号に規定する「供給支障事故」 〕
災 害	暴風、豪雨、豪雪、洪水、高潮、地震、津波その他の異常な自然現象又は大規模な火事若しくは爆発その他大規模な事故により鉄道施設又は車両に生じた被害 〔 鉄道事故等報告規則第3条第5項に規定する「災害」及び軌道事故等報告規則第1条第4項に規定する「災害」 〕
保 安 監 査	輸送の安全を確保するための取組、施設及び車両の管理及び保守並びに運転取扱いの状況について行う監査 〔 鉄道事業等監査規則第4条に規定する事項について行う監査 〕
第 1 種 踏 切 道	自動遮断機を設置するか又は踏切保安係を配置して、「踏切道を通過するすべての列車又は車両」又は「始発の列車(軌道事業においては、車両)から終発の列車(軌道事業においては、車両)までの時間内における列車又は車両」に対し、遮断機を閉じ道路を遮断する踏切道
第 2 種 踏 切 道	踏切保安係を配置して、踏切道を通過する一定時間内における列車又は車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断する踏切道
第 3 種 踏 切 道	踏切警報機は設置しているが、遮断機を設置していない踏切道
第 4 種 踏 切 道	踏切警報機及び遮断機を設置していない踏切道

1 鉄軌道輸送の安全に関わる国の取組み

(1) 基本的考え方

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

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

(2) 交通安全基本計画

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

ア. 交通安全基本計画における数値目標

①乗客の死者数ゼロ及び運転事故全体の死者数減少

鉄軌道における運転事故は、長期的には減少傾向にあります。平成18年から令和6年まで19年連続して乗客の死者数がゼロとなっていました。令和7年に乗客1名が死亡する運転事故が発生しており、引き続き乗客の死者数ゼロを目指しています。また、運転事故全体の死者数についても、その減少を目指しています。

②踏切事故件数の約1割削減

踏切事故件数は、長期的には減少傾向にありますが、鉄軌道の運転事故における一定の割合を占め、また、改良すべき踏切道もなお残されています。このような現状を踏まえ、令和8年度から12年度における平均踏切事故件数を令和3年から7年度と比較して約1割削減することを目指しています。

¹ 中央交通安全対策会議

「第11次交通安全基本計画」(令和3年度～令和7年度の5箇年計画)、「第12次交通安全基本計画」(令和8年度～令和12年度の5箇年計画)については、以下 URL 参照:

<https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/index-w.html>

イ. 国土交通省交通安全業務計画

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

表1：令和7年度における鉄道交通の安全に関する施策等

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

※上記「表1」における「鉄道」には「軌道」を含む

¹ 「国土交通省交通安全業務計画」については、以下 URL 参照：
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/koutu/sosei_safety_tk1_000003.html

(3) 鉄軌道輸送の安全性向上のために講じている取組み

ア. 令和7年度の主な取組み

①鉄道の安全輸送に資する技術開発

鉄道の安全運行にあたっては、軌道など鉄道施設の維持管理が欠かせませんが、一方で、保線等に従事する作業員の方々など、人手不足への対応が喫緊の課題となっています。そのため、「鉄道技術開発費補助金」及び「鉄道技術開発・普及促進制度」により、

- ・携帯情報端末を活用した地域鉄道の軌道状態評価システムの開発
- ・鉄道橋りょう・高架橋の耐震安全率の設定法の開発
- ・鉄道軌道の状態モニタリング向けセンシングデバイス開発

など維持管理業務の効率化・省力化に資する技術開発を支援しました。

②公共交通の安全対策に係る運輸モード横断的な点検

令和4年4月に発生した知床遊覧船事故を契機として、国土交通省では全運輸モード横断的な安全対策の検討を行ってまいりました。

これまで、不利益情報の開示期間の拡大など他の運輸モードの事例を参考に新たな取り組みを検討、実施しております。

令和7年度は、他の運輸モードの運輸安全マネジメント評価へ鉄道局幹部の立会、臨時の保安監査の実施、地方運輸局と鉄道局による合同監査の実施の取り組みを継続して行いました。

③JR 北海道に対する保安監査

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

しかし、令和6年11月に保線管理室の職員が保安体制を取らずに線路内に立ち入り、作業中に貨物列車から汽笛吹鳴を受ける退避不良が発生し、さらに、これに関する虚偽の社内報告があったことを受け、令和7年2月から3月に保安監査を実施しました。

その結果、貨物列車の脱線事故が発生した際、安全確認の実施を指示すること

なく対向列車に対し当該脱線現場を通過させるなど、安全の根幹にかかわる不適切な行動を繰り返し発生していたことも認められたことから、同年3月31日に改善措置を講ずるよう指示しました。

改善対策の報告(同年4月30日)を受けた後も、安全に関する不適切な事象及び負傷者が出た事故が発生したことから、鉄道局と北海道運輸局の合同でJR北海道に対し、継続的・集中的に保安監査を行う「強化型保安監査体制」(令和7年5月27日から2年間程度)にして、改善対策の取り組みが確実に実行に移されるよう、指導・監督を行っています。

イ. 重大な事故を契機とした安全対策

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

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

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

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

ウ. ホームの安全対策

視覚障害者等をはじめとしたすべての駅利用者の安全性向上を図ることを目的に、ホームからの転落等を防止するホームドアの整備を促進しており、「第二次交通政策基本計画」(令和3年5月)において定められた、令和7年度までに鉄軌道駅全体で3,000番線、平均利用者数が10万人以上／日の駅において800番線に整備するという目標に対して、令和6年度末時点で、鉄軌道駅全体で2,830番線、平均利用者数が10万人以上／日の駅で621番線が整備されています。令和8年度以降については、令和7年12月に移動等円滑化の促進に関する基本方針の改正を行い、新たな整備目標として、令和12年度までに鉄軌道駅全体で4,000番線、平均利用者数が10万人／日以上以上の駅において900番線を整備することとしました。

また、ホームドアが整備されていない駅における視覚障害者の安全対策のため、令和2年10月に視覚障害者・支援団体や学識経験者の方々等を委員とする「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」を立ち上げ、令和7年度までに計14回の議論を行い、令和3年7月には中間報告を公表しました。¹

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

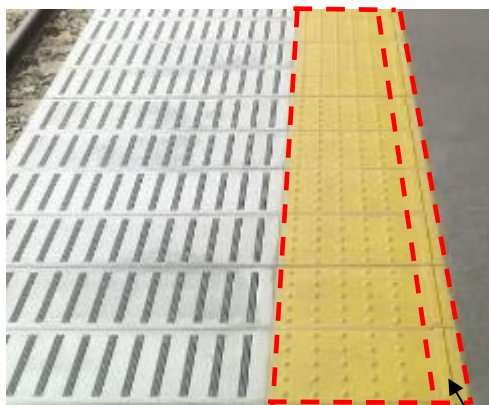
このほか、利用者がホームから転落した場合等の安全対策として、列車の速度が高く、運転本数の多いホーム²について、「非常停止押しボタン又は転落検知マットの設置」及び「ホーム下の待避スペース等」の整備を指導してきました。その結果、平成26年度までに、対象2,072駅のすべてに整備されています。

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

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



ホームドア



内方線

内方線付き点状ブロック



非常停止押しボタン



転落検知マット



ホーム下の待避スペース

図1：ホームの安全対策設備例

エ. 地震への対策

①新幹線の地震対策

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

一方、令和4年3月に発生した福島県沖を震源とする地震による新幹線の脱線及び施設被害を踏まえ、これまで進めてきた新幹線の地震対策を検証するため、有識者を委員とする「新幹線の地震対策に関する検証委員会」を開催し、このうち、構造物の耐震対策については、令和4年12月に中間とりまとめを行い、高架橋柱の耐震補強について加速し進めていくこととしました。また、電車線路の耐震対策については、令和8年3月に「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」を改正し、電車線路の耐震性能に係る事項を規定しました。

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

②高架橋等の耐震性の強化の推進

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

切迫性や被害の影響度の大きい首都直下地震及び南海トラフ地震等の大規模地震に備え、より多くの鉄軌道利用者の安全を確保する観点や、一時避難場所や緊急輸送道路の確保等の公共的な機能も考慮し、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進しています。なお、令和5年度末における首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率は約99%となりました。

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



図2：高架橋等の耐震対策例

オ. 橋りょうやトンネル等の施設の維持管理

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

鉄道施設については、法定耐用年数を越えたものが多くあり、これらの施設を適切に維持管理することが課題となっています。このため、人口減少が進み経営環境が厳しさを増す地方の鉄道事業者に対して、将来的な維持管理費用を低減し長寿命化に資する鉄道施設の補強・改良を支援するとともに、広域的・戦略的なインフラメンテナンス実現に向け、鉄道事業者の技術力向上、検査業務体制の再構築を推進しています。



橋りょう



トンネル

図3：老朽化が進んでいる施設の例

カ. 鉄軌道事業者への支援

鉄軌道は、通学生、高齢者等の交通弱者にとって必要不可欠な交通機関ですが、地域鉄道¹を取り巻く経営環境は厳しさを増し、約8割の事業者が赤字となっており、施設の老朽化も進んでいます。

このため経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者の安全性を確保する観点から、「鉄道施設総合安全対策事業費補助」(令和7年度予算額45.3億円、令和6年度補正予算額68.6億円)等の一部を活用し、安全性の向上に資する設備の更新に対して補助を行いました。

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

¹ 一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことを地域鉄道といい、その運営主体は、JR、一部の手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターである。これらのうち、中小民鉄(50事業者)及び第三セクター(48事業者)を合わせて地域鉄道事業者(98事業者)と呼んでいる(令和7年4月1日現在)。
詳しくは、以下 URL 参照: https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo.tk5_000002.html

2 運転事故に関する事項

2.1 鉄軌道における運転事故の発生状況等

(1) 運転事故の件数及び死傷者数の推移等

- ・運転事故¹の件数は長期的に減少傾向にあります。令和7年度は530件(対前年度比66件減)でした。
- ・令和7年度に発生した運転事故による死傷者数²は、495人(対前年度比1人減)でした。運転事故による死傷者数はJR西日本福知山線列車脱線事故が発生した平成17年度の死傷者数が1,397人であるなど、甚大な人的被害を生じた運転事故が発生した年度では死傷者数が多くなっています。
- ・なお、令和7年度に発生した運転事故による死亡者数は、227人(対前年度比18人減)でした。

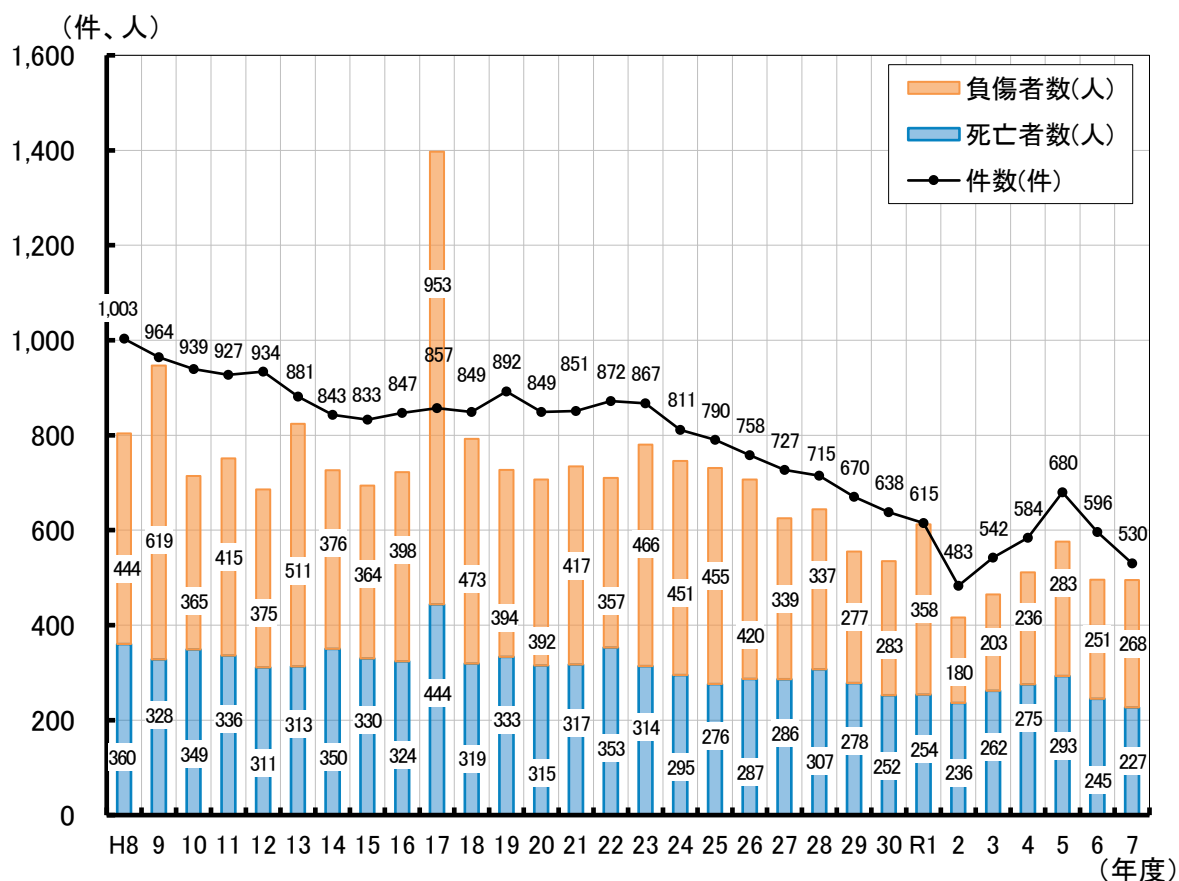


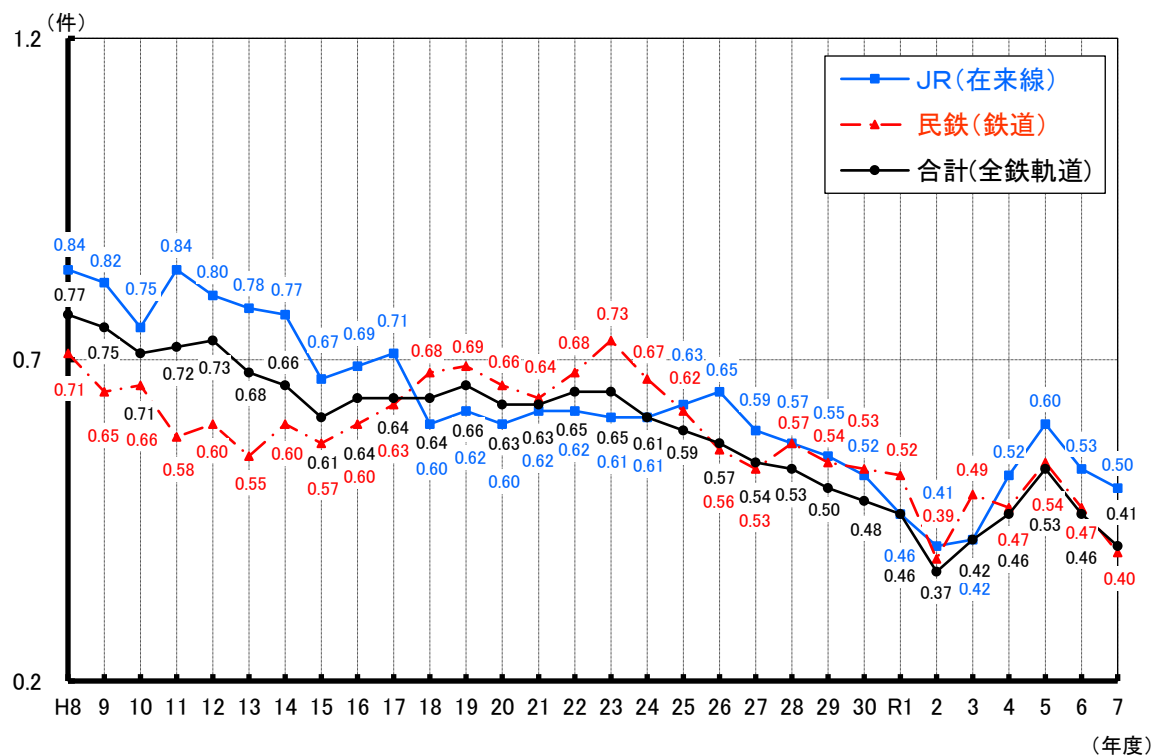
図4：運転事故の件数及び死傷者数の推移

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

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

(2) 列車走行百万キロ当たりの運転事故の件数の推移

- ・列車走行百万キロ当たりの運転事故の件数は、令和7年度は0.41件(対前年度比0.05件減)でした。



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

図5: 列車走行百万キロ当たりの運転事故の件数の推移

(3) 運転事故の種類別の件数及び死傷者数

- ・令和7年度に発生した運転事故の件数は、(1)に記述したとおり530件であり、その内訳は、線路内やホーム上での列車との接触などの人身障害事故が298件(運転事故に占める割合56.2%、対前年度比23件減)、踏切道における列車と自動車との衝突などの踏切障害事故が183件(同34.5%、同34件減)、路面電車と自動車等が道路上で接触するなどの道路障害事故が28件(同5.3%、同6件減)、列車事故は15件(同2.8%、同2件減)、物損事故は6件(同1.1%、同1件減)でした。
- ・令和7年度に発生した運転事故のうち、身体障害者が関わる事故の件数は5件(対前年度比増減無し)であり、人身障害事故が2件、踏切障害事故が3件(視覚障害のある人は1件、視覚障害と聴覚障害の重複障害の人が1件、肢体不自由のある人が2件、障害区分不明が1件関わる事故)でした。
- ・新幹線に関わる運転事故は2件(対前年度比1件増)であり、人身障害事故が2件でした。
- ・令和7年度に発生した運転事故による死傷者数は、(1)に記述したとおり495人であり、その内訳は、人身障害事故によるものが311人(運転事故に占める割合62.8%、対前年度比16人減)、踏切障害事故によるものが148人(同29.9%、同8人増)、道路障害事故によるものが23人(同4.6%、同10人増)、列車事故によるものが13人(同2.6%、同3人減)でした。
- ・なお、令和7年度に発生した運転事故による死亡者数は、(1)に記述したとおり227人であり、その内訳は、人身障害事故によるものが161人(運転事故に占める割合70.9%、対前年度比3人増)、踏切障害事故によるものが65人(同28.6%、同22人減)、道路障害事故によるものが1人(同0.4%、同1人増)、列車事故によるものが0人(同0.0%、同増減無し)でした。

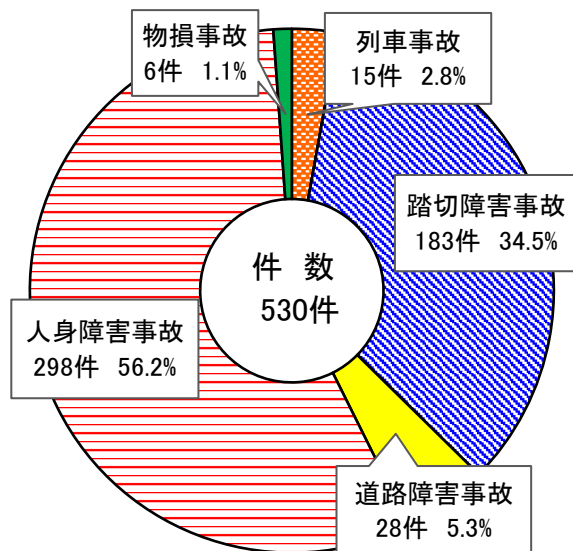
表2: 運転事故の件数及び死傷者数(令和7年度)

	件 数 (対前年度)	死傷者数 ^{※3} (対前年度)	うち死亡者数 (対前年度)
列 車 事 故	15 件 (－ 2 件)	13 人 (－ 3 人)	0 人 (± 0 人)
うち列車衝突事故	4 件 (－ 1 件)	4 人 (－ 12 人)	0 人 (± 0 人)
うち列車脱線事故	11 件 (－ 1 件)	9 人 (+ 9 人)	0 人 (± 0 人)
うち列車火災事故	0 件 (± 0 件)	0 人 (± 0 人)	0 人 (± 0 人)
踏 切 事 故 ^{※1}	184 件 (－ 33 件)	149 人 (+ 9 人)	65 人 (－ 22 人)
うち踏切障害に伴う ^{※2} 列車事故	1 件 (+ 1 件)	1 人 (+ 1 人)	0 人 (± 0 人)
うち踏切障害事故	183 件 (－ 34 件)	148 人 (+ 8 人)	65 人 (－ 22 人)
道 路 障 害 事 故	28 件 (－ 6 件)	23 人 (+ 10 人)	1 人 (+ 1 人)
人 身 障 害 事 故	298 件 (－ 23 件)	311 人 (－ 16 人)	161 人 (+ 3 人)
うち線路内立入り等による列車との接触	168 件 (－ 14 件)	170 人 (－ 13 人)	136 人 (+ 8 人)
うちホームでの列車との接触	118 件 (－ 10 件)	118 人 (－ 10 人)	22 人 (－ 5 人)
物 損 事 故	6 件 (－ 1 件)		
合 計	530 件 (－ 66 件)	495 人 (－ 1 人)	227 人 (－ 18 人)

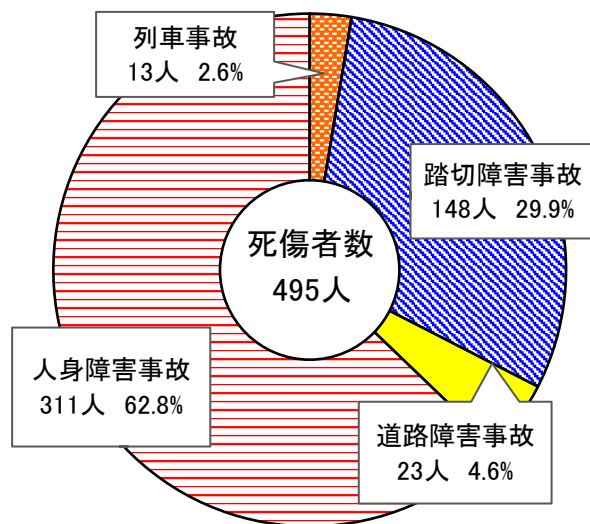
※1 「踏切事故」とは、踏切障害に伴う列車事故及び踏切障害事故をいう。

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

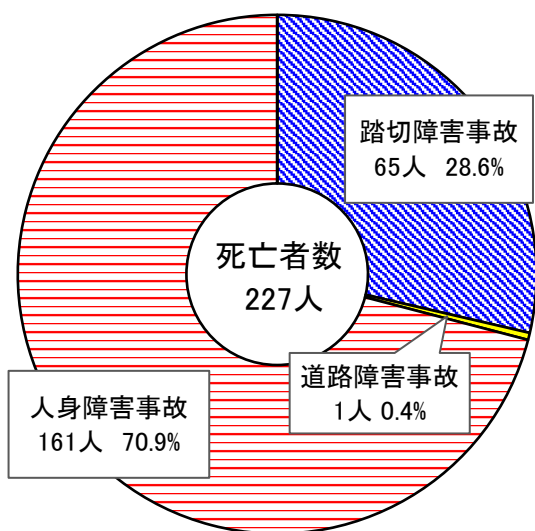
※3 踏切障害事故、道路障害事故及び人身障害事故にあっては、自殺によるものは、運転事故として扱わないこととしている(自殺と断定できないものについては、運転事故としている)。また、列車事故にあっては、自殺によるものも運転事故として扱っているが、死傷者数には自殺によるものは含めないこととしている。なお、自殺の行為に直接的に巻き込まれたことにより第三者が死傷した場合についても、同様に死傷者数には含めないこととしている。



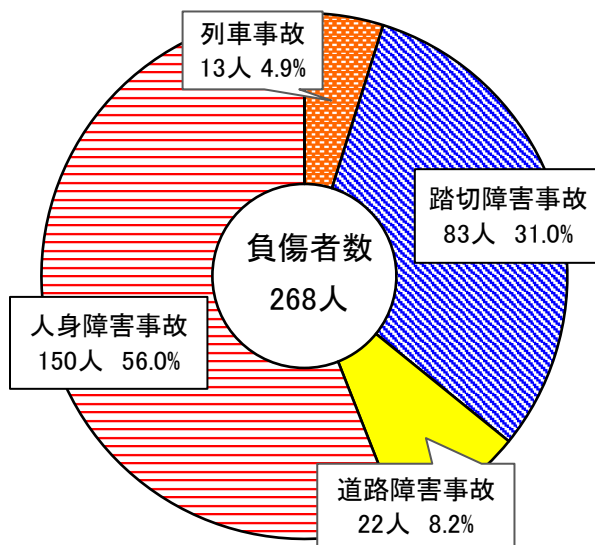
① 運転事故件数



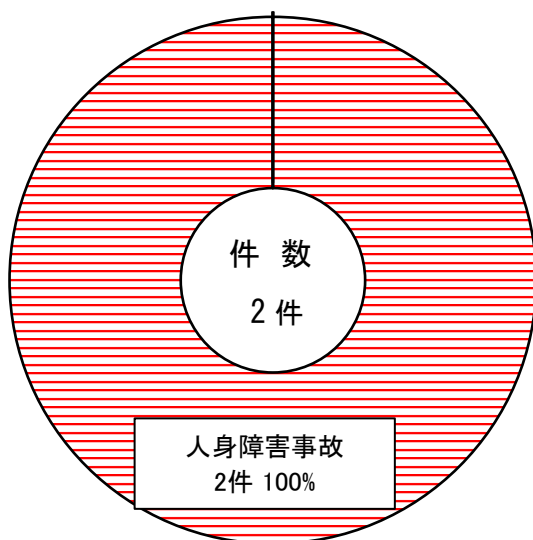
② 死傷者数



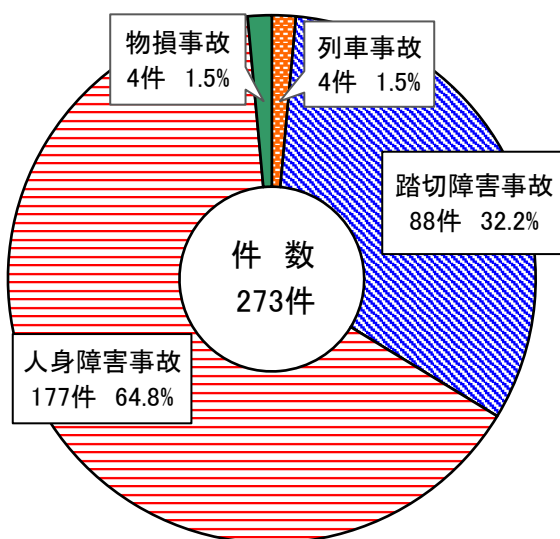
③ 死亡者数



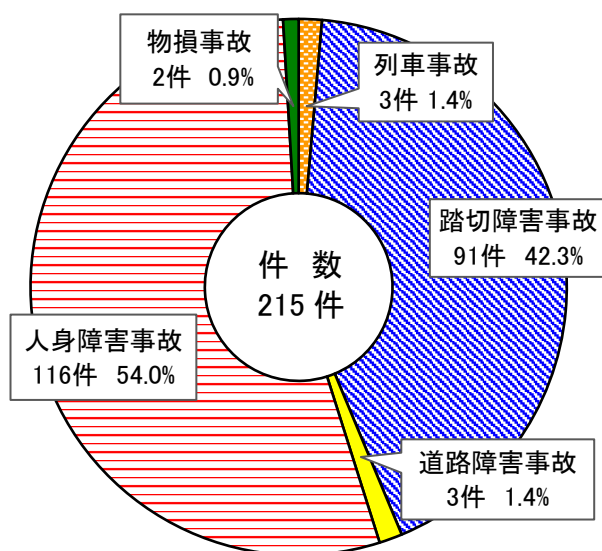
④ 負傷者数



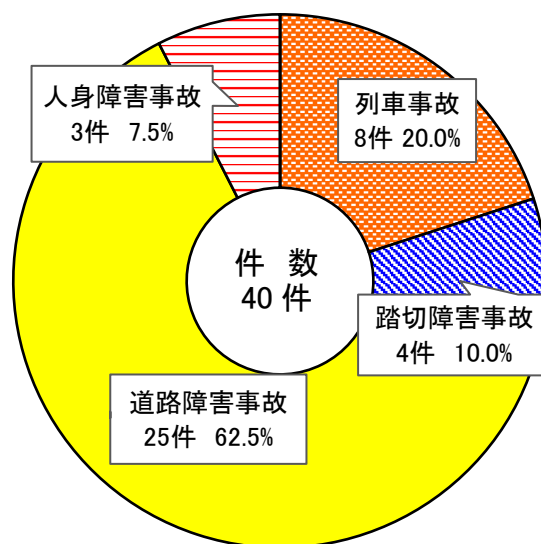
⑤ JR(新幹線)の運転事故件数



⑥ JR(在来線)の運転事故件数



⑦ 民鉄等(鉄道)の運転事故件数



⑧ 民鉄等(軌道)の運転事故件数

図6: 運転事故の種類別の件数及び死傷者数(令和7年度)

(4) 令和7年度において5人以上の死傷者又は乗客、乗務員に死亡者が発生した事故

表3: 主な事故の発生状況(令和7年度)

年月日	事業者	場 所	事故 種類	死亡	負 傷	脱線 両数	概 要
R7. 4. 2	鹿児島市	唐湊線 中郡停留場～純心学園前停留場間	車両 脱線	0	5	1	純心学園前停留場手前の信号機のない交差点で停車していた軽自動車と衝突し、この影響で前方台車が脱線した。 これにより乗客5名が負傷した。
R7. 5. 15	JR 北海道	函館線 札幌駅構内	人身 障害	0	6	0	ATS 地上子故障時の取扱いにおいて運転士が切替・復位手順を失念したまま進行したため、ATSが作動して非常ブレーキが動作し停止した。これにより乗客6名が負傷した。

年月日	事業者	場 所	事故 種類	死 亡	負 傷	脱線 両数	概 要
R7. 5. 21	長野電鉄	長野線 日野駅 ～須坂駅間	人身 障害	1	2	0	走行中、突風で飛ばされ線路上にあつた支障物（農業用倉庫）が軌道上にあることを認めたため、直ちに非常制動を取ったが間に合わず衝突した。 これにより乗客1名が死亡、2名が負傷した。
R7. 6. 24	JR 東日本	総武本線 八街 駅～日向駅間	踏切 障害	0	6	0	踏切内で立ち往生していたトラックを認め非常停止手配を執るも衝突して停車した。 これによりトラック運転手1名、乗務員1名、乗客4名が負傷した。
R7. 9. 12	長崎電気 軌道	本線 新出島停 留場～大波止停 留場間	道路 障害	0	17	0	大波止交差点で右折レーンに停車中の高速バスが軌道内にはみ出していることに気付き、常用制動による停止の処置を講じるも停止できず衝突した。 これにより乗客17名が負傷した。
R7. 10. 1	JR 東海	高山線 各務ヶ 原駅～蘇原駅間	踏切 障害	0	20	0	運転士は踏切内に進入したトラックを認め、非常ブレーキをかけたが衝突して停止した。 これにより乗客20名が負傷した。 列車はガラスや構体に損傷を受けた。
R8. 1. 26	JR 北海道	根室線 厚床駅 ～別当賀駅間	踏切 障害	1	7	0	踏切内に進入したトラックを発見し、直ちに非常停止手配を取るも衝突した。 これによりトラック運転手が死亡、乗務員2名、乗客5名が負傷した。

(5) 事業者区分別の運転事故件数

・事業者区分別の運転事故の件数は、下記のとおりです。

表4:事業者区分別の運転事故件数(令和7年度)

(件)

事業者区分 \ 事故種類	列車 衝突	列車 脱線	列車 火災	踏切 障害	道路 障害	人身 障害	物損	合計
JR(在来線)		4		88		177	4	273
JR(新幹線)						2		2
民鉄等	1	2		91	3	116	2	215
大手民鉄※1	1			56		103	1	161
公 営※2						2		2
新交通・モノレール						1		1
中小民鉄※3		2		35	3	10	1	51
路面電車※4	3	5		4	25	3		40
合計	4	11	0	183	28	298	6	530
地域鉄道(再掲)※5	1	5		34	27	10	1	78
地域鉄道(鉄道)		2		30	3	8	1	44
地域鉄道(路面電車)	1	3		4	24	2		34

※1 大手民鉄:西武鉄道(山口線)を含む。

※2 公営: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。

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

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

※5 地域鉄道:一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことを地域鉄道といい、その運営主体は、JR、一部の手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターである。これらのうち、中小民鉄(50事業者)及び第三セクター(48事業者)を合わせて地域鉄道事業者(98事業者)と呼んでいる(令和8年4月1日現在)。

2. 2 列車事故の発生状況

- ・令和7年度に発生した列車事故の件数は、運転事故全体の2.8%に当たる15件(対前年度比2件減)であり、その内訳は列車衝突事故が4件(列車事故に占める割合26.7%、対前年度比1件減)、列車脱線事故が11件(同73.3%、同1件減)、列車火災事故が0件(同0.0%、同増減無し)でした。
- ・令和7年度に発生した列車事故による死傷者数は13人(運転事故に占める割合2.6%、対前年度比3人減)であり、その内訳は列車衝突事故によるものが4人(列車事故に占める割合30.8%、対前年度比12人減)、列車脱線事故によるものが9人(同69.2%、同9人増)、列車火災事故によるものは0人(同0.0%、同増減無し)でした。
- ・なお、令和7年度に発生した列車事故による死亡者数は0人(運転事故に占める割合0.0%、対前年度比増減無し)でした。

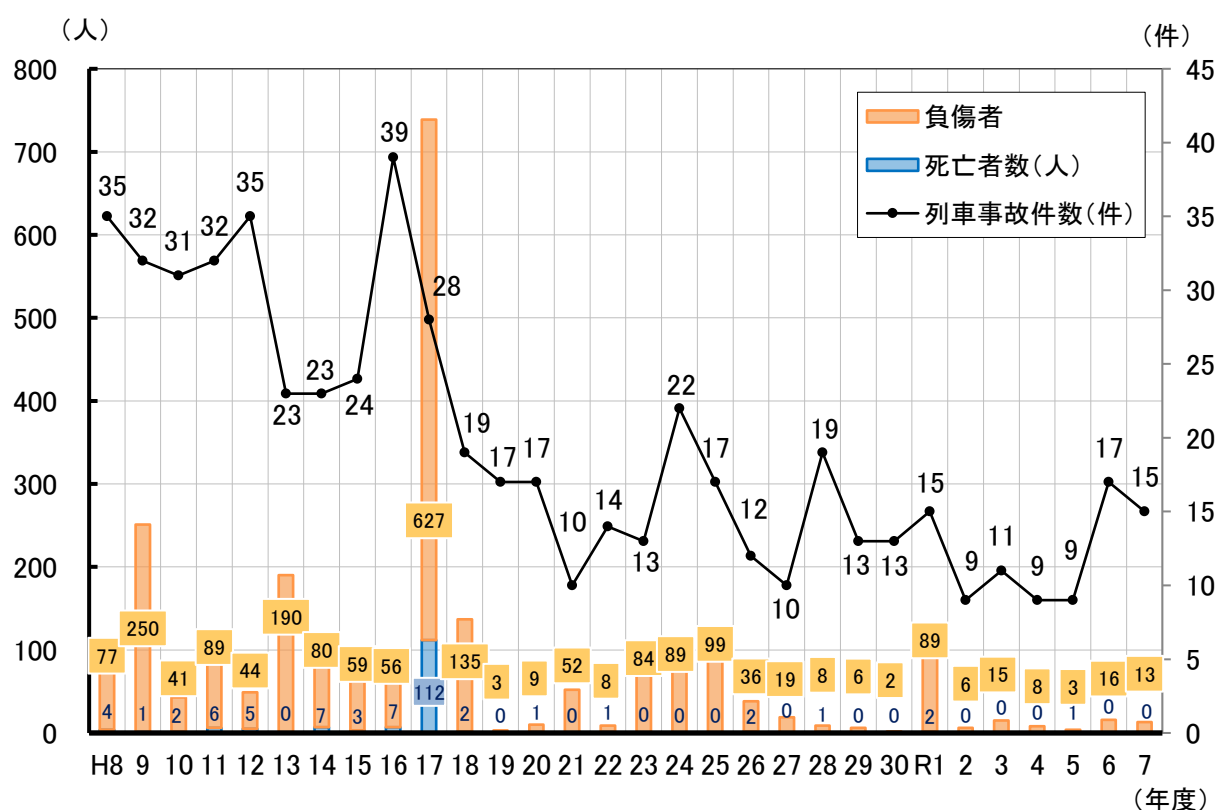


図7：列車事故の件数及び死傷者数の推移

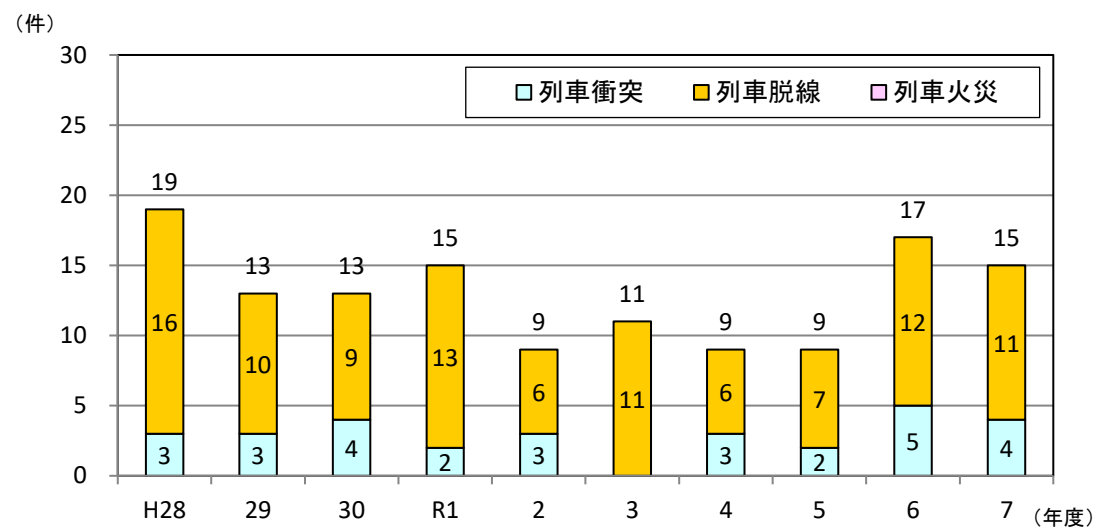


図8：列車事故の件数の内訳(過去10年間)

2. 3 踏切事故の発生状況

(1) 踏切事故の件数及び死傷者数の推移等

- ・踏切事故の件数は長期的に減少傾向にあります。令和7年度は運転事故全体の34.7%に当たる184件(対前年度比33件減)でした。
- ・令和7年度に発生した踏切事故のうち、身体障害者が関わる事故の件数は3件(対前年度比1件増)であり、うち肢体不自由のある人は2件、障害区分不明が1件でした。
- ・令和7年度に発生した踏切事故による死傷者数は149人(運転事故に占める割合30.1%、対前年度比9人増)であり、うち死亡者数は65人(同28.6%、同22人減)でした。

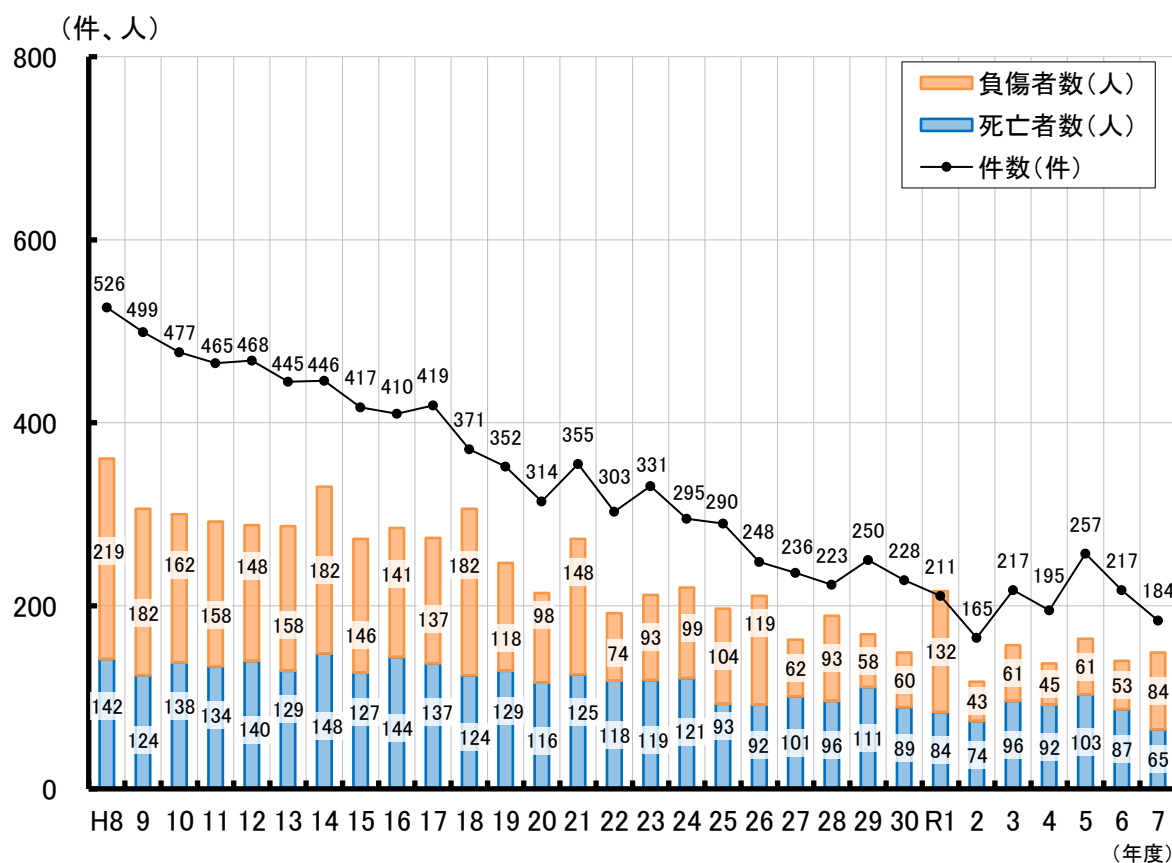
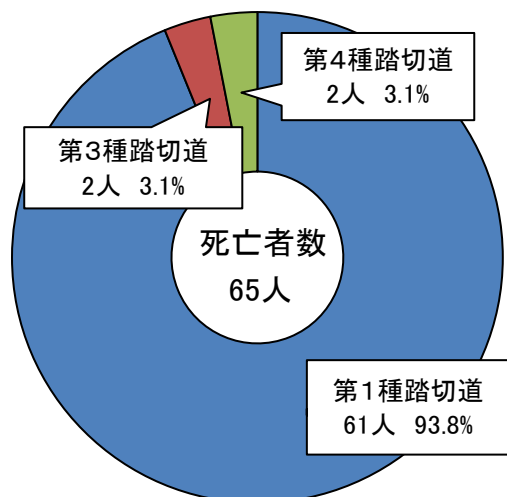
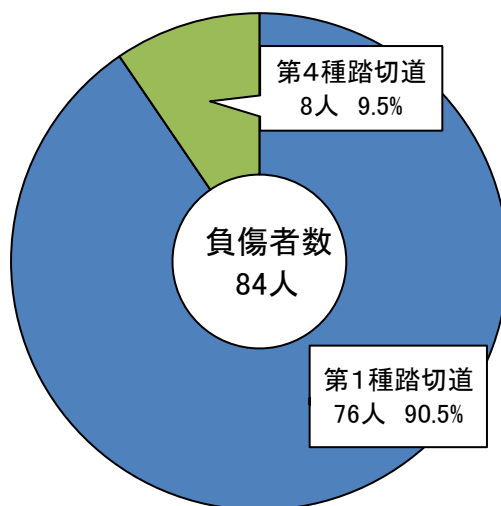


図9：踏切事故の件数及び死傷者数の推移



① 死亡者数



② 負傷者数

図10:踏切事故の踏切道種別の死傷者数(令和7年度)

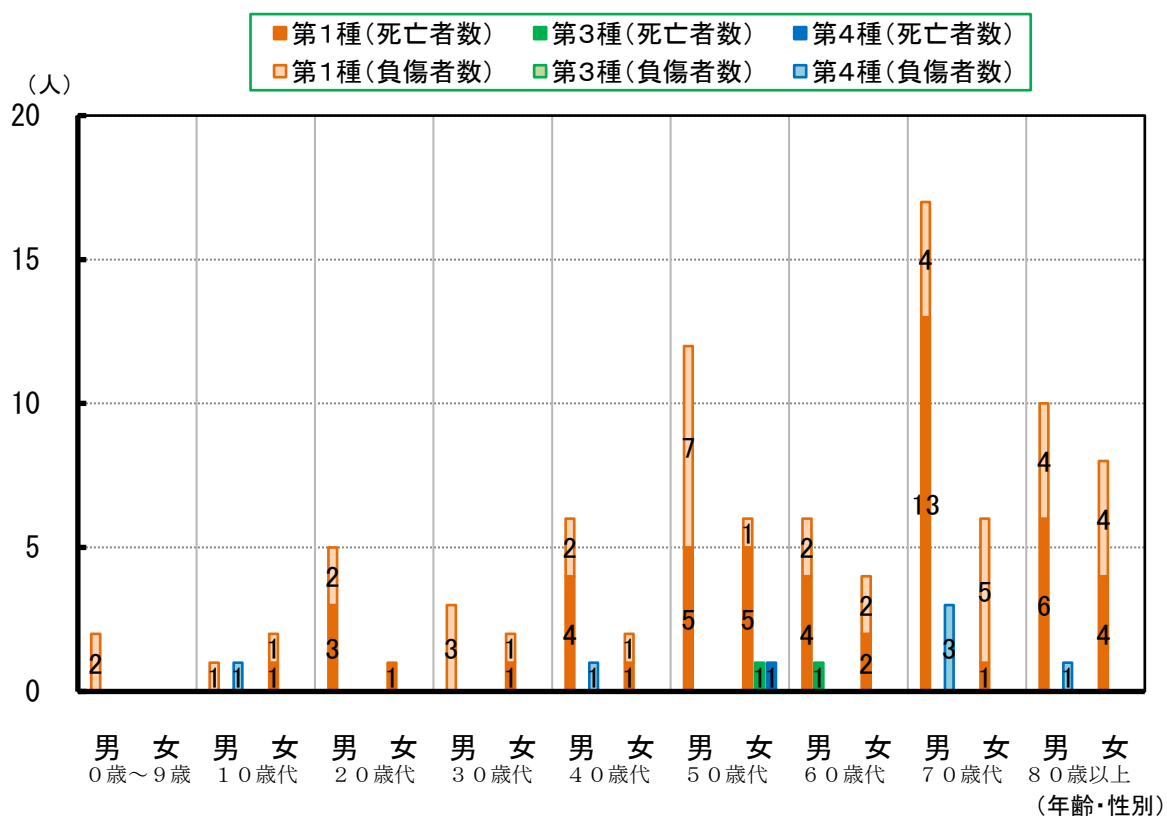
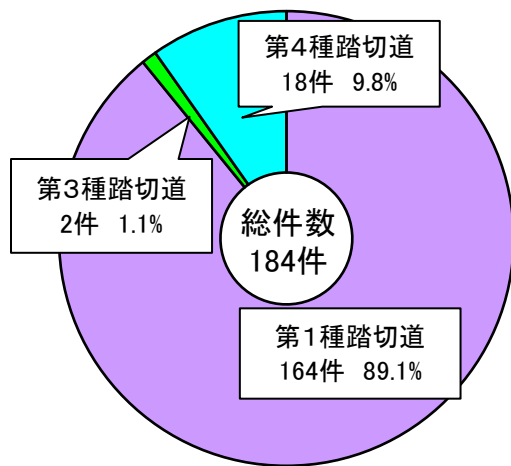


図11:踏切事故による死傷者数の年齢別人数(令和7年度)

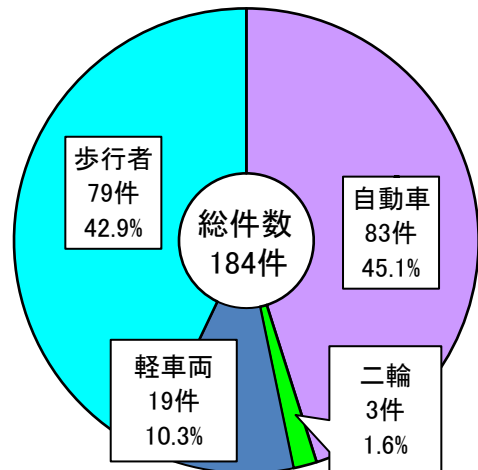
- ※ 自動車等の運転者、歩行者が列車と接触し、死傷した人数を計上している(列車の乗客等を除く)。
- ※ 高齢者(65歳以上)が関わる踏切事故の内訳は、「第1種踏切道における死傷者数は48人、うち死亡者数は29人」、「第3種踏切道における死傷者数は1人、うち死亡者数は1人」、「第4種踏切道における死傷者数は4人、うち死亡者数は0人」である(年齢の把握ができなかった場合は、除く)。

(2) 踏切道種別・衝撃物別及び原因別の踏切事故の件数等

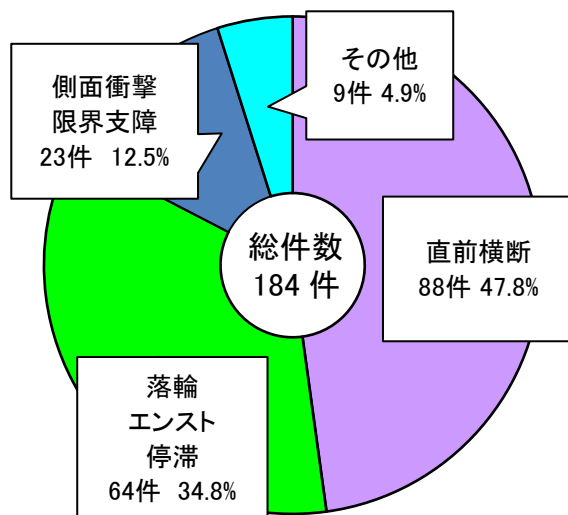
- ・令和7年度に発生した踏切事故の踏切道種別の内訳は、第1種踏切道164件(踏切事故に占める割合89.1%、対前年度比30件減)、第3種踏切道2件(同1.1%、同1件減)、第4種踏切道18件(同9.8%、同2件減)でした。
- ・衝撃物別の内訳は、自動車83件(踏切事故に占める割合45.1%、対前年度比8件減)、二輪3件(同1.6%、同5件減)、自転車などの軽車両19件(同10.3%、同6件減)、歩行者79件(同42.9%、同14件減)でした。
- ・原因別の内訳は、直前横断88件(踏切事故に占める割合47.8%、同28件減)、落輪・エンスト・停滞64件(同34.8%、同9件減)、側面衝撃・限界支障23件(同12.5%、同増減無し)、その他9件(同4.9%、同4件増)でした。



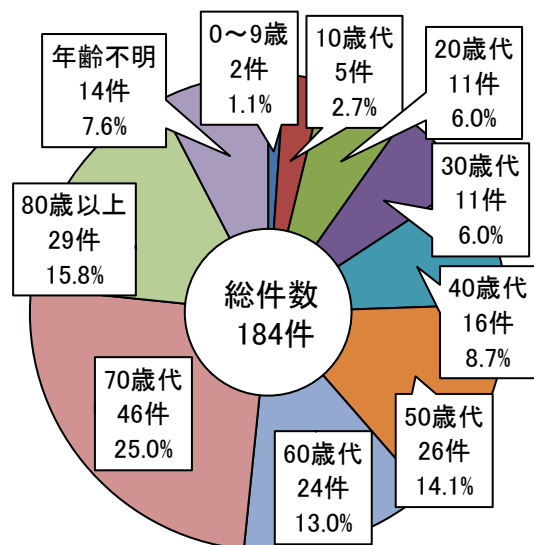
① 踏切道種別



② 衝撃物別



③ 原因別



※高齢者(65歳以上)の件数は、84件

④ 関係者年齢別

図12: 踏切道種別、衝撃物別、原因別及び関係者年齢別の
踏切事故の件数(令和7年度)

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

2. 4 人身障害事故の発生状況

(1) 人身障害事故の件数及び死傷者数の推移等

- ・令和7年度に発生した人身障害事故は運転事故全体の56.4%に当たる298件(対前年度比23件減)でした。
- ・令和7年度に発生した人身障害事故のうち、身体障害者が関わる事故の件数は2件(人身障害事故に占める割合0.7%、対前年度比1件減)であり、うち視覚障害のある人は1件、視覚障害と聴覚障害の重複障害の人は1件でした。
- ・新幹線に関わる人身障害事故は2件(対前年度比2件増)でした。
- ・なお、令和7年度に発生した人身障害事故による死傷者数は311人(運転事故に占める割合62.8%、対前年度比16人減)、うち死亡者数は161人(同70.9%、同3人増)でした。

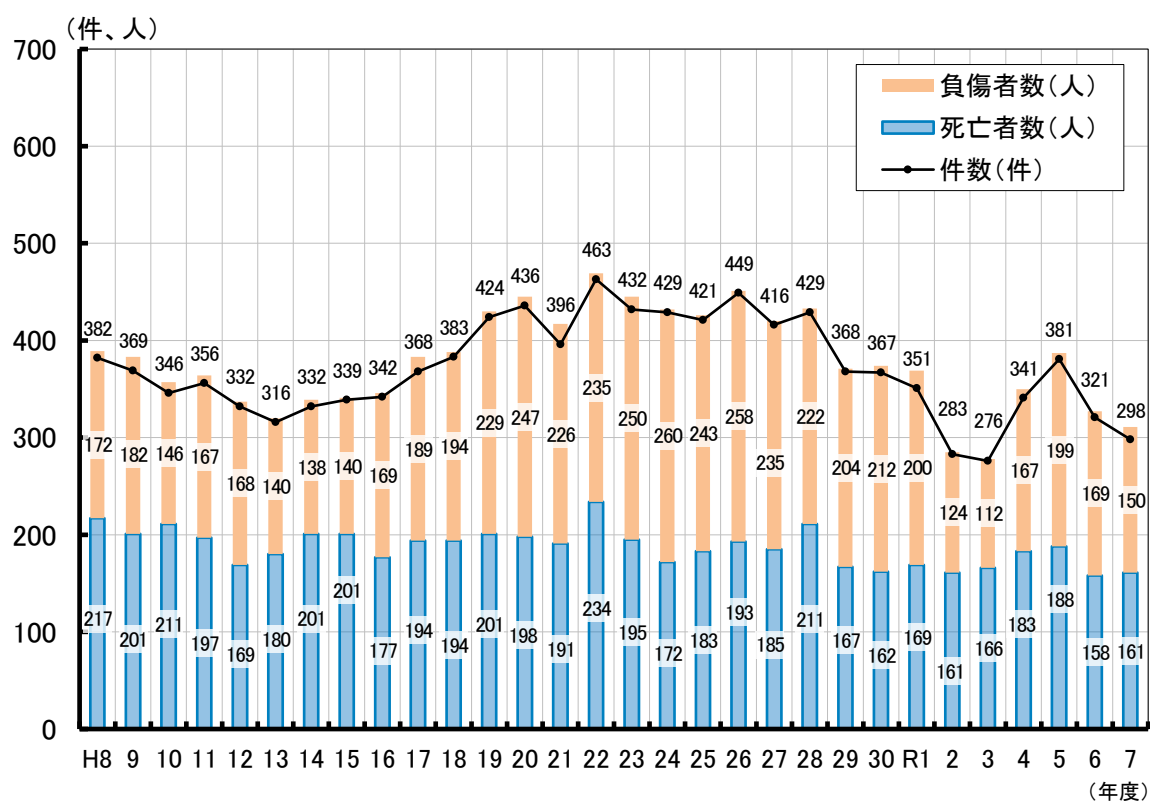


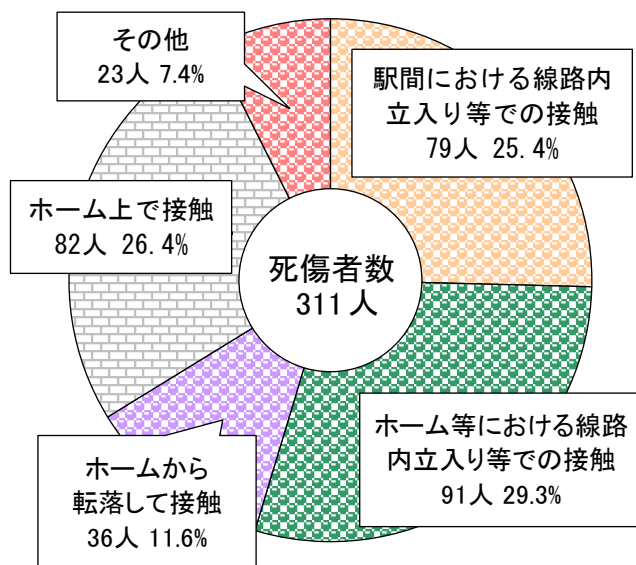
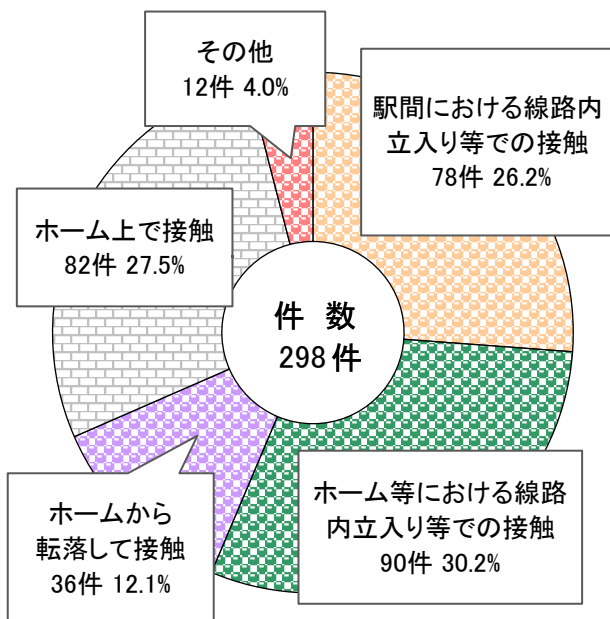
図13: 人身障害事故の件数及び死傷者数の推移

(2) 原因別の人身障害事故の件数等

・原因別の内訳は、次のとおりです。

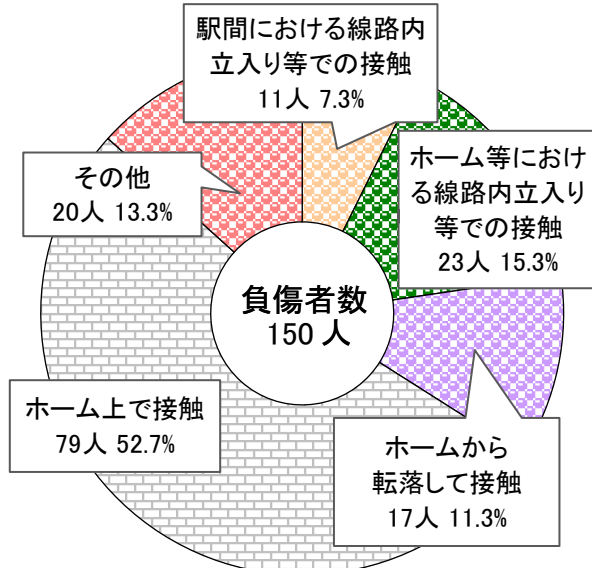
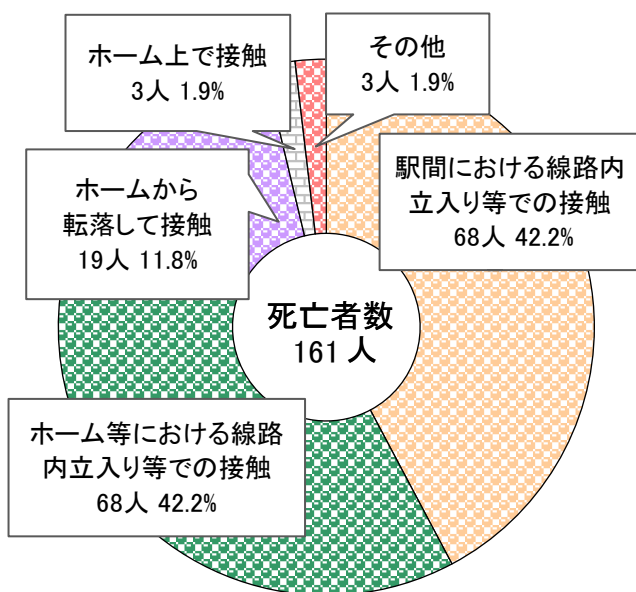
- ① 「公衆等が駅間において無断で線路内に立ち入る等により列車等と接触したもの（駅間における線路内立入り等での接触）」が78件（人身障害事故に占める割合26.2%、対前年度比7件減）であり、これによる死傷者数は79人（同25.4%、同7人減）、うち死亡者数は68人（同42.2%、同12人増）でした。
- ② 「旅客がプラットフォーム等において線路内に立ち入る等により列車等と接触したもの（ホーム等における線路内立入り等での接触）」が90件（同30.2%、同7件減）であり、これによる死傷者数は91人（同29.3%、同6人減）、うち死亡者数は68人（同42.2%、同4人減）でした。
- ③ 「旅客がプラットフォームから転落したことにより列車等と接触したもの（ホームから転落して接触）」が36件（同12.1%、同4件増）、これによる死傷者数は36人（同11.6%、同4人増）、うち死亡者数は19人（同11.8%、増減無し）でした。
- ④ 「プラットフォーム上で列車等と接触したもの（ホーム上で接触）」が82件（同27.5%、同14件減）、これによる死傷者数は82人（同26.4%、同14人減）、うち死亡者数は3人（同1.9%、同5人減）でした。
- ⑤ その他、設備の故障、鉄道係員の作業誤り等によるものは12件（同4.0%、対前年度比1件増）、これによる死傷者数23人（同7.4%、同7人増）、うち死亡者数は3人（同1.9%、同増減無し）でした。

・令和7年度に発生した人身障害事故のうち、身体障害者が関わる事故の原因別の内訳は、「公衆等が駅間において無断で線路内に立ち入る等により列車等と接触したもの（駅間における線路内立入り等での接触）」が1件、「旅客がプラットフォーム等において線路内に立ち入る等により列車等と接触したもの（ホーム等における線路内立入り等での接触）」が1件であり、これによる死傷者数は2人、うち死亡者数は2人でした。



① 件数

② 死傷者数



③ 死亡者数

④ 負傷者数

図14：人身障害事故の原因別の件数及び死傷者数(令和7年度)

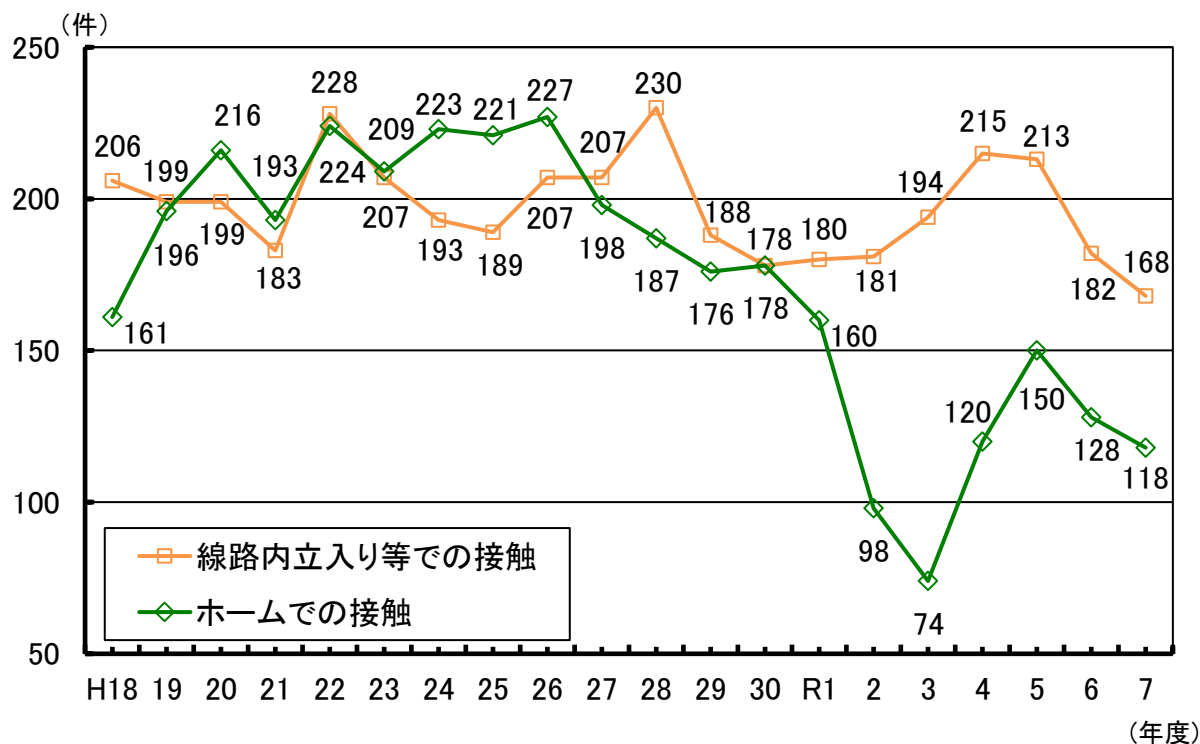


図15: 人身障害事故の原因別件数の推移

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

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

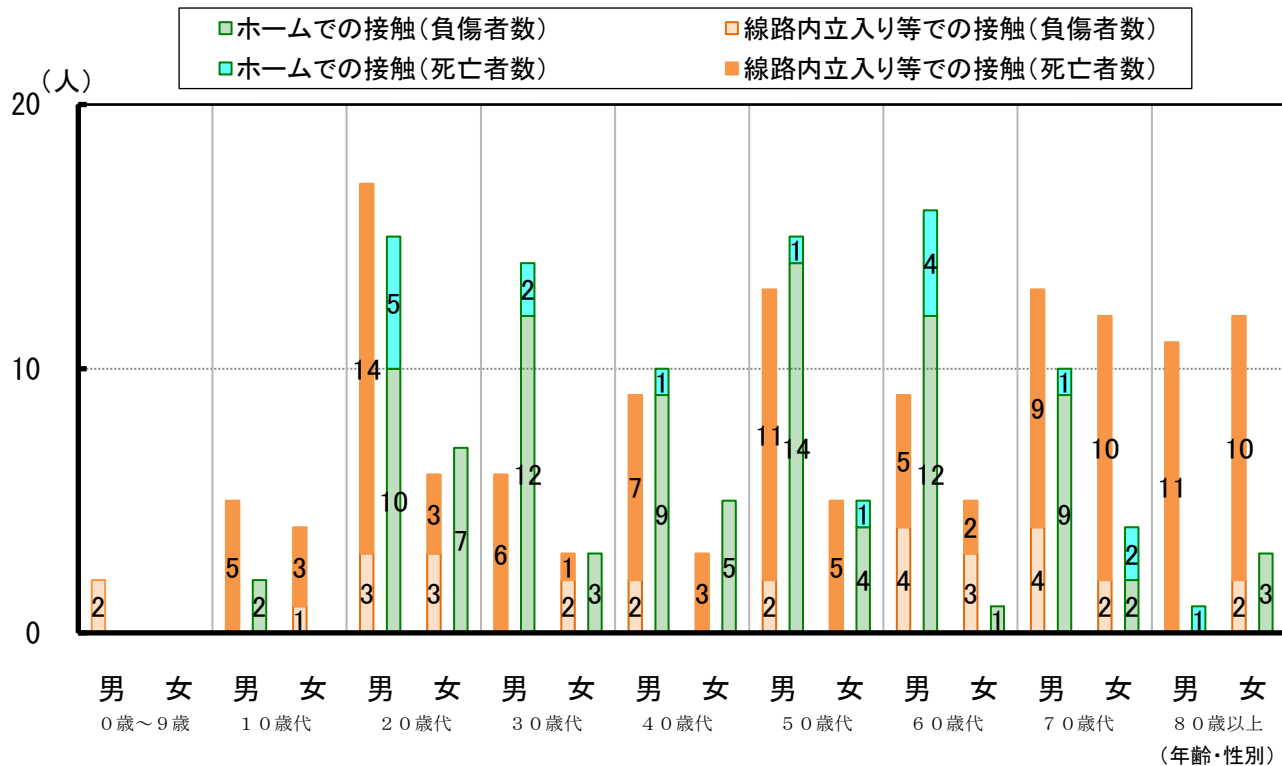


図16: 人身障害事故による死傷者数の年齢別人数(令和7年度)

※ 年齢の把握ができなかった場合は、除く。

※ 高齢者(65歳以上)については、ホームでの接触による死傷者数は25人、うち死亡者数は5人、線路内立入り等での接触による死傷者数は55人、うち死亡者数は43人。

(3) 駅ホームからの転落に関する状況

- ・令和7年度にホームから転落し、人身障害事故にならなかったもの及びなったものの合計は2,431件でした。
- ・令和7年度におけるホームからの転落件数¹は2,395件で、このうち視覚障害のある人の件数は58件でした。
- ・また、ホームから転落後の接触事故の件数は36件で、このうち視覚障害のある人の件数は0件でした。
- ・人身障害事故²のうち、ホーム上での接触事故件数は82件で、このうち視覚障害のある人の件数は0件でした。

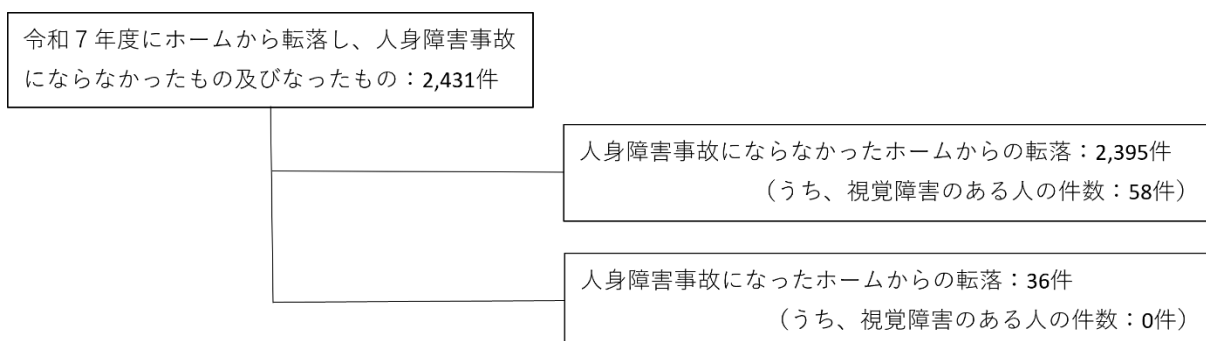


図17: 駅ホームからの転落に関する件数と内訳(令和7年度)

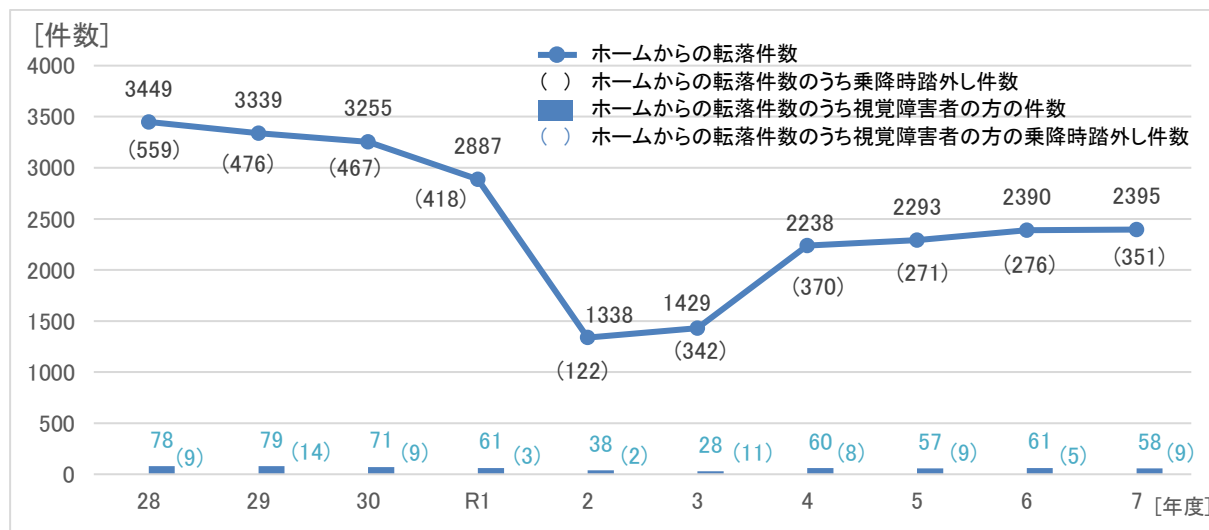


図18: ホームからの転落件数の推移(人身障害事故以外)

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

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

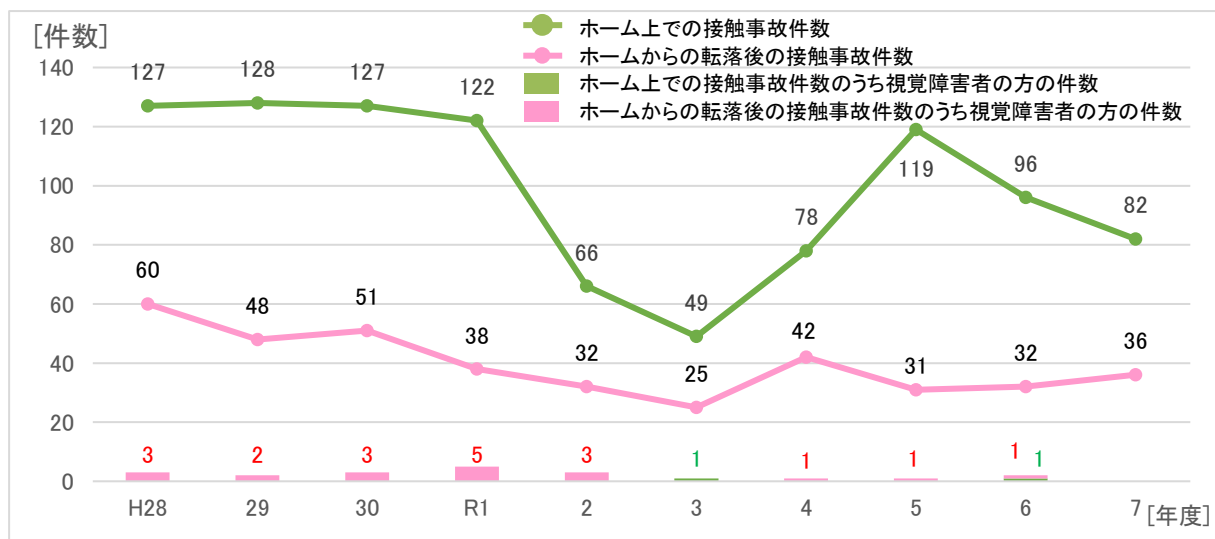


図19:ホーム転落後の接触事故件数(人身障害事故になったもの)
及びホーム上での接触事故件数の推移

※ 自殺等故意に列車等に接触したものは含まない。

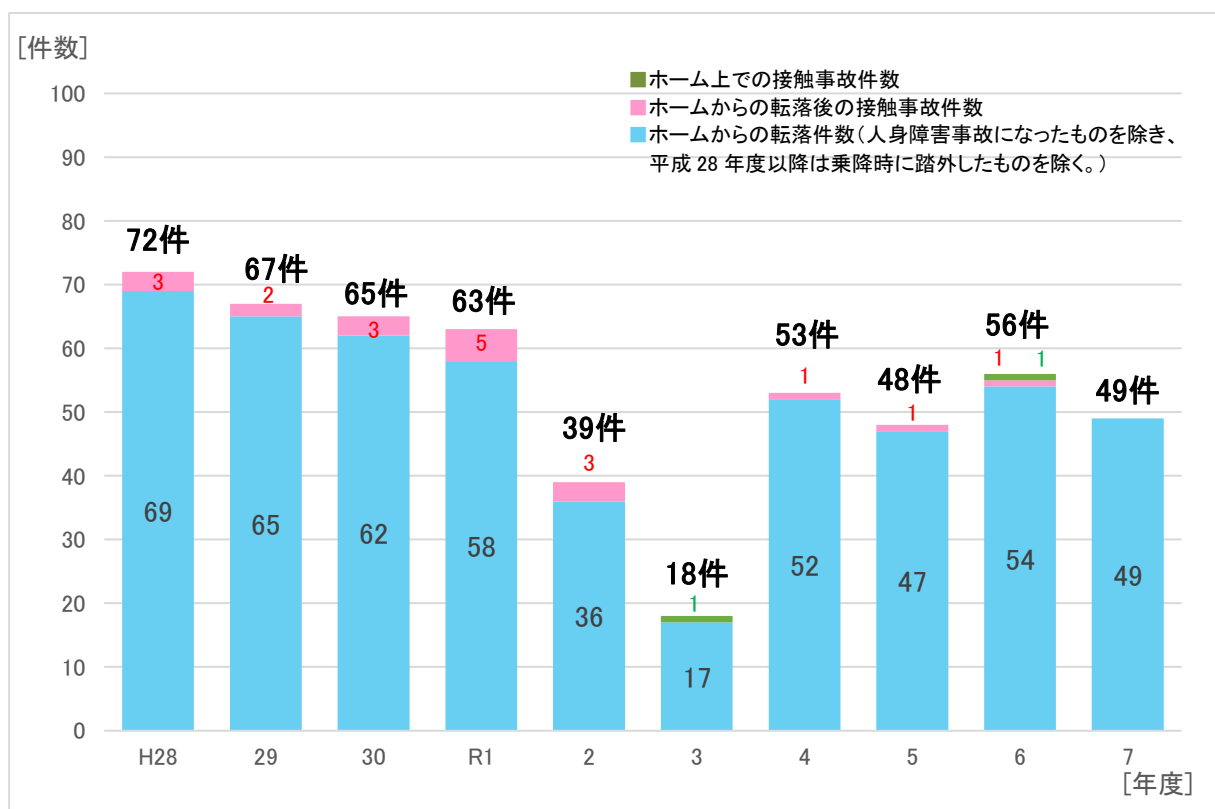


図20:視覚障害者の転落及び接触事故件数の推移

※ 自殺等故意に列車等に接触したものは含まない。

※ ホームからの転落件数は、プラットホームから転落したが、人身障害事故にならなかったものの件数をいう。ただし、平成28年度以降は乗降時に踏外したものを除く。

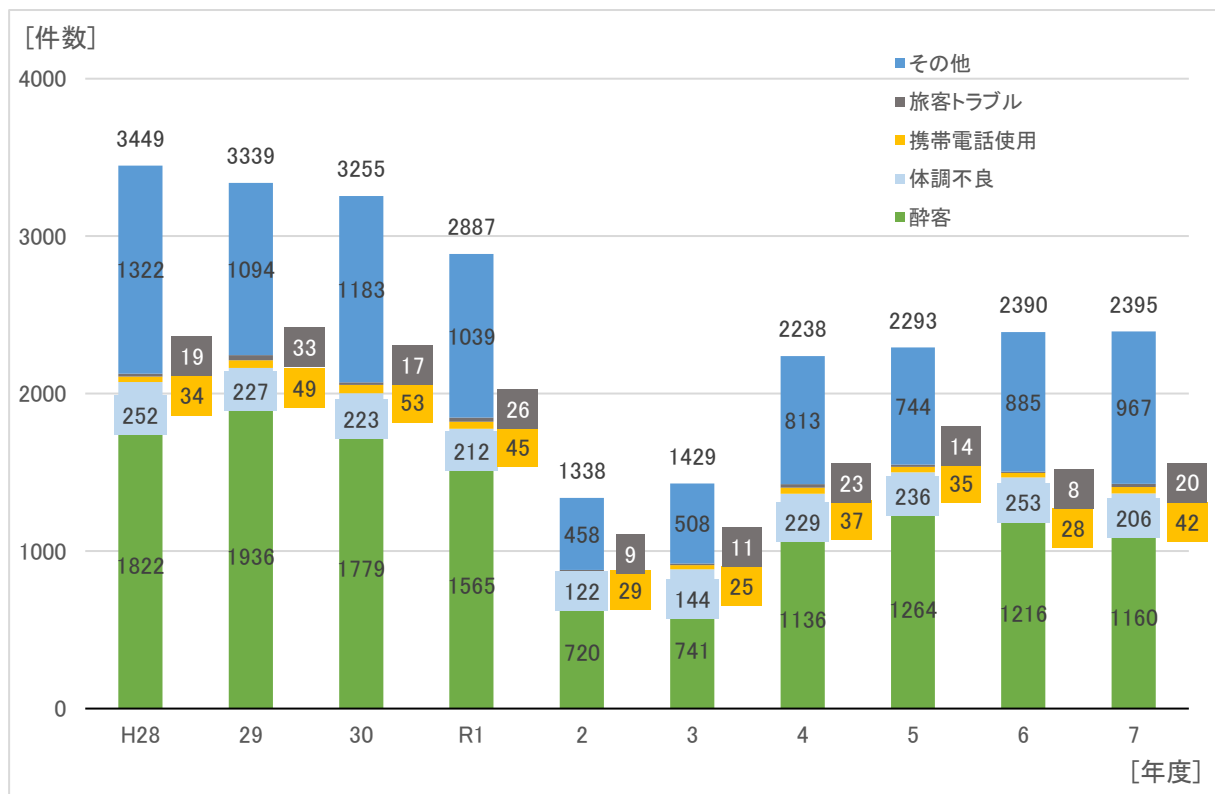


図21:ホームからの転落の要因別件数の推移(人身障害事故以外)

※ ホームからの転落要因は、鉄軌道事業者が把握している件数である。

※ 以下のものは、ホームからの転落の要因別件数に含まない。

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

②自殺等故意に線路に降りたもの

(4) 駅ホームドアの整備に関する状況

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

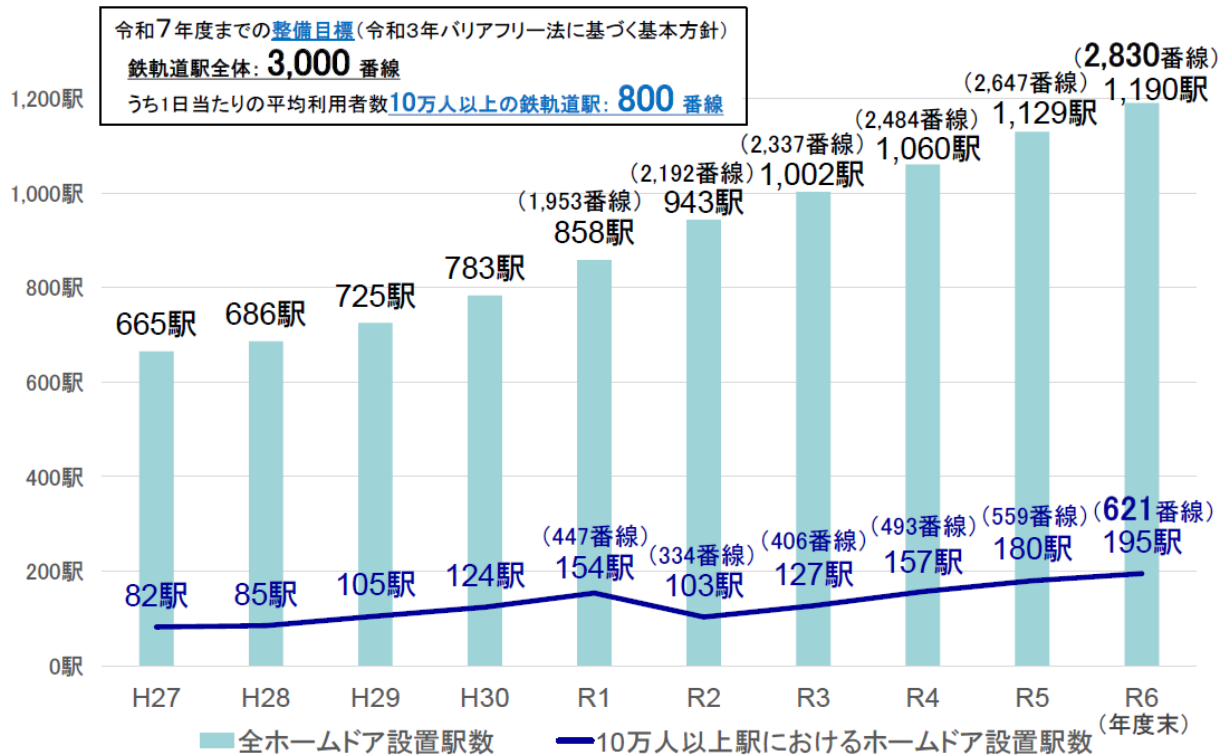


図22:ホームドア設置駅数の推移

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

※ ホームドア設置番線数については令和元年度より集計している。

3 インシデントに関する事項

- ・インシデント(運転事故が発生するおそれがあると認められる事態)は、平成13年10月より鉄軌道事業者から国への報告が義務付けられています。
- ・令和7年度に発生したインシデントは37件で、このうち2件(5. 4%)が運輸安全委員会の調査対象¹となりました。

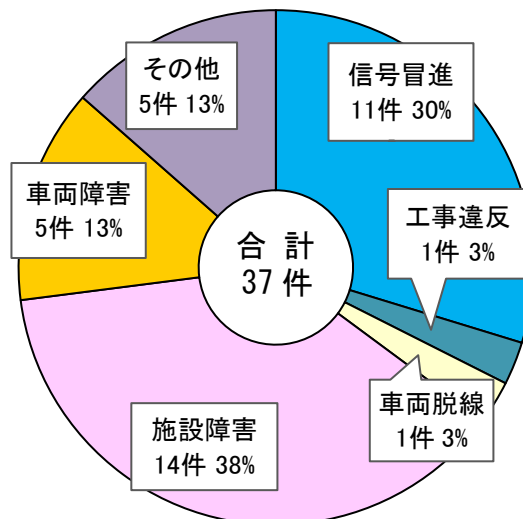


図23: インシデントの発生件数(令和7年度)

表5: インシデントの内訳(令和7年度)

		閉そく違反	信号違反	信号冒進	本線逸走	工事違反	車両脱線	施設障害	車両障害	危険物漏えい	その他	合計
令和7年度				11		1	1	14	5		5	37
参考	令和6年度			13	1		1	15	13		4	47
	5年平均 (R3～R7年度)		0.2	8.2	0.6	0.2	0.8	14.0	10.2		3.2	37.4

- 閉そく違反 閉そく(軌道事業においては、保安方式)の取扱いを完了しないうちに、当該閉そく区間(軌道事業においては、保安区間)を運転する目的で列車(軌道事業においては、本線路を運転する車両)が走行した事態をいう。
- 信号違反 列車の進路に支障があるにもかかわらず、当該列車に進行を指示する信号が現示された事態又は列車に進行を指示する信号を現示中に当該列車の進路が支障された事態をいう。
- 信号冒進 列車(軌道事業においては、本線路を運転する車両)が停止信号を冒進し、当該列車(車両)が本線における他の列車又は車両の進路を支障した事態をいう。
- 本線逸走 列車又は車両が本線を逸走した事態をいう。
- 工事違反 列車の運転を停止して行うべき工事又は保守の作業中に、列車が当該作業をしている区間を走行した事態をいう。

¹ 運輸安全委員会では、鉄道重大インシデント(鉄道事故の兆候)についても調査し、報告書を公表している。
(<https://jtsb.mlit.go.jp/index.html>)

- 車 両 脱 線 鉄道事業における車両が脱線した事態であって次に掲げるものをいう。
 イ 本線において車両が脱線したもの
 ロ 側線において車両が脱線し、本線を支障したもの
 ハ 側線において車両が脱線したものであって、側線に特有の設備又は取扱い以外に原因があると認められるもの
- 施 設 障 害 鉄道線路、運転保安設備等に列車の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態をいう。
 車 両 障 害 車両の走行装置、ブレーキ装置、電気装置、連結装置、運転保安設備等に列車（軌道事業においては、本線路を運転する車両）の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態をいう。
- 危 険 物 漏 え い 列車又は車両から危険品、火薬類等が著しく漏えいした事態をいう。
 そ の 他 前述に掲げる事態に準ずる事態をいう。

表6： 重大インシデントの概要（令和7年度）

事 業 者	事案発生日	重 大 イ ン シ デ ン ト の 概 要	改 善 の 概 要
江ノ島電鉄	R7.12.22	運転指令は、上り最終列車が工事のための線路閉鎖区間を通過したことを確認し、線路閉鎖を実施した。しかし、下り最終列車が、線路閉鎖した後、当該作業区間を通過した。	運輸安全委員会が調査中。
JR 東日本	R8.3.28	当該列車の運転士は初狩駅通過時に、運転台のモニターにドア開扉の表示を認め非常ブレーキにて停止した。現場を確認したところ、11号車の列車進行方向左側扉が開いていた。 なお、開いた扉から車外へ転落した乗客はいなかった。	運輸安全委員会が調査中。

4 輸送障害に関する事項

4. 1 輸送障害の発生状況

- ・輸送障害(列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等)¹の件数は、長期的に増加傾向にあり、令和7年度は7,445件(対前年度比40件増)でした。
- ・鉄道係員、車両又は鉄道施設等(部内原因^{※1})に起因する輸送障害は、1,610件(輸送障害に占める割合21.6%、対前年度比45件増)でした。このうち、鉄道係員に起因するものが300件(同4.0%、同13件減)、車両に起因するものが772件(同10.4%、同27件増)、施設に起因するものが538件(同7.2%、同31件増)でした。
- ・線路内立入り等(部外原因^{※2})による輸送障害は、3,575件(輸送障害に占める割合48.0%、対前年度比139件減)でした。このうち、自殺によるものが534件(同7.2%、同47件減)、動物によるものが1,331件(同17.9%、同38件増)でした。
- ・風水害、雪害、地震等の自然災害による輸送障害(災害原因^{※3})は2,260件(輸送障害に占める割合30.4%、対前年度比134件増)でした。このうち、風水害によるものが842件(同11.3%、同34件減)、雪害によるものが318件(同4.3%、同69件減)、地震によるものが78件(同1.0%、同19件増)でした。
- ・なお、運転事故に伴う列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等については、運転事故との重複を避けるため、輸送障害として計上していません。

※1 部内原因 : 鉄道係員、車両又は鉄道施設に起因するもの。

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

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

¹ 鉄道事業法第19条等に基づき、鉄軌道事業者が国へ届け出ることとしている。

以下、輸送障害件数の推移を示す。

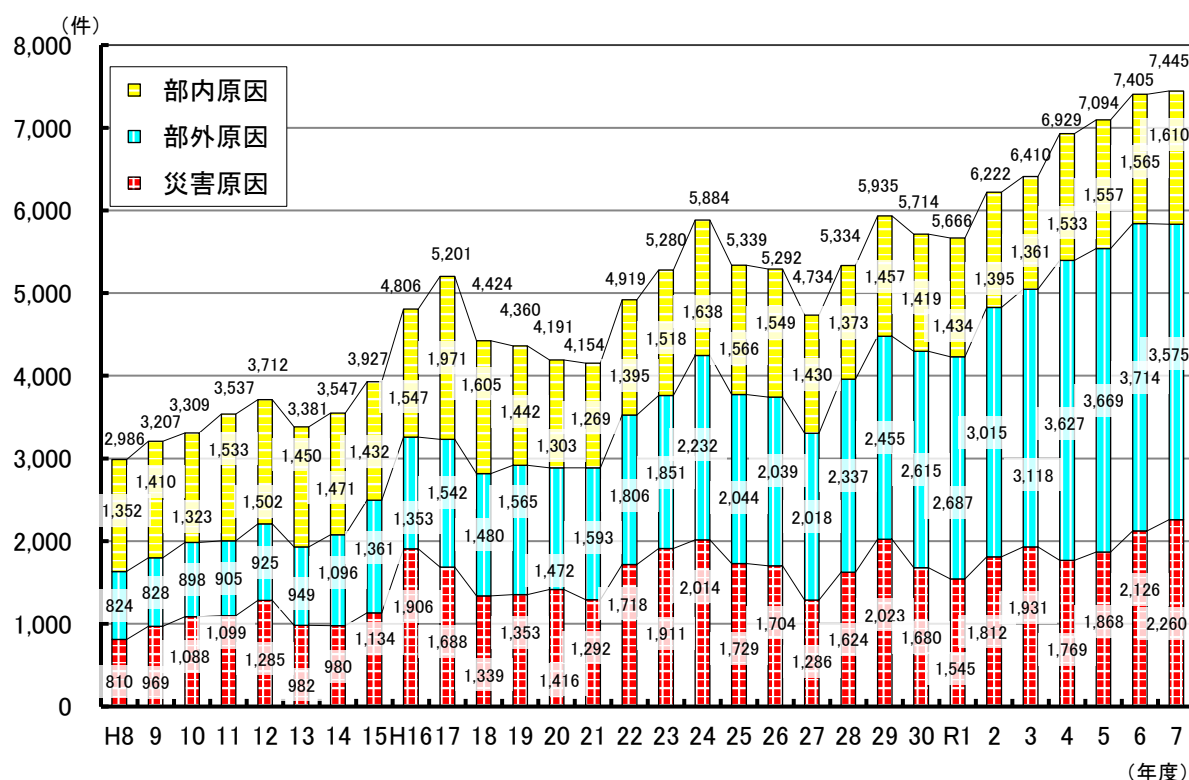


図24－1：JR(在来線+新幹線)と民鉄等(鉄道+軌道)の合計

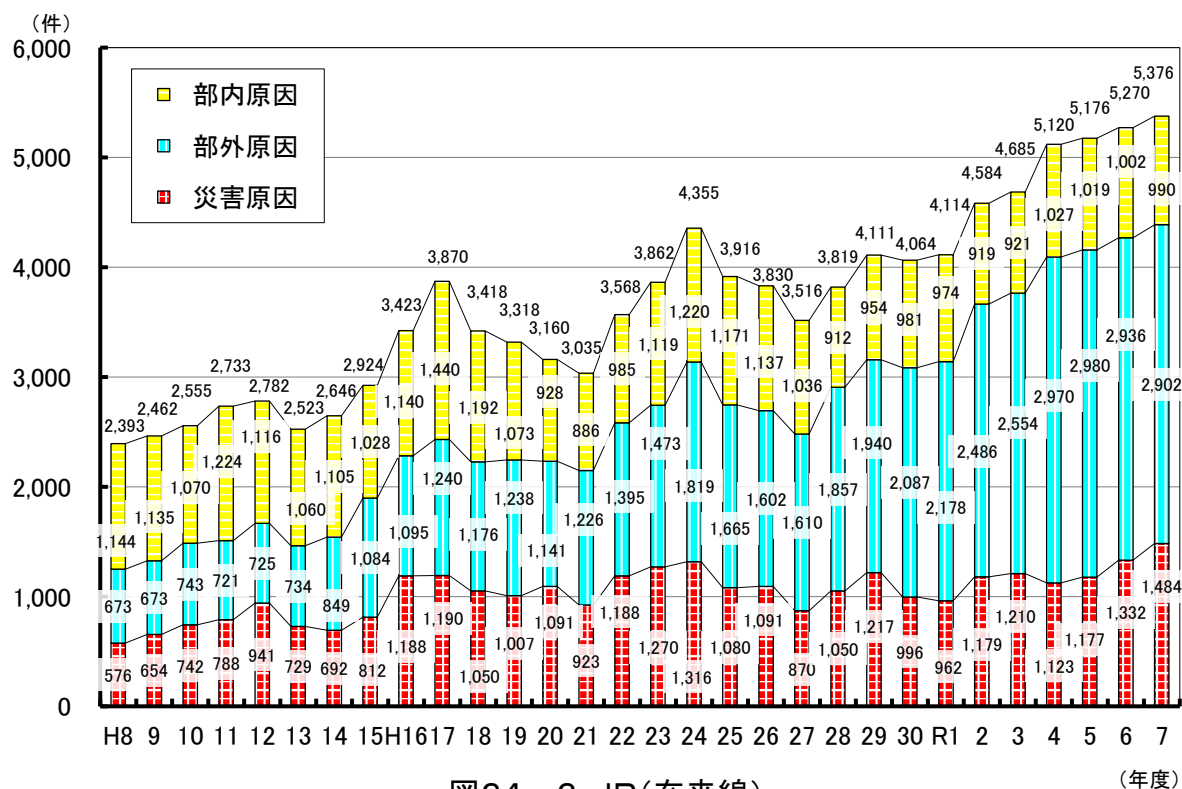
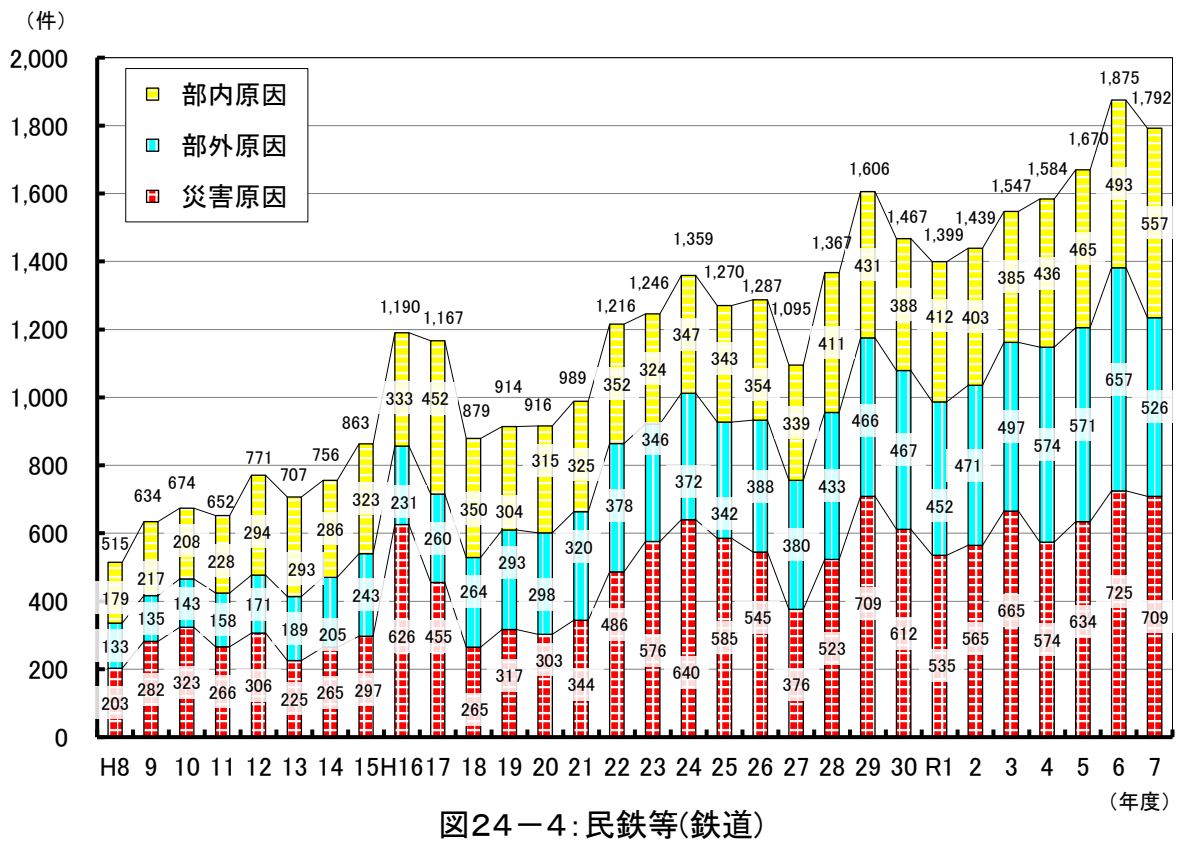
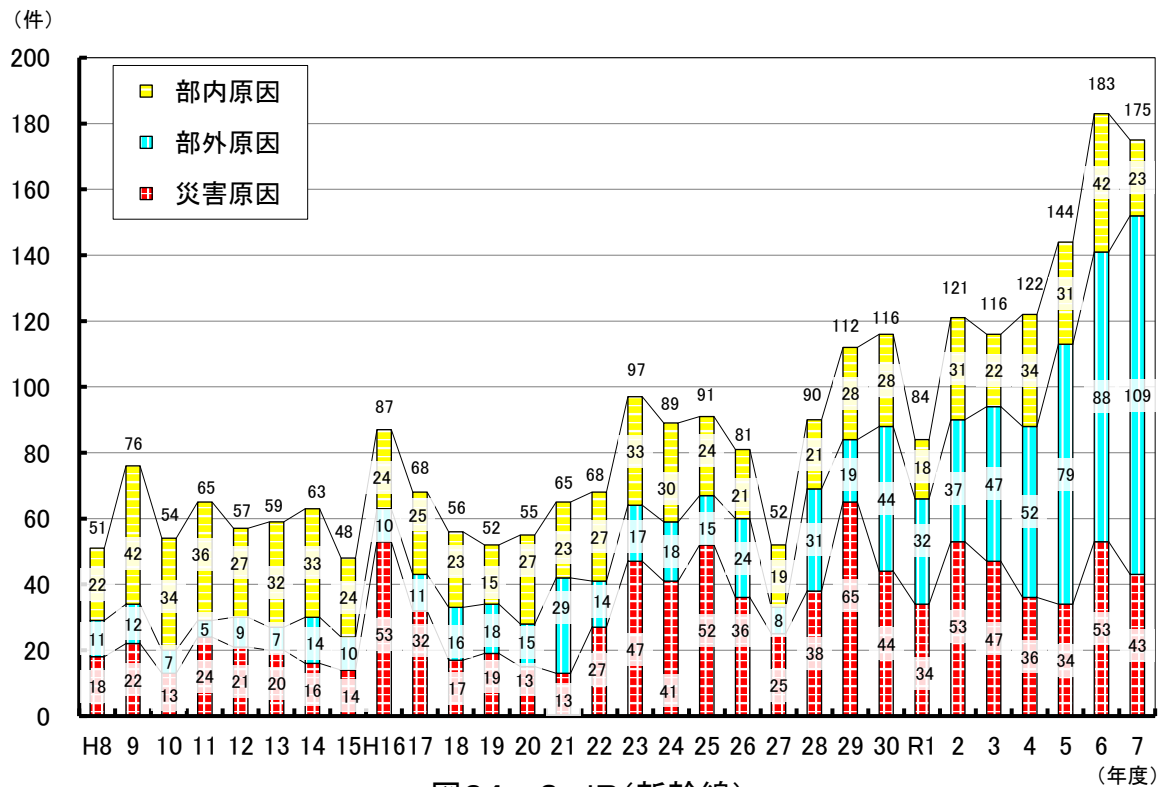


図24－2：JR(在来線)



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

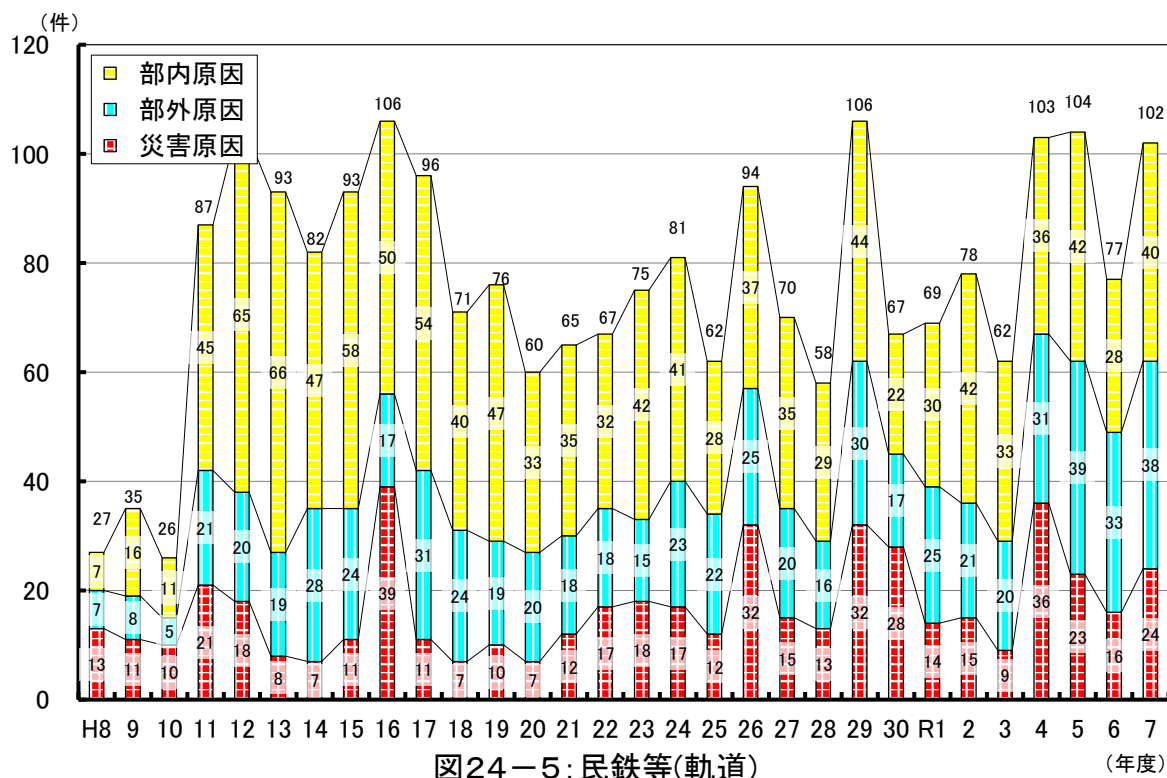


表7: 事業者区分別の輸送障害件数(令和7年度)

事業者区分	原因	部内原因					部外原因	災害原因	合計
		鉄道係員	車両	鉄道施設	その他	小計			
JR(在来線)		240	454	296		990	2,902	1,484	5376
JR(新幹線)		3	14	6		23	109	43	175
民鉄等		54	280	223		557	526	709	1792
	大手民鉄※1	14	55	65		134	278	81	493
	公営※2	1	6	8		15	10	2	27
	新交通・モノレール	3	16	11		30	5	6	41
	中小民鉄※3	36	203	139		378	233	620	1231
路面電車※4		3	24	13		40	38	24	102
合計		300	772	538	0	1610	3575	2260	7445
地域鉄道(再掲)※5		29	201	134		364	239	574	1177
	地域鉄道(鉄道)	27	178	128		333	211	557	1101
	地域鉄道(路面電車)	2	23	6		31	28	17	76

※1 大手民鉄:西武鉄道(山口線)を含む。

※2 公営: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。

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

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

※5 地域鉄道:一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことを地域鉄道といい、その運営主体は、JR、一部の大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターである。これらのうち、中小民鉄(50事業者)及び第三セクター(48事業者)を合わせて地域鉄道事業者(98事業者)と呼んでいる(令和8年4月1日現在)。

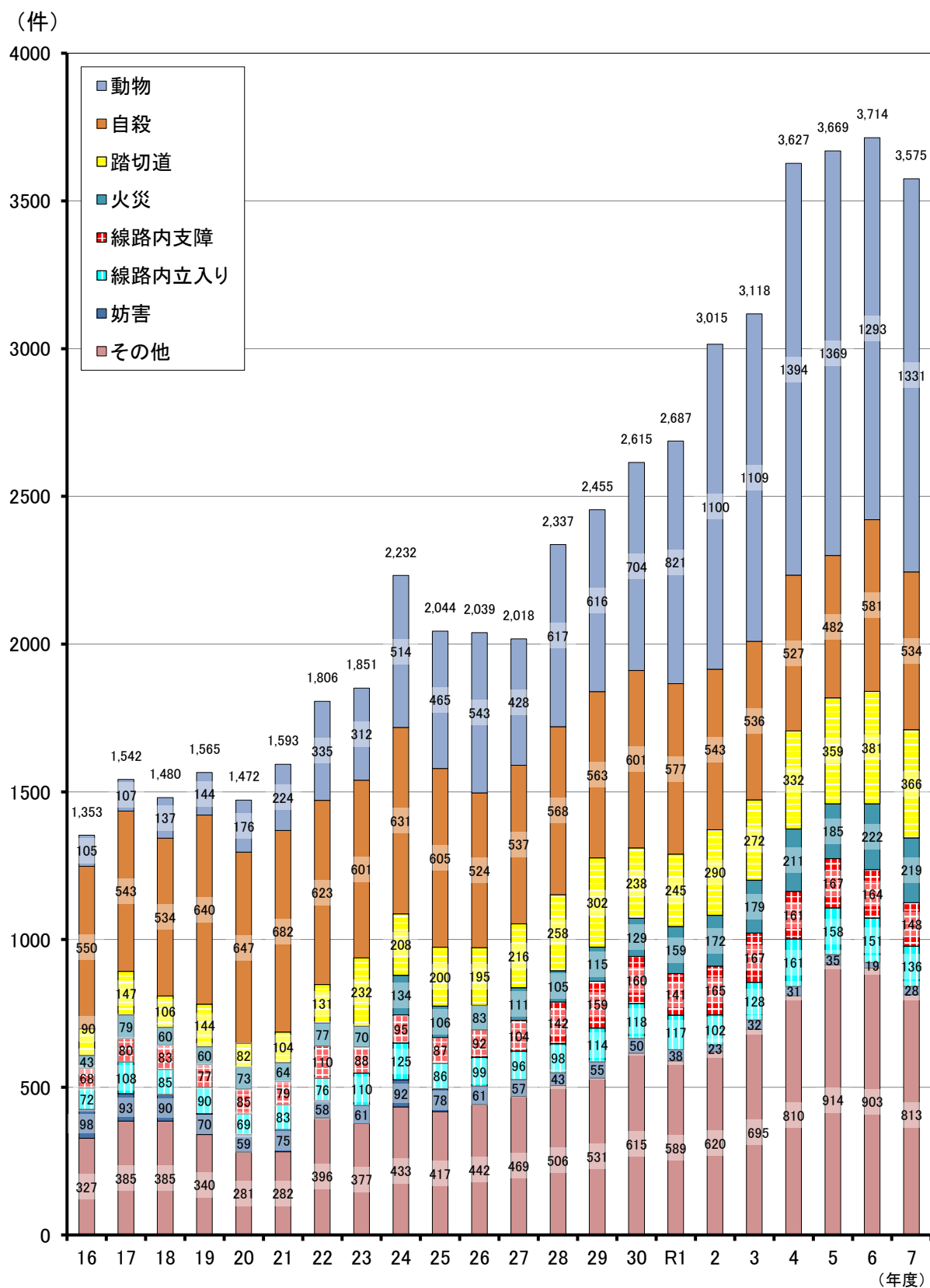


図25: 輸送障害(部外原因)の内訳

5 鉄道に係る電気事故に関する事項

・令和7年度の電気事故は、9件でした。

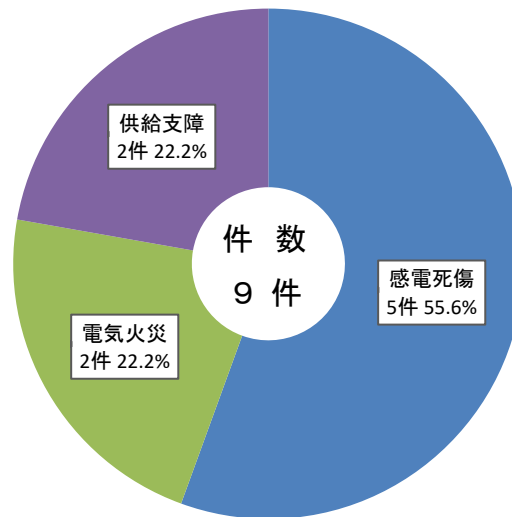


図26：鉄道に係る電気事故の発生状況(令和7年度)

表8：鉄道に係る電気事故の内訳(令和7年度)

		感電死傷事故	感電外死傷事故	電気火災事故	供給支障事故	合計
令和7年度		5	0	2	2	9
参 考	令和6年度	6	3	3	2	14
	5年平均 (R2～R6年度)	6.2	0.8	3.0	1.0	11.0

6 鉄道に係る災害に関する事項

(1) 鉄道施設の災害被害額

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

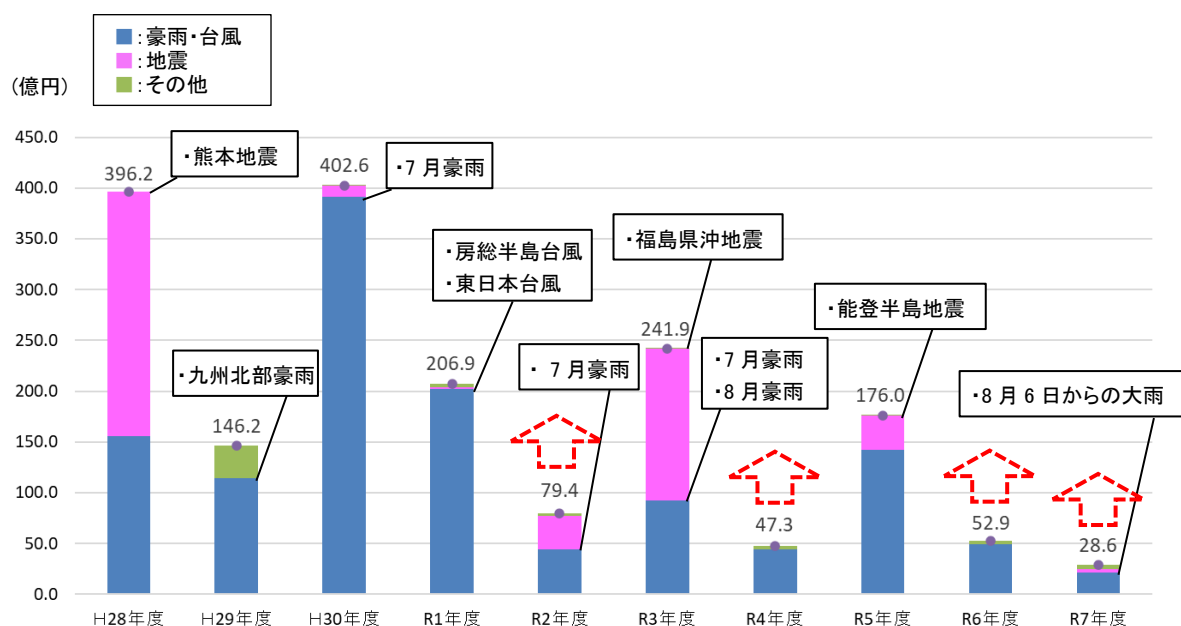


図27：自然災害による鉄道施設の被害額の推移（過去10年間）

※復旧が完了していない鉄道施設の被害額を含めると更に増加

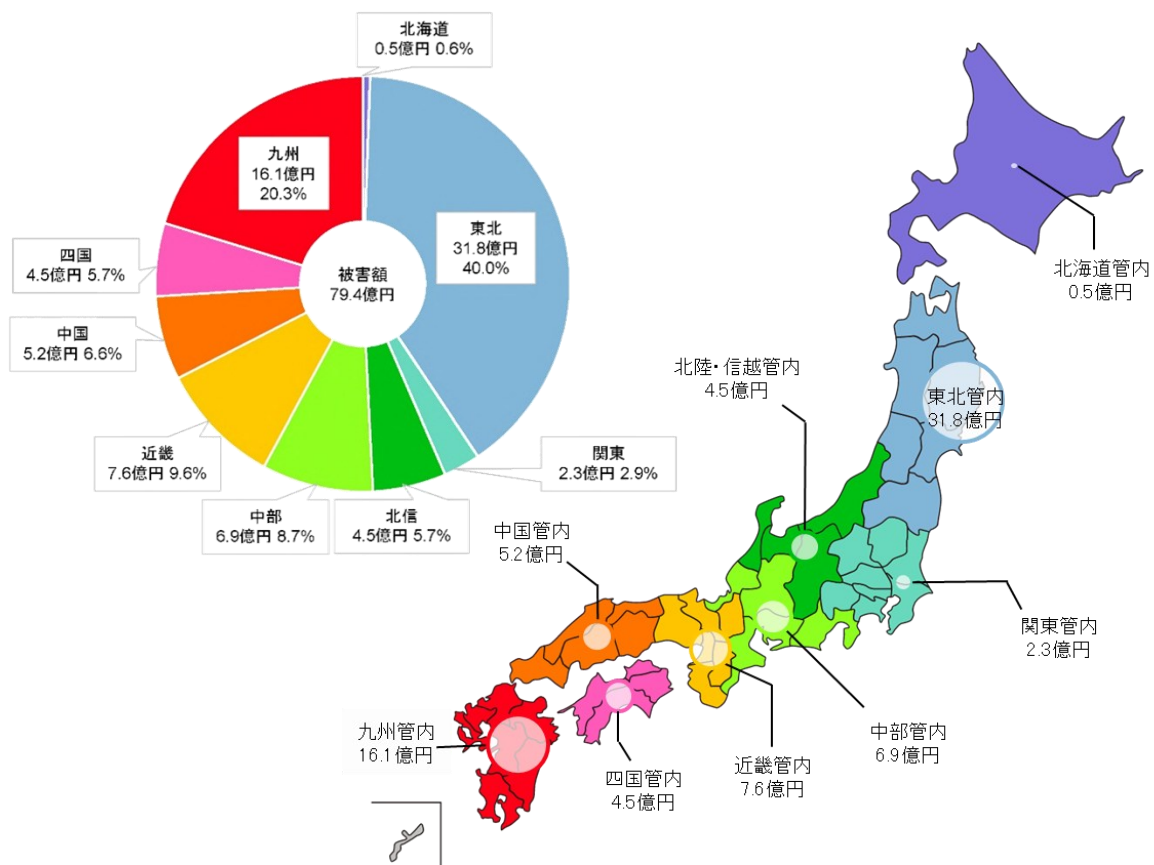


図28-1: ブロック毎・被害額※に基づく整理(令和2年度)

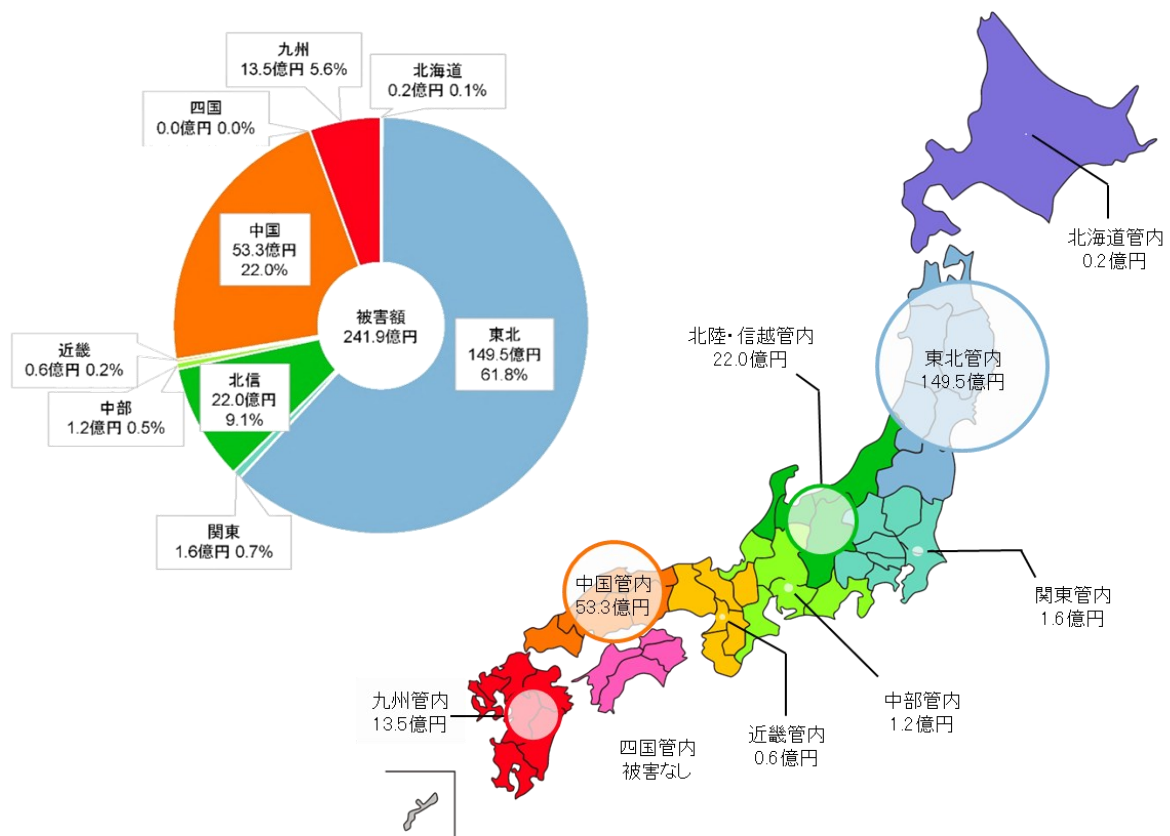


図28-2: ブロック毎・被害額※に基づく整理(令和3年度)

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

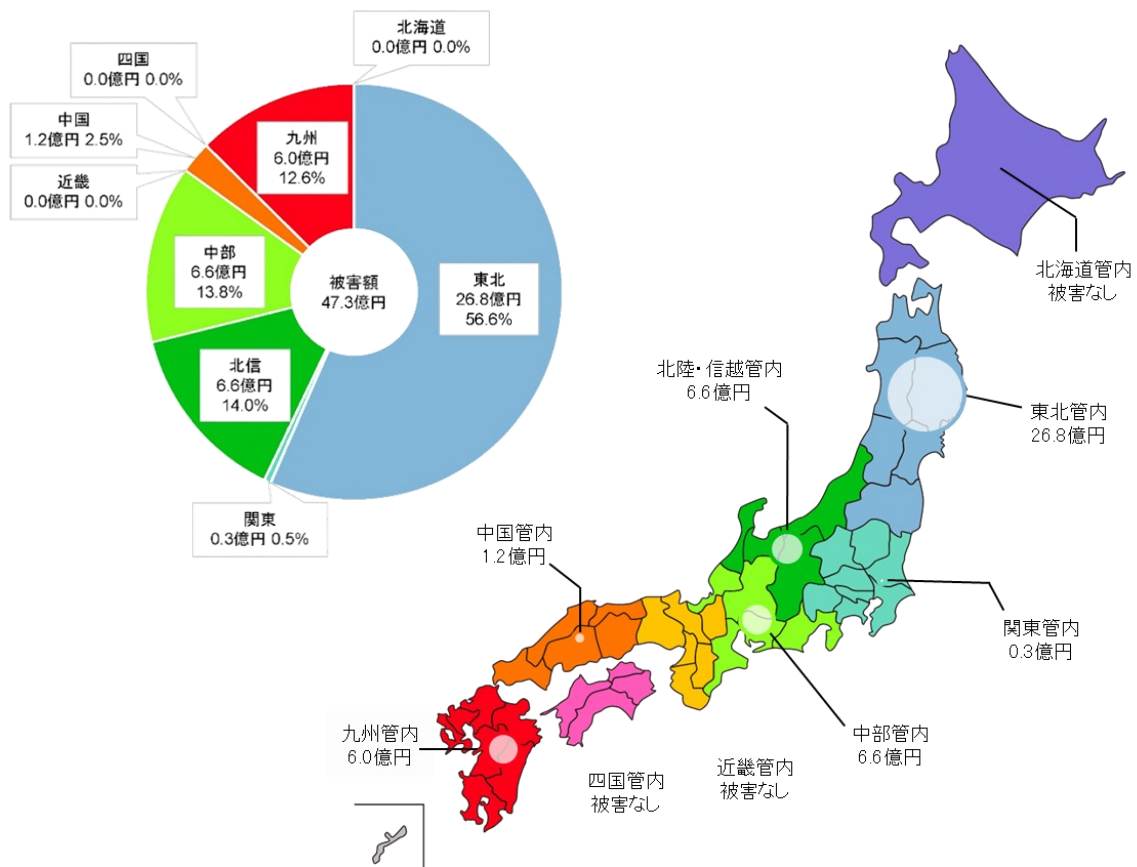


図28-3: ブロック毎・被害額※に基づく整理(令和4年度)

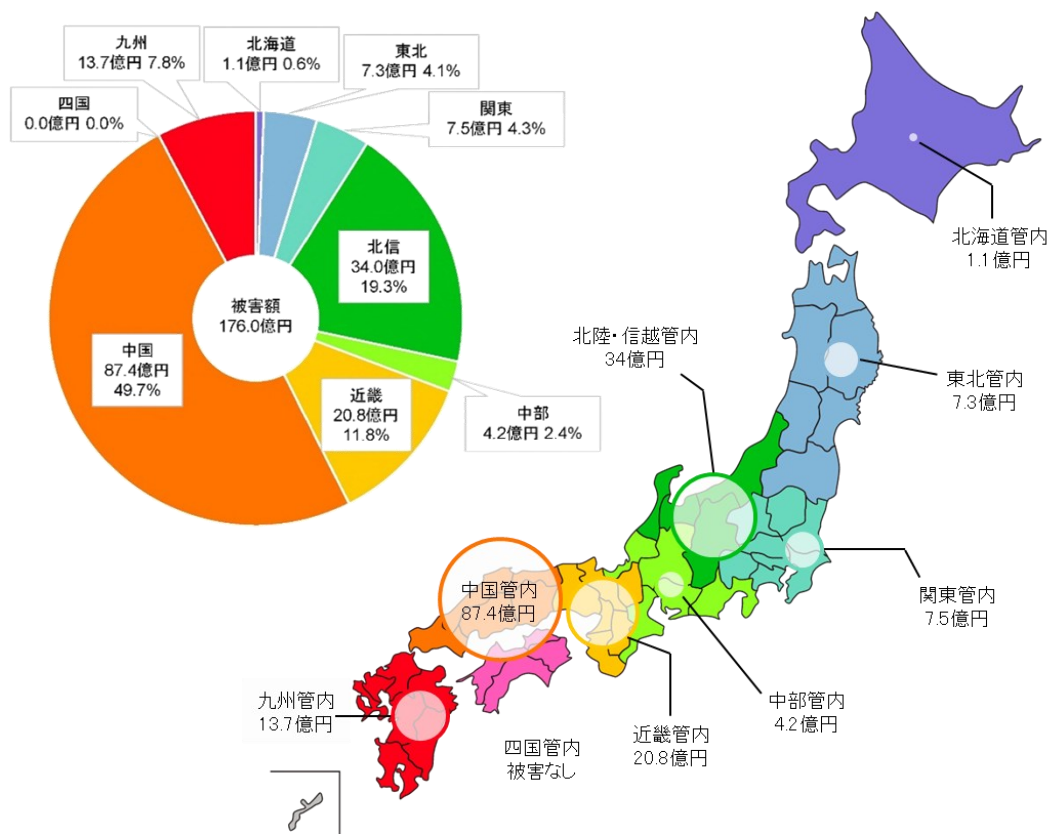


図28-4: ブロック毎・被害額※に基づく整理(令和5年度)

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

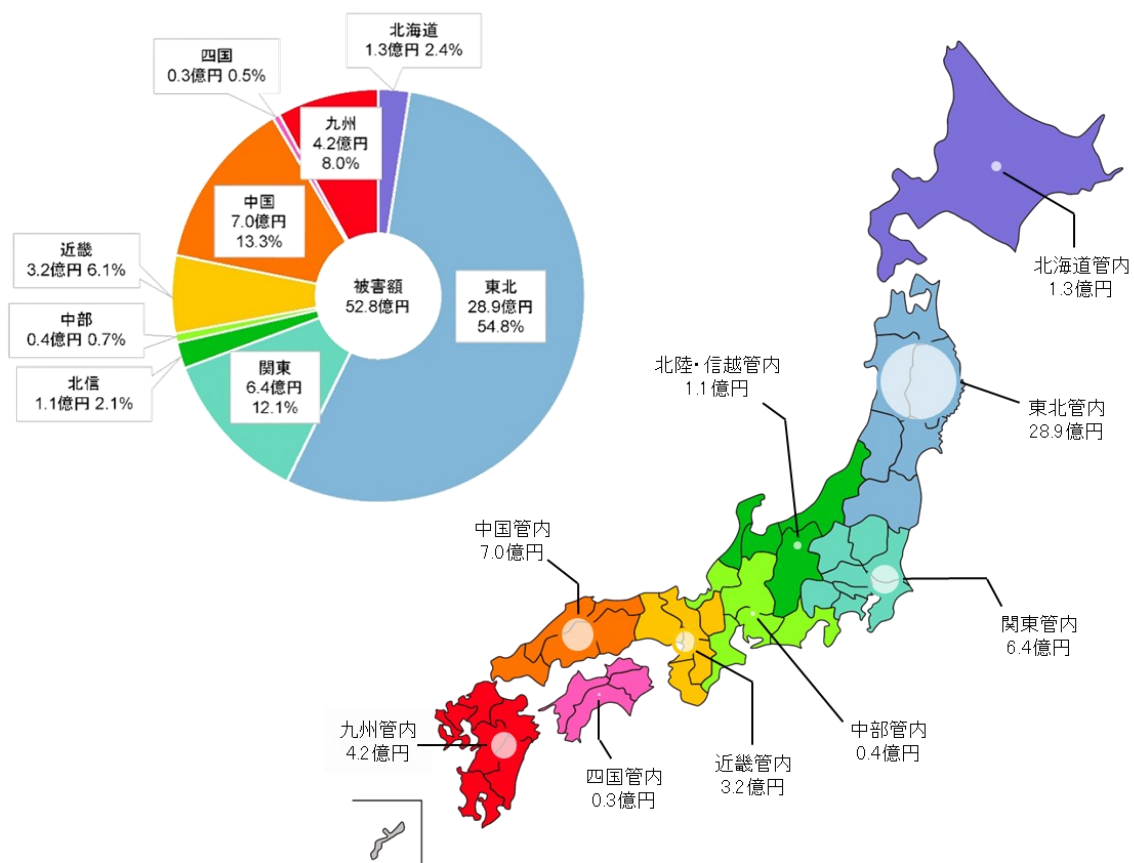


図28-5: ブロック毎・被害額※に基づく整理(令和6年度)

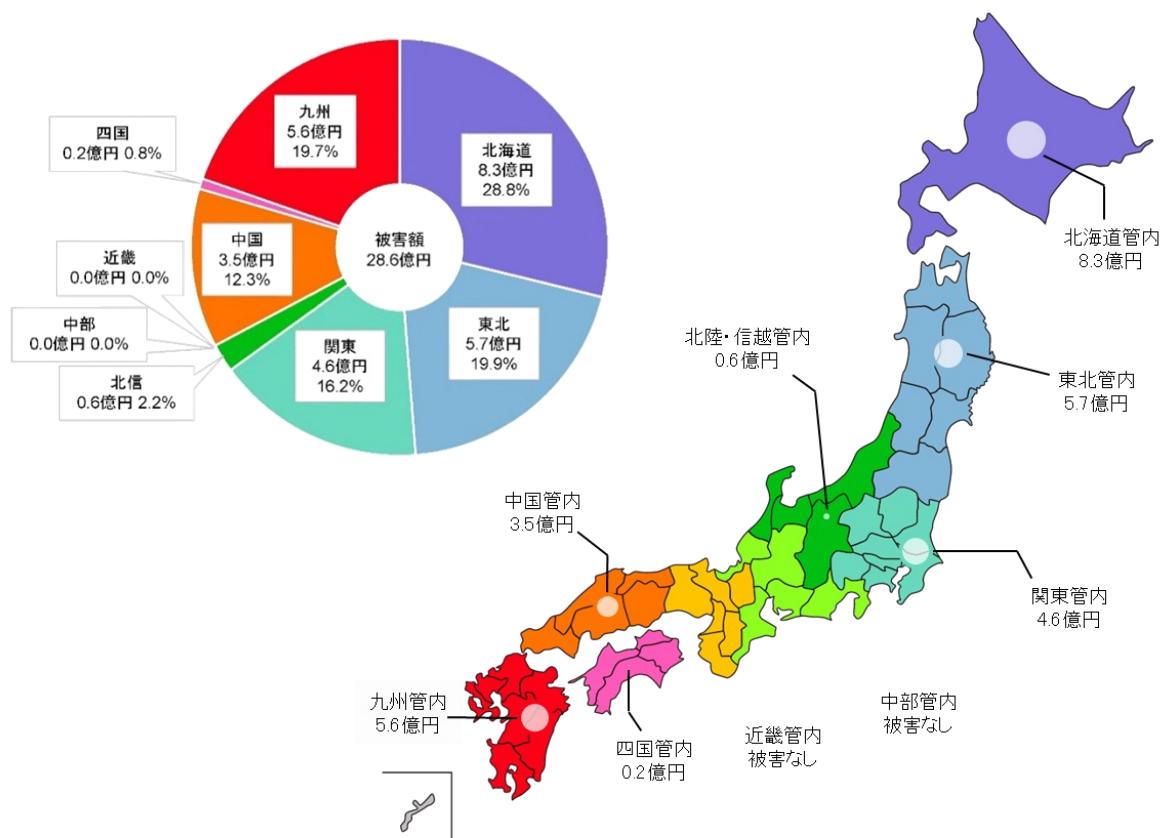


図28-6: ブロック毎・被害額※に基づく整理(令和7年度)

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

(2) 鉄道施設の被災状況等

・過去6年間の主な災害における鉄道施設の被災状況等は、下表のとおりです。

表9：鉄道施設の被災状況等（令和2年度～令和7年度）

年度	災害名	被災した路線数	被害額
令和2年度	令和2年7月豪雨※ ¹	13事業者 20路線 うち橋りょう被害（流失等） 2事業者 3路線 4橋りょう	約38億円
令和3年度	令和3年7月豪雨	4事業者 7路線	約42億円
	令和3年8月豪雨	9事業者 16路線 うち橋りょう被害（流失等） 3事業者 3路線 3橋りょう	約45億円
	令和4年3月福島県沖地震	2事業者 4路線	約148億円
令和4年度	令和4年8月豪雨※ ¹	5事業者 11路線 うち橋りょう被害（流失等） 1事業者 3路線 4橋りょう	約33億円
	令和4年台風14号	2事業者 8路線	約5億円
	令和4年台風15号※ ¹	3事業者 4路線	約3億円
令和5年度	令和5年台風2号	5事業者 5路線	約20億円
	令和5年6月29日からの大雨	3事業者 6路線 うち橋りょう被害（流失等） 1事業者 2路線 2橋りょう	約16億円
	令和5年台風13号	3事業者 3路線	約6億円
	令和6年能登半島地震※ ¹	7事業者 10路線	約34億円
令和6年度	令和6年7月25日からの大雨※ ¹	3事業者 4路線	約16億円
	令和6年台風10号	6事業者 6路線	約12億円
	令和6年10月22日の大雨	1事業者 2路線	約4億円
令和7年度	令和7年8月6日からの大雨※ ¹	6事業者 9路線	約8億円
	青森県東方沖を震源とする地震	2事業者 2路線	約3億円

※¹ 復旧が完了していない鉄道施設の被害額を含めると更に増加する。

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

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

7 輸送の安全に関わる行政指導等に関する事項

7.1 保安監査の実施状況

- ・国土交通省では、鉄軌道輸送の安全を確保するための取組が適切であるかどうか、施設及び車両の管理及び保守並びに運転取扱いが適切であるかどうかについて、保安監査を実施しています。
- ・令和7年度は、全国216鉄軌道事業者(令和8年3月末現在)のうち、保安監査を67の鉄軌道事業者に対して計76回実施しました。このうち、計画的な保安監査を計72回実施し、特に必要があると認められる場合に行う保安監査を計4回実施しました。
- ・これらの保安監査の結果に基づいて25の鉄軌道事業者に対し、文書による行政指導を計26件行い、改善を求めました。このうち、特に必要があると認められる場合に行う保安監査については、3の鉄軌道事業者に対し、文書による行政指導を計4件行いました。
- ・なお、この件数とは別に、JR 北海道については、令和7年3月31日の改善指示に対する改善対策の報告を受けた後も、安全に関する不適切な事象及び負傷者が出た事故が発生したことから、鉄道局と北海道運輸局の合同でJR北海道に対し、継続的・集中的に保安監査を行う「強化型保安監査体制」(令和7年5月27日から2年間程度)にして、改善対策の取り組みが確実に実行に移されるよう、指導・監督を行うため、令和7年度は4回立ち入りました。

表10: 特に必要があると認められる場合に行う保安監査の結果に基づく
行政指導の実施状況(令和7年度)

事業者	文書発出口	行政指導の概要
養老鉄道	R7.6.13	【中部運輸局】 貴社所属の運転士1名が、執務前後に実施する酒気帯びの有無の確認のうち、アルコール検知器を用いた検査(以下「アルコール検査」という。)を適切に行わないまま、列車又は車両(以下「列車等」という。)を操縦していたことが令和7年5月12日に判明した。 これを受けて、令和7年5月13日に保安監査を実施したところ、下記のとおり改善を要する事項が認められたことから、改善措置を講ずるよう指示する。 改善措置を講ずるにあたっては、当該事項に係る業務の実施方法、実施状況、管理方法等の妥当性について検証する等により、背後要因を含め当該事項が発生した原因を究明したうえで、再発防止に必要な改善策を策定するとともに、鉄道輸送の安全に係る業務が確実に実施できるよう留意すること。 1. 運転取扱心得第11条に規定する酒気帯びの有無確認について、係員を監督する者(以下「助役」という。)は、運転士に対して執務前後に対面で行い、目視等によるほか、アルコール検知器を用いて酒気帯びの有無を確認することと規定しているが、複数の助役は、特定の運転士1名に対し執務前後のアルコール検査を行っていないにもかかわらず、アルコールが検知されなかったように記録を残した上で、列車等を操縦させていたことを確認した。また、経営管理部門は、アルコール検査に関する現場の状況を把握していなかったことを確認した。 よって、同心得に基づき、適切にアルコール検査を実施し、実施状況を正確に記録するとともに、社員に対して、飲酒に関する安全意識の再徹底並びに法令及び規程等の遵守に係る教育を実施すること。また、経営管理部門が現場の状況を把握する体制を整備した上で、現場の課題を整理し、必要な改善を行うとともに、改善の実効性が確保されるよう安全管理体制の強化を図ること。
神戸市交通局	R7.7.16	【近畿運輸局】 貴局の運転士等に対して実施した身体機能検査において、視機能に関する検査に実施漏れ等があり、その状態で動力車を操縦する作業に就かせていたことが判明した。 本事象を踏まえて、令和7年5月30日に、貴局に対して保安監査を実施したところ、下記のとおり改善を要する事項が認められたことから、所要の措置を講ずるよう指示する。 改善措置を講ずるにあたっては、当該事項に係る業務の実施方法、実施状況、管理方法等の妥当性について検証する等により、背後要因を含め当該事項が発生した原因を究明したうえで、再発防止に必要な改善策を策定するとともに、鉄道輸送の安全に係る業務が確実に実施できるよう留意すること。 1. 神戸市高速鉄道実施基準(総則編)第9条に基づく高速鉄道運輸係員資質管理要綱第6条により実施することとしている列車又は車両を操縦する係員の適性検査のうち身体機能検査について、次のことを確認した。 (1) 列車又は車両を操縦する係員である運転士及び運転業務を行う助役の一部の者(以下「運転士等」という。)の視機能(視力)の結果について、動力車操縦者運転免許に関する省令第8条の2(別表2)(以下「省令」という。)に規定する合格基準及び交通局現業員の採用に関する身体検査等標準規程(以下「内規」という。)で定める合格基準を満たしていないにもかかわらず、動力車を操縦する作業に就かせていたこと。 (2) 医療機関から通知された運転士等の身体機能検査の結果について、省令に規定する検査項目及び内規で定める検査項目と相違するが、その検査の結果が動力車を操縦する作業を行うのに支障がないことを確かめずに作業に就かせていたこと。 (3) 運転士の聴力の結果について、医療機関から再検査の所見を受けているが、当該運転士に再検査の指示を行わず、動力車を操縦する作業を行うのに支障がないことを確かめずに作業に就かせていたこと。 よって、動力車を操縦する作業を行う係員が作業を行うのに必要な適性を保有していないおそれがある場合における当該係員への措置を適切に講じるとともに、必要な適性を保有していることを確かめた後でなければ動力車を操縦する作業を行わせないよう管理体制の見直しを行うこと。
明知鉄道	R7.8.22	【中部運輸局】 貴社所属の運転士(運転管理者)(以下「当該運転士」という。)が、仕業前の点呼の際のアルコール検知器を用いた検査(以下「アルコール検査」という。)で、アルコールが検出され、点呼執行者から再検査を指示されていたにもかかわらず、他の乗務員が行ったアルコール検査の検査結果の記録用紙を提出し、アルコール検査を再度行うことなく列車又は車両(以下「列車等」という。)に乗務していた旨、令和7年7月3日に貴社から当局に報告があった。 これを受けて、令和7年7月8日に保安監査を実施したところ、下記のとおり改善を要する事項が認められたことから、改善措置を講ずるよう指示する。 改善措置を講ずるにあたっては、当該事項に係る業務の実施方法、実施状況、管理方法等の妥当性について検証する等により、背後要因を含め当該事項が発生した原因を究明したうえで、再発防止に必要な改善策を策定するとともに、鉄道輸送の安全に係る業務が確実に実施できるよう留意すること。 1. 運転取扱実施基準第11条の2の酒気帯びの有無の確認について、点呼執行者は、運転士に対し仕業前後に対面で行い、目視等によるほか、アルコール検知器を用いることと規定している

		が、以下の状況であることを確認した。 (1)当該運転士は、令和7年6月12日の仕業前の点呼の際のアルコール検査で、アルコールが検出され、点呼執行者から再検査を指示されていたにもかかわらず、他の乗務員が行ったアルコール検査の検査結果の記録用紙に自身の名前を記載のうえ点呼執行者に提出し、アルコール検査を再度行うことなく列車等に乗務していた。 (2)点呼執行者は運転士に対し、泊まり明けの仕業において、列車等に乗務する前に酒気帯びの有無の確認が必要であるにもかかわらず、酒気帯びの有無の確認を行っていなかった。 よって、同実施基準に基づき、適切に酒気帯びの有無の確認を行うとともに、社員に対して、飲酒に関する法令及び規程等の遵守に係る教育を実施すること。また、運転管理者自らがアルコール検査を適切に行っていないこと及び点呼執行者がアルコール検査の確認を適切に行っていないことから、安全統括管理者が現場の状況を把握し、必要な改善を行うとともに、改善の実効性が確保されるよう安全管理体制の強化を図ること。 2. 運転取扱実施基準第7条の運転士に対する適性の確認について、適性検査を行い、作業を行うのに必要な保安のための教育を実施し、作業を行うのに必要な知識及び技能を保有することを確認した後でなければ作業を行わせてはならないと規定している。運転士3名について、適性検査（身体機能検査）を行ったものの、視力や聴力が合格基準に達していないにもかかわらず、適切な措置を行うことなく列車等に乗務させていたことを確認した。 よって、同実施基準に基づき、運転士が作業を行うのに必要な適性を保有していることを確実に確認するとともに、適性を保有していないおそれがある場合には適切な措置を講じ、必要な適性を保有していることを確かめた後でなければ列車等に乗務させないよう管理体制の見直しを行うこと。
--	--	---

事業者	文書発出日	行政指導の概要
養老鉄道	R7.12.17	【中部運輸局】 1. 認められた事実 (1)動力車操縦者運転免許を受けていない係員に列車を操縦させていた事実 運転取扱心得第9条において、「列車又は車両は、運転士でなければ運転してはならない」と規定している。しかしながら、運転士2名は動力車操縦者運転免許を受けていない当該駅務係に列車を操縦させていたことが、以下のとおり確認された。 ① 令和7年6月6日、大垣駅発揖斐駅行第1261列車運転士は、広神戸駅～北神戸駅間(1駅間)において、当該駅務係に列車を操縦させた。 ② 令和7年7月6日、揖斐駅発大垣駅行第1460列車運転士は、美濃本郷駅～東赤坂駅間(5駅間)において、当該駅務係に列車を操縦させた。 (2)正当な理由なく係員を乗務員室に立ち入らせた事実 運転取扱心得第17条において、「列車の乗務員室には、運輸課長が交付した乗務員室立入証を着用した者のほか入室してはならない」と規定している。しかしながら、当該駅務係は、乗務員室立入証を着用することなく、乗務員室に入室していたことが確認された。なお、全運転士35名中15名が乗務する際に、当該駅務係に乗務員室立入証を着用させることなく、乗務員室に入室させていたことが確認された。 (3)運転取扱心得で認められた運転士以外の係員が列車の扉扱いをした事実 運転取扱心得第36条において、「運転士は、列車を駅から出発させるときは、扉を閉じること」、また、運転取扱心得第41条において、「列車は、定められた停車駅に停車し、旅客の乗降を行うものとする。この場合運転士は、列車を駅の停止目標を基準として停止させるものとし、所定位置に停止したことを確認した後、扉を開くものとする」と規定している。しかしながら、当該駅務係は、駅業務の内容に含まれていない列車の扉扱いを行っていたことが確認された。なお、全運転士35名中7名が乗務する際に、当該駅務係に扉扱いを行わせていたことが確認された。 (4)客室から乗務員室に入室するための鍵を適切に管理していなかった事実 運転取扱内規運輸管理所運転第17条において、「退職・転出時は鍵を返納するものとする」と規定している。しかしながら、当該駅務係は運転見習を辞退した時に、鍵を返納することなく、令和7年9月23日まで使用していたことが確認された。 (5)運転士等に対する教育に十分な効果がなかった事実 運転取扱心得第7条において、「係員を監督する者は、係員に対して運転取扱いに必要な教育・訓練を行い、さらにその適性、知識および技能を保有していることを確かめるものとする」と規定している。しかしながら、運転士等は教育を受けていたものの、十分な効果が発揮されず、上記(1)、(2)及び(3)を違反行為と認識しながら行っていたことが確認された。 2. 上記のとおり、今般、貴社において鉄道輸送の安全に影響を及ぼす重大な違反行為が生じたことについて、以下のとおり改善を講ずるよう指示する。 (1)運転士に対し、動力車操縦者運転免許を受けていない係員に、本線又は本線を支障する側線において列車又は車両(以下「列車等」という。)を操縦させないように、また、正当な理由なく乗務員室に立ち入らせないようにすること。 (2)乗務員室に入室する鍵の管理を厳正に行うとともに、正当な理由なく乗務員室に立ち入らせない、さらには、運転士以外(運転見習中の係員等を除く。)に列車等を操縦させない詳細なルールを作成すること。 (3)全社員に対し、法令及び規程等の遵守にかかる再教育を行うこと。 (4)貴社における鉄道輸送の安全を確保するため、運転管理者を含む責任者が自ら問題点を早期に見つけ改善することができるよう安全管理体制を強化すること。

7. 2 動力車操縦者養成所監査の実施状況

- ・国土交通省では、国土交通大臣が指定した動力車の操縦に関する講習を行う施設（以下「動力車操縦者養成所」という。）の管理及び運営が的確に行われているかどうかについて、動力車操縦者養成所監査を実施しています。
- ・令和7年度は、全国38動力車操縦者養成所(令和8年3月末現在)のうち、12の動力車操縦者養成所に対して監査を実施しました。なお、下表のとおり、文書による行政指導はありませんでした。

表11： 行政指導の実施状況(令和7年度)

事業者	文書発出日	行政指導の概要
なし		

7. 3 行政処分の実施状況

- ・国土交通省では、鉄軌道事業について輸送の安全やその他公共の利益を阻害している事実があると認める場合は、鉄道事業法第23条に基づき鉄軌道事業者に対して事業改善の命令を発しています。
- ・令和7年度は、輸送の安全に関する事業改善命令を0件発しました。

表12：鉄道事業法に基づく事業改善命令^{※1}の発出状況(令和7年度)

事業者	文書発出日	概要	改善報告日	改善の概要

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

7. 4 行政指導の実施状況

- ・国土交通省は、鉄軌道事業者に対して、重大な事故が発生した場合や、社会的な影響の大きい輸送障害が発生した場合等には、輸送の安全の確保等のため、事故等の報告に基づいて事故等の原因の究明や再発防止を求める等の行政指導を行っています。
- ・また、国土交通省は、事故等の再発防止を図るため、当該事故が発生させた事業者のみならず、必要に応じて関係する全国の鉄軌道事業者に対しても、安全確保のための行政指導を行っています。
- ・令和7年度は、下表の通り、文書による行政指導を計11件行いました。

表13：行政指導の実施状況（令和7年度）

事故等の報告に基づく行政指導の実施状況※1	4件
事故等の再発防止のための行政指導の実施状況※2	7件

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

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

表14： 事故等の報告に基づく行政指導の概要（令和7年度）

事業者	文書発出日	行政指導の概要	改善の概要
東急電鉄	R7.10.6	鉄道の安全・安定輸送の確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、令和7年10月5日23時04分ごろ、田園都市線 梶が谷駅構内において、走行中の列車が回送列車と衝突する列車衝突事故を発生させ、さらにその結果、田園都市線及び大井町線において長時間にわたり運転を休止し、利用者に多大な影響を与えたことは誠に遺憾である。 本事故の原因については、現在運輸安全委員会により調査中であるが、貴社においても背後要因を含めて原因の究明を行うとともに、同種事故の再発防止のための措置を講じ、鉄道の安全・安定輸送の確保に万全を期すよう警告する。 なお、講じた措置等については、文書により速やかに報告されたい。	【発生後に講じた措置】 梶が谷駅5番線は使用停止とし、その後当該箇所の信号プログラム改修を実施＜2025年10月14日改修完了後、翌日15日より使用停止解除＞ 【再発防止策】 ・技術基準適合確認、設計及び検図・検算の対策：技術基準との適合性の確認方法の見直し - 連動装置の設計に関する詳細な手順書およびチェックシート（確認項目を明瞭化）を新たに作成し、設計実務者、検図・検算者が本チェックシートを用いて確認し、設計管理者は本チェックシートの確認状況を踏まえ適合性確認を行う仕組みとする。さらに、供用開始前に絶縁継目と車両接触限界との位置関係を現地で測量し、連動装置の信号条件設定の不備がないよう適合性を確認する。 - また、本チェックシートによる確認や供用開始前の適合性確認を徹底するために電気部における認定事業者制度マニュアルを改定する。＜2026年6月1日制定運用開始＞ ・部門間調整の対策：設計時の部門間調整方法の見直し - 電気部および工務部においては、設計確認時に現在活用している設計確認チェックシートにおいて、「本線の有効長及び車両接触限界標の位置」の欄に「運行形態と車両接触限界標の位置・絶縁継目の位置を部門間で確認する」といった項目を追加するとともに、部門間調整時においては「運行形態と車両接触限界標の位置・絶縁継目の位置を見える化した図面」を作成し、信号条件に関係する車両接触限界標と絶縁継目の位置関係が適正であるかを信号担当・保線担当合同で確認する。 - また、設計管理者は当該設計確認に必要な部門間調整の結果が設計に正しく反映されているか、確認を行う。＜2026年2月24日暫定運用＞＜2026年6月1日制定運用開始＞ ・技術基準適合確認、部門間調整の対策：設計に関する組織的な確認体制の構築 - 今回事象以外でも不安全事故が発生しないよう、認定鉄道事業者制度における設計業務指示案件のうち、列車運行の安全確保に関わる案件（線路線形、信号条件設定等）については業務統括管理者、設計管理者（全部門）、運転管理者で構成する設計検討委員会を新たに設置し、設計確認完了前に組織横断的に技術基準適合の確認を行う体制を構築する。 - なお、主要な案件については年に4回開催される設計会議において、討議したうえで選定するものとする。＜2026年1月の第4回設計会議より運用開始＞ ・風化防止のための継続的な教育 - 今回の事故を風化させないため、継続的に教育を実施する。＜2025年10月20日より教育開始＞ ・その他の駅について - 全駅における信号の条件設定について、現地状況と突合して確認した結果、二子玉川駅および新横浜駅にて梶が谷駅と同様の不備を確認したことから、当該箇所については、接触する可能性がある場所を列車が通過したことを確認後、もう一方の列車が進行できる信号を出すことにより安全を確保する取り扱いに速やかに変更し、その後信号プログラム改修を実施 ＜2025年10月19日に改修完了＞

JR 西日本	R7.11.19	鉄道輸送における安全確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、令和7年11月16日(日)に貴社山陽新幹線において運転中の運転士が運転席を離れる事態を発生させた。高速、大量輸送の交通機関である新幹線において、このような行為が発生したことは、安全輸送の根幹に触れるとともに利用者に不安を与え、鉄道の社会的信頼を失墜させることとなり極めて遺憾である。貴社においては、当該事態の重大性を十分認識し、背後要因を含め原因を深掘りし再発防止に必要な措置を講じられたい。なお、講じた措置等については、文書により速やかに報告されたい。	【緊急対策】 ・令和7年11月18日に事態の緊急周知を新幹線運輸部乗務員課から口頭にて全乗務員区所長(新幹線)に指示した後、文書により関係者に周知した。 ・令和7年11月19日に全乗務員区所長(新幹線)に対して緊急会議を開催し、職責の重要性やルール遵守、ヒューマンファクターへの理解を深めることを目的として、新幹線部門の全乗務員と当直係長に対して対面による個別指導を実施するよう指示した。 ・個別指導については、本事態への理解を深め、再発防止に向けた具体的な行動を個々に考えることを目的に実施し、令和7年12月7日に完了した。 ・他の乗務員の意見や考えを取り入れて、各自で具体的な取組みを考えるために、職場ディスカッションを実施し、令和7年12月19日に完了した。 ・国土交通省鉄道局主催で令和7年12月5日に実施された「乗務員等の執務の厳正に係る運転管理者会議」を受け、同年12月9日に全乗務員指導管理者に対して緊急会議を開催し、運転管理者から直接、執務の厳正等の再徹底を指示した。 【恒久対策】 ●点呼実施要領の見直し ①点呼における確認項目の失念防止を目的に、当直係長が必要事項をまとめて確認できるよう、確認順序を変更した。 ②点呼台に鍵を提示する場所を明示した。 ③令和8年1月1日から上記を見直した点呼実施要領に基づき点呼を実施した。 ④令和8年3月14日に乗務員作業標準(動力車乗務員作業標準(新幹線)、列車乗務員作業標準(新幹線))を改訂することで、点呼実施要領を規程化し、仕組みとして定着を図った。 ●鍵など携行品を所持していないことに気づいた場合や使用できない場合の取扱い制定 ①鍵を所持していない場合等の具体的な取扱いとして、グループ通話携帯電話アプリ、または無線によってまず初めに運用指令へ速報すること、そのうえで自職場にも連絡することをルールとして制定した。 ②新たに制定したルールについては、令和8年1月1日から取扱いを開始した。 ③令和8年3月14日に乗務員作業標準(動力車乗務員作業標準(新幹線)、列車乗務員作業標準(新幹線))を改訂することで、取扱いを規程化し、仕組みとして定着を図った。 ●教育訓練カリキュラムの充実 ①これまでは、遵守するべきルールを伝える教育によって理解を促してきたが、本事態など過去に発生した事態を活用して、焦りや仲間を助けたいという動機からルールの逸脱に至ってしまうというヒューマンファクターを理解させ、自らルールを遵守するための対策を考える内容とした。 ②ルール遵守に関する教育の頻度については、3年に1回から毎年実施に変更した。 ③新任時の研修において、本事態を活用した教育を実施する旨を、乗務員区所におけるマニュアルに明記した ●報告文化の醸成 ①本事態を踏まえ、報告しやすい環境づくり、内勤・乗務員間、および指令・乗務員間のコミュニケーション向上など、報告文化の醸成に継続して取り組んでいく。 ②報告の重要性に関する教育を年間訓練において全ての新幹線乗務員に対して実施する旨を通達した。(令和8年3月19日)
--------	----------	---	--

JR 東日本	R8.1.16	鉄道の安全・安定輸送の確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、令和8年1月16日3時50分頃に発生した田町変電所の停電により、山手線、京浜東北線、東海道線等において長時間にわたり運転を休止する輸送障害が発生させるとともに、一時運転再開した京浜東北線の乗客に多数の体調不良者を発生させたことは誠に遺憾である。 本輸送障害の原因については、夜間の工事作業を起因とする停電との速報を受けているところであるが、背後要因を含めて原因の究明を行い、再発防止のための措置を講じ、鉄道の安全・安定輸送の確保に万全を期すよう警告する。 また、復旧作業及び運転再開の判断の妥当性並びに乗客救済及び利用者への情報提供についても検証を行うとともに、その検証結果を踏まえ、適切な措置を講じられたい。 なお、講じた措置等については、文書により速やかに報告されたい。	【対策】 (1) 検電接地装置の取扱い誤りを防ぐ対策 ・停電責任者と確認者が、検電接地装置の「接地取り外し完了状態」を現地もしくはテレビ電話等を活用しダブルチェックで確認し、確実に記録に残す取扱いとした。 (2) 停電発生時における長時間見合わせ・駅間停車を早期に解消する対策 ・送電失敗後は導通状態となっている可能性があることが判明したことから、検電接地装置を速やかに切り離すこととし、き電線との接続状況を考慮して検電接地装置ごとに切り離しやすい箇所を事前検討し、あらかじめ復旧方針を明確化した。 ・復旧方針に基づき定期的な教育、訓練を実施する。 (3) 乗客救済の今後の取り組み ・変電所単位での停電発生時に輸送指令・電力指令間で速やかな情報共有を行うため、変電所→き電パターン・区間の早見表を作成した。 ・対策本部等は、事象発生から 30 分以内に空振り覚悟で、駅や乗務員、技術関係職場へ降車誘導の準備を指示する。 ・対策本部運営に関して、在線位置や乗車人員等の現地の状況を速やかに図示する訓練を推進する。 ・駆けつけ社員を2陣、3陣として現地に送り込み、誘導等を行う。 ・車内に乗車しているグループ会社含む社員への協力呼びかけを再周知し、推進していく。 ・近隣の箇所からの駆けつけ時は、救済ハシゴを持参・設置するとともに、乗務員は車載ハシゴの速やかな準備を行う。 ・降車誘導に時間を要する状況等を想定した、より実践的な訓練を継続的に実施する。 ・駅間で長時間停車が見込まれる場合、指令や対策本部内にお客様救済に関する責任者を対策本部等に速やかに配置する。 (4) 利用者への情報提供の今後の取り組み ・輸送障害等により駅への滞留が見込まれる、または滞留が発生している場合は「来駅を控える」「滞留している駅の利用を避ける」旨の情報提供を行う。 ・現状配信している「入場規制」情報に、「混雑により駅構内の移動に時間を要する」旨の内容を追加する。 ・「他社線も混雑しておりダイヤ乱れが発生している」旨の情報提供を行う。 ・応援社員の配置を支援するしくみ(アプリ)を構築し、今後運用する。
JR 東日本	R8.2.3	鉄道の安全・安定輸送の確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであるが、令和8年1月16日には、停電により山手線などで長時間にわたる運転見合わせが発生し、当局より警告書を出したところである。また、令和8年1月30日には、上野駅構内において架線の断線により常磐線などで長時間にわたる運転見合わせが発生し、鉄道局から原因究明及び再発防止策の検討について、口頭で指示している。 こうした状況下、令和8年2月2日には、京葉線八丁堀駅にて、エスカレーターから発煙し、一時、運転見合わせが発生したことで多くの利用者に影響が出たことは大変残念である。 については、八丁堀駅での発煙事案に関して、背後要因を含めて原因の究明を行い、再発防止のための措置を講じ、鉄道の安全・安定輸送の確保に万全を期すよう警告する。 なお、講じた措置等については、文書	【発生後の対応】 (1) 一斉点検 当社改札口内に設置しているエスカレーターに対して緊急的な措置として一斉点検を実施 (2) 追加点検 以下、①、②についてリスクが高いと判断し、追加点検を実施 対象① 現地でケーブル配線作業を実施している同種のエスカレーター 対象② 排水ポンプ等追加設置している機器の配線回路 【再発防止策】 ①エスカレーターのケーブル配線にあたっては、梁の一部の鋼材を適切に加工するなどしてケーブルを直線的に配線するとともに、鋼材とケーブルの接触部においては保護材にてケーブルを保護する二重の対策を行う。 ②通常現地で行わない配線作業を現地で行う場合は、①の実施を施工計画検討会で確認することとし、配線の損傷防止方法に関する確認項目を施工計画チェックリストに追加する。 ③エスカレーター付属設備の点検について、機械検修工事標準仕様書を改正し、実施内容に関する詳細標準

		により速やかに報告されたい。	(保全方針)について新規で設定するとともに維持管理マニュアルに反映する。
--	--	----------------	--------------------------------------

表15： 事故等の再発防止のための行政指導の概要(令和7年度)

文書発出日	行政指導の概要
R7.5.27	令和7年5月21日、長野電鉄株式会社長野線須坂駅～日野駅間において、線路を支障していた農業用倉庫と列車が衝突し、乗客が死亡する鉄道人身障害事故が発生した。 鉄軌道事業者に対し概要を周知するとともに、支障物となりそうな物件について所有者への保全措置の依頼や、精緻な気象条件の収集・活用、強風等により運転を見合わせた後の運転再開における的確な線路上の支障物の有無の確認等の対策を実施し、同種事故の防止を図るよう注意喚起した。
R7.8.6 R7.11.28	令和7年7月28日、東京地下鉄株式会社(以下「同社」という。)副都心線において、副都心線と直通運転を行っている東急電鉄株式会社東横線内において発生した輸送障害に伴う運行乱れの影響により、同社総合指令所にて副都心線の運行整理を行っていたところ、東新宿駅待避線に停車していた列車が、進路が開通していないにもかかわらず出発し、ポイントを割り出したことによりポイント故障が発生、これに伴い長時間におよぶ輸送障害が発生した。 鉄軌道事業者に対し概要を周知するとともに、異常時における確実な情報伝達及び作業の徹底を図るよう注意喚起した。 また、同社より原因及び再発防止策について報告があったため、11月28日に同種事案の防止に万全を期すため、鉄軌道事業者に対し情報提供した。
R7.9.16	令和7年9月12日、長崎電気軌道本線において、交差点手前の軌道敷内に一部進入した状態で停車していた大型乗合自動車に車両が衝突し、当該車両の乗客が負傷する道路障害事故が発生した。 同種の事故が生じないよう、軌道事業者に対して概要を周知するとともに、運転士の注意力により常に最善の注意を払いながら運行し、安全の確保を図ること及び関係法令の遵守を注意喚起した。
R7.9.26	令和7年9月19日、鹿児島市交通局第一期線において、交差点で信号待ちのため停車中の先行車両に後続車両が追突する車両衝突事故が発生した。 同種の事故が生じないよう、軌道事業者に対して概要を周知するとともに、運転士の注意力により常に最善の注意を払いながら運行し、安全の確保を図ること及び関係法令の遵守を注意喚起した。
R7.10.29	令和7年10月23日、函館市企業局宝来・谷地頭線において、交差点を左方から進入してきた対向車両の右前方側面に、同交差点を直進した車両が衝突する車両衝突事故が発生した。 同種の事故が生じないよう、軌道事業者に対して概要を周知するとともに、関係法令の遵守を注意喚起した。
R8.11.12	令和7年11月3日、養老鉄道株式会社から「動力車操縦者運転免許を受けていない駅係員が業務中に列車の運転室へ立ち入り、乗務中の運転士と代わり列車を操縦する行為を複数回行っていたことが判明した」と報告があった。 同種の事態が生じないよう、鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、輸送の安全確保及び法令の遵守を注意喚起した。
R7.11.20	令和7年11月16日、西日本旅客鉄道株式会社山陽新幹線新大阪駅～新神戸駅間において、列車を操縦中の運転士が同列車の車掌から連絡を受け、運転席を一時離れる事態が発生した。 同種の事態が生じないよう、鉄軌道事業者に対して概要を周知するとともに、所属する乗務員に対して、法令の遵守及び乗務中の執務の厳正を再徹底するよう注意喚起した。

7. 5 踏切道改良勧告の発出状況

- ・国土交通省は、鉄道事業者及び道路管理者又は鉄道事業者が正当な理由がなく地方踏切道改良計画又は国踏切道改良計画に従って踏切道の改良を実施していないと認めるときは、踏切道改良促進法第17条に基づき、当該踏切道の改良を実施すべきことを勧告することができます。
- ・令和7年度に発出された勧告はありませんでした¹。

7. 6 運輸安全マネジメント評価の実施状況

- ・国土交通省は、鉄軌道事業者に対して、経営トップや安全統括管理者等の経営管理部門が行う安全管理体制の構築・改善への取組状況について評価し、更なる輸送の安全の確保に資する改善方策等の助言を行う「運輸安全マネジメント評価」²を実施しています。
- ・令和7年度は、25の鉄軌道事業者に対して、25回の運輸安全マネジメント評価を行いました。

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

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

8 輸送の安全に関わる設備投資等に関する事項

8. 1 安全関連設備投資・修繕費の状況

—————作成でき次第公表予定—————

「安全関連設備投資・修繕費の状況」については、その作成に必要な鉄軌道事業者からの報告書の提出を毎事業年度の経過後100日以内としています。そのため、今回の公表では、安全関連設備投資・修繕費以外の部分を先行して公表することとし、今回の公表分には入っていませんが、作成でき次第公表します。

9 輸送の安全に関わる施設等に関する事項

9.1 自動列車停止装置等の整備状況

(1) 事業者区分別の自動列車停止装置等の整備状況

・事業者区分別の自動列車停止装置(ATS)等の整備状況は、下表のとおりです。

表17：自動列車停止装置等の整備状況(令和8年3月末現在)

事業者区分	営業キロ (km)	設置キロ(km)		設置率 (%)
		ATS	ATC	
JR(在来線)	16,331.8	16,037.9	293.9	100%
JR(新幹線)	3,191.8	0.0	3,191.8	100%
民鉄等	7,698.2	6,388.2	1,310.0	100%
公営	439.7	18.3	421.4	100%
大手	2,842.7	2,400.4	442.3	100%
中小	4,216.5	3,958.8	257.7	100%
新交通・モノレール	199.3	10.7	188.6	100%
合 計	27,221.8	22,426.1	4,795.7	100%

注1：この表中の数値は、次の装置の整備状況を示している。

自動列車停止装置(ATS)：列車の運転に関して、信号現示の誤認や曲線等の速度制限箇所等での速度超過があった場合に、自動的にブレーキを作動させて停止又は、安全上支障のない速度まで減速させる装置

自動列車制御装置(ATC)：列車の走行速度を自動的に制限速度以下に制御する装置

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

注3：鋼索鉄道、路面電車、無軌条電車及び貨物鉄道を除く。

注4：名古屋ガイドウェイバスを除く。

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

注6：第2種鉄道事業者を除く。

9. 2 踏切保安設備の整備状況

(1) 踏切道数の推移

- ・令和7年度に発生した踏切事故は2. 1(3)及び2. 3(1)に記述したとおりで、運転事故全体の34. 7%を、また、踏切事故による死亡者は運転事故による死亡者の30. 1%をそれぞれ占めており、踏切事故の防止は鉄道の安全確保上、極めて重要なものとなっています。
- ・踏切事故件数は、立体交差化や統廃合による踏切道数の減少や第1種踏切道への改良等の踏切保安設備の整備等により、長期的には減少傾向にあります。令和7年度は184件(対前年度比33件減)でした。
- ・これまで踏切保安設備の整備が着実に進められてきた結果、現在では踏切道の約91%が第1種踏切道となっています。また、遮断機等の設備のない第3種踏切道及び第4種踏切道は、年々減少していますが、令和7年度末においてそれぞれ552箇所及び2, 215箇所残っており、2. 3(2)に記述したとおり踏切事故が同年度中にそれぞれ2件(踏切事故全184件中1. 1%)及び18件(同9. 8%)発生しています。

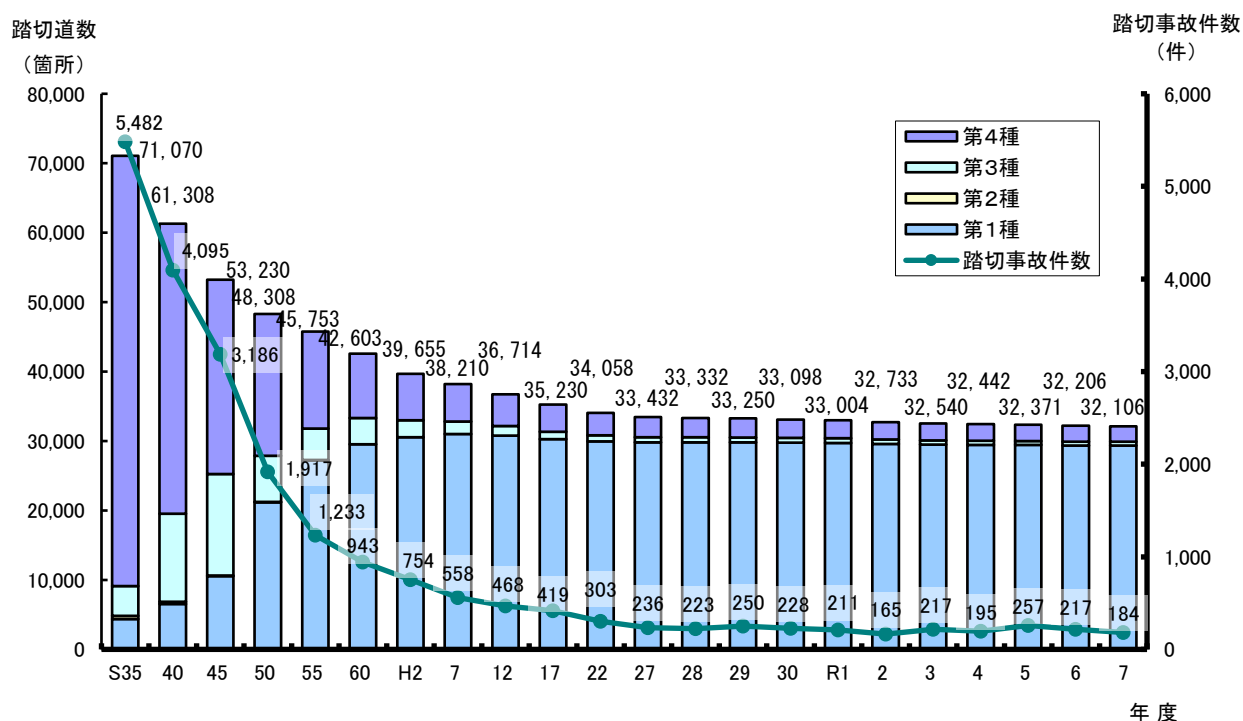


図29：踏切道数と踏切事故件数の推移

※ 横軸については、昭和35年度～平成27年度は5年間隔、それ以降は1年間隔としている。

表18：踏切道種別の踏切道数の推移

(箇所)

年 度	第 1 種	第 3 種	第 4 種	合 計
令和3年度	29,473 (91%)	612 (2%)	2,455 (7%)	32,540
令和4年度	29,442 (91%)	592 (2%)	2,408 (7%)	32,442
令和5年度	29,422 (91%)	582 (2%)	2,367 (7%)	32,371
令和6年度	29,357 (91%)	567 (2%)	2,282 (7%)	32,206
令和7年度	29,339 (91%)	552 (2%)	2,215 (7%)	32,106

注1：()内は構成比を示している。

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

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

(2) 踏切保安設備の整備等による安全対策の実績

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

表19：立体交差化等を行った踏切道数の推移

(箇所)

年 度	立 体 交 差 化	構 造 改 良	遮 断 機 ・ 警 報 機
令和3年度	22	245	31
令和4年度	25	243	17
令和5年度	22	181	19
令和6年度	38	147	14
令和7年度	18	134	23

「立 体 交 差 化」：連続立体交差化又は単独立体交差化により除却された踏切道数

「構 造 改 良」：踏切道における歩道、車道の拡幅や、歩道の設置などの整備を行った踏切道数

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

(3) 事業者区分別の踏切道数等

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

表20：事業者区分別・踏切道種別の踏切道数（令和8年3月末現在）

（箇所）

事業者区分	第1種	第3種	第4種	合 計	踏 切 支 障 報 知 装 置
JR（在来線）	17,831	329	1,092	19,252	15,450
民鉄等※1	11,114	204	1,089	12,407	8,101
大手	5,267	17	2	5,286	5,020
中小	5,847	187	1,087	7,121	3,081
路面電車	394	19	34	447	137
合 計	29,339	552	2,215	32,106	23,688

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

※1 路面電車を除く。

※2 「公営」に該当するものはない。

※3 「中小」は、準大手鉄道事業者（山陽電気鉄道）を含む。

【参考】

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

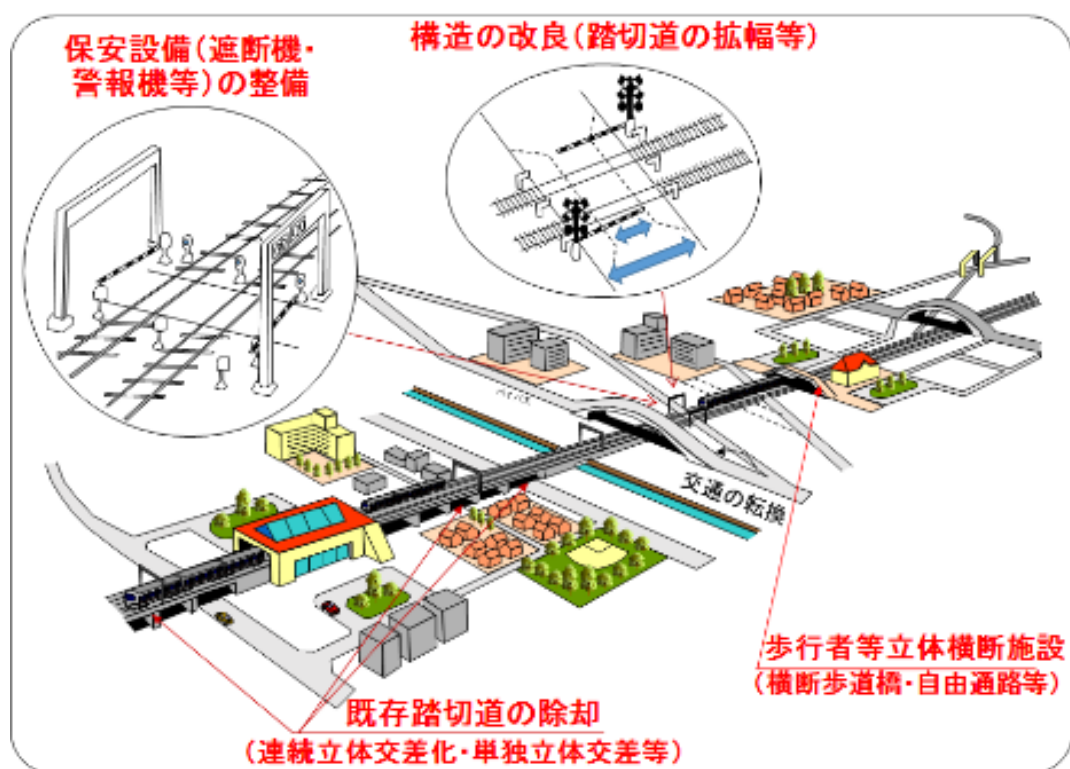


図30：踏切道の除却・改良のイメージ



図31：踏切遮断機・踏切警報機の整備