

鉄軌道輸送の安全にかかわる情報(平成26年度)

中国運輸局鉄道部

＜ポイント＞

- 中国運輸局管内（以下、「管内」という。）では、平成26年度の鉄軌道運転事故は40件発生し、対前年度9件（18.4%）減でした。また、同事故による死者数は19人で、対前年度10人（34.5%）減でした。
- 管内の鉄軌道運転事故は、昭和62年度以降減少傾向にあり、平成22年度以降は50件前後で推移しています。
- 鉄軌道運転事故のうち人身障害事故と踏切障害事故は、全体の90.0%を占めています。

はじめに

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

この情報の公表により、鉄軌道事業者の安全の確保に対する意識が高まるとともに、鉄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。

1. 鉄軌道輸送の安全にかかわる中国運輸局の取組み

国では、「第9次交通安全基本計画（平成23～27年度）」において「乗客の死者数ゼロ及び運転事故全体の死者数減少、踏切事故件数の約1割削減（平成27年度までに平成22年度と比較して）」を数値目標として、安全対策を推進しています。

管内の鉄軌道運転事故（注1）は、昭和62年度以降減少傾向にあり、平成22年度以降は50件前後で推移しています。

平成26年度の輸送の安全にかかわる主な取組みは、次のとおりです。

（注1）

「運転事故」とは、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身傷害事故及び鉄道物損事故をいいます。（詳細については、「鉄道事故等報告規則」及び「軌道事故等報告規則」をご覧ください。）

○踏切事故防止対策

中国運輸局では、平成22年以降、鉄道事業者等関係者と協同して「踏切事故防止キャンペーン（11月1日～10日）」を展開しています。

平成26年度においては、同キャンペーン期間中に管内の幼稚園等（2箇所）に出向き、園児を対象とした踏切事故防止の紙芝居等による勉強会を実施しました。

また、踏切道において通行者等へのリーフレットの配付及び高齢者向けの踏切事故防止のチラシを配付して、踏切事故防止の呼びかけを実施しました。

このほか、今後の事故防止の参考とするために、必要に応じ踏切事故が発生した踏切道において交通安全運動等の機会をとらえて、事故原因や周辺の交通環境等の調査を実施しました。

○事故防止会議等の取り組み

平成26年7月、管内鉄軌道事業者の安全管理部門責任者による「鉄軌道保安連絡会議」を開催し、鉄軌道事業者各社の安全に関する取組み（リスクアセスメント等）について意見交換しました。

2. 運転事故に関する事項

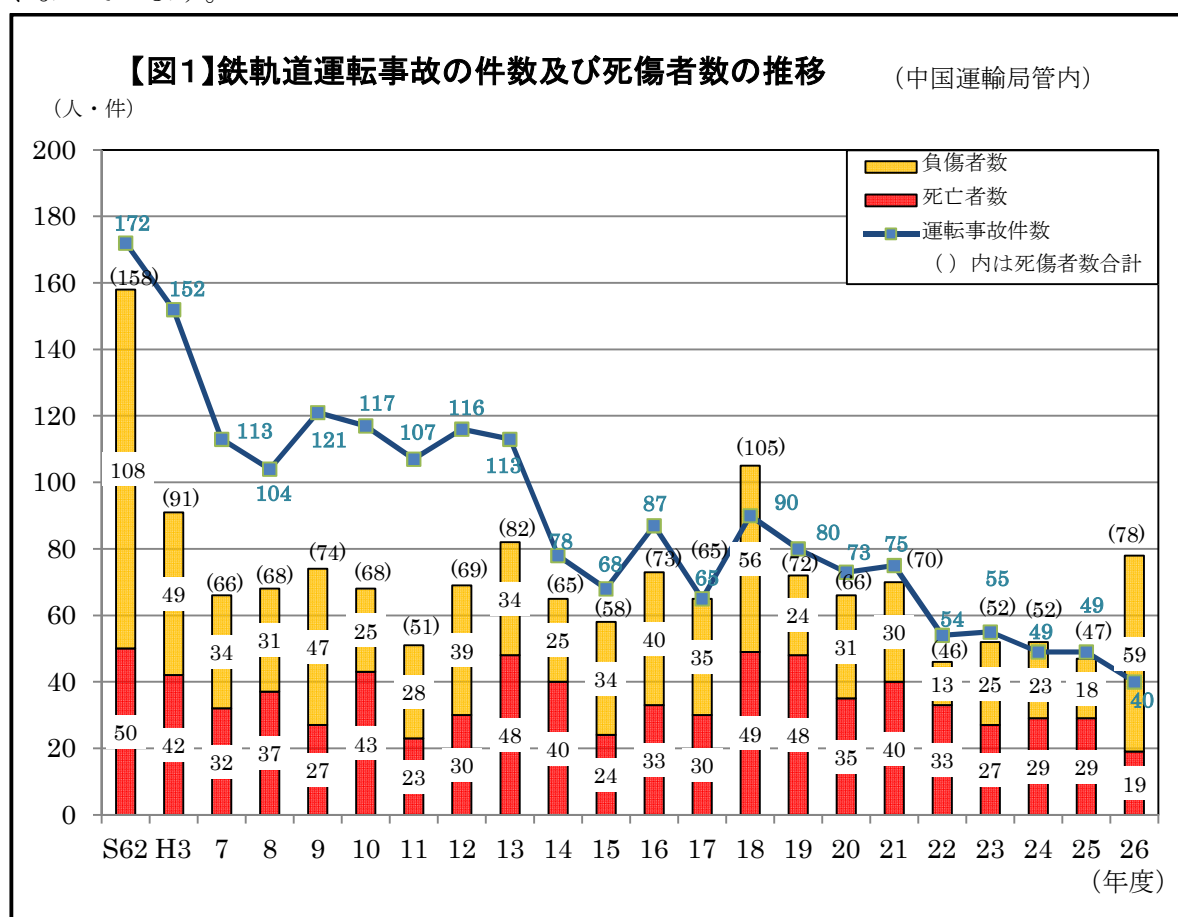
(1) 鉄軌道における運転事故の発生状況

○鉄軌道運転事故件数及び死傷者数の推移

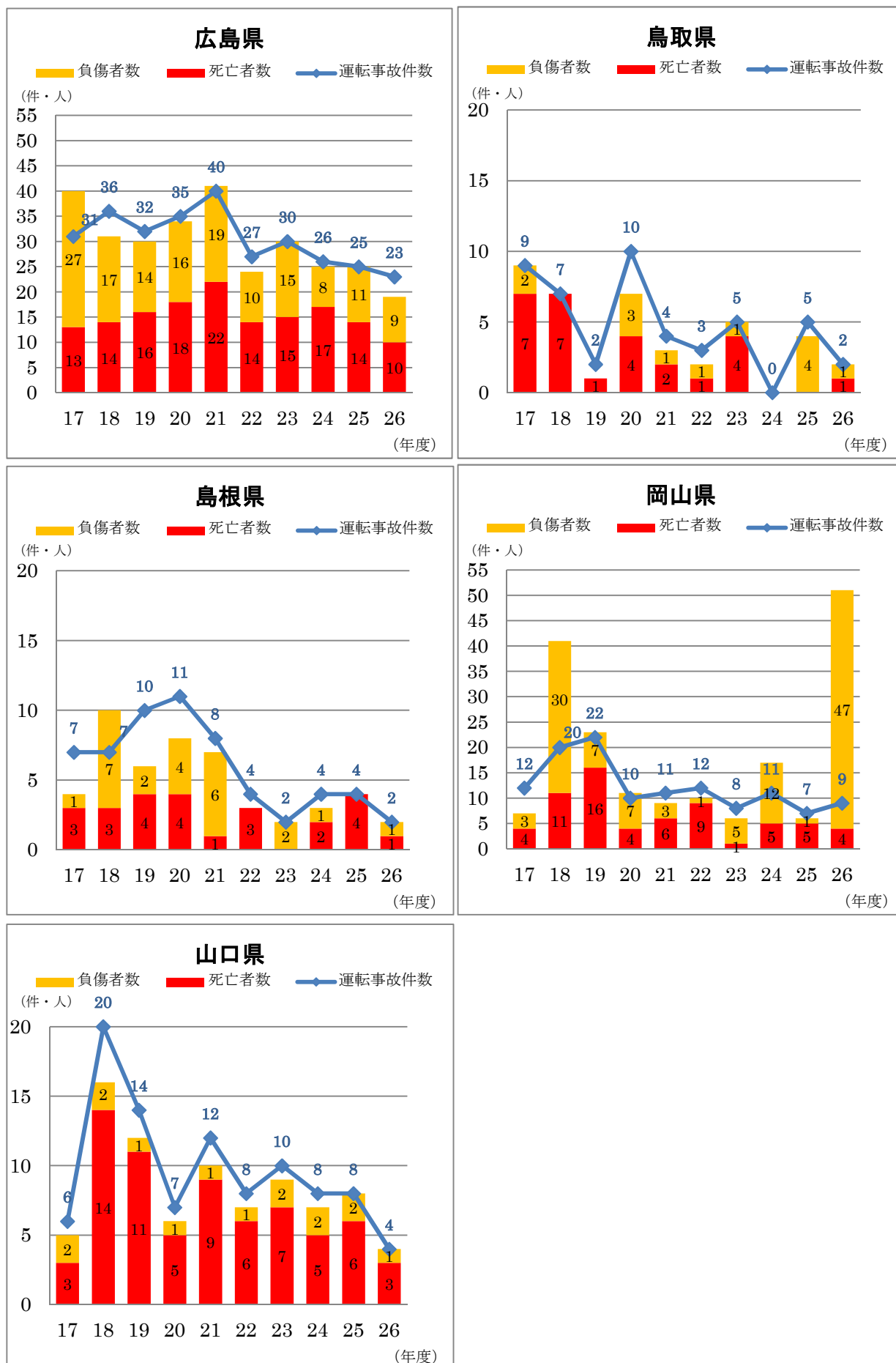
平成26年度に発生した鉄軌道運転事故は40件で、対前年度9件（18.4%）減でした。同事故件数は、昭和62年度以降は対前年度比で多少の増減はあるものの、長期的には減少傾向にあります。

また、平成26年度の鉄軌道運転事故による死亡者数は19人で、対前年度10人（34.5%）減でした。

なお、死傷者数については、平成18年度はJR西日本津山線における列車脱線事故、また平成26年度はJR西日本山陽線における踏切事故の発生に伴い多数の負傷者が生じたため、多くなっています。

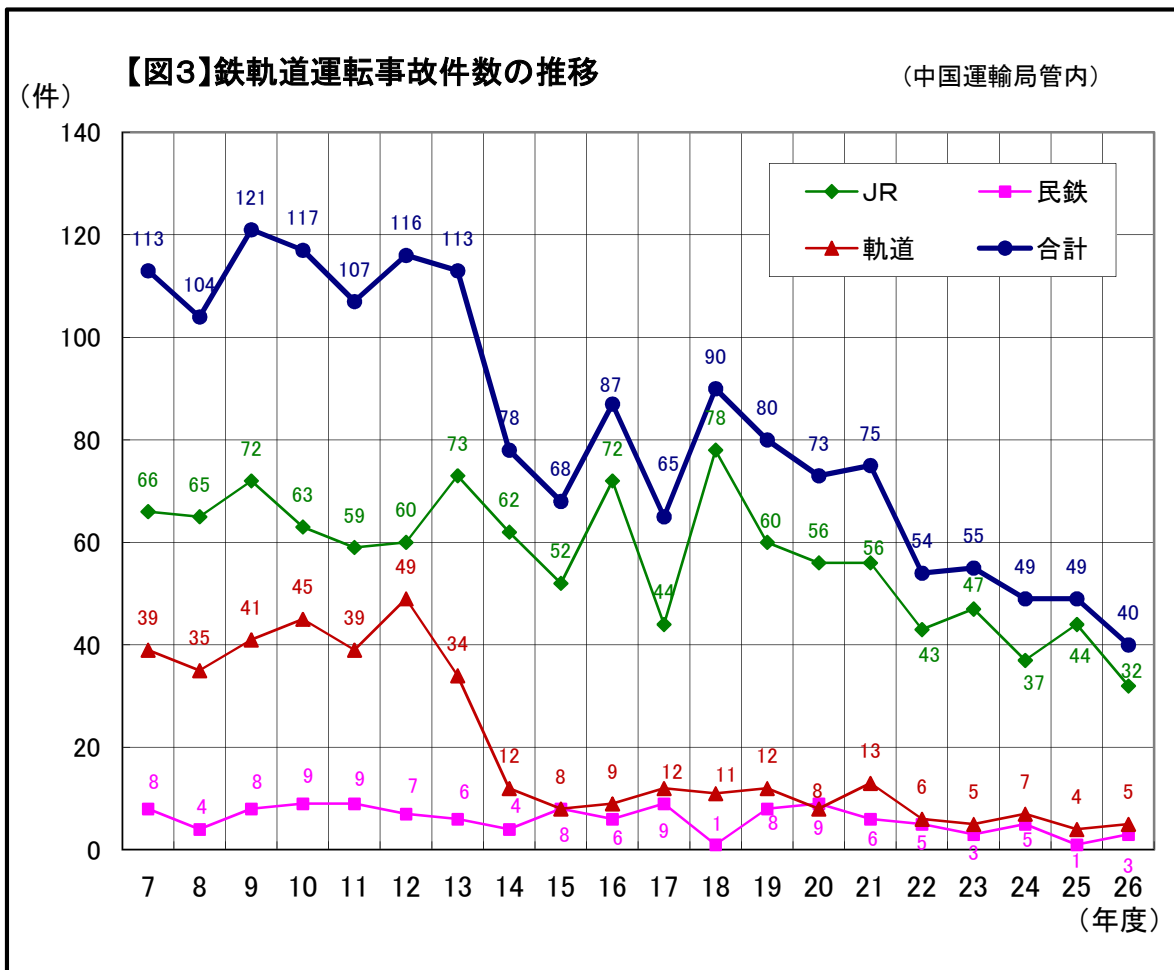


【図2】各県における鉄軌道運転事故の件数及び死傷者数の推移



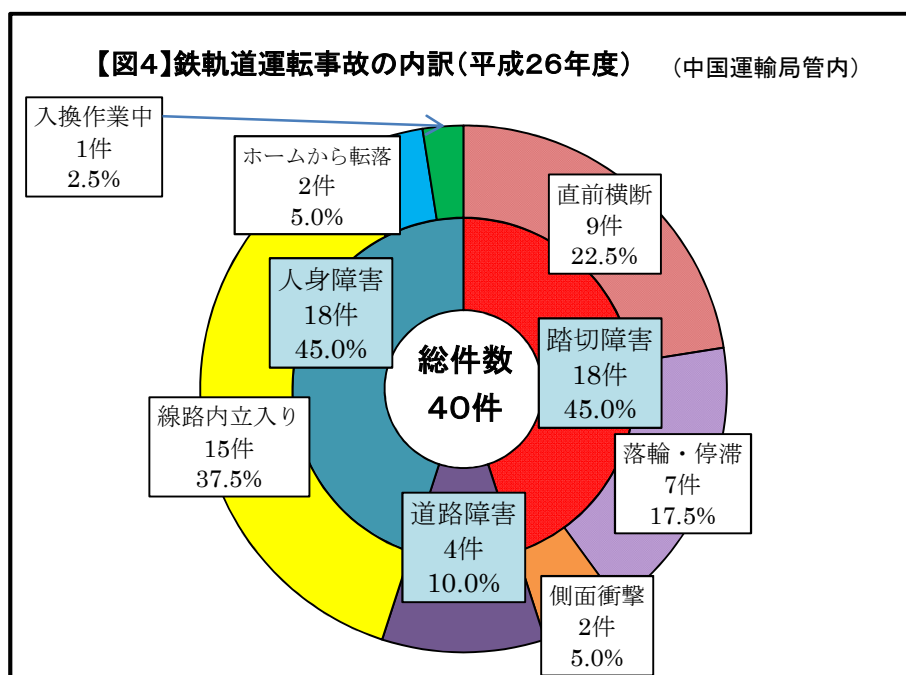
○鉄軌道運転事故件数の推移

平成26年度は、前年度と比較して、JRは32件で12件(27.3%)の減少、民鉄は3件で2件(200.0%)の増加、軌道は5件で1件(25.0%)の増加でした。



○鉄軌道運転事故件数の内訳

平成26年度に発生した鉄軌道運転事故の内訳は、線路内立入りやホームから転落による人身障害事故は18件(45.0%)、踏切道における列車と自動車、歩行者等との衝突などの踏切事故(注2)は18件(45.0%)で、両方で事故全体の90.0%を占めています。



また、路面電車と自動車の道路上での接触などの道路障害事故は4件となっています。

人身障害事故18件のうち15件が線路内立入りで人身障害事故原因の83.3%を占めているほか、踏切事故18件のうち9件が自動車や歩行者の直前横断で踏切事故原因の50.0%を占めています。

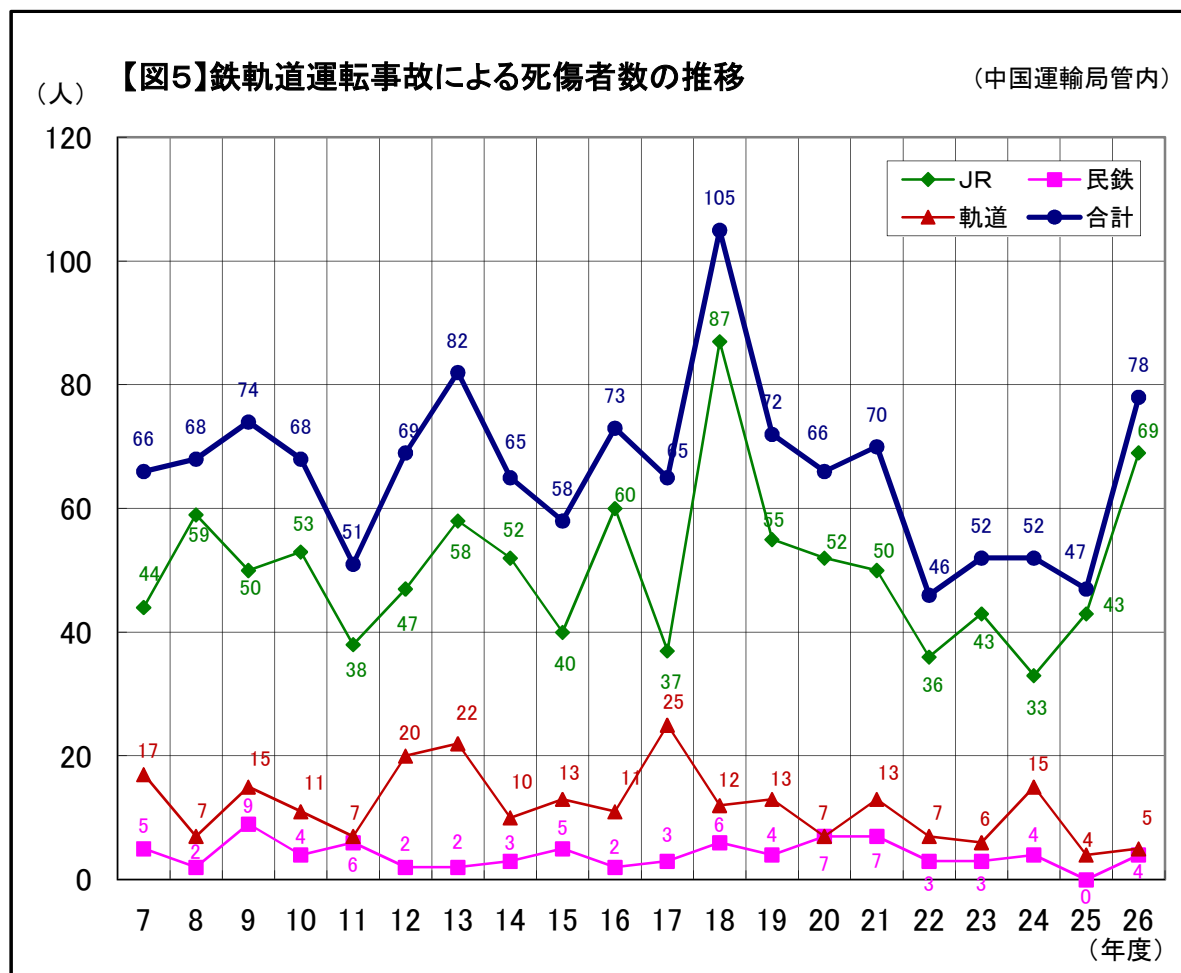
(注2)

踏切道における列車と自動車の衝突であっても、それが列車衝突事故、列車脱線事故又は列車火災事故に至った運転事故は、踏切障害事故ではなく列車衝突事故等に分類されます。「踏切事故」は、このような踏切障害に伴う列車衝突事故等及び踏切障害事故の総称です。

○鉄軌道運転事故による死傷者数の推移

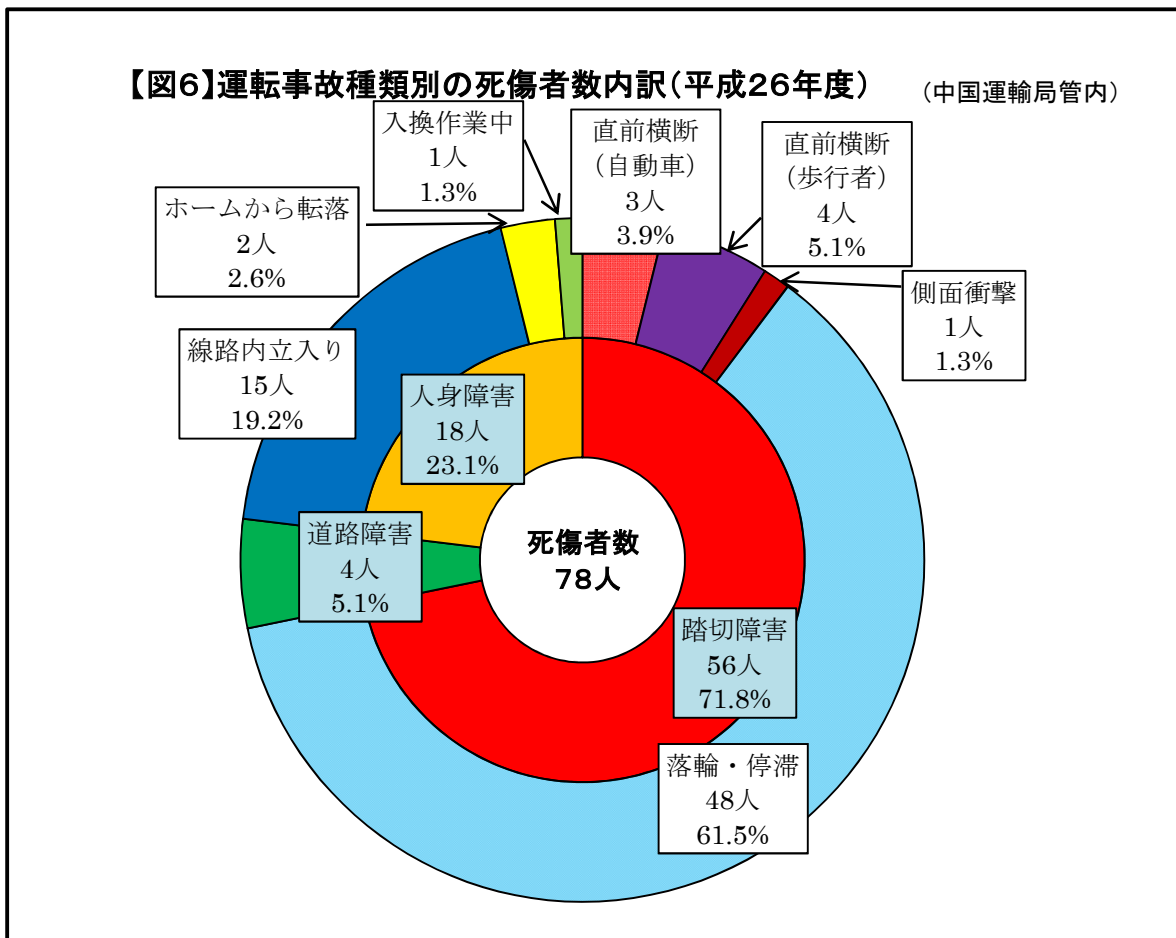
平成26年度に発生した鉄軌道運転事故による死傷者数は78人で、対前年度31人(66.0%)増でした。

その内訳は、JRは69人で26人(53.5%)増、民鉄は4人で4人増、軌道は5人で1人(25.0%)増でした。



○運転事故種類別の死傷者数の内訳

平成26年度の運転事故による死傷者の内訳は、人身障害事故によるものは18人（23.1%）で対前年度10人減、踏切事故によるものは56人（71.8%）で対前年度40人増、道路障害事故によるものは4人（5.1%）で対前年度1人増となっています。

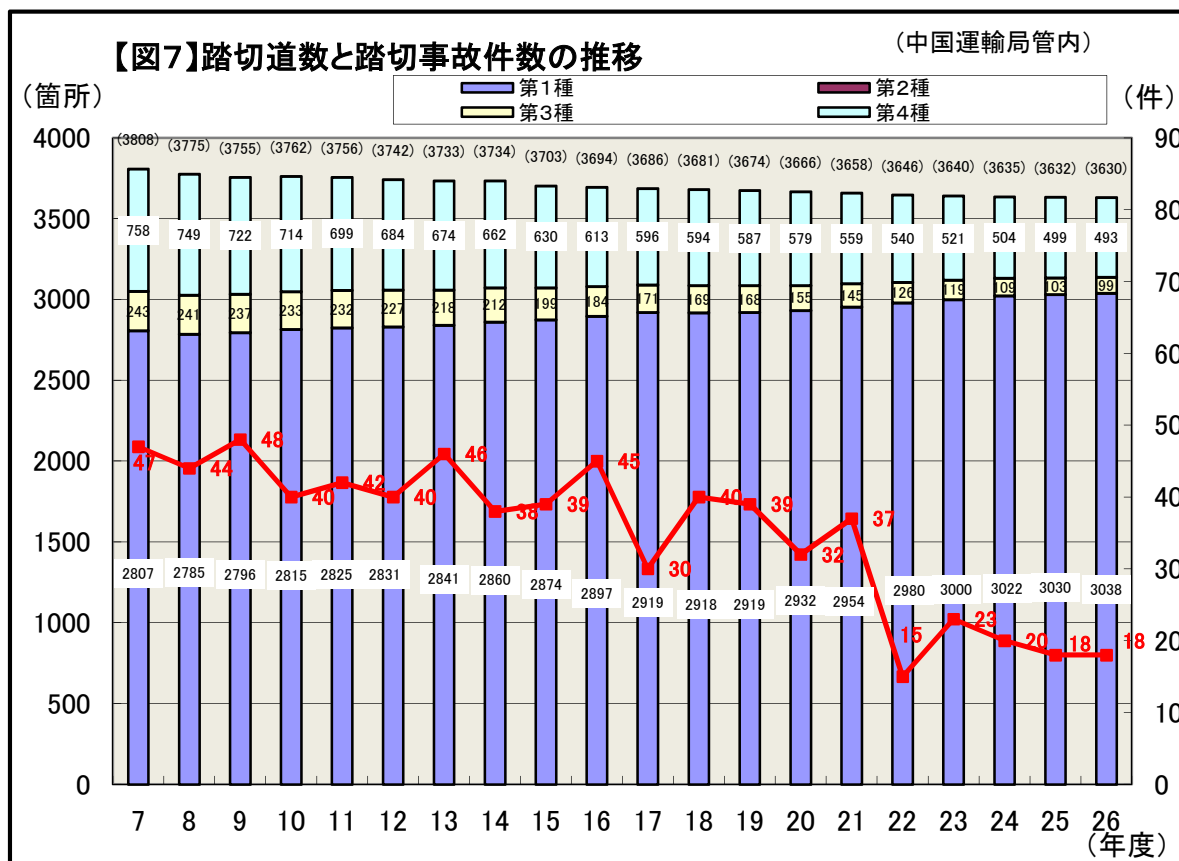


(2)踏切事故の発生状況

平成26年度に発生した踏切事故は18件で、その踏切種別(注3)別の内訳は、第1種踏切道14件(77.8%)、第3種踏切道1件(5.6%)、第4種踏切道3件(16.7%)となっています。

また、衝撃物別の内訳は、自動車11件(61.1%)、歩行者4件(22.2%)、自転車などの軽車両1件(5.6%)、二輪・原付2件(11.1%)となっています。

踏切事故にかかわった人の年齢構成別の内訳は、20歳未満2人(11.1%)、20~44歳3人(16.7%)、45~64歳3人(16.7%)、65歳以上10人(55.6%)となっています。



(注3)

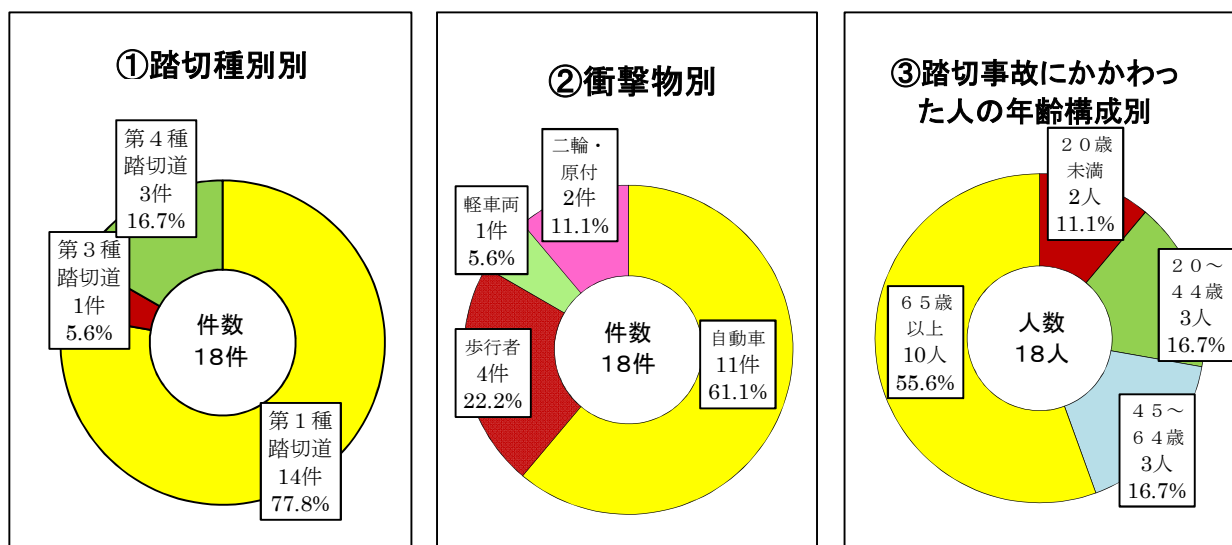
第1種踏切道：自動踏切遮断機を設置するか又は踏切保安係を配置して、踏切道を通ずるすべての列車又は車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断する踏切道

第2種踏切道：踏切保安係を配置して、踏切道を通ず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（中国運輸局管内に同踏切道は有りません。）

第3種踏切道：警報機が設置されているが、遮断機が設置されていない踏切道

第4種踏切道：遮断機も警報機も設置されていない踏切道

【図8】踏切種別別、衝撃物別、踏切事故に係わった人の年齢構成別の踏切事故件数等(平成26年度)

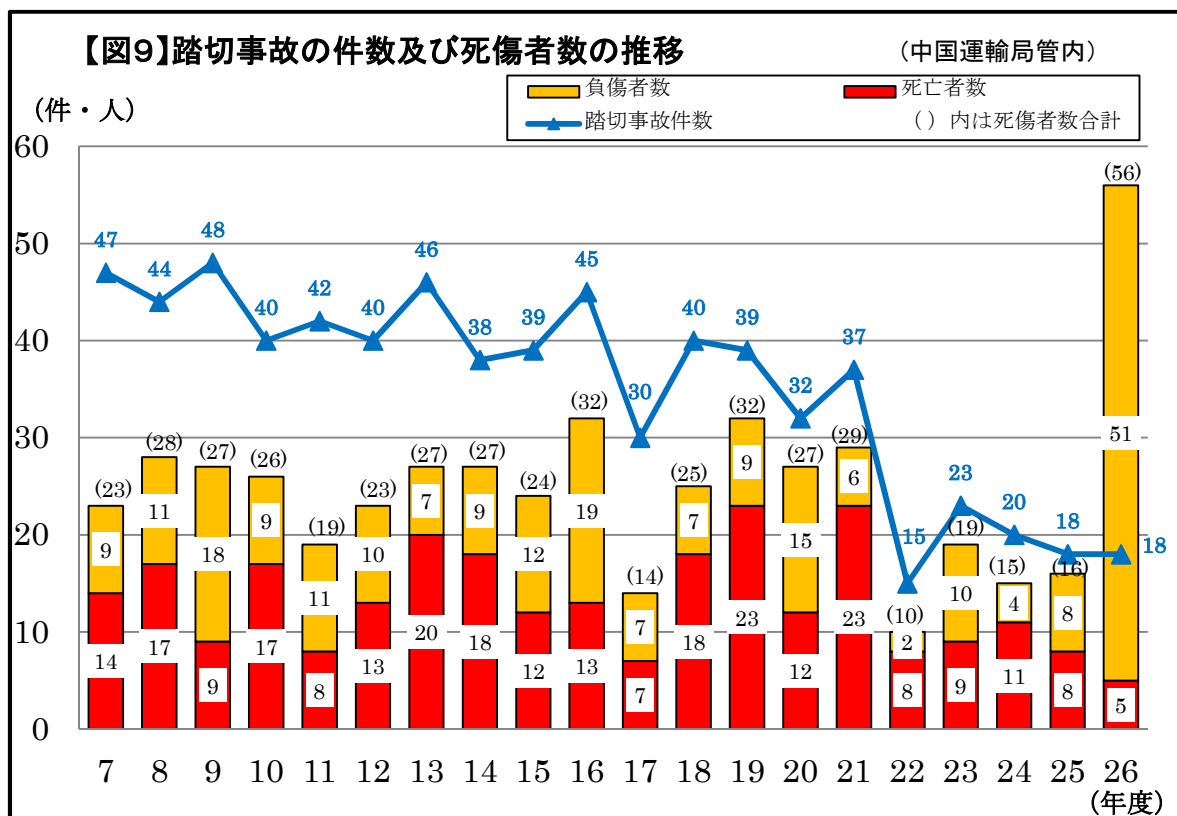


○踏切事故件数及び死傷者数の推移

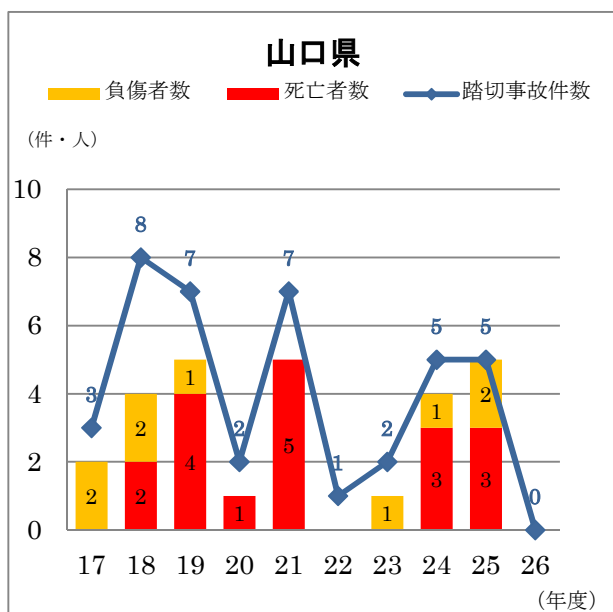
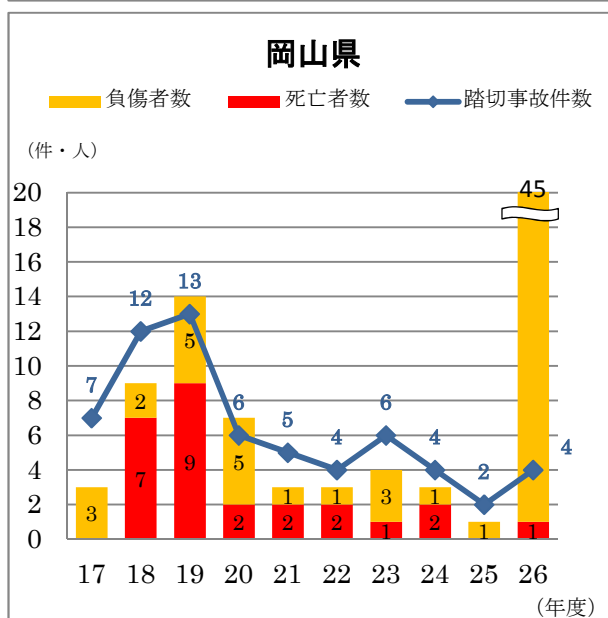
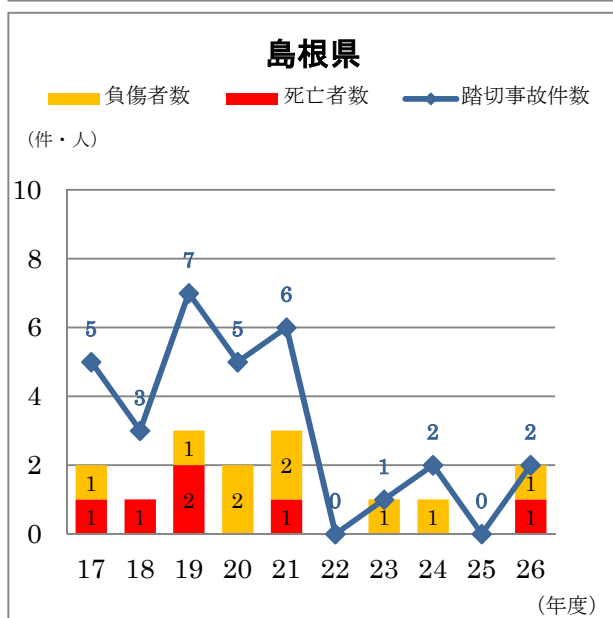
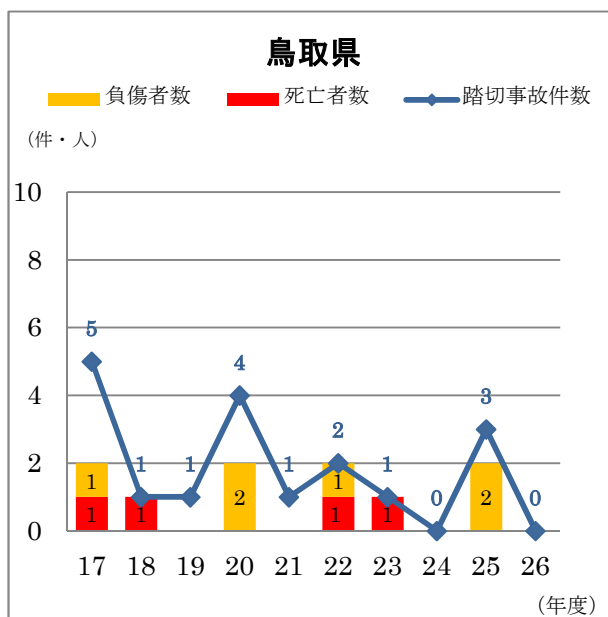
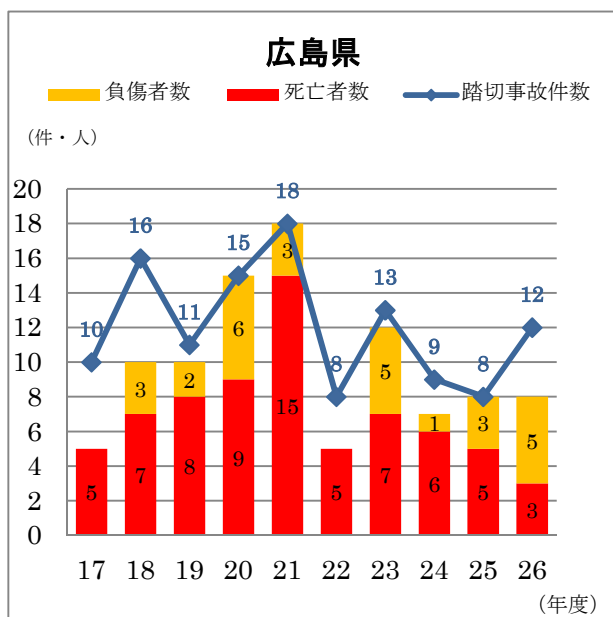
平成26年度に発生した踏切事故は18件ですが、対前年度で増減はありませんでした。同事故件数は、平成7年度以降は対前年度比で多少の増減はあるものの、長期的には減少傾向にあります。

また、平成26年度の踏切事故による死亡者数は5人で、対前年度3人(37.5%)減でした。

なお、平成26年度の死傷者数は、JR西日本山陽線における踏切事故の発生に伴い多数の負傷者が生じたため、多くなっています。



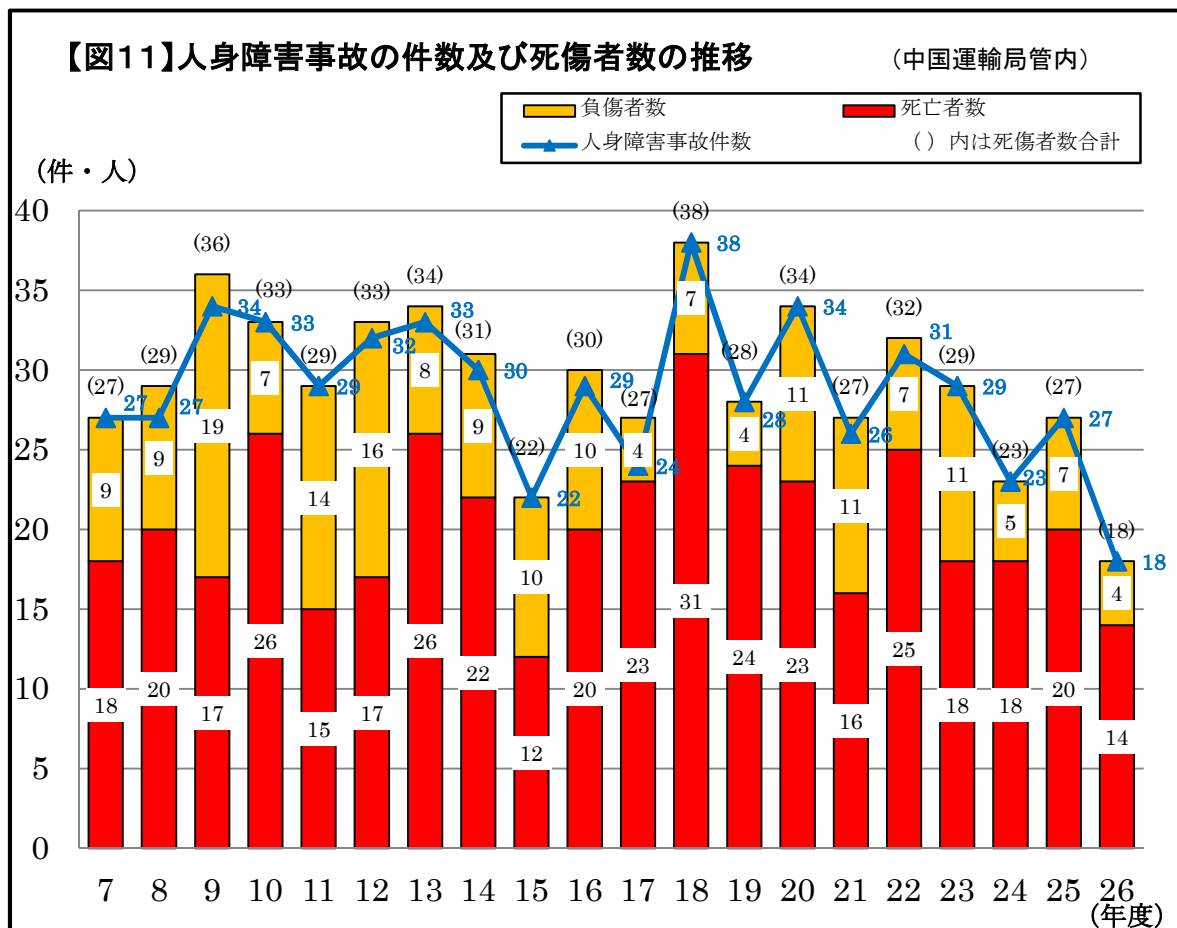
【図10】各県における踏切事故の件数及び死傷者数の推移



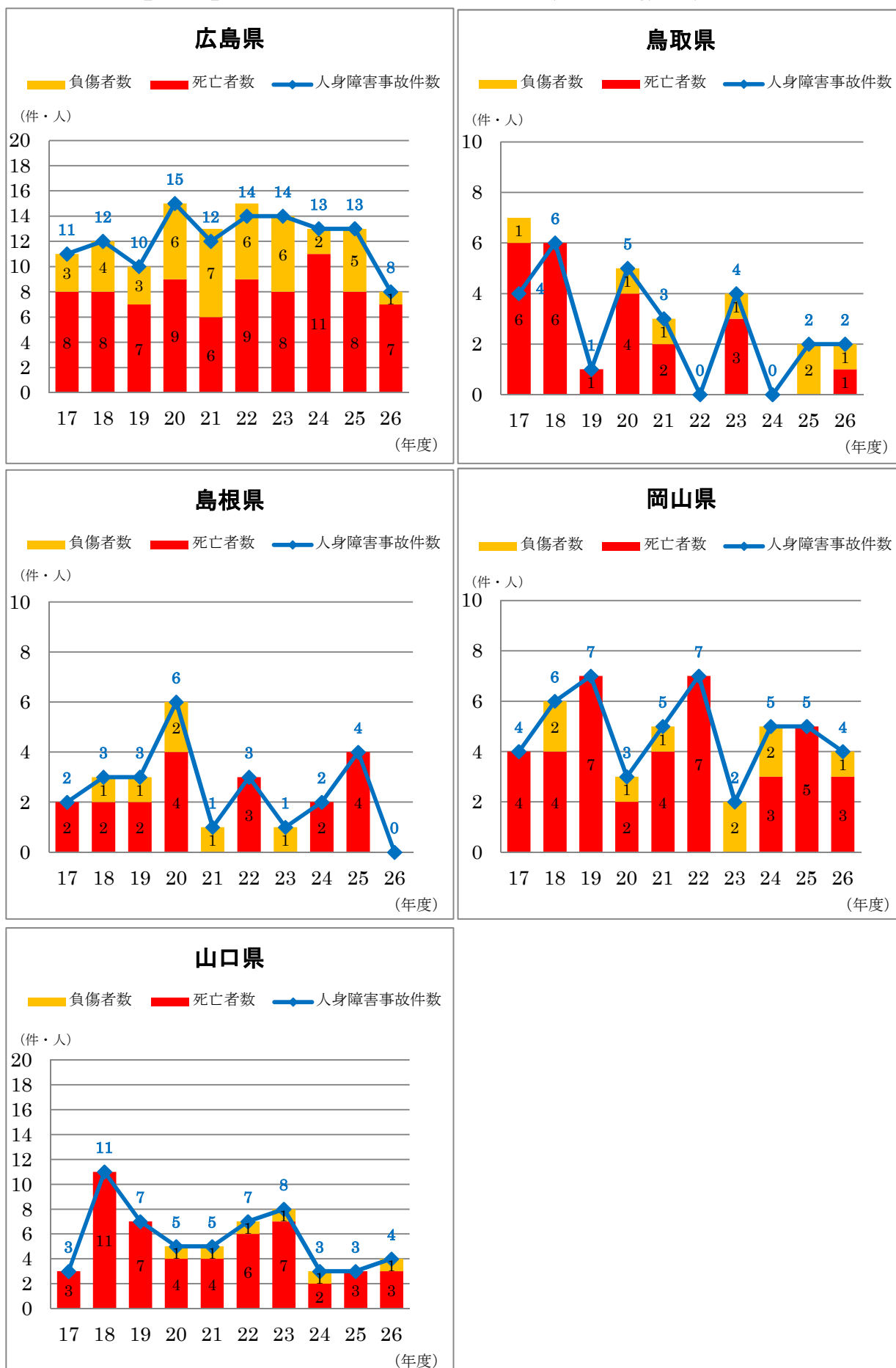
(3)人身障害事故の発生状況

平成26年度に発生した人身障害事故は18件で、対前年度9件（33.3%）減でした。同事故件数は、平成7年度以降は対前年度比で多少の増減はあるものの、長期的には減少傾向にあります。

また、平成26年度の人身障害事故による死者数は14人で、対前年度6人（30.0%）減でした。

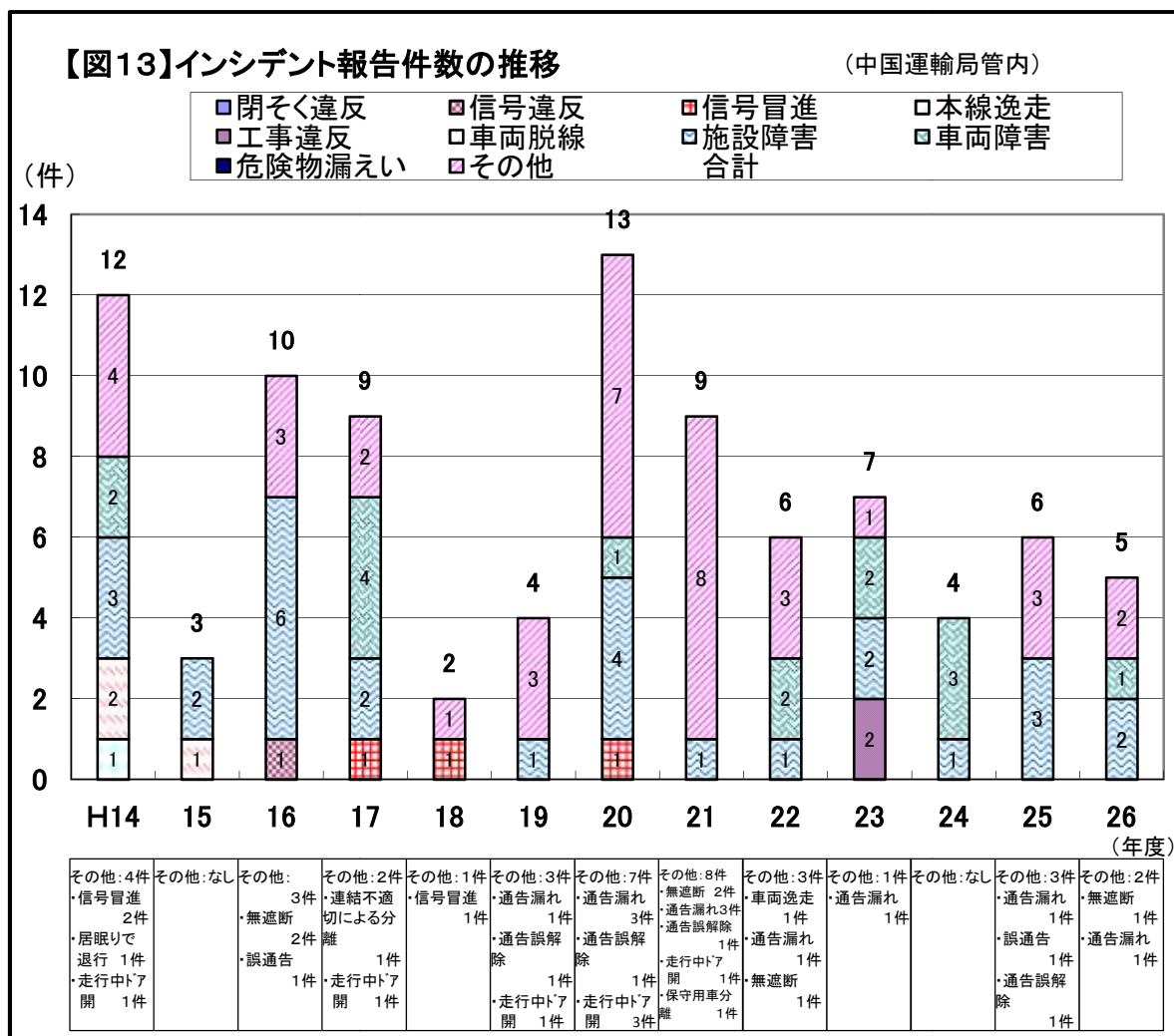


【図12】各県における人身障害事故の件数及び死傷者数の推移



(4) インシデント(注4)の発生状況

平成26年度に発生したインシデントは5件で、前年度より2件減少しました。その内訳は、施設障害(2件)、車両障害(1件)、その他(2件)でした。



(注4)

「インシデント」とは、鉄道・軌道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態をいいます。

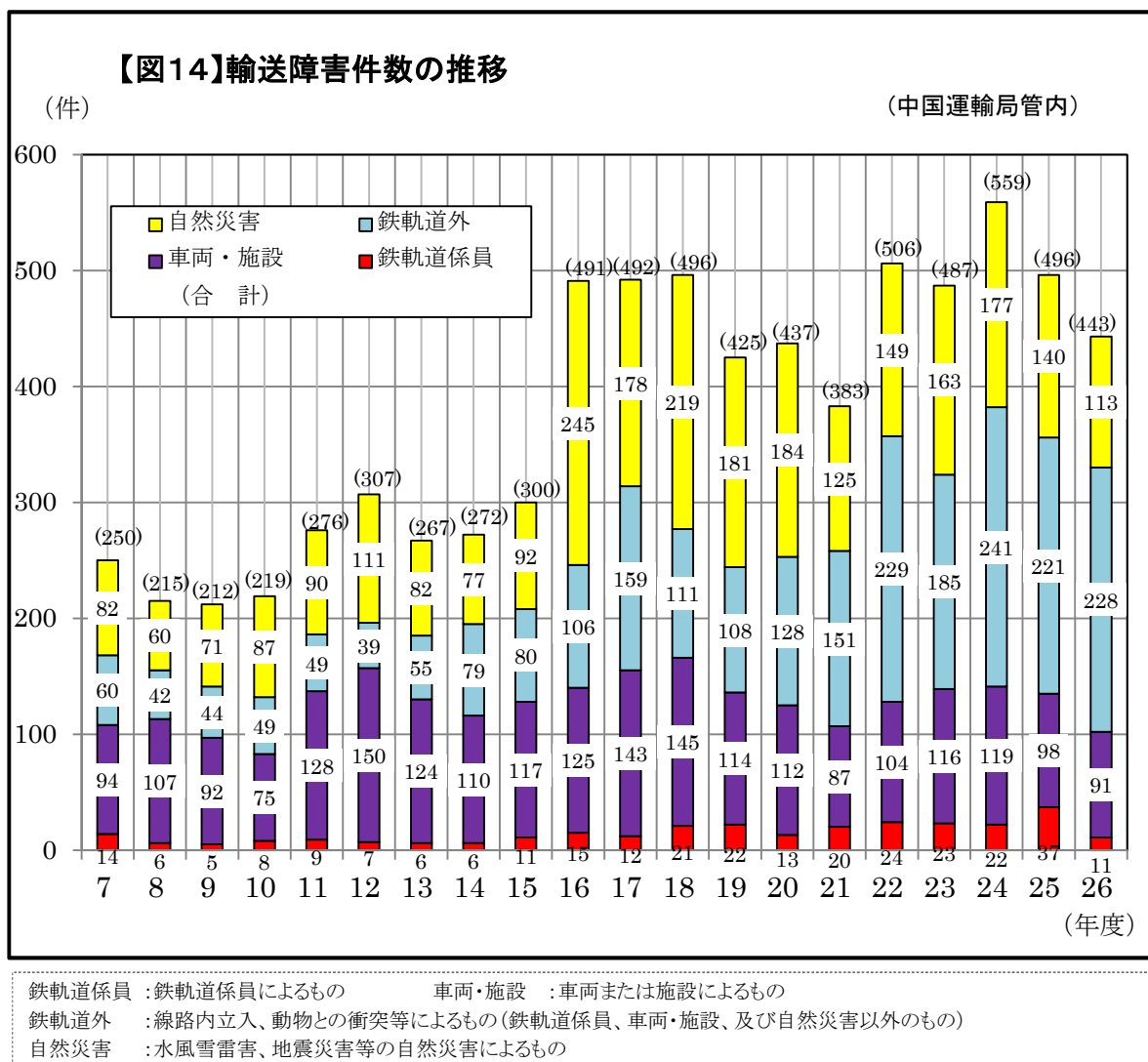
また、インシデントの情報を広く共有することが運転事故の防止に有効であることから、平成13年10月から鉄軌道事業者は国へインシデントを報告し、国から全国の鉄軌道事業者へ情報提供されています。

(5) 輸送障害(注5)の発生状況

平成26年度に発生した輸送障害は443件で、対前年度53件(10.7%)減でした。その内訳は、鉄軌道係員の取扱い誤りや車両・施設の故障等による部内原因は102件で、対前年度33件(24.4%)減でした。

公衆の線路内立入り、列車と動物の衝撃等による鉄軌道外原因は228件で、対前年度7件(3.2%)増でした。そのうち、動物によるものが93件で同46件(97.9%)増でした。

地震や風水害等による自然災害原因は113件で、対前年度27件(19.3%)減でした。その内訳は、水害によるものは46件で同5件(9.8%)減、倒木によるものは11件で同1件(8.3%)減、雪害によるものは10件で同2件(20.0%)増、落石によるものは2件で同4件(66.7%)減でした。



(注5)

「輸送障害」とは、鉄軌道による輸送に障害を生じた事態(運転を休止したもの又は旅客列車(車両)にあっては30分(旅客列車(車両)以外にあっては1時間)以上遅延を生じたもの)であって、鉄軌道運転事故以外のものをいいます。

3. 輸送の安全にかかわる行政指導等に関する事項

平成26年度における輸送の安全にかかわる行政指導等を次のとおり行いました。

- ・保安監査については、6事業者に対して計画的な保安監査を行いました。このうち5事業者に対し、文書による行政指導を行いました。主な行政指導は、施設及び車両の保守管理や乗務員の資質管理に関する違反に対するものでした。
- ・このほか、運輸安全マネジメント評価を3事業者に対し実施しました。

4. 輸送の安全にかかわる設備投資等に関する事項(JR西日本、JR貨物を除く)

鉄軌道事業においては、輸送の安全の確保に加え、サービスの向上のため設備の保守、更新などを行う必要があります。

鉄道事業等報告規則に基づき提出される事業報告書を参考に、平成26年度に管内の鉄軌道事業者が行った安全関連設備投資などを集計したところ、事業者全体で約24億円で対前年度約2億円減、鉄軌道事業営業収入(約153億円)に対する比率は約16%を占めています。

安全関連設備投資の主なものは、まくら木更換等の軌道強化、列車集中制御装置等の運行管理システム更新、電車線路設備の整備等となっています。

表：安全関連設備投資・修繕費の状況(平成26年度) (千円)

| | 鉄道事業 設備投資 ① | 安全関連 設備投資 ② | 施設・車両 の修繕費 ③ | 鉄道事業 営業収入 ④ | 鉄道事業 固定資産 ⑤ | 安全投資 比率 ②/④ | 修繕費 比率 ③/⑤ |
|-----------------------|-------------------|-------------------|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| 投資額・ 修繕費 (事業者計) | 5,560,865 | 2,430,183 | 2,566,441 | 15,315,310 | 49,634,179 | 15.9% | 5.2% |

5. 輸送の安全にかかわる施設等に関する事項

平成26年度における管内の踏切道数は、3,630カ所で、前年度より2カ所減少しました。また、踏切保安設備の整備状況は、9箇所の踏切道に遮断機や警報機が設置されました。そのため、遮断機や警報機が設置されている第1種踏切道が3,038カ所で前年度より8カ所増加し、全体の83.7%となっています。

警報機のみが設置されている第3種踏切道は99カ所で全体の2.7%、警報装置も遮断機もない第4種踏切道は493カ所で全体の13.6%となっています。(図7参照)

用語の説明

| 用語 | 説明 |
|--------------------|---|
| 運 転 事 故 | 列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいう。 |
| 列車衝突事故 | 列車が他の列車又は車両と衝突し、又は接触した事故。本文中では、軌道における車両衝突事故を含む。 |
| 列車脱線事故 | 列車が脱線した事故。本文中では、軌道における車両脱線事故を含む。 |
| 列車火災事故 | 列車に火災が生じた事故。本文中では、軌道における車両火災事故を含む。 |
| 踏切障害事故 | 踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故。 |
| 道路障害事故 | 踏切道以外の道路において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故。 |
| 鉄 道 人 身 障 害 事 故 | 列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故。（上記の5種類の事故に伴うものを除く。） |
| 鉄道物損事故 | 列車又は車両の運転により500万円以上の物損を生じた事故。（上記の6種類の事故に伴うものを除く。） |
| 列 車 事 故 | 列車衝突事故（軌道における車両衝突事故を含む。）、列車脱線事故（軌道における車両脱線事故を含む。）及び列車火災事故（軌道における車両火災事故を含む。）をいう。 |
| 踏 切 事 故 | 踏切障害に伴う列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故並びに踏切障害事故をいう。 |
| 輸 送 障 害 | 鉄道による輸送に障害を生じた事態（列車の運転を休止したもの又は旅客列車にあっては30分（旅客列車以外にあっては1時間）以上遅延を生じたもの）であって、鉄道運転事故以外のもの。 |
| インシデント | 鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態。（例えば、踏切の遮断機が作動しない、列車走行中に客室の乗降用扉が開くなどの事態。いわゆるヒヤリ・ハットのような軽微なものは含まない。） |
| 閉そく違反 | インシデントの分類のひとつ。閉そくの取扱いを完了しないうちに、当該閉そく区間を運転する目的で列車が走行した事態。 |
| 信 号 違 反 | インシデントの分類のひとつ。列車の進路に支障があるにもかかわらず、当該列車に進行を指示する信号が現示された事態又は列車に進行を指示する信号を現示中に当該列車の進路が支障された事態。 |
| 信 号 冒 進 | インシデントの分類のひとつ。列車が停止信号を冒進し、当該列車が本線における他の列車又は車両の進路を支障した事態。 |
| 本 線 逸 走 | インシデントの分類のひとつ。列車又は車両が停車場間の本線を逸走した事態。 |
| 工 事 違 反 | インシデントの分類のひとつ。列車の運転を停止して行うべき工事又は保守の作業中に、列車が当該作業をしている区間を走行した事態。 |

| 用語 | 説明 |
|--------|---|
| 車両脱線 | インシデントの分類のひとつ。車両が脱線した事態であって次に掲げるもの。 イ 本線において車両が脱線したもの ロ 側線において車両が脱線し、本線を支障したもの ハ 側線において車両が脱線したものであって、側線に特有の施設又は取扱い以外に原因があると認められるもの |
| 施設障害 | インシデントの分類のひとつ。鉄道線路、運転保安設備等に列車の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態。 |
| 車両障害 | インシデントの分類のひとつ。車両の走行装置、ブレーキ装置、電気装置、連結装置、運転保安設備等に列車の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態。 |
| 危険物漏えい | インシデントの分類のひとつ。列車又は車両から危険品、火薬類等が著しく漏えいした事態。 |
| 保安監査 | 鉄道事業等監査規則（昭和62年3月2日運輸省令第12号）に基づき、輸送の安全を確保するための取組が適切であるかどうか、施設及び車両の管理及び保守並びに運転取扱いが適切であるかどうか等について行う監査をいう。 |
| 第1種踏切道 | 自動踏切遮断機を設置するか又は踏切保安係を配置して、踏切道を通ずるすべての列車又は車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断する踏切道（終発の列車から始発の列車までの時間内に踏切道を通ずる車両に対し、遮断しない場合があるものを含む。） |
| 第2種踏切道 | 踏切保安係を配置して、踏切道を通ず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（現在設置されているものはない。） |
| 第3種踏切道 | 警報機が設置されているが、遮断機が設置されていない踏切道 |
| 第4種踏切道 | 遮断機も警報機も設置されていない踏切道 |

注）詳細については、事故種類等に関しては「鉄道事故等報告規則」、「軌道事故等報告規則」を、踏切道の種別に関しては「鉄道事業等報告規則」（第9号表の備考）を、それぞれ御覧ください。