

鉄軌道輸送の安全にかかわる情報(平成 23 年度)

中国運輸局鉄道部

<ポイント>

- 平成 23 年度の鉄軌道運転事故は 55 件発生し、前年度より 1 件 (1.9%) 増加しました。また、死者数は 27 人で前年度より 6 人 (18.2%) 減少しました。
- 鉄軌道運転事故のうち人身障害事故と踏切障害事故が全体の 94.5%となっています。特に、踏切障害事故の原因は、直前横断が 60.9%と高くなっています。

はじめに

本報告は、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」において、国及び鉄軌道事業者に対して輸送の安全にかかわる情報の公表等が義務付けられたことを受け、平成 23 年度の中国運輸局管内の鉄軌道輸送の安全にかかわる情報を公表するものです。

この情報の公表により、鉄軌道事業者自らの安全の確保に対する意識が高まるとともに、利用者や沿線住民等の鉄軌道輸送の安全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。

中国運輸局管内においては、過去 10 年間、鉄軌道の運転事故 (注 1) による乗客の死者は発生しておらず、鉄軌道運転事故も長期的には減少傾向にあります。

平成 23 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。

○踏切事故防止対策

中国運輸局では、平成 2 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 23 年度においては、同キャンペーン期間中に管内の鉄道沿線の幼稚園等 7 箇所に出向き、園児を対象とした踏切事故防止の紙芝居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。

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

○ホームの安全対策

利用客がホームから転落した場合の安全対策として、列車の速度が高く、運転本数の

多い線区のホームについては、非常停止押しボタンの設置を推進しています。平成 23 年度には新たに 9 駅において非常停止押しボタンが設置されました。これまでに管内全体で 95 駅に設置されています。

〈平成 23 年度非常停止押しボタン新設駅〉

山陽線：高島駅、大門駅、西阿知駅、金光駅、瀬戸駅、廿日市駅、長府駅

伯備線：備中高梁駅 可部線：下祇園駅 (計 9 駅)

○重大な事故を契機とした安全対策

平成 17 年 4 月に発生した J R 西日本福知山線列車脱線事故等を契機として、平成 18 年度に「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」の一部改正により新たに 4 項目のハード対策（曲線部等における速度制限機能付き自動列車停止装置（A T S）等・運転士異常時列車停止装置・運転状況記録装置・発報信号設備の自動給電設備の装備）、1 項目のソフト対策（飲酒や薬物の使用運転の禁止）の徹底が図られています。

また、平成 17 年 12 月に発生した J R 東日本羽越線列車脱線事故を受け、強風対策についてもソフト・ハードの両面から検討を進め、風速計の設置や、防災気象情報の早期の収集等有効活用が図られるよう、引き続き事業者の指導を実施しています。

○事故防止会議等の取り組み

平成 23 年 6 月には管内の全鉄軌道事業者の安全管理部門の責任者による「鉄軌道保安連絡会議」を開催し、地震・津波に関する基本的な知識を深めるとともに、津波発生時の対応について検討しました。

(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。)

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

○重大事故等

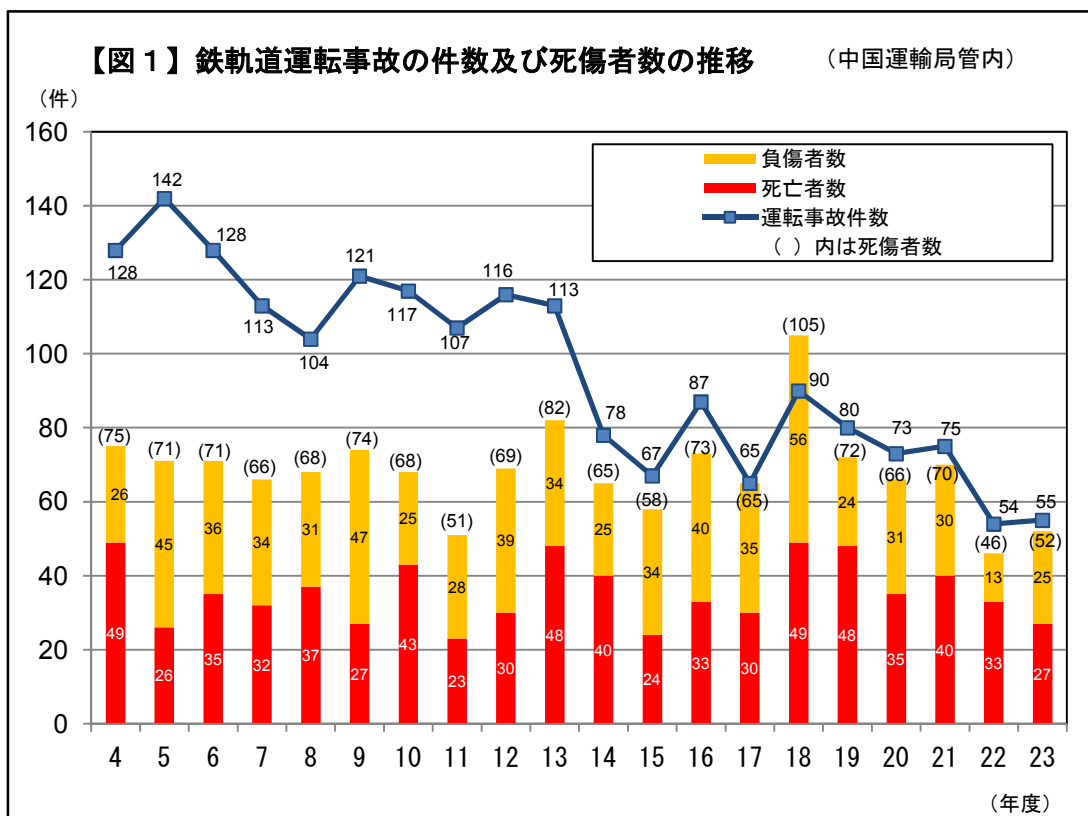
平成 23 年度の鉄軌道運転事故のうち重大事故（死傷 10 人以上又は脱線車両 10 両以上）の発生はなく、また、乗客の死亡事故もありませんでした。

○鉄軌道運転事故件数及び死傷者数の推移

鉄軌道運転事故件数は、平成 23 年度は 55 件発生し対前年度 1 件増となりましたが、同事故件数は、平成 18 年度以降は対前年度比で多少の増減はあるものの、減少傾向にあります。

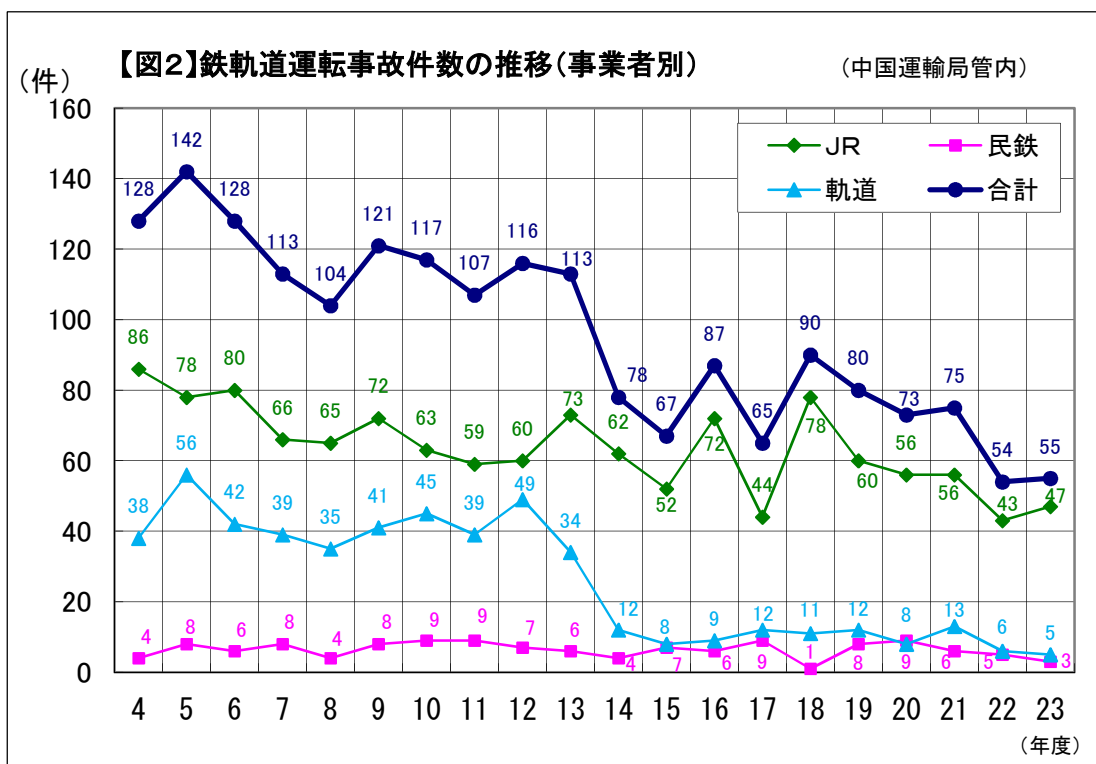
また、死亡者数は 27 人で対前年度 6 人（18.2%）減少したものの、死傷者数は 52 人で対前年度 6 人（13.0%）増加となっています。

なお、平成 18 年度の死傷者数は、J R 西日本津山線において列車脱線事故があったため、多くなっています。



○鉄軌道運転事故の事業者別内訳

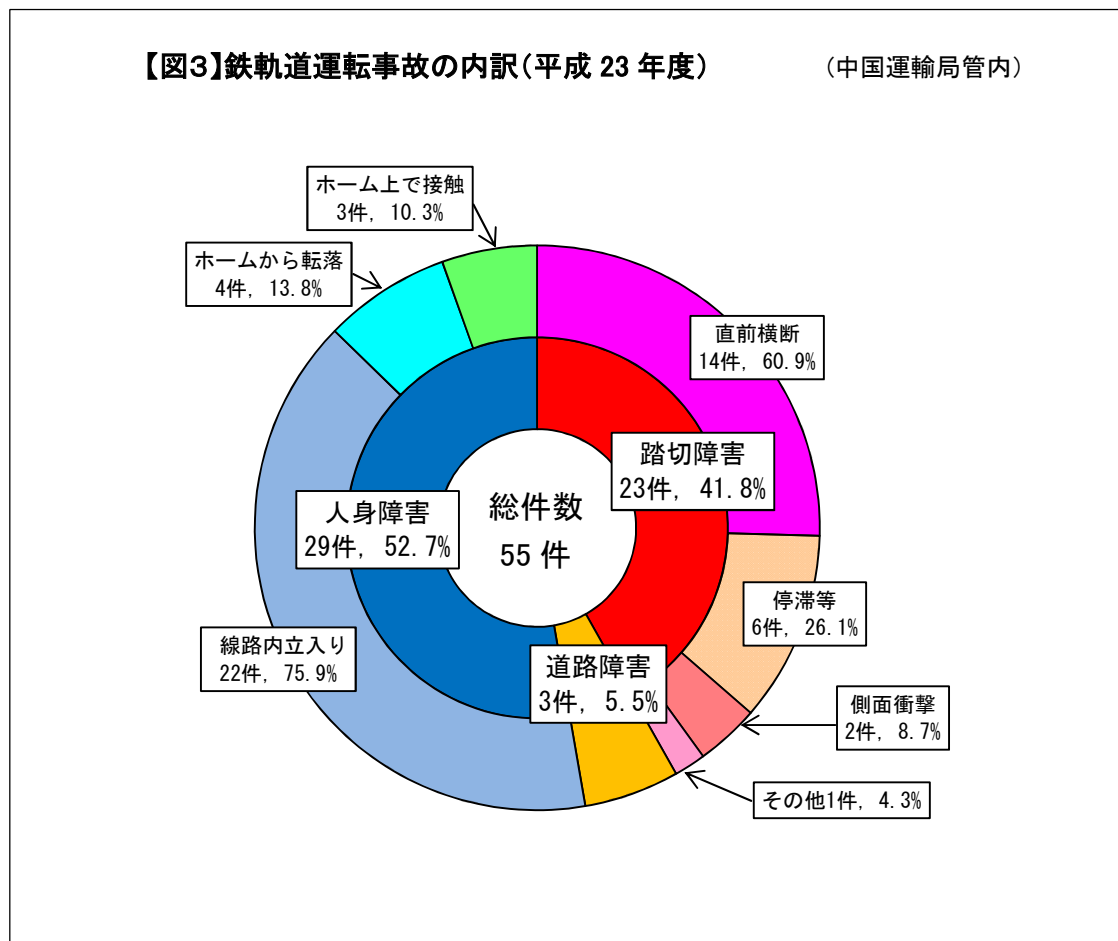
平成 23 年度は、前年度と比較して、JR は 47 件で 4 件 (9.3%) 増加、民鉄は 3 件で 2 件 (40.0%) 減少、軌道は 5 件で 1 件 (16.7%) の減少でした。



○鉄軌道運転事故件数の内訳

平成 23 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上での接触などの人身障害事故 29 件 (52.7%)、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) が 23 件 (41.8%) で、両方で事故全体の 94.5% 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が 3 件となっています。踏切事故 23 件のうち、14 件が自動車や歩行者の直前横断で、踏切事故原因の 60.9% を占めています。

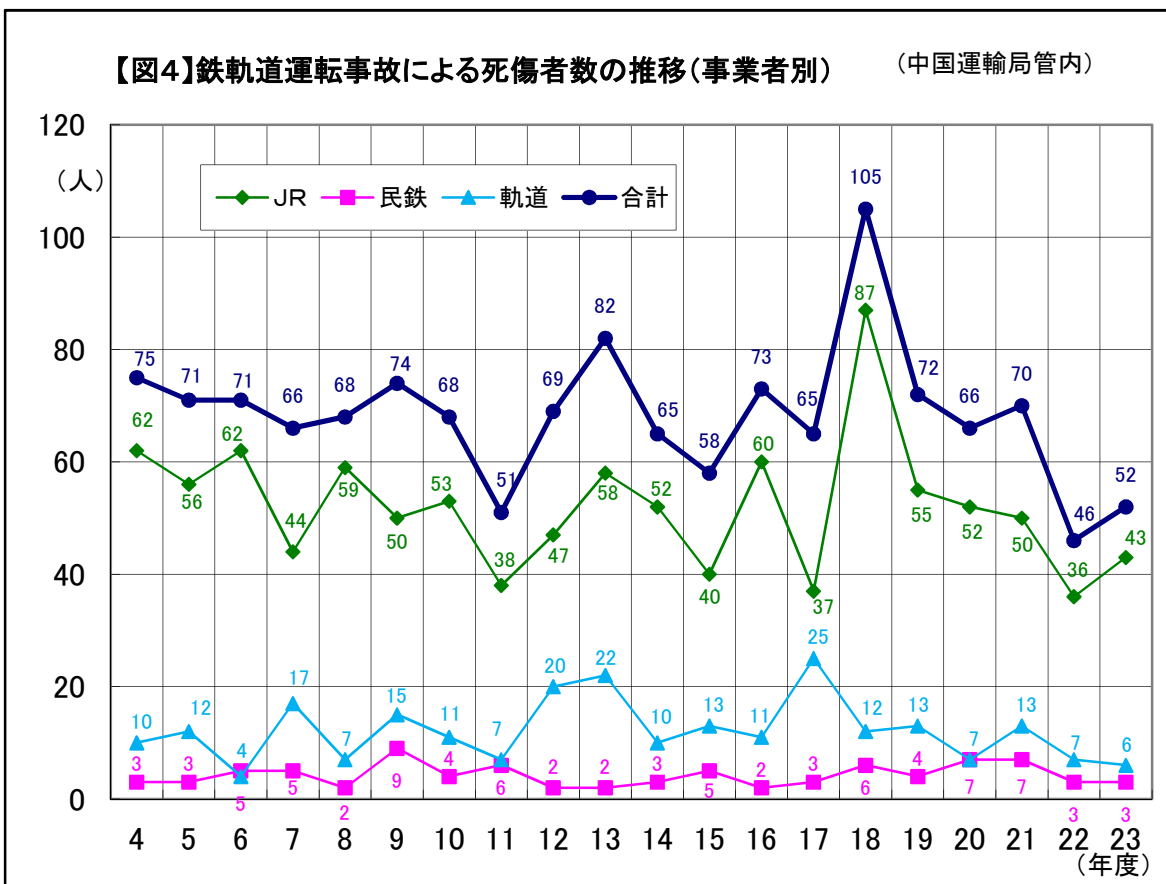


○鉄軌道運転事故による死傷者数の推移(事業者別)

平成 23 年度に発生した鉄軌道運転事故による死傷者数は、52 人で対前年度 6 人 (13.0%) 増でした。その内訳は J R が 43 人、民鉄が 3 人、軌道が 6 人でした。これは、踏切事故が対前年度より増加したことによるものです。

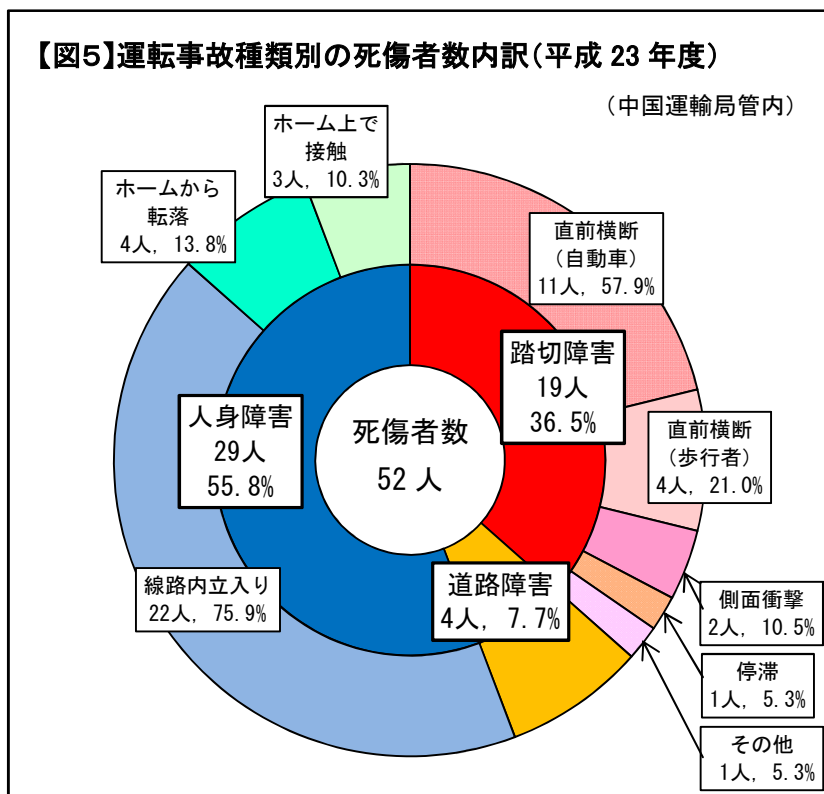
(注 2)

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。



○運転事故種類別の死傷者数

平成 23 年度の運転事故による死傷者の内訳は、人身障害によるものが 29 人(55.8%)で対前年度 3 人減少、踏切事故によるものが 19 人(36.5%)で同年度 9 人増加、道路障害によるものが 4 人(7.7%)で対前年度増減なしとなっています。

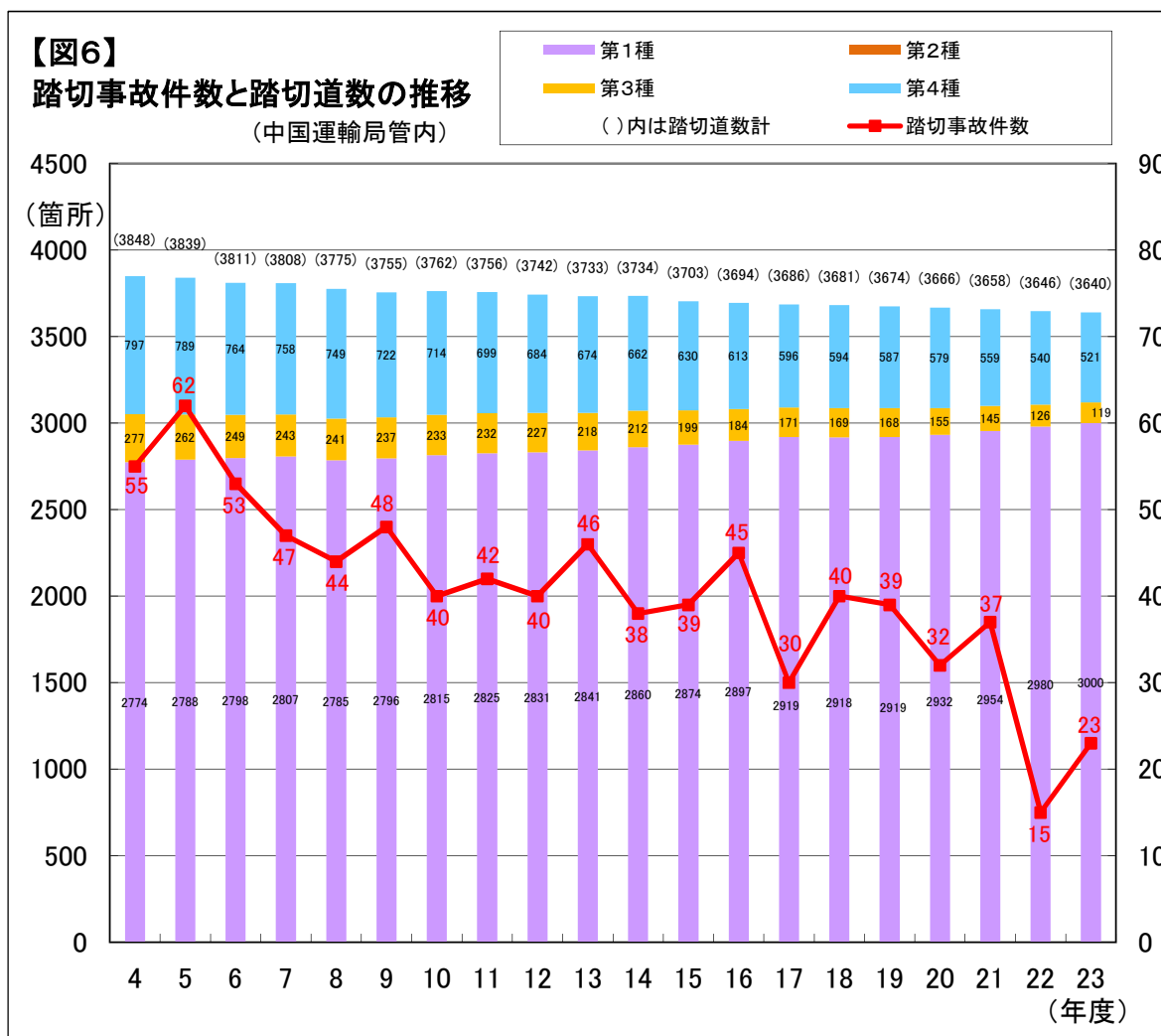


(2)踏切事故の発生状況

管内の踏切事故は、平成 23 年度は 23 件発生しており前年度より 8 件増加していますが、平成 16 年度以降、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。

踏切事故 23 件の踏切種別別の内訳は、第 1 種踏切道 13 件 (56.6%)、第 3 種踏切道 5 件 (21.7%)、第 4 種踏切道 5 件 (21.7%) となっています。

また、衝撃物別の内訳は、自動車 9 件 (39.1%)、歩行者 5 件 (21.7%)、自転車などの軽車両 4 件 (17.4%)、特殊自動車 3 件 (13.1%)、二輪・原付 2 件 (8.7%) となっています。



(注 3)

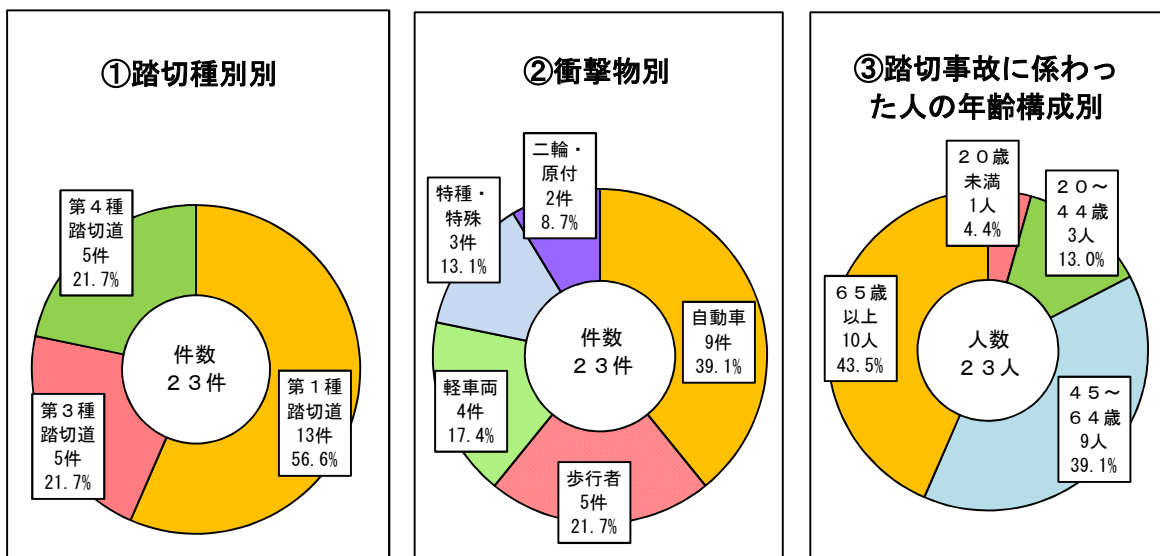
第 1 種踏切道：自動踏切遮断機を設置するか又は踏切保安係を配置して、踏切道を通過するすべての列車又は車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断する踏切道

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 (平成 23 年度末現在、中国運輸局管内には、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7】踏切種別別、衝撃物別、踏切事故に係った人の年齢構成別の踏切事故件数等(平成23年度)

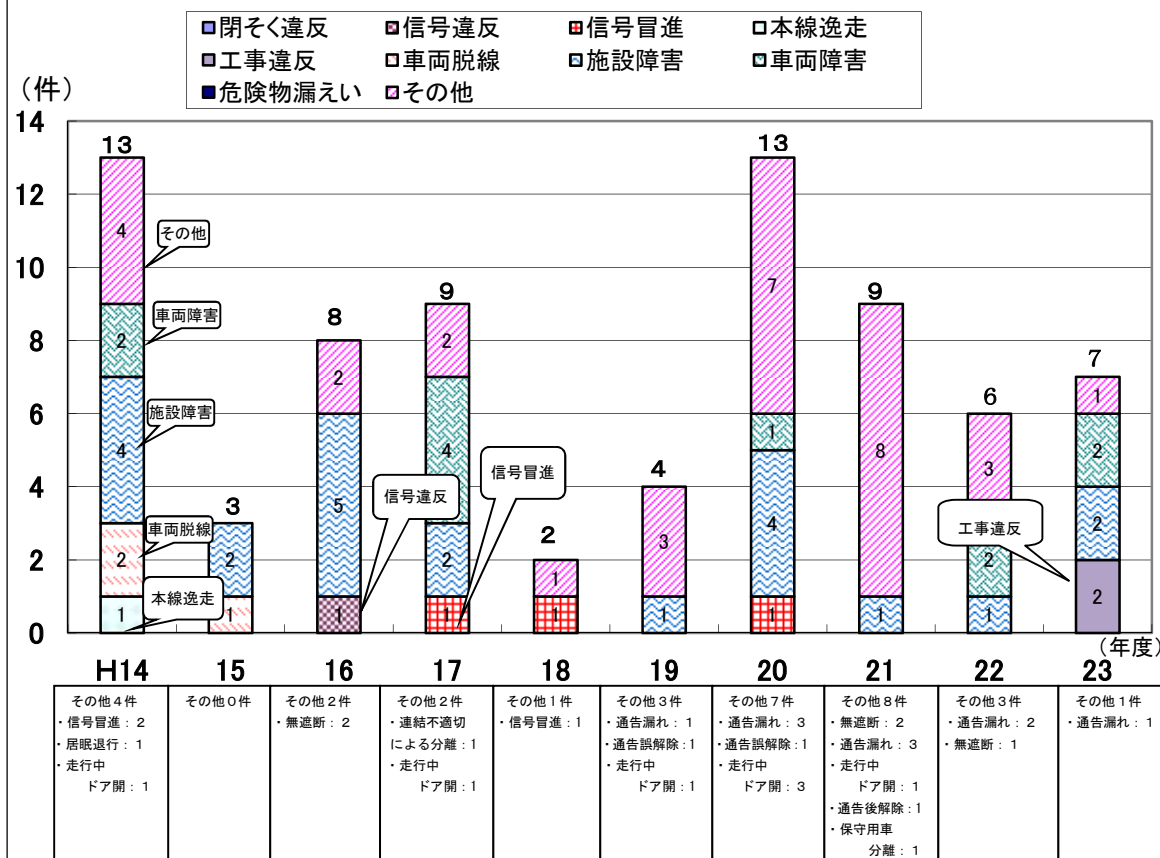


(3) インシデント(注4)の発生状況

平成23年度に発生したインシデントは7件で、前年度より1件増加しました。その内訳は、工事違反(2件)、施設障害(2件)、車両障害(2件)、その他(通告漏れ1件)でした。平成23年度は、運輸安全委員会の調査対象となる重大インシデントの発生はありません。

【図8】インシデント報告件数の推移

(中国運輸局管内)

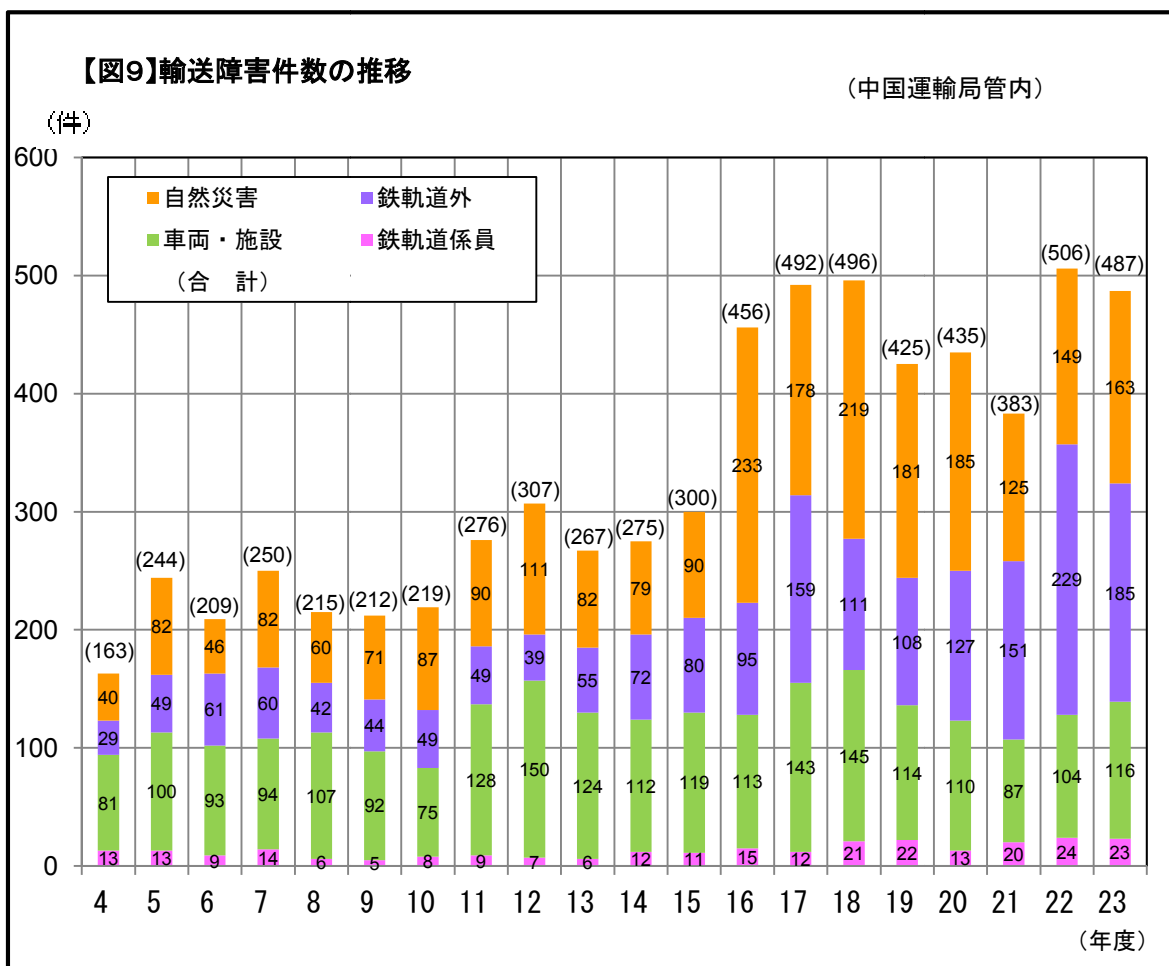


(注4)

インシデントとは、鉄道・軌道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から国へ報告され、国から全国の鉄軌道事業者へ情報提供されています。

(4) 輸送障害(注5)の発生状況

平成23年度に発生した輸送障害は、487件で対前年度19件(3.8%)減でした。
 その内訳で、鉄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、139件で対前年度11件(8.6%)増でした。
 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、185件で対前年度44件(19.2%)減でした。なかでも、動物によるものが40件で同32件(44.4%)減でした。
 地震や風水害等による自然災害原因は、163件で対前年度14件(9.4%)増でした。その内訳で、水害によるものは62件で同11件(21.6%)増、雪害によるものは20件で同1件(4.8%)減、倒木によるものは11件で同6件(35.3%)減、落石によるものは15件で同1件(6.3%)減でした。



鉄軌道係員 : 鉄軌道係員に原因するもの 車両・施設 : 車両または施設に原因するもの
 鉄軌道外 : 線路内立入、動物との衝突等に原因するもの(鉄軌道係員、車両・施設、及び自然災害以外のもの)
 自然災害 : 水風雪雷害、地震災害等の自然災害に原因するもの

(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23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、5事業者に対して計画的な保安監査を行いました。この内3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係員の資質管理に関する違反に対するものでした。
- ・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。
- ・事故が発生した際と同種事故の再発防止、及び自然災害等が発生した際の関連する事故の未然防止を図るため、鉄道事業者に対して、5件の口頭厳重注意を行いました。

H23.4.15 運転士の乗務中における喫煙

H23.6.21 踏切無遮断

H23.8.22 適性検査の実施期限の超過

H24.1.31 運転士の停止時における居眠り

H24.2.7 架線の切断等による輸送障害

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）

鉄軌道事業者が平成23年度に行った安全関連設備投資は、事業者全体で約12億円、鉄軌道事業営業収入（約150億円）に対する比率は約8%を占めています。

設備投資の主なものは橋梁等構造物の修繕、踏切改良、レールの重軌条化等となっています。

5. 輸送の安全にかかわる施設等に関する事項

平成23年度における管内の踏切道数は、3,640カ所で、統廃合や立体交差により前年度より6カ所減少しました。また、踏切保安設備の整備状況は、21カ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3,000カ所で前年度より20カ所増加し、全体の82.4%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119カ所で全体の3.3%、警報装置も遮断機もない第4種踏切道は521カ所で全体の14.3%となっています。（図6参照）