

# 鉄軌道輸送の安全にかかわる情報(平成 24 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。）の鉄軌道運転事故は、平成 5 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 24 年度の鉄軌道運転事故は管内では 49 件発生し、前年度より 6 件（10.9%）減少しました。また、死者数は 29 人で前年度より 2 人（7.4%）増加しました。
- 鉄軌道運転事故のうち人身障害事故と踏切障害事故は、全体の 87.7%を占めています。

## 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 24 年度の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 24 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 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 24 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（1 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 24 年度には新たに 7 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 102 駅に設置されています。

〈平成 24 年度非常停止押しボタン新設駅〉

山陽線：北長瀬駅、呉線：安芸阿賀駅、新広島駅、可部線：緑井駅、可部駅  
赤穂線：大多羅駅、山陰線：米子駅（計 7 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」の一部改正があり、新たに 4 項目のハード対策（曲線部等における速度を制限するための自動列車停止装置（A T S）等の設置、運転士異常時列車停止装置の設置、運転状況記録装置の設置、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（飲酒や薬物を使用した状態での運転禁止）の徹底が図られています。

## ○事故防止会議等の取り組み

平成 24 年 7 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、鉄軌道事業者各社の安全に関する取組み（駅ホームからの転落事故防止の対策等）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

#### ○重大事故等

平成 24 年度に発生した管内の鉄軌道運転事故のなかには、重大事故（死傷者 10 人以上又は脱線車両 10 両以上）はなく、また、乗客の死亡事故もありませんでした。

しかしながら、同年度では、車両脱線事故が 1 件（負傷者 8 人）発生しており、この事故については、運輸安全委員会による事故調査が行われました。

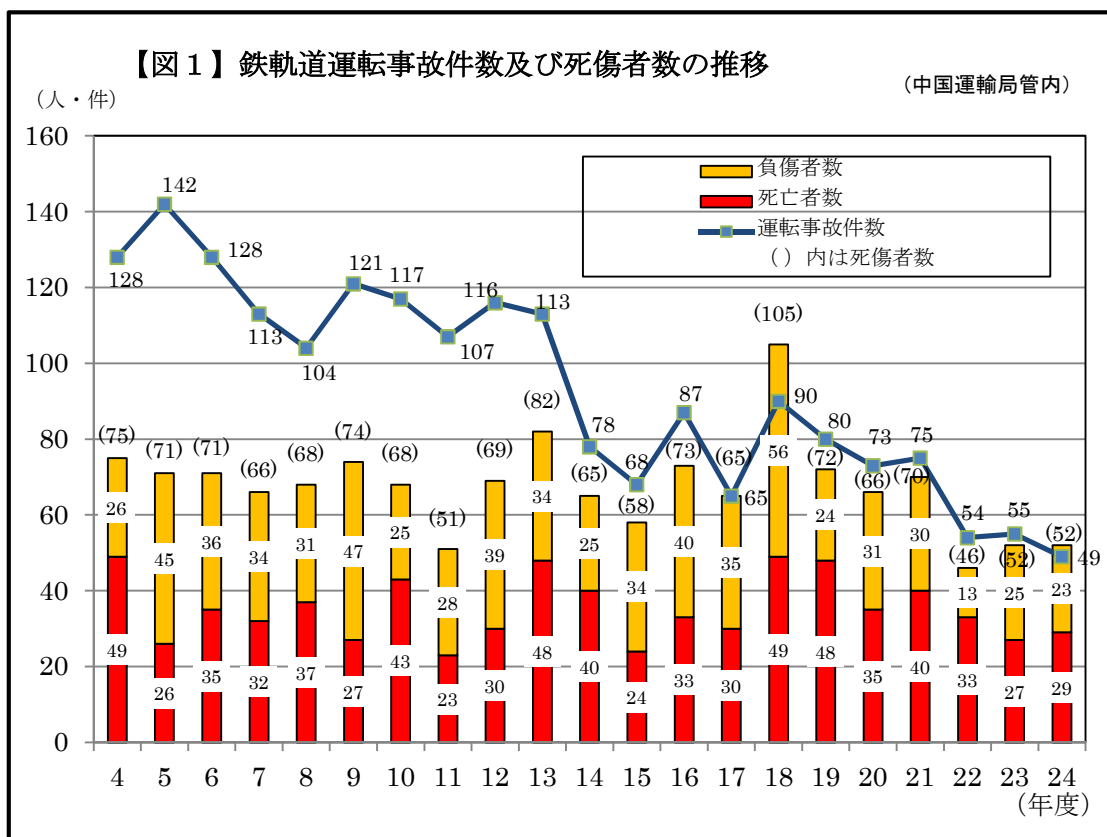
#### ○鉄軌道運転事故件数及び死傷者数の推移

鉄軌道運転事故件数は、平成 24 年度は 49 件発生し対前年度 6 件（10.9%）の減少となりました。

同事故件数は、平成 5 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。

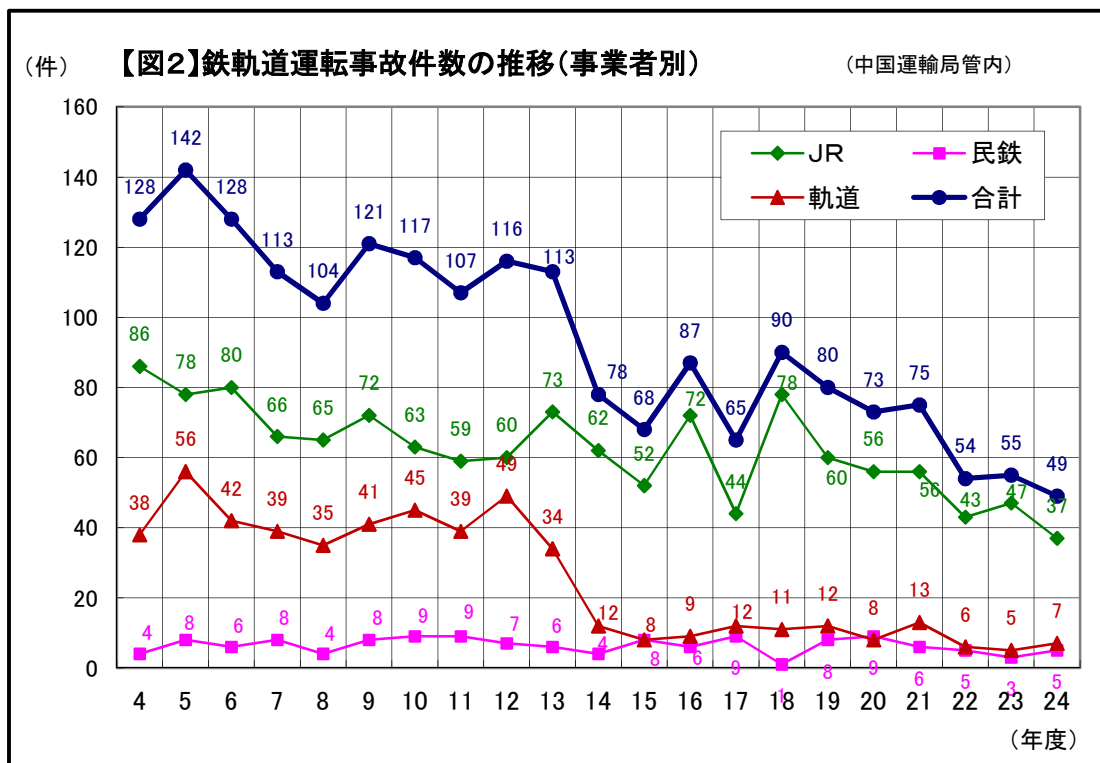
また、平成 24 年度の鉄軌道運転事故による死亡者数は 29 人で対前年度 2 人（7.4%）増加したものの、死傷者数は 52 人で対前年度と増減はありませんでした。

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。



○鉄軌道運転事故件数の推移(事業者別)

平成24年度は、前年度と比較して、JRは37件で10件(21.3%)の減少、民鉄は5件で2件(66.7%)の増加、軌道は7件で2件(40.0%)の増加でした。

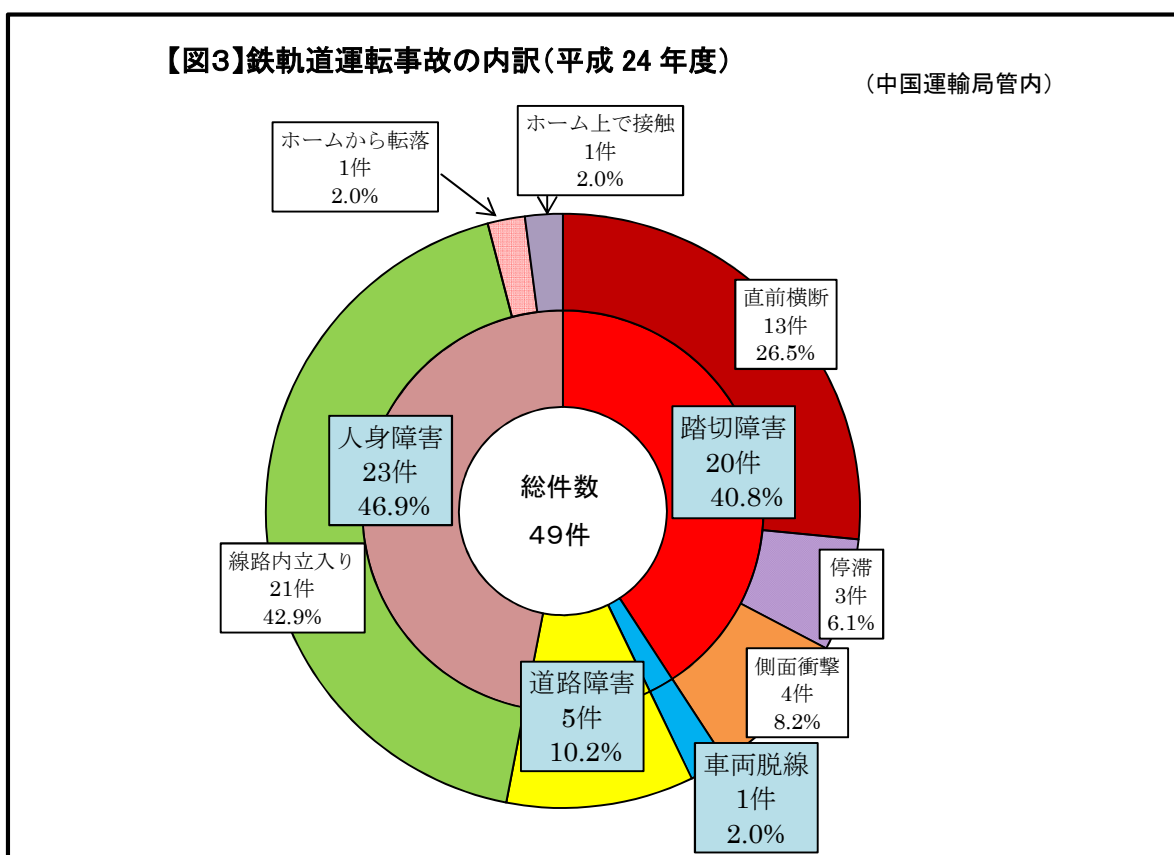


### ○鉄軌道運転事故件数の内訳

平成 24 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は 23 件（46.9%）、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 20 件（40.8%）で、両方で事故全体の 87.7%を占めています。

また、路面電車の車両脱線事故は 1 件、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 5 件となっています。

人身傷害事故 23 件のうち 21 件が線路内立入りで人身傷害事故原因の 91.3%を占めているほか、踏切事故 20 件のうち 13 件が自動車や歩行者の直前横断で踏切事故原因の 65.0%を占めています。



(注 2)

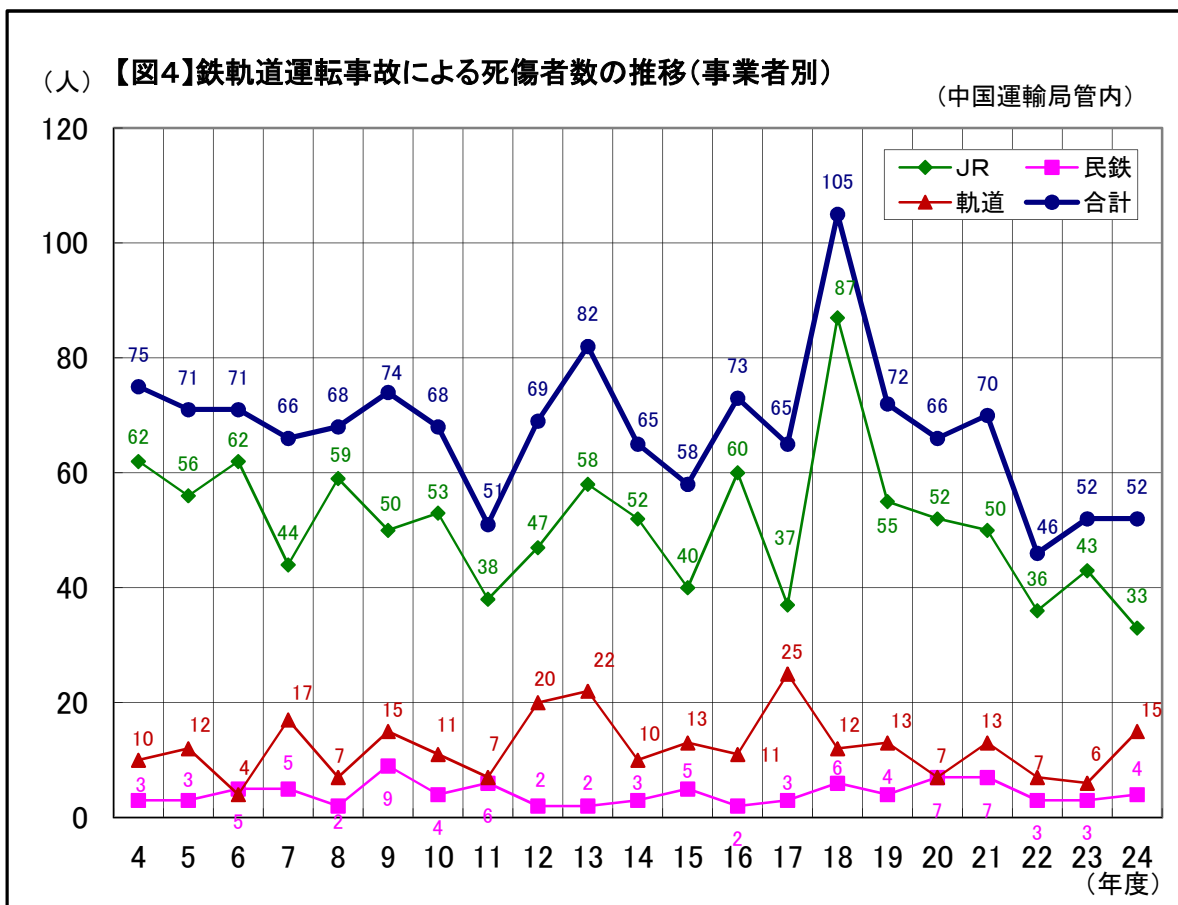
踏切道における列車と自動車の衝突であっても、それが列車衝突事故、列車脱線事故又は列車火災事故に至った運転事故は、踏切障害事故ではなく列車衝突事故等に分類されます。「踏切事故」は、このような踏切障害に伴う列車衝突事故等及び踏切障害事故の総称です。

### ○鉄軌道運転事故による死傷者数の推移(事業者別)

平成 24 年度に発生した鉄軌道運転事故による死傷者数は、52 人で対前年度と比較して増減はありませんでした。

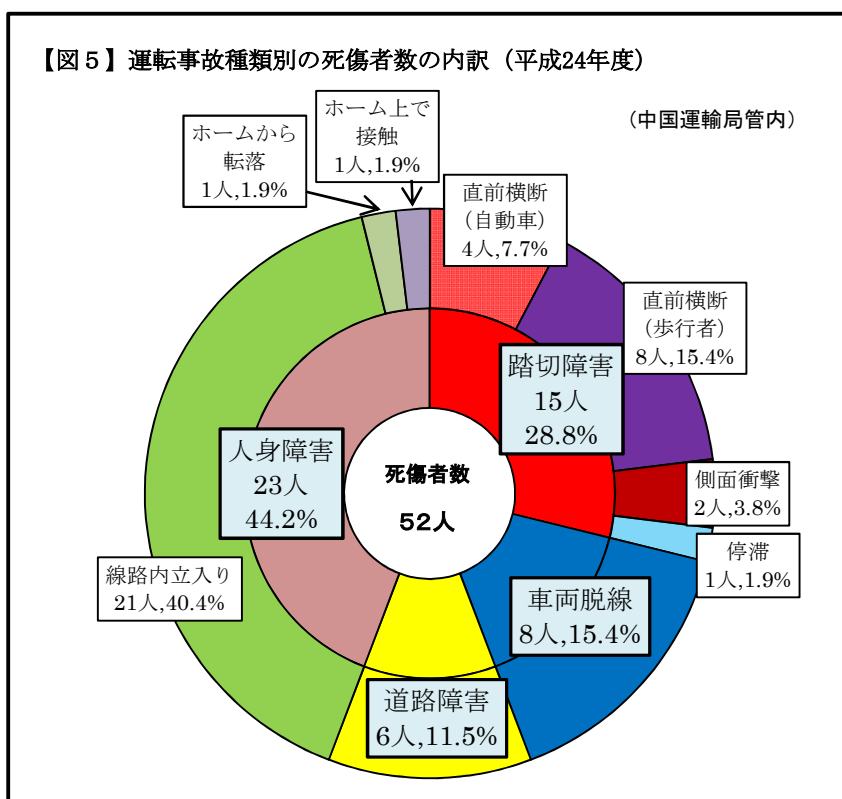
その内訳は、JR は 33 人で 10 人（23.3%）の減少、民鉄は 4 人で 1 人（33.3%）の増加、軌道は 15 人で 9 人（150.0%）の増加でした。

軌道の死傷者数は、車両脱線事故による負傷者（8 人）があったため、対前年度より大幅に増加しています。



○運転事故種類別の死傷者数の内訳

平成 24 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 23 人 (44.2%) で対前年度 6 人減少、踏切事故によるものは 15 人 (28.8%) で対前年度 4 人減少、車両脱線事故 (前年度は発生なし) によるものは 8 人 (15.4%)、道路障害によるものは 6 人 (11.5%) で対前年度 2 人増加となっています。



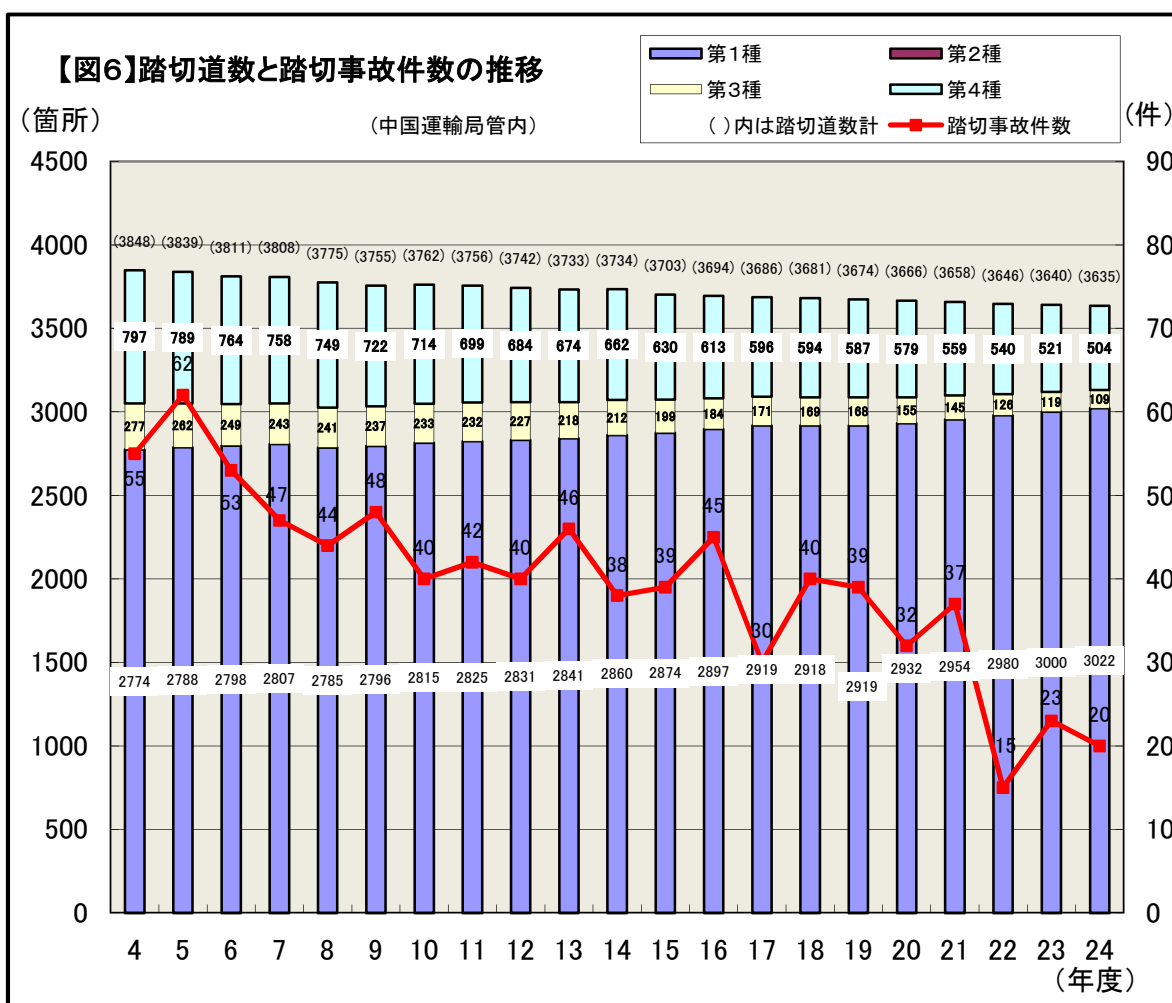
## (2) 踏切事故の発生状況

管内の踏切事故は、平成 24 年度は 20 件で対前年度 3 件（13.0%）減少しています。

同踏切事故は、平成 5 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 20 件の踏切種別（注3）別の内訳は、第 1 種踏切道 15 件（75.0%）、第 3 種踏切道 3 件（15.0%）、第 4 種踏切道 2 件（10.0%）となっています。

また、衝撃物別の内訳は、自動車 8 件（40.0%）、歩行者 9 件（45.0%）、自転車などの軽車両 2 件（10.0%）、二輪・原付 1 件（5.0%）となっています。



(注3)

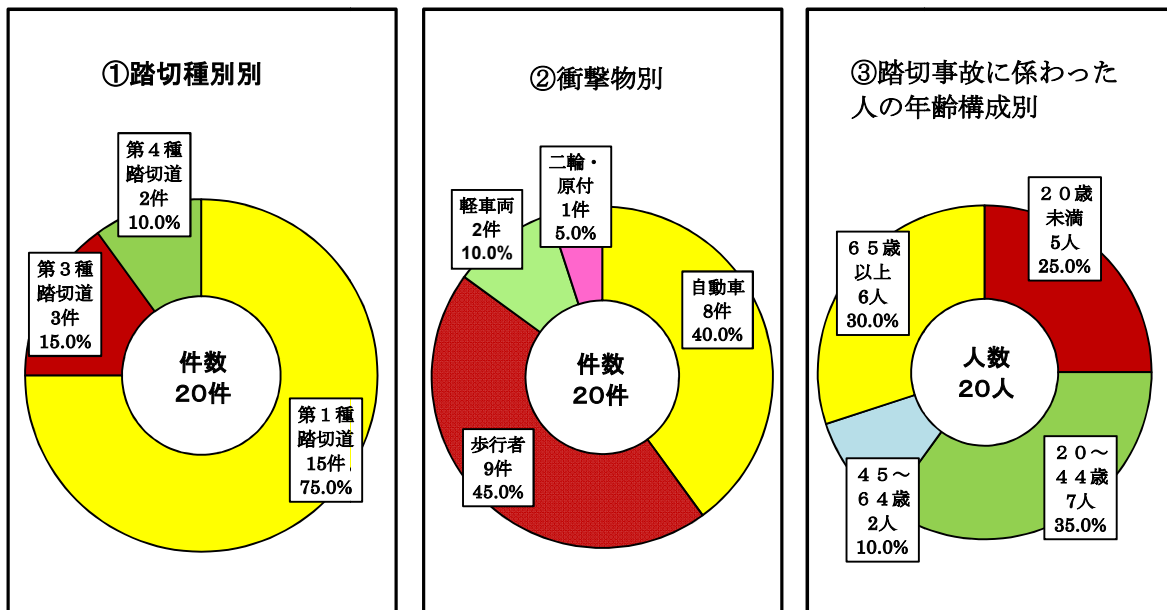
第 1 種踏切道：自動踏切遮断機を設置するか又は踏切保安係を配置して、踏切道を通過するすべての列車又は車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断する踏切道

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 24 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、踏切事故に係わった人の年齢構成別の踏切事故件数等(平成24年度)

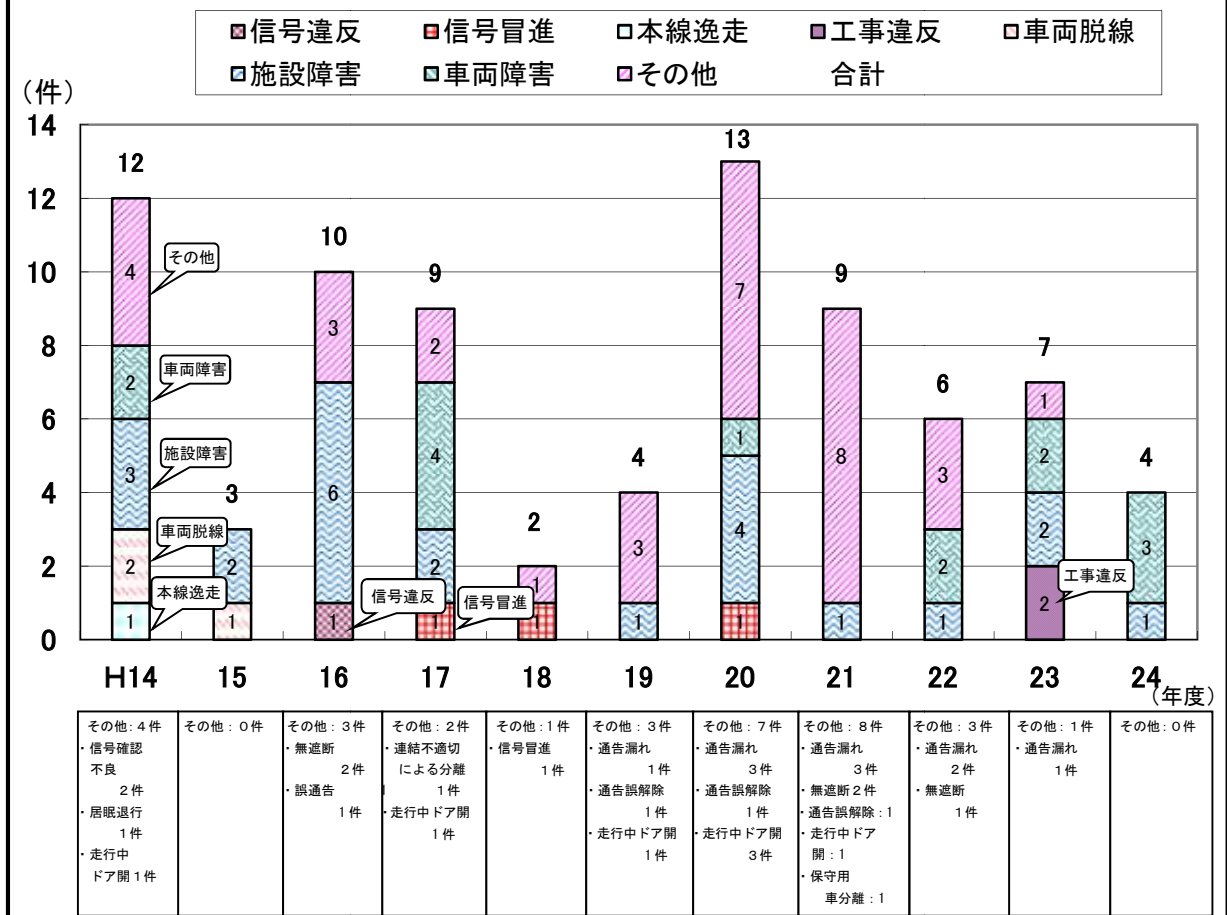


(3) インシデント(注4)の発生状況

平成24年度に発生したインシデントは4件で、前年度より3件減少しました。その内訳は、施設障害(1件)、車両障害(3件)でした。平成24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でした。

【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。

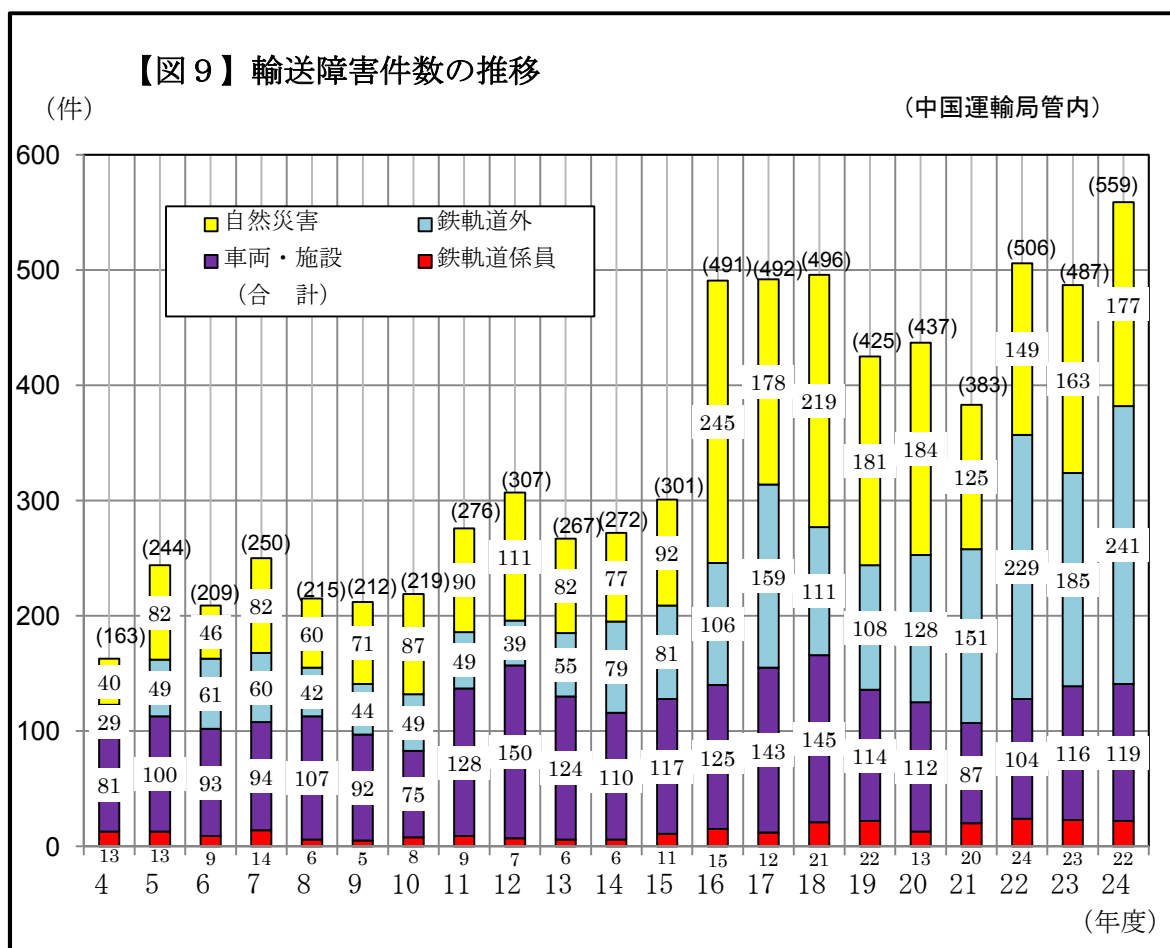
#### (4) 輸送障害(注5)の発生状況

平成24年度に発生した輸送障害は、559件で対前年度72件(14.8%)増でした。

その内訳で、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、141件で対前年度2件(1.4%)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、241件で対前年度56件(30.3%)増でした。なかでも、動物によるものが64件で同24件(60.0%)増でした。

地震や風水害等による自然災害原因は、177件で対前年度14件(8.6%)増でした。その内訳は、水害によるものは70件で同8件(12.9%)増、倒木によるものは24件で同13件(118.2%)増、雪害によるものは11件で同9件(45.0%)減、落石によるものは4件で同11件(73.3%)減でした。



鉄軌道係員 : 鉄軌道係員によるもの      車両・施設 : 車両または施設によるもの  
 鉄軌道外 : 線路内立入、動物との衝突等によるもの(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よるもの



(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24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。このうち4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。
- ・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24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12億円増、鉄軌道事業営業収入（約152億円）に対する比率は約13%を占めています。

安全関連設備投資の主なものは、橋梁等構造物の修繕、踏切道の保安対策、レールの重軌条化等となっています。

表：安全関連設備投資・修繕費の状況（平成24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)	2,449,316	1,972,616	657,775	15,214,216	49,084,242	12.9%	1.3%

### 5. 輸送の安全にかかわる施設等に関する事項

平成24年度における管内の踏切道数は、3,635カ所で、統廃合や立体交差により前年度より5カ所減少しました。また、踏切保安設備の整備状況は、23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3,022カ所で前年度より22カ所増加し、全体の83.1%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109カ所で全体の3.0%、警報装置も遮断機もない第4種踏切道は504カ所で全体の13.9%となっています。（図6参照）