

関東運輸局管内における鉄軌道事故等の発生状況等

～ 鉄軌道及び索道輸送の安全に関わる情報 ～

(令和4年度)

令和5年12月

関東運輸局鉄道部

目 次

はじめに.....	1
用語の説明.....	2
I 関東運輸局管内における鉄・軌道及び索道の運転事故等の発生状況.....	7
【鉄軌道編】	7
1 運転事故の発生状況.....	7
2 踏切事故の発生状況.....	11
3 人身障害事故の発生状況.....	16
4 輸送障害の発生状況.....	19
5 インシデントの発生状況.....	22
6 鉄道に係る電気事故に関する事項.....	23
7 鉄道に係る災害に関する事項.....	24
【索道編】	25
1 運転事故の発生状況.....	25
2 インシデントの発生状況.....	28
II 輸送の安全に関わる行政指導等に関する事項.....	29
1 保安監査の実施状況.....	29
2 鉄道事業法及び軌道法に基づく行政処分（事業改善の命令）	29
3 事故等の報告に基づく行政指導の実施状況.....	29
4 運輸安全マネジメント評価の実施状況.....	31

はじめに

「鉄軌道及び索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条及び鉄道事業法第38条において準用する場合を含む。）の規定に基づき、国土交通本省が毎年度整理して公表しています。

このたび、令和4年度の関東運輸局管内における鉄軌道及び索道輸送の安全情報がとりまとめられましたので、公表します。

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

なお、「鉄軌道及び索道輸送の安全に関わる国の取組み」及び全国の「運転事故の発生状況」等に関しましては、国土交通省のホームページ^{*1}に掲載されていますので、併せてご覧ください。

また、後述の「Ⅰ 関東運輸局管内における鉄・軌道及び索道の運転事故等の発生状況」は、鉄道事故等報告規則及び軌道事故等報告規則（以下「規則」という。）に基づき、関東運輸局管内1都7県^{*2}の鉄軌道事業者及び索道事業者から報告のあった運転事故等の統計です。

*1 「鉄軌道及び索道輸送の安全に関わる国の取組み」及び「全国版の事故等の統計」等については、国土交通省の鉄道（鉄道の安全対策_安全情報等）<https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk8_000003.html>をご覧ください。

*2 「1都7県」とは、東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県をいいます。

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。

【鉄軌道編】

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	<p>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。）</p> <p>〔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」〕</p>
物損事故	<p>列車又は車両の運転により5百万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。）</p> <p>〔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」〕</p>
輸送障害	<p>輸送に障害を生じた事態であって、運転事故以外のもの</p> <p>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って、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。</p> <p>〔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」〕</p>
インシデント	<p>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</p> <p>〔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〕</p>
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	<p>感電により人の死傷を生じた事故</p> <p>〔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」〕</p>
電気火災事故	<p>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</p> <p>〔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」〕</p>

感電外死傷事故	<p>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。）</p> <p>〔 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」 〕</p>
供給支障事故	<p>受電電圧3千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</p> <p>〔 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」 〕</p>
災 害	<p>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</p> <p>〔 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」 〕</p>
保 安 監 査	<p>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</p> <p>〔 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 〕</p>

【索道編】

索 道	架空した索条に搬器を吊るして旅客又は旅客及び貨物を運送する施設の総体
普通索道	扉を有する閉鎖式の搬器を使用して旅客又は旅客及び貨物を運送する索道
特殊索道	外部に開放された座席で構成されるいす式の搬器を使用して旅客を運送する索道
交 走 式	索条に懸垂された搬器が往復するもの
循 環 式	索条に懸垂された搬器が循環するもの
滑 走 式	旅客のスキー等の滑走具を雪面上又は地表面上に滑走させて旅客を運送するもの
索 条	麻・鋼を芯とし、針金を縫り合わせたもの数本をまきつけた鋼
搬 器	旅客又は旅客及び貨物を運送するための客車又はいすとその懸垂部等の総称 (複線にあつては、走行部を含む。)
運 転 事 故	索条切断事故、搬器落下事故、搬器衝突事故、搬器火災事故及び索道人身障害事故
索条切断事故	索条が切れた事故 〔鉄道事故等報告規則第3条第2項第1号に規定する事故〕
搬器落下事故	搬器が落下した事故 〔鉄道事故等報告規則第3条第2項第2号に規定する事故〕
搬器衝突事故	搬器が他の搬器又は工作物と衝突し、又は接触した事故 〔鉄道事故等報告規則第3条第2項第3号に規定する事故〕
搬器火災事故	搬器に火災が生じた事故 〔鉄道事故等報告規則第3条第2項第4号に規定する事故〕

索道人身障害事故 搬器の運転により人の死傷を生じた事故（索条切断事故、搬器落下事故、搬器衝突事故及び搬器火災事故に伴うものを除く。）
〔鉄道事故等報告規則第3条第2項第5号に規定する事故〕

インシデント 索条に重大な損傷が生じた事態など、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2項に規定する事態〕

I 関東運輸局管内における鉄・軌道及び索道の運転事故等の発生状況

【鉄軌道編】

1 運転事故の発生状況

(1) 運転事故の種類別発生状況

運転事故の件数は、表1のとおり、233件であり、対前年度31件の増でした。

運転事故件数の内訳として、人身障害事故が最も多く全体の72.5%を占めており、次いで踏切障害事故が25.3%となっています。

○件数 : 233件 対前年度 : +31件 (15.3%増)
 ○死傷者数 : 214人 対前年度 : +28人 (15.1%増)
 ○うち死亡者数 : 92人 対前年度 : -4人 (4.2%減)

参考：全国
 585件
 511人
 275人

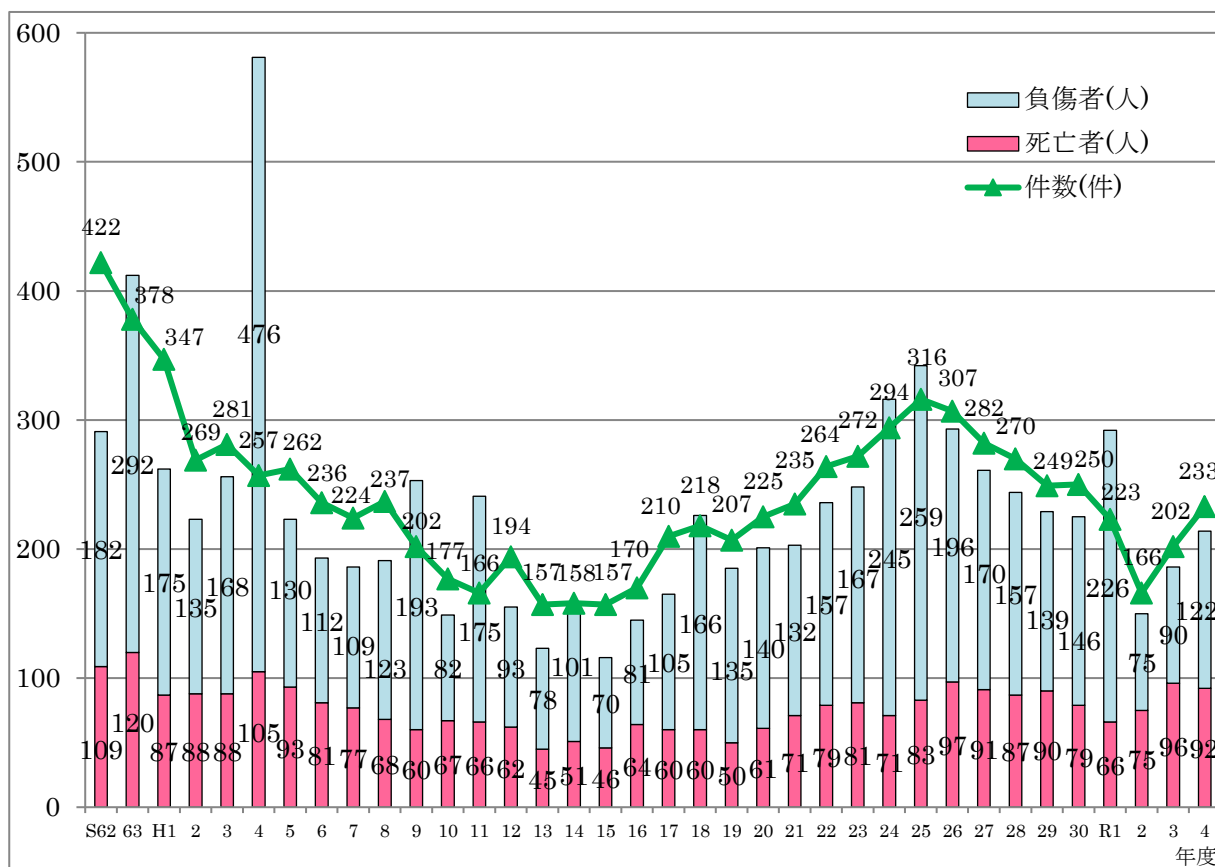
表1 運転事故の種類別発生状況（令和4年度）（上段：件／下段：比率）

	列車脱線	列車衝突	列車火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	合計
東京都	0	0	0	14	2	98	1	115
	0.0%	0.0%	0.0%	12.2%	1.7%	85.2%	0.9%	100.0%
神奈川県	0	0	0	11	2	19	0	32
	0.0%	0.0%	0.0%	34.4%	6.3%	59.4%	0.0%	100.0%
千葉県	0	0	0	9	0	22	0	31
	0.0%	0.0%	0.0%	29.0%	0.0%	71.0%	0.0%	100.0%
埼玉県	0	0	0	11	0	17	0	28
	0.0%	0.0%	0.0%	39.3%	0.0%	60.7%	0.0%	100.0%
茨城県	0	0	0	6	0	6	0	12
	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	50.0%	0.0%	100.0%
栃木県	0	0	0	5	0	5	0	10
	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	50.0%	0.0%	100.0%
群馬県	0	0	0	3	0	1	0	4
	0.0%	0.0%	0.0%	75.0%	0.0%	25.0%	0.0%	100.0%
山梨県	0	0	0	0	0	1	0	1
	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%
関東運輸局 管内合計	0	0	0	59	4	169	1	233
	0.0%	0.0%	0.0%	25.3%	1.7%	72.5%	0.4%	100.0%

(2) 運転事故の件数及び死傷者数の推移

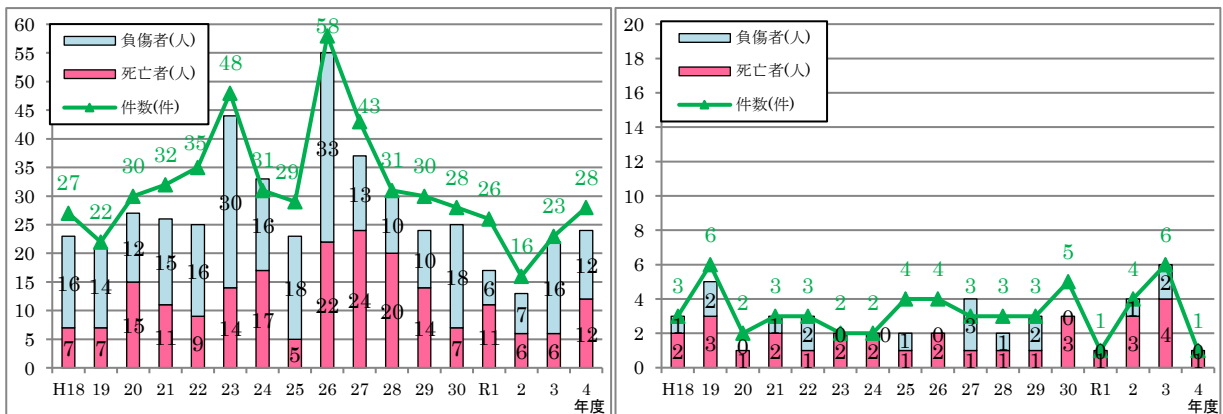
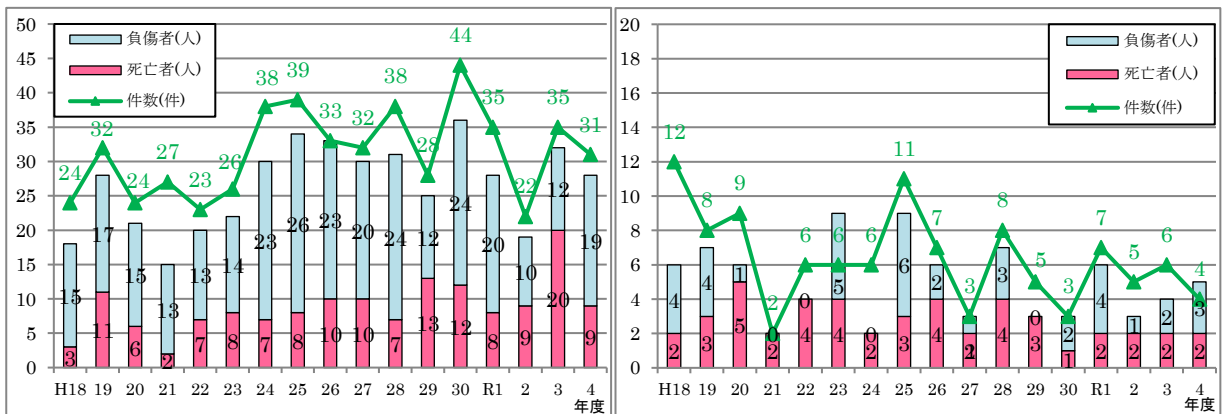
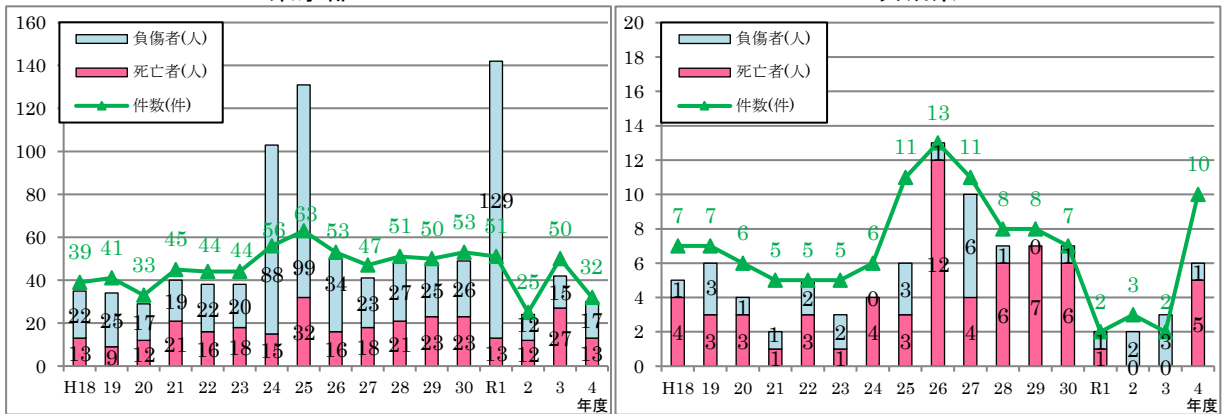
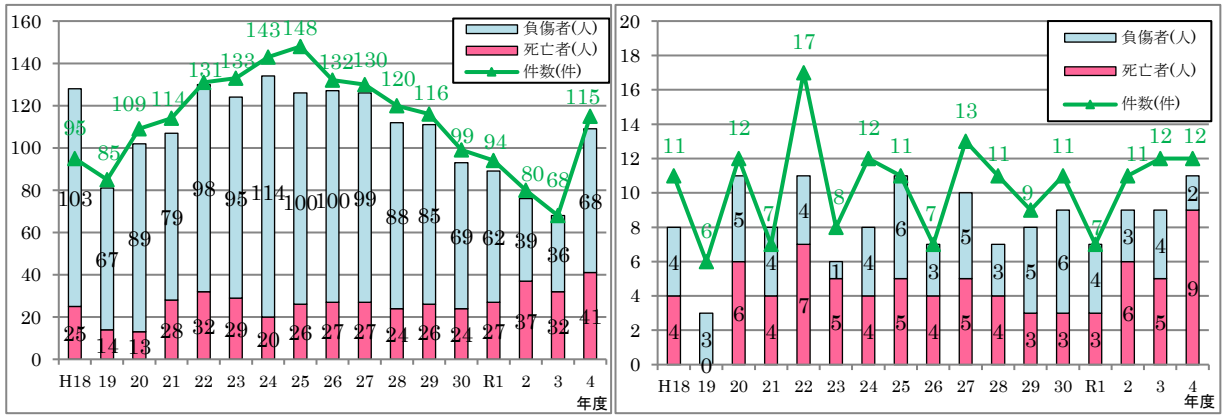
運転事故の件数及び死傷者数の推移は、図1のとおり、平成15年度までは減少傾向にあり、それ以降は増加傾向にありましたが、近年は再び減少傾向に転じております。

図1 関東運輸局管内における運転事故の件数及び死傷者数の推移



各都県における運転事故の件数及び死傷者数の推移は、図2（次ページ）のとおりです。

図2 各都県における運転事故の件数及び死傷者数の推移



(3) 令和4年度における主な事故の発生状況

令和4年度における主な事故（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）は、ありませんでした。

〔参考〕 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 況
S63.12.5	J R 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。
H1.1.29	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。
H4.6.2	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。
H4.9.14	J R 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。
H11.2.21	J R 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。
H12.3.8	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。
H24.9.24	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。
H26.2.15	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。
R1.9.5	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年度以前は死亡者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年度以降は死亡者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、踏切事故でもある。

2 踏切事故の発生状況

(1) 踏切事故の発生状況

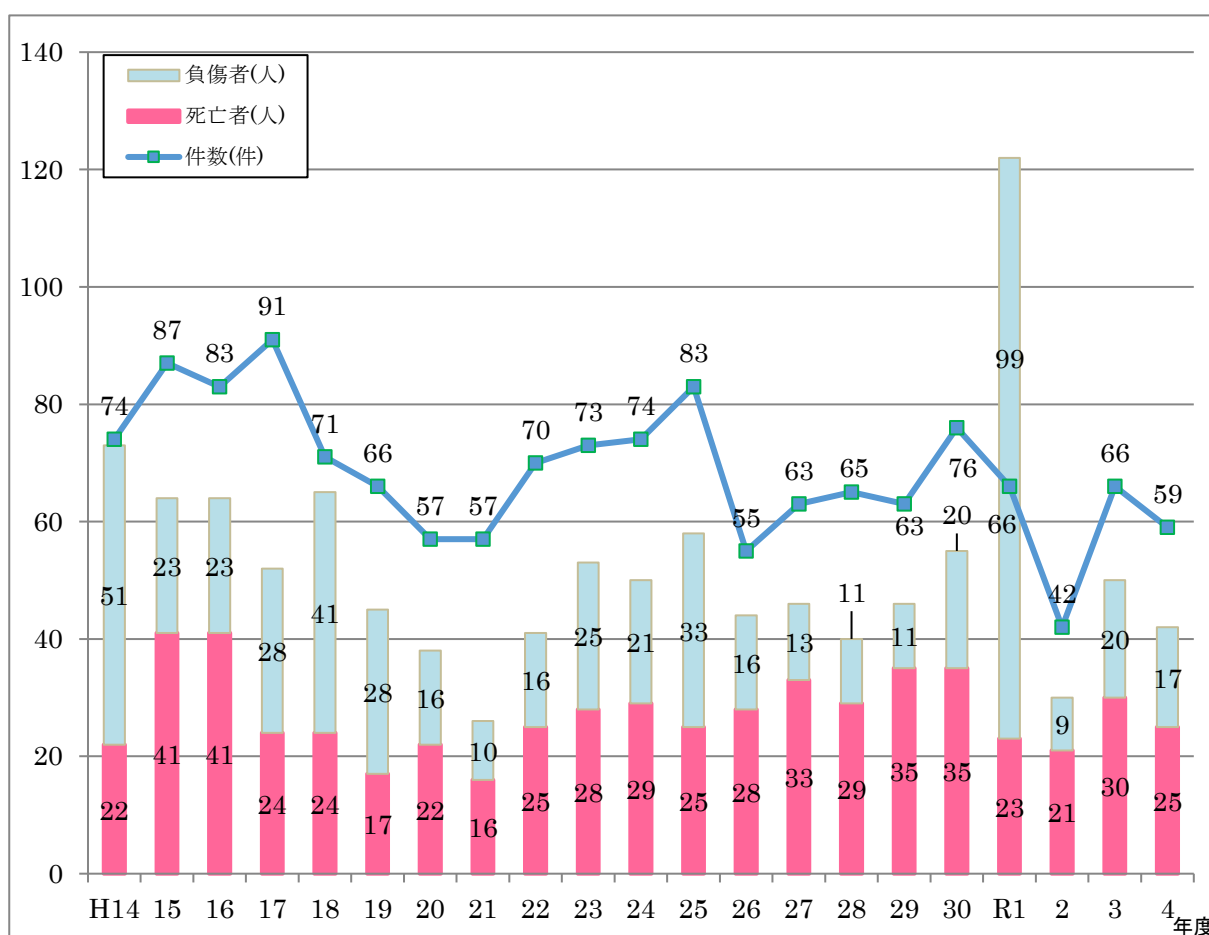
踏切事故の件数及び死傷者数の推移は、図3のとおり、近年は横ばいからやや減少しています。令和4年度の踏切事故は、59件であり、対前年度7件の減でした。

○件数 : 59件 対前年度: - 7件 (10.6%減)
 ○死傷者数 : 42人 対前年度: - 8人 (16.0%減)
 ○うち死亡者数 : 25人 対前年度: - 5人 (16.7%減)

参考：全国

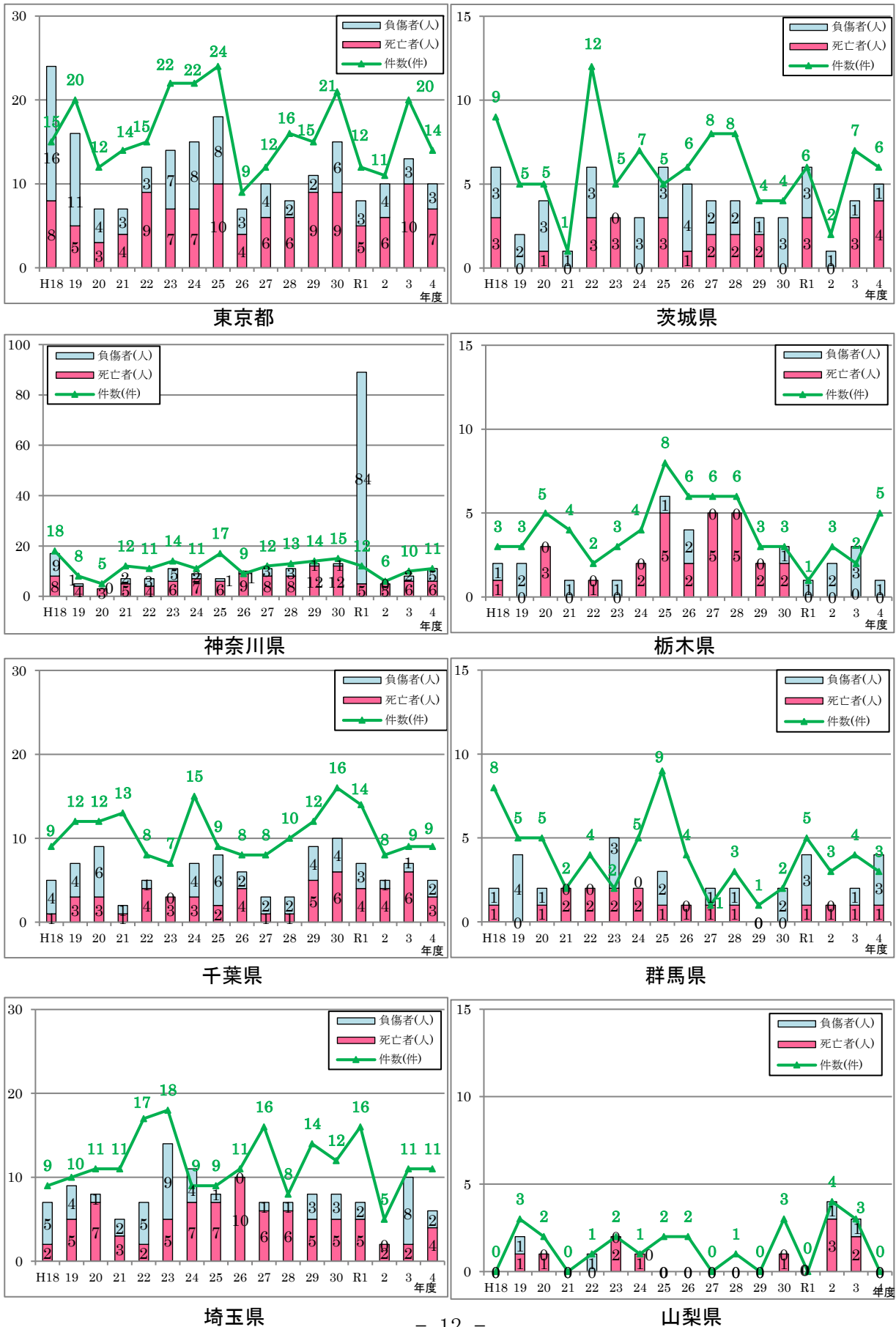
195件
 137人
 92人

図3 関東運輸局管内における踏切事故の件数及び死傷者数の推移



各都県における踏切事故の件数及び死傷者数の推移は、図4（次ページ）のとおりです。

図4 各都県における踏切事故の件数及び死傷者数の推移



(2) 踏切事故の原因別発生状況

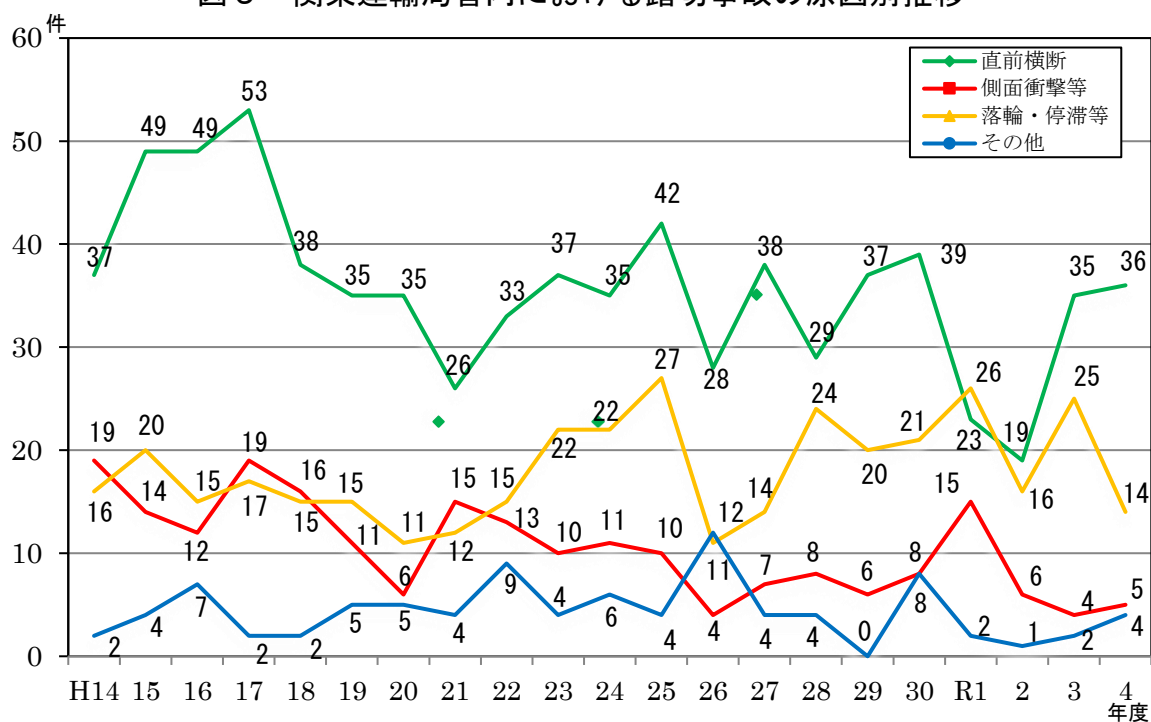
踏切事故の原因については、表3のとおり、直前横断によるものが最も多く全体の約61%を占めており、次いで落輪・停滞等によるものが約24%となっています。

表3 踏切事故の原因別発生状況（令和4年度）

（上段：件／下段：比率）

原因	直前横断	側面衝撃等	落輪・停滞等	その他	合計
東京都	10	0	4	0	14
	71.4%	0.0%	28.6%	0.0%	100.0%
神奈川県	6	1	4	0	11
	54.5%	9.1%	36.4%	0.0%	100.0%
千葉県	8	1	0	0	9
	88.9%	11.1%	0.0%	0.0%	100.0%
埼玉県	6	1	1	3	11
	54.5%	9.1%	9.1%	27.3%	100.0%
茨城県	4	0	2	0	6
	66.7%	0.0%	33.3%	0.0%	100.0%
栃木県	1	1	2	1	5
	20.0%	20.0%	40.0%	20.0%	100.0%
群馬県	1	1	1	0	3
	33.3%	33.3%	33.3%	0.0%	100.0%
山梨県	0	0	0	0	0
	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
関東運輸局管内 合計	36	5	14	4	59
	61.0%	8.5%	23.7%	6.8%	100.0%

図5 関東運輸局管内における踏切事故の原因別推移



※用語の説明

直前横断	列車等が接近しているにもかかわらず、自動車等が無理に又は不注意に踏切道内に進入したために、列車等と衝突したもの
側面衝撃等	側面衝撃及び限界支障を指す
側面衝撃	列車等の通過中に自動車等が進入し列車等の側面に衝突したもの
限界支障	自動車等が踏切道の手前や先で停止した位置が不適切であったために、列車等と接触したもの
落輪・停滞等	落輪、停滞、エンスト（歩行者及び自転車等の場合、転倒等）により、踏切道から進退できずに列車等と衝突したもの

(3) 踏切事故の踏切種別別発生状況

踏切事故の踏切種別別の発生状況は、第1種踏切道での事故が踏切事故の約90%を占めています。踏切種別の内訳は、第1種踏切道53件、第3種踏切道1件、第4種踏切道5件となっています。

表4 踏切事故の踏切種別別発生状況（令和4年度）（上段：件／下段：比率）

踏切種別	第1種踏切道	第3種踏切道	第4種踏切道	合計
東京都	13	0	1	14
	92.9%	0.0%	7.1%	100.0%
神奈川県	11	0	0	11
	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%
千葉県	7	1	1	9
	77.8%	11.1%	11.1%	100.0%
埼玉県	9	0	2	11
	81.8%	0.0%	18.2%	100.0%
茨城県	6	0	0	6
	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%
栃木県	5	0	0	5
	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%
群馬県	2	0	1	3
	66.7%	0.0%	33.3%	100.0%
山梨県	0	0	0	0
	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
関東運輸局管内 合計	53	1	5	59
	89.8%	1.7%	8.5%	100.0%

※用語の説明

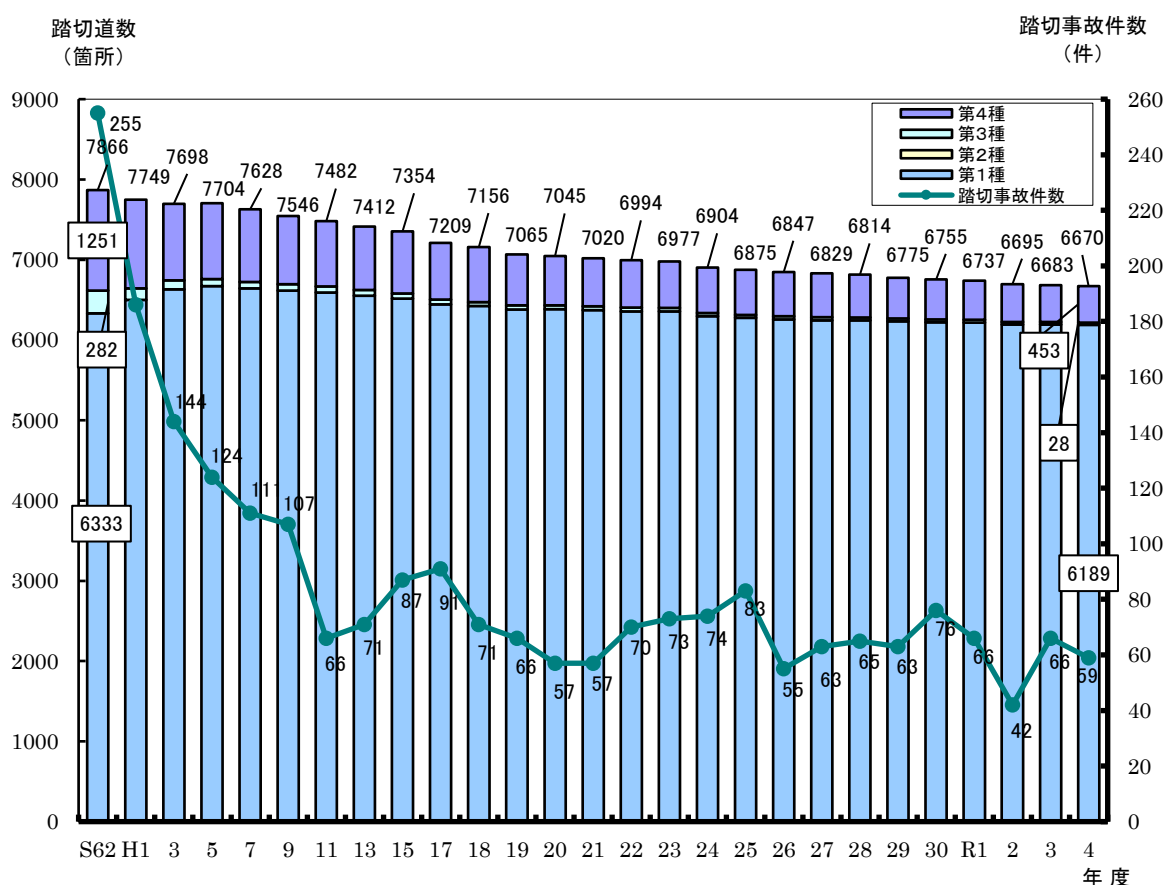
第1種踏切道	自動踏切遮断機を設置するか又は踏切保安係を配置して、踏切道を通るすべての列車又は車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断する踏切道（終発の列車から始発の列車までの時間内に踏切道を通る車両に対し、遮断しない場合があるものを含む。）
第2種踏切道	踏切保安係を配置して、踏切道を通る一定時間内における列車又は車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断する踏切道（現在設置されているものはない。）
第3種踏切道	踏切警報機が設置されているが、遮断機が設置されていない踏切道
第4種踏切道	踏切警報機も遮断機も設置されていない踏切道

(4) 踏切道数と踏切事故件数の推移

踏切事故件数は、立体交差化や踏切の統廃合による踏切道数の減少、第1種踏切道への改良等の踏切保安設備の整備等の安全対策を進めることにより、年々減少しています。

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、関東運輸局管内では踏切道の約93%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3年度末においてそれぞれ28箇所及び453箇所残っており、表4に記述したとおり踏切事故が同年度中にそれぞれ1件及び5件（踏切事故全59件中約10%）発生しています。

図6 関東運輸局管内における踏切道数と踏切事故件数の推移



※横軸については、昭和62年度～平成17年度は2年間隔、それ以降は1年間隔としています。

3 人身障害事故の発生状況

(1) 人身障害事故の発生状況

人身障害事故の件数及び死傷者数の推移は、図7のとおりであり、平成26年度までは増加傾向にありましたが、近年は減少傾向となっているものの、依然運転事故に占める割合（72.5%）が高くなっています。また、令和4年度の発生件数は、169件であり、対前年度45件の増でした。

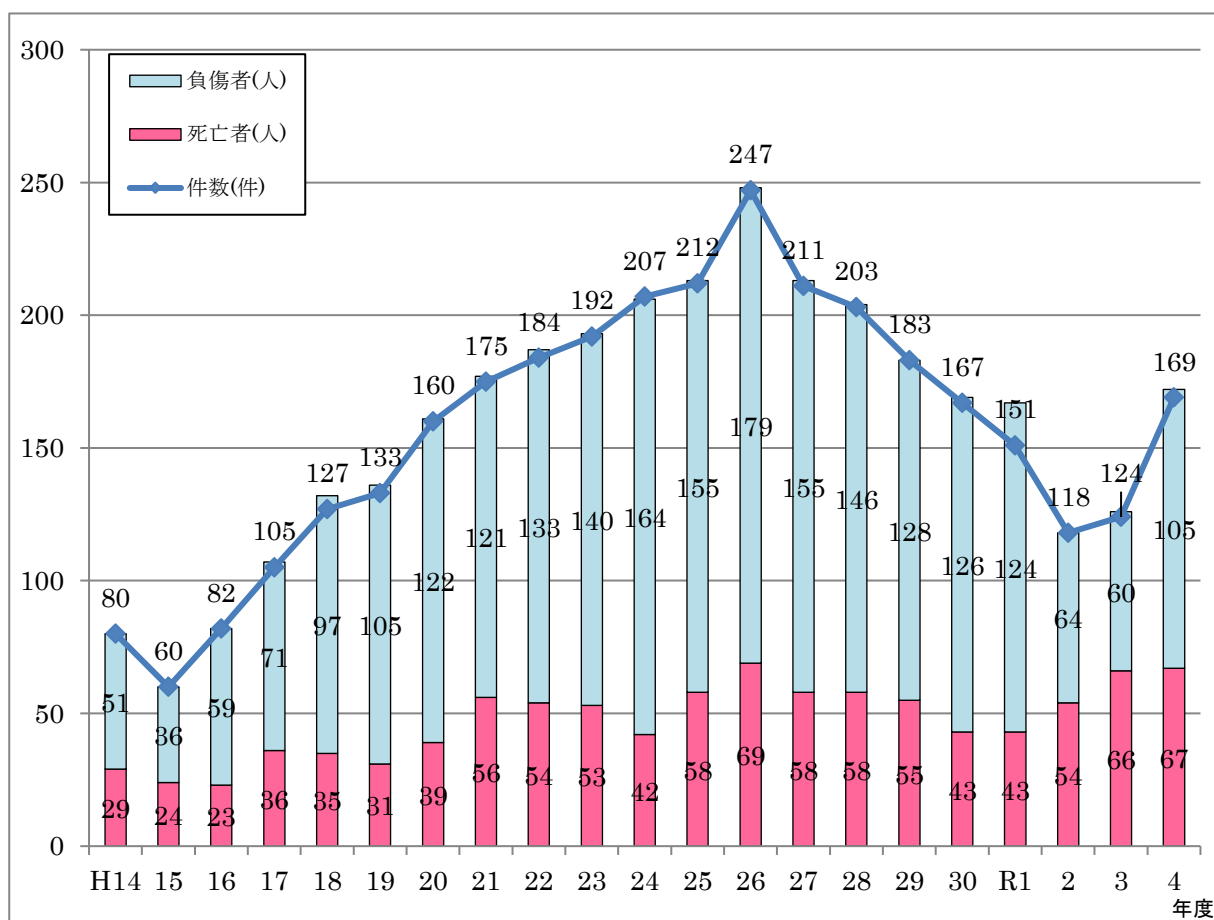
令和2年度及び令和3年度の人身障害事故は大幅に減少しており、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う利用者数の減少も影響していると考えられます。

- 件数 : 169件 対前年度 : +45件 (36.3%増)
- 死傷者数 : 172人 対前年度 : +46人 (36.5%増)
- うち死亡者数 : 67人 対前年度 : +1人 (1.5%増)

参考：全国

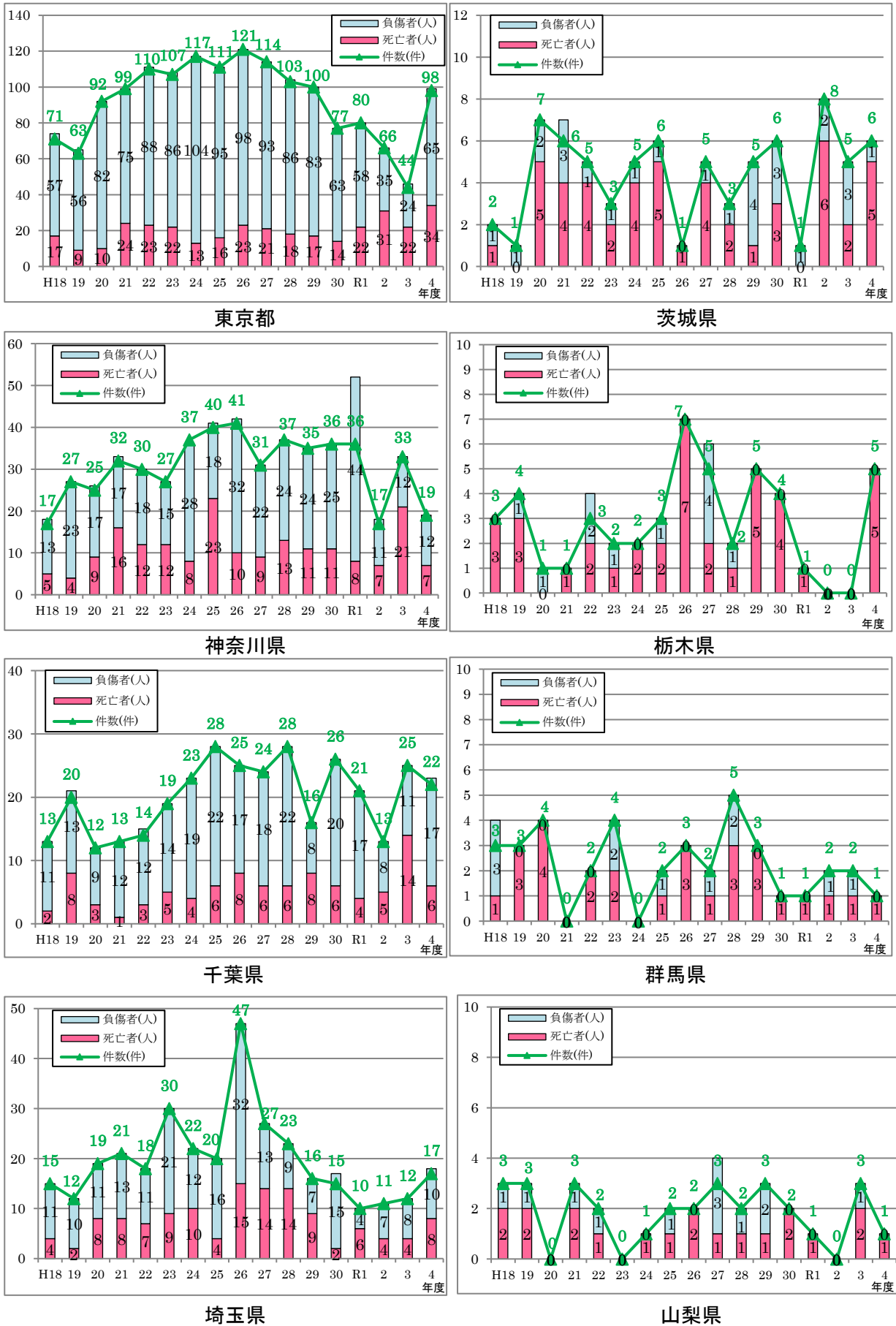
341件
350人
183人

図7 関東運輸局管内における人身障害事故の件数及び死傷者数の推移



各都県における人身障害事故の件数及び死傷者数の推移は、図8（次ページ）のとおりです。

図8 各都県における人身障害事故の件数及び死傷者数の推移



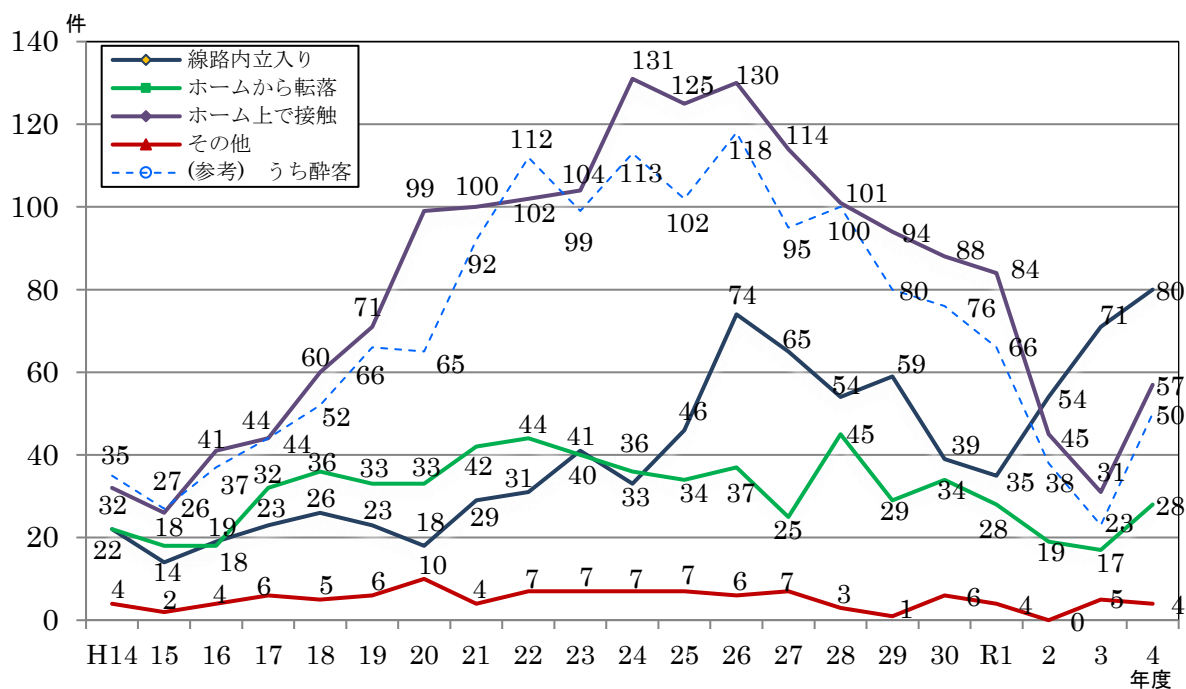
(2) 人身障害事故の原因別発生状況

人身障害事故の原因別発生状況は、表5のとおり、約50%が「ホームから転落」及び「ホーム上で接触」により発生したものでした。また、図9のとおり、令和4年度に発生した人身障害事故全体のうち、約30%（50件）は酔客に係るものでした。

表5 人身障害事故の原因別発生状況（令和4年度）（上段:件/下段:比率）

種別	線路内立入り	ホームから転落	ホーム上で接触	その他	合計
東京都	41	19	37	1	98
	41.8%	19.4%	37.8%	1.0%	100.0%
神奈川県	10	2	6	1	19
	52.6%	10.5%	31.6%	5.3%	100.0%
千葉県	9	2	9	2	22
	40.9%	9.1%	40.9%	9.1%	100.0%
埼玉県	9	3	5	0	17
	52.9%	17.6%	29.4%	0.0%	100.0%
茨城県	4	2	0	0	6
	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	100.0%
栃木県	5	0	0	0	5
	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
群馬県	1	0	0	0	1
	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
山梨県	1	0	0	0	1
	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
関東運輸局管内 合計	80	28	57	4	169
	47.3%	16.6%	33.7%	2.4%	100.0%

図9 人身障害事故の原因別発生状況の推移



4 輸送障害の発生状況

(1) 輸送障害の原因別発生状況

輸送障害の発生件数は、表6のとおり、1,268件で対前年度151件(13.5%)の増加となりました。

また、輸送障害のうち自殺によるものは295件で対前年度4件(1.4%)の増加となりました。

なお、令和4年度において、自殺による輸送障害は輸送障害全体の約23%を占めています。

○件数	数：1,268件	対前年度：+151件(13.5%増)	6,928件
○部内原因	318件	対前年度：+83件(35.3%増)	1,533件
○鉄道外原因	747件	対前年度：+89件(13.5%増)	3,627件
うち自殺	295件	対前年度：+4件(1.4%増)	527件
○自然災害	203件	対前年度：-21件(9.4%減)	1,768件

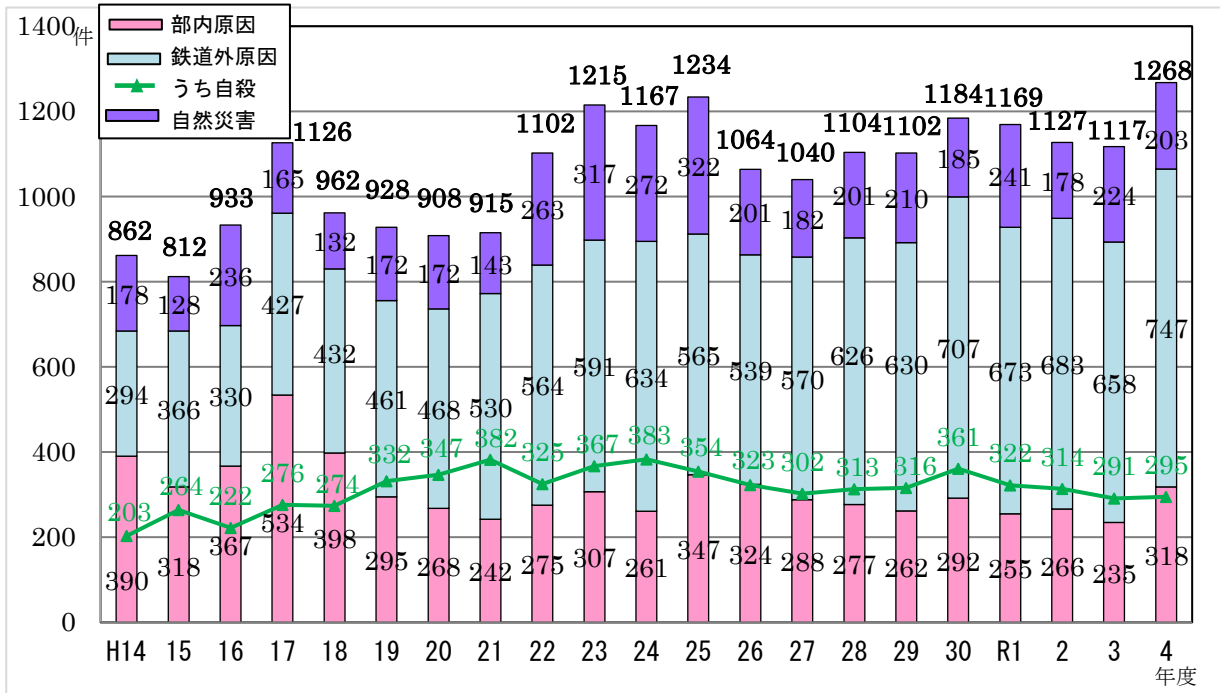
参考：全国

表6 輸送障害の原因別発生状況(令和4年度)

(上段：件/下段：比率)

	部内原因			鉄道外原因		自然災害	合計
	鉄道係員	車両	土木・電気	自殺	自殺以外		
東京都	27	34	38	114	99	25	337
	8.0%	10.1%	11.3%	33.8%	29.4%	7.4%	100.0%
神奈川県	14	27	18	54	75	27	215
	6.5%	12.6%	8.4%	25.1%	34.9%	12.6%	100.0%
千葉県	14	14	23	38	59	37	185
	7.6%	7.6%	12.4%	20.5%	31.9%	20.0%	100.0%
埼玉県	10	13	14	58	66	18	179
	5.6%	7.3%	7.8%	32.4%	36.9%	10.1%	100.0%
茨城県	6	11	8	7	41	19	92
	6.5%	12.0%	8.7%	7.6%	44.6%	20.7%	100.0%
栃木県	2	6	11	16	39	21	95
	2.1%	6.3%	11.6%	16.8%	41.1%	22.1%	100.0%
群馬県	0	14	4	8	32	36	94
	0.0%	14.9%	4.3%	8.5%	34.0%	38.3%	100.0%
山梨県	4	3	3	0	41	20	71
	5.6%	4.2%	4.2%	0.0%	57.7%	28.2%	100.0%
関東運輸局管内 合計	77	122	119	295	452	203	1268
	6.1%	9.6%	9.4%	23.3%	35.6%	16.0%	100.0%

図 1 0 輸送障害の原因別発生状況の推移



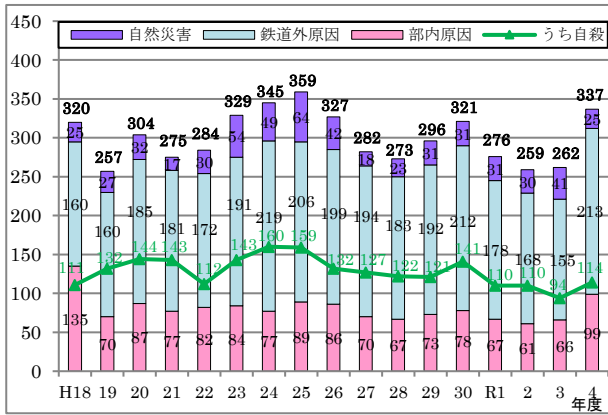
※用語の説明

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）以上の遅延を生じたもの）であって、鉄道運転事故以外のもの
部内原因	鉄道係員、車両又は鉄道施設に起因するもの
鉄道外原因	線路内立入り、自殺、動物との衝突等に起因するもの（車両故障等の部内原因及び自然災害以外のもの。）
自然災害	水害、風害、雪害、雷害又は地震等の自然災害に起因するもの

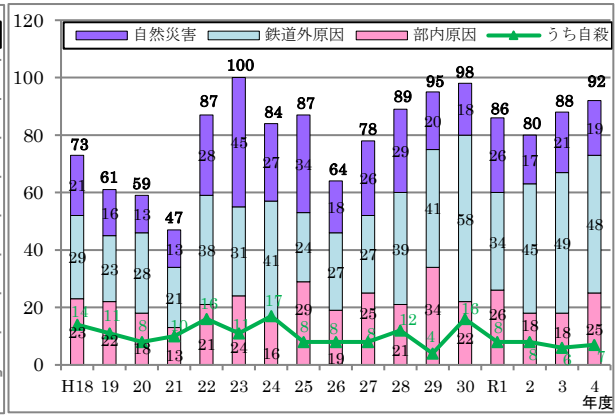
各都県における輸送障害の原因*3別推移は、図 1 1（次ページ）のとおりです。

*3 輸送障害の原因のうち自然災害の都県別データについては、地震、台風等により広域で発生した輸送障害を主たる都県で集計しています。

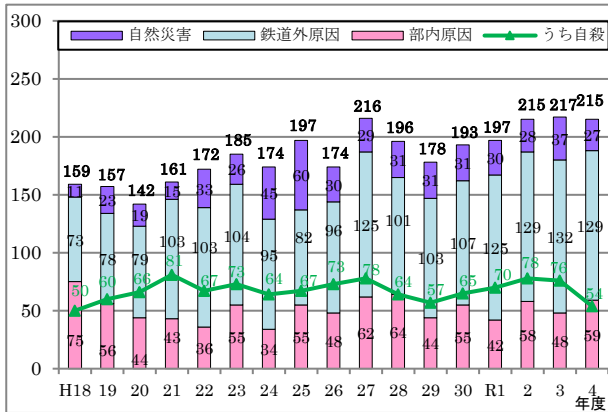
図 1 1 各都県における輸送障害の原因別推移



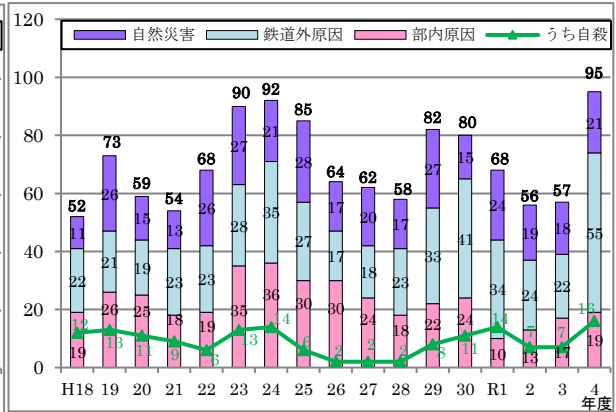
東京都



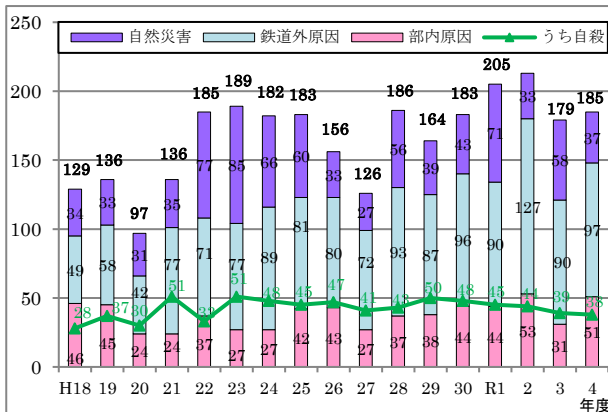
茨城県



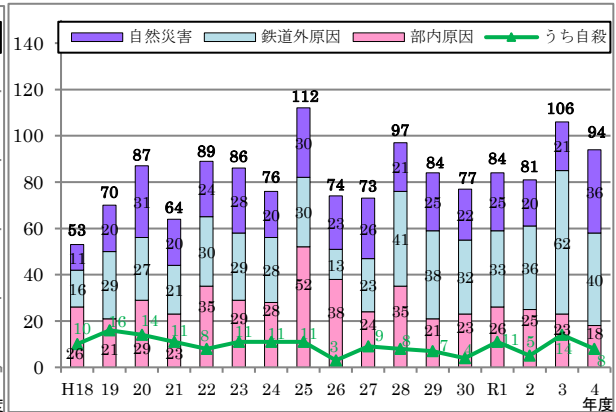
神奈川県



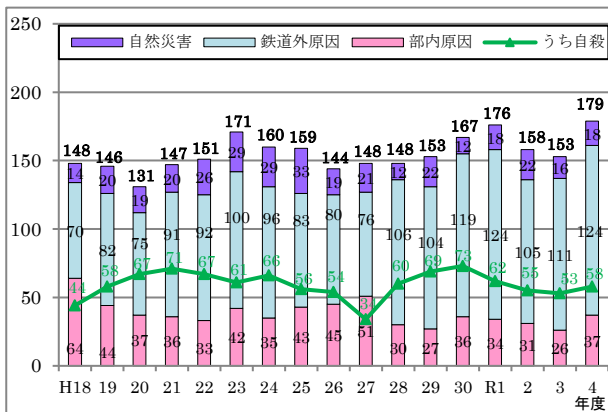
栃木県



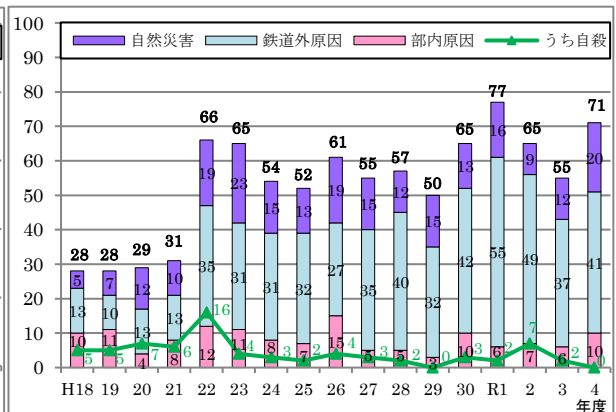
千葉県



群馬県



埼玉県



山梨県

5 インシデントの発生状況

(1) インシデントの種類別発生状況

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4年度に発生したインシデントは、表7のとおり、7件であり、対前年度1件の減でした。

○件 数：7件 対前年度：－1件

参考：全国
37件

表7 インシデントの種類別発生状況（令和4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4年度		0	0	1	0	0	0	3	3	0	0	7
参考	令和3年度	0	0	0	0	0	0	3	5	0	0	8
	5年平均 (平成30年度～令和4年度)	0	0	0.6	0	0	0	2	2.6	0	0.6	5.8

※用語の説明

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
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
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
本線逸走	列車又は車両が本線を逸走した事態
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
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 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
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
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
その他	前述に掲げる事態に準ずる事態

6 鉄道に係る電気事故に関する事項

令和4年度に発生した電気事故は、表8のとおり、4件であり、対前年度2件の増でした。

表8 鉄道に係る電気事故の発生状況（令和4年度）

	感電 死傷	感電外 死傷	電気 火災	供給 支障	合 計
令和4年度	4	0	0	0	4
参考・令和3年度	2	0	0	0	2

7 鉄道に係る災害に関する事項

○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付けられています。

○令和4年度の災害報告は2件で、令和4年3月の福島県沖地震によるものが1件、7月の落雷によるものが1件でした。

【索道編】

1 運転事故の発生状況

(1) 運転事故の件数及び死傷者数の推移

令和4年度の運転事故の件数は、表9及び図12のとおり、4件であり、対前年度2件の減でした。

また、令和4年度の運転事故による死傷者数は、表10及び図13（次ページ）のとおり、4人であり、対前年度増減なしでした。

○件 数 : 4件 対前年度: -2件

○死傷者数 : 4人 対前年度: 0人

参考：全国

34件

33人

表9 運転事故件数の推移

(年度)	H21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	R1	2	3 ^{*5}	4
普通索道	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0
特殊索道	3	1	4	1	3	2	3	3	5	2	4	0	6	4
合 計	3	2	4	1	3	2	3	4	5	3	5	1	6	4

図12 運転事故件数の推移

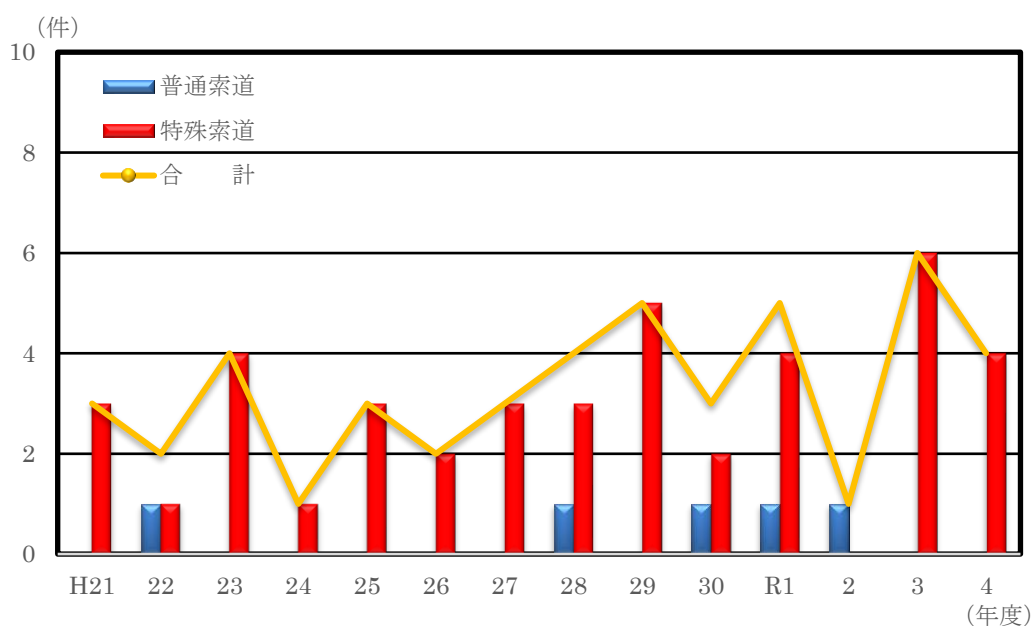
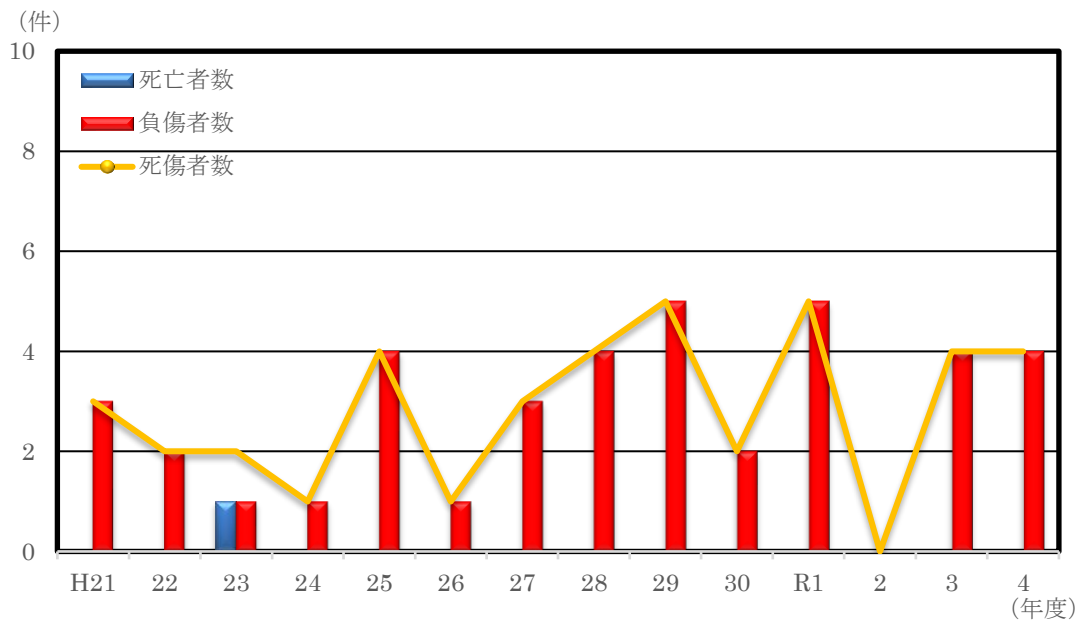


表 10 運転事故による死傷者数の推移

(年度)	H21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	R1	2	3 ^{*5}	4
事故件数	3	2	4	1	3	2	3	4	5	3	5	1	6	4
死傷者数	3	2	2	1	4	1	3	4	5	2	5	0	4	4
うち死亡者数	0	0	1 ^{*4}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
うち負傷者数	3	2	1	1	4	1	3	4	5	2	5	0	4	4

図 13 運転事故による死傷者数の推移



*4 表 10 中の平成 23 年度の死亡者は、索道人身障害事故によるものでした。

(2) 運転事故の種類別の件数及び死傷者数

運転事故の種類別の件数及び死傷者数は、表11のとおり、索道人身障害事故4件（死傷者数4人うち死亡者0人）でした。

索道人身障害事故のうち、「索道係員が作業中に搬器と接触したもの」など索道係員に起因するものは0件でした。

表11 運転事故の種類別の件数及び死傷者数（令和4年度）

事故種類	索道種類	普通索道		特殊索道		合計
		交走式	循環式	循環式	滑走式	
索条切断事故	件数					
	死傷者数					
	うち死亡者数					
搬器落下事故	件数					
	死傷者数					
	うち死亡者数					
搬器衝突事故	件数					
	死傷者数					
	うち死亡者数					
搬器火災事故	件数					
	死傷者数					
	うち死亡者数					
索道人身障害事故	件数			4		4
	死傷者数			4		4
	うち死亡者数			0		0
合計	件数	0	0	4	0	4
	死傷者数	0	0	4	0	4
	うち死亡者数	0	0	0	0	0
【参考】 令和3年度 ^{*5}	件数	0	0	6	0	6
	死傷者数	0	0	4	0	4
	うち死亡者数	0	0	0	0	0

*5 表9、10及び11中の令和3年度索道人身障害事故の報告漏れがありましたので、数字が更新されております。

2 インシデントの発生状況

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月より索道事業者から国への報告が義務付けられています。

令和4年度に発生したインシデントは、0件であり、対前年度2件の減でした。

II 輸送の安全に関わる行政指導等に関する事項

1 保安監査の実施状況

○国土交通省関東運輸局では、鉄軌道及び索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4年度は、関東運輸局管内60鉄軌道事業者、45索道事業者の計105事業者（令和5年3月末現在）のうち、保安監査を12の鉄軌道事業者、8の索道事業者に対して計20回実施し、その結果に基づいて5の鉄軌道事業者、3の索道事業者に対して文書による行政指導を行い、改善を求めました。主な行政指導の内容は、施設、車両の検査、運転の基準及び法令に基づく手続きに関するものでした。

2 鉄道事業法及び軌道法に基づく行政処分（事業改善の命令）

○国土交通省関東運輸局は、鉄軌道及び索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は、鉄道事業法第23条（軌道法第26条及び鉄道事業法第38条において準用する場合を含む。）に基づき鉄軌道及び索道事業者に対して事業改善の命令を発しています。

○令和4年度は、輸送の安全に関する事業改善の命令はありませんでした。

3 事故等の報告に基づく行政指導の実施状況

○国土交通省関東運輸局は、鉄軌道及び索道事業者に対して、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。

○令和4年度、関東運輸局においては表12（次ページ）のとおり、1の鉄道事業

者に対して文書による行政指導を計1件行い、改善を求めました。

表12 事故等の報告に基づく行政指導の実施状況（令和4年度）

事業者	文書発出日	行政指導の概要	改善の概要
京成 電鉄	R4.11.17	<p>令和4年11月17日、京成高砂駅構内において、入換作業中の取扱い誤りに起因する車両脱線が発生させ、長時間にわたり本線の運転を見合わせた。</p> <p>背後要因を含めて原因の究明を行うとともに、同種事象の再発防止のための措置を講じること。</p> <p>なお、講じた措置等については、文書により速やかに報告すること。</p>	<p>【緊急対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係者への事象の周知 ・取扱い誤り時の処置の再周知 ・添乗指導の実施による限定運転士の資質維持・向上 <p>【恒久対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経験の浅い限定運転士の技量の向上 ・資質管理体制の強化 ・資質管理方法（指導方法）の見直し ・ダイヤへの影響に過敏に反応してしまう風土の改善 ・取扱い誤り時の処置の明確化 ・入換標識進路開通確認のダブルチェック ・車両の退行に対するリスクの周知 ・異常時対応力の向上 ・車庫内取扱いに係る問題の洗い出し

4 運輸安全マネジメント評価の実施状況

○国土交通省は、鉄軌道及び索道事業者に対して、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」*6を実施しています。

○令和4年度、関東運輸局においては、7の鉄軌道事業者、3の索道事業者に対して計10回の運輸マネジメント評価を行いました。

*6 「運輸安全マネジメント評価」の詳細については、国土交通省の運輸安全に関するホームページ
<<https://www.mlit.go.jp/unyuanzen/index.html>>をご覧ください。