

鉄軌道輸送の安全にかかわる情報（平成19年度）[概要版]

平成20年10月

<ポイント>

- 平成19年度の運転事故は、重大事故（死傷者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0件であった。
- JR西日本福知山線列車脱線事故を契機として義務付けした曲線部への速度制限機能付きATS等の整備率が平成19年度末時点で86%に達するなど、安全対策の進捗を見た。
- 運転事故件数の約9割を人身障害事故と踏切障害事故が占めており、これらの運転事故の縮減には、鉄軌道事業者の安全対策の徹底に加えて、安全利用に関する利用者等の理解も欠かせない。

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19年度の鉄軌道輸送の安全に関わる情報を国として公表するものです。

本報告の公表により、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、鉄道の安全利用に関する利用者や沿線住民等の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国の取組み

国では「第8次交通安全基本計画（平成18～22年度）」において、乗客の死者数ゼロ及び踏切事故件数の1割削減（平成17年度との比較）を目指す数値目標を掲げ、安全対策を推進しています。平成19年度の輸送の安全に関わる主な取組みは、以下のとおりです。

○踏切事故対策

「踏切道改良促進法」等に基づき、立体交差化や保安設備の整備等を推進しています。平成19年度には、81の踏切道が立体交差化により除却されたほか、54の踏切道に踏切遮断機や踏切警報機が設置されました。

○ホームの安全対策

ホームからの転落事故等に対する安全対策として、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などを指導しています。平成19年度には新たに73駅において非常停止押しボタ

ン等の整備が完了し、対象 2,074 駅のうち 1,786 駅（86%）に整備されています。

○重大な事故を契機とした安全対策

重大事故の再発防止対策としては、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」等の一部改正を行い、曲線部等への速度制限機能付き A T S 等の設置の義務付けを行っており、平成 19 年度末時点で曲線部への速度制限機能付き A T S の整備率が 86%に達しています。また、平成 19 年 6 月 28 日には、航空・鉄道事故調査委員会から J R 西日本福知山線列車脱線事故に係る事故調査報告書の提出があり、国土交通省に対して建議等が行なわれました。これを受け、鉄軌道事業者に対し、インシデント等の把握及び活用方法の改善などについて指導しました。

さらに、J R 東日本羽越線列車脱線事故を受け、「鉄道強風対策協議会」を設置し、強風対策についてソフト・ハードの両面から検討を進め、風速計の設置や、風観測の手引きの作成など、風の観測態勢の強化を進めています。

2 運転事故に関する事項

○重大事故

平成 19 年度の運転事故については、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、乗客の死亡事故も平成 18 年度と同様に 0 件でした。

○運転事故件数

運転事故件数は、長期的には減少傾向にありますが、近年、ほぼ横ばいで推移しています。平成 19 年度の運転事故件数は 892 件で対前年度 43 件増（5.1%増）となっています。（【図 1】参照）

運転事故件数の内訳は、線路内立入やホーム上での接触などの人身障害が 424 件（47.5%）で対前年度 41 件増、踏切道における列車と車の衝突などの踏切障害が 350 件（39.2%）で対前年度 19 件減、路面電車と車の道路上での接触などの道路障害が 98 件（11.0%）で対前年度 26 件増などとなっています。（【図 2】参照）

○死傷者数

死傷者数は 726 人で対前年度 64 人減（8.1%減）、うち死亡者は 332 人で対前年度 15 人増（4.7%増）でした。死傷者数の内訳は、人身障害によるものが 429 人（59.1%）で対前年度 43 人増、踏切障害によるものが 245 人（33.7%）で対前年度 4 人増、道路障害によるものが 46 人（6.3%）で対前年度 20 人増、列車脱線によるものが 4 人（0.6%）で対前年度 98 人減などとなっています。（【図 3】参照）

運転事故件数の約9割を人身障害と踏切障害が占めており、その多くは利用者や踏切通行者、沿線住民等に起因するものです。運転事故を防止し、死傷者数を減少させるためには、ホームの非常停止押しボタンの設置や踏切保安設備の整備などの鉄軌道事業者の安全対策の徹底に加えて、線路内への立入や踏切道の無理な横断をしないなど利用者や踏切通行者等の理解も欠かせません。

3 インシデント（事故が発生するおそれがあると認められる事態）に関する事項

インシデントに係る情報を広く共有することは事故の未然防止に有効であることから、平成18年9月に大雨等による運転速度規制時に通常の運転速度で走行した事象を新たに報告対象のインシデントと整理し、また、JR西日本福知山線列車脱線事故に係る航空・鉄道事故調査委員会の建議を受け、平成19年9月に鉄軌道事業者に対し、各種記録装置等の活用や乗務員等からの報告制度の充実など、インシデント等の把握及び活用方法の改善について指導しました。

平成19年度は、施設障害、車両障害など83件（対前年度28件増（50.9%増））のインシデントが報告されました。（【図4】参照）

4 輸送障害（列車の運休、又は旅客列車の30分以上の遅延が発生したもの）に関する事項

輸送障害については、平成19年度は4,359件（対前年62件減（1.4%減））が報告されました。その内訳は、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が33.1%、旅客のホームからの転落や公衆の線路内立入り等による部外原因が35.9%、地震や風水害等による災害原因が31.0%でした。増減の内訳については、部内原因は163件減少しましたが、自殺の増加などにより部外原因は87件増加しました。また、災害原因は14件増でした。（【図5】参照）

5 輸送の安全にかかわる行政指導等に関する事項

平成19年度も輸送の安全にかかわる行政指導等を行っています。

事故等の報告に基づく行政指導については、17の鉄軌道事業者に対して23件の文書による指導を行いました。

保安監査については、計67回、54事業者に対して計画的な保安監査を行いました。また、輸送の安全を確保するための取組みが適正かどうか等について確認する保安監査を5事業者に対して実施し、うち4事業者に対し行政指導を行うとともに、1事業者（島原鉄道）に対し事業改善命令を発出し、改善を求めました。

さらに、事故等の発生を受けて、関係する全国の鉄軌道事業者に対して安全確保のための行政指導として11件の通達を出しました。

6 輸送の安全にかかわる設備投資等に関する事項

鉄軌道事業者が平成19年度に行った安全関連設備投資は、事業者全体で約8千億円（前年度は約7千億円）にのぼり、鉄道事業営業収入（約7兆円）に対する比率は11%強となっています。また、施設・車両などの維持補修のための修繕費については、約8千億円（前年度と同程度）でした。

7 輸送の安全にかかわる施設等に関する事項

踏切保安設備の整備状況等については、踏切道の統廃合及び遮断機と警報機が設置されている第1種踏切道への転換が進められた結果、踏切事故の件数が減少してきており、平成19年度末の踏切道数は34,547箇所、平成19年度の踏切事故件数は352件でした。なお、踏切道の30,027箇所（87%）が第1種踏切道となっています。（【図6】参照）

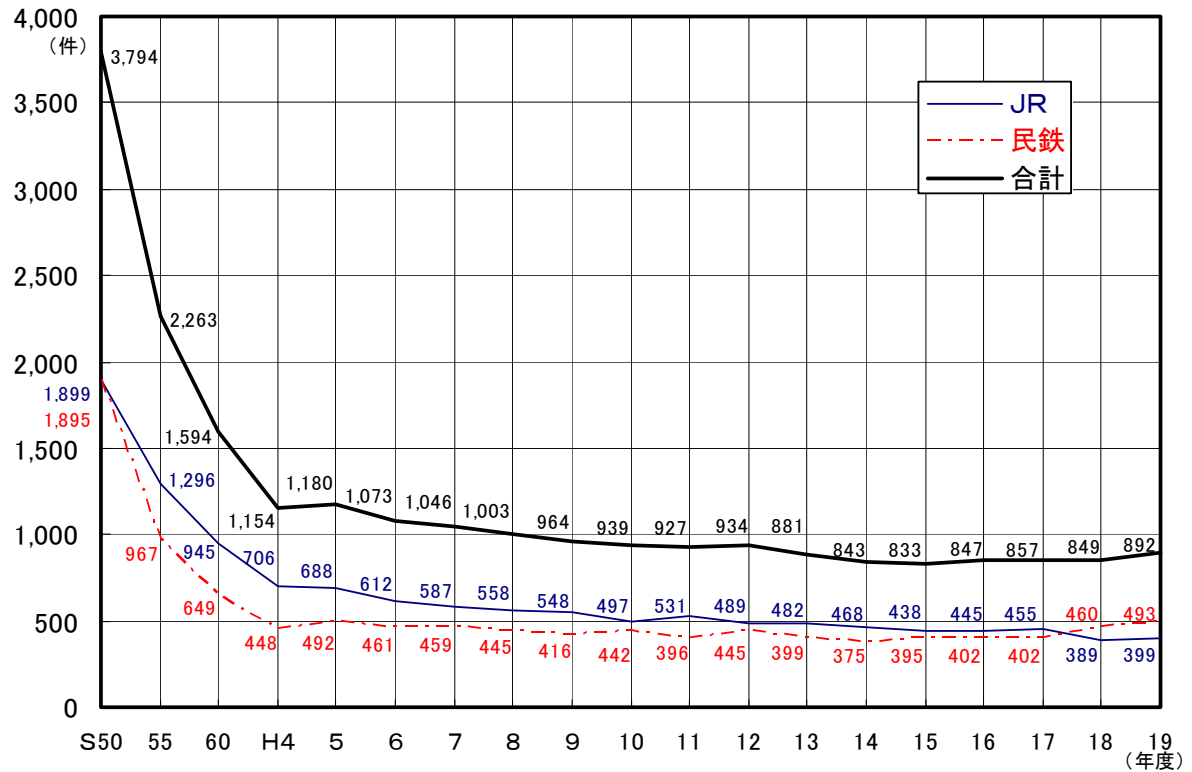
平成18年度の技術基準の改正により新たに設置が義務付けられた曲線部等への速度制限機能付きATS等の整備率は以下のようになっています。

		整備率	
		平成19年3月末	平成20年3月末
速度制限機能付きATS	曲線部	84%	86%
	分岐部	33%	37%
	終端部	82%	83%
運転士異常時列車停止装置		60%	64%
運転状況記録装置		35%	43%
発報信号設備の自動給電設備		50%	57%

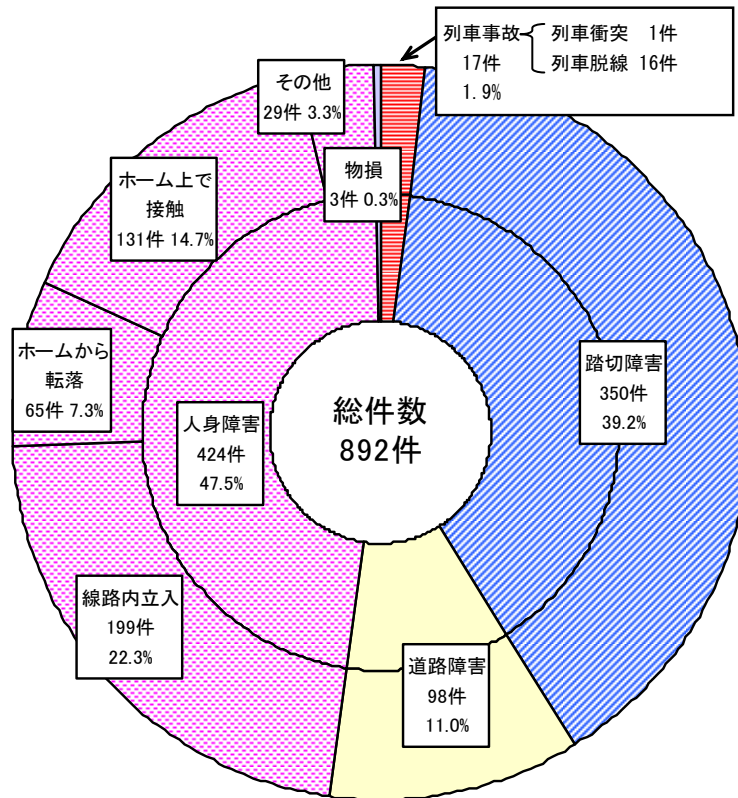
※ 急曲線における速度制限機能付きATSの緊急整備については、対象の264箇所全てが平成19年3月末において整備が完了しています。

※ 運転速度が時速100kmを超える線区の施設もしくはその線区を走行する車両、又は、1時間の運行本数が往復10本以上の線区の施設もしくはその線区を走行する車両については、曲線部等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置を10年以内に整備するよう義務づけています。

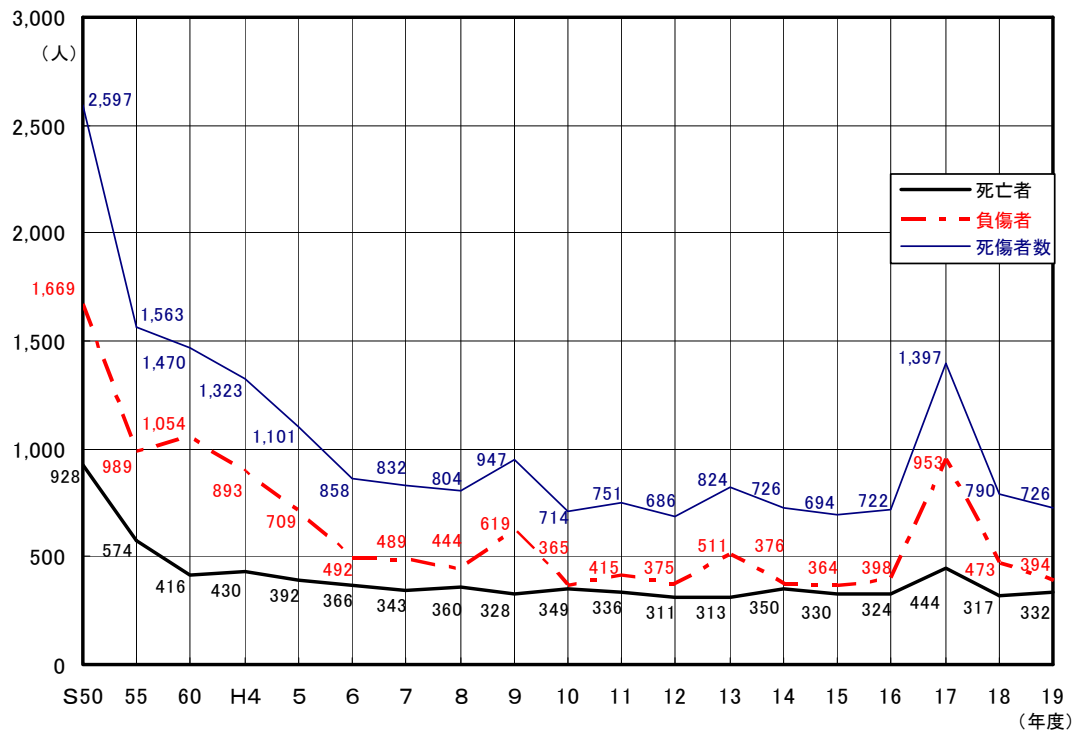
【図1】 運転事故件数の推移



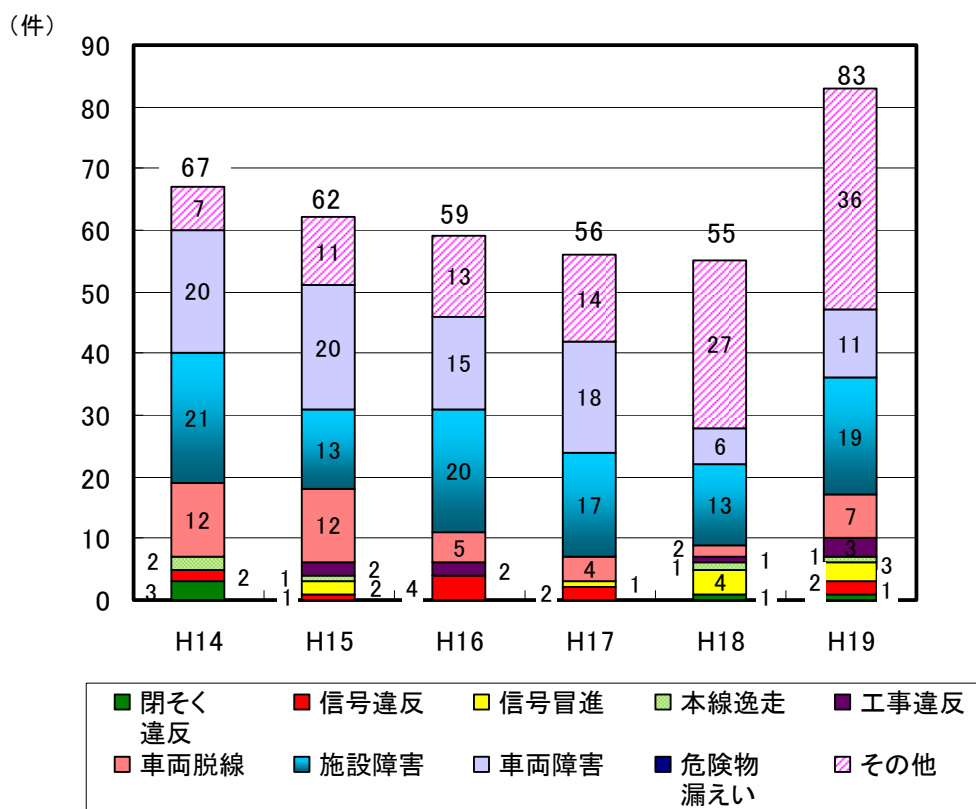
【図2】 運転事故件数の内訳



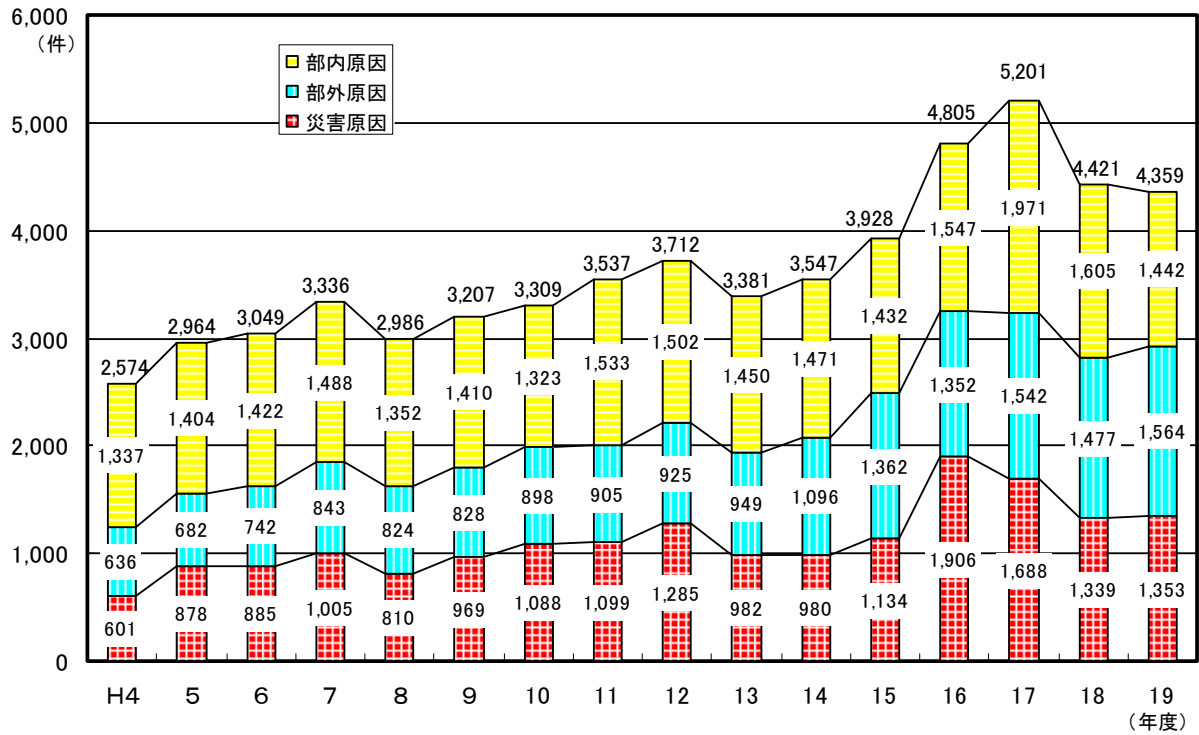
【図3】死傷者数の推移



【図4】インシデント報告件数の推移



【図5】 輸送障害件数の推移



【図6】 踏切道数の推移

