

# 鉄軌道輸送の安全にかかわる情報（平成23年度）の訂正について

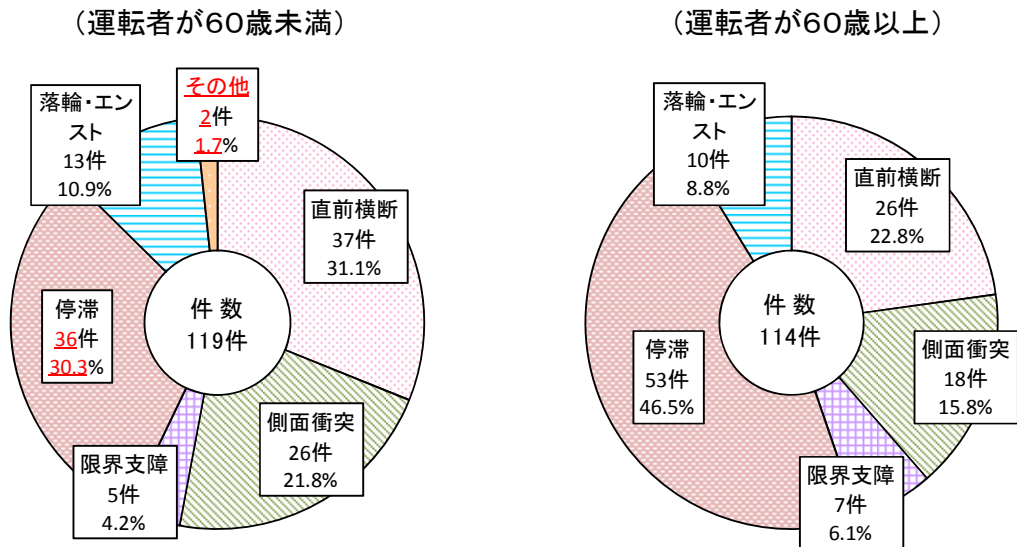
平成24年11月

平成24年7月20日に公表しました「鉄軌道輸送の安全にかかわる情報（平成23年度）」につきまして、鉄道事業者から踏切障害事故の変更届出（原因種別の変更）及び一部の数値に変更がございましたので以下の通り訂正いたします。（赤字下線の部分が訂正箇所になります。）

## ●鉄軌道輸送の安全にかかわる情報（平成23年度）[概要板]

### 4. 高齢者の関係する事故

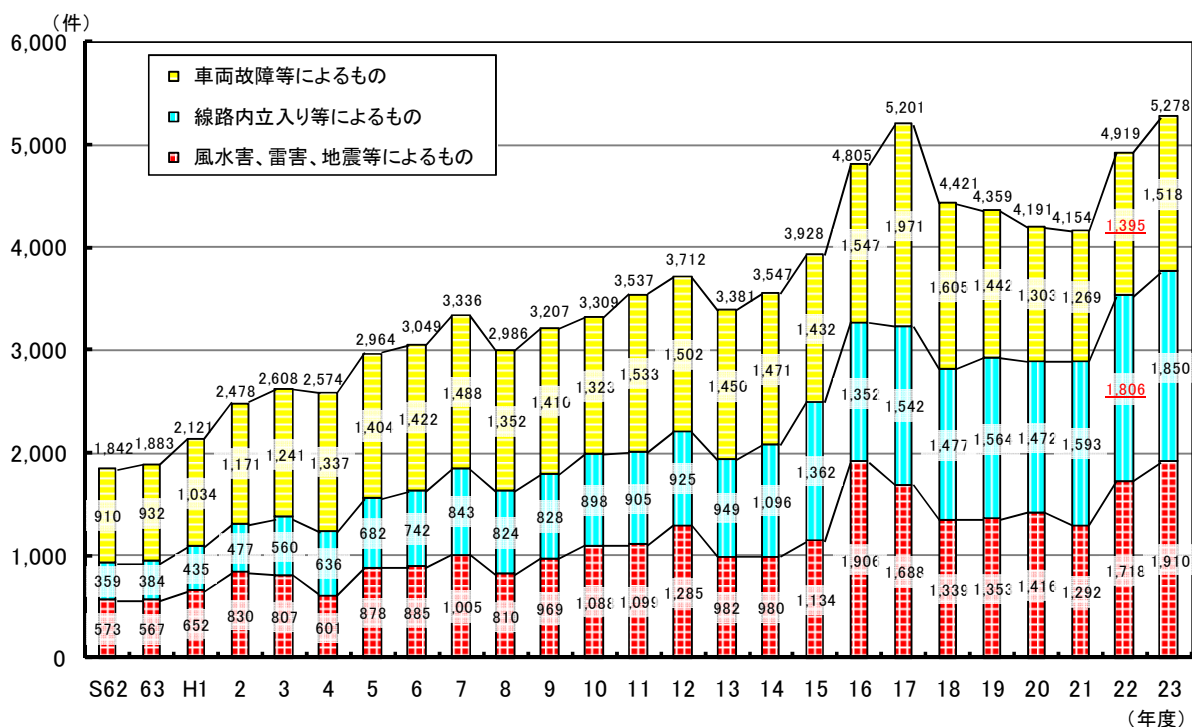
図7：第1種踏切道における自動車の踏切事故の原因別件数(平成22・23年度計)



## 5. 輸送障害

- 平成23年度に発生した輸送障害は5,278件で対前年度359件(7.3%)増でした。  
(図8参照)
- 車両故障等による輸送障害のうち、車両故障によるものが881件で対前年度118件(15.5%)増、係員の取扱い誤り等によるものが270件で同64件(31.1%)増でした。
- 線路内立入り等による輸送障害のうち、自殺によるものは601件で対前年度22件(3.5%)減の他、動物によるものが312件で同23件(6.8%)減でした。
- 風水害、雷害、地震等による輸送障害のうち、降雨等の水害が571件で対前年度105件(22.5%)増、雪害が361件で同34件(10.4%)増、風害が337件で同56件(19.9%)増、地震が164件で同2件(1.2%)増など、自然災害によるものが増加しました。

図8：輸送障害件数の推移



## ●鉄軌道輸送の安全にかかわる情報（平成23年度）

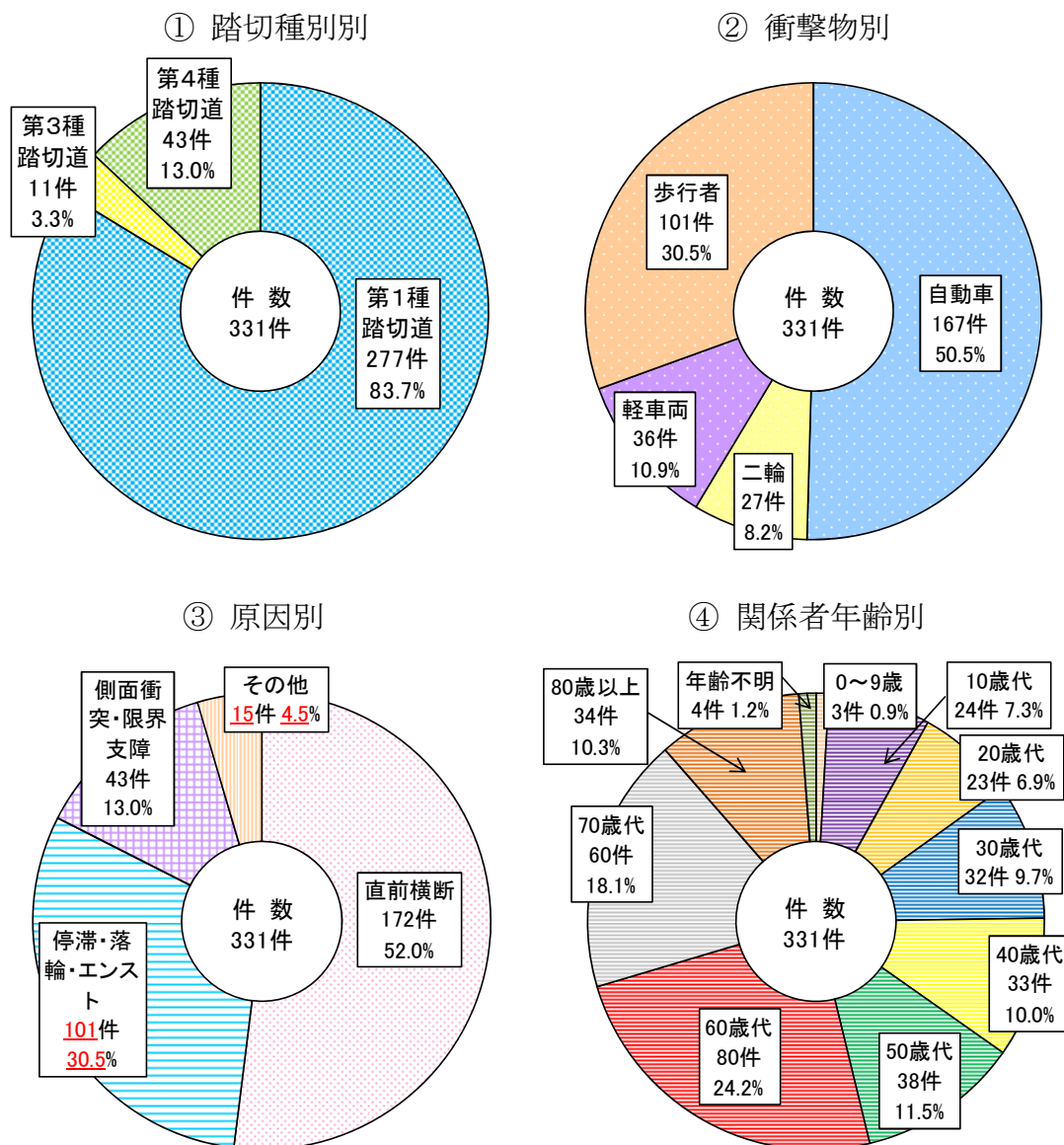
【P 1 3】

### 2. 3 踏切事故の発生状況

#### (2) 踏切種別別・衝撃物別・原因別及び関係者年齢別の踏切事故件数等

- 平成23年度に発生した踏切事故331件の踏切種別別の内訳は、第1種踏切道277件(83.7%)、第3種踏切道11件(3.3%)、第4種踏切道43件(13.0%)となっています。
- 衝撃物別の内訳は、自動車167件(50.5%)、二輪27件(8.2%)、自転車などの軽車両36件(10.9%)、歩行者101件(30.5%)となっています。
- 原因別の内訳は、直前横断172件(52.0%)、落輪・エンスト・停滞101件(30.5%)、側面衝撃・限界支障43件(13.0%)、その他15件(4.5%)となっています。

図9:踏切種別、衝撃物別、原因別及び関係者年齢別の踏切事故件数(平成23年度)



側面衝撃・限界支障:自動車等が通過中の列車の側面に衝突したもの及び自動車等が列車と接触する限界を誤って支障し停止していたため、列車が接触したもの

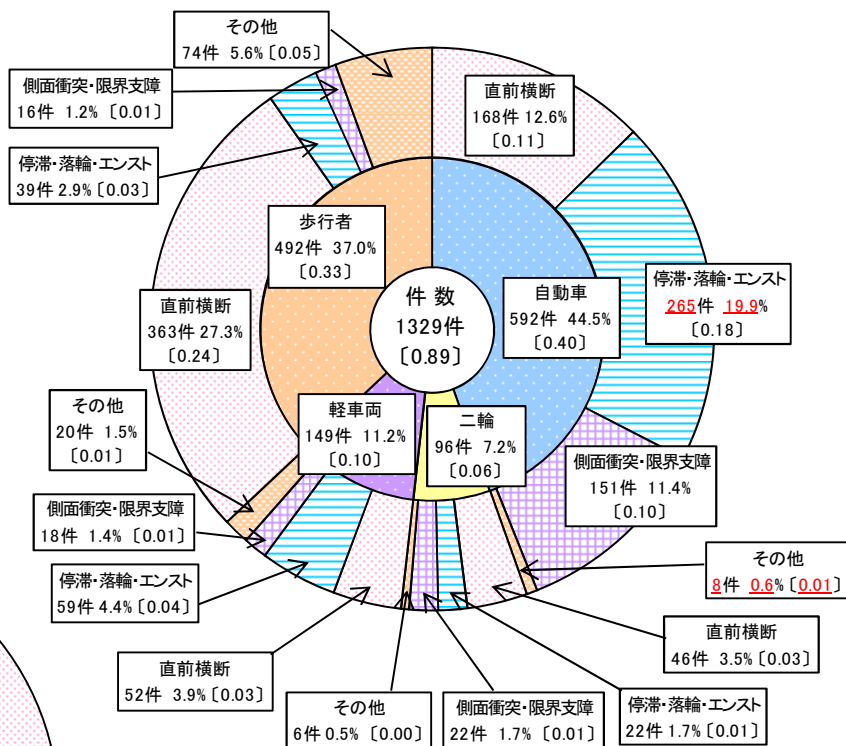
停滞・落輪・エンスト:自動車等が落輪、エンスト、踏切道を通過する前に出口側の遮断機が降下し、自動車等が踏切道内に停滞して列車が接触したもの

関係者年齢:歩行者等の年齢(自動車等にあつては、運転者の年齢)

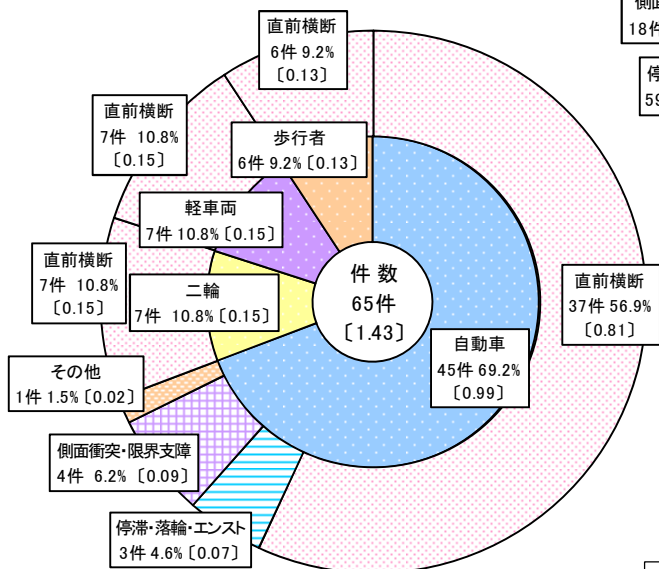
○平成19~23年度の5箇年における踏切道100箇所1年当たりの踏切事故件数は、第3種踏切道が1.43件、第4種踏切道が1.57件であり、これらと比較すると一般的には道路の交通量若しくは列車の本数が多く、又は列車の速度が高い傾向にある第1種踏切道の0.89件より高くなっています。特に、自動車の直前横断による踏切事故は、第3種踏切道が0.81件、第4種踏切道が0.78件であり、第1種踏切道の0.11件よりも高くなっています。

図10:踏切種別別の衝撃物別・原因別の踏切事故件数等(平成19~23年度)

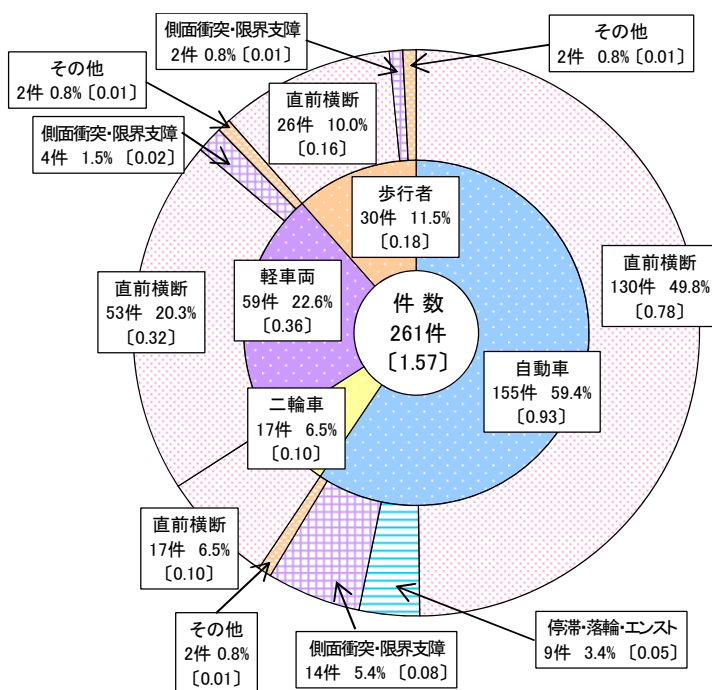
① 第1種踏切道(踏切道数 29,988)



② 第3種踏切道(踏切道数 841)



③ 第4種踏切道(踏切道数 3,138)



注1:踏切道数は、平成24年3月末のものである。

注2:[ ]内の数値は、それぞれの種別の踏切道

100箇所1年間当たりの踏切事故件数である。

(「平成19~23年度の5年間に発生した踏切事故件数」を「平成19~23の各年度末の踏切道数の和」で除して得た数値に、100を乗じて得た数値)

## 4 輸送障害に関する事項

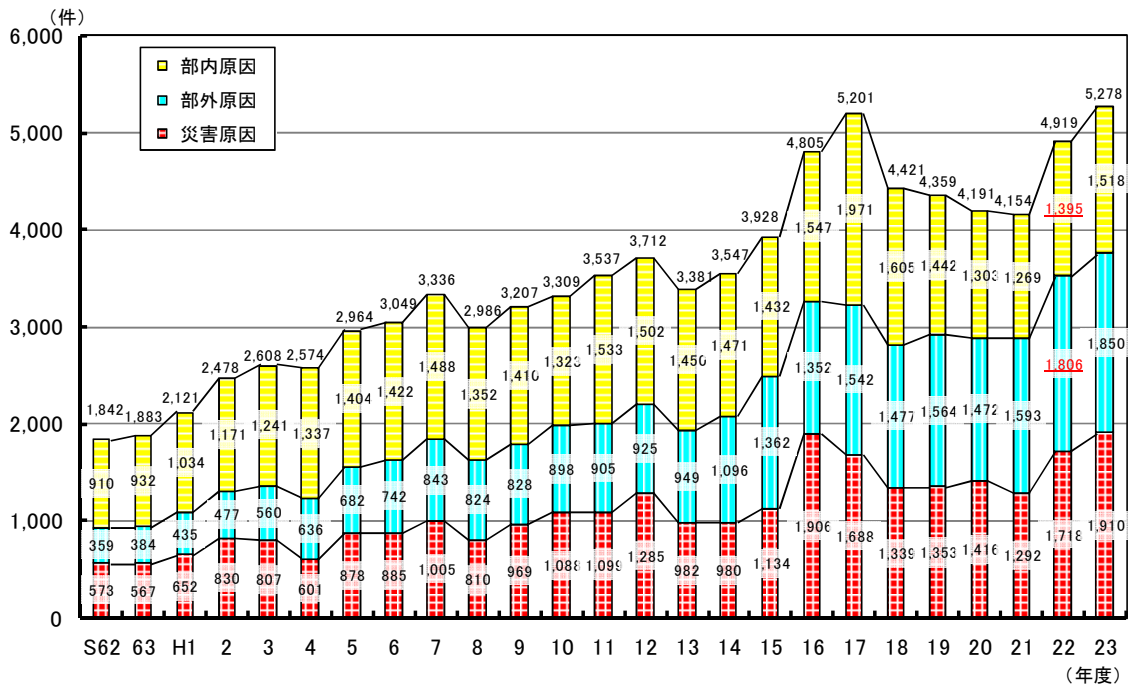
### 4.1 輸送障害の発生状況

#### (1) 輸送障害件数の推移等

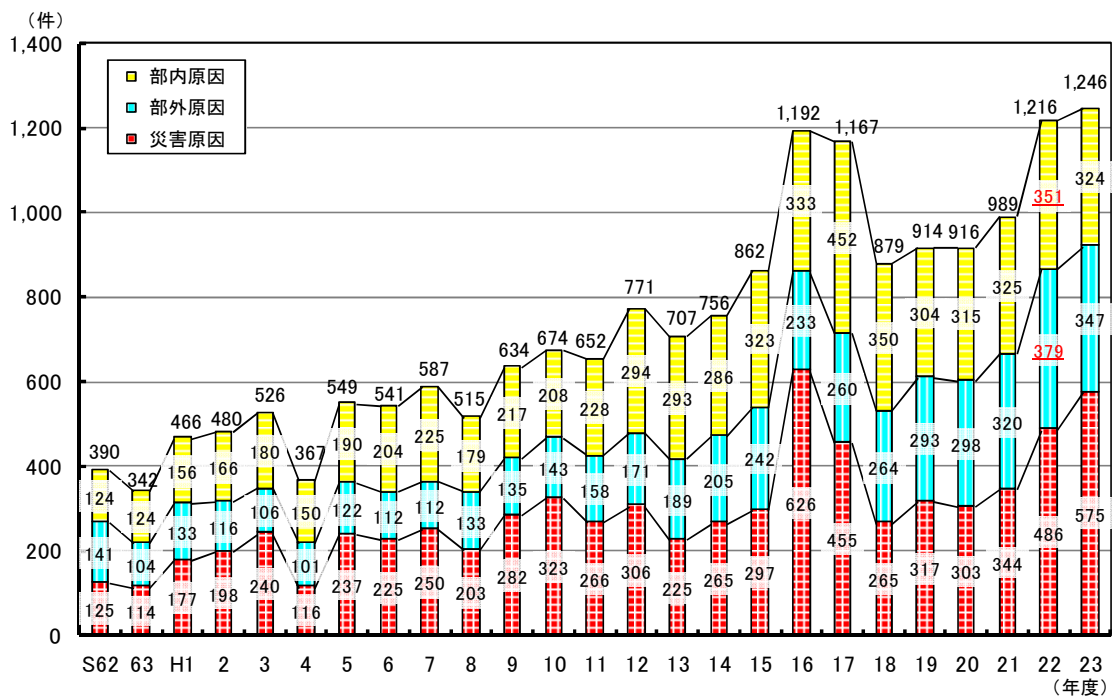
- 平成23年度に発生した輸送障害(列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等)は、5,278件で対前年度359件(7.3%)増でした。
- 車両故障、施設故障等による輸送障害(部内原因)は、1,518件(28.8%)で対前年度123件(8.8%)増でした。このうち、車両故障等によるものが881件で同118件(15.5%)増、係員の取扱い誤り等によるものが270件で同64件(31.1%)増でした。
- 線路内立入り等による輸送障害(部外原因)は、1,850件(35.1%)で対前年度45件(2.5%)増でした。このうち、自殺によるものは、601件で同22件(3.5%)減、動物によるものは312件で同23件(6.8%)減でした。
- 風水害、雷害や地震などの自然災害による輸送障害(自然災害)は、1,910件(36.2%)で対前年度192件(11.1%)増でした。なかでも、水害によるものが571件で同105件(22.5%)増、雪害によるものが361件で同34件(10.4%)増、風害が337件で同56件(19.9%)増、震害によるものが164件で同2件(1.2%)増でした。
- なお、運転事故に伴う列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等があっても、運転事故との重複計上を避けるため、輸送障害として計上していません。平成23年度に発生した運転事故866件のうち574件は、列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等があったものです。

図16: 輸送障害件数の推移

① JR(在来線+新幹線)と民鉄(鉄道+軌道)の合計



④ 民鉄(鉄道)



【P 2 9】

## 5. 2 保安監査の実施状況

- 国土交通省は、全国205鉄軌道事業者(平成24年3月末現在)に対して、輸送の安全を確保するための取組、施設・車両の管理・保守、運転取扱い等が適切かどうかについて、保安監査を行っています。
- 平成23年度は、計画的保安監査を54の鉄軌道事業者に対して計61回実施し、その結果に基づいて32の鉄軌道事業者に対して文書による行政指導を計32件行い、改善を求めました。
- また、計画的な保安監査のほか、重大な事象が発生した場合等、特に必要がある場合には、特別保安監査を実施しています。平成23年度は1事業者に対して実施し、その結果に基づいて、5. 3の表7に記載する事業改善の命令とともに、表6に掲げる文書による行政指導を行い、改善を求めました。

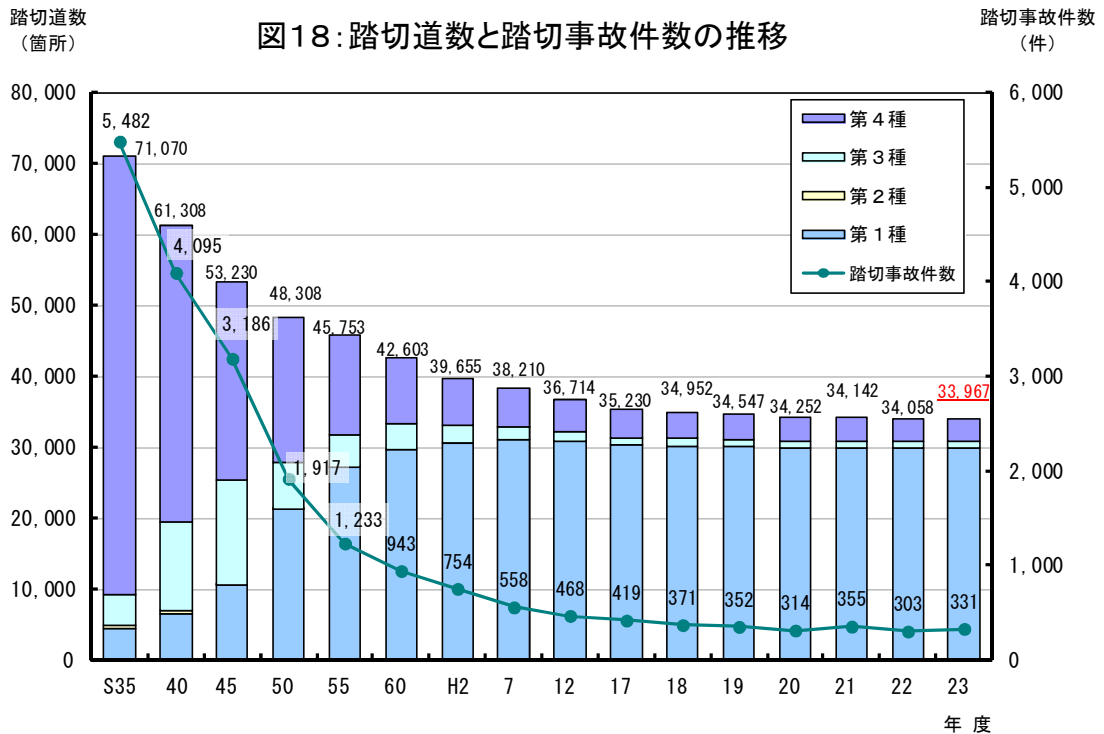


## 7 輸送の安全にかかわる施設等に関する事項

### 7.1 踏切保安設備の整備状況

#### (1) 踏切道数の推移

- 平成23年度において、2.1(3)に記述したとおり踏切事故は運転事故の38.2%を、また踏切事故による死亡者は運転事故による死亡者の37.9%をそれぞれ占めており、踏切事故防止は鉄道の安全確保上、極めて重要なものとなっています。
- 踏切事故件数は、立体交差化や統廃合による踏切道数の減少や第1種踏切道への改良等の踏切保安設備の整備等により、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、現在では踏切道の88%が第1種踏切道となっています。また、踏切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、平成23年度末においてそれぞれ841箇所及び3,138箇所残っており、2.3(2)に記述したとおり同年度に踏切事故がそれぞれ11件(踏切事故全331件の3.3%)及び43件(同13.0%)発生しています。



※ 横軸、H17以降は1年間隔であるが、S35～H17は5年間隔である。

【P35】

表10:踏切種別別の踏切道数の推移

(箇所)

年 度	第 1 種	第 3 種	第 4 種	合 計
平成 19 年度	30,027 (87%)	992 (3%)	3,528 (10%)	34,547
平成 20 年度	29,900 (87%)	947 (3%)	3,405 (10%)	34,252
平成 21 年度	29,930 (88%)	907 (3%)	3,305 (10%)	34,142
平成 22 年度	29,967 (88%)	861 (3%)	3,230 (9%)	34,058
平成 23 年度	<u>29,988</u> (88%)	841 (2%)	<u>3,138</u> (9%)	<u>33,967</u>

注1:( )内は構成比を示す。四捨五入しているため、その和が100%となっていない年度がある。

注2:兼掌踏切(複数の事業者の鉄道線路をまたぐ踏切道)は1箇所として計上している。

注3:上記踏切道数は、各年度末のものである。

【P36】

(3) 事業者区分別の踏切道数等

○事業者区分別の踏切道数及び踏切支障報知装置設置踏切道数は、表12のとおりです。

表12:事業者区分別・踏切種別別の踏切道数(平成24年3月末現在)

(箇所)

事業者区分	第 1 種	第 3 種	第 4 種	合 計	踏 切 支 障 報 知 装 置
JR(在来線)	18,671	573	1,772	21,016	14,540
民鉄等	<u>10,920</u>	247	<u>1,327</u>	<u>12,494</u>	<u>6,990</u>
大手民鉄	5,692	51	14	5,757	5,094
公営地下鉄等	1	0	0	1	1
中小民鉄	<u>5,227</u>	196	<u>1,313</u>	<u>6,736</u>	<u>1,895</u>
路面電車	397	21	39	457	122

踏切支障報知装置:踏切道内で自動車の脱輪やエンスト等により踏切道が支障した場合、踏切支障押しボタン等の手動操作又は踏切障害物検知装置による自動検知により、踏切道に接近する列車に危険を報知するための装置

※1 「大手民鉄」は、東京地下鉄(株)を除く15社です。

※2 「公営地下鉄等」は、東京地下鉄(株)を含みます。

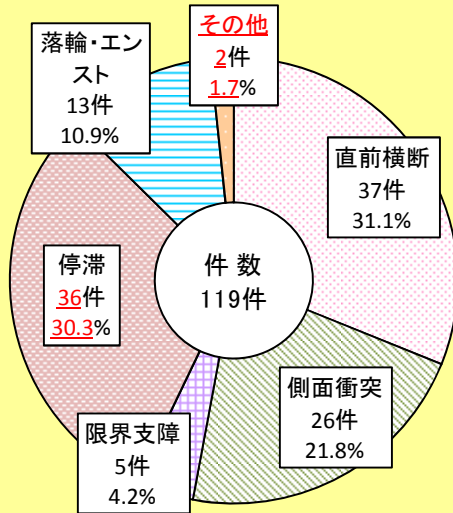
※3 「中小鉄道」は、準大手鉄道事業者を含みます。

## 【トピック】

### (3) 高齢者の関係する事故

#### ③ 第1種踏切道における自動車の踏切事故の原因別件数

(運転者が60歳未満)



(運転者が60歳以上)

