

4 輸送障害に関する事項

4.1 輸送障害の発生状況

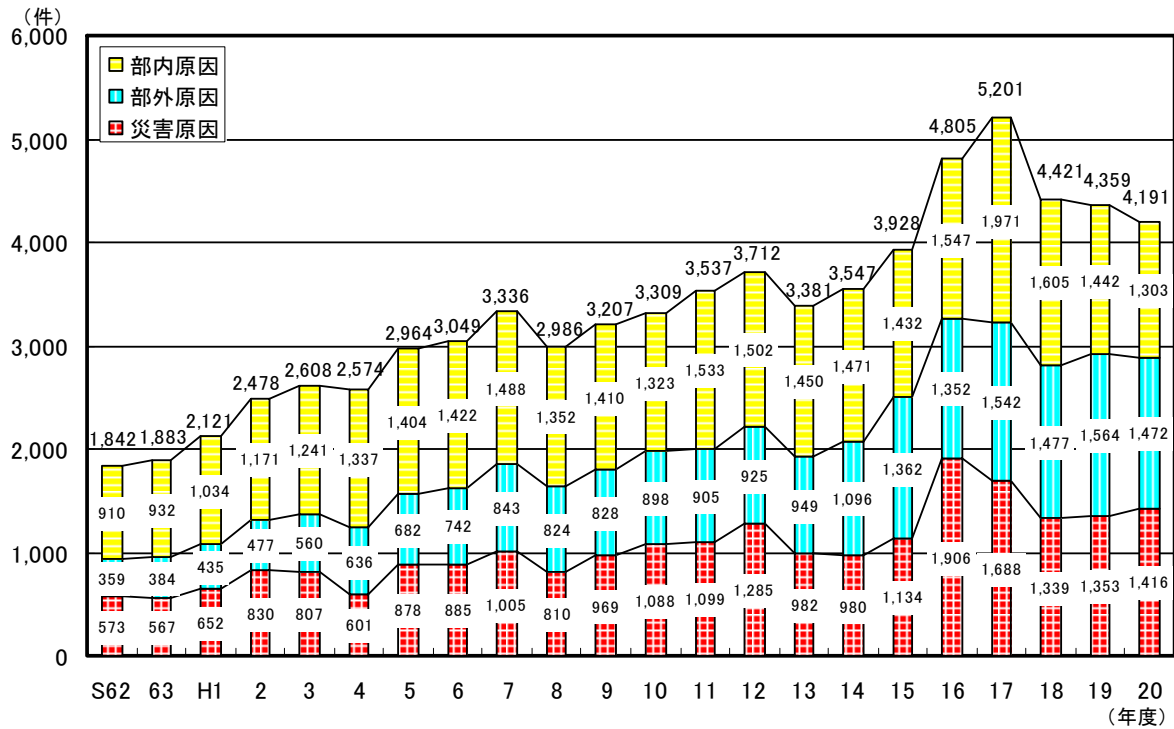
(1) 輸送障害件数の推移等

- 平成 20 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)¹⁸は 4,191 件であり、対前年度 168 件(3.9%)減でした。
- 輸送障害の件数は、長期的には増加傾向にあり、平成 17 年度には 5,000 件を超えましたが、その後は 3 年連続して減少しました。
- 平成 20 年度の輸送障害件数の 31.1%が部内原因、33.8%が災害原因となっており、風水害や地震などの災害の対策を含めた鉄軌道事業者の安全・安定輸送対策が重要です。
- 部外原因による輸送障害が 35.1%となっており、安定した輸送サービスの確保のためには利用者や沿線住民等の協力も必要です。
- 部外原因による輸送障害のうち、自殺によるものは 647 件で、対前年度 7 件(1.1%)増でした。
- なお、運転事故に伴う列車の運休、旅客列車の 30 分以上の遅延等は輸送障害として計上していませんが、インシデントに伴うものは輸送障害として計上しています。

¹⁸ 鉄道事業法第 19 条等に基づき鉄軌道事業者が国土交通省に届け出ます。

図 17: 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

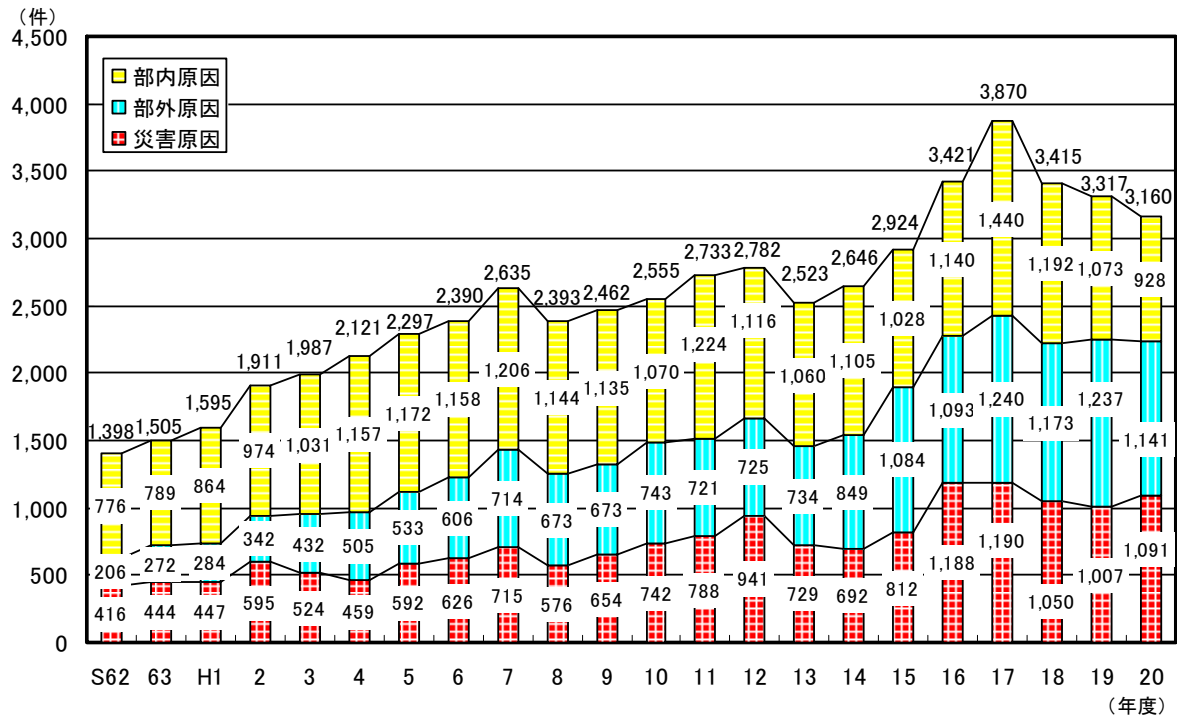


部内原因: 鉄道係員の取扱い誤り、車両や鉄道施設の故障等によるもの。

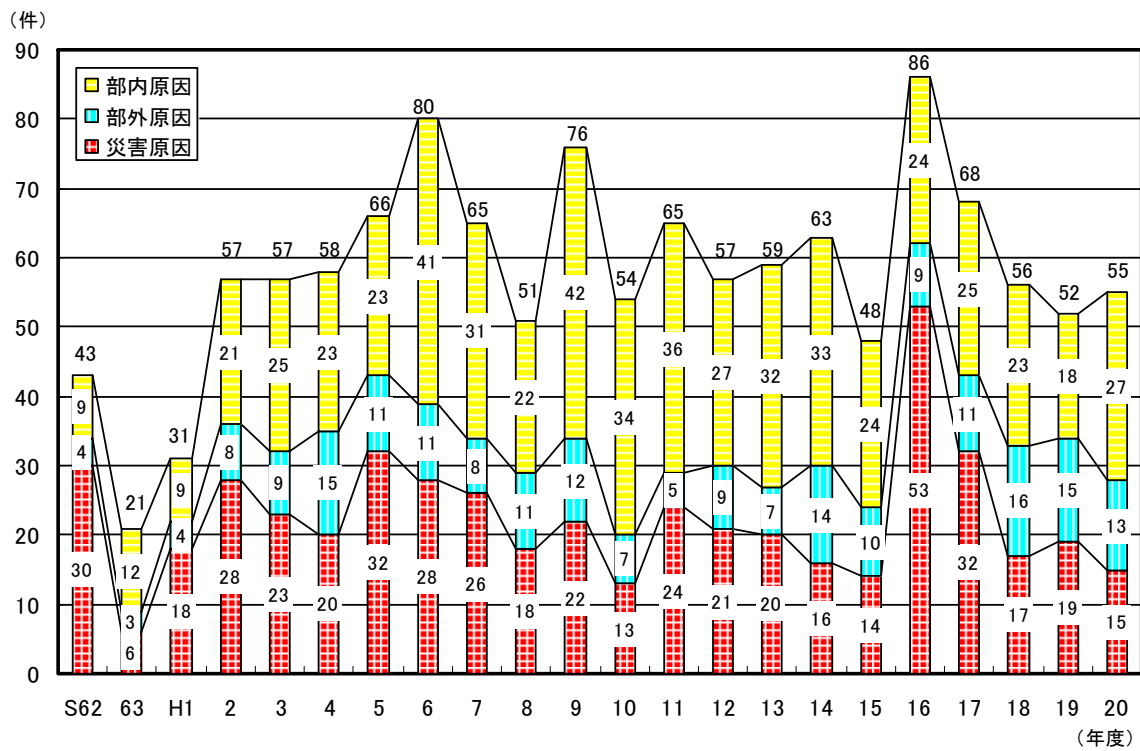
部外原因: 旅客のホームからの転落や公衆の線路内立入り等によるもの。

災害原因: 地震災害や風雪水害等によるもの。(雨量や風速が基準を超えた場合の運転見合わせ等を含む。)

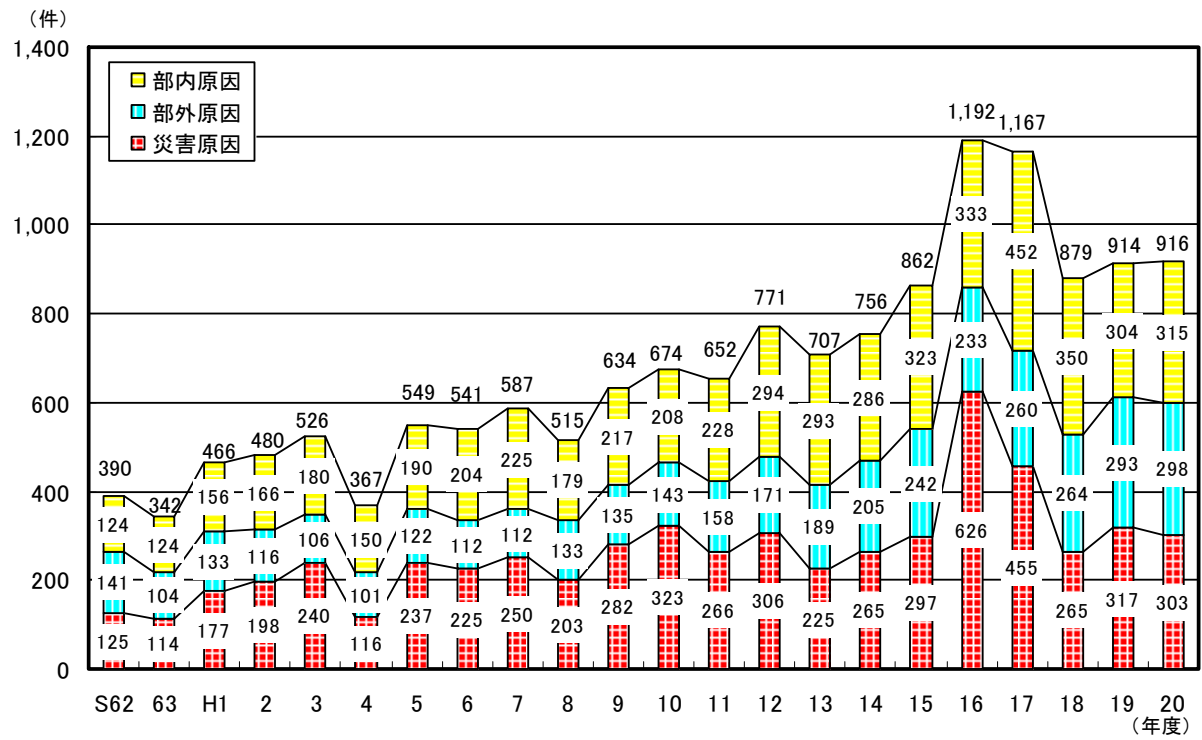
② JR(在来線)



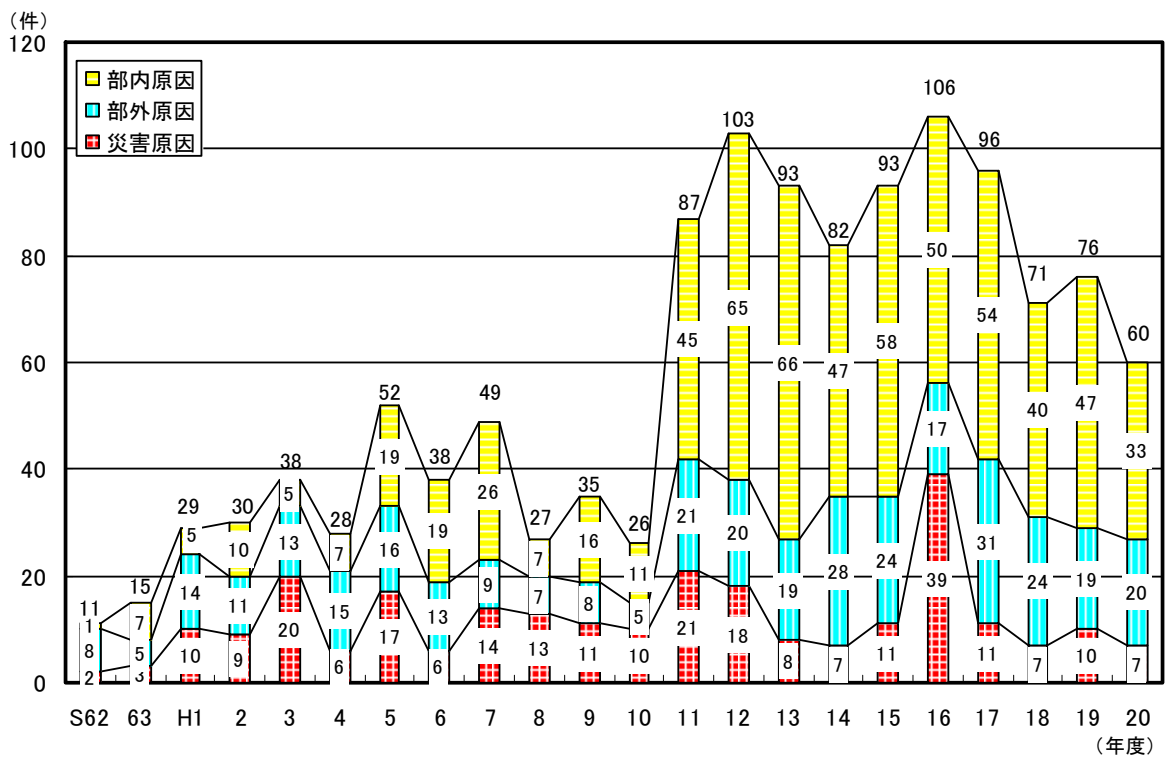
③ JR(新幹線)



④ 民鉄(鉄道)



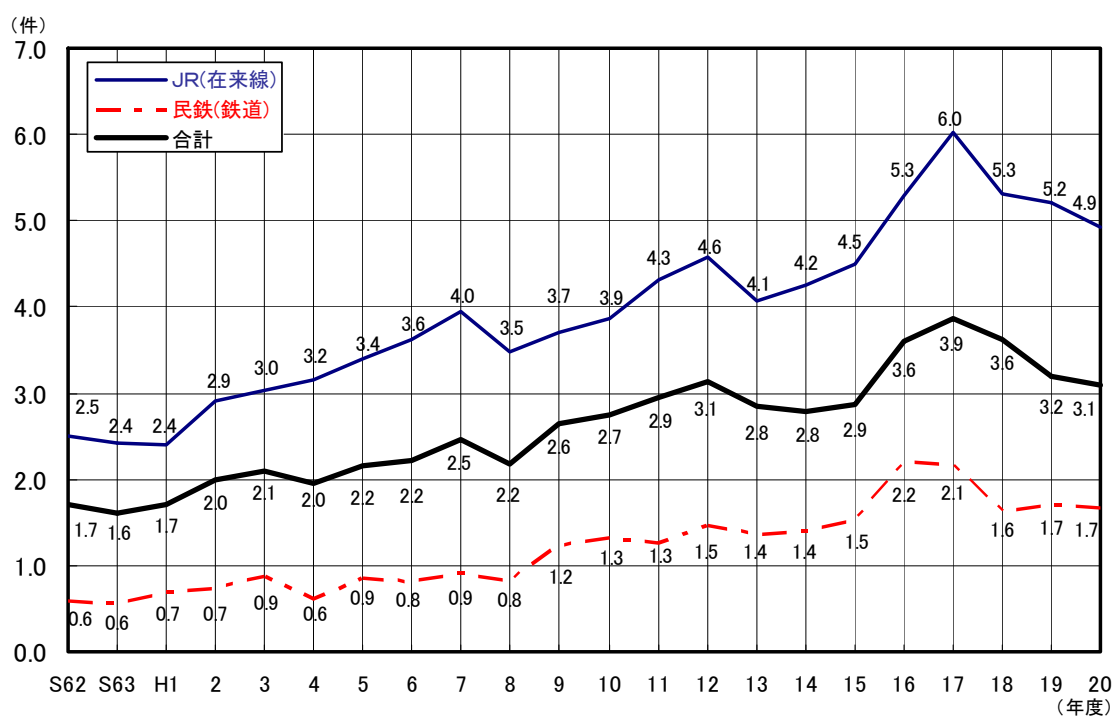
⑤ 民鉄(軌道)



(2) 列車走行百万キロ当たりの輸送障害件数の推移

○列車走行百万キロ当たりの輸送障害の発生件数は、輸送障害件数と同様に、長期的には増加傾向にあります。平成18年度からは3年連続して減少し、平成20年度は3.1件でした。

図18:列車走行百万キロ当たりの輸送障害件数



※ グラフ中の「合計」は、JR(在来線+新幹線)と民鉄(鉄道+軌道)の合計である。

4.2 事業者区別の輸送障害件数

○平成20年度における事業者区別の輸送障害件数は、次表のとおりです¹⁹。

表5:事業者区別の輸送障害件数(平成20年度)

原因 事業者区分	部 内				列車百万 キロ当たり 件数	部 外		合計	列車百万 キロ 当たり 件数	列車走行 キロ (百万 キロ)
	鉄道 係員	車両	鉄道 施設	小計		鉄道外	自然 災害			
JR(在来線)	138	528	262	928	1.45	1,141	1,091	3,160	4.92	642
JR(新幹線)	4	16	7	27	0.19	13	15	55	0.39	139
大手民鉄	5	30	30	65	0.21	191	51	307	0.97	317
公営地下鉄等	8	16	19	43	0.41	46	4	93	0.89	104
新交通・モノレール	1	9	1	11	0.53	4	5	20	0.97	21
中小民鉄	9	130	62	201	1.90	59	247	507	4.79	106
路面電車	3	21	4	28	1.15	18	3	49	2.01	24
合計	168	750	385	1,303	0.96	1,472	1,416	4,191	3.10	1,354

¹⁹ 事業者別の輸送障害件数の詳細を資料2に掲載しています。