

参考資料

- (1) 踏切事故の状況
- (2) ホームからの転落に関する状況

(1) 踏切事故の状況

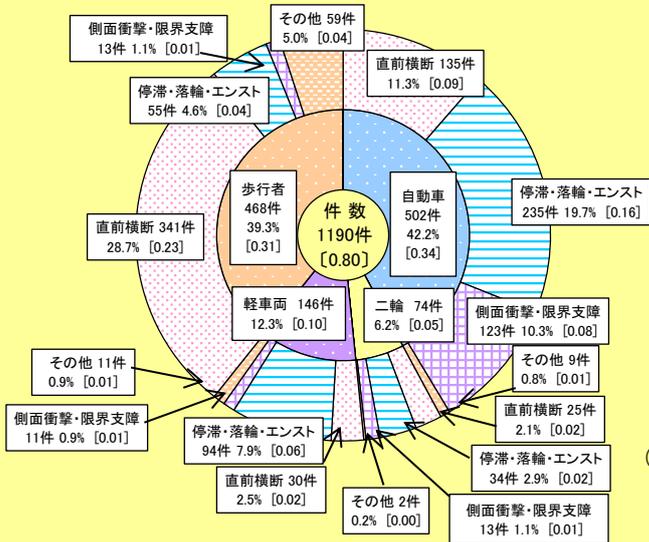
- 過去5年間(平成23～27年度)の踏切道100箇所当たりの踏切事故件数は、第4種踏切道が1.15件、第3種踏切道が0.98件であり、これらと比較すると一般的には道路の交通量若しくは列車の本数が多く、又は列車の速度が高い傾向にある第1種踏切道の0.80件より高くなっています。また、自動車の直前横断による踏切事故は、第4種踏切道が0.66件、第3種踏切道が0.50件であり、第1種踏切道の0.09件よりも高くなっています。
- 踏切事故については、高齢者が関係¹するものが多く、平成23～27年度に発生した事故のうち、衝撃物が自動車の件数は646件であり、このうち、60歳以上の件数は306件(47.4%)を占めています。また、衝撃物が歩行者の件数は490件であり、このうち60歳以上の件数は、250件(51.0%)を占めています。
- また、平成23～27年度に発生した運転者が60歳以上の自動車の第1種踏切道における踏切事故228件のうち、停滞²によるものが原因として最も多く、95件(41.7%)を占めています。

¹ 関係者年齢とは歩行者等の年齢(自動車にあつては、運転者の年齢)のことであり、年齢を把握できなかった場合は除いています。

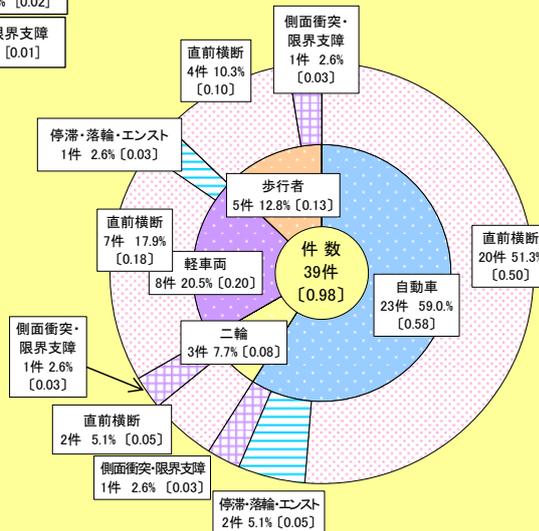
² 第1種踏切道における自動車の停滞による踏切事故とは、踏切道から出る前に踏切遮断機が閉じた、前方の道路が渋滞していたなどにより、自動車が踏切道内に停滞していたことによる事故のことです。

踏切種別別の衝撃物別・原因別の踏切事故件数等（平成23～27年度までの合計）

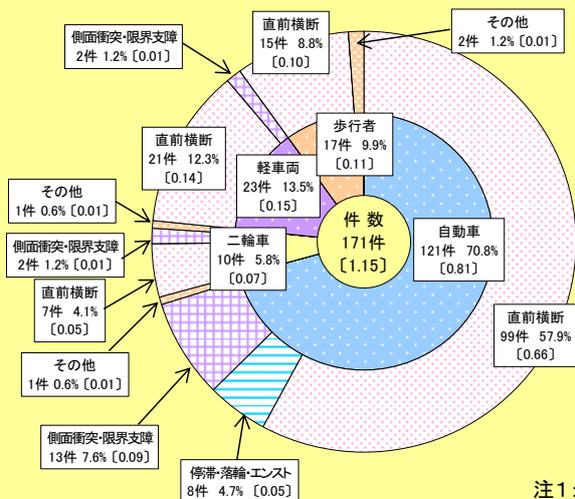
① 第1種踏切道（踏切道数 29,811）



② 第3種踏切道（踏切道数 757）



③ 第4種踏切道（踏切道数 2,864）

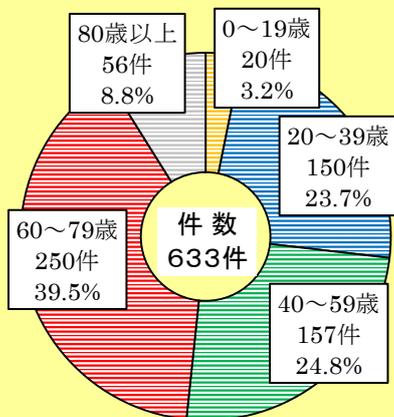


注1:踏切道数は、平成28年3月末のものです。

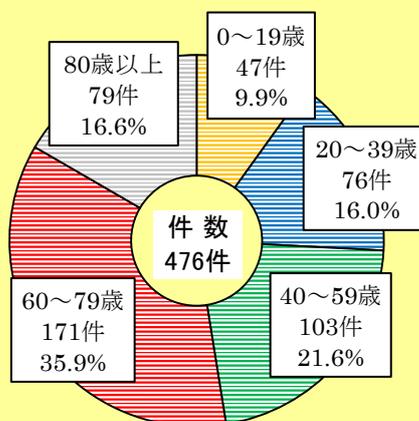
注2:[]内の数値は、それぞれの種別の踏切道100箇所当たりの踏切事故件数です(5年間の平均)。

年齢別の踏切事故件数等（平成23～27年度までの合計）

① 関係者年齢別の踏切事故件数（自動車）

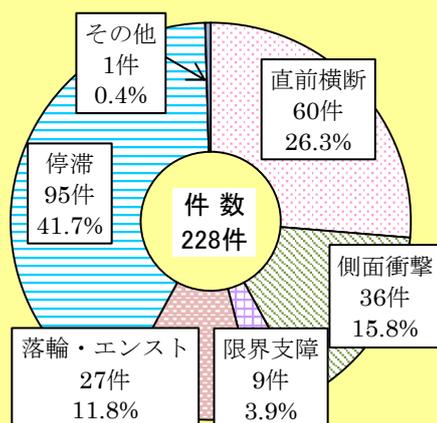


② 関係者年齢別の踏切事故件数（歩行者）

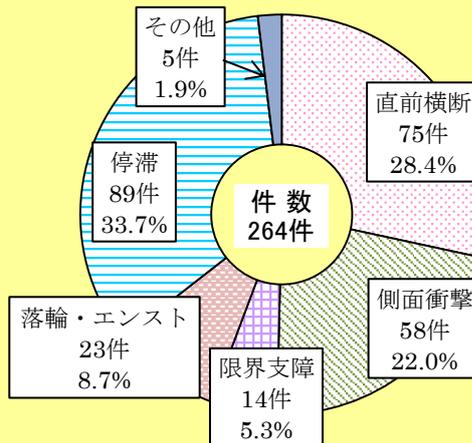


③ 第1種踏切道における自動車の踏切事故の原因別件数

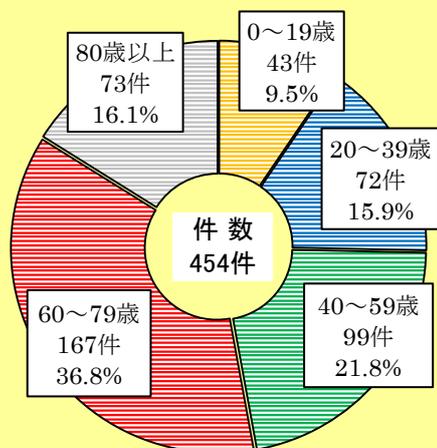
（運転者が60歳以上）



（運転者が60歳未満）



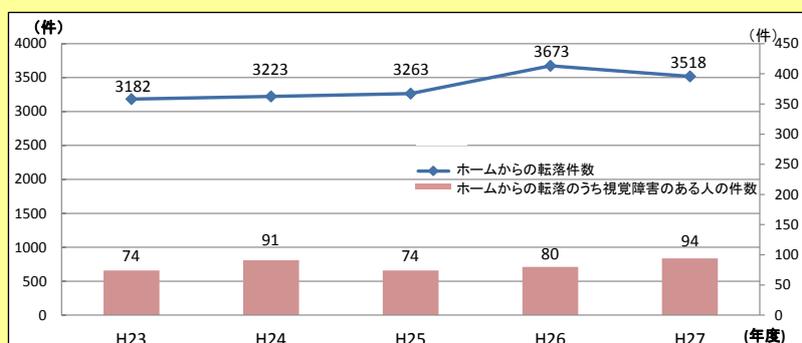
④ 第1種踏切道における歩行者の踏切事故の年齢別件数



(2) ホームからの転落に関する状況

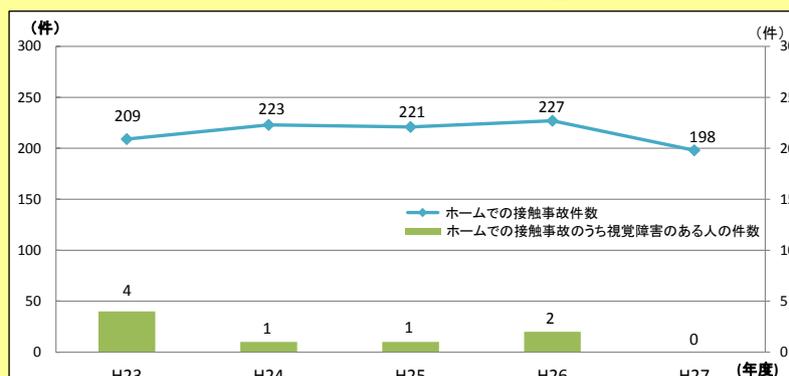
- 過去5年間(平成23～27年度)のホームからの転落件数³ 及びホームでの接触事故件数⁴ の推移、並びにそれぞれの件数のうち視覚障害のある人の件数の推移については、それぞれ下に示すグラフのとおりとなっています。
- 平成27年度におけるホームからの転落件数は3,518件であり、このうち視覚障害者の方の転落件数が94件(2.7%)となっています。
- 平成27年度に発生した人身障害事故のうち「ホームから転落して列車等と接触」したものと「ホーム上で列車等と接触」したものを合わせた「ホームでの接触」事故は198件で、視覚障害者の方の事故はありませんでした。

ホームからの転落件数の推移



- 注) ホームからの転落件数は、プラットホームから転落したが列車等と接触しなかった件数である。
- 注) ホームからの転落件数は、鉄軌道事業者が把握している件数である。
- 注) 自殺等故意にホームから線路に降りたものは含まれない。

ホームでの接触事故件数の推移

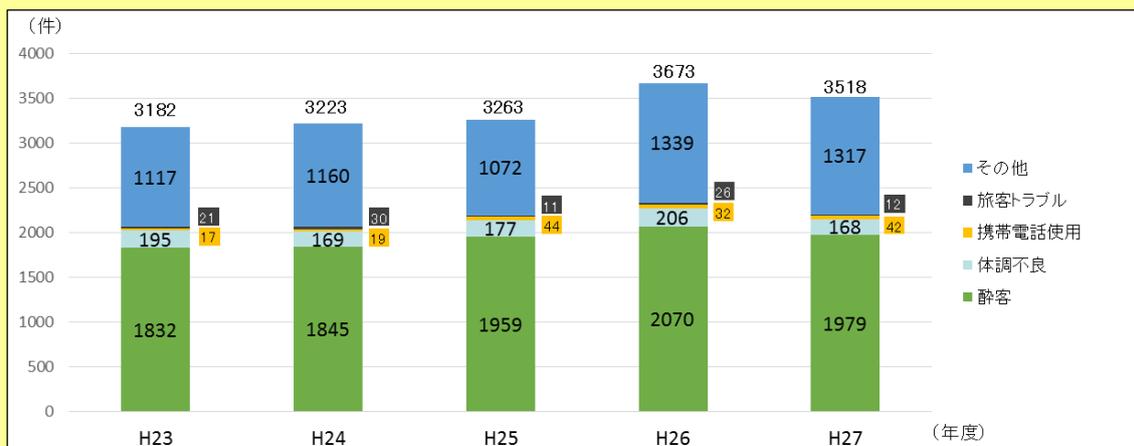


- 注) ホームでの接触事故件数は、「ホームから転落して列車等と接触」及び「ホーム上で列車等と接触」して事故となった件数を合わせたものである。
- 注) 自殺等故意に列車等に接触したものは含まれない。

³ ホームからの転落件数は、プラットホームから転落したが列車等と接触しなかった件数で、鉄軌道事業者が把握している件数です。自殺等故意にホームから線路に降りたものは含まれていません。

⁴ ホームでの接触事故件数は、人身障害事故(鉄道事故等報告規則第3条第1項第6号に定める、列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故)のうち、「ホームから転落して列車等と接触」及び「ホーム上で列車等と接触」したものを合わせたものです。

ホームからの要因別の転落件数の推移

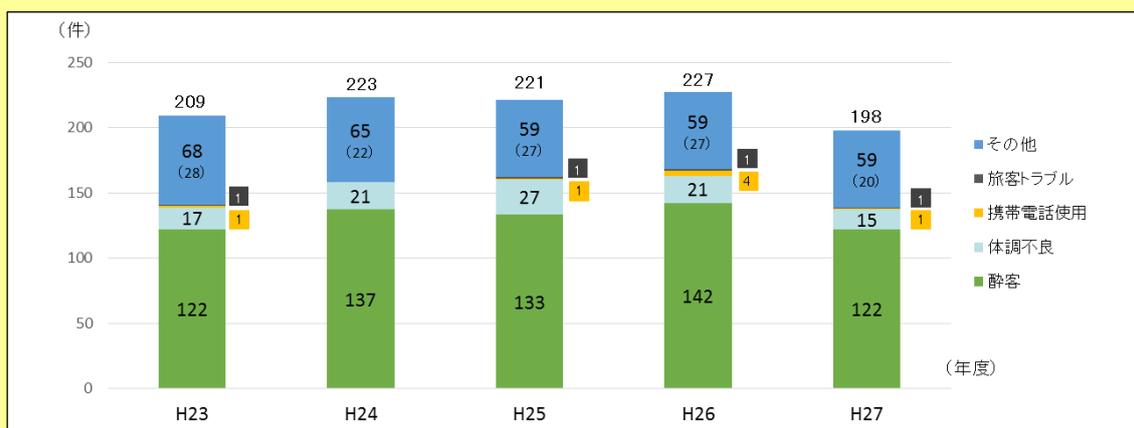


注) ホームからの転落件数は、プラットホームから転落したが列車等と接触しなかった件数である。

注) ホームからの転落件数及び転落要因は、鉄軌道事業者が把握している件数である。

注) 自殺等故意にホームから線路に降りたものは含まれない。

ホームでの要因別の接触事故件数の推移



注) ホームでの接触事故件数は、「ホームから転落して列車等と接触」及び「ホーム上で列車等と接触」して事故となった件数を合わせたものである。

注) 自殺等故意に列車等に接触したものは含まれない。

注) 要因は、運転事故等届出書の概況の内容から推定される要因である。ただし、事業者側で酔客と解った場合は「酔客」に分類される。なお、「その他」の要因の括弧内の数字は、当該者が列車に向かって線路側に接近してきたと推定される事象の件数である。

鉄道の安全性を更に向上させるために鉄道事業者による安全対策の充実に加え、鉄道利用者、踏切通行者、鉄道沿線住民等の理解と協力が不可欠です。このため、国土交通省では、利用者等が正しく理解して守るべき共通の約束事をまとめた「鉄道の安全利用に関する手引き」を作成しております。詳しくは、<http://www.mlit.go.jp/common/000128837.pdf> をご覧ください。