

2 運転事故に関する事項

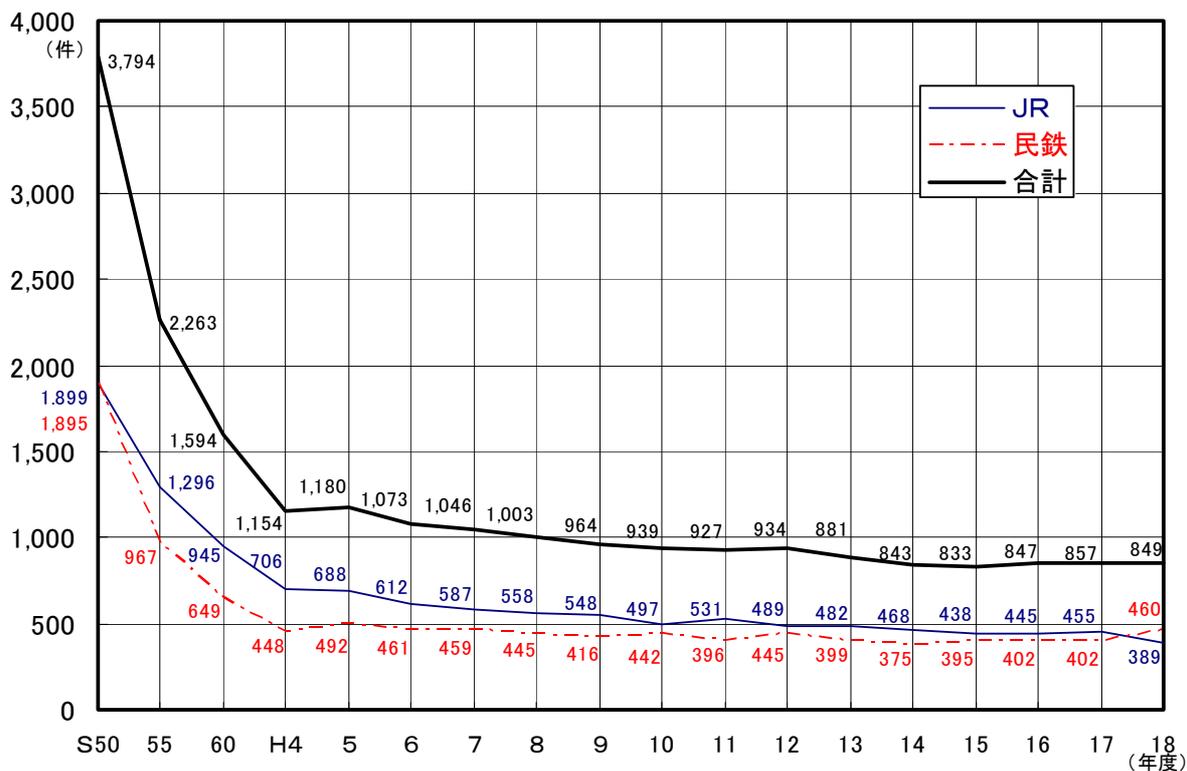
2.1 運転事故件数(推移と事故種類別)

(1) 運転事故件数の推移

○平成 18 年度は、849 件の事故が発生しています。(対前年度比 8 件(0.9%)減)

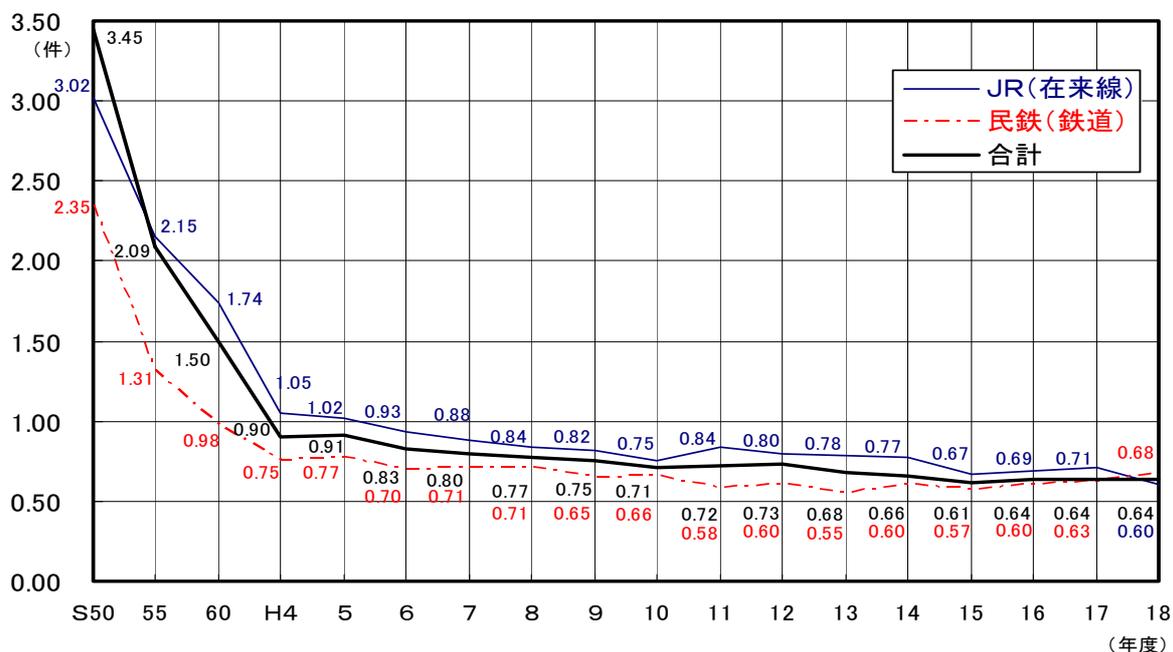
○運転事故件数は、長期的に減少傾向にあります。近年、ほぼ横ばいで推移しています。
近年では、年間 800~900 件の事故が発生しています。

○約 30 年前の昭和 50 年には、現在の 4 倍以上の約 3,800 件の運転事故が発生していましたが、踏切事故防止対策の推進、自動列車停止装置(ATS)等の保安設備の整備・改良等安全対策を着実に実施してきた結果、事故件数は大きく減少しました。



注:横軸、H4 以降は1年間隔であるが、S50~H4 は5又は7年間隔である。

○列車走行百万キロあたりの運転事故件数の推移を見てみると、事故件数と同様に長期的に減少傾向にあります。近年、ほぼ横ばいで推移しています。



注:横軸、H4以降は1年間隔であるが、S50~H4は5又は7年間隔である。

(2)平成18年度に発生した重大事故(死傷者10名以上、脱線車両10両以上)

○51名の負傷者を出したJR北海道石北線列車脱線事故をはじめ計4件の重大事故が発生しました。

番号	年月日	事業者名	線名	場所	事故種別	死亡	負傷	合計	脱線線数	概要
1	H18.4.5	京王電鉄	京王線	代田橋駅~明大前駅間	列車脱線	1	12	13	1	警報中の代田橋6号踏切道に直前で進入した乗用車と衝突し、脱線した。
2	H18.6.13	東京都	荒川線	梶原停留場~栄町停留場間	車両衝突		30	30		前方を走行していた試運転車両が制動操作試験を行った際に、後続車両が衝突した。
3	H18.11.19	JR西日本	津山線	牧山駅~玉柏駅間	列車脱線		25	25	2	線路脇の斜面からの落石に起因し、脱線した。
4	H19.3.1	JR北海道	石北線	美幌駅~緋牛内駅間	列車脱線		51	51	1	警報中の第4基線道路踏切道に直前で進入した大型トレーラーと衝突し、脱線した。

注:重大事故とは、死傷者が10名以上又は脱線車両が10両以上生じた事故をいう。

○航空・鉄道事故調査委員会では、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、その他の事故(乗客、乗務員等の死亡、5人以上の死傷、特に異例のものに限る)について事故調査を行い、報告書を公表しています⁸。

⁸ 詳しくは、<http://araic.assistmicro.co.jp/araic/railway/index.html> をご覧下さい。

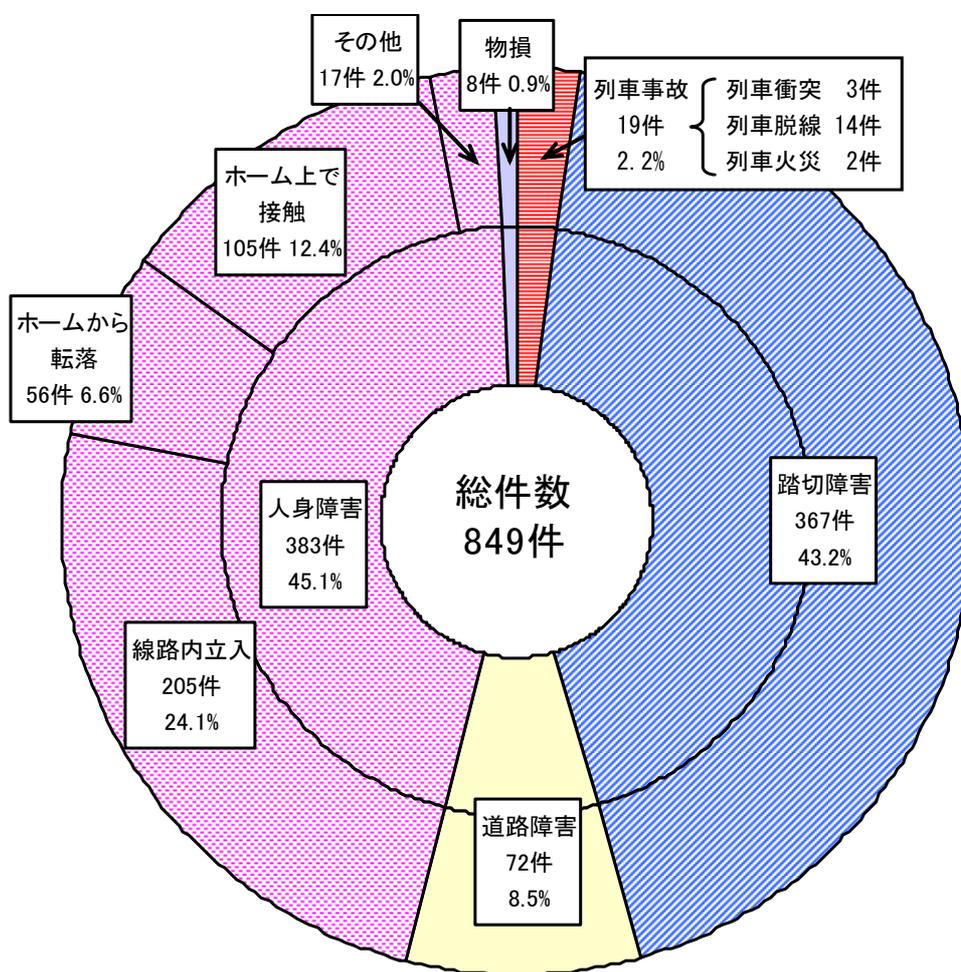
(3) 事故種類別の運転事故の発生状況

○運転事故の内訳は、踏切道における列車と車の衝突などの踏切障害事故が約4割、線路内立入やホーム上での接触などの人身障害事故が約半数であり、この両者が運転事故の大半を占めています。列車の衝突や脱線などの事故は、件数としては全体の約2%です⁹。また、乗客の死亡事故は0件です。

○列車脱線事故のうち、踏切事故に起因するものは3件(JR1件、民鉄2件)です。

○列車火災事故のうち、踏切事故に起因するものは1件(JR1件)です。

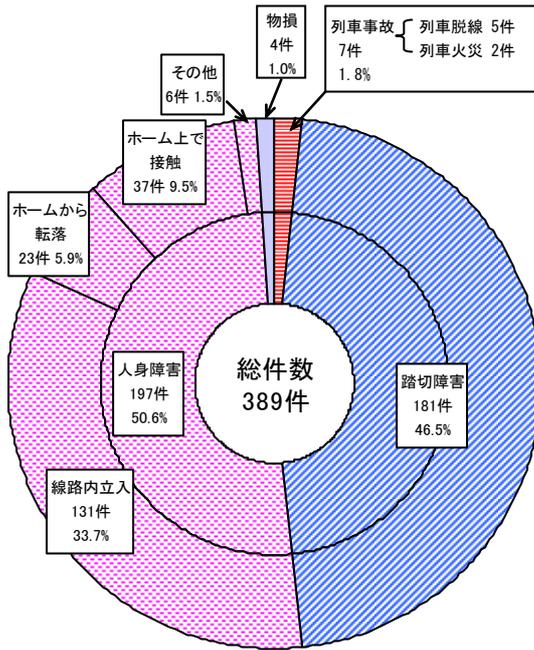
① JR(在来線+新幹線)と民鉄(鉄道+軌道)の合計



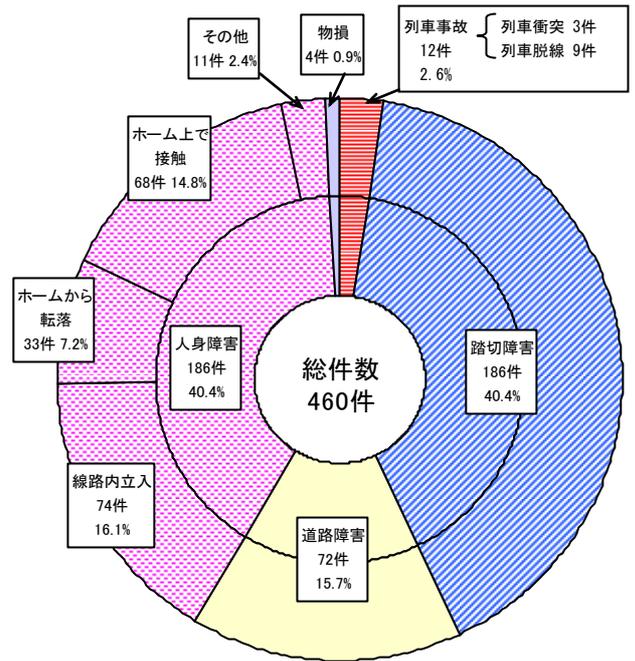
(平成 18 年度)

⁹ 運転事故の種類については、後掲の「用語の説明」をご覧ください。

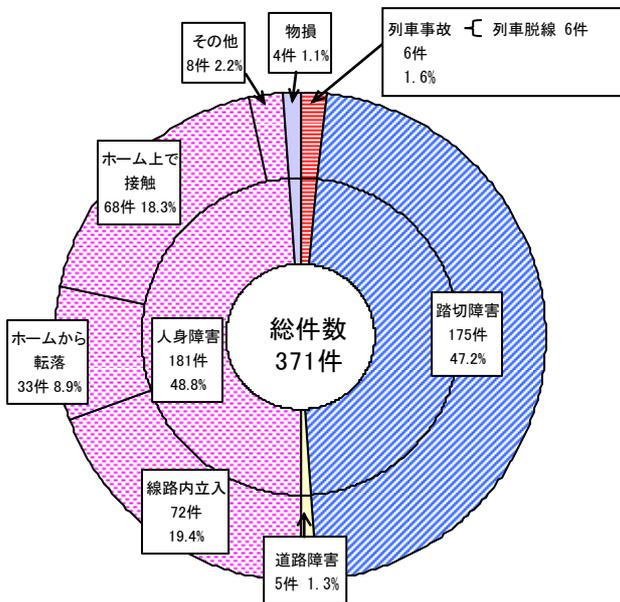
② JR(在来線+新幹線)



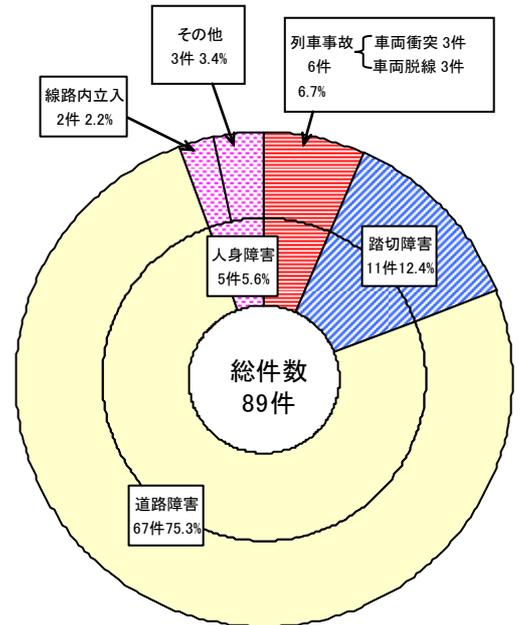
③ 民鉄(鉄道+軌道)



③-1 民鉄(鉄道)



③-2 民鉄(軌道)



○「第8次交通安全基本計画」では、運転事故の減少を目標に掲げています。発生件数の多い踏切障害事故や人身障害事故を減らすためには、利用者や沿線の方々のご協力が欠かせません。

○身体障害者の方が死傷した運転事故は3件(そのうち視覚障害者の方の事故は1件)でした。

2.2 死傷者数(推移と事故種類別)

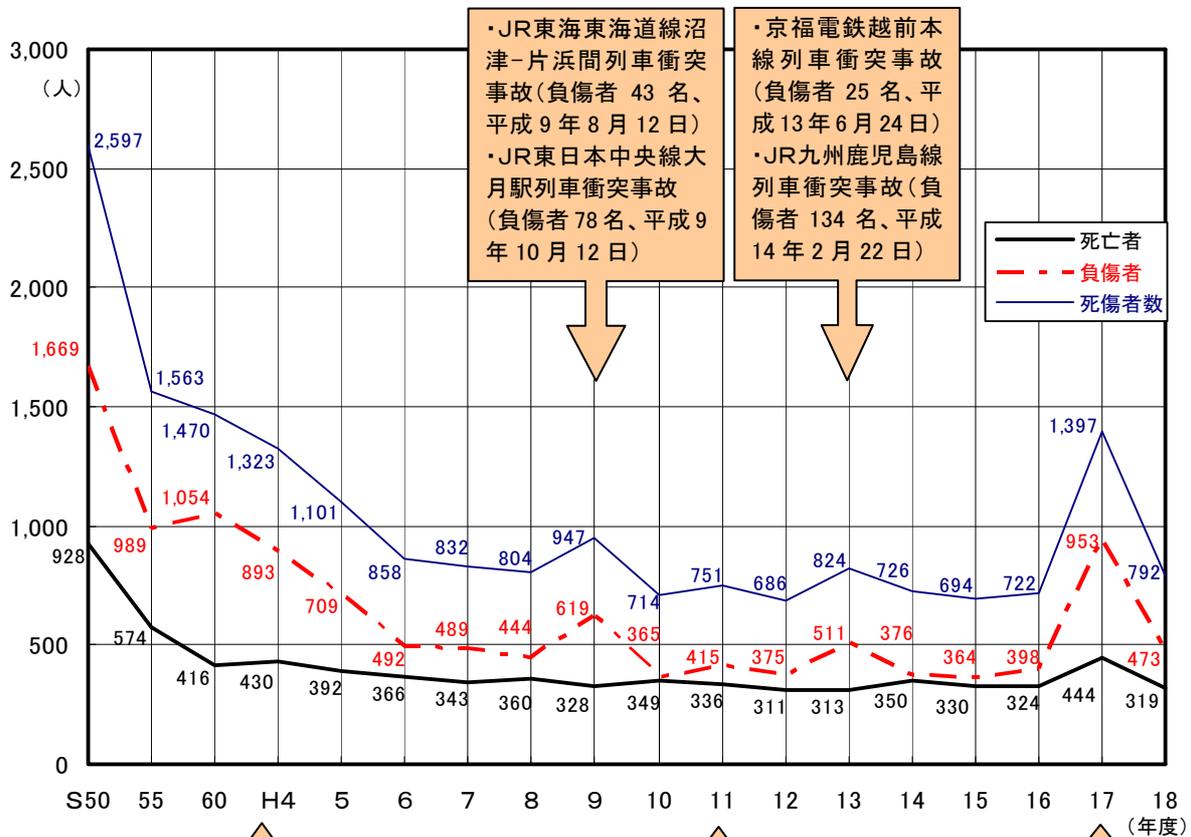
(1)死傷者数の推移

○平成 18 年度は、死傷者数が 792 人(対前年度比 605 人(43.3%)減)、うち死亡者は 319 人(対前年度比 125 人(28.2%)減)でした。

○運転事故による死傷者数は、長期的に減少傾向が続いています。

○ただし、平成 17 年度は、JR西日本福知山線列車脱線事故等があり、死傷者が 1,397 人と多くの方々が亡くなられたり負傷されました。

○同様に、例年に比べて死傷者数が多い年度は、列車の衝突や脱線などによる大規模な事故が発生しています。



・信楽高原鐵道列車衝突事故(死亡者 42 名、負傷者 628 名、平成 3 年 5 月 14 日)

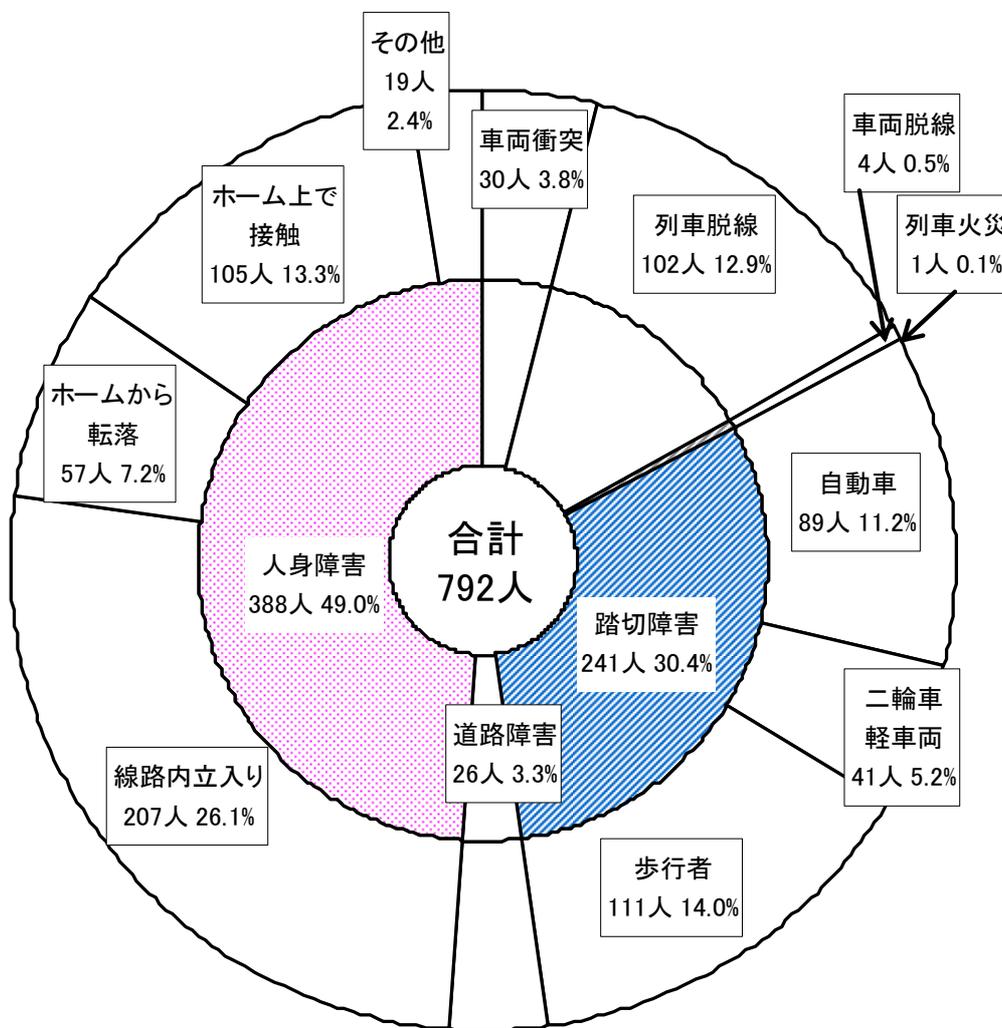
・営団地下鉄日比谷線列車衝突事故(死亡者 5 名、負傷者 64 名、平成 12 年 3 月 8 日)

・JR西日本福知山線列車脱線事故(死亡者 107 名、負傷者 562 名、平成 17 年 4 月 25 日)
 ・JR東日本羽越線列車脱線事故(死亡者 5 名、負傷者 33 名、平成 17 年 12 月 25 日)

注:横軸、H4 以降は1年間隔であるが、S50~H4 は5年又は7年間隔である。

(2) 事故種類別死傷者と死亡者数

○平成 18 年度の死傷者数の内訳は、公衆が線路内に立ち入ったり、ホーム上で旅客が列車に接触したりするなどの人身障害によるものが約5割を占め、踏切を横断する自動車や歩行者等による踏切障害によるものが約3割を占めました。



死傷者数(平成 18 年度)

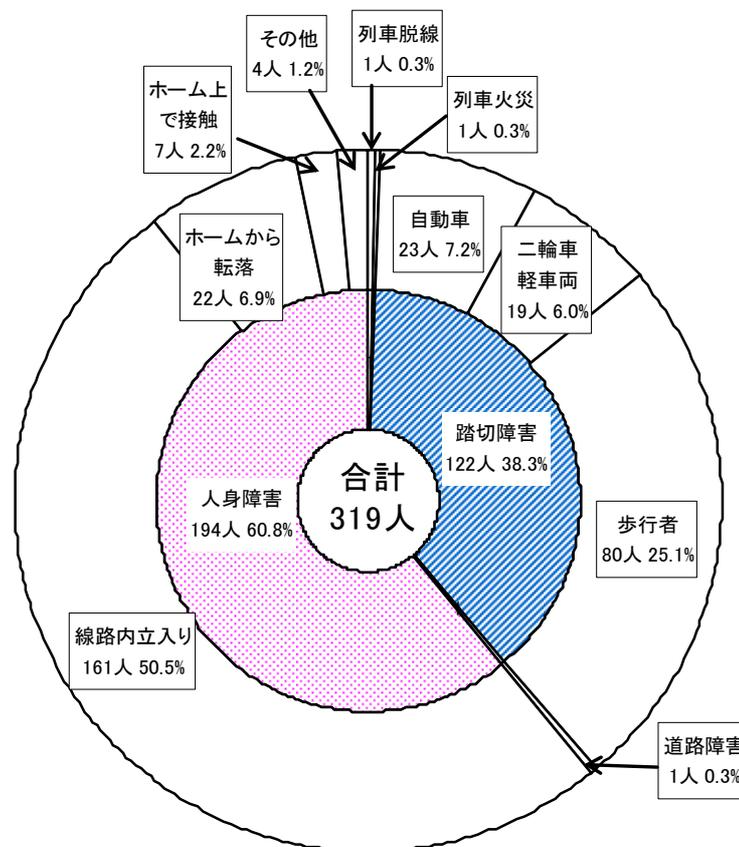
(注:自殺を原因とする死傷者は含まない)

○平成 18 年度の死亡者のうち、踏切事故によるものは 124 人(対前年度比 13 人(9.5%)減)、人身障害事故によるものは 194 人(対前年度増減なし)、また、列車脱線(踏切事故を除く。)に起因する死亡者は 0 人(対前年度比 112 人減)でした。

※踏切事故による死亡者数(124 人)は、踏切障害による死亡者数(122 人)、踏切事故に起因する列車脱線の死亡者数(1 人)、踏切事故に起因する列車火災の死亡者数(1 人)の合計です。

○死亡者数の内訳は、人身障害によるものが約6割、踏切障害によるものが4割弱と、人身障害と踏切障害で大半を占めました。

○人身障害の約8割は公衆が線路内に立ち入ったもの、踏切障害の約7割は踏切を横断する歩行者によるものです。



死亡者数(平成 18 年度)

(注: 自殺を原因とする死亡者は含まない)

○「第8次交通安全基本計画」では、乗客の死者数ゼロを数値目標に掲げています。発生件数の多い踏切障害事故や人身障害事故を減らすためには、利用者や沿線の方々のご協力が欠かせません。

○列車の脱線や衝突、火災などの事故は、一たび発生すると多くの乗客が死傷するおそれがあることから、より一層の安全対策に取り組む必要があります。

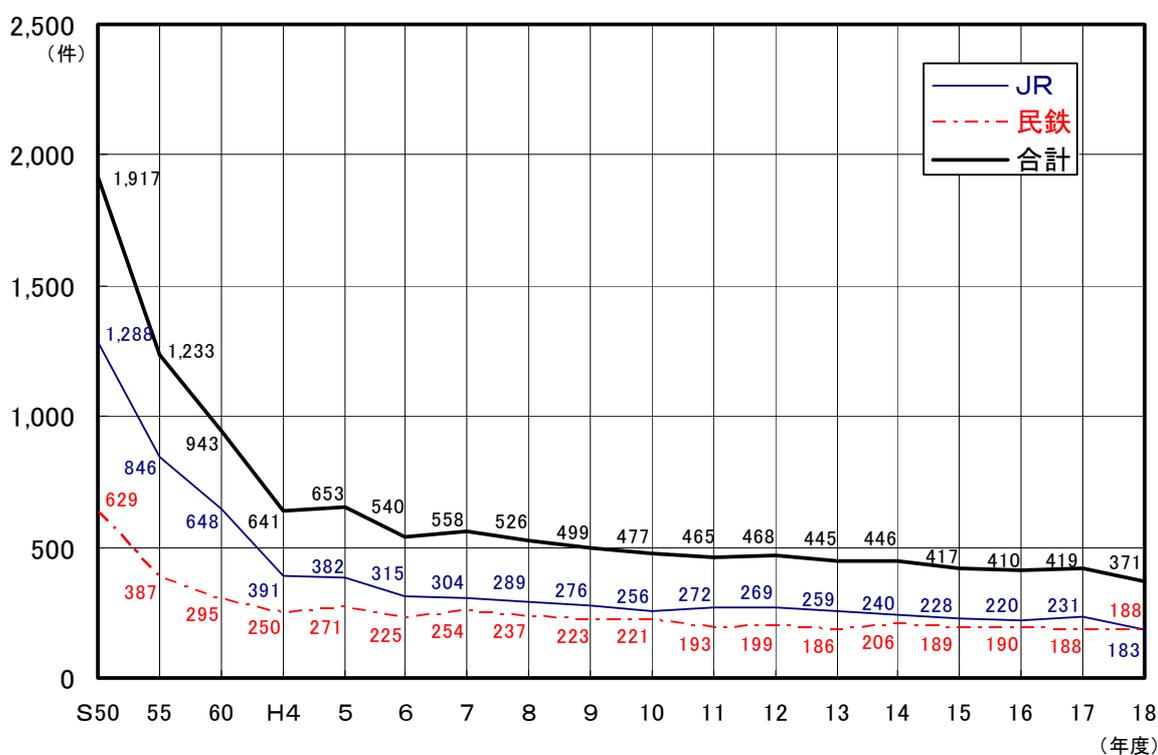
2.3 踏切事故件数(推移と原因別)

(1)踏切事故件数の推移

○平成18年度は、371件(対前年度比48件(11.5%)減)でした(踏切事故に起因する列車脱線事故3件及び列車火災事故1件を含む)

○運転事故の中で約4割(43.7%)を占める踏切事故の件数は、踏切遮断機等の踏切保安設備の整備等により、運転事故と同様、長期的には減少傾向にありますが、近年では、ほぼ横ばいで推移しています。

○身体障害者の方が死傷した踏切事故は1件でした。

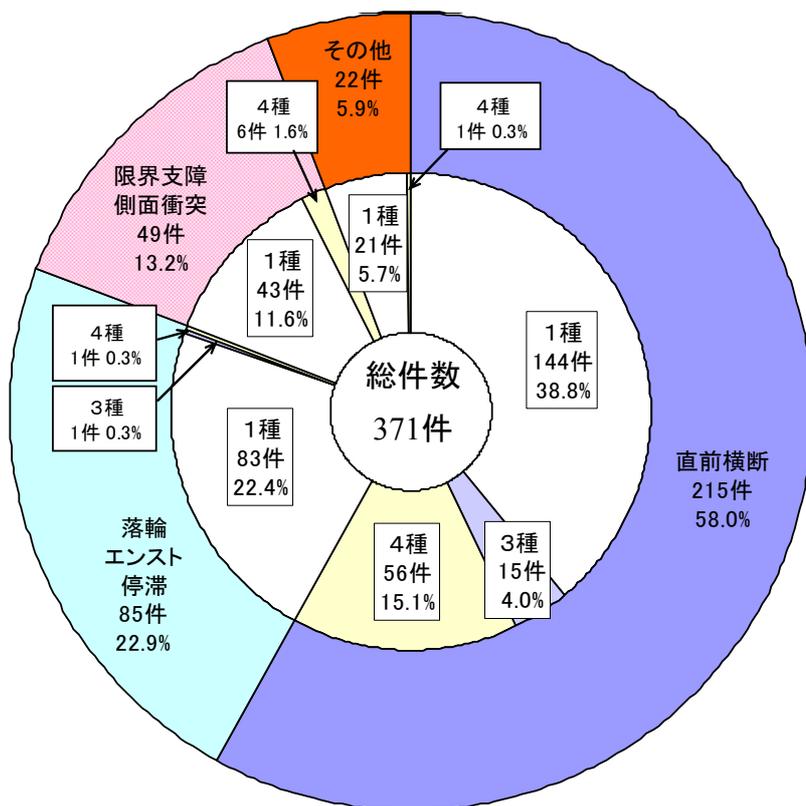


注:横軸、H4以降は1年間隔であるが、S50~H4は5年又は7年間隔である。

(2)原因別・踏切種類別踏切事故件数

○踏切事故の主な原因は、歩行者や自動車などの直前横断によるものが 215 件(58.0%)で半数以上を占めており、次いで、自動車の落輪等により立ち往生したものが 85 件(22.9%)です。

○第3種踏切道や第4種踏切道は、設置数は少ないものの、事故発生率(踏切道あたりの事故件数)は第1種踏切道より高い状況です。



(平成 18 年度)

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、列車と接触したものの側面衝突:列車の通過中に自動車等が進入し列車の側面に衝突したもの

第1種踏切道:昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道又は自動遮断機が設置されている踏切道

第2種踏切道:1日のうち一定時間だけ踏切警手が遮断機を操作している踏切道(現在設置されているものはない。)

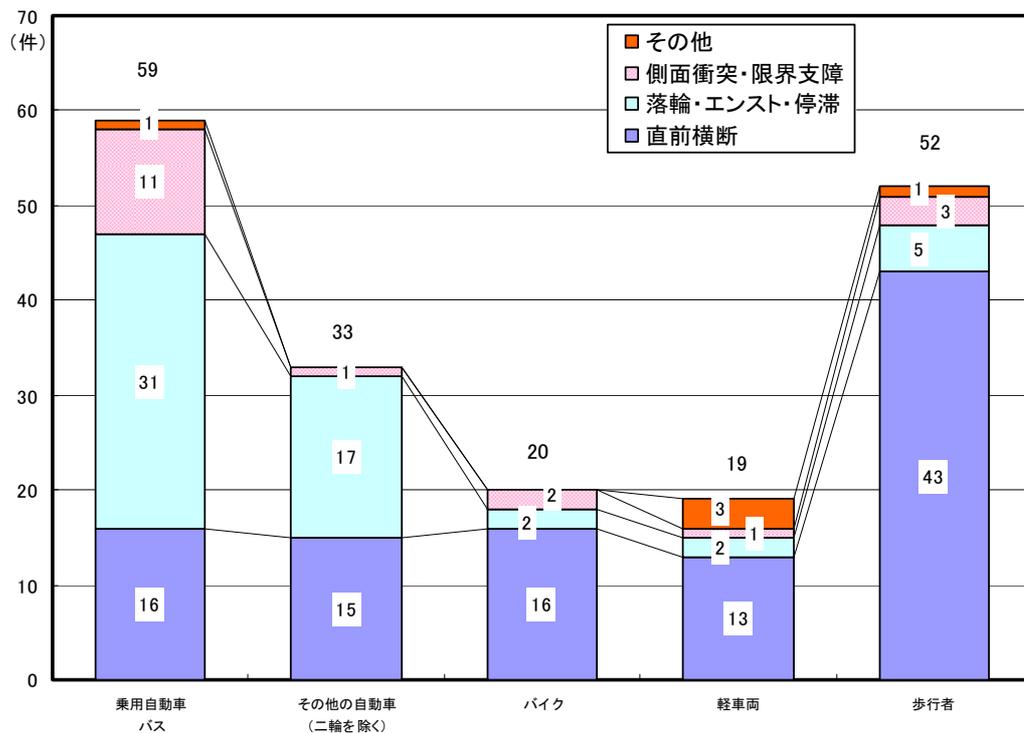
第3種踏切道:警報機が設置され遮断機のない踏切道

第4種踏切道:踏切警手もおらず、遮断機も警報機も設置されていない踏切道

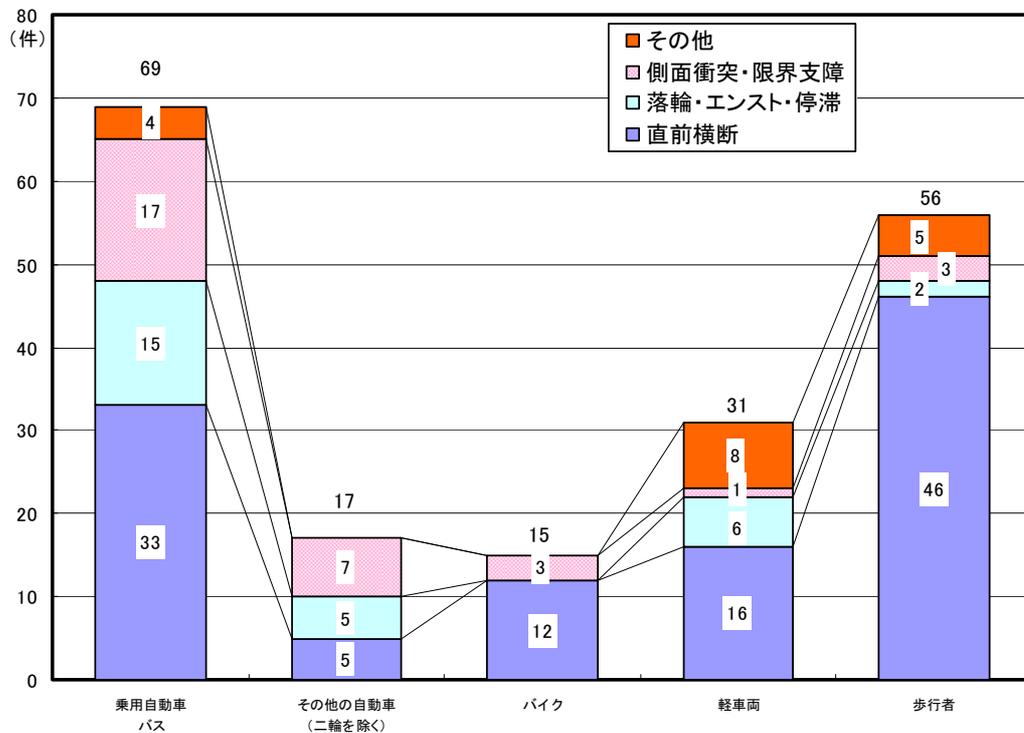
○「第8次交通安全基本計画」では、踏切障害事故件数の約1割減を数値目標に掲げています。踏切事故件数を減らすには、歩行者や運転者は直前横断など踏切道の無理な横断をしないことなどが大切です。

(3) 衝撃物別・原因別踏切事故件数

① JR



② 民鉄



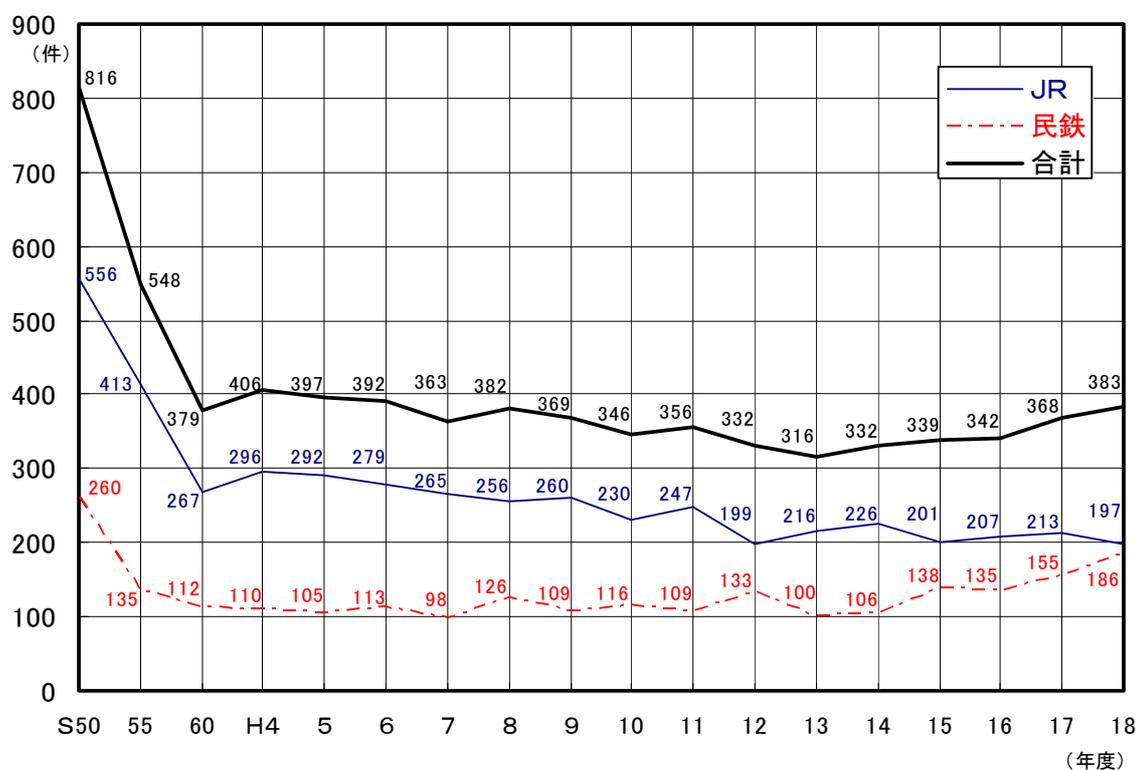
2.4 人身障害事故件数(推移と原因別)

(1)人身障害事故件数の推移

○平成 18 年度は、383 件(対前年度比 15 件(4.1%)増)でした。

○運転事故の中で約半数(45.1%)を占める人身障害事故の件数は、平成 14 年度から微増傾向にあります。

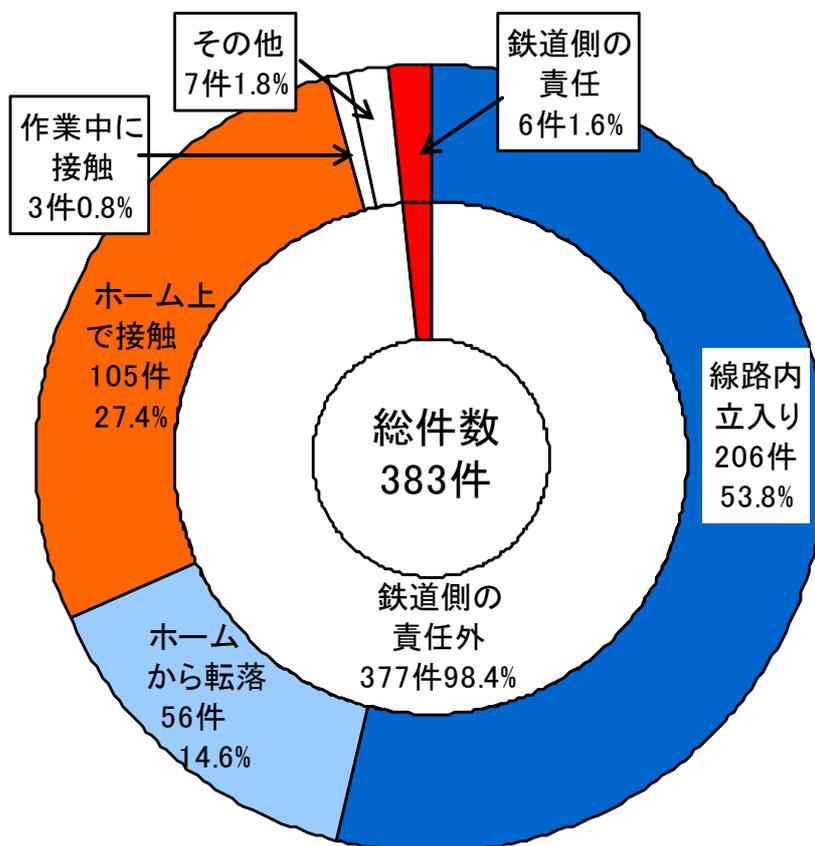
○身体障害者の方が死傷した人身障害事故は2件(そのうち視覚障害者の方の事故は1件)でした。



注:横軸、H4以降は1年間隔であるが、S50~H4は5年又は7年間隔である。

(2)原因別人身障害事故件数

○人身障害事故の主な原因は、歩行者等が線路内に立ち入ることによるものが 206 件 (53.8%)で半数以上を占めており、次いで、ホームからの転落による列車との接触やホーム上での接触によるものが 161 件(42.0%)です。



(平成 18 年度)

○「第8次交通安全基本計画」では、乗客の死者数ゼロを数値目標に掲げています。

○人身障害事故を減らすためには、利用者や沿線の方々のご協力が欠かせません。

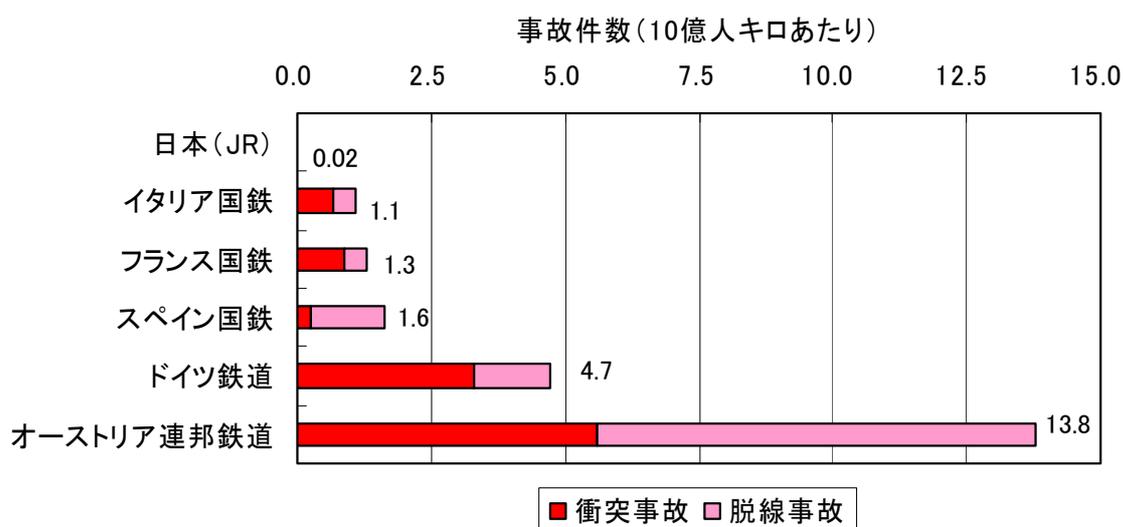
2.5 事業者区分別運転事故件数

○事業者区分別の運転事故件数は次のとおりです¹⁰。

事業者名	事故種別	列車衝突	列車脱線	列車火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	合計	列車百万当たり件数	列車走行キロ(百万キロ)
JR(在来線)			5	2	181		196	4	388	0.60	642.78
JR(新幹線)							1		1	0.01	134.51
大手民鉄			2		98		111		211	0.66	319.76
公営地下鉄等							45	1	46	0.47	98.88
新交通・モノレール			1			1		3	5	0.25	19.98
中小民鉄			3		77	4	25		109	1.05	103.88
路面電車		3	3		11	67	5		89	3.64	24.46
合計		3	14	2	367	72	383	8	849	0.63	1344.26

(平成18年度)

【参考】各国の鉄道事故発生率(2002年)



注: 鉄道事故統計のうち、衝突事故と脱線事故の10億人キロあたり発生率を示す。

なお、各国で鉄道事故の定義が異なる。

[衝突事故件数]車両(列車、入れ替え車両、動力車などの)が関連する衝突事故のことで、車両とその他車両または障害物(軌道に転落した道路車両などの)との衝突による事故件数を示す。

[脱線事故件数]車両(列車、入れ替え車両、動力車などの)の脱線による事故件数を示す。

資料: 国際鉄道連合「世界各国鉄道統計 2002年」をもとに国土交通省鉄道局において作成

¹⁰ 事業者別の運転事故件数の詳細を資料1に掲載しています。