

鉄軌道輸送の安全にかかわる情報（平成 21 年度）の訂正について

平成 22 年 9 月

平成 22 年 7 月 29 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 21 年度）」につきまして、踏切障害事故として計上していた 1 件が輸送障害であった旨の報告が鉄道事業者よりありましたので、一部の数値を以下のとおり訂正いたします。
 （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 21 年度）【概要版】

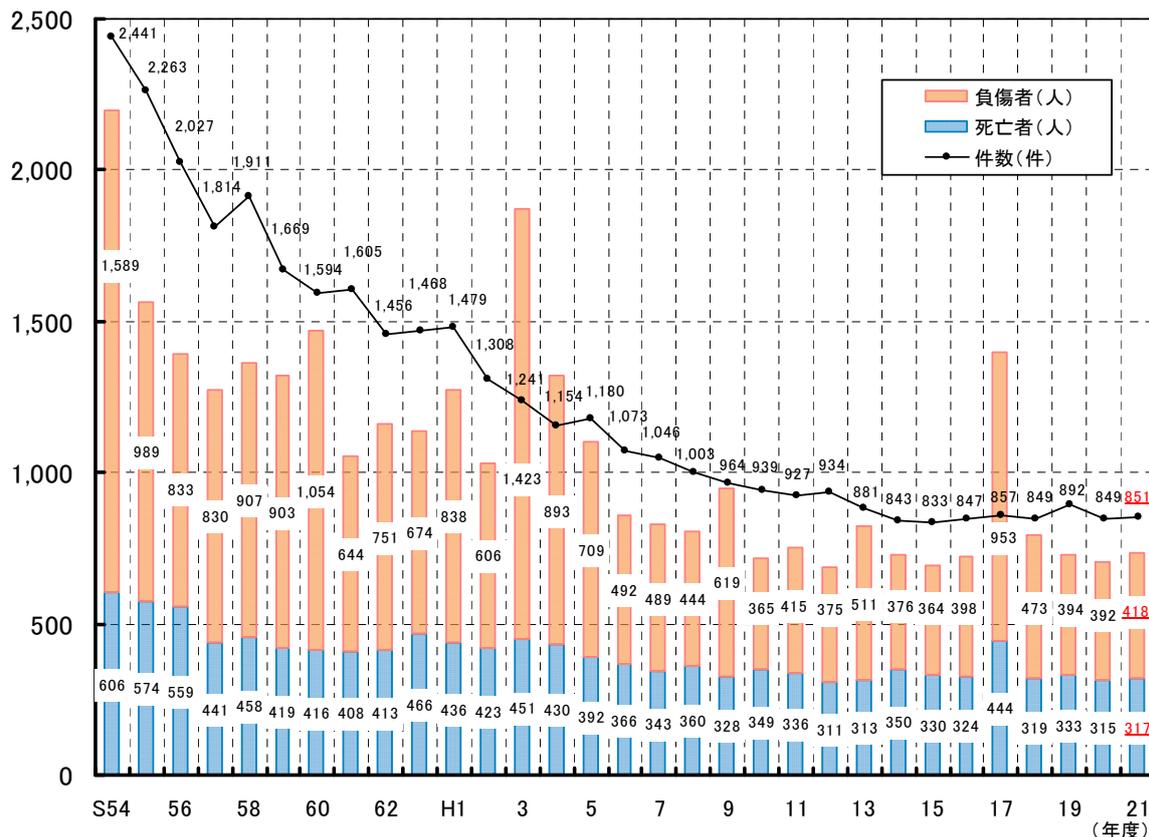
【P 1】

1. 平成 21 年度に発生した運転事故の件数及び死傷者数

運転事故件数は、851 件で対前年度 2 件の増でした。これは、踏切障害事故件数の増によるものです。なお、乗客の死亡はありませんでした。

- 件 数 851 件 対前年度 2 件(0.2%)増
- 死 傷 者 数 735 人 対前年度 28 人(4.0%)増
- うち死亡者数 317 人 対前年度 2 人(0.6%)増

鉄軌道運転事故の件数及び死傷者数の推移



【P 2】

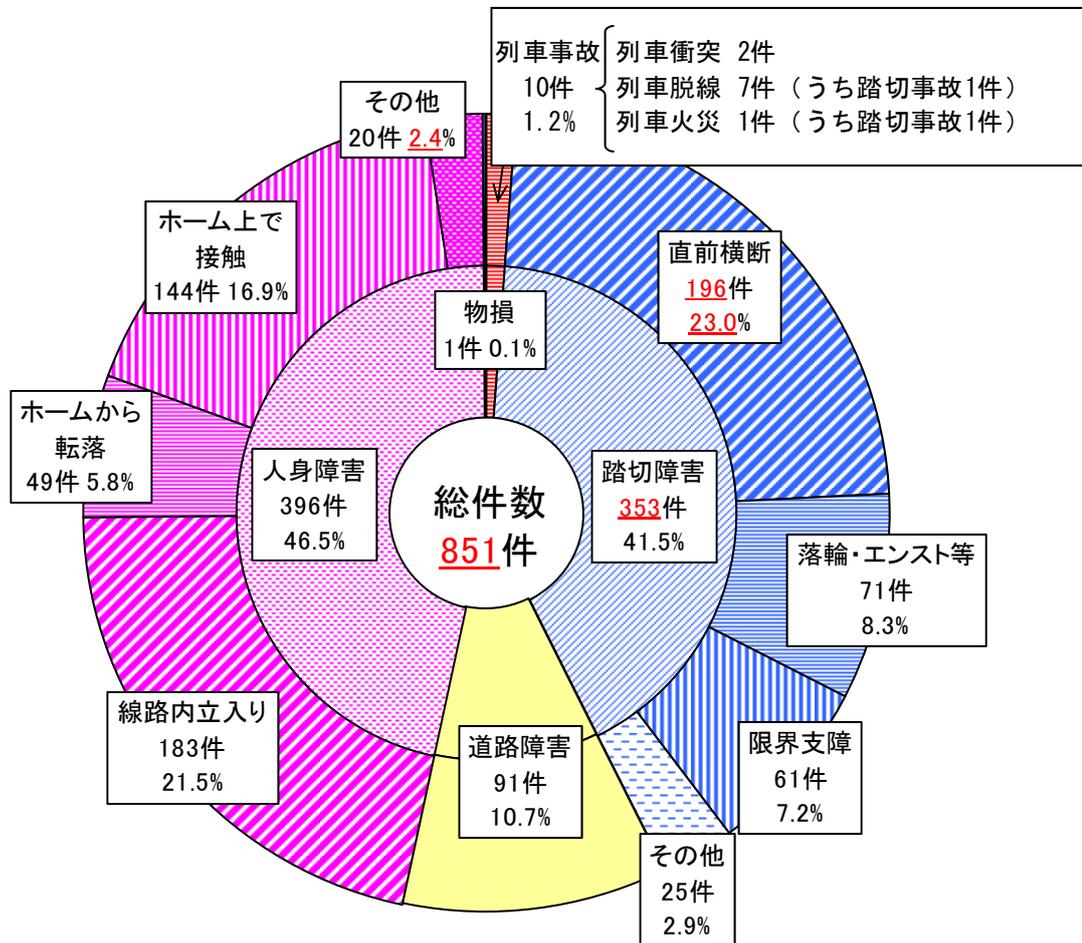
2. 平成 21 年度に発生した運転事故の種類別件数

人身障害事故件数は、対前年度 40 件の減となりました。一方、踏切障害事故件数は対前年度 41 件、道路障害事故件数は対前年度 11 件のそれぞれ増となりました。

なお、人身障害事故と踏切障害事故で運転事故件数全体の約 9 割を占めています。

- 人身障害事故(線路内やホームでの列車との接触) 396 件 対前年度 40 件(9.2%)減
- 踏切障害事故(踏切道での列車と自動車等との接触等) 353 件 対前年度 41 件(13.1%)増
- 道路障害事故(道路上での路面電車と自動車等との接触等) 91 件 対前年度 11 件(13.8%)増

運転事故の種類別・原因別発生状況



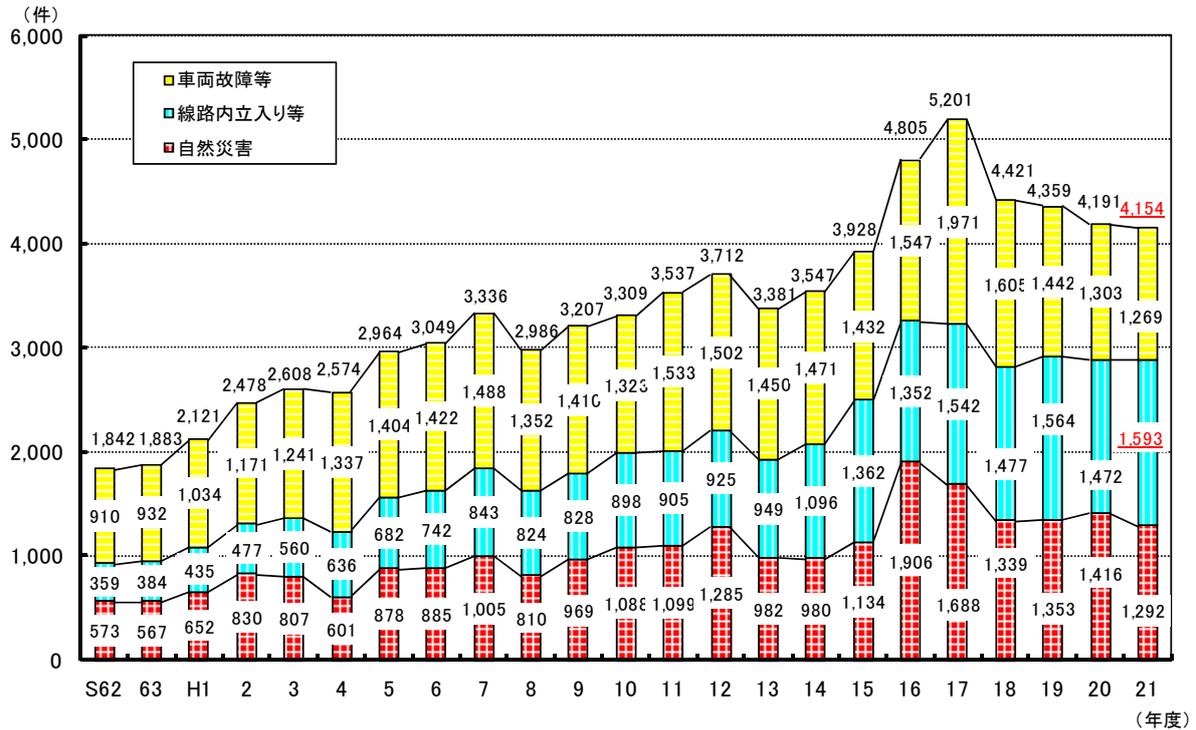
【P 3】

3. 平成 21 年度に発生した輸送障害

輸送障害(列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等)の発生件数は、4,154件で、対前年度37件(0.9%)の減となり4年連続で減少しました。

一方、輸送障害のうち自殺によるものは、681件で対前年度34件(5.3%)の増でした。

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21年度）

【P7】

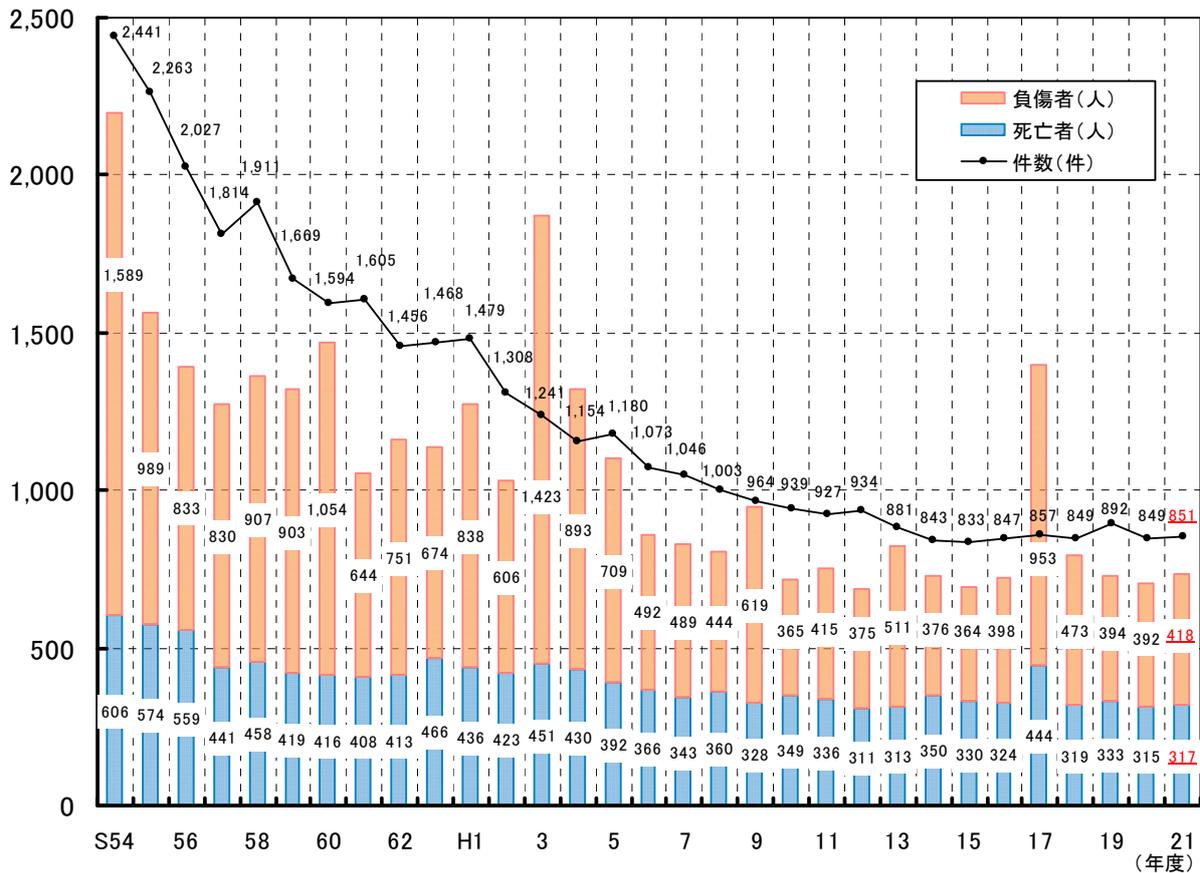
(1) 運転事故の件数及び死傷者数の推移

○運転事故件数は、長期的には減少傾向にあり、平成13年度からは800件台で推移しています。平成21年度に発生した鉄軌道の運転事故は851件であり、対前年度2件(0.2%)増でした。

○運転事故による死亡者数は、317人であり、対前年度2人(0.6%)増でした。運転事故による死亡者数は、近年ほぼ横ばいとなっています。

○運転事故による死傷者数は735人であり、対前年度28人(4.0%)増でした。運転事故による死傷者数は、件数と同様に長期的には減少傾向にありますが、JR西日本福知山線列車脱線事故があった平成17年度の死傷者数が1,397人であるなど、甚大な人的被害を生じた運転事故があった年度の死傷者数は多くなっています。

図4:鉄軌道運転事故の件数及び死傷者数の推移



【P 8～10】

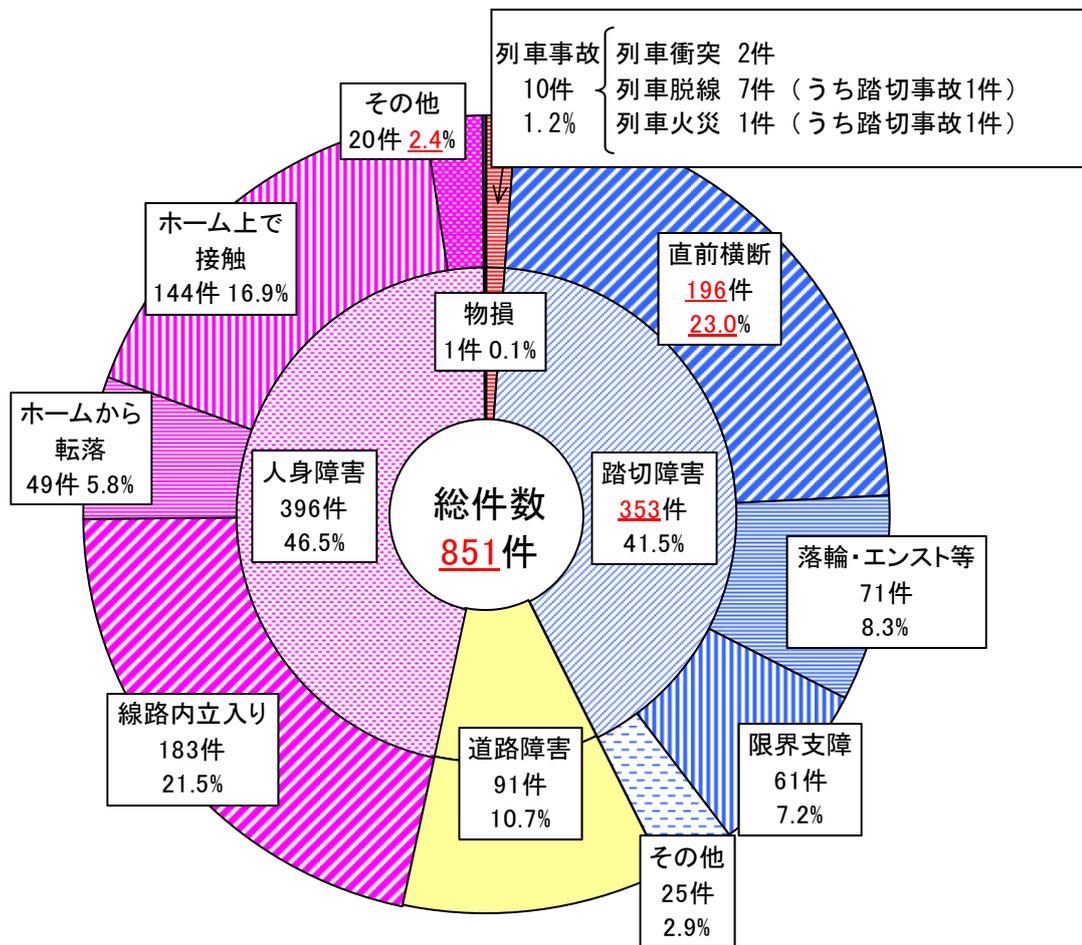
(3) 運転事故の種類別発生状況

○平成 21 年度の運転事故件数の内訳は、線路内やホーム上での列車との接触などの人身障害事故が 396 件(46.5%)で対前年度 40 件減、踏切道における列車と自動車との衝突などの踏切障害事故が 353 件(41.5%)で対前年度 41 件増、路面電車と自動車との道路上での接触などの道路障害事故が 91 件(10.7%)で対前年度 11 件増などとなっています。列車衝突事故(軌道における車両衝突事故を含む。以下同じ。)、列車脱線事故(軌道における車両脱線事故を含む。以下同じ。)及び列車火災事故(軌道における車両火災事故を含む。以下同じ。)は、合わせて 10 件(1.2%)でした。

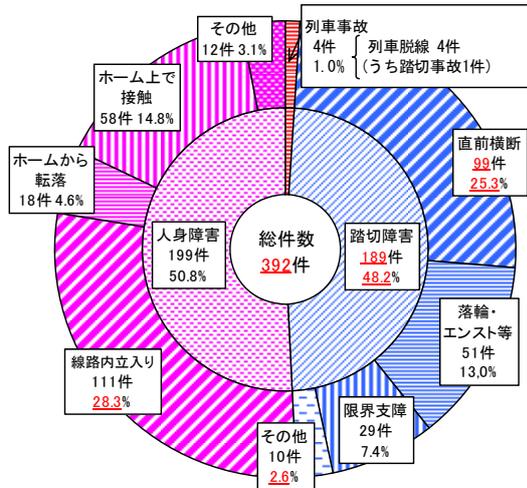
踏切障害事故 353 件のほかに、踏切障害に伴う列車脱線事故及び列車火災事故がそれぞれ1件あったので、平成 21 年度の踏切事故は 355 件(41.7%)でした。

図6: 運転事故の種類別・原因別発生状況(平成 21 年度)

① JR(在来線+新幹線)と民鉄(鉄道+軌道)の合計



② JR(在来線)

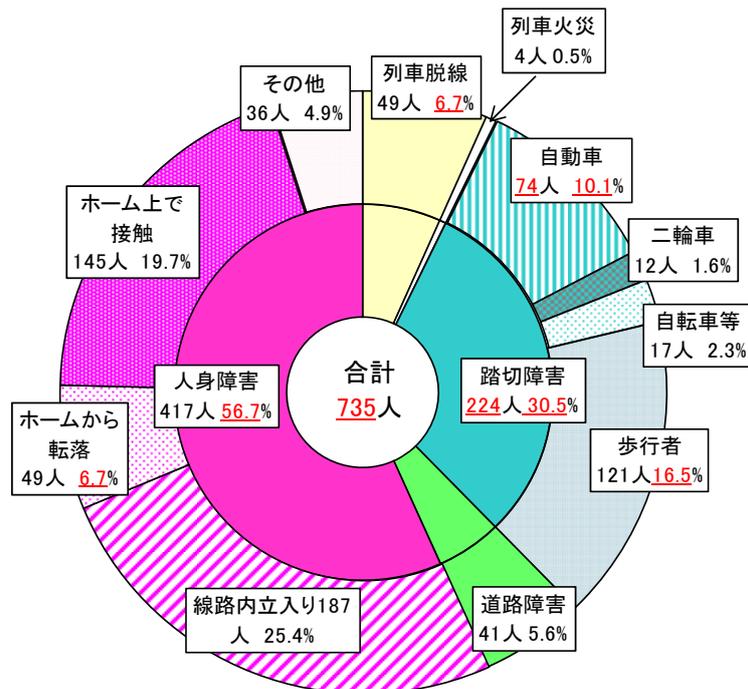


【P 1 1】

(4) 事故種類別の死傷者数

- 平成 21 年度の運転事故による死傷者数は、(1)に記述したとおり **735** 人であり、その内訳は、人身障害事故によるものが 417 人 (**56.7%**) で対前年度 28 人減、踏切障害事故によるものが **224** 人 (**30.5%**) で対前年度 **12** 人増、道路障害事故によるものが 41 人 (5.6%) で対前年比 1 人増などとなっています。
- 踏切障害事故による死傷者 **224** 人のほかに、踏切障害に伴う列車火災事故及び列車脱線事故による死傷者が合わせて 50 人あったので、踏切事故による死傷者は **274** 人 (**37.3%**) でした。

図7: 事故種類別の死傷者数(平成 21 年度)

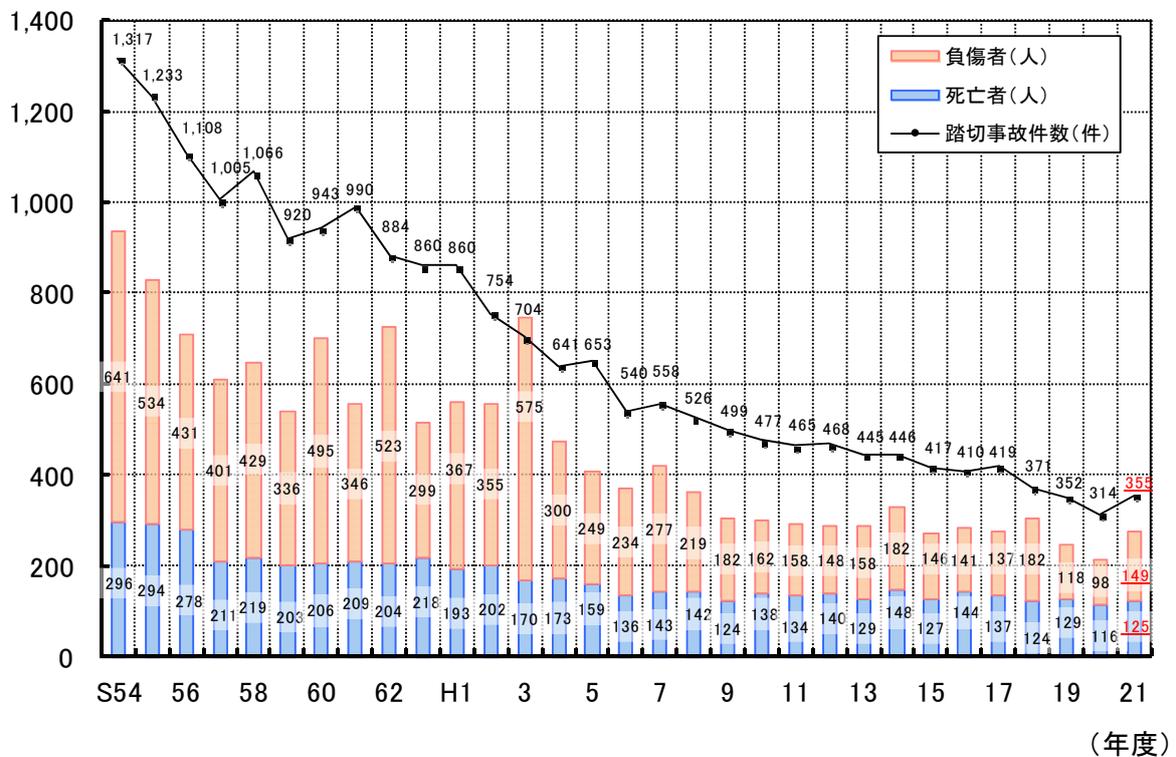


【P 1 4】

(1) 踏切事故の件数及び死傷者数の推移等

- 平成 21 年度に発生した踏切事故は、2. 1に記述したとおり **355** 件で対前年度 **41** 件 (**13.1%**) 増、踏切事故による死亡者は **125** 人で対前年度 **9** 人 (**7.8%**) 増、死傷者は **274** 人で対前年度 **60** 人 (**28.0%**) 増でした。
- 踏切事故は、踏切遮断機等の整備等により、長期的には減少傾向にあり、運転事故に占める割合も低くなってきましたが、それでも依然として **41.7%** を占めています。
- 身体障害者の方が死傷した踏切事故は 2 件(聴覚障害の方が第4種踏切道で死亡した事故及び肢体不自由の方が第1種踏切道で死亡した事故が、それぞれ 1 件)でした。

図9:踏切事故の件数及び死傷者数の推移



【P 1 5 ~ 1 6】

(2) 踏切種別別・衝撃物別・原因別の踏切事故件数等

- 平成 21 年度に発生した踏切事故 **355** 件の踏切種別別の内訳は、第1種踏切道 **292** 件 (82.3%)、第3種踏切道 15 件 (4.2%)、第4種踏切道 48 件 (13.5%) となっています。
- 衝撃物別の内訳は、自動車 **164** 件 (**46.2%**)、二輪 26 件 (7.3%)、自転車などの軽車両 44 件 (12.4%)、歩行者 121 件 (**34.1%**) となっています。
- 原因別の内訳は、直前横断 **198** 件 (**55.8%**)、落輪エンスト等 71 件 (**20.0%**)、限界支障 61 件 (**17.2%**)、その他 25 件 (7.0%) となっています。

図10:踏切種別別、衝撃物別及び原因別の踏切事故件数(平成 21 年度)

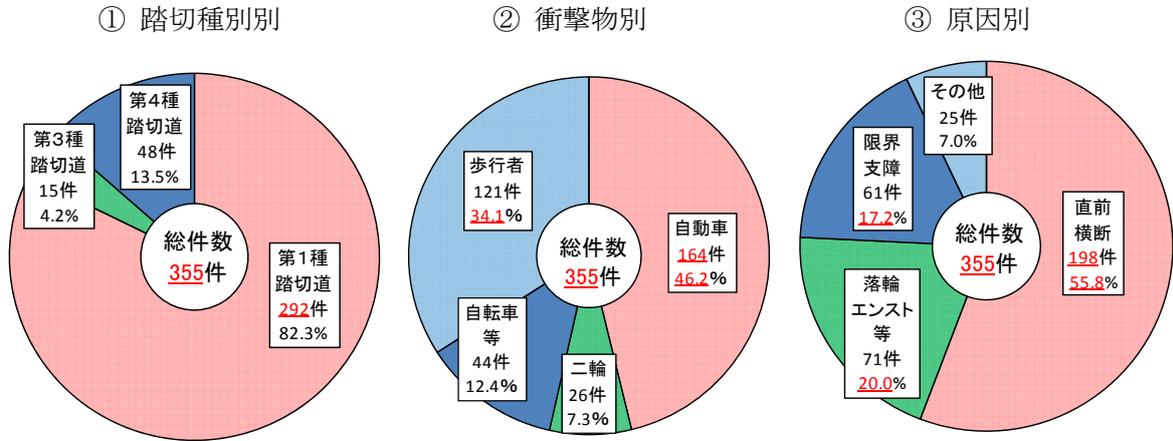
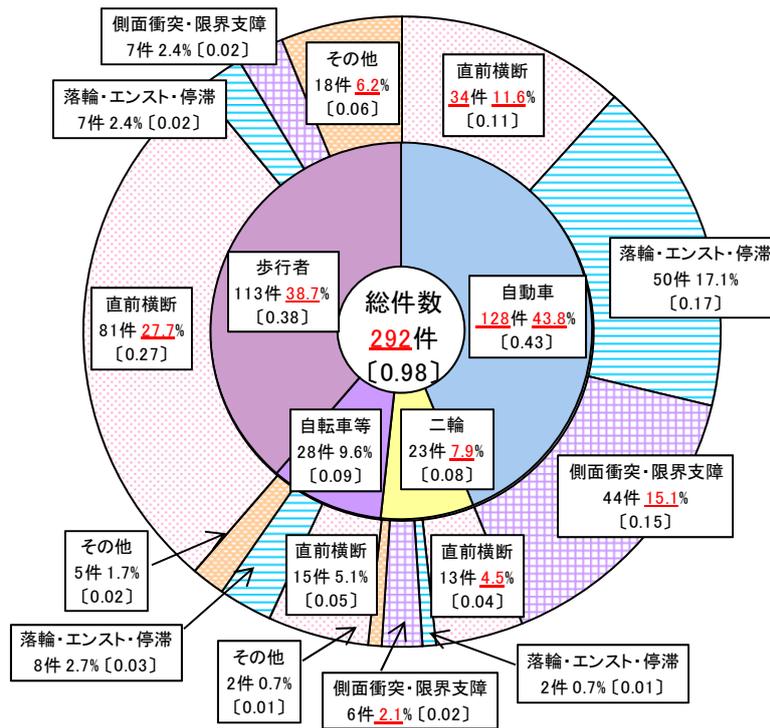


図11:踏切種別別の衝撃物別・原因別の踏切事故件数等(平成 21 年度)



【P 1 9】

表3:事業者区分別の運転事故件数(平成21年度)

事業者区分 \ 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	走行百万キロ当たり	列車走行キロ(百万キロ)
JR(在来線)		4		189		199		392	0.62	631.33
JR(新幹線)						1		1	0.01	141.90
民鉄等		1	1	153	1	192	1	349	0.63	549.81
大手民鉄				88		127		215	0.68	318.23
公営地下鉄等						45		45	0.43	105.24
新交通・モノレール							1	1	0.05	20.71
中小民鉄		1	1	65	1	20		88	0.83	105.63
路面電車	2	2		11	90	4		109	4.48	24.34
合計	2	7	1	353	91	396	1	851	0.63	1,347.38
地域鉄道【再掲】	1	3	1	65	81	21		172	1.91	90.25
地域鉄道(鉄道)		1	1	57	1	17		77	1.02	75.62
地域鉄道(軌道)	1	2		8	80	4		95	6.49	14.63

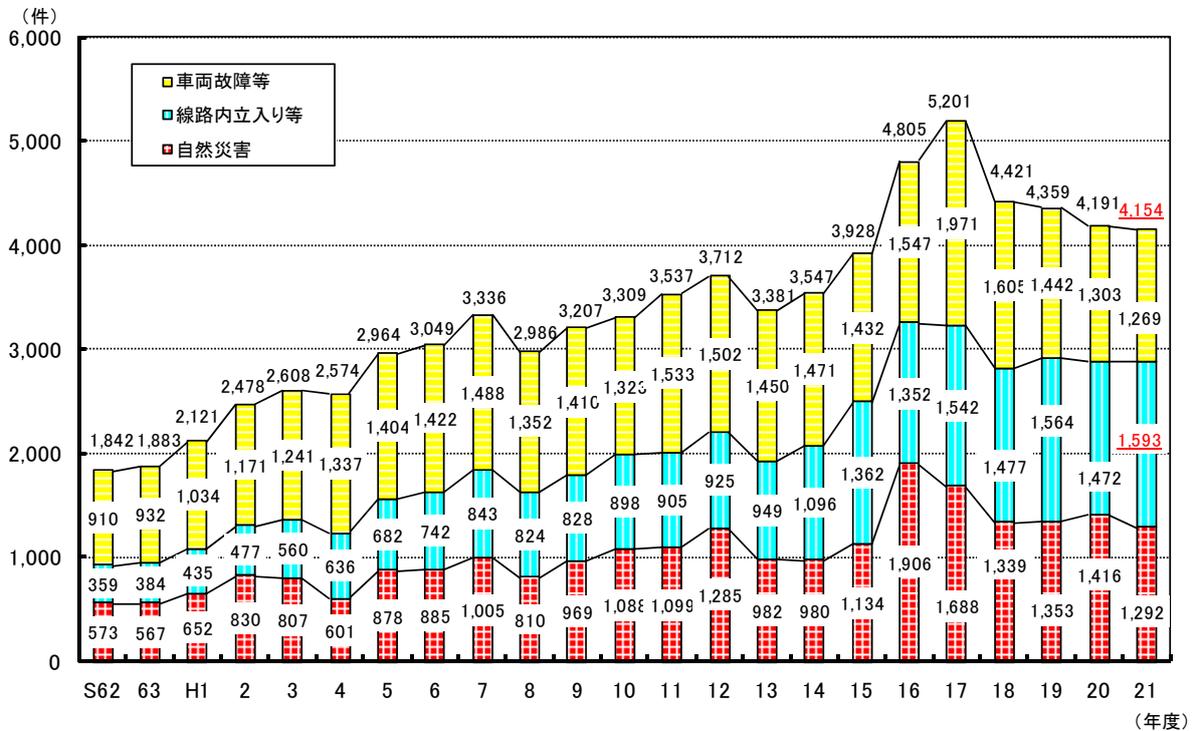
【P 2 1～2 3】

(1) 輸送障害件数の推移等

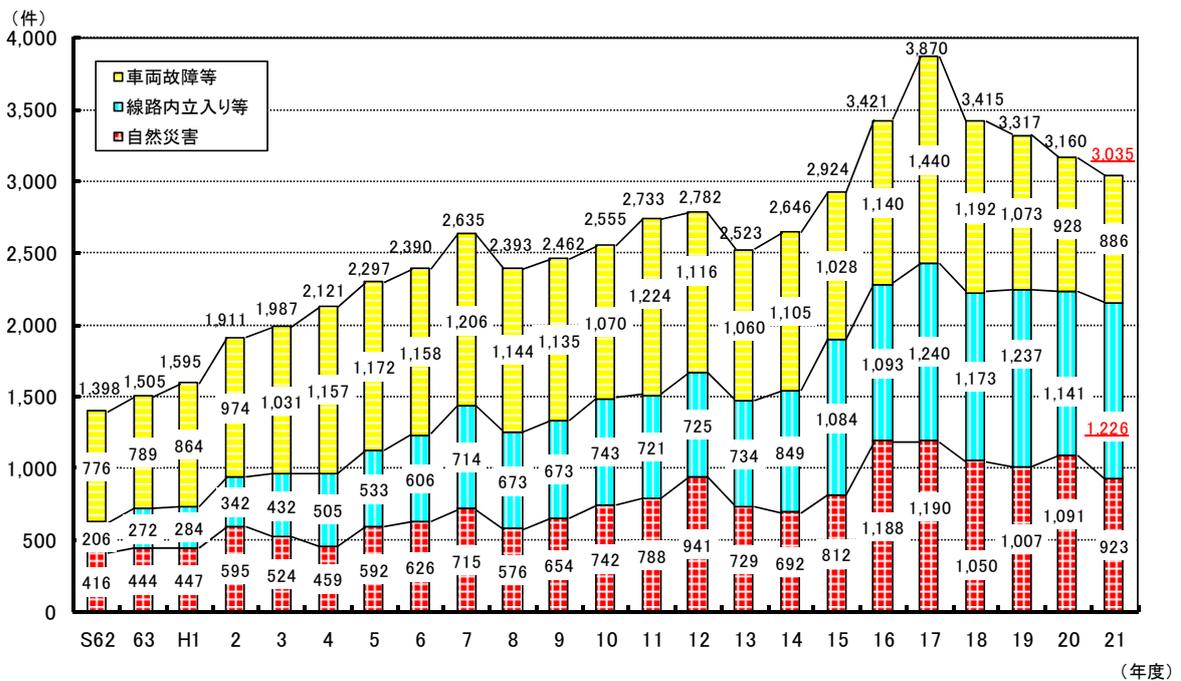
- 平成21年度に発生した輸送障害(列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等)は 4,154 件、対前年度 37 件(0.9%)減であり、4年連続して減少しました。
- 車両故障等による輸送障害は1,269件(30.5%)となっており、平成18年度から4年連続して減少しました。
- 風水害、雷害や地震などの自然災害による輸送障害は1,292件(31.1%)となっています。
- 線路内立入り等による輸送障害は 1,593 件(38.3%)となっており、安定した輸送サービスの確保のためには利用者や沿線住民等の協力も必要です。
- 線路内立入り等による輸送障害のうち、自殺によるものは681件で、対前年度34件(5.3%)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。

図15: 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



② JR(在来線)



【P 2 6】

表4:事業者区分別の輸送障害件数(平成 21 年度)

事業者区分	車両故障等					妨害等	自然災害	合計	走行百 万キロ 当たり	列車走行キロ (百万キロ)	
	原因	鉄道 係員	車両	鉄道 施設	小計						
JR(在来線)		133	509	244	886	1.4	1,226	923	3,035	4.8	631.3
JR(新幹線)		8	13	2	23	0.2	29	13	65	0.5	141.9
民鉄等		30	182	123	335	0.6	323	350	1,008	1.8	549.8
大手民鉄		8	30	20	58	0.2	215	48	321	1.0	318.2
公営地下鉄等		10	12	6	28	0.3	42	6	76	0.7	105.2
新交通・モノレール		0	14	7	21	1.0	5	10	36	1.7	20.7
中小民鉄		12	126	90	228	2.2	61	286	575	5.4	105.6
路面電車		1	15	9	25	1.0	15	6	46	1.9	24.3
合計		172	719	378	1,269	0.9	1,593	1,292	4,154	3.1	1,347.4

【P 3 3】

(1)踏切道数の推移

- 平成 21 年度において、2. 1に記述したとおり踏切事故は運転事故の 41.7%を、また踏切事故による死傷者は運転事故による死傷者の 37.3%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。
- 踏切道数と踏切事故件数の推移をみると、踏切道の統廃合及び2. 3に記述したように踏切道数当たりの踏切事故件数が少ない第1種踏切道への転換などが進められ、踏切事故件数が減少してきたことが分かります。
- しかし、平成 21 年度末において第3種踏切道及び第4種踏切道がそれぞれ 907 か所及び 3,305 か所残っており、2. 3に記述したとおり同年度に踏切事故がそれぞれ 15 件(踏切事故全 355 件の 4.2%)及び 48 件(同 13.5%)発生しています。

図17:踏切道数と踏切事故件数の推移

