

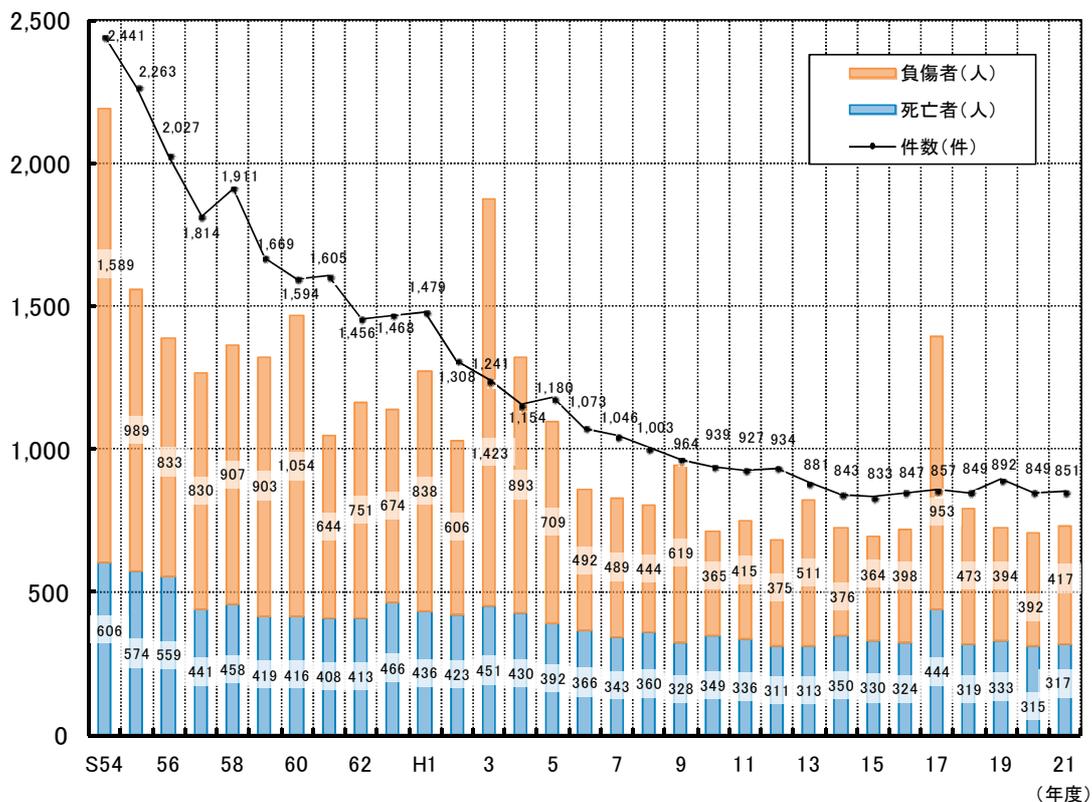
## 2 運転事故に関する事項

### 2.1 鉄軌道における運転事故の発生状況等

#### (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734人であり、対前年度27人(3.8%)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。

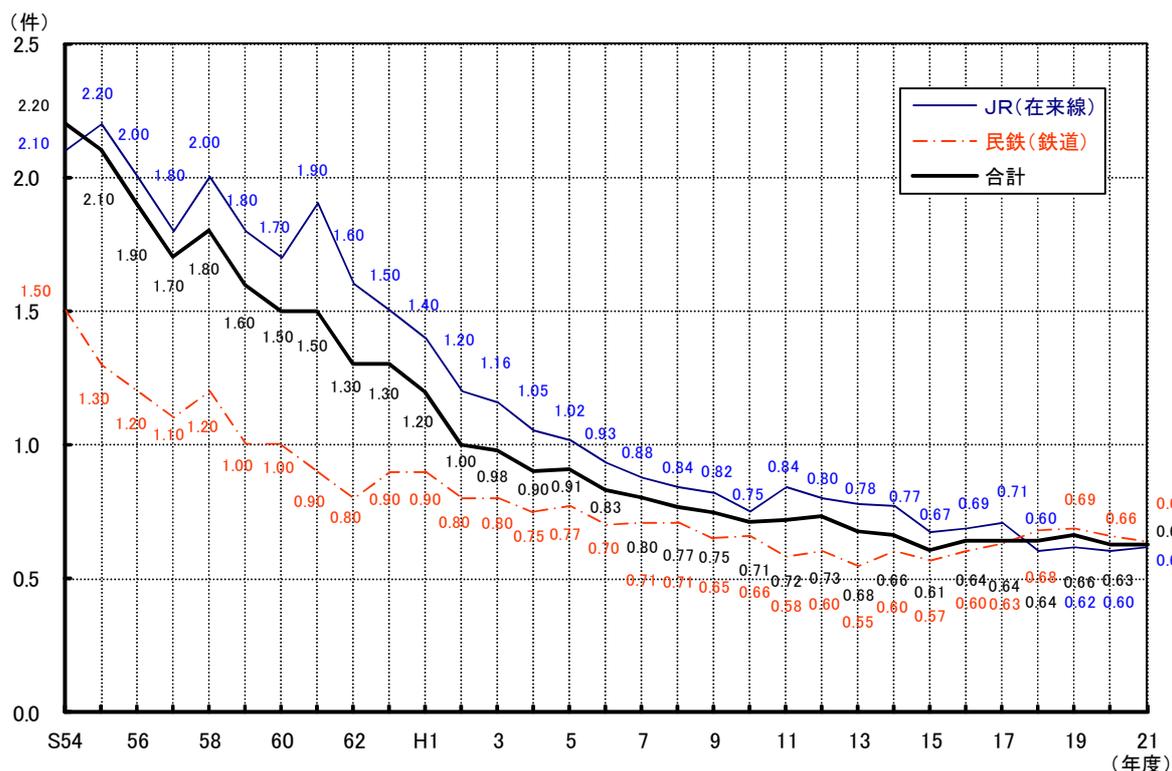
図4: 鉄軌道運転事故の件数及び死傷者数の推移



## (2) 列車走行百万キロ当たりの運転事故件数の推移

○列車走行百万キロ当たりの運転事故件数は、運転事故件数と同様に長期的には減少傾向にあります。平成13年度からは0.6件台で推移しており、平成21年度は0.63件でした。

図5: 列車走行百万キロあたりの運転事故件数の推移



※ 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。

## (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<sup>10</sup>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

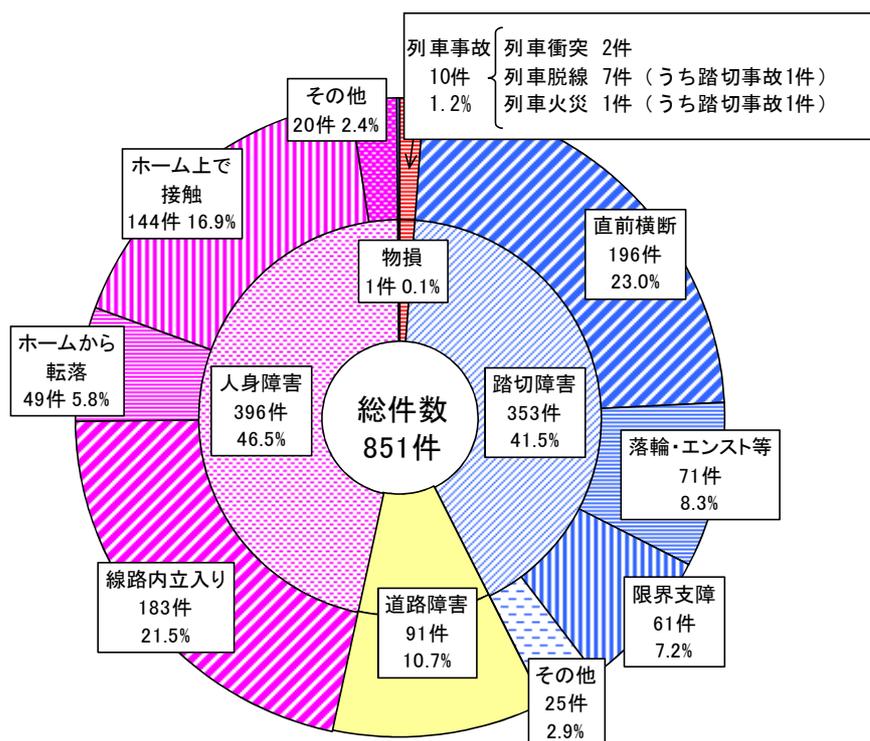
<sup>10</sup> 自殺を直接原因とするものは、人身障害事故に該当しません。運転事故の種類については、後掲の「用語の説明」を御覧ください。

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、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<sup>11</sup>は355件(41.7%)でした。

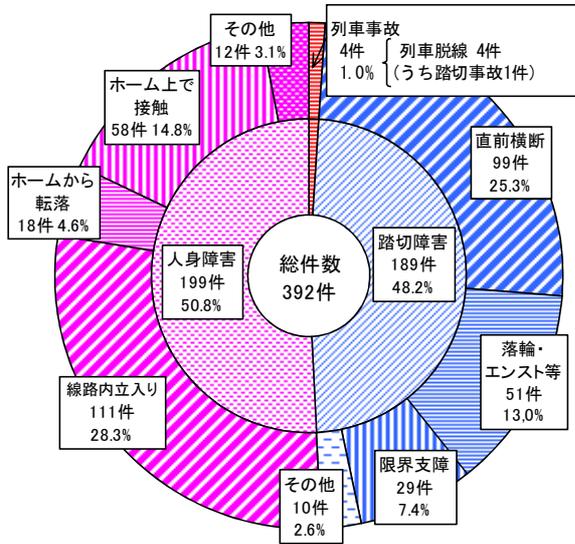
図6: 運転事故の種類別・原因別発生状況(平成21年度)

① JR(在来線+新幹線)と民鉄(鉄道+軌道)の合計

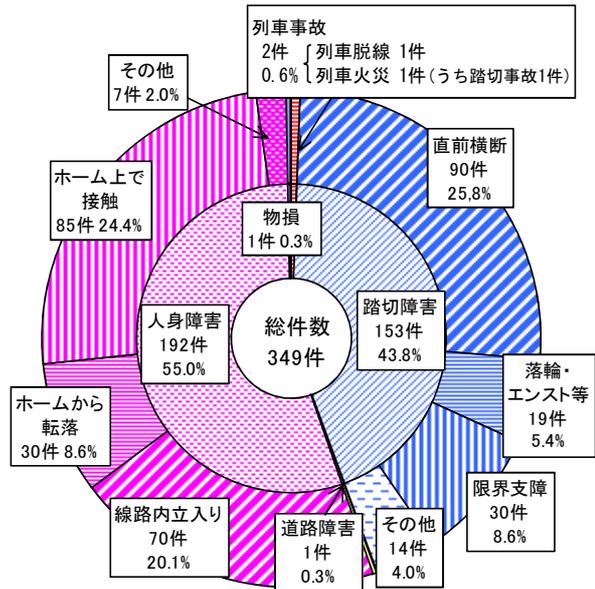


<sup>11</sup> 踏切道における列車と自動車の衝突であっても、それが列車衝突事故、列車脱線事故又は列車火災事故に至った運転事故は、踏切障害事故ではなく列車衝突事故等に分類されます。「踏切事故」は、このような踏切障害に伴う列車衝突事故等及び踏切障害事故の総称です。

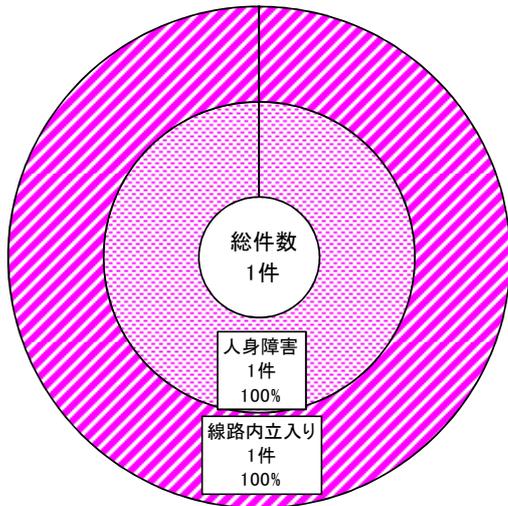
② JR (在来線)



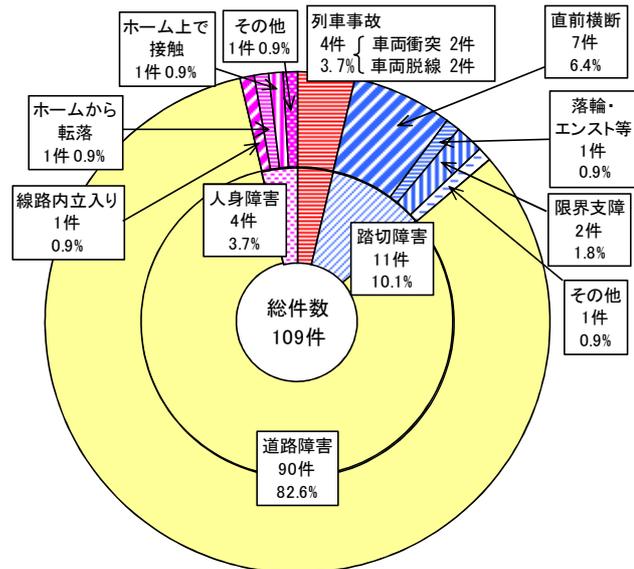
③ 民鉄(鉄道)



④ JR (新幹線)



⑤ 民鉄(軌道)



○身体障害者の方が死傷した運転事故は4件(視覚障害の方及び聴覚障害の方が死亡した事故がそれぞれ1件、肢体不自由の方が死亡した事故が2件)でした。

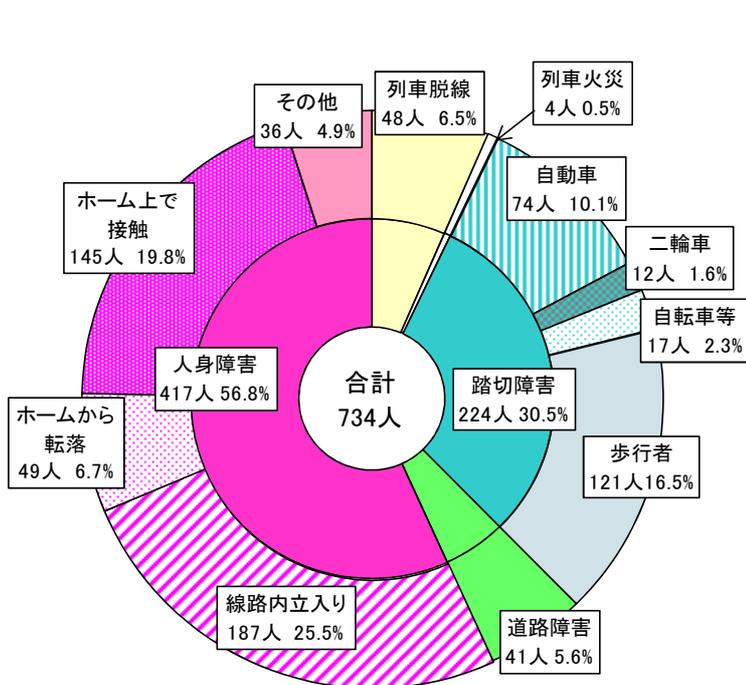
#### (4) 事故種類別の死傷者数

○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 734 人であり、その内訳は、人身障害事故によるものが 417 人(56.8%)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%)で対前年度 1 人増などとなっています。

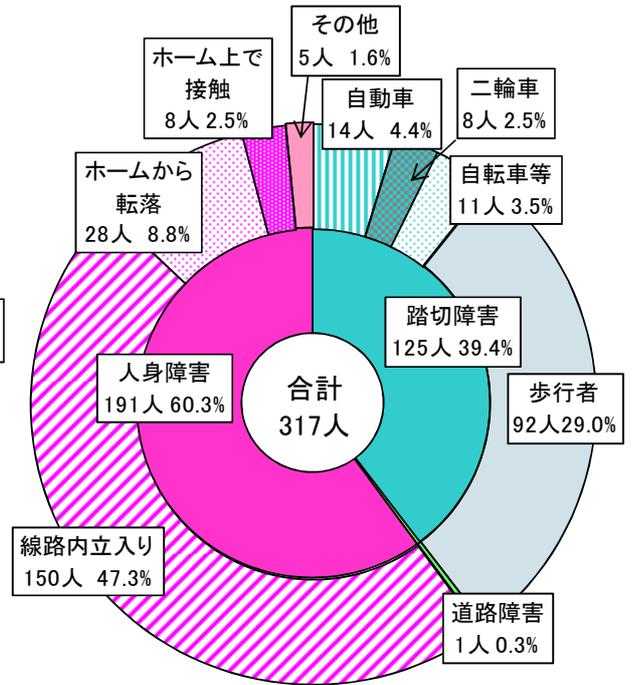
○踏切障害事故による死傷者 224 人のほかに、踏切障害に伴う列車火災事故及び列車脱線事故による死傷者が合わせて 49 人あったので、踏切事故による死傷者は 273 人(37.2%)でした。

図7: 事故種類別の死傷者数(平成 21 年度)

① 事故種類別の死傷者数



② 事故種類別の死亡者数



(注: 自殺を直接原因とする死傷者は含まない。)

(5)平成 21 年度における重大事故の発生状況等

○平成 21 年度は、重大事故(死傷者 10 名以上又は脱線車両 10 両以上)が 2 件ありました。

表2: 重大事故の発生状況等(平成 21 年度)

年月日	事業者名	線名	場所	事故種類	死亡	負傷	脱線両数	概要
H21.12.28	JR 北海道	根室線	富良野駅構内	人身障害	0	12	0	列車が、停止していた排雪モーターカーに衝突。
H22. 1.29	JR 北海道	函館線	深川駅～妹背牛駅間	列車脱線	0	45	1	踏切道において、列車が大型トラックと衝突し脱線。

○なお、運輸安全委員会の調査対象となった運転事故<sup>12</sup>は、平成 21 年度発生した運転事故 852 件のうち 10 件(1.2%)でした。

---

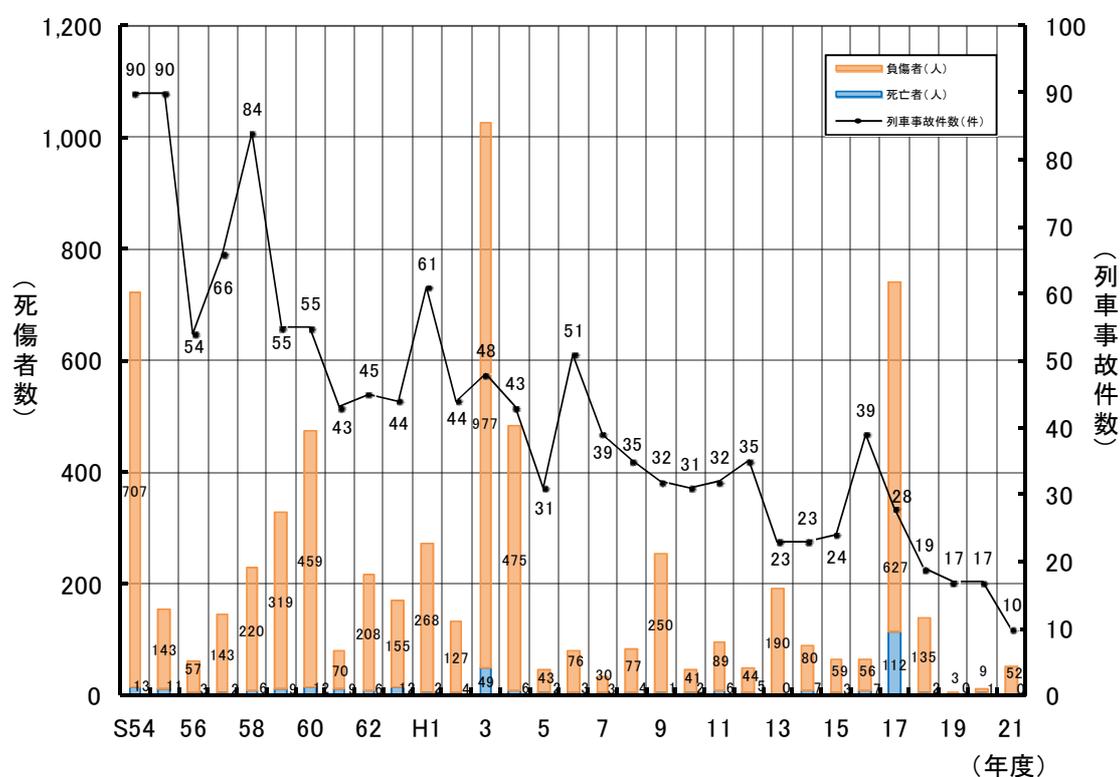
<sup>12</sup> 運輸安全委員会が調査対象とする運転事故(鉄道事故)は、鉄道における列車衝突事故 列車脱線事故及び列車火災事故、その他の運転事故であって、5人以上の死傷者を生じたもの、乗客、乗務員等が死亡者を生じたもの等です。詳しくは、<http://www.mlit.go.jp/jtsb/index.html> を御覧ください。

## 2.2 列車事故の発生状況

○平成 21 年度に発生した列車事故<sup>13</sup>は、2. 1に記述したとおり 10 件で対前年度 7 件 (41.2%)減、列車事故による死亡者はなく、負傷者数は 52 人でした。

○列車事故は、長期的には減少傾向にあり、平成 18 年度からは 10 件台で推移しています。

図8:列車事故の件数及び死傷者数の推移



<sup>13</sup> 列車衝突事故(軌道における車両衝突事故を含む。)、列車脱線事故(軌道における車両脱線事故を含む。 )及び列車火災事故(軌道における車両脱線事故を含む。)をいう。

## 2.3 踏切事故の発生状況

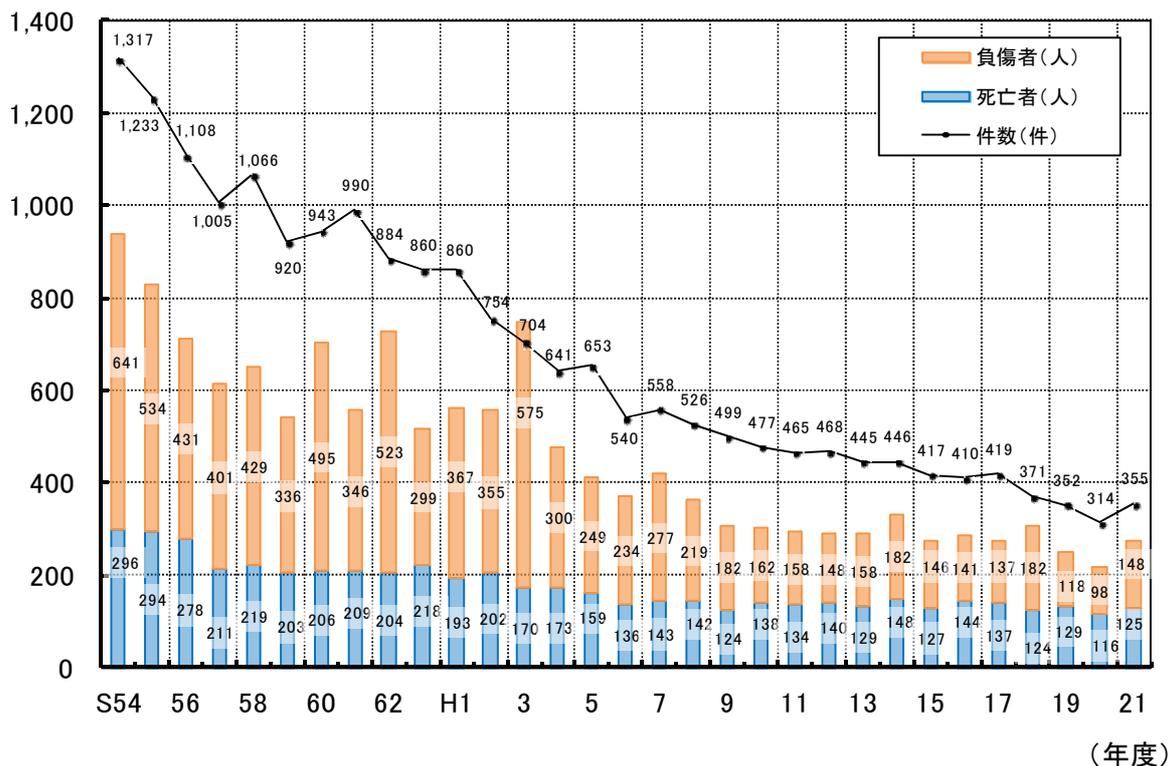
### (1) 踏切事故の件数及び死傷者数の推移等

○平成 21 年度に発生した踏切事故<sup>14</sup>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 273 人で対前年度 59 人(27.6%)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



<sup>14</sup> 脚注 10 をご覧下さい。

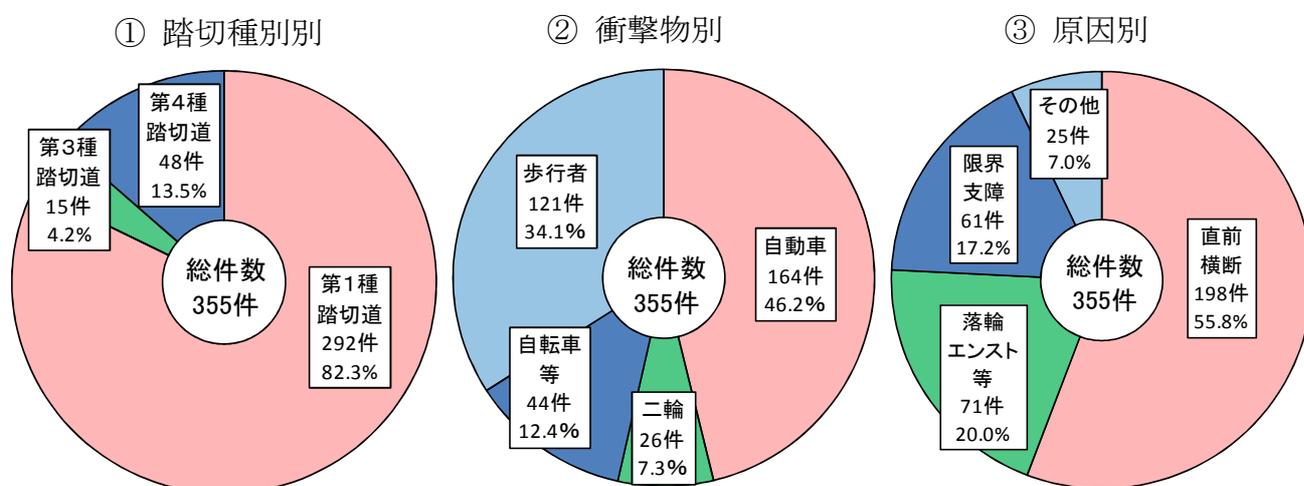
(2)踏切種別別・衝撃物別・原因別の踏切事故件数等

○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)



第1種踏切道:自動踏切遮断機を設置するか又は踏切保安係を配置して、踏切道を通るすべての列車又は車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断するもの(終発の列車から始発の列車までの時間内に踏切道を通る車両に対し、遮断しない場合があるものを含む。)

第2種踏切道:踏切保安係を配置して、踏切道を通る一定時間内における列車又は車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断するもの(現在設置されているものはない。)

第3種踏切道:警報機が設置されているが、遮断機が設置されていない踏切道

第4種踏切道:遮断機も警報機も設置されていない踏切道

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

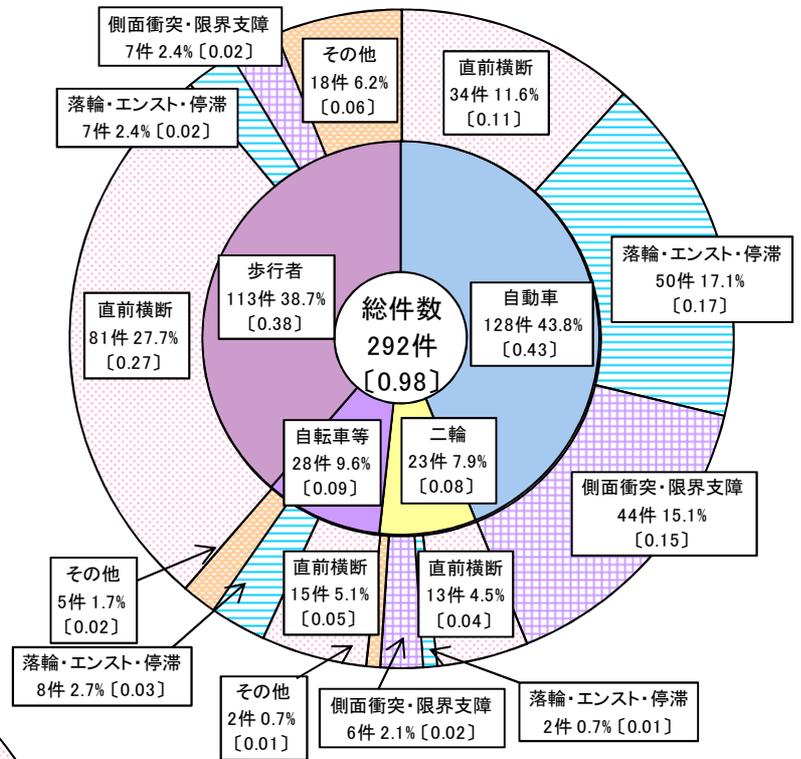
側面衝突:列車の通過中に自動車等が進入し列車の側面に衝突したもの

落輪・エンスト・停滞:落輪、エンスト等(歩行者及び自転車等の場合、転倒等)により、踏切道から進退できずに列車等と衝突したもの

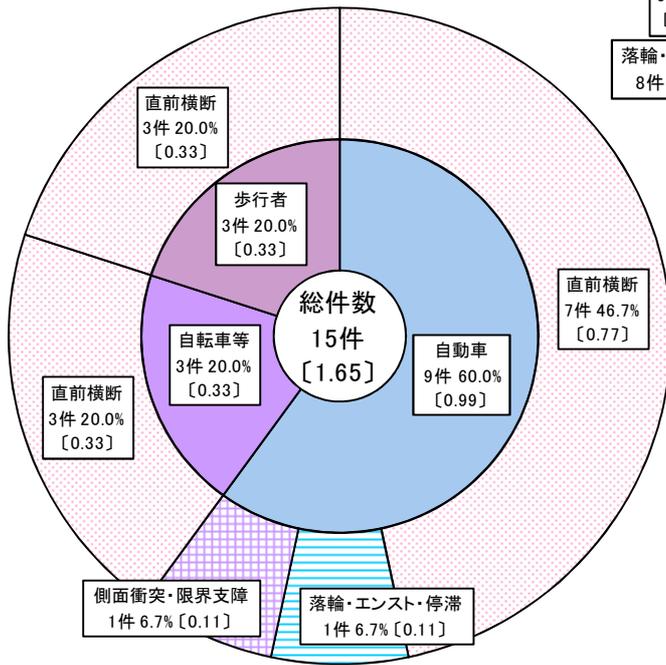
○平成 21 年度における踏切道 100 箇所当たりの踏切事故件数は、第3種踏切道が 1.65 件、第4種踏切道が 1.45 件となっており、これらと比較すると一般的には道路の交通量若しくは列車の本数が多く、又は列車の速度が高い傾向にある第1種踏切道の 0.98 件よりも高くなっています。特に、自動車の直前横断による踏切事故は、第3種踏切道が 0.77 件、第4種踏切道が 0.64 件となっており、第1種踏切道の 0.11 件よりも高くなっています。

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)

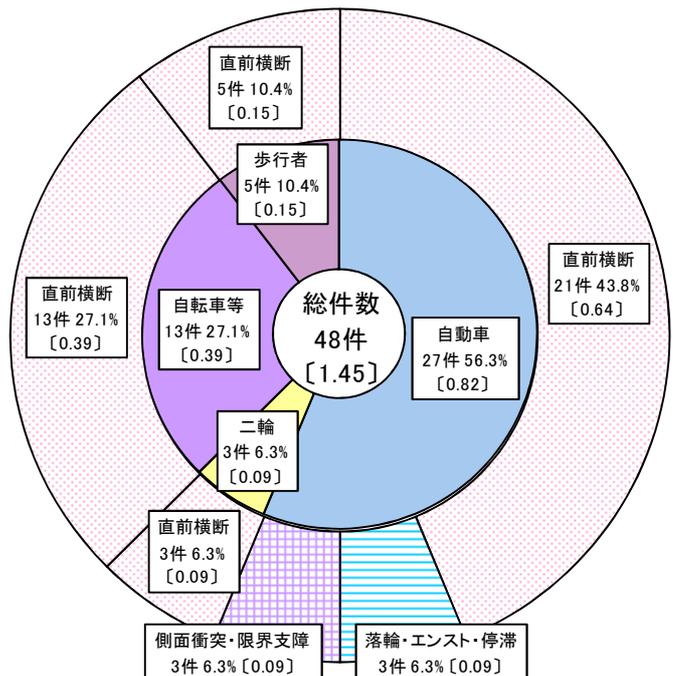
① 第1種踏切道(踏切道数 29,930)



② 第3種踏切道(踏切道数 907)



③ 第4種踏切道(踏切道数 3,305)



注1:踏切道数は、平成 22 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 箇所当たりの踏切事故件数である。

## 2.4 人身障害事故の発生状況

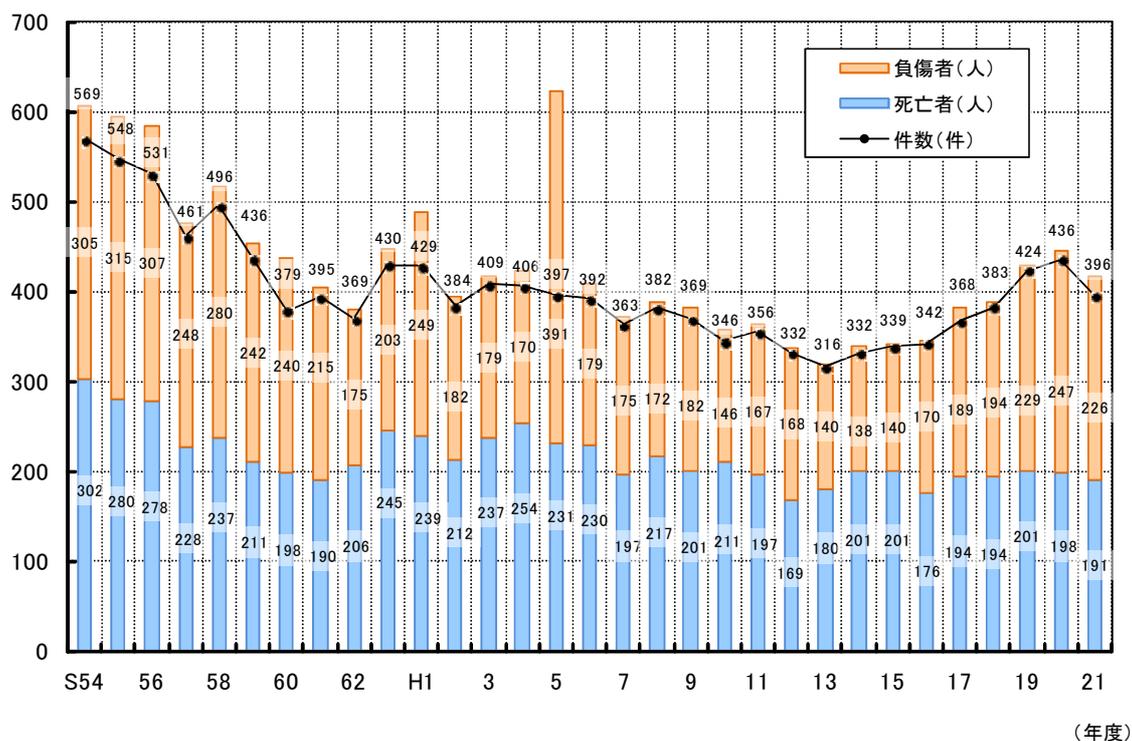
### (1) 人身障害事故の件数及び死傷者数の推移等

○平成21年度の人身障害事故<sup>14</sup>は、2.1に記述したとおり396件で対前年度40件(9.2%)減、人身障害事故による死亡者は191人、死傷者は417人でした。

○運転事故が長期的に減少傾向にある中で、人身障害事故は平成14年度から増加傾向にありましたが、平成21年度は前年度よりも減少しました。

○身体障害者の方が死傷した人身障害事故は2件(視覚障害の方及び肢体不自由の方がホームから転落して死亡した事故がそれぞれ1件)でした。

図12: 人身障害事故の件数及び死傷者数の推移

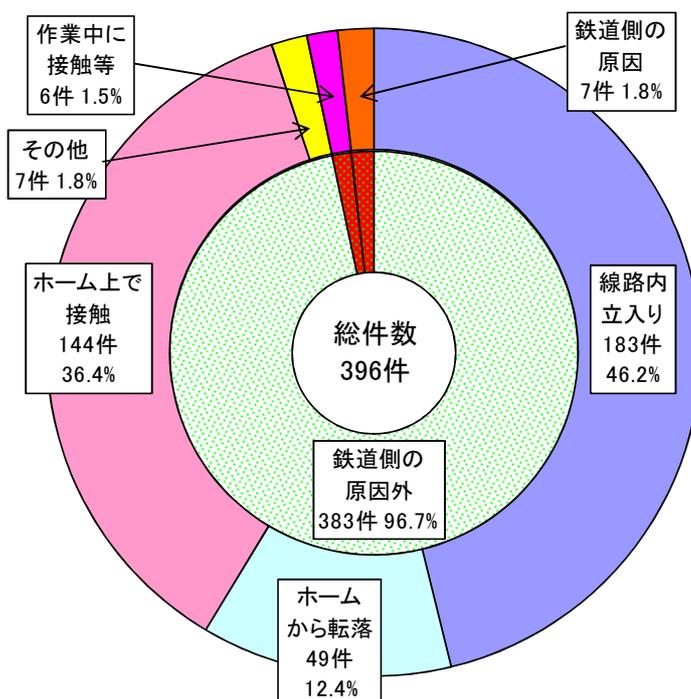


<sup>14</sup> 脚注10をご覧ください。

## (2)原因別の人身障害事故件数

○人身障害事故の原因別の内訳は、公衆等が線路内に立ち入ったことによるものが 183 件 (46.2%)、旅客等のプラットフォームからの転落によるものが 49 件 (12.4%)、プラットフォーム上での接触によるものが 144 件 (36.4%) であり、プラットフォームでの事故が人身障害事故件数の 48.8%を占めました。

図13:原因別の人身障害事故件数(平成 21 年度)



## 2.5 事業者区分別の運転事故件数

○事業者区分別の運転事故件数は次のとおりです。

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

※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。

※4 「地域鉄道」は、脚注9をご覧ください。