

## 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

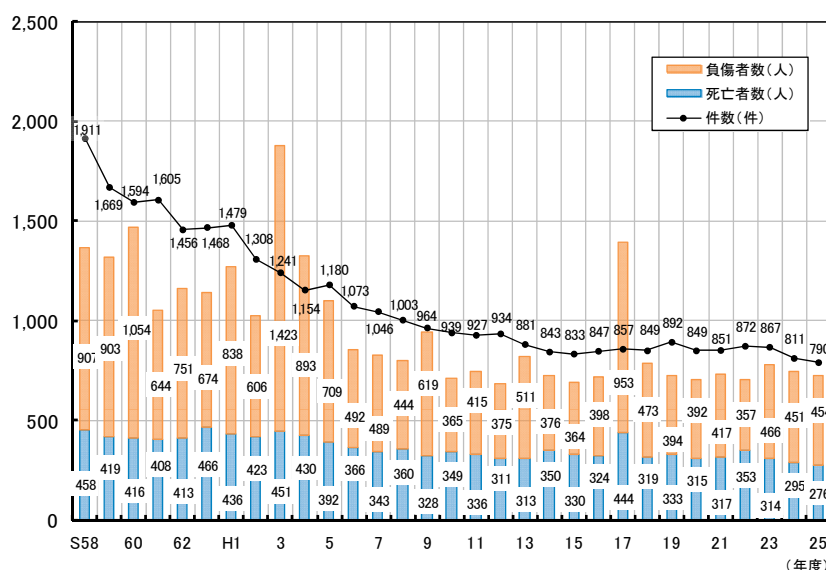
○鉄軌道における運転事故<sup>10</sup>は、長期的には減少傾向にあり、平成13年度からは800件台で推移していましたが、平成25年度に発生した運転事故は、790件で対前年度21件(2.6%)減でした。

○平成25年度に発生した運転事故による死亡者数は、276人で対前年度19人(6.4)減でした。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。

○また、運転事故による死傷者数は、730人で対前年度16人(2.1%)減でした。この中には、(4)に記載する主な事故の負傷者107人が含まれています。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。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。

○なお、運輸安全委員会の調査対象となった運転事故<sup>11</sup>は、平成25年度発生した運転事故790件のうち15件(1.9%)でした。

図5: 運転事故の件数及び死傷者数の推移



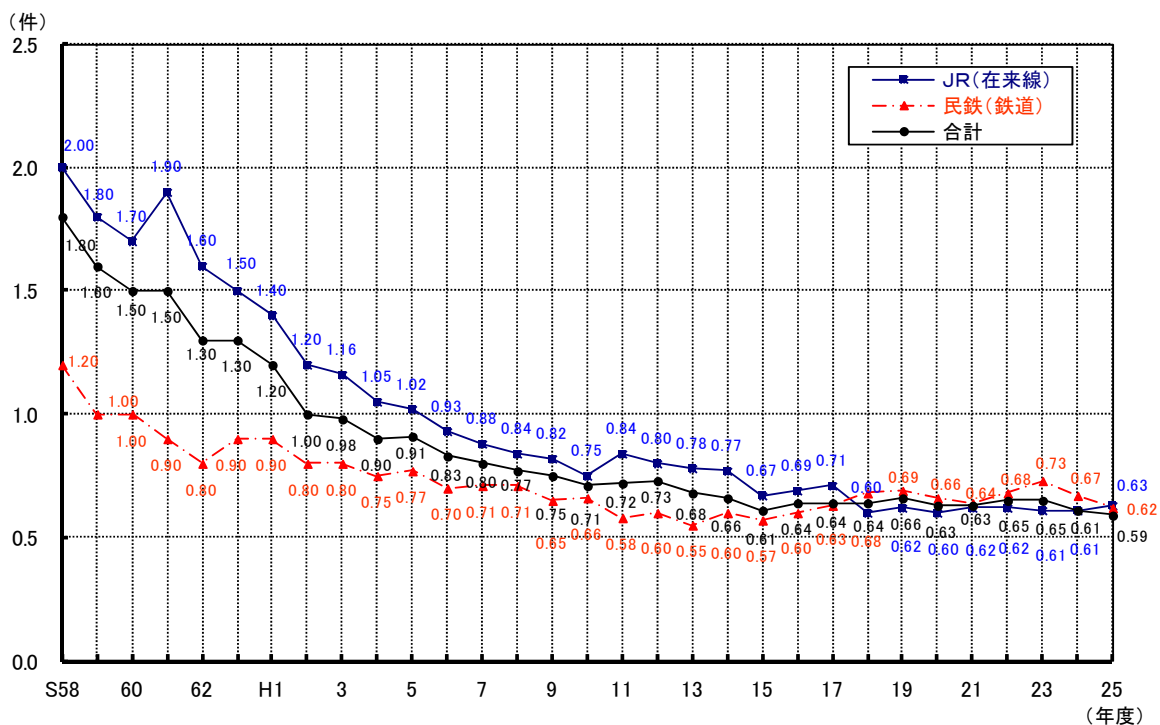
<sup>10</sup> 運転事故の種類については、後掲の「用語の説明」をご覧ください。なお、自殺を直接原因とするものは、人身障害事故、踏切障害事故及び道路障害事故に該当しませんが、一部に自殺かそうでないか判別できないものがあり、それが人身障害事故、踏切障害事故及び道路障害事故として国へ報告されているとみられます。

<sup>11</sup> 運輸安全委員会が調査対象とする運転事故は、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、乗務員等に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) 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25年度は0.59件でした。

図6: 列車走行百万キロ当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) 運転事故の種類別の件数及び死傷者数

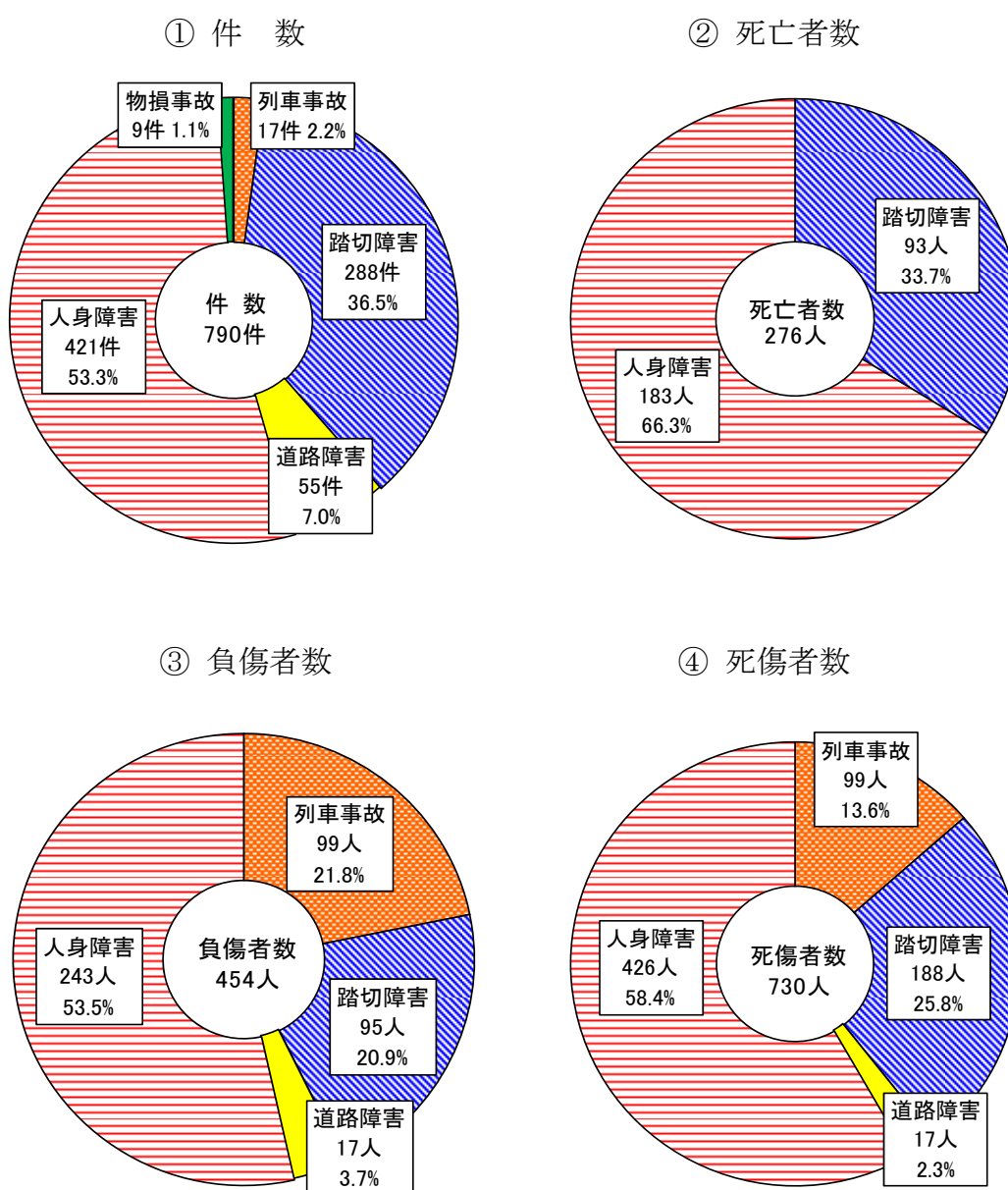
○平成25年度に発生した運転事故の内訳は、線路内やホーム上での列車との接触などの人身障害事故が421件(53.5%)で対前年度8件(1.9%)減、踏切道における列車と自動車との衝突などの踏切障害事故が288件(36.5%)で同7件(2.4%)減、路面電車と自動車との道路上での接触などの道路障害事故が55件(7.0%)で対前年度7件(11.3%)減となっています。列車事故<sup>12)</sup>は17件(2.2%)で対前年度5件(22.7%)減でした。

○身体障害者の方が死傷した運転事故は、4件(視覚障害者の方の事故が2件、肢体不自由の方の事故が2件)でした。

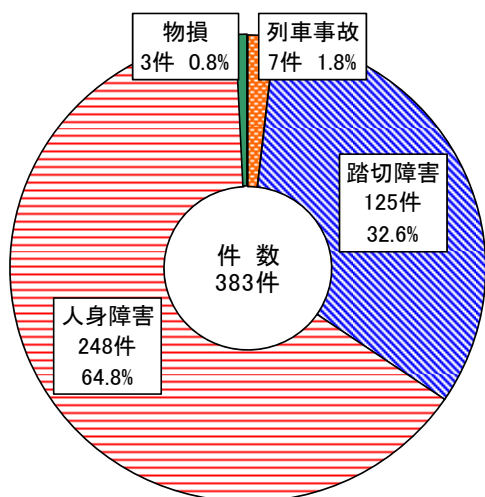
<sup>12)</sup> 「列車事故」は、列車衝突事故(軌道における車両衝突事故を含む。)、列車脱線事故(軌道における車両脱線事故を含む。)及び列車火災事故(軌道における車両火災事故を含む。)をいいます。

- 平成25年度に発生した運転事故による死亡者数は、(1)に記述したとおり276人であり、その内訳は、人身障害事故によるものが183人(66.3%)で対前年度11人(6.4%)増、踏切障害事故によるものが93人(33.7%)で同28人(23.1%)減となっています。
- 平成25年度に発生した踏切事故は、踏切障害事故288件のほか、踏切障害に伴う列車脱線事故が2件あったので、290件(36.7%)でした。
- 平成25年度に新幹線において発生した運転事故は、ありませんでした。

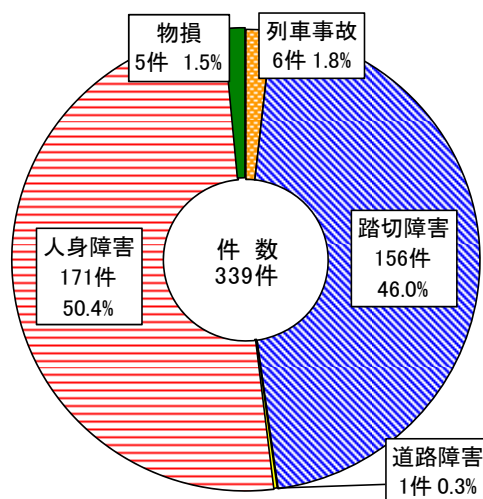
図7：運転事故の種類別の件数及び死傷者数(平成25年度)



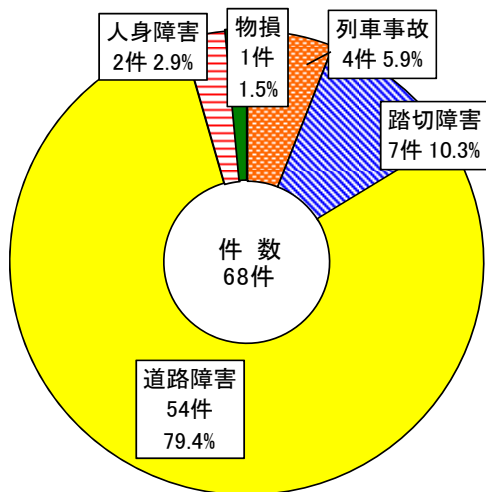
⑤ JR(在来線)の件数



⑥ 民鉄(鉄道)の件数



⑦ 民鉄(軌道)の件数



#### (4) 平成25年度における主な事故の発生状況

○平成25年度の主な事故(乗客乗務員に死亡者又は5人以上の負傷者が発生した事故等)は、次のとおりです。

表 3 : 主な事故の発生状況 (平成25年度)

年月日	事業者	場所	事故種類	死亡	負傷	脱線両数	概要
H25 7.31	長崎電気軌道	大浦支線 築町停留場～市民病院前停留場間 (長崎県長崎市)	車両脱線	0	16	1	交差点を直進しようとした路面電車と、交差点を横断しようとしたバスとが衝突した。これにより路面電車の前台車1軸が脱線した。
H25 11.5	JR九州	佐世保線 高橋駅構内 (佐賀県武雄市)	踏切障害	0	10	0	列車走行中、約 30m 前方の踏切道をトレーラーの積載物が支障しているのを認めたため、非常ブレーキを使用したが発車した。
H26 2.15	東京急行電鉄	東横線 元住吉駅構内 (神奈川県川崎市)	列車衝突	0	72	4	ホームを過走し停車していた先行列車に、後続列車が衝突、その衝撃で脱線した。
H26 2.23	JR東日本	京浜東北線 川崎駅構内 (神奈川県川崎市)	列車脱線	0	2	2	列車走行中、工事用車両に衝突した。これにより先頭2両が脱線し、1両目が横転した。
H26 3.16	甘木鉄道	甘木線 西太刀洗駅構内 (福岡県大刀洗町)	列車脱線	0	7	1	列車走行中、約 11m 前方の踏切道で、遮断かんを折損し踏切内に入ってくるトラックを認めたため、非常ブレーキを使用したが発車した。これにより前台車2軸が脱線した(1両編成)。

## 2.2 列車事故の発生状況

○平成25年度に発生した列車事故は、2.1(3)に記述したとおり運転事故全体の2.2%に当たる17件で対前年度5件(22.7%)減でした。列車事故による死亡者はありませんでしたが、負傷者数は99人で10人増でした。この中には、2.1(4)に記述した平成25年7月31日の長崎電気軌道大浦支線車両脱線事故による負傷者16人、平成26年2月15日の東京急行電鉄東横線列車衝突事故による負傷者72人、平成26年2月23日のJR 東日本京浜東北線列車脱線事故による負傷者2人及び平成26年3月16日の甘木鉄道甘木線列車脱線事故による負傷者7人が含まれています。

図8: 列車事故の件数及び死傷者数の推移

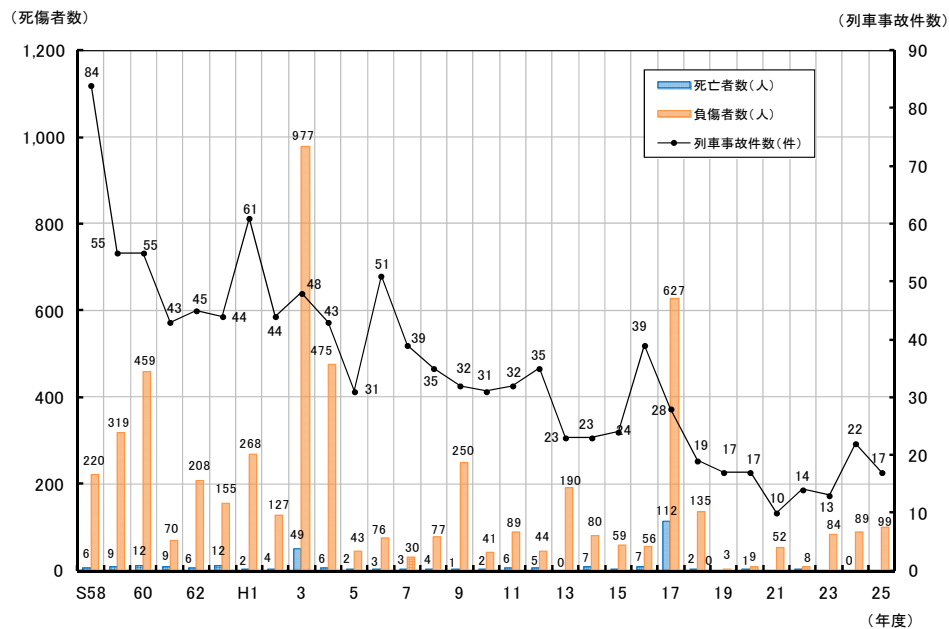
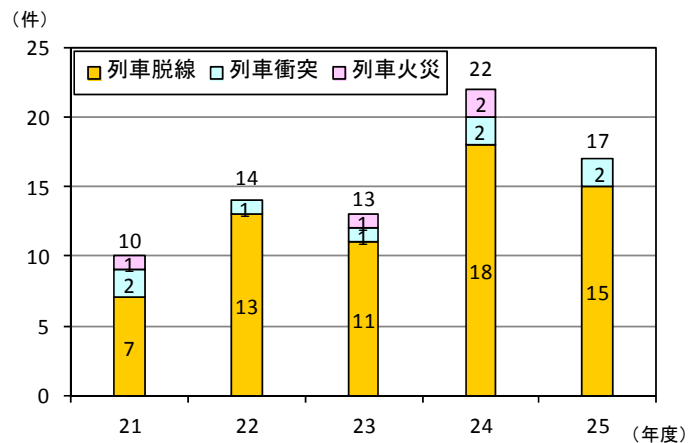


図9: 列車事故の件数の内訳(過去5年間)

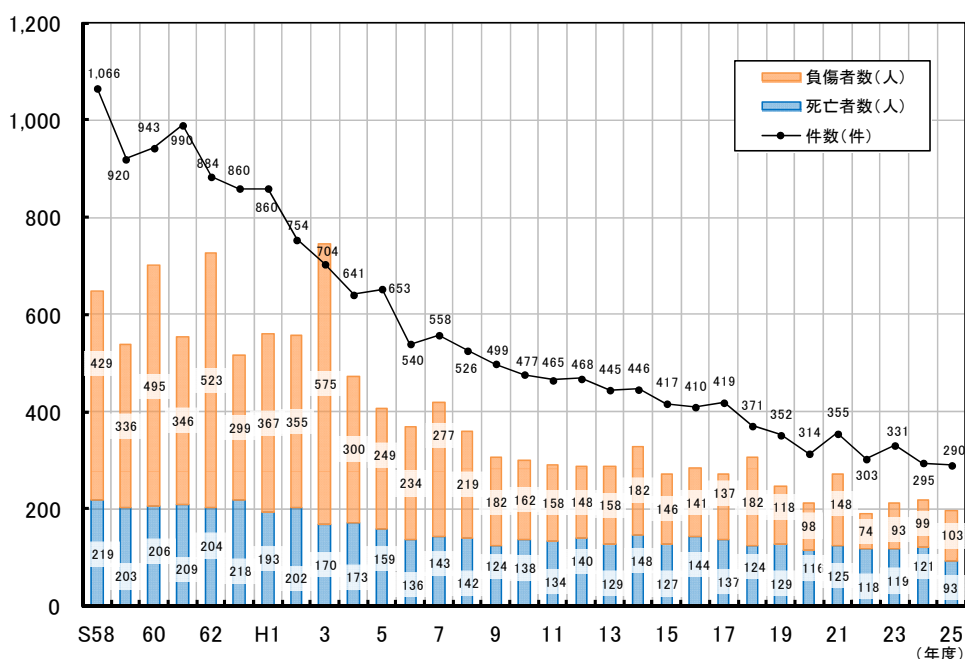


## 2.3 踏切事故の発生状況

### (1) 踏切事故の件数及び死傷者数の推移等

- 平成25年度に発生した踏切事故は、2.1(3)に記述したとおり運転事故全体の36.7%に当たる290件で対前年度5件(1.7%)減、踏切事故による死亡者数は93人で同28人(23.1%)減、死傷者数は196人で同24人(10.9%)減でした。
- 身体障害者の方が死傷した踏切事故は、1件(肢体不自由の方が第1種踏切道で1件)でした。

図10: 踏切事故の件数及び死傷者数の推移

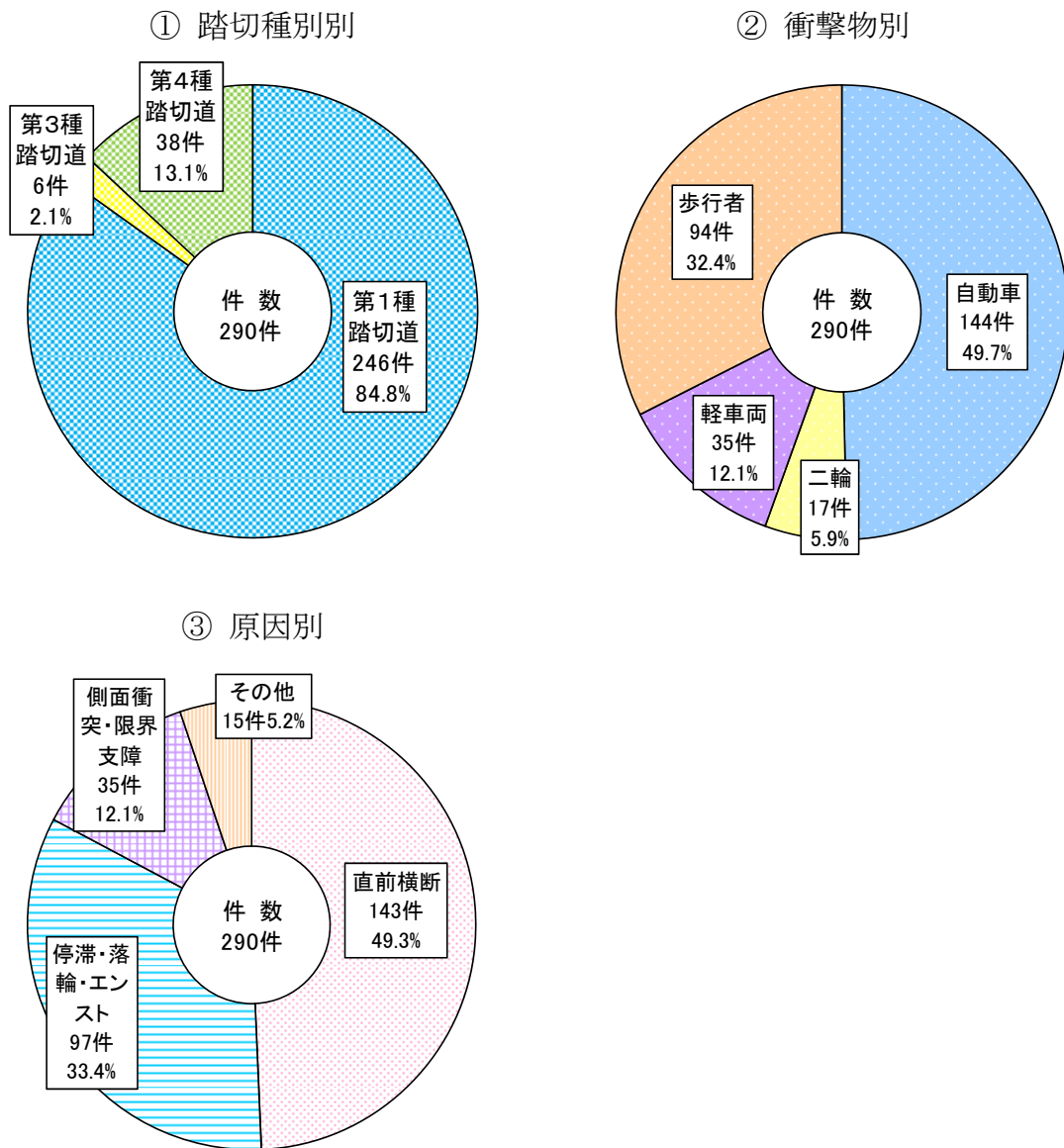


### (2) 踏切種別別・衝撃物別及び原因別の踏切事故件数等

- 平成25年度に発生した踏切事故290件の踏切種別別<sup>13</sup>の内訳は、第1種踏切道246件(84.8%)、第3種踏切道6件(2.1%)、第4種踏切道38件(13.1%)となっています。
- 衝撃物別の内訳は、自動車144件(49.7%)、二輪17件(5.9%)、自転車などの軽車両35件(12.1%)、歩行者94件(32.4%)となっています。
- 原因別の内訳は、直前横断143件(49.3%)、落輪・エンスト・停滞97件(33.4%)、側面衝撃・限界支障35件(12.1%)、その他15件(5.2%)となっています。

<sup>13</sup> 踏切種別には第1種踏切道、第2種踏切道、第3種踏切道、第4種踏切道があります。詳細については、後掲の「用語の説明」をご覧ください。

図11:踏切種別別、衝撃物別及び原因別の踏切事故件数(平成25年度)



側面衝撃・限界支障:自動車等が通過中の列車等の側面に衝突したもの及び自動車等が列車等と接触する限界を誤って支障し停止していたため、列車等が接触したもの  
 停滞・落輪・エンスト:自動車等が落輪、エンスト、交通渋滞、自動車の運転操作の誤り等により、踏切道から進退が不可能となったため列車等と衝突したもの

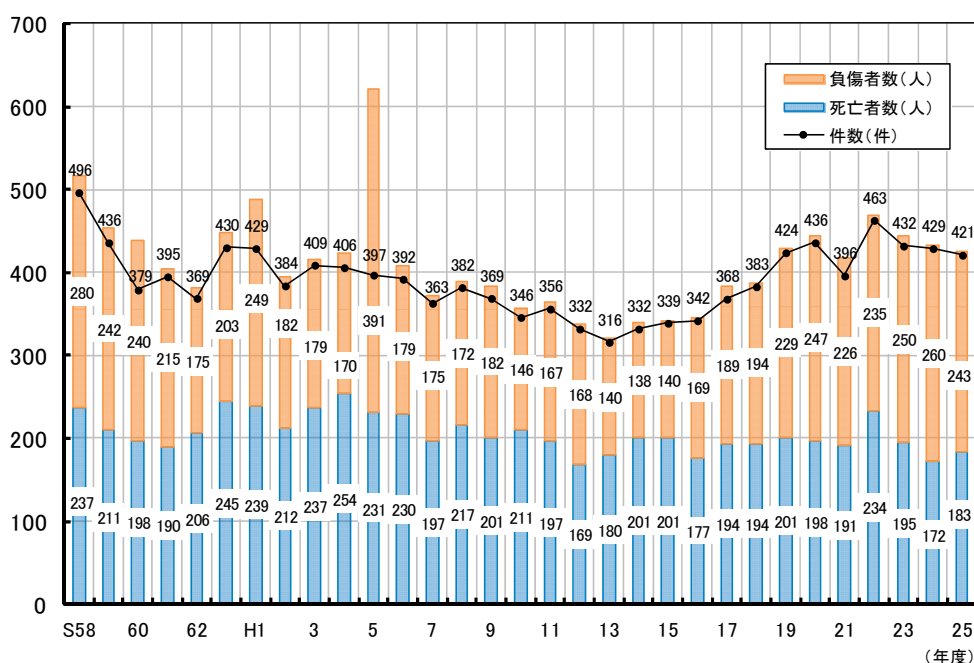


## 2.4 人身障害事故の発生状況

### (1) 人身障害事故の件数及び死傷者数の推移等

- 平成25年度に発生した人身障害事故は、2.1(3)に記述したとおり運転事故全体の53.3%に当たる421件で対前年度8件(1.9%)減、人身障害事故による死亡者は183人で同11人(6.4%)増、死傷者は426人で同6人(1.4%)減でした。
- 身体障害者の方が死傷した人身障害事故は3件(視覚障害者の方の事故が2件、肢体不自由の方の事故が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



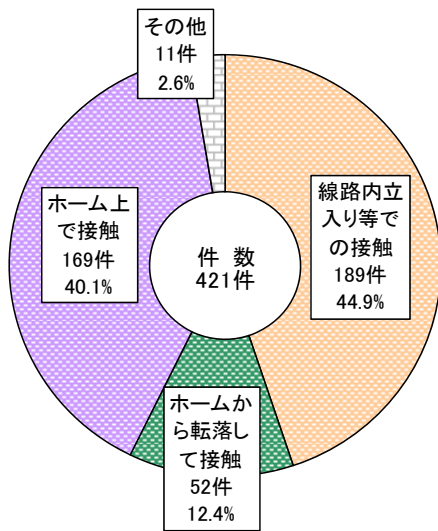
### (2) 原因別の人身障害事故件数等

- 人身障害事故の原因別の内訳は、公衆等が無断で線路内に立ち入る等して列車等と接触したもの(線路内立入り等での接触)が189件(45.0%)で対前年度4件(2.1%)減、これによる死亡者数は152人で同7人(4.6%)増でした。「線路内立入り等での接触」については、自殺かそうでないか判別できないまま人身障害事故として国へ報告されているものが比較的多く含んでいると見られます。
- 旅客等がプラットフォームから転落したことにより列車等と接触したもの(ホームから転落して接触)は52件(12.4%)で対前年度4件(8.3%)増、これによる死亡者数は21人で同5人(31.3%)増でした。
- プラットフォーム上で列車等と接触したもの(ホーム上で接触)は169件(40.2%)で対前

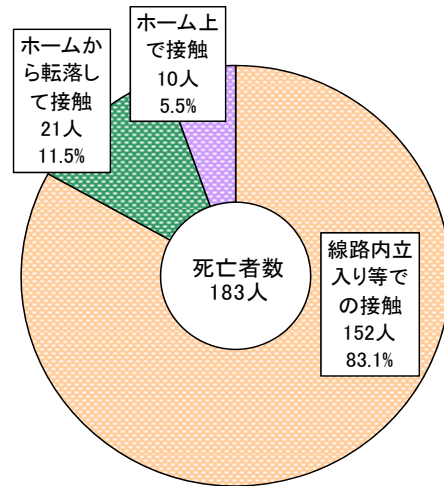
年度6件(3.4%)減、これによる死者数は10人で同2人(25.0%)増でした。  
 ○乗降口の扉に手荷物等を挟んだまま列車が出発して旅客が負傷したものなど鉄道係員の取扱い等によるものは11件でした。

図13:原因別の人身障害事故の件数及び死傷者数(平成25年度)

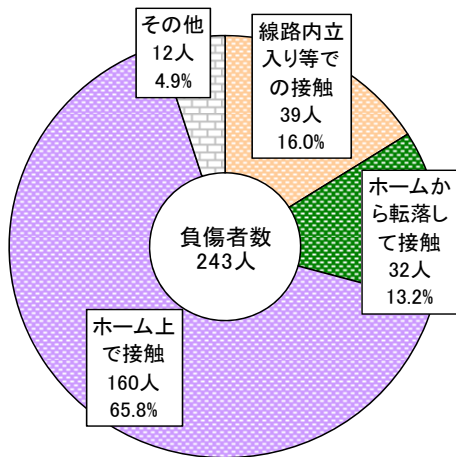
① 件数



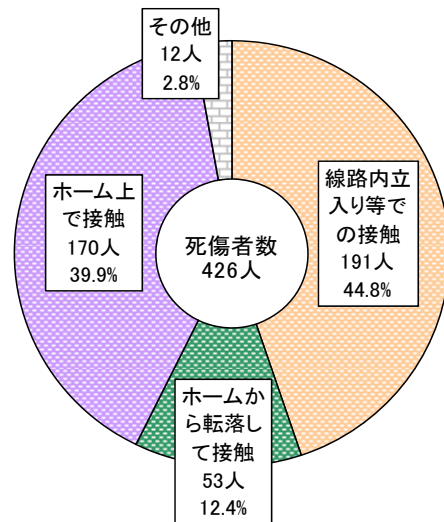
② 死者数



③ 負傷者数



④ 死傷者数



○「ホームから転落して接触」と「ホーム上で接触」を合わせた「ホームでの接触」は221件で人身障害事故件数の52.5%を占めています。

図14:原因別の人身障害事故件数の推移

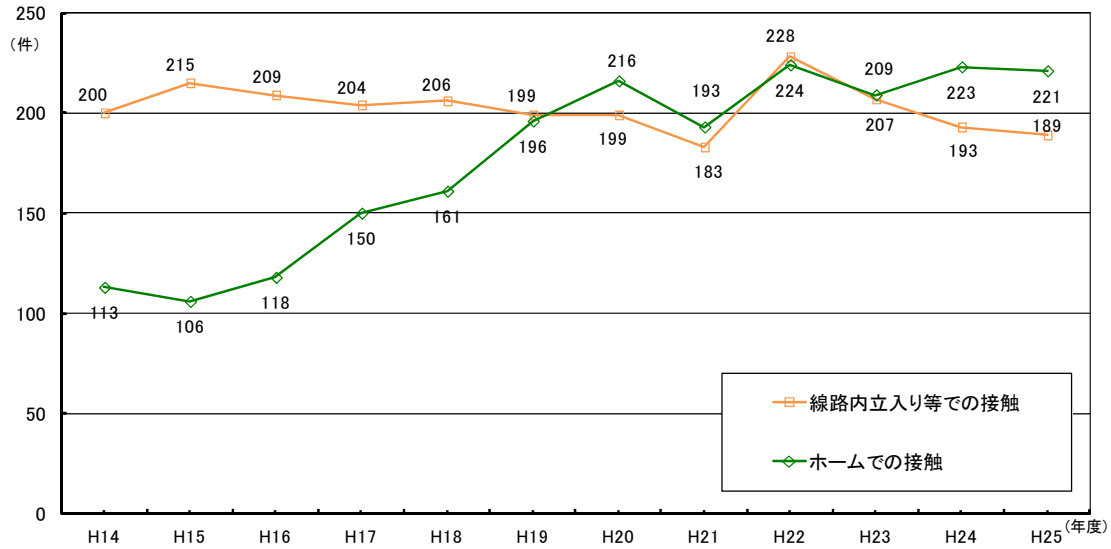
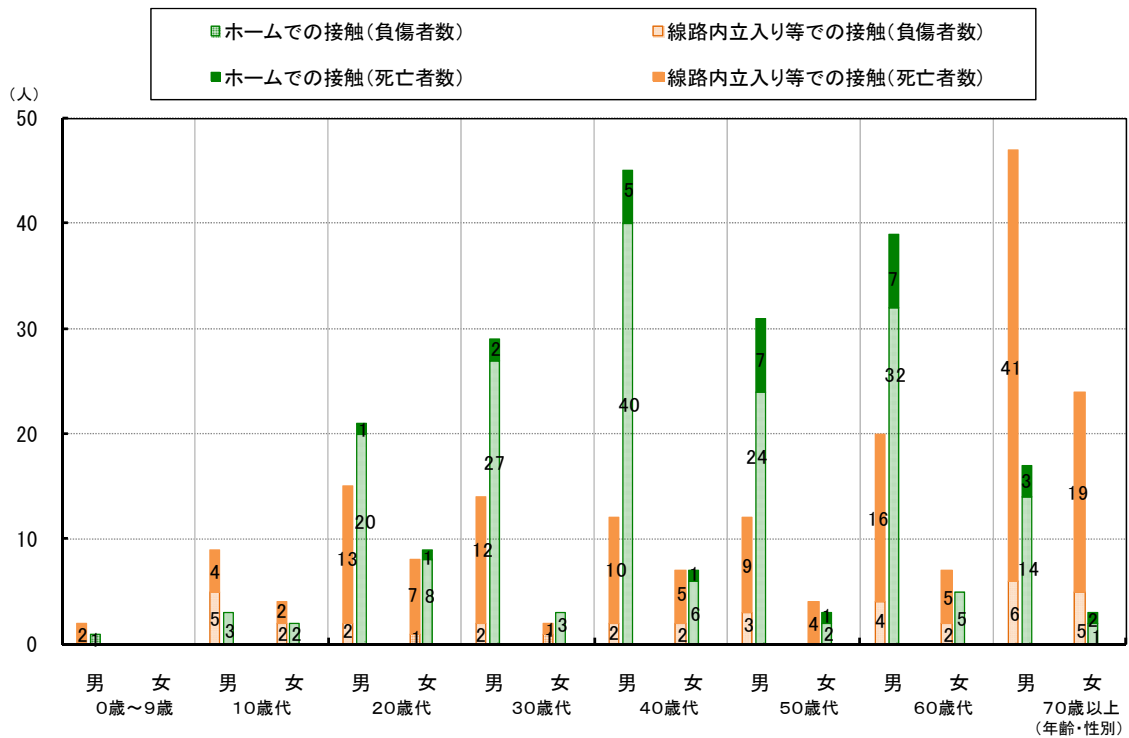


図15:人身障害事故による死傷者数の年齢別人数



※年齢の把握ができなかった場合は、除いています。

## 2.5 事業者区別の運転事故件数

○事業者区別の運転事故件数は、表4のとおりです。

表4:事業者区別の運転事故件数(平成25年度)

(件)

事故種類	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
事業者区分								
JR(在来線)		7		125		248	3	383
JR(新幹線)								0
民鉄等	1	5		156	1	171	5	339
大手民鉄	1			101		106	1	209
公営地下鉄等						42	3	45
新交通・モノレール						1		1
中小民鉄		5		55	1	22	1	84
路面電車	1	3		7	54	2	1	68
合計	2	15		288	55	421	9	790
地域鉄道【再掲】		8		47	43	13	2	113
地域鉄道(鉄道)		5		45	1	12	1	64
地域鉄道(軌道)		3		2	42	1	1	49

※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 「中小民鉄」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。