

鉄軌道輸送の安全に関わる情報（令和2年度）

〔概要版〕

1. 運転事故

(1) 概要

○運転事故^{※1}の件数は、長期的に減少傾向であり、令和2年度は483件(対前年度132件減)、死傷者数は416人(同196人減)、うち死亡者数は236人(同18人減)でした。(表1参照)

○乗客の死亡事故は、ありませんでした。

表1: 運転事故の件数及び死傷者数(令和2年度)

	件数(対前年度)	死傷者数 ^{※12} (対前年度)	
		うち死亡者数(対前年度)	
列車事故 ^{※2}	9件(△6件)	6人(△85人)	0人(△2人)
うち列車衝突事故 ^{※3}	3件(+1件)	4人(△2人)	0人(±0人)
うち列車脱線事故 ^{※4}	6件(△7件)	2人(△83人)	0人(△2人)
うち列車火災事故 ^{※5}	0件(±0件)	0人(±0人)	0人(±0人)
踏切事故 ^{※6}	165件(△46件)	117人(△99人)	74人(△10人)
うち踏切障害に伴う ^{※7} 列車事故	0件(△3件)	0人(△81人)	0人(△2人)
うち踏切障害事故 ^{※8}	165件(△43件)	117人(△18人)	74人(△8人)
道路障害事故 ^{※9}	25件(△13件)	8人(△9人)	1人(±0人)
人身障害事故 ^{※10}	283件(△68件)	285人(△84人)	161人(△8人)
うち線路内立入り等による 列車との接触	181件(+1件)	183人(+1人)	143人(+9人)
うちホームでの 列車との接触	98件(△62件)	98人(△62人)	17人(△17人)
物損事故 ^{※11}	1件(△2件)		
合計	483件(△132件)	416人(△196人)	236人(△18人)

※1 「運転事故」とは、列車事故、踏切障害事故、道路障害事故、人身障害事故、物損事故をいいます。

※2 「列車事故」とは、列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故をいいます。

※3 「列車衝突事故」とは、列車が他の列車又は車両と衝突し、又は接触した事故をいいます(軌道事業においては、本線路を運転する車両が他の車両と衝突し、又は接触した事故をいいます)。

※4 「列車脱線事故」とは、列車(軌道事業においては、本線路を運転する車両)が脱線した事故をいいます。

※5 「列車火災事故」とは、列車(軌道事業においては、本線路を運転する車両)に火災が生じた事故をいいます。

※6 「踏切事故」とは、踏切障害に伴う列車事故及び踏切障害事故をいいます。

- ※7 「踏切障害に伴う列車事故」の件数等は、踏切事故の内数であり、列車事故にも重複して計上されています。合計の件数等は、この重複を除いたものです。
- ※8 「踏切障害事故」とは、踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故(列車事故を除く。)をいいます。
- ※9 「道路障害事故」とは、踏切道以外の道路において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故(列車事故を除く。)をいいます。
- ※10 「人身障害事故」とは、列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故(列車事故、踏切障害事故及び道路障害事故に伴うものを除く。)をいいます。
- ※11 「物損事故」とは、列車又は車両の運転により5百万円以上の物損を生じた事故(列車事故、踏切障害事故、道路障害事故及び人身障害事故に伴うものを除く。)をいいます。
- ※12 踏切障害事故、道路障害事故及び人身障害事故にあつては、自殺によるものは、運転事故として扱わないこととしています(自殺と断定できないものについては、運転事故としています)。また、列車事故にあつては、自殺によるものも運転事故として扱いますが、死傷者数には自殺によるものは含めないこととしています。なお、自殺の行為に直接的に巻き込まれたことにより第三者が死傷した場合についても、同様に死傷者数には含めないこととしています。

図1: 運転事故の件数及び死傷者数の推移

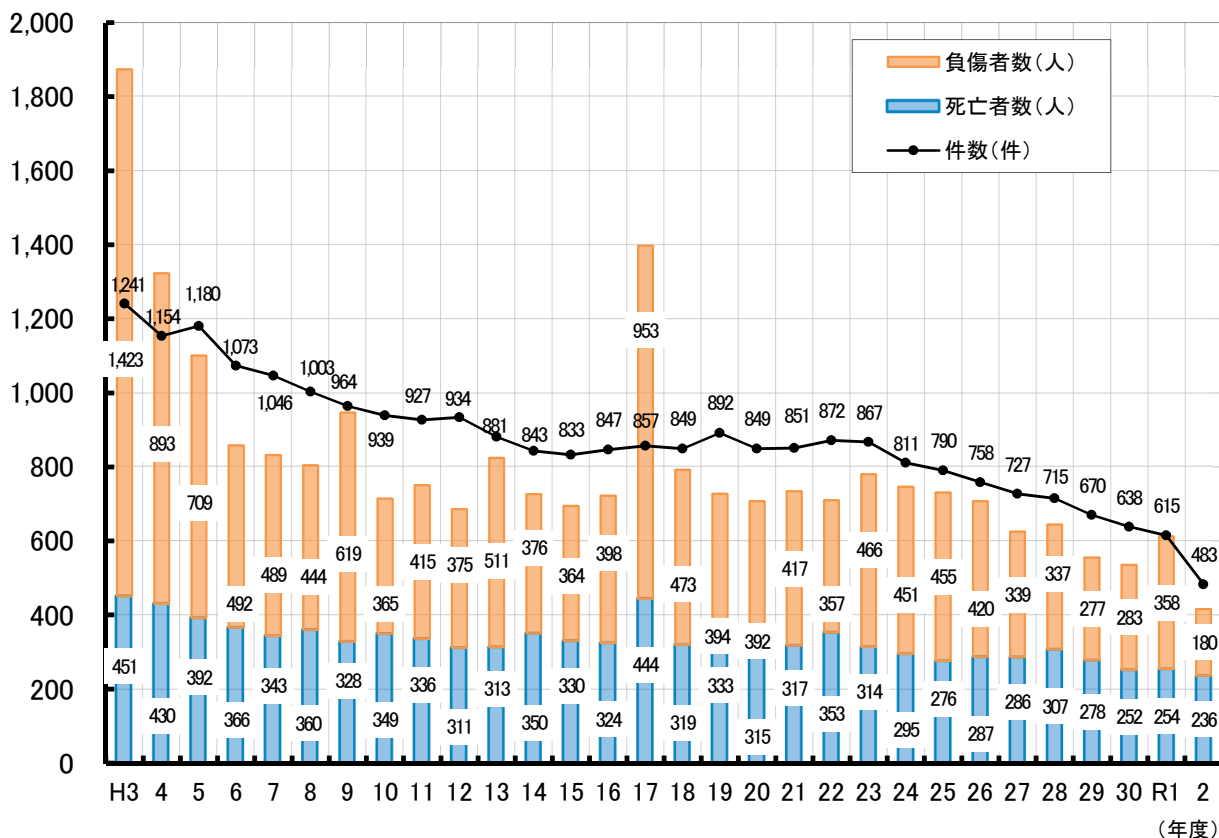
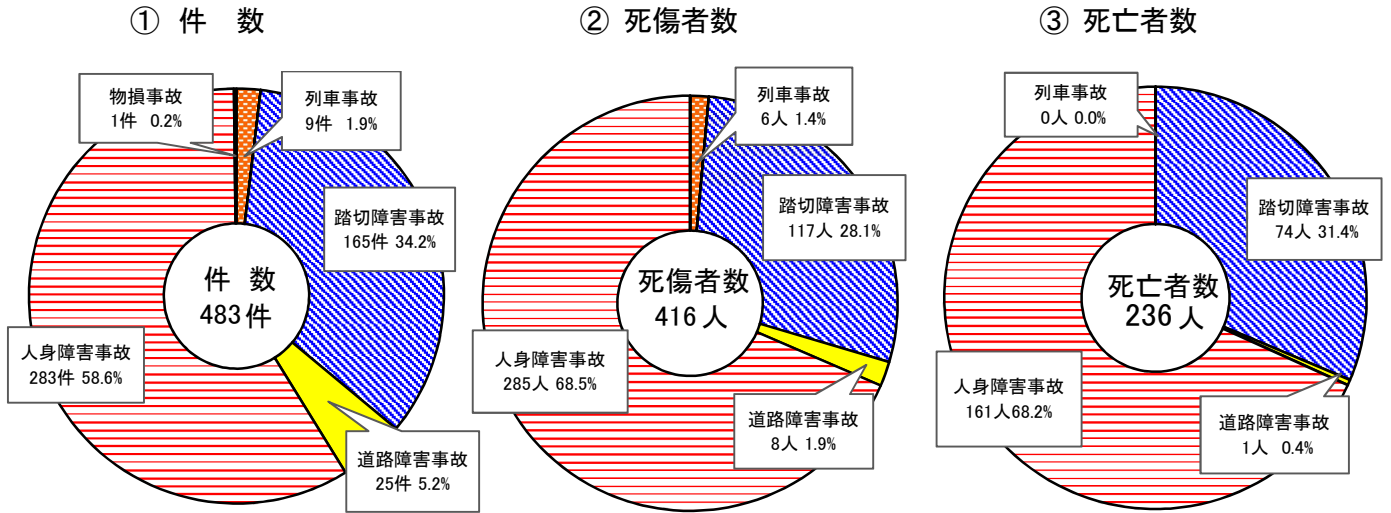


図2：運転事故の種類別の件数及び死傷者数(令和2年度)



(2) 踏切事故

○令和2年度に発生した踏切事故の件数は、運転事故全体の34.2%に当たる165件(対前年度比46件減)でした。(表1参照)

○令和2年度に発生した踏切事故による死傷者数は117人(運転事故に占める割合28.1%、対前年度比99人減)であり、うち死亡者数は74人(同31.4%、同10人減)でした。(表1参照)

図3:踏切事故の件数及び死傷者数の推移

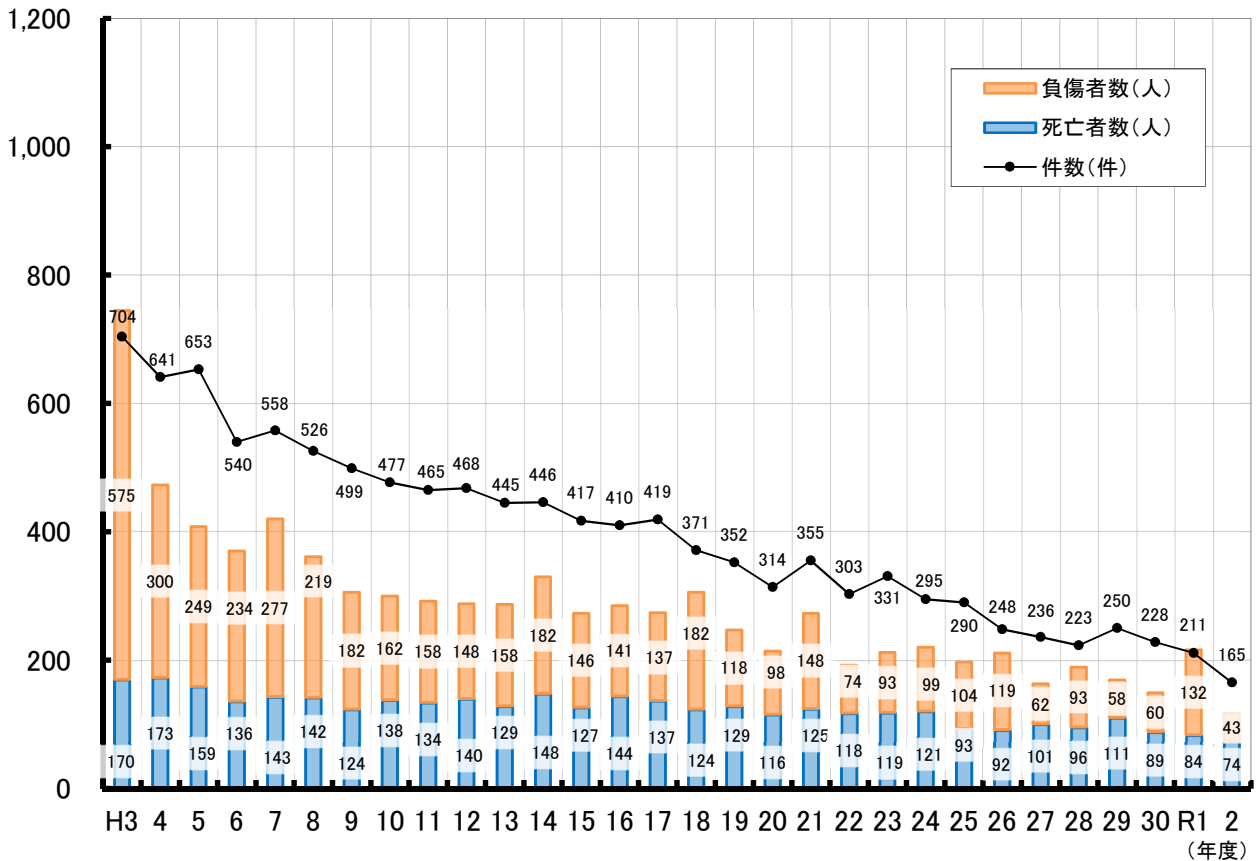
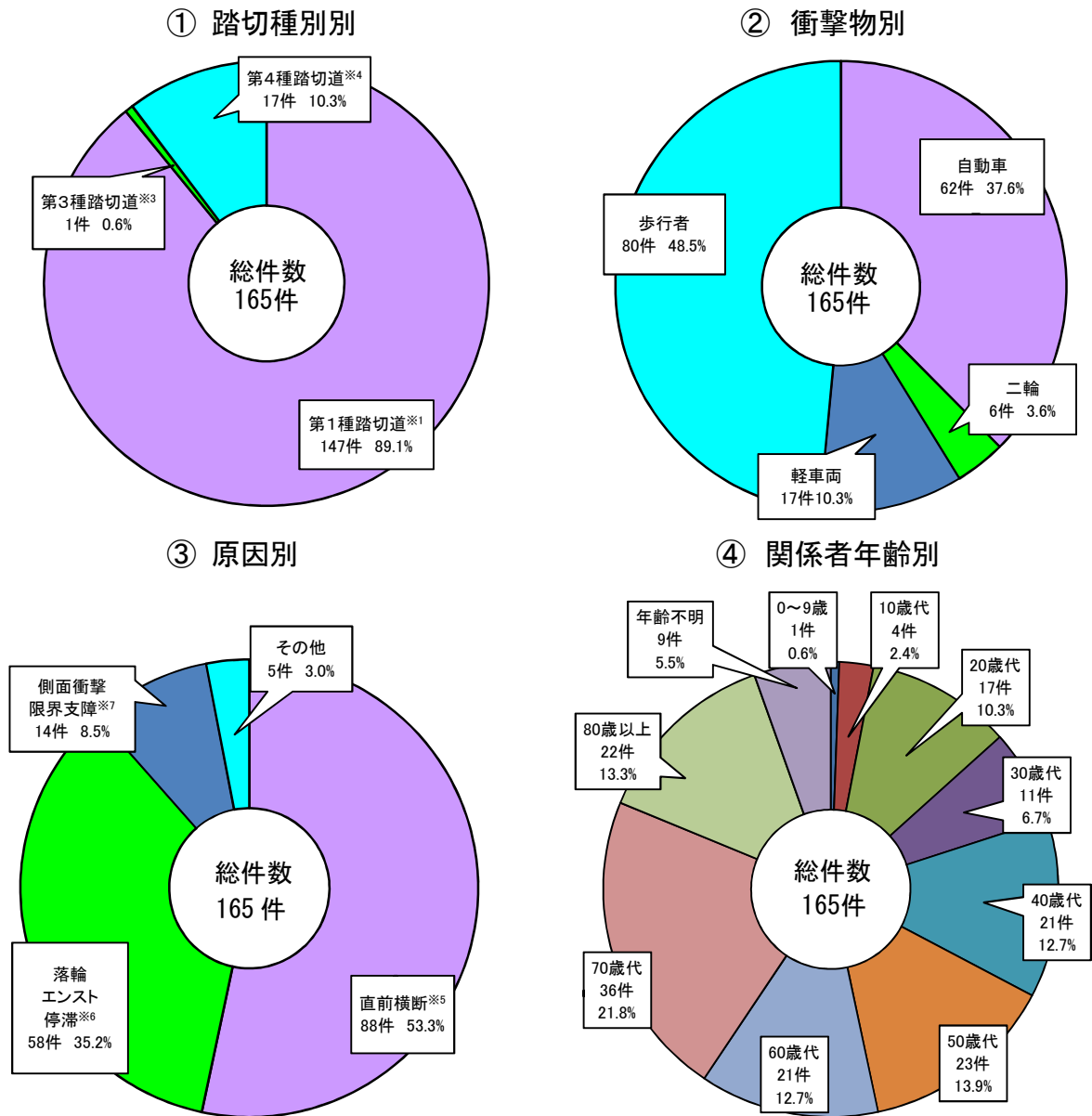


図4：踏切事故の発生状況(令和2年度)



- ※1 「第1種踏切道」とは、自動遮断機を設置するか又は踏切保安係を配置して、「踏切道を通ずるすべての列車又は車両」又は「始発の列車(軌道事業においては、車両)から終発の列車(軌道事業においては、車両)までの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踏切道をいいます。
- ※2 「第2種踏切道」とは、踏切保安係を配置して、踏切道を通ず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踏切道をいいます。なお、現在、我が国には該当の踏切道はありません。
- ※3 「第3種踏切道」とは、踏切警報機は設置しているが、踏切遮断機を設置していない踏切道をいいます。
- ※4 「第4種踏切道」とは、踏切警報機及び踏切遮断機を設置していない踏切道をいいます。
- ※5 「直前横断」とは、踏切道において、列車又は車両(以下「列車等」という。)が接近しているにもかかわらず、踏切道を通ずろうとする自動車、二輪・原動付自転車又は軽車両若しくは人(以下「自動車等」という。)が、無理に又は不注意に踏切道内に進入したため列車等と衝突したものをいいます。
- ※6 「落輪・エンスト・停滞」とは、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をいいます。
- ※7 「側面衝撃・限界支障」とは、自動車等が通過中の列車等の側面に衝突したものと及び人等が踏切道の手前で停止した位置が不適切であったために列車等と衝突したものをいいます。

(3) 人身障害事故

○令和2年度に発生した人身障害事故の件数は、運転事故全体の58.6%に当たる283件(対前年度比68件減)でした。(表1参照)

○令和2年度に発生した人身障害事故による死傷者数は285人(運転事故に占める割合68.5%、対前年度比84人減)、うち死亡者数は161人(同68.2%、同8人減)でした。(表1参照)

○令和2年度は、「ホームから転落して接触」及び「ホーム上で接触」の人身障害事故が98件(対前年度比62件減、38.8%減)と大幅に減少しており、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う利用者数の減少も影響していると考えられます。(図7参照)

図5: 人身障害事故の件数及び死傷者数の推移

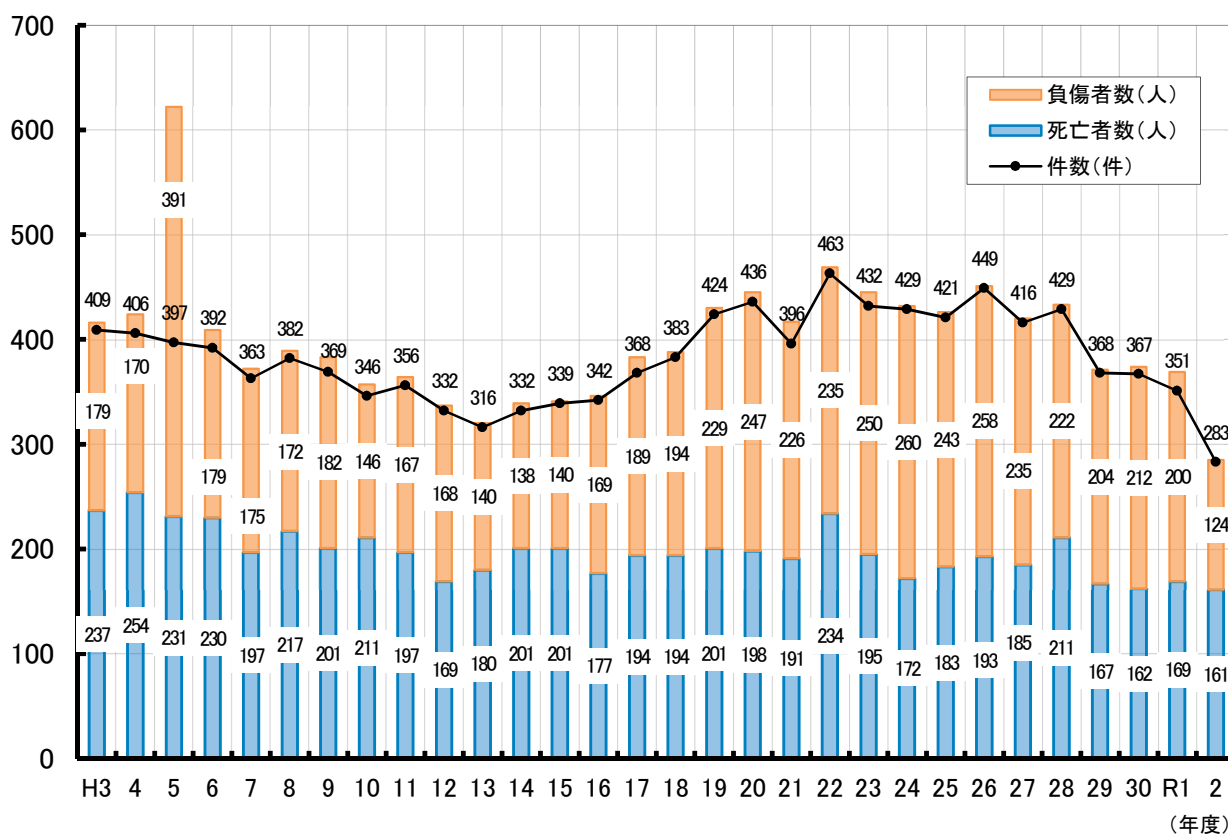


図6: 人身障害事故の原因等別の件数及び死傷者数(令和2年度)

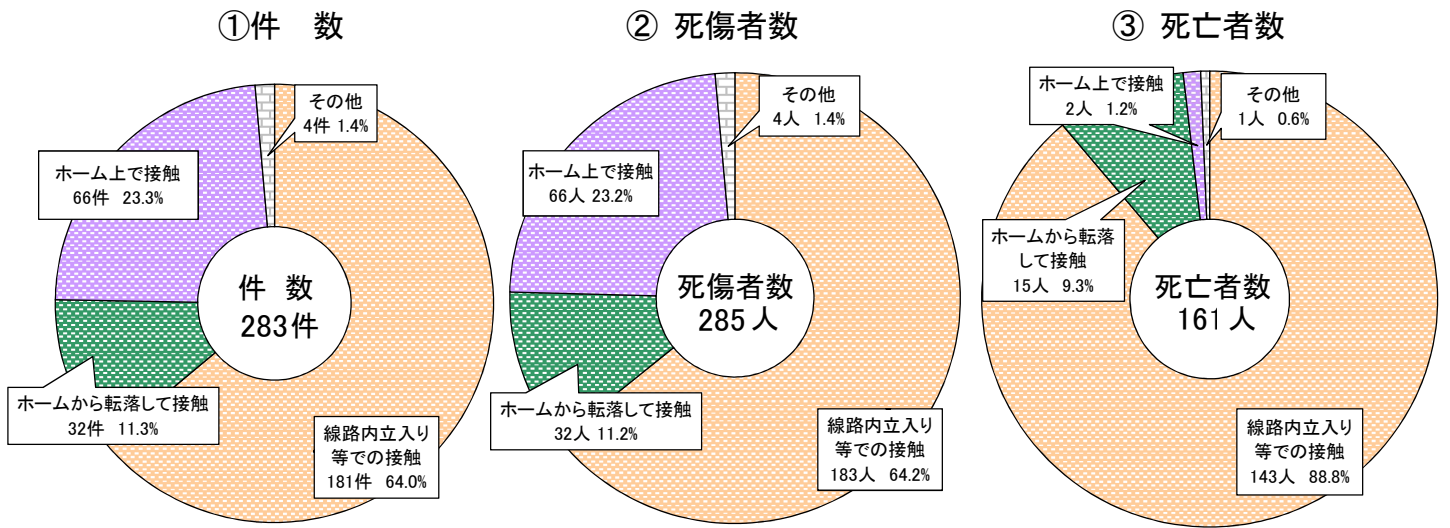
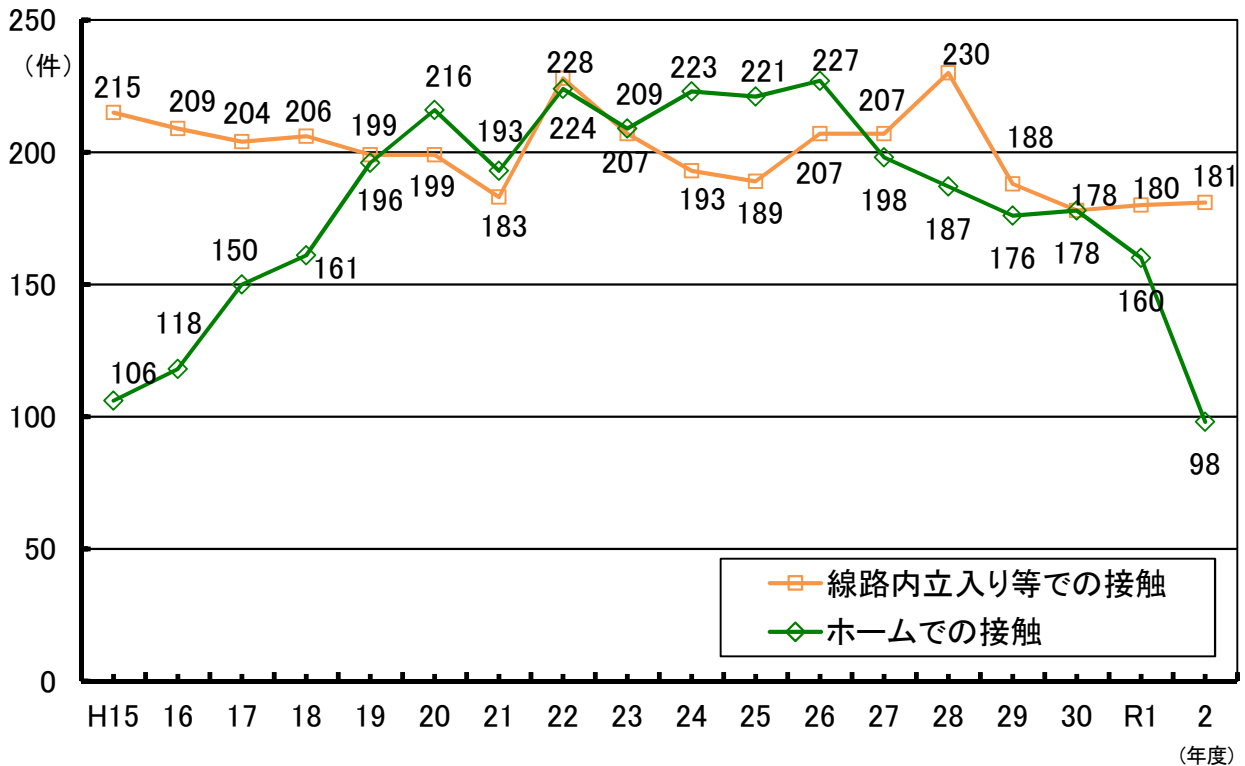


図7: ホームでの接触及び線路内立入り等での接触による人身障害事故件数の推移



2. 輸送障害

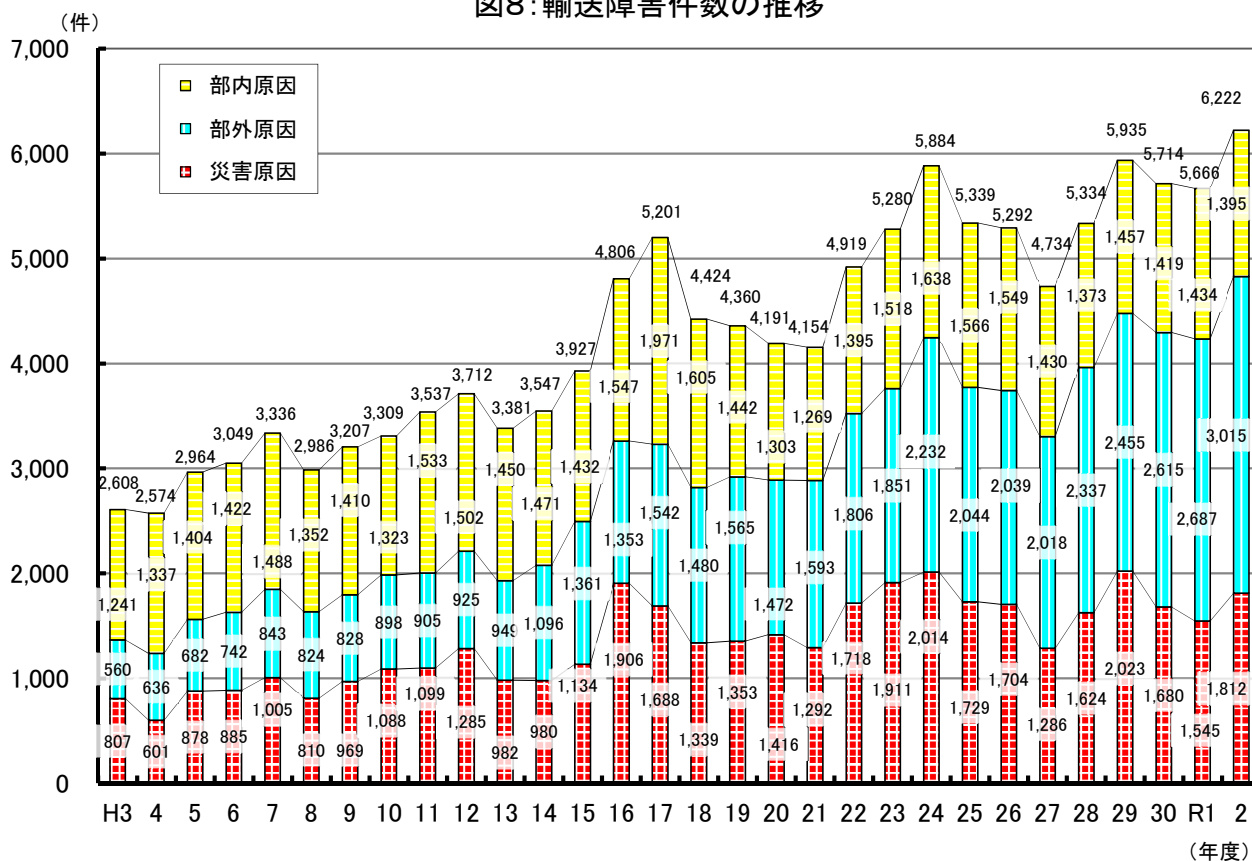
○輸送障害(列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等)の件数は、長期的に増加傾向であり、令和2年度は6,222件(対前年度比556件増)でした。(図8参照)

○鉄道係員、車両又は鉄道施設等の部内原因に起因する輸送障害は、1,395件(輸送障害に占める割合22.4%、対前年度比39件減)でした。

○線路内立入り等の部外原因による輸送障害は、3,015件(輸送障害に占める割合48.5%、対前年度比328件増)でした。

○風水害、雪害、地震等の災害原因による輸送障害※は、1,812件(輸送障害に占める割合29.1%、対前年度比267件増)でした。

図8:輸送障害件数の推移



※ 災害原因による輸送障害は、従来より、1事業者の1つの事象(台風、地震等)における運休や遅延を1件と計上しています。例えば、梅雨による豪雨で、ある事業者の複数の路線で多数の運休が数日間発生した場合でも1件と計上しています。