

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

- ・運転事故の件数¹ は、長期的には減少傾向にあります。令和4年度は584件(対前年度比42件増)でした。
- ・令和4年度に発生した運転事故による死傷者数² は、511人(対前年度比46人増)でした。運転事故による死傷者数は運転事故件数と同様、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発生した平成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発生した年度では死傷者数が多くなっています。
- ・なお、令和4年度に発生した運転事故による死亡者数は、275人(対前年度比13人増)でした。

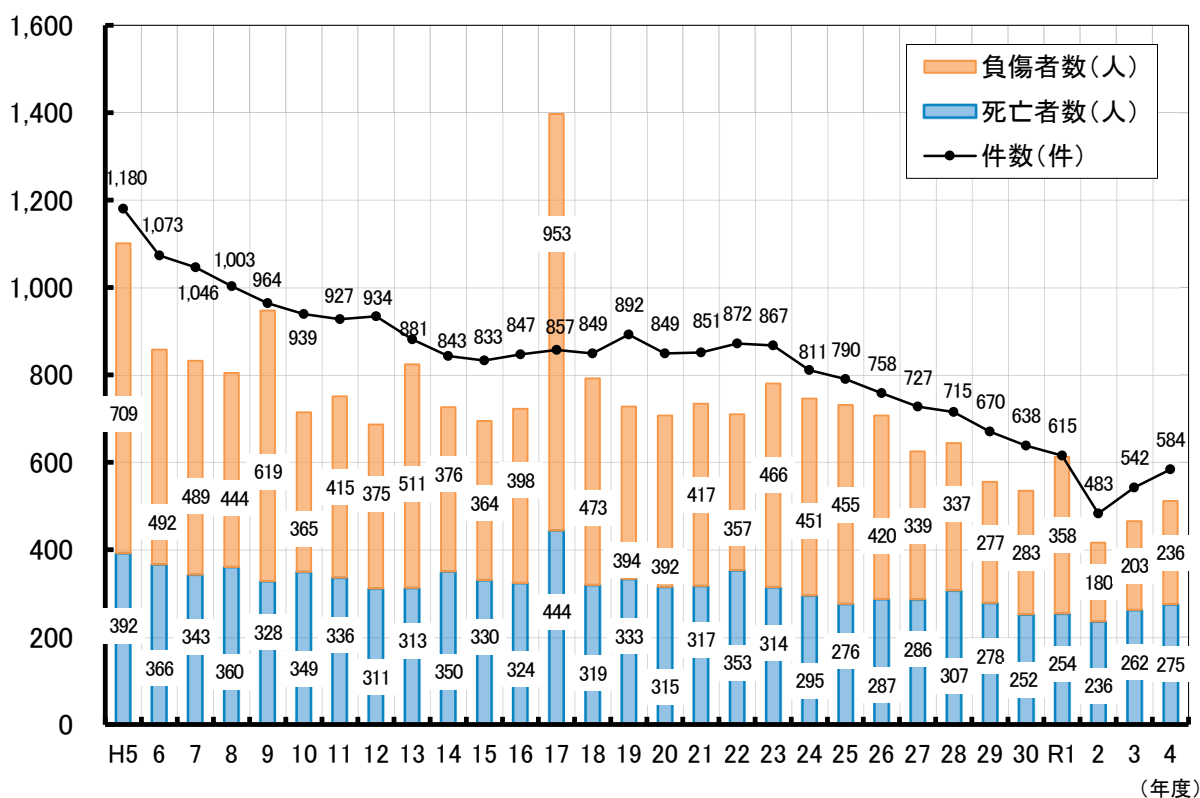


図5： 運転事故の件数及び死傷者数の推移

¹ 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る(自殺と断定できないものについては、運転事故としている)。

² 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る。

(2) 列車走行百万キロ当たりの運転事故の件数の推移

- ・列車走行百万キロ当たりの運転事故の件数は、運転事故の件数と同様に長期的には減少傾向にあります。令和4年度は0.46件(対前年度比0.04件増)でした。

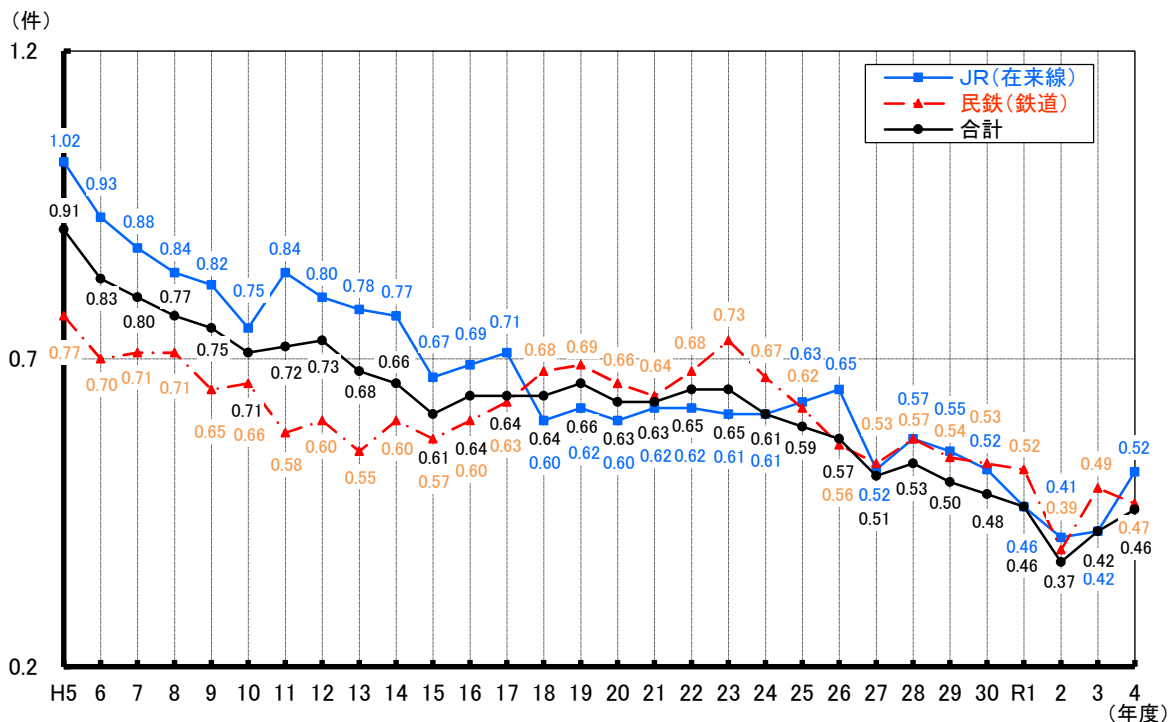


図6: 列車走行百万キロ当たりの運転事故の件数
 ※ グラフ中の「合計」は、JR(在来線+新幹線)と民鉄等(鉄道+軌道)の合計

(3) 運転事故の種類別の件数及び死傷者数

- ・令和4年度に発生した運転事故の件数は、(1)に記述したとおり584件であり、その内訳は、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341件(運転事故に占める割合58.4%、対前年度比65件増)、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195件(同33.4%、同22件減)、路面電車と自動車等が道路上で接触するなどの道路障害事故が33件(同5.7%、同増減無し)、列車事故は9件(同1.5%、同2件減)、物損事故は6件(同1.0%、同1件増)でした。
- ・令和4年度に発生した運転事故のうち、身体障害者が関わる事故の件数は6件(対前年度比2件減)であり、人身障害事故が5件、踏切障害事故が1件(視覚障害者が4件、下肢障害者が2件関わる事故)でした。
- ・新幹線に関わる運転事故はありませんでした。
- ・令和4年度に発生した運転事故による死傷者数は、(1)に記述したとおり511人であり、その内訳は、人身障害事故によるものが350人(運転事故に占める割合68.5%、対前年度比72人増)、踏切障害事故によるものが137人(同26.8%、同20人減)、道路障害事故によるものが16人(同3.1%、同1人増)、列車事故によるものが8人(同1.6%、同7人減)でした。
- ・なお、令和4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275人であり、その内訳は、人身障害事故によるものが183人(運転事故に占める割合66.5%、対前年度比17人増)、踏切障害事故によるものが92人(同33.5%、同4人減)、道路障害事故によるものが0人(同0%、同増減無し)、列車事故によるものが0人(同0%、同増減無し)でした。

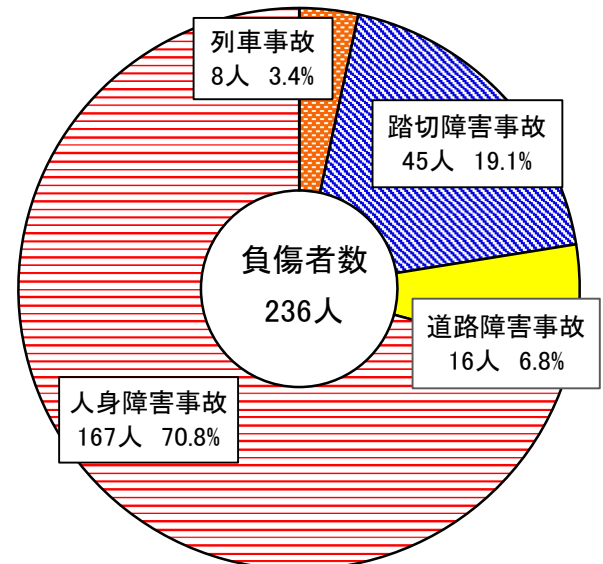
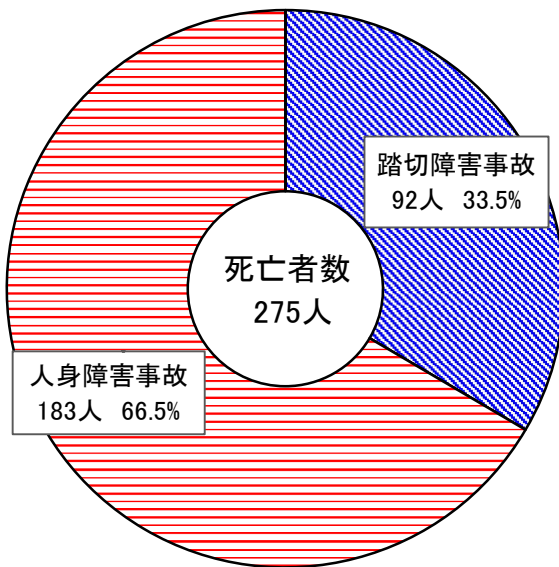
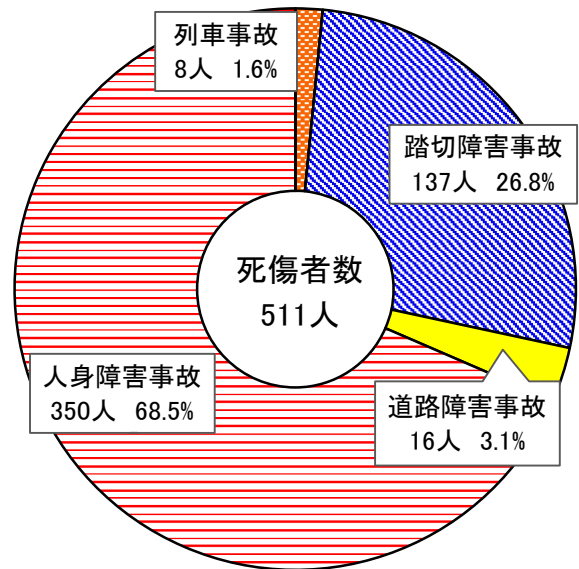
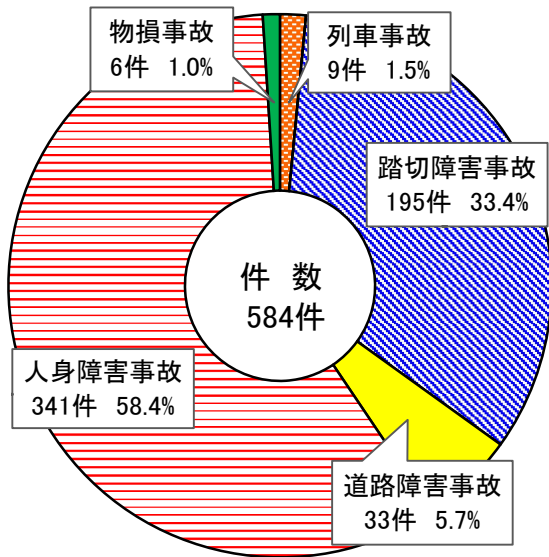
表2: 運転事故の件数及び死傷者数(令和4年度)

	件数 (対前年度)	死傷者数 ^{※3} (対前年度)	うち死亡者数 (対前年度)	
			死亡者数	死亡者数
列車事故	9件 (△ 2件)	8人 (△ 7人)	0人	(± 0人)
うち列車衝突事故	3件 (+ 3件)	7人 (+ 7人)	0人	(± 0人)
うち列車脱線事故	6件 (△ 5件)	1人 (△ 14人)	0人	(± 0人)
うち列車火災事故	0件 (± 0件)	0人 (± 0人)	0人	(± 0人)
踏切事故 ^{※1}	195件 (△ 22件)	137人 (△ 20人)	92人	(△ 4人)
うち踏切障害に伴う ^{※2} 列車事故	0件 (± 0件)	0人 (± 0人)	0人	(± 0人)
うち踏切障害事故	195件 (△ 22件)	137人 (△ 20人)	92人	(△ 4人)
道路障害事故	33件 (± 0件)	16人 (+ 1人)	0人	(± 0人)
人身障害事故	341件 (+ 65件)	350人 (+ 72人)	183人	(+ 17人)
うち線路内立入り等による列車との接触	215件 (+ 21件)	222人 (+ 28人)	165人	(+ 17人)
うちホームでの列車との接触	120件 (+ 46件)	121人 (+ 45人)	17人	(+ 3人)
物損事故	6件 (+ 1件)			
合計	584件 (+ 42件)	511人 (+ 46人)	275人	(+ 13人)

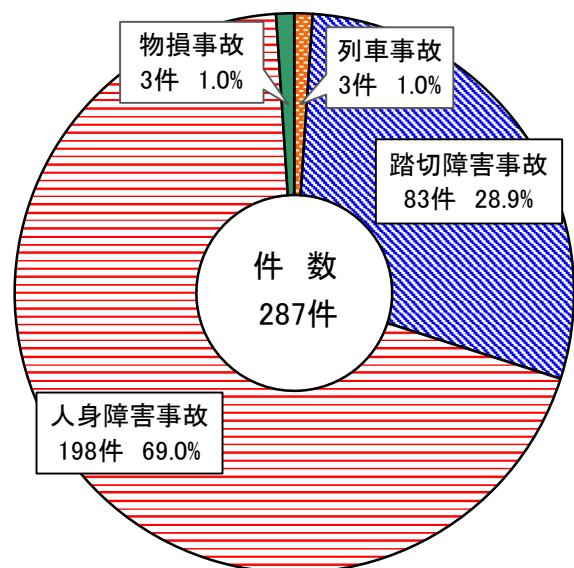
※1 「踏切事故」とは、踏切障害に伴う列車事故及び踏切障害事故をいう。

※2 「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る。合計の件数等は、この重複を除いたものである。

※3 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る(自殺と断定できないものについては、運転事故としている)。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っているが、死傷者数には自殺によるものは含めないこととしている。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る。

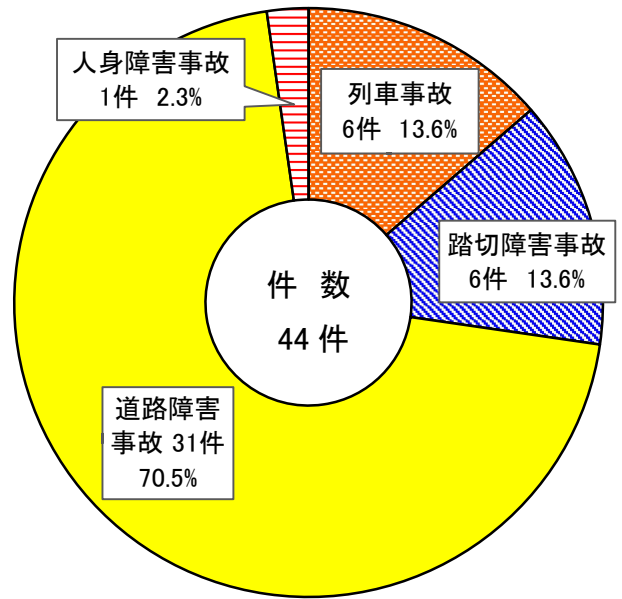
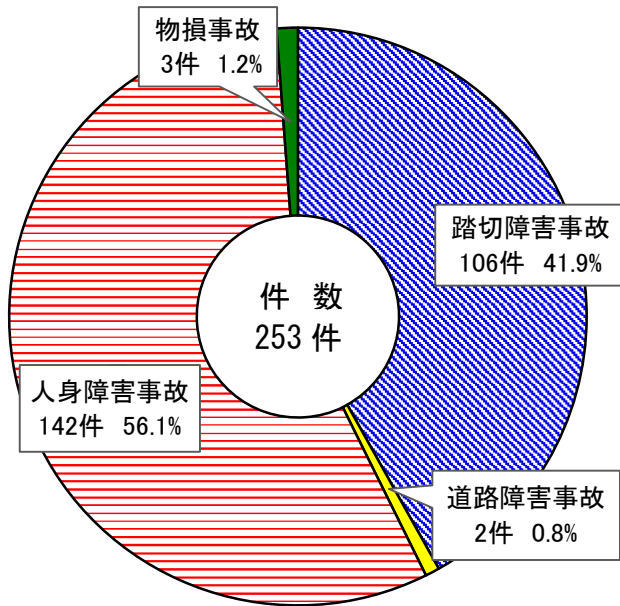


(※運転事故はありませんでした)



⑤ JR(新幹線)の運転事故件数

⑥ JR(在来線)の運転事故件数



⑦ 民鉄等(軌道以外)の運転事故件数

⑧ 民鉄等(軌道)の運転事故件数

図7: 運転事故の種類別の件数及び死傷者数(令和4年度)

(4) 令和4年度において5人以上の死傷者又は乗客、乗務員に死亡者が発生した事故

表3: 主な事故の発生状況(令和4年度)

年月日	事業者	場 所	事故種類	死亡	負傷	脱線両数	概 要
R4.6.11	鹿児島市	谷山線 郡元停留場構内	車両衝突	0	5	0	注意力を欠いて先行車両を再認知して非常制動を執るも間に合わずに追突した。 これにより、車両乗客 5 名が負傷した。
R4.7.19	JR 西日本	東海道線 灘駅構内	人身障害	1	4	0	線路内に立ち入る旅客と衝撃。当該旅客が弾き返された際、ホーム上の旅客と接触し、負傷者を生じた。 これにより、旅客 1 名が死亡、旅客 4 名が負傷した。

(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の件数は、下記のとおりです。

表4:事業者区分別の運転事故件数(令和4年度)

									(件)
事業者区分	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
JR(在来線)			3		83		198	3	287
JR(新幹線)									0
民鉄等					106	2	142	3	253
	大手民鉄※1				71		118	2	191
	公 営※2						5		5
	新交通・モノレール								0
	中小民鉄※3				35	2	19	1	57
路面電車※4		3	3		6	31	1		44
合計		3	6	0	195	33	341	6	584
地域鉄道(再掲)※5		1	1		34	28	8	1	73
	地域鉄道(鉄道)				31	2	8	1	42
	地域鉄道(路面電車)	1	1		3	26			31

※1 「大手民鉄」は、西武鉄道(山口線)を含む。

※2 「公営」は、東京都交通局(上野懸垂線及び日暮里・舎人ライナー)を含み、東京都交通局(荒川線)を除く。

※3 「中小民鉄」は、準大手鉄道事業者(新京成電鉄、泉北高速鉄道、北大阪急行電鉄、山陽電気鉄道)及び大阪市高速電気軌道(南港ポートタウン線)を含む。

※4 「路面電車」は、軌道事故等報告規則第6条の規定により鉄道事故等報告規則を準用するものを除く。

※5 「地域鉄道」は、14ページの脚注1参照。

2.2 列車事故の発生状況

- ・令和4年度に発生した列車事故の件数は、運転事故全体の1.5%に当たる9件(対前年度比2件減)であり、その内訳は列車衝突事故が3件(列車事故に占める割合33.3%、対前年度比3件増)、列車脱線事故が6件(同66.7%、同5件減)、列車火災事故が0件(同0%、同増減無し)でした。
- ・令和4年度に発生した列車事故による死傷者数は8人(運転事故に占める割合1.6%、対前年度比7人減)であり、その内訳は列車衝突事故によるものが7人(列車事故に占める割合87.5%、対前年度比7人増)、列車脱線事故によるものが1人(同12.5%、同14人減)、列車火災事故によるものは0人(同0%、同増減無し)でした。
- ・なお、令和4年度に発生した列車事故による死亡者数は0人(運転事故に占める割合0%、対前年度比増減無し)でした。

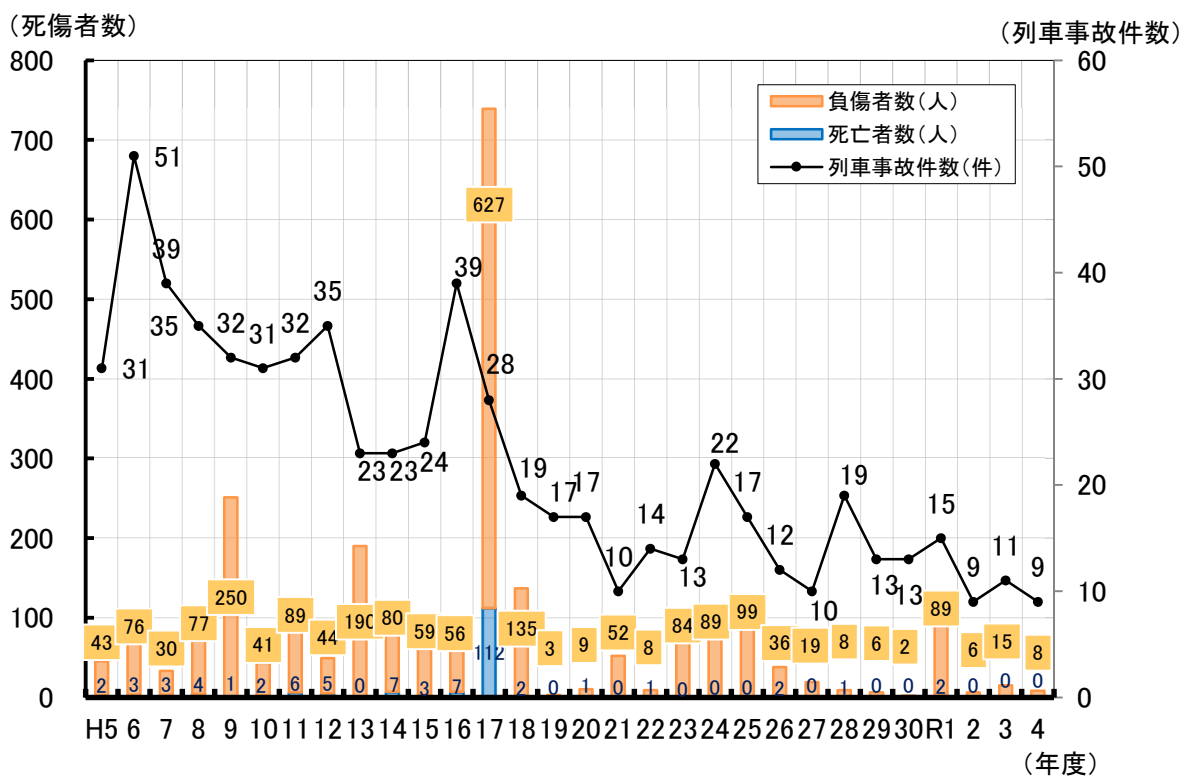


図8：列車事故の件数及び死傷者数の推移

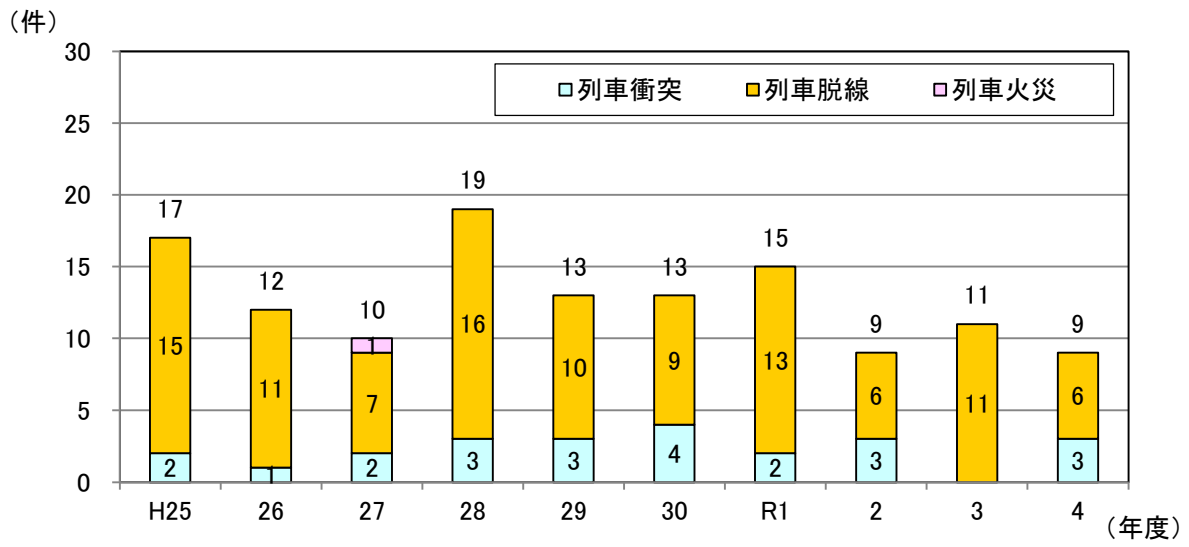


図9：列車事故の件数の内訳(過去10年間)

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

- ・踏切事故の件数は、長期的に減少傾向にあり、令和4年度は、運転事故全体の33.4%に当たる195件(対前年度比22件減)でした。
- ・令和4年度に発生した踏切事故のうち、身体障害者が関わる事故の件数は1件(踏切事故に占める割合0.5%、対前年度比1件減)であり、第1種踏切道における視覚障害者が関わる事故でした。
- ・令和4年度に発生した踏切事故による死傷者数は137人(運転事故に占める割合26.8%、対前年度比20人減)であり、うち死亡者数は92人(同33.5%、同4人減)でした。

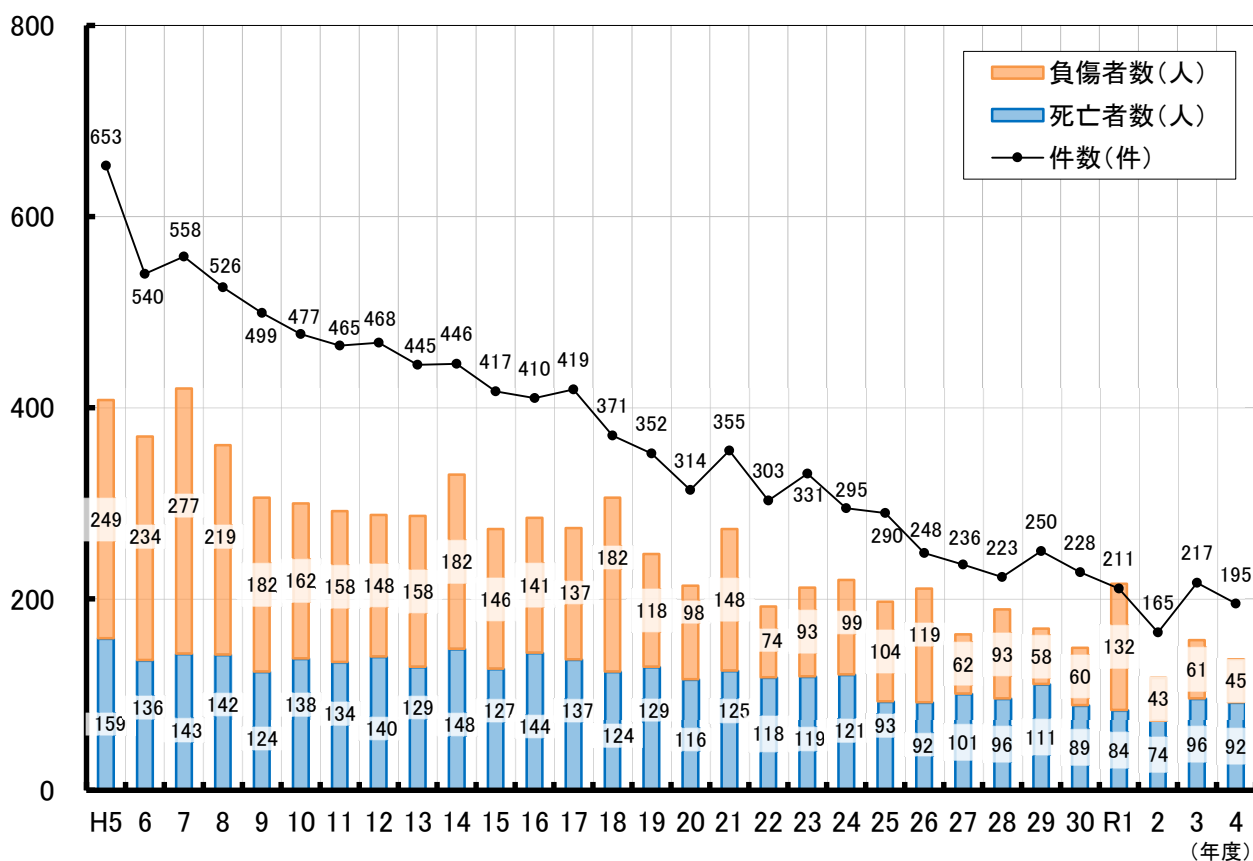
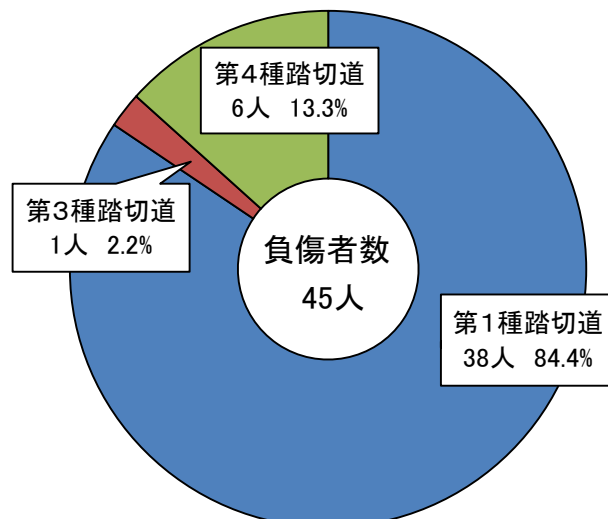
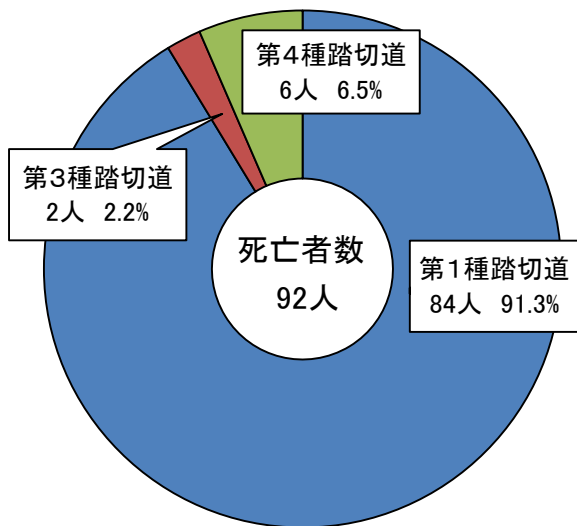


図10: 踏切事故の件数及び死傷者数の推移



① 死亡者数

② 負傷者数

図11:踏切事故の踏切種別毎の死傷者数(令和4年度)

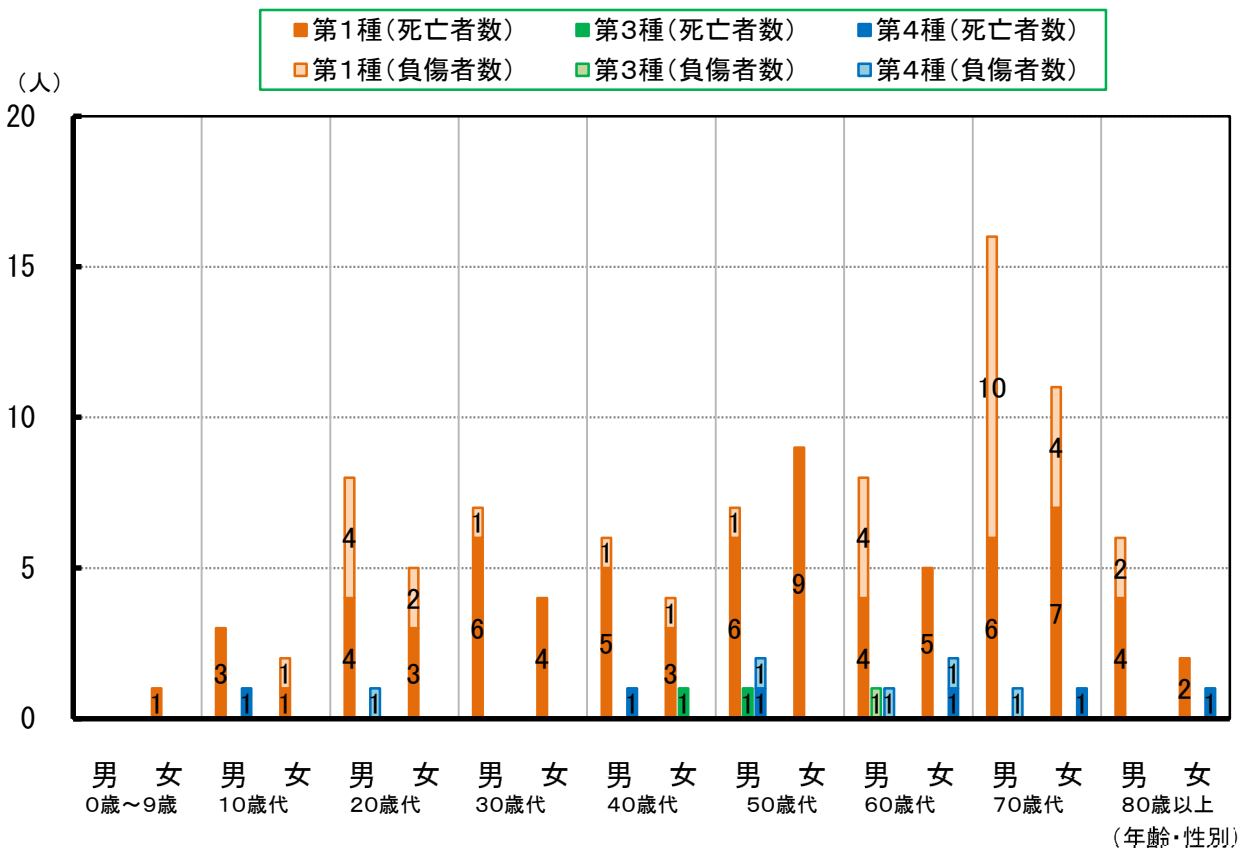
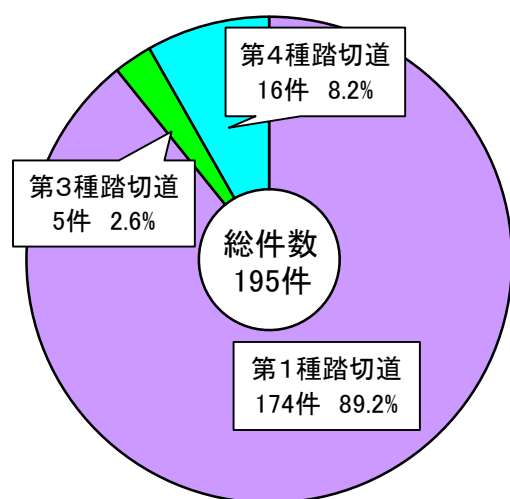


図12:踏切事故による死傷者数の年齢別人数(令和4年度)

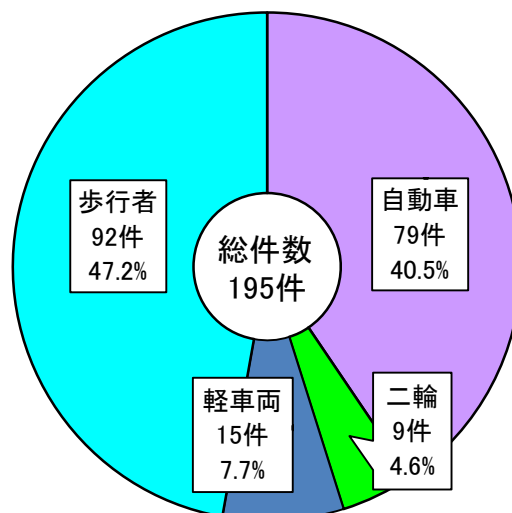
- ※ 自動車等の運転者、歩行者が列車と接触し、死傷した人数を計上している(列車の乗客等を除く)。
- ※ 高齢者(65歳以上)が関わる踏切事故の内訳は、「第1種踏切道における死傷者数は39人、うち死亡者数は22人」、「第3種踏切道における死傷者数は1人、うち死亡者数は0人」、「第4種踏切道における死傷者数は5人、うち死亡者数は3人」である(年齢の把握ができなかった場合は、除く)。

(2) 踏切種別別・衝撃物別及び原因別の踏切事故の件数

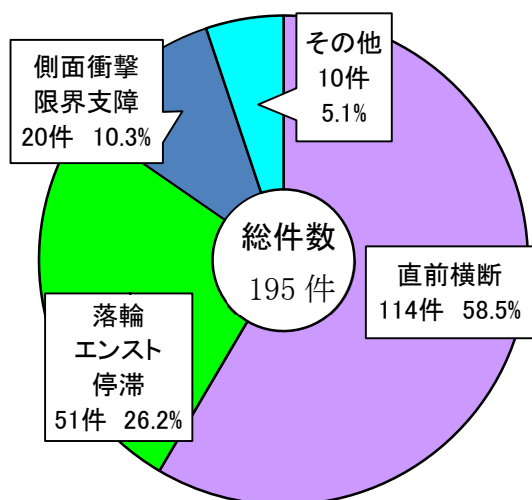
- ・令和4年度に発生した踏切事故の踏切種別別の内訳は、第1種踏切道174件(踏切事故に占める割合89.2%、対前年度比15件減)、第3種踏切道5件(同2.6%、同1件増)、第4種踏切道16件(同8.2%、同8件減)でした。
- ・衝撃物別の内訳は、自動車79件(踏切事故に占める割合40.5%、対前年度比8件減)、二輪9件(同4.6%、同1件減)、自転車などの軽車両15件(同7.7%、同12件減)、歩行者92件(同47.2%、同1件減)でした。
- ・原因別の内訳は、直前横断114件(踏切事故に占める割合58.5%、同11件減)、落輪・エンスト・停滞51件(同26.2%、同21件減)、側面衝撃・限界支障20件(同10.3%、同5件増)、その他10件(同5.1%、同5件増)でした。



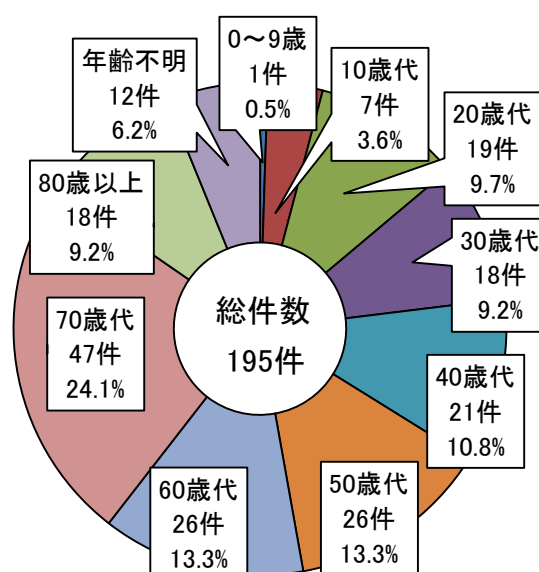
① 踏切種別



② 衝撃物別



③ 原因別



※高齢者(65歳以上)の件数は、76件

④ 関係者年齢別

図13: 踏切種別別、衝撃物別、原因別及び関係者年齢別の踏切

- 直前横断** : 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、踏切道を通りしようとする自動車、二輪・原動付自転車又は軽車両等(以下「自動車等」という。)若しくは人が、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
- 落輪・エンスト・停滞** : 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
- 側面衝撃・限界支障** : 自動車等が通過中の列車等の側面に接触したもの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
- 関係者年齢** : 関係者年齢とは、歩行者等の年齢(自動車等にあつては、運転者の年齢)

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

- ・人身障害事故の件数は、近年減少傾向にあります。令和4年度は、運転事故全体の58.4%に当たる341件(対前年度比65件増)でした。
- ・令和4年度に発生した人身障害事故のうち、身体障害者が関わる事故の件数は5件(人身障害事故に占める割合1.5%、対前年度比1件減)であり、視覚障害者が関わる事故は3件、下肢障害者が関わる事故は2件でした。
- ・新幹線に関わる人身障害事故はありませんでした。
- ・なお、令和4年度に発生した人身障害事故による死傷者数は350人(運転事故に占める割合68.5%、対前年度比72人増)、うち死亡者数は183人(同66.5%、同17人増)でした。

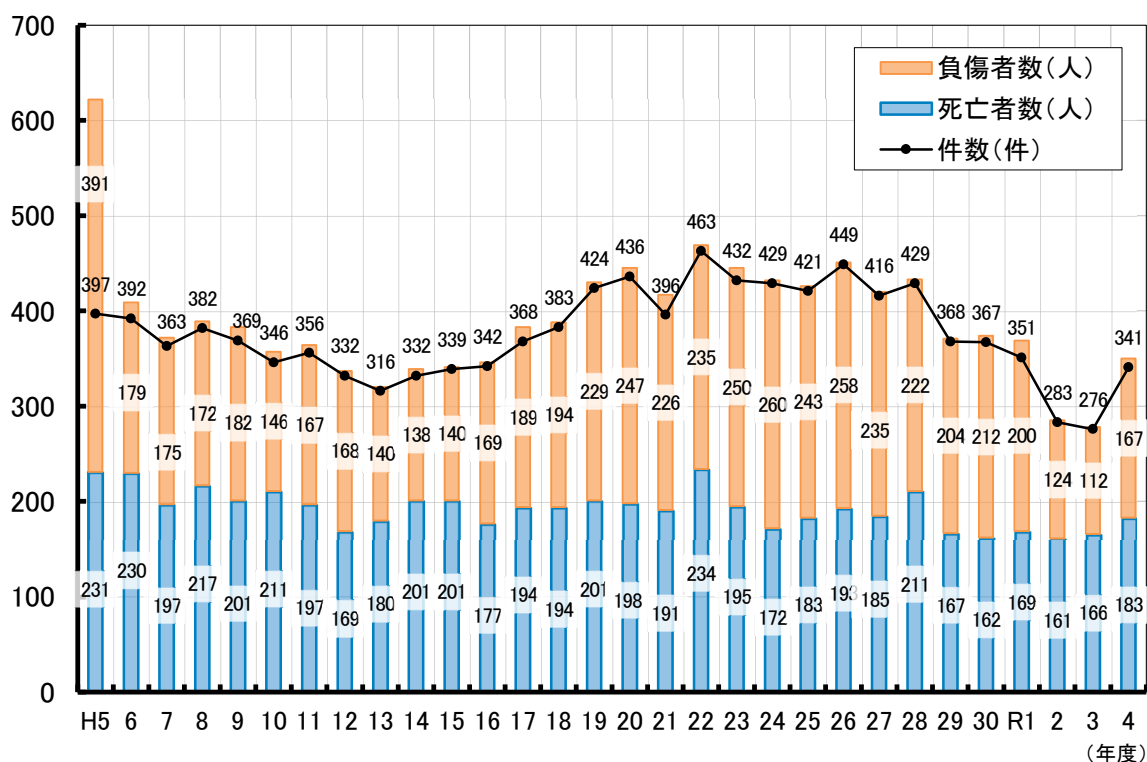


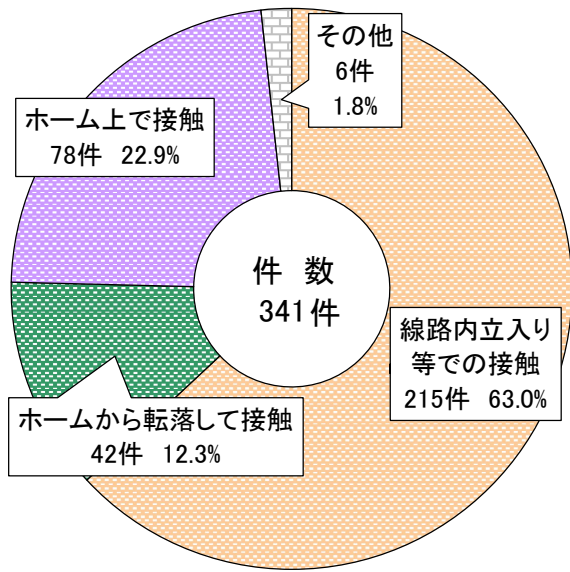
図14： 人身障害事故の件数及び死傷者数の推移

(2) 原因別の人身障害事故の件数等

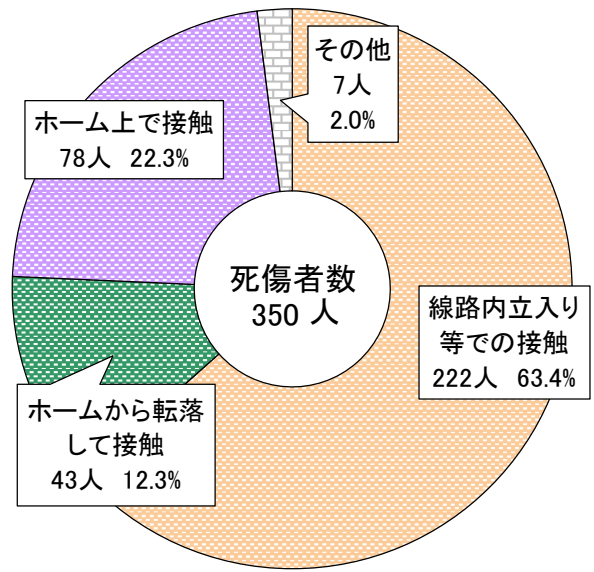
・原因別の内訳は、次のとおりです。

- ①「公衆等が無断で線路内に立ち入る等により列車等と接触したもの（線路内立入り等での接触）」が215件（人身障害事故に占める割合63.0%、対前年度比21件増）であり、これによる死傷者数は222人（同63.4%、同28人増）、うち死亡者数は165人（同90.2%、同17人増）でした。
- ②「旅客がプラットホ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）」が42件（同12.3%、同17件増）、これによる死傷者数は43人（同12.3%、同18人増）、うち死亡者数は14人（同7.7%、同4人増）でした。
- ③「プラットホーム上で列車等と接触したもの（ホーム上で接触）」が78件（同22.9%、同29件増）、これによる死傷者数は78人（同22.3%、同27人増）、うち死亡者数は3人（同1.6%、同1人減）でした。
- ④その他、設備の故障、鉄道係員の作業誤り等によるものは6件（人身障害事故に占める割合1.8%、対前年度比2件減）、これによる死傷者数は7人（同2.0%、同1人減）、うち死亡者数は1人（同0.5%、同3人減）でした。

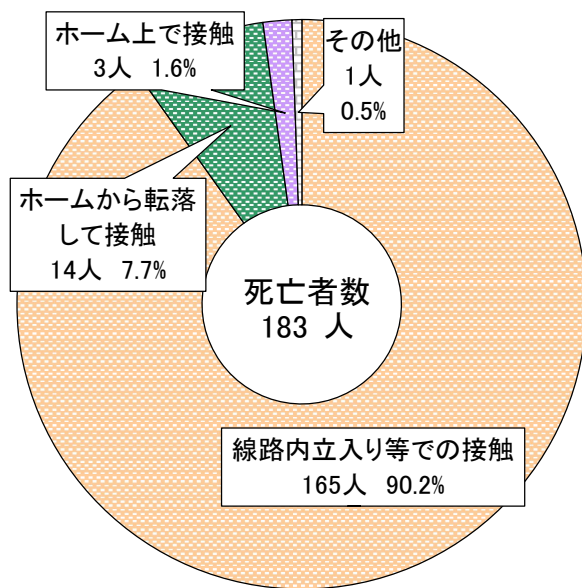
・令和4年度に発生した人身障害事故のうち、身体障害者が関わる事故の原因別の内訳は、「公衆等が無断で線路内に立ち入る等により列車等と接触したもの（線路内立入り等での接触）」が3件、「旅客がプラットホームから転落したことにより列車等と接触したもの（ホームから転落して接触）」が1件、「その他」が1件であり、これによる死傷者数は5人、うち死亡者数は4人でした。



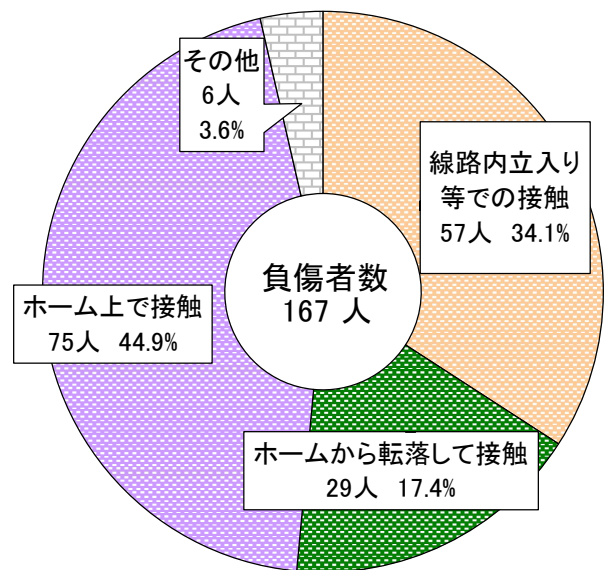
① 件数



② 死傷者数



③ 死亡者数



④ 負傷者数

図15: 人身障害事故の原因別の件数及び死傷者数(令和4年度)

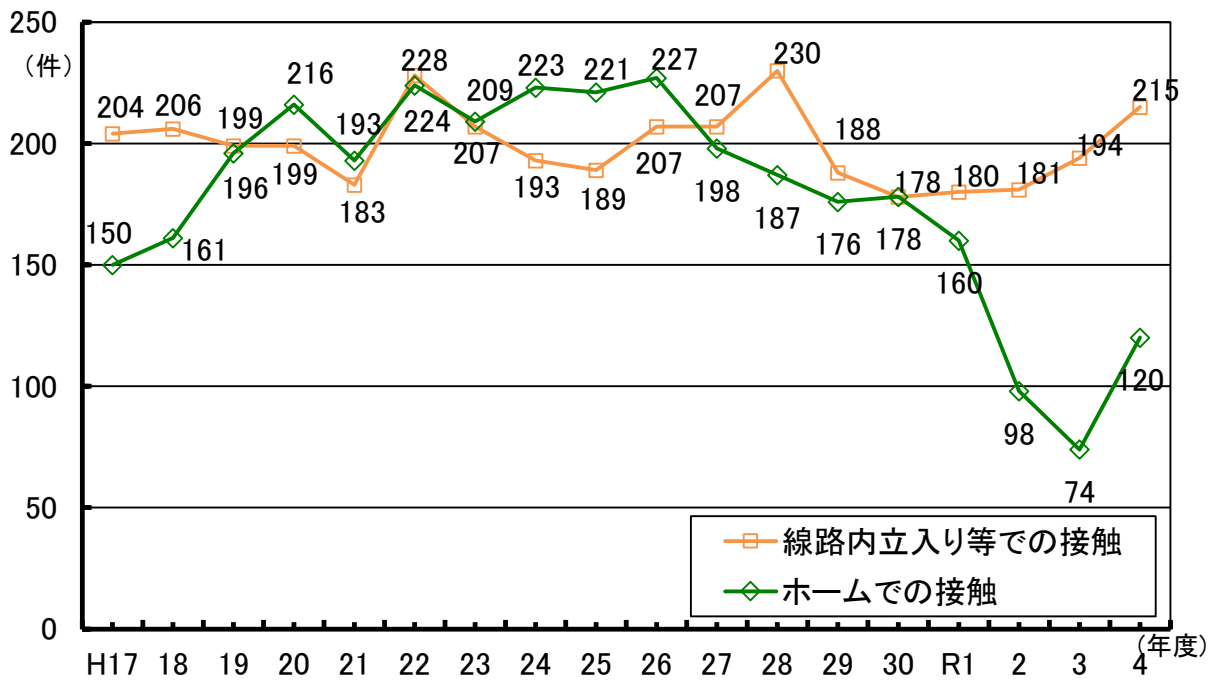


図16: 人身障害事故の原因別件数の推移の件数(令和4年度)

※ 「ホームでの接触」は、「ホームから転落して接触したもの」と「ホーム上で接触したもの」の合計である。

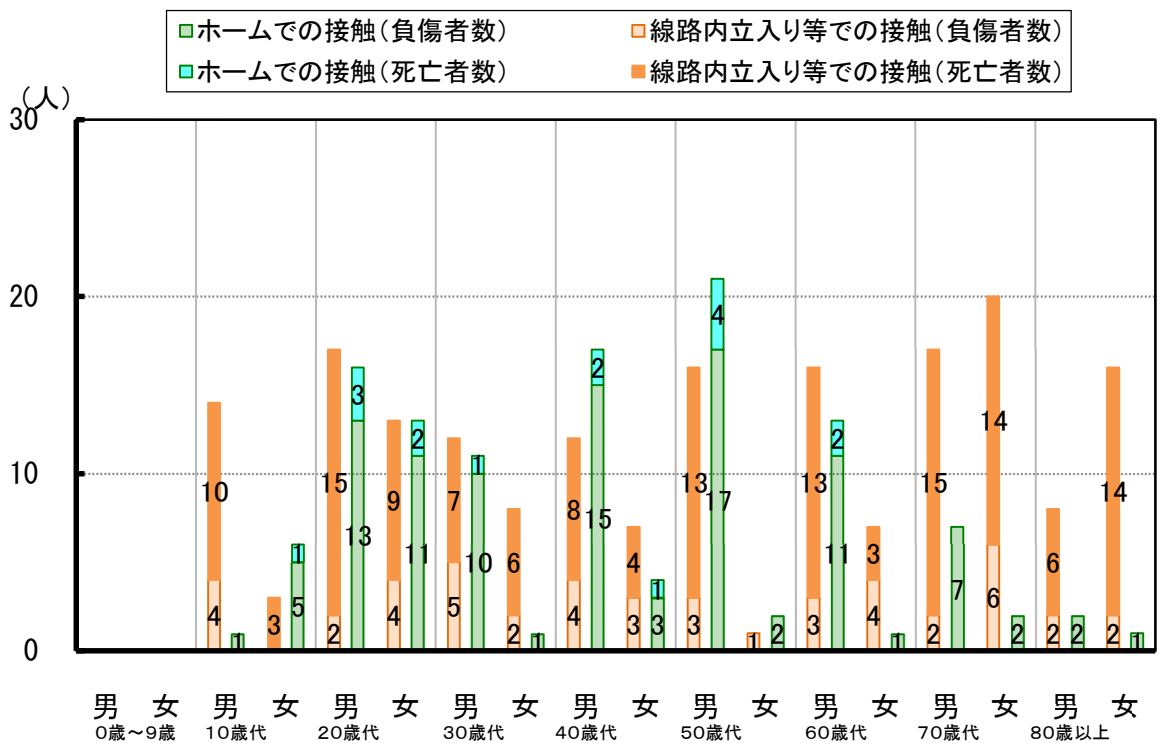


図17: 人身障害事故による死傷者数の年齢別人数(令和4年度)

※ 年齢の把握ができなかった場合は、除く。

※ 高齢者(65歳以上)については、ホームでの接触による死傷者数は14人、うち死亡者数は0人、線路内立ち入り等での接触による死傷者数は72人、うち死亡者数は58人。

(3) 駅ホームからの転落に関する状況

・令和4年度におけるホームからの転落件数¹は2,238件で、このうち視覚障害のある人の件数は60件でした。また、人身障害事故²のうち、ホーム上での接触事故件数は78件で、このうち視覚障害のある人の件数は0件でした。ホームから転落後の接触事故の件数は42件で、このうち視覚障害のある人の件数は1件でした。

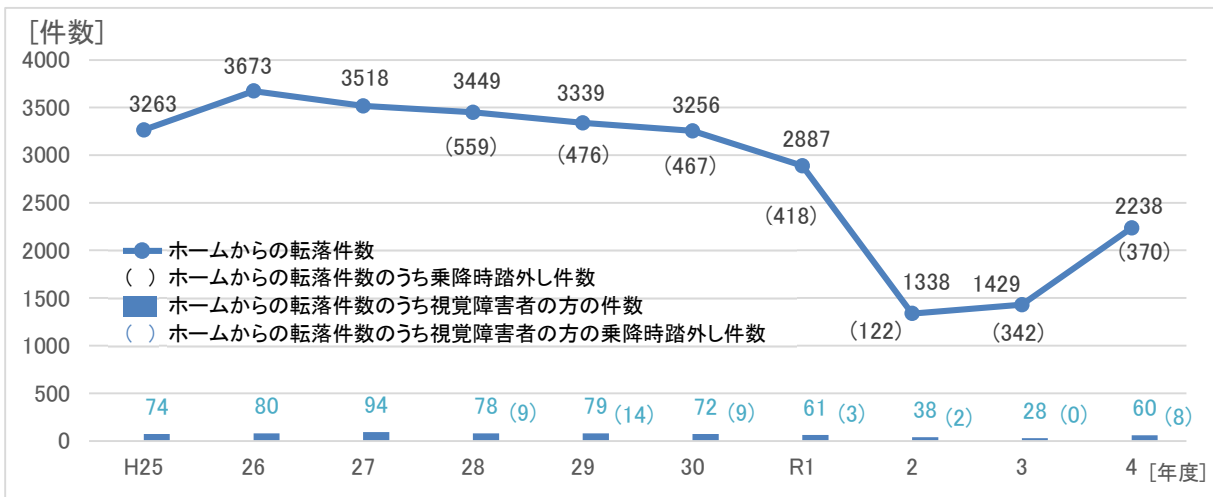


図18:ホームからの転落件数の推移(人身障害事故以外)

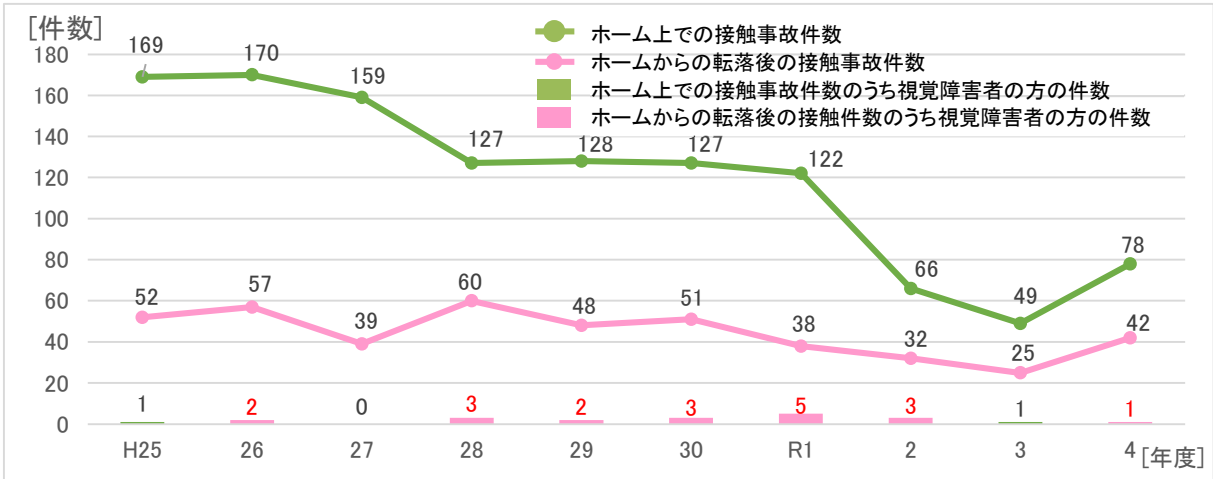


図19:ホーム上での接触事故件数

及びホーム転落後の接触事故件数の推移(人身障害事故になったもの)

- ※ ホームからの転落件数は、鉄軌道事業者が把握している件数である。
- ※ 自殺等故意に列車等に接触したものは含まない。
- ※ 平成28年度から、乗降時踏外しにより、列車とホームの隙間に挟まったなどの事象も集計し、その値は、「ホームからの転落件数」及び「ホームからの転落件数のうち視覚障害者の方の件数」の内数として、それぞれ記載している。

¹ ホームからの転落件数は、ホームから転落したが列車等と接触せず、人身障害事故とはならなかった件数である。また、自殺等、故意にホームから線路に降りたものは含まない。

² 人身障害事故は、列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故をいう。ただし、脱線事故や踏切障害事故等に伴うものを除く(鉄道事故等報告規則第3条第1項第六号)。

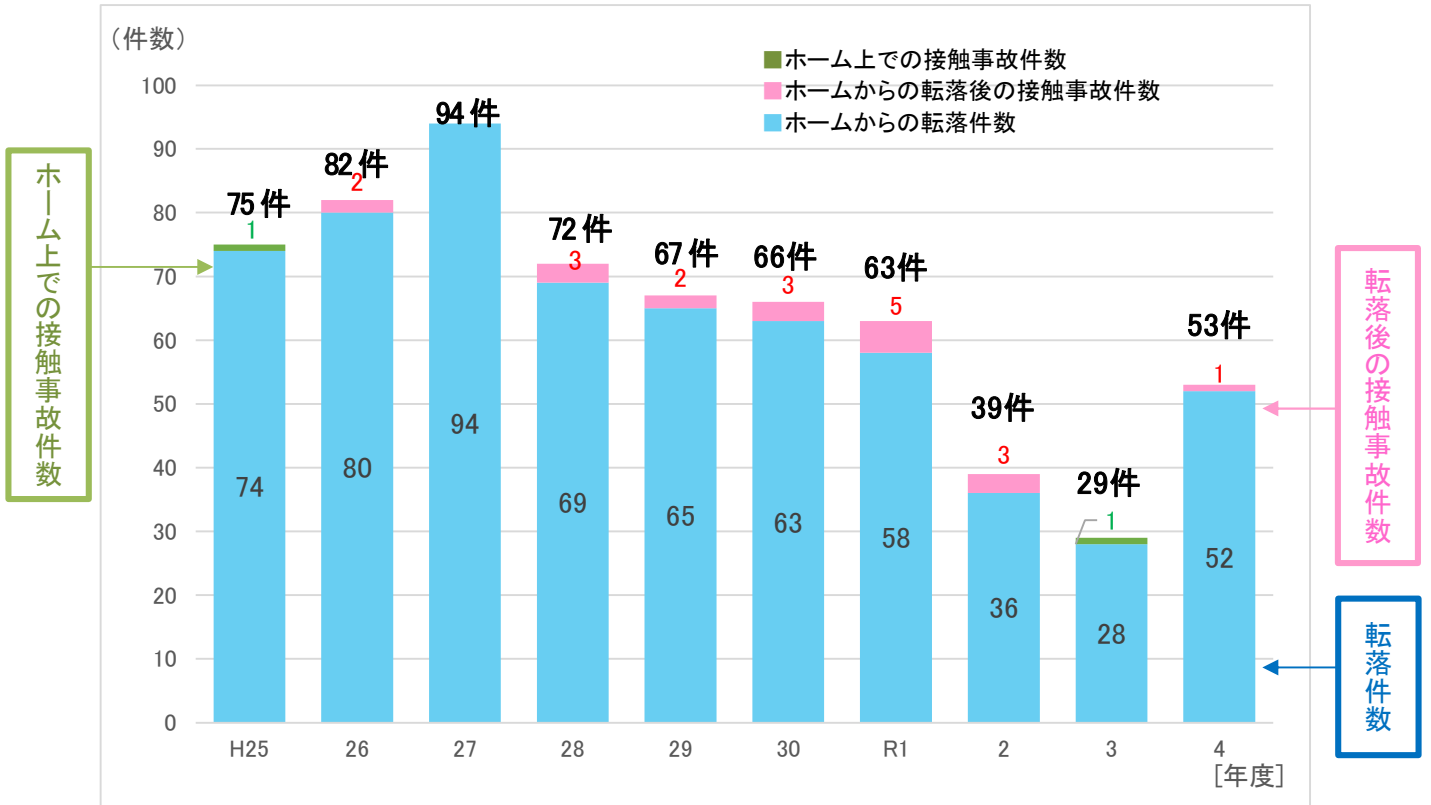


図20: 視覚障害者の転落及び接触事故件数の推移(過去10年)

※ 自殺等故意に列車等に接触したものは含まない。

※ ホームからの転落件数は、プラットフォームから転落したが、人身障害事故とはならなかった件数をいう。

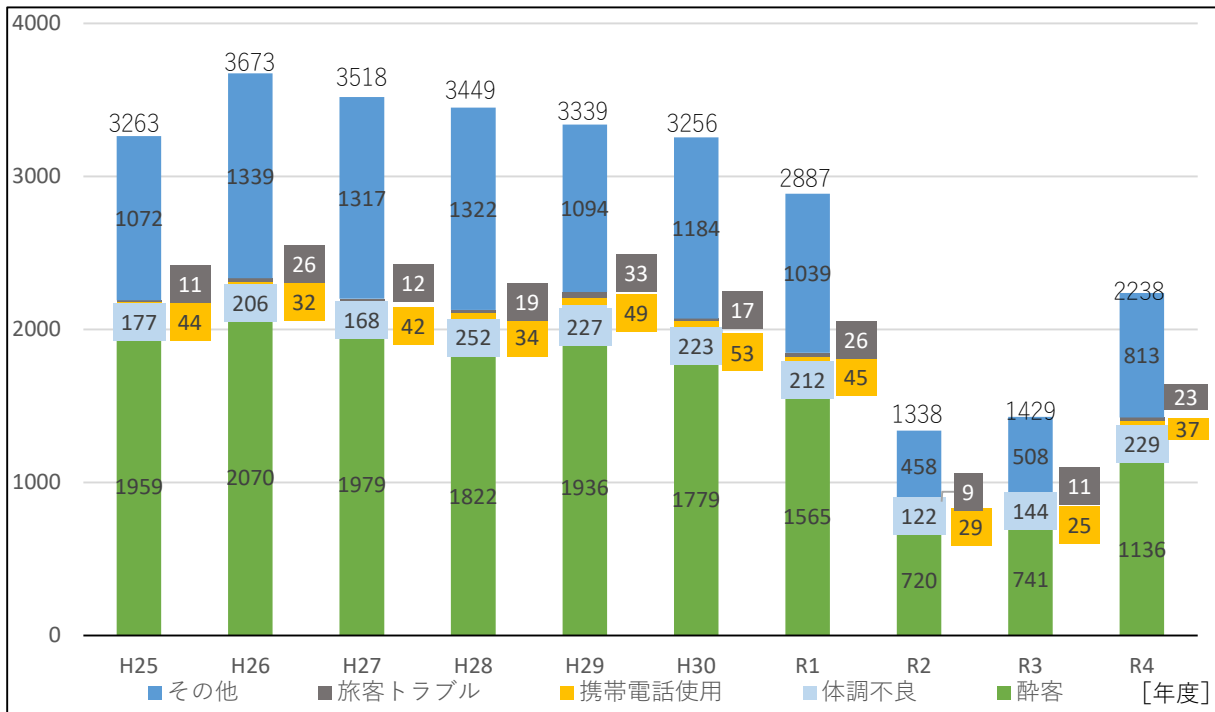


図21: ホームからの転落の要因別件数の推移

※ ホームからの転落要因は、鉄軌道事業者が把握している件数である。

※ 以下のものは、ホームからの転落の要因別件数に含まない。

- ① 運転事故又は輸送障害として鉄道事故等報告規則又は軌道事故等報告規則に基づき報告されたもの
- ② 自殺等故意に線路に降りたもの

(4) 駅ホームドアの整備に関する状況

・ 移動等円滑化の促進に関する基本方針に基づき、ホームドア又は可動式ホーム柵については、転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする鉄軌道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備の加速化を目指し、地域の支援の下、令和7年度までに3,000番線を整備する。そのうち、1日当たりの平均的な利用者数が10万人以上の鉄軌道駅において、800番線を整備する。

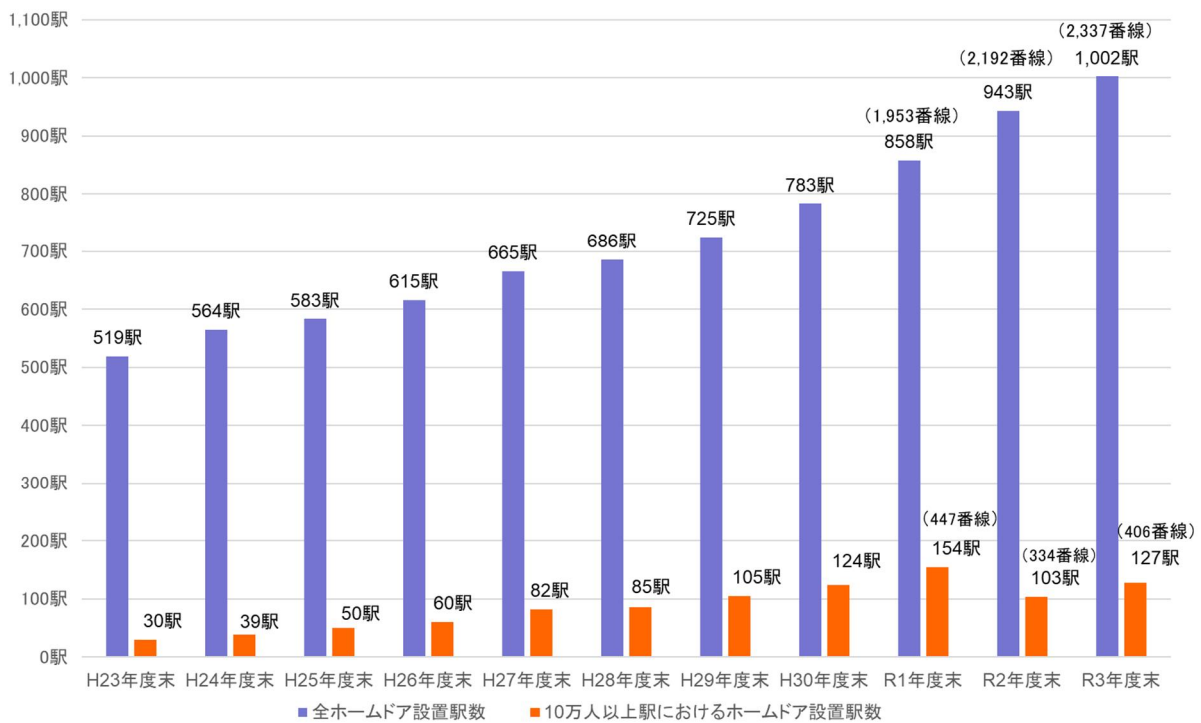


図22:ホームドア設置駅数の推移

- ※ 新型コロナウイルスの影響により、鉄道使用者が減少したことから、令和2年度における「10万人以上駅におけるホームドア設置駅数(番線数)」が減少した。
- ※ ホームドア設置番線数については令和元年度より集計している。