

## 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<sup>1</sup>の件数は長期的に減少傾向にあります<sup>2</sup>が、令和5年度は680件(対前年度比96件増)でした。
- ・令和5年度に発生した運転事故による死傷者数<sup>2</sup>は、576人(対前年度比65人増)でした。運転事故による死傷者数は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5年度に発生した運転事故による死亡者数は、293人(対前年度比18人増)でした。

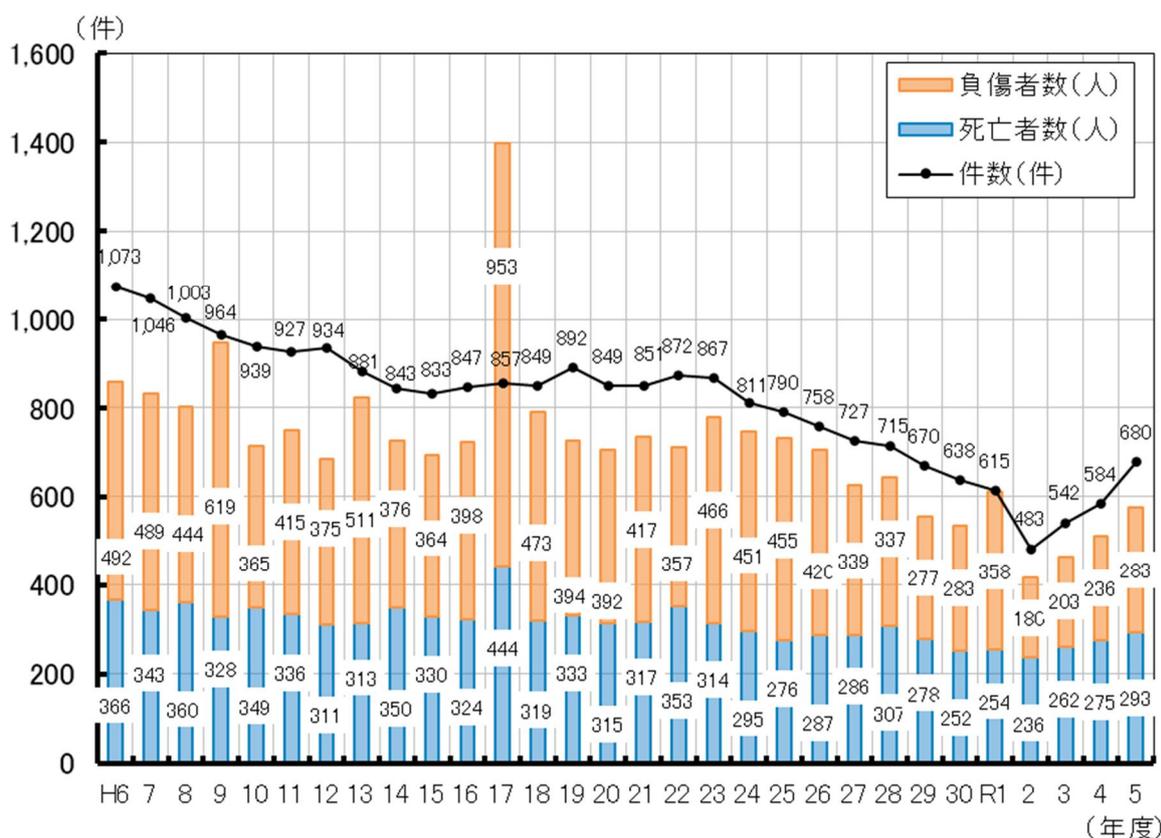


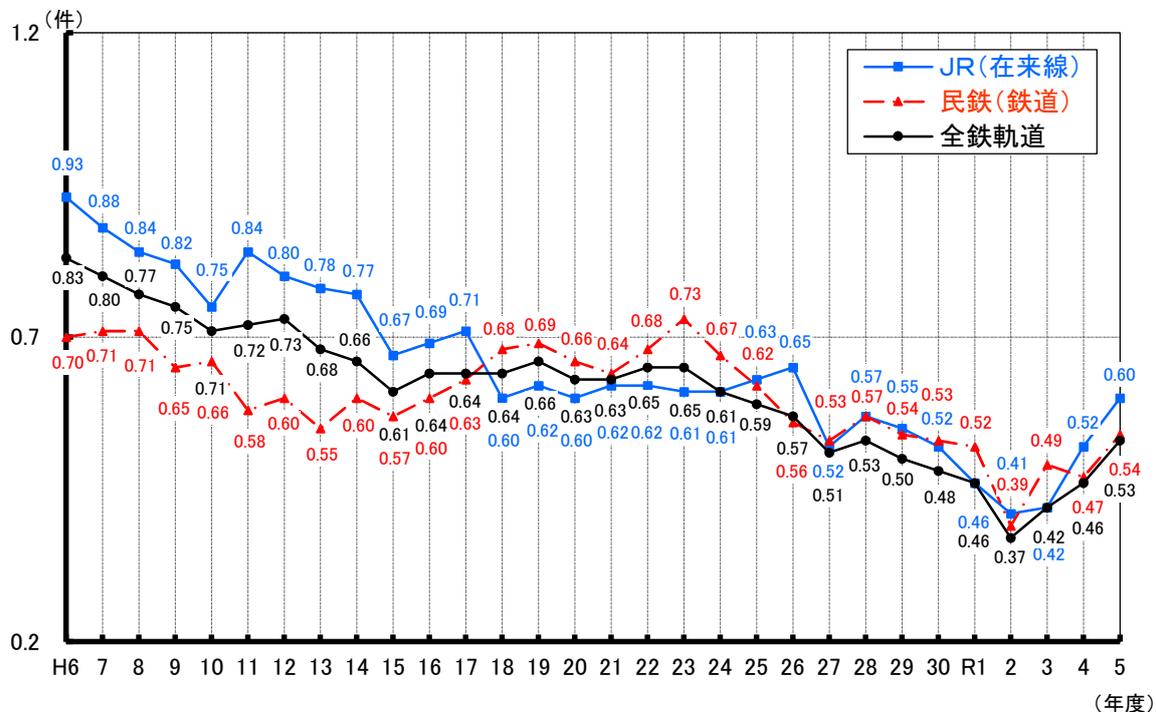
図5： 運転事故の件数及び死傷者数の推移

<sup>1</sup> 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)。

<sup>2</sup> 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ま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、令和5年度は0.53件(対前年度比0.07件増)でした。



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

図6: 列車走行百万キロ当たりの運転事故の件数

### (3) 運転事故の種類別の件数及び死傷者数

- ・令和5年度に発生した運転事故の件数は、(1)に記述したとおり680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381件(運転事故に占める割合56.0%、対前年度比40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256件(同37.6%、同61件増)、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29件(同4.3%、同4件減)、列車事故は9件(同1.3%、同増減無し)、物損事故は5件(同0.7%、同1件減)でした。
- ・令和5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3件(対前年度比3件減)であり、人身障害事故が2件、道路障害事故が1件(視覚障害者が2件、聴覚障害者が1件関わる事故)でした。
- ・新幹線に関わる運転事故は6件(対前年度比6件増)であり、人身障害事故が5件、物損事故が1件でした。
- ・令和5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576人であり、その内訳は、人身障害事故によるものが387人(運転事故に占める割合67.1%、対前年度比37人増)、踏切障害事故によるものが163人(同28.2%、同26人増)、道路障害事故によるものが22人(同3.8%、同6人増)、列車事故によるものが4人(同0.7%、同4人減)でした。
- ・なお、令和5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293人であり、その内訳は、人身障害事故によるものが188人(運転事故に占める割合64.1%、対前年度比5人増)、踏切障害事故によるものが102人(同34.8%、同10人増)、道路障害事故によるものが2人(同0.7%、同2人増)、列車事故によるものが1人(同0.3%、同1人増)でした。

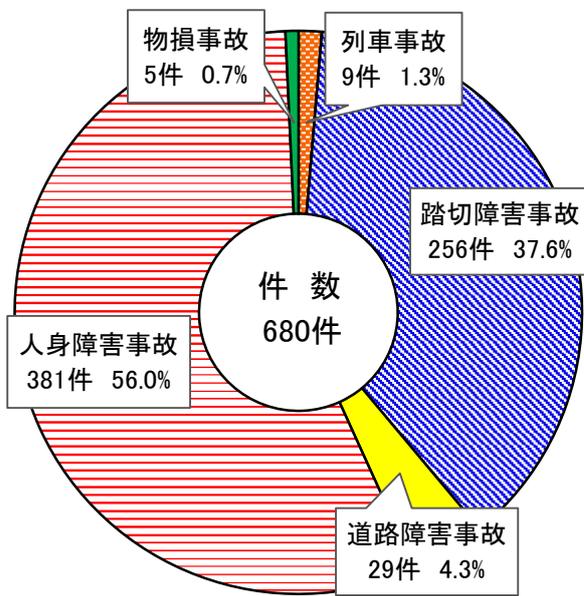
表2: 運転事故の件数及び死傷者数(令和5年度)

	件数 (対前年度)	死傷者数 <sup>※3</sup> (対前年度)	うち死亡者数 (対前年度)	
列車事故	9件 (± 0件)	4人 (- 4人)	1人 (+ 1人)	
うち列車衝突事故	2件 (- 1件)	1人 (- 6人)	0人 (± 0人)	
うち列車脱線事故	7件 (+ 1件)	3人 (+ 2人)	1人 (+ 1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 <sup>※1</sup>	257件 (+ 62件)	164人 (+ 27人)	103人 (+ 11人)	
うち踏切障害に伴う <sup>※2</sup> 列車事故	1件 (+ 1件)	1人 (+ 1人)	1人 (+ 1人)	
うち踏切障害事故	256件 (+ 61件)	163人 (+ 26人)	102人 (+ 10人)	
道路障害事故	29件 (- 4件)	22人 (+ 6人)	2人 (+ 2人)	
人身障害事故	381件 (+ 40件)	387人 (+ 37人)	188人 (+ 5人)	
うち線路内立入り等による列車との接触	213件 (- 2件)	215人 (- 7人)	163人 (- 2人)	
うちホームでの列車との接触	150件 (+ 30件)	150人 (+ 29人)	22人 (+ 5人)	
物損事故	5件 (- 1件)			
合計	680件 (+ 96件)	576人 (+ 65人)	293人 (+ 18人)	

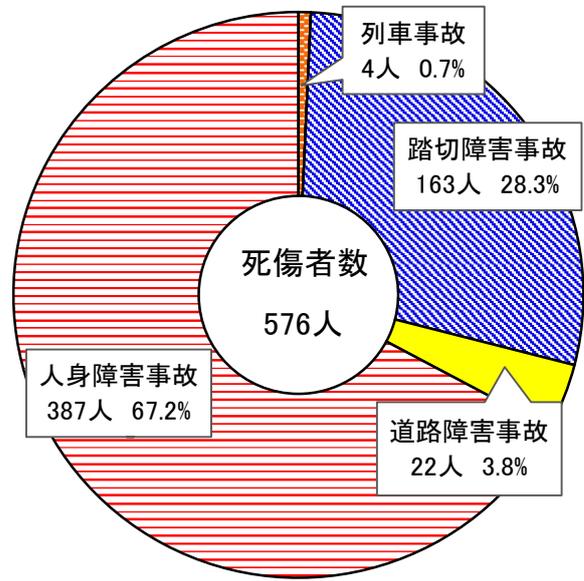
※1 「踏切事故」とは、踏切障害に伴う列車事故及び踏切障害事故をいう。

※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。

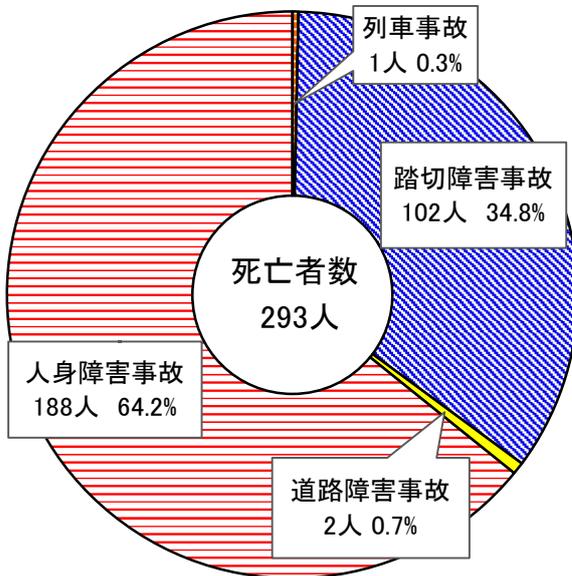
※3 踏切障害事故、道路障害事故及び人身障害事故にあつては、自殺によるものは、運転事故として扱わないこととしている(自殺と断定できないものについては、運転事故としている)。また、列車事故にあつては、自殺によるものも運転事故として扱っているが、死傷者数には自殺によるものは含めないこととしている。なお、自殺の行為に直接的に巻き込まれたことにより第三者が死傷した場合についても、同様に死傷者数には含めないこととしている。



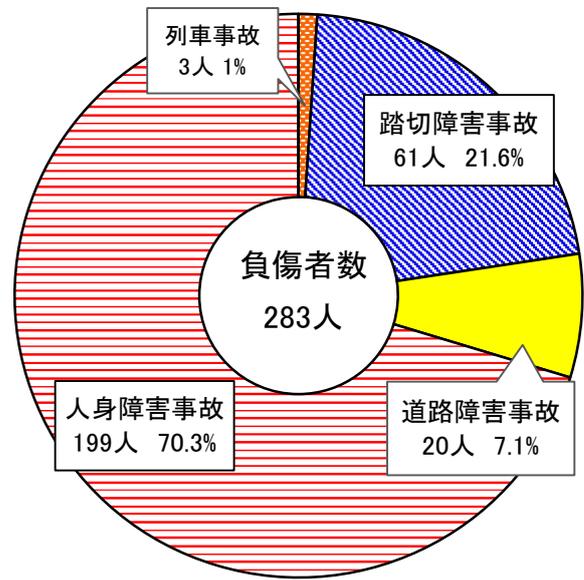
① 運転事故件数



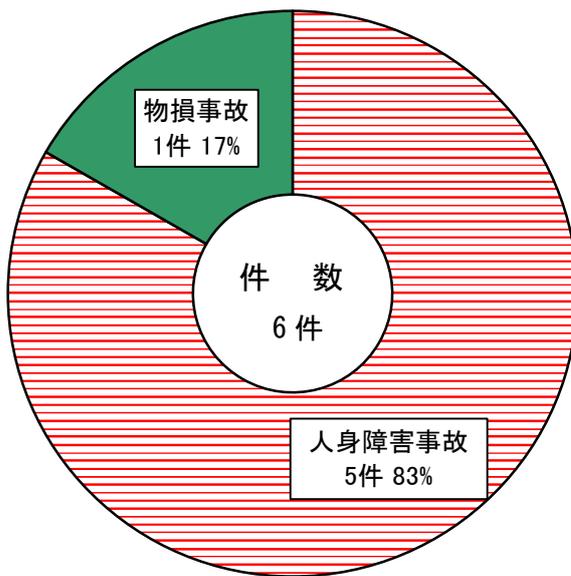
② 死傷者数



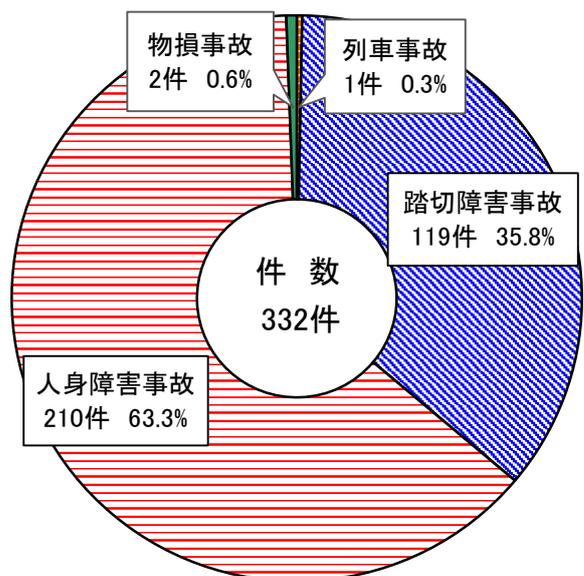
③ 死亡者数



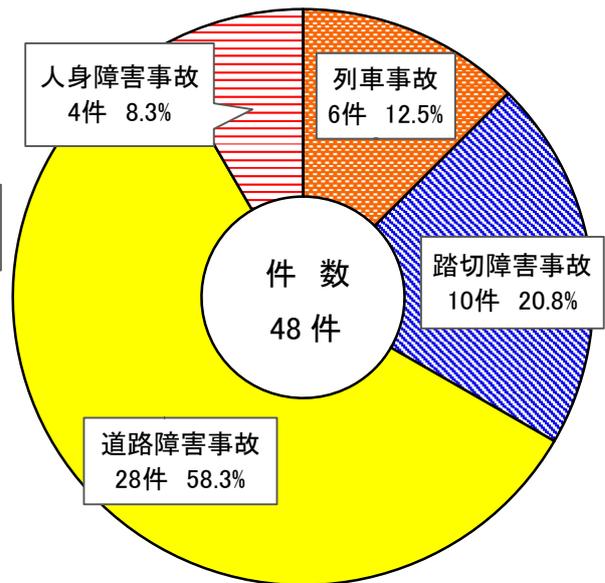
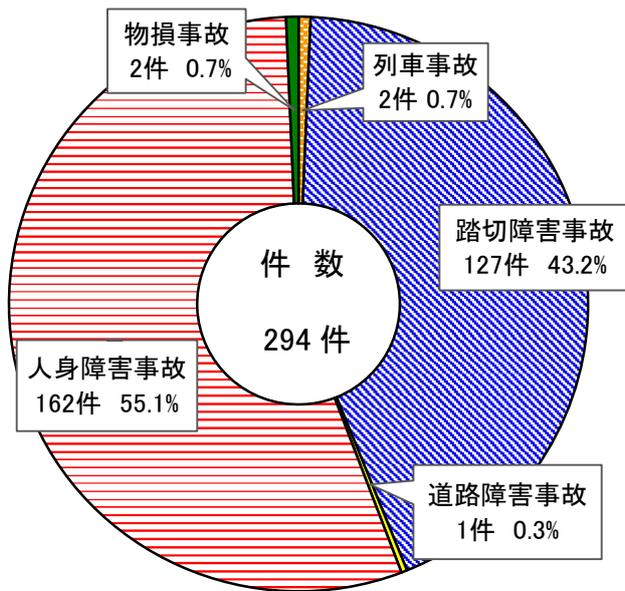
④ 負傷者数



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5年度)

(4) 令和5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5年度)

年月日	事業者	場 所	事故種類	死亡	負傷	脱線両数	概 要
R5.5.24	札幌市交通事業振興公社	山鼻線 すすきの停留場 ～資生館小学校 前停留場間	道路 障害	0	6	0	バスが安全確認せず右折したため、路面電車と衝突した。 これにより、乗客6名が負傷した。
R5.8.5	JR 東日本	東海道線 大船駅構内	人身 障害	0	5	0	列車運転士は支障物を認め、非常ブレーキを扱ったが、電化柱と衝突した。 これにより、乗務員1名、乗客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5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)			1		119		210	2	332
JR(新幹線)							5	1	6
民鉄等			2		127	1	162	2	294
	大手民鉄※1				82		133	1	216
	公 営※2						3	1	4
	新交通・モノレール						1		1
	中小民鉄※3		2		45	1	25		73
	路面電車※4	2	4		10	28	4		48
	合計	2	7	0	256	29	381	5	680
	地域鉄道(再掲)※5	2	3		53	20	19		97
	地域鉄道(鉄道)		2		45	1	16		64
	地域鉄道(路面電車)	2	1		8	19	3		33

※1 大手民鉄:西武鉄道(山口線)を含む。

※2 公営: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。

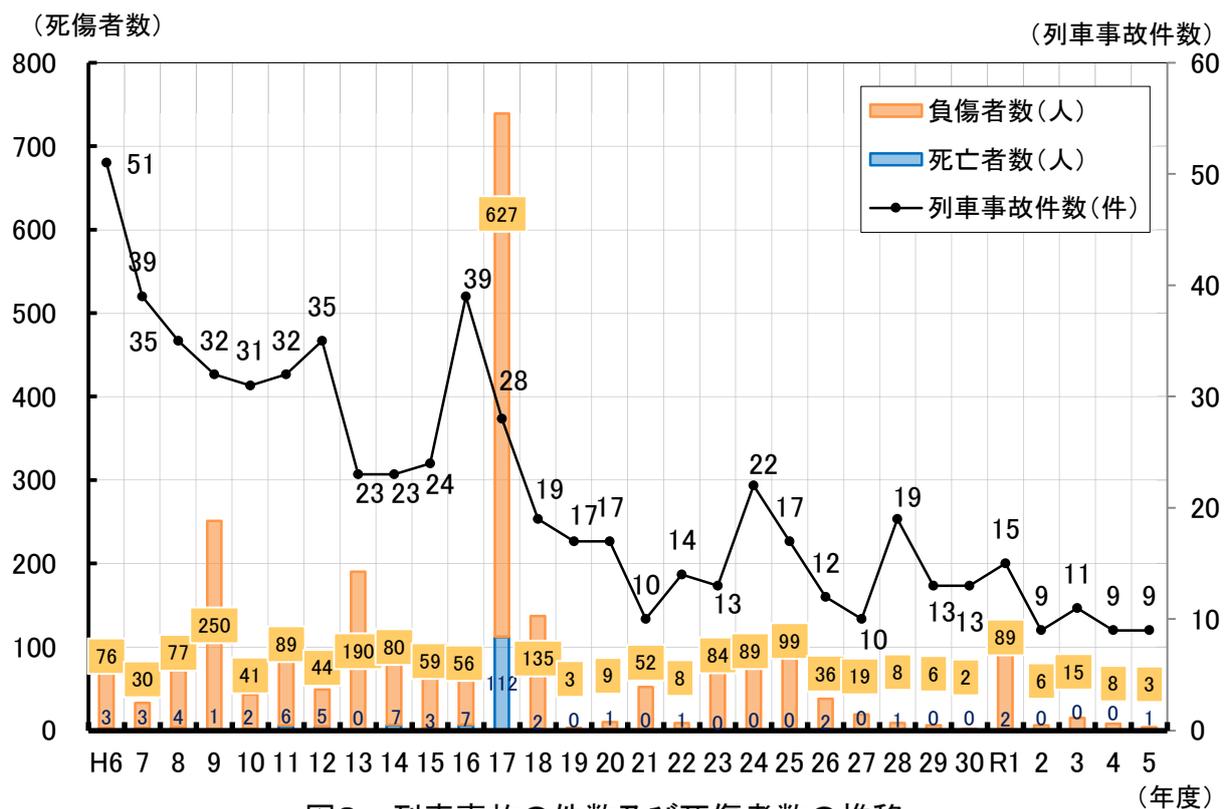
※3 中小民鉄:準大手鉄道事業者(新京成電鉄、泉北高速鉄道、北大阪急行電鉄、山陽電気鉄道)及び大阪市高速電気軌道(南港ポートタウン線)を含む。

※4 路面電車: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:一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことを地域鉄道といい、その運営主体は、JR、一部の大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターである。これらのうち、中小民鉄(49事業者)及び第三セクター(47事業者)を合わせて地域鉄道事業者(96事業者)と呼んでいる(令和6年4月1日現在)。

## 2. 2 列車事故の発生状況

- ・令和5年度に発生した列車事故の件数は、運転事故全体の1.3%に当たる9件(対前年度比増減無し)であり、その内訳は列車衝突事故が2件(列車事故に占める割合22.2%、対前年度比1件減)、列車脱線事故が7件(同77.8%、同1件増)、列車火災事故が0件(同0%、同増減無し)でした。
- ・令和5年度に発生した列車事故による死傷者数は4人(運転事故に占める割合0.7%、対前年度比4人減)であり、その内訳は列車衝突事故によるものが1人(列車事故に占める割合25.0%、対前年度比6人減)、列車脱線事故によるものが3人(同75.0%、同2人増)、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5年度に発生した列車事故による死亡者数は1人(運転事故に占める割合0.3%、対前年度比1人増)でした。



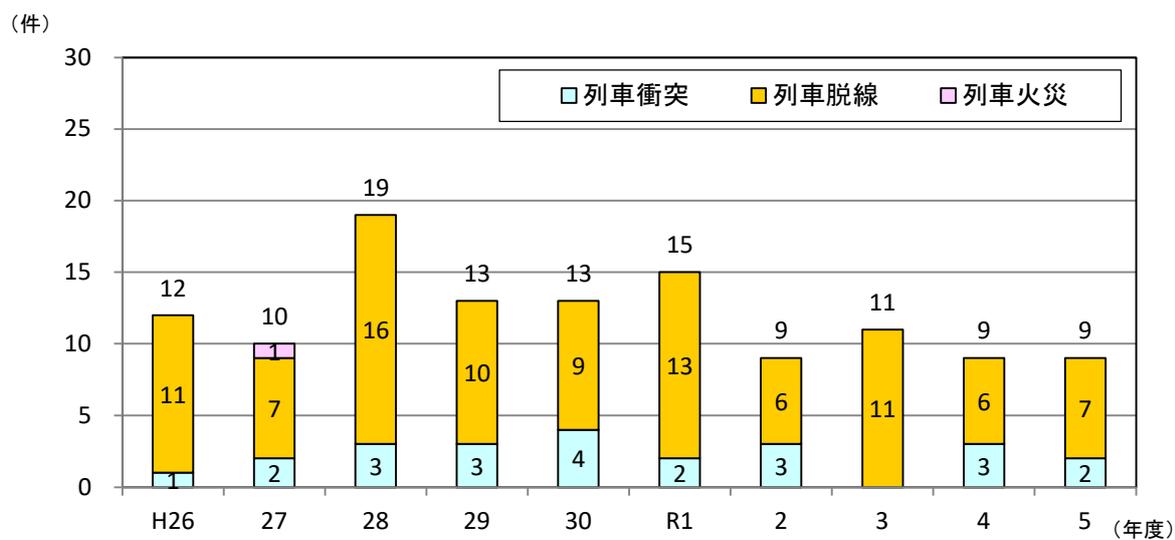


図9：列車事故の件数の内訳(過去10年間)

## 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ます。令和5年度は運転事故全体の37.8%に当たる257件(対前年度比62件増)でした。
- ・令和5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0件(対前年度比1件減)でした。
- ・令和5年度に発生した踏切事故による死傷者数は164人(運転事故に占める割合28.4%、対前年度比27人増)であり、うち死亡者数は103人(同35.0%、同11人増)でした。

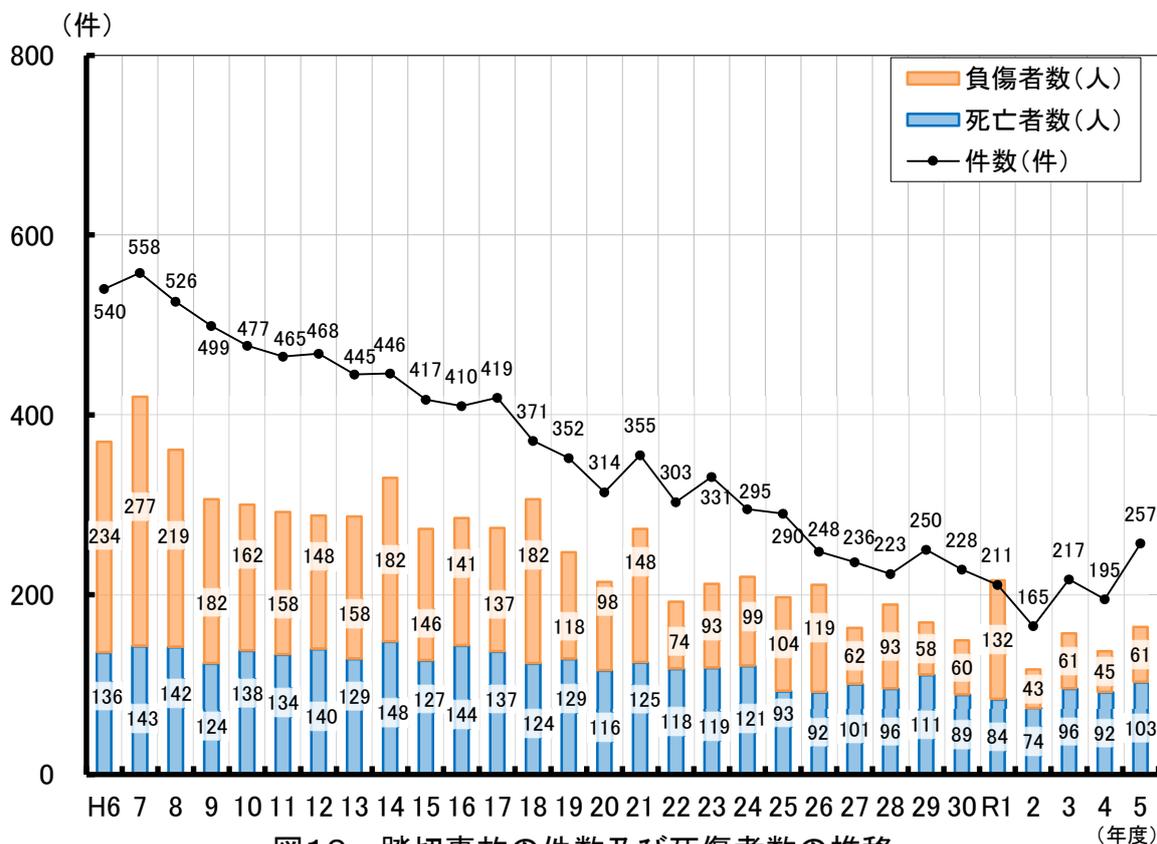


図10: 踏切事故の件数及び死傷者数の推移

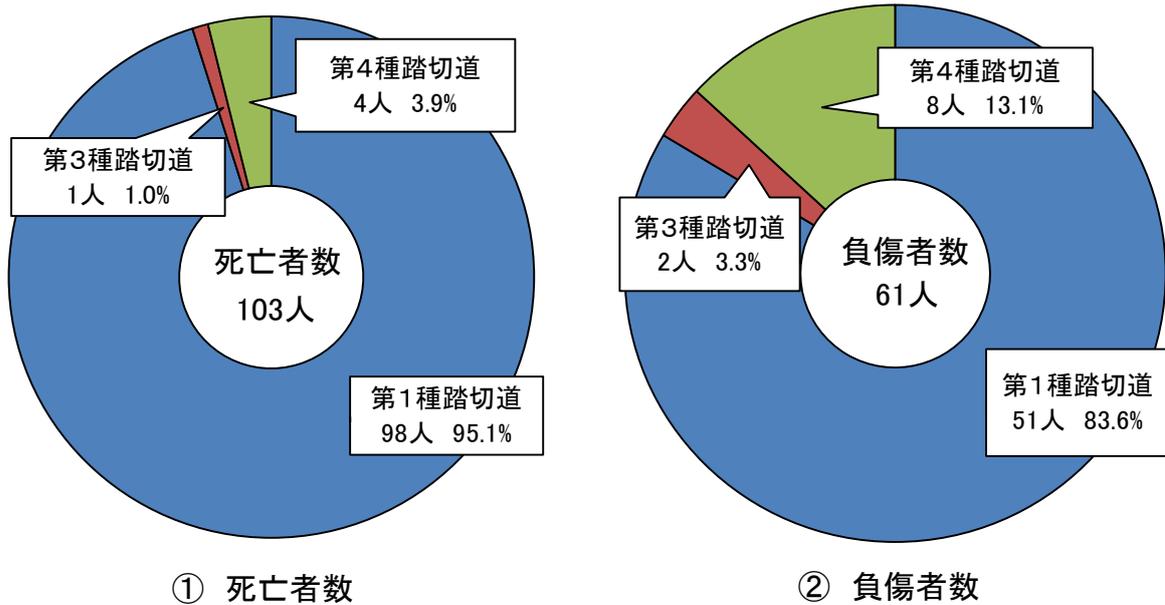


図11:踏切事故の踏切種別毎の死傷者数(令和5年度)

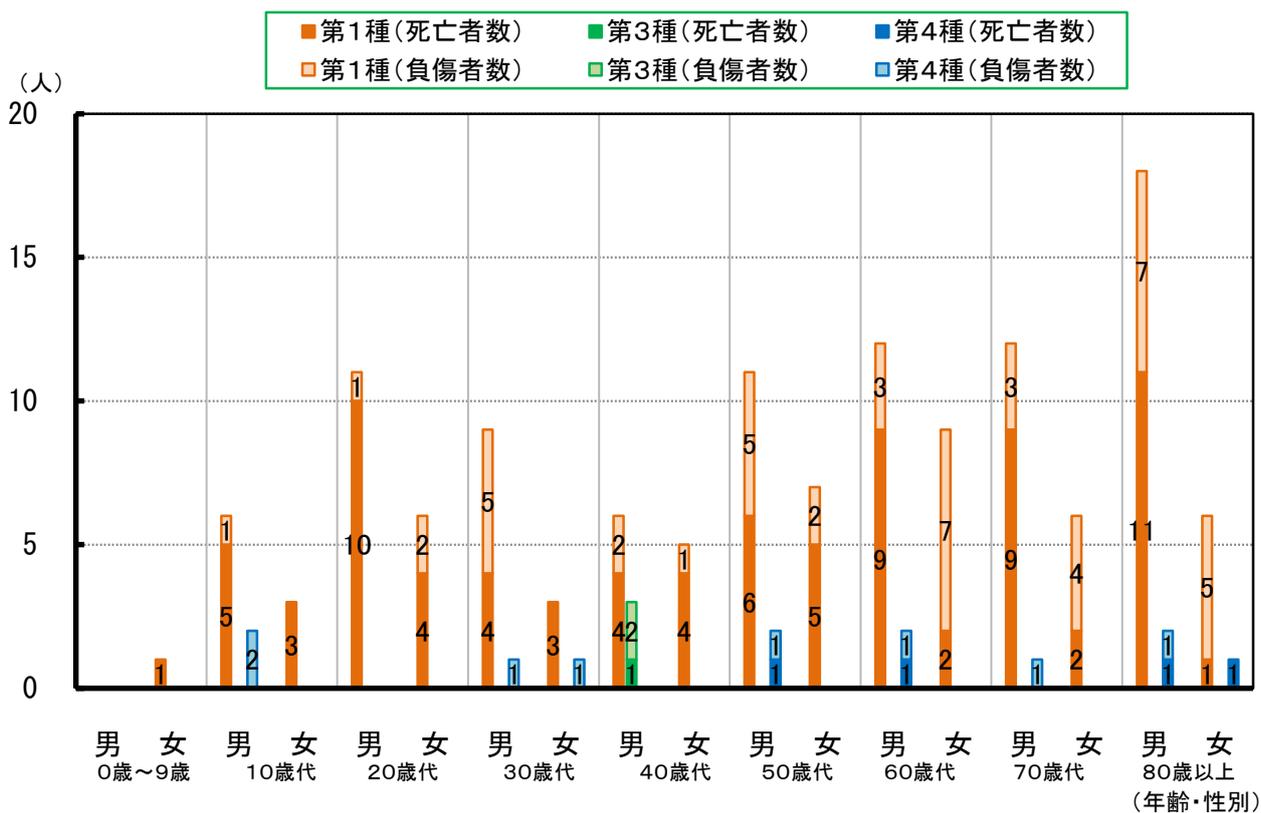


図12:踏切事故による死傷者数の年齢別人数(令和5年度)

※ 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45人、うち死亡者数は24人」、「第3種踏切道における死傷者数は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5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229件(踏切事故に占める割合89.1%、対前年度比55件増)、第3種踏切道2件(同0.8%、同3件減)、第4種踏切道26件(同10.1%、同10件増)でした。
- ・衝撃物別の内訳は、自動車105件(踏切事故に占める割合40.7%、対前年度比26件増)、二輪11件(同4.3%、同2件増)、自転車などの軽車両34件(同13.2%、同19件増)、歩行者107件(同41.6%、同15件増)でした。
- ・原因別の内訳は、直前横断132件(踏切事故に占める割合51.2%、同18件増)、落輪・エンスト・停滞78件(同30.2%、同27件増)、側面衝撃・限界支障31件(同12.0%、同11件増)、その他17件(同6.6%、同7件増)でした。

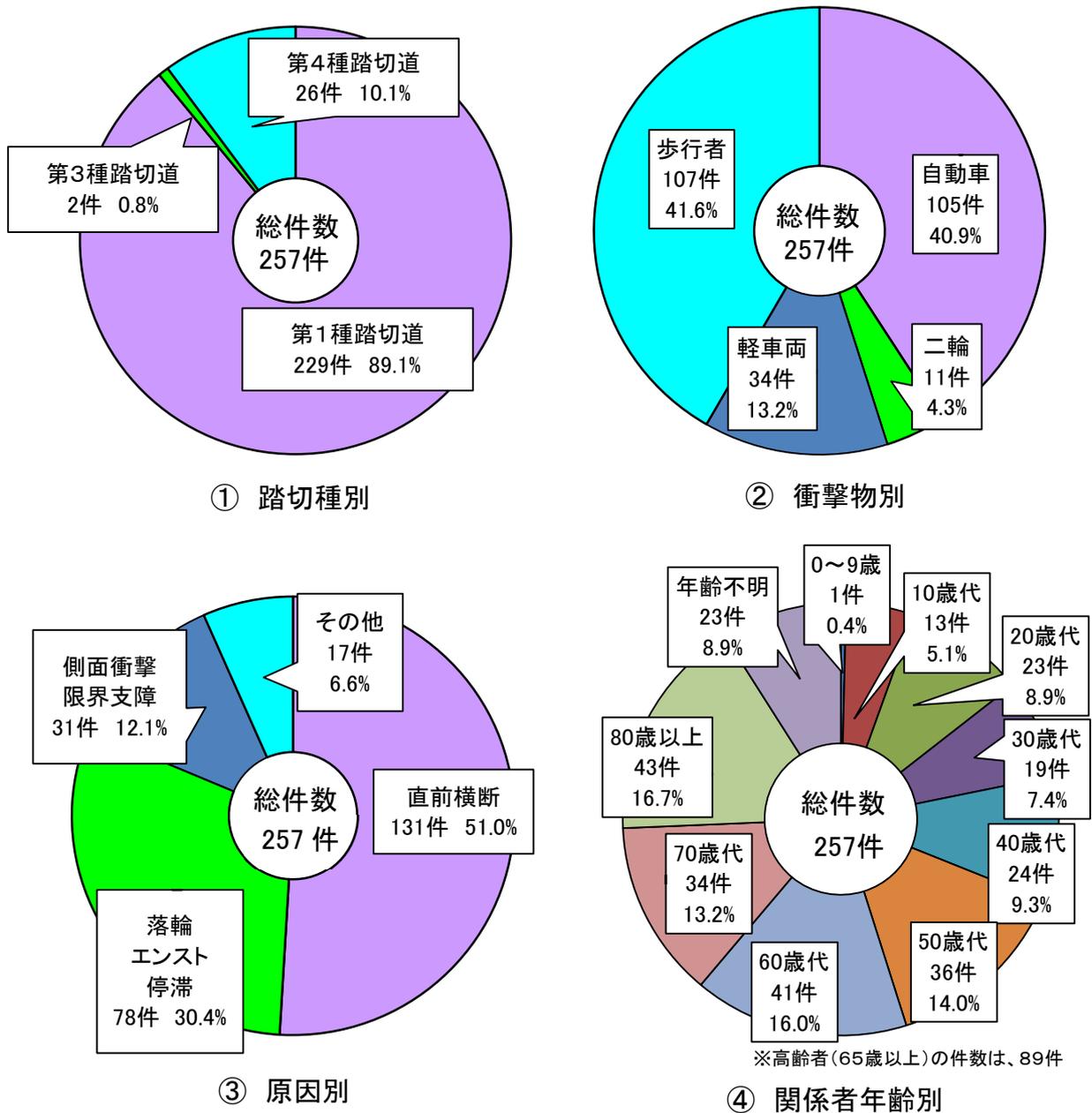


図13: 踏切種別別、衝撃物別、原因別及び関係者年齢別の踏切

- 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、踏切道を通行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

- ・令和5年度に発生した人身障害事故は運転事故全体の56.0%に当たる381件(対前年度比40件増)でした。
- ・令和5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2件(人身障害事故に占める割合0.5%、対前年度比3件減)であり、いずれも視覚障害者が関わる事故でした。
- ・新幹線に関わる人身障害事故は5件(人身障害事故に占める割合1.3%、対前年度比5件増)でした。
- ・なお、令和5年度に発生した人身障害事故による死傷者数は387人(運転事故に占める割合67.1%、対前年度比37人増)、うち死亡者数は188人(同63.9%、同5人増)でした。

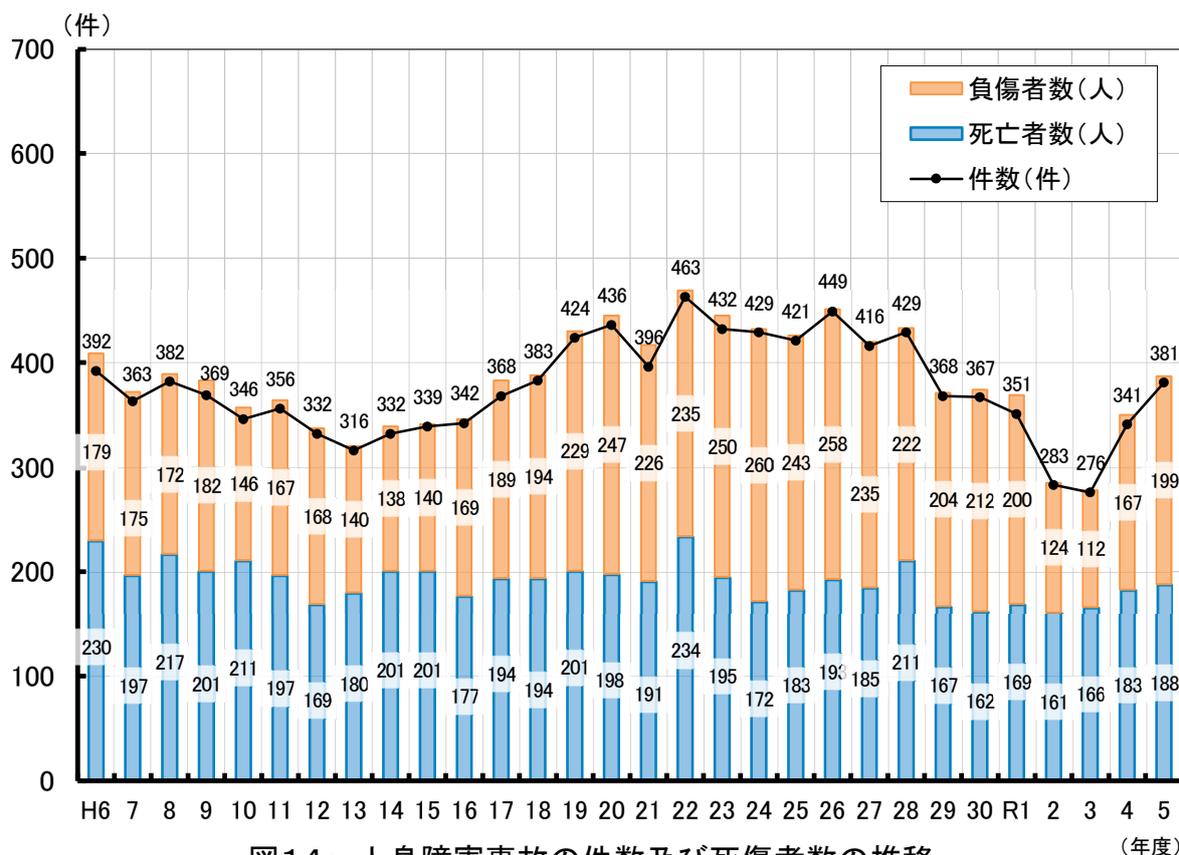


図14： 人身障害事故の件数及び死傷者数の推移

## (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「公衆等が駅間において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(駅間における線路内立入り等での接触)」が95件(人身障害事故に占める割合24.9%)であり、これによる死傷者数は118人(同31.0%)、うち死亡者数は75人(同39.9%)でした。
- ②「旅客がプラットホーム等において線路内に立ち入る等により列車等と接触したもの(ホーム等における線路内立入り等での接触)」が118件(同31.0%)であり、これによる死傷者数は119人(同30.7%)、うち死亡者数は88人(同46.8%)でした。
- ③「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31件(同8.1%、同11件減)、これによる死傷者数は31人(同8.0%、同12人減)、うち死亡者数は12人(同6.4%、同2人減)でした。
- ④「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119件(同31.2%、同41件増)、これによる死傷者数は119人(同30.7%、同41人増)、うち死亡者数は10人(同5.3%、同7人増)でした。
- ⑤その他、設備の故障、鉄道係員の作業誤り等によるものは18件(人身障害事故に占める割合4.7%、対前年度比12件増)、これによる死傷者数22人(同5.7%、同15人増)、うち死亡者数は3人(同1.6%、同2人増)でした。

・令和5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、「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2人、うち死亡者数は0人でした。

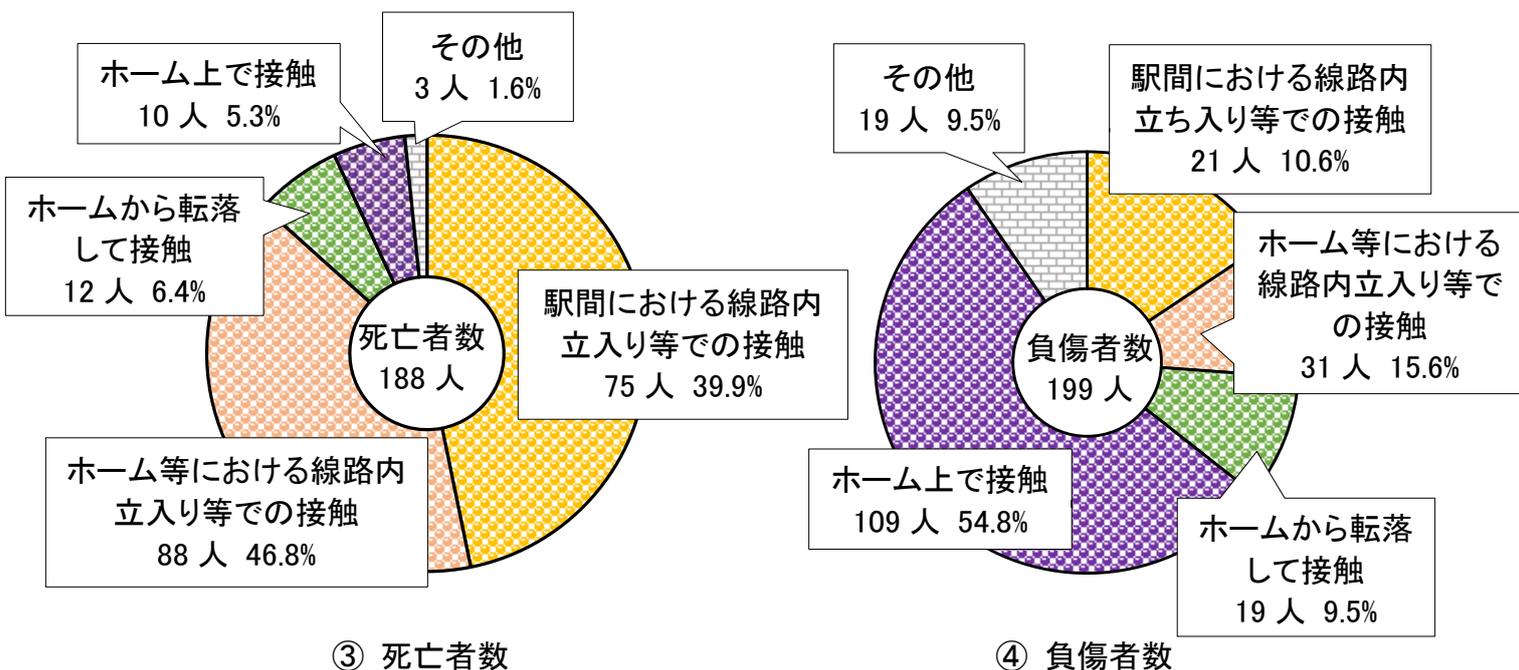
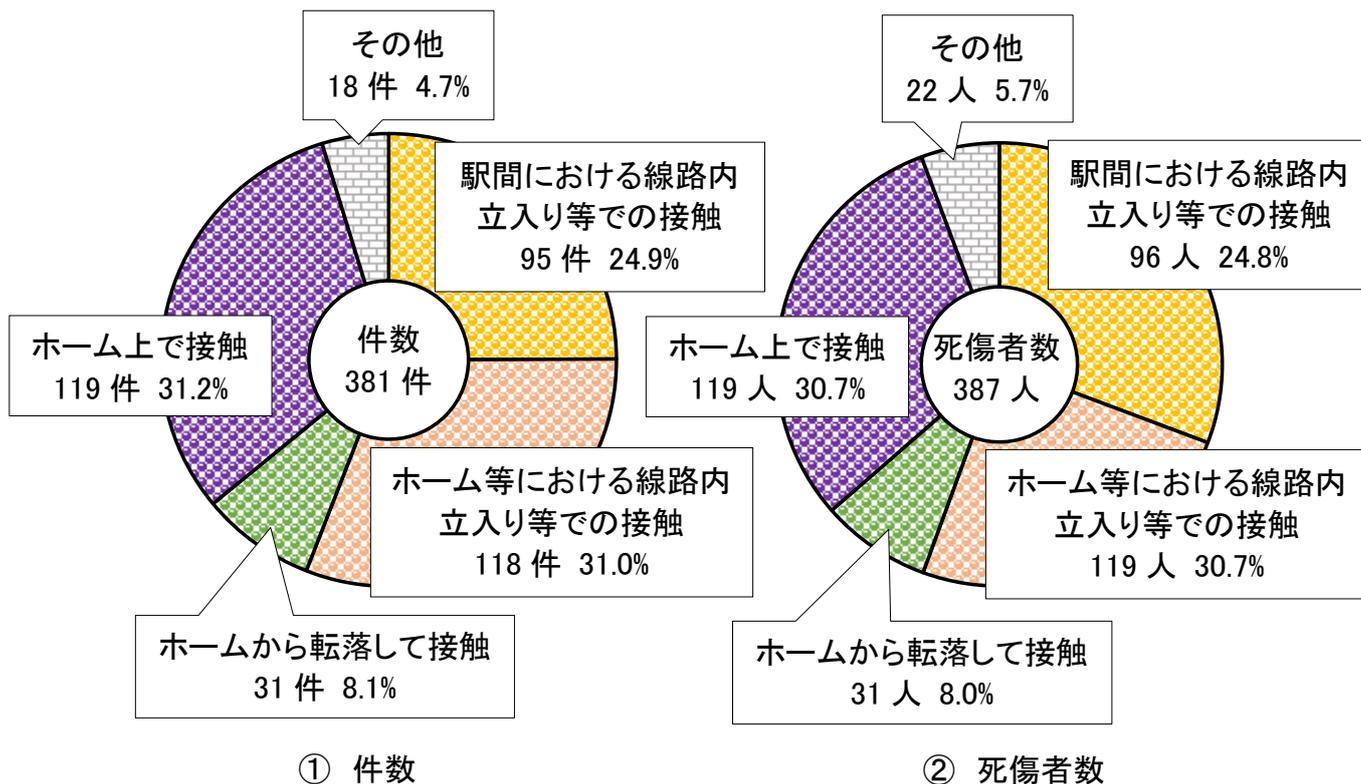


図15: 人身障害事故の原因別の件数及び死傷者数(令和5年度)

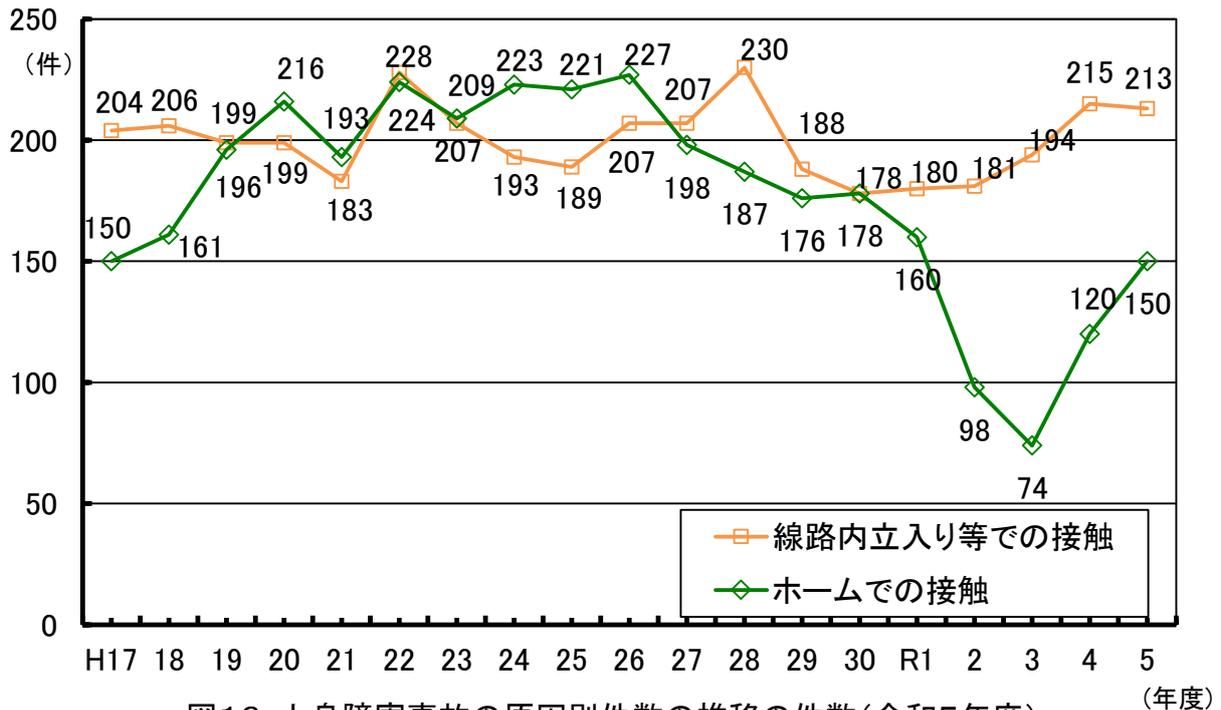


図16: 人身障害事故の原因別件数の推移の件数(令和5年度) (年度)

※ 「線路内立入り等での接触」は、「駅間における線路内立入り等での接触」と「ホーム等における線路内立入り等での接触」の合計である。

※ 「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。

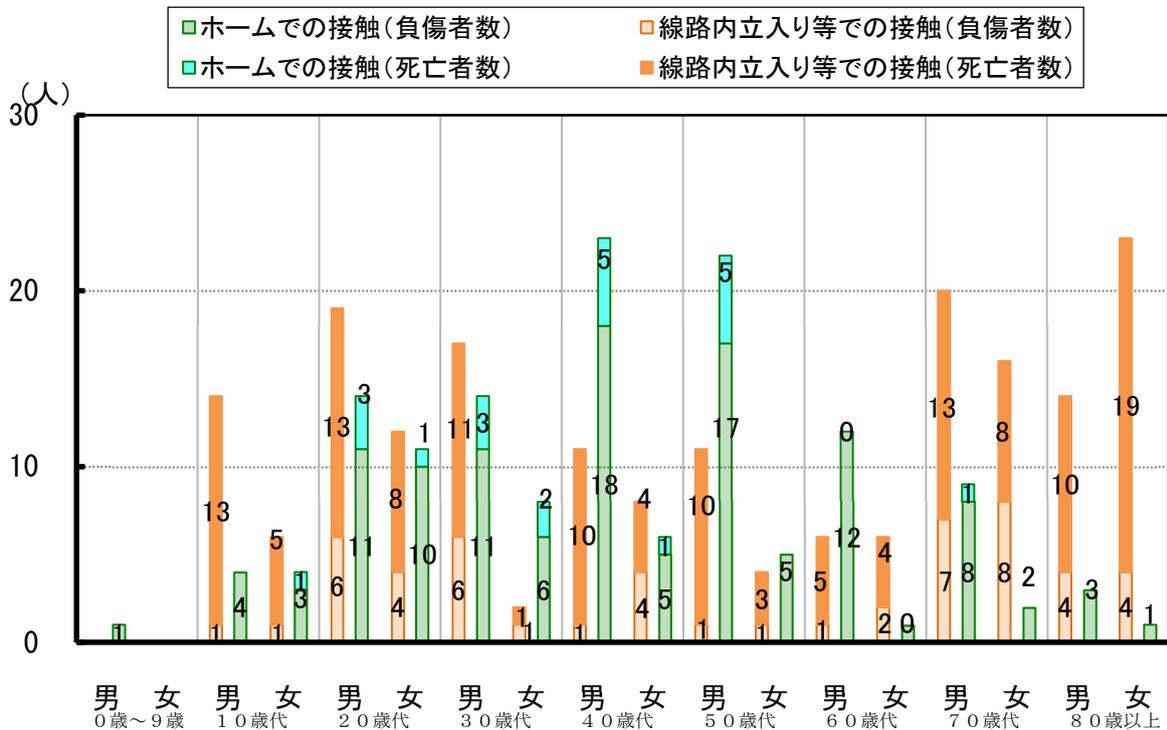


図17: 人身障害事故による死傷者数の年齢別人数(令和5年度) (年齢・性別)

※ 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16人、うち死亡者数は1人、線路内立入り等での接触による死傷者数は78人、うち死亡者数は54人。

### (3) 駅ホームからの転落に関する状況

- ・令和5年度にホームから転落し、人身障害事故にならなかったもの及びなったものの合計は2,293件でした。
- ・令和5年度におけるホームからの転落件数<sup>1</sup>は2,262件で、このうち視覚障害のある人の件数は56件でした。
- ・また、ホームから転落後の接触事故の件数は31件で、このうち視覚障害のある人の件数は1件でした。
- ・人身障害事故<sup>2</sup>のうち、ホーム上での接触事故件数は119件で、このうち視覚障害のある人の件数は0件でした。

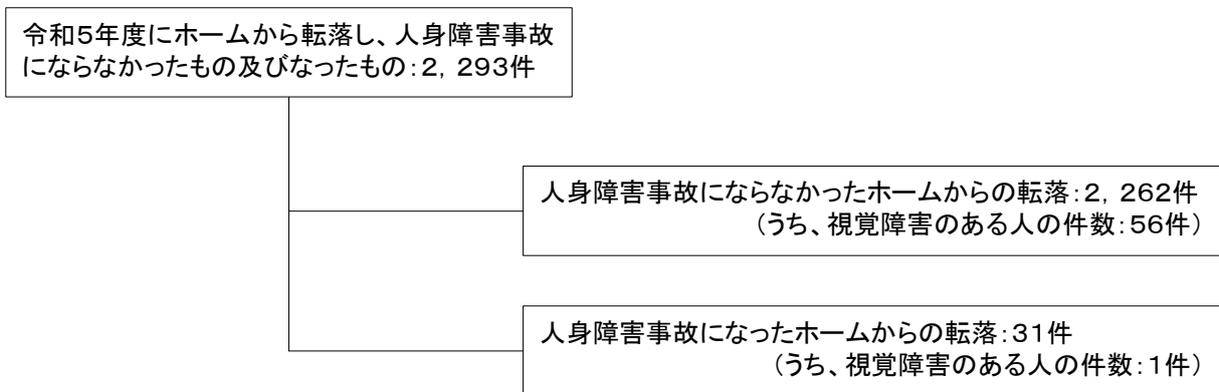


図18 駅ホームからの転落に関する件数と内訳

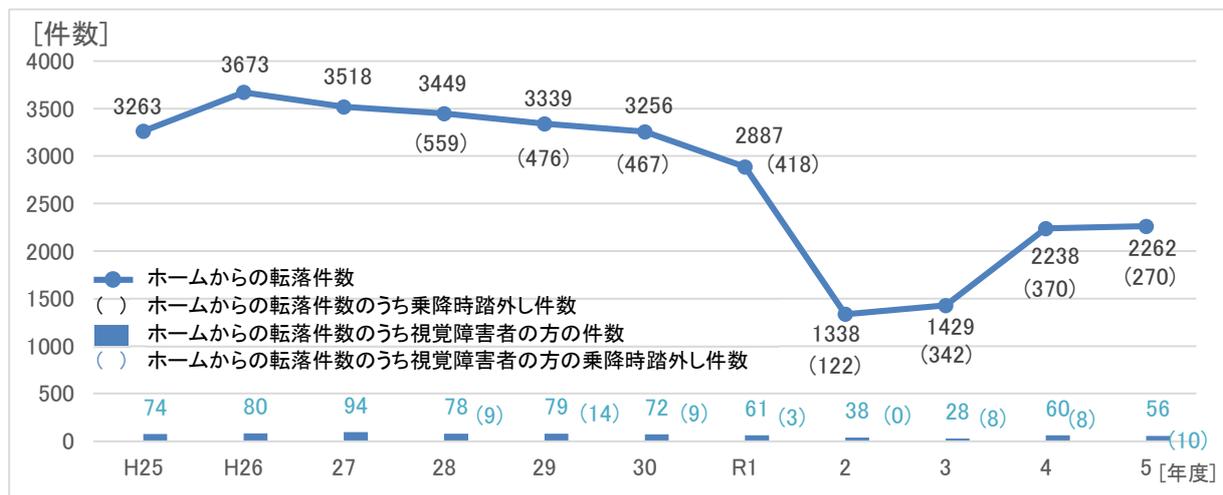


図19: ホームからの転落件数の推移(人身障害事故以外)

<sup>1</sup> 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、人身障害事故に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。  
<sup>2</sup> 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)。

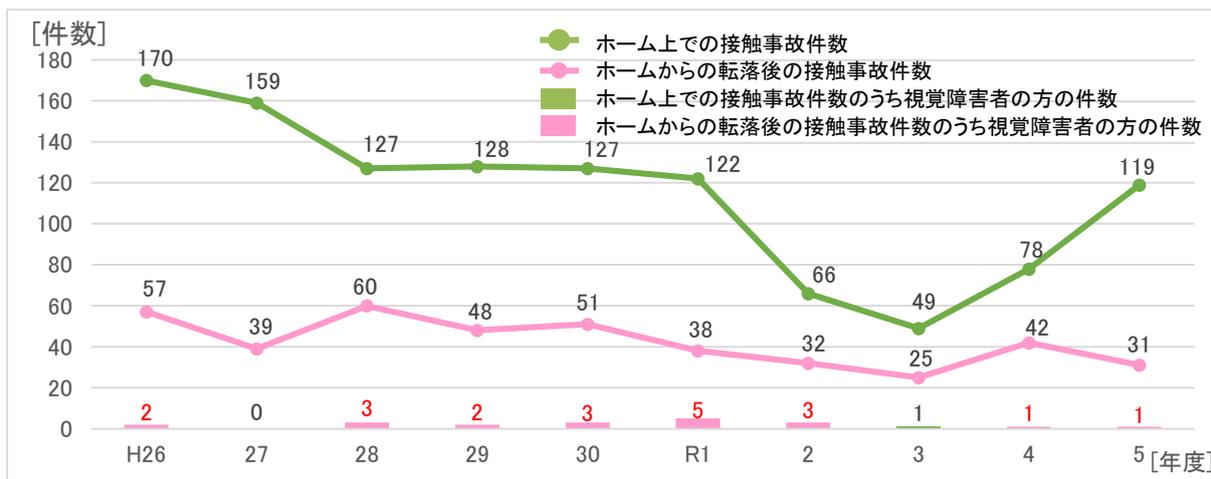


図20:ホーム転落後の接触事故件数(人身障害事故になったもの)及びホーム上での接触事故件数の推移

- ※ 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。

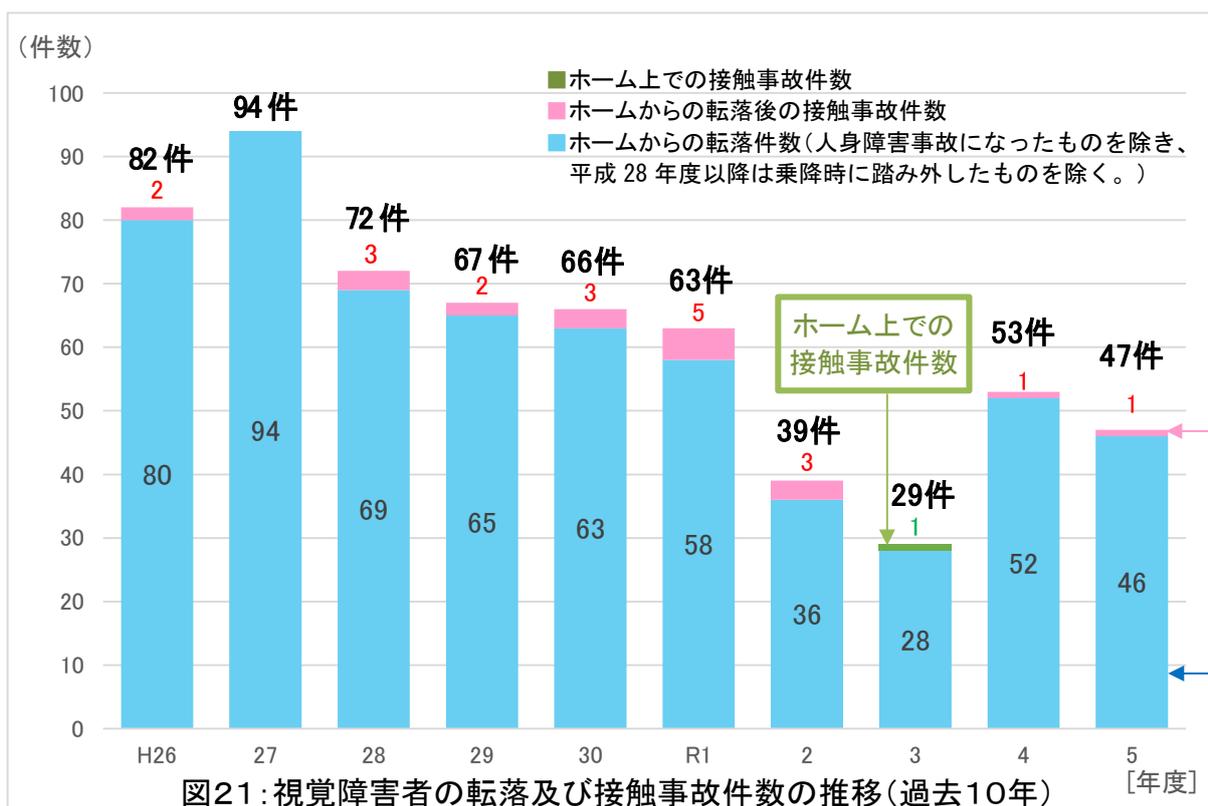


図21:視覚障害者の転落及び接触事故件数の推移(過去10年)

- ※ 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、人身障害事故にならなかったものの件数をいう。ただし、平成 28 年度以降は乗降時に踏み外したものを除く。

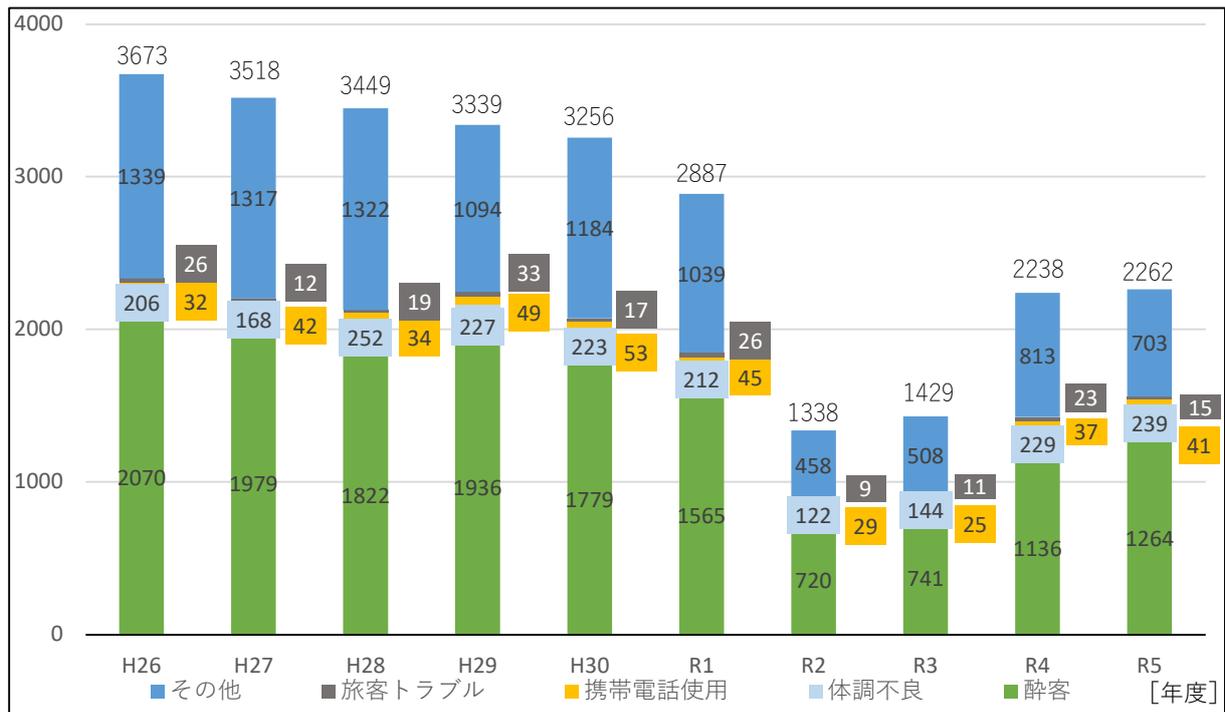


図22:ホームからの転落の要因別件数の推移

※ 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。

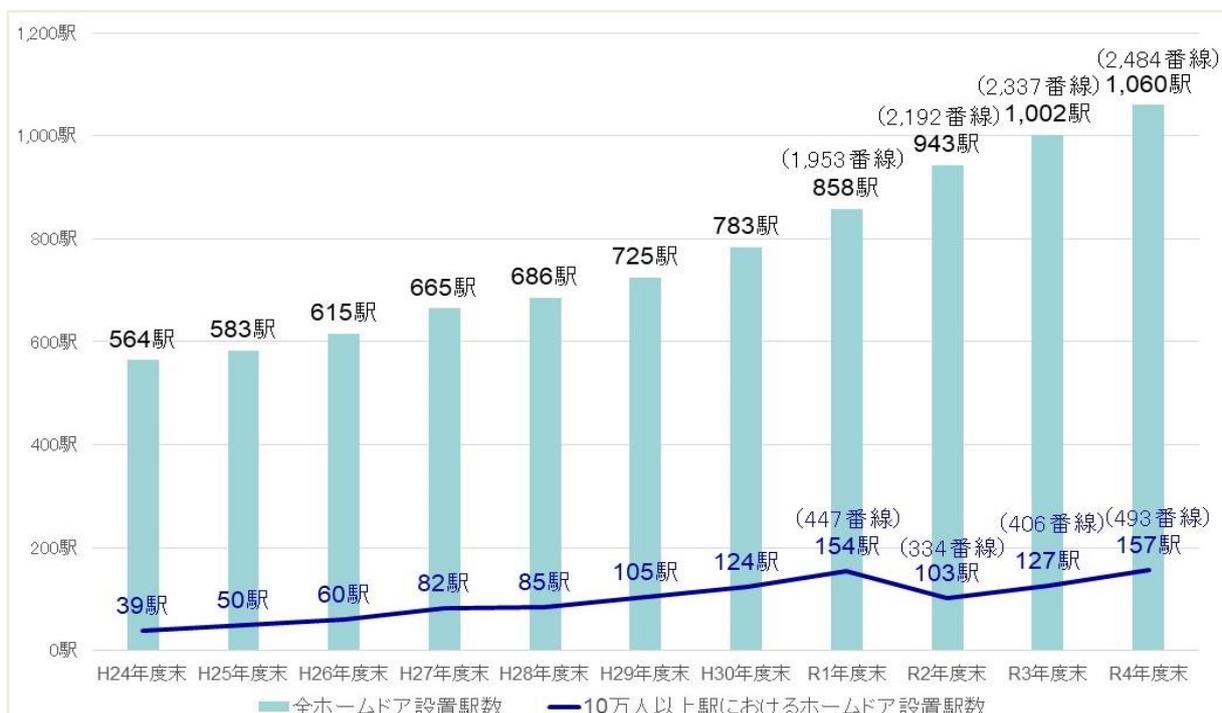


図23：ホームドア設置駅数の推移

- ※ 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。