

鉄軌道輸送の安全に関わる情報（平成30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、平成30年度は638件(対前年度比32件減)、死傷者数は535人(同20人減)、うち死亡者数は252人(同26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(平成30年度)

	件数 (対前年度比)	死傷者数 (対前年度比)	死亡者数 (対前年度比)
列車事故※ ²	13件 (±0件)	2人 (△4人)	0人 (±0人)
うち列車衝突事故※ ³	4件 (+1件)	2人 (+2人)	0人 (±0人)
うち列車脱線事故※ ⁴	9件 (△1件)	0人 (△6人)	0人 (±0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	228件 (△22件)	149人 (△20人)	89人 (△22人)
うち踏切道における列車事故	0件 (△1件)	0人 (△1人)	0人 (±0人)
うち踏切障害事故※ ⁷	228件 (△21件)	149人 (△19人)	89人 (△22人)
道路障害事故※ ⁸	23件 (△9件)	10人 (±0人)	1人 (+1人)
人身障害事故※ ⁹	367件 (△1件)	374人 (+3人)	162人 (△5人)
うち線路内立入り等による列車との接触	178件 (△10件)	180人 (△9人)	133人 (△2人)
うちホームでの列車との接触	178件 (+2件)	180人 (+2人)	29人 (△1人)
物損事故※ ¹⁰	7件 (△1件)		
合計	638件 (△32件)	535人 (△20人)	252人 (△26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、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をいいます。

※³ 「列車衝突事故」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。

※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、踏切道における列車事故及び踏切障害事故をいいます。

※⁷ 「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。

※⁸ 「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。

※9 「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。

※10 「物損事故」とは、列車又は車両の運転により五百万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。

※11 自殺を起因とする事象については、運転事故に該当しません。ただし、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、自殺行為に直接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、同様の扱いとしています。

図1: 運転事故の件数及び死傷者数の推移

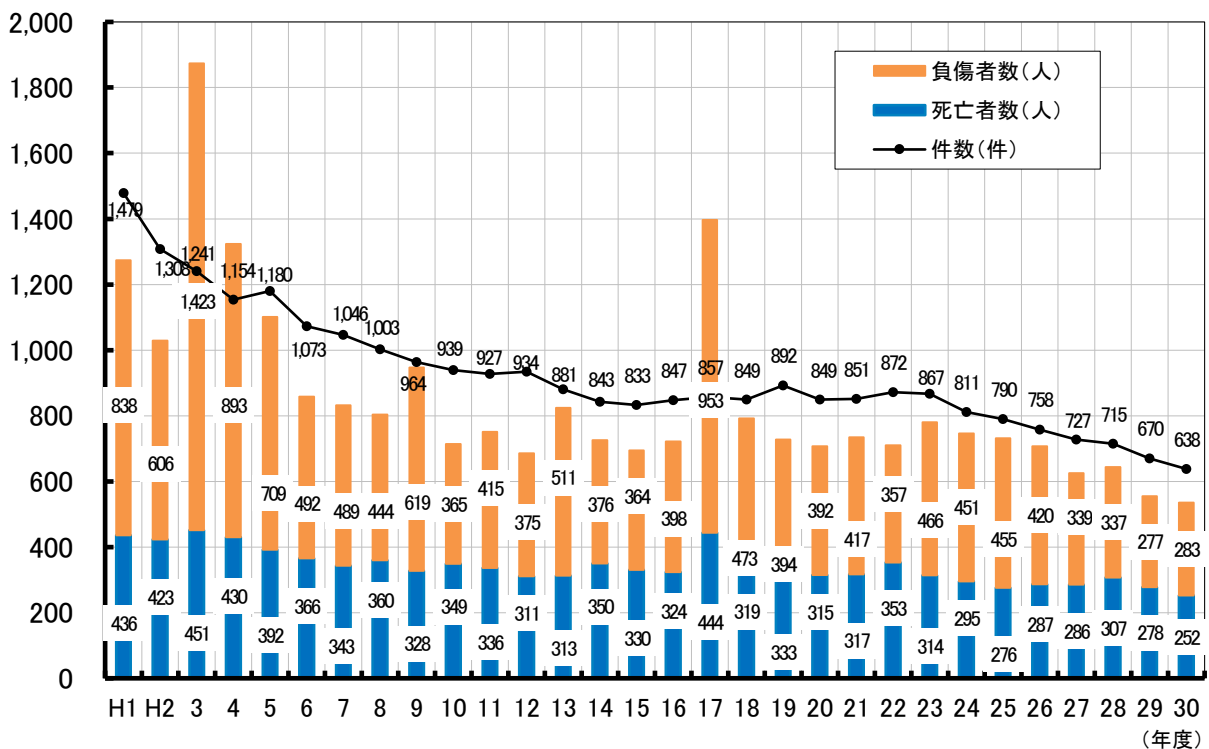
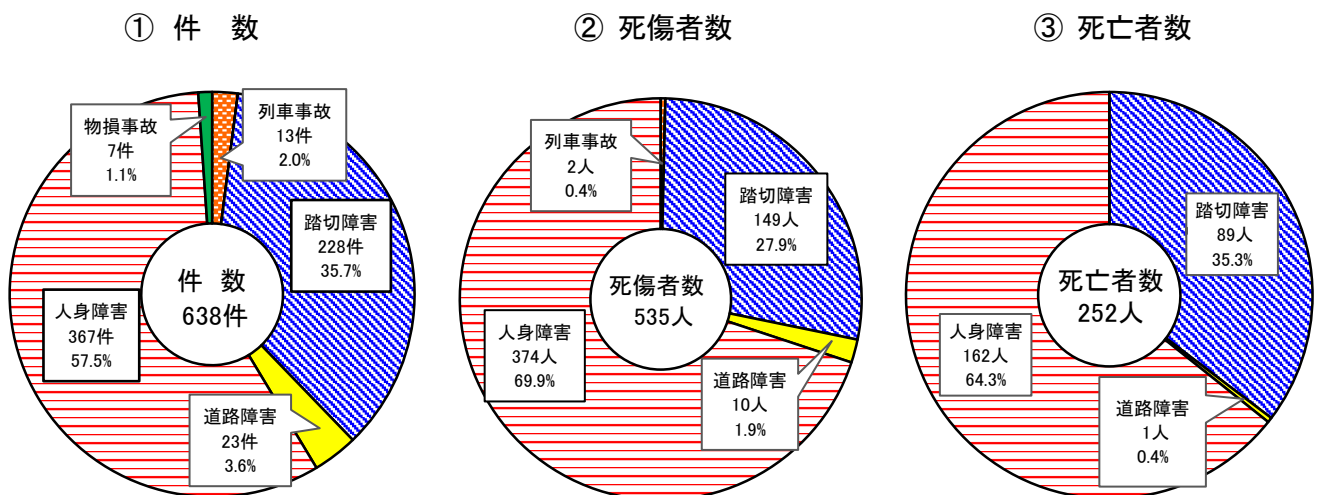


図2: 運転事故の種類別の件数及び死傷者数(平成30年度)



(2) 踏切事故

○平成30年度に発生した踏切事故の件数は、運転事故全体の35.7%に当たる228件(対前年度比22件減)でした。(表1参照)

○平成30年度に発生した踏切事故による死傷者数は149人(運転事故に占める割合27.9%、対前年度比20人減)であり、うち死亡者数は89人(同35.3%、同22人減)でした。

図3:踏切事故の件数及び死傷者数の推移

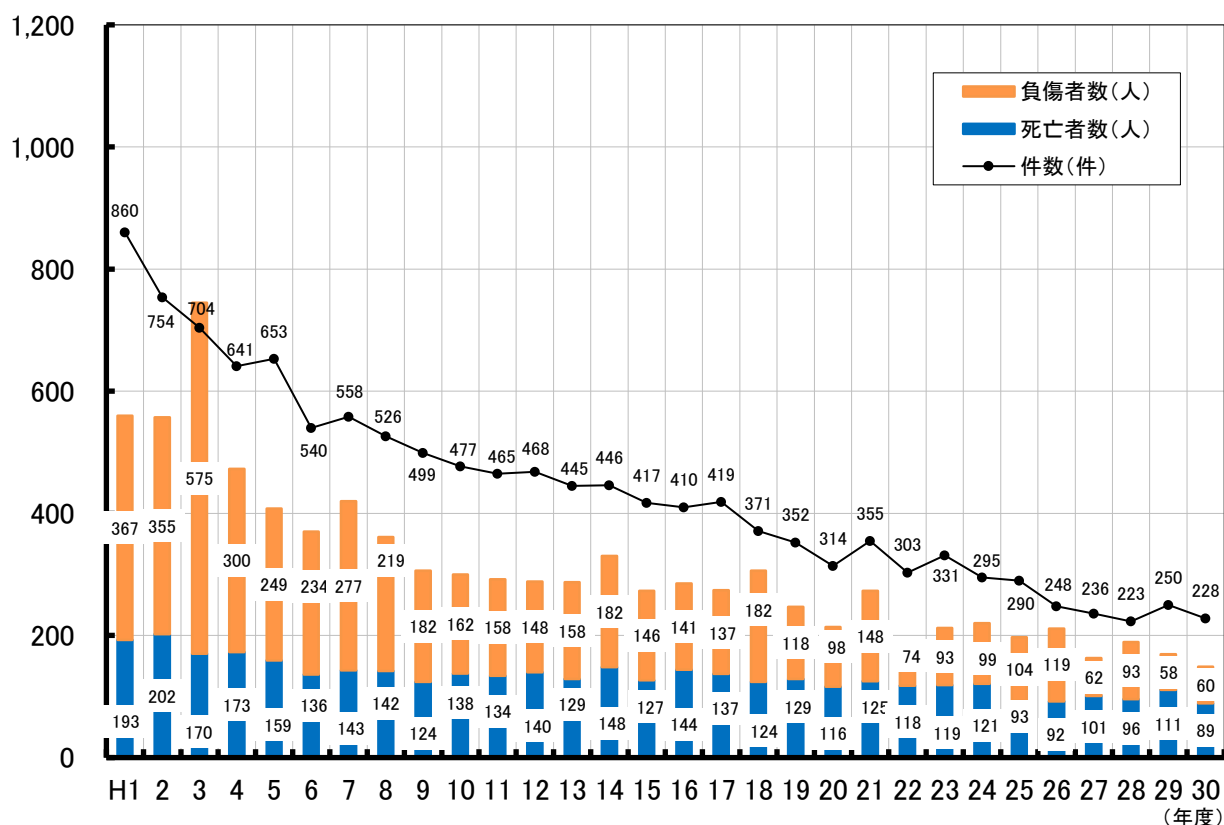
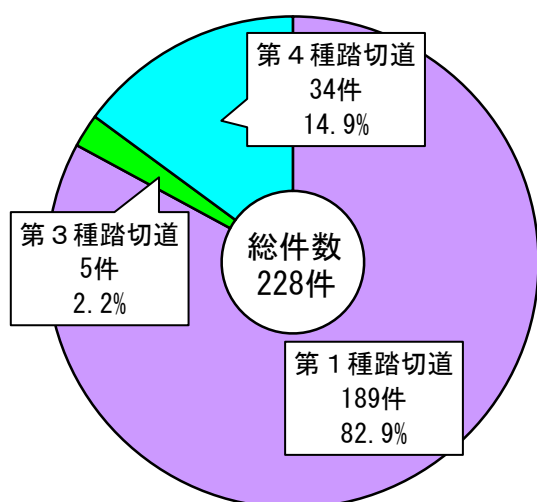
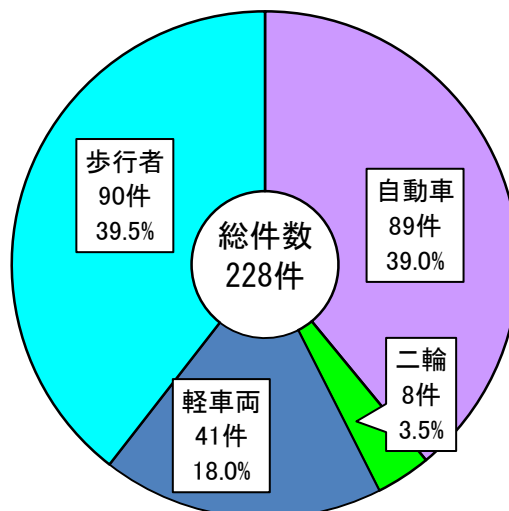


図4：踏切事故の発生状況(平成30年度)

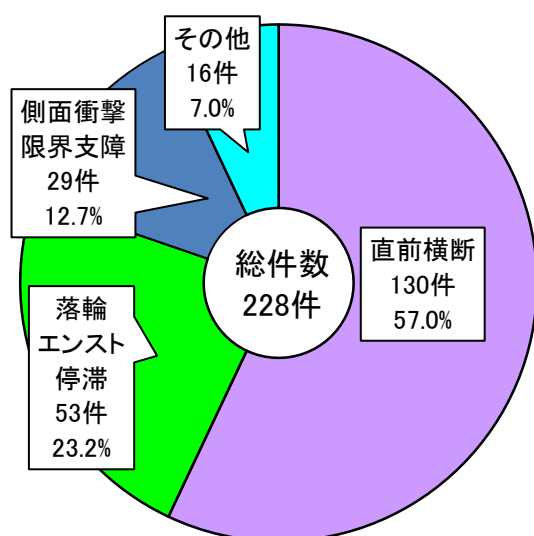
① 踏切種別別



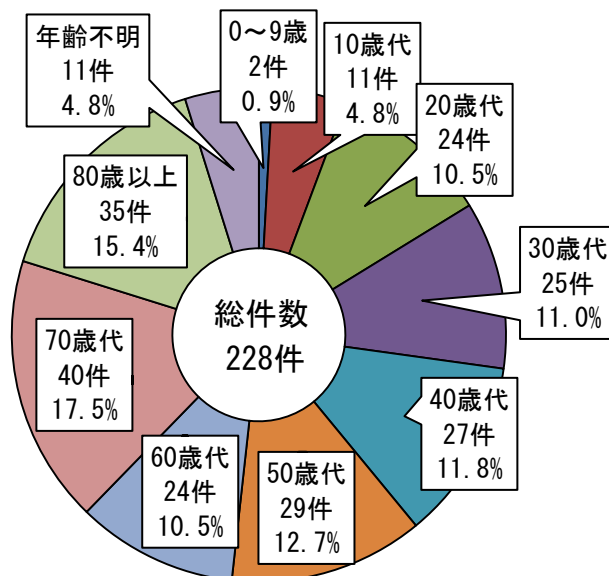
② 衝撃物別



③ 原因別



④ 関係者年齢別



- ※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。
- ※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、踏切道を通行しようとする自動車、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をいいます。

(3) 人身障害事故

○平成30年度に発生した人身障害事故の件数は、運転事故全体の57.5%に当たる367件(対前年度比1件減)でした。(表1参照)

○なお、平成30年度に発生した人身障害事故による死傷者数は374人(運転事故に占める割合69.9%、対前年度比3人増)、うち死亡者数は162人(同64.3%、同5人減)でした。(表1参照)

図5：人身障害事故の件数及び死傷者数の推移

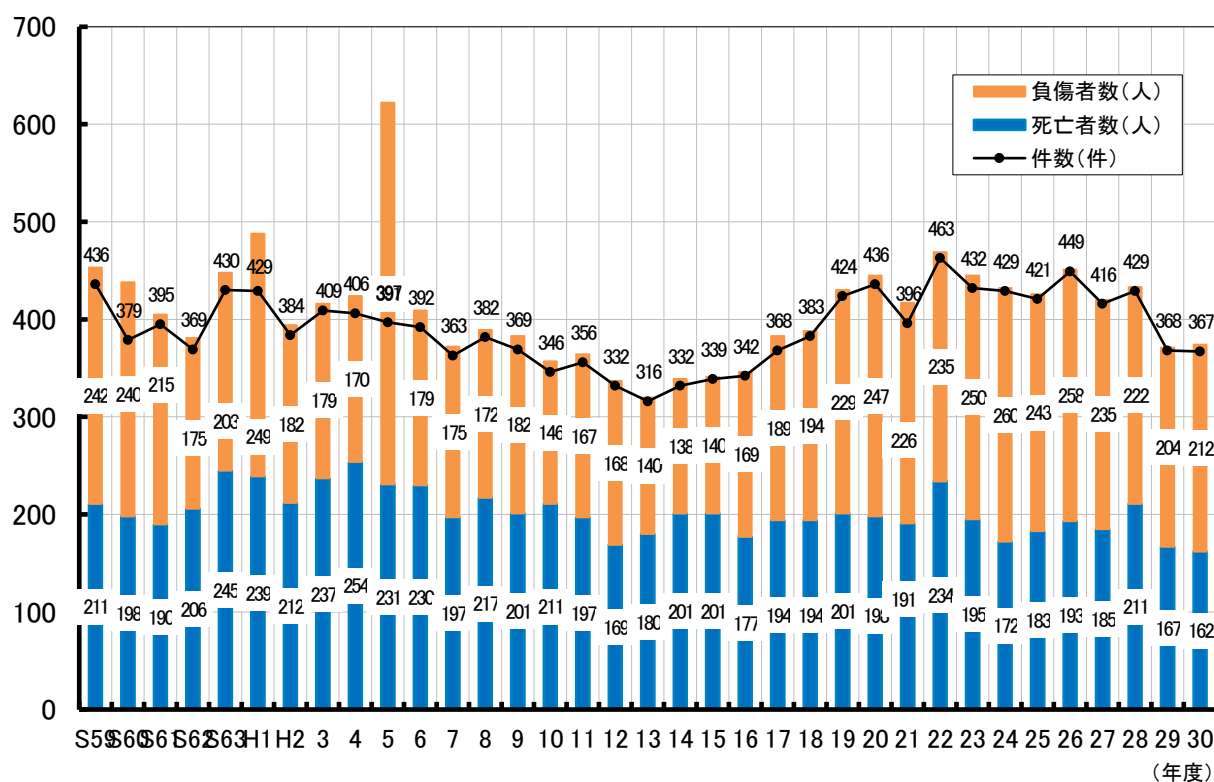


図6：人身障害事故の原因等別の件数及び死傷者数(平成30年度)

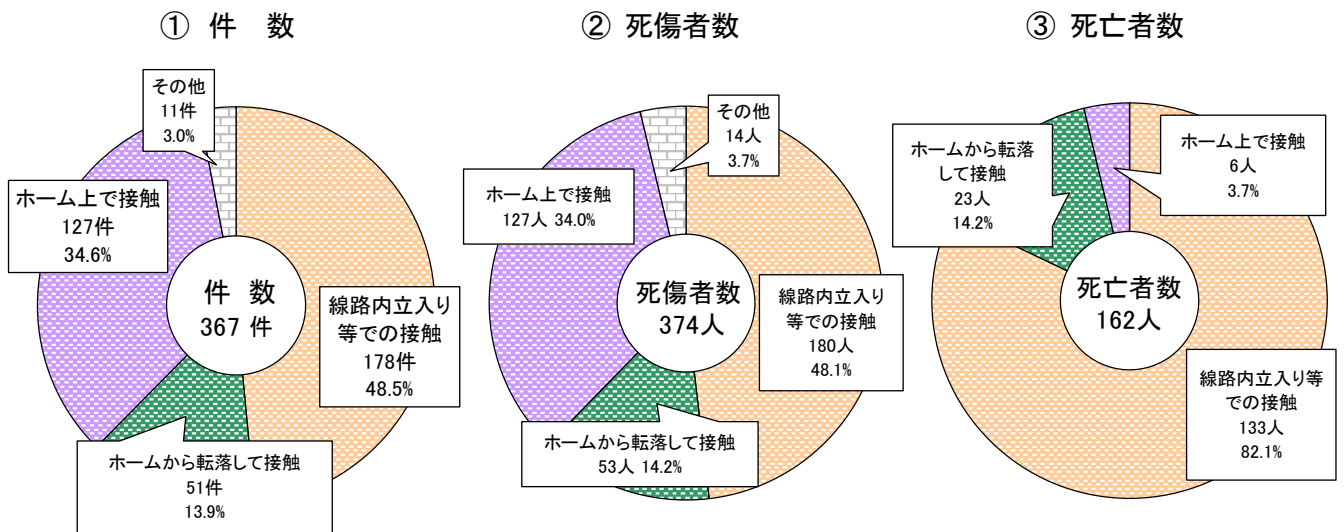
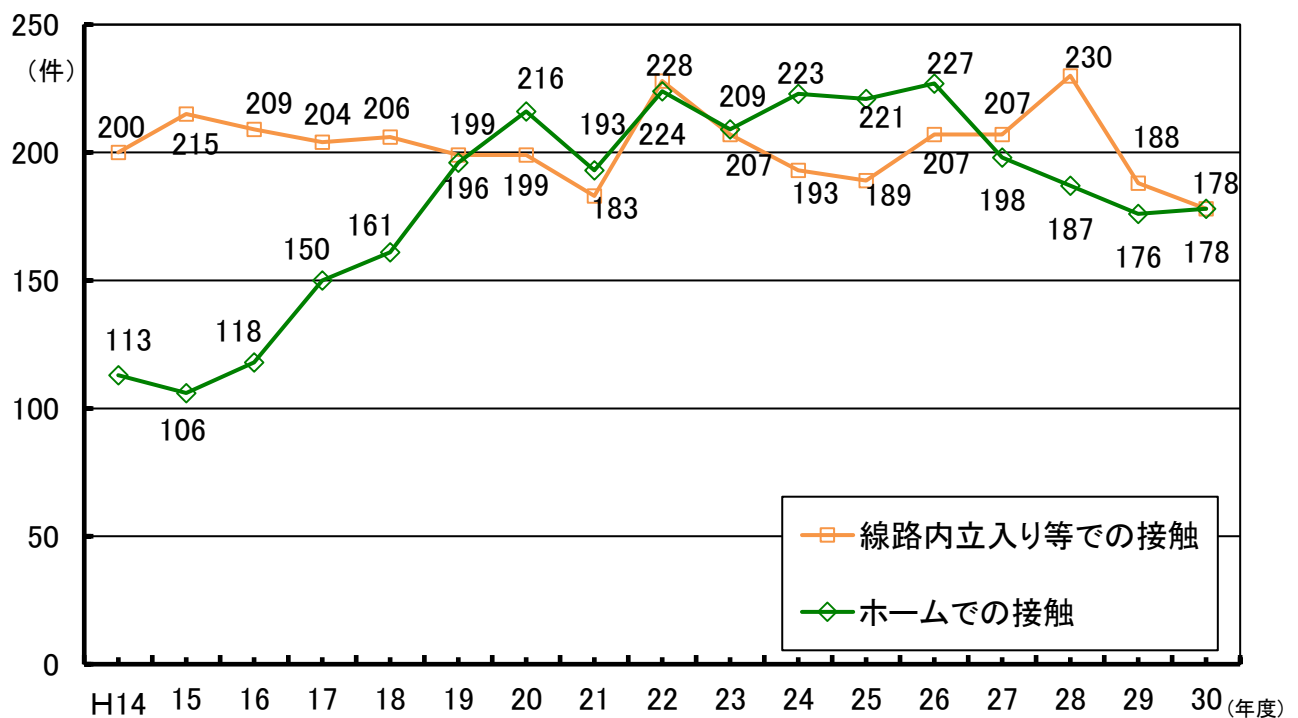


図7：ホームでの接触及び線路内立入り等での接触による人身障害事故件数の推移



2. 輸送障害

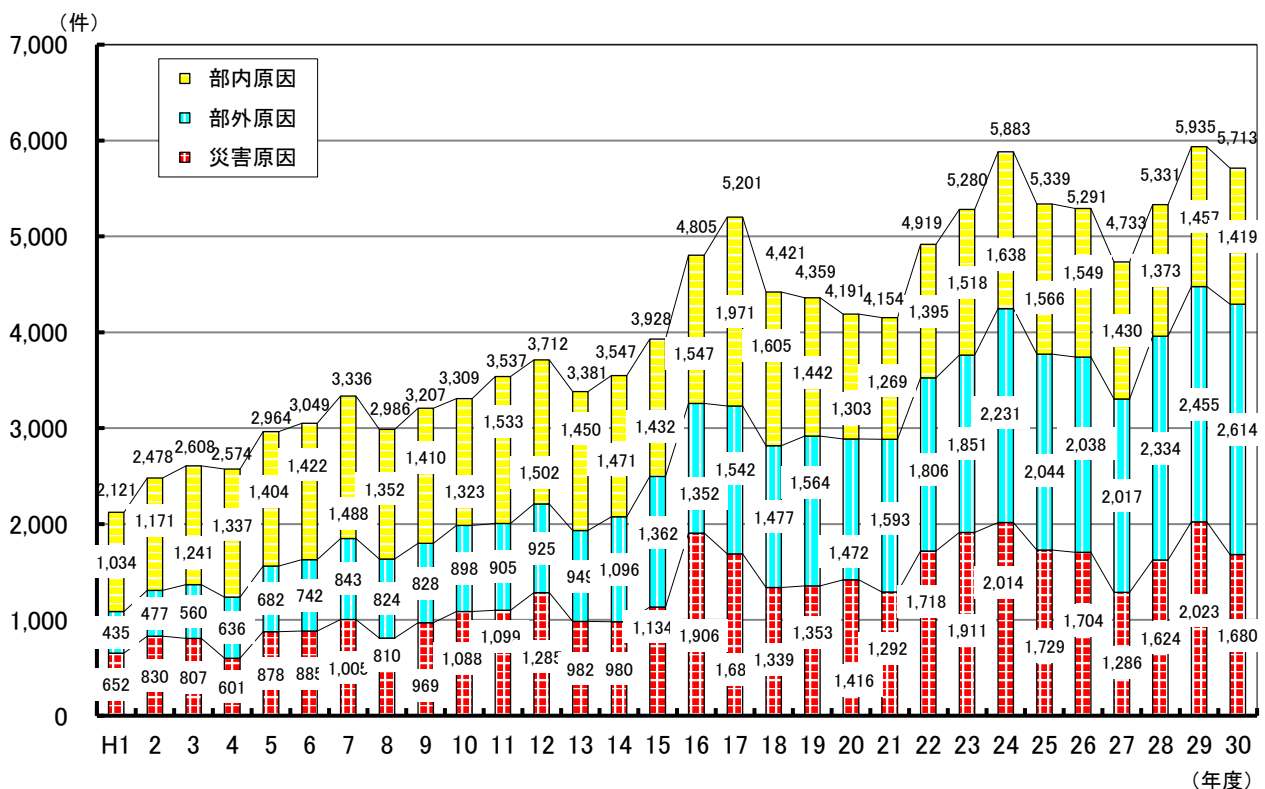
○輸送障害(列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等)の件数は、長期的に増加傾向ですが、平成30年度は5,713件(対前年度比222件減)でした。(図8参照)

○鉄道係員、車両又は鉄道施設等(部内原因)に起因する輸送障害は、1,419件(輸送障害に占める割合24.8%、対前年度比38件減)でした。

○線路内立入り等(部外原因)による輸送障害は、2,614件(輸送障害に占める割合45.8%、対前年度比159件増)でした。

○風水害、雪害、地震等の自然災害による輸送障害(災害原因)*は、1,680件(輸送障害に占める割合29.4%、対前年度比342件減)でした。

図8：輸送障害件数の推移



※ 自然災害による輸送障害(災害原因)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、平成30年7月豪雨で、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。