

表2: 運転事故の件数及び死傷者数(令和6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	17 件 (+ 8 件)	16 人 (+ 12 人)	0 人 (－ 1 人)
うち列車衝突事故	5 件 (+ 3 件)	16 人 (+ 15 人)	0 人 (± 0 人)
うち列車脱線事故	12 件 (+ 5 件)	0 人 (－ 3 人)	0 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>	217 件 (－ 40 件)	140 人 (－ 24 人)	87 人 (－ 16 人)
うち踏切障害に伴う <sup>※2</sup> 列車事故	0 件 (－ 1 件)	0 人 (－ 1 人)	0 人 (－ 1 人)
うち踏切障害事故	217 件 (－ 39 件)	140 人 (－ 23 人)	87 人 (－ 15 人)
道 路 障 害 事 故	34 件 (+ 5 件)	13 人 (－ 9 人)	0 人 (－ 2 人)
人 身 障 害 事 故	321 件 (－ 60 件)	327 人 (－ 60 人)	158 人 (－ 30 人)
うち線路内立入り等による列車との接触	182 件 (－ 31 件)	183 人 (－ 32 人)	128 人 (－ 35 人)
うちホームでの列車との接触	128 件 (－ 22 件)	128 人 (－ 22 人)	27 人 (+ 5 人)
物 損 事 故	7 件 (+ 2 件)		
合 計	596 件 (－ 84 件)	496 人 (－ 80 人)	245 人 (－ 48 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。

## (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85件（人身障害事故に占める割合26.5%、対前年度比10件減）であり、これによる死傷者数は86人（同26.3%、同32人減）、うち死亡者数は56人（同35.4%、同19人減）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97件（同30.2%、同21件減）であり、これによる死傷者数は97人（同29.7%、同22人減）、うち死亡者数は72人（同45.6%、同16人減）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32件（同10.0%、同1件増）、これによる死傷者数は32人（同9.8%、同1人増）、うち死亡者数は19人（同12.0%、同7人増）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96件（同29.9%、同23件減）、これによる死傷者数は96人（同29.4%、同23人減）、うち死亡者数は8人（同5.1%、同2人減）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11件（同3.4%、対前年度比7件減）、これによる死傷者数16人（同4.9%、同6人減）、うち死亡者数は3人（同1.9%、同増減無し）でした。

・令和6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1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、「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1件であり、これによる死傷者数は3人、うち死亡者数は2人でした。

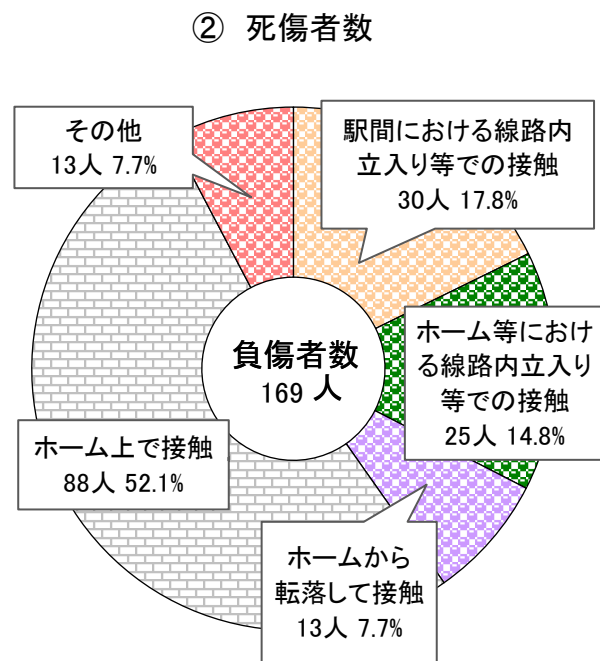
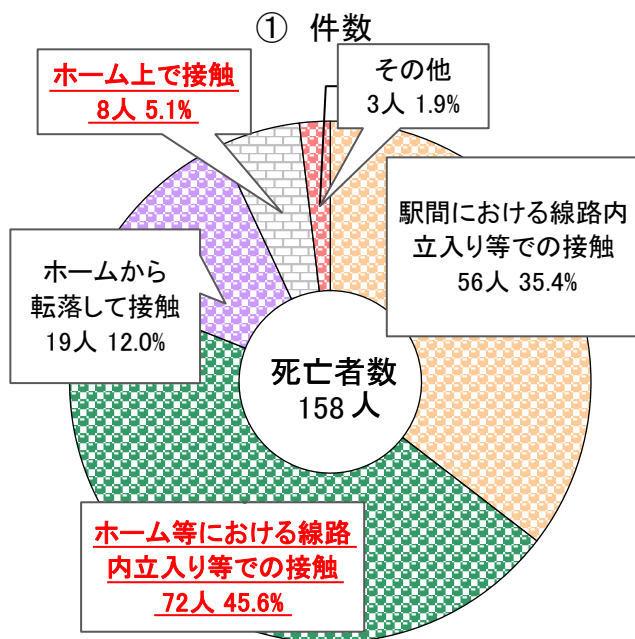
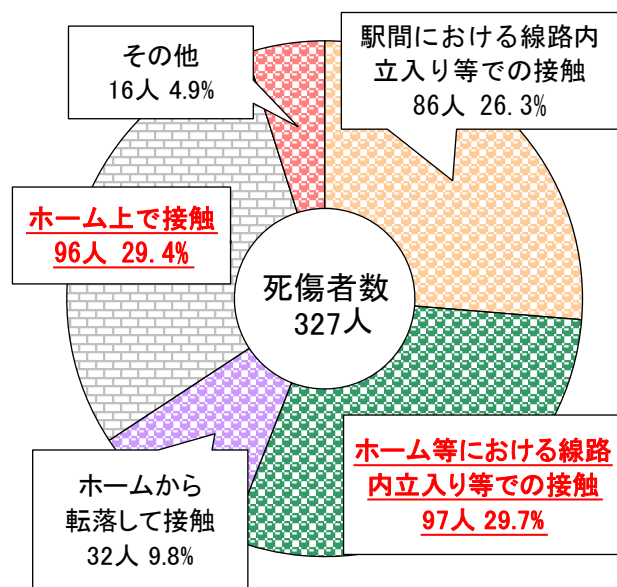
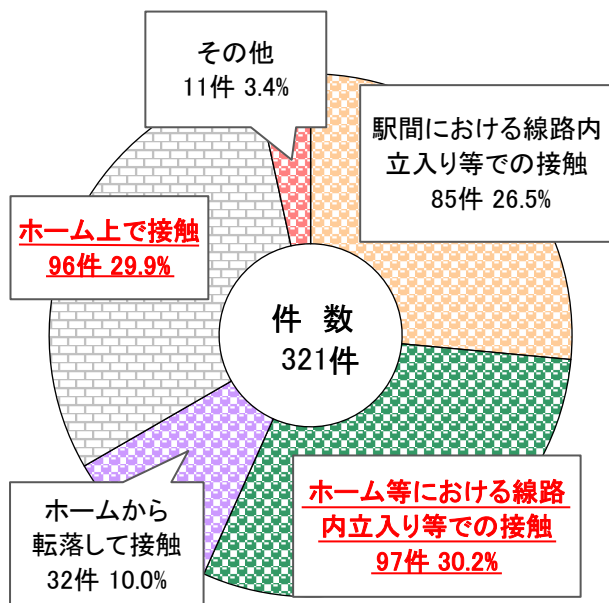


図14：人身障害事故の原因別の件数及び死傷者数(令和6年度)

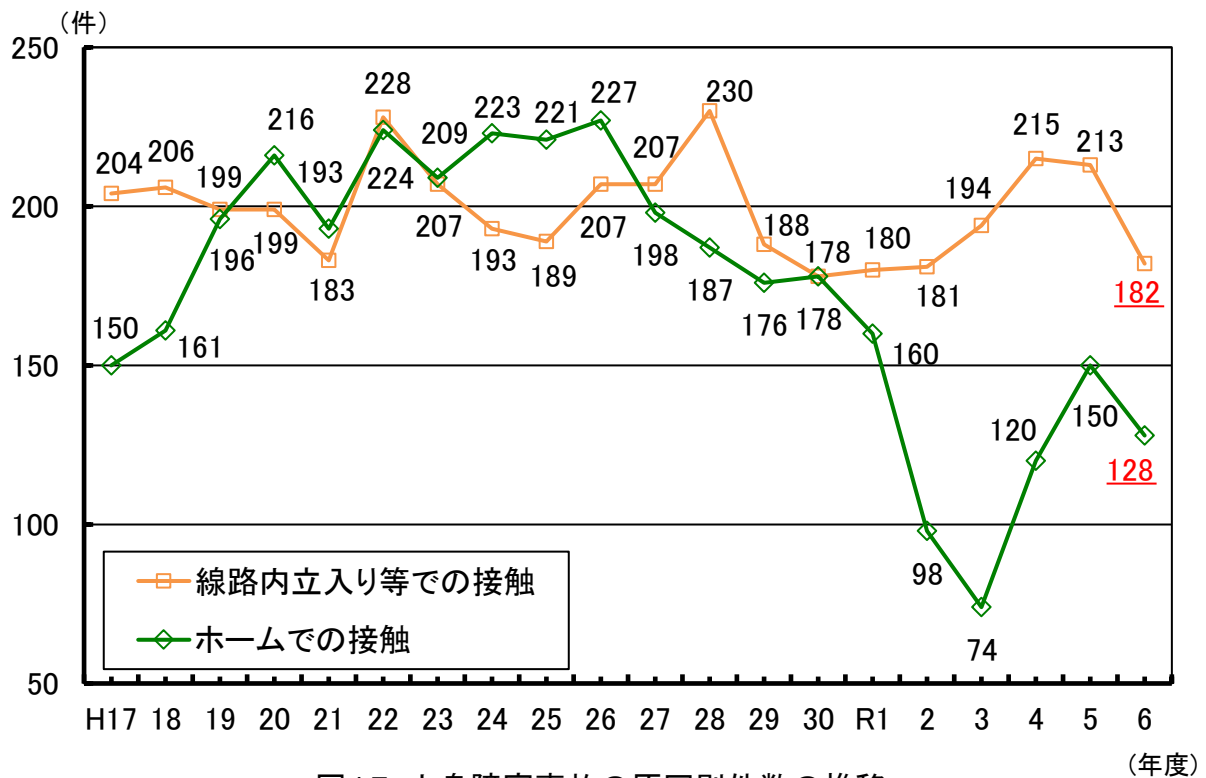


図15: 人身障害事故の原因別件数の推移

※ 「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。

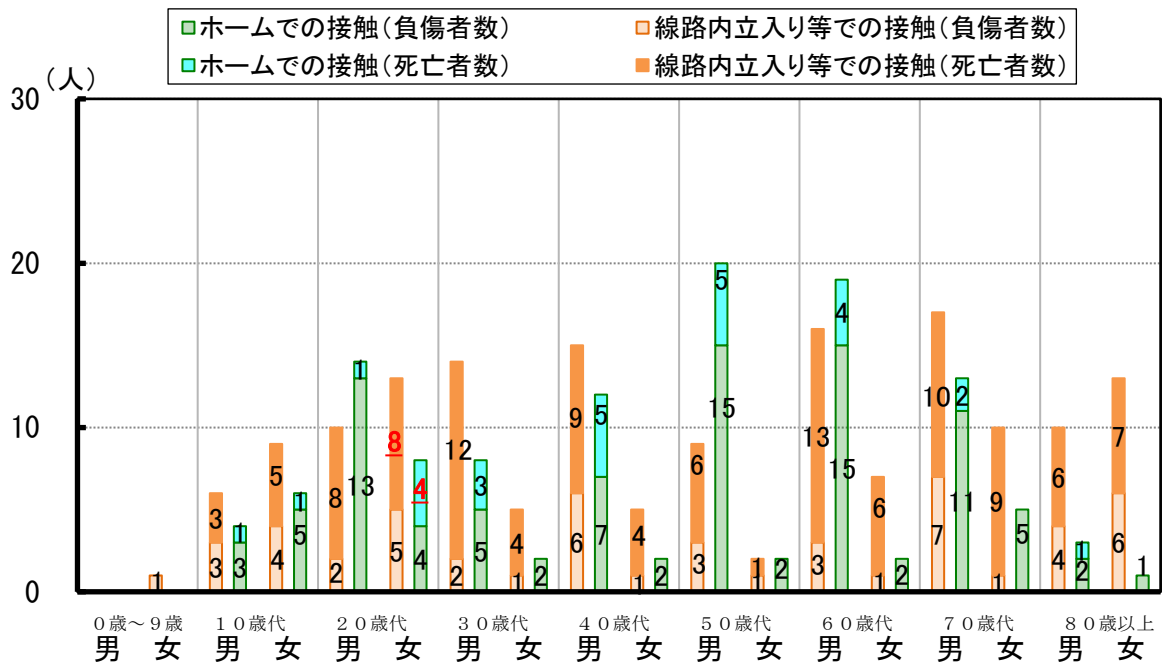


図16: 人身障害事故による死傷者数の年齢別人数(令和6年度)

※ 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30人、うち死亡者数は2人、線路内立入り等での接触による死傷者数は60人、うち死亡者数は40人。

### (3) 駅ホームからの転落に関する状況

- ・令和6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2,422件でした。
- ・令和6年度におけるホームからの転落件数<sup>1</sup>は2,390件で、このうち視覚障害のある人の件数は61件でした。
- ・また、ホームから転落後の接触事故の件数は32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96件で、このうち視覚障害のある人の件数は1件でした。

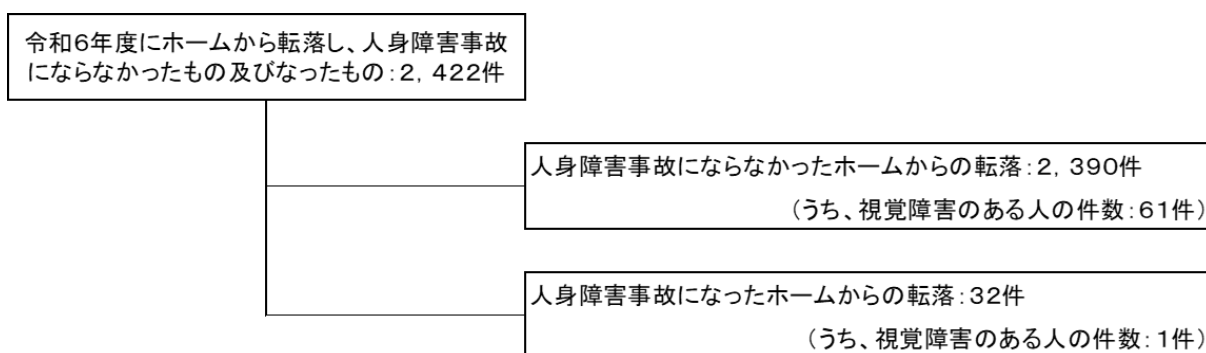


図17: 駅ホームからの転落に関する件数と内訳(令和6年度)

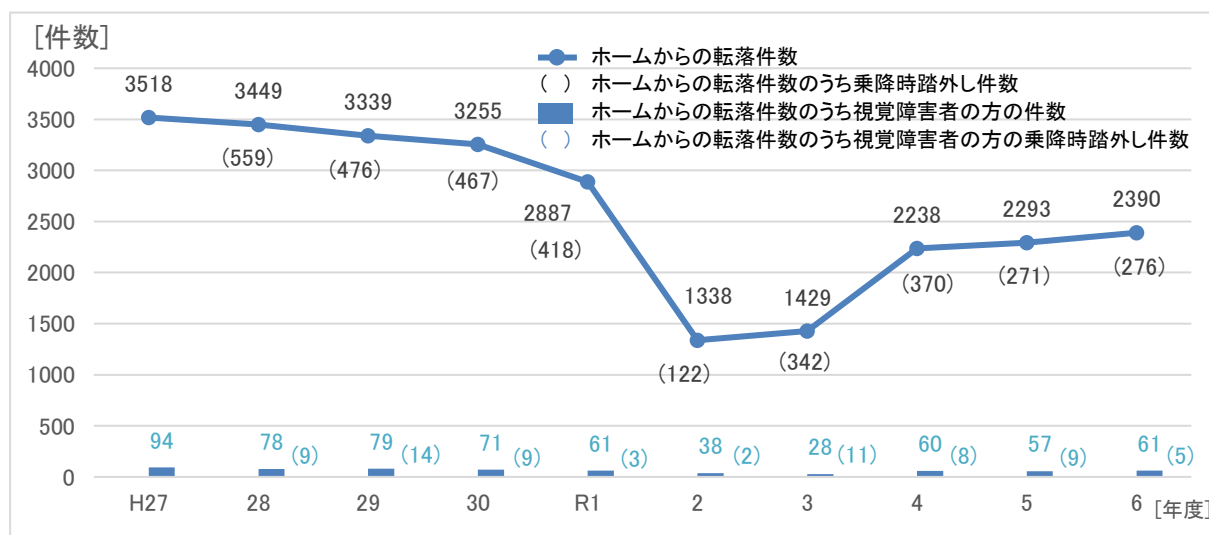


図18: ホームからの転落件数の推移(人身障害事故以外)

<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)。

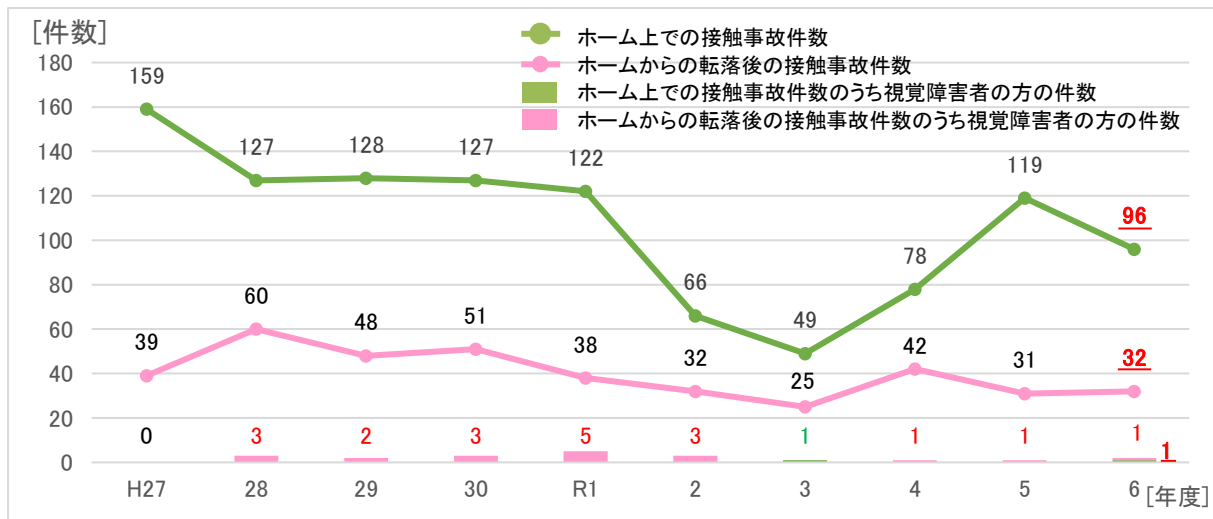


図19:ホーム転落後の接触事故件数(人身障害事故になったもの)  
及びホーム上での接触事故件数の推移

※ 自殺等故意に列車等に接触したものは含まない。

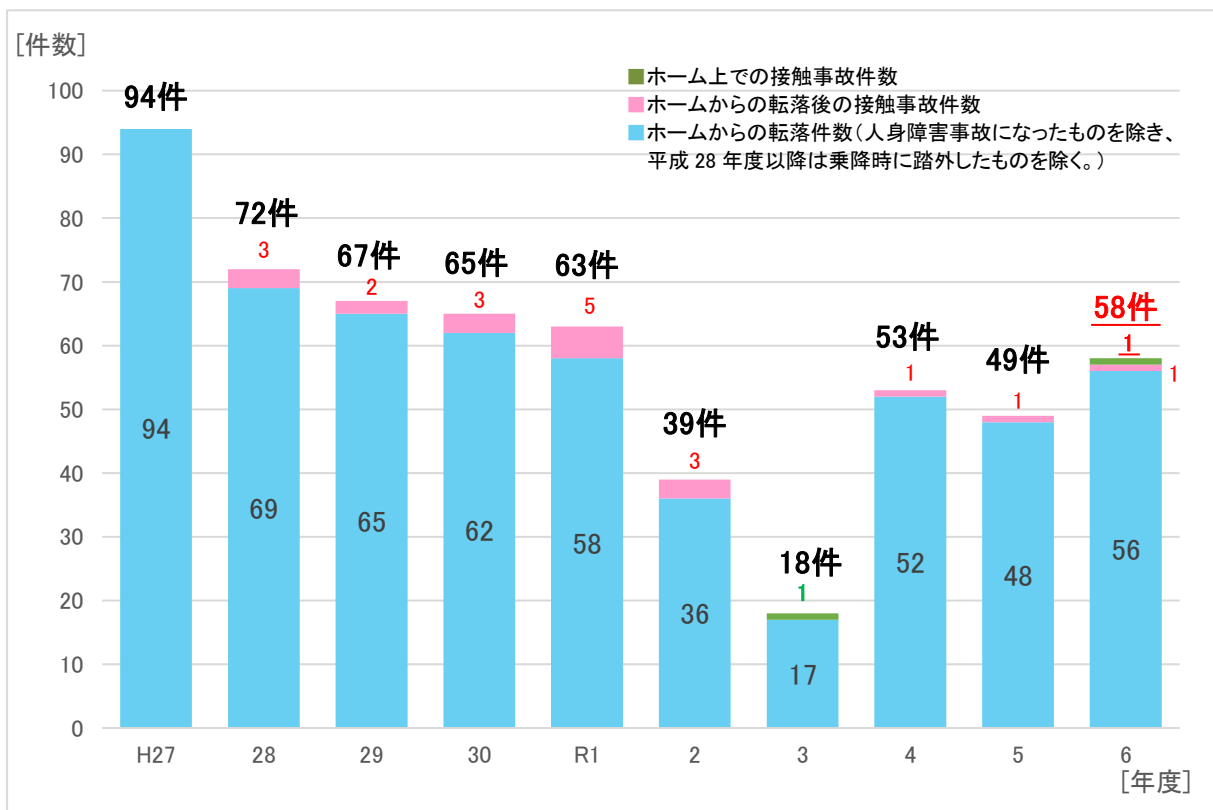


図20:視覚障害者の転落及び接触事故件数の推移

※ 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外したものを除く。

			<p>対応できるようにした。</p> <p>②瀬戸大橋上での長時間停電により、トイレが使用できなくなったことから、瀬戸大橋を走行する電車において真空式洋式トイレを設置している車両に簡易トイレを積込むこととし、2025年度第1四半期までに搭載完了を予定。</p> <p>③引き続き、異常時等における旅客への情報提供については、列車無線等により指令からの情報提供を受け、列車の状況や救済方法等の目途などについて、放送設備や車内巡回により声掛けによる情報提供を可能な範囲で繰り返し実施し、旅客の不安解消等に努める。</p>
熊本市交通局	R7.1.22	<p>貴局に対しては、令和6年9月20日付け九運鉄監第19号にて保安監査の実施結果に基づく改善指示を行ったところである。</p> <p>貴局から令和6年10月21日付け熊交運発第000257号「保安監査結果に対する改善策について(中間報告)」により改善報告(中間報告)が提出され、現在も最終報告に向けて改善に取り組んでいるところであるが、その後もインシデント事象を発生させるとともに、「年末年始の輸送等に関する安全総点検」の期間中である令和6年12月31日には、熊本城・市役所前停留場～花畑町停留場間において軌間拡大によるものと考えられる車両脱線事故を発生させた。</p> <p>更に、同事故後に、軌道の整備を行ったにもかかわらず、事故現場付近で新たに軌間が拡大している箇所が確認され、整備のための運休が発生する等、利用者に影響を与える事象が発生していることは、誠に遺憾である。</p> <p>については、貴局の全線の軌道について、安全性を再確認し、現在の軌道の維持管理の方法について再度検証を行うとともに、背後要因を含めた原因究明と再発防止対策を策定することにより輸送の安全に係る業務を適切に実施されたい。</p> <p>また、講じた措置等については、速やかに報告されたい。</p>	<p>【緊急対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事故現場付近において軌間の拡大がみられる箇所の軌間整正を行い、タイバーや張出防止材を用いることにより、軌間の拡大を抑える対策を実施。</li> <li>・軌道整正の際に、大釘の打ち直し及び増し打ちを実施。</li> <li>・今回の軌道整正に用いた手法の検証が終了するまでの間、軌間整正の際は従来通り、整正箇所の前後区間に影響が及ばないように整正前にレールの切断を行い、ひずみの調整を行う。</li> <li>・運行再開後も2日毎の検測を3回実施。問題がなければ周期を1か月毎、3か月毎と頻度を変えて実施。検測距離については通常の20mピッチを2mピッチで実施する。</li> <li>・これまで手測りで実施していた軌道検測を、軌道検測器を導入し(2月末に導入済)より細かい間隔で実施する。</li> <li>・軌間拡大に伴う運行停止基準について、鉄道総合技術研究所の知見を参考に暫定的に33mm超過と定め、令和7年1月22日に軌道管理に関する内規の改正を実施し関係者に周知を行った。</li> </ul>
熊本市交通局	R7.3.25	<p>軌道の安全輸送の確保については、機会あるごとに注意喚起してきたところであり、貴局においては、令和6年9月20日付け九運鉄監第19号「保安監査の結果について」により、輸送の安全に係る業務を適切に実施するよう指示を行い、現在も最終報告に向けて改善に取り組んでいる最中であるにもかかわらず、本日8時31分頃、熊本城・市役所前停留場付近において、乗客6名、運転士1名が負傷する車両衝突事故を発生させたことは、誠に遺憾である。公共共通機関としての社会的信頼を失墜させる事故であり、軌道経営者として事の重大性を十分に認識するとともに、早急に事故の詳細にわたる原因究明を行ったうえで必要な再発防止対策を講じ、安全輸送の確保に万全を期すよう厳重に警告する。なお、事故原因及び具体的な再発防止対策については、速やかに文書により報告されたい。</p>	<p>【緊急対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月25日中に同種構造の車両について緊急点検(オイル漏れの有無)を実施し、運行する車両について問題が無いことを確認した。(オイル漏れが確認された車両1両については使用停止)</li> <li>・3月25日中に全車両の制動試験を実施し異常がないことを確認した。</li> <li>・3月25日中に熊本城・市役所前停留場から郵政局カーブ間以外の軌道に、固着した油のようなものが付着していないことを確認した。</li> <li>・3月26日中に熊本城・市役所前停留場から郵政局カーブ間のレール踏面の削正を実施した。</li> <li>・3月26日中に熊本城・市役所前停留場から郵政局カーブ間にレール踏面の削正後、試運転を実施し停止制動距離に異常がないことを確認した。</li> <li>・3月27日から当面の間、通町筋停留場から熊本城・市役所前停留所間について、上下線の時速15km以下の制限とした。</li> <li>・3月27日から当面の間、1日1回、熊本城・市役所前停留場から郵政局カーブ間の徒歩による巡回を行い付着物の確認を行うほか、全線においても徐行した点検車による軌道敷内の点検を実施し、レール付着物を発見次第、レール踏面の削正を行う。</li> <li>・全運転士に対し、始業前の点呼時に先行車両との距離が100m地点まで接近した際は必ず速度を15km/h以下</li> </ul>