

鉄軌道輸送の安全に関わる情報（令和7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にありますが、令和7年度は530件（対前年度比66件減）、死傷者数は495人（同1人減）、うち死亡者数は227人（同18人減）でした。（表1参照）

○令和7年5月21日に長野電鉄長野線において、乗客1名が死亡する鉄道人身障害事故が発生しました。

表1：運転事故の件数及び死傷者数（令和7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}	15件（－2件）	13人（－3人）	0人（±0人）
うち列車衝突事故 ^{※3}	4件（－1件）	4人（－12人）	0人（±0人）
うち列車脱線事故 ^{※4}	11件（－1件）	9人（＋9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}	184件（－33件）	149人（＋9人）	65人（－22人）
うち踏切障害に伴う ^{※7} 列車事故	1件（＋1件）	1人（＋1人）	0人（±0人）
うち踏切障害事故 ^{※8}	183件（－34件）	148人（＋8人）	65人（－22人）
道路障害事故 ^{※9}	28件（－6件）	23人（＋10人）	1人（＋1人）
人身障害事故 ^{※10}	298件（－23件）	311人（－16人）	161人（＋3人）
うち線路内立入り等による列車との接触	168件（－14件）	170人（－13人）	136人（＋8人）
うちホームでの列車との接触	118件（－10件）	118人（－10人）	22人（－5人）
物損事故 ^{※11}	6件（－1件）		
合　　計	530件（－66件）	495人（－1人）	227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、人身障害事故及び物損事故をいう。

※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う。

※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う（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う）。

※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う。

※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う。

※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う。

- ※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る。合計の件数等は、この重複を除いたものである。
- ※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。)をいう。
- ※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。)をいう。
- ※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。)をいう。
- ※11 「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。)をいう。
- ※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うが、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。

表2:事業者区分別の運転事故件数(令和7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)		4		88		177	4	273
JR(新幹線)						2		2
民鉄等	1	2		91	3	116	2	215
大手民鉄※1	1			56		103	1	161
公 営※2						2		2
新交通・モノレール						1		1
中小民鉄※3		2		35	3	10	1	51
路面電車※4	3	5		4	25	3		40
合計	4	11	0	183	28	298	6	530
地域鉄道(再掲)※5	1	5		34	27	10	1	78
地域鉄道(鉄道)		2		30	3	8	1	44
地域鉄道(路面電車)	1	3		4	24	2		34

- ※1 大手民鉄:西武鉄道(山口線)を含む。
- ※2 公営:東京都交通局(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(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(50事業者)及び第三セクター(48事業者)を合わせて地域鉄道事業者(98事業者)と呼んでいる(令和8年4月1日現在)。

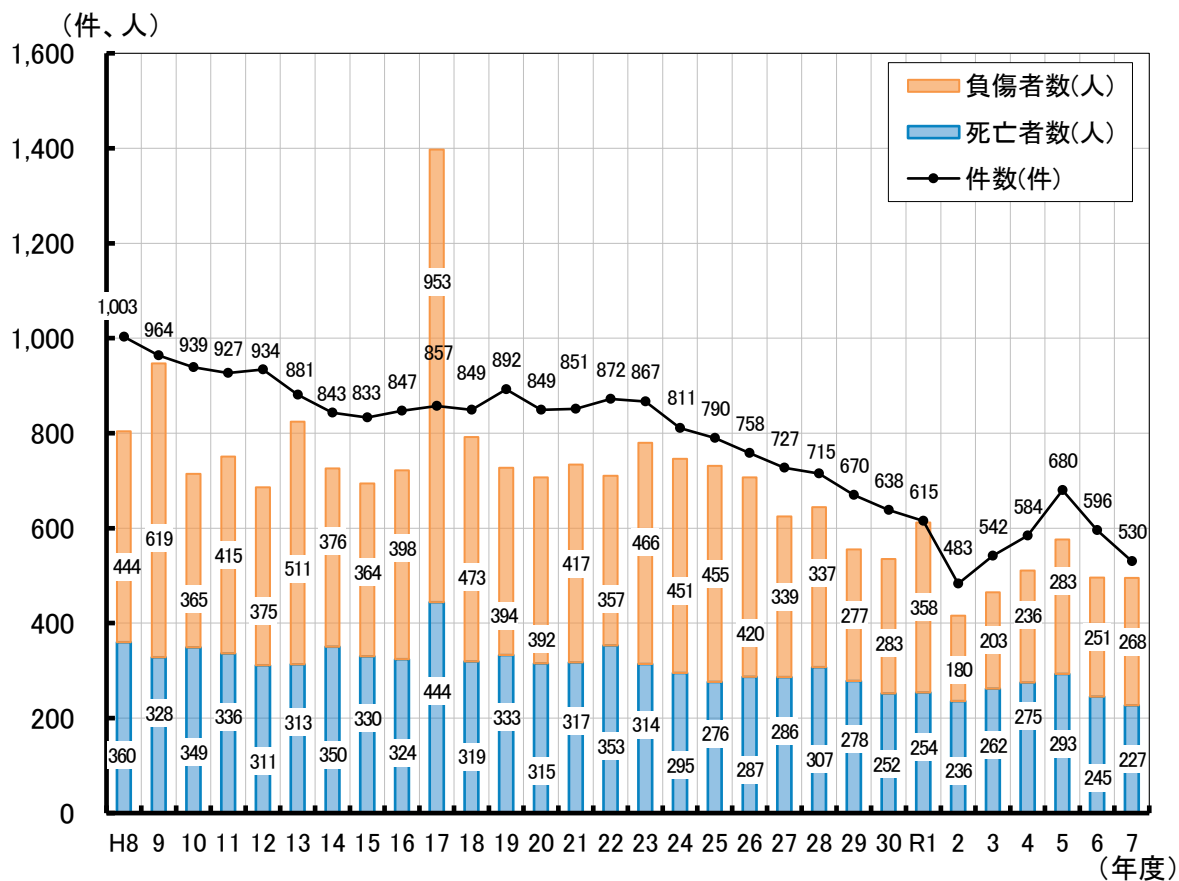


図1：運転事故の件数及び死傷者数の推移

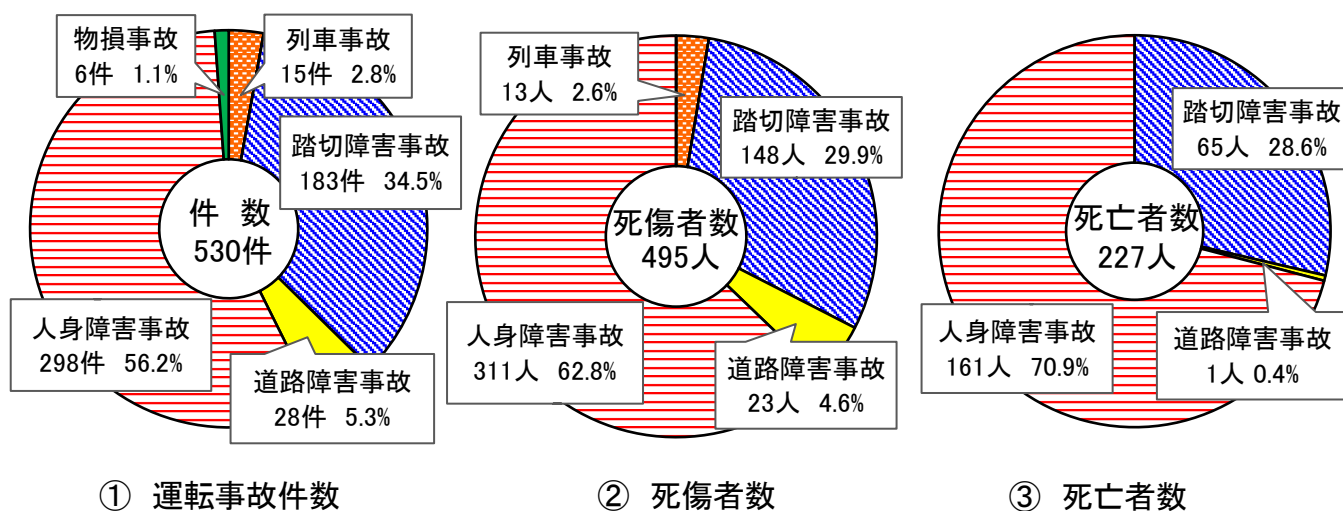


図2：運転事故の種類別の件数及び死傷者数(令和7年度)

(2) 踏切事故

○踏切事故の件数は長期的に減少傾向にあります。令和7年度は運転事故全体の34.7%に当たる184件(対前年度比33件減)でした。(表1参照)

○令和7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30.1%、対前年度比9人増)であり、うち死亡者数は65人(同28.6%、同22人減)でした。(表1参照)

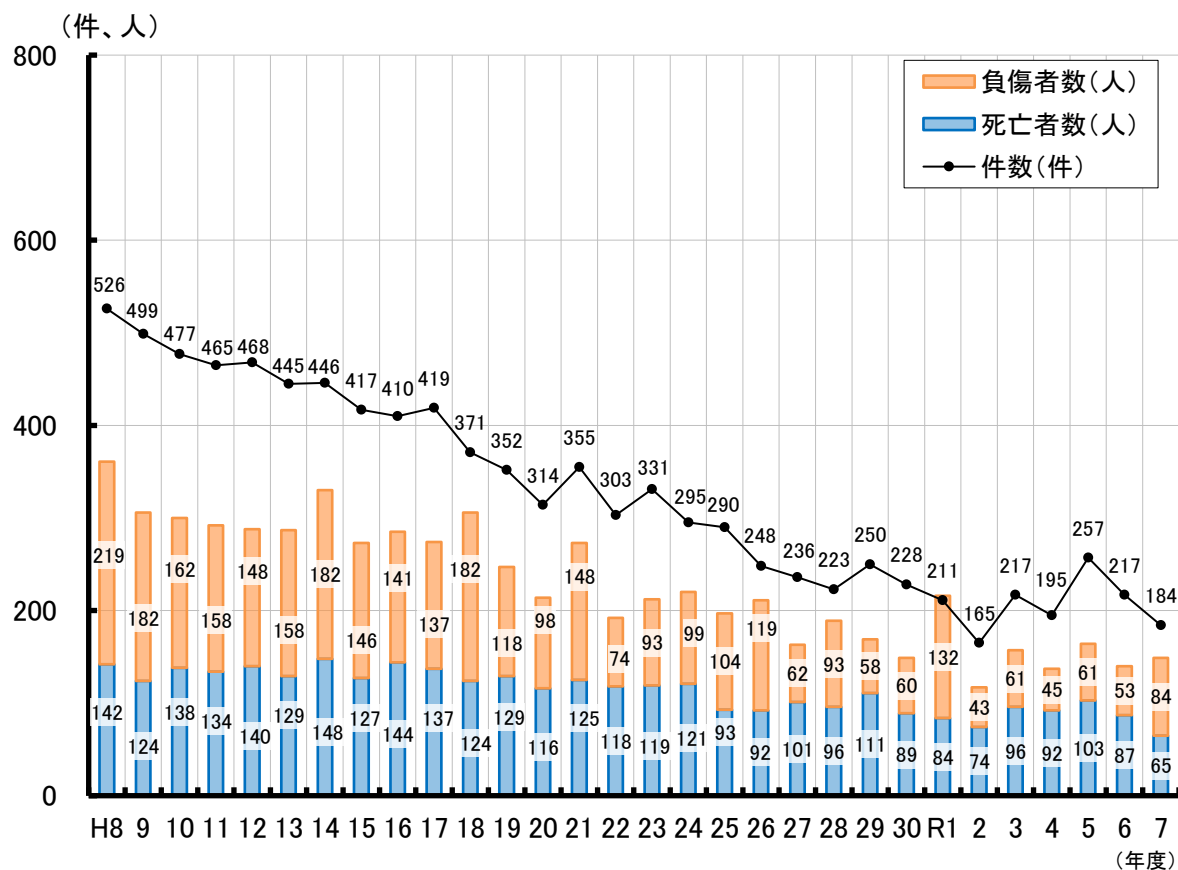
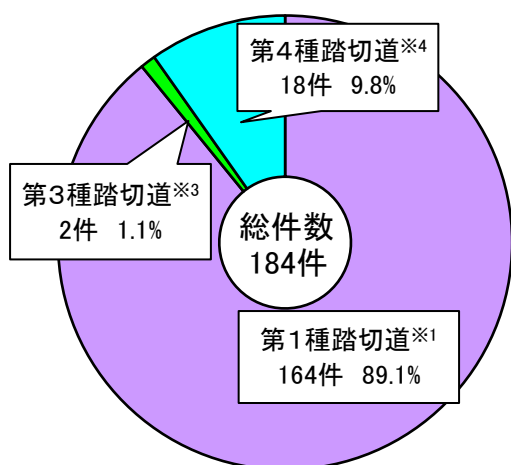
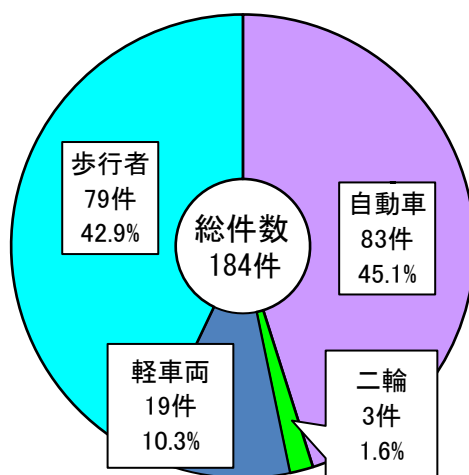


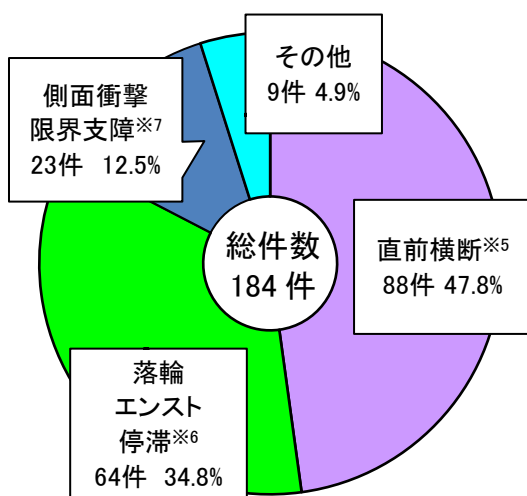
図3:踏切事故の件数及び死傷者数の推移



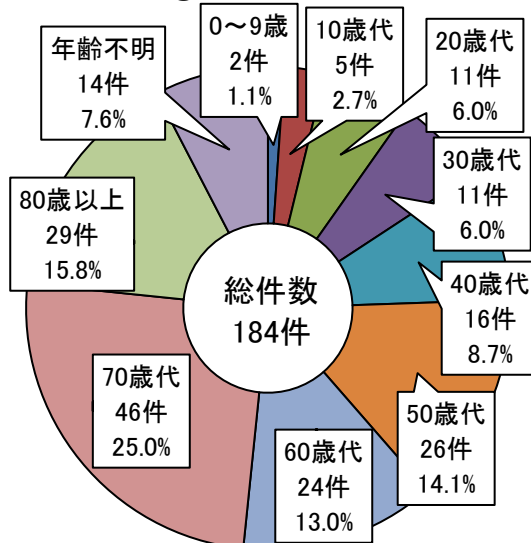
① 踏切道種別



② 衝撃物別



③ 原因別



④ 関係者年齢別

図4：踏切事故の発生状況(令和7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、「踏切道を通過す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う。
- ※2 「第2種踏切道」とは、踏切保安係を配置して、踏切道を通過す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う。なお、現在、我が国には該当の踏切道はない。
- ※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う。
- ※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う。
- ※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をいう。
- ※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う。
- ※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う。

(3) 人身障害事故

○令和7年度に発生した人身障害事故は運転事故全体の56.4%に当たる298件(対前年度比23件減)でした。(表1参照)

○令和7年度に発生した人身障害事故による死傷者数は311人(運転事故に占める割合62.8%、対前年度比16人減)、うち死亡者数は161人(同70.9%、同3人増)でした。(表1参照)

○令和7年度に発生した人身障害事故のうち、「ホームから転落して接触」及び「ホーム上で接触」した件数は118件(運転事故に占める割合22.3%、対前年度比同10件減)でした。(図7参照)

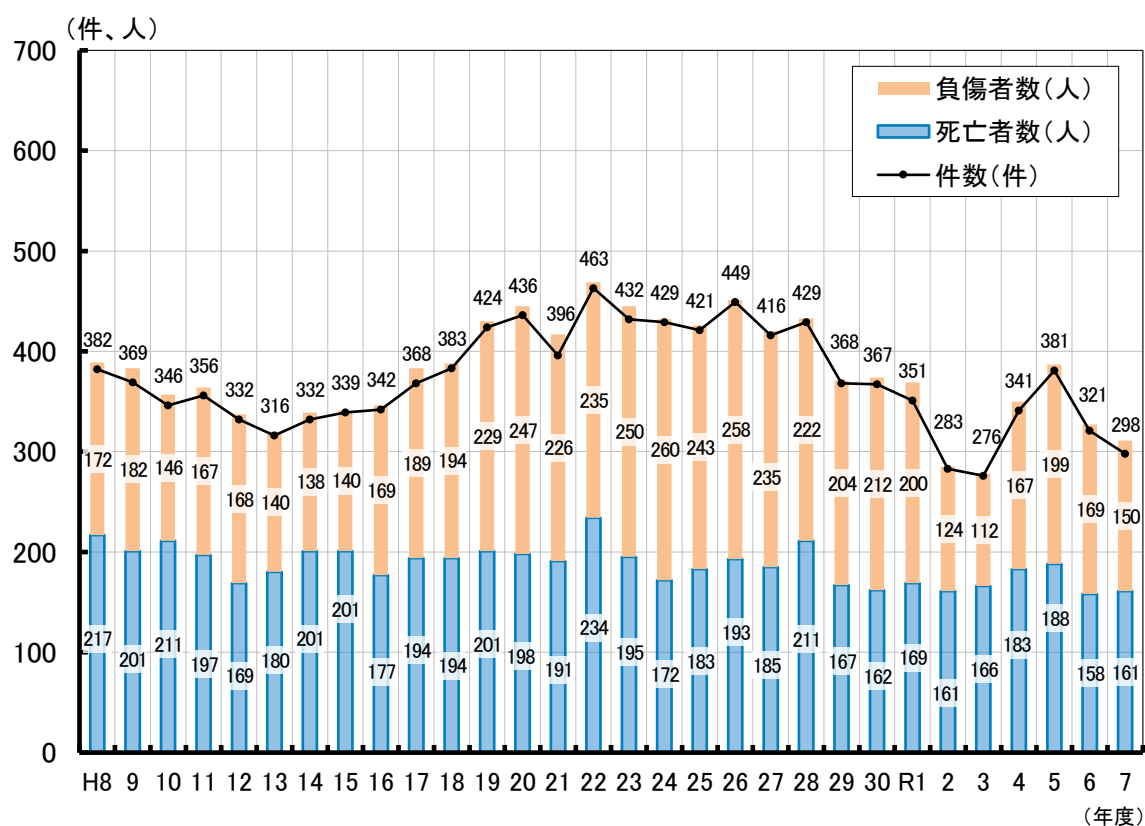


図5: 人身障害事故の件数及び死傷者数の推移

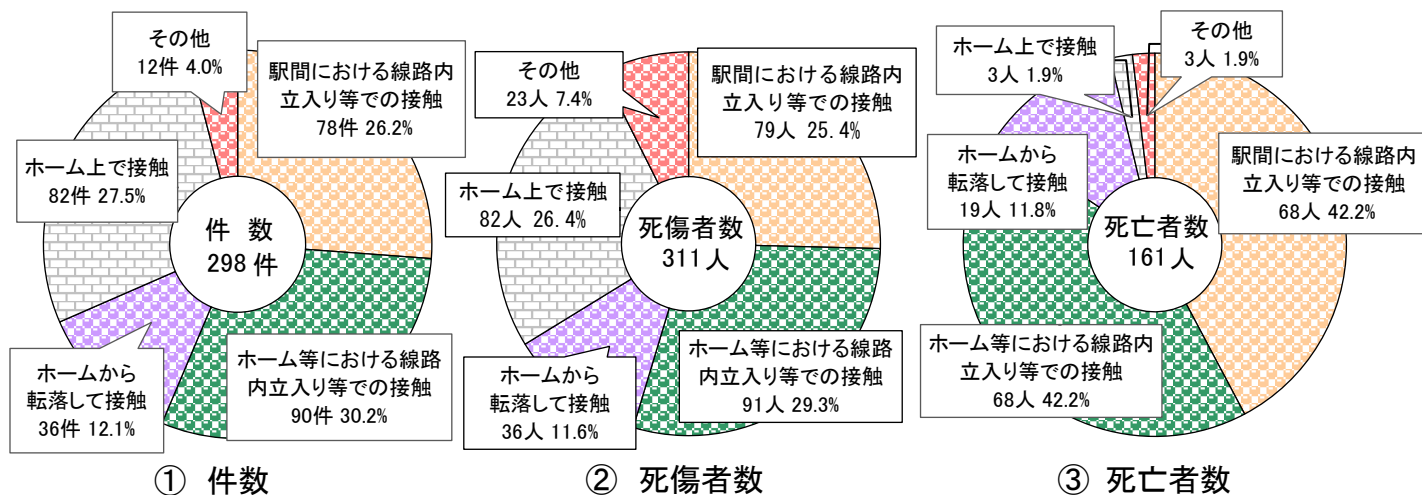


図6: 人身障害事故の原因等別の件数及び死傷者数(令和7年度)

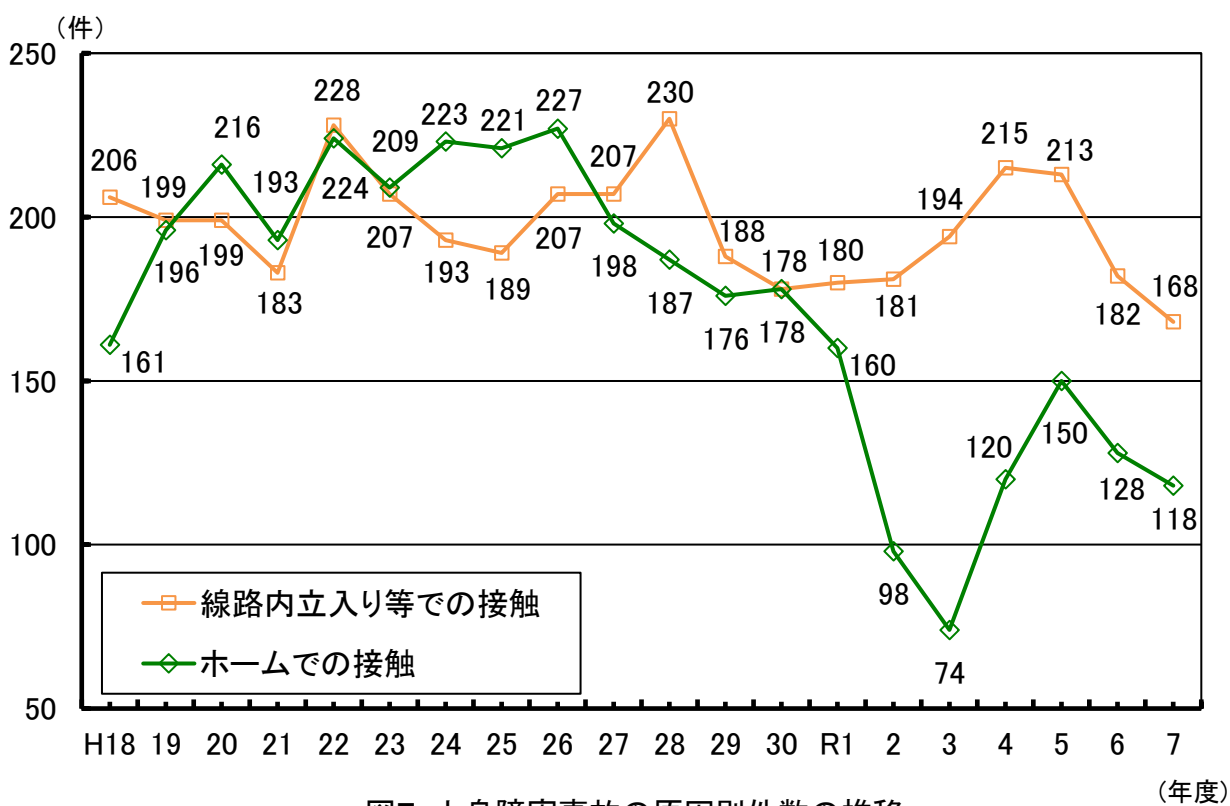


図7: 人身障害事故の原因別件数の推移

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、長期的に増加傾向にあり、令和7年度は7,445件(対前年度比40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、1,610件(輸送障害に占める割合21.6%、対前年度比45件増)でした。

○線路内立入り等の部外原因による輸送障害は、3,575件(輸送障害に占める割合48.0%、対前年度比139件減)でした。

○風水害、雪害、地震等の災害原因による輸送障害※は、2,260件(輸送障害に占める割合30.4%、対前年度比134件増)でした。

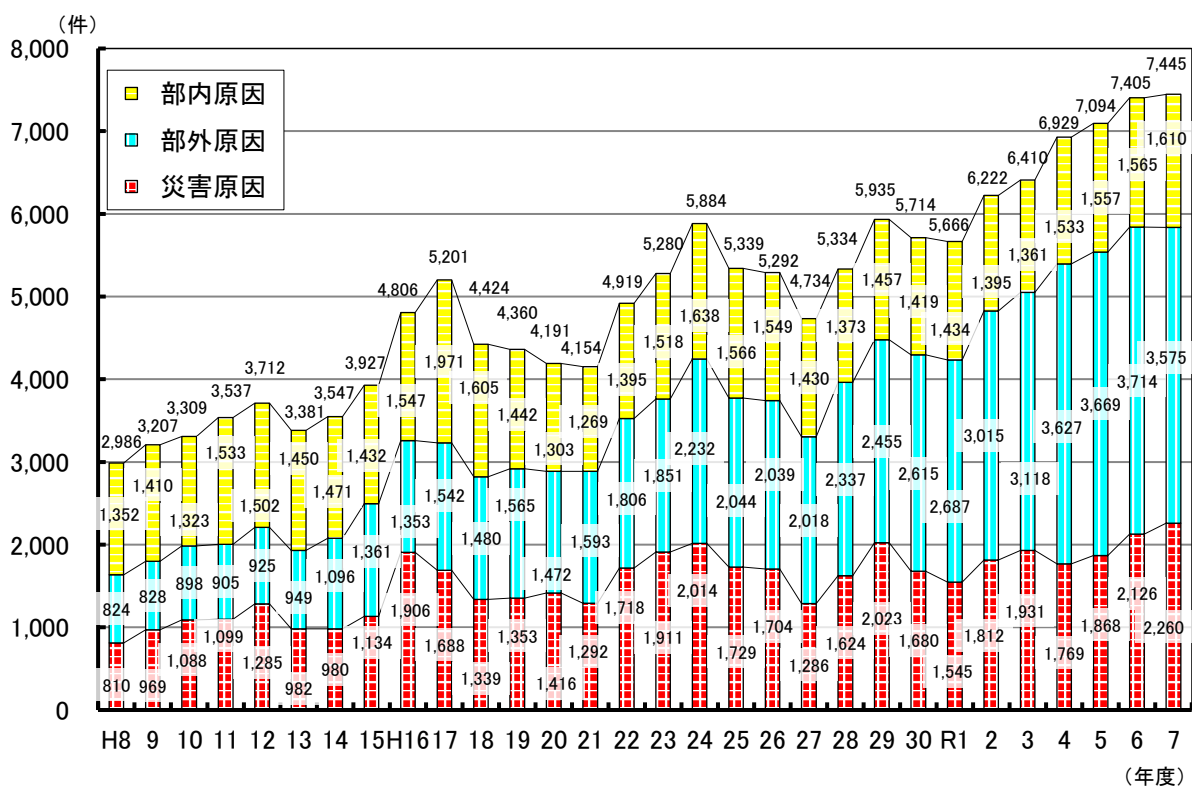


図8:輸送障害件数の推移

※ 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件と計上している。例えば、梅雨前線による豪雨で、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件と計上している。

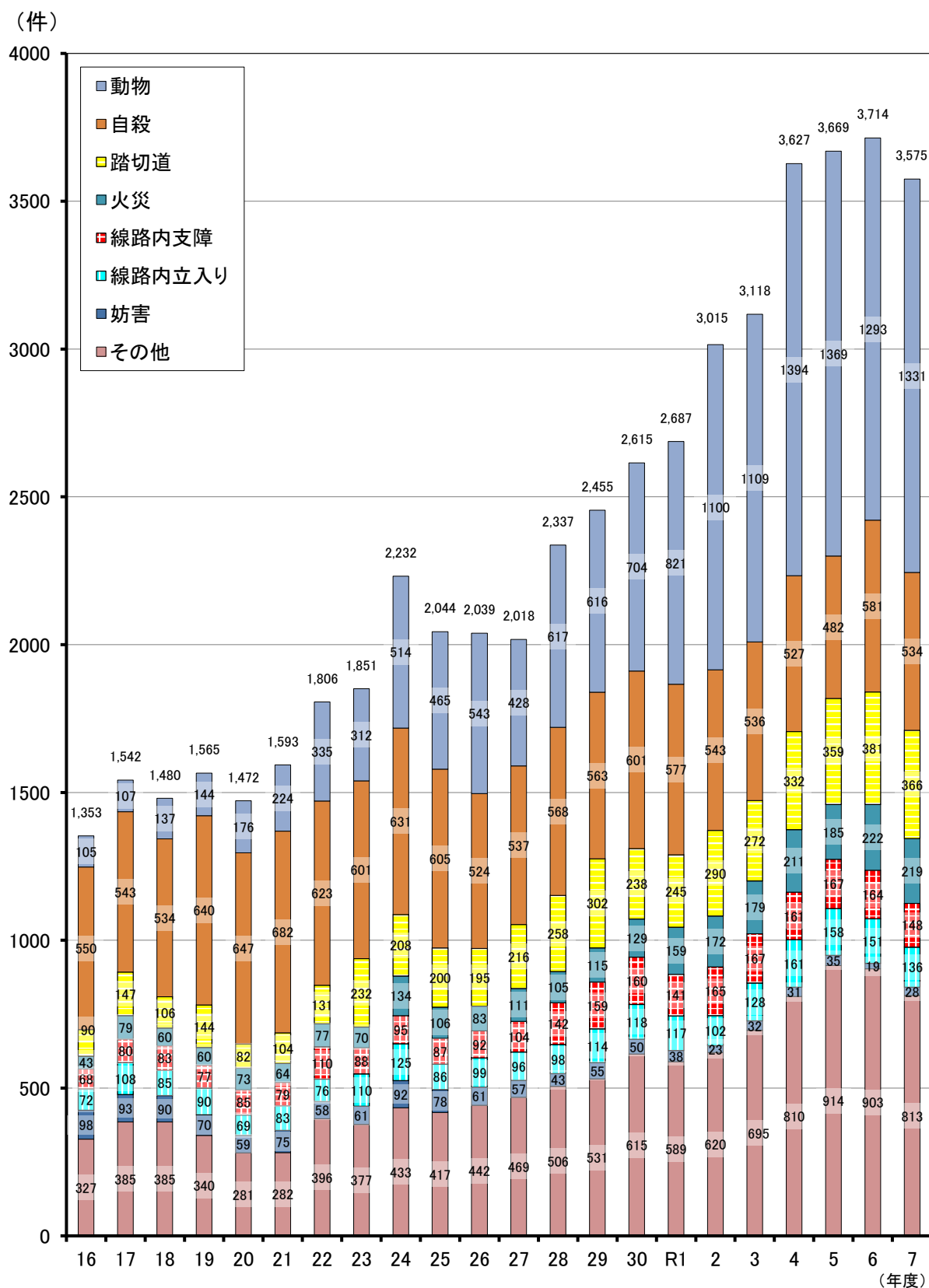


図9: 輸送障害(部外原因)の内訳