

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

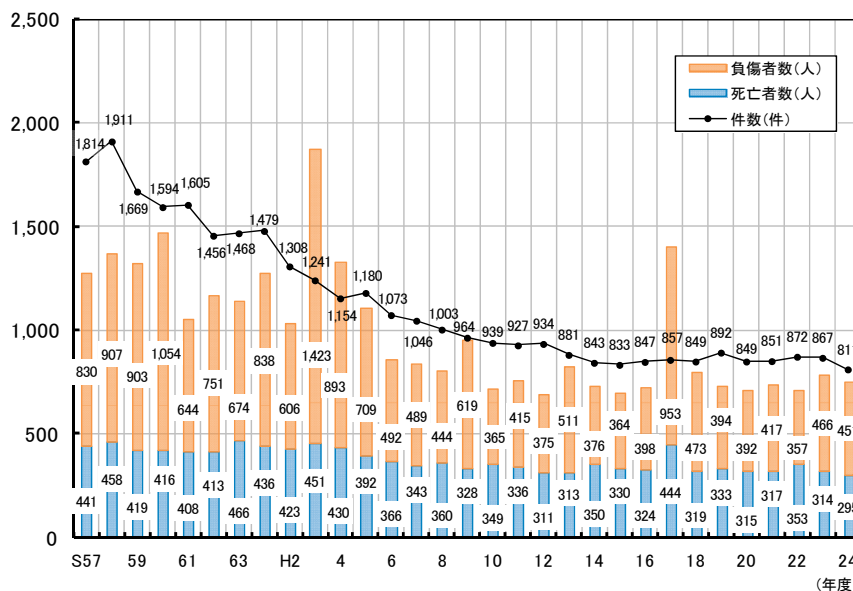
○鉄軌道における運転事故⁹は、長期的には減少傾向にあり、平成13年度からは800件台で推移しています。平成24年度に発生した運転事故は、811件で対前年度56件(6.5%)減でした。

○平成24年度に発生した運転事故による死亡者数は、295人で対前年度19人(6.1%)減でした。運転事故による死亡者数は、近年ほぼ横ばいとなっています。

○また、運転事故による死傷者数は、746人で対前年度34人(4.4%)減でした。この中には、(4)に記載する主な事故の負傷者88人が含まれています。運転事故による死傷者数は、件数と同様に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あった平成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あった年度の死傷者数は多くなっています。

○なお、運輸安全委員会の調査対象となった運転事故¹⁰は、平成24年度発生した運転事故811件のうち18件(2.2%)でした。

図4: 運転事故の件数及び死傷者数の推移



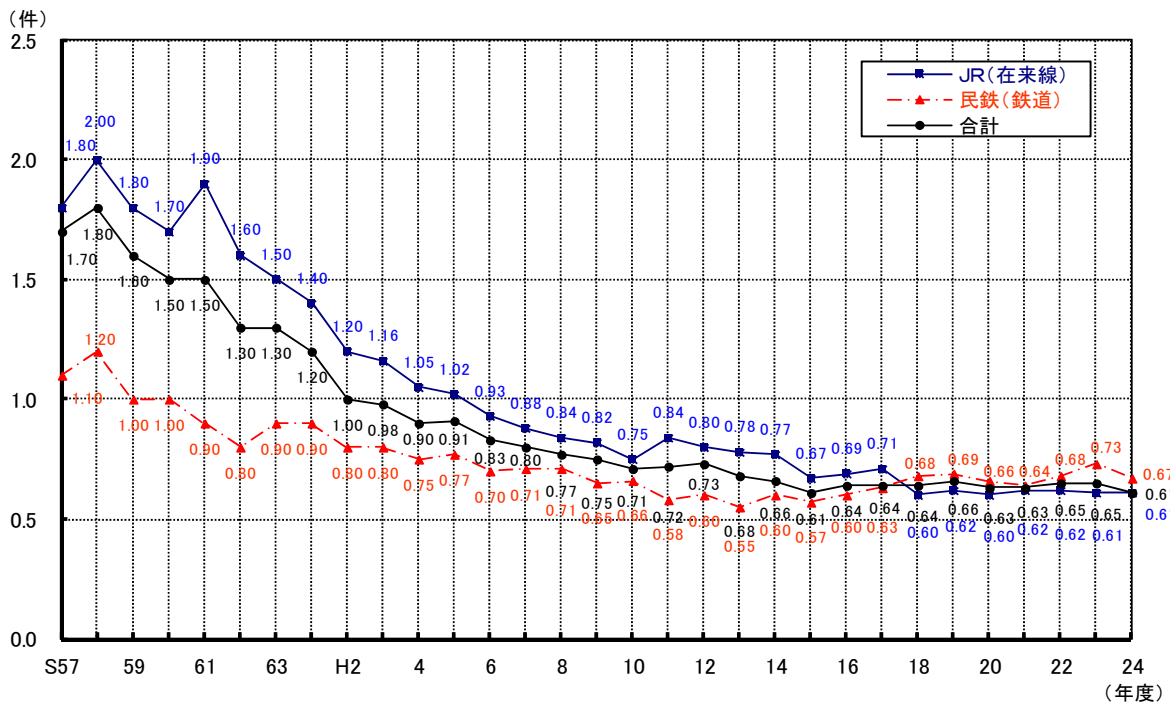
⁹ 運転事故の種類については、後掲の「用語の説明」をご覧ください。なお、自殺を直接原因とするものは、人身障害事故、踏切障害事故及び道路障害事故に該当しませんが、一部に自殺かそうでないか判別できないものがあり、それが人身障害事故、踏切障害事故及び道路障害事故として国へ報告されているとみられます。

¹⁰ 運輸安全委員会が調査対象とする運転事故は、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、その他の運転事故であって、5人以上の死傷者を生じたもの、乗客、乗務員等に死亡者を生じたもの等です。詳しくは、<http://www.mlit.go.jp/jtsb/index.html> を御覧ください。

(2) 列車走行百万キロ当たりの運転事故件数の推移

○列車走行百万キロ当たりの運転事故件数は、運転事故件数と同様に長期的には減少傾向にあります。平成13年度からは0.6件台で推移しており、平成24年度は0.61件でした。

図5: 列車走行百万キロ当たりの運転事故件数の推移



※ グラフ中の「合計」は、JR(在来線+新幹線)と民鉄(鉄道+軌道)の合計である。

(3) 運転事故の種類別の件数及び死傷者数

○平成24年度に発生した運転事故の内訳は、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429件(52.9%)で対前年度3件(0.7%)減、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294件(36.3%)で同35件(10.6%)減、路面電車と自動車との道路上での接触などの道路障害事故が62件(7.6%)で対前年度28件(31.1%)減となっています。列車事故¹¹は22件(2.7%)で対前年度9件(69.2%)増でした。

○身体障害者の方が死傷した運転事故は、6件(視覚障害者の方の事故が3件、聴覚障害者の方の事故が2件、肢体不自由の方の事故が1件)でした。

○平成24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295人であり、

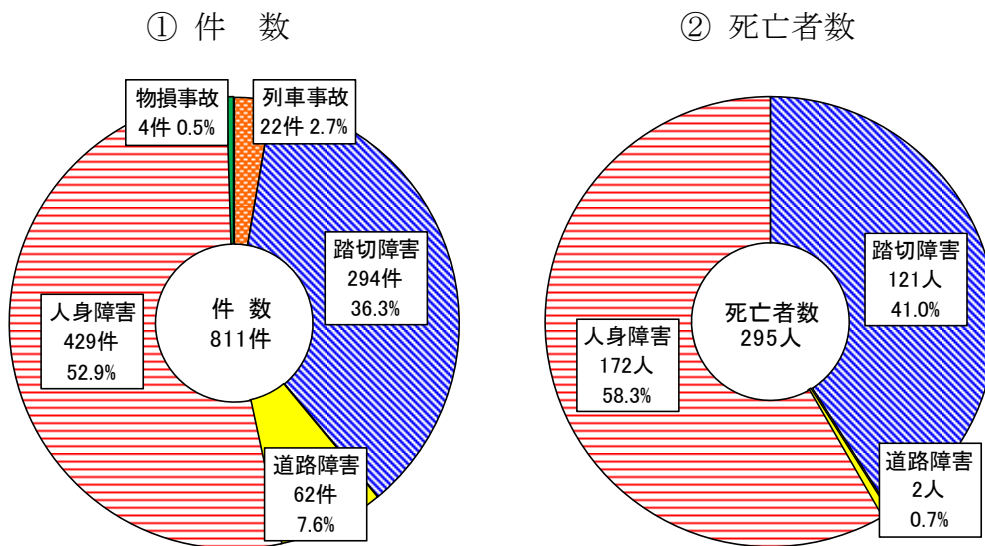
¹¹ 「列車事故」は、列車衝突事故(軌道における車両衝突事故を含む。)、列車脱線事故(軌道における車両脱線事故を含む。))及び列車火災事故(軌道における車両火災事故を含む。)をいいます。

その内訳は、人身障害事故によるものが172人(58.3%)で対前年度23人(11.8%)減、道路障害事故によるものが2名(0.7%)で同2人増、踏切障害事故によるものが121人(41.0%)で同2人(1.7%)増となっています。

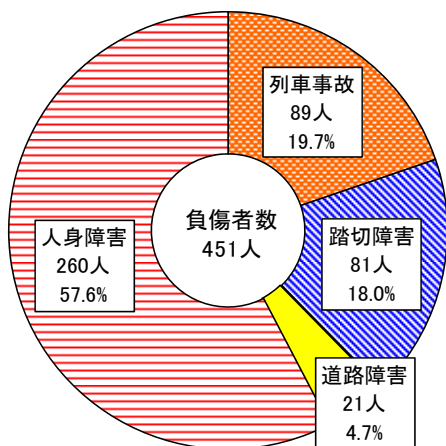
○平成24年度に発生した踏切事故は、踏切障害事故294件のほかに、踏切障害に伴う列車脱線事故が1件あったので、295件(36.4%)でした。

○平成24年度に新幹線において発生した運転事故は、ありませんでした。

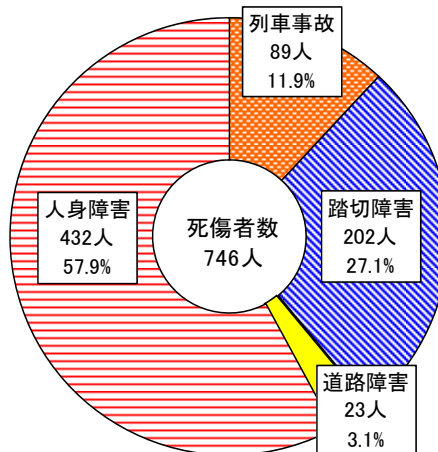
図6: 運転事故の種類別の件数及び死傷者数(平成24年度)



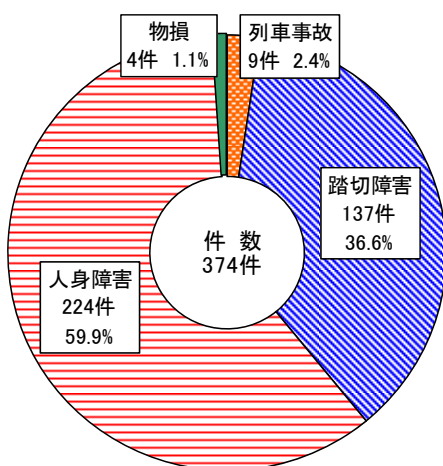
③ 負傷者数



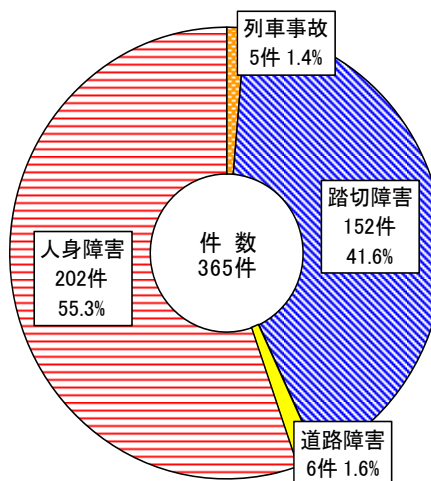
④ 死傷者数



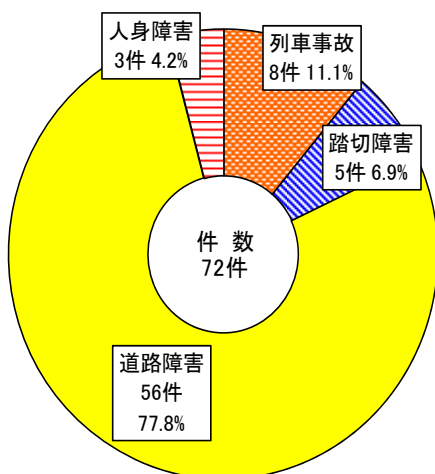
⑤ JR(在来線)の件数



⑥ 民鉄(鉄道)の件数



⑦ 民鉄(軌道)の件数



(4) 平成24年度における主な事故の発生状況

○平成24年度の主な事故(乗客乗務員に死亡者又は5人以上の負傷者が発生した事故)は、4件ありました。

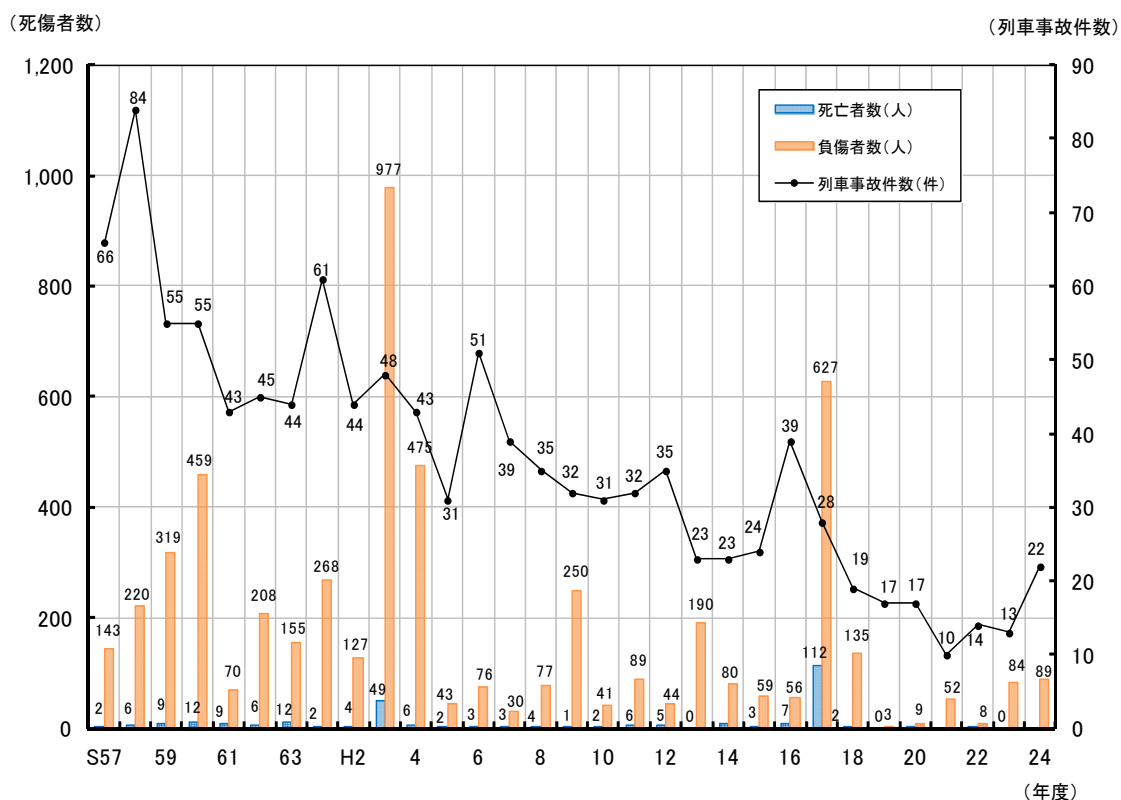
表3：主な事故の発生状況（平成24年度）

年月日	事業者	場所	事故種類	死亡	負傷	脱線両数	概要
H24 6.11	岡山電気軌道	東山線 県庁通り停留場～ 西大寺町停留場間 (岡山県岡山市)	車両脱線	0	8	1	交差点を直進しようとした路面電車と、反対方向から交差点に進入して右折しようとした乗用車とが衝突した。これにより路面電車の全4軸が脱線した。
H24 9.15	土佐電気鉄道	後免線 長崎停留場～ 小籠通停留場間 (高知県高知市)	車両脱線	0	6	1	交差点を直進しようとした路面電車と、交差点に左側から進入した貨物自動車とが衝突した。これにより路面電車の前台車2軸が脱線した。
H24 9.24	京浜急行電鉄	本線 追浜駅～京急田浦 駅間 (神奈川県横須賀市)	列車脱線	0	56	3	列車走行中、30～40m 前方の線路上に土砂が堆積しているのを認めたため非常ブレーキを使用した。土砂に乗り上げて先頭から3両が脱線した。
H25 2.12	山陽電気鉄道	本線 荒井駅構内 (兵庫県高砂市)	列車脱線	0	18	2	列車走行中、神鋼前踏切道に車両運搬車を認めたため非常ブレーキを使用した。間に合わず車両運搬車に衝突した。これにより先頭から2両が脱線した。

2.2 列車事故の発生状況

○平成24年度に発生した列車事故は、2.1(3)に記述したとおり運転事故全体の2.7%に当たる22件で対前年度9件(69.2%)増でした。列車事故による死亡者はありませんでしたが、負傷者数は89人で5人増でした。この中には、2.1(4)に記述した平成24年6月11日の岡山電気軌道東山線車両脱線事故による負傷者8人、平成24年9月15日の土佐電気軌道後免線車両脱線事故による負傷者6人、平成24年9月24日の京浜急行電鉄本線列車脱線事故による負傷者56人及び平成25年2月12日の山陽電気鉄道本線列車脱線事故による負傷者18人が含まれています。

図7: 列車事故の件数及び死傷者数の推移

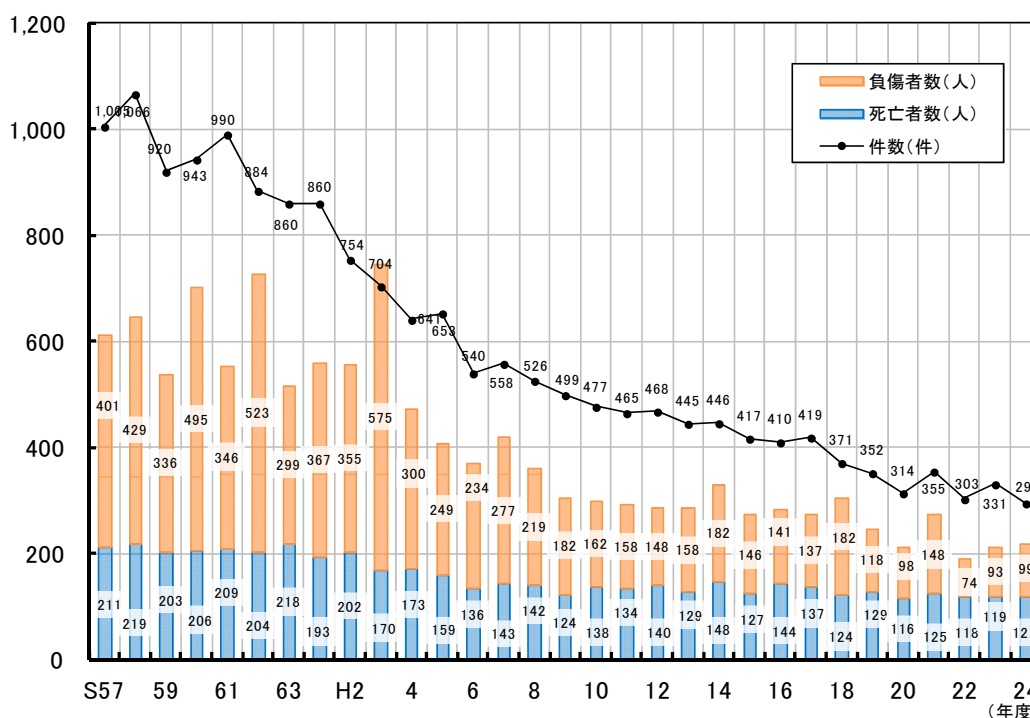


2.3 踏切事故の発生状況

(1) 踏切事故の件数及び死傷者数の推移等

- 平成24年度に発生した踏切事故は、2.1(3)に記述したとおり運転事故全体の36.4%に当たる295件で対前年度36件(10.9%)減、踏切事故による死亡者数は121人で同2人(1.7%)増、死傷者数は220人で同8人(3.8%)増でした。
- 身体障害者の方が死傷した踏切事故は、2件(肢体不自由の方が第1種踏切道で1件、聴覚障害者の方が第3種踏切道で1件)でした。

図8:踏切事故の件数及び死傷者数の推移

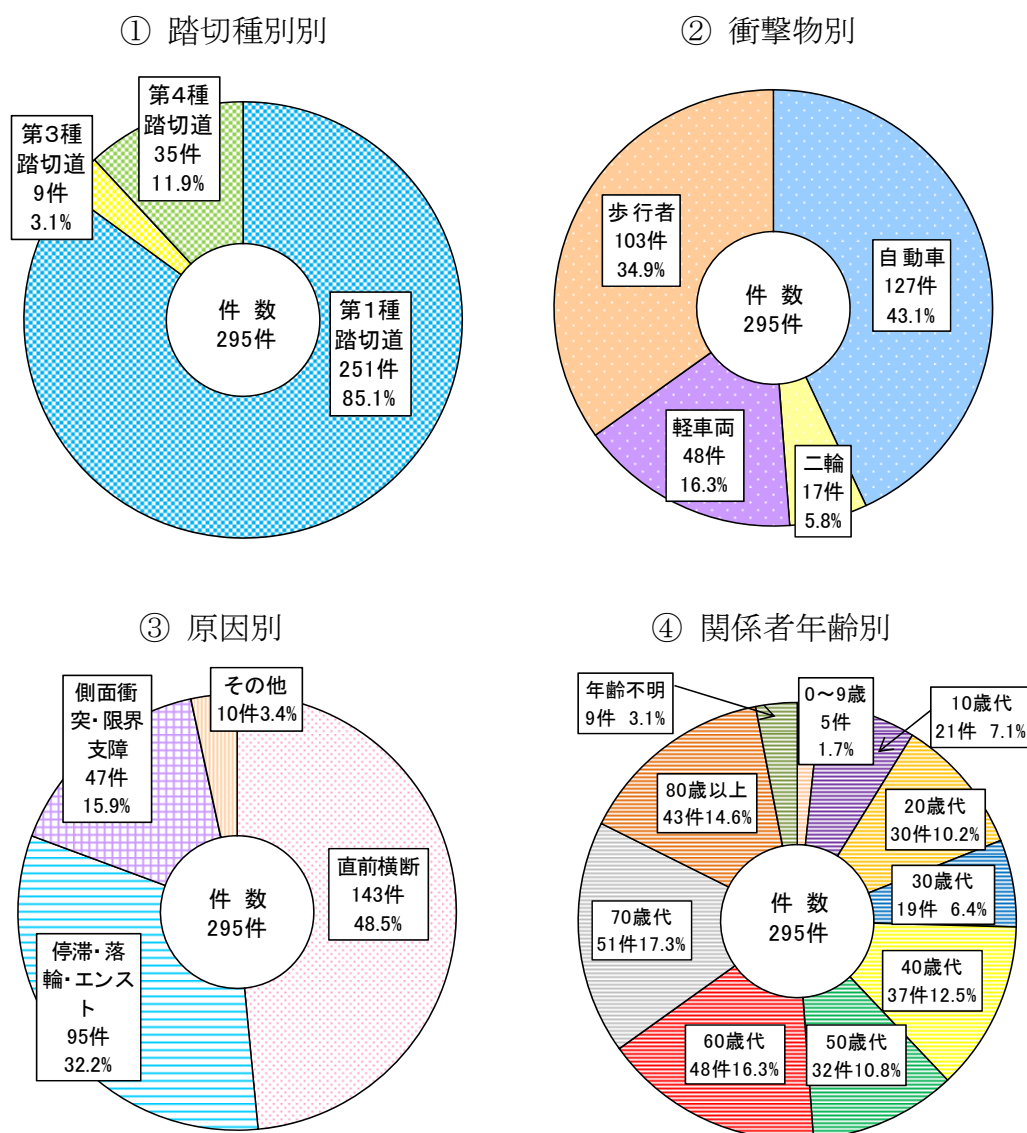


(2) 踏切種別別・衝撃物別・原因別及び関係者年齢別の踏切事故件数等

- 平成24年度に発生した踏切事故295件の踏切種別別¹²の内訳は、第1種踏切道251件(85.1%)、第3種踏切道9件(3.1%)、第4種踏切道35件(11.9%)となっています。
- 衝撃物別の内訳は、自動車127件(43.1%)、二輪17件(5.8%)、自転車などの軽車両48件(16.3%)、歩行者103件(34.9%)となっています。
- 原因別の内訳は、直前横断143件(48.5%)、落輪・エンスト・停滞95件(32.2%)、側面衝撃・限界支障47件(15.9%)、その他10件(3.4%)となっています。

¹² 踏切種別には第1種踏切道、第2種踏切道、第3種踏切道、第4種踏切道があります。詳細については、後掲の「用語の説明」をご覧ください。

図9:踏切種別別、衝撃物別、原因別及び関係者年齢別の踏切事故件数(平成24年度)

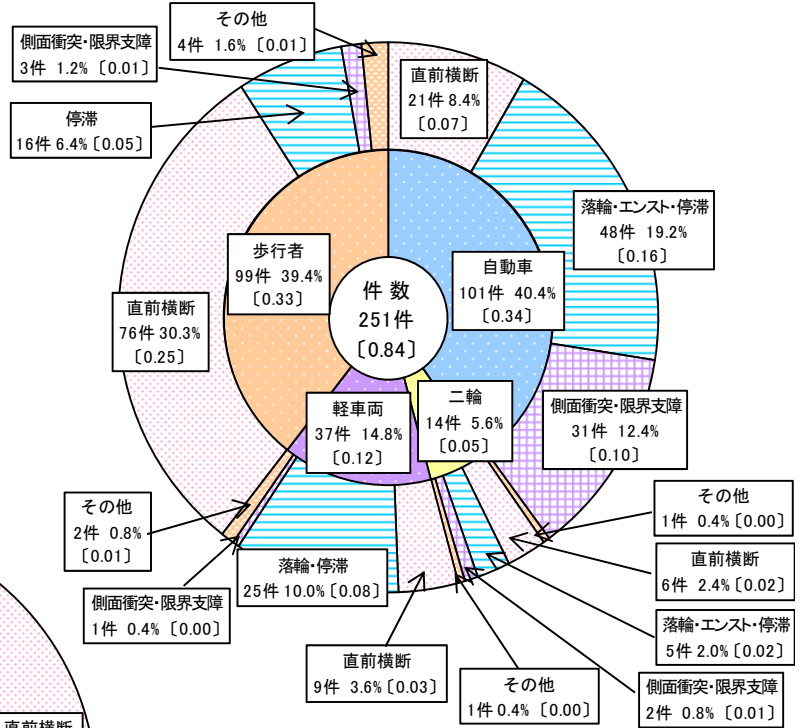


側面衝撃・限界支障:自動車等が通過中の列車の側面に衝突したもの及び自動車等が列車と接触する限界を誤って支障し停止していたため、列車が接触したもの
 停滞・落輪・エンスト:自動車等が落輪、エンスト、踏切道を通る前に出口側の遮断機が降下し、自動車等が踏切道内に停滞して列車が接触したもの
 関係者年齢:歩行者等の年齢(自動車等にあつては、運転者の年齢)

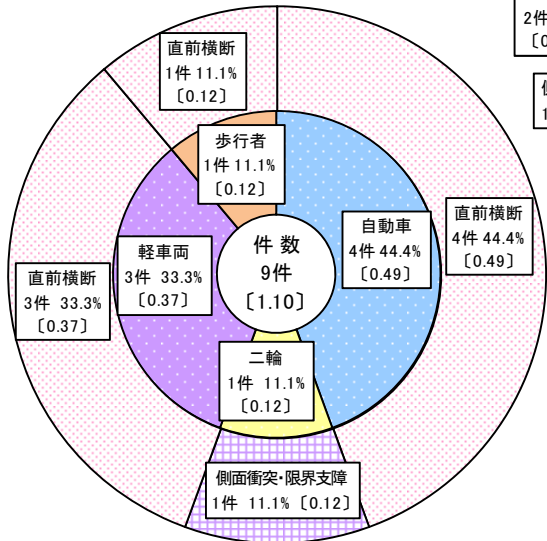
○平成24年度の踏切道100箇所当たりの踏切事故件数は、第3種踏切道が1.10件、第4種踏切道が1.15件であり、これらと比較すると一般的には道路の交通量若しくは列車の本数が多く、又は列車の速度が高い傾向にある第1種踏切道の0.84件より高くなっています。特に、自動車の直前横断による踏切事故は、第3種踏切道が0.49件、第4種踏切道が0.46件であり、第1種踏切道の0.07件よりも高くなっています。

図10:踏切種別別の衝撃物別・原因別の踏切事故件数等(平成24年度)

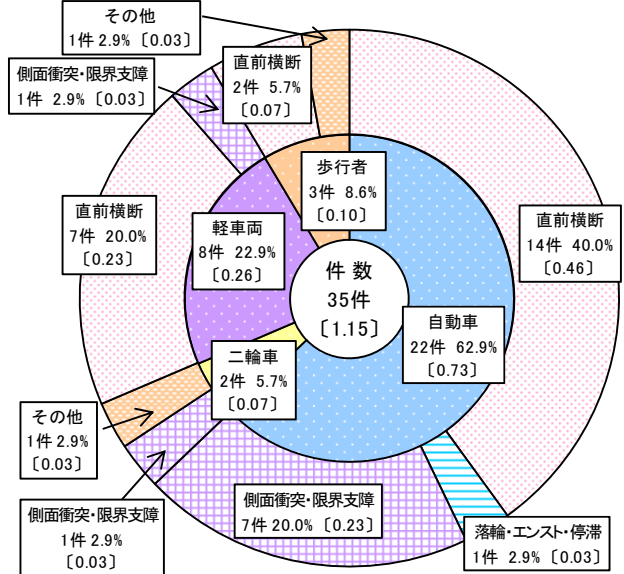
① 第1種踏切道(踏切道数 29,860)



② 第3種踏切道(踏切道数 816)



③ 第4種踏切道(踏切道数 3,034)



注1:踏切道数は、平成25年3月末のものである。

注2:[]内の数値は、それぞれの種別の踏切道

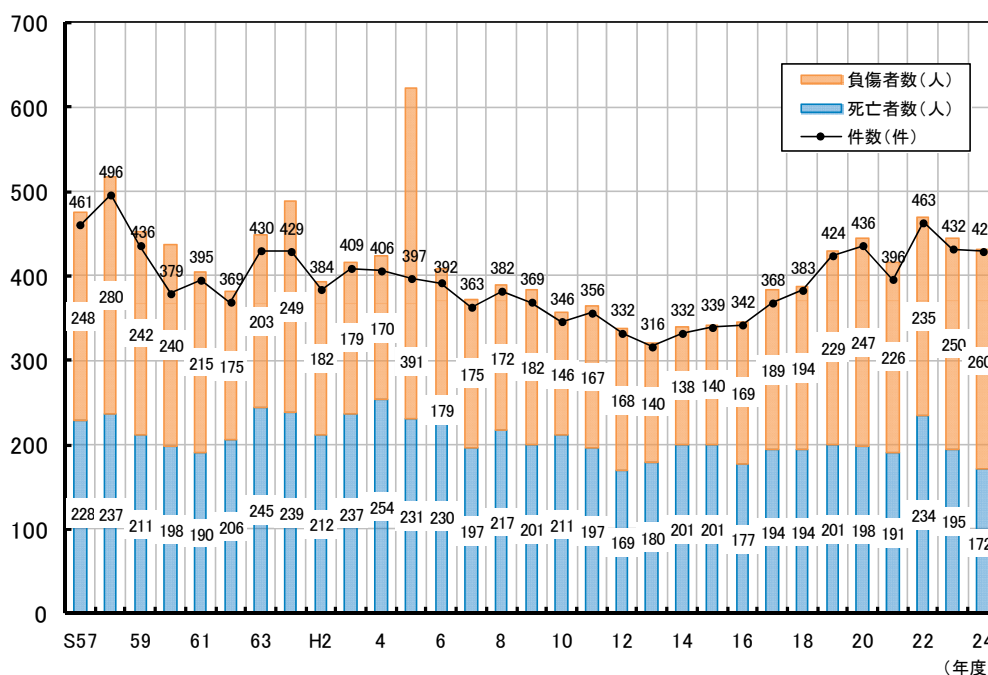
100箇所当たりの踏切事故件数である。

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

- 平成24年度に発生した人身障害事故は、2.1(3)に記述したとおり運転事故全体の52.9%に当たる429件で対前年度3件(0.7%)減、人身障害事故による死亡者は172人で同23人(11.8%)減、死傷者は432人で同13人(2.9%)減でした。
- 運転事故が長期的に減少傾向にある中で、人身障害事故は平成14年度から増加傾向にあり、近年は横ばい傾向にあります。
- 身体障害者の方が死傷した人身障害事故は3件(視覚障害者の方の事故が3件)でした。

図11: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件数等

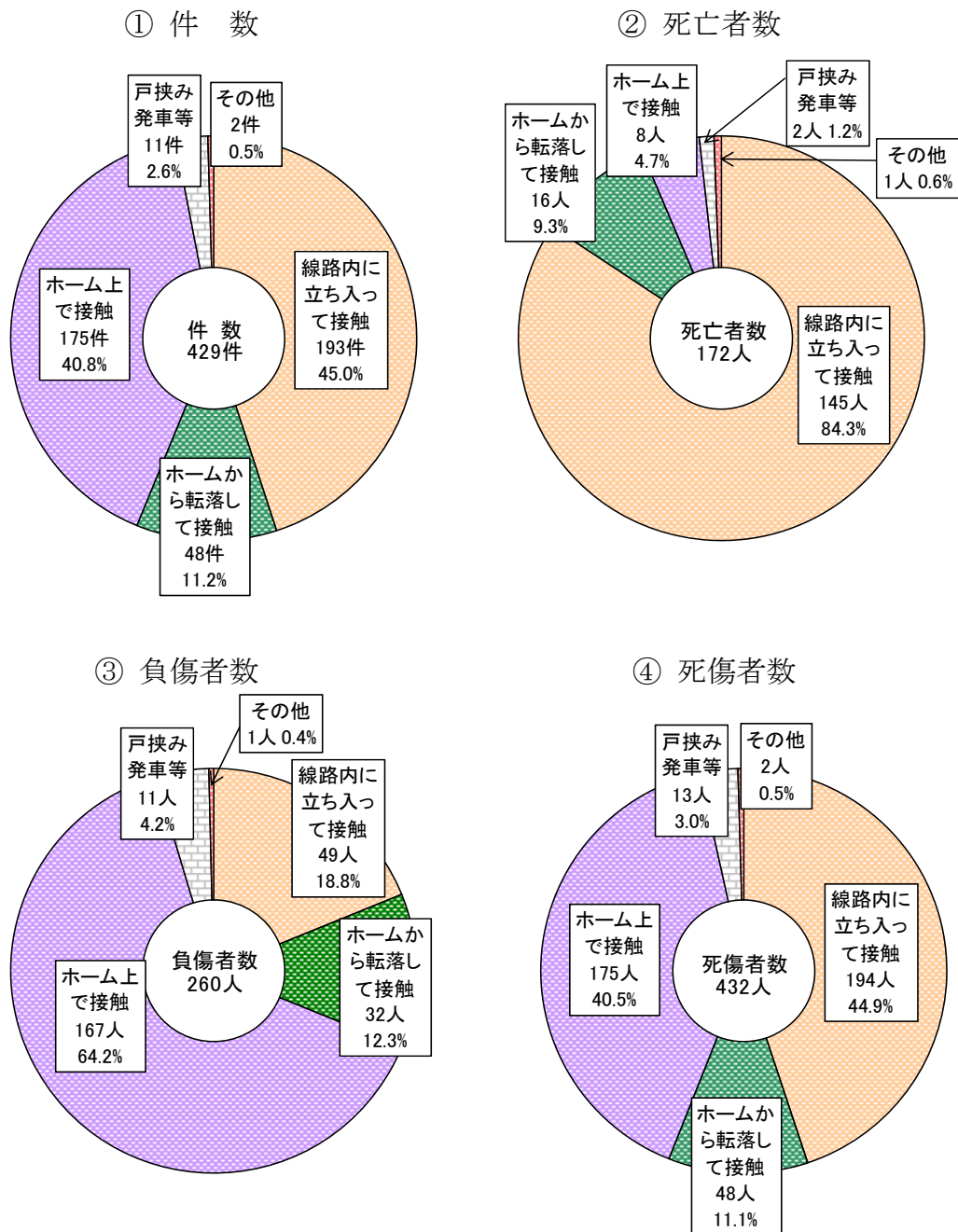
- 人身障害事故の原因別の内訳は、公衆等が無断で線路内に立ち入る等して列車と接触したもの(線路内への無断立入り等での接触)が193件(45.0%)で対前年度14件(6.8%)減、これによる死亡者数は145人で同17人(10.5%)減でした。「線路内への無断立入り等での接触」については、自殺かそうでないか判別できないまま人身障害事故として国へ報告されているものが比較的多く含んでいると見られます。
- 旅客等がプラットホームから転落したことにより列車と接触したもの(ホームから転落して接触)は48件(11.2%)で対前年度13件(21.3%)減、これによる死亡者数は16人で同3

人(15.8%)減でした。

○プラットホーム上で列車と接触したもの(ホーム上で接触)は175件(40.8%)で対前年度27件(18.2%)増、これによる死者数は8人で同4人(33.3%)減でした。

○乗降口の扉に手を挟んだまま列車が出発して旅客が負傷したものなど鉄道係員の取扱い等によるもの(戸挟み発車等)は11件で対前年度1件増でした。

図12:原因別の人身障害事故の件数及び死傷者数(平成24年度)



○「ホームから転落して接触」と「ホーム上で接触」を合わせた「ホームでの接触」は223件で人身障害事故件数の52.0%を占めています。

図13:原因別の人身障害事故件数の推移

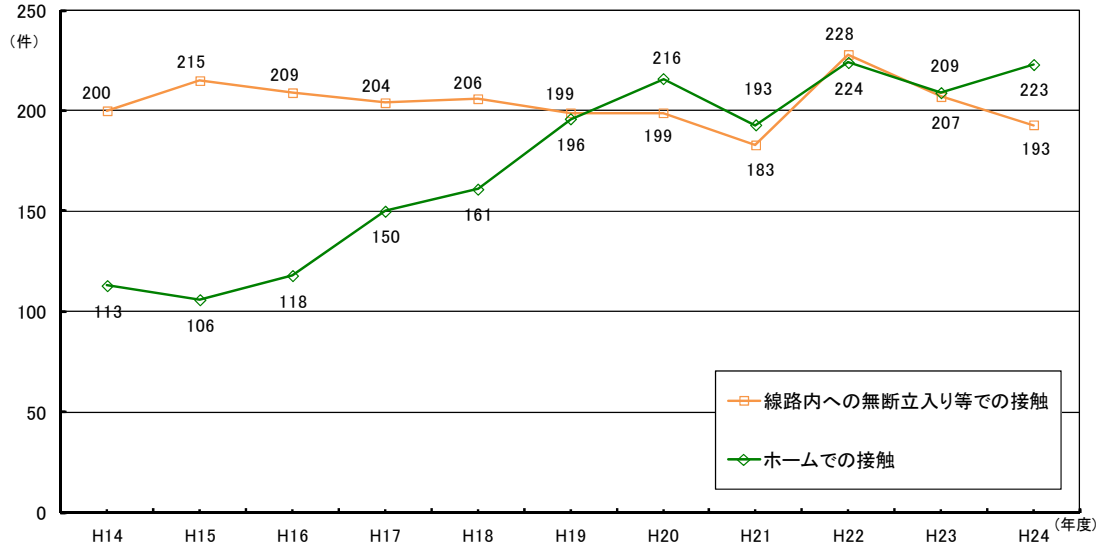
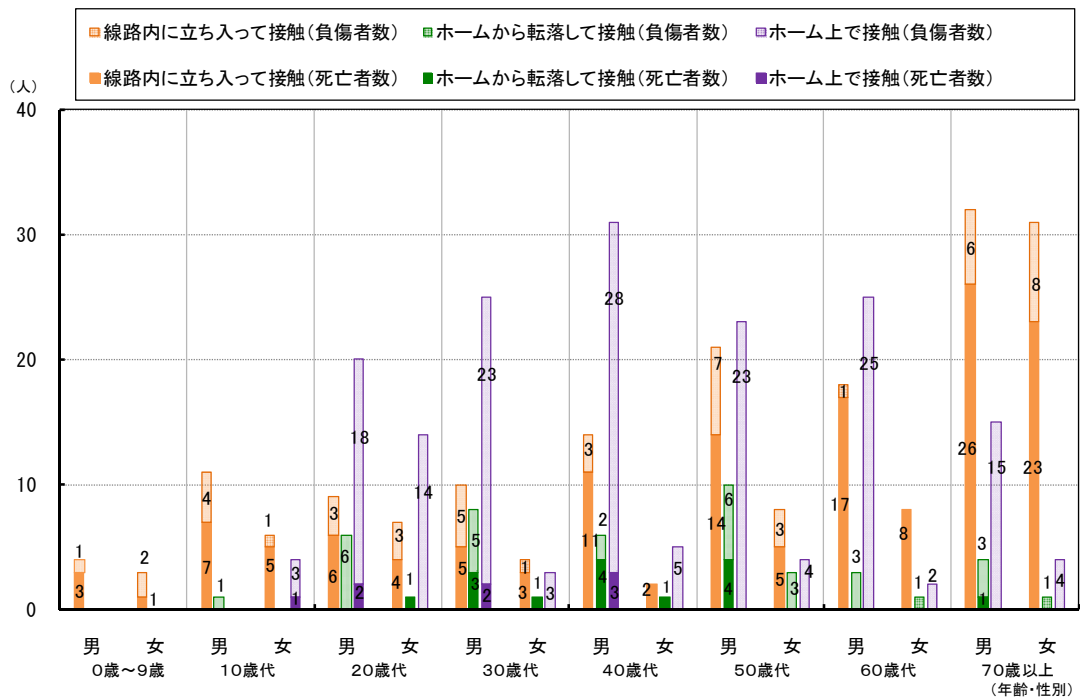


図14:人身障害事故による死傷者の年齢別人数



※年齢の把握ができなかった場合は、除いています。

2.5 事業者区別の運転事故件数

○事業者区別の運転事故件数は、表4のとおりです。

表4:事業者区別の運転事故件数(平成24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)		7	2	137		224	4	374
JR(新幹線)								0
民鉄等		5		152	6	202		365
大手民鉄		1		99		145		245
公営地下鉄等						27		27
新交通・モノレール								0
中小民鉄		4		53	6	30		93
路面電車	2	6		5	56	3		72
合計	2	18	2	294	62	429	4	811
地域鉄道【再掲】	1	5		52	56	21		135
地域鉄道(鉄道)		3		49	6	20		78
地域鉄道(軌道)	1	2		3	50	1		57

※1 「大手民鉄」は、東京地下鉄(株)を除く15社です。

※2 「公営地下鉄等」は、東京地下鉄(株)を含みます。

※3 「中小民鉄」は、準大手鉄道事業者を含みます。

※4 「地域鉄道」は、脚注8をご覧ください。