

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

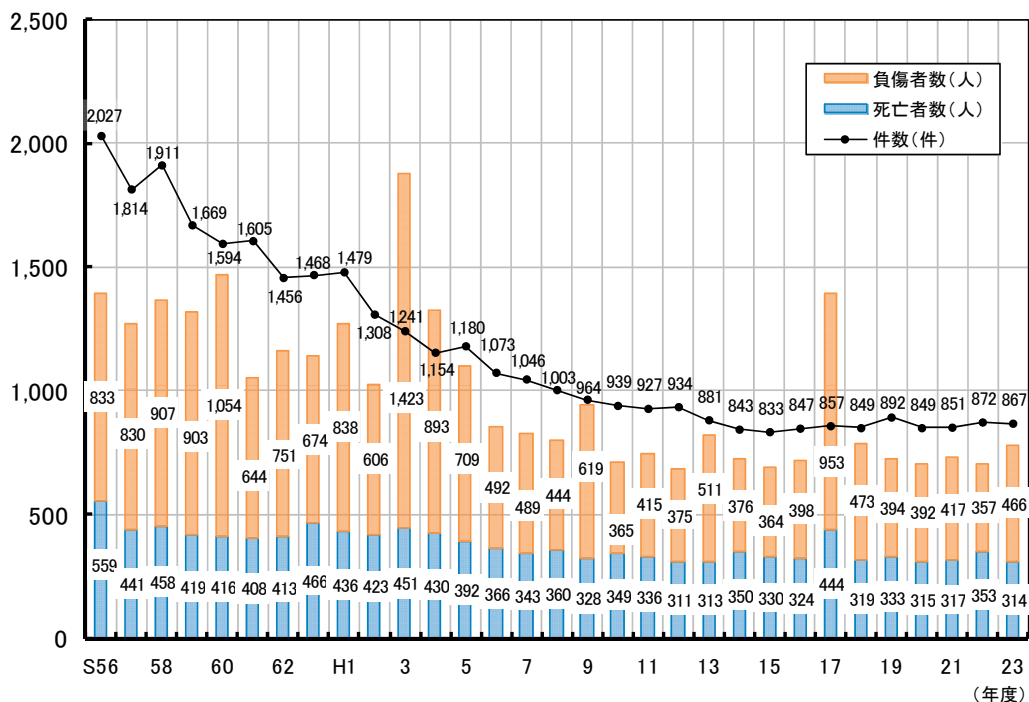
○鉄軌道における運転事故は、長期的には減少傾向にあり、平成13年度からは800件台で推移しています。平成23年度に発生した運転事故は、867件で対前年度5件(0.6%)減でした。

○平成23年度に発生した運転事故による死亡者数は、314人で対前年度39人(11.0%)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、780人で対前年度70人(9.9%)増でした。この中には、2.1(4)に記載する重大事故の負傷者99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が、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、自殺を直接原因とするものは運転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、それが踏切障害事故、人身障害事故等として国へ報告されていると見られます。

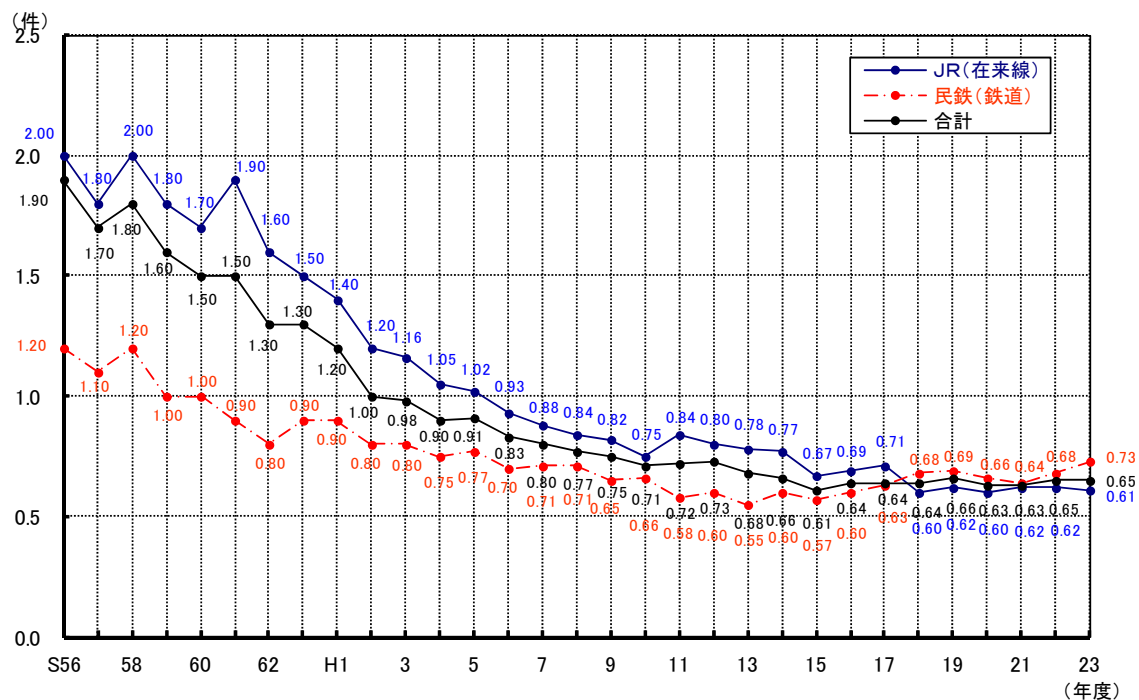
図4: 運転事故の件数及び死傷者数の推移



(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23年度は0.65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

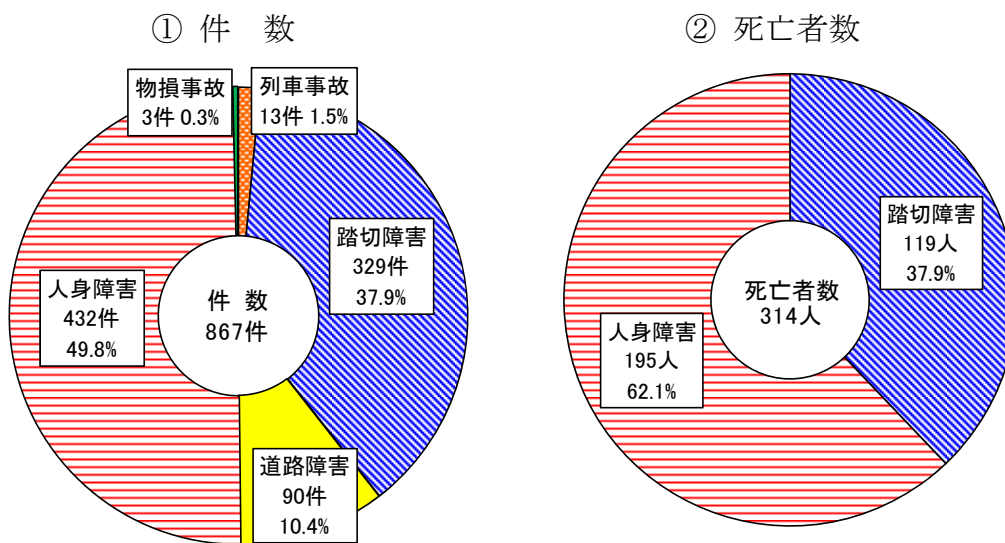
○平成23年度に発生した運転事故の内訳は、線路内やホーム上での列車との接触などの人身障害事故¹⁰が432件(49.2%)で対前年度31件(6.7%)減、踏切道における列車と自動車との衝突などの踏切障害事故が329件(37.9%)で同28件(9.3%)増、路面電車と自動車との道路上での接触などの道路障害事故が90件(10.4%)で対前年度1件(1.1%)減となっています。列車事故¹¹は13件(1.5%)で対前年度1件(7.1%)減でした。

○身体障害者の方が死傷した運転事故は、10件(視覚障害者の方が死傷した事故が5件、肢体不自由の方が死傷した事故が5件)でした。

○平成23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314人であり、その内訳は、人身障害事故によるものが195人(62.1%)で対前年度39人(16.7%)減、踏切障害事故によるものが119人(37.9%)で同2人(1.7%)増となっています。

○平成23年度に発生した踏切事故¹²は、踏切障害事故329件のほかに、踏切障害に伴う列車脱線事故が2件あったので、331件(38.2%)でした。

図6: 運転事故の種類別の件数及び死傷者数(平成23年度)

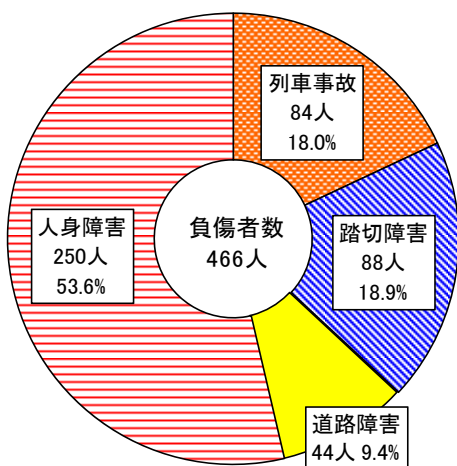


¹⁰ 2. 1(1)に記述したように、自殺を直接原因とするものは人身障害事故に該当しませんが、一部に自殺かそうでないか判別できないものがあり、それが人身障害事故として国へ報告されていると見られます。運転事故の種類については、後掲の「用語の説明」を御覧ください。

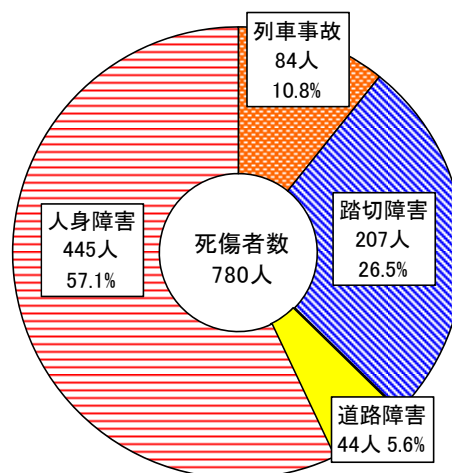
¹¹ 「列車事故」は、列車衝突事故(軌道における車両衝突事故を含む。)、列車脱線事故(軌道における車両脱線事故を含む。)及び列車火災事故(軌道における車両火災事故を含む。)の総称です。

¹² 踏切道における列車と自動車の衝突であっても、それが列車衝突事故、列車脱線事故又は列車火災事故に至った運転事故は、踏切障害事故ではなく列車衝突事故等に分類されます。「踏切事故」は、このような踏切障害に伴う列車衝突事故等及び踏切障害事故の総称です。

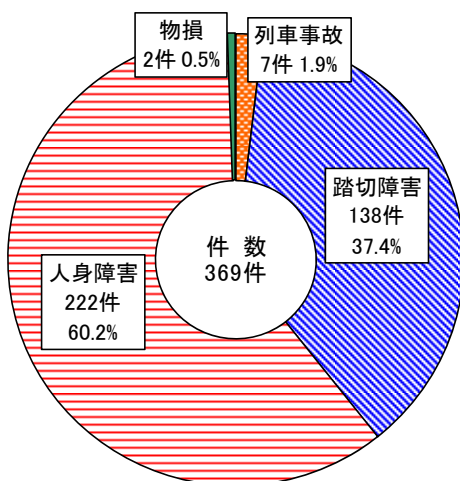
③ 負傷者数



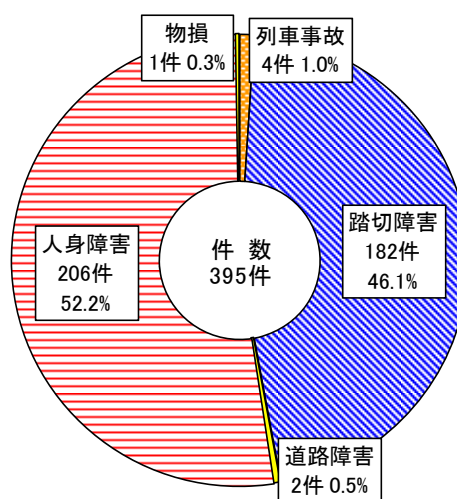
④ 死傷者数



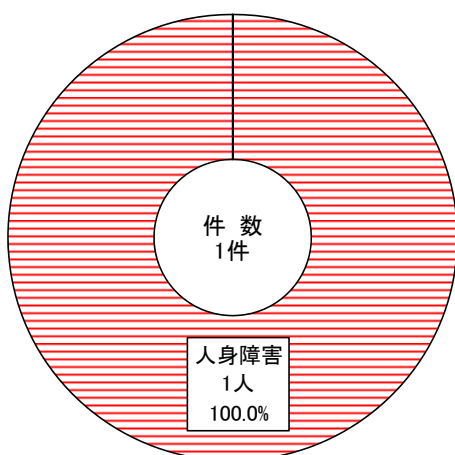
⑤ JR(在来線)の件数



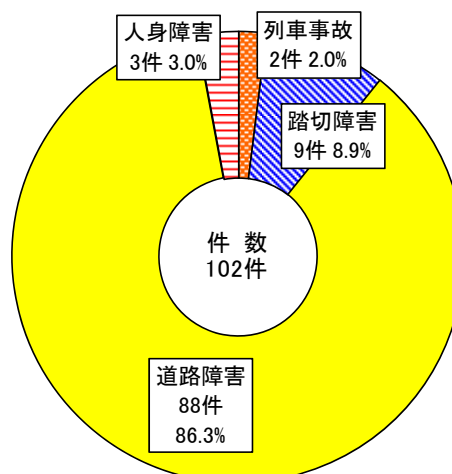
⑥ 民鉄(鉄道)の件数



⑦ JR(新幹線)の件数



⑧ 民鉄(軌道)の件数



(4) 平成23年度における重大事故の発生状況等

○平成23年度の重大事故(死傷者10人以上又は脱線車両10両以上)は、3件ありました。

表2: 重大事故の発生状況等(平成23年度)

年月日	事業者	場所	事故種類	死亡	負傷	脱線両数	概要
H23 5.27	JR 北海道	石勝線 清風山信号場構内 (北海道勇払郡 占冠村)	列車 脱線	0	79	2	特急スーパーおおぞら14号が脱線して第1ニニウトンネル(全長685m)内に停止し、列車火災が発生した。乗客245人と乗務員4人は、徒歩で避難した。(運輸安全委員会が調査中)
H24 2.4	長崎電 気軌道	大浦支線 市民病院前停留場 ～大浦海岸通停留 場間 (長崎県長崎市)	道路 障害	0	10	-	路面電車が走行中、約20m前方の軌道敷内に右後部を残して停止している自動車を発見し、ブレーキを使用したが発見した。衝突された自動車は前に押し出され、前方に停止していた自動車に衝突した。(運輸安全委員会が調査中)
H24 2.17	JR 西日本	山陽線 西明石駅構内 (兵庫県明石市)	鉄道 人身 障害	0	10	-	特急スーパーはくと10号が、構内通路を横断するトラックと衝突し、約400m行き過ぎて停止した。(運輸安全委員会が調査中)

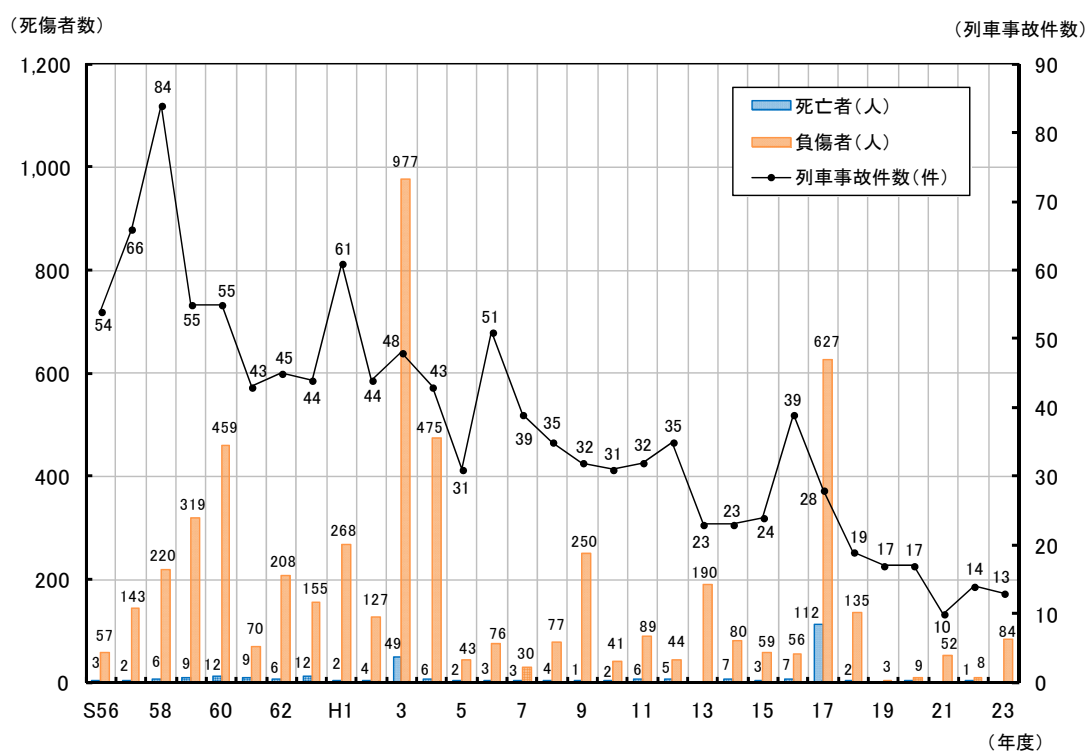
○なお、運輸安全委員会の調査対象となった運転事故¹³は、平成23年度発生した運転事故866件のうち14件(1.6%)でした。

¹³ 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。

2.2 列車事故の発生状況

- 平成23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1.5%に当たる13件で対前年度1件(7.1%)減でした。列車事故による死亡者数はありませんでしたが、負傷者数は84人で76人増でした。この中には、2.1(4)に記述した平成23年5月27日のJR北海道石勝線列車脱線事故による負傷者79人が含まれています。
- 列車事故は、長期的には減少傾向にあり、平成18年度からは10件台で推移しています。

図7:列車事故の件数及び死傷者数の推移

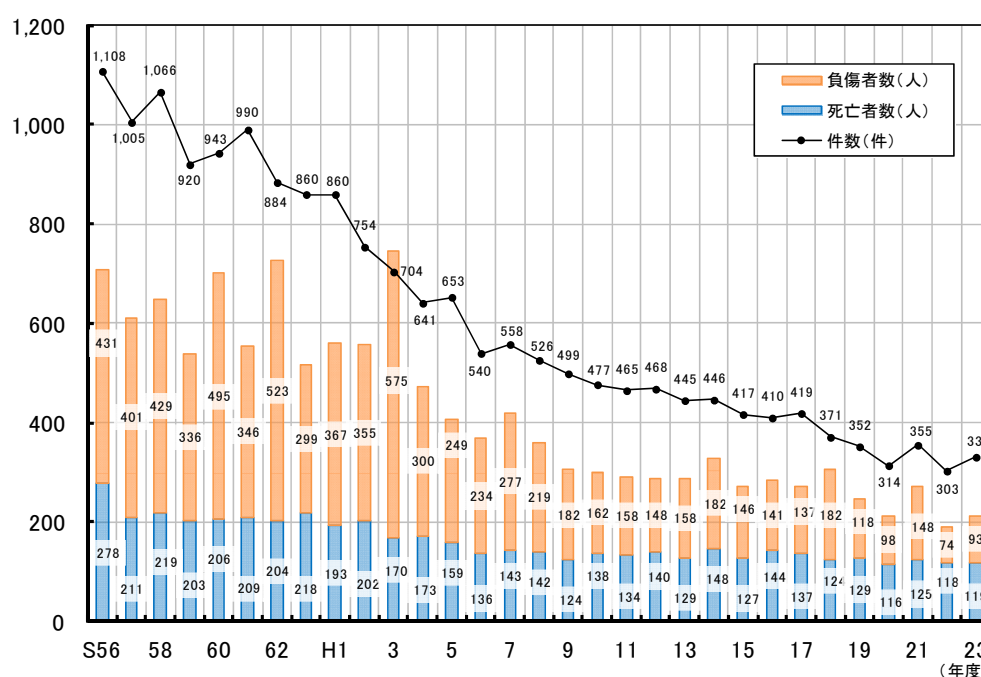


2.3 踏切事故の発生状況

(1) 踏切事故の件数及び死傷者数の推移等

- 平成23年度に発生した踏切事故¹⁴は、2. 1(3)に記述したとおり運転事故全体の38. 2%に当たる331件で対前年度28件(9. 2%)増、踏切事故による死亡者数は119人で同1人(0. 8%)増、死傷者数は212人で同20人(10. 4%)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種踏切道で死亡した事故が2件)でした。

図8:踏切事故の件数及び死傷者数の推移

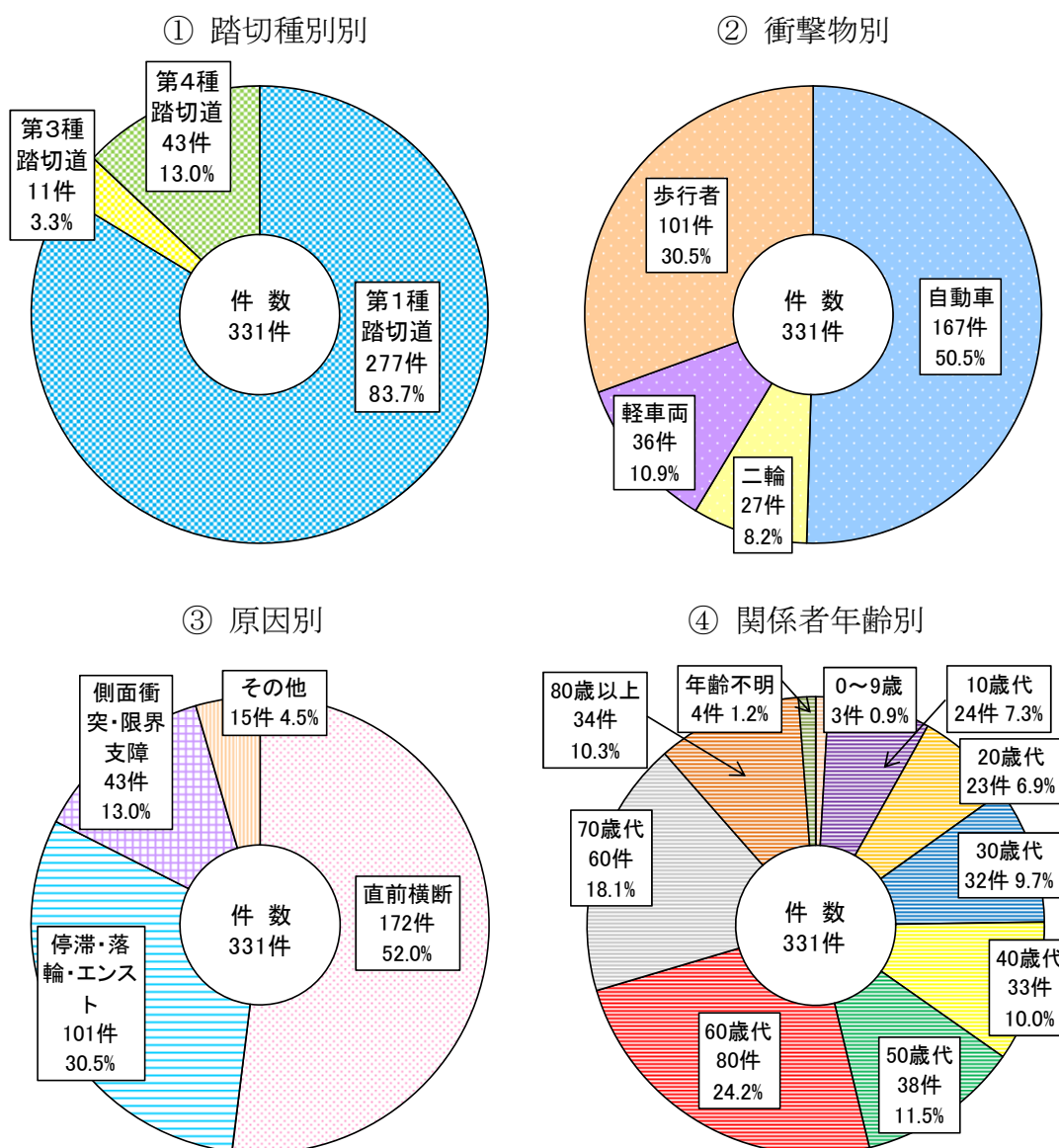


(2) 踏切種別別・衝撃物別・原因別及び関係者年齢別の踏切事故件数等

- 平成23年度に発生した踏切事故331件の踏切種別別の内訳は、第1種踏切道277件(83. 7%)、第3種踏切道11件(3. 3%)、第4種踏切道43件(13. 0%)となっています。
- 衝撃物別の内訳は、自動車167件(50. 5%)、二輪27件(8. 2%)、自転車などの軽車両36件(10. 9%)、歩行者101件(30. 5%)となっています。
- 原因別の内訳は、直前横断172件(52. 0%)、落輪・エンスト・停滞101件(30. 5%)、側面衝撃・限界支障43件(13. 0%)、その他15件(4. 5%)となっています。

¹⁴ 脚注 12 を御覧ください。

図9：踏切種別、衝撃物別、原因別及び関係者年齢別の踏切事故件数(平成23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19～23年度の5箇年における踏切道100箇所1年当たりの踏切事故件数は、第3種踏切道が1.43件、第4種踏切道が1.57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0.89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0.81件、第4種踏切道が0.78件であり、第1種踏切道の0.11件よりも高くなっています。

2.4 人身障害事故の発生状況

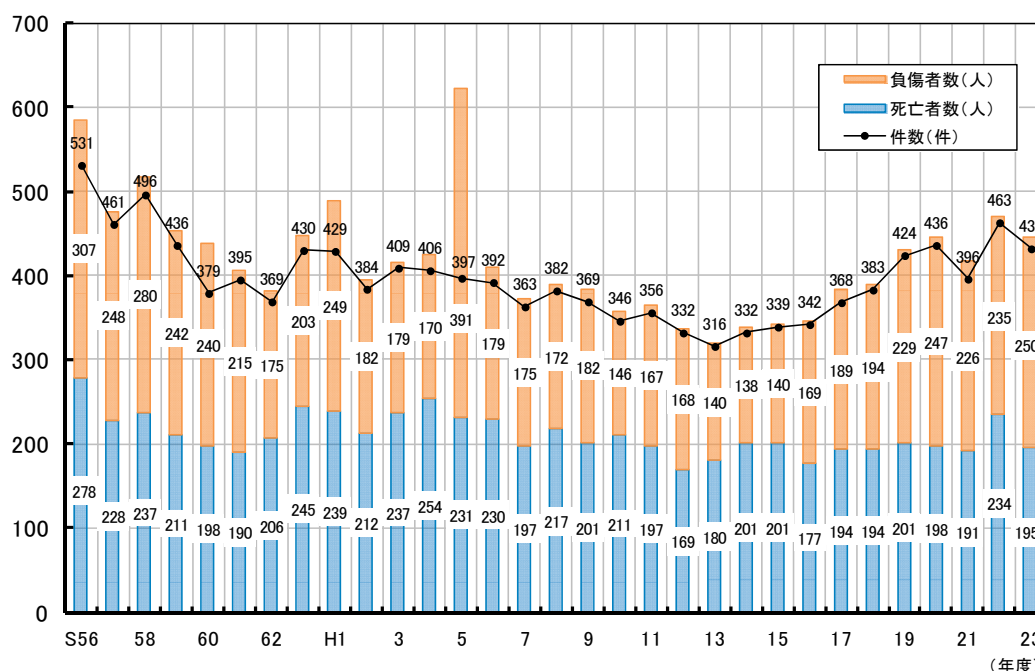
(1) 人身障害事故の件数及び死傷者数の推移等

○平成23年度に発生した人身障害事故¹⁵は、2.1(3)に記述したとおり運転事故全体の49.9%に当たる432件で対前年度31件(6.7%)減、人身障害事故による死亡者は195人で同39人(16.7%)減、死傷者は445人で同24人(5.1%)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ます。

○身体障害者の方が死傷した人身障害事故は8件(視覚障害者の方が死傷した事故が5件、肢体不自由の方が死傷した事故が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) 原因等別の人身障害事故件数等

○人身障害事故の原因等別の内訳は、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触車)が207件(47.9%)で対前年度21件(9.2%)減、これによる死亡者数は162人で同27人(14.3%)減でした。「線路内への無断立入り等での触車」については、2.1(1)に記述した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比較的多くを含んでいると見られます。

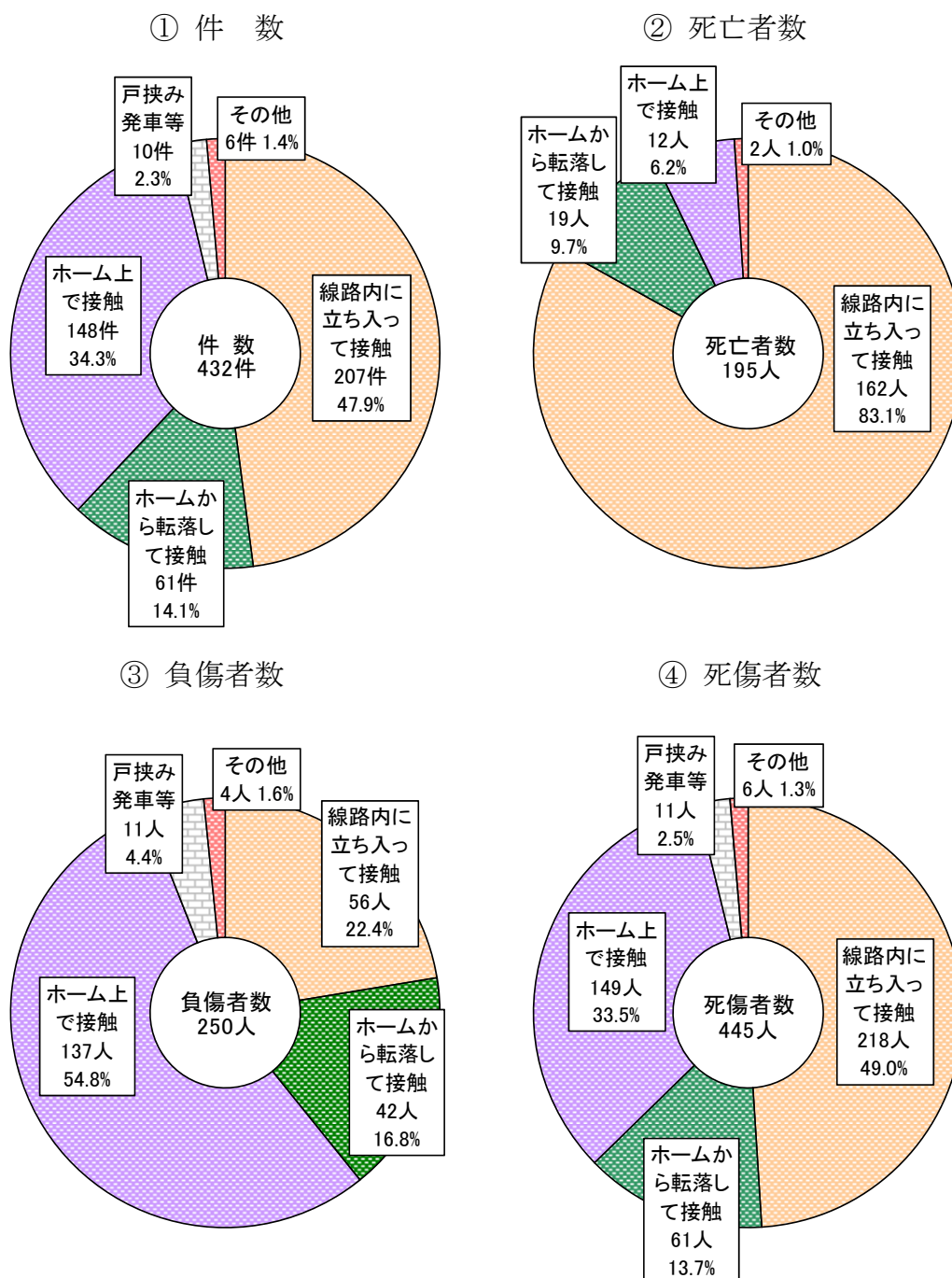
¹⁵ 脚注10を御覧ください。

○旅客等がプラットフォ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触車)は61件(14.1%)で対前年度3件(4.7%)減、これによる死者数は19人で同8人(29.6%)減でした。

○プラットフォーム上で列車と接触したもの(ホーム上で触車)は148件(34.3%)で対前年度12件(7.5%)減、これによる死者数は12人で同3人(20.0%)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10件で対前年度5件増でした。

図12:原因等別の人身障害事故の件数及び死傷者数(平成23年度)



○「ホームから転落して触車」と「ホーム上で触車」を合わせた「ホームでの触車」は209件で人身障害事故件数の48.4%を占め、このうち122件(58.4%)が酔客に係るものでした。

図13:原因等別の人身障害事故件数の推移

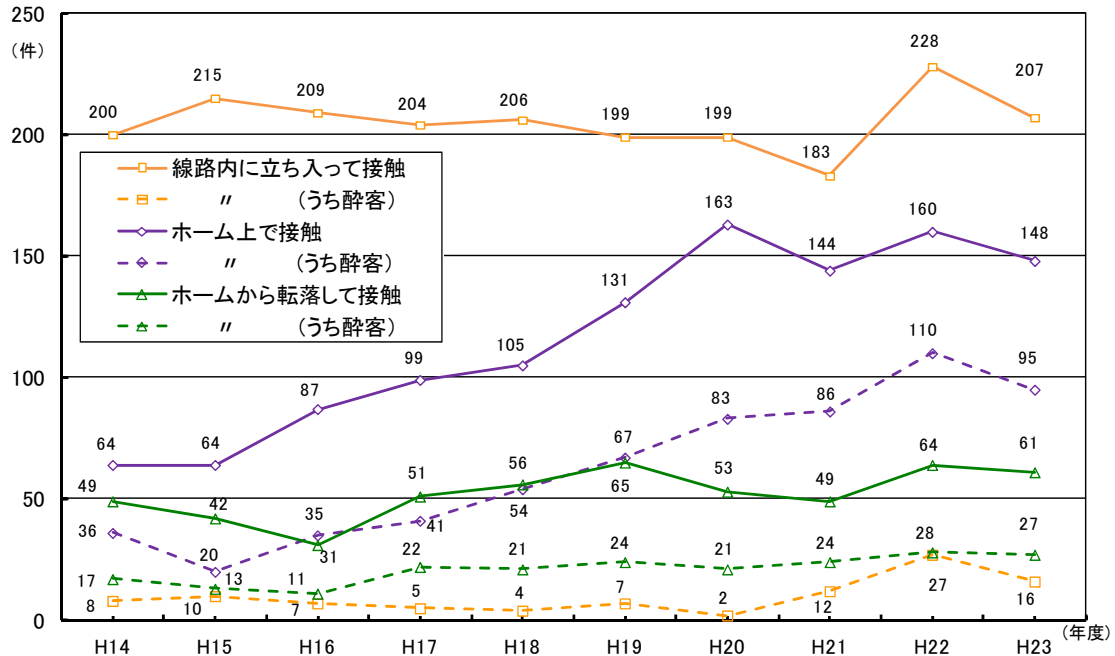
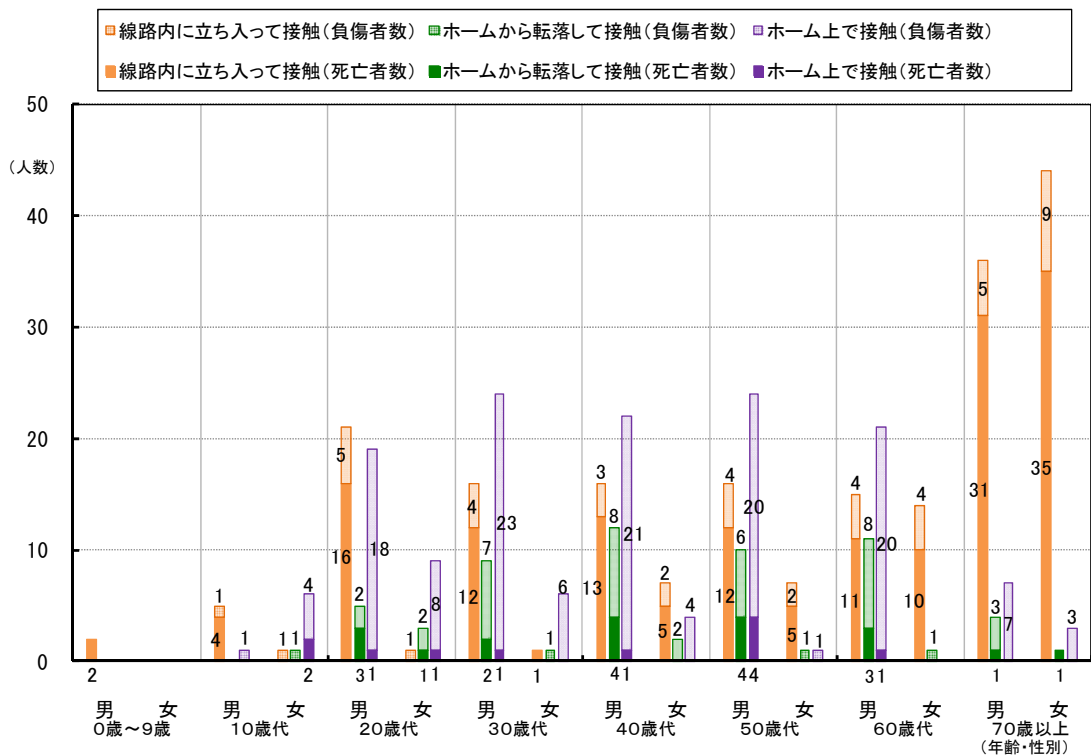


図14:人身障害事故による死傷者の年齢別人数



2.5 事業者区分別の運転事故件数

○事業者区分別の運転事故件数は、表3のとおりです。

表3:事業者区分別の運転事故件数(平成23年度)

(件)

事故種類 事業者区分	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	列車走行 百万キロ当 たりの件数	列車走行 キロ (百万キロ)
JR(在来線)		7		138		222	2	369	0.61	608.76
JR(新幹線)						1		1	0.01	147.67
民鉄等		3	1	182	2	206	1	395	0.73	544.41
大手民鉄		1		116		138	1	256	0.81	316.33
公営地下鉄等						40		40	0.38	105.35
新交通・モノレール								0	0.00	19.32
中小民鉄		2	1	66	2	28		99	0.96	103.40
路面電車	1	1		9	88	3		102	4.29	23.78
合計	1	11	1	329	90	432	3	867	0.65	1,324.61
地域鉄道【再掲】	1	3	1	69	79	18		171	1.93	88.58
地域鉄道(鉄道)		2	1	62	2	15		82	1.10	74.32
地域鉄道(軌道)	1	1		7	77	3		89	6.24	14.25

※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 「中小鉄道」は、準大手鉄道事業者を含みます。

※4 「地域鉄道」は、脚注9をご覧ください。