

令和2年10月9日  
鉄道局安全監理官室

鉄軌道の運転事故件数 過去30年間で最小

～鉄軌道輸送の安全に関わる情報（令和元年度）を公表～

今般、令和元年度の「鉄軌道輸送の安全に関わる情報」を取りまとめましたので、お知らせいたします。

運転事故は、長期的に減少傾向であり、令和元年度においても前年度と比べて24件減少し、614件でした。この件数は、過去30年間で最小です。

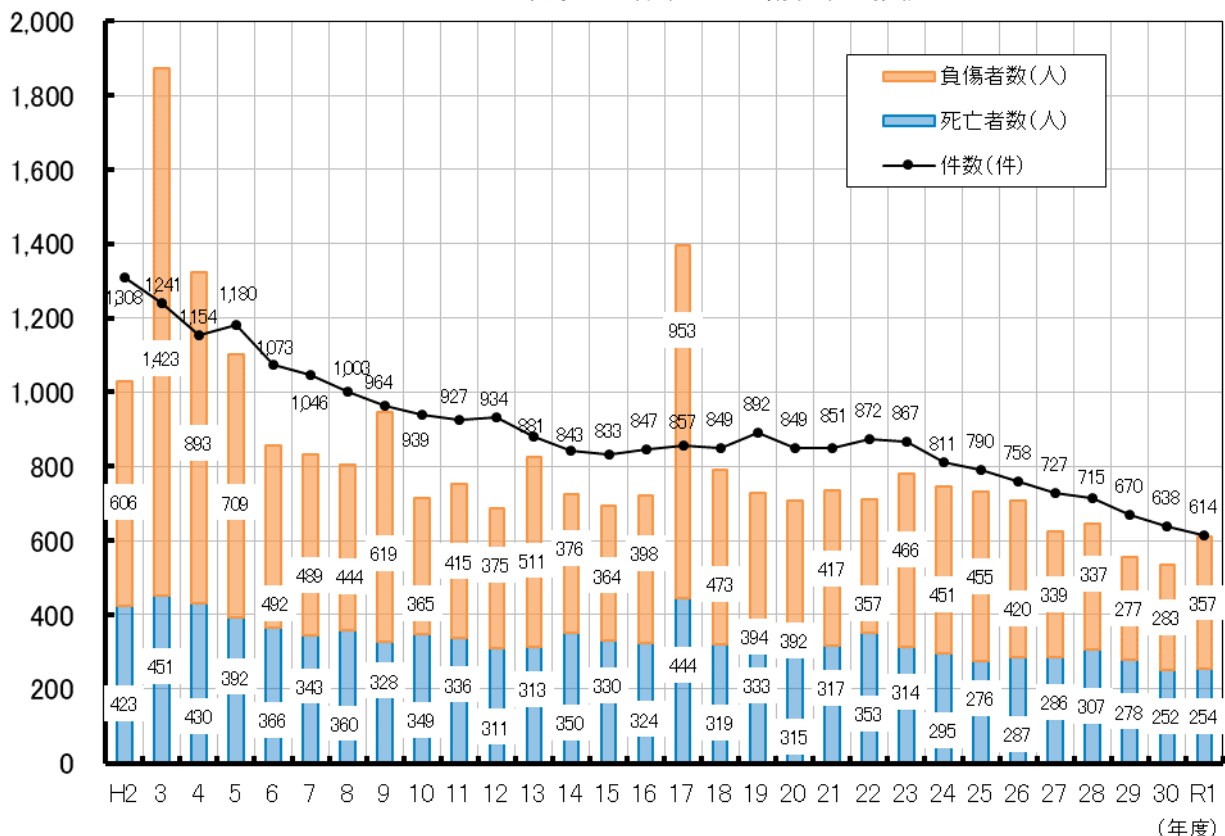
輸送障害は、長期的に増加傾向ですが、令和元年度は前年度と比べて48件減少し、5,665件でした。

引き続き、一層安全な鉄軌道輸送を目指し、各種の安全対策を総合的に推進していきます。

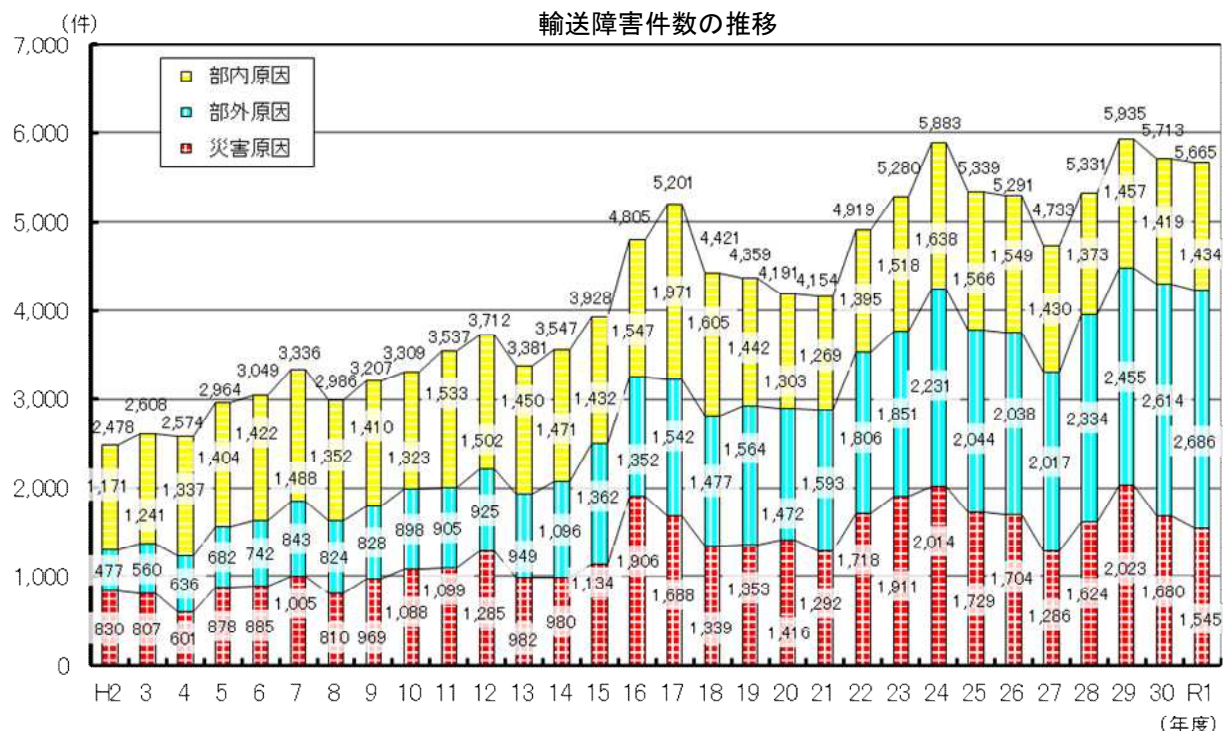
（ポイント）

- 運転事故は、踏切事故対策、ホームの安全対策等を実施してきた結果、長期的に減少傾向であり、令和元年度は過去30年間で最小の614件（対前年度比24件減）でした。そのうち人身障害事故と踏切事故が全体の9割を占めます（[概要版]P.1参照）。
- 人身障害事故においては、ホームでの列車等との接触によるものが約半分を占めていますが、駅ホームにおけるハード・ソフト両面から転落防止対策を推進しており、平成28年度以降、減少傾向となっています（[概要版]P.5参照）。
- 踏切事故についても、立体交差化や踏切保安設備の整備等を推進してきた結果、長期的には減少傾向となっています（[概要版]P.3参照）。

運転事故の件数及び死傷者数の推移



- 輸送障害（列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等）は、長期的に増加傾向にあります。令和元年度は対前年度比48件減の5,665件でした。そのうち、部内原因はほぼ横ばいですが、部外原因及び災害原因は増加傾向にあり、それに伴って輸送障害全体としても増加傾向となっています（〔概要版〕P.7参照）。



注1 「鉄軌道輸送の安全に関わる情報」は、平成18年10月1日に施行された「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」により新たに加えられた鉄道事業法等の規定に基づき、鉄道運転事故等の報告、輸送の安全に関する行政指導の実施状況、安全に関わる鉄道施設の整備状況等について毎年度整理し、公表しているものです。

注2 全体版については、当省ホームページをご参照ください。  
[http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk8\\_000001.html](http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk8_000001.html)

注3 「安全関連設備投資・修繕費の状況」については、その作成に必要な鉄軌道事業者からの報告書の提出を毎事業年度の経過後100日以内としています。このため、今回の公表では、「安全関連設備投資・修繕費の状況」以外の部分を先行して公表することとし、「安全関連設備投資・修繕費の状況」については作成でき次第、当省ホームページにて公表いたします。

注4 運転事故の届出等によっては、今後、今回公表した内容に変更が生じる場合がございますが、この場合は当省ホームページにて掲載いたします。

【連絡先】  
 国土交通省 鉄道局 安全監理官室  
 担当 丸山、小坂  
 代表 03-5253-8111(内40762、40766)  
 直通 03-5253-8548 / FAX 03-5253-1634

## 鉄軌道輸送の安全に関わる情報（令和元年度）

〔概要版〕

## 1. 運転事故

## (1) 概要

○運転事故<sup>※1</sup>の件数は、長期的に減少傾向であり、令和元年度は614件(対前年度比24件減)、死傷者数は611人(同76人増)、うち死亡者数は254人(同2人増)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(令和元年度)

	件数 (対前年度比)	死傷者数 <sup>※12</sup> (対前年度比)	うち死亡者数 (対前年度比)	
			死亡者数	割合
列車事故 <sup>※2</sup>	15件 (+2件)	91人 (+89人)	2人 (△2人)	
うち列車衝突事故 <sup>※3</sup>	2件 (△2件)	6人 (+4人)	0人 (±0人)	
うち列車脱線事故 <sup>※4</sup>	13件 (+4件)	85人 (+85人)	2人 (+2人)	
うち列車火災事故 <sup>※5</sup>	0件 (±0件)	0人 (±0人)	0人 (±0人)	
踏切事故 <sup>※6</sup>	211件 (△17件)	216人 (+67人)	84人 (△5人)	
うち踏切障害に伴う <sup>※7</sup> 列車事故	3件 (+3件)	81人 (+81人)	2人 (+2人)	
うち踏切障害事故 <sup>※8</sup>	208件 (△20件)	135人 (△14人)	82人 (△7人)	
道路障害事故 <sup>※9</sup>	38件 (+15件)	17人 (+7人)	1人 (±0人)	
人身障害事故 <sup>※10</sup>	350件 (△17件)	368人 (△6人)	169人 (+7人)	
うち線路内立入り等による 列車との接触	180件 (+2件)	182人 (+2人)	134人 (+1人)	
うちホームでの 列車との接触	159件 (△20件)	159人 (△21人)	34人 (+5人)	
物損事故 <sup>※11</sup>	3件 (△4件)			
合計	614件 (△24件)	611人 (+76人)	254人 (+2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、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(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、踏切障害に伴う列車事故及び踏切障害事故をいいます。

※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ます。合

計の件数等は、この重複を除いたものです。

- ※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。)をいいます。
- ※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。)をいいます。
- ※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。)をいいます。
- ※11 「物損事故」とは、列車又は車両の運転により5百万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。
- ※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ます(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、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いますが、死傷者数には自殺によるものは含めないこととしています。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

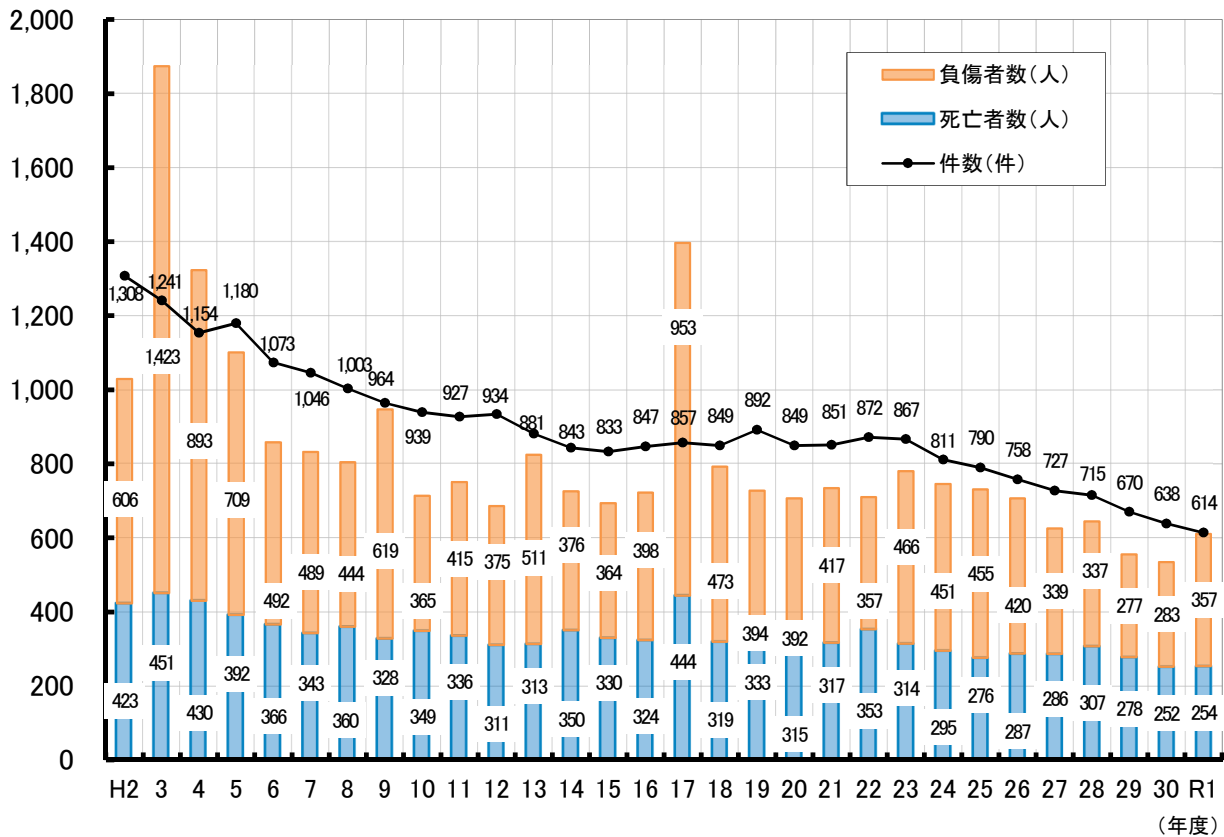
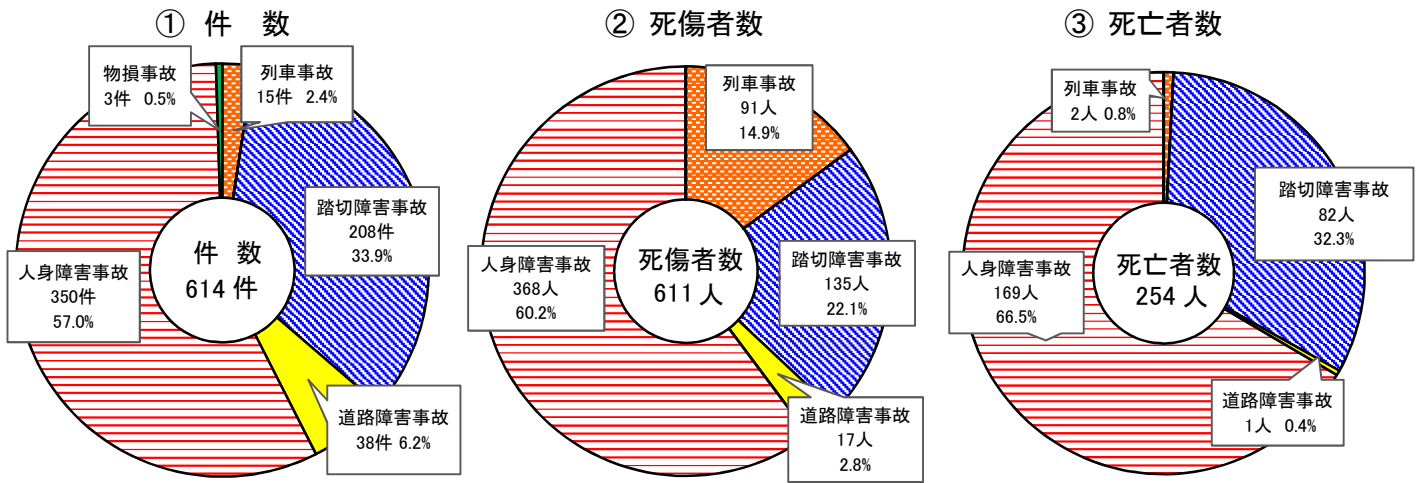


図2：運転事故の種類別の件数及び死傷者数(令和元年度)



(2) 踏切事故

○令和元年度に発生した踏切事故の件数は、運転事故全体の34.4%に当たる211件(対前年度比17件減)でした。(表1参照)

○令和元年度に発生した踏切事故による死傷者数は216人(運転事故に占める割合35.4%、対前年度比67人増)であり、うち死亡者数は84人(同33.1%、同5人減)でした。

図3：踏切事故の件数及び死傷者数の推移

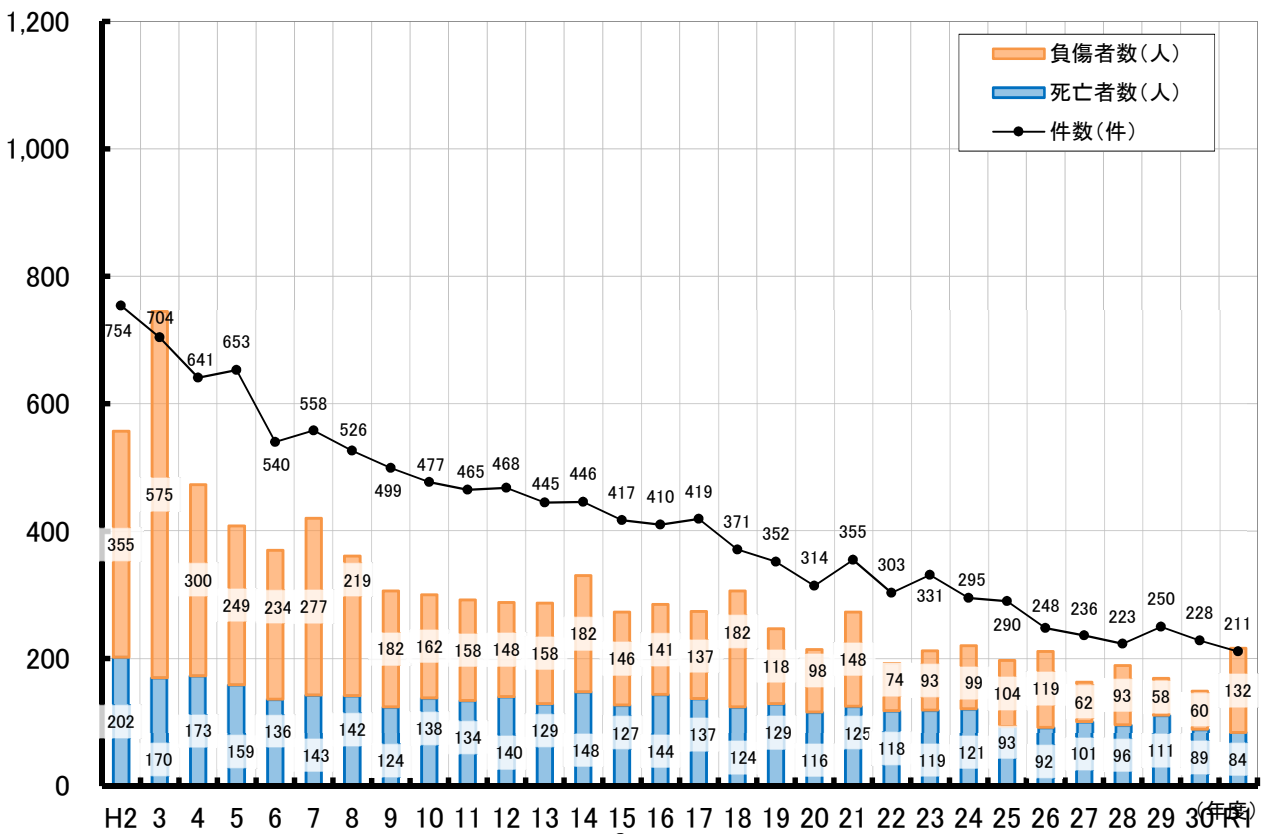
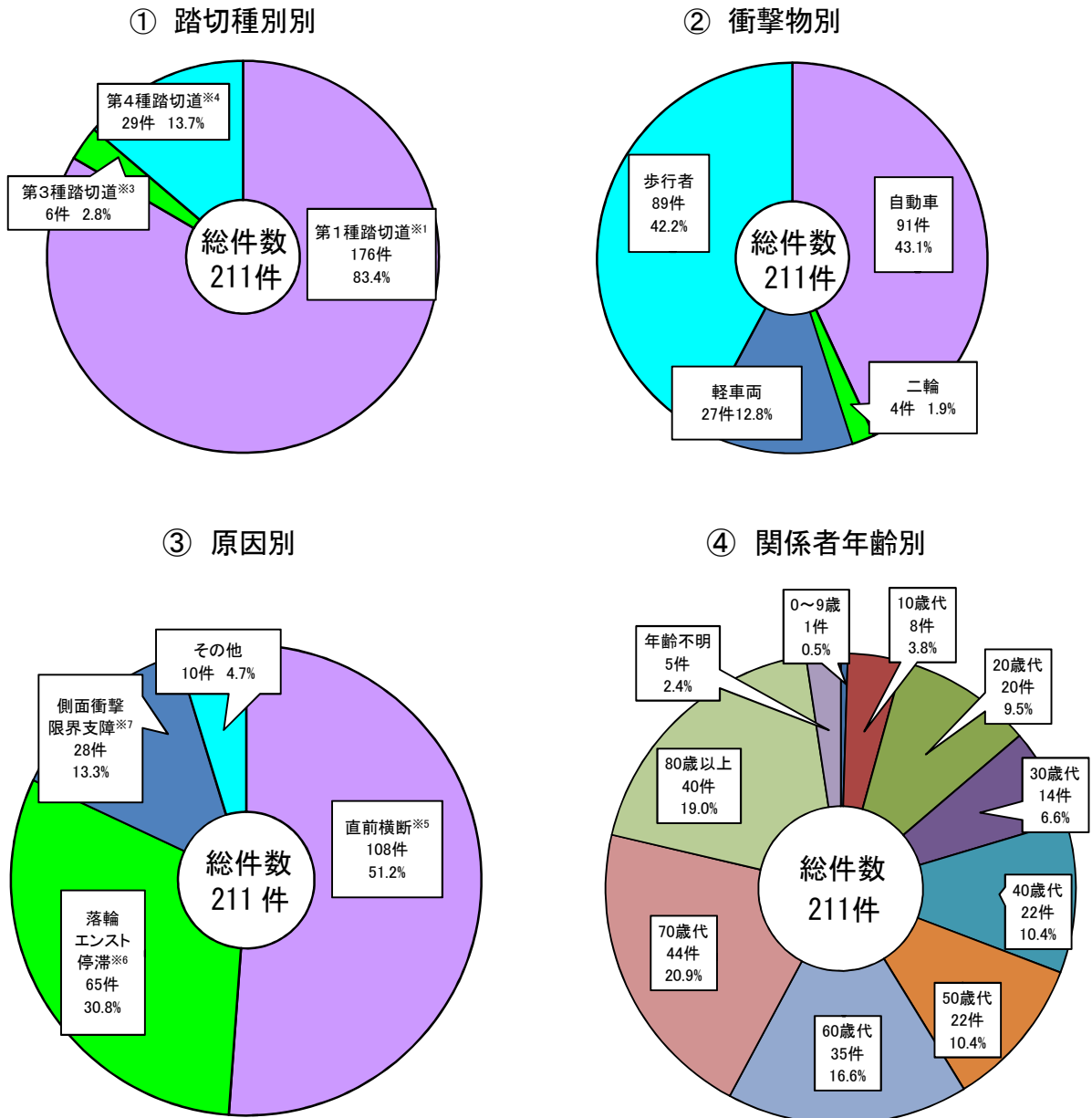


図4：踏切事故の発生状況(令和元年度)



- ※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、踏切道を通ずろうとする自動車、二輪・原動付自転車又は軽車両若しくは人(以下「自動車等」という。)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と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います。



### (3) 人身障害事故

○令和元年度に発生した人身障害事故の件数は、運転事故全体の57.0%に当たる350件（対前年度比17件減）でした。（表1参照）

○令和元年度に発生した人身障害事故による死傷者数は368人（運転事故に占める割合60.2%、対前年度比6人減）、うち死亡者数は169人（同66.5%、同7人増）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

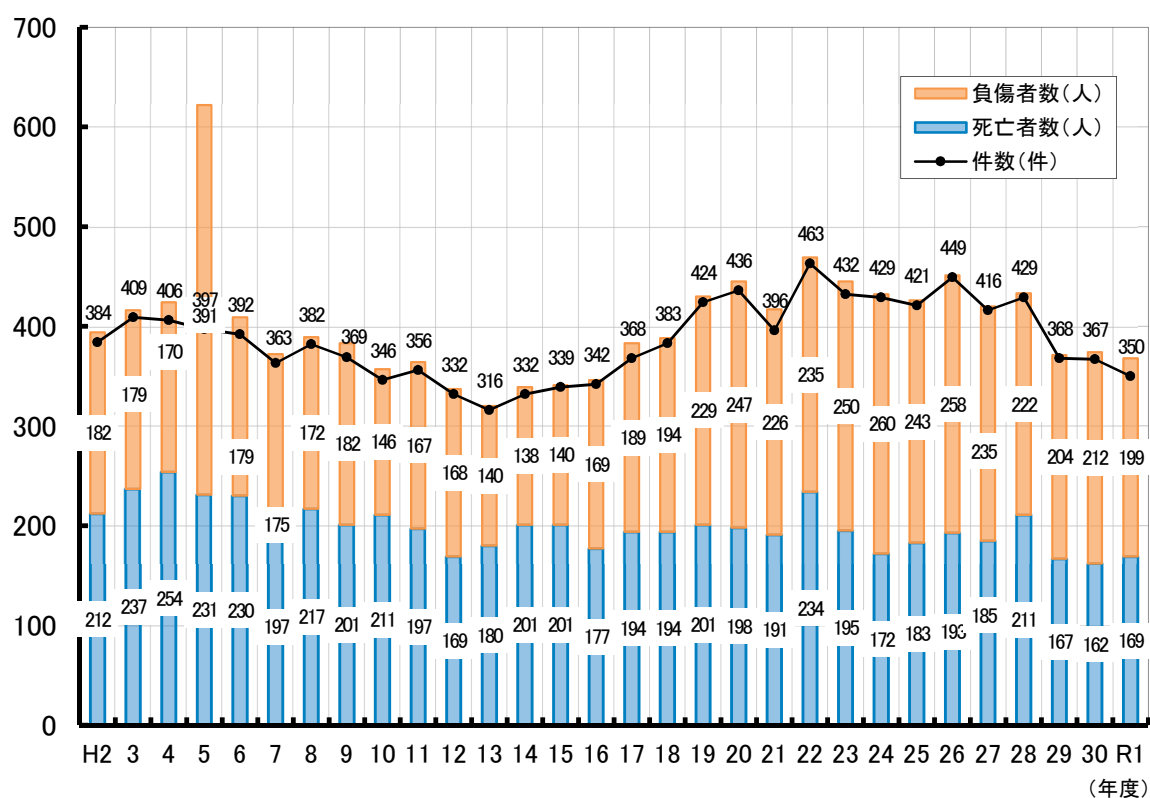


図6：人身障害事故の原因等別の件数及び死傷者数(令和元年度)

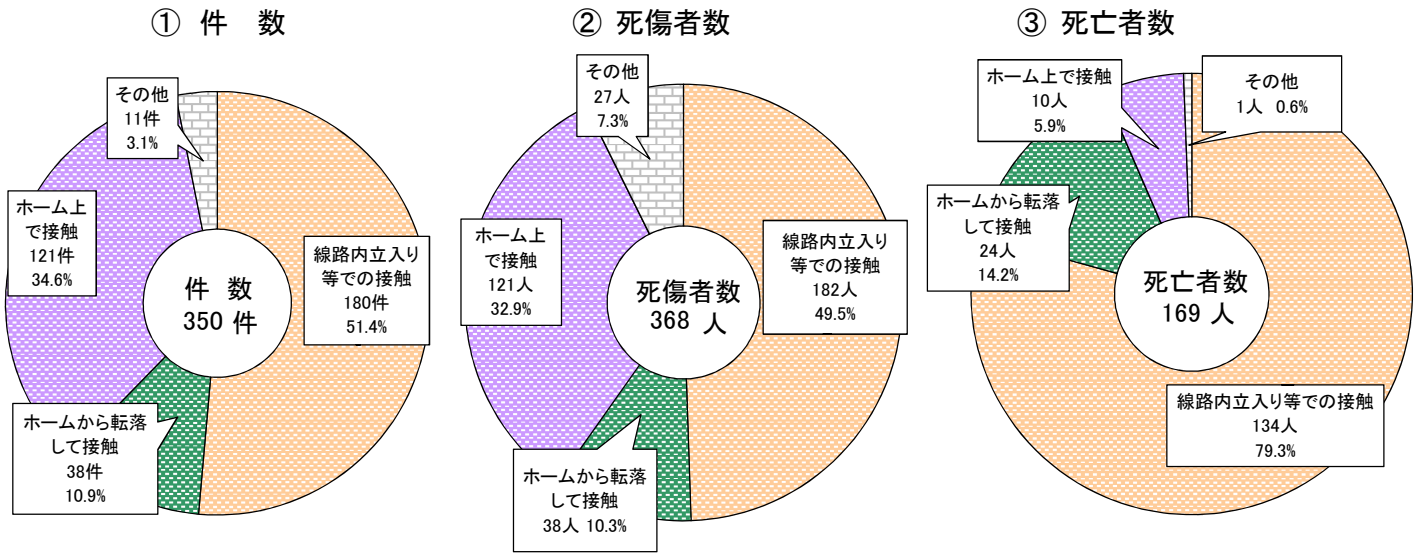
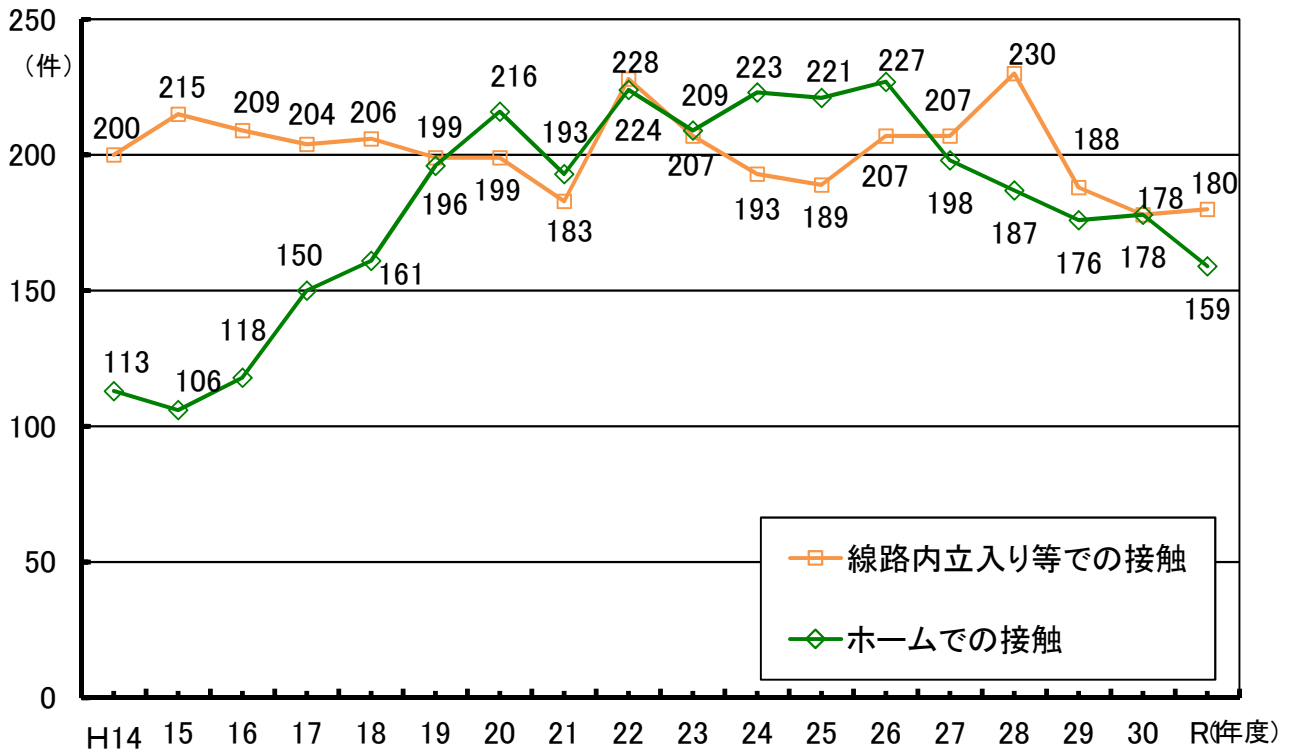


図7：ホームでの接触及び線路内立入り等での接触による人身障害事故件数の推移





## 2. 輸送障害

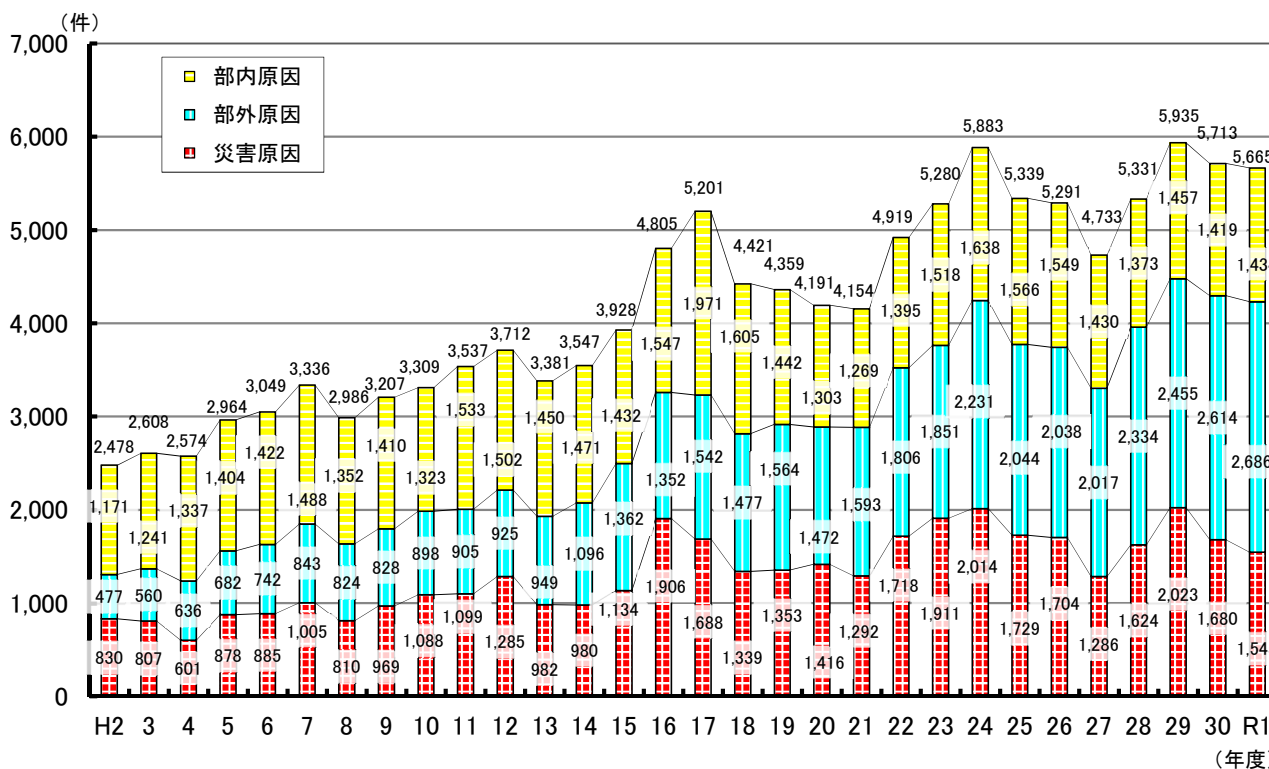
○輸送障害(列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等)の件数は、長期的に増加傾向ですが、令和元年度は5,665件(対前年度比48件減)でした。(図8参照)

○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、1,434件(輸送障害に占める割合25.3%、対前年度比15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、2,686件(輸送障害に占める割合47.4%、対前年度比72件増)でした。

○風水害、雪害、地震等の災害原因による輸送障害※は、1,545件(輸送障害に占める割合27.3%、対前年度比135件減)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件と計上しています。例えば、梅雨による豪雨で、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件と計上しています。