

第1章 鉄道交通事故の動向

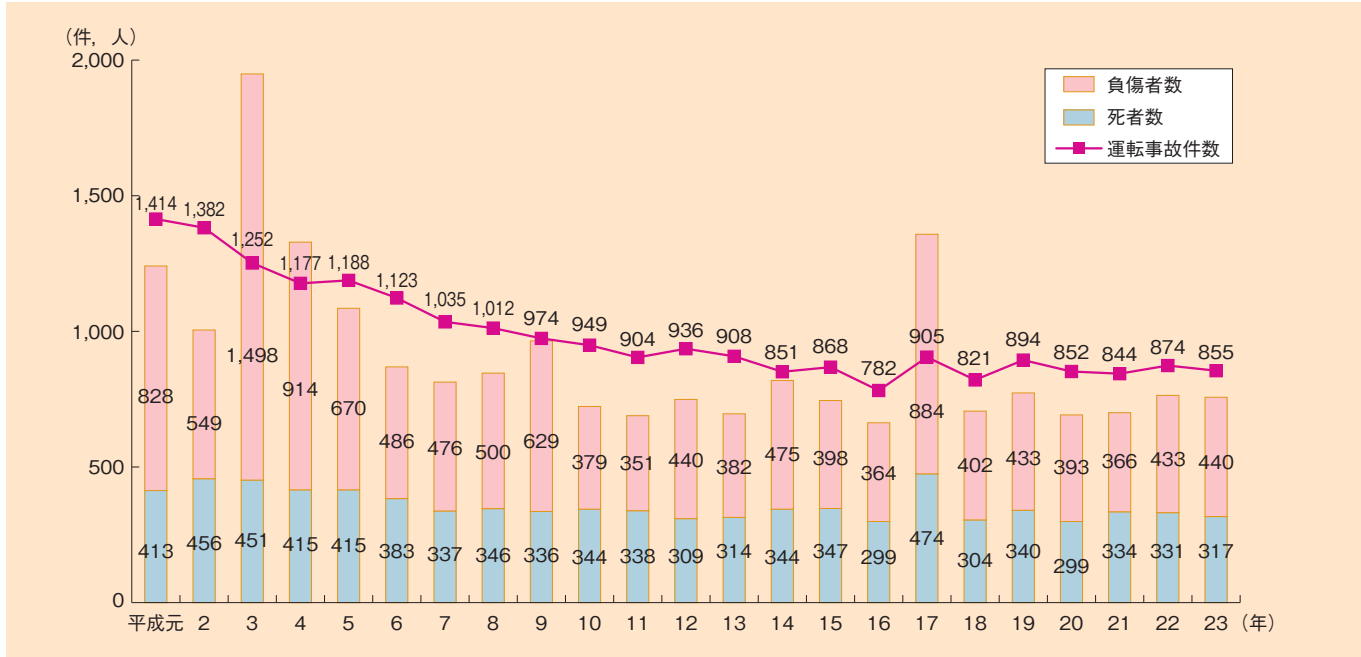
1 近年の運転事故の状況

鉄道交通における運転事故*は、長期的には減少傾向にあり、平成3年に1,252件であったものが、13年には908件、23年には855件で、23年は前年比2.2%減、列車走行100万キロメートル当たりでは0.64件で前年比3.0%減となった（第1-40図）。

事故種類別にみると、踏切障害が323件（37.8%）、人身障害431件（50.4%）、道路障害83件（9.7%）であった（第1-29表）。

運転事故による死者数は317人で、第9次交通安全基本計画の目標どおり減少し（4.2%減）、乗客の死者数はゼロであった。

第1-40図 運転事故の件数と死傷者数の推移



注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は24時間死者。

第1-29表 事故種類別の運転事故の発生状況 (平成23年)

区分	列車事故				その他の事故					合計
	列車衝突	列車脱線	列車火災	小計	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	小計	
件数(件)	1 0.1%	15 1.8%	0 0.0%	16 1.9%	323 37.8%	83 9.7%	431 50.4%	2 0.2%	839 98.1%	855 100.0%
死傷者(人)	0 (0)	84 (0)	0 (0)	84 (0)	206 (121)	33 (0)	434 (196)		673 (317)	757 (317)

注 1 国土交通省資料による。
2 () 内は、死亡者で死傷者の内数である。
3 踏切障害とは、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、又は接触した事故のうち列車事故に至らなかったもの。
4 道路障害とは、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、又は接触した事故のうち列車事故に至らなかったもの。
5 人身障害とは、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（列車事故、踏切障害及び道路障害を除く）。
6 物損とは、列車又は車両の運転により500万円以上の物損を生じた事故をいう（列車事故、踏切障害、道路障害及び人身障害を除く）。

※ 運転事故
列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいう。なお、軌道の運転事故は、鉄道運転事故と同様に定義する。

2 平成23年中の列車事故の状況

列車事故（運転事故のうち列車衝突事故，列車脱線事故及び列車火災事故をいう。）は，東日本大震災による列車脱線事故が3件発生したことなどから，16件（運転事故件数の1.9%）であり，前年比100%増であったが，列車事故による死者は皆無であった。

3 平成23年中の踏切事故の状況

踏切事故*は，踏切保安設備の整備等により，長期的には減少傾向にあるが，平成23年は325件で前年比2.8%増であり，踏切事故による死者数は121人で前年比7.1%増であった（第1-41図）。

原因別にみると，列車が通過する直前の横断等交通側の原因であり，衝撃物別にみると，自動車と衝突した事故が49.2%を占めている（第1-42図）。

また，第1種踏切道での事故件数が83.7%を占めているが，踏切道100か所当たりでは第1種が最も少なくなっている（第1-30表）。

4 人身障害事故の発生状況

平成23年の人身障害事故は431件，死者数は196人で前年比10.1%減，このうちホームから転落して又はホーム上で，列車と接触して死傷する事故（ホーム事故）は，近年増加傾向にあったが，平成23年は208件で前年比5.9%減であり，ホーム事故による死

第1-30表 踏切道種別の踏切事故発生件数（平成23年）

踏切道	踏切道数	件数	構成率 (踏切道)	100か所 当たりの事故 件数
	か所	件	%	件
第1種	29,967	272	88.0	0.91
第2種	—	—	—	—
第3種	861	10	2.5	1.16
第4種	3,230	43	9.5	1.33
計	34,058	325	100.0	0.95

注 1 国土交通省資料による。

2 踏切道種別は，次による。

第1種 自動遮断機が設置されている踏切道又は踏切保安係が遮断機を操作している踏切道

第3種 遮断機はないが警報機が設置されている踏切道

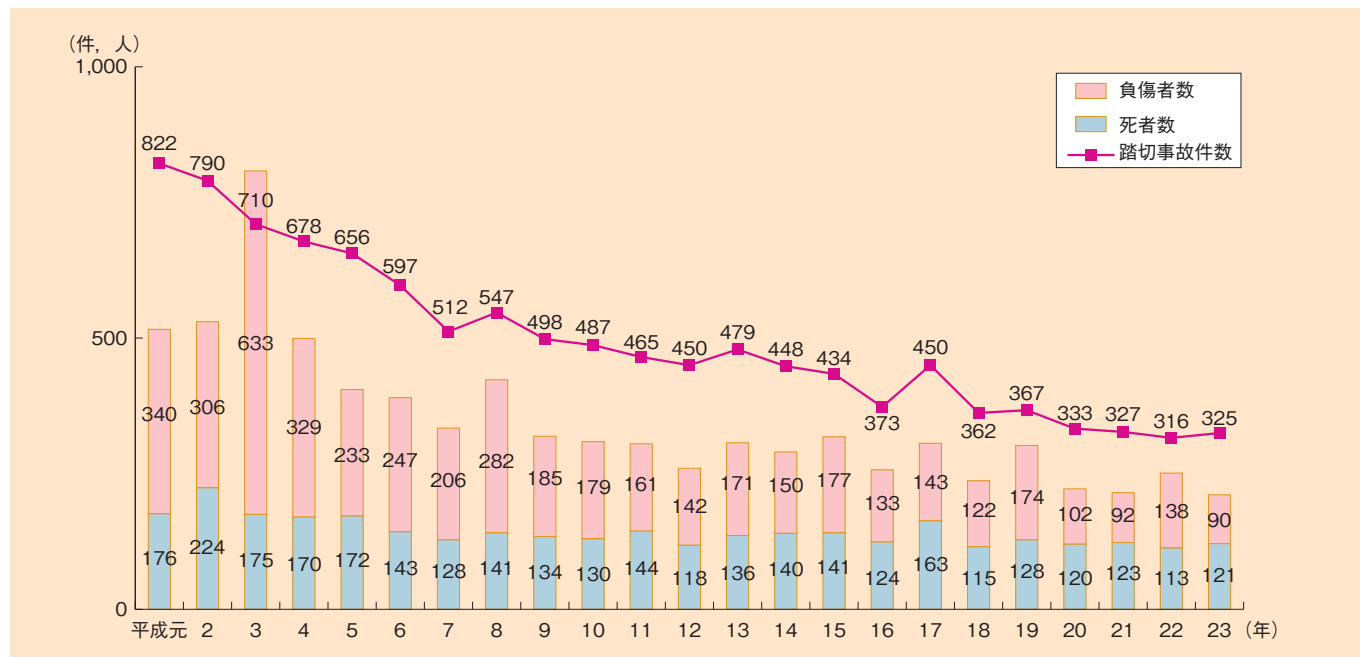
第4種 踏切保安係もおらず，遮断機も警報機も設置されていない踏切道

第2種については，現在設置されているものはない。

3 踏切道数は，平成22年度末の数字である。

4 100か所当たり件数とは，踏切道100か所当たりの踏切事故件数である。

第1-41図 踏切事故の件数と死傷者数の推移



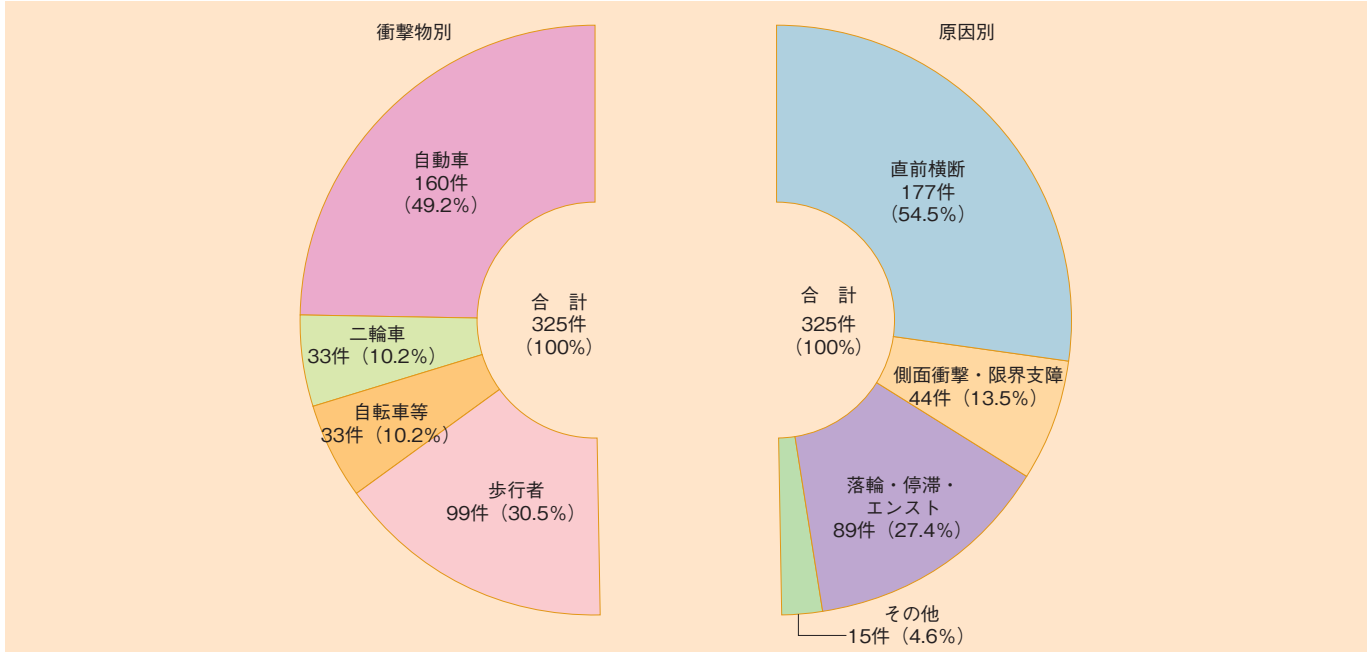
注 1 国土交通省資料による。

2 死者数は24時間死者。

※ 踏切事故

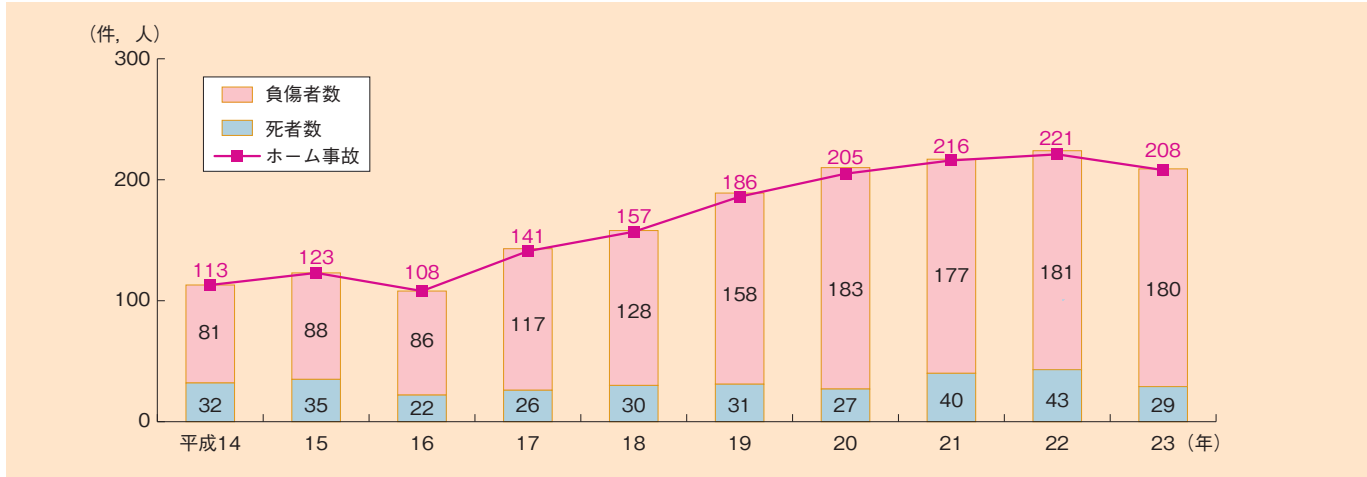
列車事故のうち，踏切道において，列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し，又は接触した事故及び踏切障害事故をいう。

第1-42図 原因別・衝撃物別踏切事故発生件数（平成23年）



注 国土交通省資料による。

第1-43図 ホーム事故の件数と死傷者数の推移



注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は24時間死者。

第1-31表 重大事故一覧 (平成23年)

発生日	事業者名	線名・場所	事故種類	死傷者数	脱線車両	主原因及び概要
5/27	JR 北海道	石勝線 清風山信号場	列車脱線事故	79人 (0人)	2	列車が脱線しトンネル内で停止。火災が発生し、乗客が徒歩で避難した。

注 1 国土交通省資料による。
2 重大事故とは、死傷者が10名以上又は脱線両数が10両以上生じた事故をいう。
3 死傷者数の () 内は、死亡者数で内数を示す。

者数は29人で前年比32.6%減であった。
なお、ホーム事故は、酔客による事故件数が61.5%を占めている（第1-43図）。

5 平成23年中の鉄道交通における重大事故の発生状況

平成23年5月27日に JR 北海道の石勝線清風山信号場において、列車脱線火災事故が発生し、トンネル内における発炎により乗客等79人が負傷した（第1-31表）。