

第2部 鉄軌道交通

第1章 鉄軌道交通事故の動向

第1節 近年の鉄軌道交通事故の状況

鉄軌道交通における運転事故^{注1)}は、踏切事故防止対策の推進、さらには、列車運行の高速化・高密度化に対応した自動列車停止装置（ATS）等の運転保安設備の整備・充実、制御装置の改善、乗務員等の資質の向上など総合的な安全対策を実施してきた結果、長期にわたって減少傾向にある。昭和56年には、2,134件であったものが、平成3年には1,252件、平成13年には908件となっている（第1-36図）。

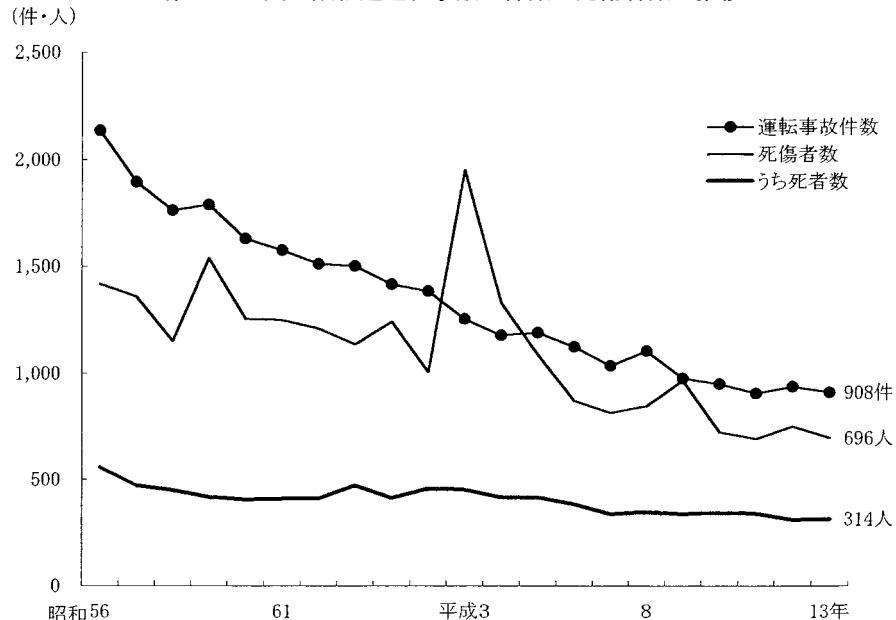
第2節 平成13年中の鉄軌道交通事故の状況

1 運転事故の状況

平成13年中の運転事故の発生件数は908件で前年比3.0%減、列車走行100万キロメートル当たりでは0.70件で前年比6.9%減となっている。

事故種類別の発生件数についてみると、踏切障害が475件（52.3%）、人身障害306件（33.7%）、道路障害95件（10.5%）となっている。

第1-36図 鉄軌道運転事故の件数と死傷者数の推移



運転事故による死傷者数は696人（うち死者314人）で前年比7.1%減となっている（第1-41表）。

2 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。）の発生状況は28件（運転事故件数の3.1%）であり、前年と比較すると3件減少した。

列車事故を原因別にみると、車両・鉄道施設によるものが8件、職員の取扱誤りによるものが8件、鉄道外によるものが8件、自然災害によるものが4件となっている。

3 踏切事故の状況

踏切事故は、踏切保安設備等の整備により、運転事故と同様、長期にわたって減少傾向にある。平成13年中に発生した踏切事故の件数は479件で

第1-41表 鉄軌道における事故種類別の運転事故の発生状況

(平成13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)	5 (0.6%)	19 (2.1%)	4 (0.4%)	28 (3.1%)	475 (52.3%)	95 (10.5%)	306 (33.7%)	4 (0.4%)	880 (96.9%)	908 (100.0%)
死傷者(人)	36 (0)	19 (2)	0 (0)	55 (2)	299 (135)	32 (5)	310 (172)	-	641 (312)	696 (314)

注 1 国土交通省資料による。

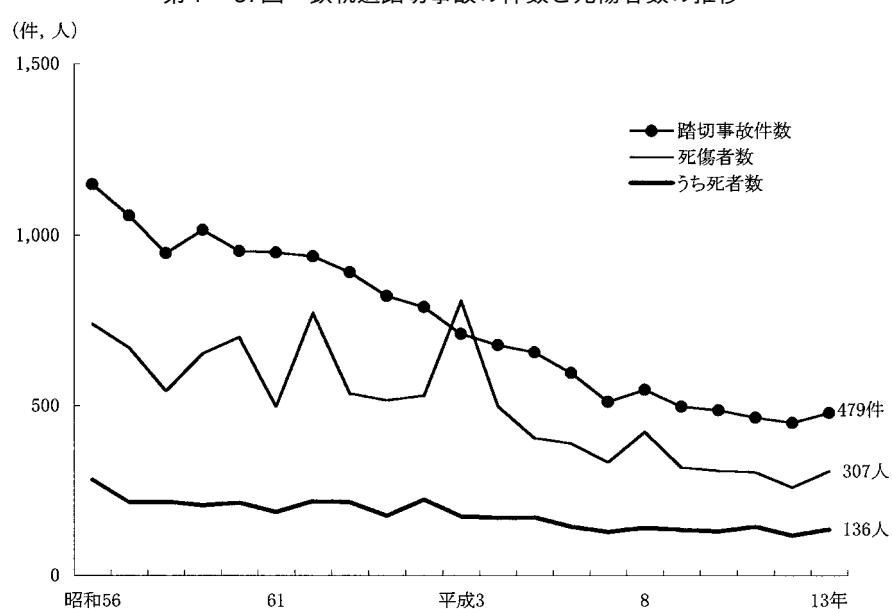
2 () 内は、死亡者数で死傷者の内数である。

3 踏切障害とは、踏切道において列車等が人又は車両等と衝突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、列車等が人又は車両等と衝突した事故のうち列車事故に至らなかつたもの

5 人身障害とは、列車等の運転により人の死傷を生じた場合をいう。

第1-37図 鉄軌道踏切事故の件数と死傷者数の推移



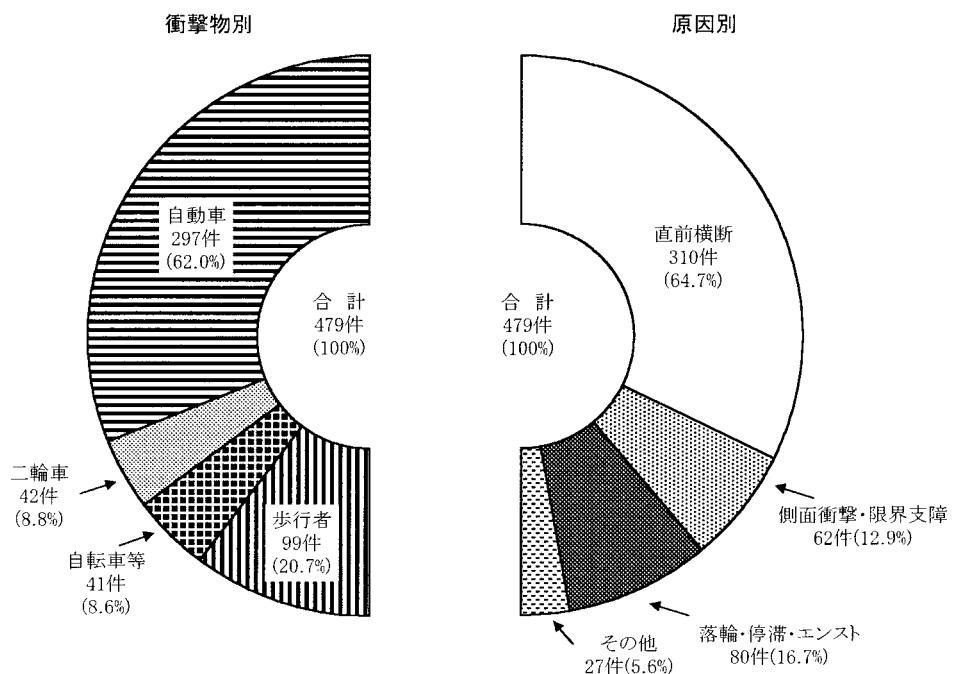
前年比6.4%増であり、運転事故（908件）の約半数を占めている。また、死傷者数についても307人で前年比18.1%増となっている（第1-37図）。

踏切事故の発生原因は、列車が通過する際の直前横断等道路交通側に起因するものがほとんどで

あり、衝突した相手側としては、自動車が高い割合を示している（第1-38図）。

また、踏切道の種別別に見ると、発生件数では第1種が最も多いが、踏切道100箇所当たりでは第1種が最も少なくなっている（第1-42表）。

第1-38図 原因別・衝撃物別踏切事故発生件数（平成13年）



注 国土交通省資料による。

第1-42表 踏切道種別の踏切事故発生件数

（平成13年）

踏切道	踏切道数	件 数	構成率	100箇所当たりの事故件数
第1種	箇所 30,786	件 346	% 83.9	件 1.12
第2種	—	—	—	—
第3種	1,360	31	3.7	2.28
第4種	4,568	102	12.4	2.23
計	36,714	479	100.0	1.30

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昼夜を通じて踏切保安係が遮断機を操作している踏切道

第2種 1日のうち一定の時間だけ踏切保安係が遮断機を操作している踏切道

第3種 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

3 踏切道数は、平成12年度末の数字である。

4 平成13年中の鉄軌道交通における重大事故の発生状況

平成13年6月24日に京福電気鉄道の列車衝突事故が発生した（第1-43表）。

第1-43表 重大事故一覧

(平成13年)

発生月日	事業者名	線名・場所	事故種類	死傷者数	脱線両数	主原因及び概要
6.24	京福電気鉄道	越前本線 保田駅～発坂駅間	列車衝突	25 (0)	1	上り普通列車が発坂駅で下り急行列車の通過待ち合せをせず出発したため、正面衝突した。（推定）

注 1 國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。

第2章 鉄軌道交通安全施策の現況

第1節 鉄軌道交通環境の整備

1 線路施設等の点検と整備

JR、大手民鉄等各社において、橋りょうの補修、高架化及び地下化、踏切道の立体交差化、落石・雪崩対策、軌道強化等の安全輸送対策、環境対策、車両の整備、工場検修設備等の整備を推進した。

また、トンネルコンクリートはく落事故の再発防止対策としては、平成12年度より「トンネル保守管理マニュアル」に基づき、全トンネルを対象に初回全般検査を行い、平成13年度末までに終了した。

高齢者、身体障害者等の安全利用に十分配慮

し、段差の解消、転落防止設備等の整備により鉄道駅等のバリアフリー化を推進した。

プラットホームからの転落事故防止対策としては、非常停止押しボタン又は転落検知マットの整備、プラットホーム下の待避スペースの確保など適切な安全対策の推進を図った。

2 運転保安設備の整備

JR、大手民鉄等各社において、運転保安設備の整備・向上に努めており、連動装置の取替え等老朽施設の取替え、踏切保安設備の新設・改良、自動列車停止装置(ATS)の高機能化等を推進した。また、事故・地震発生等の緊急時において必要な情報を迅速に伝達し、乗務員が適切に対応できるよう列車無線等の通信装置の整備を推進し

注) なお、平成14年2月22日、JR九州鹿児島本線海老津駅～教育大前駅間において、イノシシと衝突し停車していた普通列車に、赤信号で一旦停止し無闇そく運転を開始した後続の快速列車が衝突して134名が負傷する事故が発生した。詳細な事故原因については調査中ではあるが、この事故を踏まえ、一層の安全の確保を図るよう全国の鉄道事業者に対し指導を行っている。