

第2部 鉄道交通

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、昭和60年には、1,627件であったものが、平成7年には1,035件、17年には905件となった（第139図）。17年は前年比15.7%増、列車走行100万キロメートル当たりでは0.67件で前年比8.1%増となった。

事故種類別の発生件数についてみると、踏切障害が443件（49.0%）、人身障害380件（42.0%）、道路障害42件（4.6%）となった（第136表）。

しかし、一方では、17年4月の西日本旅客鉄道（株）福知山線における列車脱線事故等重大な運転事故が発生している。また、運転事故による死傷者数は1,358人（うち死亡者474人）で前年比104.8%増となった。

2 平成17年中の列車事故の状況

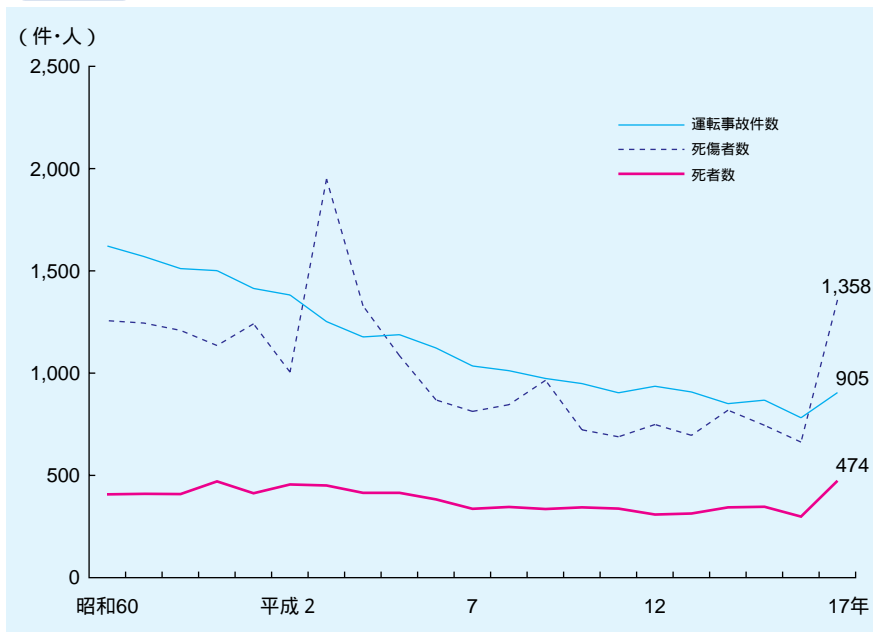
列車事故（運転事故のうち列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故をいう。）の件数は33件（運転事故件数の3.6%）であり、前年と同件数であった。

列車事故を原因別にみると、車両・鉄道施設によるものが2件、係員の取扱誤りによるものが9件、鉄道外によるものが11件、自然災害によるものが11件である。

3 平成17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、運転事故と同様、長期にわたって減少傾向にある。平成17年中に発生した踏切事故の件数は450件で前年比20.6%増であり、運転事故（905件）の約50%を

第139図 鉄道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

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。

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。

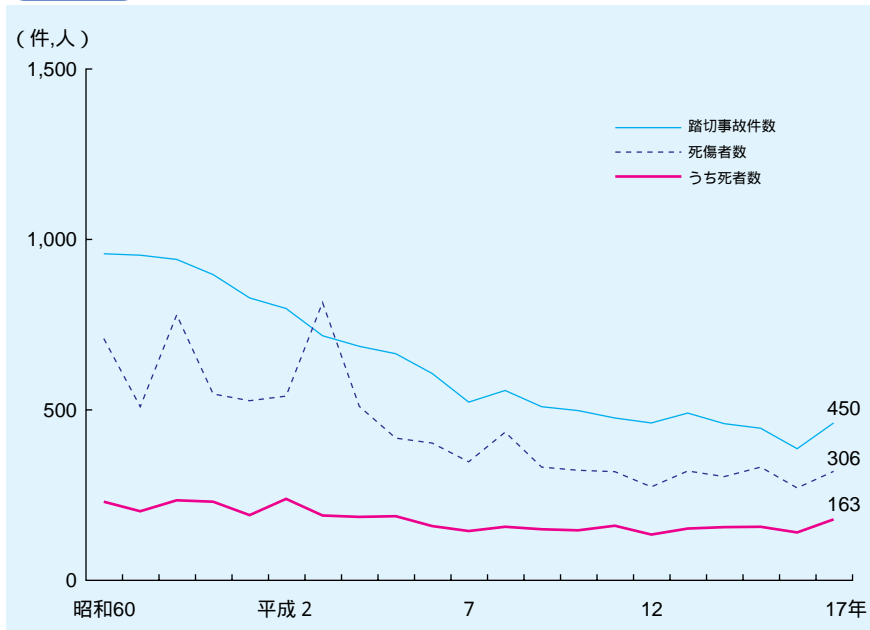
第1 36表 鉄道における事故種類別の運転事故の発生状況

(平成17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)	6 (0.7%)	27 (3.0%)	0 (0.0%)	33 (3.6%)	443 (49.0%)	42 (4.6%)	380 (42.0%)	7 (0.8%)	872 (96.4%)	905 (100.0%)
死傷者(人)	8 (0)	643 (116)	0 (0)	651 (116)	297 (159)	17 (1)	393 (198)		707 (358)	1,358 (474)

- 注 1 国土交通省資料による。
 2 ()内は、死者数で死傷者の内数である。
 3 事故種類は、次のとおり。
 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う。
 列車脱線事故とは、列車が脱線した事故をいう。
 列車火災事故とは、列車に火災が生じた事故をいう。
 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、又は接触した事故をいう。
 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、又は接触した事故をいう。
 鉄道人身障害事故とは、列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故(~ の事故に伴うものを除く。)をいう。
 鉄道物損事故とは、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(~ の事故に伴うものを除く。)をいう。
 事故種類は、上記に掲げる2種類以上の鉄道運転事故に該当する場合には、順序に従って最先位の種類が当該事故の種類となる。

第1 40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

占めた。また、死傷者数は306人で前年比20.0%増となった(第1 40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 41図)。

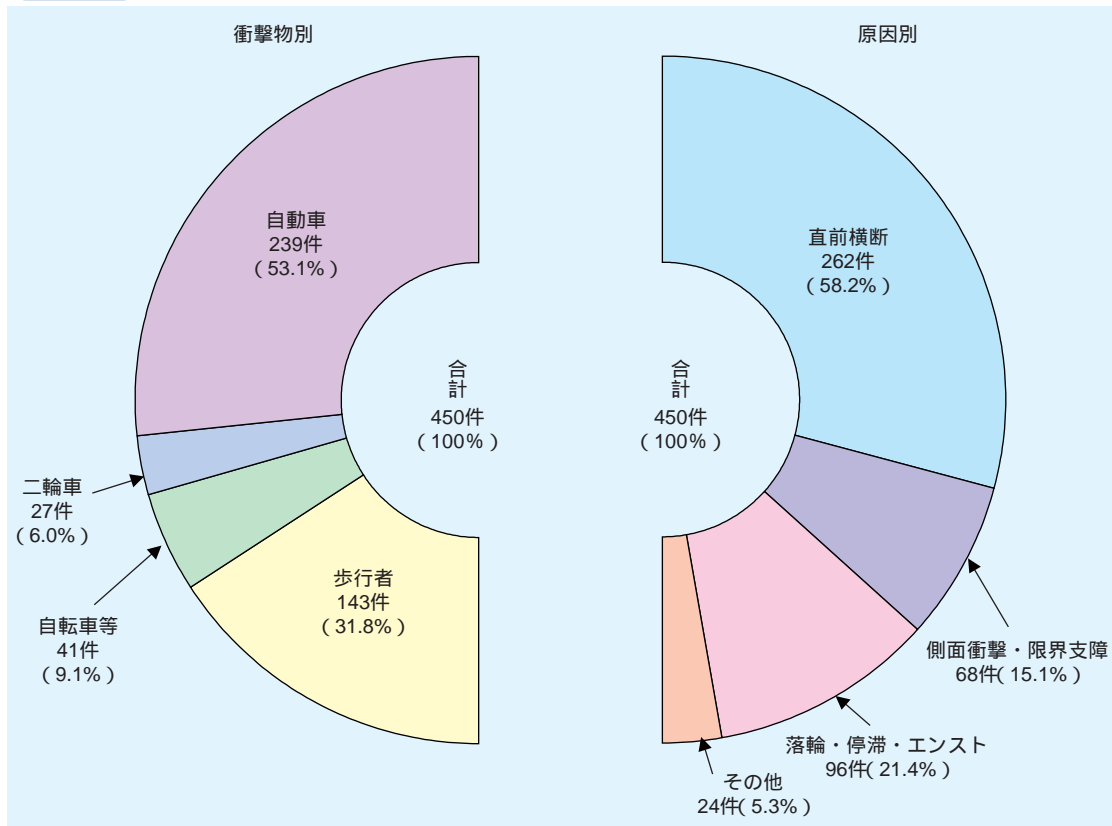
また、踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種が最も多いが、踏切道100か所当たりでは第1種が最も少なくなっている(第1 37表)。

第1 37表 踏切道種別の踏切事故発生件数 (平成17年)

踏切道	踏切道数	件数	構成率	100か所当たりの事故件数
第1種	30,448	368	85.5	1.21
第2種	1,117	19	3.1	1.70
第4種	4,047	63	11.4	1.56
計	35,612	450	100.0	1.26

- 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 踏切保安係もならず、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16年度末の数字である。

第141図 原因別・衝撃物別踏切事故発生件数（平成17年）



注 国土交通省資料による。

4 平成17年中の鉄道交通における重大事故の発生状況

平成17年3月2日に発生した土佐くろしお鉄道宿毛線，17年4月25日に発生した西日本旅客鉄道福知

山線，17年10月14日に発生した広島電鉄宇品線及び17年12月25日に発生した東日本旅客鉄道羽越線の脱線事故である（第138表）。

第138表 重大事故一覧

（平成17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
3.2	土佐くろしお鉄道	宿毛線 宿毛駅構内	列車脱線	11 (1)	2	特急列車が宿毛駅到着の際、減速せずに車止めを乗り越え、駅舎に衝撃し、前2両が脱線した。
4.25	西日本旅客鉄道	福知山線 塚口駅～尼崎駅間	列車脱線	656 (107)	5	快速列車が塚口駅～尼崎駅間の曲線区間を走行中、先頭車両から5両目までが脱線、うち前2両が進行左側のマンションに衝撃した。
10.14	広島電鉄	宇品線 海岸通停留場～元宇品口停留所	車両脱線	13 (0)	1	宇品海岸南2丁目交差点付近で大型バスと車両が衝突し、先頭車両が脱線した。
12.25	東日本旅客鉄道	羽越線 砂越駅～北余目駅間	列車脱線	37 (5)	6	特急列車が砂越駅～北余目駅間を走行中、第二最上川橋梁を通過した付近で6両全てが脱線し、そのうち前3両が横転した。

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。 負傷後24時間経過後死亡した乗客1名を含む。

鉄道交通安全対策の今後の方向
第8次交通安全基本計画より

1 基本的考え方

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、国民生活に欠くことのできない交通手段であり、列車の運行が高密度である現在の運行形態においては、一たび事故が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりでなく、被害が甚大となる。このため、各種の安全対策を推進し、国民の鉄道に対する信頼を揺るぎないものとする必要がある。

2 目標

- 乗客の死者数ゼロを目指す。
- 運転事故件数の減少を目指す。

3 対策

(1) 視点

事故個別の問題を解決するとともに、過去に起きた事故等の教訓を活かして効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から、鉄道交通環境の整備、鉄道の安全運行の確保、鉄道車両の安全性の確保といった各種交通安全施策を推進していく。

(2) 講じようとする施策

鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道線路、運転保安設備等の鉄道施設について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性の基礎を構築する必要がある。このため、鉄道施設の維持管理等の徹底を図るとともに、運転保安設備の整備、鉄道構造物の耐震性の強化等を促進し、安全対策の推進を図る。



自動列車停止装置（ATS）

鉄道の安全な運行の確保

経営トップから現場まで一丸となった安全管理の態勢の構築を推進するとともに、その確認を国が行う「安全マネジメント評価」の仕組み等を導入する。

この他、鉄道の安全な運行を確保するため、乗務員及び保安要員の資質の維持・向上を図るよう指導するとともに、保安監査の強化・充実を図る。また、国民全体に対しても広報活動を通じて安全意識の高揚を図る。

鉄道車両の安全性の確保

科学技術の進歩を踏まえつつ、適時・適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準の

見直しを行うとともに、検査の方法・内容についても充実させ、鉄道車両の安全性の維持向上を図る。

救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進する。

被害者支援の推進

損害賠償請求の援助活動等の強化や被害者等の心情に配慮した対策の推進を図る。特に、大規模事故が発生した場合に、警察、医療機関、地方公共団体、民間の被害者支援団体等が連携を図り、被害者を支援する。

研究開発及び調査研究の充実

鉄道の事故防止のための研究開発を推進するとともに、事故原因の究明のための総合的な調査研究の推進を図る。