

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11年に904件であったものが、21年には844件、令和元年には605件で、元年は前年比10.5%減であった（第1-44図）。

事故種類別にみると、踏切障害が206件（34.0%）、人身障害346件（57.2%）、道路障害36

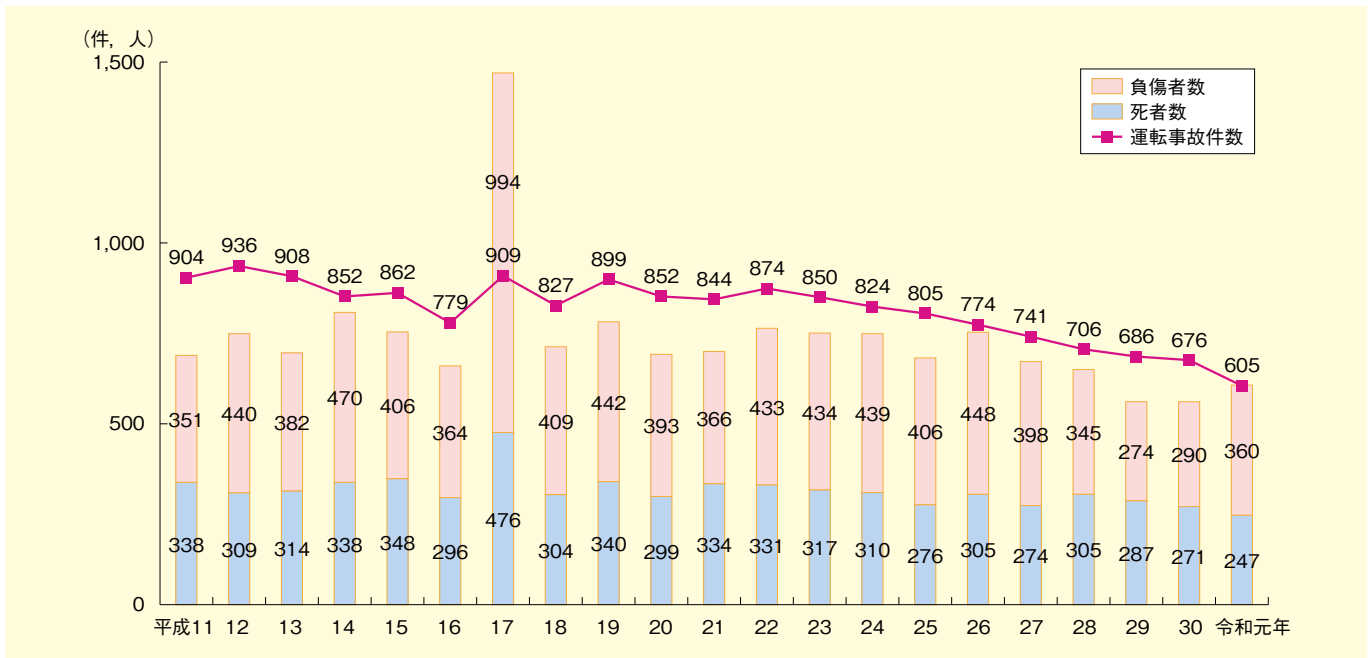
件（6.0%）であった（第1-30表）。

運転事故による死者数は247人で前年比8.9%減であり、乗客の死者数はゼロであった（第1-44図及び第1-30表）。

2 令和元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

▶第1-44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1-30表 事故種類別の運転事故の発生状況

(令和元年)

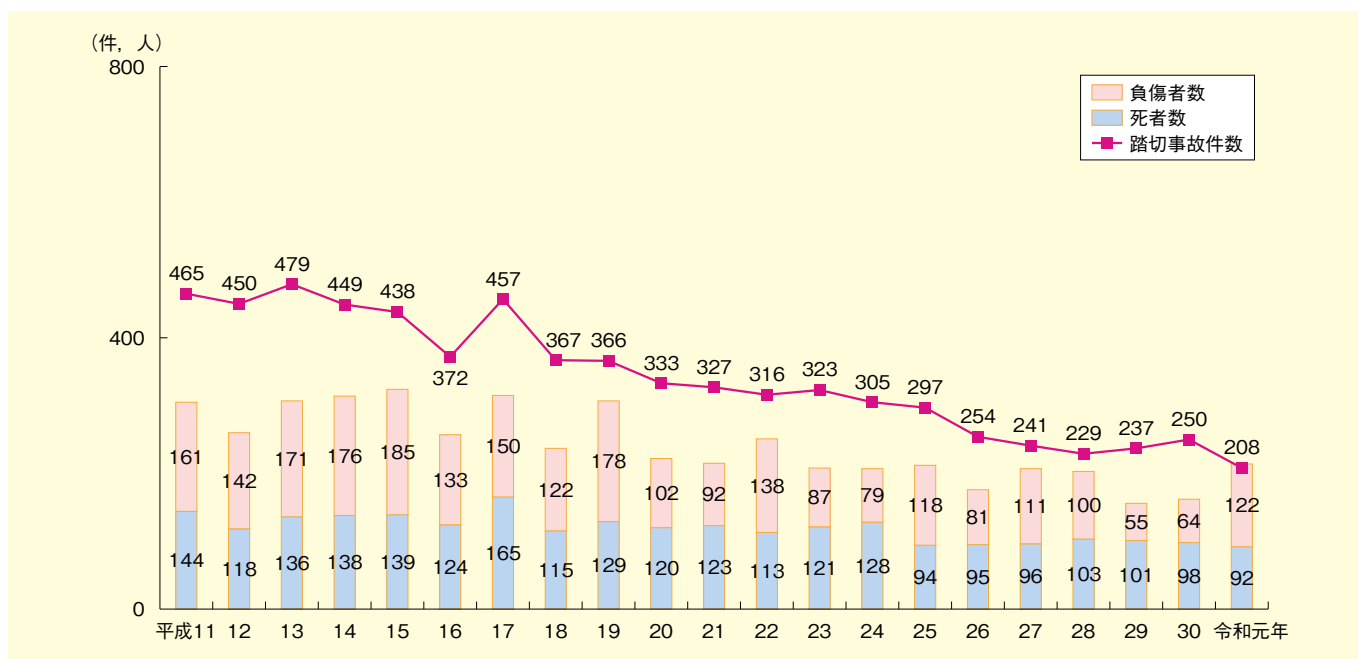
区分	列車事故				その他の事故					合計
	列車衝突	列車脱線	列車火災	小計	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	小計	
件数(件)	2	12	0	14	206	36	346	3	591	605
	0.3%	2.0%	0.0%	2.3%	34.0%	6.0%	57.2%	0.5%	97.7%	100.0%
死傷者(人)	6	81	0	87	135	19	366		520	607
	(0)	(1)	(0)	(1)	(91)	(2)	(153)		(246)	(247)

注 1 () 内は、死亡者で死傷者の内数である。
2 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。
3 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。
4 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）。
5 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。

▶第1-45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。

脱線事故及び列車火災事故をいう。)は、14件(運転事故件数の2.3%)であり、前年比3件増であった(第1-30表)。

3 令和元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。令和元年は208件で前年比16.8%減であり、踏切事故による死者数は92人で前年比6.1%減であった(第1-45図)。

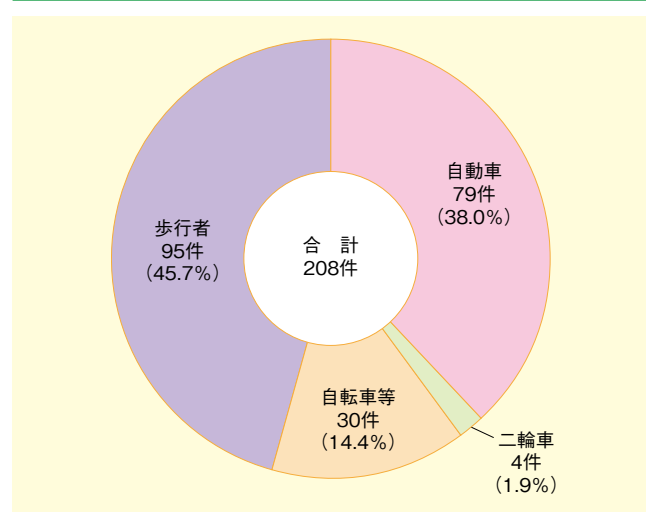
衝撃物別にみると、自動車と衝突した事故が38.0%、歩行者と衝突した事故が45.7%であった(第1-46図)。

また、第1種踏切道での事故件数が84.1%を占めているが、踏切道100か所当たりでは第1種踏切道が第3、4種踏切道の合計件数より少なくなっている(第1-31表)。

4 人身障害事故の発生状況

令和元年の人身障害事故は346件で前年比10.4%減、死者数は153人で前年比11.6%減、この

▶第1-46図 衝撃物別踏切事故発生件数(令和元年)



注 国土交通省資料による。

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、元年は156件で前年比37件(19.2%)減であり、ホーム事故による死者数は28人で前年比8人(22.2%)減であった(第1-47図及び第1-30表)。

※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1-31表 踏切道種別の踏切事故発生件数

(令和元年)

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	29,748	175	89.9	0.59
第2種	—	—	—	—
第3種	698	6	2.1	0.86
第4種	2,652	27	8.0	1.02
計	33,098	208	100.0	0.63
(参考) 第3,4種 計	3,350	33	10.1	0.99

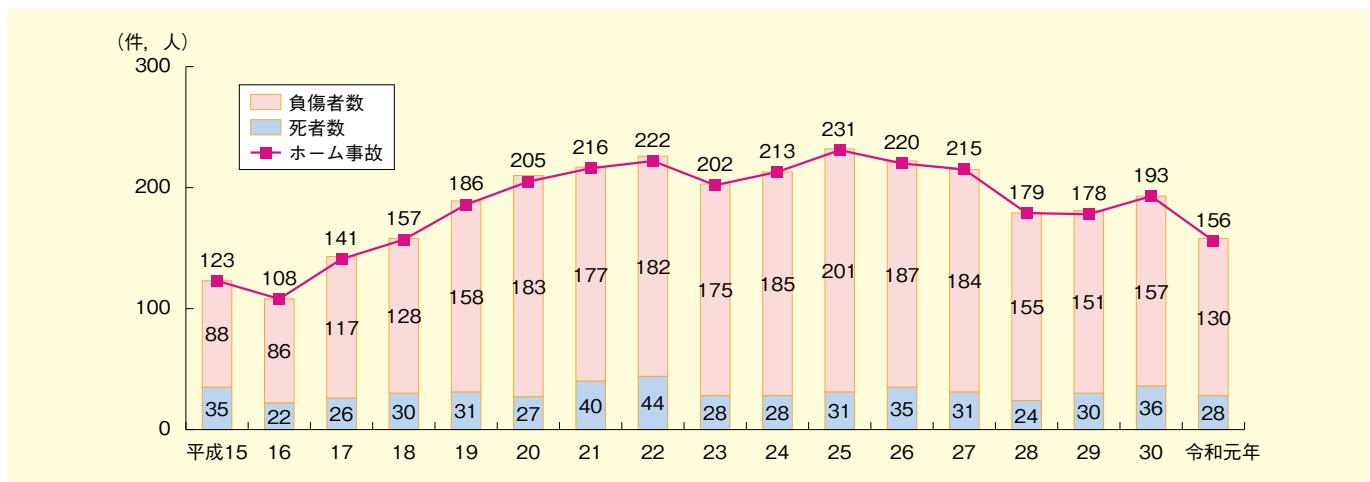
- 注 1 国土交通省資料による。
 2 踏切道種別は、次による。
 第1種 自動遮断機が設置されている踏切道又は踏切保安係が遮断機を操作している踏切道
 第3種 遮断機はないが警報機が設置されている踏切道
 第4種 踏切保安係もおらず、遮断機も警報機も設置されていない踏切道
 第2種については、現在設置されているものはない。
 3 踏切道数は、平成30年度末の数字である。
 4 100か所当たり件数とは、踏切道100か所当たりの踏切事故件数である。

なお、ホーム事故は、酔客による事故件数が51.3%を占めている。

5 令和元年中の鉄道交通における重大事故の発生状況

令和元年9月5日に京浜急行電鉄の本線神奈川新町駅構内の踏切道において、トラックと衝突し脱線する事故が発生し、トラックの運転者1名が死亡、列車の乗客75人、乗務員2人が負傷するなど、重大事故が2件発生した(第1-32表)。

▶第1-47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1-32表 重大事故一覧

(令和元年)

発生日	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月1日	横浜シーサイドライン	金沢シーサイドライン 新杉田駅構内	鉄道人身 障害事故	17 (0)	0	始発駅である新杉田駅において、自動運転列車が本来進むべき方向とは逆の方向に走行して、車止めに衝突した。
9月5日	京浜急行電鉄	本線 神奈川新町駅構内	列車脱線 事故	78 (1)	3	神奈川新町第一踏切で、列車がトラックと衝突し、列車が脱線した。

- 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。