

鉄軌道における運転事故等の発生状況
(北陸信越運輸局管内 令和2年度)

北陸信越運輸局鉄道部

目 次

はじめに	1
用語の説明	2
1 運転事故の発生状況	4
(1) 鉄軌道における運転事故の種類別発生状況	4
(2) 運転事故の件数及び死傷者数の推移	5
(3) 運転事故の種類別件数及び死傷者数	5
(4) 令和2年度における運輸安全委員会の事故調査	7
2 踏切事故の発生状況	8
(1) 踏切事故の件数及び死傷者数の推移	8
(2) 踏切種類別・衝撃物別・原因別 及び関係者年齢別の踏切事故件数	8
3 人身障害事故の発生状況	10
(1) 人身障害事故の件数及び死傷者数の推移	10
(2) 原因別の人身障害事故件数等	10
4 インシデントの発生状況	12
(1) インシデントの報告件数	12
5 輸送障害の発生状況	13
(1) 輸送障害件数の推移	13

はじめに

「鉄軌道における運転事故等の発生状況」は、鉄道事故等報告規則及び軌道事故等報告規則（以下、「規則」という。）に基づき、北陸信越運輸局管内^{※1}の鉄軌道事業者から報告のあった事故等の統計です。

なお、全国の統計については国土交通省のホームページ^{※2}に掲載されていますので併せてご覧下さい。

(※1) 4県：新潟県、長野県、富山県、石川県

(※2) http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk8_000001.html

【用語の説明】

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、人身障害事故及び物損事故をいう。
列 車 衝 突 事 故	列車が他の列車又は車両と衝突し、又は接触した事故。(軌道における車両衝突事故を含む。)
列 車 脱 線 事 故	列車が脱線した事故。(軌道における車両脱線事故を含む。)
列 車 火 災 事 故	列車に火災が生じた事故。(軌道における車両火災事故を含む。)
踏 切 障 害 事 故	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。
道 路 障 害 事 故	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。
人 身 障 害 事 故	列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故。(上記の5種類の事故に伴うものを除く。)本文中では、軌道における人身障害事故を含む。
物 損 事 故	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。(上記の6種類の事故に伴うものを除く。)本文中では、軌道における物損事故を含む。
列 車 事 故	列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故をいう。
踏 切 事 故	踏切障害に伴う列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故並びに踏切障害事故をいう。
輸 送 障 害	鉄道による輸送に障害を生じた事態(列車の運転を休止したもの又は旅客列車にあっては30分(旅客列車以外にあっては1時間)以上遅延を生じたもの)であって、鉄道運転事故以外のもの。
イ ン シ デ ン ト	鉄道運転事故又は軌道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態。(例えば、踏切の遮断機が作動しない、列車走行中に客室の乗降用扉が開くなどの事態。いわゆるヒヤリ・ハットのような軽微なものは含まない。)
閉 そ く 違 反	インシデントの分類のひとつ。閉そくの取扱いを完了しないうちに、当該閉そく区間を運転する目的で列車が走行した事態。
信 号 違 反	インシデントの分類のひとつ。列車の進路に支障があるにもかかわらず、当該列車に進行を指示する信号が現示された事態又は列車に進行を指示する信号を現示中に当該列車の進路が支障された事態。

信 号 冒 進	インシデントの分類のひとつ。列車が停止信号を冒進し、当該列車が本線における他の列車又は車両の進路を支障した事態。
本 線 逸 走	インシデントの分類のひとつ。列車又は車両が停車場間の本線を逸走した事態。
工 事 違 反	インシデントの分類のひとつ。列車の運転を停止して行うべき工事又は保守の作業中に、列車が当該作業をしている区間を走行した事態。
車 両 脱 線	インシデントの分類のひとつ。鉄道において車両が脱線した事態であって次に掲げるもの。 イ 本線において車両が脱線したもの ロ 側線において車両が脱線し、本線を支障したもの ハ 側線において車両が脱線したものであって、側線に特有の設備又は取扱い以外に原因があると認められるもの
施 設 障 害	インシデントの分類のひとつ。鉄道線路、運転保安設備等に列車の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態。
車 両 障 害	インシデントの分類のひとつ。車両の走行装置、ブレーキ装置、電気装置、連結装置、運転保安設備等に列車の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態。
危 険 物 漏 え い	インシデントの分類のひとつ。列車又は車両から危険品、火薬類等が著しく漏えいした事態。
第 1 種 踏 切 道	自動踏切遮断機を設置するか又は踏切保安係を配置して、踏切道を通過するすべての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
第 2 種 踏 切 道	踏切保安係を配置して、踏切道を通過す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（現在設置されているものはない。）
第 3 種 踏 切 道	警報機が設置されているが、遮断機が設置されていない踏切道
第 4 種 踏 切 道	遮断機も警報機も設置されていない踏切道

※事故種類等の詳細については「鉄道事故等報告規則」、「軌道事故等報告規則」をそれぞれご覧ください。

1. 運転事故の発生状況

(1) 鉄軌道における運転事故の種類別発生状況

北陸信越運輸局管内における令和2年度の運転事故は23件であり、対前年度で7件減少しました。

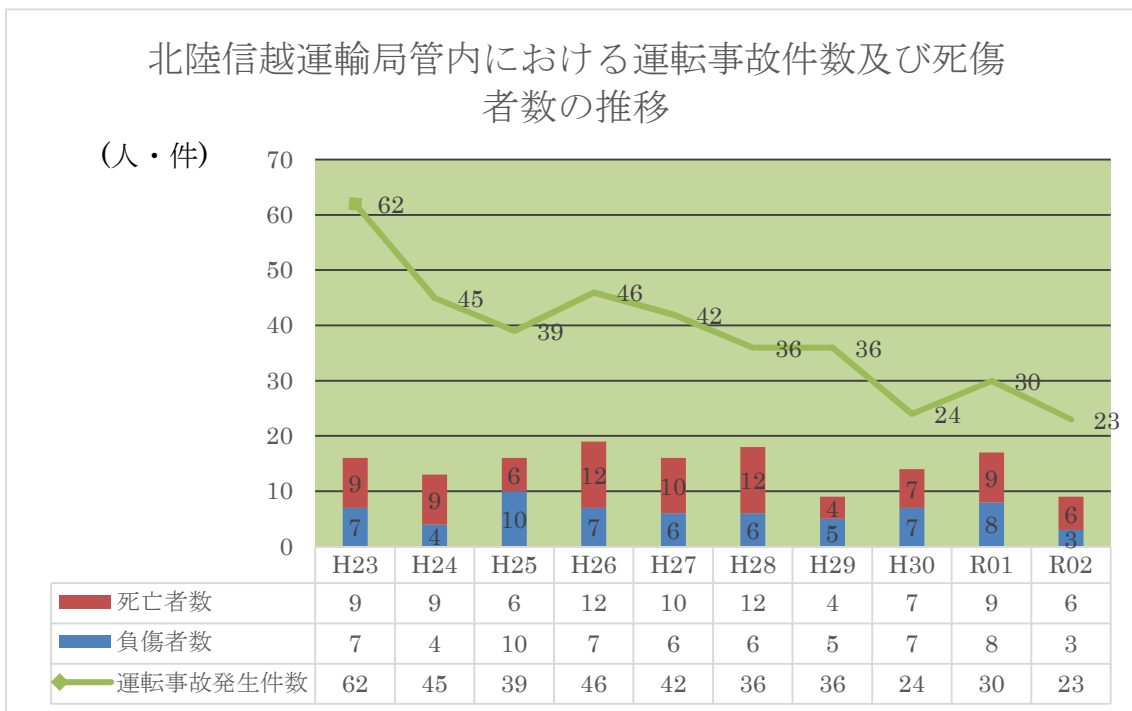
運転事故の種類別発生状況（令和2年度）

(件)

	列車衝突	列車脱線	列車火災	踏切障害	道路障害	人身障害	物損	合計
新潟県	0	0	0	2	0	2	0	4 (17.4%)
長野県	0	0	0	7	0	1	0	8 (34.8%)
富山県	0	1	0	1	8	1	0	11 (47.8%)
石川県	0	0	0	0	0	0	0	0 (0.0%)
北陸信越 合計	0 (0.0%)	1 (4.3%)	0 (0.0%)	10 (43.5%)	8 (34.8%)	4 (17.4%)	0 (0.0%)	23 (100.0%)

(2) 運転事故の件数及び死傷者数の推移

- 北陸信越運輸局管内における運転事故の発生件数は、平成26年度以降、減少傾向となっており、令和2年度は23件（対前年度7件減）でした。
- 令和2年度に発生した運転事故による死亡者数は、6人で対前年度3人減でした。
- また、運転事故による負傷者数は、3人で対前年度5人減でした。
- なお、自殺を直接原因とするものは、人身障害事故、踏切障害事故及び道路障害事故に該当しませんが、一部に自殺かそうでないか判別できないものがあり、それは人身障害事故、踏切障害事故及び道路障害事故として、それぞれ国へ報告されています。また、運転事故による死傷者数には、自殺によるものは含めないこととしています。



(3) 運転事故の種類別の件数及び死傷者数

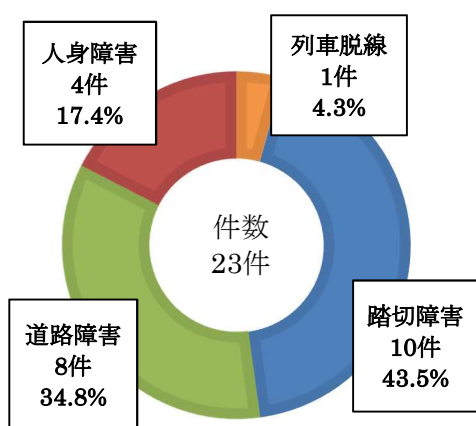
- 令和2年度に発生した運転事故の内訳は、列車脱線事故が1件（4.3%）で対前年度1件増、線路内やホーム上での列車との接触などの人身障害事故が4件（17.4%）で対前年度9件減、踏切道における列車と自動車との衝突などの踏切障害事故が10件（43.5%）で対前年度5件増、路面電車と自動車との道路上での接触などの道路障害事故が8件（34.8%）で

対前年度4件減となっています。

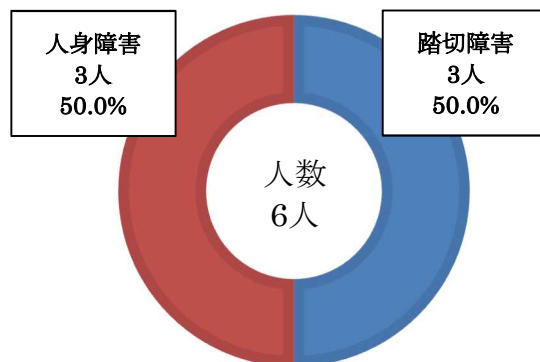
○令和2年度に発生した運転事故による死亡者数は、(2)に記述したとおり6人であり、その内訳は、踏切障害事故によるものが3人(50.0%)で対前年度2人増となっています。また、人身障害事故によるものが3人(50.0%)で対前年度5人減となっています。

運転事故の種類別の件数及び死傷者数(令和2年度)

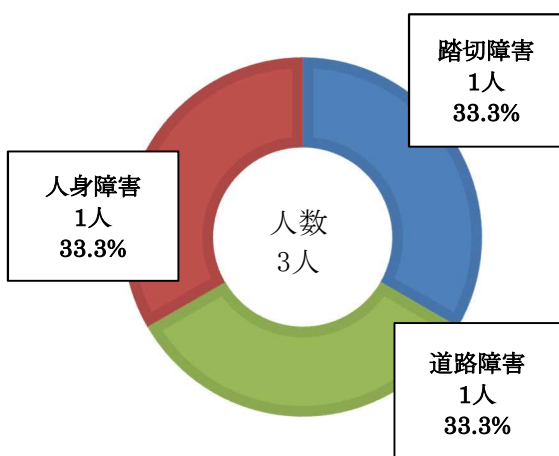
① 件数



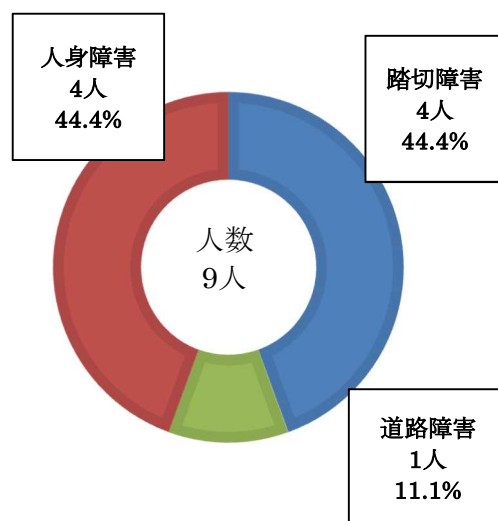
② 死亡者数



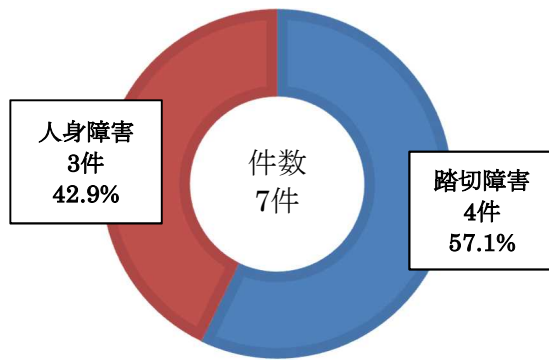
③ 負傷者数



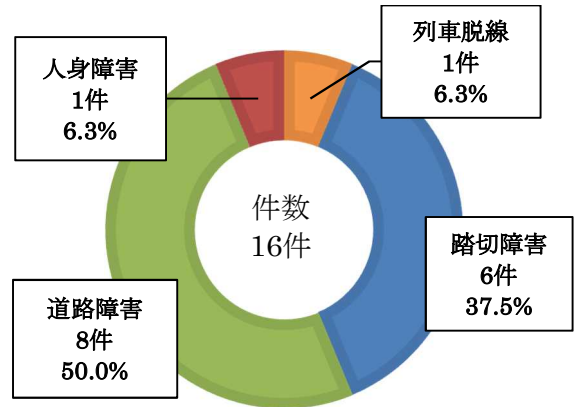
④ 死傷者数



⑤ JRの件数



⑥ 民鉄の件数



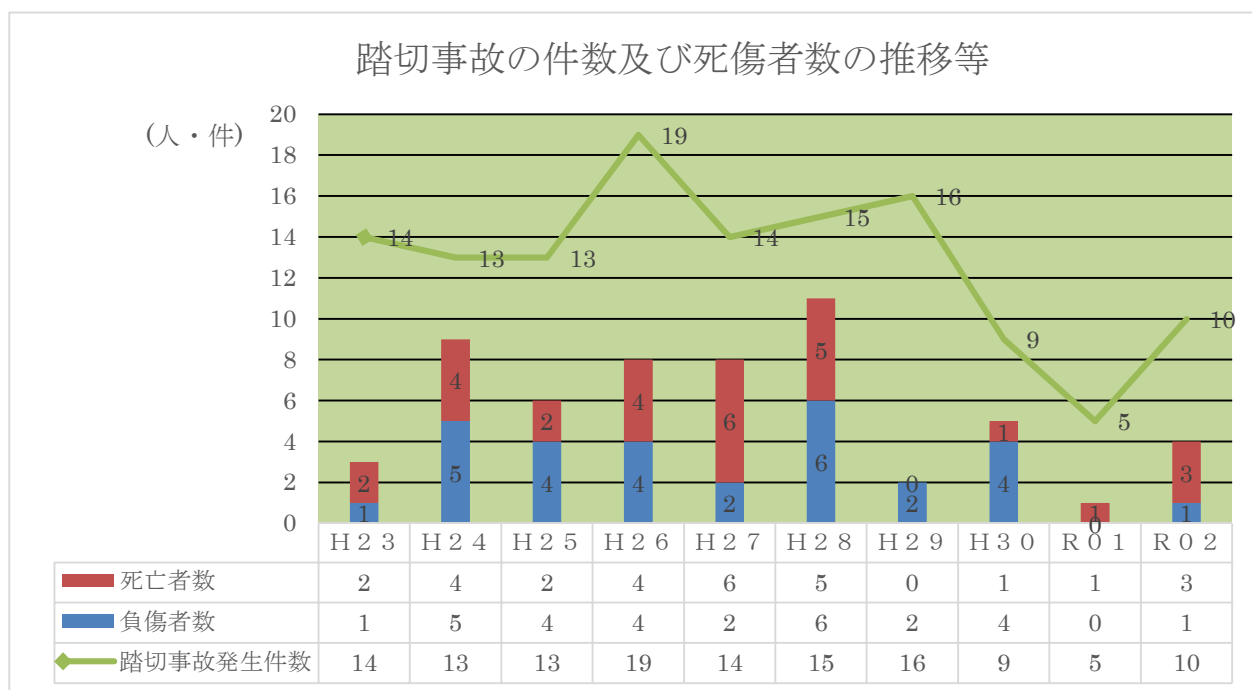
(4) 令和2年度における運輸安全委員会による事故調査

○令和2年度に発生した運転事故23件のうち運輸安全委員会の調査対象となった運転事故は、列車脱線事故の1件でした。

2. 踏切事故の発生状況

(1) 踏切事故の件数及び死傷者数の推移

○令和2年度に発生した踏切事故は、1.(3)に記述したとおり運転事故全体の43.5%に当たる10件で対前年度5件増、踏切事故による死亡者数は3人で対前年度2人増、負傷者は1人で対前年度1人増となっています。

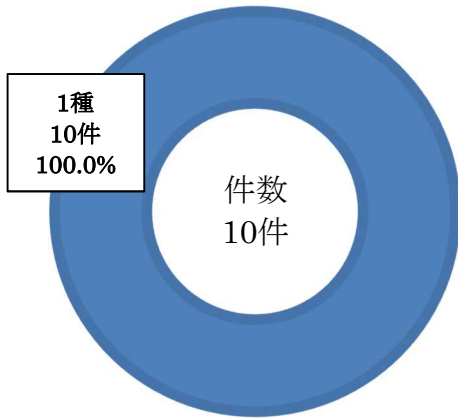


(2) 踏切種類別・衝撃物別・原因別及び関係者年齢別の踏切事故件数

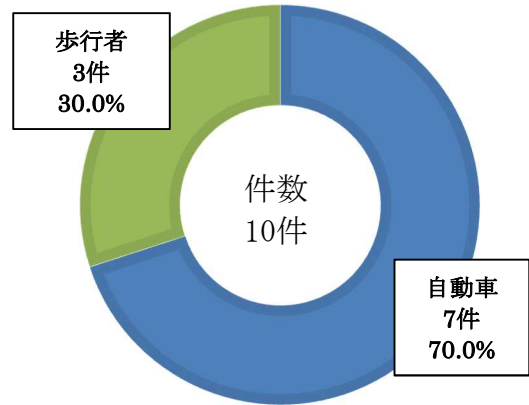
- 令和2年度に発生した踏切事故10件の踏切種類別の内訳は、第1種踏切道10件となっています。
- 衝撃物別の内訳は、自動車7件(70.0%)、歩行者3件(30.0%)となっています。
- 原因別の内訳は、直前横断3件(30.0%)、停滞7件(70.0%)となっています。

踏切種別、衝撃物別、原因別及び関係者年齢別の
踏切事故件数等（令和2年度）

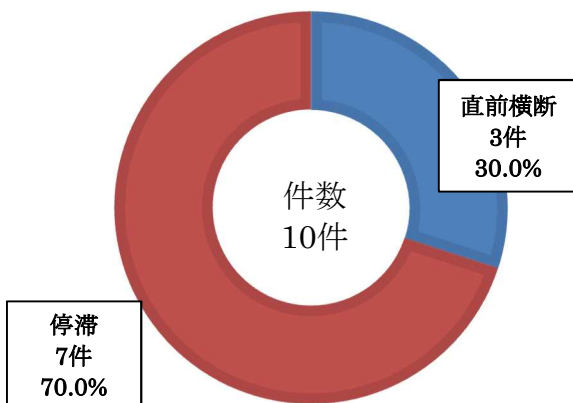
① 踏切種別



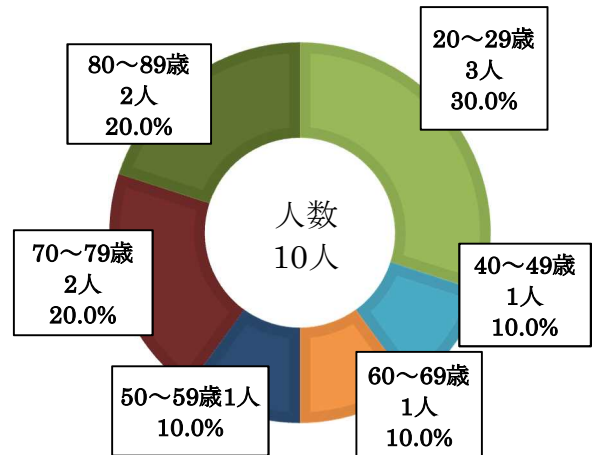
② 衝撃物別



③ 原因別



④ 関係者年齢別



側面衝撃：自動車等が通過中の列車等の側面に衝突したもの
 停滞：自動車等が、踏切前後に停止した他の自動車等により、踏切道から進退不可能となったため、列車等と衝突したもの
 落輪：自動車等が、踏切道を通り中に車輪が踏切道の幅員外に逸脱等により通行が不可能となったため、列車等と衝突したもの
 限界支障：自動車等が列車等と接触する限界を誤って支障し停止していたため、列車等が接触したもの
 直前横断：列車等が接近しているにもかかわらず、自動車等が踏切道内に進入したため、列車等と衝突したもの
 関係者年齢：歩行者等の年齢（自動車等にあつては、運転者の年齢）

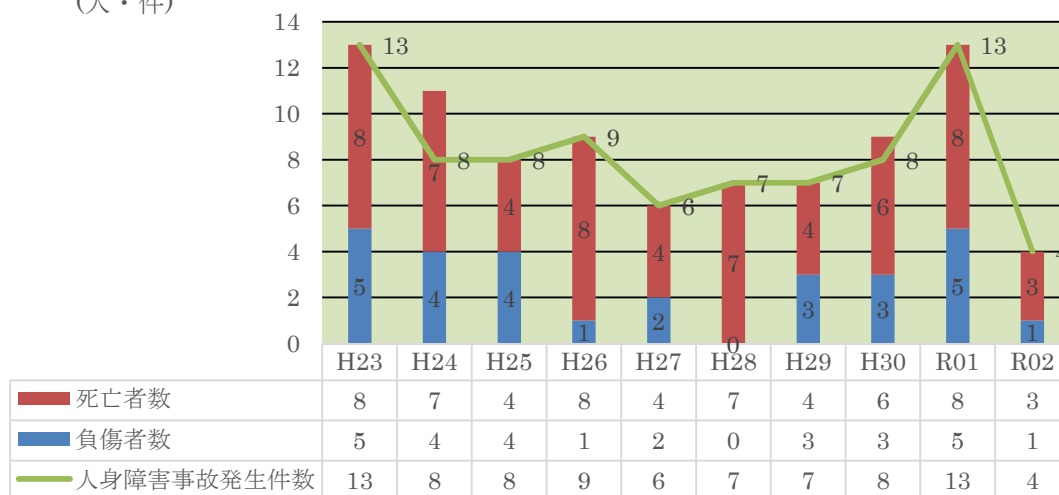
3. 人身障害事故の発生状況

(1) 人身障害事故の件数及び死傷者数の推移

○令和2年度に発生した人身障害事故は、1.(3)で記述したとおり運転事故全体の17.4%に当たる4件で対前年度9件減、人身障害事故による死亡者数は3人で対前年度5人減、負傷者数は1人で対前年度4人減となっています。

人身障害事故の件数及び死傷者数の推移

(人・件)



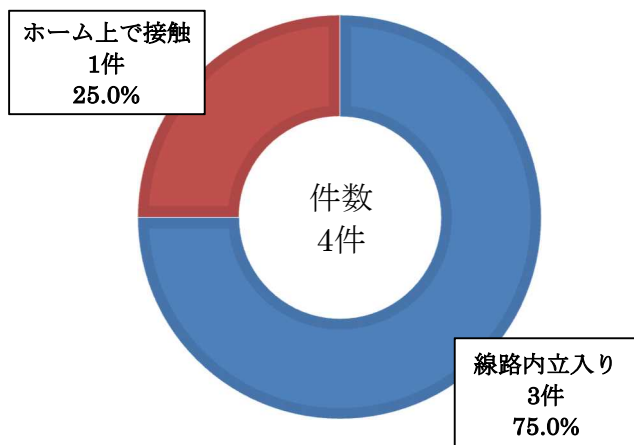
(2) 原因別の人身障害事故件数等

○人身障害事故の原因別の内訳は、公衆等が線路内に立ち入ったことにより列車と接触したもの（線路内立入り）が3件（75.0%）で対前年度8件減、これによる死亡者数は3人で対前年度5人減でした。旅客が駅ホーム上で列車と接触したものが1件（25.0%）で前年度と同件数でした。

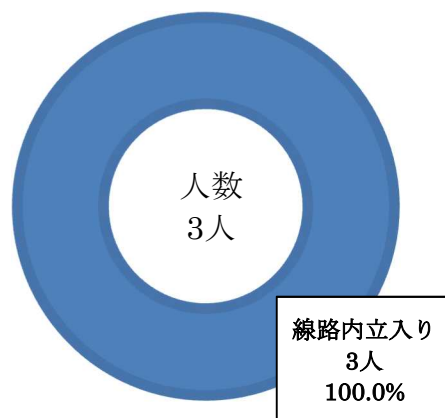
なお、上記については1.(2)に記述した自殺かそうでないか判別できないまま人身障害事故として報告されているものも含まれていると考えられます。

原因等別の人身障害事故の件数及び死傷者数（令和2年度）

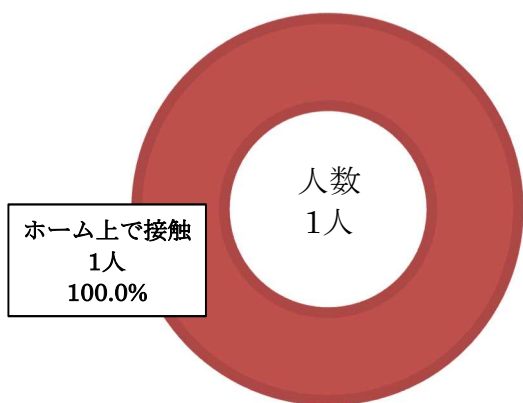
① 件数



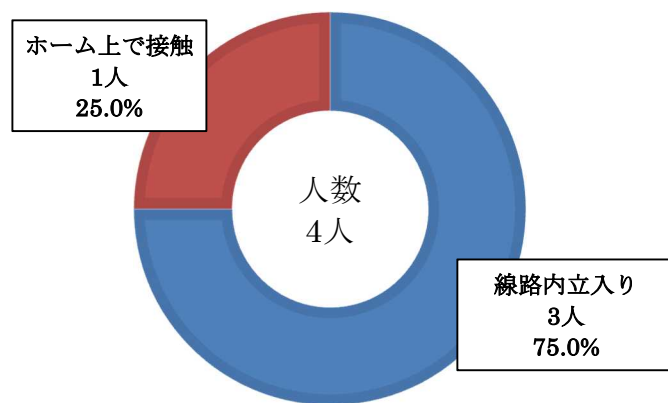
② 死亡者数



③ 負傷者数



④ 死傷者数

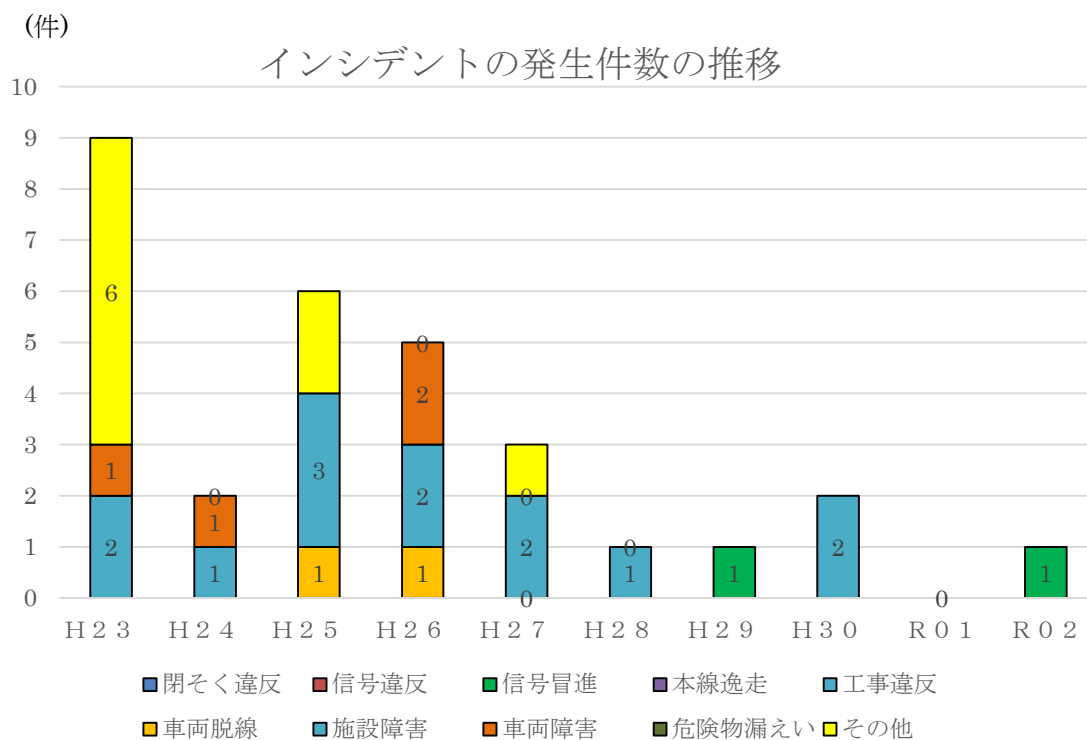


4. インシデントの発生状況

(1) インシデントの報告件数

○インシデント（運転事故が発生するおそれがあると認められる事態）は、その情報を広く共有することが運転事故の防止に有効であることから、平成13年10月から鉄軌道事業者から国へ報告され、国から全国の鉄軌道事業者へ情報提供されています。

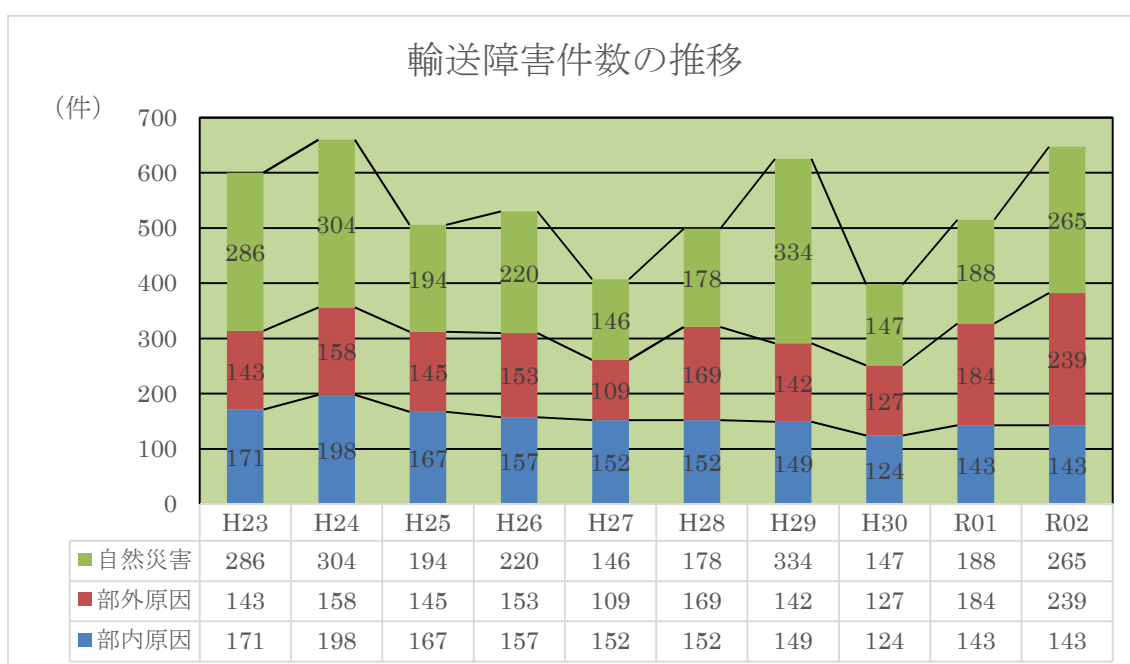
○令和2年度に発生したインシデントは1件で、対前年度1件増となっています。



5. 輸送障害の発生状況

(1) 輸送障害件数の推移

- 令和2年度に発生した輸送障害（列車の運休、旅客列車の30分以上の遅延等）は647件で対前年度132件増でした。
- 鉄道係員、車両又は鉄道施設に起因する輸送障害（部内原因）は、143件（22.1%）で前年度と同件数でした。主な内訳は、鉄軌道車両の電気装置に起因するものが26件（18.2%）で対前年度2件増でした。
- 線路内立入り等による輸送障害（部外原因）は、239件（36.9%）で対前年度55件増でした。主な内訳は、踏切道に関わるものが38件（15.9%）で対前年度11件増、動物との衝撃によるものが79件（33.0%）で対前年度22件増でした。
- 風水害、雪害や地震などの自然災害による輸送障害（自然災害）は、265件（41.0%）で対前年度77件増でした。主な内訳は、雪害によるものが116件で対前年度101件増、風害によるものが42件で対前年度9件減、水害によるものが34件で対前年度21件減でした。



部内原因：鉄道係員、車両又は鉄道施設に起因するもの

部外原因：線路内立入り、動物との衝突等に起因するもの（部内原因及び自然災害以外のもの）

自然災害：風水害、雪害、地震等の自然災害に起因するもの