

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5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
I 北陸信越運輸局管内における鉄軌道の運転事故等の発生状況	
1. 運転事故の発生状況	5
(1) 運転事故の件数及び死傷者数の推移	5
(2) 鉄軌道における運転事故の種類別発生状況	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	11
4. インシデントの発生状況	12
5. 輸送障害の発生状況	14
6. 鉄道に係る電気事故の発生状況	15
II 輸送の安全に関わる行政指導等に関する事項	
1. 保安監査の実施状況	16
2. 鉄道事業法及び軌道法に基づく行政処分（事業改善の命令）	16
3. 事故等の報告に基づく行政指導の実施状況	16
4. 運輸安全マネジメント評価の実施状況	16

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

この情報において使用する用語の意味は、次のとおりです。

運 転 事 故	列車事故、踏切障害事故、道路障害事故、人身障害事故及び物損事故
列 車 事 故	列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故
踏 切 事 故	踏切障害に伴う列車事故及び踏切障害事故
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（軌道事業においては、本線路を運転する車両が他の車両と衝突し、又は接触した事故） 〔鉄道事故等報告規則第3条第1項第1号に規定する「列車衝突事故」及び軌道事故等報告規則第1条第1項第1号に規定する「車両衝突事故」〕
列 車 脱 線 事 故	列車（軌道事業においては、本線路を運転する車両）が脱線した事故 〔鉄道事故等報告規則第3条第1項第2号に規定する「列車脱線事故」及び軌道事故等報告規則第1条第1項第2号に規定する「車両脱線事故」〕
列 車 火 災 事 故	列車（軌道事業においては、本線路を運転する車両）に火災が生じた事故 〔鉄道事故等報告規則第3条第1項第3号に規定する「列車火災事故」及び軌道事故等報告規則第1条第1項第3号に規定する「車両火災事故」〕
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 〔鉄道事故等報告規則第3条第1項第4号に規定する「踏切障害事故」及び軌道事故等報告規則第1条第1項第4号に規定する「踏切障害事故」〕
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 〔鉄道事故等報告規則第3条第1項第5号に規定する「道路障害事故」及び軌道事故等報告規則第1条第1項第5号に規定する「道路障害事故」〕

人身障害事故	<p>列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故（列車事故、踏切障害事故及び道路障害事故に伴うものを除く。）</p> <p>（鉄道事故等報告規則第3条第1項第6号に規定する「鉄道人身障害事故」及び軌道事故等報告規則第1条第1項第6号に規定する「人身障害事故」）</p>
物損事故	<p>列車又は車両の運転により五百万円以上の物損を生じた事故（列車事故、踏切障害事故、道路障害事故及び人身障害事故に伴うものを除く。）</p> <p>（鉄道事故等報告規則第3条第1項第7号に規定する「鉄道物損事故」及び軌道事故等報告規則第1条第1項第7号に規定する「物損事故」）</p>
輸送障害	<p>輸送に障害を生じた事態であつて、運転事故以外のもの</p> <p>ただし、列車（軌道事業においては、本線路を運転する車両）の運転を休止したもの（工事、保守等により計画的に運休する場合であつて、事前に利用者に周知されたものなどを除く。）又は旅客列車（軌道事業においては、旅客車両）にあつては30分以上、旅客列車（旅客車両）以外の列車（軌道事業においては、本線路を運転する車両）にあつては1時間以上の遅延を生じたものに限る。</p> <p>（鉄道事故等報告規則第3条第3項に規定する「輸送障害」及び軌道事故等報告規則第1条第2項に規定する「輸送障害」）</p>
インシデント	<p>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など、運転事故が発生するおそれがあると認められる事態</p> <p>（鉄道事故等報告規則第4条第1項及び軌道事故等報告規則第2条に規定する事態）</p>
電気事故	感電死傷事故、電気火災事故、感電外死傷事故及び供給支障事故
感電死傷事故	<p>感電により人の死傷を生じた事故</p> <p>（鉄道事故等報告規則第3条第4項第1号に規定する「感電死傷事故」及び軌道事故等報告規則第1条第3項第1号に規定する「感電死傷事故」）</p>
電気火災事故	<p>漏電、短絡、せん絡その他の電氣的要因により建造物、車両その他の工作物、山林等に火災が生じた事故</p> <p>（鉄道事故等報告規則第3条第4項第2号に規定する「電気火災事故」及び軌道事故等報告規則第1条第3項第2号に規定する「電気火災事故」）</p>

感電外死傷事故	電気施設の欠陥、損傷、破壊等又は電気施設を操作することにより人の死傷を生じた事故（感電死傷事故を除く。） 〔鉄道事故等報告規則第3条第4項第3号に規定する「感電外死傷事故」及び軌道事故等報告規則第1条第3項第3号に規定する「感電外死傷事故」〕
供給支障事故	受電電圧三千ボルト以上の電気施設の故障、損傷、破壊等により電気事業者に供給支障を生じさせた事故 〔鉄道事故等報告規則第3条第4項第4号に規定する「供給支障事故」及び軌道事故等報告規則第1条第3項第4号に規定する「供給支障事故」〕
災害	暴風、豪雨、豪雪、洪水、高潮、地震、津波その他の異常な自然現象又は大規模な火事若しくは爆発その他大規模な事故により鉄道施設又は車両に生じた被害
保安監査	輸送の安全を確保するための取組、施設及び車両の管理及び保守並びに運転取扱いの状況について行う監査 〔鉄道事業等監査規則第4条に規定する事項について行う監査〕
第1種踏切道	自動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」又は「始発の列車（軌道事業においては、車両）から終発の列車（軌道事業においては、車両）までの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
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
第3種踏切道	踏切警報機は設置しているが、遮断機を設置していない踏切道
第4種踏切道	踏切警報機及び遮断機を設置していない踏切道

※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。

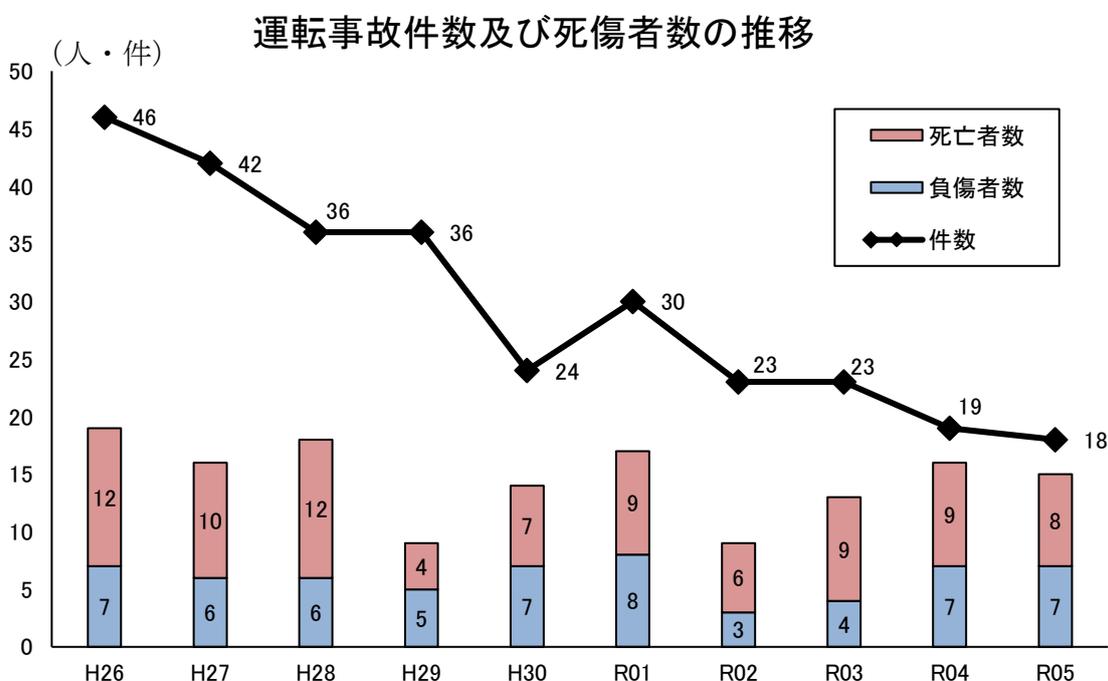
I 北陸信越運輸局管内における鉄軌道の運転事故等の発生状況

1. 運転事故の発生状況

(1) 運転事故の件数及び死傷者数の推移

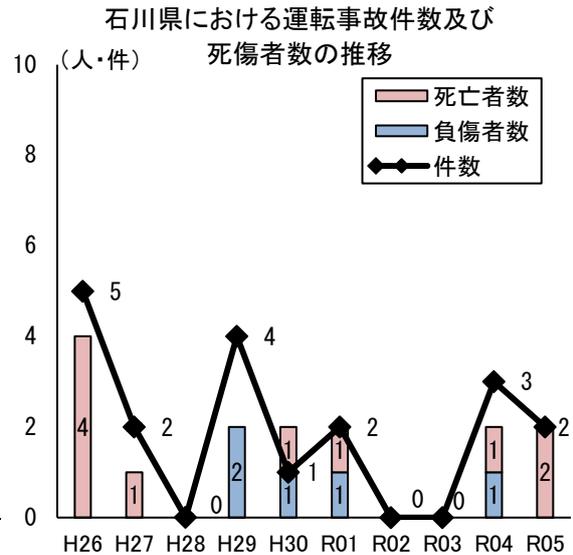
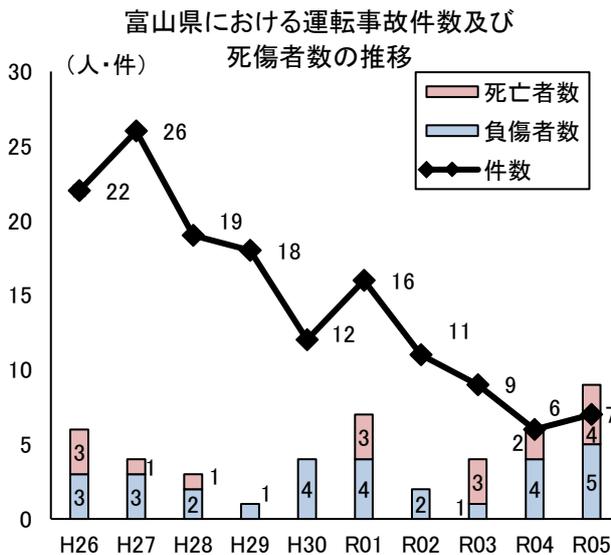
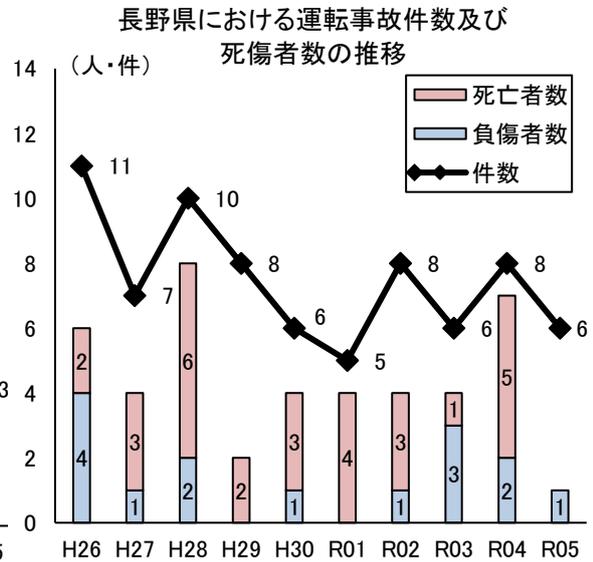
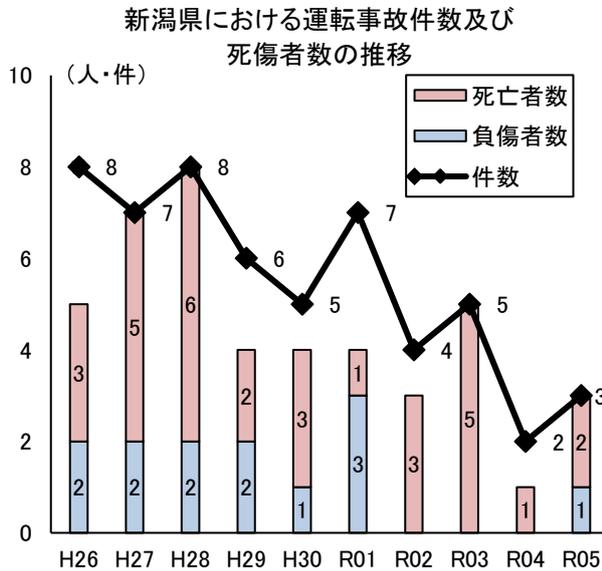
○運転事故の件数は長期的に減少傾向にあり、令和5年度は18件（対前年度比1件減）でした。

○令和5年度に発生した運転事故による死傷者数は、15人（対前年度比1人減）であり、うち死亡者数は、8人（対前年度比1人減）でした。



・踏切障害事故、道路障害事故及び人身障害事故にあつては、自殺によるものは、運転事故として扱わないこととしている(自殺と断定できないものについては、運転事故としている)。

各県における運転事故の件数及び死傷者数の推移

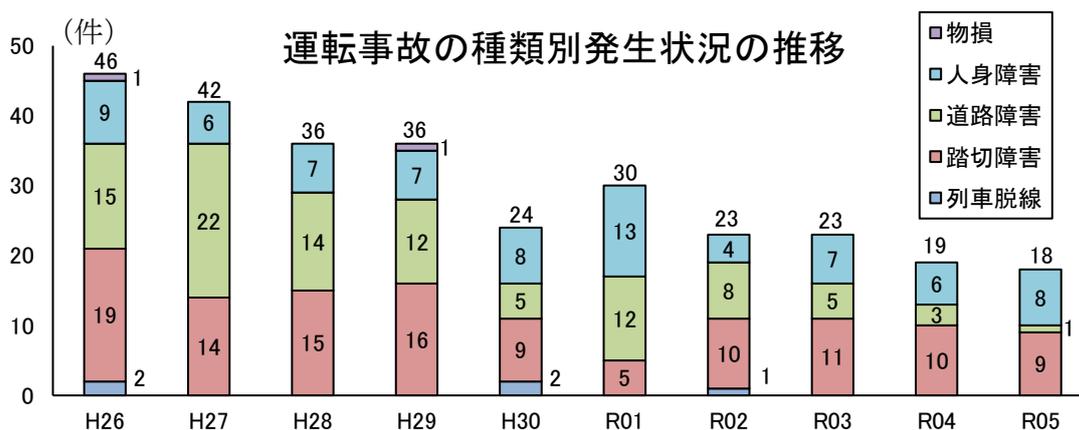


各県における運転事故の件数及び死傷者数(令和5年度)

	列車事故		踏切障害		道路障害		人身障害		合計	
	死亡	負傷	死亡	負傷	死亡	負傷	死亡	負傷	死亡	負傷
新潟県							2	1	2	1
長野県								1	0	1
富山県				4		1	4		4	5
石川県			2						2	0
北陸信越 合計	0	0	2	4	0	1	6	2	8	7

(2) 鉄軌道における運転事故の種類別発生状況

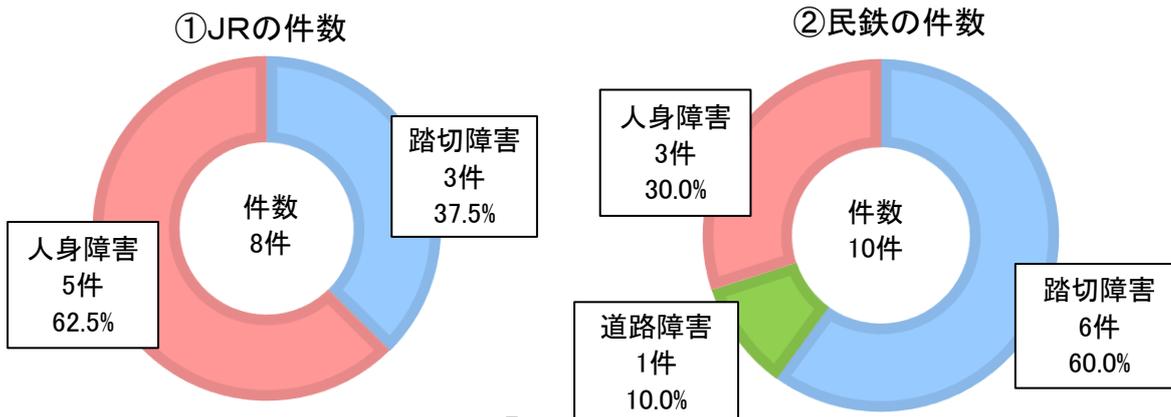
○令和5年度に発生した運転事故の件数は、(1)に記述したとおり18件であり、その内訳は、踏切道における列車と自動車との衝突などの踏切障害事故が9件(対前年度比1件減)、線路内やホーム上での列車との接触などの人身障害事故が8件(対前年度比2件増)、路面電車と自動車との道路上での接触などの道路障害事故が1件(対前年度比2件減)となっています。



各県における運転事故の種類別発生状況(令和5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	0	0	3	0	3 (16.7%)
長野県	0	0	0	5	0	1	0	6 (33.3%)
富山県	0	0	0	2	1	4	0	7 (38.9%)
石川県	0	0	0	2	0	0	0	2 (11.1%)
北陸信越 合計	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	9 (50.0%)	1 (5.6%)	8 (44.4%)	0 (0.0%)	18 (100.0%)

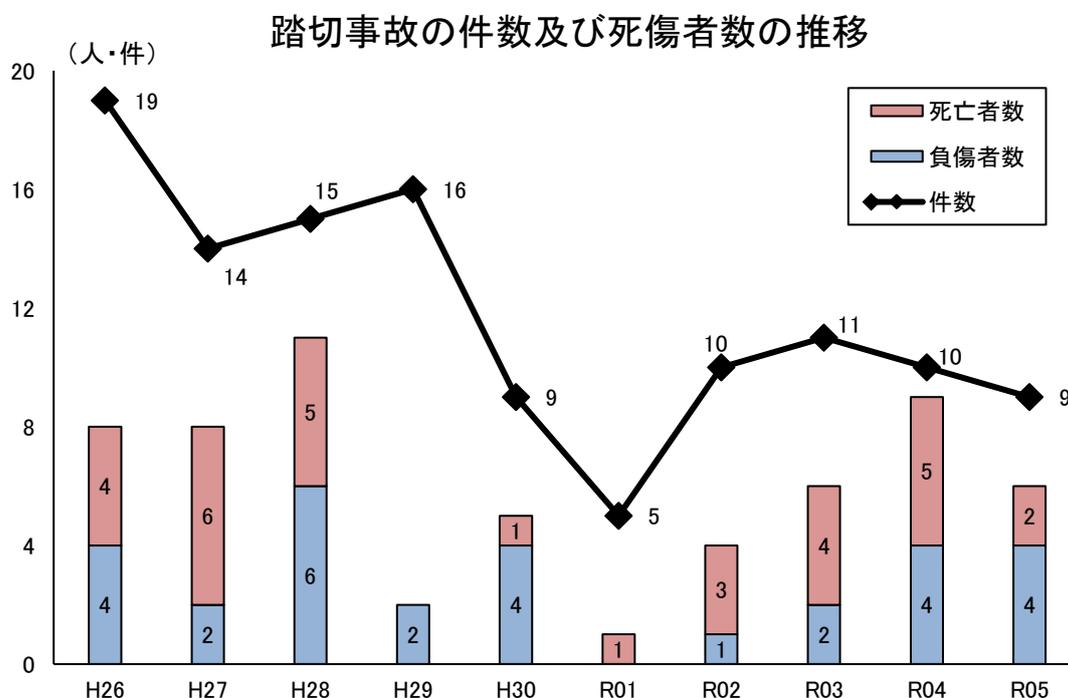
事業者区分別の運転事故件数



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

- 踏切事故の件数は長期的に減少傾向にあり、令和5年度は運転事故全体の50.0%に当たる9件（対前年度比1件減）でした。
- 令和5年度に発生した踏切事故による死傷者数は6人（運転事故に占める割合40.0%、対前年度比3人減）であり、うち死亡者数は2人（同25.0%、同3人減）でした。

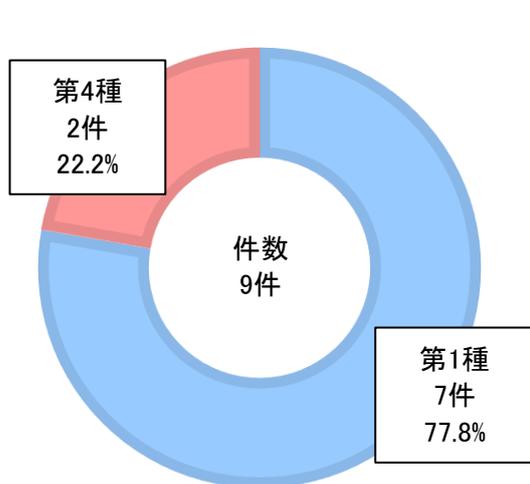


(2) 踏切種別・衝撃物別・原因別及び関係者年齢別の踏切事故件数

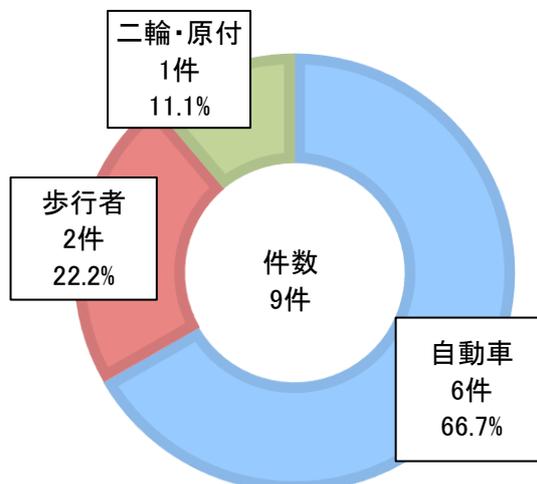
- 令和5年度に発生した踏切事故の踏切種別の内訳は、第1種踏切道7件（踏切事故に占める割合77.8%、第4種踏切道2件（同22.2%）でした。
- 衝撃物別の内訳は、自動車6件（踏切事故に占める割合66.7%）、歩行者2件（同22.2%）、二輪・原付1件（同11.1%）でした。
- 原因別の内訳は、直前横断4件（踏切事故に占める割合44.4%）、停滞3件（同33.3%）、側面衝突1件（同11.1%）、落輪1件（同11.1%）でした。

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等(令和5年度)

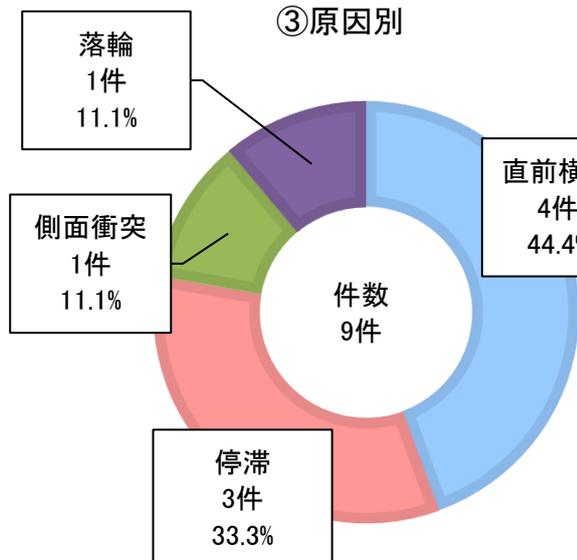
①踏切種類別



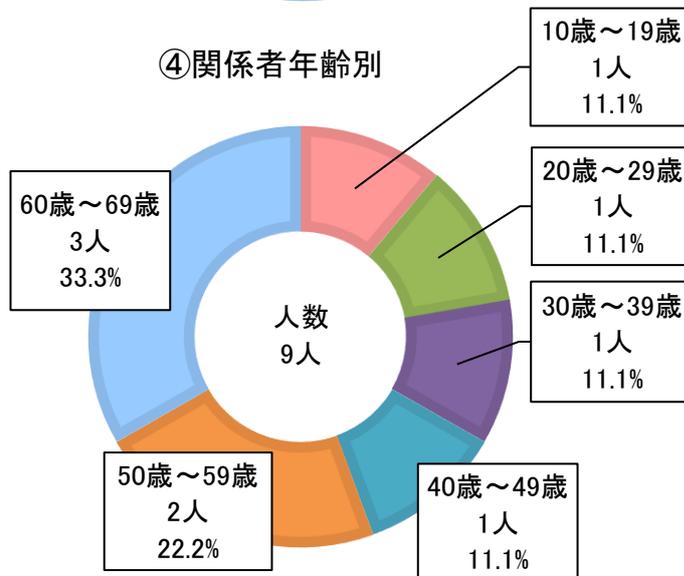
②衝撃物別



③原因別



④関係者年齢別

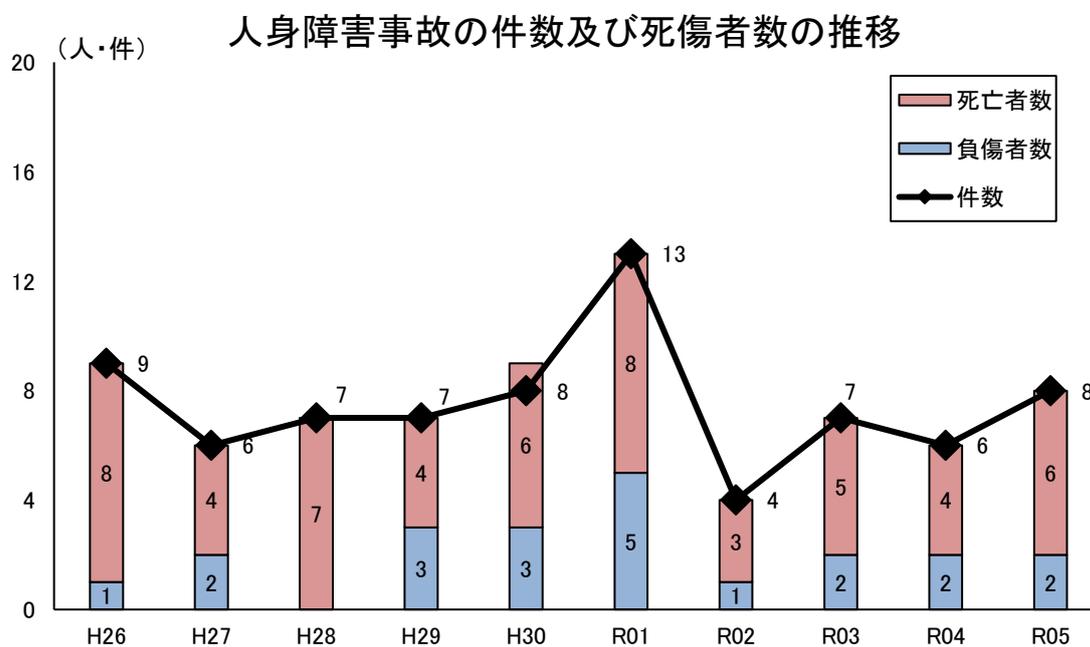


側 面 衝 突：自動車等が通過中の列車等の側面に衝突したもの
 停 滞：自動車等が、踏切前後に停止した他の自動車等により、踏切道から進退不可能となったため、列車等と衝突したもの
 落 輪：自動車等が、踏切道を通過中に車輪が踏切道の幅員外に逸脱等により通行が不可能となったため、列車等と衝突したもの
 限 界 支 障：自動車等が列車等と接触する限界を誤って支障し停止していたため、列車等が接触したもの
 直 前 横 断：列車等が接近しているにもかかわらず、自動車等が踏切道内に進入したため、列車等と衝突したもの
 関係者年齢：歩行者等の年齢（自動車等にあつては、運転者の年齢）

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

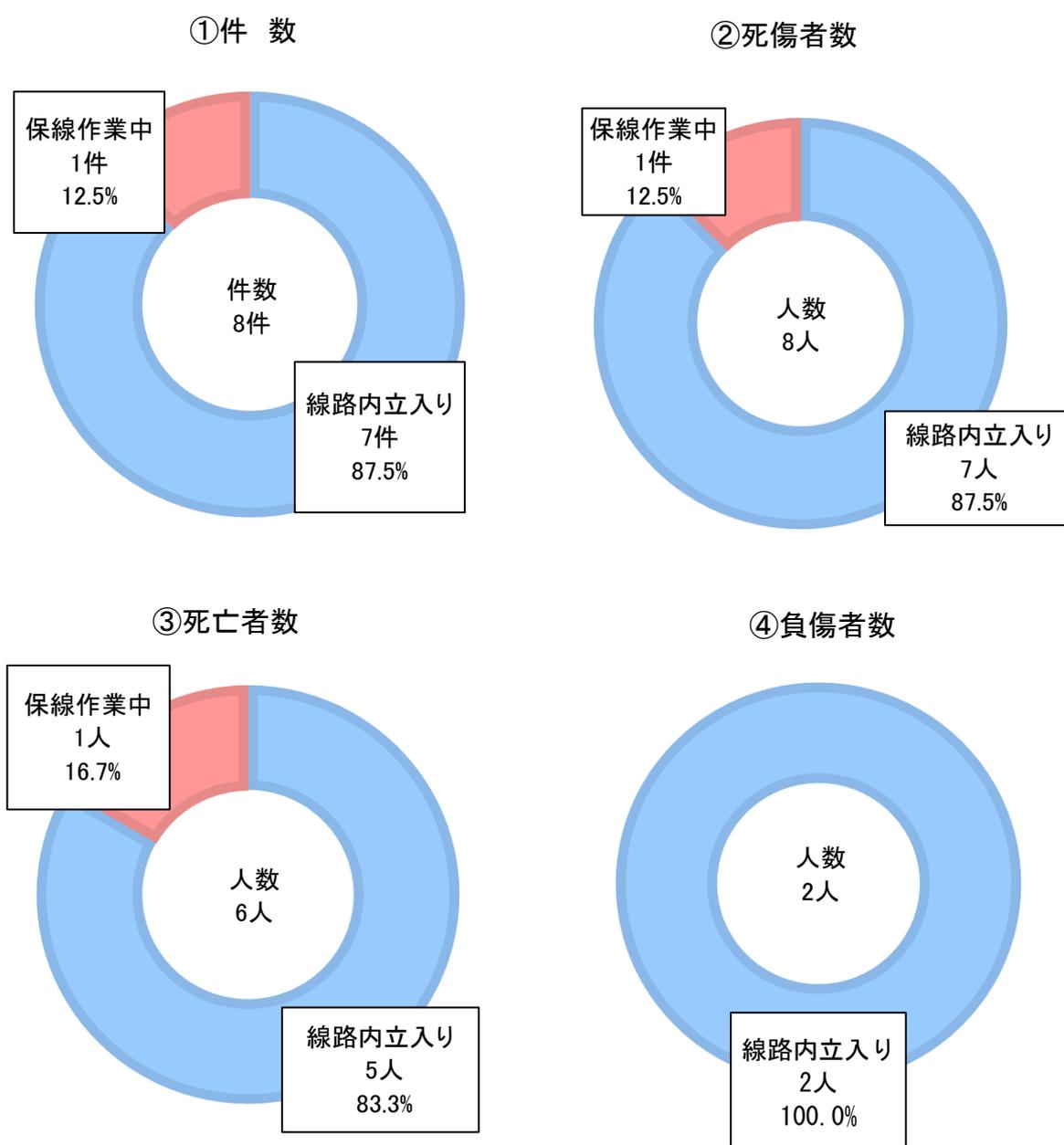
- 令和5年度に発生した人身障害事故は運転事故全体の44.4%に当たる8件（対前年度比2件増）でした。
- なお、令和5年度に発生した人身障害事故による死傷者数は8人（運転事故に占める割合53.3%、対前年度比2人増）、うち死亡者数は6人（同75.0%、同2人増）でした。



(2) 原因別の人身障害事故件数等

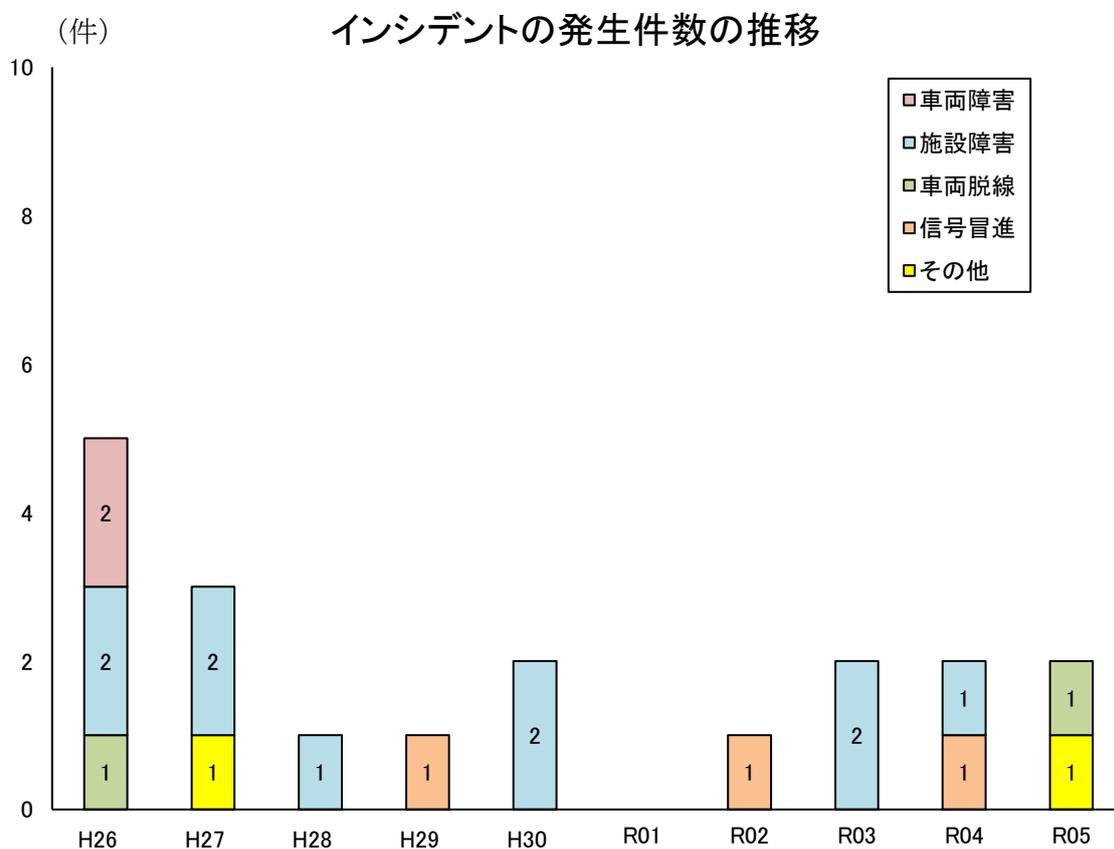
- 「公衆等が駅間において無断で線路内に立ち入る等により列車等と接触したもの（駅間における線路内立入り等での接触）」が7件（人身障害事故に占める割合87.5%）であり、これによる死傷者数は7人（同87.5%）、うち死亡者数は5人（同62.5%）でした。
- その他、保線作業中の鉄道係員の作業誤り等によるものは1件（人身障害事故に占める割合12.5%）、これによる死傷者数1人（同12.5%）でした。

原因等別の人身障害事故の件数及び死傷者数(令和5年度)



4. インシデントの発生状況

- 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5年度に発生したインシデントは、2件で対前年度増減なしとなっています。なお、閉そく違反、信号違反、本線逸走、工事違反、危険物漏えいは全てその他としてまとめてあります。



閉そく違反：閉そく（軌道事業においては、保安方式）の取扱いを完了しないうちに、当該閉そく区間（軌道事業においては、保安区間）を運転する目的で列車（軌道事業においては、本線路を運転する車両）が走行した事態をいう。

信号違反：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をいう。

信号冒進：列車（軌道事業においては、本線路を運転する車両）が停止信号を冒進し、当該列車（車両）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をいう。

本線逸走：列車又は車両が本線を逸走した事態をいう。

工事違反：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をいう。

車両脱線：鉄道事業における車両が脱線した事態であって次に掲げるものをいう。
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：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をいう。

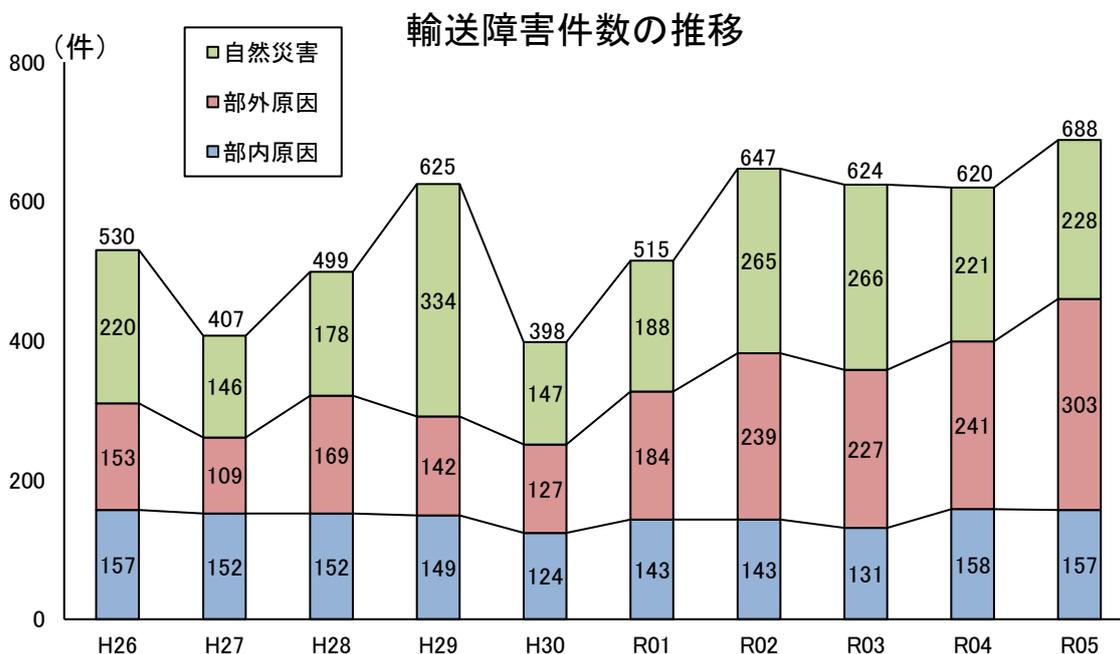
車両障害：車両の走行装置、ブレーキ装置、電気装置、連結装置、運転保安設備等に列車（軌道事業においては、本線路を運転する車両）の運転の安全に支障を及ぼす故障、損傷、破壊等が生じた事態をいう。

危険物漏えい：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をいう。

その他：前述に掲げる事態に準ずる事態をいう。

5. 輸送障害の発生状況

- 令和5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688件（対前年度比68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、157件（輸送障害に占める割合22.8%、前年度比1件減）でした。主な内訳は、電気装置によるものが32件（対前年度比1件増）、操縦者によるものが13件（同1件増）でした。
- 線路内立入り等による輸送障害（部外原因）は、303件（輸送障害に占める割合44.0%、対前年度比62件増）でした。主な内訳は、動物との衝突によるものが119件（対前年度比39件増）、踏切道に関わるものが44件（同7件増）でした。
- 風水害、雪害や地震等による輸送障害（自然災害）は、228件（輸送障害に占める割合33.1%、対前年度比7件増）でした。主な内訳は、水害によるものが45件（対前年度比6件減）、風害によるものが35件（対前年度比10件増）、震害によるものが33件（対前年度比29件増）でした。

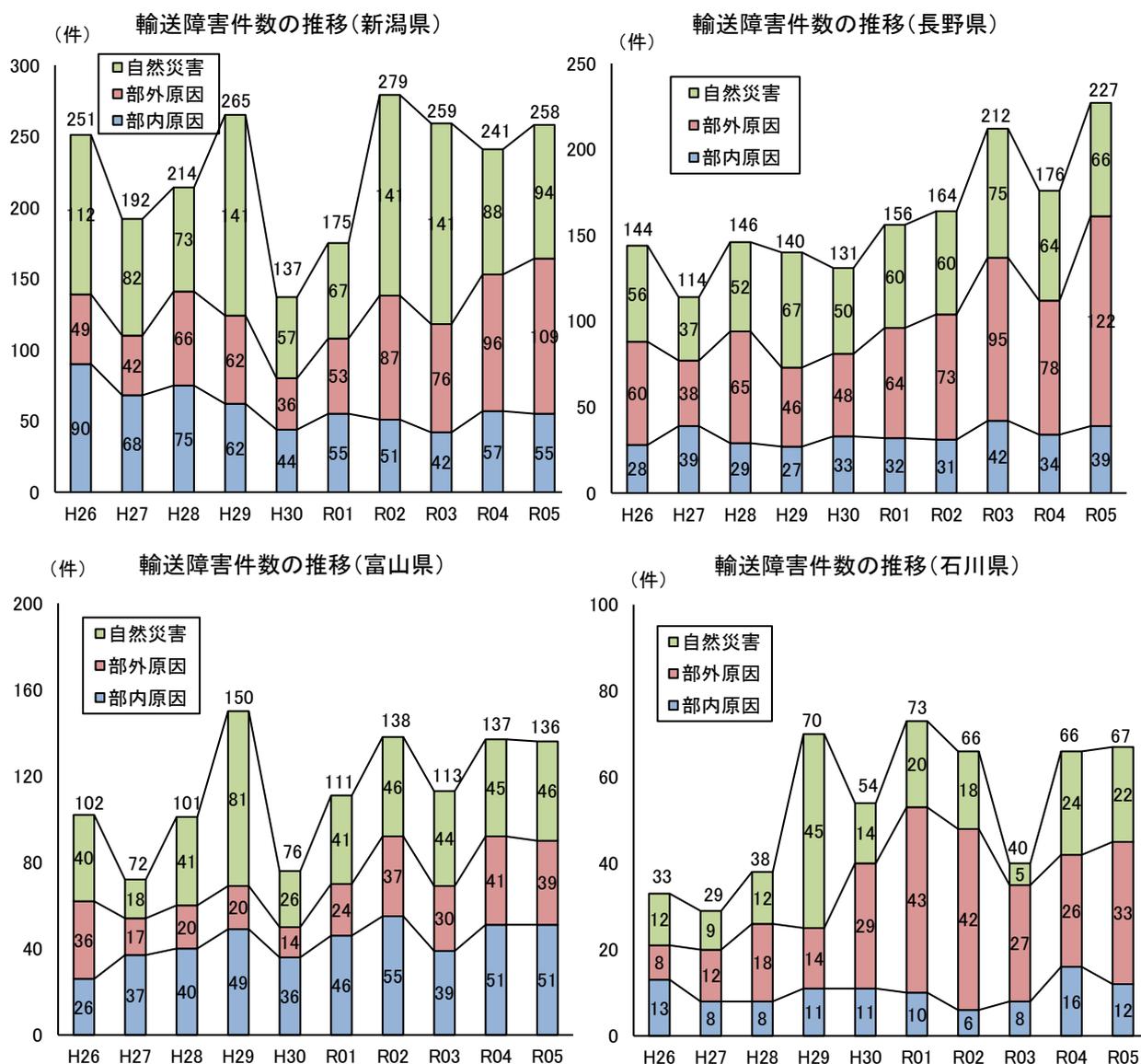


部内原因：鉄道係員、車両又は鉄道施設に起因するもの

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

各県における輸送障害件数の推移



6. 鉄道に係る電気事故の発生状況

○令和5年度に発生した電気事故は1件(対前年度比1件減)でした。

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
感電死傷					2			1	1	
感電外死傷					1					
電気火災					2			1	1	1
供給支障										
合計					5			2	2	1

II 輸送の安全に関わる行政指導等に関する事項

1. 保安監査の実施状況

- 北陸信越運輸局では、鉄軌道の安全を確保するための取組が適切であるかどうか、施設及び車両の管理及び保守並びに運転取扱いが適切であるかどうかについて、保安監査を実施しています。
- 令和5年度は、北陸信越運輸局管内20の鉄軌道事業者（令和6年3月末現在）のうち、保安監査を9回実施し、その結果に基づいて鉄軌道事業者に対して文書による行政指導を1件行い、改善を求めました。主な行政指導の内容は、触車事故防止の取扱い・教育・管理体制の不備などに関するものでした。

2. 鉄道事業法及び軌道法に基づく行政処分（事業改善の命令）

- 鉄軌道事業について輸送の安全、利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認めるときは、鉄道事業法第23条（軌道法第26条において準用する場合を含む。）に基づき鉄軌道事業者に対して事業改善の命令を発しています。
- 令和5年度は、輸送の安全に関する事業改善の命令はありませんでした。

3. 事故等の報告に基づく行政指導の実施状況

- 鉄軌道事業者に対して、重大な事故が発生した場合や、社会的な影響の大きい輸送障害が発生した場合等には、輸送の安全の確保等のため、事故等の報告に基づいて事故等の原因の究明や再発防止を求める等の行政指導を行っています。
- 令和5年度は、事故等の報告に基づく行政指導はありませんでした。

4 運輸安全マネジメント評価の実施状況

- 国土交通省は、鉄軌道及び索道事業者に対して、経営トップや安全統括管理

者等の経営管理部門が行う安全管理体制への取組状況について評価し、更なる輸送の安全の確保に資する改善方策等の助言を行う運輸安全マネジメント評価を実施しています。

○令和5年度は、3の鉄軌道事業者に対して運輸マネジメント評価を行いました。