

参考資料

- (1) 踏切事故の状況
- (2) ホームにおける人身障害事故の状況
- (3) ホームからの転落に関する状況

(1) 踏切事故の状況

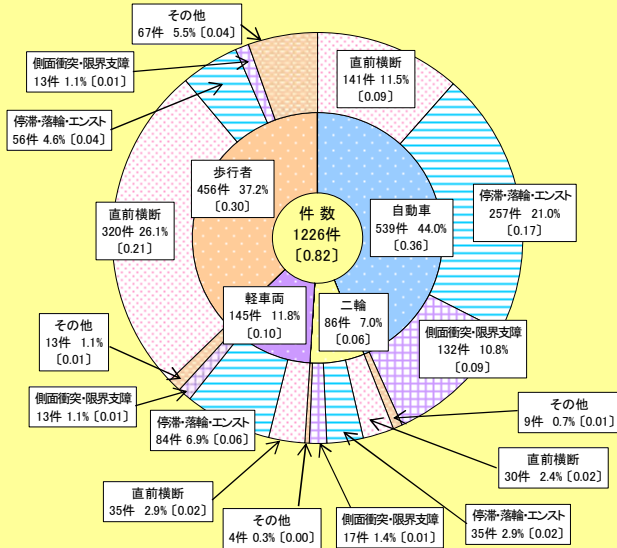
- 過去5年間(平成22～26年度)の踏切道100箇所当たりの踏切事故件数は、第4種踏切道が1.28件、第3種踏切道が1.03件であり、これらと比較すると一般的には道路の交通量若しくは列車の本数が多く、又は列車の速度が高い傾向にある第1種踏切道の0.82件より高くなっています。また、自動車の直前横断による踏切事故は、第4種踏切道が0.73件、第3種踏切道が0.66件であり、第1種踏切道の0.10件よりも高くなっています。
- 踏切事故については、高齢者が関係¹するものが多く、平成22～26年度に発生した事故のうち、衝撃物が自動車の件数は678件であり、このうち、60歳以上の件数は317件(46.8%)を占めています。また、衝撃物が歩行者の件数は472件であり、このうち60歳以上の件数は、250件(53.0%)を占めています。
- また、平成22～26年度に発生した運転者が60歳以上の自動車の第1種踏切道における踏切事故236件のうち、停滞²によるものが105件(44.5%)を占めるなど、特徴があります。
- このような特徴を踏まえ、踏切遮断機の整備、踏切支障報知装置の整備等を推進する他、自動車が踏切道から出る前に遮断機が閉じたときにはそのまま進行し遮断機を自動車で押し上げて脱出できることの周知を図るなど、今後も事故防止を図っていきます。

¹ 関係者年齢とは歩行者等の年齢(自動車にあつては、運転者の年齢)のことであり、年齢を把握できなかった場合は除いています。

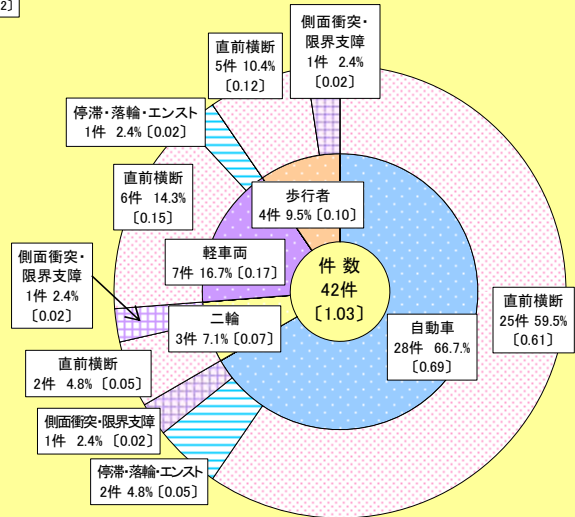
² 第1種踏切道における自動車の停滞による踏切事故とは、踏切道から出る前に踏切遮断機が閉じた、前方の道路が渋滞していたなどにより、自動車が踏切道内に停滞していたことによる事故のことです。

踏切種別別の衝撃物別・原因別の踏切事故件数等(平成22~26年度までの合計)

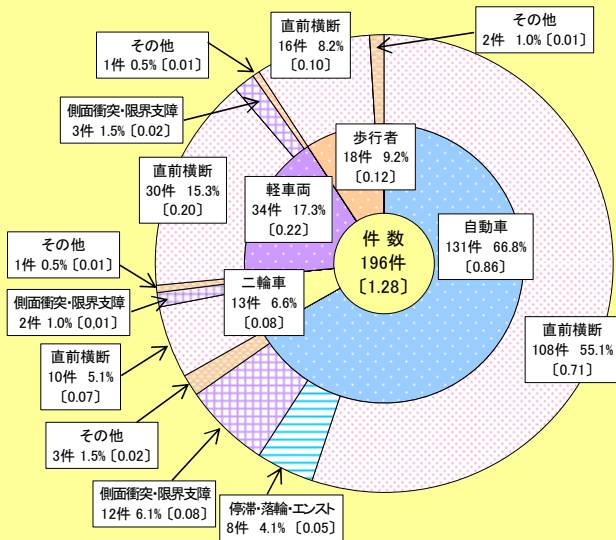
① 第1種踏切道(踏切道数 29,836)



② 第3種踏切道(踏切道数 775)



③ 第4種踏切道(踏切道数 2,917)

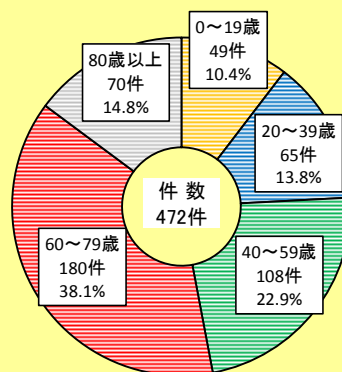
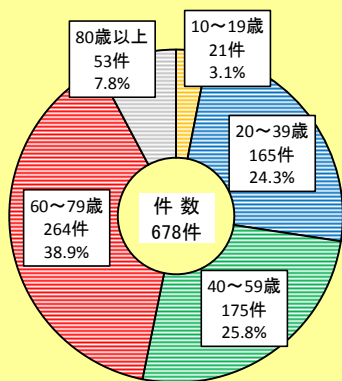


注1: 踏切道数は、平成27年3月末のものである。

注2: [] 内の数値は、それぞれの種別の踏切道 100箇所当たりの踏切事故件数である(5年間の平均)。

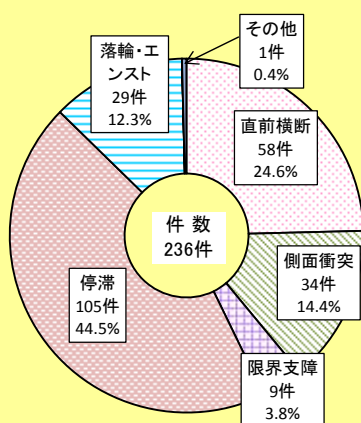
年齢別の踏切事故件数等（平成22～26年度までの合計）

- ① 関係者年齢別の踏切事故件数（自動車） ② 関係者年齢別の踏切事故件数（歩行者）

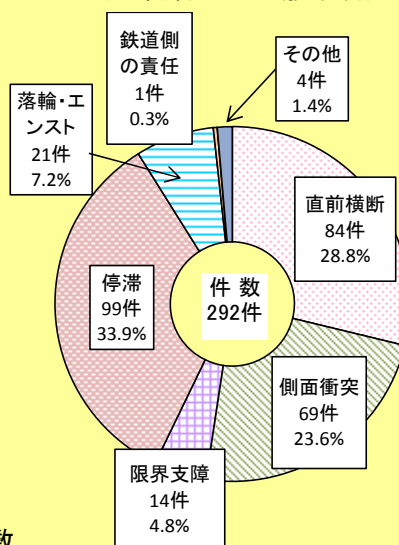


- ③ 第1種踏切道における自動車の踏切事故の原因別件数

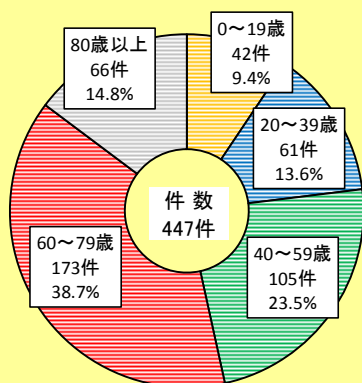
（運転者が60歳以上）



（運転者が60歳未満）



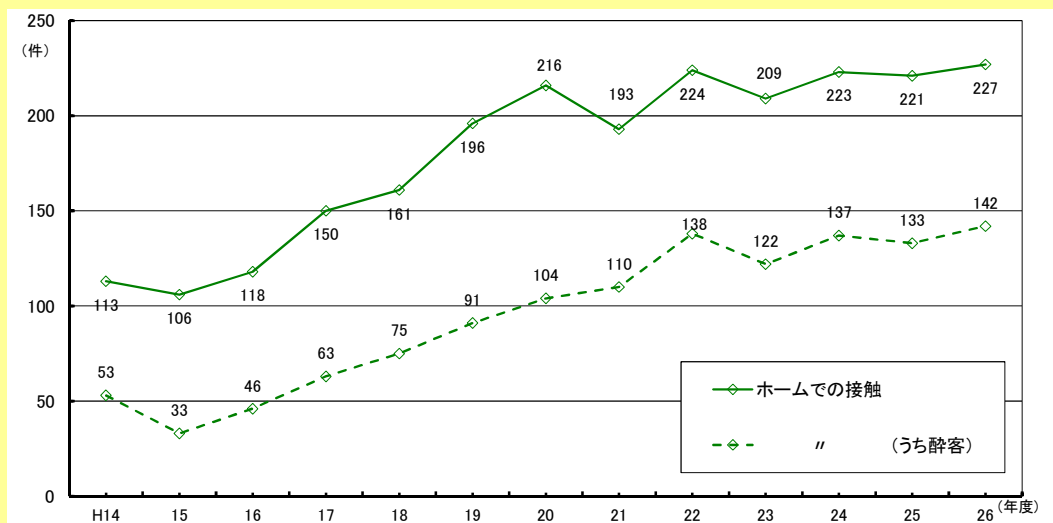
- ④ 第1種踏切道における歩行者の年齢別件数



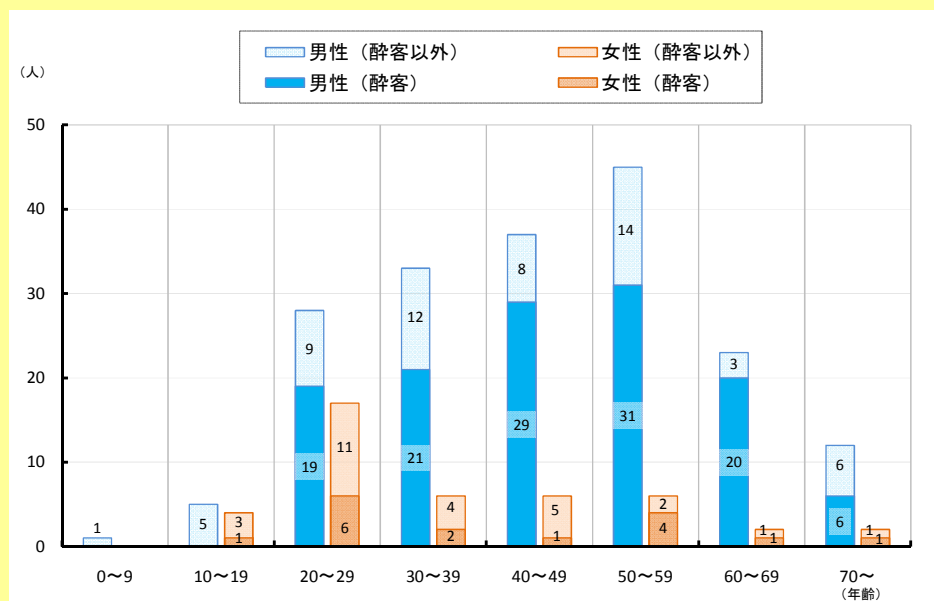
(2) ホームにおける人身障害事故の状況

- 平成26年度に発生した人身障害事故は449件で、運転事故全体の59.2%を占めており、このうち「ホームから転落して接触」と「ホーム上で接触」を含めた「ホームでの接触」による人身障害事故は227件となっています。
- 「ホームでの接触」のうち、酔客に係るものは142件となっています。
- また、ホームから転落して接触した人身障害事故は、非常押しボタンの整備等の対策が進められているものの、減少までには至っていません。

ホームにおける人身障害事故件数の推移

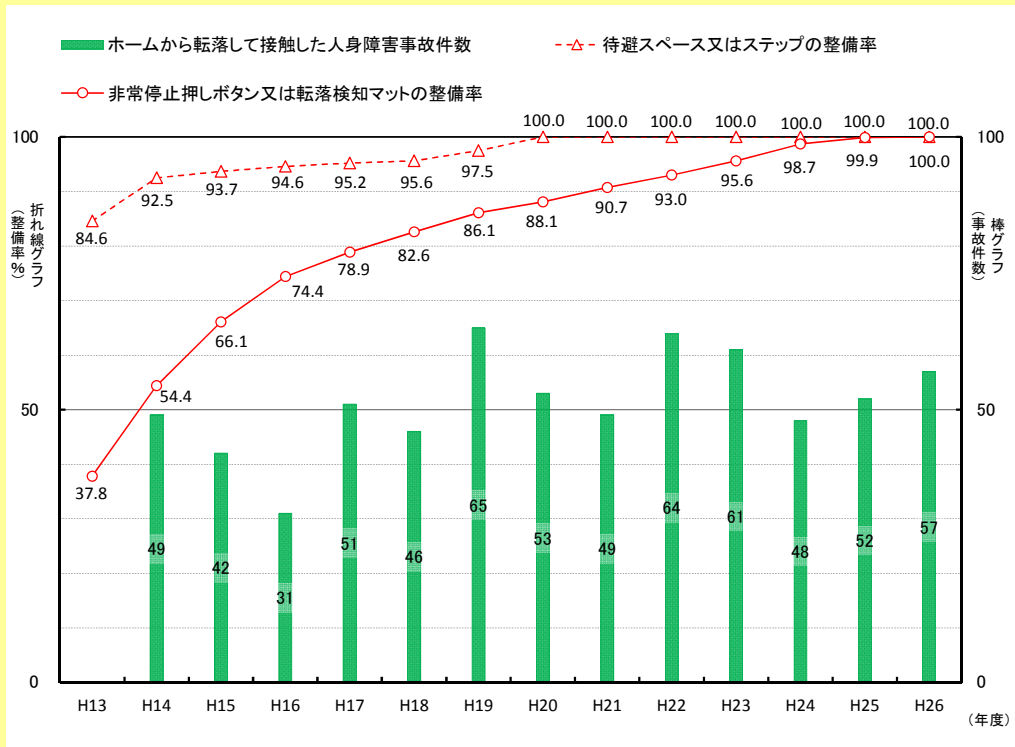


平成26年度 ホームにおける人身障害事故による死傷者数(年齢別)



※年齢を把握できなかった場合は、除いています。

ホームの安全対策とホームから転落して接触した人身障害事故件数の推移



※非常停止ボタン等の整備については、ホームへの列車の進入速度が概ね60km/h 以上、かつ、運転本数が1時間あたり概ね12本以上の列車が通過又は停車するホームが対象

(3) ホームからの転落に関する状況

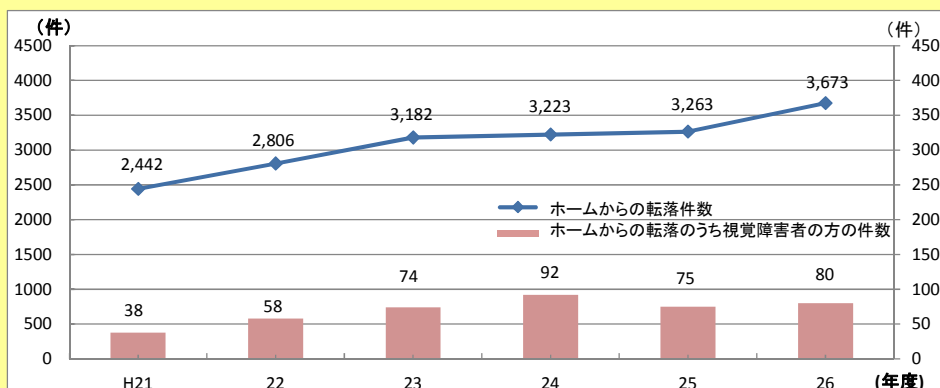
○平成26年度におけるホームからの転落件数³は3,673件であり、このうち視覚障害者の方の転落件数が80件(2.2%)となっています。

○平成26年度に発生した人身障害事故のうち「ホームから転落して列車等と接触」したものと「ホーム上で列車等と接触」したものを合わせた「ホームでの接触」事故は227件で、このうち視覚障害者の方の件数が2件(0.9%)となっています。

○平成21～26年度におけるホームからの転落件数は増加傾向にあり、引き続きプラットフォームからの転落等に対する取組みとして、「プラットフォーム事故0(ゼロ)運動」や「鉄道利用マナーUPキャンペーン」などの啓発活動の実施、ホームドア、可動式ホーム柵、内方線付きJIS規格化点状ブロックの整備、新たなタイプのホームドアの技術開発等、総合的な転落等の防止対策を進めていきます。

³ ホームからの転落件数は、プラットフォームから転落したが列車等と接触しなかった件数である。ホームからの転落件数は、鉄軌道事業者が把握している件数である。自殺等故意にホームから線路に降りたものは含まれない。

ホームからの転落件数の推移

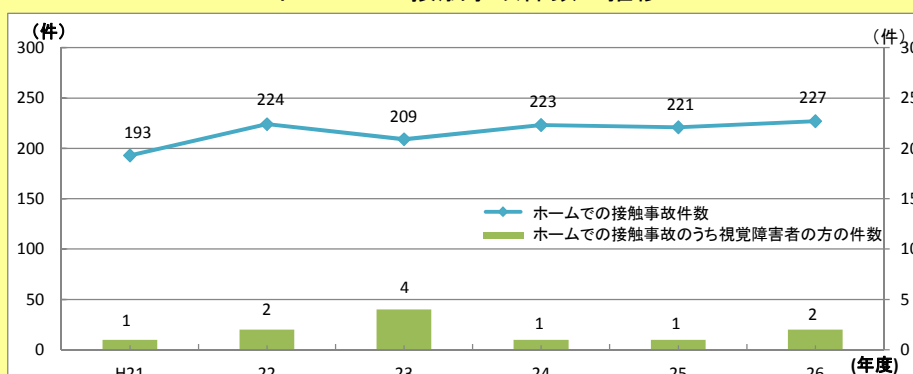


注) ホームからの転落件数は、プラットフォームから転落したが列車等と接触しなかった件数である。

注) ホームからの転落件数は、鉄軌道事業者が把握している件数である。

注) 自殺等故意にホームから線路に降りたものは含まれない。

ホームでの接触事故件数の推移



注) ホームでの接触事故件数は、「ホームから転落して列車等と接触」及び「ホーム上で列車等と接触」して事故となった件数を合わせたものである。

注) 自殺等故意に列車等に接触したものは含まれない。

鉄道の安全性を更に向上させるために鉄道事業者による安全対策の充実に加え、鉄道利用者、踏切通行者、鉄道沿線住民等の理解と協力が不可欠です。このため国土交通省では、利用者等が正しく理解して守るべき共通の約束事をまとめた「鉄道の安全利用に関する手引き」を作成しております。詳しくは、<http://www.mlit.go.jp/common/000128837.pdf> をご覧ください。