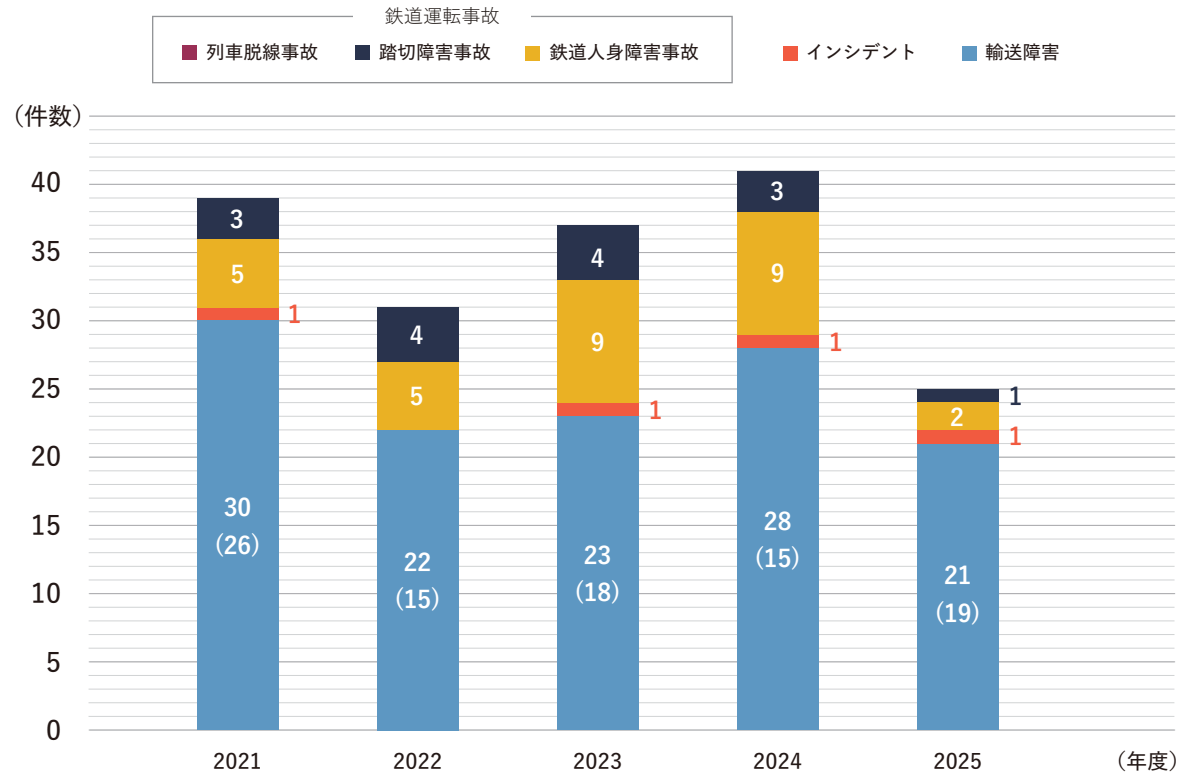
03 鉄道事故等の発生状況

発生件数

過去５年間の鉄道運転事故、インシデント、輸送障害などの発生状況は以下の通りです。



※輸送障害の（）内数字は、警察により自殺と判定された件数

01 鉄道運転事故の発生状況

鉄道運転事故とは、法律により国土交通省に報告することが定められている事故のことで、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、鉄道物損事故があります。2025年度は踏切障害事故が1件、鉄道人身障害事故が2件発生しました。なお、踏切障害事故は、すべて遮断された踏切への進入によるものでした。

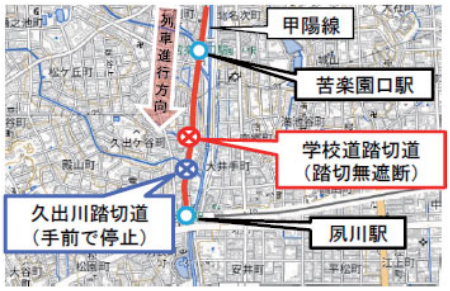
02 インシデントの発生状況

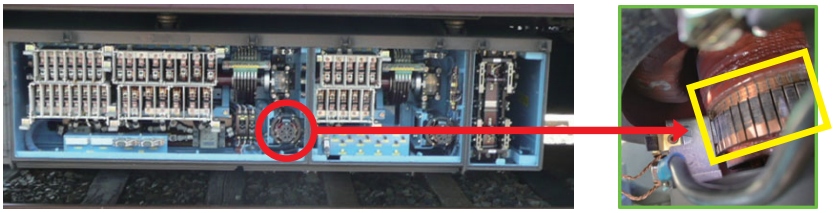
インシデントとは、鉄道運転事故には至らなかったものの、鉄道運転事故が発生する状況であったと認められる事故をいいます。2025年度は、踏切無遮断によるインシデントが1件発生しました（P9参照）。

03 輸送障害の発生状況

輸送障害とは、鉄道運転事故以外で、列車に運休や30分以上の遅れが発生した事態をいいます。2025年度の輸送障害は21件発生しています。そのうち19件は線路内への人の立ち入りが原因で、いずれも警察により自殺と断定されています。

甲陽線 学校道踏切道における踏切無遮断（インシデント）の概要

日時	2026年2月5日 5時39分頃
場所	甲陽線 苦楽園口駅～夙川駅間　学校道踏切道
概況	● 5時39分頃、担当運転士が、苦楽園口～夙川駅間久出川踏切道が動作していないことを認め、同踏切道手前に停止して、運転指令に報告しました。 ● 事後、列車前方カメラ映像を確認したところ、久出川踏切道より苦楽園口駅方の学校道踏切道において、当該列車通過前（約5秒前）に踏切動作反応灯が消灯、降下していたアームが上昇を始め、アームが完全上昇した状態で同列車が通過していることが確認されました。 ※ 当該列車の前方カメラ映像より、夙川～甲陽園駅間の踏切道は全部で9踏切道があり、当該の2踏切道を除く7踏切道は正常動作していたことを確認しています。 
原因（推定）	● 当該列車が苦楽園口駅の出発信号機を越えることで、学校道踏切道及び久出川踏切道の踏切が鳴動を開始する制御回路となっていますが、何らかの要因で学校道踏切道手前の軌道回路区間で、車輪とレールとの接触において一時的に電気が流れない状況が発生し、踏切警報動作を保持(継続制御)できなくなったものと思われます。 （短絡不良の原因はレール踏面への付着物と推定されますが、詳細は調査中です。）
取組事項	● 緊急対策 2月5日終電後に当該踏切道の制御回路を改良し、踏切道の鳴動を制御する一連の軌道回路区間において、一時的に車輪とレールの間に電気的な接触不良が発生した場合においても、踏切道の鳴動動作が保持されるように変更しました。 ● 恒久対策 検討中ではありますが、レール付着物について外部機関へ成分分析を依頼しており、また、この事象について、鉄道総合技術研究所へ調査を依頼しています。 付着物および除去作業の状況

主な輸送障害 嵐山線起動不能故障の概要

日時	2025年10月9日 6時32分頃
場所	嵐山線 上桂駅
概況	● 上り（嵐山行）出発した後、列車を走行制御する装置に不具合が生じ、起動しなくなりました。車両係員が装置の点検を行い、嵐山駅まで運転を継続し、その後の運転を取り消しました。
原因	● 制御装置を動作させるモーターに問題（写真の黄囲い部）があり、電気が流れにくくなり、正常に動作をしなくなったため、列車が動かなくなりました。