

## 第3章 踏切道における交通の安全

### 1. 踏切事故のない社会をめざして

改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会をめざします。

### 2. 踏切道における交通の安全についての目標

平成27年度までに踏切事故事故件数を平成22年度と比較して約1割削減することをめざします。

### 3. 踏切道における交通の安全についての対策

#### 〈視点〉

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

#### 〈講じようとする施策〉

- ①踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
- ②踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ③踏切道の統廃合の促進
- ④その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

## 第1節 踏切事故のない社会をめざして

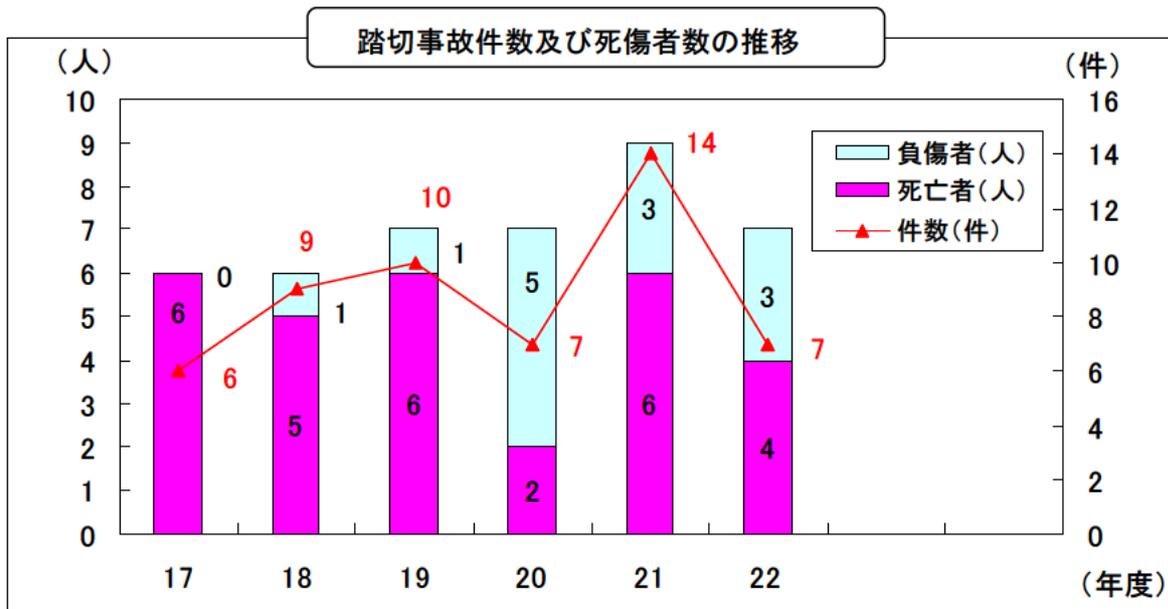
踏切事故は、鉄道運転事故の約5割を占め、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状です。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故のない社会をめざします。

### I 踏切事故の状況等

#### 1 踏切事故の状況

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、全国的に見ると長期的には減少傾向にあるが、県内における踏切事故の件数、死傷者数、死者数についてみると、ほぼ横ばい傾向で推移しています。

しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約5割を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。



※国土交通省中部運輸局資料による(平成22年度速報値)

## 2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、①原因別で見ると、直接横断によるものが半数以上を占めており、また、衝突物別では自動車と衝突したものが約5割、歩行者と衝突したものが約3割を占めています。②踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道または自動遮断機が設置されている踏切道）が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっていることなどがあげられます。

## II 交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、県民の理解と協力の下、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、平成27年度までに踏切事故件数を平成22年度と比較して約1割削減することをめざすものとします。

## 第2節 踏切道における交通の安全についての対策

### I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとします。

### II 講じようとする施策

#### 1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

立体交差化までに時間のかかる「開かずの踏切」等について、効果の早期発現を図るための構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備等を促進します。

また、歩道が狭隘な踏切等における歩行者安全対策のための構造改良等を強力に推進します。

さらに、「開かずの踏切」等の遮断時間が特に長い踏切等で、かつ道路交通量の多い踏切道が連担している地区等や、主要な道路との交差にかかわるもの等、また道路の新設・改築及び鉄道の新線建設においては、立体交差化を視野に入れ検討します。

以上の構造改良等による「速効対策」と立体交差化の「抜本対策」との両輪による総合的な対策を緊急的かつ重点的に推進します。

## 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行います。

また、遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから、都市部にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ、警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くします。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して、必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図ります。

## 3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、迂回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進します。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとします。

#### **4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置**

踏切事故防止キャンペーンの展開等を通じ、踏切道を通行する自動車等の運転者及び歩行者に対し、踏切道通過時における安全意識の高揚を図るとともに、安全かつ円滑な踏切道の確保及び踏切事故の防止を図ります。さらに、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進します。