

(4) 関与要因別

列車が踏切に接近している状況において踏切通行者が踏切内に進入したことに関与した可能性が考えられる主な要因を整理すると、

- ① 踏切の一時停止位置から列車の見通しが悪い
- ② 踏切通行者（車両等）が踏切の手前で一時停止しない
- ③ 踏切通行者の身体機能の制約が影響した

などが挙げられます（7. 事故調査事例<16～19ページ>及び表4<22～23ページ>参照）。

3. 遮断機のない踏切は、廃止や遮断機・警報機整備など早急な対策を

(1) 遮断機のない踏切は危険

踏切の手前で一時停止し、左右の安全を確認して横断することは、学校等での安全教育による啓発や、自動車運転免許取得教習等において指導されること等により、多くの方々に認識され、踏切通行者各々で具体的に行われているところです。

特に、遮断機のない踏切は、列車が接近していないかどうかの安全確認を、踏切通行者が確実に行うことが必要です。

しかし、上記の(4)関与要因にもあるとおり、列車接近時に、踏切通行者が何らかの要因により安全確認を行うことが出来ずに踏切内に進入して、事故が発生しています。

このように、遮断機のない踏切は、事故の危険性が高いものです。

(2) 踏切通行者の注意力のみに依存する安全対策には限界がある場合もある

当委員会が、平成31年1月までに事故調査報告書を公表した遮断機のない踏切における死亡事故34件のうち、当該踏切で過去に事故（負傷者なしの事故を含む）が発生していたことが確認されたものが10件あります。

この10件の中には、過去の事故を受けて、交通規制、注意喚起看板の設置等を行っていた踏切もありますが、事故が再び発生しました。

また、事故調査報告書を公表した34件のうち、踏切通行者が高齢（65歳以上）であった方が半数以上の18件、耳が不自由な方など何らかの身体的障がいを持つ方であったものが6件あります。

さらに、自動車の場合、踏切の一時停止線から更に後方にある運転席の位置から列車の接近を確認することとなるため、歩行者と比較して、列車を確認しづらい特性があると考えられます。

このほか、列車の速度が高い場合には、例えば、時速120kmで走行する列車は1秒間に約33mも進むことから、踏切通行者は目視により列車が踏切に到達するまでの時間を判断することは難しいと考えられます。

このため、遮断機のない踏切における、列車が接近していないかどうかの安全確認を通行者の注意力のみに求める安全対策には、限界がある場合もあります。

(3) 早急に対策の方針を定め、具体的な対策の実施を

踏切事故を無くすための究極の対策は踏切を無くすことであり、廃止・統合に向けた地域の方々との合意形成に、鉄道事業者、道路管理者等がより積極的に注力することが解決のためには必要です。

鉄道事業者、道路管理者、地域住民等の関係者間で協議を進め、踏切の廃止を実現した事例もありますが、一方で、関係者間で協議を行ってきたものの、踏切の廃止又は踏切保安設備の整備についての今後の方向性が決まっておらず、依然として事故リスクの高い第3種・第4種のまま存在する踏切もあります。

このため、一日も早く事故リスクがゼロとなる又は低減されるよう、関係者間での協議を促進し、踏切の廃止又は踏切保安設備の整備について早期に結論を出すことにより、具体的な対策の実施につなげることが必要であると考えます。

事故発生危険性の観点から、特に、以下のような第3種・第4種踏切道は、早急に廃止又は踏切保安設備の整備についての方向性を定め、具体的な対策を講じることが必要です。

- ・ 踏切通行者が接近する列車に気づきにくい踏切
(例)
 - － 踏切の見通しが近接の建物や塀等で遮られている場合
 - － 踏切近傍の線路に存在する曲線・トンネル等の影響により列車の見通し距離が制約されている場合 など
- ・ 通過する列車の速度が高い踏切
【参考】80km/hで走行する列車は1秒間に約22m進み、120km/hで走行する列車は1秒間に約33m進む。
- ・ 通過する列車の本数が多い踏切
- ・ 複線等で踏切長が長く、渡りきるのに時間がかかる踏切
【参考】高齢の標準的な歩行者は、65歳で1秒間に1.2m進み、75歳以上の平均で1秒間に1.0m進むとされている。
(出典：国土交通省鉄道局ホームページ「高齢者等の踏切事故防止対策について」平成27年10月)
- ・ 児童の通学や、高齢者・障がい者等の定常的な利用がある踏切
- ・ 宅地化の進展等による周辺環境の変化により、踏切通行者が増加している又は将来的な増加が見込まれる踏切
- ・ 過去に事故が発生した踏切

また、踏切の見通し状況や、踏切を通過する列車の速度・本数、踏切長など、個々の踏切の状況については、鉄道事業者において把握できることから、鉄道事業者が、上に述べたような危険性の高い踏切を抽出し、積極的に関係者に働きかけて協議を進展させることにより、踏切の廃止や踏切保安設備の整備の早期実施につなげることも重要です。



踏切の見通しが近接の建物や塀等で遮られている例