

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

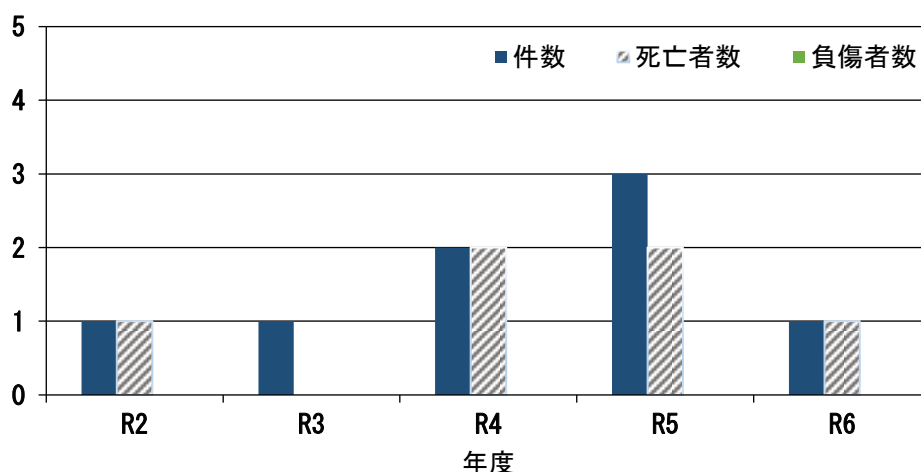
踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

I 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

県内における踏切事故(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、長期的には減少傾向にあり、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、令和2年度から令和6年度までの5年間に8件の踏切事故(死者6人)が発生し、鉄道の運転事故の29.6パーセントを占めている状況にある。

踏切事故の推移



| 区分・年度 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | 計 |
|-------|----|----|----|----|----|---|
| 件数 | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | 8 |
| 死者数 | 1 | 0 | 2 | 2 | 1 | 6 |
| 負傷者数 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

2 近年の踏切事故の特徴

近年の県内における踏切事故の特徴としては、令和2年度から令和6年度までの5年間に発生した踏切事故8件のうち、直前横断が5件(62.5パーセント)、踏切内での停滞2件(25.0パーセント)、落輪1件(12.5パーセント)となっている。

年齢別では45歳から64歳が3人(37.5パーセント)、20歳から44歳が3人(37.5パーセント)となっており、65歳以上の高齢者によるものはなかった。

また、踏切道の種類別では、第1種踏切道(自動踏切遮断機が設置されている踏切道)が6件(75.0パーセント)、第4種踏切道(自動踏切遮断機も踏切警報機も設置されていない踏切道)が2件(25.0パーセント)となっている。

II 第12次岡山県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の措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の削減を推進する。

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

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第11次岡山県交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

引き続き、踏切事故の防止及び交通の円滑化を図るため、踏切道改良促進法(昭和36年法律第195号)及び第12次岡山県交通安全計画に基づき、踏切道の立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化及び踏切保安設備の整備等の対策を推進する。

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、バリアフリー化の促進

遮断時間が特に長い踏切道(開かずの踏切)や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築に当たっては、原則、立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間のかかる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良、カラー舗装、歩行者等立体横断施設の設置、規制看板の設置によるピーク時の流入抑制や駐輪場整備等の一体対策を促進するほか、円滑化にも資する場合には、踏切信号機の設置等の暫定的な速効対策について、速やかに関係機関が連携して検討し、早期に必要な取組を推進する。

また、踏切横断交通量削減のため、駅の出入り口の新設や密接関連道路の整備等の踏切周辺対策を促進する。歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅等、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

さらに、平成27年10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめ及び令和6年1月に改定した「道路の移動円滑化に関するガイドライン」を踏まえ、平滑化や踏切道内誘導表示の設置等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

2 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、第3、4種踏切道等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する。

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する。

3 踏切保安設備等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うとともに、統廃合や踏切遮断機の整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断等を抑止するためのゲートや柵等の設置等踏切事故の減少が期待できる設備の整備を促進する。

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る。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化や、AI等を活用した更なる踏切安全対策を推進する。

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、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に行う。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。また、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するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関への踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送の支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。