

第2節 踏切道における交通の安全

踏切事故は、長期的には減少傾向にあります。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約4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。

したがって、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します。

1 福井県の踏切事故の状況

県内の踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害およ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、平成27年の発生件数は4件、死傷者数は2人となりました。

近年の踏切事故の特徴としては、

- ① 踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数でみると、第1種踏切道が最も少なくなっている。
- ② 衝撃物別では自動車と衝撃したものが約5割、二輪車等と衝撃したものが約5割を占めている。
- ③ 自動車の原因別でみると直前横断によるものが約5割を占めている。

ことなどがあげられます。

踏切種別ごとの踏切数 （平成28年3月現在）

種別	踏切数	備 考
第1種	369	昼夜間を通じ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
第3種	21	警報機のみが設置されている踏切道
第4種	66	踏切警手もおらず、遮断機も警報機も設置されていない踏切道
計	456	

2 今後の踏切道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や立体交差化、構造の改良、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ことから、それぞれの踏切の状況等を考慮しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進します。

3 講じようとする施策

(1) 踏切道の立体交差化および構造の改良の促進

遮断時間が特に長い踏切道や主要な道路で交通量の多い踏切道等については、連続立体交差化等により、踏切道の除却を促進するとともに、道路の新設・改築および鉄道の新線建設に当たっては、原則立体交差化を図ります。

また、立体交差化までに時間のかかる遮断時間の長い踏切等については、当面の安全を確保するため、歩道の拡幅などによる構造改良を促進します。

以上の立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良による「速効対策」の両輪による総合的な対策を推進します。

(2) 踏切保安設備の整備および交通規制の実施

ア 踏切保安設備の整備

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考慮し、踏切遮断機の整備を推進します。

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考慮し、必要に応じて障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大口径遮断装置等により事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を推進します。

イ 交通規制の実施

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を考慮し、必要に応じて自動車通行止め、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

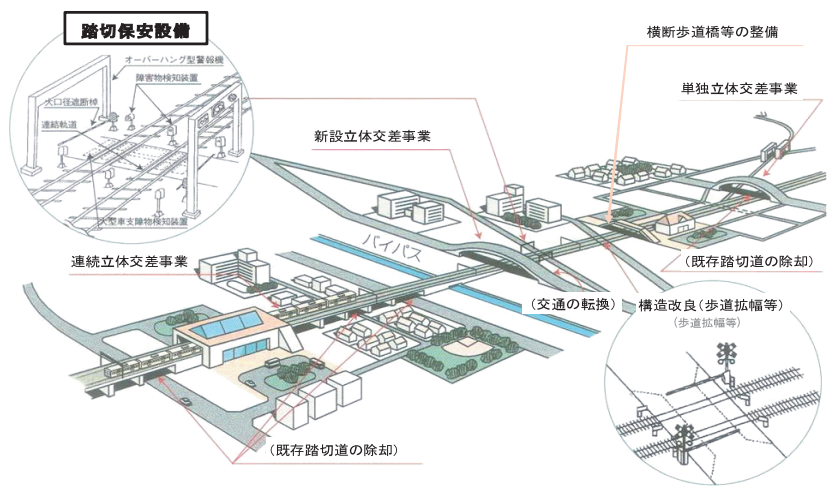
踏切道の立体交差化、構造改良等に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについては統廃合を促進します。その他の踏切道についても同様に統廃合を促進します。

(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

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況に応じた対策を重点的に推進します。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道と道路の幅員差が新たに生じないように努めます。

また、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行います。



踏切道の円滑化イメージ