

平成25年3月28日
(局長: 田部秀樹)

踏切道の安全確保に関する行政評価・監視 〈調査結果に基づく改善通知〉

関東管区行政評価局は、地域の住民生活に密着した行政上の問題点を取り上げ、行政運営の改善を図るため、行政評価・監視を実施しています。

今回、踏切道の安全対策を図る観点から、東京都内及び埼玉県内540か所の踏切について、平成24年12月から実地に調査を行い、その結果を取りまとめ、関東運輸局及び関東地方整備局に必要な改善措置について通知することとしましたので、公表します。

〈本件照会先〉
総務省関東管区行政評価局
第二部第1評価監視官 藤原
電話：048-600-2329
FAX：048-600-2338

踏切道とは、

「踏切道」とは、鉄道の線路と、歩行者、自動車などが通行する道路・通路などが交差する部分である。

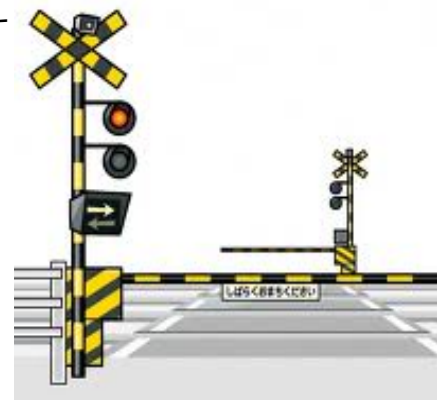
踏切道の種類

第1種踏切道：踏切遮断機（自動遮断機を設置又は踏切保安係を配置して、踏切道を通るすべての列車又は車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断するもの）が設置されているもの

第3種踏切道：警報機が設置されているが、遮断機が設置されていないもの

第4種踏切道：踏切遮断機や警報機が設置されていないもの

（注）第2種踏切（踏切保安係を配置し、一定時間の列車等に対して遮断機を閉じる踏切道）は、現在、日本に現存していない。



ふみきり

調査の背景等

- 踏切事故は、ひとたび発生すると多数の利用者に影響
- 踏切道には、踏切警報機等の踏切保安設備の設置が義務付け。また、鉄道事業者は、国土交通省が示している鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準に沿って、自らの実施基準を定め、踏切道の安全対策を実施
- 東京都及び埼玉県では、平成20年度からの4年間に、踏切事故の約9割が第1種踏切道で発生
- 今回、踏切道の安全を確保する観点から、鉄道事業者の安全対策の取組等を調査

【調査対象】関東運輸局、関東地方整備局

【関連調査対象】鉄道事業者

【調査時期】平成24年12月～ 25年3月

主要調査項目と改善通知事項の要旨

1 踏切道及び踏切保安設備の安全対策

- 踏切道の路面劣化などが認められるもの
- 踏切遮断機の遮断かんが
 - i) 遮断時に踏切道の幅員の一部を遮断する状態になっていないもの
 - ii) 遮断時の高さが、標準と異なるもの など

調査対象とした540か所のうち184か所(延べ225か所)において、維持管理をさらに充実させる必要あり

⇒ 鉄道事業者に対し、今後も引き続き、踏切道の保守点検及び維持管理をさらに適切に行うよう機会をとらえて指導すること(関東運輸局)

2 踏切道の改良対策

- 踏切道に歩道を設置するなど何らかの対策が望ましいと認められる踏切道が14か所みられたが、対策を講じる予定のあるのは2か所のみで、残り12か所はカラー舗装等の対策が講じられている箇所もあるが、歩道の設置又は拡幅については、事業の進展が確認できない状況
- ⇒ 道路管理者及び鉄道事業者に対し、「踏切道調整連絡会議」等を活用し、さらなる踏切道の拡幅に係る指針の趣旨を徹底するなど、地域の実情に応じた踏切道の改良を計画的・重点的に促進するよう引き続き連絡・調整すること(関東地方整備局、関東運輸局)

3 踏切道の事故防止対策

- 踏切事故の原因は、①直前横断、②落輪・停滞等、③側面衝撃等の順
- 踏切利用者の次のような行為もしくは結果が散見
 - i) 遮断かんが下りているにもかかわらず、こじ開けて通行、
 - ii) 警報機が鳴っているにもかかわらず、遮断かんを潜って(あるいは跨いで)通行
 - iii) 車両通行による遮断かんの損傷

⇒ 鉄道事業者に対し、今後も引き続き、踏切道利用者を対象として、踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する啓発・広報活動を関係機関と協力して強力に推進するよう指導すること(関東運輸局)

【通知日】平成25年3月28日

【通知先】関東運輸局及び関東地方整備局

1 踏切道及び踏切保安設備の安全対策

制度の概要等

○「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」

(平成13年国土交通省令第151号)

- ・ 鉄道事業者は、省令の実施に関する基準を定め、これを遵守（第3条）
- ・ 踏切道は、踏切道利用者の安全かつ円滑な通行に配慮踏切保安設備を設置（第40条）
- ・ 踏切保安設備は、踏切道利用者に列車等の接近を知らせ、かつ、踏切道の通行を遮断。自動車が踏切道で支障したときに、列車等に報知（第62条）

○「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準について」(平成14年3月8日付け国鉄技第157号)

鉄道事業者は、省令の範囲内で個々の実状を反映した詳細な実施基準を策定。実施基準は以下の本解釈基準を参考

ア 踏切道の路面は、舗装したものであること

イ 遮断機は、線路の両側で、踏切道の幅員全体を遮断

ウ 遮断かんは、

- ・ 遮断時には路面上0.8メートルの高さで水平が標準
- ・ 「黄色と黒色」で帯状に塗装
- ・ 通行者から見やすい位置に2個以上の赤色灯又は赤色の反射剤を設置

エ 踏切支障報知装置の操作スイッチ(非常ボタン)は、

- ・ 取扱方法を明示したものであること

調査結果

《540か所の踏切を実地調査した結果、維持管理をさらに充実させる必要があるものが184か所(延べ225か所)》

- 踏切道の路面劣化などが認められるもの等(12か所)
- 踏切遮断機の遮断かんが
 - i) 遮断時に踏切道の幅員の一部を遮断する状態になっていないもの(30か所)
 - ii) 道路に接地しているなど、道路面上の0.8メートルの高さにおいて水平という標準と異なるもの(135か所)
 - iii) 黄色及び黒色の塗装が退色しており、不鮮明なもの(9か所)
 - iv) 2個以上の赤色灯又は赤色の反射剤が設置されていないもの(14か所)
- 遮断機の非常ボタン操作案内板が未設置もしくは操作案内板の文字が退色しているもの(22か所)
- その他、踏切道歩道内に遮断機が設置されており、歩行者の通行の支障となっているもの等(3か所)

※ なお、上記の踏切のうち、踏切利用者の安全が直ちにおびやかされるものは、認められない。

改善通知事項

関東運輸局は、鉄道事業者に対し、今後引き続き踏切道の保守点検及び維持管理をさらに適切に行うよう機会をとらえて、指導することが必要

2 踏切道の改良対策

制度の概要等

- 「踏切道の拡幅に係る指針について」(平成13年10月1日付け国都街第66号、国道政第32号、国鉄施第92号)
 - ・交通安全上危険となっている狭小踏切道で、踏切道に歩道がないもしくは狭小の場合、その緊急性にかんがみ、踏切道の統廃合を前提とせず実施
 - ・鉄道事業者と道路管理者は円滑な調整に努力
 - ・運輸局、地方整備局、警察、鉄道事業者、道路管理者からなる「踏切道調整連絡会議」設置(対象となる踏切)
 - ① 踏切道前後の道路に歩道が設置されている場合
 - ② 鉄道事業者と道路管理者との間において事前に連絡・調整のなされた前後の道路における歩道の拡幅計画に合わせて行う場合
 - ③ その他踏切道における歩道設置の必要性の確認がなされた場合
- 踏切交通実態総点検(平成18年度～22年度:国土交通省)
 - ・緊急に対策の検討が必要な踏切をリスト化
 - うち歩道が狭隘な踏切(前後の道路に比べて歩道が狭い、もしくは前後の道路に歩道があるのに踏切内に歩道がない)の抽出基準
 - ① 以下の全ての基準に適合する踏切
 - i) 前後道路の車道幅員が5.5メートル以上、
 - ii) 前後の歩道に比べ、歩道が1.0メートル以上狭い
 - iii) 1日自動車交通量が1,000台(通学路では500台)以上
(1日当たりの歩行者交通量が500人を超える場合は不問)
 - iv) 1日当たりの歩行者交通量が100人(通学路では40人)以上
 - ② 上記の基準のうち1つ以上で基準を大幅に上回るなど、緊急的な対策が必要な箇所(上記の「歩道」には路肩を歩道見なしとして(いわゆる「歩行帯」)も含んでいる。)

調査結果

- 《540か所の踏切を実地調査した結果、歩道を設置するなど何らかの対策が望ましいと認められる踏切道が14か所あるが、対策を講じる予定は2か所のみ》
- 残り12か所はカラー舗装等の対策が講じられている箇所もあるが、歩道の設置又は拡幅について、事業の進展が確認できない状況
- この12か所の中には、踏切交通実態総点検で「歩道が狭隘な踏切道」として抽出したものが4か所、通学路に指定されているものが7か所(平成21年度踏切道実態調査結果)あり

改善通知事項

関東地方整備局及び関東運輸局は、道路管理者及び鉄道事業者に対して、「踏切道調整連絡会議」等を活用して、さらなる指針の趣旨を徹底するなど、地域の実情に応じた踏切道の改良を計画的・重点的に促進するよう引き続き連絡・調整することが必要

3 踏切道の事故防止対策

制度の概要等

- 「第9次交通安全基本計画」(平成23年3月)
平成27年までに踏切事故件数を平成22年と比較して約1割削減することを目指す。
- 関東運輸局は、鉄道事業者が構成員となっている会議において、鉄道事業者等の実施した安全対策例の発表などを実施。また、鉄道事業者に対し、全国交通安全運動の周知文書において、①踏切安全設備及び警標の点検整備徹底
②踏切通行者に対する啓発活動の推進を要請
- 調査対象3鉄道事業者は、①警察、道路管理者との連携のもとに、踏切巡回指導の実施などの踏切通行者に対する啓発活動、②踏切非常ボタンの機能及び使用方法等、踏切事故防止に向けた啓発活動、③踏切保安設備、踏切道内の舗装等の点検整備を実施

調査結果

《関東運輸局管内の踏切事故発生原因は、直前横断が約半数を占め、当局の現地調査時でも傾向を確認》

- 踏切事故の原因別発生状況
平成15年度から23年度までの踏切事故をみると、その発生原因は、発生件数の約半数を直前横断が占め、落輪・停滞(踏切道内に閉じ込められること)等、側面衝撃等の順となっている。
- 当局の実地調査の途上において、次のような、踏切道利用者の危険な行為が認められた。
 - ① 降りている遮断かんをこじ開けて通行
 - ② 警報機が鳴っているにもかかわらず、遮断かんを潜って(あるいは跨いで)通行
 - ③ 車両通行による遮断かんの損傷あり

改善通知事項

関東運輸局は、鉄道事業者に対し、今後も引き続き、踏切道利用者を対象として、踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する啓発・広報活動を関係機関と協力して強力に推進するよう指導する必要がある。