

参 考 资 料



1

J R ・ 民鉄別	年度末	昭 60	平 11	12	13	14	15	16	17
	種別								
JR 西日本	第 1 種	2,381	2,615	2,621	2,631	2,649	2,663	2,685	2,705
	第 2 種	—	—	—	—	—	—	—	—
	第 3 種	439	221	217	208	202	189	174	161
	第 4 種	932	636	622	613	601	569	555	540
	計	3,752	3,472	3,460	3,452	3,452	3,421	3,414	3,406
民鉄	第 1 種	197	210	210	210	211	211	212	214
	第 2 種	—	—	—	—	—	—	—	—
	第 3 種	31	11	10	10	10	10	10	10
	第 4 種	172	63	62	61	61	61	58	56
	計	400	284	282	281	282	282	280	280
中国運輸局管内 合 計	第 1 種	2,578 (100)	2,825 (110)	2,831 (110)	2,841 (110)	2,860 (111)	2,874 (112)	2,897 (112)	2,919 (113)
	第 2 種	—	—	—	—	—	—	—	—
	第 3 種	470 (100)	232 (49)	227 (48)	218 (46)	212 (45)	199 (42)	184 (39)	171 (36)
	第 4 種	1,104 (100)	699 (63)	684 (62)	674 (61)	662 (60)	630 (57)	613 (56)	596 (54)
	合 計	4,152 (100)	3,756 (91)	3,742 (90)	3,733 (90)	3,734 (90)	3,703 (89)	3,694 (89)	3,686 (89)

(注) 運輸要覧 (平成 18 年度版) による。() 内は、昭和 60 年度を 100 とした場合の指数。

2

17

		事業者別	第 1 種	第 2 種	第 3 種	第 4 種	計	第 3 種・4 種合計 (再掲)
中国四国管区局 (広島県内)		JR 西日本	720	0	39	119	878	158
		広島電鉄	51	0	0	7	58	7
		計	771	0	39	126	936	165
	うち 調査対象	JR 西日本	—	—	24	77	101	101 (63.9%)
		広島電鉄	—	—	0	7	7	7 (100%)
計		—	—	24	84	108	108 (65.5%)	
島根事務所 (島根県内)		JR 西日本	271	0	23	32	326	55
		一畑電車	94	0	5	44	143	49
		計	365	0	28	76	469	104
	うち 調査対象	JR 西日本	—	—	13	25	38	38 (69.1%)
		一畑電車	—	—	5	44	49	49 (100%)
計		—	—	18	69	87	87 (83.7%)	

(注) 「第 3 種・第 4 種合計 (再掲)」欄の調査対象数の () 内は、広島・島根各県内の第 3 種・第 4 種の踏切道総数に対する割合。

3

種別	年度							合計 (平均)
	平成 13	14	15	16	17	18		
第 1 種	25	16	25	25	21	23	135	
(100 か所当たり)	(0.880)	(0.559)	(0.870)	(0.863)	(0.719)	(0.788)	(0.780)	
第 2 種	—	—	—	—	—	—	—	
第 3 種	7	6	1	9	1	4	28	
(100 か所当たり)	(3.211)	(2.830)	(0.503)	(4.891)	(0.585)	(2.367)	(2.428)	
第 4 種	14	16	13	11	8	13	75	
(100 か所当たり)	(2.077)	(2.417)	(2.063)	(1.794)	(1.342)	(2.181)	(1.937)	
計	46	38	39	45	30	40	238	
(100 か所当たり)	(1.232)	(1.018)	(1.053)	(1.2178)	(0.814)	(1.087)	(1.071)	

(注) 当局調査結果による。() 内は、踏切種別ごとの 100 か所当たりの事故発生件数。

4

県 別	種別	年度						合計
		平成 13	14	15	16	17	18	
広島県	第 1 種	16	5	11	4	9	10	55
	(うち死傷事故件数)	(8)	(1)	(7)	(3)	(5)	(5)	(29)
	第 2 種	—	—	—	—	—	—	—
	第 3 種	1	2	0	4	0	1	8
	(うち死傷事故件数)	(1)	(1)	(0)	(3)	(0)	(1)	(6)
	第 4 種	4	2	3	4	1	4	18
	(うち死傷事故件数)	(1)	(2)	(1)	(3)	(0)	(3)	(10)
計	21	9	14	12	10	15	81	
	(10)	(4)	(8)	(9)	(5)	(9)	(45)	
島根県	第 1 種	0	4	2	5	6	2	19
	(うち死傷事故件数)	(0)	(3)	(2)	(3)	(2)	(0)	(10)
	第 2 種	—	—	—	—	—	—	—
	第 3 種	0	0	0	0	0	0	0
	(うち死傷事故件数)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
	第 4 種	1	1	2	1	1	1	7
	(うち死傷事故件数)	(0)	(1)	(0)	(0)	(1)	(1)	(3)
計	1	5	4	6	7	3	26	
(うち死傷事故件数)	(0)	(4)	(2)	(3)	(3)	(1)	(13)	

(注) 当局調査結果による。() 内は、事故件数のうち死傷事故の件数。

② 事故発生の有無にかかわらず、見通しが悪いなど、何らかの安全対策が必要とみられるもの

事例3: 戸坂第1踏切(広島県内4種踏切、芸備線、安芸矢口駅-戸坂駅)



踏切の全景



踏切から終点寄(広島駅方面)をみる

- 踏切から終点寄(広島駅方面)をみると、線路がカーブしていることと、山肌が踏切直前までせり出していることから、列車の見通しが10メートルと悪く、計算上、列車が視認されてから、概ね1.0秒で当該踏切に到達する状態となっている。

事例4: 中島第3踏切(広島県内4種踏切、可部線、上八木駅-中島駅)



踏切の全景



踏切から起点寄(横川駅方面)をみる

- 踏切の左右とも、線路が大きくカーブしていることもあって、起点寄(横川駅方面)の列車見通しが130メートルから155メートルと悪く、計算上、列車が視認されてから7.2秒から8.5秒で踏切に到着する状態となっている。
- 平成13年12月、事故が発生している。

参考

鉄道事業者が、見通しの悪い箇所について、カーブミラーなど補助的設備の設置により、通行者が列車の接近を知ることができる措置をとっている例

事例5: 新宮第1踏切(広島県内4種踏切、芸備線、向原駅ー井原市駅)

事例6: 無連地第2踏切(広島県内4種踏切、芸備線、志和口駅ー上三田駅)

カーブミラー設置例



線路敷地直前まで山肌が迫っており、また、線路がカーブしていることもあって、見通しが悪い。



カーブミラーが設置され、列車の接近を確認しやすい。

カーブミラー設置例



木が線路敷地直前まであり、また、線路がカーブしていることもあって、見通しが悪い。



カーブミラーが設置され、列車の接近を確認しやすい。

③ 利用者がほとんどないなど、存続させておく必要性が乏しく、統廃合又は廃止の検討が必要とみられるもの

事例7: 矢口川踏切(広島県内4種踏切、芸備線、安芸矢口駅ー戸坂駅)



事例8: 宮島構内1(広島県内4種踏切、宮島線、宮島駅構内)



- 当該踏切は、一般向け駐車場と関係者専用駐車場をつなぐ通路となっている。なお、公道が別にあるので、当該踏切がなければ通行に支障があるという状況はみられない。
- 鉄道交通量(1日)282本と踏切通過本数が極めて多いうえに、踏切横断の線路本数5本、踏切長さ23.4メートルと、踏切を渡り切るのに相当の時間を要する踏切である。

通知事項2 踏切道の維持管理の適正化

- ① 踏切道の路面の舗装が不十分であるものや、路面の劣化などにより、歩行者等の通行に支障が生じているもの

事例9: 畑踏切(広島県内4種踏切、芸備線、上三田駅構内)



踏切道(踏切長6.0メートル)の路面について、線路の回りは舗装(木)されているが、その他の部分は碎石が敷き詰められているだけである。

事例10: 事例10: 寺津1踏切(島根県内4種踏切、北松江線、松江イ
ングリッシュガーデン前駅構内)



踏切道路面に段差や大きな隙間があり、歩行者、自転車が通行する場合転倒等のおそれがある。

② 警標が破損、あるいは倒壊等しているもの

事例11：山城踏切(島根県内4種踏切、山陰本線、波根駅構内)



警標が1本倒壊し、もう一方の警標は破損している。

事例12：神田踏切(島根県内4種踏切、山陰本線、石見津田駅ー益田駅)



警標が、破損により、片側にしかない。

- ③ 鉄道事業者の中には、通行者に注意を喚起する補助的設備として音声警告装置(メッセージロボ)等を設置しているが、これが作動していないもの等

事例13:大元踏切(広島県内4種踏切、可部線、上八木駅-中島駅)



踏切両側の2基のメッセージロボとも音声を発しない。

事例14:宮の下踏切(島根県内4種踏切、木次線、下久野駅構内)



メッセージロボ2基のうち、八幡宮側は全く反応せず、道路側も2回に1回程度の通過時にしか反応しない。

通知事項3 線路と交錯する生活道の安全対策の実施

- ① 死亡事故を含む複数回の事故が発生しているなど、安全対策の検討が必要とみられるもの

事例15:生活道(可部線、中島駅ー可部駅)



- 平成17年7月及び18年12月に、生活道通行者の死傷事故が発生している。
- 当該生活道は、線路際まで家屋の塀があること、また、線路がカーブしていることなどから、列車見通しが悪い。

当該生活道は、平成19年8月末、鉄道事業者と地元市が連携して、住民(町内会等)を粘り強く説得し、通り抜けできないようフェンスで閉鎖する措置が図られている。

事例16:生活道(芸備線、安芸矢口駅ー戸坂駅)



- 平成14年2月及び15年5月に、生活道通行者の死亡事故が発生している。
- 門扉が、開け放してある。

② 生活道の実態を把握していないことなどにより、危険である旨の標示がなされていないもの

事例17:生活道(北松江線、川跡駅—大寺駅)



鉄道事業者は、生活道の実態を把握しておらず、危険である旨の立看板等による標示が、なされていない。

事例18:生活道(呉線、安登駅—安芸川尻駅)



付近住民の生活道として利用されている状況がみられたが、危険である旨の立看板等による標示が、なされていない。

なお、鉄道事業者は、当該生活道の存在を把握している。