

第4節 踏切道における交通の安全に関する施策

1 踏切事故防止対策の現状

踏切道の改良については、平成13年3月に改正された踏切道改良促進法（昭36法195）及び平成13年度を初年度とする第7次踏切事故防止総合対策に基づき、踏切道の立体交差化、構造改良及び保安設備の整備を推進している。

同法により改良すべき踏切道として、平成12年度末までに立体交差化2,099箇所、構造改良3,893箇所、踏切保安設備の整備2万7,567箇所を指定し、その改良を推進している（第1-44表）。

また、これらと、道路管理者、鉄軌道事業者等が自主的に行ったものを合わせて、昭和36年度から平成12年度までの間に改良が図られた踏切道の延べ総数は、立体交差化5,318箇所、構造改良3万6,430箇所、踏切保安設備（踏切遮断機又は踏切警報機）の整備5万3,577箇所にとんでいる。また、踏切道の統廃合についても、立体交差化等の事業と併せて実施している。

2 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進

大都市及び主要な地方都市における踏切道については、踏切遮断時間、道路交通量等を考慮して、連続立体交差化・単独立体交差化することにより

踏切道の除却を促進している。また、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設においても、極力立体交差化を図っている。特に交通遮断の著しいボトルネック踏切^{注1)}については、緊急的かつ重点的に改良を促進している。

また、自動車が通行する踏切道であって、踏切道の幅員が接続する道路の幅員よりも狭いもの、事故防止に著しく効果があると認められるもの等については、拡幅等の構造改良を行っている。

3 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

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て踏切遮断機（踏切遮断機を設置することが技術的に著しく困難である場合は、踏切警報機）を整備しており、その結果、踏切遮断機又は踏切警報機が設置されている踏切道は、平成12年度末には3万2,146箇所にとんでおり、全体の87.6%となっている。

また、大都市及び主要な地方都市にある踏切道のうち、列車運行回数が多く、かつ、列車の種別等により警報開始から列車が踏切道に到達するまでの時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進めた。

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勘案して必要に応じ、障害物検知装置、門型警報装置（オーバーハング型警報装置）、大口径遮断桿等の大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切

第1-44表 踏切道改良促進法により指定した踏切道の改良進捗状況

(平成12年度末現在)

種別改良	指定箇所数 (A)	しゅん工 (B)	工事中 (C)	未着工	進捗率 (B)+(C)/(A)
	箇所	箇所	箇所	箇所	%
立体交差化	2,099	1,788	190	121	94.2
構造改良	3,893	3,758	1	134	96.6
踏切保安設備の整備	27,567	27,404	0	163	99.4

注 国土交通省資料による。

注1) ボトルネック踏切とは、ピーク時遮断時間が40分/時以上又は踏切交通遮断量が5万台時/日以上以上の踏切をいう。

第1-45表 踏切道における交通規制の実施状況

(平成12年度末現在)

規 制 種 別	踏 切 種 別			計
	1 種	3 種	4 種	
大型車通行止め	5,072	236	338	5,646
二輪の自動車以外の自動車通行止め	2,012	615	1,767	4,394
車両通行止め	987	291	633	1,911
その他の通行止め	1,552	275	605	2,432
一方通行	657	5	9	671
合 計	10,280	1,422	3,352	15,054

注 警察庁資料による。

保安設備の整備を進めた。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要な交通規制を実施した（第1-45表）。

4 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造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、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、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している。その結果、平成12年度末の踏切道の総数は3万6,714箇所と着実に減少している。

5 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

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、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、情報通信技術（IT）の導入による踏切関連交通安全施設の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、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っている。

また、踏切道通行者の安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を推進した。

さらに、踏切の集中的除却を進める等踏切道の

改良を推進するため、踏切対策の重点地区を選定し、関係道路管理者、鉄道事業者、地方公共団体等が連携して緊急的かつ重点的に実施する「踏切道等総合対策事業」を行った。

第5節 救助・救急体制の整備

鉄軌道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄軌道事業者と消防機関、医療機関、その他の関係機関との連携協調体制の強化を図った。また、早期に応急手当を実施するため、鉄軌道事業に従事する職員の応急手当講習の受講を推進した。

第6節 科学技術の振興等

1 鉄軌道の安全に関する研究開発の推進

(1) 文部科学省における科学技術に関する経費の調整

各省庁の鉄軌道の安全に関する平成14年度の経費について、見積り方針の調整を行った。

(2) 国土交通省関係の研究

ア 気象庁気象研究所等の研究

鉄軌道交通の安全に寄与する気象情報等の精度向上を図るため、気象庁気象研究所を中心に、第1編第1部第2章第8節1(5)ウで述べた研究等、気象・地象・水象に関する基礎的及び応用的研究を行った。