

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故の発生状況とその防止

踏切事故は、昭和35年には人身事故、物損事故をあわせて5,569件(死傷者4,366人)あったが、昭和40年には4,208件(死傷者3,088人)、昭和44年には3,703件(死傷者2,919人)と、ここ2、3年をとれば横ばいないしは若干増加しているとはいえ、長期的には減少してきたものといえる。

この間に自動車保有台数の激増に伴う道路交通量の増加や輸送力増強による列車走行キロの増加があったにもかかわらず、踏切事故がこのように減少してきたことは、(1)踏切道の立体交差化や構造改良、保安設備の整備によって踏切道の改良が多数の箇所にあつて実施されたこと、(2)踏切道の整理統合によって踏切道の数自体が減少したこと、(3)踏切道における交通の規制が漸次強化されたこと等によるものである。

昭和44年度末現在でわが国にはおよそ54,000箇所の踏切道があるが、これらのうち踏切しゃ断機または警報機が整備されている踏切道は約25,000箇所となっており、踏切保安設備の整備されていない踏切道が多数残されている。また、大都市およびその周辺の踏切道については、立体交差化等による改良を必要とするものが多くなってきている。

これらの踏切道においては、今後とも自動車の増加等に伴う交通量の増大が予想されるので、今後において踏切事故が過去にみられたと同程度の減少傾向をたどると期待することは困難であろう。また、最近における自動車の大型化、列車運転の高速化により、踏切事故はひとたび発生するとますます重大なものとなる傾向がある。

このような事態に対処するため、今後の5箇年においては、従前にもまして強力に踏切道の立体交差化、構造改良、踏切保安設備の整備、整理統合および交通規制の措置を実施することにより、踏切事故の発生を極力抑止するものとする。

第2節 講じようとする施策

踏切事故の防止に関する総合対策を次のように策定し、これを強力に推進することとする。

1 踏切道の立体交差化および構造改良の促進

大都市過密地域等の列車運行回数の著しく多い区間における踏切道については、連続立体交差化することにより、これら以外の踏切道のうちしゃ断時間が長く、かつ道路交通量の多いものおよび主要な道路との交差に係るもの等については、単独立体交差化することにより、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あたっては、このような主旨をいかして極力立体交差を進める。

また、自動車の通行を認める踏切道のうち、踏切道幅員が道路幅員より狭いものおよび踏切舗装が悪いもの等については、漸次構造改良を行なう。

2 踏切保安設備の整備および交通規制の促進

踏切道の幅員、利用状況、うかい路の状況等を勘案して自動車の通行を認めるかどうかを決め、自動車の通行を認める踏切道については、踏切しゃ断機等の踏切保安設備を整備し、かつ適切な交通規制を行なう。また、二輪車以外の自動車の通行を禁止する踏切道のうち歩行者等の通行量がとくに多いものについては、必要に応じ踏切保安設備を整備する。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の工事にあわせて近接踏切道の統廃合を進めるとともに、上記の対策により二輪車以外の自動車の通行を禁止することとする踏切道については、その利用状況、うかい路の状況等を勘案して歩行者等の通行に支障を及ぼさないと認められるものについて漸次整理統合を促進する。

4 その他踏切道の交通の安全と円滑を図るための措置

踏切道の交通の安全と円滑を図るため、必要に応じ踏切道予告標、交通信号機または歩行者用の立体横断施設の設置を進めるとともに、自動車運転者の踏切しゃ断機の突破等の違反行為に対する取締りの強化等の措置を講ずる。

また、踏切道通行者の安全意識の向上および踏切支障時における非常信号等の緊急措置の周知を図るための広報活動等を強化する。