

第10次（平成28年度～平成32年度） 交通安全基本計画 ～中間案についての意見～

踏切事故遺族の会紡ぎの会
加山圭子

平成27年11月6日

はじめに

(1) 平成17年3月15日東武伊勢崎線竹ノ塚(第37号)踏切事故から10年

踏切事故後の安全対策

平成17年6月：歩行者用の路側帯を拡幅、
カラー舗装

9月；手動遮断機廃止、自動化

翌年3月エレベーター付き跨線橋を設置

足立区が事業主体の高架化事業

竹ノ塚駅付近高架化をもとめる署名活動

自治会、商店街、地元選出議員、PTAなど

足立区民全体、約22万人分

足立区が事業主体、高架化事業の決定・・・総事業費約540億円、

そのうち、足立区が負担する金額は、約110億円。

平成32年度末(2020年度末)高架化完成予定

新しい竹の塚を目指してまちづくりがすすめられている。



「開かずの踏切」 *平成27年5月撮影

(2) 竹ノ塚踏切事故後の安全対策

国土交通省は、平成19年、
全国の踏切約36,000箇所のうち、
2,600箇所、踏切交通実態の点検
緊急に対策の必要な踏切1960箇所

「運輸の安全の向上のための鉄道事業法の一部を改正する法律」等

平成17年度分から鉄道事故の情報開示

「鉄軌道輸送の安全にかかわる情報」国土交通省鉄道局



* 平成27年5月撮影

1. 中間案の理念について

(1) 事故調査体制の充実を

事故原因の調査 事故防止の対策

(例) 平成26年4月、運輸安全委員会が遮断機のない第3種・第4種踏切事故の事故調査開始。踏切事故件数が減少。それまで毎年10件前後あった事故が平成26年度は6件、平成27年度は今のところ2件。

【参考】運輸安全委員会が調査対象とする運転事故

1. 鉄道における列車衝突事故 全件
2. 列車脱線事故 全件
3. 列車火災事故 全件
4. その他の運転事故: 次の場合である。
乗客、乗務員等に死亡者がある場合
5人以上の死傷者を生じたものであって、死亡者を生じたもの
(平成26年4月「死亡者を生じたもの」を追加し、調査範囲を限定した)
鉄道係員の取扱い誤り又は車両若しくは鉄道施設の故障、損傷、破壊等に原因があると認められるもので、死亡者を生じたもの(平成20年運輸安全委員会発足時に追加)
第3種・第4種踏切道における死亡者を生じたもの(平成26年4月、調査対象に追加)
特に異例なもの

(2) 事故情報の公開・共有

事故情報は再発防止に必要な
交通安全に資するもの
情報を公開、社会で共有

事故当事者の年齢や性別などの
個人情報、事故の分析に必要な。
個人を特定できる情報(氏名や住所)
以外は、公開すべき

(例) 踏切事故の当事者の年齢の分析

踏切事故も高齢者の事故が増えていることがわかった。
平成25年度は年齢等が情報公開されず、分析できなかった

平成23年、24年の踏切事故の当事者年齢

年齢	平成23年度			平成24年度		
	人数	構成比	構成比累計	人数	構成比	構成比累計
80歳以上	35	10.4%	10.4%	46	14.6%	14.6%
70歳代	60	17.9%	28.3%	51	16.2%	30.9%
60歳代	81	24.1%	52.4%	49	15.6%	46.5%
50歳代	38	11.3%	63.7%	33	10.5%	57.0%
40歳代	34	10.1%	73.8%	40	12.7%	69.7%
30歳代	31	9.2%	83.0%	22	7.0%	76.8%
20歳代	24	7.1%	90.2%	31	9.9%	86.6%
10歳代	26	7.7%	97.9%	27	8.6%	95.2%
10歳未満	3	0.9%	98.8%	6	1.9%	97.1%
不明	4	1.2%	100%	9	2.9%	100%
合計	336	100%		314	100%	-

* 人数は踏切事故の死傷者及び怪我に至らなかった方も含む

* 60歳代以上の方が、平成23年度52.4%、平成24年度46.5%を占めている

2. 「第3章踏切道における安全」について

(1) 踏切事故の撲滅をめざして

踏切事故は長期的には減少傾向にあるものの、

年間の死亡事故は依然として100人前後

踏切事故は踏切に入った人が悪いと言うが...

毎年100人も、いわゆる「悪い」人が踏切事故で亡くなっている
ならば、なぜ踏切事故はなくなるのか？

過去10年間(平成16年～25年)

踏切事故の累計件数 3,438件 死亡者数累計 1,225人

過去10年間の鉄道運転事故件数に占める

踏切事故件数の比率 約40%

近年、高齢者や幼児、移動に制約を持つ人の事故が目立っている

踏切道における交通の安全についての目標 (86ページ)

死亡者数は減少している
平成23年度119人、26年度90人
平成23年度に比べ、29人減(約24%減)

平成32年度目標1割減では、
第9次交通安全基本計画の実績より
後退するのでは？

*** 悲惨な踏切事故をせめて半分に**

過去10年間の鉄道運転事故と踏切事故の推移

	16年	17年	18年	19年	20年	
鉄道運転 事故全体	847	857	849	892	849	
踏切事故	410	419	371	352	314	
構成比	48.4%	48.9%	43.7%	39.5%	37.0%	
踏切事故 死亡事故	144	137	124	129	116	
	21年	22年	23年	24年	25年	合計
鉄道運転 事故全体	851	872	867	811	790	8,485
踏切事故	353	303	331	295	290	3,438
構成比	41.5%	34.7%	38.2%	36.4%	36.7%	40.5 %
踏切事故 死亡事故	125	117	119	121	93	1,225

踏切事故は減少傾向にあるが、年間の死亡事故は依然として100人前後

過去10年間(平成16年～25年)の踏切事故の累計件数は3,438件

死亡者数は累計1,225人である。又、過去10年間の鉄道運転事故件数に占める踏切事故件数の比率は、40%前後

(2) 『踏切安全通行カルテ』の策定と公表

踏切は鉄道と道路が平面交差するところ

道路管理者と鉄道事業者が協力して事故の防止策に取り組む必要がある

財政的な困難を抱えている自治体へは財政的支援も必要

高齢者等による踏切事故防止対策検討会

(平成27年10月)

「高齢者等の踏切事故防止対策について」11ページより
「各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元やこれまでの対策の実施状況等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力して『踏切安全通行カルテ』を策定・公表することにより、重点的に対策を推進していくことも重要である。」

(3) 被害者支援の実施

踏切事故の被害者も公共交通の事故被害者である場合、国土交通省公共交通事故被害者支援室の対象とする

同支援室では

各種情報提供の窓口

被害者等が、事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能(被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等)を担う

運輸安全委員会では

事故についての説明や、事故調査結果等についての説明を行う

まとめ(1)

1. 中間案の理念について

(1) 事故を無くすには、なぜ事故が起きたのかを調査することが必要であり各交通における事故調査体制を充実させることが肝要です。

従って「理念」に「事故調査体制の充実」という項目を設定し、大きな目標に挙げる必要があります。

(2) 事故情報は当該事業者だけでなく、技術者や研究者、市民等各方面で共有されるべきと考えます。そのため「事故情報の共有・公開」という項目をたてるべきと考えます。

又、公的機関や鉄道事業者、専門機関等の事故調査にあたり、事故当事者の個人情報や直接個人を特定できる情報以外の情報は制限せず、情報公開すべきです。事故情報は再発防止や類似事故の未然防止という公益性があり、交通安全に資するものです。

まとめ(2)

2. 「第3章踏切道における安全」

(1) 踏切事故が毎年300件前後起き、100人前後の方が踏切で死亡しています。しかし、25年度26年度と事故は300件を下回り、死亡者も100人を切りました。なぜ事故が減少したのか検討し、どんな対策が効果をあげたのか検討するならば、一層事故を減少させることができます。「平成32年度までに踏切事故件数を平成27年度と比較して約5割削減することをめざす」と目標を設定すべきです。

(2) 踏切事故の多くは鉄道事業者と踏切道管理者が協力すれば防止できます。今後の踏切道における交通安全対策を考える上で「道路管理者と鉄道事業者が協力し『踏切安全通行カルテ』を作成・公表…」は有益です。具体策の実現にあたり、予算の後押しをお願いします。

(3) 被害者支援について、鉄道交通及び道路交通では、項目をとり詳細に記載されていますが、踏切交通については記載がありません。踏切道も鉄道交通のように、公共交通事故の被害者である場合は、支援の対象と考え、対策を講じるべきです。

従って「被害者支援の実施」という項目をたてていただきたいと思います。

ご清聴ありがとうございました

