

平成 26 年 9 月 24 日

## 第 10 次交通安全基本計画に盛り込むべき事項

紡ぎの会

第 10 次交通基本計画に盛り込むべき内容について、意見を述べる機会をいただき、ありがとうございます。

第 9 次交通基本計画に盛り込まれた踏切道における安全対策について、基本的には、第 10 次交通基本計画においても、一層対策を進めていただけるよう、期待するものです。

一方、近年、踏切道においては、深刻な社会問題ともいえる事故が多発しており、これらの解決に向けて、関係する各行政機関、鉄道事業者、専門家の皆様の英知を結集して、対策に取り組んでいただきたいと期待しております。

### 1 交通安全上の課題及び対策について

#### (1) 課題

分野一 踏切道における交通

視点一①それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

柱一②踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

④ その他 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

#### (2) 課題の具体的内容及び対策 柱②及び④について主に述べます

(課題の具体的内容)

道路と鉄道が交差する踏切道における事故は、長期的には、踏切道の改良等の安全対策が積極的に進められた結果、減少傾向にあるといわれています。

しかし、依然として踏切事故は鉄道の運転事故の約 4 割を占めており、なお、改良すべき踏切道が残されているといえます。

急速に高齢化が進む中、近年、踏切内に取り残されたり、線路内に迷い込むなどして、電車に撥ねられて高齢者が亡くなるという悲惨な事故が多発しています。国土交通省の「鉄軌道輸送の安全にかかわる情報（平成 25 年度）」からもわかるように、踏切道においても、60 歳代以上の高齢者がかかわる踏切事故が半数以上を占めています。高齢者のかかわる踏切事故を無くすことは、踏切事故を大きく減らすことにつながるといえます。

また、車いすや自転車に乗って踏切道を渡っていた高齢者や障害のある方が踏切内に取り残されて電車に撥ねられて亡くなるという痛ましい事故も後を絶ちません。

しかし、踏切道の 9 割近くを占める第 1 種踏切（警報機・遮断機あり）で起きた事故は、運輸安全委員会ではほとんど調査されません。したがって事故への有効な再発防止策が講じられることもありません。それぞれの踏切事故の分析をすることで、必要な効果的な安全対策が見えてくるはずです。

## (対策)

### ① 高齢者への対策

平成 25 年に、総務省近畿行政評価局が調査した踏切道の中には、電動車いすに乗って踏切道を渡ろうとすると、警報時間内に渡りきれない踏切があることがわかりました。また、昨年横浜市生見尾踏切で起きた事故では、杖をついて渡る高齢者の歩く速さでは、渡りきれないことが、計算の結果、わかりました。

踏切道の実態を調べ、高齢者や障害者の方などが多く通行する踏切では、高齢者の歩く速さ(60歳以上では壮年期の2/3,秒速0.8~1m)や車いすの方に合わせた警報時間の設定をする必要があります。

### ② 緊急に対策が必要な踏切の見直しと踏切道の改善

平成 19 年度に、国交省は全国の踏切約 36,000 箇所から、先行して 2,600 箇所の踏切交通実態の点検を行い、「緊急に対策の検討が必要な踏切」1,960 箇所を抽出しました。しかし、カラー舗装や路面標示、路側帯の拡幅などの緊急対策は実施されたものの、抜本対策の必要な踏切は、平成 24 年度末時点で 1,428 箇所残っています。この点検から 7 年がたち、全国の踏切の総点検をする必要があります。

踏切道の凹凸を直し、歩道を拡幅するなど、高齢者や車いすの利用者などに配慮した対策が必要です。開かずの踏切では、すぐに、鉄道立体化がのぞめない時などは、エレベーター付き歩行者等立体横断施設の設置を急ぐことがもとめられます。

### ③ 障害物検知装置の開発と設置

踏切道を通行するのは、車両ではありません。踏切の保安施設に関して言えば、踏切内に取り残された歩行者を検知し、電車を踏切の手前で安全に止めることができる障害物検知装置が必要です。踏切道を通行するすべての人を検知できる障害物検知装置の開発と設置をすすめることがもとめられます。

### ④ 事故情報の開示

事故を無くすには、どのような事故がどこで起きているのか、事故の状況を正確に把握し、分析する必要があります。

鉄道事業者は、事故が起きたら、迅速に正確に事故の状況を把握し、管轄する運輸局、国交省へ報告することが必要です。そして、国交省では、この事故情報を分析し、類型化することで、再発防止策を検討し、鉄道事業者等へ必要な指導・勧告をしていくことがもとめられます。

また、集められた事故情報は、ホームページなどで広く情報公開し、事故に関与した鉄道事業者だけでなく、行政、沿線住民、専門家等と共有する必要があります。そうすることで、事故に関する知見と英知が集まり、事故を無くしていくことにつながります。

なお、7月に国交省へ情報公開請求をいたしました。公開する情報の中に、不開示部分があるという回答を受け取りました。このような決定は、事故情報を生かし事故

の再発防止に役立てるといふ情報公開の役割を奪うものです。不開示決定を取り消すよう、異議申し立て書を提出いたしました。

⑤ 事故調査

すべての踏切事故の調査を迅速に正確に行い、事故の原因を究明し、事故の再発防止に役立てることが必要です。

以上

《参考資料》

加山宏「繰り返される事故～事故防止のあり方を考える」安全工学シンポジウム 2014 年

加山宏「事故防止のあり方を考える～再発防止の視点」安全工学シンポジウム 2013 年

加山圭子「都市における踏切事故と安全対策」安全工学シンポジウム 2014 年

加山圭子「第 3 種・第 4 種踏切の事故と安全対策」安全工学シンポジウム 2013 年

加山圭子「(行政文書の不開示決定処分に係る) 異議申立書 異議申し立ての理由」

2014 年 9 月 8 日付