

第11次(令和2年度～令和7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

令和2年12月10日

1. 竹ノ塚踏切事故

(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15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

同年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。



「高架化工事が進む竹ノ塚踏切」
* 令和2年9月撮影

令和3年度末(2022年3月)全線高架化(営業線)及び踏切解消
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。

(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1,960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」毎年公表
国土交通省鉄道局



東武伊勢崎線竹ノ塚踏切 * 平成27年5月撮影

(3) 基本計計画に盛り込むべき内容

・鉄道と自動車・人とが交差するところの安全対策手段はもっぱら踏切の設備にゆだねられてきた。踏切道は、約50年間で71,070箇所→33,004箇所に半減した(昭和36年踏切道改良促進法施行から、令和1年末迄)。しかし、死亡者は、平成17年度から令和1年度の15年間で1,654人にのぼる。

・踏切事故は「踏切に入った人が悪い」という人がいる。それなら、いわゆる「悪い人」は毎年踏切事故で亡くなっているから、踏切事故はなくなるはずである。

しかし、令和1年度踏切事故は、211件、死傷者数216人、死亡者数84人で、運転事故件数の33%を占めている。踏切では3日に2件事故が起き、4日に一人亡くなっている。

・ということは、踏切事故は、個人の問題ではなく背景があり、社会問題であるといえる。

・鉄道立体化対策は進められているが、莫大な費用がかかるため一部に限られている。

・繰り返される踏切事故について、第11次交通安全基本計計画に盛り込むべき内容について意見を述べる。

2. 踏切事故の現状

(1) 踏切事故の推移と同事故の運輸安全委員会の事故調査件数

踏切事故の推移と同事故の運輸安全委員会の事故調査件数

	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年
運転事故	857	849	892	849	851	872	867	811
踏切事故	419	371	352	314	353	303	331	295
構成比	48.9%	43.7%	39.5%	37.0%	41.5%	34.7%	38.2%	36.4%
踏切死亡者	137	124	129	116	125	117	119	121
踏切事故調査件数	0	2	3	2	1	1	0	0
同上調査比率	0.0%	0.5%	0.9%	0.6%	0.3%	0.3%	0.0%	0.0%
	25年	26年	27年	28年	29年	30年	R1年	合計
運転事故	790	758	727	715	670	639	614	11,761
踏切事故	290	248	236	223	250	226	211	4,422
構成比	36.7%	32.7%	32.5%	31.2%	37.3%	35.4%	34.4%	37.6%
踏切死亡者	93	92	101	96	111	89	84	1,654
踏切事故調査件数	1	5	5	17	7	7	9	60
同上調査比率	0.3%	2.0%	2.1%	7.6%	2.8%	3.1%	4.3%	-

【令和元年度】

- ・踏切事故は、211件、死亡者数84人で、運転事故件数の33%を占める。
- ・事故は減少傾向にある。
- ・しかし、3日に2件事故が起き、4日に1人亡くなっている。

* 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。

* 「鉄軌道輸送の安全にかかわる情報」,「運転事故等整理表」運輸安全委員会ホームページより作成

(2) 踏切事故の関係者の年齢(令和元年)

踏切事故の関係者の年齢(令和元年)

年齢	件数	構成比	累計 件数	構成比 累計
80歳以上	40	19.0%	40	19.0%
70歳代	44	20.9%	84	39.8%
60歳代	35	16.6%	119	56.4%
50歳代	22	10.4%	141	66.8%
40歳代	22	10.4%	163	77.3%
30歳代	14	6.6%	177	83.9%
20歳代	20	9.5%	197	93.4%
10歳代	8	3.8%	205	97.2%
9歳以下	1	0.5%	206	97.6%
不明	5	2.4%	211	100.0%
計	211	100.0%	-	-

【令和元年度】
踏切事故の関係者の年齢

- ・80歳以上40件
(構成比19.0%)、
- ・70歳代44件(20.9%)、
- ・60歳代35件(16.6%)

・60歳以上の累計事故
件数は119件で、56.5%を
占めている。

* 「鉄軌道輸送の安全に関わる情報(令和元年度)」より作成

(3) 東京23区と海外の主要都市との比較

都市	東京 23区	ニュー ヨーク	ロンド ン	ベルリ ン	パリ	ソウ ル
踏切数 (箇所)	620	48	13	46	7	16
人口 (万人)	914	841	831	338	225	1,001
面積 (km ²)	623	1,214	1,572	892	620	605

* 東京23区の踏切箇所数は、海外の主要都市に比べ非常に多い。

* パリの90倍、ニューヨークの13倍である

* 出典：国土交通省 社会資本整備審議会 道路部会第53回基本政策部会
(平成27年12月14日)(平成26年度末時点)

* パリ：パリ市及び周辺3県

3. 計画の基本理念について

(1) 「事故調査体制の充実」の項目を設ける

「3. 横断的に重要な事項」に「事故調査体制の充実」の項目を設け、中期的な目標に挙げ、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ある。

- ・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ある。また、ヒューマンエラーについても事故原因を考える上で重要な要素として加える。

(2) 「事故情報の公開・共有」の項目を設ける

「3. 横断的に重要な事項」に「知見の共有」の項目があるが、「事故情報の公開・共有」とし、情報公開制度の内容も盛り込むことで、多くの方々と安全安心な社会を作っていく。

- ・知見の共有として、正確な事故情報を収集し、インターネット等を活用し、個人情報の保護に配慮し、事故情報の公開を一層進めることを加える。
- ・事故情報は再発防止に必要であり、交通安全に資するものであり、情報を公開し、社会の共有財産にする。
- ・事故当事者の年齢や性別などの個人情報は、事故の分析に必要である。個人を特定できる情報(氏名や住所)以外は、公開を行う。
- ・情報公開制度は、行政の持っている情報が公開されることで、主権者たる国民(一般市民、専門家、研究者、企業等)が日本や自らの将来を主体的に判断できる環境を作るための基本的インフラである。
- ・事故情報・公文書等は、現在及び将来の国民に説明責任を果たし、過去の反省として再発防止に活かさねばならない。

4. 踏切道における交通の安全について

1) 目標について

- ・踏切事故を令和7年までに令和2年と比較して「半減」させる。
 - * 中間案は、「約1割削減」

2) 視点について

- ・踏切道を通行する人の視点を加えて、それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的な対策を推進する。
 - * 中間案に「踏切道を通行する人の視点を加えて」を加える

3) 対策について

(1) 踏切道のバリアフリー化に努める。

- 事故のあった踏切道には凹凸がある。また、踏切道の入り口は広くても中は狭い場合がある。

- 通行者する人が列車に注意しつつ、つまずかないように(脱輪しないように)下を向いて歩かざるをえない。

(写真参照)



2018年5月3日山梨市JR東日本中央線赤斐山(あかはやま)踏切(第1種踏切)事故
85歳の女性が特急あずさに撥ねられて亡くなった。
報道によると、女性は電動車いすから降りて手を振っていたという。

2019年2月16日撮影



2019年3月21日神奈川県逗子市JR東日本横須賀線山の根踏切(第4種踏切)事故
踏切は横須賀線の上下線と車庫線など計9線をまたぎ、長さが約35m。
高齢者の男性が撥ねられて亡くなった。

2019年5月18日撮影

**(2) 遮断機のない踏切を通行する人が、
停止線から見た踏切通過列車の見通しを確保し維持する。**

**・電車運転士からの見通しの確保は定期的に点検されているが、
踏切利用者からの対策が不十分である。・・・維持継続されていない。**

**・特に、踏切警報機、遮断機のない踏切では一層重要である。
踏切は、通行列車の安全のためだけでなく、
通行者の安全ためにも考慮が必要である。
(写真参照)**



***佐賀県JR九州長崎本線於保踏切(第4種踏切)**

写真左 停止線に立って列車の来る方を見たが、電柱の列で見えない。

写真右 5,6分おきに列車が通過する。各駅停車や特急など、さまざまな速度の列車が通る。いつ電車が来るかわからない。

2019年5月26日撮影

(3) すべての踏切道に遮断機を設置する。

遮断機のない踏切では、事故が繰り返されている。人に注意喚起するだけでなく、物理的に通行を遮断することが必要である。

(4) 人を検知する踏切安全装置が必要である。

踏切道を通る人が踏切道に取り残されたときに、人を検知して電車が踏切手前で減速または安全に停止できるよう、装置の開発、設置を進める

*平成 27 年 10 月、高齢者等による踏切事故防止対策検討会は、「高齢者等の踏切事故防止対策について」と題する検討結果を公表。

「特に、最近では、高齢者(65 歳以上)や移動制約者が踏切道を渡りきれずに死亡する事故に対する社会的関心が高まっている」として「高齢者等の踏切事故の原因分析」を行っている。

*なお、現在の事故統計では、「渡り切れない人」が識別されておらず、改善が必要である。

(5) 踏切道改良促進法の運用を推進する。

- ・平成28年4月1日「踏切道改良促進法等の一部を改正する法律」が施行
国土交通省では、課題のある踏切道として全国 1,479 箇所を
「踏切安全通行カルテ」として公表した。
- ・平成28年度以降、1,180箇所の踏切道を改良すべき踏切道として指定し、
踏切の改良が進んだ。
今後も、改良が検討中の踏切道については引き続き対策を進めるよう
指導する。
- ・加えて、指定されている踏切道以外にも課題のある踏切道もあり、
リスクの見直しと安全対策が望まれる。

(6) すべての踏切死亡事故の事故調査が必要である。

- ・平成26年4月、運輸安全委員会は、
「踏切遮断機が設置されていない踏切道において発生したものであって、死亡者を生じたもの」(第3種・4種踏切道) を調査対象に追加した。
- ・事故原因を調査して原因を明らかにしなければ、事故をなくす対策は見いだせない。
- ・踏切事故の9割を占める第1種踏切の事故を無くすには、事故調査対象にする必要がある。

(7) 事故調査や安全対策に関わる人材を確保し、知見の蓄積につとめ、継続して職務に専念できる体制をつくる。

(8) 被害者支援の充実と推進を図ることが必要である。

事故で大切な人を喪った遺族や親しい人たちは、なぜ大切な人が事故にあったのか知りたいと思い、亡くなった人の命が無駄にならないよう同種の事故が無くなることを願っている。事故の情報を迅速に正確に伝えることが大切である。

ご清聴ありがとうございました

