

第12次交通安全基本計画 (令和8年度～令和12年度) ～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7年11月13日



I. 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20年

■踏切事故後の安全対策

- ①平成17年6月 :歩行者用の路側帯を
拡幅、カラー舗装
- ②同年9月 ;手動遮断機廃止、自動化
- ③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、足立区は約110億円を負担

■令和3年度末(2022年3月20日)全線高架化 (営業線)及び踏切解消



近藤やよい足立区長と下り急行線の上を歩く(上)
* 平成28年5月8日撮影



高架化工事が完了した竹ノ塚駅周辺
伊勢崎線第37号踏切が廃止された(上)
* 令和4年3月20日撮影

(2) 竹ノ塚踏切事故後の安全対策

①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
緊急対策の必要な踏切1,960箇所を
指定 各種対策を実施

②「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
情報を開示
→「鉄軌道輸送の安全に関する
情報」毎年度公表
国土交通省鉄道局



5本の線路が走る東武伊勢崎線竹ノ塚踏切
* 平成27年5月撮影

③国土交通省は、改良すべき課題のある踏切として「踏切安全通行カルテ」を公表。踏切の諸元、交通量、事故発生状況、対策状況等を鉄道事業者と道路管理者が連携してとりまとめ、対策を講じている。

毎年一回、進捗状況や取り組みの成果を確認しカルテを更新している
参照 道路:踏切対策の推進 3.踏切道安全通行カルテ - 国土交通省

平成28年6月 1,479箇所 令和3年10月 1,336箇所

課題が解決される踏切がある一方、バリアフリー化が課題となる
踏切もリストに加える必要性が生じている

④平成27年10月、高齢者の踏切事故を防ぐための対策が取りまとめられた
また、令和6年1月には、踏切道の平滑化や踏切道内誘導表示の設置等、
バリアフリー化を含めた対策を推進するとしている

⑤平成26年4月より、運輸安全委員会が遮断機のない第3種・第4種踏切での
死亡事故の調査を始めた。この事故調査の結果をふまえて、踏切の統廃合や
第1種化など、地域住民と自治体とで協議をかさねて、対策を進めている。

II 踏切事故の現状

(1) はじめに

- ・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→32,206箇所へと、約45%に減少した(昭和 36年踏切道改良促進法施行から、令和6年度末迄)。しかし、死亡者は、平成 17 年度から令和6年度の20年間で 2,106 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のだから、踏切事故はなくなるはずである。
- しかし、令和6年度踏切事故は218件、死傷者数141人、死亡者数は87人で、運転事故死亡者数の35. 2%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12次交通安全基本計画に盛り込むべき内容について意見を述べる。

(2)踏切事故の推移と同事故の運輸安全委員会の事故調査件数

過去20年(年度別):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 (表1)

	H 17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年
a)運転事故	857	849	892	849	851	872	867	811	790	758
b)踏切事故	419	371	352	314	353	303	331	295	290	248
c)構成比(b/a)	48.9%	43.7%	39.5%	37.0%	41.5%	34.7%	38.2%	36.4%	36.7%	32.7%
d)踏切死亡者	137	124	129	116	125	117	119	121	93	92
e)踏切事故 調査件数	0	2	3	2	1	1	0	0	1	5
f)同上調査 比率(b/e)	0.0%	0.5%	0.9%	0.6%	0.3%	0.3%	0.0%	0.0%	0.3%	2.0%
	H 27年	28年	29年	30年	R1年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年
a)運転事故	727	715	670	639	614	483	542	584	680	597
b)踏切事故	236	223	250	226	211	165	217	195	257	218
c)構成比(b/a)	32.5%	31.2%	37.3%	35.4%	34.4%	34.2%	40.0%	33.4%	37.8%	36.5%
d)踏切死亡者	101	96	111	89	84	74	96	92	103	87
e)踏切事故 調査件数	5	17	6	8	8	4	6	8	5	2
f)同上調査 比率(b/e)	2.1%	7.6%	2.4%	3.5%	3.8%	2.4%	2.8%	4.1%	1.9%	0.9%
										合計
										5,524
										1,962
										832
										64
										3.3%

* 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関する情報」、「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

【令和6年度】

- ・踏切事故は、218件、死亡者数87人で、運転事故件数の36.5%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。

(3) 踏切事故の関係者の年齢(令和6年度)

踏切事故の関係者の年齢(令和6年度) (表2)

年齢	件数	構成比	累計 件数	構成比 累計
80歳以上	27	22.3%	27	22.3%
70歳代	21	17.4%	48	39.7%
60歳代	10	8.3%	58	47.9%
50歳代	14	11.6%	72	59.5%
40歳代	11	9.1%	83	68.6%
30歳代	15	12.4%	98	81.0%
20歳代	12	9.9%	110	90.9%
10歳代	9	7.4%	119	98.3%
9歳以下	2	1.7%	121	100.0%
計	121	100.0%	-	-

*「鉄軌道輸送の安全に関する情報(令和6年度)」より作成

【令和6年度】
踏切事故の関係者の年齢
・80歳以上27件
(構成比22.3%)、
・70歳代21件(17.4%)、
・60歳10件(8.3%)

・60歳以上の累計事故
件数は58件で、47.9%を
占めている。

(4) 踏切種別の事故件数

第1種踏切での事故は全体の8~9割を占める

最近3年間の踏切種別の事故件数と死亡者数（表3）

踏切種別	R4年度				R5年度			
	事故件数	構成比	死亡者数	構成比	事故件数	構成比	死亡者数	構成比
1種	174	89.2%	84	91.3%	229	89.1%	98	95.1%
3種	5	2.6%	2	2.2%	2	0.8%	1	1.0%
4種	16	8.2%	6	6.5%	26	10.1%	4	3.9%
合計	195	100.0%	92	100.0%	257	100.0%	103	100.0%
踏切種別	R6年度				合計			
	事故件数	構成比	死亡者数	構成比	事故件数	構成比	死亡者数	構成比
1種	195	89.4%	85	97.7%	598	89.3%	267	94.7%
3種	3	1.4%	1	1.1%	10	1.5%	4	1.4%
4種	20	9.2%	1	1.1%	62	9.3%	11	3.9%
合計	218	100.0%	87	100.0%	670	100.0%	282	100.0%

* 各年度の「鉄軌道輸送の安全に関する情報」より作成

(5) 東京23区と海外の主要都市との比較

東京23区と海外主要都市比較(平成26年度末) (表4)

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

(注)パリ:パリ市と周辺3県

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)

* 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

Ⅲ 基本計画に盛り込むべき内容

1. 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

「交通社会を構成する三要素」(中間案 p.2)として

- ①交通社会を構成する人間
- ②車両・船舶・航空機等の交通機関
- ③それらが活動する場としての交通環境
これら三要素相互の関連を考慮しながら
- ④四つ目の要素として、事故の科学的な調査や分析を行う事故調査機関を入れる

・事故を無くすには、なぜ事故が起きたのか事故原因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、多くの方々と現状認識を共有し、課題を明確にし、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。

2. 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8年度から令和12年度までに、令和3年度から令和7年度までの踏切事故件数合計と比較して「半減」させる。
死亡事故はあってはならないという観点から、「0(ゼロ)」をめざす
- * 中間案では、「令和8年度から12年度における平均踏切事故件数を令和3年度から7年度における平均踏切事故件数と比較し、約1割削減することを目指す」(p.106)としている

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(p.106)に「踏切道を通行する人の視点」が重要なので加える

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のは危険である。

(写真参照)

・視覚に障がいがある人が、踏切内にいるのか外にいるのか、わからずに踏切内にとどまった結果、列車に撥ねられたとみられる事故や、車いすを利用する人が踏切内で、動けなくなって列車に撥ねられるという事故がおきている。

踏切内にいることがわかるように、誘導ブロックを設置することがもとめられる



平成30年5月3日山梨市JR東日本中央線赤斐山(あかいやま)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。

* 平成31年2月16日撮影





踏切はカーブ上にあるため、路面が
波打つようになっていた。
写真はいずれも令和4年5月23日撮影

近鉄奈良線瓢箪山2号踏切
電動車いすに乗った男性が踏切内に
取り残され、列車に撥ねられて亡くなつた。
遮断桿がポールよりも下に降りてくる。
閉じ込められたとき、ポールを押して出るこ
とができるない。
近鉄にこのことを知らせたところ、遮断桿が
下がらないよう、改善された。



(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。



佐賀県JR九州長崎本線於保踏切(第4種踏切)

写真右 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。

写真左 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。

* 令和1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。

踏切道を通行す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、「直前横断」等に分類されており、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。
- ・令和3年10月、1336箇所の踏切道を改良すべき踏切道として指定し、
踏切の改良を進めた。
また、対策の進捗状況を確認し、あらたに課題のある踏切道を「カル
テ化」し、課題を見える化する
地域鉄道と地方自治体、沿線住民とが協議会をもち、踏切の統廃合や
安全対策について検討を進めるよう、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がないか、
リスクの見直しと安全対策が望まれる。

* 課題となる主な踏切道の基準について

参照 道路:踏切対策の推進 2.踏切道の課題 - 国土交通省

(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、事故調査の対象にする必要がある。(9ページ 表3参照)

(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)在留外国人や訪日外国人へ踏切を渡る際の注意点など、注意喚起が必要である。

(9) 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々は、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。

* 参考資料

日本学術会議主催 2019安全工学シンポジウム発表資料

加山宏「現状認識の共有と再発防止の取組み」

加山圭子「踏切事故と再発防止～遺族の思いと安全への願い」

ご清聴ありがとうございました



現状認識の共有と再発防止の取組み

加山宏（事故防止のあり方を考える会）

1. 主旨

我が国の鉄道は、明治5年(1872年)に新橋と横浜間にはじめて導入された。以来、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→33,250箇所に半減した(昭和36年踏切道改良促進法施行から、平成29年末迄)。

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(死亡者は、平成17年度から29年度の13年間で1,481人)。しかし、平成29年度踏切事故は、250件、死亡者数111人で、運転事故件数の37.3%を占めている。踏切では3日に2件事故が起き、3日に一人亡くなっている(表1)。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、現状認識の共有と再発防止の課題を考える。

2. 事故の再発防止の取組み

竹ノ塚踏切事故(平成17年:2005年)後の再発防止、私たちの取り組みは次の通りである。

(1)事故の現状把握、事故情報の収集と分析

①踏切事故の現場を訪ねる。三現主義(現地・現物・現人)に基づき事故現場に行き、関係者と面談している。

②平成17年(2005年)度分から「運転事故等整理表」(「鉄軌道輸送の安全にかかわる情報」の基礎資料の一つ)を開示請求し、情報の分析を行うとともに、事故情報を充実させるよう関係機関、学会等で課題提起している。

(2)再発防止の取り組み内容

①踏切事故の現場を訪ね、踏切事故の遺族と会い、会を結成した。

②他の事故遺族等との交流等を継続している。

③事故防止のあり方を考える会を作り、事故防止の取組を行っている個人、技術者、研究者、弁護士等との勉強会を継続している。

④安全工学シンポジウム(日本学術会議)では、「事故防止のあり方を考える」をテーマにセッションを持ち継続している(今回11回目)。

(3)国の行政機関への要望と足立区との取組

①平成19年から毎年、航空鉄道事故調査委員会(現運輸安全委員会)へ「事故調査」等について要請している。

②平成20年から毎年、国土交通省鉄道局へ「踏切の安全対策」等について要請している。

③内閣府の「第10次交通安全基本計画に係る意見聴取会」(平成26年)及び「公聴会」(平成27年)で「事故調査体制の充実」「踏切被害者支援」等の施策を盛り込むよう要望した。

④平成27年3月15日、「安全・安心な竹の塚をめざして～竹ノ塚踏切事故から10年～」講演会と献花式を「竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会」(足立区)と私たちとの共催で行った。

3. 踏切事故の現状

(1)平成29年度の踏切事故は次の通りである。

踏切事故は、250件、死亡者数111人で、運転事故件数の37.3%を占めている。平成17年からの推移をみると運転事故は減少傾向であるが、踏切事故はよこばいである(表1)。

表1: 運転事故と踏切事故・死亡者の推移(注1)

	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年
運転事故	857	849	892	849	851	872	867
踏切事故	419	371	352	314	353	303	331
構成比	48.9%	43.7%	39.5%	37.0%	41.5%	34.7%	38.2%
踏切死亡者	137	124	129	116	125	117	119
	24年	25年	26年	27年	28年	29年	合計
運転事故	811	790	758	727	715	670	10,508
踏切事故	295	290	248	236	223	250	3,985
構成比	36.4%	36.7%	32.7%	32.5%	31.2%	37.3%	37.9%
踏切死亡者	121	93	92	101	96	111	1,481

(2)踏切種別毎の踏切道数、事故件数と事故発生率の最近5年間推移は、次の通りである(表2-4)。

表2：踏切種類毎の踏切道数の推移（注1）

種類	25年	26年	27年	28年	29年	増減	比率
1種	29,880	29,836	29,811	29,800	29,801	-79	-0.3%
3種	794	775	757	737	723	-71	-8.9%
4種	2,981	2,917	2,864	2,795	2,726	-255	-8.6%
計	33,655	33,528	33,432	33,332	33,250	-405	-1.2%

*増減と比率は、平成25年度と29年度との差と伸長率

表3：踏切種別毎の事故件数推移（注1）

	25年	構成比	26年	構成比	27年	構成比
1種	246	84.8%	212	85.5%	204	86.8%
3種	6	2.1%	9	3.6%	3	1.3%
4種	38	13.1%	27	10.9%	28	11.9%
計	290	100.0%	248	100.0%	235	100.0%
	28年	構成比	29年	構成比		
1種	184	82.5%	221	88.4%		
3種	8	3.6%	4	1.6%		
4種	31	13.9%	25	10.0%		
計	223	100.0%	250	100.0%		

表4：踏切種別毎の事故発生率推移（注1）

	25年	26年	27年	28年	29年
1種	0.82%	0.71%	0.68%	0.62%	0.74%
3種	0.76%	1.16%	0.40%	1.09%	0.55%
4種	1.27%	0.93%	0.98%	1.11%	0.92%
計	0.86%	0.74%	0.70%	0.67%	0.75%

まず、踏切種別毎の事故発生率は高い順に、第4種0.92%、第1種0.74%、第3種0.55%となっている(注2,表4)。第4種踏切道は警報機・遮断機とも設置されていない。第3種踏切道は警報機が設置されているが、遮断機が設置されていない。一方、第1種踏切道は、警報機・遮断機が設置され、踏切道によっては、踏切支障報知装置や障害物検知装置なども設置されている。

次に、過去5年間の踏切種別毎の踏切道数と事故件数の傾向は、平成28年度まで第1種踏切の事故件数と発生率は減少し、第3種・第4種踏切のそれは減少していない。しかし、平成29年度は第3種・第4種踏切の事故発生率が減少し、第1種踏切のそれは増加している(表3)。踏切安全装置が設置されているのに事故発生率が増加している。

(3) 踏切事故関係者の年齢は、平成29年度は、80歳以上25件(構成比10.0%)、70歳代62件(24.8%)、60歳代36件(14.4%)であり、60歳以上の累計事故件数は123件で、49.2%を占めている(注1)。

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した。「特に、最近では、高齢者(65歳以上)や移動制約者(以下『高齢者等』)という)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(注3)。

この踏切事故関係者の年齢は、平成22年度から実態が明らかになった。私たちが、平成20年以前の「運転事故等整理表」を分析すると、歩行者の性別や年齢その他の事故情報などが記入されていないことが散見された(表5)。そこで、私たちは、踏切事故を無くすには、正確な事故情報を集め、分析し、再発防止策を講じることが必要であると、鉄道局や運輸安全委員会に要望した。

表5：踏切種類別 死亡者の年齢（平成20年度）

踏切の種類	死亡者	65歳以上	64～15歳	15歳未満	記載なし	記載なしの比率
1種	97	12	10	-	75	77.3%
3種	5	-	-	1	4	80.0%
4種	13	1	-	-	12	92.3%
合計	115	13	10	1	91	79.1%

*平成20年度の「運転事故整理表」より作成

国土交通省鉄道局は、「鉄道事故等報告規則等の事務取扱いについて」の一部改正についての通達を出した(国鉄施第88号、国鉄安第90号平成22年4月1日)。この通達後、鉄道事業者等の努力により、平成22年度の「運転事故等整理表」からは、

「備考」欄に事故で亡くなった人の年齢や性別が記入され、障害のあった方はその内容が記入されている。事故「概況」欄には、速度や列車番号、係員の事故対応等が書かれるようになったが、今だ、記載のない届け出もあるので改善が望まれる。

4. 運輸安全委員会の踏切事故調査

(1) 運輸安全委員会は、平成17年度から29年度までの13年間の踏切事故合計3,985件に対し、44件の調査を行った。踏切事故における各年度の調査比率は、0%～7.6%台である(表6)。

(2) 同委員会の調査対象とする鉄道運転事故は、「鉄道における列車衝突事故」、「列車脱線事故」、「列車火災事故」、「その他の運転事故」である。

「その他の運転事故」は次の a)から d)である。

- a)乗客、乗務員等に死亡者がある場合
- b) 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」を追加し調査対象を限定)
- c)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10月運輸安全委員会発足時に追加)
- d)「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)、(平成26年4月調査対象に追加)

表6：踏切事故と運輸安全委員会の調査件数（注1）

	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年
踏切事故	419	371	352	314	353	303	331
踏切死者	137	124	129	116	125	117	119
調査件数	0	2	3	2	1	1	0
調査比率	0.0%	0.5%	0.9%	0.6%	0.3%	0.3%	0.0%
	24年	25年	26年	27年	28年	29年	合計
踏切事故	295	290	248	236	223	250	3,985
踏切死者	121	93	92	101	96	111	1,481
調査件数	0	1	5	5	17	7	44
調査比率	0.0%	0.3%	2.0%	2.1%	7.6%	2.8%	1.1%

*運輸安全委員会の調査件数は、ホームページ公表統計より作成。

(3)運輸安全委員会は、「～事故等調査事例の紹介と分析～運輸安全委員会ダイジェスト第31号」(平成31年2月発行)を公開した。この中で「平成26年4月、運輸安全委員会では、鉄軌道の運転事故による死亡者数減少を目指して、事故リスクが高い遮断機のない踏切(第3種・第4種踏切道)における死亡者を生じた踏切障害事故を調査対象に追加し…調査開始から5年を迎えることを機会に…同種事故防止のための『対策の事例』などをとりまとめ」たと、事故調査が再発防止に役立つことを目的としていることを述べている。

最近公表された「九州旅客鉄道株式会社 長崎線鍋島駅～久保田駅間 踏切障害事故」調査報告書(平成31年4月25日)においても、「事実情報」「分析」「再発防止のために望まれる事項」等は、事実の共有と再発防止の課題が提起されている。

今後、運輸安全委員会には、踏切事故の9割を

占める第1種踏切(表3)も事故調査対象に含め、踏切死亡事故は全て調査し、再発防止に一層役立つ機関になることを期待している。

5. 内閣府の第10次交通安全基本計画(平成28年度から5年間)

(1)平成27年11月公聴会が開かれ、私たちも出席し、意見陳述した(注4)。

①「計画の基本理念」についての私たちの意見は次の通りである。

a)「事故調査体制の充実」の項目を設定し、中期的な目標に挙げることが必要である。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。

b)「事故情報の共有・公開」の項目を設ける。又、事故当事者の年齢や性別などは、事故の分析に必要であり、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る。事故情報は再発防止や未然防止という公益性があり、交通安全に資するからである。

②「第3章 踏切道における交通の安全」についての私たちの意見は次の通りである。

a)「平成32年までに踏切事故件数を平成27年と比較して約1割削減することを目指す」とあるが、「5割削減」と目標を設定すべきである。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る。

b)『踏切安全通行カルテ』の策定と公表は有益である。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ると考える。具体策の実現に努めてほしい。

c)踏切道でも「被害者支援の実施」という項目をたてるべきである。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るが、踏切交通については記載がない。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ある。

(2)私たちの意見陳述の結果、「事故調査体制の充実」「事故情報の共有・公開」「踏切事故の削減目標」は採用されなかった。しかし、「被害者支援」については、「講じようとする施策」の「4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置」のなかで「踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく」と追加された。

基本計画の確実な実施を期待したい。

6. 踏切事故の再発防止の課題

2018年10月現在、65歳以上人口は3,557万8千人、前年に比べ42万6千人の増加となり、割合は28.1%で過去最高となっている（注5）。

踏切事故防止において、高齢者の視点に立った対策の推進が一層必要と思われる。

(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。踏切道の入り口は広くても中は狭い。道路管理者は地域住民と協議して対策を検討する必要がある。

(2)踏切を通行する人からみた停止線からの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行われているが、踏切利用者からの対策が不十分である。特に、踏切警報機、遮断機のない踏切では一層重要である。

(3)すべての踏切道に遮断機を設置する。遮断機のない踏切道の事故は、繰り返されている。人に注意喚起をするだけでなく、物理的に通行を遮断するために遮断機の設置が必要である。

(4)人検知の踏切安全装置が必要である。現在、踏切道を通行する人が、踏切道に取り残されるときに、人を検知して電車が踏切手前で安全に停止できる対策が不十分である。

(5)踏切道改良促進法の運用推進である。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」が施行された。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」として公表している。これらの踏切道を中心に、累計1,000箇所を「改良すべき踏切道」

と指定した（注6）。今後も、指定踏切道の対策の促進を図るとともに、残る課題のある踏切道について、順次、指定に向けた取り組みを期待したい。

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。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からである。

(7)事故情報の充実と公開を一層進めることである。各運輸局への事故届出の「概況」欄への記述徹底と届出項目の見直しが考えられる（例：事故「原因」欄を「事象」と改め、新たに「原因」欄を設ける。又、踏切内に取り残され事故にあった場合の識別）。事故情報の公開と説明責任（アカウンタビリティ）は、国及び企業の社会的責任である。

また、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。

*注1：国土交通省鉄道局 各年度「鉄軌道輸送の安全にかかる情報」、「運転事故等整理表」を基に作成

*注2：踏切の種別

第1種踏切：警報機・遮断機が設置されている踏切

第2種踏切：現在はない

第3種踏切：警報機は設置されているが、遮断機は設置されていない踏切

第4種踏切：警報機も遮断機も設置されていない踏切

*注3：国土交通省鉄道局 平成27年10月「高齢者等の踏切事故防止対策について」

*注4：内閣府 平成27年11月6日「第10次交通安全基本計画(中間案)に関する公聴会」公述人 加山圭子

*注5：総務省統計局人口推計2018年(平成30年)10月1日現在 平成31年4月12日公表

*注6：国土交通省 平成31年2月8日報道「改良すべき踏切道に改良すべき踏切道の指定(第4弾)」

踏切事故と再発防止～遺族の思いと安全への願い～

加山圭子（踏切事故遺族の会紡ぎの会）

1. 竹ノ塚踏切事故の概要と安全対策

(1) 事故の概要

2005年（平成17年）3月15日午後4時51分、東武伊勢崎線竹ノ塚第37号踏切で、準急電車に通行人4人が撥ねられ、死傷する事故が起きた。

踏切保安係が、準急電車が来るのを忘れて遮断機をあげてしまったために、通行人が多数踏切内に入り、2名が死亡、2名が重軽傷を負った。

(2) 事故の背景

- 事故当時、37号踏切は東武線の他に、地下鉄メトロ日比谷線、半蔵門線が乗り入れ、1日に900本の電車が通行する踏切。ピーク時には1時間のうち57分踏切が閉まっている「開かずの踏切」。
- 急行が接近している際には、遮断機を誤ってあげられないようにロックがかけられているが、この装置が日常的に解錠されていた。踏切保安係は急行が接近しているときでも、安全装置を解錠して、遮断機を上げ下げしていた。この内規違反の状況は18年間続けられていた。（写真1）



（写真1）竹ノ塚37号踏切。事故後2005年9月に自動化され、2006年3月には踏切横に歩道橋が設置された。

2009年8月1日撮影

- 周辺からの苦情もあって、遮断機が下りると警報機の音を消していた。
- 事故当時は、遮断機の上げ下げを二人一組で行うべきところを一人の係員で操作を行っていた。
- 竹ノ塚駅長や本社運転課も、保安係が踏切のマ

ニュアルに違反した運用をしていることを知っていた。

・竹ノ塚駅周辺の住民の間では、以前から危険な踏切といわれ、高架化をもとめる署名活動が行われ、署名が足立区や東武鉄道に提出されていた。

(3) 竹ノ塚踏切事故の刑事裁判と事故調査

①踏切保安係の刑事裁判で意見陳述。

事故を起こした保安係一人の責任ではなく、事故の背景を調べ、東武鉄道の安全対策を問う裁判であってほしいと述べた。しかし、保安係のみが禁固1年6月の実刑に服し、本社関係者や駅長は不起訴となった。

②検察審査会へ、本社関係者と駅長らを起訴すべきと申し立てをした。同審査会は「不起訴不当」と判断したが、検察は再度本社関係者らを不起訴とした。

③2005年当時の事故調査機関である航空鉄道事故調査委員会（現運輸安全委員会）に、事故調査を要望したが、踏切などの事故調査は「死傷者5名以上」と規定されており、事故調査はされなかつた。「特に異例のもの」に当てはまると要望するも、受け付けられなかつた。

④東武鉄道本社による社内事故調査の結果は、事故から3か月後に公表され、国土交通省へ事故調査報告書が提出された。しかし、本社は踏切の運用の実態を把握していなかつたので、事故を防げなかつたという結論を出した。

2. 踏切事故を0（ゼロ）に

(1) 踏切事故の遺族とつながる

私はブログ「思いを紡ぐ」で、様々な踏切事故のニュースを取り上げた。踏切事故の遺族がこれを読んで、遺族から私に連絡が入るようになった。また、踏切事故のニュースなどを見て、遺族と連絡を取る努力した結果、踏切事故の遺族と連絡が取れ、遺族の会を立ち上げた。

2010年1月、踏切事故の遺族らと、目に見えないような小さな糸の纖維を紡いで、できた糸から美しい布を織るように、私たちの思いを形にしたいと、遺族の会を「紡ぎの会」と名付けた。

(2) 事故を無くすためには事故調査を

踏切事故の遺族は、大切な人を奪った危険な踏切を無くしてほしいと願い、大切な人の命を無駄にしたくないと思っている。また、なぜ、事故が起きたのか、なぜ、大切な人が突然命を奪われなくてはならなかったのか、知りたいと思っている。

それ故、事故がなぜ起きたのか、事故調査を行って、二度と同じような悲惨な事故が起きないよう安全対策を講じてほしいと願っているのである。

しかし、踏切事故の事故調査は死傷者数の制限などにより、ほとんど行われて来なかった。

ようやく、2008年10月、運輸安全委員会が発足する際に、竹ノ塚踏切事故のような鉄道係員のミスによる死亡事故も調査の対象に加えられた。また、2014年4月、運輸安全委員会は、遮断機のない踏切（第3種、第4種踏切）の死亡事故について、事故の起きるリスクが高いとして、事故調査の対象とすることを決めた。

この後、遮断機のない踏切の死亡事故について調査が進められ、事故調査報告書が公表されている。そして、鉄道事業者や道路を管理する自治体に対して、安全対策を講じるよう、提言している。

(3) 50箇所以上の踏切事故の現場に行く

三現主義（現地、現物、現人）に基づき、事故現場を訪ねることの大切さは、踏切事故においても同様である。

踏切の保安設備や、通行人が停止線に立った時の踏切を通過する列車の見通し、踏切道路面の状況、周辺の環境など、現場に行ってみないとわからないことが多い。事故が起きた踏切に行ってみると、特に路面の状況の悪さに驚く。

また、遮断機のない踏切であっても、周辺が思っていた以上に開発が進み、宅地化していて通行量が増えていたりする。また、高速の特急電車が踏切を通過するようになったり、鉄道の交通量が

増えていたりする。このような、環境の変化に、事業者は敏感に対応して安全対策を進めるべきである。

3. 踏切事故の現場を訪ねて

(1) 広島県東広島市 JR 西日本山陽線堀川踏切

2006年12月12日午後6時半ころ、広島県東広島市にある堀川踏切で、高校生が自転車を押して渡っていたところへ、電車が来て撥ねられて亡くなった。高校生は3台の列車に轢過されていた。当時、堀川踏切は、警報機・遮断機のない第4種踏切で、足元を照らす照明もなかった。

また、県道と山陽線が平行して走っているため、夜は、ライトが電車のものなのか自動車のものなのか区別しにくい。見通しも悪く、電車が来るのがわかりづらい。（写真2、3）。



（写真2）JR 西山陽線堀川踏切 2006年12月14日 遺族撮影



（写真3）堀川踏切から上り方面を見る。カーブしているため、通行人からの見通しが悪い。2009年4月24日撮影

事故後、高校生の両親は、JR西日本に対して、踏切の安全対策を怠ったことが事故の原因だとして損害賠償請求をもとめる裁判を提起、広島地方裁判所はこの請求を認め、JR西日本に対して、支

払いを命じた。

また、この事故の届出には不正確な部分があつた。JR 西日本は中国四国運輸局に届け出る報告に、当初、事故に関与した列車の番号を 1 台しか書いていなかつた。後日、JR 西日本は 2 台目の列車の番号を報告したが、民事裁判では 3 台の列車が関わっていたことが分かつた。

(2) 長野県諏訪市 JR 中央東線武津踏切

2008 年 5 月 4 日、警報機はあるが、遮断機のない踏切で、部活から帰る途中の中学生 1 年生が特急あずさに撥ねられて亡くなつた。 (写真 4)



(写真 4) 事故直後の武津踏切 (新聞社提供) 2008 年 5 月 4 日

中学生や高校生が通る通学路だが、遮断機がなかつた。事故から半年後、周辺の保護者や学校が遮断機の設置を要望した結果、遮断機が設置され、第 1 種踏切に格上げされた。 (写真 5)



(写真 5) 遮断機が設置され、第 1 種踏切になった武津踏切。

2008 年 11 月 22 日撮影

(3) 山梨県甲府市 JR 東日本中央線赤斐山踏切

2018 年 5 月 3 日午後 7 時 6 分ころ、山梨市正徳寺にある JR 東日本中央線赤斐山 (あかいやま) 踏切で、85 歳の女性が特急あずさに撥ねられて亡くなつた。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。山梨県警は、電動車いすが何らかの原因で踏切内で動かなくなつたとみている。しかし、車いすが大きく破損したため、原因は不明である。

赤斐山踏切は第 1 種踏切で警報機・遮断機が設置され、障害物検知装置や踏切支障報知装置（非常ボタン）が設置されている。踏切の幅は 1.8m、長さ 10m ほどだが、路面が悪いという印象を受ける。今年私たちが訪れた際は、踏切道の幅が狭く、端がガタガタなので、線路内に落ちてしまいそうだと思った。 (写真 6, 7)



(写真 6) JR 東中央線赤斐山踏切 2019 年 2 月 16 日撮影



(写真 7) JR 東中央線赤斐山踏切。2019 年 2 月 16 日撮影

事故当時、非常ボタンは押されていなかつた。車いすの女性を障害物検知装置が検知して、電車が減速し、踏切の手前で停車していたら、女性が助かっていたかもしれないと思うと残念である。

移動に困難を抱える人が、安心して渡れるように、踏切道も路面を整え、踏切内に取り残された人を検知する装置を設置するなど、安全対策を講じてほしい。

4. 遺族の思い~安全・安心な社会をつくるために

毎年、日航ジャンボ機墜落事故の現場である御巣鷹山には、大勢の遺族が集まる。

日航機の遺族だけでなく、信楽高原鉄道事故、中華航空機事故、明石歩道橋事故、竹ノ塚踏切事故、福知山線脱線事故、シンドラーエレベータ事故、東日本大震災被災遺族、御巣鷹山噴火被災遺族など、多くの遺族が御巣鷹の尾根をめざす。

それらの遺族が語るのは、自分の大切な人が亡くなった事故や災害と同じような悲劇が二度と起きないよう、安全で安心な社会にしていくことだ。

そして、それには、事故調査によって、亡くなった人の死因や出遭った事故の原因を明らかにすること、そして、二度と同じような事故や災害で大切な人が亡くなることのないよう、確かな安全対策を講じていくことが必要だと、遺族は訴える。

遺族は、大切な人を失った悲しみを自らの生きる力に変え、亡くなった人の尊厳と権利を守り、二度と悲劇を起こさないと、御巣鷹の尾根で誓い合うのである。（写真8）



（写真8）御巣鷹山に集う事故や自然災害の遺族たち。

2017年8月12日撮影

5. 御巣鷹山の尾根で～安全の鐘～

美谷島邦子さんは、1985年8月12日に起きた日航ジャンボ機墜落事故で、次男の健君（9歳）を喪った。大切な人を思う苦しみを「かき消せない炎」だと言い、その炎があるからこそ、自分が生きていけるのだと語る。

美谷島邦子さんら遺族が中心となって、事故の被害者が情報を交換し語り合い事故の再発防止を求める活動を行うとして「8.12連絡会」を立ち上げた。そして、会の活動は、第一に、事故調査委員会による原因究明を監視し事故原因が曖昧にされないよう見守ること、日航、ボーイング社、運

輸省の責任を問い合わせ、事故の再発防止のために公共交通の安全対策を求めていくことが、無念な思いを抱えて亡くなっていた人たちの思いに応え、慰霊することになると記している（注）。

しかし、その後も、信楽高原鉄道事故（1991年5月14日）や中華航空機事故（1994年4月26日）、竹ノ塚踏切事故（2005年3月15日）福知山線脱線事故（2005年4月25日）など、悲惨な公共交通の事故が起きた。そして、そのたびに、美谷島さんらは、事故の遺族に連絡を取り、悲しみに打ちひしがれる遺族に寄り添ってきた。私たちは、多くの経験に学び、豊かな情報をもらい、そして悲しみを共有してもらった。

墜落事故の直後、焼けただれた尾根をさらしていたであろう御巣鷹山は、今、豊かな緑に囲まれる山に変わった。そこでは、多くの遺族や日本航空の社長始め社員が、520人の尊い命を奪った1985年8月12日の事故を忘れず、安全な空と社会を創ろうと心を一つにする。

やさしい鮮やかな緑の木々には、520人の御霊の私たちを見守る優しいまなざしを感じる。それは、日航機墜落事故の遺族が、多くの事故や災害の遺族を受け入れてきた優しさ・寛容さでもある。

尾根には「安全の鐘」が設けられている。多くの遺族が一緒に鐘を鳴らし、一つ一つの命が大切にされる安全な社会を創っていこうと誓い合う。自分たちの他に、二度と自分たちと同じ悲しい思いをする人がいないようにと。（写真9）



（写真9）昇魂の碑と安全の鐘。2017年8月12日撮影

*注： 美谷島邦子著（新潮社2010年）

「御巣鷹山と生きる - 日航機墜落事故遺族の25年」