

### 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30年代後半をピークに年々減少の傾向を示しており、昭和60年の発生件数は953件（死傷者数701人）で、昭和55年の発生件数1,236件（死傷者数828人）と比較して、発生件数で約23%、死傷者数で約15%の減少となった。このように、踏切事故が減少してきたのは、踏切道の立体交差化、構造改良、踏切保安設備の整備、交通規制の強化、統廃合等の対策が総合的かつ積極的に推進されてきたことによるものと考えられる。

しかしながら、昭和60年度末現在における踏切道は約4万3千箇所あり（見込）、これらのうちには踏切保安設備の設置されていないもの及び警報機は設置されているが、更にしゃ断機を併せて設置すべきものが多数残されており、また、大都市地域等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い。

このような状況に対処するため、引き続き、昭和61年度を初年度とする第4次踏切事故防止総合対策に基づく諸対策を推進し、踏切事故の発生を極力防止するものとする。

## 第2節 講じようとする施策

### 1 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進

大都市過密地域等の列車運行回数が特に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、また、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、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、踏切道の除却を推進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっても、極力立体交差化を図る。

また、自動車が通行する踏切道であって、踏切道の幅員が接続する道路の幅員よりも狭いもの、踏切道の舗装が悪いもの等については、構造改良を行う。

### 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況、う回路の状況等を勘案し、二輪車等小型の自動車以外の自動車が通行する踏切道については、原則として踏切しゃ断機を整備し、その他の踏切道については、必要に応じ、踏切保安設備を整備する。また、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要な交通規制を実施する。

### 3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施に併せて近接踏切道の統廃合を進めるとともに、これら以外の踏切道についても、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を促進する。

### 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

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、交通信号機、踏切支障報知装置、歩行者等のための横断歩道橋等の設置を進めるとともに、車両等の踏切通行時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、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことにかんがみ、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び踏切支障時における非常信号等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を一層強化する。