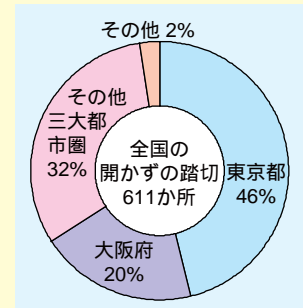


踏切対策のスピードアップ

我が国の踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかしながら、平成17年3月15日には、東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の「開かずの踏切」において、4名が死傷する事故が発生するなど、踏切事故は鉄道の運転事故の約半数を占めており、改良すべき踏切道がなお残されている現状にある。

また、我が国には、約3万6,000か所の踏切が存在するが、このうちピーク時1時間あたりの踏切遮断時間が40分以上のいわゆる「開かずの踏切」は約600か所あり、その95%以上が三大都市圏に集中している。

国土交通省では、これまでも踏切道の立体交差化、構造改良及び保安設備の整備等を推進してきたところであるが、今後「開かずの踏切」など緊急に対策が必要な踏切の対策のスピードアップを図るため、以下の取り組みを推進するなどして、踏切道における交通の安全と円滑化を図ることにより、平成22年までに踏切事故件数を平成17年と比較して約1割削減することを目指す。



* 三大都市圏は、東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県、愛知県、三重県、岐阜県、大阪府、奈良県、京都府、兵庫県。
H16 国土交通省調べ

踏切対策のスピードアップ

(1) 踏切交通実態総点検の実施

全国に存在する約36,000か所全ての踏切を対象として踏切交通実態総点検を実施することとした。このうち早期に点検が必要な踏切（約2,600か所）については緊急に実施した。

【主な点検項目】

- ・踏切道の構造等（踏切車道幅員、踏切歩道幅員、線形等）
- ・交通状況（渋滞長、滞留数等）

(2) 緊急対策踏切の確定と5か年の整備計画の策定

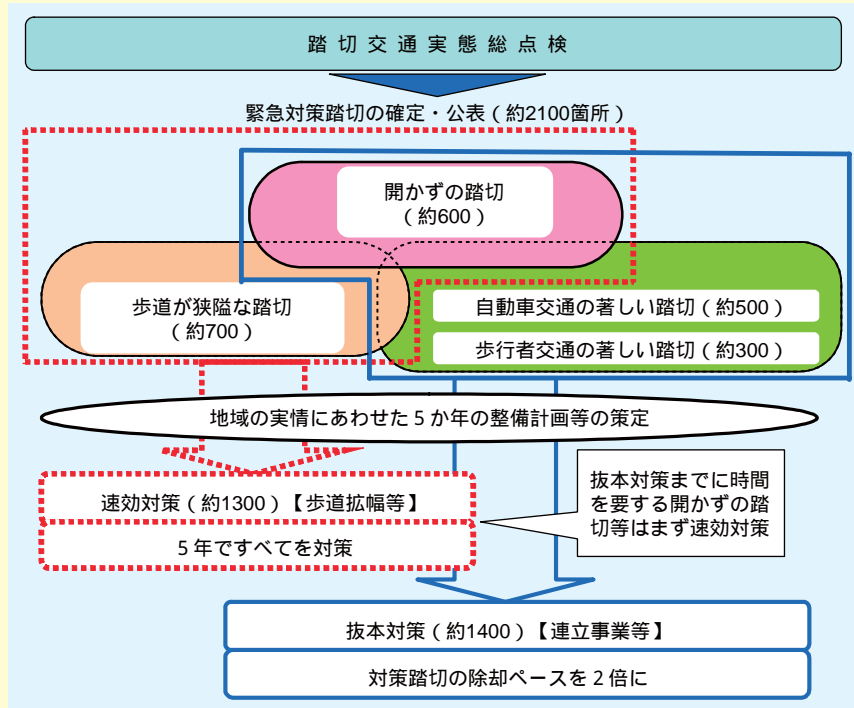
総点検の結果を基に、「開かずの踏切」や「歩道が狭隘な踏切」等緊急対策が必要な踏切を確定・公表し、緊急対策踏切について、地域の実情に合わせた5か年の整備計画を策定することとした。

(3) 整備計画に基づく緊急的な対策の実施

整備計画に基づき、歩道拡幅等の「速効対策」と連続立体交差事業等の「抜本対策」の両輪により、総合的な対策を緊急かつ重点的に推進することとした。

- ・歩道拡幅等の速効対策により約1,300か所を今後5年ですべて対策
- ・連続立体交差化等の抜本対策により約1,400か所の対策を2倍にスピードアップ

【施策の概要フロー】



注 国土交通省資料。

第5節 救助・救急体制の整備

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導，救急・救助活動を迅速かつ的確に行うため，主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関，医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図るとともに，重大事故等発生時の緊急体制の再

確認と，二次災害防止のための安全管理の徹底を図った。

また，平成17年12月に行われた全国消防救助隊シンポジウムにおいて，JR西日本福知山線列車脱線事故の救助活動事例発表を行った。

第6節 科学技術の振興

国土交通省関係の研究

ア 気象庁気象研究所等の研究

鉄道交通の安全に寄与する気象情報等の精度向上を図るため，気象庁気象研究所を中心に，第1編第1部第2章第8節1(6)ウで述べた研究等，気象・地象・水象に関する基礎的及び応用的研究を行った。

イ 独立行政法人交通安全環境研究所の研究

超低床車両を用いたLRTシステムの高度化や安全性向上に関する研究，準天頂衛星と全地球測位シス

テム（GPS）を用いた高精度測位システムを利用して，簡便な信号保安システムを構築するための研究を行った。また，鉄道から放射される磁界を測定できる測定器の開発を行い，それを用いた実態把握等を行った。これらのほか，急曲線通過時の安全性の常時観測を目的とした新しい脱線係数の測定法や鉄道事故の原因分析やリスク分析に関する研究を実施したほか，ヒューマンエラー事故防止技術の研究に着手した。