

第1-34表 踏切道における交通規制の実施状況

(平成20年度末現在)

| 規制種別             | 踏切種別   |       |       | 計      |
|------------------|--------|-------|-------|--------|
|                  | 1種     | 3種    | 4種    |        |
| 大型車通行止め          | 5,215  | 165   | 232   | 5,612  |
| 二輪の自動車以外の自動車通行止め | 1,872  | 504   | 1,350 | 3,726  |
| 車両通行止め           | 1,178  | 266   | 616   | 2,060  |
| その他の通行止め         | 1,303  | 174   | 446   | 1,923  |
| 一方通行             | 454    | 3     | 23    | 480    |
| 合計               | 10,022 | 1,112 | 2,667 | 13,801 |

注 警察庁資料による。

#### 4 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，近接踏切道のうち，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，統廃合を進めるとともに，これら近接踏切道以外の踏切道についても，同様に統廃合を促進した。ただし，構造改良のうち踏切道に歩道がないか，歩道が狭小な場合の歩道整備については，その緊急性にかんがみ，近

接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとしている。その結果，平成20年度末の踏切道の総数は3万4,252か所（専用鉄道を含まない。）と着実に減少した。

#### 5 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，情報通信技術（IT）の導入による踏切関連交通安全施設の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに，車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行った。

また，踏切道通行者の安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を推進した。

この他，踏切道に接続する道路の拡幅については，踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めた。

### 第5節 救助・救急活動の充実

重大事故等発生時に避難誘導，救急・救助活動を迅速かつ的確に行うため，鉄道事業者に対し，防災訓練の充実や消防機関等の連携強化，事前協議の実施等を指導した。

また，平成17年4月に発生したJR西日本福知山

線列車脱線事故を受けて，大規模災害に迅速かつ的確に対処するため，より高度な技術・資機材を有する特別高度救助隊等を創設し，救助・救急活動体制の強化を図ってきた。

### 第6節 被害者支援の推進

被害者等の心情に配慮した対策の推進を図った。特に，大規模事故が発生した場合には，警察，医

療機関，地方公共団体，民間の被害者支援団体等が連携を図り，被害者を支援することとしている。

### 第7節 研究開発及び調査研究の充実

#### 1 鉄道の安全に関する研究開発の推進

##### 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

より安全性の高い鉄道システムの実現を図るため，施設，車両，運転などに関する新技術の評価及び導入効果に関する試験・研究を行った。また，安

全度の高い新しい交通システムの実用化を促進するため、安全性、信頼性評価のための試験・研究を行った。

## 2 鉄道事故等の原因究明のための総合的な調査研究の推進

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（重大インシデン

ト）の的確な原因究明のため、列車運転状況記録装置を始め各種装置について詳細な分析を行い、分析技術の蓄積・向上に努めるとともに、過去に公表した事故等調査報告書のデータベース化を行っている。また、運輸安全委員会が公表した事故等調査報告書の概要や分析結果の解説等を掲載した定期情報誌を発行し、鉄道関係者等に広く提供した。