

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ました。

調査開始から5年を迎えることを機会に、これまでに公表した鉄道事故調査報告書の分析等に取り組み、同種事故防止のための「対策の事例」などを取りまとめました。

2. 遮断機のない踏切での死亡事故の発生状況

平成26年4月から平成31年1月までの間、遮断機のない踏切における死亡事故は、表2のとおり39件発生しており、運輸安全委員会では、平成31年1月までにその内の34件について鉄道事故調査報告書を公表しました（残り5件は調査中）。

鉄道事故調査報告書を公表した34件の概要は20～21ページの表3をご参照下さい。

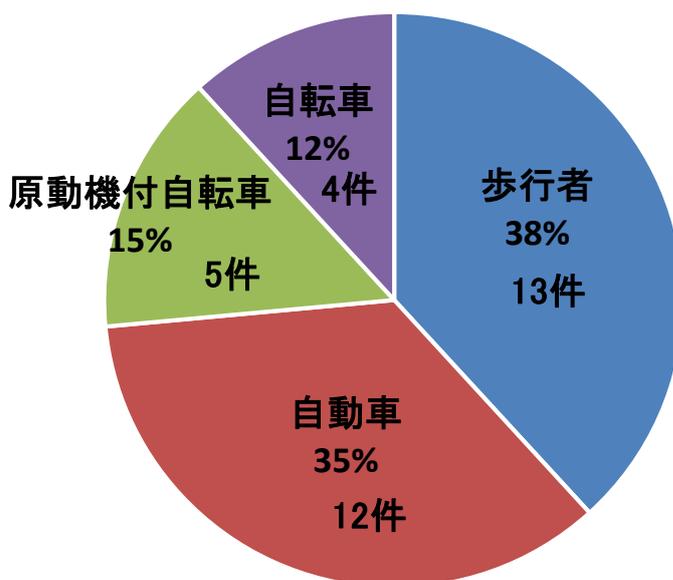
表2 遮断機のない踏切道における死亡事故の発生件数

	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度 (1月まで)	計
第3種踏切道	1	0	3	1	1	6
第4種踏切道	4	5	13	5	6 (内5件調査中)	33
計	5	5	16	6	7	39

事故の発生分類（鉄道事故調査報告書を公表した34件について分類）

(1) 踏切通行者の内訳

歩行者が最も多く38%（13件）。次に多いのは、ほぼ同数で自動車の35%（12件）。



※「自動車」には、軽自動車及び小型特殊自動車（農耕トラクター等）を含む。

図3 踏切通行者の内訳

(2) 踏切通行者（自動車の場合はその運転者）の年齢

高齢者（65歳以上）の割合が53%（18件）と、半数以上を占める。

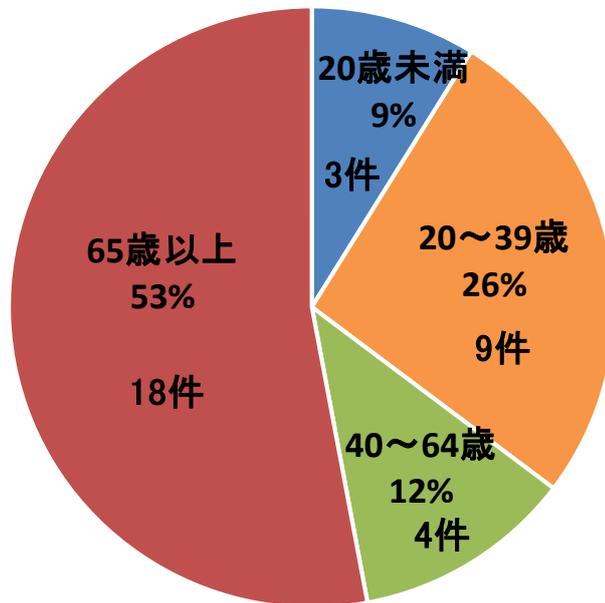


図4 踏切通行者の年齢別割合

(3) 踏切通行者を発見した時の列車速度

60km/h以上の割合が79%（27件）で、列車の速度は高い。

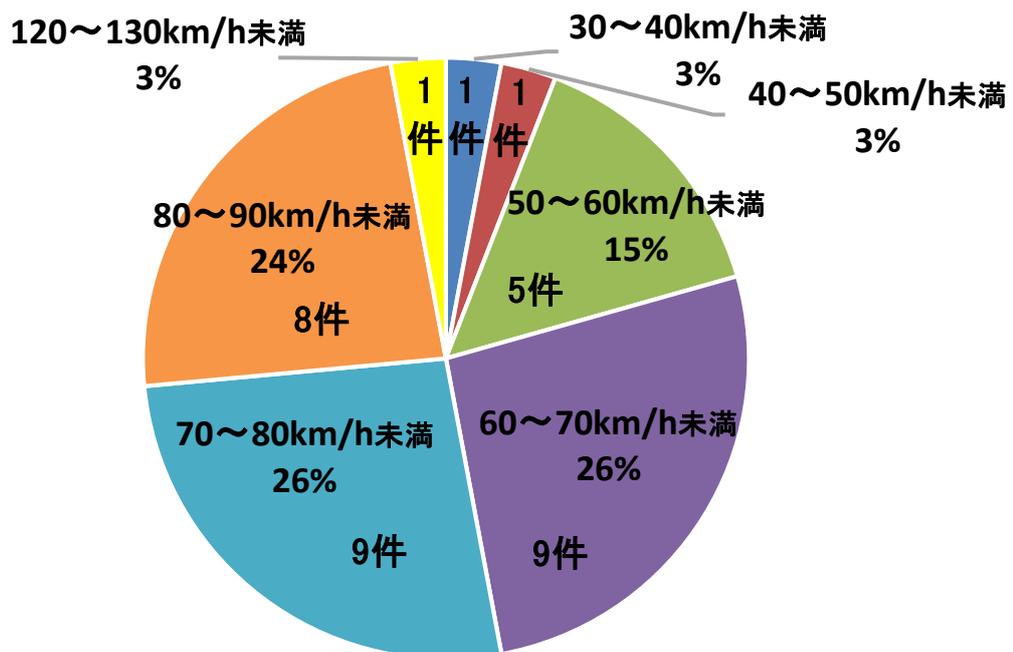


図5 踏切通行者を発見した時の列車速度

(4) 関与要因別

列車が踏切に接近している状況において踏切通行者が踏切内に進入したことに
関与した可能性が考えられる主な要因を整理すると、

- ① 踏切の一時停止位置から列車の見通しが悪い
- ② 踏切通行者（車両等）が踏切の手前で一時停止しない
- ③ 踏切通行者の身体機能の制約が影響した

などが挙げられます（7. 事故調査事例<16～19ページ>及び表 4 <22～23ページ>参照）。

3. 遮断機のない踏切は、廃止や遮断機・警報機整備など早急な対策を

(1) 遮断機のない踏切は危険

踏切の手前で一時停止し、左右の安全を確認して横断することは、学校等での安全教育による啓発や、自動車運転免許取得教習等において指導されること等により、多くの方々に認識され、踏切通行者各々で具体的に行われているところです。

特に、遮断機のない踏切は、列車が接近していないかどうかの安全確認を、踏切通行者が確実に行うことが必要です。

しかし、上記の(4)関与要因にもあるとおり、列車接近時に、踏切通行者が何らかの要因により安全確認を行うことが出来ずに踏切内に進入して、事故が発生しています。

このように、遮断機のない踏切は、事故の危険性が高いものです。

(2) 踏切通行者の注意力のみに依存する安全対策には限界がある場合もある

当委員会が、平成31年1月までに事故調査報告書を公表した遮断機のない踏切における死亡事故34件のうち、当該踏切で過去に事故（負傷者なしの事故を含む）が発生していたことが確認されたものが10件あります。

この10件の中には、過去の事故を受けて、交通規制、注意喚起看板の設置等を行っていた踏切もありますが、事故が再び発生しました。

また、事故調査報告書を公表した34件のうち、踏切通行者が高齢（65歳以上）であった方が半数以上の18件、耳が不自由な方など何らかの身体的障がいを持つ方であったものが6件あります。

さらに、自動車の場合、踏切の一時停止線から更に後方にある運転席の位置から列車の接近を確認することとなるため、歩行者と比較して、列車を確認しづらい特性があると考えられます。

このほか、列車の速度が高い場合には、例えば、時速120kmで走行する列車は1秒間に約33mも進むことから、踏切通行者は目視により列車が踏切に到達するまでの時間を判断することは難しいと考えられます。

このため、遮断機のない踏切における、列車が接近していないかどうかの安全確認を通行者の注意力のみに求める安全対策には、限界がある場合もあります。