

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故の状況と交通安全対策の今後の方向

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあるが、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられるが、府内の踏切道は、702箇所（平成21年）であり、なお改良すべき踏切道が残されている現状にある。

このため、踏切事故の重大性に鑑み、引き続き、踏切道の立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制の実施、統廃合の促進その他踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故を防止することとする。

また、施設面の整備と併せて、踏切道通行者の安全意識の向上を図るため、安全教育、広報啓発活動についても積極的に推進する。

第2節 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

遮断時間が特に長い踏切等で、かつ道路交通量の多い踏切道が連続している地区等や、主要な道路との交差にかかわるもの等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化¹等により、踏切道の除却を促進するとともに、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、立体交差化までに時間のかかる「開かずの踏切」²等について、効果の早期発現を図るための構造の改良や歩行者等立体横断施設の整備等を促進する。

以上の立体交差化の「抜本対策」と構造改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

（近畿運輸局、近畿地方整備局、京都府建設交通部、京都市）

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

また、遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じている踏切道については、

1 市街地において連続して道路と平面交差している鉄道の一定区間を高架化又は地下化することで、その区間内にある複数の踏切道を同時に除却する事業

2 ピーク1時間当たりの遮断時間が40分以上の踏切

必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

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、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

(近畿運輸局、京都府警察)

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の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する。

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、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

(近畿運輸局、近畿地方整備局、京都府建設交通部
京都市、西日本旅客鉄道(株)、各鉄道事業者)

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、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、情報技術（IT）の活用による踏切注意情報の表示を進めるとともに、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う。

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から、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通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必要がある。

このため、広報活動等を強化するとともに、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。

このほか、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るものとする。

(近畿運輸局、近畿地方整備局、京都府警察、京都府建設交通部
京都市、西日本旅客鉄道(株)、各鉄道事業者)