

| 業 種 | 鉄道・軌道 | | | | | | | | |
|-------------|--|-----|----------------|------------|------|-------------|------|-------------|------|
| 取組分野 | 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用 | | | | | | | | |
| テ ー マ | 設備構造による踏切障害事故防止対策 | | | | | | | | |
| 取組の狙い | 踏切の視認性向上による踏切障害事故の防止対策を講じるとともに対策全般の効果を検証する | | | | | | | | |
| 具体的内容 | <p>四国旅客鉄道株式会社は、踏切横断する車両の多くが窓を閉めていることから、聴覚に訴える警報音に比較して、視覚に訴える警報灯の方が踏切を認識させる効果が高いと考え、踏切を認識させる効果が向上するよう視界に入る警報灯の数の増加や全方向警報灯の導入に取り組んでいる。</p>  <p>踏切の視認性向上対策（平成 15 年度より）、支障報知装置等の設置</p> | | | | | | | | |
| 取組の効果 | <p>平成 15 年度～20 年度にかけて警報灯の全方向化対策を実施した 166 箇所の踏切について、施工前後の「しゃ断桿」折損件数を比較して効果を検証したところ、しゃ断桿の折損件数は 1 踏切当たり年平均 1.2 件から 0.4 件となり、0.8 件の減少効果が出ている。</p> <p>また、踏切障害事故件数（年度平均）も下表の通り漸減傾向にあることから、徐々にではあるが、これまでの踏切障害事故防止対策の効果が表れてきている。</p> <table border="1" data-bbox="440 1675 1358 1859"> <thead> <tr> <th>期 間</th> <th>踏切障害事故件数（年度平均）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 6～13 年度</td> <td>28 件</td> </tr> <tr> <td>平成 14～19 年度</td> <td>22 件</td> </tr> <tr> <td>平成 20～23 年度</td> <td>14 件</td> </tr> </tbody> </table> | 期 間 | 踏切障害事故件数（年度平均） | 平成 6～13 年度 | 28 件 | 平成 14～19 年度 | 22 件 | 平成 20～23 年度 | 14 件 |
| 期 間 | 踏切障害事故件数（年度平均） | | | | | | | | |
| 平成 6～13 年度 | 28 件 | | | | | | | | |
| 平成 14～19 年度 | 22 件 | | | | | | | | |
| 平成 20～23 年度 | 14 件 | | | | | | | | |
| 事業者名 | 四国旅客鉄道株式会社 鉄道事業本部 安全推進室 (連絡先 087-825-1666) | | | | | | | | |