

運輸安全委員会ダイジェスト

JTSTB (Japan Transport Safety Board) DIGESTS

第20号 (平成28 (2016) 年4月発行)

鉄道事故分析集

自動車等の踏切事故防止に向けて

1. はじめに	1
2. 踏切事故の概要	2
3. 事故調査事例 (5 事例)	8
4. インタビュー	13
5. まとめ	16

平成 18 年以降、自動車等 (自動車、二輪、歩行者) が関係した踏切事故の発生件数は減少傾向にありますが、依然として毎年 200 件以上発生しており、そのほとんどは、踏切警報機等の保安装置が整備されている第一種踏切におけるものです。

また、近年は高齢化社会の影響で若年層のドライバーと比べると高齢者のドライバーが事故にあいやすい傾向にあります。

踏切事故で一番多いのは、自動車等が列車の通過する直前に踏切内に進入する、「直前横断」となっています。

事故を防ぐためには、踏切の手前では必ず一時停止を行うこと、踏切警報機等が作動しているときは絶対に踏切に進入しないことなどが重要です。

1. はじめに

踏切事故 (※1) が発生すると、列車の遅延や運休及び道路の通行止めが発生し、鉄道利用者はもとより道路利用者、周辺の住民にもその影響が及びます。

踏切事故件数は近年減少傾向にありますが、国土交通省鉄道局 (以下「鉄道局」という。) の資料によれば、平成 26 年度には、鉄道運転事故の総数 758 件のうち 248 件 (約 33%) を占めています。(※2)

また、平成 18 年度から平成 26 年度の 9 年間に発生した踏切事故は、鉄道運転事故総数 7,539 件のうち 2,859 件 (38%) を占めており、その死傷者数は 2,072 人となっています。(※3)

運輸安全委員会において、平成 18 年 1 月以降に発生して調査を行い平成 28 年 3 月までに報告書として公表した鉄道運転事故全体 135 件のうち、自動車等が関係した踏切事故は 37 件ありました。(※4)

今回は自動車等が関係した踏切事故について取り上げ、当該事故に対する再発防止を図る観点から、統計資料による事故の傾向と事故調査事例のほか、自動車関係団体へのインタビューや警察庁の踏切事故防止に関する取組みを紹介します。



※1 「踏切事故」とは国土交通省鉄道局の資料（「鉄軌道輸送の安全にかかわる情報」の「用語の説明」）によれば、「踏切障害に伴う列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故並びに踏切障害事故」をいいます。

※2、※3 出典：国土交通省鉄道局「鉄軌道輸送の安全にかかわる情報」

http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk8_000001.html

※4 運輸安全委員会では「踏切事故」である「踏切障害に伴う列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故並びに踏切障害事故」のうち、乗客・乗務員等に死亡者を生じたもの、または5人以上の死傷者を生じたもの（死亡者を生じたものに限る。）、あるいは踏切遮断機が設置されていない踏切において発生したもので死亡者を生じた事故について調査を行います。

当該 37 件の踏切事故のうち、平成 20 年 9 月末までに発生した事故は旧航空・鉄道事故調査委員会が、平成 20 年 10 月以降に発生した事故は運輸安全委員会が調査を行っています。

また、平成 26 年度から調査対象となる事故にかかる規定が改正され、踏切遮断機が設置されていない第三種踏切及び第四種踏切で発生した死亡事故についても調査を行うことになりました。

なお、調査対象となったこれらの事故の内訳は、列車脱線事故 18 件、列車火災事故 3 件、踏切障害事故 16 件のうち、「特に異例」「死傷者 5 人以上のもの」などが 10 件、第三種、第四種踏切における死亡事故 12 件（うち 6 件は平成 26 年度以降調査対象となった事故）となっています。

2. 踏切事故の概要

踏切数減少の推移

全国の踏切数は毎年減少している

踏切数は、平成 18 年度末と平成 26 年度末を比較すると 1,424 箇所減少しました。

この間踏切数全体は約 4%減少しましたが、第一種踏切では約 1%、第三種踏切では約 24%、第四種踏切では約 22%減少しており、第一種踏切より第三種踏切と第四種踏切が大きく減少しています。なお、現在第二種踏切は 1 箇所もありません。

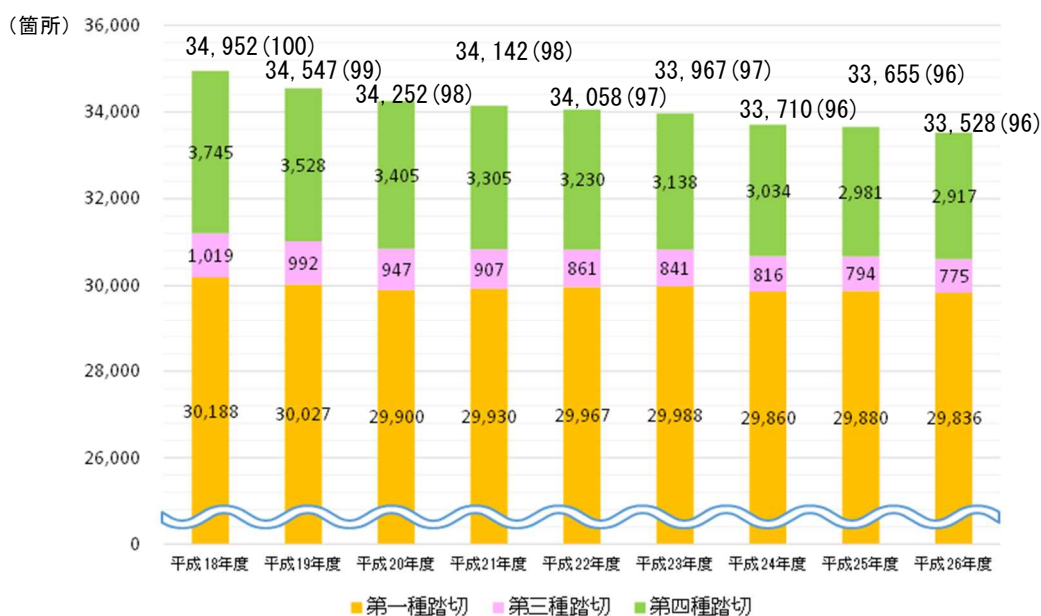


図1 踏切数の推移（鉄道局資料より）

