

8. 今後に向けて

運輸安全委員会では、遮断機のない第3種・第4種踏切道において発生した死亡事故について、客観的に調査を行い、鉄道事故調査報告書において原因を示すとともに、その踏切の見通し状況や列車速度等の危険要素を明らかにし、再発防止策を述べています。

一方、潜在的に高い危険性を有している遮断機のない踏切での事故を無くするためには、事故が発生した踏切だけではなく、その他の踏切においても、廃止や遮断機・警報機の整備という具体的な対策を着実に実施して、第3種・第4種踏切道数の早期削減を図ることが必要です。

このため、当委員会の事故防止分析テーマとして、列車速度が高い、列車本数が多いなど、3.(3)〈8ページ〉に記述したような危険性の高い第3種・第4種踏切道の実態把握を行う等、事故防止に係る提言を行うために必要な調査研究を進めたいと考えています。

9. おわりに

当委員会が報告書等を通じて情報を発信することにより、鉄道事業者はもとより、地域の交通政策や道路の管理・規制を担う地方自治体等、また、地域にお住まいの方々にも、危険要素を含めた踏切の実状と安全対策に対し認識を共有していただき、関係者間における協議及び具体的な取組の促進につながることを期待しています。

当委員会では、引き続き第3種・第4種踏切道の死亡事故について調査を行い、再発防止策の提言を含め、必要な情報の発信に努めることにより、踏切の安全性向上に貢献できるよう力を注いでいきたいと考えています。

本誌の編集にあたり、筑西市役所、関東鉄道(株)、富士急行(株)をはじめ多くの関係者にご協力をいただきました。この場を借りて御礼申し上げます。

委員長からのひとこと

平成28年度は遮断機のない踏切道で16名の方が亡くなりました。今年度も1月末までに7名が亡くなり、その中には自転車に乗った小学生や自動車に乗った若い女性も含まれており悲しいことです。

日本では鉄道が隅々まで整備されて便利な交通網を形成しています。近年では120km/h近くまで列車速度を高めている主要都市間の路線もあり、利便性が更に改善されています。しかしながら、そのような高速路線でも遮断機のない踏切道が取り残されている現状があります。100km/h以上の路線での遮断機も警報機も無い第4種踏切道は、高速道路で信号の無い横断歩道を渡るようなものだとも言われますが、列車は制動距離が自動車の数倍も必要であることを考えると、高速道路よりも危険だと言えるでしょう。

「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」(平成13年国土交通省令第151号)第40条(踏切道)の規定により、踏切道は、踏切保安設備(踏切遮断機及び踏切警報機)を設けたものでなければならないとされています。ただ、経過措置の規定で、改築又は改造の工事までは「従前の例によることができる」とされていて、未だに第4種は約2,700箇所も残っています。近隣住民の利便性等から廃止も難しいようですが、少なくとも高速運行をしてかつ列車本数も多い幹線については、その安全かつ安定運行のためにも事業者側に第1種化を積極的に進めることをお願いしたいものだと、事故防止分析をしていてつくづく思いました。

〒100-8918

東京都千代田区霞が関 2-1-2

中央合同庁舎 2号館 16階

運輸安全委員会事務局

担当：参事官付 事故防止分析官

TEL 03-5253-8823 (内線 54236)

FAX 03-5253-1680

URL <http://www.ml.it.go.jp/jtsb/index.html>

e-mail : hqt-jtsb_analysis@ml.ml.it.go.jp

※ 平成31年3月1日(予定)まで東京都千代田区大手町1-3-3 大手町合同庁舎3号館 8階に仮移転中です。
3月4日(予定)から上記の千代田区霞が関に本移転いたします。電話番号、FAX番号等の変更はございません。

「運輸安全委員会ダイジェスト」についてのご意見や、出前講座のご依頼をお待ちしております。