

踏切道の安全確保に関する行政評価・監視結果
－遮断機のない踏切道等を中心として－

平成19年11月30日

中国四国管区行政評価局

I 踏切道の現況等

(1) 踏切道数の推移（中国運輸局管内）

JR・民鉄別	種別	年度末								
		昭 60	平 11	12	13	14	15	16	17	
JR 西日本	第 1 種	2,381	2,615	2,621	2,631	2,649	2,663	2,685	2,705	
	第 2 種	—	—	—	—	—	—	—	—	
	第 3 種	439	221	217	208	202	189	174	161	
	第 4 種	932	636	622	613	601	569	555	540	
	計	3,752	3,472	3,460	3,452	3,452	3,421	3,414	3,406	
民鉄	第 1 種	197	210	210	210	211	211	212	214	
	第 2 種	—	—	—	—	—	—	—	—	
	第 3 種	31	11	10	10	10	10	10	10	
	第 4 種	172	63	62	61	61	61	58	56	
	計	400	284	282	281	282	282	280	280	
中国運輸局管内 合 計	第 1 種	2,578 (100)	2,825 (110)	2,831 (110)	2,841 (110)	2,860 (111)	2,874 (112)	2,897 (112)	2,919 (113)	
	第 2 種	—	—	—	—	—	—	—	—	
	第 3 種	470 (100)	232 (49)	227 (48)	218 (46)	212 (45)	199 (42)	184 (39)	171 (36)	
	第 4 種	1,104 (100)	699 (63)	684 (62)	674 (61)	662 (60)	630 (57)	613 (56)	596 (54)	
	合 計	4,152 (100)	3,756 (91)	3,742 (90)	3,733 (90)	3,734 (90)	3,703 (89)	3,694 (89)	3,686 (89)	

（注）運輸要覧（平成 18 年度版）による。（ ）内は、昭和 60 年度を 100 とした場合の指数。

(2) 広島・島根県内の踏切道数（平成 17 年度末現在）及び調査対象とした踏切道数

		事業者別	第 1 種	第 2 種	第 3 種	第 4 種	計	第 3 種・4 種合計（再掲）
中国四国管区局 （広島県内）		JR 西日本	720	0	39	119	878	158
		広島電鉄	51	0	0	7	58	7
		計	771	0	39	126	936	165
	うち 調査対象	JR 西日本	—	—	24	77	101	101 (63.9%)
		広島電鉄	—	—	0	7	7	7 (100%)
計		—	—	24	84	108	108 (65.5%)	
島根事務所 （島根県内）		JR 西日本	271	0	23	32	326	55
		一畑電車	94	0	5	44	143	49
		計	365	0	28	76	469	104
	うち 調査対象	JR 西日本	—	—	13	25	38	38 (69.1%)
		一畑電車	—	—	5	44	49	49 (100%)
計		—	—	18	69	87	87 (83.7%)	

（注）「第 3 種・第 4 種合計（再掲）」欄の調査対象数の（ ）内は、広島・島根各県内の第 3 種・第 4 種の踏切道総数に対する割合。

(3) 踏切道の事故発生件数の推移（中国運輸局管内）

種別	年度							合計 (平均)
	平成 13	14	15	16	17	18		
第 1 種	25	16	25	25	21	23	135	
(100 か所当たり)	(0.880)	(0.559)	(0.870)	(0.863)	(0.719)	(0.788)	(0.780)	
第 2 種	—	—	—	—	—	—	—	
第 3 種	7	6	1	9	1	4	28	
(100 か所当たり)	(3.211)	(2.830)	(0.503)	(4.891)	(0.585)	(2.367)	(2.428)	
第 4 種	14	16	13	11	8	13	75	
(100 か所当たり)	(2.077)	(2.417)	(2.063)	(1.794)	(1.342)	(2.181)	(1.937)	
計	46	38	39	45	30	40	238	
(100 か所当たり)	(1.232)	(1.018)	(1.053)	(1.2178)	(0.814)	(1.087)	(1.071)	

(注) 当局調査結果による。() 内は、踏切種別ごとの 100 か所当たりの事故発生件数。

(4) 踏切道の事故発生件数の推移（広島県内、島根県内）

県 別	種別	年度						合計
		平成 13	14	15	16	17	18	
広島県	第 1 種	16	5	11	4	9	10	55
	(うち死傷事故件数)	(8)	(1)	(7)	(3)	(5)	(5)	(29)
	第 2 種	—	—	—	—	—	—	—
	第 3 種	1	2	0	4	0	1	8
	(うち死傷事故件数)	(1)	(1)	(0)	(3)	(0)	(1)	(6)
	第 4 種	4	2	3	4	1	4	18
	(うち死傷事故件数)	(1)	(2)	(1)	(3)	(0)	(3)	(10)
計	21	9	14	12	10	15	81	
	(10)	(4)	(8)	(9)	(5)	(9)	(45)	
島根県	第 1 種	0	4	2	5	6	2	19
	(うち死傷事故件数)	(0)	(3)	(2)	(3)	(2)	(0)	(10)
	第 2 種	—	—	—	—	—	—	—
	第 3 種	0	0	0	0	0	0	0
	(うち死傷事故件数)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
	第 4 種	1	1	2	1	1	1	7
	(うち死傷事故件数)	(0)	(1)	(0)	(0)	(1)	(1)	(3)
計	1	5	4	6	7	3	26	
(うち死傷事故件数)	(0)	(4)	(2)	(3)	(3)	(1)	(13)	

(注) 当局調査結果による。() 内は、事故件数のうち死傷事故の件数。

II 調査結果

通知事項1 踏切道の安全対策の実施

- ① 複線区間で複数回の死亡事故が発生しているものなど、踏切延長が長いことや見通しが悪いことから、踏切保安設備の設置や近隣の踏切道との統廃合等の安全対策が必要とみられるもの

事例1: 堀川踏切(広島県内4種踏切、山陽本線、白市駅—西高屋駅)



線路左から起点寄(福山駅方面)を見る

- 複線区間で踏切延長が9.7メートルと長い。
- 踏切の左右とも、福山駅方面からくる列車の見通しが170mから190メートルと悪く、また、列車の踏切通過速度(最高)が70km/hと速いことから、計算上、列車が視認されてから、8.7秒から9.7秒で列車が踏切に到着する状態となっている。
- 平成17年1月及び18年12月に死亡事故が発生している。

事例2: 東新涯2踏切(広島県内4種踏切、山陽本線、松永駅—東尾道駅)



線路右から起点寄(福山駅方面)を見る

- 複線区間で踏切延長が9.9メートルと長い。
- 列車の踏切通過速度(最高)が104km/hと速いことから、踏切通行者の視点から見た場合、列車が遠くにあるように思えても、その判断以上に速く列車が接近している場合もあると考えられる。
- 平成7年9月と18年7月に死亡事故が発生している。

② 事故発生の有無にかかわらず、見通しが悪いなど、何らかの安全対策が必要とみられるもの

事例3: 戸坂第1踏切(広島県内4種踏切、芸備線、安芸矢口駅-戸坂駅)



踏切の全景



踏切から終点寄(広島駅方面)をみる

- 踏切から終点寄(広島駅方面)をみると、線路がカーブしていることと、山肌が踏切直前までせり出していることから、列車の見通しが10メートルと悪く、計算上、列車が視認されてから、概ね1.0秒で当該踏切に到達する状態となっている。

事例4: 中島第3踏切(広島県内4種踏切、可部線、上八木駅-中島駅)



踏切の全景



踏切から起点寄(横川駅方面)をみる

- 踏切の左右とも、線路が大きくカーブしていることもあって、起点寄(横川駅方面)の列車見通しが130メートルから155メートルと悪く、計算上、列車が視認されてから7.2秒から8.5秒で踏切に到着する状態となっている。
- 平成13年12月、事故が発生している。

参考

鉄道事業者が、見通しの悪い箇所について、カーブミラーなど補助的設備の設置により、通行者が列車の接近を知ることができる措置をとっている例

事例5: 新宮第1踏切(広島県内4種踏切、芸備線、向原駅ー井原市駅)

事例6: 無連地第2踏切(広島県内4種踏切、芸備線、志和口駅ー上三田駅)

カーブミラー設置例



線路敷地直前まで山肌が迫っており、また、線路がカーブしていることもあって、見通しが悪い。



カーブミラーが設置され、列車の接近を確認しやすい。

カーブミラー設置例



木が線路敷地直前まであり、また、線路がカーブしていることもあって、見通しが悪い。



カーブミラーが設置され、列車の接近を確認しやすい。

③ 利用者がほとんどないなど、存続させておく必要性が乏しく、統廃合又は廃止の検討が必要とみられるもの

事例7: 矢口川踏切(広島県内4種踏切、芸備線、安芸矢口駅-戸坂駅)



雑草が繁茂して踏切道に向かう道路がなくなっており、通行不能となっている。



踏切道の南約23メートルの位置に線路下を通る道路があり、踏切道を通らなくても当該道路の通行が可能であるので、踏切道を横断する必要が乏しい。

事例8: 宮島構内1(広島県内4種踏切、宮島線、宮島駅構内)



- 当該踏切は、一般向け駐車場と関係者専用駐車場をつなぐ通路となっている。なお、公道が別にあるので、当該踏切がなければ通行に支障があるという状況はみられない。
- 鉄道交通量(1日)282本と踏切通過本数が極めて多いうえに、踏切横断の線路本数5本、踏切長さ23.4メートルと、踏切を渡り切るのに相当の時間を要する踏切である。

通知事項2 踏切道の維持管理の適正化

- ① 踏切道の路面の舗装が不十分であるものや、路面の劣化などにより、歩行者等の通行に支障が生じているもの

事例9: 畑踏切(広島県内4種踏切、芸備線、上三田駅構内)



踏切道(踏切長6.0メートル)の路面について、線路の回りは舗装(木)されているが、その他の部分は碎石が敷き詰められているだけである。

事例10: 事例10: 寺津1踏切(島根県内4種踏切、北松江線、松江イングリッシュガーデン前駅構内)



踏切道路面に段差や大きな隙間があり、歩行者、自転車が通行する場合転倒等のおそれがある。

② 警標が破損、あるいは倒壊等しているもの

事例11：山城踏切(島根県内4種踏切、山陰本線、波根駅構内)



警標が1本倒壊し、もう一方の警標は破損している。

事例12：神田踏切(島根県内4種踏切、山陰本線、石見津田駅ー益田駅)



警標が、破損により、片側にしかない。

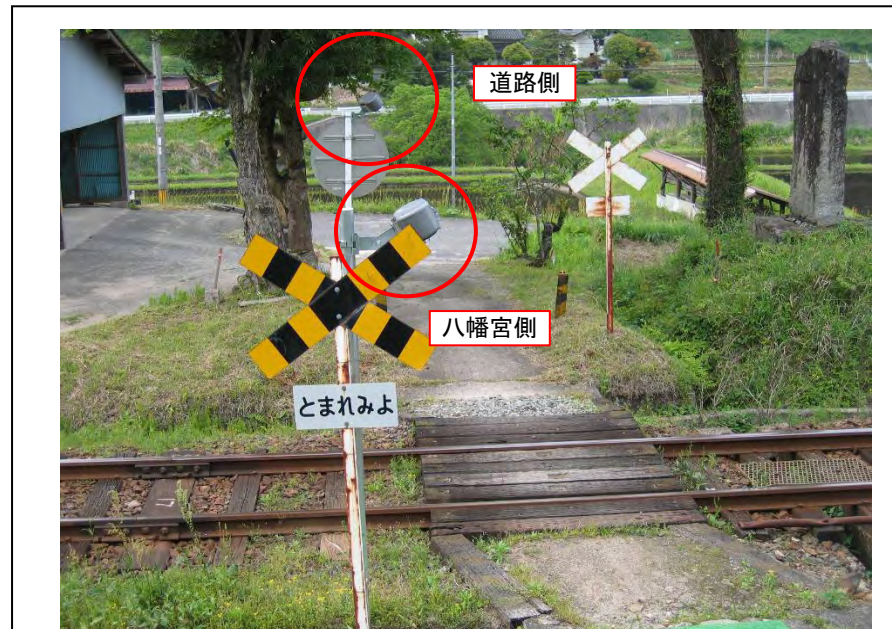
- ③ 鉄道事業者の中には、通行者に注意を喚起する補助的設備として音声警告装置(メッセージロボ)等を設置しているが、これが作動していないもの等

事例13:大元踏切(広島県内4種踏切、可部線、上八木駅—中島駅)



踏切両側の2基のメッセージロボとも音声を発しない。

事例14:宮の下踏切(島根県内4種踏切、木次線、下久野駅構内)



メッセージロボ2基のうち、八幡宮側は全く反応せず、道路側も2回に1回程度の通過時にしか反応しない。

通知事項3 線路と交錯する生活道の安全対策の実施

- ① 死亡事故を含む複数回の事故が発生しているなど、安全対策の検討が必要とみられるもの

事例15:生活道(可部線、中島駅ー可部駅)



- 平成17年7月及び18年12月に、生活道通行者の死傷事故が発生している。
- 当該生活道は、線路際まで家屋の塀があること、また、線路がカーブしていることなどから、列車見通しが悪い。

当該生活道は、平成19年8月末、鉄道事業者と地元市が連携して、住民(町内会等)を粘り強く説得し、通り抜けできないようフェンスで閉鎖する措置が図られている。

事例16:生活道(芸備線、安芸矢口駅ー戸坂駅)



- 平成14年2月及び15年5月に、生活道通行者の死亡事故が発生している。
- 門扉が、開け放してある。

② 生活道の実態を把握していないことなどにより、危険である旨の標示がなされていないもの

事例17:生活道(北松江線、川跡駅—大寺駅)



鉄道事業者は、生活道の実態を把握しておらず、危険である旨の立看板等による標示が、なされていない。

事例18:生活道(呉線、安登駅—安芸川尻駅)



付近住民の生活道として利用されている状況がみられたが、危険である旨の立看板等による標示が、なされていない。

なお、鉄道事業者は、当該生活道の存在を把握している。