

第4編 踏切道における交通の安全

【施策体系】

- 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、バリアフリー化の促進
- 2 踏切道の統廃合の促進
- 3 踏切保安施設の整備及び交通規制の実施
- 4 その他踏切道の交通の安全と円滑化等を図るための措置

第4編 踏切道における交通の安全

第1部 総論

第1章 踏切事故のない社会を目指して

全国的にみると踏切事故（鉄道運転事故のうち、踏切道に関係する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあります。しかし、一方では、踏切事故は鉄道の運転事故の約4割を占め、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指します。

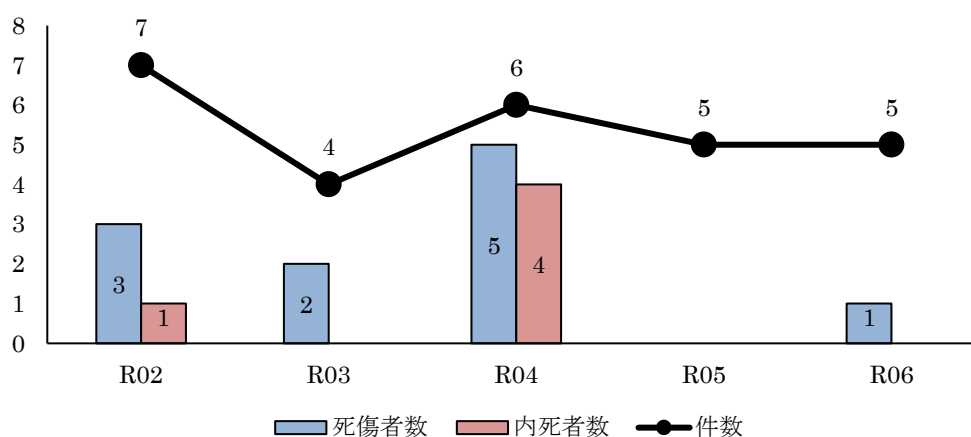
1 踏切事故の状況等

踏切事故は、全国的にみると長期的には減少傾向にあり、令和6年度の発生件数は217件、死者数は87人となっています。

踏切事故は長期的には減少しており、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ます。

長野県においては、令和3年度の踏切事故件数が4件（死者0名、負傷者2名）、令和4年度が6件（死者4名、負傷者1名）、令和5年度が5件（死者0名、負傷者0名）令和6年度が5件（死者0名、負傷者1名）でした。なお、令和5、6年度においては、踏切事故による死者は生じていません。

長野県の踏切事故の件数及び死傷者数の推移



2 近年の踏切事故の特徴

長野県における令和3年度～令和6年度の踏切事故の特徴としては、

- ① 踏切道の種類別で見ると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道）が最も多いですが、踏切道100か所当たりの発生件数で見ると、第4種踏切道が最も多くなっています。
- ② 衝撃物別では、自動車と衝突したものが約8割、歩行者等と衝撃したものが約2割を占めています。
- ③ 自動車の原因別では、直前横断によるものが約4割を占めています。

などが挙げられます。

第2章 交通安全計画における目標

第12次長野県交通安全計画期間中の踏切事故件数を第11次長野県交通安全計画期間中の件数と比較して約1割削減することを目指す。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、県民の理解と協力の下、第2部に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、第12次長野県交通安全計画期間中の踏切事故件数を第11次長野県交通安全計画期間中の件数と比較して約1割削減することを目指します。

第2部 踏切道における交通の安全についての対策

第1章 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第11次長野県交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められます。

しかし、踏切事故は、多数の死者を生ずるなど重大な結果をもたらすおそれがあります。そのため、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、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進していきます。

また、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元、これまでの対策実施状況、対策の効果等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切道安全通行カルテ」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことも重要です。

第2章 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、バリアフリー化の促進

- 主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、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は極力立体交差化を図ります。
- 立体交差化までに時間のかかる踏切道等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進します。
- 歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進します。
- 平成27年10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会※の取りまとめを踏

まえ、軌道の平準化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を推進します。

- 以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速攻対策」の両輪による総合的な対策を促進します。

また、従前の踏切対策に加え、改札口の追加や踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進します。

※高齢者等の踏切事故の原因と対策を検討するため、平成26年7月、学識経験者、鉄道事業者、道路管理者、警察庁、国土交通省から構成された組織（国土交通省ホームページから）

2 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、第3、4種踏切道など地域住民の通行に支障が少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します。
- 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します。

3 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の促進を図ります。
- 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ものについては、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します。
- 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、オーバーハング型警報装置、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ます。
- 高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進します。
- 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、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図ります。

4 その他踏切道の交通の安全と円滑化等を図るための措置

- 緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切道安全通行カルテ」を作成・公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進します。
- 踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や踏切保安設備等の高度化を図るための研究開発等を進めると

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適切に行います。

- 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押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進します。
- 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とともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進します。
- 踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえて適切に対応します。
- 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ます。
- ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討します。
- 平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を来す等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進します。
- 以上のほか、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ます。

また、冬期の踏切道の交通安全対策を図るため、通行者（車）の比較的少ない踏切道の交通規制強化及び交通量の多い踏切道に消雪設備の設置を図るとともに、踏切道の除雪体制を強化します。