

踏切事故対策の取組みについて

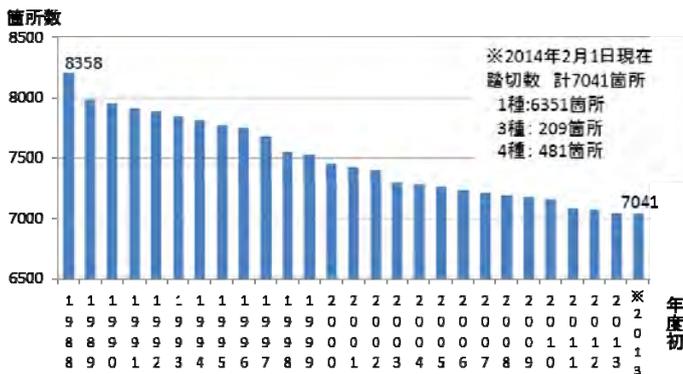
JR東日本では、会社発足以降これまで踏切における安全対策を進めてまいりました。そうした効果もあり、会社発足時と比較すると事故件数は確実に減少しております。

一方で踏切は鉄道と道路が重なり合う唯一の場所であり、引き続き事故防止にむけた取組みを関係箇所のご協力をいただきながら進めていく必要があります。

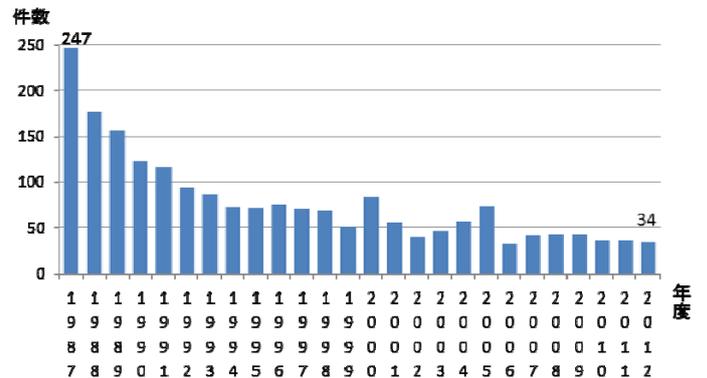
当社では今後も踏切設備の整備などを着実に進めてまいります。併せて「踏切事故0運動」としてポスターやトレインチャンネルなどによるキャンペーンを実施してまいります。

1. 踏切の状況について

(1) 踏切数の推移



(2) 踏切障害事故件数の推移



踏切数については会社発足時に 8,358 箇所ありましたが廃止や統廃合などにより減少し、2014年2月1日現在で7,041箇所（発足時と比較して約15%減）となりました。

また踏切障害事故の発生件数についても減少してきており、2012年度は34件（発足時と比較して約86%減）となりました。

2. これまでの取組み

JR東日本ではこれまで様々な観点から踏切事故対策を進めてまいりました。その概要を紹介いたします。

【別紙】

3. 今後の取組み

(1) 踏切支障報知装置

主要な線区を中心に踏切支障報知装置を年間約 100 箇所ずつ増設してまいります。これまでと比較して約 4 倍のスピードで整備を進めてまいります。

(2) 障害物検知装置

列車の本数が多く速度が高い線区で自動車交通量が多い踏切について、今後 5 年間で約 80 箇所の障害物検知装置の整備に取組んでまいります。

(3) 第 3 種・4 種踏切の事故防止対策

自動車が走行できる踏切を中心に今後 10 年間で約 170 箇所の踏切について踏切の廃止等ならびに 1 種化に取組んでまいります。

(4) 踏切を確実に動作させるバックアップ装置の整備

踏切のバックアップ装置を 2013 年度から 5 年間で約 700 箇所の踏切に整備してまいります。

(5) その他

今後も踏切の様々な安全設備の整備を進めていくことに加え、地域の皆さまのご協力をいただきながら、踏切の立体交差化や整理統廃合などの抜本的対策、拡幅などによる歩道と車道の分離などの対策に取組んでまいります。

4. 「踏切事故 0 運動」のキャンペーンについて

当社では 1991 年から「踏切事故 0 運動」として毎年キャンペーンを実施してまいりました。今回は、以下の 3 項目について踏切をご利用になる皆さまにご理解とご協力をお願いするキャンペーンを実施いたします。

- ・踏切の警報機が鳴り始めたら踏切の中には決して立ち入らないでください
- ・踏切内の異常を発見したら非常ボタンを押して下さい
- ・非常ボタンを扱った場合でも踏切内には立ち入らないで下さい

(1) 実施する内容

- ・キャンペーンポスターおよび中吊り広告
- ・ラジオ CM の放送
- ・トレインチャンネルの放送
- ・JR 東日本公式 Facebook での紹介など

(2) 実施時期：2014 年 2 月初旬より (駅ポスターは一部 1 月下旬から掲示)



当社のこれまでの取組み

1. 地域の皆さまのご理解とご協力による踏切の廃止

立体交差化や整理統廃合

会社発足から2012年度までの間に立体交差を約380箇所、整理統廃合を約410箇所実施してきました。また2013年度については立体交差化を7箇所、整理統廃合を1箇所実施してきました。

東海道線総持寺踏切

2005年から7年間にわたって協議を行い、その間に跨線人道橋のエレベーター整備や踏切通行時間の制限などを段階的に進め、2012年4月に廃止しました。



奥羽本線静川踏切

山形新幹線の在来線走行区間にある静川踏切については、沿線環境やご利用状況が大きく変わってきたことを踏まえ、2013年9月に廃止しました。



2. 踏切の安全設備の整備

(1) 継続的に進めている設備の整備

非常ボタンを用いて踏切内の支障を列車に知らせる設備

踏切支障報知装置は、自動車のドライバーや通行されている方が踏切内に閉じ込められた場合等に非常ボタンを取扱うことで列車に危険を知らせるための装置です。これまで自動車が行き交う踏切を対象に整備してまいりました。



約4100箇所

踏切内の支障を検知する設備

障害物検知装置は踏切内の支障物を検知すると列車に停止信号を表示する装置です。近年は3次元レーザーレーダー方式による検知装置の導入を進めています。



約2760箇所

踏切を見易くする視認性向上

走行中の自動車からの視認性向上を目的に「大口径遮断桿」「全方位警報灯」「オーバーハング型警報機」などの導入を進めています。



大口径遮断桿
(約 900 箇所)



全方位警報灯
(約 530 箇所)



オーバーハング型警報機
(約 710 箇所)

より通行しやすい踏切

道路管理者と協議を行い、踏切を拡幅し歩行者と自動車等の分離を進めています。また踏切内の段差解消を目的とした接続軌道についても整備を進めています。



拡幅
(約 830 箇所)



接続軌道
(約 2,230 箇所)

第 3 種・4 種踏切の安全性向上

当社内には、警報機のみが整備された踏切(第 3 種)や踏切警標(踏切の存在を表示する標識)のみが整備された踏切(第 4 種)がありますが、利用状況等を踏まえこれらの踏切の廃止等ならびに 1 種化(警報機および遮断機の整備)を進めています。



1 種化前



1 種化後

1 種化比率: 約 75% (1987 年度) 約 90% (2013 年度)

衝突時の脱線防止のための設備

踏切において大型自動車と列車が衝突した場合に、状況によっては列車が脱線し大きな事故になる恐れがあります。列車脱線事故に至らないように脱線防止ガードを一部の踏切近傍に整備しました。



約 100 箇所

確実な踏切の動作

列車が踏切に近づいても遮断機や警報機が動作しない「無遮断」による事故を防ぐため、バックアップ装置を設けて確実に動作させる工事を進めてまいりました。



踏切バックアップ装置

降雪地帯の取り組み

雪に起因する踏切障害事故は毎年数件発生しています。降雪地帯で交通量が多いなどの踏切に対してロードヒーティング等を整備しています。



ロードヒーティング(約 20 箇所)

新在直通区間の踏切について

山形新幹線および秋田新幹線の在来線走行区間には約 160 箇所の踏切があります。これらの踏切には障害物検知装置や踏切支障報知装置などの安全設備を備えて事故防止を図っています。



(2) 重点的に進めている対策

自動車の進入を禁止している踏切への対応

2013 年 4 月に茅ヶ崎駅構内で発生した事故を踏まえ、自動車の進入を禁止している踏切については注意喚起板の設置や規制柵、杭の整備などを地域の皆さまのご協力をいただきながら進めています。



対象となる全踏切(約 340 箇所)

4 種踏切における対策

4 種踏切については廃止等や 1 種化を進める一方、規制柵の設置やソーラー式の注意喚起板を設置し注意喚起を進めています。

また 4 種踏切の近くにある小中学校等を訪問して啓発活動を実施しています。



全ての 4 種踏切で実施

踏切故障時における対応

2011年2月に発生した飯山線での踏切事故を踏まえ、踏切の故障などで警報機が持続的に鳴動している間に、通行者に踏切を通行していただく場合は、列車を駅などに停車させておき当該の踏切を列車が通過しない状態にしてから通行していただくこととしました。

3. 「踏切事故0運動」について

列車は急に停まることは難しいため、踏切の警報機が鳴っている間に自動車や歩行者が立ち入ることは大変危険です。

踏切事故防止にむけたキャンペーンは1991年から毎年実施しており、このキャンペーンを通じて踏切を安全にご利用いただけるように地域の皆さまにご協力をお願いしています。



2004年度の
キャンペーンポスター



2009年度の
キャンペーンポスター