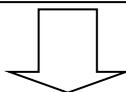


## 第3章 踏切道における交通の安全

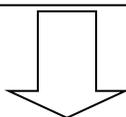
### 1. 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。



### 2. 踏切道における交通の安全についての目標

令和7年までに踏切事故件数ゼロを目指す。



### 3. 踏切道における交通の安全についての対策

#### <4つの柱>

- ① 踏切道の立体交差化、構造の改良および歩行者等立体横断施設の整備の促進
- ② 踏切保安設備の整備および交通規制の実施
- ③ 踏切道の統廃合の促進
- ④ その他踏切道の交通の安全および円滑化等を図るための措置

**第1節 踏切事故のない社会を目指して**

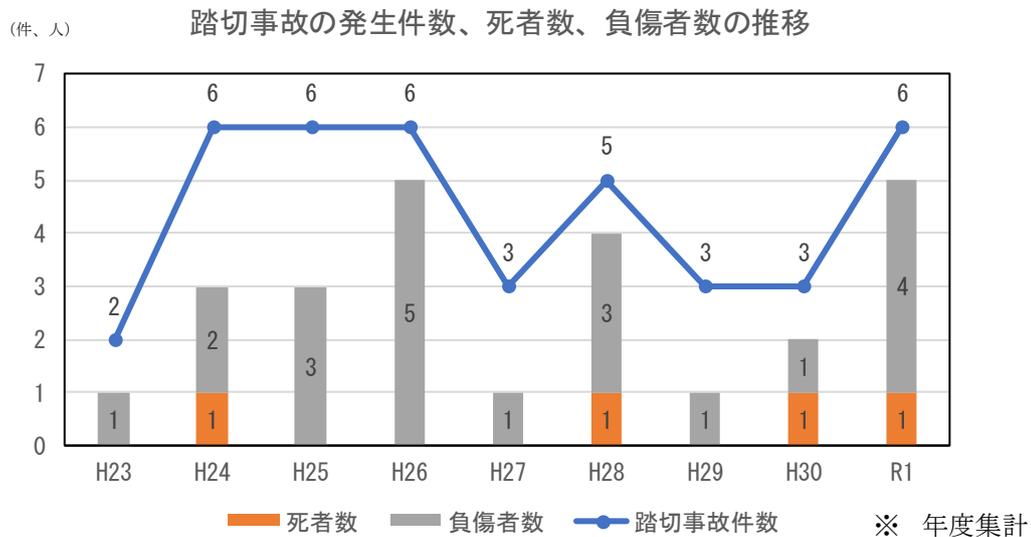
踏切事故は、近年ほぼ横ばいの傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約7割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

**I 踏切事故の現状等**

**1 踏切事故の状況**

県内の踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害およびこれに起因する列車事故をいう。）は年4件前後で増減を繰り返しており、令和元年度の発生件数は6件、死傷者数は5人となっている。

また、踏切事故は鉄道の運転事故の約7割を占めている状況にあり、改良するべき踏切道がなお残されている現状にある。



**2 近年の踏切事故の特徴**

近年の踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別にみると、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または昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっている、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約6割、歩行者または軽車両と衝撃したものが約3割を占めている、③原因別で見ると直前横

断によるものが約5割を占めている、④踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、60歳以上で約4割を占めている、ことなどが挙げられる。

#### 踏切道の種別

種別	踏切数	備考
第1種踏切道	366	自動踏切遮断機を設置するか、または、踏切保安係を配置して、踏切道を通過する全ての列車または車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断するもの。
第2種踏切道	0	踏切保安係を配置して、踏切道を通過する一定時間内における列車または車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断するもの。(現在、設置されているものはない。)
第3種踏切道	15	警報機が設置されているが、遮断機が設置されていないもの。
第4種踏切道	60	上記以外のもの。

## II 交通安全計画における目標

令和7年までに踏切事故件数ゼロを目指す。

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節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、令和7年までに踏切事故件数ゼロを目指すものとする。