

第 3 部

鉄道交通の安全

第1章 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下同じ。）は、年間230億人が利用する国民生活に欠くことのできない交通手段である。列車の運行が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。また、ホーム上で又はホームから転落して列車に接触したことによる人身障害事故が増加していることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、地域住民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

第1節 鉄道事故の状況

（九州旅客鉄道㈱）

全国における鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、近年はほぼ横ばいの傾向にあり、平成23年度からは800件程度で推移し、平成27年度は742件であった。

また、平成27年度の死者数は273名であり、負傷者数は397名であった。

なお、平成17年4月17日には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故、平成17年12月25日には乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故発生したが、平成18年から平成27年までの間は乗客の死亡事故は発生しなかった。

本市における鉄道の運転事故（踏切事故も含む。）も、横ばい傾向にあり、平成27年の発生件数は3件、死傷者数は3名で、第9次大分市交通安全計画の初年度である平成23年と比較すると、死傷者数が1名増加し、乗客の死亡事故は発生していない。

第2節 近年の運転事故の特徴

（九州旅客鉄道㈱）

近年の運転事故の特徴としては、人身障害事故は約6割、踏切障害事故は約3割を占めており、両方で運転事故件数全体の約9割を占めている。

また、死者数については、人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めている。

人身障害事故のうち、ホームでの接触事故は、平成27年215件発生し、酔客が関係しているものは、ホームでの接触事故全体の約6割を占めている。

第3節 交通安全基本計画における目標

(九州旅客鉄道株)

【数値目標】 乗客の死者数ゼロを目指す。

運転事故全体の死者数減少を目指す。

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要である。

近年は人口減少等による輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況であるが、引き続き安全対策を推進していく必要がある。

こうした現状を踏まえ、国民の理解と協力の下、第2章及び第4部第2章に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

第2章 鉄道交通の安全についての対策

第1節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故が長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全基本計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故を未然防止するため、総合的な視点から施策を推進していく。

(1) 鉄道交通環境の整備

(九州旅客鉄道株)

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

(ア) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について資する補強・改良を進める。特に、経営の厳しい地域鉄道については補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。また、研究機関の専門家による技術支援制度を受ける等して技術力の向上についても推進していく。

さらに、駅施設等について、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、ホームと列車の間隙や段差の解消等の整備によるバリアフリー化を推進する。

(イ) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について引続き整備を図って行く。

(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

(九州旅客鉄道株)

運転事故の約9割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を

浸透させる。

(3) 鉄道の安全な運行の確保

(九州旅客鉄道株)

重大な列車事故を未然に防止するため、運転士の資質の保持、事故情報及びリスク情報の分析・活用、地震発生時の安全対策、気象情報等の充実を図る。

また、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。

(ア) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。また、資質が保持されるよう、運転管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

(イ) リスク情報の分析・活用

重大な列車事故を未然に防止するため、リスク情報を関係者間において共有できるよう、インシデント等の情報を収集・分析に努める。また、運転状況記録装置等の活用や現場係員によるリスク情報の積極的な報告をするよう指導する。

(ウ) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

(エ) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

また、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、列車の運行状況を的確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備する。

(4) 鉄道車両の安全性の確保

(九州旅客鉄道株)

科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

(5) 救急・救助活動の充実

(九州旅客鉄道株)

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救急・救助活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

第 4 部

踏切道における交通安全の確保

第1章 踏切障害事故のない社会を目指して

第1節 踏切障害事故の状況等

(1) 踏切障害事故の状況

(九州旅客鉄道株)

全国における踏切障害事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、平成27年は発生件数242件、死傷者数206人となっている。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るが、依然、踏切障害事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている状況にある。

本市においては、76箇所の踏切道があり、平成27年度の発生件数は1件、死傷者は1名であった。

(2) 近年の踏切障害事故の特徴

(九州旅客鉄道株)

近年の踏切事故の特徴としては、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）が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数でみると、第1種踏切道が最も少なくなっている。

衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝撃したものが約4割を占め、自動車の原因別でみると直前横断によるものが約4割を占めている。

歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約3割を占めていることなどが挙げられる。

本市における踏切障害事故は、踏切警報機が鳴動開始しているにもかかわらず踏切内へ進入し滞留（トリコ）していたものであった。

第2節 交通安全計画における目標

(警察 九州旅客鉄道株)

踏切道における交通の安全と円滑を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切障害事故の発生を極力防止する。

第2章 踏切道における交通の安全についての対策

第1節 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、踏切障害事故件数、踏切障害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9次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る。

しかし、踏切障害事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、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、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する。

第2節 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の促進

(国 県 都市計画部 九州旅客鉄道㈱)

遮断時間が特に長い踏切道で、かつ、道路交通量の多い踏切道が連担している地区や主要な道路との交差に関わるもの等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により踏切道の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も、極力立体交差化を図る。

また、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事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

以上の構造改良等による「速効対策」と立体交差化の「抜本対策」との両輪による総合的な対策を促進する。

(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 (道路管理者 警察 九州旅客鉄道㈱)

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を行う。

また、遮断時間の長い踏切ほど踏切障害事故の発生が多い傾向にあることから、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、踏切時間を極力短くする。

さらに、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る。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂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、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

(3) 踏切道の統廃合の促進

(九州旅客鉄道株)

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、迂回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさ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、これらの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する。

ただし、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する。

(4) その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

(警察 教育部 自動車教習所 九州旅客鉄道株)

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、踏切道予告標、踏切信号、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、情報技術（IT）の活用による踏切注意情報の表示や踏切関連交通安全施設の高度化を図るための研究開発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積極的に行う。

また、踏切障害事故は、直前横断、脱輪等に起因するものが多いことから、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上でのトラブル時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。このため、広報活動等を強化するとともに、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。

このほか、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るものとする。