

## 第3章 踏切道における交通の安全

### 第1節 踏切事故のない社会を目指して

県民が安心して通行できる事故のない安全な踏切道の整備を目指す。

- 1 踏切事故の状況と特徴
- 2 群馬県交通安全計画における目標  
踏切事故件数 ゼロ

### 第2節 踏切道における交通の安全についての対策

#### 【重視すべき視点】

それぞれの踏切の状況を勘案した効果的対策の推進



#### 【講じようとする施策】

- [ I ] 鉄道事業者が主体となった施策の推進
  - ・踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- [ II ] 道路管理者と鉄道事業者が連携した施策の推進
  - ・踏切道の統廃合の推進
  - ・踏切道の立体交差化及び構造改良の促進
  - ・その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るため措置

## 第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故(鉄道事故のうち、踏切障害事故及びこれに起因する列車事故をいう。)は、ひとたび発生すると、令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように重大な結果をもたらすものであり、県民が安全に通行できるよう、効果的な安全対策を総合的に推進していく必要があります。

### I 踏切事故の状況と特徴

#### 1 県内における踏切事故の状況

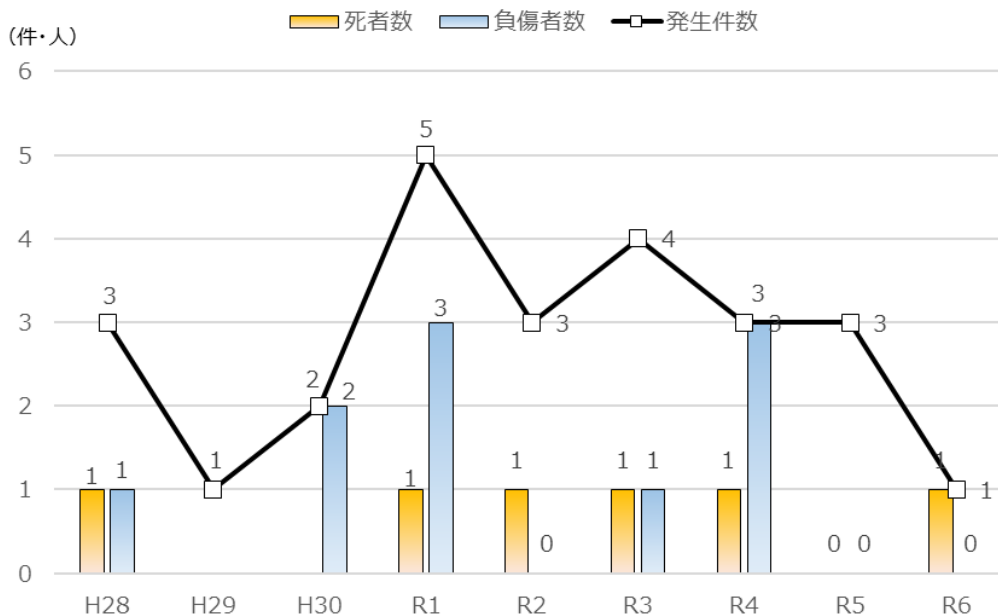
県内の踏切事故は、平成28年以降、例年1件から5件程度で推移しています。

踏切事故による死者は減少傾向にあり、平成29年、30年及び令和5年では、死者はいませんでした。

踏切事故は鉄道事故の中でも最も高い割合を占めており、令和元年、令和4年は踏切事故が7割以上を占めておりました。

改良すべき踏切道は、今もなお残されている現状にあります。

#### 【群馬県内の踏切事故発生状況の推移】



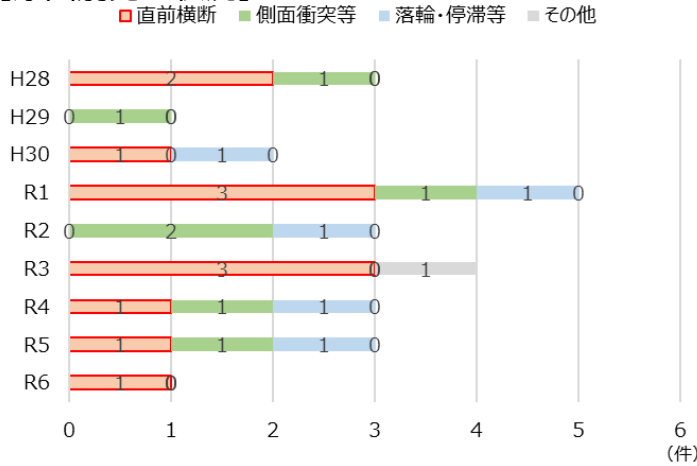
(出典:関東運輸局群馬運輸支局)

## 2 県内の踏切事故の特徴

### ○ 原因別の発生状況

直前横断による事故が最も多く、発生のない年もありますが、例年過半数を占める状況で発生しており、令和元年と令和3年に3件発生しています。

#### 【原因別発生状況】

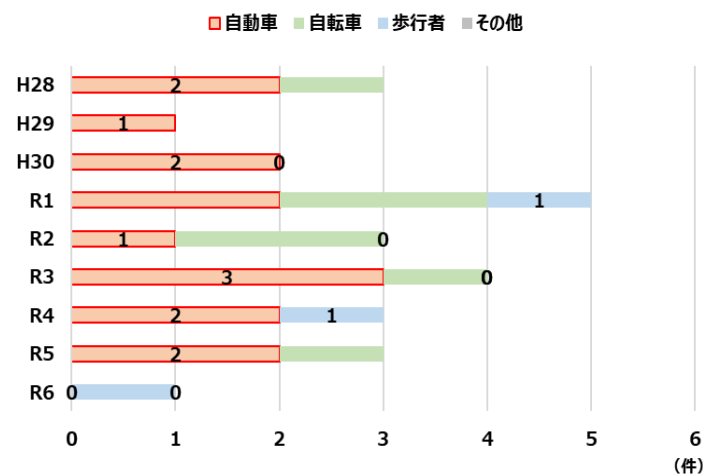


(出典: 関東運輸局群馬運輸支局)

### ○ 衝突物別の発生状況

対自動車との衝突が最も多く、平成28年以降は突出して多発した年は見られませんが、令和3年は3件発生しており、他に多くの年でも2件発生しています。その他、自転車や歩行者との衝突も散発的に発生しています。

#### 【衝突物別発生状況】

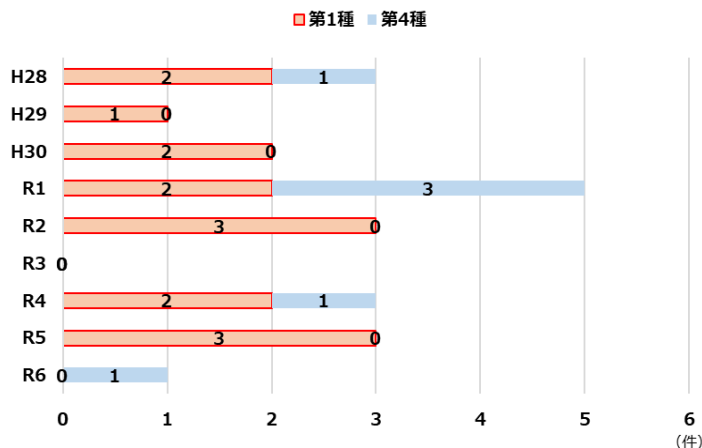


(出典: 関東運輸局群馬運輸支局)

○ 踏切種別の発生状況

第1種踏切での事故が最も多く、平成28年以降では多くの年で2件ないし3件発生している状況です。

【踏切種別発生状況】



区分	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	合計
第1種	2	1	2	2	3	0	2	3	0	16
第3種	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
第4種	1	0	0	3	0	0	1	0	1	6
合計	3	1	2	5	3	0	3	3	1	22

- ・ 第1種 自動遮断機を設置するか踏切保安係を設置し、列車通過の際、遮断機で道路交通を遮断する踏切
- ・ 第3種 踏切警報器を設置している踏切
- ・ 第4種 第1種から第3種まで以外の踏切

(出典: 関東運輸局群馬運輸支局)

## II 群馬県交通安全計画における目標

### 踏切事故件数 ゼロ

#### 【目標設定の考え方】

本県の平成28年以降における踏切事故件数は、年間3件から5件、平均して2.8件程度で推移しており、令和元年は5件発生しましたが、平成29年及び令和6年では1件に抑えることができいております。また、踏切事故による死者は、平成29年、平成30年及び令和5年でゼロを記録しており、これまでの交通安全計画による対策の効果が認められます。

こうしたことから、「踏切事故ゼロ」は関係機関との連携、県民の理解と協力により、十分達成可能な範囲であることから、第10次群馬県交通安全計画から引き続き、「踏切事故ゼロ」を目指します。

## 第2節 踏切道における交通の安全についての対策

### I 今後の踏切道の交通安全対策を考える視点

#### 【重視すべき視点】

#### それぞれの踏切の状況を勘案した効果的対策の推進

踏切道における交通安全対策については、踏切事故発生件数に増減はあるものの、死者数は減少傾向にある上、平成29年、平成30年及び令和5年にはゼロになるなど、これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果があったものと思われます。

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、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や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を勘案した効果的な対策を総合的かつ積極的に推進していく必要があります。

### II 講じようとする施策

#### 【施策の体系】

#### それぞれの踏切の状況を勘案した効果的対策の推進

— 鉄道事業者が主体となった施策の推進

— 道路管理者と鉄道事業者が連携した施策の推進

#### 1 鉄道事業者が主体となった施策の推進

##### 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

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とともに、統廃合や踏切遮断機の整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断等を抑止するためのゲートや柵等の設置など踏切事故の減少が期待できる設備の整備を促進します。

列車運行本数が多く、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。

また、自動車交通量の多い踏切については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案し、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等事故防止効果の高い設備の整備を進め、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や、AI等を活用した更なる踏切安全対策を推進します。

加えて、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、一方通行等の交通規制を実施します。

(交通規制課・鉄道事業者)



【障害物検知装置の整備】

## 2 道路管理者と鉄道事業者が連携した施策の推進

### (1) 踏切道の統廃合の推進

踏切道の立体交差化、構造の改良等に併せて、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、地域住民の通行に支障を及ぼさないものについて、統廃合を進めます。

(道路管理課・鉄道事業者)

### (2) 踏切道の立体交差化及び構造改良、バリアフリー化の促進

主要な道路で交通量が多い踏切道等について、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。

歩道が狭い踏切は、踏切道内において歩行者と自動車等が交錯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改良を促進します。



【踏切の拡幅】

また、令和6年1月に改定した「道路の移動円滑化に関するガイドライン」を踏まえ、平滑化や踏切道内誘導表示の設置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促進します。

(道路管理課・都市整備課・道路整備課・鉄道事業者)

### (3) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

- 緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、プロセスの「見える化」を推進し、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車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを行います。
- 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しボタンの操作等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。  
また、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。
- 災害時において、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などの課題に対応するため、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。

(群馬運輸支局・道路管理課・交通指導課・鉄道事業者)