

混合交通を観察する  
DOCUMENT  
series 186  
Eye

車両および歩行者の踏切の通過状況を観察する  
**警報機が鳴ってから踏切に進入した車両471台中20台**

WHY

**踏切の直前での一時停止はきちんと行われているか**

国土交通省の調べによると、平成15年度に全国で発生した踏切事故は、417件、死傷者262人(死者124人)だ



観察場所 / 東京都渋谷区代々木2丁目31 小田急線「南新宿」駅付近の踏切  
観察日 / 7月12日(火曜日)  
天候 / くもり  
観察時間 / 17:30 ~ 18:30(1時間)  
観察者 / 5名



警報機が鳴ってから踏切に進入する歩行者



踏切の前を線路沿いに横断する歩行者

WATCHING

**徐行もせずに踏切に進入するクルマも**

観察場所は東京都心に位置する小田急線・南新宿駅から300mほど離れた踏切。ここは線路が上下各2本ずつの複々線で、踏切の距離はかなり長めだ。交差する都道側には、手前に「踏切あり」の

平日の夕方、東京都心にある私鉄と都道が交差する踏切で、車両と歩行者の踏切通過状況を観察した。

つた。踏切事故とは踏切で列車または車両が、踏切を通行する人または車両等と衝突、または接触した事故のことで、8件は列車が脱線するという大事故となっている。

昭和50年度に1917件発生した踏切事故は、鉄道の高架化や道路の立体交差化が徐々に進んだこともあり、昭和54年度以降は年々減少傾向にあるが、未だに踏切事故はなくならない。平成15年度の踏切事故の死傷者の内訳は、自動車乗車中108人、二輪車乗車中42人、歩行者112人。踏切事故の原因の大半は列車の直前横断によるもので、事故の6割を占めている。



踏切での待ち時間が長く車列も長く伸びていた

標識があり、踏切には一時停止の標識と警報機、遮断機が備えられている。車道は各1車線だが、車道と歩道とがそれぞれ独立した踏切となっている。電車の本数が多くなると、遮断機が降りた状態で電車が4本通過することもあり、一旦降りた遮断機が上がるまでの待ち時間が長く、車列も長くなる傾向にあった。

踏切を通過する際には停止線で一時停止と左右確認を行う必要がある。だが、観察地点では一時停止しない車両の方が多かった。前車が進むとそのまま走り出す後続車が目立ち、一時停止しても左右の確認はあまり行っていないかった。また、踏切で徐行せずにそのまま通過する車両や、踏切前方にクルマが連なっているのに踏切内に進入するクルマも少な

**踏切ではより慎重な安全確認を**

踏切事故の大半は運転者や歩行者の過失が原因だ。今回の観察でも警報機が鳴り始めてからの無理な横断が見られた。踏切を通過する際は直前で一時停止と左右および前方の確認を行い、警報機が鳴ったら踏切内に入らないこと。電車の接近を確認するともに歩行者保護も忘れないようにしてほしい。また、踏切は場所毎に状況が違ふ。今回の観察で、踏切の前を横断した歩行者などは普段からよくここを利用し、遮断機の下りている時間が長いことを知った上で横断したと思われる。このように、踏切によっては他の場所とは異なる、特有の交通行動があるようである。踏切では、そうした他者の予想外の行動を予測し、普段以上に安全確認を行ってほしい。

PROPOSE

車両と歩行者の踏切通過状況

	一時停止した	一時停止しない	合計	警報機が鳴ってから踏切に進入
乗用車	71	126	197	12
商用車トラック	68	141	209	6
二輪車	30	35	65	2
合計	169	302	471	20
歩行者			545	50