

TRAFFIC SCOPE

「TRAFFIC SCOPE」は交通参加者の行動観察を通じて、ドライバーやライダー、自転車利用者、歩行者に守るべきルールがあることを再認識してもらうための連載記事です。

交通参加者の行動を観察する

車両および歩行者の踏切の通行状況を観察する

DATA 基礎情報

踏切事故の9割は遮断機が設置されている場所で起きている

内閣府の交通安全白書によると、2022年の鉄道交通における運転事故は558件で、このうち190件が踏切事故※である。そして、踏切事故の9割(166件)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踏切保安係が遮断機を操作している踏切道)で起きている。列車が衝突した相手は自動車(四輪車)71件(37.4%)、二輪車10件(5.3%)、自転車18件(9.5%)、歩行者91件

(47.9%)である。道路交通法では「車両等は踏切を通過しようとする時は、踏切の直前で一時停止し、安全確認をした後でなければ進行してはならない」「踏切の遮断機や警報機が作動している間は、その踏切には入ってはならない」と規定されている。これらをドライバー・ライダー、自転車利用者、歩行者が守れば、踏切事故は防ぐことができるはずだ。今回は、東京都と神奈川県で車両および歩行者の通行状況を観察した。

※列車事故のうち、踏切道において列車または車両が道路を通行する人または車両等と衝突し、または接触した事故および踏切障害事故をいう。

WATCHING 観察

遮断機が降りていない時に一時停止した自転車はいなかった

観察場所Aは、JR「川崎駅」と「鶴見駅」の間に位置する踏切。東海道線、京浜東北線、貨物線の上下線合計6本の線路が通っている。列車が頻りに往来し、観察中に遮断機が4分以上も降りたままになることもあった。2時間の観察中、踏切の直前で一時停止した車両は、四輪車が361台中356台(98.6%)、二輪車が72台中69台(95.8%)、自転車が263台中12台(4.6%)だった。自転車が一時停止するのは遮断機が降りている時に踏切の直前で止まり、遮断機が上がった後に発進するケースである。遮断機が降りていない状況で一時停止する自転車はいなかった。

警報器が鳴った後に進入したのは四輪車5台(1.4%)、二輪車4台(5.6%)、自転車16台(6.1%)。歩行者は601人中29人(4.8%)だった。観察場所Bは、京王線「千歳烏山駅」に隣接する踏切。京王線の上下線2本の線路が通っている。列車が2~3分間隔で運行していることから、遮断機が上がった1秒後に警報器が鳴り始める場面もあった。2時間の観察中、四輪車は49台中49台(100%)、二輪車は20台中19台(95.0%)、自転車は633台中266台(42.0%)が一時停止していた。自転車が一時停止するケースは観察場所Aと同様で、一時停止率が観察場所Aより高いのは、遮断機が降りている時間が長かったことが影響している。警報器が鳴った後に進入したのは四輪車1台(2.0%)、二輪車0台(0%)、自転車87台(13.7%)。歩行者は1226人中186人(15.2%)だった。



数は少ないものの、遮断機が降り始めてから踏切内に進入した四輪車もいた(観察場所A)

ADVICE アドバイス

遮断踏切立入は自転車も取締りの対象となるので注意が必要

ドライバー・ライダーは踏切の危険を理解しているとみられ、ほとんどが踏切の直前で一時停止しており、警報機が鳴ってから踏切内に進入するケースは少なかった。万が一、踏切内で脱輪、エンジン停止等のトラブルが発生した場合、運転者は速やかに踏切の外に出て、自身の安全を確保した上で、踏切支障報知装置(非常ボタン)を押すなど、列車に危険を知らせる必要がある。遮断機が降り切って閉じ込められた時は、遮断かん(棒)を車体で押せば踏切内から出ることができる。

観察場所Bは観察場所Aに比べて警報機が鳴ってから、踏切内に進入する自転車と歩行者が多かった。観察場所Aより踏切そのものの長さが短いため、警報器が鳴った後でも渡り切れると判断する自転車利用者や歩行者が多いと考えられる。自転車は軽車両である。四輪車や二輪車と同様に踏切直前での一時停止が義務づけられており、遮断機が作動してからの進入など特に悪質な運転の場合は赤切符(罰則:3ヵ月以下の懲役または5万円以下の罰金)の対象となり刑事罰が科せられる可能性もある。少しなら大丈夫という油断の積み重ねで事故の当事者になってしまうかもしれない。警報機や遮断機が作動したら踏切内に進入しないことを遵守してほしい。

観察結果

観察場所 A

神奈川県横浜市鶴見区
JR「川崎駅」~「鶴見駅」間の踏切
観察日 / 5月15日(水)
観察時間 / 16:30~18:30
天候 / 曇り



踏切の横には歩行者のための跨線橋(歩道橋)が設けられている



四輪車と二輪車のほとんどが踏切を渡る直前に一時停止していた



警報機が鳴った後に踏切内に進入した自転車



警報機が鳴ってから渡り始めると反対側の遮断機は降り切ってしまう

●車両と歩行者の通過状況(車両:台、歩行者:人)

	一時停止した	一時停止しなかった	合計	警報機が鳴った後に踏切内に進入
四輪車	356 98.6%	5 1.4%	361	5 1.4%
二輪車	69 95.8%	3 4.2%	72	4 5.6%
自転車	12 4.6%	251 95.4%	263	16 6.1%
歩行者			601	29 4.8%

観察場所 B

東京都世田谷区
京王線「千歳烏山駅」に隣接する踏切
観察日 / 5月16日(木)
観察時間 / 14:00~16:00
天候 / 晴れ



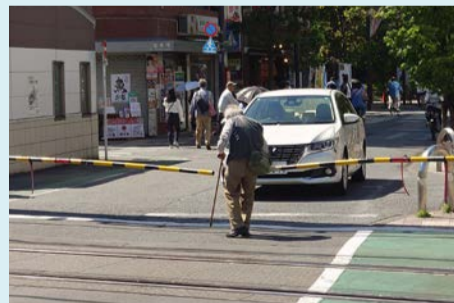
踏切の横には歩行者のための地下自由通路が設けられている



自転車や歩行者が多い時は車道中央にはみ出すため、四輪車はスムーズに通行できない



遮断機が降り始めてから踏切内に進入する自転車と歩行者



警報機が鳴る前に渡り始めたが、渡り切れない高齢者もいた

●車両と歩行者の通過状況(車両:台、歩行者:人)

	一時停止した	一時停止しなかった	合計	警報機が鳴った後に踏切内に進入
四輪車	49 100%	0 0%	49	1 2.0%
二輪車	19 95.0%	1 5%	20	0 0%
自転車	266 42.0%	367 58.0%	633	87 13.7%
歩行者			1226	186 15.2%