

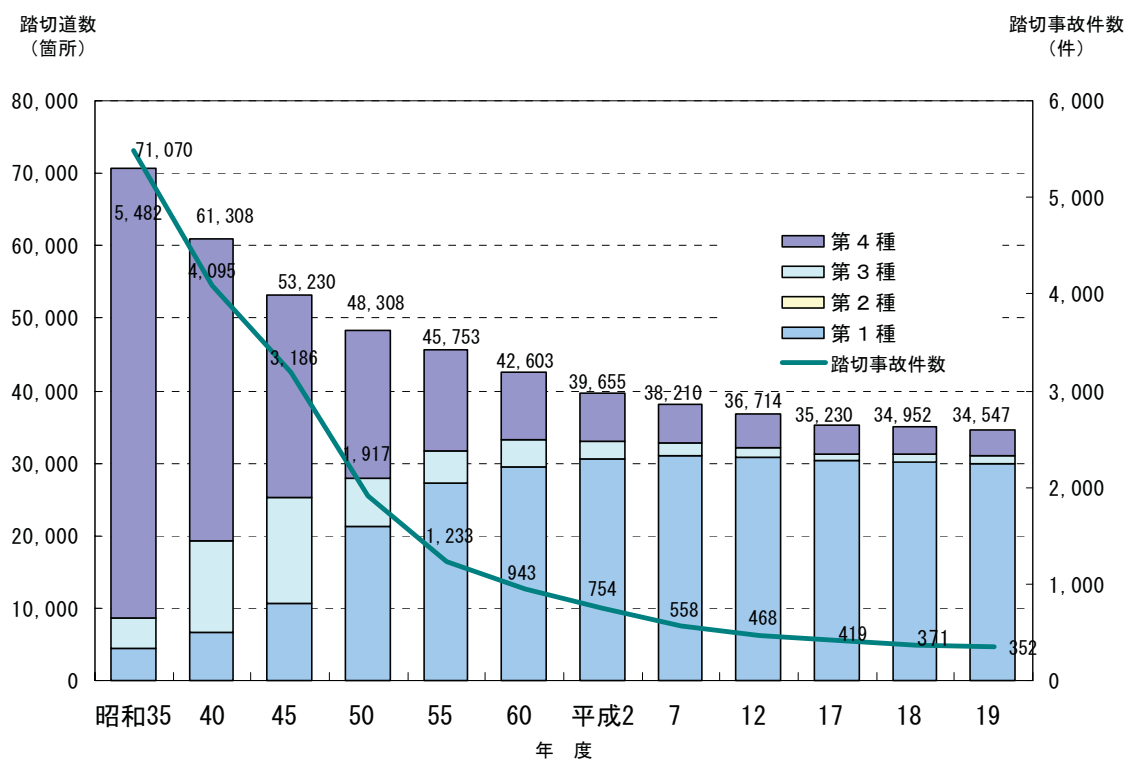
## 7 輸送の安全にかかわる施設等に関する事項

### 7.1 踏切保安設備の整備状況

#### (1) 踏切道数の推移

○踏切事故は鉄道運転事故及び死傷者の多くを占めており、踏切保安設備の整備は安全確保上、重要な対策といえます。

○踏切道数と踏切事故件数の推移をみると、踏切道数の統廃合及び第1種踏切道への転換などが進められた結果、踏切事故件数が減少してきたことがわかります。



第1種踏切道：昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道又は自動遮断機が設置されている踏切道

第2種踏切道：1日のうち一定時間だけ踏切警手が遮断機を操作している踏切道（現在設置されているものはない。）

第3種踏切道：警報機が設置され遮断機のない踏切道

第4種踏切道：踏切警手もおらず、遮断機も警報機も設置されていない踏切道

## (2) 踏切道整備及び安全対策の実績

○これまで踏切保安設備の整備が進められてきた結果、現在では踏切道の約9割が第1種踏切道となっています。また、踏切遮断機も踏切警報機も設置されていない第4種踏切道については、全国に約 3,500 箇所残されていますが、その数は年々減少しています。

年度	第1種	第2種	第3種	第4種	合計
平成 16 年度	30,448 (86%)	0 (0%)	1,117 (3%)	4,047 (11%)	35,612
平成 17 年度	30,291 (86%)	0 (0%)	1,066 (3%)	3,873 (11%)	35,230
平成 18 年度	30,188 (86%)	0 (0%)	1,019 (3%)	3,745 (11%)	34,952
平成 19 年度	30,027 (87%)	0 (0%)	992 (3%)	3,528 (10%)	34,547

注1:( )内は構成比を表す。

注2:兼しよう踏切(複数の事業者の鉄道路線にまたがる踏切道)は1箇所として計上している。

注3:上記踏切道数は各年度末の数値です。

○踏切道の立体交差化や構造改良、また踏切遮断機や踏切警報機などの踏切保安設備の整備等の安全対策が進められています。

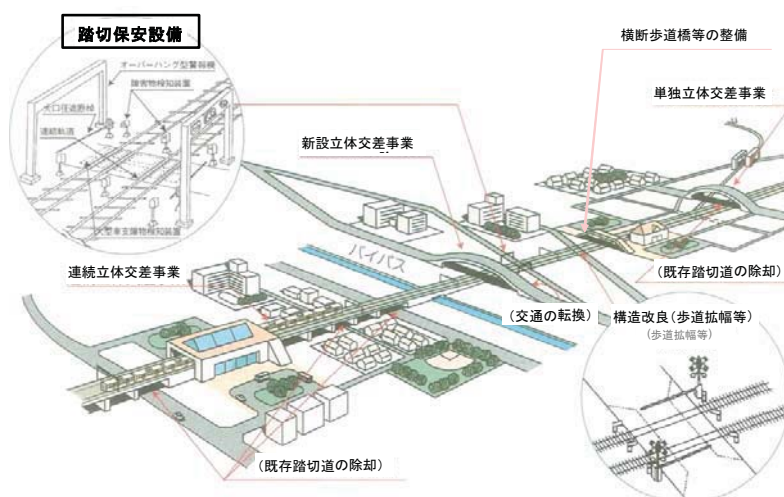
年度	立体交差化	構造改良	踏切遮断機・踏切警報機
平成 16 年度	49	232	74
平成 17 年度	57	259	77
平成 18 年度	85	280	59
平成 19 年度	81	319	54

「立体交差化」:連続立体交差化あるいは単独立体交差化により除却された踏切道数

「構造改良」:踏切道における道路幅員の拡幅や、歩道の設置などの整備を行った踏切道数

「踏切遮断機・踏切警報機」:第3種、第4種踏切道に踏切遮断機や踏切警報機を設置した踏切道数

### 【参考】 踏切道の改良イメージ



### (3)事業者区分別の踏切道数等

○事業者区分別の踏切道数及び踏切支障報知装置の設置状況は次のとおりです<sup>26</sup>。

平成 20 年 3 月末現在

事業者区分	踏切道					踏切支障 報知装置
	第1種	第2種	第3種	第4種	合計	
JR(在来線)	18,662	0	695	2,007	21,364	13,283
大手民鉄	5,739	0	55	14	5,808	4,884
公営地下鉄等	1	0	0	0	1	1
中小民鉄	5,229	0	221	1,468	6,918	1,634
路面電車	396	0	21	39	456	81

踏切支障報知装置：踏切道内で自動車の脱輪やエンスト等により踏切道が支障した場合、踏切支障押しボタン等の手動操作又は踏切障害物検知装置による自動検知により、踏切道に接近する列車に危険を報知するための装置



踏切支障押しボタン



踏切障害物検知装置

<sup>26</sup> 事業者別の踏切道箇所数等を資料8に掲載しています。

## 7.2 自動列車停止装置等の整備状況

### (1) 事業者区別の自動列車停止装置等の整備状況

○事業者区別の自動列車停止装置(ATS)等の整備状況は次のとおりです<sup>27</sup>。

平成20年3月末現在

事業者区分	営業キロ (km)	設置キロ(km)		設置率 (%)
		自動列車 停止装置 (ATS)	自動列車 制御装置 (ATC)	
JR・在来線(6社)	17,613.1	17,361.8	251.3	100%
JR・新幹線(4社)	2,387.1	0	2,387.1	100%
JR計	20,000.2	17,361.8	2,638.4	100%
大手民鉄(15社)	2,668.1	2,580.1	88.0	100%
公営地下鉄等(10社)	727.2	18.3	708.9	100%
中小民鉄(127社)	3,748.9	3,333.8	312.2	97%
民鉄計	7,144.2	5,932.2	1,109.1	99%
合計	27,144.4	23,294.0	3,747.5	100%

注1：鋼索鉄道、路面電車、無軌条電車及び貨物鉄道は除く。

注2：東京都上野公園モノレール、スカイレールサービス(モノレール)及び名古屋ガイドウェイバス(新交通)は除く。

注3：第2種鉄道事業者は除く。

自動列車停止装置(ATS)：信号に応じて、自動的に列車を減速又は停止させる装置

自動列車制御装置(ATC)：列車と進路上の他の列車等との間隔及び線路の条件に応じ、連続して制御を行うことにより、自動的に当該列車を減速又は停止させる装置

<sup>27</sup> 事業者別の自動列車停止装置等の設置状況を資料9に掲載しています。

### 7.3 技術基準改正に伴う施設等の整備状況

○JR西日本福知山線列車脱線事故(平成17年4月25日)を受け設置した「技術基準検討委員会」からの「中間とりまとめ」(平成17年11月29日)を踏まえ、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」等の一部を改正し、平成18年7月1日に施行しました。

○この改正により、曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置(ATIS)等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置、発報信号設備の自動給電設備の設置を新たに義務づけるとともに、運転速度が時速100kmを超える線区の施設もしくはその線区を走行する車両、又は、1時間の運行本数が往復10本以上の線区の施設もしくはその線区を走行する車両については、曲線部等への速度制限機能付きATIS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置を10年以内に整備するよう義務づけています。

また、10年以内に整備することを義務づけているもののうち、運転速度が時速100kmを超え、1時間の運行本数が往復10本以上の線区の施設もしくはその線区を走行する車両については、曲線部等への速度制限機能付きATIS等及び運転士異常時列車停止装置を、運転速度が時速100kmを超える車両については運転状況記録装置を、それぞれ5年以内で整備を行うよう行政指導しています。

さらに、発報信号設備の自動給電設備についても、5年以内で整備を行うよう行政指導しています。

		整備率	
		平成19年3月末	平成20年3月末
速度制限機能付きATIS	曲線部	82%	84%
	分岐部	33%	37%
	終端部	82%	83%
運転士異常時列車停止装置		60%	64%
運転状況記録装置		35%	43%
発報信号設備の自動給電設備		50%	57%

※ 急曲線における速度制限機能付きATISの緊急整備については、対象の264箇所全てが平成19年3月末において整備が完了しています。

速度制限機能付き自動列車停止装置：従来の自動列車停止装置に、曲線、分岐器、線路終端、その他の重大な事故が発生するおそれのある箇所への速度を制限するための速度制限機能を付加した装置

運転士異常時列車停止装置：運転士の異常時に列車を自動的に停止させる装置

運転状況記録装置：列車の速度やブレーキの動作状況等の運転状況を記録する装置

発報信号設備の自動給電設備：列車衝突等の事故時においても発報信号設備(他の列車を停止させるための信号を発報する設備)の機能が維持されるよう自動的に別電源から給電する等の対策がなされた設備