

第2章 踏切道における交通の安全

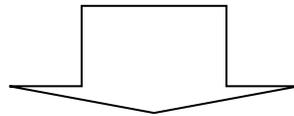
1 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。



2 踏切道における交通の安全についての目標

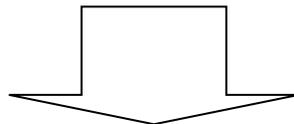
令和7年まで年間の踏切事故の件数ゼロを継続する。



3 踏切道における交通の安全についての対策

<視点>

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



<2つの柱>

- ① 踏切道の構造改良の推進
- ② その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

第1節 踏切事故のない社会を目指して

1 踏切事故の状況等

本市には、J R 田沢湖線に小岩井駅・大釜駅と I G R いわて銀河鉄道線に滝沢駅・巢子駅の合計4駅があり、J R 田沢湖線では秋田新幹線も運行されている。

これらの軌道敷地を横断する踏切道については、J R 田沢湖線が3か所（仁沢瀬踏切・大釜踏切・待場踏切）、I G R いわて銀河鉄道線に2か所（大崎踏切・長根踏切）の合計5か所あり、葉の木沢踏切が盛岡市との境界付近に設けられている。

全国的に踏切事故は減少傾向にあり、県内における踏切事故は、令和3年の発生件数が1件である。

なお、本市における踏切事故は近年発生していない。

2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の全国的な特徴は、次のとおりである。

- ① 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等）が最も多くなっている。
- ② 衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝突したものが約5割を占めている。
- ③ 原因別でみると、直前横断によるものが約5割を占めている。
- ④ 踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で4割を占めている。

3 第2次交通安全計画における踏切道の目標

市民の理解と協力の下、

令和7年まで年間の踏切事故件数ゼロを継続する。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故については近年発生がなく、第1次滝沢市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、踏切事故は、一たび発生すると重大な結果をもたらすものである。

本市では、児童生徒が鉄道を利用し通学している地域があるほか、学校までの通学路途中に、踏切道を通過しなければならないなどの環境が存在しており、構造改良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すると、今後もより効果的な対策を積極的に推進することが求められる。

2 講じようとする施策

(1) 踏切道の構造改良の推進

踏切道の安全性と円滑化を図るため、構造改良等について推進する。

(2) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切事故は直前横断・落輪等に起因するものが多いことから、運転者や歩行者等の踏切通行者に対して、安全意識の向上や踏切死傷時における非常ボタン操作等の緊急措置について、周知徹底を図るための交通安全教育や広報活動を推進する。