

## 7 輸送の安全にかかわる施設等に関する事項

### 7.1 自動列車停止装置等の整備状況

#### (1) 事業者区分別の自動列車停止装置等の整備状況

○事業者区分別の自動列車停止装置(ATS)等の整備状況は、表10のとおりです。

表10: 自動列車停止装置等の整備状況(平成25年3月末現在)

事業者区分	営業キロ (km)	設置キロ(km)		設置率 (%)
		ATS	ATC	
JR(在来線)	17,508.8	17,240.5	268.3	100%
JR(新幹線)	2,620.2	0.0	2,620.2	100%
民鉄等	7,098.3	5,883.5	1,214.8	100%
大手民鉄	2,671.6	2,494.1	177.5	100%
公営地下鉄等	749.6	18.3	731.3	100%
中小民鉄	3,677.1	3,371.1	306.0	100%
合計	27,227.3	23,124.0	4,103.3	100%

※1 この表中の数値は、次の装置の整備状況を示したものです。

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

※2 「大手民鉄」は、東京地下鉄(株)を除く15社です。

※3 「公営地下鉄等」は、東京地下鉄(株)を含みます。

※4 「中小民鉄」は、準大手鉄道事業者を含みます。

※5 鋼索鉄道、路面電車、無軌条電車及び貨物鉄道を除いています。

※6 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)を除いています。

※7 同時に2以上の列車が運行しないため列車同士の衝突が発生しない等、列車の安全な運転に支障を及ぼすおそれがないため設置を義務づけていない線区を除いています。

※8 第2種鉄道事業者を除いています。

### 7.2 踏切保安設備の整備状況

#### (1) 踏切道数の推移

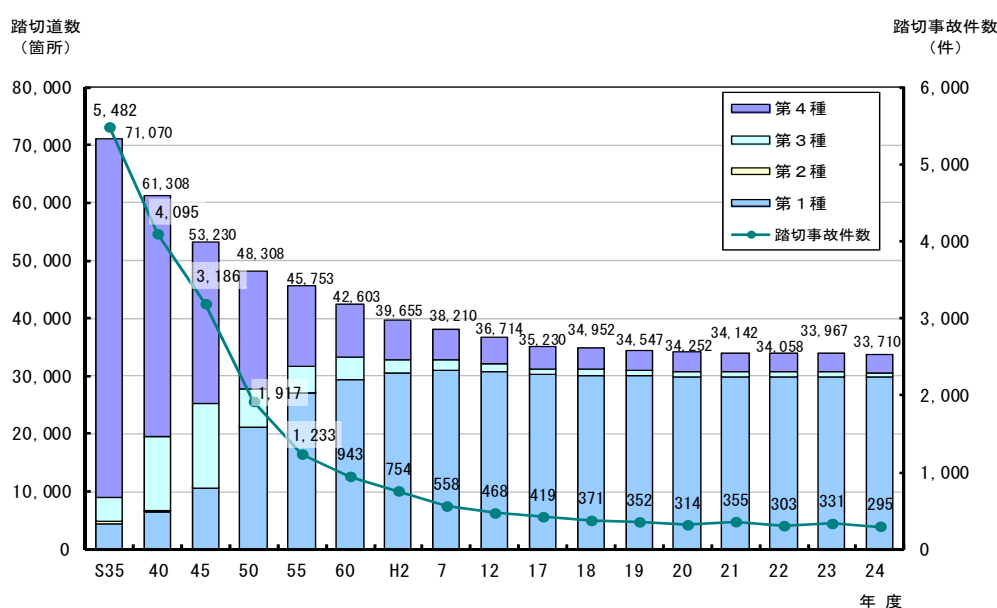
○平成24年度において、2.1(3)に記述したとおり踏切事故は運転事故の36.4%を、また踏切事故による死亡者は運転事故による死亡者の41.0%をそれぞれ占めており、踏切

事故防止は鉄道の安全確保上、極めて重要なものとなっています。

○踏切事故件数は、立体交差化や統廃合による踏切道数の減少や第1種踏切道への改良等の踏切保安設備の整備等により、年々減少しています。

○これまで踏切保安設備の整備が着実に進められてきた結果、現在では踏切道の88%が第1種踏切道となっています。また、踏切遮断機等の設備のない第3種踏切道及び第4種踏切道は、年々減少していますが、平成24年度末においてそれぞれ816箇所及び3,034箇所残っており、2.3(2)に記述したとおり同年度に踏切事故がそれぞれ9件(踏切事故全295件の3.1%)及び35件(同11.9%)発生しています。

図17:踏切道数と踏切事故件数の推移



※ 横軸、H17以降は1年間隔であるが、S35～H17は5年間隔である。

表11:踏切種別別の踏切道数の推移

(箇所)

年 度	第 1 種	第 3 種	第 4 種	合 計
平成 20 年度	29,900 (87%)	947 (3%)	3,405 (10%)	34,252
平成 21 年度	29,930 (88%)	907 (3%)	3,305 (10%)	34,142
平成 22 年度	29,967 (88%)	861 (3%)	3,230 (9%)	34,058
平成 23 年度	29,988 (88%)	841 (2%)	3,138 (9%)	33,967
平成 24 年度	29,860 (88%)	816 (2%)	3,034 (9%)	33,710

注1:( )内は構成比を示す。四捨五入しているため、その和が100%となっていない年度がある。

注2:兼掌踏切(複数の事業者の鉄道線路をまたぐ踏切道)は1箇所として計上している。

注3:上記踏切道数は、各年度末のものである。

注4:踏切道の種別に関しては後掲の「用語の説明」をご覧ください。

## (2) 踏切保安設備の整備等による安全対策の実績

○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。

表12: 立体交差化等を行った踏切道数の推移 (箇所)

年 度	立体交差化	構 造 改 良	遮断機・警報機
平成 20 年度	58	327	75
平成 21 年度	37	289	101
平成 22 年度	29	325	79
平成 23 年度	42	195	74
平成 24 年度	98	191	77

「立 体 交 差 化」: 連続立体交差化又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

「遮断機・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

## (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設置踏切道数は、表13のとおりです。

表13: 事業者区分別・踏切種別別の踏切道数(平成25年3月末現在) (箇所)

事業者区分	第1種	第3種	第4種	合 計	踏 切 支 障 報 知 装 置
JR(在来線)	18,707	552	1,709	20,968	14,628
民鉄等	10,756	243	1,286	12,285	7,027
大手民鉄	5,626	51	14	5,691	5,071
公営地下鉄等	1	0	0	1	1
中小民鉄	5,129	192	1,272	6,593	1,955
路面電車	397	21	39	457	122

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

※1 「大手民鉄」は、東京地下鉄(株)を除く15社です。

※2 「公営地下鉄等」は、東京地下鉄(株)を含みます。

※3 「中小民鉄」は、準大手鉄道事業者を含みます。

## 【参考】

「踏切道改良促進法」及び「第9次交通安全基本計画」に基づき、立体交差化、構造改良、横断歩道橋等の歩行者等立体横断施設の整備、踏切遮断機や警報機等の踏切保安設備の整備等を推進し、踏切事故の防止に努めています。

### 踏切道の除却・改良のイメージ

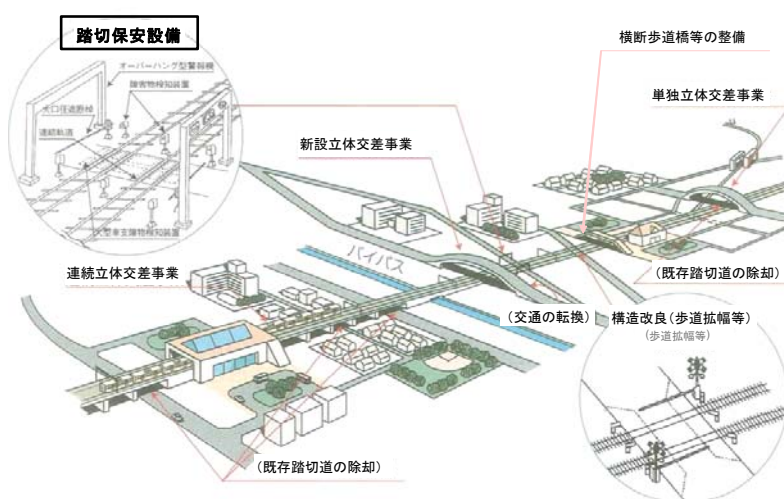


図18:踏切遮断機・警報機の整備