

## 踏切事故低減のための分析と提言 —高槻市富田村踏切を事例に—

今日、鉄道事故のほとんどは、踏切障害事故（以下、踏切事故）及び人身傷害事故の二つで占められている。本稿は、これら二大事故のうち、踏切事故を考察の対象としている。

踏切事故は、人的犠牲を生むだけでなく、鉄道の安定輸送をも損ねることで社会に損失を与える。

かつて我が国では、モータリゼーションの進展にともない、極めて多くの踏切事故が発生していた。その件数は、ピーク時の昭和 35 年には 5,500 件を超えるほどだった。

その後、踏切道改良促進法が制定されたことで、様々な対策が採られるようになり、昭和 40 年代半ば以降は減少傾向を辿るようになった。現在では、その発生件数は、年間 300 件程度まで減少している。ただし、ここ 10 年ほどをみると、それは横ばい状況にある。さらに、憂慮すべきことに高齢者による事故が増加傾向にある。これらのことは、従前の対策を進めるだけでは、これ以上の踏切事故の低減には限界があることを示唆している。

ところで、踏切事故に関する先行研究は少なく、踏切利用の実態もほとんど明らかになっていない。特に、踏切の通行量やその時間による変化、高齢者の踏切利用の実態については、鉄道事業者や行政などによる十分な調査は行われていない。そこで我々は、現在の踏切が抱えている問題を具体的に明らかにするために、現地調査とアンケートを実施した。

それらの結果を踏まえ、我々は踏切事故のさらなる低減のために、一定規模の通行量のある「開かずの踏切」については、自治体主導でエレベーター付きの歩道橋の設置を行うことを提案する。