

踏切 歩行者どう守る

事故減っても死傷者は増加



2月に高齢女性がはねられ死亡した踏切(東京都足立区)

踏切を渡りきれず、電車にはねられ死亡する事故が後を絶たない。事故の防止に向けて鉄道各社が進める対策は車との衝突事故を優先。費用負担の重い立体交差化などには消極的だ。踏切事故の件数が下げ止まる中、死傷者数は2年連続で増えており、地域で人命を救おうと、ボランティアで横断者を見守る動きも出ている。

対策は車に重点 ボランティアが手助け

東京都足立区の東武伊勢崎線牛田一北千住間の踏切で2月、自転車を押して横断中の女性(76)

フォローアップ

が急行電車にはねられ死亡した。警報機が鳴り始め、踏切中央付近から手前に戻ろうとしたが、間に合わなかったという。事故現場は踏切の遮断時間がピーク時で1時間あたり40分以上となる「開かずの踏切」。近くに住む30代の主婦は「ラッシュ時は頻繁に遮断機が下り、子供連れには不安」と顔をしかめる。

高架化には壁

国土交通省によると、2012年度に各地で起きた踏切事故は295件。減少傾向にはあるが、

ここ数年は横ばいが続く。死傷者数は220人と2年連続で増えた。踏切事故を防ぐには「高架橋を設置し、危険な踏切そのものをなくすことが最も有効」(国土交通省幹部)だが、多額の費用や用地取得の難しさが壁となる。07年時点で首都圏を中心に589カ所あった開かずの踏切のうち、昨年3月までに立体交差化した踏切は81カ所にとどまっている。

センサーを設置

鉄道事故の対策として鉄道各社が近年力を注ぐのは、障害物検知装置(センサー)の設置。踏切内の障害物をレーザー光線で検知すると、近くの信号が切り替わる仕組みで、JR東日本などが増設を続けている。

ただ、センサーは車の立ち往生を念頭に置いた装置。小動物を誤検知して電車が頻繁に停止するのを避けるため、通常は人を感知しない。昨年10月、横浜市緑区のJR横浜線の踏切で、70代男性を助けようとした女性(当時40)が死亡した事故現場にも、最新式のセンサーが取り付けられていたが、反応しなかった。

センサーの研究は進んでいるものの、JR東日本は「長期的な使用には信頼性や安全性の検討が必要」と説明する。研究に携わる電気通信大学の稲葉敬之教授(計測工学)は「実用化に向けて国や鉄道事業者と協力していきたい」と話す。

踏切内の人の動きを感知し、小動物の誤検知も防ぐセンサーの研究は進んでいるものの、JR東日本は「長期的な使用には信頼性や安全性の検討が必要」と説明する。研究に携わる電気通信大学の稲葉敬之教授(計測工学)は「実用化に向けて国や鉄道事業者と協力していきたい」と話す。

不明の男性、死亡確認
北アルプスで滑落
北アルプス洞沢(3100m)で登山者の男性が滑落した事故で、岐阜県警は23日午後、谷野ジヤング(00以下)の斜面で男性を発見し、死を確認した。高山署によると、死亡したのは兵庫県姫路市の無職、8

ビックアップ

た抜本的な対策が進まないなか、踏切を横断する人を見守るボランティアも登場している。東京都東久留米市の平塚昭七さん(74)は1年半前から地元シルバー人材センターの仲間とともに、西武池袋線東久留米駅近くの踏切前で、誘導用の棒を持って立つ。

嶋道郎さん(65)。首の骨を折っており、滑落時に脚死したとみられる。
首都高3号線が全線再開
東京都渋谷区的首都高速3号線の工事現場で起きた火災で、首都高速道路公社は23日午後、谷野ジヤング(00以下)で閉じていた下り線の通行止めを解除し、全線で通行を再開した。

フォローアップ

腕を引っ張り、電車の通過直前に救出したこともあるという。平塚さんは「遮断機の近くに立つだけでも歩行者の注意を喚起できる」と話す。
芳賀繁・立教大教授(交心理学)は「事故対策は、運行への影響が甚大な車との衝突事故が優先されている」と指摘。「鉄道会社や自治体、近隣の商業施設などが連携し、誘導係の配置を検討すべきだ」としている。

「竹ノ塚事故」が 対策強化の契機 05年に4人死傷

事故を受け、国は全国約3万4千カ所の踏切の実態調査に乗り出し、開かずの踏切や歩道の狭い踏切などを抽出。鉄道会社や自治体に安全対策の強化を求めてきた。竹ノ塚駅付近では12年11月、足立区と東武鉄道が立体交差化工事を始めた。20年度に完成する予定だ。事故で母(当時75)は「死亡事故が繰り返されぬよう、危険な踏切を放置しないでは」と訴えている。