

Q1 車両471台中、踏切の直前で一時停止しなかったのは何台でしょうか？



踏切の直前で一時停止するクルマ

踏切の警報機が鳴った後も、踏切を通過しようとするクルマと歩行者が観察された



- 観察場所／東京都渋谷区代々木2-31 小田急線「南新宿」駅付近の踏切
- 観察日／2005年7月12日（火曜日）
- 観察時間／17:30～18:30

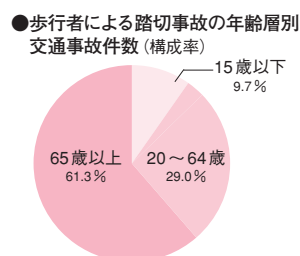
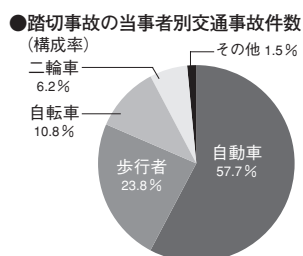
Q2 警報機が鳴ってから、踏切に進出したクルマを目撃！何が危険だと考えられますか？

こんな事故が起きています

歩行者の踏切事故は高齢者が多い

踏切事故は昭和54年の485件以降減少し、平成17年は130件であった。このうち、歩行者による踏切事故は31件（23.8%）。年齢層別にみると、65歳以上の高齢者による事故が19件と61.3%を占めている。さらに、このうち13件は75歳以上の高齢者によるものである。

（（財）交通事故総合分析センター資料）



道路交通法

踏切の通過

（法33条第1項・第2項抜粋）

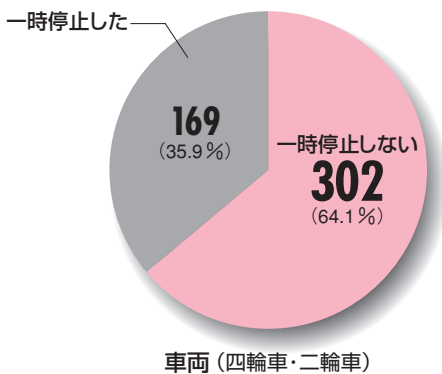
車両等は、踏切を通過しようとする時は踏切の直前で停止し、安全確認をした後でなければ進行してはならない。

また、踏切の遮断機や警報機が作動している間は、その踏切に入ってはならない。

……実際に観察しました

Q1 の解答 302台 (64.1%)

●車両と歩行者の踏切通過状況 (471台中)



	一時停止した	一時停止しない	合計	警報機が鳴ってから踏切に進入
四輪車	139	267	406	18
二輪車	30	35	65	2
合計	169	302	471	20
歩行者			545	50

1時間に踏切を通過した車両は471台(四輪車406台・二輪車65台)。踏切の直前で一時停止しなかった車両は302台、一時停止した車両は169台だった。

観察場所の踏切は、線路が上下各2本ずつの複々線で、踏切の距離は長めであった。踏切には一時停止標識と警報機、遮断機が備えられている。クルマの場合、前車に追従してそのまま踏切を通過するケ



遮断機が降りてから上がるまでの待ち時間も長く、車列が長く延びることもあった

ースが目立った。

また、踏切の向こう側でクルマが混雑しているにもかかわらず、踏切内に進入するクルマもいた。警報機が鳴ってから、慌てて加速して踏切に進入した車は20台観察された。また、警報機が鳴ってから踏切に進入した歩行者は545人中50人だった。



一時停止せずに、前車に追従してそのまま踏切を通過するクルマが目立った

Q2 の解答 踏切内に閉じ込められてしまう場合がある

【解説】警報機が鳴り始めた後に、踏切内に進入すると、出口側の遮断機が降りてしまい、身動きがとれなくなり、列車の進行を妨げるおそれがある。

ここがポイント

- 踏切の直前で停止し、自分の目と耳で左右の安全確認をする
- 警報機が鳴った時は絶対に踏切内に進入しない

ワンポイント ADVICE

踏切内でクルマが動かなくなった時は

踏切では、死亡・重傷事故といった大きな事故が起こりがちである。踏切を通過しようとする時は、踏切の直前で一時停止し、窓を開けるなどして、自分の目と耳で左右の安全確認をしなければいけない(踏切に信号機がある場合は、信号に従って通過できる)。

万一、踏切内でクルマが動かなくなった時は、警報機に取り付けられている踏切支障報知装置(非常ボタン)を活用し、列車を止める措置をとること。踏切支障報知装置のないところでは発炎筒などを燃やして、列車の運転士に知らせる。