

事故の芽を 摘み取る運動を！

国労千葉地本運輸区統合分会 SOGA 班新聞



廃止事故の芽を
摘み取る

危険 第4種踏切をなくせ！

「自己責任」でほったらかしは許されぬ！

第4種踏切とは？

遮断機も警報機もない踏切で、全国に2408ヶ所（2022年度調査）あります。現行の安全基準を満たしていないため、新設は出来ず、現存しているのは全て前時代からのほったらかしということになります。他、警報機だけの第3種、警報機と自動動作する遮断機を備えた第1種があります。（係員が遮断機を操作する第2種は

いう観点からは、全ての踏切を第1種にすべきではありませんが、現実には中々難しいようです。

悲惨な事故、千葉でも

今年4月、群馬県内の第4種踏切で、小学生の女の子が犠牲となる悲惨な事故が各メディアで報道され、全国の自治体、鉄道会社が対策をすべく動き出しました。

千葉県内でも、2018年2月に内房線、館山

〜九重間の第4種踏切で男性が死亡する事故が発生しています。

この10年間での全国調査でも、毎年少なくとも4件、多い年（2015年）には12件も発生しており、殆どが死亡事故です。

千葉県内第4種踏切

（単位は箇所）

JR 千葉支社内	20
内訳：久留里線10、内房線4、外房線1、成田線4、総武本線1	
いすみ鉄道線	10
小湊鉄道線	48
京葉臨海線	7
銚子電鉄線	4
京成線	1
流鉄流山線	3

保線 OB の方の資料を参考に作りました。支社内の数について、若干違うような・・・。ご容赦下さい。

全国的に第4種踏切は廃止、または第1種への改善により数は大分減っているようですが、事故件数については横ばいで、昨年でさえ4件の死亡事故が報告されています。

危険な踏切、いっぱい

他県の地方鉄道では、車が通行する第4種踏切が多数存在することに驚きました。考えただけでもゾッとします。

現時点で出来る対策を

かといって、このまま

進まない改善、何故

幅員が3mというものが2ヶ所あり、車の通行が出来てしまうのか、非常に気になりました。

改善には廃止、または第1種への変更しかありませんが、前者は地元住民の了解が得られず、後者は1500万〜3000万という多額の費用がかかり、鉄道会社及び自治体が「一歩を踏んでいるのが現状です。後者に関しては、もはや国からの援助なしにはあり得ません。早急な議論が国会内で必要です。

ほったらかしというわけにはいかず、現時点で出来る対策を考えられるのも必要かと思えます。注意喚起の大きな看板を掲げたり、カラーコーン2、3個を置くなどして、確実に立ち止まらせるようにしたり・・・

多少の費用はかかりますが、JR西日本で採用されている「踏切ゲート

Lite」は、手動の遮断機（軽いプラスチック製）を歩行者が通行する際、自分で持ち上げる（または押す）もので、現時点ではかなり効果的ではないかと思えました。



☆ 悲惨な事故をなくすため、国、鉄道会社、自治体、利用者、それぞれが真剣に考える時です！