

「踏切保安対策に関するアンケート調査」の集計結果
(2005年6月15日締め切り)

- * 各社に送付した調査票には設問番号の設定に誤りがありました(Q6が抜けています)が、修正せずそのままの設問番号により集計しました。
- * 送付した調査票とは別の文書として回答が寄せられたものについては、調査票の質問項目に対応する様式に読み替えて掲載しました。
- * 「NA」は無回答(No Answer)、「DK」は「わからない」(Don't Know)の略です。
- * 次ページ以下の集計結果表には、回答が寄せられた鉄道会社のみを掲載してあります。

参考：調査対象とした各鉄道事業者の一覧

会社名	郵便番号	本社所在地	回答担当部局名
J R 北海道	060-8644	北海道札幌市中央区北11条西15丁目1-1	(無記入)
J R 東日本	151-8578	東京都渋谷区代々木2-2-2	(無記入)
J R 東海	450-6101	愛知県名古屋市中村区名駅1-1-4	広報部
J R 西日本	530-8341	大阪府大阪市北区芝田2-4-24	お客様センター
J R 四国	760-8580	香川県高松市浜ノ町8-33	安全推進室
J R 九州	812-8566	福岡県福岡市博多区博多駅前3-25-11	(無回答)
西武鉄道	359-8520	埼玉県所沢市くすのき台1-11-1	(無回答)
京成電鉄	131-8555	東京都墨田区押上1-10-3	(無回答)
京王電鉄	206-8502	東京都多摩市関戸1-9-1	(無回答)
小田急電鉄	160-8309	東京都新宿区西新宿1-8-3	(無回答)
東京急行電鉄	150-8511	東京都渋谷区南平台町5-6	運転車両部運転課
京浜急行電鉄	108-8625	東京都港区高輪2-20-20	(無回答)
相模鉄道	220-0004	神奈川県横浜市西区北幸2-9-14	鉄道カンパニー計画部
名古屋鉄道	450-8501	愛知県名古屋市中村区名駅1-2-4	土木部踏切担当
近畿日本鉄道	543-8585	大阪府大阪市天王寺区上本町6-1-55	秘書広報部
南海電気鉄道	542-8503	大阪府大阪市中央区難波5-1-60	(無回答)
京阪電気鉄道	540-6591	大阪府大阪市中央区大手前1-7-31 OMMビル私書箱35号	経営統括室 広報宣伝担当
阪急電鉄	530-8389	大阪府大阪市北区芝田1-16-1	広報部
阪神電気鉄道	553-8553	大阪府大阪市福島区海老江1-1-24	広報室
西日本鉄道	810-8570	福岡県福岡市中央区天神1-11-17	(無回答)

「踏切保安対策に関する調査」の集計結果（その1）

回答日(郵便の消印)	2005.5.16.	2005.5.20.	2005.5.17.	2005.4.28.
Q1 会社名	J R 北海道	J R 東日本	J R 東海	J R 西日本
担当部局名	N A	N A	広報部	お客様センター
Q2 第1種甲	1821	6401	N A	5337
第1種乙	0	注1 6	1	0
第3種	91	261	N A	288
第4種	161	615	N A	788
合計	2073	7283	N A	6413
Q3 (1) 通過列車(m)	N A	1000m程度	N A	N A
停車列車(m)	N A	ホームとの距離により異なる	N A	N A
(秒)	技術基準に基づく	N A	N A	N A
(2)	N A	N A	二 N A	口 注3
Q4 (1)踏切名称		N A	御田(みた)踏切	
所在地		N A	東海道本線 熱田駅構内	
長さ		N A	N A	
幅員		N A	N A	
線路の本数		N A	N A	
朝 ^レ 夕 ^ク 1時間列車回数		N A	N A	
終日列車回数		N A	N A	
(2)設置されている番号		N A	注2	
Q5 (1)	N A	N A	N A	N A
(2)	N A	N A	N A	N A
Q7 鉄道側を立体化	N A	N A	N A	N A
道路側を立体化	N A	N A	N A	N A
Q8 (1)	N A	N A	N A	N A
(2)	N A	N A	N A	N A
Q9	N A	N A	N A	N A

【注】

- 1 すべて構内入換運転時にのみ使用する踏切。
- 2 遮断機ロック解除には熱田駅舎に保管してある鍵が必要。このほか、遮断機照査点と連動した「特殊発光信号機」を設置。
- 3 非常ボタン、障害物検知装置。

「踏切保安対策に関する調査」の集計結果（その2）

回答日(郵便の消印)	2005.5.18.	2005.5.30.	2005.5.31.	2005.5.20.
Q1 会社名	J R 四国	東京急行電鉄	相模鉄道	名古屋鉄道
担当部局名	安全推進室	運転車両部 運転課	鉄道カンパニー 計画部	土木部踏切担当
Q2 第1種甲	1206	195	53	1094
第1種乙	0	0	0	注6 3
第3種	16	0	0	19
第4種	127	1	0	1
合計	1349	196	53	1117
Q3 (1) 通過列車(m)	N A	N A	踏切ごとに異なる	600~1800
停車列車(m)	N A	N A	踏切ごとに異なる	300~700
(秒)	N A	20	法令による	50~60
	N A	イ、ロ	ハ	イ
(2)	注4	注5		
Q4 (1) 踏切名称				神宮前1号踏切
所在地				神宮前駅構内
長さ				9.0
幅員				30.0
線路の本数				複々線
朝7~17時1時間列車回数				70
終日列車回数				1098
(2)設置されている番号				注7
Q5 (1)	N A	N A	N A	N A
(2)	N A	N A	N A	N A
Q7 鉄道側を立体化	N A	N A	4	5
道路側を立体化	N A	N A	5	5
Q8 (1)	N A	N A	N A	注8
(2)	N A	N A	N A	N A
Q9	N A	N A	特になし	注9

【注】

- 4 支障物検知装置、支障報知装置。
- 5 踏切遮断後の踏切内にある車を検知する装置、押しボタンで列車運転手に異常を知らせる装置（信号機）。
- 6 「神宮前1号踏切」を除く2ヶ所は、新車搬入などの場合にのみ使用。
- 7 踏切降下が完了しない時点で列車が接近した場合に、その旨を知らせる信号現示（ATSとは連動していない）。
- 8 関係向きへ事故の周知と当社における取扱いを再度確認し厳正に取扱う旨の指導を行った。
- 9 踏切道の立体交差化の推進と実現に向けて、関係自治体との調整には今後とも取り組んでいきたいと考えていますので、多くの方のご理解とご協力をお願いしたいと思います。

「踏切保安対策に関する調査」の集計結果（その3）

回答日(郵便の消印)	2005.5.23.	2005.5.24.	2005.5.18.	2005.5.24.
Q1 会社名	近畿日本鉄道	京阪電気鉄道	阪急電鉄	阪神電気鉄道
担当部局名	秘書広報部	経営統括室 広報宣伝担当	広報部	広報室
Q2 第1種甲	1347	220	265	40
第1種乙	0	0	0	0
第3種	36	7	0	0
第4種	0	0	0	0
合計	1383	227	265	40
Q3(1) 通過列車(m)	N A	N A	注10	踏切により異なる
停車列車(m)	N A	N A	注10	踏切により異なる
(秒)	踏切により異なる	踏切により異なる	40	踏切により異なる
	□	□(全てではない)	□、ホ 注11	□
(2)	N A	(全てではない)	注12	、 障害物検知装置
Q4(1)踏切名称				
所在地				
長さ				
幅員				
線路の本数				
朝 ⁶ - 夕 ¹ 時間列車回数				
終日列車回数				
(2)設置されている番号				
Q5(1)	将来的に設置する 考えはない	想定していない	想定していない	想定していない
(2)	考えていない	N A	N A	想定していない
Q7 鉄道側を立体化	4	N A	注13	注14
道路側を立体化	4	N A	注13	注14
Q8(1)	N A	N A	N A	
(2)	N A	N A	特になし	
Q9	N A	N A	N A	

【注】

- 10 距離でなく警報鳴動時間で警報鳴動開始地点を決めています。
- 11 夜間時間帯（22～6時）も音量を多少下げています。
（夜間は降下前と降下後は同じ音量）
- 12 自動車、農作業車両の通行可能踏切214ヶ所すべてに障害物検知装置を設置しており、踏切内に障害物を検知した場合、ATSも連動させ、接近中の列車にブレーキをかけています。
- 13 道路・鉄道の立体化ともに、工事費用においては鉄道の受益相当分の費用を負担することを基本に考えています。なお、その受益負担率については国土交通省で定められています。
- 14 踏切個別の状況や事情など各方面に関わる問題であるため、回答は控えさせていただきます。