

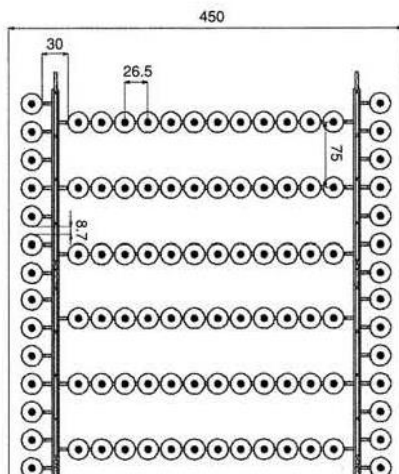
事例① 【阪急宝塚線 服部踏切（大阪府豊中市服部元町）】

平成22年11月 阪急電鉄宝塚線 服部踏切(府道豊中吹田線)にて試験設置
(踏切端から70cmの位置に設置⇒歩行者と交錯し危険)

平成23年12月 阪急電鉄宝塚線 服部踏切にて利用者の意見を踏まえ、設置位置を改善
(踏切端から30cmの位置に設置)

【選定理由】

- ・バリアフリー法の生活関連経路に指定
(阪急宝塚線服部駅と豊中市立障害福祉センターを結ぶ経路。一人歩きの視覚障がい者も多い。)
- ・踏切横断歩行者数が約2万人と府内で2番目に歩行者数が多い踏切を選定



事例② 【阪急箕面線 箕面学校裏踏切（大阪府箕面市）】

- ・平成27年9月 阪急電鉄箕面線 箕面学校裏踏切（市道中央線）にて設置。
（踏切端から30cmの位置に設置）

【選定理由】

- ・箕面市役所と牧落駅を結ぶ特定道路に指定されている踏切。
- ・箕面市障害者福祉会から踏切内に視覚障害者用誘導標示の設置要望を受け付けていた箇所。



事例③ 【南海本線 二色浜4号踏切、樽井5号踏切】

服部踏切での効果検証で好評であり、他の踏切における設置を検討
⇒ 踏切拡幅事業を実施していた2箇所の踏切において設置

平成26年3月 南海本線二色浜4号踏切、南海本線樽井5号踏切に設置

■ 二色浜4号踏切(大阪府泉佐野市鶴原)



■ 樽井5号踏切(大阪府泉南市樽井)



事例④【近鉄橿原線 郡山第2踏切（奈良県大和郡山市）】

■対策の経緯（令和4年）

- ・ 4/25 事故発生
- ・ 4/27 安全対策協議会
郡山警察署、大和郡山市、近畿日本鉄道(株)による協議会
- ・ 5/2 障害者団体との協議
対策内容について障害者団体から意見聴取
- ・ 5/11 視覚障害者団体との現地視察立会
- ・ 5/16 対策方針打合せ
- ・ 5/24 点字・線状ブロック（道路側）設置
踏切内対策に先行して道路側対策を実施
- ・ 5/31 エスコートゾーン設置に向けた調整
- ・ 6/3 大和郡山市による試験施工（1回目）
- ・ 6/6 大和郡山市による試験施工（2回目）
- ・ 6/7～6/8 夜間にエスコートゾーン設置工事

■工事

- 事前に接着を確認する必要があったため、合成ゴム製の踏切板を近鉄から譲渡
- 接着剤メーカーへの聞き取りも実施し、試験施工の際は4種のサンプルを手配
- 1度目の試験施工では硬化時間が不足したため、再度メーカーと調整を実施
- 道路管理者が施工、鉄道事業者が立会

■課題

- 設置事例が少なく、設置費用の負担および管理費用の負担割合等について調整が難航
- 合成ゴム製の踏切版と樹脂製のエスコートゾーンとの接着の相性が悪く、ビスによる設置も検討したが構造上困難であり、早期に硬化する接着剤の選定に時間を要した
- 幅員が狭く、設置位置の検討に時間を要した

事例④ 【近鉄橿原線 郡山第2踏切（奈良県大和郡山市）】

令和4年4月25日 目の不自由な女性が電車と接触して死亡する事故が発生
令和4年6月8日 対策として踏切内にエスコートゾーンを設置
(歩行者の動線として道路の両端に歩道等に設置する視覚障害者誘導用ブロックとは異なる形式の誘導表示を設置)

- ・設置事例のあるコンクリート版への設置ではなく、合成ゴム製の踏切版への設置。
- ・樹脂製の誘導ブロックと合成ゴム版の接着の相性が悪く、様々な接着剤を事前に試験施工を実施。

