

[事例集]

事 例 目 次

<事例集（用語の説明）>	55
--------------------	----

（第4種踏切道の廃止に係る事例）

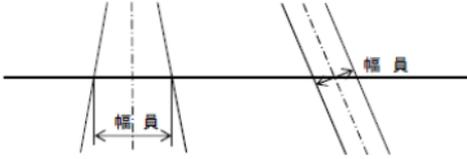
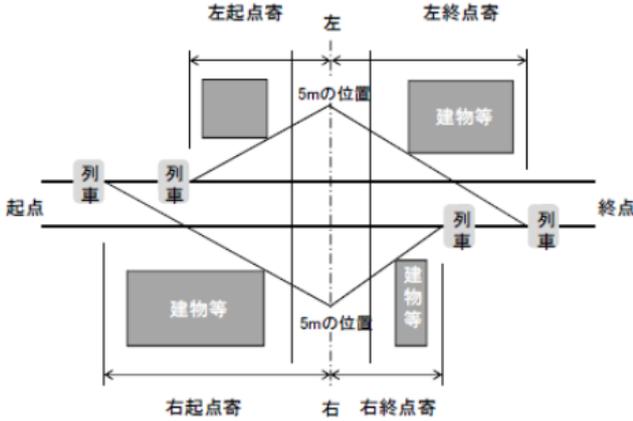
事例 3-(1)-① 踏切道の利用実態が乏しく、廃止について地域住民が支障なしとしている状況を把握していない例	56
事例 3-(1)-② 関係者の特定、所在の確認等に苦慮し、5年以上踏切道を休止し自治会長の同意を経て廃止に至った例	58
事例 3-(1)-③ 一定期間踏切道を封鎖して、通行の需要を確認している例	61
事例 3-(1)-④ う回路があるものの、遠距離であるとの理由により納得が得られない例①	63
事例 3-(1)-⑤ う回路があるものの、遠距離であるとの理由により納得が得られない例②	65
事例 3-(1)-⑥ 鉄道敷設前から付近の土地を利用しているなどとして、納得が得られない例	67
事例 3-(1)-⑦ 地域住民等から求められている廃止の条件に対応できないため、廃止に至っていない例①・市町村が安全対策について協議の場を設ける、地元の関係者との協議に参画する等の関与を行う例③	69
事例 3-(1)-⑧ 地域住民等から求められている廃止の条件に対応できないため、廃止に至っていない例②・市町村が安全対策について協議の場を設ける、地元の関係者との協議に参画する等の関与を行う例①	71
事例 3-(1)-⑨ う回路の整備を条件に踏切道の廃止の合意に至った例	74
事例 3-(1)-⑩ 市町村は協議に関与せず、鉄道事業者が関係者との間で直接協議を実施している例①	77
事例 3-(1)-⑪ 市町村は協議に関与せず、鉄道事業者が関係者との間で直接協議を実施している例②	78
事例 3-(1)-⑫ 市町村は協議に関与せず、鉄道事業者が関係者との間で直接協議を実施している例③	81
事例 3-(1)-⑬ 市町村が安全対策について協議の場を設ける、地元の関係者との協議に参画する等の関与を行う例②	83
事例 3-(1)-⑭ 市道の路線廃止を経て踏切道の廃止に至った例	85

（第4種踏切道の第1種化に係る事例）

事例 3-(2)-① 警報音を理由として納得が得られず、協議が停滞している例	87
--	----

事例 3-(2)-②	鉄道事業者が第 1 種化を提案したところ、地域住民から近隣の他の第 4 種踏切道も第 1 種化してほしいなどの要望があり、協議が難航している例	89
事例 3-(2)-③	道路法道路（市道）にあり、踏切道改良促進法による指定を受け第 1 種化された踏切道の例	91
事例 3-(2)-④	道路法外道路（里道）にあり、第 1 種化が進んでいない踏切道の例	92
事例 3-(2)-⑤	私道にある踏切道について、立体交差による除却までの一時的措置として道路法の路線認定を経て、踏切道改良促進法に基づく補助を活用した第 1 種化を模索したものの実現せず、第 4 種踏切道のまま存置されている例	94
事例 3-(2)-⑥	踏切道改良促進法による指定後、長期にわたって第 1 種化が行われていない例（指定後 40 年以上経過している例）	96
事例 3-(2)-⑦	踏切道改良促進法による指定後、長期にわたって第 1 種化が行われていない例（指定後 20 年以上経過している例）	99

<事例集（用語の説明）>

踏切長（m）	道路の中心線に沿って測定した左右の管理境界線間の長さ
踏切幅員全幅（m）	<p>道路の中心線に対し直角方向で測定したもの。その最短距離</p> 
列車見通距離（m）	<ul style="list-style-type: none"> 踏切道における最縁端軌道の中心線と道路の中心線との交点から軌道の外方道路の中心線上 5m地点における 1.2mの高さにおいて見通すことができる列車の位置から当該軌道の中心線と踏切道の中心線の交点までの軌道延長 起点を背にして線路の左右を区別している。 列車見通距離が 1,000m 以上の場合は「999」と記載している。 
交通規制の内容	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通法による交通規制がある場合には「法規制」、鉄道事業者等が柵の設置等により自主的に実施する交通規制がある場合には「自主規制」と記載した上で、それぞれの内容を記載し、これらの交通規制等がない場合には「なし」と記載している。 軽自動車は「軽」、小型特殊自動車は「小特」、二輪の自動車及び原動機付自転車は「二輪」と記載している。
事故の状況	平成 12 年度以降、踏切事故が発生している場合には「あり」、発生していない場合には「なし」と記載している。

(注)1 国土交通省資料を基に当省が作成

2 事例集で紹介する<踏切道の基本情報>の各種データは、鉄道事業者から入手した令和元年度踏切道実態調査のデータ等を記載している。

3 事例集の【周辺状況】等に枠囲みで記載した公園、学校等の施設、整備された道路等の範囲については、当省がおおよその位置を示したものである。

事例3-(1)-① 踏切道の利用実態が乏しく、廃止について地域住民が支障なしとしている状況を把握していない例

<踏切道の基本情報>

踏切長 (m)	2.6	踏切幅員全幅 (m)	1	
鉄道交通量(1日)(本)	100	踏切通過速度 (最高、km/h)	28	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	0	二輪 (台)	0
	軽車両 (台)	2	歩行者 (人)	20
列車見通距離 (m)	左：起点寄	3	左：終点寄	5
	右：起点寄	150	右：終点寄	180
交通規制の内容	なし			
事故の発生	なし			

<踏切道の概要>

- 当省が実施した踏切道の現地調査の際、踏切道のある道路及び当該道路に隣接する土地（空き地）には雑草が繁茂し、踏切道及び当該道路が利用されている形跡がない状況が確認された。
- また、現地調査の際、本踏切道が所在する地域の自治会の会長及び踏切道のある道路に隣接する住宅の居住者からは、以下のとおり、廃止しても支障はないとの意見が聴かれた。
(自治会長)
 - ・ 本踏切道の利用者はいないものと認識している。
 - ・ 踏切道のある道路に隣接する土地の所有者は、他の地域に居住しており、この土地の管理をしていないため、自治会がその土地の除草を行っている。このため、本踏切道を廃止しても、所有者に支障はない。
 - ・ 線路の下を横断している水路は、自治会が清掃を行っている。水路の管理が必要な場合には鉄道用地内に入れるようにしてもらえれば、本踏切道を廃止しても支障はない。
 (隣接住宅の居住者)
 - ・ 頻度は少ないものの買い物に行くために本踏切道を利用することがある。しかし、他にう回路があるため、廃止しても支障はない。

<周辺状況・踏切道の全景等>

【周辺状況】



(注) 国土地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成

【踏切道の全景】 ※①から撮影



<安全対策の検討状況>

○ 本踏切道については、廃止等に向けた協議は行われていない。その理由について、鉄道事業者は、踏切事故の発生や地域住民等からの要望がなかったためとしているが、一方で、地域住民からの要望等があれば、廃止を検討する考えを有している。

鉄道事業者は、このような考え方に至った背景として、現存する踏切道は、昭和40年代から50年代にかけて、全ての第4種踏切道について改良又は近接踏切道との統廃合を積極的に進めた際に、地域住民から合意を得られなかったものであり、また、農地や水路であった場所に線路を敷設した経緯から、鉄道事業者は地域住民に対して廃止の話積極的に進められないことがあるとしている。

○ 道路の管理者（市）は、仮に地域住民から要望があった場合でも、踏切道の安全対策は鉄道事業者が行うものと認識しており、踏切道の安全対策に関与していないとしている。また、本踏切道については、地元自治会、踏切道周辺の住民等から同意を得られていれば、廃止しても構わないとしている。

○ 鉄道事業者は、第4種踏切道については原則廃止としており、当省の現地調査を踏まえ、上記<踏切道の概要>のような状況を認識したが、地域住民からの要望等なくして、踏切道の利用実態や地域住民等における廃止の意向等を確認することはしないとしている。このため、鉄道事業者では、利用実態等を把握しておらず、本踏切道の協議の開始に至っていない。

○ 鉄道事業者は、令和元年度踏切道実態調査の際に、本踏切道を含め第4種踏切道の道路交通量の実測等を行っておらず、少なくとも平成16年度以降、データを更新していないとしている。

※ 鉄道事業者は、令和元年度踏切道実態調査から、道路交通量の実測等を行うべき第4種踏切道の範囲が拡大したこと、これにより本踏切道について道路交通量の実測等が必要となったことを承知していなかった。

事例3-(1)-② 関係者の特定、所在の確認等に苦慮し、5年以上踏切道を休止し自治会長の同意を経て廃止に至った例

<踏切道の基本情報>

踏切長 (m)	8.3	踏切幅員全幅 (m)	1.5	
鉄道交通量(1日)(本)	22	踏切通過速度 (最高、km/h)	78	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	0	二輪 (台)	0
	軽車両 (台)	0	歩行者 (人)	0
列車見通距離 (m)	左：起点寄	200	左：終点寄	130
	右：起点寄	400	右：終点寄	260
交通規制の内容	【法規制】二輪の自動車以外の自動車通行止め (軽・小特を除く。)			
事故の発生	なし			

<踏切道の概要>

- 当省が実施した踏切道の現地調査の際、以下の状況が確認された。
 - ・ 踏切道の周辺には雑草が繁茂していた。
 - ・ 鉄道事業者により、「こちらの踏切道については平成27年4月1日をもって休止のため通抜け出来ません」と記載された看板が設置され、線路を通行する部分にはロープが張られていた。
- 当省による現地調査後の令和2年10月に、本踏切道は廃止された。

【通行禁止の看板】



【踏切道に設置されたロープ】



<周辺状況・踏切道の全景等>

【周辺状況】



(注) 地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成

【踏切道の全景】 ※①から撮影



＜安全対策の検討状況＞

- 鉄道事業者は、法令等には定められていないものの、不要なトラブルを避けるため、踏切道の廃止に当たって、廃止により影響を受ける可能性がある者（周辺の土地の地権者、踏切道の利用者、交差道路の管理者等）の同意を得ることとしている。
- 鉄道事業者は、本踏切道は利用実態がないことから廃止を検討した。本踏切道の土地所有者（交差道路の管理者）を、本踏切道の所在する町、財務局等の関係機関に確認したものの特定できず、直ちに廃止を行うことは困難と判断し、段階的に進めることとした。具体的には、町から同意を得て、本踏切道を休止^(※1)とし、通行禁止であること及び鉄道事業者の連絡先を記した看板を設置し、休止の影響を受ける者がいる場合に照会できるよう措置した。
 - ※1 鉄道事業者は、休止とする場合、敷板を撤去し、ロープ等により通行できないよう措置し、通行禁止の看板を設置することとしている（踏切道として使用を再開する可能性もあるため、看板、クロスマーク等の設備は撤去しない。）。
- 鉄道事業者は、休止後、本踏切道の交差道路の管理者、周辺の土地の地権者として登記されている複数の者に対し、廃止の同意を得ようとした。しかし、交差道路の管理者は特定できず、周辺の土地の地権者については死亡や所在不明により、同意を得られたのはそのうち一人のみであった^(※2)。鉄道事業者は、得られた同意が一部にとどまったため、地元自治会の会長に廃止の同意を得た。その後、町にも廃止について同意の可否を照会し、特に意見なしとの回答を得た。鉄道事業者は、本踏切道の休止について苦情・照会がないこと、自治会長から同意を得たこと、町から反対意見が出されなかったことから、本踏切道を廃止しても周辺の土地の地権者等に影響はないと判断し、休止後5年以上の期間を経て、踏切道を廃止した。
 - ※2 地権者として登記されている者が死亡していたケースでは、相続人を特定できない状況、相続人を特定できても連絡がつかない状況があった。
- 町は、町道にある第4種踏切道がなく、町内にある第4種踏切道は利用者及び利用目的が限定されていることから、踏切道の安全対策には原則関与しないとしている。町は、鉄道事業者から本踏切道の休止の同意を求められた際には、利用実態がないこと、踏切道周辺の土地の地権者等が不明であること、休止は再開の可能性を残していたことから、同意している。他方、令和元年に鉄道事業者から本踏切道の廃止に係る同意の可否を照会された際には、原則関与しないとの考えから、町として廃止の同意はできないと判断して、同意の可否ではなく特に意見なしと回答している。

表 本踏切道の安全対策に係る協議等の経緯

時期	主な経緯
平成 26 年	鉄道事業者は、本踏切道の利用実態がないことを把握したため、廃止の検討を開始
26 年 8 月	踏切道の土地所有者（交差道路の管理者）を特定するため、関係機関に照会したが特定できず
11 月	踏切道の所在町から本踏切道の休止の同意を取得
27 年 4 月	本踏切道を休止

30年6月	踏切道周辺の土地の地権者一人から廃止の同意を取得
令和元年6・7月	踏切道の土地所有者（交差道路の管理者）を特定するため、再度関係機関に照会したが特定できず
8月	地元自治会の会長から廃止の同意を取得
9月	踏切道の所在町に対し廃止について同意の可否を照会し、「特に意見なし」との回答を得る
2年8月	令和2年度内に廃止するとの判断に至る
10月	本踏切道を廃止

(注) 当省の調査結果による。

事例3-(1)-③ 一定期間踏切道を封鎖して、通行の需要を確認している例

<踏切道の基本情報>

踏切長 (m)	6.6	踏切幅員全幅 (m)	1.8	
鉄道交通量(1日)(本)	66	踏切通過速度 (最高、km/h)	58	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	0	二輪 (台)	0
	軽車両 (台)	0	歩行者 (人)	0
列車見通距離 (m)	左：起点寄	20	左：終点寄	120
	右：起点寄	80	右：終点寄	80
交通規制の内容	【法規制】車両通行止め (4月1日から12月9日まで)・通行止め (12月10日から3月31日まで)			
事故の発生	なし			

<踏切道の概要>

○ 本踏切道の1日当たりの道路交通量は、平成26年度の踏切道実態調査では一定程度あるものの（軽車両が15台、歩行者が30人）、令和元年度の同調査の際には0であった。

○ 当省が実施した踏切道の現地調査の際、本踏切道は鎖で封鎖され^(※)、通行できない状況が確認された。

※ 本踏切道は、道路交通法による車両通行止めの規制があり、さらに、冬期の12月10日から翌年3月31日までの期間は歩行者も含めて通行禁止とされ、鎖で閉鎖されている。現地調査は、同期間ではなかったが、鎖により封鎖されていた。

<周辺状況・踏切道の全景等>

【周辺状況】



(注) 地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成

【踏切道の全景】※①から撮影



<安全対策の検討状況>

○ 鉄道事業者は、本踏切道がある里道の^{わたち}轍や雑草の繁茂状況等から本踏切道の利用者がいないことが想定されたため、地元自治会と廃止に係る協議を開始した。

本鉄道事業者では、街づくりの観点から踏切道に移設（廃止及び新設）する場合は市町村が、廃止のみを行う場合は鉄道事業者が発案することが通例であるとし、また、発案者が地域住民と協議を行うとしている。

○ 本踏切道の廃止に係る協議において、鉄道事業者は、地元自治会の会長から、利用者の特定が困難であり、独断での判断は難しいため、一定期間踏切道を封鎖した状態にして、廃止しても支障がないか様子を見たいとの申出を受けた。これを受けて、鉄道事業者は、令和元年秋から、本踏切道を冬期閉鎖用の鎖で閉鎖し、本踏切道に対する地域の需要を調査した。

その後、令和3年5月に、地域住民から本踏切道の閉鎖・廃止に対して反対意見があり、鉄道事業者は、今後、廃止に向けた協議等を進めていくとしている。

○ 道路の管理者（市）は、協議等に関与はしていないが、本踏切道は里道にあることから、踏切道を廃止することが確定した後は、法定外公共物の用途廃止手続などが必要と考えられるとしている。

事例3-(1)-④ う回路があるものの、遠距離であるとの理由により納得が得られない例①

<踏切道の基本情報>

踏切長 (m)	6	踏切幅員全幅 (m)	1.9	
鉄道交通量(1日)(本)	18	踏切通過速度(最高、km/h)	60	
道路交通量(1日)	三輪以上の自動車(台)	0	二輪(台)	0
	軽車両(台)	0	歩行者(人)	3
列車見通距離(m)	左: 起点寄	125	左: 終点寄	999
	右: 起点寄	75	右: 終点寄	220
交通規制の内容	【自主規制】車両通行止め			
事故の発生	なし			

<踏切道の概要>

- 本踏切道から鉄道のキロ程にして終点寄約130m先に、第1種踏切道(以下「近隣の第1種踏切道」という。)がある。
- 当省が実施した踏切道の現地調査の際、以下の状況が確認された。
 - ・ 本踏切道には、自動車が通行できないよう規制杭が設置されている。
 - ・ 線路沿いには、本踏切道と近隣の第1種踏切道をつなぐ道路がある。

【②の位置から近隣の第1種踏切道の方向の状況】



<周辺状況・踏切道の全景等>

【周辺状況】



(注) 地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成

【踏切道の全景】※①から撮影



＜安全対策の検討状況＞

- 鉄道事業者及び道路の管理者（市）は、これまで定期的に本踏切道の安全対策に係る協議を実施している。
- 鉄道事業者は、本踏切道について、利用者が減少していること、近隣の第1種踏切道を利用すればう回可能であることから、廃止の協議を進めたいとして、市に対し要請している。
- 市は、本踏切道については、地域住民の利用実態があることや、自治会館までのう回路が長距離（約0.6km。右図黄色点線の経路）であることから、廃止は困難であり、第1種化を前提に検討せざるを得ないとしている。本踏切道の利用実態については、市が、平成29年3月に、地元自治会の会長から意見聴取^(※)を行った。その際、自治会長からは、本踏切道は、選挙の投票所として、また、子供会・婦人会等の行事のため利用されている自治会館や、共同墓地までの往来等に利用されており、閉鎖は困るとの意見があったとしている。
※ 鉄道事業者から、近隣の第1種踏切道とは別の第1種踏切道の拡幅に伴う踏切道の統廃合に関する相談を受けた際、他の第4種踏切道と併せて把握したもの
- 当省が実施した現地調査の際、自治会館と線路を挟んで反対側にある集落との間を徒歩で移動したところ、本踏切道を通行した場合に約1分30秒を要するのに対し、近隣の第1種踏切道へう回した場合は約5分を要した。
- 直近の令和2年6月の鉄道事業者による廃止の要請に対し、市は、これまでと同様、本踏切道は地域住民の生活に不可欠であるとして、廃止は困難であり、代替策の検討・提示も含めて、地域住民の合意を得られる対策が必要であると考えている旨回答している。市は、鉄道事業者と市の間で安全対策の検討の方向性に相違があり、当面は廃止も第1種化も困難な状況であるとしている。

図 本踏切道から自治会館までのう回路



(注) 地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成

事例3-(1)-⑤ う回路があるものの、遠距離であるとの理由により納得が得られない例②

<踏切道の基本情報>

踏切長 (m)	14	踏切幅員全幅 (m)	1.8	
鉄道交通量(1日)(本)	130	踏切通過速度 (最高、km/h)	130	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	0	二輪 (台)	0
	軽車両 (台)	19	歩行者 (人)	8
列車見通距離 (m)	左：起点寄	490	左：終点寄	710
	右：起点寄	460	右：終点寄	510
交通規制の内容	【法規制】 車両通行止め			
事故の発生	あり			

<踏切道の概要>

- 本踏切道では、平成12年に軽トラックによる死亡事故（死者1名・負傷者4名）、17年に二輪車による死亡事故（死者1名）が発生している。
- 本踏切道の1日当たりの鉄道交通量は130本であり、その多くは特急列車で、列車の踏切通過速度は130km/h（最高）である。
- 踏切道の周辺には水田があり、また、鉄道のキロ程にして終点寄約215m先に第1種踏切道（以下「近隣の第1種踏切道」という。）がある。

<周辺状況・踏切道の全景等>

【周辺状況】



(注) 地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成

【踏切道の全景】 ※①から撮影



<安全対策の検討状況>

- 本踏切道には、平成12年の事故発生以前から、道路交通法による二輪の自動車以外の自動車通行止め（軽・小特を除く。）の交通規制があったが、12年及び17年に発生した事故を受けて、鉄道事業者は、道路の管理者（市）及び地域住民と協議の上、18年8月にアーチ型の車止めを設置し、車両が進入できないようにするとともに、道路交通法による車両通行止めの交通規制がかけられた。
- 鉄道事業者及び市は、本踏切道は、上記対策を講じているが、特急列車が最高速度130 km/hで頻繁に往来するにもかかわらず、第4種踏切道として存置されており、列車の接近に気付きにくい高齢者等にとっては非常に危険な踏切道であると認識している。
- 鉄道事業者は、毎年1回、管内にある全ての第3種及び第4種踏切道について、踏切道の所在市町村に対し、廃止、第1種化等を進められないか状況の確認を要請している。令和元年6月の鉄道事業者からの要請に対し、市からは、本踏切道の廃止については、地域の意見や実情を踏まえ検討してほしい旨の回答があった。鉄道事業者は、同年12月に市に対し本踏切道の廃止に向けた協議を依頼し、その後、地元区長に地域住民の意向を確認したところ、徒歩による利用のために存続させたい意向があり、現時点では廃止の同意は得られていないとしている。鉄道事業者は、死亡事故が発生し、地域住民も危険な踏切道であると認識を持っているとして、今後も、地域住民の理解が得られるよう廃止に向けた要請を継続して定期的実施するとしている。
- 市は、本踏切道は自動車の通行ができないため、近隣の農地を徒歩により移動する農業者が主な利用者であり、利用実態がある現状では、上記の地域住民の意向を軽視して、鉄道事業者と市で廃止を進めることはできないとしている。ただし、農業者は、自動車により近隣の第1種踏切道を利用して回すことに慣れていることから、市は、今後、地域住民の意向を踏まえ、鉄道事業者及び地域住民と協議していきたいとしている。

なお、市は、現時点で地域住民から意見を聴取する段階には至っていないものの、今後、地域住民の意見を聴取する場合には、まずは地元区長を通じて把握することになっているとしている。

事例 3-(1)-⑥ 鉄道敷設前から付近の土地を利用しているなどとして、納得が得られない例

<踏切道の基本情報>

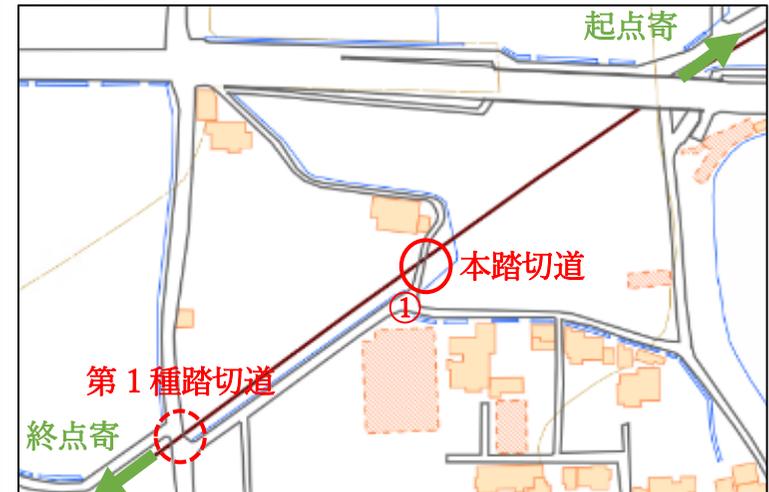
踏切長 (m)	7.7	踏切幅員全幅 (m)	2.1	
鉄道交通量(1日)(本)	90	踏切通過速度 (最高、km/h)	115	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	0	二輪 (台)	0
	軽車両 (台)	0	歩行者 (人)	4
列車見通距離 (m)	左：起点寄	250	左：終点寄	700
	右：起点寄	300	右：終点寄	800
交通規制の内容	【法規制】二輪の自動車以外の自動車通行止め			
事故の発生	あり			

<踏切道の概要>

- 本踏切道では、平成 28 年に歩行者による死亡事故が発生している（死者 1 名）。
- 踏切道の周辺には住宅や田畑があり、また、鉄道のキロ程にして終点寄約 120m 先に第 1 種踏切道がある。

<周辺状況・踏切道の全景等>

【周辺状況】



(注) 地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成

【踏切道の全景】 ※①から撮影



＜安全対策の検討状況＞

- 鉄道事業者及び道路の管理者（市）は、従来から、本踏切道の安全対策について協議を行っているが、平成 28 年に死亡事故が発生した後も、地域住民の合意が得られず廃止に至っていない。検討の経緯については、下表のとおり。
- 鉄道事業者は、第 4 種踏切道の廃止又は第 1 種化に関する地域住民の意見聴取等については、踏切道が所在する市町村が実施すべきとしており、市は、令和元年度に、鉄道事業者からの要請を受け、本踏切道の周辺自治会の区長を通じて、地域住民における本踏切道の廃止に係る意見を聴取した。市は、地域住民から、農業用水路の維持管理のために利用していること及び回路がないことから、反対意見があったとしている。また、市は、本踏切道の周辺自治会の区長からは、鉄道が敷設される前から、地域の住民は踏切道のある里道を利用しており、加えて、死亡事故は、鉄道事業者による草刈り等の維持管理が徹底できていなかったために発生したものではないかとして、事業者がこれを徹底すべきとの意見もあったとしている。

表 本踏切道の安全対策に係る協議等の経緯

時期	主な経緯
平成 14 年	鉄道事業者は、市と本踏切道の第 1 種化について協議を実施
16 年	鉄道事業者は、市と本踏切道の廃止について協議を実施
19 年 12 月	鉄道事業者は、市と本踏切道の廃止について協議を実施
20 年 3 月	市から鉄道事業者に対し、将来的には廃止の方向で検討する旨を回答
28 年 7 月	<ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故が発生（死者 1 名） ・鉄道事業者と市は、本踏切道の廃止に向けて地元自治会への説明会を開催することで調整を開始
9 月	鉄道事業者が説明会を開催し、地域住民から本踏切道の廃止について反対意見あり。当面、鉄道事業者が踏切道周辺の除草を行い、本踏切道からの列車の見通しを確保することとなった。
11 月	鉄道事業者から市に対し、引き続き、廃止又は第 1 種化の協議を要請
令和元年 11 月	鉄道事業者から市に対し、本踏切道の廃止について意向を確認。市は、本踏切道の周辺自治会の区長を通じて、地域住民における本踏切道の廃止に係る意見を聴取したところ、反対意見があり、また、第 1 種化は予算面に課題があるとして、その旨を回答

(注) 当省の調査結果による。

事例 3-(1)-⑦ 地域住民等から求められている廃止の条件に対応できないため、廃止に至っていない例①

市町村が安全対策について協議の場を設ける、地元の関係者との協議に参画する等の関与を行う例③

<踏切道の基本情報>

踏切長 (m)	6.2	踏切幅員全幅 (m)	3.4	
鉄道交通量(1日)(本)	23	踏切通過速度 (最高、km/h)	84	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	61	二輪 (台)	2
	軽車両 (台)	35	歩行者 (人)	11
列車見通距離 (m)	左：起点寄	500	左：終点寄	600
	右：起点寄	600	右：終点寄	600
交通規制の内容	【法規制】 二輪の自動車以外の自動車通行止め (小特を除く。)			
事故の発生	なし			

<踏切道の概要>

- 本踏切道の周辺には田畑があり、また、鉄道のキロ程にして終点寄約 300m 先に第 1 種踏切道 (以下「近隣の第 1 種踏切道」という。) がある。
- 当省が実施した踏切道の現地調査の際、以下の状況が確認された。
 - ・ 線路沿いには、本踏切道と近隣の第 1 種踏切道をつなぐ道路 (以下「う回路となる道路」という。) があり、狭あい未舗装である。
 - ・ 本踏切道には、道路交通法による交通規制があるが、軽自動車の通行がみられた。
- 市によれば、本踏切道は、主に線路を挟んで北側の集落と南側の田畑とを移動する際に利用されている。

【①の位置から近隣の第 1 種踏切道方向の状況】



<周辺状況・踏切道の全景等>

【周辺状況】



(注) 地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成

【踏切道の全景】 ※①から撮影



＜安全対策の検討状況＞

- 鉄道事業者及び市は、定期的に本踏切道の安全対策（廃止又は第1種化）に係る協議を実施してきたが、平成28年度以降は、廃止に係る協議を実施している。検討の経緯については、下表のとおり。
- 市は、鉄道事業者から廃止の協議の要請を受けて、地元の自治会長に相談し、本踏切道の利用者は当該自治会の住民に限られ、これらの住民からの理解が必要との回答を得た。このため、市は、鉄道事業者とともに、当該自治会の住民が参加する自治会総会に出席し、住民説明会を実施した。説明会では、地域住民から、廃止の条件として、近隣の第1種踏切道の拡幅、う回路となる道路の狭あい未舗装の部分の整備等が提示された。しかし、この狭あい未舗装の部分の整備等が進んでおらず、本踏切道の廃止には至っていない。
- この理由として、う回路となる道路を管理する市は、う回路となる道路が農道であり、社会資本整備総合交付金などの国による財政支援の対象になっておらず、市単独でう回路となる道路を整備することが財政上難しいこと等を挙げている。鉄道事業者は、国の補助金によりう回路となる道路等の整備を推進してほしいとの意見を有している。
- なお、市は、交通規制に反して通行する自動車がみられることから、廃止が実現するまでの当面の対策として、自動車の通行を規制するためのバリケードの設置や、交通規制についての周知・啓発を検討中であるとしている。

表 本踏切道の安全対策に係る協議等の経緯

時期	主な経緯
平成28年9月	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業者から市に対し、踏切道の廃止の協議を要請 ・市は、地域住民と協議中の旨回答
29年12月	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業者から市に対し、踏切道の廃止の協議を要請 ・市は、踏切道の廃止について自治会長に相談し、地域住民の理解が必要との回答を得て、住民説明会が実施されることとなった。市は鉄道事業者に対し、住民説明会への同席を依頼
30年1月	市は、鉄道事業者とともに、自治会総会に出席し、住民説明会を実施した。地域住民からは、廃止の条件として、近隣の第1種踏切道の拡幅、う回路となる道路の狭あい未舗装の部分の整備等が提示された。
令和2年7月	鉄道事業者から市に対し、踏切道の廃止の協議を要請。市は、踏切道を廃止する上で必要とされるう回路となる道路の整備が進んでいない状況である旨回答

(注) 当省の調査結果による。

事例 3-(1)-⑧ 地域住民等から求められている廃止の条件に対応できないため、廃止に至っていない例②

市町村が安全対策について協議の場を設ける、地元の関係者との協議に参画する等の関与を行う例①

<踏切道の基本情報>

踏切長 (m)	6	踏切幅員全幅 (m)	2.9	
鉄道交通量 (1日) (本)	48	踏切通過速度 (最高, km/h)	60	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	0	二輪 (台)	0
	軽車両 (台)	14	歩行者 (人)	48
列車見通距離 (m)	左：起点寄	150	左：終点寄	120
	右：起点寄	150	右：終点寄	100
交通規制の内容	【法規制】 車両通行止め			
事故の発生	あり			

<踏切道の概要>

- 本踏切道では、平成 19 年には自転車による踏切事故 (負傷者 1 名)、25 年には自転車による死亡事故 (死者 1 名) が発生している。
- 線路沿いには国道及び市道がある。本踏切道は私道 (鉄道用地内) にあり、国道の歩道未整備の箇所を避け、市道にう回する経路となっており、地域住民の生活道路として利用されている。
- 当省が実施した踏切道の現地調査の際、①側から起点寄をみると、線路脇の私有地に草木が繁茂し、見通しが確保できない状況が確認された^(※)。また、本踏切道には①側から終点寄を確認するためのカーブミラー (【踏切道の全景】の赤色点線囲み) が設置されているが、起点寄を確認するためのものは設置されていない。

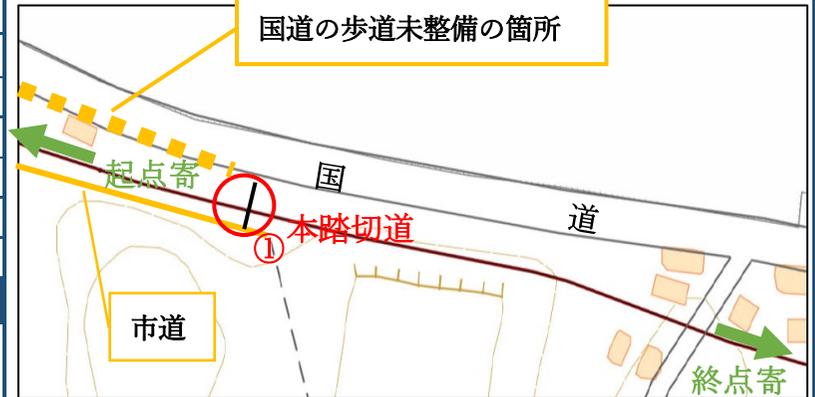
【①側から起点寄の見通し】



※ 鉄道事業者は、以前からこの状況を把握し、再三にわたり土地所有者に伐採を依頼しているが、土地所有者はこれに承諾するものの伐採に着手せず、苦慮している状況であるとしている。

<周辺状況・踏切道の全景等>

【周辺状況】



(注) 地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成

【踏切道の全景】 ※①から撮影



終点寄の状況を確認するためのカーブミラー

＜安全対策の検討状況＞

- 本踏切道における平成 25 年の死亡事故の発生を受け、警察署は、県警察本部、踏切道の所在市、鉄道事業者等の関係者と、現場周辺で事故防止対策に係る協議を実施した。その際、今後の対策について結論が出なかったため、改めて協議することで合意した。
- 後日、市が、本踏切道の安全対策について改めて協議するため、警察署、鉄道事業者、地元自治会の会長等に参集を求め、会議を開催した。会議において、鉄道事業者は、事故防止のため、国道への歩道整備を県に依頼して施工可能であれば、本踏切道を廃止したい旨を申し入れた。地元自治会は、本踏切道が国道の歩道未整備の箇所を避け、市道にう回する経路として高校生の通学に利用されていること等から、当初、踏切道の存続を要望していたが、協議の過程で、国道の歩道未整備の箇所に歩道が整備されれば、踏切道の廃止もやむを得ないとした。また、警察署は、国道への歩道整備までの暫定的な安全対策として、踏切道に車止めを設置することを提案し、市が設置を検討することとなった。
- 市は、協議を踏まえ、国道の道路管理者である県に歩道の整備を要望した。また、本踏切道に車止め及びカーブミラーを設置するとともに、路面に「とまれ」の標示を実施した。その後、国道の歩道の整備は実現しておらず、本踏切道の廃止には至っていない。市は、県に確認したところ、歩道の整備については、他の地区との優先度から見通しが立っていないとの回答があったとしている。
- 市の交通安全計画においては、踏切道の交通安全対策として、踏切保安設備の整備及び踏切道の統廃合を進めることとされており、市は、その対象には私道にある第 4 種踏切道も含まれるとしている。市は、本踏切道の道路の管理者は鉄道事業者であり、本踏切道の維持管理について特に関与する必要はないと考えているが、同計画に基づき、市が道路の管理者である踏切道と同様、安全対策については必要に応じて鉄道事業者と協議を行い対応している。
- なお、本踏切道を第 1 種化することについては、鉄道事業者は、経営状況や、踏切道周辺の民家や利用者が少ないことを踏まえると、費用負担が過大であり困難としており、市も同様に、利用実態から費用対効果が得られず困難としている。

表 本踏切道の安全対策に係る協議等の経緯

時期	主な経緯
平成 25 年 6 月	・踏切事故が発生（死者 1 名） ・踏切事故を受けて、鉄道事業者は、本踏切道の終点寄の草木を伐採
7 月	鉄道事業者が全ての第 3 種及び第 4 種踏切道の緊急点検を実施（警標及び舗装の点検、踏切見通距離の改善のための踏切道周辺における草木の伐採等）
8 月	警察署が、県警察本部、踏切道の所在市、鉄道事業者、地元自治会等と事故が発生した現場周辺で事故防止対策に係

	る協議を実施
10月	市が警察署、鉄道事業者、自治会長等の参集を求め、安全対策に係る会議を開催
12月	市が本踏切道に車止め、カーブミラーを設置するとともに、路面に「とまれ」の標示を実施

(注) 当省の調査結果による。

事例3-(1)-⑨ う回路の整備を条件に踏切道の廃止の合意に至った例

<踏切道の基本情報>

踏切長 (m)	6	踏切幅員全幅 (m)	2	
鉄道交通量(1日)(本)	73	踏切通過速度 (最高、km/h)	125	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	1	二輪 (台)	2
	軽車両 (台)	0	歩行者 (人)	5
列車見通距離 (m)	左：起点寄	400	左：終点寄	990
	右：起点寄	400	右：終点寄	990
交通規制の内容	【法規制】二輪の自動車以外の自動車通行止め (軽及び小特を除く。)			
事故の発生	あり			

<踏切道の概要>

- 廃止前の踏切道では、平成14年及び21年に軽車両、30年に二輪車による死亡事故が発生している (死者はいずれも1名)。
- 市によると、本踏切道はバイパス道に近接しており、バイパス道を通行する自動車の騒音で列車の接近が聞き取りにくい上に、直線区間で高速走行する列車との距離感の把握が難しい。
- 当省による現地調査後の令和2年12月に、本踏切道は廃止された。

<周辺状況・踏切道の全景等>

【周辺状況】



(注) 地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成

【踏切道の全景】※①から撮影



＜安全対策の検討状況＞

○ 鉄道事業者及び道路の管理者（市）は、従来から、本踏切道の安全対策に関する検討を行ってきたが、地域住民からの反対や市の予算確保が困難であったことなどから、廃止又は第1種化が実施されていなかった。しかし、平成30年に発生した死亡事故後の協議において、市と地域住民の間で、う回路となる農道^(※)（【周辺状況】の黄色線部分）を整備することで本踏切道を廃止するとの合意がなされ、令和2年12月に本踏切道を廃止した。検討の経緯については、下表のとおり。

※ 当時、農耕機具等で田畑（【周辺状況】の青色点線囲み）に至るためには、バイパス道側からの農道（【周辺状況】の黄色線部分）は幅員が狭く、①側から進入していた。このため、本踏切道が廃止されても、農耕機具等で田畑に行けるよう、当該農道を拡幅することとなった。

○ 市は、平成14年及び21年の死亡事故の際には、地域住民から廃止の同意は得られなかったものの、30年の死亡事故の際には、これまで協議を実施してきた下地があり、いよいよ何らかの対応が必要であるとの機運が市や地域住民の中で高まっていたことに加えて、運輸安全委員会による調査が行われたことや、市、鉄道事業者及び警察署が踏切道の安全対策について協議し、市が地域住民と調整する際に、三者間で廃止に向け合意している旨を地域住民に示せたことが、地域住民から廃止の同意を得られた大きな要因であったと考えている。鉄道事業者も、運輸安全委員会が調査を行ったことを契機に、廃止に向けた協議が加速したとしている。

○ 本踏切道の廃止については、踏切道を渡った先の田畑まで農耕機具等が通行できるようにすることが条件となり、農道の管理者である市の全額負担により、う回路となる農道の拡幅を行うこととなった。鉄道事業者は、踏切道の廃止に伴い、特に道路法外道路では、踏切道を渡った先の田畑まで農耕機具等が通行できるよう、地域住民から、う回路の新設や道路の拡幅工事等を求められることが多く、踏切道の周辺の整備を前提に議論を進めない限り、第4種踏切道の廃止を進めていくことは困難であり、道路の管理者が農道の拡幅等に取り組みやすくなるよう、補助を一層充実してほしいとの意見を有している。

表 本踏切道の安全対策に係る協議等の経緯

時期	主な経緯
平成14年7月	踏切事故が発生（死者1名）
9月	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業者から市に対し、市内全ての第4種踏切道の廃止又は第1種化について申入れ 市から鉄道事業者に対し、本踏切道について、廃止は地域住民からの同意が得られず、第1種化は市の財政的な事情により厳しいと回答
17年7月	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業者から市に対し、廃止又は第1種化の意向を確認 市からは、平成14年9月の回答と同様の回答あり

<安全対策の検討状況>

21年4月	踏切事故が発生（死者1名）
11月	本踏切道の安全対策について協議を行い、鉄道事業者及び市の負担により第1種化することを検討
12月	市が地域住民と協議を実施したが、廃止については、地域住民からの同意が得られないこと、第1種化についても、踏切警報機設置に関する反対や本踏切道のある農道を拡幅するための費用負担の問題等があり、地域住民の合意を得ることができず、協議自体が進まない状況となる。
30年12月	<ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故が発生（死者1名） ・踏切事故を受けて、市、鉄道事業者及び警察署が、今後の対応について協議を実施。市は廃止の方向で地域住民と調整する旨を回答
31年2月	市が地域住民と廃止の協議を実施
3月	市が地域住民と廃止の協議を実施
令和元年5月	<ul style="list-style-type: none"> ・市が地域住民と廃止の協議を実施 ・市から鉄道事業者に対し、う回路となる農道の拡幅を条件に、地域住民から本踏切道の廃止の合意が得られた旨連絡
2年12月	本踏切道の廃止
3年3月	農道の拡幅工事完了

(注) 当省の調査結果による。

事例3-(1)-⑩ 市町村は協議に関与せず、鉄道事業者が関係者との間で直接協議を実施している例①

<踏切道の基本情報>

踏切長 (m)	8	踏切幅員全幅 (m)	2.7	
鉄道交通量(1日)(本)	27	踏切通過速度 (最高、km/h)	95	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	14	二輪 (台)	0
	軽車両 (台)	10	歩行者 (人)	1
列車見通距離 (m)	左：起点寄	170	左：終点寄	550
	右：起点寄	999	右：終点寄	500
交通規制の内容	【法規制】 大型貨物自動車等通行止め 【自主規制】 通行止め (冬期間)			
事故の発生	なし			

<周辺状況・踏切道の全景等>

【周辺状況】



(注) 地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成

【踏切道の全景】 ※①から撮影



<踏切道の概要>

- 踏切道の付近には、農家の大型倉庫1軒と畑がある。
- 鉄道のキロ程にして終点寄約500m先に第4種踏切道、終点寄約1.2km先に第1種踏切道がある。

<安全対策の検討状況>

- 鉄道事業者は、交通量が極めて少なく、う回路(1.2km離れた第1種踏切道等)の利用が可能であり、また、踏切事故発生の危険性が極めて高いとして、本踏切道を廃止の検討対象とし、平成30年7月、道路管理者(市)と協議を実施した。これに対して、市は、同年12月、踏切道付近の地権者・耕作者の承諾を条件に廃止可能と回答している。
- 市の回答を受けて、鉄道事業者は、本踏切道を利用する地権者・耕作者と直接協議を実施している。地権者・耕作者は、本踏切道を現に利用しており、う回路を利用する場合、利便性が低下するとして廃止に同意していない。

事例 3-(1)-① 市町村は協議に関与せず、鉄道事業者が関係者との間で直接協議を実施している例②

<踏切道の基本情報>

踏切長 (m)	5.6	踏切幅員全幅 (m)	1.8	
鉄道交通量(1日)(本)	142	踏切通過速度 (最高、km/h)	60	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	0	二輪 (台)	0
	軽車両 (台)	0	歩行者 (人)	1
列車見通距離 (m)	左：起点寄	500	左：終点寄	200
	右：起点寄	10	右：終点寄	50
交通規制の内容	なし			
事故の発生	あり			

<踏切道の概要>

- 本踏切道では、平成 30 年に自転車に乗車した児童 (9 歳) と列車とが接触する踏切事故が発生している (負傷者 1 名)。
- 踏切道の付近には公園があり、また、鉄道のキロ程にして終点寄約 50m 先に第 1 種踏切道がある。
- 当省が実施した踏切道の現地調査の際、以下の状況が確認された。
 - ・ 付近にある公園の入口は、本踏切道のある道路を進んだ 1 か所
 - ・ 公園に行くために親子 (3 人) が本踏切道を利用
 - ・ ②側の起点寄及び終点寄の列車見通距離は、50m 以下であり、起点寄では民家のフェンスを越えて、樹木が繁茂していた。遮断かん手前の位置から起点寄を見たときの状況は、右の写真のとおり。

【② (遮断かん手前) からの起点寄の見通し】



繁茂した樹木

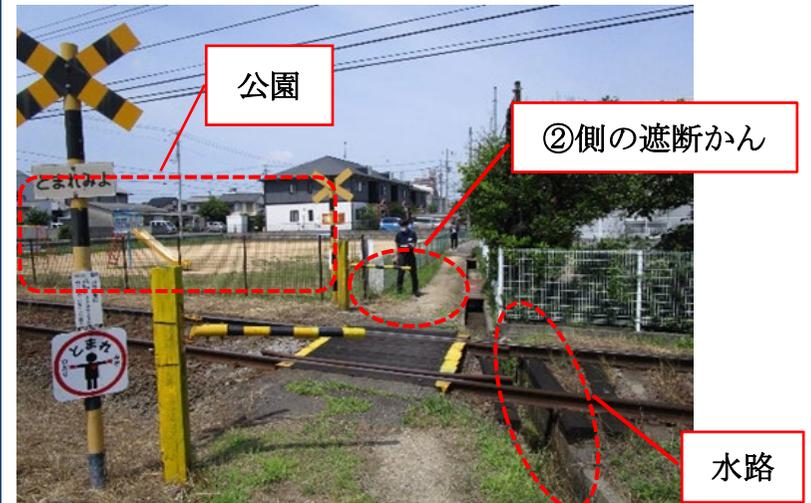
<周辺状況・踏切道の全景等>

【周辺状況】



(注) 地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成

【踏切道の全景】 ※①から撮影



公園

②側の遮断かん

水路

＜安全対策の検討状況＞

- 鉄道事業者は、平成 30 年の事故を受け、本踏切道を早期に廃止すべきとして、踏切道のある道路等を日常的に管理している地元の水利組合と直接協議を行っているが、水利組合からは、現在も踏切道を利用しているとして廃止の同意が得られず、検討が止まっている状況にある。検討の経緯は、下表のとおり。
- 鉄道事業者は、本踏切道の廃止に向けた協議を行うに当たり、市の道路管理担当課に相談したところ、道路管理担当課からは、本踏切道のある道路の管理を担当している土地改良担当課を案内された。また、土地改良担当課からは、踏切道に関与していないため、地元の土地改良区や水利組合と直接協議するように案内されたとしている。土地改良担当課は、踏切道の安全対策は鉄道事業者が担うものと認識しているため、廃止及び第 1 種化について検討しておらず、今後も関与する予定はないとしている。
- 鉄道事業者は、平成 30 年の事故以降、本踏切道で事故等は発生していないものの、今後も児童や親子が踏切道を利用することにより事故が発生することを懸念している。このため、廃止に向けた協議等を進めているが、事業者単独では、地域住民等から同意を得ることは難しいとしている。
- 鉄道事業者は、本踏切道の廃止に向けて、国や地方公共団体、警察といった第三者が、積極的に介入してくれると協議が進みやすい、特に、踏切道のある道路を日常的に管理する者が水利組合の場合には、踏切道の所在市町村における交通政策担当課等が廃止に向けた協議に応じるよう義務付けてほしいといった意見を有している。

表 本踏切道の安全対策に係る協議等の経緯

時期	主な経緯
平成 30 年 7 月	<ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故が発生（負傷者 1 名） ・鉄道事業者は、事故発生から 5 日後、本踏切道に段差及び反射板を設置（自転車の降車・一時停止を促すもの） ・地方運輸局から鉄道事業者に対し、本踏切道の廃止を検討するよう助言あり ・鉄道事業者が、線路の下を横断している水路から水を引いている田の所有者に対し、当該水路の管理者を確認するとともに、踏切道の廃止に関する意向を聴取。これらの所有者全員から、廃止しても構わない旨の回答あり ・地元の土地改良区及び水利組合との協議の結果、当該水路及び踏切道のある道路を日常的に管理する者は水利組合と判明
8 月	<p>鉄道事業者が水利組合の組合長を訪問し、廃止に係る協議を行ったところ、踏切道には利用者がいるとして同意が得られず断念</p>

9月

鉄道事業者が水利組合の組合長を訪問し、本踏切道に施錠することができる開閉式のフェンスを設置し、必要な時以外、本踏切道を封鎖することについて協議を行ったが、組合長から、フェンスの鍵を管理することが困難との理由で同意が得られず断念

(注) 1 当省の調査結果による。

2 市からは、本踏切道における安全対策に係る協議等の経緯は不明と回答があったため、鉄道事業者から聴取した情報に基づき作成

事例3-(1)-⑫ 市町村は協議に関与せず、鉄道事業者が関係者との間で直接協議を実施している例③

<踏切道の基本情報>

踏切長 (m)	13.1	踏切幅員全幅 (m)	1.9	
鉄道交通量 (1日) (本)	339	踏切通過速度 (最高、km/h)	125	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	0	二輪 (台)	0
	軽車両 (台)	0	歩行者 (人)	0
列車見通距離 (m)	左：起点寄	600	左：終点寄	700
	右：起点寄	300	右：終点寄	400
交通規制の内容	【法規制】車両通行止め (軽・小特・二輪を除く。) 【自主規制】通行止め (冬期間)			
事故の状況	なし			

<踏切道の概要>

- 本踏切道の踏切長は 13.1m、1日当たりの鉄道交通量は 339 本、列車の踏切通過速度は 125km/h (最高) である。
- 踏切道の周辺には農地がある。
- 当省が実施した踏切道の現地調査の際、踏切道のある道路及びその周辺は雑草が繁茂している状況が確認された。

<周辺状況・踏切道の全景等>

【周辺状況】



(注) 地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成

【踏切道の全景】※①から撮影



<安全対策の検討状況>

- 鉄道事業者は、本踏切道について、過去に1度（平成26年度）、踏切道付近の土地所有者及び踏切道の利用者（土地所有者から土地を借りている近隣の農家）と廃止の協議を行っており、土地所有者の同意は得られたが、一部の利用者からの同意が得られなかったため、廃止には至っていない。鉄道事業者は、社内に廃止協議のための専担のチームを設置した平成29年度に、本踏切道について、主たる利用者は近隣の農家のみであり利用者が少なく、約700m先にう回路があること、また、周辺状況の②側から起点寄を見た場合の列車見通距離は300mと短く、事故が発生する可能性もあることから、本踏切道を廃止の検討対象とし、再度、土地所有者及び利用者との協議を開始した。
- 鉄道事業者は、本踏切道について、平成29年度に廃止の協議をした結果、一部の利用者からは、本踏切道を利用しているため廃止の同意が得られておらず、廃止するに至っていない。鉄道事業者は、現在は状況が変わっている可能性があるため、引き続き廃止に向けて利用者と協議していきたいとしている。
- 踏切道の所在市は、本踏切道が私道（私有地）にあるため、廃止に係る過程に関与する権限・義務がないとして、住民から照会があった場合を除き、特段の対応を行っておらず、また、鉄道事業者から関与を求められたこともないとしている。

また、市の策定した交通安全計画においては、市道にある踏切道について、事業者と連携して、それぞれの踏切道における状況等を勘案しつつ、統廃合等を含めた対策の必要性について検討する旨の記載があるが、市内に所在する第4種踏切道は、私道にある本踏切道のみであり、こうした検討の対象とされていない。

なお、令和元年12月、近隣市の住民から市に対し、本踏切道について、第4種踏切道であり危険性が高く、鉄道交通量が多い事情を踏まえ、廃止してほしい旨の要望があった際には、市は鉄道事業者に対して連絡を行っている。

事例3-(1)-⑬ 市町村が安全対策について協議の場を設ける、地元の関係者との協議に参画する等の関与を行う例②

<踏切道の基本情報>

踏切長 (m)	14	踏切幅員全幅 (m)	2.2	
鉄道交通量(1日)(本)	188	踏切通過速度 (最高、km/h)	115	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	0	二輪 (台)	3
	軽車両 (台)	0	歩行者 (人)	8
列車見通距離 (m)	左：起点寄	600	左：終点寄	300
	右：起点寄	600	右：終点寄	300
交通規制の内容	【自主規制】自動車通行禁止			
事故の発生	あり			

<踏切道の概要>

- 本踏切道では、平成9年、10年、27年及び30年に踏切事故が発生しており、このうち30年の事故は、小型乗用車による死亡事故である（死者1名）。
- 本踏切道の1日当たりの鉄道交通量は188本、列車の踏切通過速度は115km/h（最高）、踏切長は14mである。
- 踏切道の周辺には保育園や田畑があり、また、鉄道のキロ程にして終点寄約70m先に第1種踏切道がある。
- 当省による現地調査後の令和3年3月に、本踏切道は廃止された。

<周辺状況・踏切道の全景等>

【周辺状況】



(注) 地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成

【踏切道の全景】 ※①から撮影



自動車の通行を禁止する看板及びポール（平成30年の事故後に設置）

＜安全対策の検討状況＞

- 平成 30 年に発生した事故を受けて、暫定的な対策として、鉄道事業者は「自動車通行禁止」と表記された看板を、道路の管理者（市）は自動車の通行を禁止するポールをそれぞれ設置した。
- 過去、鉄道事業者から市に対し、複数回、本踏切道について廃止の要請を行ったが、地域住民の生活環境に影響が大きいため実現しなかった。しかし、平成 30 年の死亡事故を契機に、廃止に向けて、鉄道事業者、市及び地元区長が約 50 回の協議^(※1)を重ね、本踏切道北側にある農道の一部を拡幅して^(※2)（【周辺状況】の黄色線）、自動車がすれ違ふことが可能となるよう整備することを条件に、本踏切道を廃止することで合意した。検討の経緯については、下表のとおり。
 - ※1 市と鉄道事業者、市と地元区長又は鉄道事業者と地元区長が 2 者間でそれぞれ行った協議の回数を含む。
 - ※2 市は、本踏切道北側にある農道は幅員が狭く、農繁期に農作業のための車両が駐車することにより、本踏切道北側にある民家の住民や保育園の利用者などが道路を通行できずに困っている状況であったとしている。このため、本踏切道の廃止に伴い、南側への通行ができなくなる代替措置として、地域住民から本踏切道北側にある農道の拡幅について要望があったとしている。
- 市及び鉄道事業者は、地元区長を通じて地域住民の意見を把握していたとしている。市は、地元区長が積極的に地域住民の意見の集約及び調整を行ったことが、踏切道の廃止につながったと考えている。

表 本踏切道の安全対策に係る協議等の経緯（平成 30 年の事故以降）

時期	主な経緯
平成 30 年 6 月	踏切事故が発生（死者 1 名）
8 月	市及び鉄道事業者が住民説明会を開催し、暫定的な対策として、自動車通行禁止の看板及び自動車の通行を禁止するポールを設置することについて協議し、了承を得る。
9 月	鉄道事業者が自動車通行禁止の看板を、市がポールをそれぞれ設置
10 月 ～令和 2 年 2 月	鉄道事業者、市及び地元区長が廃止を前提としたう回路整備等の代替案を協議（月に 2 回の頻度で計約 50 回実施）
3 月	鉄道事業者、市及び地域住民が、本踏切道北側にある農道の一部拡幅を条件に、本踏切道を廃止することで合意
3 年 2 月	農道の拡幅整備工事を完了
3 月	本踏切道の廃止

（注） 当省の調査結果による。

事例表 3-(1)-⑭ 市道の路線廃止を経て踏切道の廃止に至った例

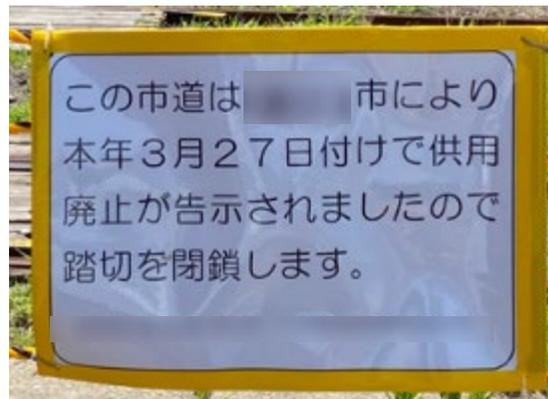
<踏切道の基本情報>

踏切長 (m)	31.3	踏切幅員全幅 (m)	2	
鉄道交通量 (1日) (本)	233	踏切通過速度 (最高, km/h)	67	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	0	二輪 (台)	0
	軽車両 (台)	0	歩行者 (人)	0
列車見通距離 (m)	左：起点寄	100	左：終点寄	40
	右：起点寄	10	右：終点寄	40
交通規制の内容	【法規制】 車両通行止め			
事故の発生	なし			

<踏切道の概要>

- 廃止前の踏切道は、踏切長は 31.3m、1日当たりの鉄道交通量は 233 本であった。
- 当省が実施した踏切道の現地調査（令和 2 年 6 月）の際、道路管理者が踏切道部分を含む市道の供用廃止を公示し、鉄道事業者が本踏切道を閉鎖したことを示す看板及び規制ロープが確認された。
- 当省による現地調査後の令和 2 年 8 月に、本踏切道は廃止された。

【鉄道事業者が設置した看板】



(注) 1 ぼかし部分には市名及び事業者名が記載
2 令和 2 年 6 月時点の写真

<周辺状況・踏切道の全景等>

【周辺状況】



(注) 地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成

【踏切道の全景】 ※①から撮影



鉄道事業者が設置した看板

<安全対策の検討状況>

- 本踏切道南側周辺に立地する十数軒の民家のほとんどが空き家となり、踏切道部分を含む市道の利用者が^{まれ}稀となっていた。鉄道事業者は、平成26年度以降、毎年、市に対し、本踏切道の廃止について要請していたが、こうした環境の変化を踏まえ、鉄道事業者は、市と踏切道の廃止に係る協議を開始するとともに、踏切道の廃止について、地元自治連合会の会長に対する説明を実施し、地元自治連合会の同意を得た。
- 鉄道事業者及び市は、地元自治連合会の同意を得たことを踏まえ、踏切道部分を含む市道の供用廃止等について協議し、市は、鉄道事業者から、踏切道部分を含む市道の供用廃止、路線廃止等に係る要望書を受領した。市は、本踏切道のある市道について利用実態の調査^(※)を行い、通行者がいないことを改めて確認した。また、鉄道事業者及び市は、踏切道北側において、集合住宅を所有・管理する事業者及び集合住宅の建設予定地を所有する事業者に対し、本踏切道について利用者がいないこと並びに踏切道の廃止及び市道の路線廃止後の取扱いについて確認・協議を行った。市は、利用実態がないことを確認の上、議会の議決を経て踏切道部分を含む市道の路線を廃止した。その後、鉄道事業者が踏切道を廃止した。
- ※ 8時から9時まで、12時から13時まで及び16時から19時までの各時間帯に、市の職員を現地に配置し、通行がないことを確認した。

表 本踏切道の安全対策に係る協議等の経緯

時期	主な経緯
令和元年6月	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業者から市に対し、踏切道の廃止に係る協議を開始 鉄道事業者は、地元自治連合会会長に踏切道の廃止について説明を実施。その上で、地元自治連合会会長が地域住民に対し、踏切道の廃止について説明や回覧による周知を実施
8月	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業者が地元自治連合会から廃止に係る同意書を受領 鉄道事業者及び市は、踏切道部分を含む市道の供用廃止等について協議を実施
12月	<ul style="list-style-type: none"> 市は、市道の路線廃止の手続きを進めるため、地元自治連合会会長から踏切道部分を含む市道の供用廃止及び路線廃止並びに踏切道の廃止に係る要望書を受領 市は、鉄道事業者から踏切道部分を含む市道の供用廃止、路線廃止等に係る要望書を受領
2年2月	市が踏切道のある市道の利用実態の調査を実施し、通行者がいないことを確認
3月	市が踏切道部分を含む市道の供用廃止を公示
5月	踏切道部分を含む市道の供用廃止に伴い、鉄道事業者が踏切道を通行禁止とした。
6月	市議会による市道の路線廃止の議決。踏切道部分を含む市道について路線廃止を公示
8月	踏切道を廃止（フェンスの設置、警標等の設備の撤去）

(注) 当省の調査結果による。

事例3-(2)-① 警報音を理由として納得が得られず、協議が停滞している例

<踏切道の基本情報>

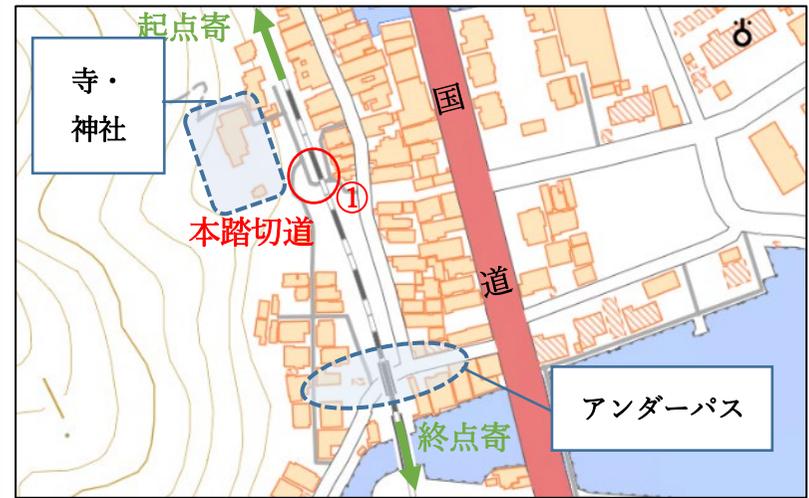
踏切長 (m)	9.7	踏切幅員全幅 (m)	1.5	
鉄道交通量(1日)(本)	236	踏切通過速度 (最高、km/h)	80	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	0	二輪 (台)	0
	軽車両 (台)	0	歩行者 (人)	5
列車見通距離 (m)	左：起点寄	130	左：終点寄	10
	右：起点寄	300	右：終点寄	330
交通規制の内容	【法規制】 車両通行止め			
事故の発生	なし			

<踏切道の概要>

- 本踏切道の1日当たりの鉄道交通量は236本であり、また、本踏切道のある路線は主要都市間をつなぐ路線である。
- 踏切道の西側（①とは線路を挟んだ反対側）には神社及び寺があり、踏切道は、神社本殿と鳥居をつなぐ経路上にある。また、東側（①側）には国道（【周辺状況】の赤線部分）があり、住宅や商業施設などがある。
- 当省が実施した踏切道の現地調査の際、以下の状況が確認された。
 - ・ 本踏切道から①側に進むと階段があり、車両の通行は制限されている。
 - ・ 車両により、①側と線路を挟んだ反対側との間を往来するためには、終点寄約100m先にあるアンダーパスを通行する必要がある。

<周辺状況・踏切道の全景等>

【周辺状況】



(注) 地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成

【踏切道の全景】 ※①から撮影



<安全対策の検討状況>

- 鉄道事業者は、本踏切道における列車の通過本数が多いこと（1日当たりの鉄道交通量は236本）、近隣には第1種踏切道はなく、警報音により列車の接近を認知できないこと、本踏切道は線路が起点寄、終点寄ともに約200m先でカーブしており見通しが悪いことからその危険性を認識し、安全対策の優先順位が高いとして、以前から本踏切道の第1種化を検討している。
- 鉄道事業者によると、地域住民及び地元自治会は、列車の通過頻度が高いこともあり、警報音を理由として第1種化には反対しており^(※)、協議が停滞している。鉄道事業者は、今後も継続的な協議を行い、第1種化への理解を求めるとしている。
 - ※ 過去、警笛吹鳴標を設置することも検討されたが、地域住民及び地元自治会から反対があり、設置されていない。
- 現在も、鉄道事業者は、単独で地元自治会と協議し、第1種化への理解を求めている状況であり、道路の管理者（市）と協議等を行ってはいないが、単独では地域住民からの同意を得ることが難しいとして、国が地方公共団体に対して第4種踏切道の改良に協力するよう呼び掛け、また、地方公共団体からも地元自治会へ第4種踏切道の危険性や第1種化の必要性を発信してほしいとの意見を有している。
- 道路の管理者（市）は、地域住民からの改善要望や本踏切道の改善の可否を判断するデータ等を持ち合わせていないため、第1種化等の可否について検討したことはなく現状維持との考えを有しているが、鉄道事業者からの申入れや地域住民からの要望等があれば、協力したいとしている。
- 鉄道事業者によると、過去には、本踏切道の廃止について地元自治会に提案したこともあるが、神社本殿と鳥居をつなぐ経路上にあり、利用実態もあることから、廃止の同意を得られなかったとしている。

事例3-(2)-② 鉄道事業者が第1種化を提案したところ、地域住民から近隣の他の第4種踏切道も第1種化してほしいなどの要望があり、協議が難航している例

<踏切道の基本情報>

踏切長 (m)	6	踏切幅員全幅 (m)	1	
鉄道交通量(1日)(本)	89	踏切通過速度 (最高、km/h)	65	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	0	二輪 (台)	10
	軽車両 (台)	4	歩行者 (人)	201
列車見通距離 (m)	左：起点寄	100	左：終点寄	210
	右：起点寄	200	右：終点寄	150
交通規制の内容	【法規制】車両通行止め			
事故の発生	なし			

<踏切道の概要>

- 踏切道の周辺には住宅や田畑があり、踏切道の西側(①側)には、小学校や商業施設などがある。また、鉄道のキロ程にして起点寄約300m先に第4種踏切道(以下「近隣の第4種踏切道」という。)がある。
- 当省が実施した現地調査の際、本踏切道に隣接する駅の入口は①側にある1か所のみであり、複数名が駅に行くために本踏切道を利用する状況が確認された。
- 鉄道事業者によると、本踏切道と近隣の第4種踏切道の間には、いわゆる勝手踏切^(※)がある。
※ 鉄道事業者が踏切道として認めていない横断通路を「勝手踏切」と称している(第190回国会衆議院国土交通委員会(平成28年3月15日)における国土交通大臣答弁)。

<周辺状況・踏切道の全景等>

【周辺状況】



(注) 地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成

【踏切道の全景】 ※①から撮影



<安全対策の検討状況>

- 本踏切道の周辺には、短い距離の間に（鉄道のキロ程にして約 300m）、本踏切道を含む 2 か所の第 4 種踏切道及び勝手踏切があり、線路のカーブにより 2 か所の第 4 種踏切道及び勝手踏切からの列車の見通しがそれぞれ悪い状況にある。このため、鉄道事業者は、本踏切道を第 1 種化し、あわせて、近隣の第 4 種踏切道の廃止と、勝手踏切に柵を設けて進入できないようにすることを計画し、地域住民に提案した^(※)。
※ 勝手踏切には進入しないことを呼び掛ける看板が設置されている。
- 鉄道事業者によると、地域住民からは、第 1 種化を提案した第 4 種踏切道に加え、鉄道事業者が廃止を提案した近隣の第 4 種踏切道を第 1 種化し、両踏切道の間に存在する勝手踏切も正式な踏切道とするよう要望があり、鉄道事業者は、第 1 種化に要する費用負担が大きく、いずれの要望も受け入れることができないとして、協議が難航している。検討の経緯については、下表のとおり。
- 鉄道事業者は、令和 2 年 8 月以降、道路の管理者（市）とも本踏切道を含めた駅周辺の安全対策について協議を実施している。

表 本踏切道の安全対策に係る協議等の経緯

時期	主な経緯
平成 29 年 1 月	警笛吹鳴標識の設置について、自治会長と協議を実施
3 月	警笛吹鳴標識の設置について、地域住民から反対意見があり、設置を断念
令和元年	本踏切道のカラー塗装を実施
2 年～	第 1 種化について、地域住民と協議を実施中
2 年 11 月	見通しの確保のため、防草シートを設置

(注) 1 当省の調査結果による。

2 市からは、令和 2 年 8 月より前の本踏切道の安全対策に係る協議等の経緯は不明と回答があったため、鉄道事業者から聴取した情報に基づき作成

事例3-(2)-③ 道路法道路（市道）にあり、踏切道改良促進法による指定を受け第1種化された踏切道の例

<踏切道の基本情報> ※本踏切道が第4種踏切道であった時期の情報を基に記載

踏切長 (m)	10	踏切幅員全幅 (m)	2.2	
鉄道交通量 (1日) (本)	59	踏切通過速度 (最高、km/h)	70	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	9	二輪 (台)	6
	軽車両 (台)	25	歩行者 (人)	28
列車見通距離 (m)	左：起点寄	500	左：終点寄	400
	右：起点寄	300	右：終点寄	300
交通規制の内容	【法規制】二輪の自動車以外の自動車通行止め (小特を除く。)			
事故の発生	あり			

<踏切道の概要>

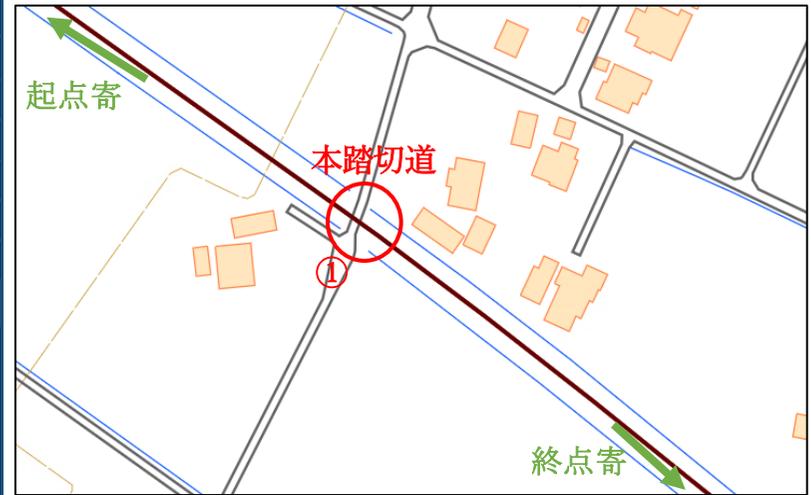
- 本踏切道は、踏切道改良促進法に基づく指定を受け、平成31年に第1種化された。
- 鉄道事業者によれば、本踏切道は道路交通法による交通規制があるが、踏切幅員全幅が2.2mであり、普通自動車の通行が常態化しており、また、列車の乗務員から、自動車の通行が多く危険な踏切道であるとして、数年前から第1種化を求める意見が出ていた。
- 実際、第1種化前の本踏切道では、平成20年には小型乗用車による踏切事故が発生した (負傷者1名)。また、平成24年及び25年には事故には至らなかったものの、自動車が直前横断するヒヤリ・ハットも発生した。

<安全対策の検討状況>

- 鉄道事業者では、毎年4月頃の社内会議において、第1種化する踏切道の優先順位を検討しており、同会議において、上記<踏切道の概要>の状況を踏まえ、本踏切道は他の踏切道と比べて危険性が高いと認められたため、第1種化を行うこととなった。
- 鉄道事業者は、国及び踏切道の所在市の補助事業に係る手続は円滑に行われ、また、市及び地域住民との調整も特段問題なく進めることができたとしている。

<周辺状況・踏切道の全景等>

【周辺状況】



(注) 地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成

【踏切道の全景】 ※①から撮影



事例3-(2)-④ 道路法外道路（里道）にあり、第1種化が進んでいない踏切道の例

<踏切道の基本情報>

踏切長 (m)	5.5	踏切幅員全幅 (m)	2.5	
鉄道交通量(1日)(本)	86	踏切通過速度 (最高、km/h)	32	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	133	二輪 (台)	67
	軽車両 (台)	78	歩行者 (人)	115
列車見通距離 (m)	左：起点寄	20	左：終点寄	120
	右：起点寄	40	右：終点寄	19
交通規制の内容	なし			
事故の発生	あり			

<踏切道の概要>

- 本踏切道では、平成12年度以降、踏切事故が7回発生しており、中には同一年に3回事故が発生した年もあった。
- 本踏切道の1日当たりの道路交通量は、三輪以上の自動車が133台、二輪が67台、軽車両が78台、歩行者が115人である。また、本踏切道の列車見通距離は、②側から終点寄を見たものが最も短く、19mである。②側から終点寄を見たときの状況は、右の写真のとおり。
- 当省が実施した本踏切道の現地調査の際、以下の状況が確認された。
 - ・ 30分間に本踏切道を通行したのは、三輪以上の自動車が10台、二輪が1台、軽車両が5台、歩行者が二人であった。
 - ・ 踏切道の両側には、起点寄及び終点寄の方向を確認するためのカーブミラーが設置されていた。

【②側から終点寄の見通し】



<周辺状況・踏切道の全景等>

【周辺状況】



(注) 地理院地図Vector (国土地理院) を基に当省が作成

【踏切道の全景】 ※①から撮影



カーブミラー

＜安全対策の検討状況＞

- 鉄道事業者は、踏切道の廃止を行った場合、地元からの反発が予想され、本来あるべき姿である地域住民との共存が成り立たなくなるため、廃止は困難としており、安全対策としては第1種化を基本としている。また、本踏切道は、地域住民の生活道路となっているため、鉄道事業者としては廃止の考えはない。
- 本踏切道において、同一年で3回目の事故が発生した後に、地元から道路の管理者（市）に対し安全対策の依頼があり、また、地元の交通安全協会から鉄道事業者に対し注意看板の設置依頼があった。これらを受けて、市、警察署、地元の交通安全協会及び鉄道事業者が、現地で協議を実施した。鉄道事業者は、地元の交通安全協会が作成した「危険 事故多発 停止」と表記された注意看板を設置することとした。

市は、幅員が4mに満たない里道にある第4種踏切道において、踏切遮断機の設置は鉄道事業者が行うものと認識している。また、市は、踏切道改良工事を実施するためには、市道であっても道路幅員を拡幅することを基本としている。他方、鉄道事業者は、第1種化については、市の全額負担を期待しており、その前提として、踏切道の幅員を市道の路線認定の基準にまで拡幅し、路線認定を受ける必要があると認識しているが、拡幅が構造上困難であることから、市に対し、拡幅を伴わない第1種化の方法について検討をお願いしたとしている。
- 鉄道事業者は、その後、市への確認を行っていないが、安全対策の必要性については認識しており、今後、第1種化の方法について再確認を行うとしている。
- 鉄道事業者は、踏切警報機等の設置費用（1,000万円程度）の捻出が第1種化を実現するための課題であるとしている。鉄道事業者は、踏切道改良促進法に基づく補助制度の補助率を上げ、踏切保安設備のみでなく、踏切道内の線路改修についても一括して同法の補助対象とした上で、道路法外道路にある踏切道についても、踏切道改良促進法の対象としてほしいとの意見を有している。

事例3-(2)-⑤ 私道にある踏切道について、立体交差による除却までの一時的措置として道路法の路線認定を経て、踏切道改良促進法に基づく補助を活用した第1種化を模索したものの実現せず、第4種踏切道のまま存置されている例

＜踏切道の基本情報＞				＜周辺状況・踏切道の全景等＞			
踏切長 (m)	12	踏切幅員全幅 (m)	2.8	【周辺状況】 			
鉄道交通量(1日)(本)	133	踏切通過速度 (最高、km/h)	85				
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	0	二輪 (台)			0	
	軽車両 (台)	340	歩行者 (人)			404	
列車見通距離 (m)	左：起点寄	600	左：終点寄			800	
	右：起点寄	600	右：終点寄			800	
交通規制の内容	【法規制】 車両通行止め						
事故の発生	あり						
＜踏切道の概要＞						【踏切道の全景】 ※①から撮影 	
<ul style="list-style-type: none"> ○ 本踏切道では、平成18年には歩行者による死亡事故（死者1名）、19年には自転車による踏切事故が発生している。 ○ 本踏切道は住宅地にあり、本踏切道の1日当たりの道路交通量は、軽車両が340台、歩行者が404人である。鉄道事業者は、本踏切道の南側には市営住宅や公園があり、生活道路として本踏切道を利用している通行者が多いとしている。 							

(注) 地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成

＜安全対策の検討状況＞

- 本踏切道において、平成 18 年及び 19 年に発生した事故を受け、鉄道事業者は、18 年 12 月にバリケード及び注意看板を、19 年 11 月に列車接近警報装置^(※)を設置している。
※ 列車が接近した際に警報音を発するとともに、2 個の赤色せん光灯が動作中交互に点滅する。鉄道事業者は、本装置は踏切警報機とは異なる仕様であるとしている。
- 本踏切道は、市がアンダーパスによる立体交差を計画している場所にある。立体交差が実現すれば廃止となるものの、アンダーパスによる立体交差の工事が具体化されておらず、また、事故の発生により、地域住民からも踏切道の保安度の向上を要請されていることから、鉄道事業者は、立体交差となるまでの一時的な措置として、やむを得ず第 1 種化することを検討している。
- 鉄道事業者は、国による補助事業を活用した踏切保安設備等の整備を検討したが、本踏切道は、鉄道事業者が所有する私道にあり、踏切道改良促進法の対象外であることから、市に対し、本踏切道のある私道を市道として路線認定するよう、平成 25 年 3 月及び 26 年 9 月の 2 度にわたり検討を依頼している。
- 市は、平成 25 年の鉄道事業者からの路線認定に係る依頼に対し、本踏切道は鉄道事業者が所有・管理しており、安全対策も鉄道事業者の所管であるとの認識を示した上で、将来的にアンダーパスの計画もあることから、市道として認定する必要性はない旨を回答している。また、市は、平成 26 年の鉄道事業者からの路線認定に係る依頼に対し、本踏切道について、道路形状が階段状であること、高速化した電車が通行している線路を横断していること及び過去に複数回の人身事故が発生していることを理由に、市道の認定基準のうち「一般交通の用に供され、安全かつ円滑な運行ができる通路」に該当しないと回答している。

表 本踏切道の安全対策に係る協議等の経緯

時期	主な経緯
平成 17 年 10 月	本踏切道付近のアンダーパス化を含む都市計画の決定
18 年 12 月	・踏切事故が発生（死者 1 名） ・踏切事故を受けて、鉄道事業者はバリケード及び注意看板を設置
19 年 11 月	・踏切事故が発生 ・踏切事故を受けて、鉄道事業者は列車接近警報装置を設置
24 年 5 月	鉄道事業者は注意看板を設置
25 年 3 月	鉄道事業者から市に対し、本踏切道のある私道の路線認定の検討を依頼
26 年 9 月	鉄道事業者から市に対し、再度、本踏切道のある私道の路線認定の検討を依頼

(注) 1 当省の調査結果による。

2 平成 18 年及び 19 年の事故のほか、20 年及び 21 年には、本踏切道において自殺の事案があった。

事例3-(2)-⑥ 踏切道改良促進法による指定後、長期にわたって第1種化が行われていない例（指定後40年以上経過している例）

<踏切道の基本情報>

踏切長 (m)	9.8	踏切幅員全幅 (m)	15	
鉄道交通量(1日)(本)	204	踏切通過速度 (最高、km/h)	8	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	3,458	二輪 (台)	92
	軽車両 (台)	233	歩行者 (人)	1,821
列車見通距離 (m)	左：起点寄	400	左：終点寄	200
	右：起点寄	400	右：終点寄	40
交通規制の内容	なし			
事故の発生	あり			

<踏切道の概要>

- 本踏切道では、平成20年及び30年に踏切事故が発生しており、また、24年以降には、事故には至らなかったものの、ヒヤリ・ハットが4件発生している。
- 本踏切道の1日当たりの鉄道交通量は204本、道路交通量は三輪以上の自動車が3,458台、歩行者が1,821人等である。また、周辺には、公園、病院及び小学校があり、本踏切道は通学路に指定されている。
- 本踏切道は、駅に隣接しており、ホームの構造上、上り線、下り線のいずれの列車も、踏切道を通過する前に同駅のホームで停車しており、列車の踏切通過速度は、8km/h（最高）である。
- 当省が実施した踏切道の現地調査の際、以下の状況が確認された。
 - ・ 10分間に本踏切道を通りしたのは、三輪以上の自動車が21台、軽車両が6台、歩行者が10人であった。また、杖を使っている高齢者、中学生、児童など、幅広い年齢層の者が本踏切道を通りしていた。
 - ・ 列車は駅出発時に警笛吹鳴を行っていたが、複数台の車両が警笛吹鳴後に踏切道に進入しようとしていた。また、列車の通過直前まで歩行者が横断していた。

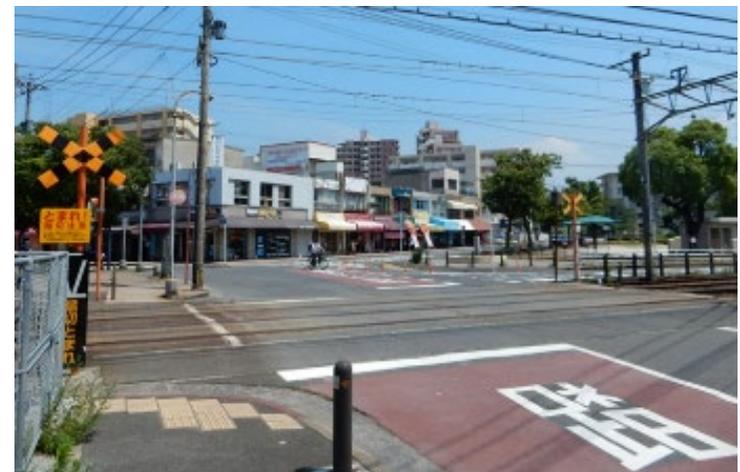
<周辺状況・踏切道の全景等>

【周辺状況】



(注) 地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成

【踏切道の全景】※①から撮影



＜安全対策の検討状況＞

- 本踏切道は、昭和 51 年 12 月に踏切道改良促進法（以下「法」という。）による指定を受けている。鉄道事業者によれば、その後、第 1 種化の工事に係る社内りん議も行われ工事に着手したが、地域住民の反対署名活動・陳情により実施を断念したとしている。
- 鉄道事業者は、本踏切道は、鉄道事業者の路線にある第 4 種踏切道の中で唯一、通学路指定があり、また、児童を始めとする歩行者が予測不能な行動をとれば重大事故に発展する可能性があるとしている。また、地域住民から、子供の飛び出しが多いため踏切遮断機を設置してほしいとの要望等があり、鉄道事業者は、第 1 種化の検討を進めている。他方、依然として踏切警報機の設置による騒音や踏切遮断機の設置による渋滞の発生等を理由とした反対もあり、鉄道事業者は、第 1 種化のための協議の着手が難しいとしており、指定から 40 年以上経過した現在も第 1 種化に至っていない。検討の経緯については、下表のとおり。
- 鉄道事業者は、平成 17 年に、昭和 51 年に行われた法による指定が継続していることを確認したとしている。また、鉄道事業者は、平成 19 年 1 月の業務監査の際、地方運輸局から、本踏切道は危険な踏切道であることから、地元と十分に協議の上、第 1 種化の努力を続けてほしい旨の指摘を受けたとしている。鉄道事業者は、これまで国等に助言等を求めたことはなく、支援等もなかったとしているものの、今後の検討を進める上で道路管理者である市の協力が不可欠であることから、国から市に対する働きかけが行われることを要望している。
- 市は、踏切道の第 1 種化は鉄道事業者が講ずるべき対策であり、市としては、道路事業としてできる対策があれば対応するとしている。また、市は、鉄道事業者が過去に第 1 種化に向けた検討を進めたものの、地域住民の反対があり、第 1 種化の実施には至らなかったことを認識していたが、本踏切道が法による指定を受けていることを把握していなかった。なお、廃止は市道の交通量が多いことから困難であると認識している。
- 市は、本踏切道は小学校の通学路に指定されており、安全性に課題が生じていることを認識している。市は、通学路交通安全プログラムに基づく取組^(※)の中で、平成 27 年度に本踏切道内の歩道を示す白線が薄くなっているとの指摘を受け、27 年 11 月に鉄道事業者が修繕したとしている。近年、本踏切道の危険性に関する指摘は受けておらず、今後も、道路管理者として必要に応じて踏切道周辺の安全対策を講じていくとしている。
※ 市は、通学路対策の基本的方針として、平成 27 年 11 月に通学路交通安全プログラムを策定。本プログラムに基づき、毎年、学校関係者による通学路の点検を行うほか、5 年に一度、市、警察署、学校関係者等が連携して通学路の合同点検を行い、必要な安全対策を実施している。
- なお、本踏切道における平成 20 年の事故後、鉄道事業者は、市及び警察署と協議し、路面に「踏切注意」の標示を実施し、通行者に対し注意を促す対策を図っていくことで合意し、市が当該対策を実施している。また、平成 30 年の事故後、鉄道事業者は、隣接する駅における運転方法について、発車前に警笛吹鳴を行うこと等を遵守する旨を乗務員に対し連絡するとともに、夜間における踏切道の視認性を

上げるために看板を設置している。さらに、市は、本踏切道のある市道にカラー塗装を実施している。

表 本踏切道の安全対策に係る協議等の経緯

時期	主な経緯
昭和 51 年 12 月	法による指定
53 年 6 月	鉄道事業者が市長に対し文書（「踏切保安設備の補助金予算確保方お願いについて」）を提出
58 年 10 月	地域の住民団体が鉄道事業者に対し、第 1 種化に反対する陳情書を提出
63 年 12 月	市から鉄道事業者に対し、市民から踏切遮断機設置の要望書が提出された旨の連絡
平成 15 年 10 月	地区交通安全推進協議会及び交通安全母の会が鉄道事業者に対し、踏切遮断機の設置を求める要望書を提出
16 年 1 月	鉄道事業者は、平成 15 年の要望書について、実施に向けた調整を行っていくための協力を依頼する旨を回答
17 年 8 月	鉄道事業者が昭和 51 年に行われた法に基づく指定の継続を確認
17 年 11 月	法による指定の継続を確認したことを踏まえ、鉄道事業者が第 1 種化に向けて、市に地元の意見調整への協力を依頼したが、市は対応できない旨回答
19 年 1 月	業務監査の際に、地方運輸局から鉄道事業者に対し、危険な踏切道であることから、地元と十分に協議の上、踏切保安設備の設置の努力を続けてほしい旨の指摘
20 年 9 月	<ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故が発生 ・踏切事故を受けて、警察署から鉄道事業者に対し、本踏切道は地域住民のみならず、トラック等の地域外の自動車も通るため、踏切保安設備を設置するのが望ましく、道路管理者と相談して地域住民の納得を得られるよう、設置に向けて努力してほしい旨の連絡

(注) 1 当省の調査結果による。

2 鉄道事業者は、平成 20 年 10 月以降、関係機関及び地域住民から第 1 種化に関する要望等はないとしている。

事例3-(2)-⑦ 踏切道改良促進法による指定後、長期にわたって第1種化が行われていない例（指定後20年以上経過している例）

<踏切道の基本情報>

踏切長 (m)	6	踏切幅員全幅 (m)	3.2	
鉄道交通量(1日)(本)	58	踏切通過速度 (最高、km/h)	43	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	125	二輪 (台)	7
	軽車両 (台)	97	歩行者 (人)	199
列車見通距離 (m)	左：起点寄	600	左：終点寄	300
	右：起点寄	600	右：終点寄	300
交通規制の内容	【自主規制】大型車の通行禁止			
事故の発生	あり			

<踏切道の概要>

- 本踏切道では、平成15年、24年及び29年に乗用車による踏切事故が発生し、負傷者2名を生じている。また、平成26年度以降、事故には至らなかったものの、乗用車又はバイクが直前横断するヒヤリ・ハットが14件発生しており、当該鉄道事業者の踏切道の中で最多となっている。
- 本踏切道は住宅地にあり、周辺には高齢者施設、病院及び小学校がある。

<周辺状況・踏切道の全景等>

【周辺状況】



(注) 地理院地図Vector (国土地理院) を基に当省が作成

【踏切道の全景】 ※①から撮影



<安全対策の検討状況>

- 本踏切道は、平成9年10月に踏切道改良促進法による指定を受けている。鉄道事業者は、同法による指定後、長期にわたって第1種化が行われていないことについて、資金難であったためとしている。
- 鉄道事業者は、令和元年5月、第4種踏切道の整備計画^(※)を検討した際に、事故やヒヤリ・ハットも継続して発生していることを踏まえて、本踏切道を3年度に第1種化することとしたが、その後、新型コロナウイルス感染症の影響などもあり、資金難により、本踏切道の第1種化は先送りとされた。
※ 本踏切道のほか、1か所の第1種化及び1か所の廃止が計画されている。
- 市によれば、これまで、本踏切道について鉄道事業者から協議をもちかけられておらず、本踏切道の安全対策について検討した経緯もないとしている。