

# 第4種踏切道の安全確保に関する実態調査

## 結果報告書

令和3年11月

総務省行政評価局



## 前 書 き

鉄道と道路とが交差する踏切道の中には、第4種踏切道というものがある。他の種別の踏切道には、踏切遮断機や踏切警報機が設置されているのに対し、第4種踏切道は、こうした設備が設置されていないものである。

現在の鉄道に関する技術上の基準では、第4種踏切道を新設することはできない。現在の基準では、鉄道と道路とが平面で交差し、踏切道を設けること自体に抑制的であり、立体交差によることが基本であるとともに、例外的に平面で交差し、踏切道を設ける場合には、踏切遮断機や踏切警報機を設置することが必要である。

第4種踏切道は、令和元年度末現在、全国に約2,600か所ある。前述の基準が定められる前から存在し、改築等の工事までの間、過渡的に許容されているものであって、改良や統廃合などにより解消されていく存在である。他方で、こうした第4種踏切道は、住宅地や農地の中にあるものから、公園内や寺社・墓地に至る経路にあるものまで、人々の生活に密着した場所にあつて、日常的に利用されているものも少なくない。

第4種踏切道が全国約3万3,000か所の踏切道に占める割合は約8%であり、第4種踏切道における事故発生件数そのものは多くはない。しかしながら、第4種踏切道における事故の発生は100か所当たり1.02件と、踏切遮断機を備えた第1種踏切道（踏切道100か所当たり0.59件）の2倍弱の頻度となっており、毎年、死者を生ずる事故も発生している状況にある。

関係機関においては、交通安全の観点から、踏切事故の削減を目標に、踏切保安設備（踏切遮断機等）の整備、踏切道の統廃合の促進等の施策を講ずることとされている。今回の調査は、以上のような状況を踏まえ、第4種踏切道の安全確保について、その実態を調査したものである。



## 目 次

第1 調査の目的等	1
第2 調査結果	2
1 全体概況及び報告書の構成	2
2 調査対象とした第4種踏切道	8
3 第4種踏切道における安全対策	12
(1) 廃止	12
(2) 第1種化	28
4 <補論>経過規定	48
5 事例集	51
6 資料編	101



# 第1 調査の目的等

## 1 目的

この調査は、第4種踏切道の安全の確保を推進する観点から、第4種踏切道のうち鉄道と道路法（昭和27年法律第180号）による道路以外の道路とが交差する踏切道を中心として、第4種踏切道の現状、安全対策の実施状況等の実態を明らかにするとともに、安全対策を進めるための支援等の在り方の検討に資するために実施したものである。

## 2 対象機関

### (1) 調査対象機関

国土交通省、農林水産省

### (2) 関連調査等対象機関

都道府県（3）、市町村（41）、土地改良区等（5）、鉄道事業者（20）<sup>（※）</sup>

※ 上下分離方式を採用している事業者については、鉄道施設等を保有する事業者と鉄道施設等を借り受けて運行を行う事業者を合わせて1事業者と計上している。

## 3 担当部局

行政評価局

管区行政評価局（北海道、東北、関東、中部、近畿、中国四国、九州）

四国行政評価支局

行政評価事務所（熊本）

## 4 実施時期





令和2年4月～3年11月

## 第2 調査結果

### 1 全体概況及び報告書の構成

鉄道と道路<sup>1</sup>とが交差する場所である踏切道は、令和元年度末現在、全国に3万3,004か所ある<sup>2</sup>。踏切道は、踏切保安設備の有無等により四つに区分され、踏切遮断機が設置等されたものが第1種踏切道、踏切警報機が設置されたものが第3種踏切道、いずれも設置等されていないものが第4種踏切道である<sup>3</sup>。

図1-① 踏切道の区分

第1種踏切道	第2種踏切道
	
第3種踏切道	第4種踏切道
	

(注) 国土交通省資料及び「大手民鉄の素顔」(2020年10月一般社団法人日本民営鉄道協会)を基に当省が作成。  
第2種踏切道は現存していない。

<sup>1</sup> 本報告書において、「道路」は、道路法(資料1-③)による道路か否かを問わず、広く道路一般を指すものとして用いている。

<sup>2</sup> 兼掌踏切(複数の事業者の鉄道線路をまたぐ踏切道)は1か所として計上。また、本項目における踏切道数等のデータには、軌道にある踏切道を含む(「鉄軌道輸送の安全に関わる情報」(令和元年度)(令和2年12月国土交通省鉄道局))。

<sup>3</sup> 第1種踏切道は、自動踏切遮断機を設置するか又は踏切保安係を配置して、遮断機を閉じ道路を遮断するもの、第2種踏切道は、踏切保安係を配置して、一定の時間内において遮断機を閉じ道路を遮断するもの、第3種踏切道は、踏切警報機を設置しているもの、第4種踏切道は、第1種から第3種まで以外のものをいう(鉄道事業等報告規則(昭和62年運輸省令第9号)別表第2第9号表)。

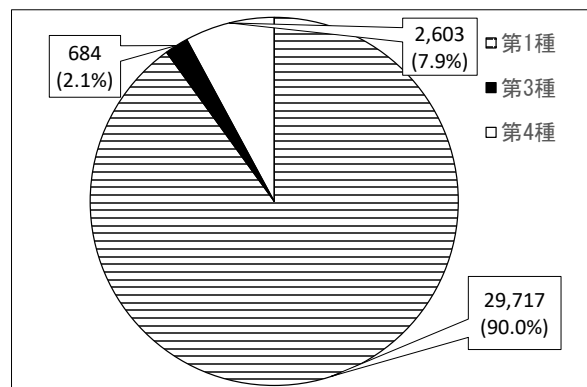


第4種踏切道は、現在の鉄道に関する技術上の基準<sup>4</sup>には適合しないものであり、新設することはできない。現在の基準では、鉄道と道路とが平面で交差し、踏切道を設けること自体に抑制的であり、鉄道と道路との交差は立体交差を基本とするとともに（技術基準省令第39条、解釈基準第39条（道路との交差）関係）、例外的に平面で交差し踏切道を設ける場合においても、踏切遮断機又は踏切警報機を設置することが必要である（技術基準省令第40条及び第62条、解釈基準第40条（踏切道）関係及び第62条（踏切保安設備）関係）。

現存する第4種踏切道は、このような基準が定められる前から存在しており、鉄道に関する技術上の基準に係る法令の経過規定により、改築又は改造の工事が完成するまでの間、過渡的に認められているものである<sup>5</sup>。

第4種踏切道は、全国3万3,004か所ある踏切道のうち2,603か所と、全体の約8%を占める（令和元年度末時点。図1-②）。これらは、農地や住宅地の中、寺社・墓地に至る経路や公園内など、人々の生活に密着した場所にあつて、日常的に利用されているものも少なくない。また、踏切幅員が狭いものが多く、歩行者、軽車両（自転車を含む）、軽自動車や小型特殊自動車（以下「小特」という。）の通行が主となっているものがみられる一方、踏切幅員が広く、普通自動車が通行するものも存在している。

図1-② 踏切道の箇所数(令和元年度末)



(注) 1 「鉄軌道輸送の安全に関わる情報」(令和元年度)を基に当省が作成  
2 ( )は構成比を表す。

図1-③ 第4種踏切道の例



<sup>4</sup> 鉄道に関する技術上の基準については、鉄道営業法（明治33年法律第65号）の規定に基づき、鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成13年国土交通省令第151号。以下「技術基準省令」という。）（資料1-④）が定められており、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準について」（平成14年3月8日付け国鉄技第157号国土交通省鉄道局長通知）の別冊1「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準」（以下「解釈基準」という。）（資料1-⑤）によりその運用の考え方が示されている。

<sup>5</sup> 鉄道に関する技術上の基準を定める省令の施行及びこれに伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令（平成14年国土交通省令第19号）（資料1-⑥）第3条第1項等

神社に至る経路にある第4種踏切道	住宅の前にある第4種踏切道
	
市街地にある第4種踏切道	公園内にある第4種踏切道
	

- (注) 1 当省の調査結果による。  
2 赤色の枠囲みは、踏切道の箇所を示す。

踏切事故<sup>6</sup>は、長期的には減少傾向にあるものの、令和元年度には、列車等の運転中における事故（運転事故）の約3割を占める211件が発生している。このうち、第4種踏切道における踏切事故の件数は29件（約14%）であり、件数そのものは、第1種踏切道における176件（約83%）の約6分の1である<sup>7</sup>。

しかしながら、令和元年における踏切道100か所当たりの事故件数をみると、第4種踏切道では1.02件と、第1種踏切道の0.59件の2倍弱となっており、事故の発生頻度が高い状況にある（表1-①）。

また、第4種踏切道における踏切事故により、毎年死亡者が生じており（表1-②）、令和2年度の1年間では、第4種踏切道での事故による死亡者数は4名であり、中には2名の死亡者を生ずる事故も発生している<sup>8</sup>。

<sup>6</sup> 踏切事故は、踏切障害事故及び踏切障害に伴う列車事故をいう。踏切障害事故とは、踏切道において列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故をいう（鉄道事故等報告規則（昭和62年運輸省令第8号）第3条第1項第4号）。列車事故とは、列車衝突事故（同項第1号）、列車脱線事故（同項第2号）及び列車火災事故（同項第3号）をいう。また、踏切事故の件数には、軌道において発生した踏切事故（軌道事故等報告規則（昭和62年運輸省・建設省告示第1号）第1条第1項第1号から第4号までに規定するもの）を含む。

<sup>7</sup> 「鉄軌道輸送の安全に関わる情報」（令和元年度）による。

<sup>8</sup> 運輸安全委員会ホームページ（鉄道における調査中の案件）から把握。運輸安全委員会は、航空、鉄道及び船舶の事故並びに重大インシデント（事故が発生するおそれがあると認められる事態）が発生した原因や事故による被害の原因を究明するための調査等を行う（運輸安全委員会設置法（昭和48年法律第113号）第4条）。同委員

表 1-① 踏切道種別の踏切事故発生件数（令和元年）

踏切道	踏切道数 <sup>(注2)</sup>	件数	構成率 (踏切道)	100 か所当たり の事故件数 <sup>(注3)</sup>	(参考) 100 か所当たり の事故件数	
					(H29 年)	(H30 年)
	か所	件	%	件		
第 1 種	29,748	175	89.9	0.59	0.69 件	0.69 件
第 2 種	-	-	-	-	-	-
第 3 種	698	6	2.1	0.86	0.54 件	0.69 件
第 4 種	2,652	27	8.0	1.02	0.93 件	1.28 件
計	33,098	208	100.0	0.63	0.71 件	0.74 件
(参考) 第 3、4 種 計	3,350	33	10.1	0.99	0.85 件	1.16 件

(注)1 「交通安全白書」(平成 30 年版～令和 2 年版) を基に当省が作成

2 平成 30 年度末時点

3 踏切道 100 か所当たりの踏切事故件数

表 1-② 第 4 種踏切道における踏切事故発生件数及び死亡者数

区分	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
総数 (件)	53	43	35	38	27	28	31	25	34	29
死亡者数 (人)	13	7	7	7	5	6	13	5	7	4

(注) 国土交通省資料及び「鉄軌道輸送の安全に関わる情報」(平成 22 年度～令和元年度) を基に当省が作成

国においては、踏切道における交通安全の確保のため、従来から、交通安全基本計画において、踏切事故を 5 年で約 1 割削減することを目標とし、このために講ずる施策を掲げている<sup>9</sup>。具体的には、四つの柱として、i) 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進、ii) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施、iii) 踏切道の統廃合の促進、iv) その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置を行うこととしている。また、交通安全基本計画に基づき国土交通省が交通の安全に関し講ずべき施策等を定めた国土交通省交通安全業務計画<sup>10</sup>においても、従来から同様の施策が掲げられている。

第 4 種踏切道の安全対策については、こうした国の施策のうち、統廃合（踏切道の廃止）及び踏切保安設備の整備（踏切遮断機を設置し、第 1 種踏切道に変更すること<sup>11</sup>。以下「第 1 種化」という。）が特に関係するものと考えられる。

会は、踏切遮断機が設置されていない踏切道（第 3 種及び第 4 種）において死亡者を生じた事故も調査対象としている（同法第 2 条第 3 項及び第 5 条第 3 号、運輸安全委員会設置法施行規則（平成 13 年国土交通省令第 124 号）第 2 条第 2 号ハ）。

<sup>9</sup> 交通安全基本計画は、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）第 22 条の規定により、交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項等を定めるものである。現行の「第 11 次交通安全基本計画」（令和 3 年 3 月 29 日中央交通安全対策会議。以下「基本計画」という。）（資料 1-⑦）では、従来計画と同様、令和 7 年までに踏切事故件数を令和 2 年と比較して約 1 割削減することを目指すこととされている。

<sup>10</sup> 交通安全対策基本法第 24 条の規定により、各指定行政機関の長が、毎年度、交通の安全に関し当該年度に講ずべき施策等について定めるものである。

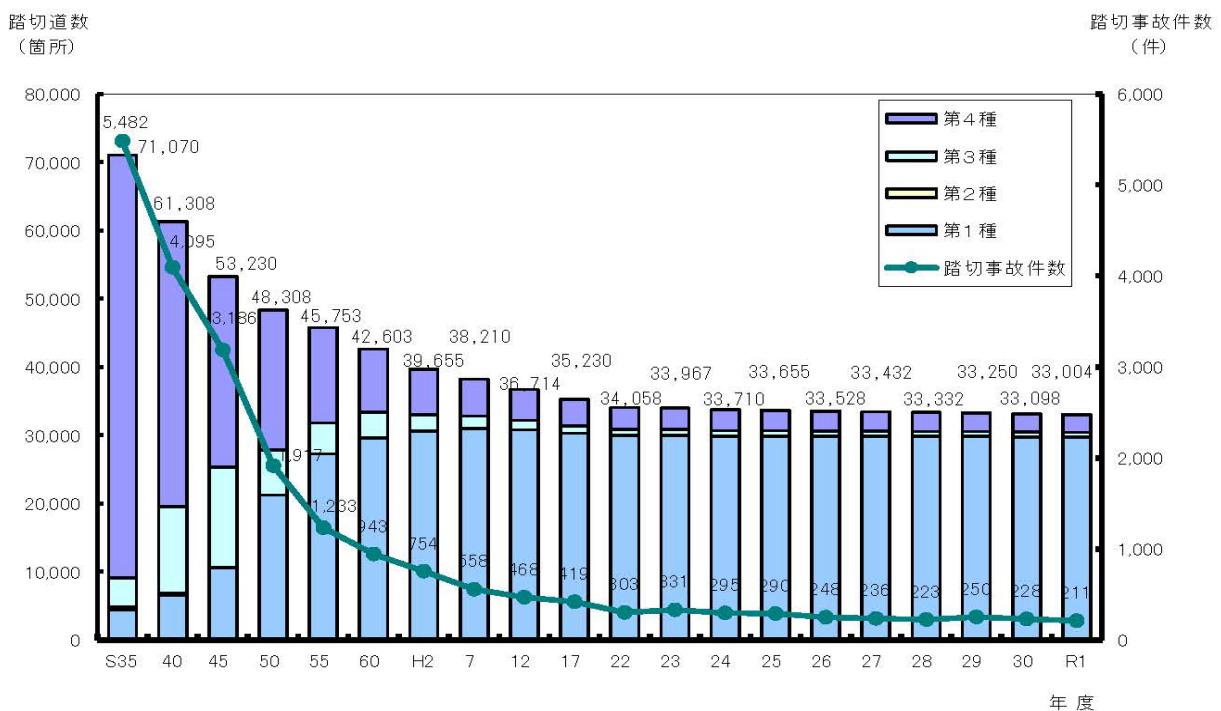
<sup>11</sup> 踏切道には踏切遮断機を備えることが原則である。ただし、列車が 130km/h 以下の速度で通過する踏切道であって、鉄道及び道路の交通量が著しく少ない場合又は踏切遮断機を設置することが技術的に著しく困難な場合は、

これらの施策を進めるための具体的な取組として、廃止については、踏切道の利用状況、う回路の状況等を勘案して統廃合を進めることとされている（資料1-⑦及び1-⑧）。また、第1種化については、踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号。以下「法」という。）に基づく補助制度を活用して促進することとされているが（資料1-⑧）、法の適用範囲は、一般国道、都道府県道、市町村道などの道路法による道路（以下「道路法道路」という。）にある踏切道であり、道路法道路以外の道路（以下「道路法外道路」という。）にある踏切道については対象外とされている（資料1-⑨）。他方、令和元年末現在、第4種踏切道のうち、道路法道路にあるものは1,253か所であるのに対し、道路法外道路にあるものは1,371か所であり、法が適用されない踏切道の方が多い<sup>12</sup>。

第4種踏切道は、新設することはできず、既に存在していたものについて過渡的に存続が認められたものであって、もとより廃止、第1種化等により解消されていく存在である。また、上記のとおり、交通安全の確保の観点から、統廃合や第1種化等の施策が掲げられているところである。

しかし、踏切道の箇所数は減少傾向にあるものの（図1-④）、近年の第4種踏切道の箇所数の推移をみると、毎年50か所前後の減少となっており（表1-③）、近年、第4種踏切道の減少が鈍化しているとの指摘もある<sup>13</sup>。

図1-④ 踏切道の箇所数の推移



(注)1 「鉄軌道輸送の安全に関わる情報」（令和元年度）による。

踏切警報機を備えたものであればよいとされている（技術基準省令第40条及び第62条（資料1-④）、解釈基準第62条（踏切保安設備）関係（資料1-⑤））。したがって、第4種踏切道を第3種踏切道に変更することもあり得る。

<sup>12</sup> 当省の調査結果による。

<sup>13</sup> 「運輸安全委員会ダイジェスト第31号」（平成31年2月発行）では、平成20年度から29年度までの第3種及び第4種踏切道の箇所数の推移を見ると、踏切道数の減少ペースが鈍化しているとしている。

2 横軸については、昭和 35 年度から平成 22 年度までは 5 年間隔、それ以降は 1 年間隔である。

表 1-③ 近年の第 4 種踏切道数の減少数

(単位:か所)

区分	平成 29 年度	30 年度	令和元年度
前年度からの減少数 <sup>(注2)</sup>	69 (57)	74 (50)	49 (47)
うち 廃線	12	24	2
うち 廃止	41	22	23
うち 第 1 種化	16	28	24

(注) 1 当省の調査結果による。

2 ( ) は廃止及び第 1 種化により減少した第 4 種踏切道数を示す。

こうしたことを踏まえ、本報告書では、第 4 種踏切道の安全確保を推進する観点から、第 4 種踏切道を解消する取組に焦点を当て、【項目 3 (1)】において第 4 種踏切道の廃止に係る実態を、【項目 3 (2)】において第 1 種化に係る実態を、それぞれ整理した。第 1 種化については、特に、道路法外道路にある第 4 種踏切道には法が適用されないことを踏まえ、第 1 種化を進める上で課題が生じていないかという点に着目している (表 1-④)。

表 1-④ 第 1 種化・廃止と法の関係

区分	道路法道路にある踏切道	道路法外道路にある踏切道
第 1 種化	法の対象	法の対象外
廃止	法における改良に該当しない	法の対象外

(注) 1 法は、踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的としているが (第 1 条)、踏切道の廃止は、法における改良には当たらない (第 1 種化を含む踏切保安設備の整備は、法にいう改良に当たる。)

2 法では、鉄道と道路法道路とが交差している場合における踏切道を対象としている (第 2 条)。

また、事例集では、各項目で扱った事例について、踏切道に関する基本的な情報等を含めて整理した。

## 2 調査対象とした第4種踏切道

今回の調査では、法が適用されない道路法外道路にある踏切道について第1種化を進める上で課題が生じていないかといった問題意識から、道路法外道路にある第4種踏切道を中心に、163か所の第4種踏切道を対象とした<sup>14, 15</sup>。この内訳は、表2-①のとおりである。

163か所の第4種踏切道については、関係機関への調査に加え、実際に踏切道に赴き、踏切道やその周辺の状況等について、現地調査を実施した<sup>16</sup>。

表2-① 調査対象とした第4種踏切道の内訳

(単位：か所)

道路の 管理者	合計	道路法道路 <sup>(注2)</sup>	道路法外道路				不明 (注7)	
			農道 <sup>(注3)</sup>	里道 <sup>(注4)</sup>	私道 <sup>(注5)</sup>	管理用通路 <sup>(注6)</sup>		
市町村	124	44	80	14	65	0	1	0
土地改良区等	6	0	6	6	0	0	0	0
その他 (注8)	30	0	30	0	0	28	2	0
不明 (注7)	3	0	0	0	0	0	0	3
合計	163	44	116	20	65	28	3	3

(注)1 当省の調査結果による。

2 道路法道路には、一般国道、都道府県道、市町村道などがあるが、今回の調査対象踏切道のうち道路法道路にあるものは、全て市町村道にある踏切道である。

3 土地改良法（昭和24年法律第195号）に基づく土地改良事業等により造成された農道であって、都道府県道又は市町村道として認定された道路以外の道路（「農道台帳について」（平成2年3月22日付け2構改D第46号農林水産省構造改善局長通知））

4 地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律（平成11年法律第87号。いわゆる地方分権一括法）の施行に伴い、平成17年3月末までに、国土交通省（旧建設省）から市町村に対し、無償で譲渡された国土交通省（旧建設省）所管の赤道（里道）（国土交通省資料）

5 鉄道事業者や私人の所有地等にあるもの

6 河川の管理のための通路（河川管理施設等構造令（昭和51年政令第199号）第27条）

7 調査対象とした鉄道事業者及び市町村に確認した結果、道路の種別及び管理者が不明であるとされたもの等がある。

8 県、鉄道事業者及び私人である。

<sup>14</sup> 調査対象踏切道は、平成26年度踏切道実態調査による情報を参照し、法において改良することが必要と認められる踏切道を指定する際の基準等を参考としつつ選定した。踏切道実態調査は、国土交通省がおおむね5年ごとに、鉄道事業者等から踏切道の所在地、道路種別、踏切幅員、列車通過速度、交通量等の踏切道に関する情報を把握しているものである。

<sup>15</sup> このほか、調査により把握した、過去に第4種踏切道であったが調査時点では廃止又は第1種化されているものに関する状況等についても、必要に応じて取り上げている。

<sup>16</sup> 一部の踏切道の現地調査については、踏切道が所在する県にある行政監視行政相談センターに駐在する職員も従事した。

## コラム①：踏切道に関する維持管理・情報共有

今回調査した踏切道の中には、鉄道事業者と道路の管理者との間で、踏切道の維持管理に関し認識に相違がある例（事例①）や踏切道に関する情報の共有がされていない例（事例②・③）があった。

### （事例①）

調査対象とした踏切道について、現地調査を行った際、道路の舗装が劣化している状況があった。鉄道事業者は、鉄道用地内であることから、鉄道事業者が実施するものと認識しているが、道路の管理者は、過去に自ら舗装を実施した経緯から、道路の管理者が実施すると認識しており、両者の認識に相違がみられた。今後、両者で協議して修繕するとしている。



### （事例②）

調査対象とした踏切道について、過去2回の踏切事故があった。踏切道の所在町は、踏切事故の発生については把握していたが、事故の詳細は、鉄道事業者からの情報提供が行われなければ把握できず、鉄道事業者とこれらの情報の共有ができる仕組みが必要との意見を有している。

### （事例③）

調査対象とした鉄道事業者が、踏切道の実態把握のため、踏切道が所在する市町村に通学路指定の有無を問い合わせたところ、防犯上の理由から教えてもらうことができなかった。

踏切道は、鉄道と道路とが交差する場所であるという性質上、鉄道事業者と道路の管理者の双方、さらに踏切道の所在市町村に関係があり、維持管理の分担や情報の共有などが難しい状況がうかがわれる。安全確保の観点から、日頃からの鉄道事業者、道路の管理者及び踏切道の所在市町村の協力・連携が望まれる。

## コラム②：踏切道における交通規制の遵守に関わる取組

第4種踏切道は、一般的に踏切幅員が狭いものが多く、都道府県公安委員会により道路交通法（昭和35年法律第105号）に基づく交通規制が行われているものがある<sup>17</sup>。調査対象とした踏切道の中には、踏切道の直前まで交通規制を認識しにくいことなどにより、通行できない車両が進入する可能性がある状況もみられた（事例①）。

他方、道路の管理者、鉄道事業者、地元の関係者等が、踏切道における交通規制の遵守に関わる取組を行っている状況もみられ、道路の管理者である市が交通規制を予告する看板を設置している例（事例①）や、鉄道事業者と地元の関係者が協議の上、地域の事情を考慮して着脱可能な車止めを設置している例（事例②）があった。

### （事例①）

本踏切道は、市道と接続しており、踏切幅員は1.8mである。道路交通法による「二輪の自動車以外の自動車通行止め（小特を除く。4月1日から12月9日まで）・通行止め（12月10日から翌年3月31日まで）」の規制がある。踏切道の箇所の幅員が狭く、通行してきた市道を転回して戻るとは困難で、後進する場合には交差点まで約230mの後進が必要である。過去には、市道側から本踏切道に進入した普通自動車による事故が発生している。

当該市道に進入する付近には、市が「この先車<sup>りょう</sup>輛は通り抜け出来ません」と表記された看板を設置しており、自動車による通行者に注意喚起をしている。

※ なお、当省による現地調査の際には、この看板に気付かず踏切道の直前まで進入した軽自動車があった。

【周辺状況】



【交差点部分の状況と予告看板】



（注） 【周辺状況】は、地理院地図Vector（国土地理院）を基に当省が作成

<sup>17</sup> 例えば、車両通行止め、二輪の自動車以外の自動車通行止めの標識の設置がある。平成30年度末現在、第4種踏切道2,652か所中、2,178か所において交通規制が実施されている（「令和2年版交通安全白書」）。



**(事例②)**

本踏切道は、道路交通法による「二輪の自動車以外の自動車通行止め（小特を除く。3月1日から12月10日まで）・車両通行止め（12月11日から翌年2月末日まで）」の規制があるが、交通規制を遵守せずに進入した小型貨物自動車による事故が発生した。これを受け、鉄道事業者が地元の農家組合等と本踏切道の安全性向上の対策について協議した結果、鉄道事業者と農家組合との間で本踏切道における着脱可能な車止めの設置と着脱期間に関する覚書を締結し、鉄道事業者が費用を負担して、四輪自動車による踏切道への進入を物理的に排除する着脱式車止めを設置した。

覚書では、農繁期の3月15日から5月31日まで（田植え期）及び8月15日から10月31日まで（収穫期）の期間は、着脱式車止めを取り外すこととしており、事前に農家組合に連絡の上、鉄道事業者が着脱を行っている。

### 3 第4種踏切道における安全対策

#### (1) 廃止

##### ア 制度の概要

踏切道は、鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第8条の鉄道施設に該当し、その工事の施行及び施設の変更（廃止を含む。）は、鉄道事業者が行うものである。

第4種踏切道を含む踏切道の廃止をしようとするときは、鉄道事業者は、法令の規定により<sup>18</sup>、その旨を国土交通大臣に届け出なければならないこととされている。踏切道の廃止について、この届出以外に、法令により鉄道事業者に求められる手続はない。また、法及び踏切道改良促進法施行規則（平成13年国土交通省令第86号。以下「省令」という。）においては、踏切道の「改良」に関し、協議会の組織、個別の踏切道の改良に関する計画の作成等、一定の規律を定めているが、法の「改良」又は「改良の方法」には、踏切道の廃止は含まれていない。

国土交通省は、踏切道改良促進法等の一部を改正する法律（令和3年法律第9号）による改正後の法において、これまで、「改良」することが必要と認められる踏切道を指定した後でしか組織することができなかった地方踏切道改良協議会（以下「地方協議会」という。）を、指定前から組織することができることとした<sup>19</sup>。ただし、地方協議会は、法により組織されるものであり、道路法道路にある踏切道を協議の対象とし、道路法外道路にある踏切道は対象外としている。

##### イ 施策の概要

基本計画では、踏切道における交通の安全に関し講じようとする施策の一つとして、踏切道の統廃合の促進を掲げている。具体的には、踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3種、第4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて統廃合を進めることとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進することとされている（資料1-⑦）。

また、「令和3年度国土交通省交通安全業務計画」（以下「業務計画」という。）においても、基本計画と同旨を定めている（資料1-⑧）。

国土交通省は、これらを踏まえた具体的な取組の内容として、第4種踏切道を含む踏切道の廃止について、鉄道事業者からの個別の相談があれば応じているとしている。他方、同省により、上記の「利用状況、う回路の状況等を勘案して、（中略）地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められる」踏切道に

<sup>18</sup> 鉄道事業法第12条第1項及び第2項並びに鉄道事業法施行規則（昭和62年運輸省令第6号）第17条及び別表第2（資料3-①及び3-②）

<sup>19</sup> 鉄道事業者及び道路管理者は、地方踏切道改良計画の作成など、踏切道の改良の促進に関し必要な事項について協議を行うため地方協議会を組織することができる（法第16条）とされている（資料1-⑨）。

ついて、更に具体的な考え方を示すといったことは行われていない。

なお、運輸安全委員会は、「踏切事故を無くすための究極の対策は踏切を無くすこと」であるとしている<sup>20</sup>。

#### ウ 第4種踏切道の廃止に係る実態等

調査対象とした20鉄道事業者のうち、第4種踏切道の安全対策に係る考え方として、廃止を基本とするものは10事業者であった。この中には、技術基準省令の規定に適合せず、経過規定により残存している第4種踏切道については、技術基準省令において鉄道は道路と平面交差してはならないとされていることを踏まえ、廃止を基本としている事業者や、安全対策の観点から、交通安全基本計画等において踏切道の統廃合が明記されていること等を踏まえ、踏切道は廃止を基本としている事業者がみられた。また、第1種化には踏切保安設備の設置費、修繕費、更新費等、多額の費用を要することを理由に、廃止を基本としている事業者もあった。

調査対象とした20鉄道事業者において、平成12年度から令和元年度までに廃止された第4種踏切道は304か所である(表3-(1)-①)。4事業者では廃止の実績がなく、うち1事業者は、踏切道の周辺の住民による農耕車の通行や生活道路として利用がある現状では、第4種踏切道の廃止は困難であるとしている。

実際、調査対象とした踏切道の中には、民家から公道に至る唯一の経路が第4種踏切道であるなど、他にう回路がないため生活道路として必要なものも存在しており、こうした地域の事情を踏まえた対応が必要な状況もみられた。

表3-(1)-① 調査対象鉄道事業者における第4種踏切道の廃止実績

(平成12年度から令和元年度まで)

(単位：か所)

鉄道事業者 (事業者数)	廃止	うち		
		道路法外道路 にあるもの	道路法道路 にあるもの	道路種別不詳
JR <sup>(注2)</sup> (6)	246	105	80	61
地域鉄道を担う 鉄道事業者 <sup>21(注3)</sup> (14)	58	35	23	0
合計	304	140	103	61

(注) 1 当省の調査結果による。

2 3 鉄道事業者については、鉄道事業者におけるデータの状況等により、以下のとおり、一部の支社、路線又は年度に係る実績を計上している。

- ・ 調査対象踏切道が所在する路線を管轄する3支社分(31か所)を計上
- ・ 調査対象踏切道が所在する路線・区間を管轄する1支社分(9か所(平成21年度以降の実績))及び

<sup>20</sup> 「運輸安全委員会ダイジェスト第31号」による。

<sup>21</sup> 地域鉄道とは、一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことをいう。地域鉄道の運営主体は中小民鉄及び第三セクターであり、令和3年4月1日現在95社ある(国土交通省資料)。

調査対象踏切道が所在する路線を管轄する1支社のうち当該1路線分(6か所(平成19年度以降の実績))を計上

・ 調査対象踏切道が所在する路線を管轄していない1支社分を除いた実績(39か所)を計上

3 1鉄道事業者については、平成16年度以降の実績(15か所)を計上している。

4 廃線に伴い削減された箇所数は計上していない。

前記アのとおり、踏切道の廃止に際し、鉄道事業者が法令上求められている手続は、国土交通大臣への届出のみであり、鉄道事業者は、踏切道の周辺の住民、地元自治会、交差する道路の管理者、地元の市町村等の関係者と協議すること及びこれらの関係者の同意を得ることを義務付けられているものではない。

しかし、調査対象とした鉄道事業者においては、第4種踏切道の廃止に際し、トラブルの回避等の観点から、関係者に対する説明、協議、同意の取得といった取組を、自らが働きかけて実施している事業者が多い現状にあることが分かった<sup>22</sup>。鉄道事業者が慎重を期し、丁寧に対応していることは理解されるどころ、他方で、廃止に係る手順・手続を定めたものがないこと、具体的にどのような踏切道を統廃合の検討対象とするのかについての考え方が示されていないこと等から、廃止に係る合意形成に関し、協議の前の段階では、(ア)踏切道の利用実態等の把握、(イ)廃止の検討対象とする踏切道の考え方、協議の実施段階では、(ウ)協議の関係者の範囲及び特定、(エ)関係者の役割及び関わりという点において課題が生じており、鉄道事業者が苦慮している状況等がみられた。

#### (ア) 踏切道の利用実態等の把握

調査対象とした第4種踏切道には、踏切道実態調査により把握されている道路交通量<sup>23</sup>や現地の状況から、利用実態がない又は乏しいとみられるものがあつた。例えば、「令和元年度踏切道実態調査」により把握されている道路交通量<sup>24</sup>が0である踏切道は、調査対象163か所中20か所であつた<sup>25</sup>。

調査した第4種踏切道の中には、鉄道事業者が第4種踏切道について廃止を基本としているものの、地域住民からの要望等があつた場合にのみ、利用実態等を把握するとしていることから、利用実態が乏しく、その廃止について地域住民も支障がないとする状況を把握していない例がみられた(表3-(1)-(2))。踏切道の利用実態等を把握できれば、廃止に向けた検討等を開始する余地があると考えられる。

<sup>22</sup> 他方、踏切道の廃止は道路の通行に係る問題であるため、原則、道路の管理者の発議によるものと認識している事業者や、地域住民の合意形成は地方公共団体の役割であるとする事業者も一部みられた。

<sup>23</sup> 午前7時から午後7時までの12時間の踏切道における交通量について、三輪以上の自動車、二輪、軽車両及び歩行者ごとに実測することを基本としており、「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査」の昼夜率を用いて24時間交通量に換算することとしている。なお、令和元年度中に廃止されることが確実な場合や、通行する者への聴き取り等により交通量が把握可能な場合など、実測を実施しないことができるとされているものがある(「令和元年度踏切道実態調査実施要領」)。

<sup>24</sup> 当省が、調査対象とした鉄道事業者から、各鉄道事業者が令和元年度踏切道実態調査の際に把握したデータとして入手した。

<sup>25</sup> 三輪以上の自動車、二輪、軽車両及び歩行者のいずれも道路交通量が0であるもの(踏切道にロープ等を張って通行できないよう措置されている2か所を含む。)

表 3-(1)-② 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

事例の概要	
<p>当省が実施した現地調査の際、本踏切道の周辺に雑草が繁茂し、通行が困難な現況が確認された。そのため、本踏切道周辺の自治会の会長及び踏切道近隣の居住者に踏切道の利用実態を聴取したところ、利用者はほとんどなく、う回路があるため、本踏切道を廃止しても支障はないとの意見が聴かれた。</p> <p>本踏切道を管理する鉄道事業者は、第4種踏切道の安全対策として廃止を基本としている。しかし、現存する第4種踏切道は、利用者がいるため廃止は困難と認識しており、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。</p> <p>鉄道事業者が本踏切道の状況を認識すれば、廃止に向けた検討や協議を開始する余地があるとみられるものの、鉄道事業者は状況を把握していない。鉄道事業者は、こうした背景として、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種踏切道の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土地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。</p> <p>なお、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<sup>(※)</sup>。</p> <p>※ 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。</p> <p>(事例 3-(1)-①)</p>	

(注) 当省の調査結果による。

他方、調査対象とした鉄道事業者の中には、踏切道が所在する市町村を通して、廃止等の検討に資する実態を把握するため取り組んでいる例もみられた(表 3-(1)-③)。

表 3-(1)-③ 市町村を通し、廃止等の検討に資する実態を把握している事業者の取組例

No.	事例の概要
1	<p>鉄道事業者は、第4種踏切道の安全対策の考え方として、第1種化は初期費用、維持管理費用が経営的に大きな負担になるため、廃止を基本としている。鉄道事業者は、令和元年度に、管内の第4種踏切道が所在する全市町に対し、第4種踏切道の道路交通量を聴取するとともに、第4種踏切道を廃止したい旨を伝えている。その際、個々の踏切道の安全対策について、廃止が難しい場合の第1種化の余地も含め、市町の意向、地域住民からの意見等を回答するよう依頼している。</p> <p>鉄道事業者の依頼に対し、28市町(第4種踏切道103か所)のうち26市町</p>

	(同 91 か所) から回答があり、このうち、地域住民の意見等から廃止に向けた検討の余地がある旨の回答があった踏切道は、6 か所であった。鉄道事業者はこれらの結果を踏まえ、早期に関係市町と協議する必要があると考えている。
2	<p>鉄道事業者は、毎年一回、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、廃止又は第1種化を進められないか状況の確認を要請している。市町村から、地元区長に利用実態について確認するなどした結果、利用者が減少した状況や、危険なため廃止を求めるといった意向を把握したなどの回答があれば、鉄道事業者は、廃止協議を優先的に進めているとしている。</p> <p>本取組による実績は、第3種及び第4種踏切道を合わせて、平成30年度は廃止4か所、令和元年度は廃止3か所及び第1種化2か所、2年度は廃止9か所及び第1種化1か所である。</p>

(注) 当省の調査結果による。

#### (イ) 廃止の検討対象とする踏切道の考え方

基本計画に基づく踏切道の統廃合の促進に関し、国土交通省から対象となる踏切道の具体的な考え方が示されていない現状において、調査対象とした鉄道事業者の中には、事故の発生等の契機がなければ、廃止に向けた協議の開始は困難であると指摘し、国が第3種及び第4種踏切道の廃止に関する基準を示すことを要望するものも1事業者みられた。

他方、調査対象とした鉄道事業者において、廃止の検討対象とする踏切道について一定の考え方を有しつつ取り組む例(表3-(1)-④、⑤)がみられた。

また、個別の踏切道において、事故に至らないいわゆるヒヤリ・ハットの情報を基に、ヒヤリ・ハットが増加していることを契機として、鉄道事業者が踏切道のある道路を管理する市にその発生状況を示した上で協議を行い、廃止に至った例もあった。

表3-(1)-④ 廃止の検討対象とする踏切道の選定条件を設定している事業者の例

事例の概要
<p>鉄道事業者では、従前、社内の各事業所が地域の事情に応じて踏切道の廃止に向けた取組を進めていたが、全国的な踏切事故の増加を背景に、踏切事故の撲滅及び踏切道の廃止協議を進めるため、平成29年度、社内に専担のプロジェクトチームを設け、廃止の検討対象とする踏切道の選定条件を社内で統一的に設定している。</p> <p>選定条件は、安全性向上の観点から設定されたものと、経費削減の観点から設定されたものがあり、安全性向上の観点からは、以下のうち一つ以上該当する踏切道を対象とすることとしている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) 交通量が極めて少なく、かつう回路がある踏切道 (10台/日以下)</li> <li>ii) う回路があり、そのう回距離が1km以下である踏切道</li> <li>iii) 踏切事故発生の可能性が極めて高いと考えられる踏切道 (踏切と交差点が極</li> </ul>

めて近い、見通し距離が極めて短い等)

プロジェクト担当者は、上記の選定条件に基づき、廃止について協議する踏切道を選定し、各事業所の社員とともに、平成 29 年度及び 30 年度に、沿線の市町村を訪問し、選定した踏切道の廃止等の協議を行った。令和元年度及び 2 年度は、平成 29 年度及び 30 年度の協議結果を踏まえ、市町村に対し、電話や訪問により、廃止等のための協議を進めている。

協議に当たっては、市町村に上記の選定条件を示した上で、当該市町村内に所在する踏切道一覧及び踏切位置図を提供し、選定した踏切道及び上記選定条件に照らした廃止要請の理由等を明示している。協議では、踏切道の廃止に伴う地域住民の利便性の低下について確認するため、私道や都道府県道にある踏切道についても所在市町村としての意見を聴取することとしている。

本鉄道事業者では、プロジェクト発足後 3 年間に 17 か所の第 4 種踏切道が廃止に至っている。

(注) 当省の調査結果による。

表 3-(1)-⑤ 複数回の事故が発生した第 4 種踏切道について廃止等を進めている事業者の例

事例の概要
<p>鉄道事業者は、踏切道の安全対策の考え方として廃止を基本とし、地域住民や道路管理者との協議が難航する場合には、第 1 種化を検討することとしている。</p> <p>鉄道事業者は、事業者の発足時から平成 29 年度までに複数回の踏切事故が発生した 11 か所の第 4 種踏切道について、令和 4 年度までに廃止又は第 1 種化を行うことを目指して協議を進めている。</p> <p>これらの踏切道については、令和 2 年 8 月時点において、5 か所が廃止又は第 1 種化が完了、2 か所が第 1 種化を予定、4 か所が廃止協議中である。</p>

(注) 当省の調査結果による。

#### (ウ) 協議の関係者の範囲及び特定

調査対象とした鉄道事業者においては、自らが働きかけて、踏切道の廃止に係る説明、協議、同意の取得等を行っている状況がみられるが、その対象となる関係者の範囲について国が示したものはなく、各鉄道事業者が検討し、対応している状況にある。廃止の対象となる個々の踏切道の事情に応じて、協議の関係者の範囲を検討しているとする鉄道事業者もあり、協議を始めるために、協議の関係者の範囲から検討することが必要な状況もみられた。

調査対象とした踏切道では、廃止のための協議を始める上で協議の対象となる関係者の範囲について、踏切道周辺の土地の地権者を対象としている例、地域住民や踏切道の周辺自治会を対象としている例などがみられた。

鉄道事業者が関係者の範囲を想定した後においては、協議や同意の取得のため、個々の関係者を特定し、接触を図ることとなる。しかし、調査対象とした踏切道の中には、関係者としての地権者が不明であるといった事情によ

り、同意を得ることができず、廃止の実施に苦慮する例がみられた(表3-(1)-⑥)。また、調査対象とした鉄道事業者からは、過疎化が進み、踏切道周辺の土地の地権者等の死去、転居等により、今後、廃止に向けた取組が滞るケースが増加することを懸念する意見もあった。

**表3-(1)-⑥ 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**

事例の概要
<p>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のある者(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。</p> <p>鉄道事業者は、本踏切道は利用実態がないため廃止を検討したが、交差道路の管理者を特定できなかったことから、直ちに廃止を行うことは難しいと判断し、段階的に進めることとした。まず、本踏切道の所在する町から同意を得て、踏切道を休止<sup>(※)</sup>とした。その後、改めて、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者から同意を得ようとしたが、交差道路の管理者は特定できず、周辺の土地の地権者のうち一部の者については、死亡や所在不明により同意が得られなかった。</p> <p>鉄道事業者は、踏切道の休止について苦情・照会がないこと、地域の自治会長から同意を得たこと等から、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、踏切道の休止から5年以上を経て、踏切道を廃止した。</p> <p>※ 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)。</p> <p>(事例3-(1)-②)</p>

(注) 当省の調査結果による。

他方、調査対象とした踏切道の中には、一定期間踏切道を封鎖して通行の需要を確認する取組を行い、廃止を進めようとする例もみられた(表3-(1)-⑦)。

また、調査対象とした鉄道事業者の中には、廃止予告看板を設置して廃止への反対がないかを確認する取組を行う例がみられた(表3-(1)-⑧)。

**表3-(1)-⑦ 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**

事例の概要
<p>鉄道事業者は、雑草の繁茂状況等から利用者がいないとみられた里道にある踏切道について、地元自治会と廃止に関する協議を開始した。自治会長からは、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。そこで、鉄道事業者は、令和元年秋から本踏切道を鎖で閉鎖し、本踏切道に対する地域の需要を調</p>



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。(事例3-(1)-③)

(注) 当省の調査結果による。

表3-(1)-⑧ 一定期間廃止予告看板を設置して廃止への反対がないかを確認している事業者の例

事例の概要	
<p>鉄道事業者は、これまで、第4種踏切道を廃止するに当たり、過疎地で地権者等を特定できず廃止手続が進められないケースや、地権者が県外に在住していること等により、その探索、同意の取得に多大な負担を生じているケースが散見されること等を踏まえ、令和2年度から、以下のとおり新たな取組を試行している。</p> <p>i) 通行量調査の結果、1日当たりの通行者が0～数人で、周辺に集落がない第4種踏切道を10か所<sup>(※)</sup>抽出。踏切道の前後に、下記の内容を示した看板を設置</p> <p>※ 踏切道の道路種別は、市道4か所、農道5か所及び林道1か所。いずれも市が管理する道路である。</p>	
(看板の記載例)	(看板の設置状況)
<p style="text-align: center;">踏切の廃止について</p> <p>踏切事故を防止するため、当踏切を○年○月に廃止の計画です。ご意見等がございましたら、下記へご連絡をお願いします。</p> <p style="text-align: right;">連絡先：○○ 電話番号：○○</p>	
<p>※ ぼかし部分には、連絡先等が記載</p> <p>ii) 看板に記載した期日(設置からおおむね半年から1年後)までに連絡がなければ、それをもって交差道路の管理者に廃止したい旨を申し入れ、了解が得られれば、ロープ等で踏切道を閉鎖し、廃止の手続を実施。踏切道の利用者等から連絡があれば、その者と廃止に向けた協議を実施</p> <p>鉄道事業者は、看板を設置している10か所のうち7か所については、看板を見た住民から廃止に反対との連絡があり、今後個別に協議を行っていくとしている。残る3か所については、引き続き様子を見ている状況であり、期日までに反対の連絡がなければ、廃止に向けて交差道路の管理者との協議を進めることとなるとしている。</p> <p>本取組について、鉄道事業者は、踏切道の通行者の特定には有効である一方、道路の管理者等との手続は従来どおりであるため、協議の迅速化までには至っていない点が課題であるとしている。</p>	

(注) 当省の調査結果による。

## (イ) 関係者の役割及び関わり

廃止に係る協議の開始に至った場合にも、協議において各関係者がどのように関わり、どのような役割を果たすかについて国から示されたものはない。このため、鉄道事業者としても、地域住民、市町村等が廃止のプロセスにどのように関わり、また、地域の事情等をどこまで勘案することが必要か、手掛かりのない中で協議を行っている状況がみられる。

### a 廃止に反対する者の納得が得られない状況

調査対象とした踏切道の所在する地域の住民等の中には、当該地域における様々な事情を背景として、第4種踏切道の廃止に反対する者があり、これらの者の納得が得られない状況がみられた（表3-(1)-⑨）。

表3-(1)-⑨ 廃止に反対する者の納得が得られない例

No.	事例の概要
<b>【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】</b>	
1	<p>本踏切道は、選挙の際の投票所として、また、子供会・婦人会の行事のため利用されている自治会館や、共同墓地への経路としての利用実態がある。</p> <p>鉄道事業者は、本踏切道は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、廃止に向けた協議を進めたいとしている。他方、踏切道の所在市は、利用実態があることや、う回路となる第1種踏切道があるものの、う回した場合に遠距離になるとして、廃止は困難であるとしている。</p> <p>本踏切道からう回路となる第1種踏切道までは、鉄道のキロ程にして約130mであり、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、第1種踏切道を利用してう回した場合は約5分を要した。（事例3-(1)-④）</p>
2	<p>列車通過速度が最高で130km/hである本踏切道では、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）が発生しており、鉄道事業者及び市は、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。本踏切道は、市の管理する農道にあり、本踏切道から鉄道のキロ程にして約215m先に第1種踏切道がある。本踏切道には道路交通法による車両通行止めの交通規制があり、また、平成12年及び17年の事故後、アーチ型の車止めを設置して車両が進入できないようにしており、現在は、近隣の農地を徒歩で移動する農業者が主な利用者となっている。</p> <p>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</p>

	<p>認を要請している。令和元年の本踏切道に関する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。このため、鉄道事業者が、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、廃止の同意は得られていない。</p> <p>市は、利用実態がある現状では、地域住民の意向を軽視できないとしているが、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。(事例 3-(1)-⑤)</p>
<b>【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】</b>	
3	<p>本踏切道は、市の管理する里道にあり、鉄道事業者及び道路の管理者である市は、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（死者 1 名）が発生した後も、地域住民の合意が得られず踏切道の廃止には至っていない。</p> <p>令和元年度に、市が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、地域住民が農業用水路の維持管理のために利用していること及びう回路がないことから、反対意見があった。また、市によれば、本踏切道の周辺自治会の区長からは、付近の土地は鉄道が敷設される前から地域の住民が利用しており、加えて、踏切事故は、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。(事例 3-(1)-⑥)</p>

(注) 当省の調査結果による。

## b 地域住民等による廃止のための条件の提示

調査対象とした踏切道においては、踏切道を廃止するための条件として、地域住民等からう回路の整備等を求められているものの、道路を管理する地方公共団体の財政上の事情等から整備が進まず、踏切道の廃止に係る動きが停滞している例などがみられた（表 3-(1)-⑩）。

なお、踏切道改良促進法等の一部を改正する法律（令和 3 年法律第 9 号）による改正後の法においては、踏切道の改良方法として、当該踏切道と交通上密接な関連を有する道路の整備が追加された<sup>26</sup>。また、この整備に対する国からの支援も創設されている<sup>27</sup>。

<sup>26</sup> 法第 3 条第 1 項（資料 1-⑨）、省令第 3 条第 1 項第 1 号（資料 1-⑩）

<sup>27</sup> 踏切道改良計画事業補助制度が、交通事故の防止と駅周辺の歩行者の交通の利便性の確保を図るため、法に基づき改良すべき踏切道に指定された踏切道の対策について、計画的かつ集中的に支援する個別補助制度として創設された。法第 4 条に規定する地方踏切道改良計画に位置付けられた踏切道の改良の方法により行われる道路事業（連続立体交差事業を除く。）が対象となる。

表 3-(1)-⑩ 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

No.	事例の概要
1	<p>廃止協議の過程において、地域住民から、本踏切道を廃止する条件として、う回路となる約 300m 離れた最寄りの第 1 種踏切道の拡幅、同踏切道に至る経路上の狭あい未舗装の部分の整備等が提示された。</p> <p>狭あい未舗装の部分等について、管理者である市は、財政上の事情から市単独では難しいとして整備が進んでおらず、本踏切道の廃止には至っていない。(事例 3-(1)-⑦)</p>
2	<p>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。鉄道事業者は、踏切道の所在市、警察署、地元自治会等との協議の場において、事故防止のため、本踏切道を廃止したい旨を申し入れた。</p> <p>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。市は、国道の道路管理者である県に歩道の整備を要望するとともに、暫定的な措置として、本踏切道に車止め及びカーブミラーを設置し、路面に「とまれ」の標示を実施した。しかし、歩道の整備については、他の地区との優先度から整備の見通しが立っておらず、本踏切道の廃止には至っていない。(事例 3-(1)-⑧)</p>

(注) 当省の調査結果による。

他方、死亡事故の発生を契機として、鉄道事業者、市等の関係者で協議を行い、地域住民から、う回路を拡幅して踏切道を廃止することについて合意を得た例もみられた（表 3-(1)-⑪）。

表 3-(1)-⑪ う回路の整備を条件に踏切道の廃止の合意に至った例

事例の概要
<p>本踏切道は、市の管理する農道にあり、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）。1 度目の事故の発生以降、鉄道事業者と市の間では、廃止又は第 1 種化について協議が行われたが、廃止については地域住民の反対があり、第 1 種化については費用負担の問題や警報音などに対する地域住民の反対があつて、いずれも実現しない状況にあつた。</p> <p>3 度目の事故の発生後、事故の調査を行った運輸安全委員会から、事故の発生を重く受け止め、廃止又は第 1 種化を検討するよう強く促されたこともあり、う回路となる農道を拡幅することにより、市が地域住民の合意を得て、本踏切道を廃止することとなった。令和 2 年 12 月に本踏切道の廃止が完了するとともに、農道拡幅のための費用は、農道の管理者である市が全額負担することとし、拡幅工事は 3 年</p>

3月に完了した。(事例3-(1)-⑨)

(注) 当省の調査結果による。

### c 市町村の関わり

市町村は、鉄道と交差する道路の管理者<sup>28</sup>として、また、管内における交通安全施策を担う立場から<sup>29</sup>、第4種踏切道の廃止に関わりを有している。しかし、調査対象とした踏切道においては、廃止に係る協議等に際して、市町村の関わり方は区々である状況がみられた(表3-(1)-⑫)。道路の管理者として、又は、交通安全施策を担う立場から、踏切道の廃止に係る過程において、市町村にどのような関与が求められているのかが必ずしも明確になっていない面があり、市町村の関わり方に幅が生じていると考えられる。

調査対象とした鉄道事業者の中には、踏切道の所在市町村に協議への参加を要請したものの、参加が得られなかったとするものもあった。また、道路法外道路である里道については、その管理者は市町村であるが、実際の管理の作業を地域住民等が担っている実態があり、調査対象とした里道にある踏切道において、踏切道の廃止に係る市町村の関わりが希薄となる状況もみられた。

他方、市町村が関わり、廃止に向けた動きが進んだ例もみられる。調査対象とした踏切道では、市町村が関わったものの、現状、廃止には至っていない例もあるが、調査対象とした鉄道事業者からは、踏切道の廃止について、鉄道事業者のみで地域住民等の理解を得ることは難しいとして、踏切道の所在市町村、国等の関わりを求める意見もあった。

表3-(1)-⑫ 廃止に係る協議等における市町村の関わり方の例

No.	事例の概要
<b>【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】</b>	
1	鉄道事業者は、市道にある本踏切道について、交通量が極めて少なく、う回路の利用が可能であること等から、廃止を検討している。市は、鉄道事業者に対し、周辺の土地の地権者・耕作者の承諾を条件として廃止可能と回答し、鉄道事業者が地権者・耕作者との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)-⑩)

<sup>28</sup> 例えば、国土交通省の平成26年度踏切道実態調査の結果によると、道路法道路にある第4種踏切道のうち、国道にあるものは4か所、都道府県道にあるものは29か所、市町村道にあるものは1,400か所であり、市町村道にあるものが多い(国土交通省から入手した平成26年度踏切道実態調査のデータを基に、当省が集計した。)。また、先に述べたとおり、本調査の調査対象踏切道のうち、道路法道路にあるものは全て市町村道である。

<sup>29</sup> 交通安全対策基本法では、地方公共団体は、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、及びこれを実施する責務を有するとされている(第4条)。

2	<p>本踏切道は、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）。本踏切道は里道にあり、里道を進んだ先に公園の唯一の入口がある。当省が実施した現地調査の際には、公園を利用しようとする親子が本踏切道を通行している状況もみられた。</p> <p>踏切事故の発生を受け、鉄道事業者は、踏切道の廃止を検討し、協議に当たって市に相談したところ、踏切道のある道路を日常的に管理している地元の水利組合等と直接協議するよう案内され、鉄道事業者が協議に当たっている。しかし、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は得られていない。鉄道事業者は、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。（事例 3-(1)-⑪）</p>
3	<p>本踏切道は、私道（私有地）にあり、1 日当たりの鉄道交通量は 339 本、列車通過速度は最高で 125km/h である。鉄道事業者は、平成 26 年度に、踏切道付近の土地所有者及び踏切道の利用者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。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、利用者が少ないこと、う回路の利用が可能であること、列車見通距離が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、土地所有者及び踏切道の利用者と協議を行っている。しかし、一部の利用者からは、本踏切道を利用しているとして同意が得られていない。</p> <p>他方、踏切道が所在する市は、本踏切道は私道にあるため、廃止に係る過程に関与する権限・義務がないとしている。</p> <p>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、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、私道にあるものについてはこうした検討の対象とされていない。</p> <p>なお、令和元年に近隣市の住民から本踏切道について廃止の要望があった際には、市は鉄道事業者に対し連絡を行っている。（事例 3-(1)-⑫）</p>
<p><b>【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】</b></p>	
4	<p>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。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。</p> <p>本踏切道における死亡事故の発生を受け、事故防止対策についての協議及び検討を行うため、事故の発生現場において、警察署が、県警本部、市、鉄道事業者等の関係者との道路診断を実施した。</p> <p>その後、市が、本踏切道の安全対策について改めて協議するため、鉄道事業者、警察署、地元自治会等との会議を開催した。地元自治会は、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。市は、国道の道路管理者である県に歩道の整備を要望するとともに、</p>

	<p>暫定的な措置として、本踏切道に車止め及びカーブミラーを設置し、路面に「とまれ」の標示を実施した。その後、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。</p> <p>また、同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。</p> <p>(再掲、事例3-(1)-⑧)</p>
5	<p>市が管理する里道にある本踏切道では、平成9年以降4回の事故が発生している。過去、鉄道事業者から市に対し、複数回、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。平成30年に発生した死亡事故(死者1名)を契機に、鉄道事業者、市及び地元区長が約50回の協議を重ね<sup>(※)</sup>、本踏切道北側にある農道を自動車がすれ違うことが可能となるよう拡幅することを条件に、本踏切道を廃止することで合意した。</p> <p>農道の拡幅工事が令和3年2月に完了し、同年3月に本踏切道は廃止された。</p> <p>鉄道事業者及び市は、両者と地元区長とが連携して協議を継続したことにより、廃止の合意に至ったとしており、また、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。</p> <p>※ 市と鉄道事業者、市と地元区長、鉄道事業者と地元区長が2者間でそれぞれ行った協議を含む。</p> <p>(事例3-(1)-⑬)</p>
6	<p>本踏切道は、地域住民により、主に線路を挟んで集落と田畑とを移動する際に利用されている。鉄道事業者は、市に対し廃止に係る協議を要請した。市は、地元の自治会長と相談し、本踏切道を利用する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。</p> <p>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。しかし、地域住民からの廃止の条件(う回路となる道路の整備等)に対応できないため廃止には至っていない。(再掲、事例3-(1)-⑦)</p>

(注) 当省の調査結果による。

また、踏切道を廃止することに伴い、鉄道と交差する道路を一般公衆の用に供する道路として用いなくなる場合があり得る。こうした場合、例えば、市町村道の路線を廃止する場合には、道路法の規定により、道路管理者である市町村長はあらかじめ市町村の議会の議決を経なければならないとされており<sup>30</sup>、道路管理者である市町村の関与が必要である。

<sup>30</sup> 道路法第10条(資料1-③)

しかし、調査対象とした鉄道事業者からは、こうした場合に、道路の管理者において必要とされる手続が行われないことが、廃止に向けた取組の障壁の一つとなっているとの指摘もあった。調査対象とした鉄道事業者の中には、踏切道周辺に居住する地域住民から廃止の合意も得られていた踏切道について、議会の議決を得なければ市町村道の一部を遮断・閉鎖できないとの理由から、道路管理者が廃止に応じない例があったとするものがあった。

さらに、調査対象とした里道にある踏切道について、廃止が確定した場合、踏切道のある里道についても、道路の管理者による用途廃止手続などが必要になる可能性を指摘する市町村がみられた。

他方、調査対象とした踏切道の中には、道路管理者である市が、利用実態の調査を行い通行者がいないことを確認した上で、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後、踏切道の廃止に至った例があった（表3-(1)-⑬）。

表 3-(1)-⑬ 市道の路線廃止を経て踏切道の廃止に至った例

事例の概要
<p>市道にある本踏切道について、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、踏切道部分を含め市道の利用者が稀となっていた。こうした環境の変化を踏まえ、鉄道事業者は、市に対して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同意を得た。</p> <p>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上で、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、踏切道も廃止された。（事例 3-(1)-⑭）</p>

(注) 当省の調査結果による。

以上のほか、踏切道の廃止に関し、調査対象とした鉄道事業者からは、廃止を含む安全対策を推進する前提として、道路の管理者を含む各関係者の役割に関する理解が不可欠であるとの意見や、廃止の手順等が不明瞭であり、廃止の要件や手続を明確化することを要望する意見があった。また、現行の法令には、国土交通大臣への届出以外に踏切道の廃止の手続について定めたものがなく、廃止に係る同意取得の範囲及び方法、協議相手が不明の場合や廃止に反対する住民がいる場合の対応が不明確であるといった弊害が生じていると指摘する鉄道事業者もあった。

廃止に際しては、鉄道事業者自らが、廃止に取り組むかどうかを判断し、関係者に働きかけて協議を経て取り組んでいる実態があり、調査対象とした踏切道の中には、踏切道の利用実態等を把握できれば、廃止の検討等を開始する余地があるものの、検討の俎上に載せていない状況や、鉄道事業者が廃止の検討・協議を進めているものの、合意形成に苦慮して協議が整ってい



ない状況がみられた。

第4種踏切道の廃止を含む鉄道施設の変更は、法令上、鉄道事業者が行うこととされているが、国土交通省は、交通安全の確保の観点から、施策として踏切道の統廃合を促進するとしていることから、廃止を進めるための協議等について、鉄道事業者の自発的な取組に委ねるのみではなく、これを促進すべきであると考えられる。

このため、関係者が踏切道について協議する仕組みである地方協議会を活用することにより、道路法外道路にある第4種踏切道も含め、その統廃合について検討することが必要と考えられる。

#### (所見)

国土交通省は、第4種踏切道の廃止を促進する観点から、鉄道事業者の廃止に向けた取組を支援するため、廃止の検討の対象とする踏切道、協議等の対象とする関係者の範囲及び特定の方法、関係者の関わり方等が関係者の協力を得て検討されるよう、地方踏切道改良協議会等を活用し、地域における議論や合意形成を促す必要がある。

## (2) 第1種化

### ア 制度の概要

踏切保安設備を設置し、踏切道の種別を変更することは、鉄道施設の変更に当たり、法令の規定により鉄道事業者が行うこととされている。

鉄道事業者は、踏切道の種別を変更するとき(第1種化するときを含む。)は、その旨を国土交通大臣に届け出なければならないこととされている<sup>31</sup>。踏切道の種別の変更について、この届出以外に、法令により鉄道事業者が求められる手続はない。

また、鉄道と道路法道路とが交差する第4種踏切道については、法の適用がある。

法は、踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的として制定されたものである(第1条)。法の適用の範囲について、国土交通省は、法が、鉄道事業者と道路管理者との協議を促すことにより、一般に広く公共の用に供される道路に関わる踏切道について、立体交差や道路の拡幅など、道路の改良を含む踏切道の改良事業を進めることをその内容としているため、国や地方公共団体等が道路管理者である道路法道路にある踏切道を対象としているとしている。他方、里道、農道等の道路法外道路については、一般に広く公共の用に供される道路には含まれず、一般の交通量が少ない又は主として特定の用途に供されていることを常態とするとして対象外であるとしている。

法においては、国土交通大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況等の事情を考慮して国土交通省令で定める基準に該当する踏切道のうち、改良が必要と認められる踏切道を指定するものとされ(第3条第1項)、鉄道事業者及び道路管理者は、指定された踏切道の改良を実施しなければならないこととされている(第11条)。第4種踏切道の改良の方法としては、主に保安設備の整備(第1種化)が想定されている。法は、指定された踏切道の改良のために行う保安設備の整備に要する費用を鉄道事業者が負担するものとしつつ(第18条第2項)、国、都道府県又は市町村は、鉄道事業者に対し、その費用の一部を補助することができると定めている(第19条)<sup>32</sup>。国は、この規定に基づき、鉄道施設総合安全対策事業費補助(踏切保安設備整備事業)を実施している(表3-(2)-①)。法による指定を受け、同補助を活用して第1種化された第4種踏切道の数は、平成28年度から令和元年度までの4年間で11か所である(資料3-④)。

なお、踏切道改良促進法等の一部を改正する法律(令和3年法律第9号)の施行に伴う省令の改正により、第4種踏切道について改良すべき踏切道の指定に係る基準の一部が緩和<sup>33</sup>され、第4種踏切道であれば法による指定をするこ

<sup>31</sup> 鉄道事業法第12条第1項及び第2項並びに鉄道事業法施行規則第17条及び別表第2(資料3-①及び3-②)

<sup>32</sup> 補助の限度は、国については補助対象経費の1/2、都道府県及び市町村については補助対象経費の1/3である(踏切道改良促進法施行令(昭和37年政令第302号)第4条)(資料1-⑩)。

<sup>33</sup> 踏切道改良促進法等の一部を改正する法律の施行に伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令(令和3年

とが可能となり、また、地方協議会については、法による指定前から組織することが可能となり、国土交通省は、その設置を促進していくこととしている。

表 3-(2)-① 鉄道施設総合安全対策事業費補助（踏切保安設備整備事業）の概要

事業の概要	・踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、法に基づき、踏切遮断機等の保安設備の整備を促進
対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方公共団体以外の鉄軌道事業者</li> <li>i) 鉄軌道事業 <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{欠損} \\ \text{営業損失} \\ \text{事業用固定資産営業利益率 7\%以下} \end{array} \right\}</math> のいずれかの要件に該当し、</li> <li>かつ</li> <li>ii) 全事業 <math>\left\{ \begin{array}{l} \text{欠損} \\ \text{営業損失} \\ \text{事業用固定資産営業利益率 10\%以下} \end{array} \right\}</math> のいずれかの要件に該当する者</li> <li>・地方公共団体である鉄軌道事業者 鉄軌道事業において欠損を生じているもの</li> </ul>
対象事業	・保安設備の整備 踏切遮断機、踏切警報機、踏切警報時間制御装置、二段型遮断装置、大型遮断装置、オーバーハング型警報装置、踏切支障報知装置、踏切監視用カメラ
補助率	・補助対象経費の 1/2 以内（補助対象事業者が鉄軌道事業において経常利益を生じている場合は 1/3 以内）

(注) 踏切道改良促進法施行令、「鉄道施設総合安全対策事業費補助交付要綱」（平成 20 年 4 月 1 日付け国鉄施第 106 号）を基に当省が作成

## イ 施策の概要

基本計画では、踏切道における交通の安全に関し講じようとする施策の一つとして、踏切保安設備の整備を掲げている。具体的には、踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行うことなどとされている（資料 1-⑦）。国土交通省は、基本計画でいう「踏切道」は、法の適用の有無にかかわらず、鉄道と道路とが交差するもの全般を指すとしている。

また、業務計画では、法及び基本計画に基づき、踏切道における交通の安全に関する施策として、踏切保安設備の整備等の対策を推進することを掲げ、基本計画と同旨を定めている（資料 1-⑧）。業務計画では、踏切保安設備の整備に当たっては、法に基づく補助制度を活用して整備を促進することとされているが、法が適用されない踏切道における踏切保安設備の整備の促進策に関する記載はない。

国土交通省令第 31 号) による改正。改正前の省令では、第 4 種踏切道が基準に該当する場合として、①列車通過速度が 120km/h 以上であって、かつ、踏切遮断機が設置されていないものに該当する場合のほか、②直近 5 年間に於いて 2 回以上の事故が発生したものと、踏切道の種別にかかわらず定められた基準に該当する場合があったが、改正後は、第 4 種踏切道であれば法による指定が可能である（資料 1-⑩）。

## ウ 踏切道のある道路の種別にかかわらず、全般的にみられる実態等

調査対象とした 20 鉄道事業者のうち、第 4 種踏切道の安全対策に係る考え方として、第 1 種化を基本とするものは 1 事業者であった。この事業者は、踏切道の廃止は地域住民の反発が予想され、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、廃止を基本とすることは困難であるとするものであった。また、調査対象とした鉄道事業者の中には、交通安全基本計画に掲げられた施策を踏まえた取組等を行うことを基本としつつ、踏切道の廃止は道路の通行に係るものであり、道路の管理者側の決定も要すると認識しているため、踏切道の交通量、見通し距離、列車速度等を勘案し、並行して第 4 種踏切道の第 1 種化を進めていくとするものもみられた。

調査対象とした 20 鉄道事業者において、平成 12 年度から令和元年度までに第 1 種化された第 4 種踏切道は、322 か所である（表 3-(2)-②）。

表 3-(2)-② 調査対象鉄道事業者における第 4 種踏切道の第 1 種化実績

（平成 12 年度から令和元年度まで）

（単位：か所）

鉄道事業者 (事業者数)	第 1 種化	うち		
		道路法外道路 にあるもの	道路法道路 にあるもの	道路種別不詳
JR <sup>(注 2)</sup> (6)	239	73	160 (69)	6
地域鉄道を担う 鉄道事業者 <sup>(注 3)</sup> (14)	83	15	68 (48)	0
合計	322	88	228 (117)	6

(注) 1 当省の調査結果による。

2 3 鉄道事業者については、鉄道事業者におけるデータの状況等により、以下のとおり、一部の支社、路線又は年度に係る実績を計上している。

- ・ 調査対象踏切道が所在する路線を管轄する 3 支社分 (49 か所) を計上
- ・ 調査対象踏切道が所在する路線・区間を管轄する 1 支社分 (33 か所 (平成 21 年度以降の実績)) 及び調査対象踏切道が所在する路線を管轄する 1 支社のうち当該 1 路線分 (8 か所 (平成 19 年度以降の実績)) を計上
- ・ 調査対象踏切道が所在する路線を管轄していない 1 支社分を除いた実績 (49 か所) を計上

3 1 鉄道事業者については、平成 16 年度以降の実績 (10 か所) を計上している。

4 ( ) は、法による指定を受けて第 1 種化した踏切道の箇所数を表し、道路法道路にある踏切道の第 1 種化の箇所数の内数である。

第 4 種踏切道の第 1 種化を検討する場合にも、廃止を検討する場合と類似の協議に関わる実態として、地域における事情を背景に第 1 種化に反対する者の納得が得られないなどの状況がみられた。

また、廃止を検討する場合とは異なる実態として、第 1 種化を検討するに際しては、踏切保安設備の設置に係る費用の負担が課題となっている状況がみられ、特に、厳しい経営環境に直面している地域鉄道を担う鉄道事業者において、対応に苦慮しているといった声が聴かれた。

こうした第1種化に反対する者の納得が得られないなどの状況及び費用負担が課題となっている状況は、第4種踏切道がある道路の種別にかかわらず、共通的にみられた。

(ア) 第1種化に反対する者の納得が得られないなどの状況

踏切道の種別の変更の際し、鉄道事業者が法令上求められている手続は、国土交通大臣への届出のみであり、踏切道の廃止の場合と同様、鉄道事業者は、関係者と協議すること及びこれらの関係者の同意を得ることを義務付けられているものではない。

しかしながら、調査対象とした鉄道事業者の多くは、トラブル回避等の観点から、第1種化に係る協議等を関係者と行っている実態があり、調査対象とした踏切道の中には、地域における事情を背景として、第1種化に反対する地域住民等の納得が得られないなどの例がみられた(表3-(2)-③)。また、調査対象とした鉄道事業者の中には、第1種化については、踏切道付近の住民から警報音を理由とした反対がある一方で、踏切道から離れた場所の住民からは第1種化の要望があるなど、地域住民の意思統一を図ることは難しい状況にあるとの意見もあった。

他方、調査対象とした鉄道事業者の中には、法令により踏切保安設備は鉄道事業者が設置することとされていることや、道路の管理者に対し負担金を求めていないことを理由として、自らの判断により第1種化を進め、第1種化に際して協議を行わないとするものもあった。

表3-(2)-③ 第1種化に反対する者の納得が得られないなどの例

No.	事例の概要
1	<p><b>【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】</b></p> <p>本踏切道は、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)等から、安全対策の優先順位が高いとして、鉄道事業者が第1種化を検討している。他方、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。</p> <p>鉄道事業者は、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が、単独では地域住民からの同意を得ることは難しいとして、国や地方公共団体の関与についての意見を有している。</p> <p>なお、鉄道事業者は、本踏切道の廃止を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、同意が得られなかったとしている。(事例3-(2)-①)</p>
2	<p><b>【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】</b></p> <p>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</p>

	<p>切道を含む2か所の第4種踏切道及びいわゆる勝手踏切<sup>34</sup>があり、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。</p> <p>これに対し、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。</p> <p>※ 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。</p> <p>(事例3-(2)-②)</p>
--	---

(注) 当省の調査結果による。

#### (イ) 第1種化に係る費用の負担

国土交通省によると、踏切遮断機及び踏切警報機を設置し、第1種化を行うためには、踏切道1か所当たり1,000万円程度の初期費用を要している。また、調査対象とした鉄道事業者の中には、踏切遮断機及び踏切警報機のほか、踏切支障報知装置などを含めると、踏切道1か所当たり2,200万円程度を要するものもあった。

他方、少子高齢化やモータリゼーションの進展等に伴い、地域における通勤・通学の移動手段としての役割等を担う地域鉄道を取り巻く環境は、極めて厳しい状況が続いており、令和元年度には、地域鉄道を担う鉄道事業者の約8割(95社中74社)が鉄軌道業の経常収支ベースで赤字を計上している<sup>35</sup>。

調査対象とした20鉄道事業者のうち、地域鉄道を担う14事業者における平成12年度から令和元年度までの第1種化の実績は83か所である<sup>36</sup>。83か所の内訳は、道路法外道路にあるものが15か所、道路法道路にあるものが68か所であった(表3-(2)-②)。法の適用がある道路法道路の第4種踏切道では、法による補助事業を活用して第1種化したものが約3分の2と多く、また、鉄道事業者が費用の全額を負担したものはないのに対し、法の適用がない道路法外道路の第4種踏切道では、第1種化に係る費用の全額を鉄道事業者が負担しているものが7か所あった(表3-(2)-④)。

<sup>34</sup> 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)(資料3-⑤)。

<sup>35</sup> 国土交通省資料による。

<sup>36</sup> 1鉄道事業者については、平成16年度以降の実績(10か所)を計上している。

表 3-(2)-④ 地域鉄道を担う鉄道事業者における補助事業の活用状況及び道路種別ごとの第 1 種化の実績の内訳 (単位：か所)

補助事業の活用状況	道路法道路にある第 4 種踏切道の第 1 種化の箇所数	道路法外道路にある第 4 種踏切道の第 1 種化の箇所数
国の補助事業の活用あり	45	3
法による補助事業を活用	45	0
法による補助事業以外の補助事業を活用	0	3
国の補助事業の活用なし	17	12
鉄道事業者が全額負担	0	7
地方公共団体が全額負担	17	5
不明	6	0
合計	68	15

- (注) 1 当省の調査結果による。  
 2 上記のうち「法による補助事業を活用」した 45 か所については、全て地方公共団体からも法に基づく補助を受けていた。  
 3 上記のうち「法による補助事業以外の補助事業を活用」した 3 か所は、全て地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業のうち鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）を活用したものである。この事業は、鉄道事業者に対し、第 1 種化に係る費用について、国が補助対象経費の 1/3 を上限に補助することができる。同事業を活用した 3 か所については、全て地方公共団体からも補助（1/3 又は 2/3）を受けていた。  
 4 上記のうち「地方公共団体が全額負担」した 22 か所については、経緯が不明である 1 か所を除き、市道の拡幅等の工事に伴い、第 1 種化を行ったものである。

実際、調査対象とした鉄道事業者のうち、特に地域鉄道を担う鉄道事業者において、第 1 種化に係る費用の負担が難しい状況がみられた。具体的には、i) 経営状況等に鑑み、沿線の地方公共団体等から支援を受けていることから、多額の費用を要する第 1 種化を行うのは困難な状況や、ii) 費用負担が困難であることから、近年、自社の費用負担が生じる形で第 1 種化を行った実績がほとんどない状況（表 3-(2)-⑤）がみられたほか、iii) 補助事業の活用により負担が軽減されたとしても、初期費用の自社分の負担や、踏切保安設備設置後の維持及び更新に要する費用の負担等が課題であるとする意見があった（表 3-(2)-⑥）。

また、第 4 種踏切道の第 1 種化について、地方公共団体において既に経費を予算に計上していたものの、新型コロナウイルス感染症の影響などにより、鉄道事業者の経営状況が悪化し、事業者が自社の負担分を捻出することが困難となり、第 1 種化が延期された例も 1 事業者でみられた。こうした例からも、第 1 種化は、鉄道事業者の経営状況に影響される状況がうかがわれる。

表 3-(2)-⑤ 第 1 種化に係る費用負担が困難とする鉄道事業者の例

No.	事例の概要
1	【沿線の地方公共団体等から支援を受けている現状にあり、多額の費用を要す

	<p><b>る第1種化は困難であるとする鉄道事業者の例】</b></p> <p>鉄道事業者は、利用実態等からみて、第1種化しない限り著しく危険性が高い状況にある第4種踏切道が残存しているとは認識していないが、仮に第1種化を考えるとしても、多額の費用を要するため困難であるとしている。</p> <p>この背景には、鉄道事業者が現在、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づく鉄道事業再構築実施計画の認定を受け、国及び沿線の地方公共団体から、鉄道施設の維持管理、整備等に要する費用の支援を受けているという事情がある。鉄道事業者は、安全確保のために優先的に設備更新、維持管理等を行わなければならない既存の第1種踏切道その他の鉄道施設がある中で、多額の費用が必要となる第4種踏切道の第1種化を行うことは困難であるとしている。</p> <p>さらに、鉄道事業者は、国及び沿線の地方公共団体による支援を受けているという事情から、特定の第4種踏切道の第1種化を行う際には、i) 踏切道の所在市町村以外の沿線の地方公共団体による同意を得る必要が生じると考えられること、ii) 踏切道の所在市町村の単独補助であれば、他の沿線の地方公共団体による同意は必要ないものの、財政状況が厳しい沿線の地方公共団体もあり、単独補助事業の創設・実施は難しいとみられることから、第4種踏切道の改良等は困難な現状にあるとしている。</p>
2	<p><b>【費用負担が困難であるとして、近年、自社の費用負担が生じる形で第1種化を行った実績がほとんどない鉄道事業者の例】</b></p> <p>鉄道事業者は、第1種化により安全性が高まることになるため、費用が確保できれば、踏切道の交通量が少なくても、第4種踏切道は全て第1種化したいとの考えを有している。しかし、これまでの第1種化は、ほとんど市の全額負担により工事を行っている状況である。</p> <p>鉄道事業者は、鉄道での安全対策は多岐にわたるため、第4種踏切道の第1種化を行うことのみの特化して経費を確保することは非常に難しいと考えている。加えて、過去に脱線事故があったため、再発防止策として、今後、コンクリート枕木への交換や砂利の交換等に経費を要するほか、計画している車両導入のための経費もかかることから、鉄道事業者は、第4種踏切道の第1種化のための経費は限られているとしている。</p>

(注)1 当省の調査結果による。

2 上記のほか、No.1の鉄道事業者と同様に、沿線の地方公共団体から支援を受けている現状にあり、多額の費用を要する第1種化は困難であるとする鉄道事業者が1事業者あった。

**表3-(2)-⑥ 補助事業の活用により負担が軽減されたとしても、第1種化に係る費用負担が課題であるとする鉄道事業者の意見**

No.	意見の内容
1	<p>第1種化の際には、踏切保安設備の整備のほか、踏切支障報知装置及び踏切構造設備の整備も行うこととなると認識しており、1か所当たりの初期費用は2,200万円程度、維持管理費用は月10万円程度を要する。国の補助があったと</p>



	しても、1年に1か所、第1種化を実現することは困難な状況であり、第1種化を実施するとしても、3年から5年に1か所程度になると思う。
2	法に基づく補助は、踏切保安設備設置時の費用負担の支援にはなるが、維持管理及び機器の更新に係る費用は鉄道事業者の負担であり、自社の経営状況では、これ以上の第1種化の実施は厳しい。

(注)1 当省の調査結果による。

2 上記のほか、踏切保安設備の更新に係る負担を懸念する意見を有する鉄道事業者が1事業者あった。

## エ 道路法外道路にある第4種踏切道の第1種化に関する課題

### (ア) 道路法外道路にある第4種踏切道が法に基づく補助の対象となっていないことにより生じている状況

調査対象とした鉄道事業者の中には、道路法外道路にある第4種踏切道は法に基づく補助の対象ではないことから、社内で策定する踏切保安設備の整備計画の対象とせず、道路法外道路にある第4種踏切道の第1種化を行っていないとするものがみられた(表3-(2)-⑦)。当該鉄道事業者では、平成12年度以降、道路法外道路にある第4種踏切道において11件の踏切事故が発生しており、中には複数回の踏切事故が発生している踏切道もある。

現に踏切事故が発生している状況があるにもかかわらず、法に基づく補助制度の対象となっていないために、道路法外道路にある第4種踏切道について第1種化の検討の対象とされず第1種化が進まない状況が生じていることは、合理的ではないと考えられる。

表3-(2)-⑦ 道路法外道路にある第4種踏切道について、社内で策定する踏切保安設備の整備計画の対象としておらず、第1種化を行っていない鉄道事業者の例

事例の概要
<p>鉄道事業者は、道路法道路にある第3種及び第4種踏切道の第1種化に係る考え方として、踏切保安設備の整備計画(以下「計画」という。)を策定し、法に基づく補助事業を活用できる範囲内で、1年に1か所、第1種化することを目標に取り組んできた。鉄道事業者は、第4種踏切道については廃止を原則としているものの、その多くは地域住民の生活道路となっており、地域住民から廃止の合意を得ることは困難であるとして、より実効性のある第1種化について目標を設定している。</p> <p>鉄道事業者は、経営状況に鑑み、法に基づく補助事業が活用可能な道路法道路にある第4種踏切道を計画の対象として第1種化を行ってきた。鉄道事業者は、道路法道路にある第4種踏切道であって第1種化が必要と考えるものについては第1種化が完了したため、現在は計画を策定していない。法の対象ではない道路法外道路にある第4種踏切道は、計画に含まれておらず、平成12年度以降、第1種化の実績はなく、廃止に係る地域住民の合意を得ることも困難であって、存続している状況にある。この鉄道事業者では、平成12年度以降、道路法外道路にある第4種踏切道において踏切事故が11件発生しており、中には複数回の踏切事故が発生して</p>

いる踏切道もある。

鉄道事業者は、道路法外道路にある踏切道も法の対象となること及び国が第1種化に係る費用を全額負担することを要望している。

(注) 当省の調査結果による。

また、調査対象とした踏切道の中には、道路法道路にあり、法による指定を受け、補助事業に係る手続も円滑に行われ、国及び市の補助を活用して、特段の問題なく第1種化されていた踏切道がみられた一方(表3-(2)-⑧No.1)、道路法外道路にある踏切道であって、この道路法道路にある踏切道よりも道路交通量や事故の発生回数が多いものについて、鉄道事業者が踏切警報機等の設置に係る費用の捻出が課題であるとして、第1種化が実現しない状況もみられた(表3-(2)-⑧No.2)。踏切道の態様、踏切道が所在する地方公共団体や地域住民等における事情、鉄道事業者の状況等、個々の踏切道の安全対策を取り巻く環境は様々であり、単純な比較になじまない面はあるものの、道路法外道路にある第4種踏切道であっても、道路法道路にある第4種踏切道よりも道路交通量や事故の発生回数が多いものが存在するにもかかわらず、法に基づく補助制度の対象となっていないために、当該補助を活用して第1種化する余地がないことは、合理的ではないと考えられる。

表3-(2)-⑧No.2の鉄道事業者は、鉄道事業者分の費用負担がない又は極めて小さい場合でなければ、第1種化は困難であるとして、道路の拡幅工事等に伴い、市による全額負担を期待しており、法による指定を受けた実績はない。しかし、i)法に基づく補助制度の補助率を上げ、ii)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法の対象としてほしいとの意見を有している。

表3-(2)-⑧ 第1種化された道路法道路にある踏切道と第1種化が進んでいない道路法外道路にある踏切道との道路交通量等の比較

No.1:【道路法道路(市道)にあり、法による指定を受け第1種化された踏切道の例】 <sup>(注2)</sup>	No.2:【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】 <sup>(注3)</sup>
<踏切幅員全幅> 2.2m	<踏切幅員全幅> 2.5m
<交通規制の内容> 二輪の自動車以外の自動車通行止め (小特を除く。)	<交通規制の内容> なし
<道路交通量(1日)> 三輪以上の自動車:9台 二輪:6台 軽車両:25台 歩行者:28人	<道路交通量(1日)> 三輪以上の自動車:133台 二輪:67台 軽車両:78台 歩行者:115人

<p>&lt;第1種化に係る経緯&gt;</p> <p>本踏切道は、軽自動車を含む四輪自動車の通行が禁止されているが、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、平成20年には小型乗用車による踏切事故（負傷者1名）が発生したほか、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・ハットも発生している。</p> <p>こうした状況を踏まえ、鉄道事業者は、本踏切道は第1種化の優先度が高いものとして、国及び市の補助事業を活用して第1種化を行った。鉄道事業者は、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はなく進めることができたとしている。（事例3-(2)-③）</p>	<p>&lt;第1種化に係る経緯&gt;</p> <p>本踏切道は、平成12年度以降、7回の事故が発生している。平成29年には3回もの事故が発生し、地元から道路の管理者である市に対し、安全対策の依頼があった。</p> <p>市は、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。他方、鉄道事業者は、市の全額負担による第1種化を期待しており、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合うよう拡幅し、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。</p> <p>その後、鉄道事業者側から市への確認を行っていないという事情等もあるものの、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。（事例3-(2)-④）</p>
---	--

(注)1 当省の調査結果による。

- 2 踏切幅員全幅、交通規制の内容及び道路交通量（1日）は、本踏切道が第4種踏切道であった時期に行われた平成26年度踏切道実態調査等による。
- 3 踏切幅員全幅、交通規制の内容及び道路交通量（1日）は、調査対象とした鉄道事業者から入手した令和元年度踏切道実態調査の際に把握したデータによる。

さらに、調査対象とした道路法外道路にある踏切道の中には、鉄道事業者が法に基づく補助を活用して第1種化することを模索し、市に対して、踏切道がある道路について道路法の路線認定を要請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ものがあつた（表3-(2)-⑨）。

また、この鉄道事業者以外にも、調査対象とした鉄道事業者の中には、過去に、法に基づく補助を活用して道路法外道路にある第4種踏切道を第1種化するため、踏切道の所在市町村に、踏切道がある道路について道路法の路線認定を要請し、路線認定を経て、法に基づく補助を活用して第1種化を行った例があるとするものが複数あつた（表3-(2)-⑩）。

こうした事例には、道路法外道路にある第4種踏切道が法に基づく補助制度の対象とならず、また、鉄道事業者において第1種化に係る費用を全額負担することが難しい状況の中で、鉄道事業者が苦心しながら第1種化を進め

ようとする状況が表れていると考えられる。他方、道路法の路線認定が同法の目的を達成するために定められた仕組みであることはもとより、踏切道がある道路の状況は様々であることから、表 3-(2)-⑨及び⑩No. 1 の事例のように、路線認定の基準を満たさない場合もあり、必ずしもこうした対応により第 1 種化を行うことができるというものではない。

表 3-(2)-⑨ 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、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

事例の概要
<p>本踏切道は、住宅地にあり、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、踏切道の片側には市営住宅や公園があり、生活道路として利用している通行者が多いとしている。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おり、鉄道事業者は、地域住民の要望により、列車接近警報装置<sup>(※)</sup>や注意看板等を設置した。</p> <p>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本踏切道は廃止となるものの、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、一時的措置として、やむを得ず第 1 種化することを検討している。</p> <p>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、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 2 度にわたり検討を依頼している。</p> <p>市は、鉄道事業者からの路線認定に係る 1 度目の依頼に対し、本踏切道は鉄道事業者が所管・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、2 度目の依頼に対し、市は、本踏切道について、i) 道路の形状が階段状であること、ii) 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、iii) 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、安全かつ円滑な通行ができる通路」に該当しないと回答している。</p> <p>※ 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。</p> <p>(事例 3-(2)-⑤)</p>

(注) 当省の調査結果による。

表 3-(2)-⑩ 道路法外道路にある第 4 種踏切道について、道路法の路線認定を経て、法による指定を受け、第 1 種化を実施した鉄道事業者の例

No.	事例の概要
1	<p>鉄道事業者は、第 4 種踏切道は原則廃止する方針であるが、踏切道の所在市町村、地域住民、地元自治会等から要望があれば、第 1 種化を行っていた。踏切保安設備の整備には多額の費用を要するため、鉄道事業者は、第 1 種化する踏切道については、法による指定を受け、保安設備整備費補助金（当時）を活用していた。</p> <p>鉄道事業者は、交差道路が道路法外道路である場合には、法の対象外であることから、踏切道の所在市町村と協議し、踏切道の交差道路を市町村道として路線認定するよう要請していた。</p> <p>具体的には、鉄道事業者が第 4 種踏切道の廃止を検討した際、利用者がいることを理由に、踏切道の所在市町村、地域住民等から廃止の同意を得ることができなかったものの、第 1 種化の同意を得ることができた事案があった。鉄道事業者は、踏切道の交差道路が道路法外道路（里道）であったことから、所在市町村と協議し、市町村道の路線認定を経て、踏切道の法による指定を受けた。こうして、鉄道事業者では、法に基づく補助を活用して、平成 12 年度、15 年度及び 17 年度に、合計 3 か所の第 4 種踏切道を第 1 種化した。</p> <p>鉄道事業者によると、当時、市町村は、第 4 種踏切道の第 1 種化により、利用者の安全を確保するため、踏切道の交差道路の幅員が 4m 未満であっても、市町村道として路線認定を実施していたとしている。鉄道事業者は、平成 18 年度頃に、沿線市町村に踏切道の交差道路の路線認定を要請した際、当該市町村から、当該道路の幅員が 4m 未満であり路線認定できないとの説明を受け、幅員に係る要件が厳格化されたと認識し、上記のような対応はできなくなったとしている。</p>
2	<p>鉄道事業者は、道路法外道路にある第 4 種踏切道について、法による指定を受けるため、踏切道の所在市に対して、交差道路（道路法外道路）に係る道路法の路線認定を要請し、道路法の路線認定及び法による指定を受け、平成 28 年に第 1 種化した例があるとしている。</p> <p>なお、鉄道事業者は、現在は、法に基づく補助の対象事業者に該当しておらず、補助を利用することができないため、第 1 種化するインセンティブが働かない状況にあるとしている。</p>

(注) 当省の調査結果による。

(イ) 法に基づく補助事業以外の補助事業の活用に係る状況

道路法外道路にある第 4 種踏切道を第 1 種化する場合に活用可能な国の補助事業として、鉄道施設総合安全対策事業（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）がある（表 3-(2)-⑩）。同事業が創設された平成 28 年度以降、道路法外

道路にある第4種踏切道の第1種化に活用された実績は1件にとどまっている。国土交通省は、同事業の周知を図っているが、第4種踏切道の第1種化については要望がなく、鉄道事業者としては、踏切保安設備を整備した後も維持管理を要する第1種化より、踏切事故のリスクが完全になくなる廃止を希望しているものと考えられるとしている。

他方、調査対象とした鉄道事業者では、同事業を道路法外道路にある第4種踏切道の第1種化に活用できることを認識していないとするものが複数あった。また、活用可能であることを認識しているものの、既存の線路設備の更新等を優先せざるを得ず、第1種化への活用は困難などの意見があった(表3-(2)-⑫)。

また、調査対象とした鉄道事業者の中には、第1種化に要する費用を全額負担することが難しい状況にあり、道路法外道路にある第4種踏切道では法に基づく補助事業を活用できないことから、過去に、地域公共交通確保維持改善事業(地域公共交通バリア解消促進等事業のうち鉄道軌道安全輸送設備等整備事業。表3-(2)-⑪)を活用して第1種化を実施したものが2事業者あった(表3-(2)-⑬)。

なお、同事業の補助対象事業の一部(道路法外道路にある第4種踏切道の第1種化を含む。)が鉄道施設総合安全対策事業(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)に移行され、現在は、鉄道事業再構築実施計画<sup>37</sup>に基づく場合を除き、道路法外道路にある第4種踏切道の第1種化に同事業を活用することはできない。上記のほかには、道路法外道路にある第4種踏切道を第1種化する場合に活用できる国の補助事業等はない。

表3-(2)-⑪ 道路法外道路にある第4種踏切道の第1種化に活用可能な補助事業の概要

事業名	鉄道施設総合安全対策事業(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)	地域公共交通確保維持改善事業(地域公共交通バリア解消促進等事業のうち鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)
事業の概要	列車の安全輸送及び安定輸送並びに鉄道利用者の安全確保を図る ・鉄道及び軌道による輸送の安全を確保するために生活交通改善事業計画 <sup>(注2)</sup> に基づいて実施される事業	地域公共交通の確保・維持・改善を支援 ・鉄道及び軌道による輸送の安全を確保するために生活交通確保維持改善計画 <sup>(注3)</sup> に基づいて実施される事業
対象事業者	・鉄道事業者又は軌道経営者 (地方公共団体(第三種鉄道事業者を除く。))、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、日本貨物鉄道株式会社、大手民鉄、大手民鉄に準ずる大都市周	・鉄軌道事業者 (地方公共団体(第三種鉄道事業者を除く。))、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、日本貨物鉄道株式会社、大手民鉄、大手民鉄に準ずる大都市周

<sup>37</sup> 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に規定する鉄道事業再構築事業を実施するための計画。鉄道事業再構築事業は、継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業について、地方公共団体等の支援を受けつつ、上下分離等の事業構造の変更を行うことにより、その路線における輸送の維持を図ることを目的とし実施するもの。地方公共団体等及び鉄道事業者の合意により、計画を作成し、国土交通大臣の認定を経て実施される。国土交通省は、当該事業を実施する鉄道事業者に対し、経営構造の変更に必要な許可等の法的手続の簡素化等の特例措置、予算・税制特例等の総合的なパッケージによる支援措置を講じている。

	辺の民鉄事業者及び鋼索鉄道のみを経営する事業者を除く。)	辺の民鉄事業者及び鋼索鉄道のみを経営する事業者を除く。)
対象事業	・安全性の向上に資する次の設備の整備等 信号保安設備、保安通信設備、防護設備、停車場設備、線路設備、電路設備、変電所設備、その他設備	・安全性の向上に資する次の設備の整備等 信号保安設備、保安通信設備、防護設備、停車場設備、線路設備、電路設備、変電所設備、車両設備、その他設備 ※ 補助対象事業の変更により、現在は、車両設備以外の整備等については鉄道事業再構築実施計画に基づき行われる場合を除き、当該設備の「修繕」を行う場合に限られる。
補助率	国：補助対象経費の1/3を上限	国：補助対象経費の1/3を上限

- (注)1 「鉄道施設総合安全対策事業費補助交付要綱」及び「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」(平成23年3月30日付け国総計第97号・国鉄財第368号・国鉄業第102号・国自旅第240号・国海内第149号・国空環第103号)を基に当省が作成
- 2 「生活交通改善事業計画」とは、鉄道及び軌道による輸送の安全を確保するために、都道府県、市区町村、交通事業者若しくは交通施設の管理者等からなる協議会又は都道府県若しくは市区町村が、地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、当該協議会での議論を経て策定する鉄道及び軌道による輸送の安全を図るための取組についての計画をいう。
- 3 「生活交通確保維持改善計画」とは、地域公共交通の確保・維持・改善のために、都道府県、市区町村、交通事業者若しくは交通施設の管理者等からなる協議会又は都道府県若しくは市区町村が、地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、当該協議会での議論を経て策定する地域の特性・実情に応じた最適の移動手段の提供、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るための取組についての計画をいう。
- 4 踏切遮断機及び踏切警報機は、対象事業に掲げられる設備のうち「信号保安設備」に該当する。

表3-(2)-⑫ 鉄道施設総合安全対策事業（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）に関する鉄道事業者の意見

No.	意見の概要
1	本事業による補助は、鉄道の安全運行の確保に欠かせないレールや枕木などの線路設備の更新等に充てているが、令和元年度に事業費を要望したところ、内示を受けた配分額が十分ではなく（補助対象の経費820万円に対し、3分の1を下回る約200万円）、線路設備の更新に必要な額の補助が受けられない現状にある。こうした配分額の状況や、第4種踏切道は、近年、道路交通量が減少傾向であり、中には農繁期以外はほとんど道路交通量がないものなどもあることから、現時点では、第1種化を検討していない。整備する設備の優先度を考慮すると、本事業はより優先度の高い線路設備の更新に充てざるを得ず、仮に第1種化を行うとしても、本事業を活用することは難しい。
2	本事業による補助は、踏切遮断機、踏切警報機等の設備の更新を中心に活用しているが、レール、枕木等の更新等にも活用している。本事業に関しては、沿線の地方公共団体から構成される連絡協議会での協議の結果、平成26年度からの10年間、国による補助（3分の1）に加え、県及び沿線複数市からそれぞれ3分の1ずつ補助を受けることとなっており、鉄道事業者の負担はなしとなっている。 道路法外道路にある第4種踏切道の第1種化に本事業を活用できることについて承知しているものの、本事業の計画の策定について地方公共団体と協議す

	る際、第1種化は事業費が高く、踏切遮断機、踏切警報機等の設備やレール、枕木等の更新等に係る費用の削減を求められる可能性があるため、第4種踏切道の第1種化に活用することは困難である。
3	本事業が道路法外道路にある第4種踏切道への踏切保安設備の整備を対象としていることを認識していなかった。踏切保安設備やレール等の各種の鉄道設備の老朽化が進んできていることから、現在、本事業は、それらの設備の更新に活用しているところであり、当面は同様の方針である。第1種化は、その後の更新経費等の負担もあることから、第4種踏切道の第1種化に本事業を活用するかは不透明である。
4	本事業を第1種踏切道への改良等に活用可能なことは承知していたが、道路種別にかかわらず第4種踏切道の第1種化にも活用できることは承知していなかった。しかし、線路や枕木などの鉄道運行に直接関わる施設の老朽化対策が必要であり、本事業を活用して優先的に進めている。これらと比較すると、第4種踏切道の第1種化については、優先度が低く、本事業を活用することは考え難い。
5	過去に枕木の改修時に活用したことがあるため、本事業が道路法外道路にある踏切道の第1種化に活用できることも承知している。本事業については、一部の市からは補助が望めるものの自治体の協調補助の規定がなく、また、消費税分は補助対象外のため鉄道事業者が負担することもあり、補助率が上がらないと活用しづらい。

(注) 当省の調査結果による。

表 3-(2)-⑬ 地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業のうち鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）を活用して第1種化を実施した例

No.	事例の概要
1	<p><b>【里道にある踏切道2か所を第1種化した鉄道事業者の例】</b></p> <p>鉄道事業者は、平成23年に発生した踏切事故を踏まえ、市及び地元自治会長と協議を行った。本踏切道（写真①）では、平成20年から23年にかけて踏切事故が4回発生しているものの、寺への経路上にある踏切道であり、利用者があることから、第1種化を進めることとなった。鉄道事業者は、市の道路管理担当課から、本踏切道の交差道路は、幅員4m以上を確保できない道路法外道路（里道）であり、市道として路線認定を行って、法に基づく補助を活用することはできない旨を伝えられた。</p> <p>鉄道事業者は、第1種化に要する費用を全額負担することが困難な状況であることから、地域公共交通確保維持改善協議会の構成員である市の交通政策担当課に相談し、同課から、地域公共交通確保維持改善事業であれば、道路法外道路にある踏切道の第1種化に活用できる旨の助言を受け、同事業を活用するに至った。</p>



また、鉄道事業者は、平成 18 年に踏切事故が複数回発生しているが、地域住民が利用しているため、第 1 種化を検討している踏切道（写真②）についても、幅員 4m 以上を確保できない道路法外道路（里道）であり、法に基づく補助を活用することができなかつたため、地域公共交通確保維持改善事業の活用について、踏切道の所在町と協議を行い、同意が得られた。

これら 2 か所の踏切道の第 1 種化を内容に含む鉄道事業者の生活交通改善事業計画について、地域公共交通確保維持改善協議会の承認が得られ、鉄道事業者は同事業を活用して第 1 種化を実施した。

（写真①）



（写真②）



## 2 【農道にある踏切道 1 か所を第 1 種化した鉄道事業者の例】

鉄道事業者の路線にある第 4 種踏切道で、平成 19 年に自転車に乗車した女子中学生と列車とが接触する死亡事故が発生した。鉄道事業者は、事故後、緊急対策として、「踏切注意」と表記された看板の設置及び踏切道内標示の塗装を実施したが、地域住民から第 1 種化してほしいという強い要望があったこと、市からも本踏切道の第 1 種化実現への協力・支援の働きかけがあったことから、第 1 種化を進めることとした。

本踏切道のある道路が道路法外道路（農道）であり、法に基づく補助事業を活用することはできなかつたが、地方運輸局から、地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業のうち鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）であれば、活用できる旨の案内があり、鉄道事業者は、同事業を活用して第 1 種化を実施した。

本鉄道事業者は、県が事業者の設備投資に係る補助を行い、沿線市町が鉄道事業者の欠損金を補填するという形で財政支援を受けていた。踏切道の所在市は、本踏切道の第 1 種化を重要課題と捉え、沿線市町で行っている欠損金の補填とは別の形で、本踏切道の第 1 種化への支援を行うこととし、国による同事業の補助の協調補助を行ったとしている。

（注） 当省の調査結果による。

国は、踏切事故を削減するとの目標の下、施策として踏切遮断機の整備を着実に実施することとし、国土交通省は、法に基づく補助制度を活用して整備を促進するとしているが、法の対象外である第 4 種踏切道については、整

備を促進するための具体的な方策は示されていない。

こうした中、上記のとおり、調査対象とした鉄道事業者及び踏切道では、道路法外道路にある第4種踏切道について、踏切事故により死亡者が生じている状況、同一の踏切道で踏切事故が複数回発生している状況、また、地域においてもこうした踏切道の安全対策を求める声がある状況がみられた。道路法外道路にある第4種踏切道についても、交通安全の確保の必要性があることは明らかであり、道路の種別によらず、事故の発生状況等を踏まえ、第1種化の検討等を進めることが必要と考えられる。

しかしながら、調査対象とした鉄道事業者、特に厳しい経営環境に直面している鉄道事業者にとっては、第1種化に当たって費用の確保が課題となっており<sup>38</sup>、道路法外道路にある第4種踏切道について、法に基づく補助事業が活用できず、第1種化の検討対象にしていない状況や、第1種化を進める上で苦慮している状況があることが分かった。

また、国土交通省では、道路法外道路にある第4種踏切道を第1種化する場合にも活用可能な補助事業を実施しているものの、活用実績は1件にとどまる。このように、厳しい経営環境の中、安全を確保しつつ、地域における住民の移動手段等としての役割を担う鉄道事業者にとって、国による道路法外道路にある第4種踏切道の第1種化への支援は、十分とはいえない現状にある。

国土交通省は、鉄道事業者による踏切保安設備の整備を促進するため、地方協議会を活用し、第1種化を進めることへの鉄道事業者や関係者の理解促進を図り、地域における議論や合意形成を促すとともに、道路法外道路にある第4種踏切道について第1種化する場合にも活用可能な補助事業について、第1種化への活用を促す必要がある。

## (所見)

国土交通省は、踏切道における交通安全の向上のため、道路法による道路以外の道路にある第4種踏切道について、鉄道事業者において踏切保安設備の整備に係る費用の確保等が課題となっていることを踏まえ、地方踏切道改良協議会等を活用し、地域における議論や合意形成を促すとともに、踏切事故を削減するとの目標に沿って、踏切保安設備の整備を促進するため、当該踏切道にも適用可能な補助事業について第1種化への活用を促すことなど必要な措置を講ずる必要がある。

## オ 法が適用される第4種踏切道の第1種化に関する課題

調査対象とした踏切道の中には、法による指定を受けた後、長期間にわたって改良(踏切保安設備の整備)が行われていないものがみられた(表3-(2)-⑭)。

---

<sup>38</sup> 調査対象とした鉄道事業者の中には、危険性があると認められる踏切道については、国庫補助の対象とならなくても自費で第1種化を行うとするものもあったが、1事業者にとどまる。

調査を行った時点における法(踏切道改良促進法等の一部を改正する法律(令和3年法律第9号)<sup>39</sup>による改正前の法。以下「改正前の法」という。)においては、指定を受けた踏切道に係る鉄道事業者及び道路管理者は、法に定める5か年間の期間(平成28年度以降の5か年間)において、改良を実施しなければならないとされていた<sup>40</sup>(改正前の法第7条第1項)(資料3-⑥)。改正前の法第7条の規定は、平成23年の改正により新設されたものであるが、この改正の前に法による指定を受けた踏切道にも適用される。しかしながら、調査の時点において、法による指定から40年以上も改良が行われなかった例もみられた。

なお、踏切道改良促進法等の一部を改正する法律(令和3年法律第9号)による改正後の法(以下「改正後の法」という。)においては、改良すべき踏切道の指定に係る5か年の期限を定めずとし、踏切保安設備の整備を含む比較的短期間に完了する改良の方法として国土交通省令で定めるものにより改良する場合については、改良する期間の定めはない(改正後の法第11条第2項)(資料1-⑨)。しかしながら、改正後の法において、法による指定については計画期間を5か年とする交通安全基本計画等の国の計画の達成に資するよう行っていくこととされていることから(改正後の法第3条第2項)(資料1-⑨)、国土交通省は、踏切保安設備の整備が必要として指定された踏切道については、指定から5年以内には対策を完了すべきものであるとしている。

さらに、指定された踏切道の改良が行われない場合の対応として、法においては、国土交通大臣は、指定された踏切道に係る鉄道事業者及び道路管理者が正当な理由なく踏切道の改良を実施していないと認めるときは、踏切道の改良基準に適合する改良の方法により当該踏切道の改良を実施すべきことを勧告することができることとされている(改正前の法第8条、改正後の法第17条)(資料3-⑥、資料1-⑨)。しかしながら、表3-(2)-⑭の事例を含め、これまで勧告が行われた例はない。

また、国土交通省は、鉄道事業者に対し、法による指定を受けた踏切道について、毎年度、前年度に第1種化を行った実績の報告を求めており、未着工の踏切道名及び未着工の理由を把握することとしている。改正前の法に定める指定の期間(平成28年度からの5か年)より前に指定を受けた踏切道も把握しており、未着工やその理由を把握した場合には、必要に応じ事業者へのヒアリング等を実施しているとしている。

国土交通省は、国土交通大臣が改良することが必要と認められるとして指定を行った第4種踏切道について、長期にわたって改良が実施されていない状況を把握していたにもかかわらず、調査対象とした踏切道では、改良が実施されない要因を確認し、改良の実施を促すといったことは、積極的に行われてい

<sup>39</sup> 法の改正規定の施行期日は、令和3年4月1日である。

<sup>40</sup> 鉄道事業者及び道路管理者は、地方踏切道改良計画を提出した場合又は国踏切道改良計画が作成された場合においては、当該地方踏切道改良計画又は当該国踏切道改良計画に従い、当該踏切道の改良を実施しなければならない(改正前の法第7条第2項)(資料3-⑥)。

い状況がみられた。

表 3-(2)-⑭ 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

No.	事例の概要
1	<p><b>【指定後 40 年以上経過している例】</b></p> <p>本踏切道は、昭和 51 年 12 月に法による指定を受けている。鉄道事業者は、法による指定後、第 1 種化の工事に係る社内りん議も行き工事に着手したが、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。その後、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もあり、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。</p> <p>本踏切道は、1 日当たりの道路交通量が多い（三輪以上の自動車が 3,458 台、二輪が 92 台、軽車両が 233 台、歩行者が 1,821 人）。また、平成 20 年及び 30 年に踏切事故が発生しており、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 回発生している。</p> <p>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。（事例 3-(2)-⑥）</p>
2	<p><b>【指定後 20 年以上経過している例】</b></p> <p>本踏切道は、平成 9 年 10 月に法による指定を受けているが、20 年以上経過した現在も第 1 種化されていない。鉄道事業者は、法による指定から長期間を要していることについて、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。</p> <p>本踏切道では、法による指定の後、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も最多となっている。（事例 3-(2)-⑦）</p>

(注) 当省の調査結果による。

法は、国土交通大臣が改良することが必要と認められる踏切道を指定し、その改良を促進する仕組みを設けていること、また、立体交差化のような改良方法とは異なり、踏切保安設備の整備は比較的短期間に完了する改良方法であるとされていることに鑑みると、国土交通省は、法による指定を受けた第4種踏切道の改良が長期にわたって未実施とならないよう、具体的な措置を講ずる必要がある。

#### (所見)

国土交通省は、法の規定により、改良することが必要と認められるものとして国土交通大臣が指定した第4種踏切道について、長期にわたり改良が未実施とならないよう、鉄道事業者に対して改良の進捗状況を確認の上、地方踏切道改良協議会等を活用し、改良の実施に向けた積極的な支援を行い、個々の踏切道について地域における議論や合意形成等が進むよう具体的な取組を行う必要がある。

#### 4 <補論>経過規定

第4種踏切道は、現行の技術基準省令には適合しないものであるが、経過措置により、経過措置を規定する省令の施行後最初に行う改築又は改造の工事が完成するまでの間は、存続することが許容されている。国土交通省は、「改築又は改造の工事」とは、第4種踏切道の場合には、技術基準省令第62条の踏切保安設備を設け、現行の技術基準省令に適合する状態とする工事であると解しており、法令により踏切遮断機等の設置が求められる前に存在していた第4種踏切道は、第1種化されるまでは踏切保安設備の設置に係る基準に適合しない状態が認められることになる。

このような経過措置により、現存している第4種踏切道の中には、相当程度長期間にわたって存続しているものがある。

制度面では、現行の技術基準省令が制定されたことに伴い、上記の経過措置を規定する省令が施行された平成14年3月31日から現在まで19年以上が経過している。また、これより前に鉄道施設や車両の構造等について大きな改正が施行された際<sup>41</sup>（昭和62年4月1日）にも、第4種踏切道を含む新たな基準に適合しない施設等について、施行後最初に行う改築又は改造の工事が完成するまでの間、基準に不適合の状態を許容する旨の経過措置が設けられており、経過措置の要件を満たす限り、少なくとも、昭和62年4月以降30年以上にわたって、第4種踏切道を存置することが許容される状況にある。さらに、昭和62年より前については、地方鉄道建設規程（大正8年閣令第11号）に「交通頻繁ニシテ展望不良ナル踏切道ニハ門扉其ノ他相当ノ保安設備ヲ為スヘシ」との規定、日本国有鉄道建設規程（昭和4年鉄道省令第2号）に「交通頻繁ナル踏切道ニ対シテハ門扉其ノ他相当ノ保安設備ヲ為スコトヲ要ス」との規定があり、これらの規程が定められたより後の昭和32年度における第4種踏切道の数は、国鉄・私鉄合わせて6万1,894か所<sup>42</sup>であったことからすると、昭和62年より相当の期間に遡って存続してきた第4種踏切道があることがうかがわれる。実際にも、国土交通省が鉄道事業者から提供を受けた資料によると、例えば、大正13年に新設された第4種踏切道、昭和21年及び25年に新設された第4種踏切道が存置されている例がある。

経過規定は、新たに法令を制定し、又は既存の法令を改廃する場合に、社会生活における従来の秩序が新しい秩序に円滑に移行するように配慮を加える必要から、従来の秩序をある程度容認する、新しい秩序の設定に暫定的な特例を設ける等の経過措置をするために設けられた規定である。鉄道に関する技術上の基準を定める法令の改正に伴う経過規定についても、そうした必要性を踏まえて設けられたものであって、経過措置を設けること自体が否定されるものではない。しかしながら、経過措置により第4種踏切道が存置されている状況については、「運輸安全委員会ダイジェスト第31号」においても、委員長からのひとことの中では、「「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」（平成13年国土交通省令第151号）第40条（踏切道）の

<sup>41</sup> 国鉄の民営化に伴い、普通鉄道構造規則（昭和62年運輸省令第14号）が制定され、従前、地方鉄道建設規程、日本国有鉄道建設規程等に分かれていた鉄道施設、車両の構造等に関する定めを合わせて制定

<sup>42</sup> 「踏切道の現状と問題点」（昭和37年12月運輸省）

規定により、踏切道は、踏切保安設備（踏切遮断機及び踏切警報機）を設けたものでなければならないとされています。ただ、経過措置の規定で、改築又は改造の工事までは「従前の例によることができる」とされていて、いまだに第4種は約2,700箇所も残っています。」と言及されている。他方で、調査対象とした一部の鉄道事業者においては、第4種踏切道が経過措置により存続していることを認識し、現行の技術基準省令の定めにとり、第4種踏切道を解消しようという考え方で廃止及び第1種化に取り組んでいるものもみられる。

国土交通省は、経過措置により第4種踏切道が許容されていることは妥当であるとし、第4種踏切道の解消については、統廃合や第1種化を促進する施策により進めていく考えである。しかしながら、当該施策については、【項目3】において述べたとおり課題があるとともに、第4種踏切道の中には相当程度長期間にわたって存置されているものがあること、これまで第4種踏切道の削減が行われてきたもののなお約2,600か所が存在していること及び経過措置の中にはその終期を定める例もあることを踏まえると、経過措置により、現行の技術基準省令に適合する工事を行うまでの間、長期にわたって第4種踏切道の存続が許容されている状況について、問題意識を持つものである。

経過規定の内容は、それぞれの法令の内容により異なるものであること、また、技術基準省令等に関し、第4種踏切道の存続に係る経過措置が設けられたのは、省令等の廃止・新規制定の際であり、新たな基準との関係での経過措置が一括して規定されているという事情があること等から、一律に論ずることはできないことはもとよりであるが、国土交通省において、経過措置により、第4種踏切道が長期にわたって許容されているものであることに留意の上、その解消のため、廃止、第1種化等の取組をより一層支援していくことが望まれる。





# [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）

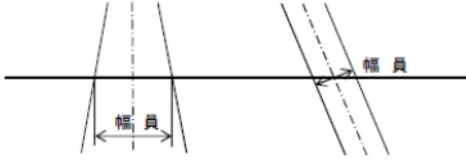
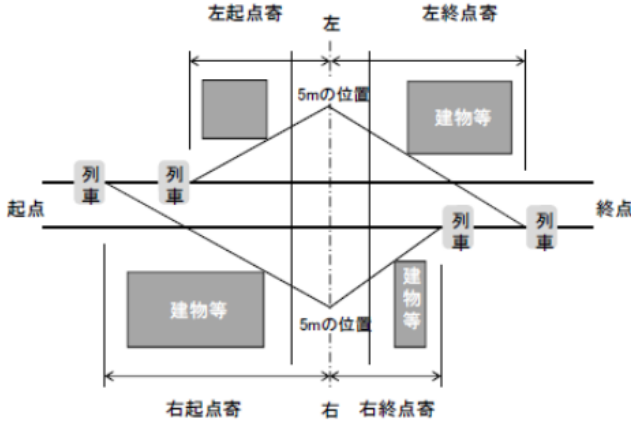
事例 3-(1)-① 踏切道の利用実態が乏しく、廃止について地域住民が支障なしとしている状況を把握していない例 .....	56
事例 3-(1)-② 関係者の特定、所在の確認等に苦慮し、5年以上踏切道を休止し自治会長の同意を経て廃止に至った例 .....	58
事例 3-(1)-③ 一定期間踏切道を封鎖して、通行の需要を確認している例 .....	61
事例 3-(1)-④ う回路があるものの、遠距離であるとの理由により納得が得られない例① .....	63
事例 3-(1)-⑤ う回路があるものの、遠距離であるとの理由により納得が得られない例② .....	65
事例 3-(1)-⑥ 鉄道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"> <li>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</li> <li>起点を背にして線路の左右を区別している。</li> <li>列車見通距離が 1,000m 以上の場合は「999」と記載している。</li> </ul> 
交通規制の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
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)

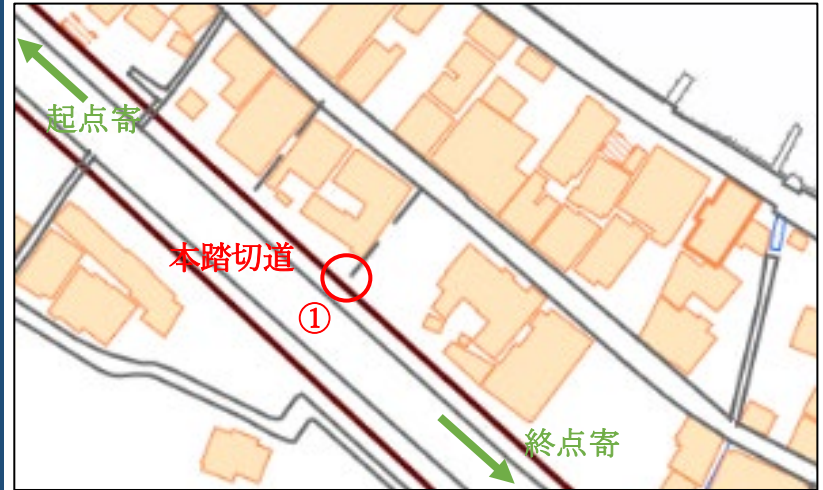
- ・ 本踏切道の利用者はいないものと認識している。
- ・ 踏切道のある道路に隣接する土地の所有者は、他の地域に居住しており、この土地の管理をしていないため、自治会がその土地の除草を行っている。このため、本踏切道を廃止しても、所有者に支障はない。
- ・ 線路の下を横断している水路は、自治会が清掃を行っている。水路の管理が必要な場合には鉄道用地内に入れるようにしてもらえれば、本踏切道を廃止しても支障はない。

(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。

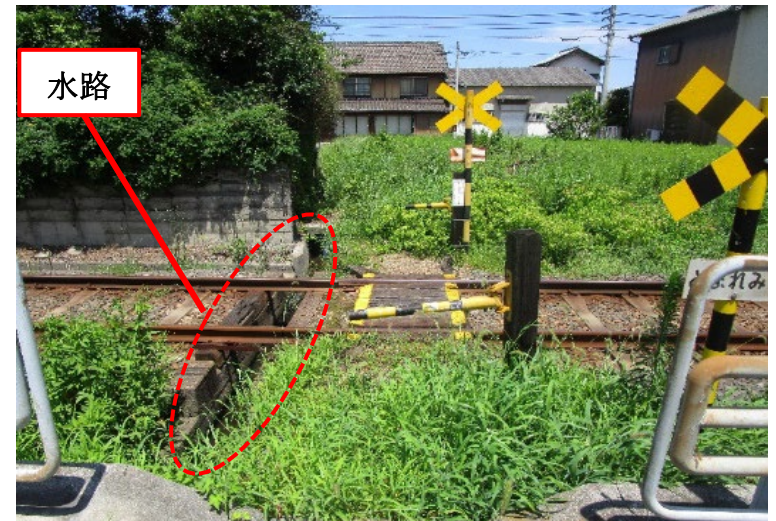
<周辺状況・踏切道の全景等>

【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】

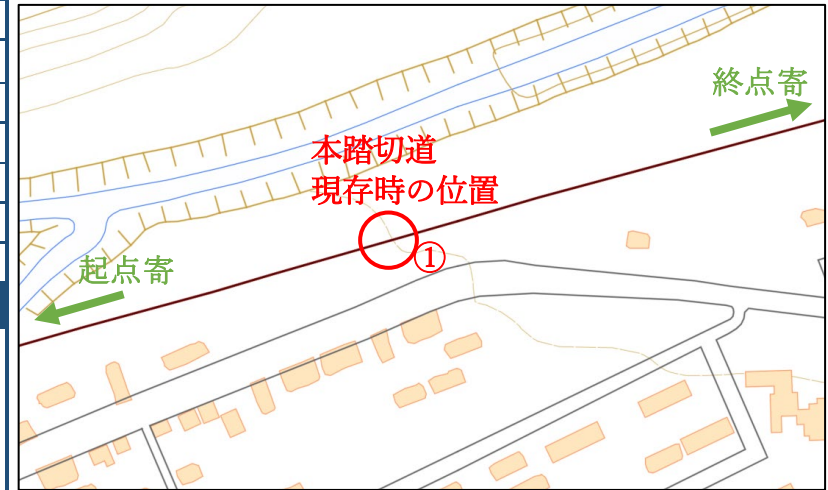


【踏切道に設置されたロープ】



<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<sup>(※1)</sup>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<sup>(※2)</sup>。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>

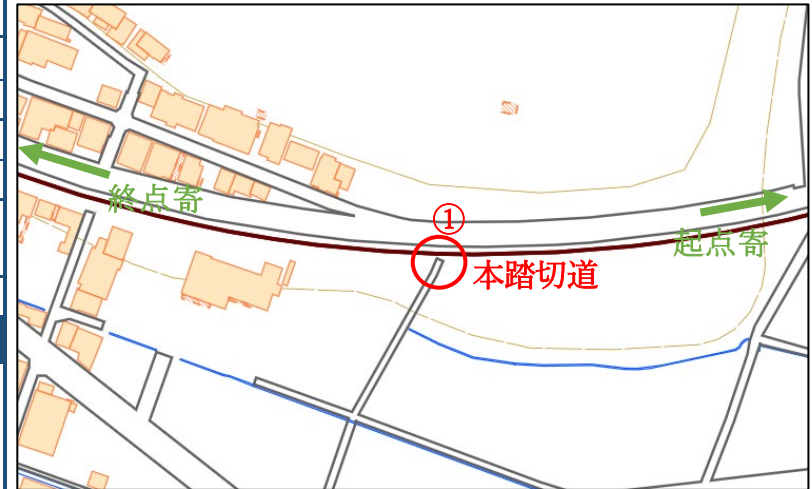
○ 本踏切道の1日当たりの道路交通量は、平成26年度の踏切道実態調査では一定程度あるものの（軽車両が15台、歩行者が30人）、令和元年度の同調査の際には0であった。

○ 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<sup>(※)</sup>、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



鎖で封鎖

## <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<sup>わたち</sup>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<sup>(※)</sup>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>

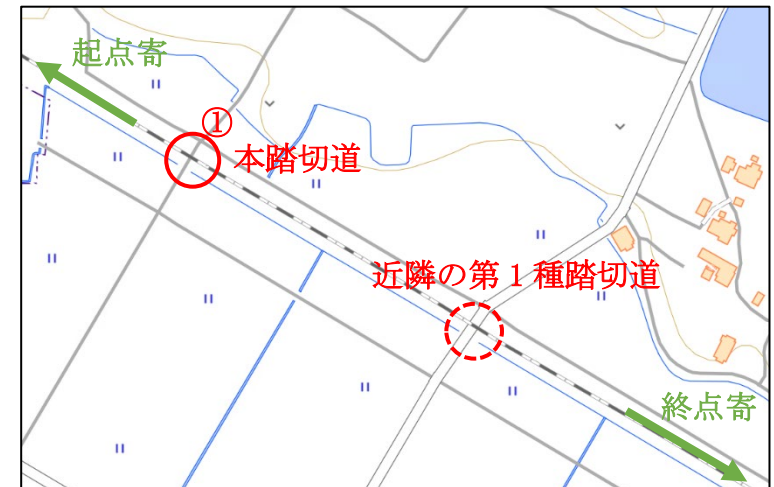
踏切長 (m)	14	踏切幅員全幅 (m)	1.8	
鉄道交通量(1日)(本)	130	踏切通過速度 (最高、km/h)	130	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	0	二輪 (台)	0
	軽車両 (台)	19	歩行者 (人)	8
列車見通距離 (m)	左：起点寄	490	左：終点寄	710
	右：起点寄	460	右：終点寄	510
交通規制の内容	【法規制】 車両通行止め			
事故の発生	あり			

<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う回する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>

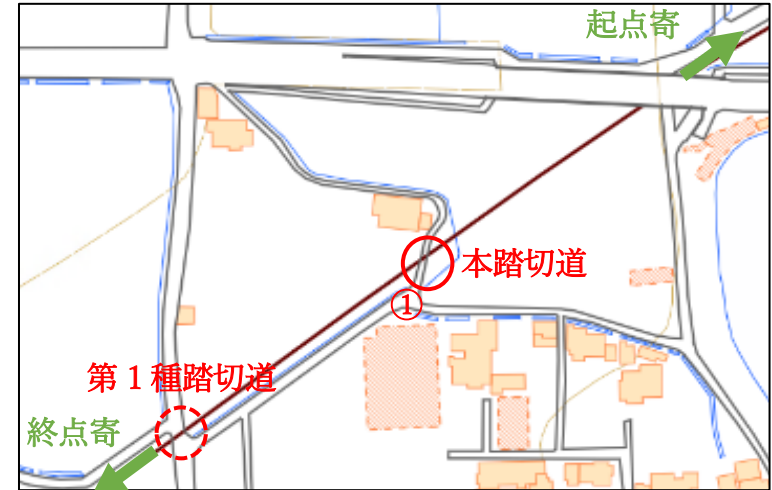
踏切長 (m)	7.7	踏切幅員全幅 (m)	2.1	
鉄道交通量(1日)(本)	90	踏切通過速度 (最高、km/h)	115	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	0	二輪 (台)	0
	軽車両 (台)	0	歩行者 (人)	4
列車見通距離 (m)	左：起点寄	250	左：終点寄	700
	右：起点寄	300	右：終点寄	800
交通規制の内容	【法規制】二輪の自動車以外の自動車通行止め			
事故の発生	あり			

<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"> <li>・踏切事故が発生（死者 1 名）</li> <li>・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</li> </ul>
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、地域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	・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	・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<sup>(※)</sup>。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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・踏切事故が発生（死者 1 名）</li> <li>・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</li> </ul>
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<sup>(※)</sup>（【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"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
17年7月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・市からは、平成14年9月の回答と同様の回答あり</li> </ul>

<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"> <li>・踏切事故が発生（死者1名）</li> <li>・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</li> </ul>
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"> <li>・市が地域住民と廃止の協議を実施</li> <li>・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</li> </ul>
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

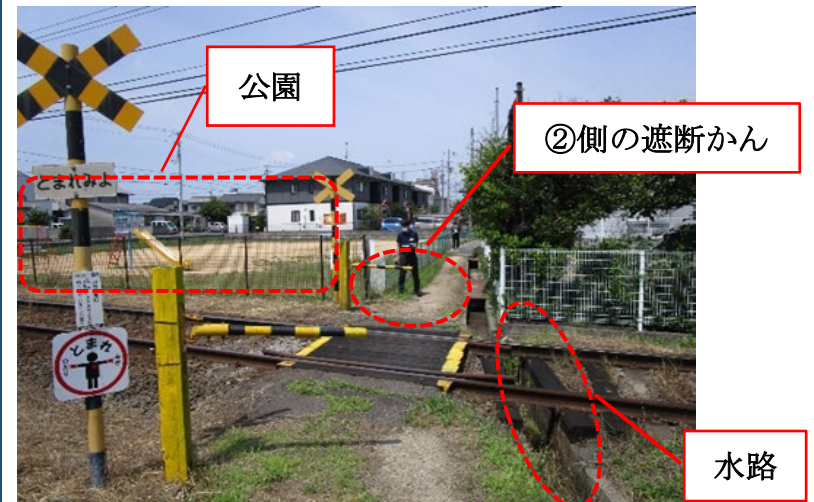
<周辺状況・踏切道の全景等>

【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



## ＜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"> <li>・踏切事故が発生（負傷者 1 名）</li> <li>・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）</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
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<sup>(※1)</sup>を重ね、本踏切道北側にある農道の一部を拡幅して<sup>(※2)</sup>（【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

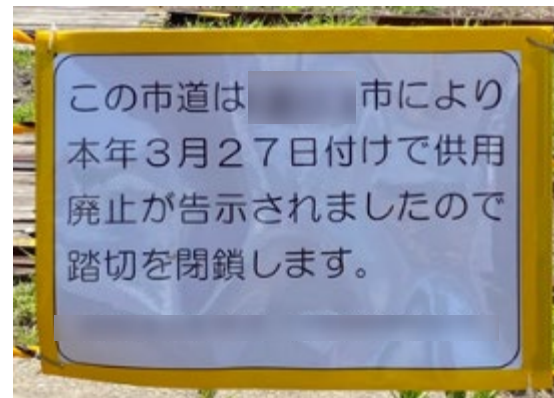
<踏切道の基本情報>

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



## <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<sup>まれ</sup>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<sup>(※)</sup>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"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
8月	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
12月	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
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

## &lt;踏切道の基本情報&gt;

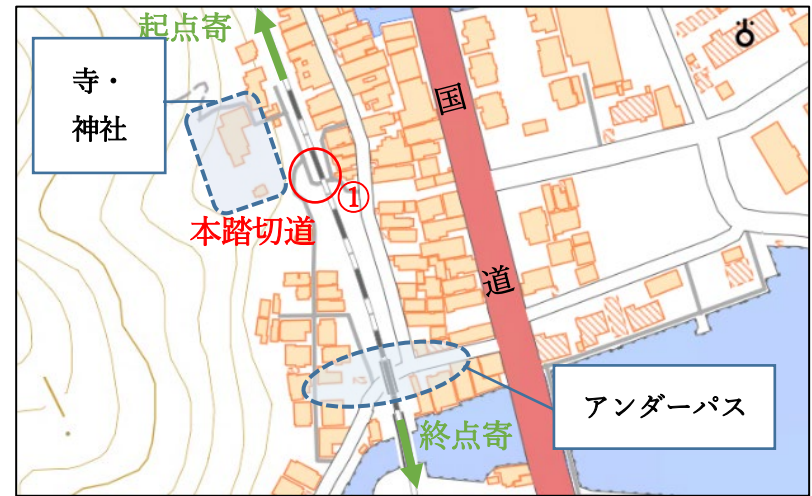
踏切長 (m)	9.7	踏切幅員全幅 (m)	1.5	
鉄道交通量(1日)(本)	236	踏切通過速度 (最高、km/h)	80	
道路交通量 (1日)	三輪以上の自動車 (台)	0	二輪 (台)	0
	軽車両 (台)	0	歩行者 (人)	5
列車見通距離 (m)	左：起点寄	130	左：終点寄	10
	右：起点寄	300	右：終点寄	330
交通規制の内容	【法規制】 車両通行止め			
事故の発生	なし			

## &lt;踏切道の概要&gt;

- 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。

## &lt;周辺状況・踏切道の全景等&gt;

## 【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<sup>(※)</sup>、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<sup>(※)</sup>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<sup>(※)</sup>。  
※ 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

## &lt;踏切道の基本情報&gt; ※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			

## &lt;踏切道の概要&gt;

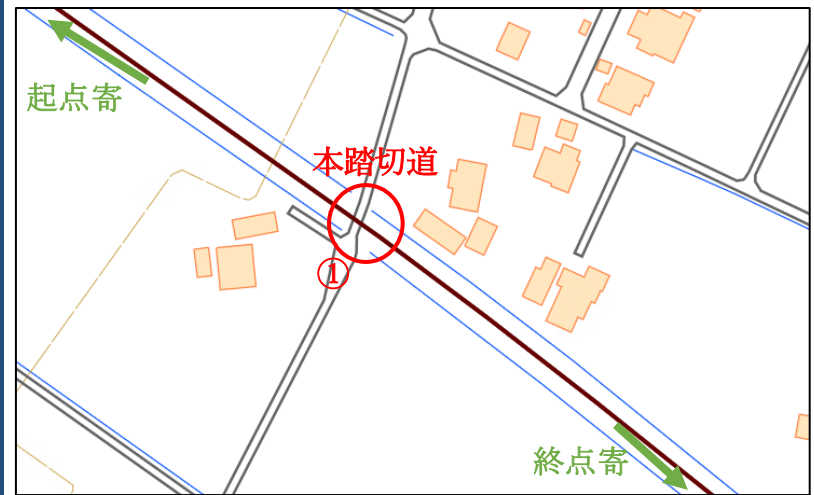
- 本踏切道は、踏切道改良促進法に基づく指定を受け、平成31年に第1種化された。
- 鉄道事業者によれば、本踏切道は道路交通法による交通規制があるが、踏切幅員全幅が2.2mであり、普通自動車の通行が常態化しており、また、列車の乗務員から、自動車の通行が多く危険な踏切道であるとして、数年前から第1種化を求める意見が出ていた。
- 実際、第1種化前の本踏切道では、平成20年には小型乗用車による踏切事故が発生した (負傷者1名)。また、平成24年及び25年には事故には至らなかったものの、自動車が直前横断するヒヤリ・ハットも発生した。

## &lt;安全対策の検討状況&gt;

- 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。

## &lt;周辺状況・踏切道の全景等&gt;

## 【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

## &lt;踏切道の基本情報&gt;

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			

## &lt;踏切道の概要&gt;

- 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】



## &lt;周辺状況・踏切道の全景等&gt;

## 【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	<b>【周辺状況】</b> 			
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＞							
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> <li>○ 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。</li> </ul>							
				(注) 地理院地図 Vector (国土地理院) を基に当省が作成			
				<b>【踏切道の全景】 ※①から撮影</b> 			

## ＜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<sup>(※)</sup>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）

## &lt;踏切道の基本情報&gt;

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			

## &lt;踏切道の概要&gt;

- 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行したのは、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行していた。
  - ・ 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。

## &lt;周辺状況・踏切道の全景等&gt;

## 【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<sup>(※)</sup>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"> <li>・踏切事故が発生</li> <li>・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</li> </ul>

(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）

## &lt;踏切道の基本情報&gt;

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			

## &lt;踏切道の概要&gt;

- 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。

## &lt;周辺状況・踏切道の全景等&gt;

## 【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<sup>(※)</sup>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。

# [資料編]



## 資料目次

資料 1-①	踏切道の箇所数の推移（平成 16 年度から令和元年度まで）	104
資料 1-②	都道府県別の第 4 種踏切道の箇所数（令和元年度末時点）	104
資料 1-③	道路法（昭和 27 年法律第 180 号）〈抜粋〉	105
資料 1-④	鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成 13 年国土交通省令第 151 号）〈抜 粋〉	106
資料 1-⑤	「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準について」（平成 14 年 3 月 8 日付け国鉄技第 157 号国土交通省鉄道局長通知）の別冊 1「鉄道に関する技術上 の基準を定める省令の解釈基準」〈抜粋〉	106
資料 1-⑥	鉄道に関する技術上の基準を定める省令の施行及びこれに伴う国土交通省関係省令 の整備等に関する省令（平成 14 年国土交通省令第 19 号）〈抜粋〉	109
資料 1-⑦	「第 11 次交通安全基本計画」（令和 3 年 3 月 29 日中央交通安全対策会議）〈抜粋 〉	109
資料 1-⑧	「令和 3 年度国土交通省交通安全業務計画」〈抜粋〉	111
資料 1-⑨	踏切道改良促進法（昭和 36 年法律第 195 号）〈抜粋〉	113
資料 1-⑩	踏切道改良促進法施行令（昭和 37 年政令第 302 号）〈抜粋〉	116
資料 1-⑪	踏切道改良促進法施行規則（平成 13 年国土交通省令第 86 号）〈抜粋〉	116
資料 3-①	鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）〈抜粋〉	120
資料 3-②	鉄道事業法施行規則（昭和 62 年運輸省令第 6 号）〈抜粋〉	121
資料 3-③	踏切道改良促進法による指定を受けた踏切道の箇所数の推移	122
資料 3-④	鉄道施設総合安全対策事業費補助（踏切保安設備整備事業）を活用して第 1 種化し た第 4 種踏切道の数	122
資料 3-⑤	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〈抜粋〉	122
資料 3-⑥	踏切道改良促進法等の一部を改正する法律（令和 3 年法律第 9 号）による改正前の 踏切道改良促進法（昭和 36 年法律第 195 号）〈抜粋〉	123
補論資料①	普通鉄道構造規則（昭和 62 年運輸省令第 14 号）〈抜粋〉	124
補論資料②	地方鉄道建設規程（大正 8 年閣令第 11 号）〈抜粋〉	125
補論資料③	日本国有鉄道建設規程（昭和 4 年鉄道省令第 2 号）〈抜粋〉	125

資料1-① 踏切道の箇所数の推移（平成16年度から令和元年度まで）

（単位：か所）

年度	第1種踏切道	第3種踏切道	第4種踏切道	合計
平成16	30,448	1,117	4,047	35,612
17	30,291	1,066	3,873	35,230
18	30,188	1,019	3,745	34,952
19	30,027	992	3,528	34,547
20	29,900	947	3,405	34,252
21	29,930	907	3,305	34,142
22	29,967	861	3,230	34,058
23	29,988	841	3,138	33,967
24	29,860	816	3,034	33,710
25	29,880	794	2,981	33,655
26	29,836	775	2,917	33,528
27	29,811	757	2,864	33,432
28	29,800	737	2,795	33,332
29	29,801	723	2,726	33,250
30	29,748	698	2,652	33,098
令和元	29,717	684	2,603	33,004

- (注) 1 「鉄軌道輸送の安全に関わる情報」（平成19年度～令和元年度）を基に当省が作成  
2 兼掌踏切（複数の事業者の鉄道線路をまたぐ踏切道）は1か所として計上  
3 各年度末時点の箇所数

資料1-② 都道府県別の第4種踏切道の箇所数（令和元年度末時点）

都道府県	箇所数	都道府県	箇所数	都道府県	箇所数	都道府県	箇所数
北海道	117	東京都	22	滋賀県	35	香川県	60
青森県	47	神奈川県	28	京都府	21	愛媛県	68
岩手県	53	新潟県	51	大阪府	1	高知県	30
宮城県	41	富山県	61	兵庫県	53	福岡県	81
秋田県	66	石川県	5	奈良県	1	佐賀県	51
山形県	20	福井県	60	和歌山県	13	長崎県	50
福島県	99	山梨県	37	鳥取県	22	熊本県	59
茨城県	91	長野県	121	島根県	62	大分県	26
栃木県	34	岐阜県	114	岡山県	85	宮崎県	52
群馬県	82	静岡県	77	広島県	100	鹿児島県	47
埼玉県	97	愛知県	40	山口県	162	沖縄県	0
千葉県	92	三重県	45	徳島県	24	合計	2,603

(注) 当省の調査結果による。

資料 1-③ 道路法（昭和 27 年法律第 180 号）〈抜粋〉

（この法律の目的）

第一条 この法律は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もって交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とする。

（用語の定義）

第二条 この法律において「道路」とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする。

2～5 （略）

（道路の種類）

第三条 道路の種類は、左に掲げるものとする。

- 一 高速自動車国道
- 二 一般国道
- 三 都道府県道
- 四 市町村道

（市町村道の意義及びその路線の認定）

第八条 第三条第四号の市町村道とは、市町村の区域内に存する道路で、市町村長がその路線を認定したものをいう。

2 市町村長が前項の規定により路線を認定しようとする場合においては、あらかじめ当該市町村の議会の議決を経なければならない。

3～5 （略）

（路線の廃止又は変更）

第十条 都道府県知事又は市町村長は、都道府県道又は市町村道について、一般交通の用に供する必要がなくなつたと認める場合においては、当該路線の全部又は一部を廃止することができる。路線が重複する場合においても、同様とする。

2 都道府県知事又は市町村長は、路線の全部又は一部を廃止し、これに代わるべき路線を認定しようとする場合においては、これらの手続に代えて、路線を変更することができる。

3 第七条第二項から第八項まで及び前条の規定は前二項の規定による都道府県道の路線の廃止又は変更について、第八条第二項から第五項まで及び前条の規定は前二項の規定による市町村道の路線の廃止又は変更について、それぞれ準用する。

資料 1-④ 鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成 13 年国土交通省令第 151 号）〈抜粋〉

（目的）

第一条 この省令は、鉄道の輸送の用に供する施設（以下「施設」という。）及び車両の構造及び取扱いについて、必要な技術上の基準を定めることにより、安全な輸送及び安定的な輸送の確保を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。

（道路との交差）

第三十九条 鉄道は、道路（一般公衆の用に供する道をいう。以下同じ。）と平面交差してはならない。ただし、新幹線又は新幹線に準ずる速度で運転する鉄道以外の鉄道であつて、鉄道及びこれと交差する道路の交通量が少ない場合又は地形上等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

（踏切道）

第四十条 踏切道は、踏切道を通行する人及び自動車等（以下「踏切道通行人等」という。）の安全かつ円滑な通行に配慮したものであり、かつ、第六十二条の踏切保安設備を設けたものでなければならない。

（踏切保安設備）

第六十二条 踏切保安設備は、踏切道通行人等及び列車等の運転の安全が図られるよう、踏切道通行人等に列車等の接近を知らせることができ、かつ、踏切道の通行を遮断することができるものでなければならない。ただし、鉄道及び道路の交通量が著しく少ない場合又は踏切道の通行を遮断することができるものを設けることが技術上著しく困難な場合にあつては、踏切道通行人等に列車等の接近を知らせることができるといふものであればよい。

2 （略）

（注） この省令は、鉄道営業法（明治 33 年法律第 65 号）第 1 条（「鉄道ノ建設、車両器具ノ構造及運転ハ国土交通省令ヲ以テ定ムル規程ニ依ルヘシ」）の規定に基づき定められている。

資料 1-⑤ 「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準について」（平成 14 年 3 月 8 日付け国鉄技第 157 号国土交通省鉄道局長通知）の別冊 1「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準」〈抜粋〉

別冊 1

鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準

第 V 章 道路との交差

V-1 第 39 条（道路との交差）関係

鉄道が、道路と平面交差できる場合とは、新幹線又は新幹線に準ずる速度（160km/h を超え 200km/h 未満）で運転する鉄道以外の鉄道で、鉄道の運転本数及び道路の交通量が少ない場合や鉄道路線の地勢地形等の状況から立体交差化が真に困難な状況の場合に限る。



## V-2 第40条（踏切道）関係

普通鉄道（新幹線を除く。）、無軌条電車及び鋼索鉄道の踏切道は、次の基準に適合するものであること。

- (1) 踏切道の路面は舗装したものであること。
- (2) 鉄道と道路との交差角は45度以上であること。
- (3) 警標を設けること。
- (4) 第62条関係の解釈基準に規定する踏切保安設備を設けること。
- (5) 列車が極めて高い速度（130km/hを超え160km/h以下）で通過する踏切道は、踏切遮断機、障害物検知装置（自動車が通行する踏切道に限る。）が設けられていること。また、この場合において、自動車が通行する踏切道は大型自動車が通行しないものであること。ただし、やむを得ず大型自動車が通行する踏切道には、二段型遮断装置、大型遮断装置、オーバーハング型警報装置等、踏切の視認性を高める等の大型自動車の踏切支障を有効に防止するための措置を行うこと。

## 第VII章 運転保安設備

### VII-9 第62条（踏切保安設備）関係

- 1 踏切保安設備は、踏切遮断機を備えたものであること。ただし、列車が130キロメートル毎時以下の速度で通過する踏切道であって、鉄道及び道路の交通量が著しく少ない場合又は踏切遮断機を設置することが技術的に著しく困難な場合は、踏切警報機を備えたものであればよい。
- 2 踏切遮断機及び踏切警報機の警報装置は、次の基準に適合するものであること。
  - (1) 線路の両側において、通行者に警報を発するものであること。
  - (2) 踏切道に向かって左側に設けること。ただし、施設の状況等に照らしやむを得ない場合は、この限りでない。
  - (3) 2個以上の赤色せん光灯を設けること。
  - (4) (3)の赤色せん光灯は動作中交互に点滅すること。
  - (5) (3)の赤色せん光は、見通し距離が45メートル（地形上等により道路を通行する自動車等が35キロメートル毎時を超える速度で接近することができない踏切道にあつては、22メートル）以上であること。
  - (6) クロスマークを設けること。
  - (7) 黄色及び黒色により帯状に塗装されていること。
  - (8) 警音を発する装置を設けること。
  - (9) 2以上の線路に係る踏切道にあつては、列車進行方向指示器を設けること。
  - (10) オーバーハング型警報装置にあつては、赤色せん光灯を踏切道における車道面上の有効高さが、4.5メートル以上になるように設置すること。
- 3 踏切遮断機の遮断装置は、次の基準に適合するものであること。
  - (1) 線路の両側において、踏切道の通行をその幅員の全体にわたり遮断するものであること。
  - (2) 踏切道に向かって左側に設けること。ただし、施設の状況等に照らしやむを得ない場合は、この限りでない。
  - (3) 遮断かんは、次に掲げるところによること。

- ① 遮断時には、道路面上 0.8 メートルの高さ（二段型遮断装置の上側の遮断かんにあつては、下側の遮断かんの上方）において水平となることを標準とすること。
- ② 遮断時以外には、道路面上の有効高さが 4.5 メートル以上となること。
- ③ 黄色及び黒色により帯状に塗装されていること。
- ④ 2 個以上の赤色灯又は赤色の反射材を通行者から見やすい位置に設けること。
- ⑤ 大型遮断装置の遮断かんにあつては、遮断時に踏切道における車道を遮断する部分の鉛直方向の長さは、0.1 メートル以上であること。

4 踏切遮断機は、次に掲げるところにより動作するものであること。

- (1) 列車等の接近により自動的に動作を開始するものであること。ただし、踏切警手が配置されている踏切道又は停車場内の踏切道若しくは停車場に近接する踏切道（以下「手動踏切道等」という。）にあつては、この限りでない。
- (2) 連続閉電路式又はこれと同等以上の性能を有する制御方式であること。ただし、手動踏切道等にあつては、この限りでない。
- (3) 警報の開始から遮断動作の終了までの時間は、15 秒を標準とすること。この場合において、当該時間は、10 秒以上であること。
- (4) 警報の開始から遮断動作の開始までの時間は、通行者の通行に支障を及ぼすおそれのないものであること。この場合において、道路の両側に遮断かんを設けたものにあつては、踏切道に向かって右側の遮断装置は、踏切道に向かって左側の遮断装置の遮断動作が終了した後に遮断動作を開始するのを原則とすること。
- (5) 遮断動作の終了から列車等の到達までの時間は、20 秒を標準とすること。この場合において、当該時間は、15 秒以上であること。
- (6) 列車及び車両ごとの警報の開始から到達までの時間は、当該列車等の速度等により大きく異なるものでないこと。
- (7) 列車等の通過後に遮断状態を解除する動作を開始するものであること。
- (8) 列車等の過走により支障を生ずるおそれのある踏切道にあつては、当該列車等が過走により踏切道に到達する前に余裕を持って遮断動作を終了するものであること。

5 踏切警報機は、次に掲げるところにより動作するものであること。

- (1) 列車等の接近により自動的に動作を開始するものであること。ただし、手動踏切道等にあつては、この限りでない。
- (2) 連続閉電路式又はこれと同等以上の性能を有する制御方式であること。ただし、手動踏切道等にあつては、この限りでない。
- (3) 警報の開始から列車等の到達までの時間は、30 秒を標準とすること。この場合において、当該時間は、20 秒以上であること。
- (4) 列車及び車両ごとの警報の開始から到達までの時間は、当該列車等の速度等により大きく異なるものでないこと。
- (5) 列車等の通過後に警報を停止するものであること。

6 踏切道に設けた自動の踏切遮断機又は踏切警報機に故障が発生したことを認めたときは、その踏切道に係員を配置し、又はその他の方法により通行人に注意を与える措置を講ずること。

資料 1-⑥ 鉄道に関する技術上の基準を定める省令の施行及びこれに伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令（平成 14 年国土交通省令第 19 号）〈抜粋〉

(経過措置)

第三条 この省令の施行の際現に次の各号に掲げる許可を受けている施設又は車両の構造のうち新鉄道技術基準省令の規定（新鉄道技術基準省令第二十九条第二項の規定を除く。）に適合しないものに係る技術上の基準については、この省令の施行後最初に行う改築又は改造の工事が完成するまでの間は、なお従前の例によることができる。

- 一 第一条第一号の規定による廃止前の新幹線鉄道構造規則第四条第一項の許可
- 二 第一条第三号の規定による廃止前の普通鉄道構造規則第四条第一項の許可
- 三 第一条第五号の規定による廃止前の特殊鉄道構造規則第四条第一項の許可

2 (略)

- (注) 1 下線は当省が付した。  
2 新鉄道技術基準省令とは、鉄道に関する技術上の基準を定める省令を指す。  
3 本省令第 1 条第 3 号の規定による廃止前の普通鉄道構造規則（昭和 62 年運輸省令第 14 号）の規定については、補論資料①（P124）を参照

資料 1-⑦ 「第 11 次交通安全基本計画」（令和 3 年 3 月 29 日中央交通安全対策会議）〈抜粋〉

第 1 部 陸上交通の安全

第 3 章 踏切道における交通の安全

第 1 節 踏切事故のない社会を目指して

II 第 11 次計画における目標

令和 7 年までに踏切事故件数を令和 2 年と比較して約 1 割削減することを目指す。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、国民の理解と協力の下、第 2 節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、令和 7 年までに踏切事故件数を令和 2 年と比較して約 1 割削減することを目指すものとする。

第 2 節 踏切道における交通の安全についての対策

II 講じようとする施策

【第 11 次計画における重点施策及び新規施策】

- 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進 (1)
- 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施（高齢者等の歩行者対策の推進） (2)
- 踏切道の統廃合の促進 (3)
- その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置 (4)

1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良や歩行者等立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

また、歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

さらに、平成27年10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめを踏まえ、平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

また、従前の踏切対策に加え、駅の出入口の新設や踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

## 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

大都市及び主要な地方都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

## 3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

#### 4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に行う。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

また、ICT 技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送の支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

(注) 下線は当省が付した。

#### 資料 1-⑧ 「令和 3 年度国土交通省交通安全業務計画」 <抜粋>

##### 第 1 部 陸上交通の安全に関する施策

##### 第 3 章 踏切道における交通の安全に関する施策

踏切事故の防止及び交通の円滑化を図るため、踏切道改良促進法(昭和 36 年法律第 195 号)及び第 11 次交通安全基本計画に基づき、踏切道の立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備及び踏切保安設備の整備等の対策を推進する。

##### 第 1 節 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備等の促進

遮断時間が特に長い踏切道(開かずの踏切)や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者等立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

また、歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

さらに平成 27 年 10 月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会のとりまとめを踏まえ、平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

また、従前の踏切対策に加え、駅の出入口の新設や踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

## 第 2 節 踏切保安設備の整備

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

大都市及び主要な地方都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

なお、これらの踏切保安設備の整備に当たっては、踏切道改良促進法に基づく補助制度を活用して整備を促進する。

## 第 3 節 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第 3、4 種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造の改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

## 第 4 節 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設定等を進める。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。

また、学校等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

また、ICT 技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障の発生などの課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報提供を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

(注) 下線は当省が付した。

#### 資料 1-⑨ 踏切道改良促進法（昭和 36 年法律第 195 号）〈抜粋〉

(目的)

第一条 この法律は、踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律で「踏切道」とは、鉄道（新設軌道を含む。以下同じ。）と道路（道路法（昭和二十七年法律第百八十号）による道路をいう。以下同じ。）とが交差している場合における踏切道をいう。

(改良すべき踏切道の指定)

第三条 国土交通大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して国土交通省令で定める基準に該当する踏切道のうち、踏切道改良基準（安全かつ円滑な交通の確保のために必要な踏切道の改良（当該踏切道と交通上密接な関連を有する道路（以下「踏切道密接関連道路」という。）の改良を含む。以下同じ。）の方法に関する国土交通省令で定める基準をいう。以下同じ。）に適合する改良の方法により改良することが必要と認められるものを指定するものとする。

2 前項の規定による指定については、道路又は鉄道に関する国の計画の達成に資するよう行うとともに、踏切道の改良を優先的に実施する必要性、踏切道の周辺の地域の地形及び土地利用の状況その他の事情を勘案して行うものとする。

3～8 (略)

(地方踏切道改良計画)

第四条 鉄道事業者及び道路管理者は、前条第一項の規定による指定（鉄道と国土交通大臣が道路管理者である道路とが交差している場合における踏切道に係るものを除く。）があつたときは、国土交通大臣が指定する期日までに、国土交通省令で定めるところにより、協議により同項の規定による指定に係る踏切道の改良に関する計画（以下「地方踏切道改良計画」という。）を作成して、国土交通大臣に提出しなければならない。ただし、保安設備の整備、歩行者と車両とを分離して通行させるための踏切道の着色その他の比較的短期間に完了する踏切道の改良の方法として国土交通省令で定めるものにより改良する場合にあつては、この限りでない。

2～18 (略)

(改良の実施)

第十一条 (略)

2 前項の規定にかかわらず、第四条第一項ただし書に規定する場合には、前項の鉄道事業者及び道路管理者は、踏切道改良基準に適合する改良の方法により当該踏切道の改良を実施しなければならない。

3 (略)

(地方踏切道改良協議会)

第十六条 鉄道事業者及び道路管理者（国土交通大臣である道路管理者を除く。以下この条において同じ。）は、地方踏切道改良計画の作成及び実施、災害が発生した場合における踏切道の適確な管理その他の踏切道の改良の促進に関し必要な事項について協議を行うため、地方踏切道改良協議会（以下この条において「協議会」という。）を組織することができる。

2 協議会は、次に掲げる者をもつて構成する。

- 一 当該鉄道事業者及び道路管理者
- 二 踏切道の所在地をその区域に含む都道府県の知事
- 三 踏切道の所在地を管轄する地方整備局長又は北海道開発局長
- 四 踏切道の所在地を管轄する地方運輸局長

3 第一項の規定により協議会を組織する鉄道事業者及び道路管理者は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、協議会に、次に掲げる者を構成員として加えることができる。

- 一 関係市町村長
- 二 踏切道密接関連道路の道路管理者
- 三 道路協力団体
- 四 その他当該鉄道事業者及び道路管理者が必要と認める者

4 (略)

5 協議会において協議が調つた事項については、協議会の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。

6 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。



(勧告等)

第十七条 (略)

2 国土交通大臣は、第十一条第二項に規定する場合において、同条第一項の鉄道事業者及び道路管理者が正当な理由がなく踏切道改良基準に適合する改良の方法により当該踏切道の改良を実施していないと認めるときは、当該鉄道事業者及び道路管理者に対して、期限を定めて、踏切道改良基準に適合する改良の方法により当該踏切道の改良を実施すべきことを勧告することができる。

3・4 (略)

5 前各項の規定による勧告を受けた鉄道事業者及び道路管理者が正当な理由がなくその勧告に係る措置を実施していないときの措置は、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第二十三条第一項（第三号に係る部分に限る。）（軌道法（大正十年法律第七十六号）第二十六条において準用する場合を含む。）の規定又は道路法第七十五条第一項から第三項までの規定の定めるところによる。

(費用の負担)

第十八条 第三条第一項又は第十三条第一項の規定により指定された踏切道（以下この条及び次条第一項において「指定踏切道」という。）の改良又は災害が発生した場合における指定踏切道の管理の実施に要する費用（次項の費用を除く。）は、鉄道事業者及び道路管理者（特定道路改良に係る他の道路管理者を含む。）が協議して負担するものとする。

2 指定踏切道の改良又は災害が発生した場合における指定踏切道の適確な管理のために行う保安設備の整備に要する費用は、鉄道事業者が負担するものとする。

(補助)

第十九条 国は、指定踏切道の改良又は災害が発生した場合における指定踏切道の適確な管理のために保安設備を整備する鉄道事業者（政令で定める者に限る。）に対し、予算の範囲内で、政令で定めるところにより、その整備に要する費用の一部を補助することができる。

2 都道府県又は市町村は、前項に規定する鉄道事業者に対し、当該都道府県又は市町村の予算の範囲内で、政令で定めるところにより、同項の費用の一部を補助することができる。

3 国は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成十四年法律第百八十号）の定めるところにより、第一項の規定による補助金の交付を独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じて行うことができる。

(報告の徴収)

第二十二条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、国土交通省令で定めるところにより、鉄道事業者又は道路管理者（国土交通大臣である道路管理者を除く。）に対し、踏切道の改良の実施の状況、災害が発生した場合における踏切道の管理の実施体制その他必要な事項について報告を求めることができる。

(注) 下線は当省が付した。

資料 1-⑩ 踏切道改良促進法施行令（昭和 37 年政令第 302 号）〈抜粋〉

（補助の対象とする鉄道事業者）

第二条 法第十九条第一項の政令で定める者は、次に掲げるものとする。

- 一 地方公共団体以外の鉄道事業者にあつては、次に掲げる要件に該当するもの
  - イ 指定踏切道の改良又は災害が発生した場合における指定踏切道の適確な管理のために行う保安設備の整備（以下この条から第四条までにおいて「保安設備の整備」という。）に関する工事が完了した年（保安設備の整備に関する工事が完了した日が一月一日から二月末日までである場合には、前年）の四月一日の属する事業年度の前事業年度末から遡り一年間（以下この条において「前事業年度」という。）における鉄道事業（軌道業を含む。以下この条において同じ。）の損益計算において欠損若しくは営業損失を生じているもの又は当該損益計算において生じた営業利益の金額が前事業年度末における鉄道事業の事業用固定資産の価額の七分に相当する金額を超えないものであること。
  - ロ 前事業年度における鉄道事業者が経営する全ての事業を通じた損益計算において欠損若しくは営業損失を生じているもの又は当該損益計算において生じた営業利益の金額が前事業年度末における全ての事業の事業用固定資産の価額の一割に相当する金額を超えないものであること。
- 二 地方公共団体である鉄道事業者にあつては、前事業年度における鉄道事業の損益計算において欠損を生じているもの

（補助を行う都道府県又は市町村）

第三条 法第十九条第二項の規定による補助は、保安設備の整備を実施した指定踏切道が、一般国道又は都道府県道に係る場合は当該指定踏切道の存する都道府県（当該指定踏切道が地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項に規定する指定都市の区域内に存する場合は、当該指定都市）が、市町村道に係る場合は当該指定踏切道の存する市町村が行うものとする。

（補助の限度）

第四条 法第十九条第一項又は第二項の規定による補助は、保安設備の整備の実施のため直接必要な本工事費、附帯工事費、用地費、補償費、機械器具費及び工事雑費の合計額に、同条第一項の規定によるものにあつては二分の一を、同条第二項の規定によるものにあつては三分の一をそれぞれ乗じて得た額に相当する金額を限度として行うものとする。

資料 1-⑪ 踏切道改良促進法施行規則（平成 13 年国土交通省令第 86 号）〈抜粋〉

（定義）

第一条 この省令で「保安設備」とは、踏切遮断機、踏切警報機、踏切警報時間制御装置、二段型遮断装置、大型遮断装置、オーバーハング型警報装置、踏切支障報知装置及び踏切監視用カメラをいう。

2 この省令で「一日当たりの踏切自動車交通遮断量」とは、当該踏切道における自動車（二輪のものを除く。以下同じ。）の一日当たりの交通量に一日当たりの踏切遮断時間（踏切道の通行が遮断されている時間をいう。以下同じ。）を乗じた値をいう。

3 この省令で「一日当たりの踏切歩行者等交通遮断量」とは、当該踏切道における歩行者及び自転車一日当たりの交通量に一日当たりの踏切遮断時間を乗じた値をいう。

（改良すべき踏切道の指定に係る基準）

第二条 踏切道改良促進法（以下「法」という。）第三条第一項の踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して国土交通省令で定める基準は、次のいずれかに該当する踏切道であることとする。

一 一日当たりの踏切自動車交通遮断量が五万以上のもの

二 一日当たりの踏切自動車交通遮断量と一日当たりの踏切歩行者等交通遮断量の和が五万以上で、かつ、一日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が二万以上のもの

三 一時間の踏切遮断時間が四十分以上のもの

四 踏切道における歩道（道路の一般通行の用に供することを目的とする部分のうち、車道（道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第二条第四号に規定する車道をいう。以下この号において同じ。）以外の部分をいう。以下この条において同じ。）の幅員が踏切道に接続する道路の歩道の幅員未満のもので次のいずれにも該当するもの

イ 踏切道に接続する道路の車道の幅員が五・五メートル以上のも

ロ 踏切道における歩道の幅員と踏切道に接続する道路の歩道の幅員との差が一メートル以上のもの

ハ 踏切道における自動車の一日当たりの交通量が千以上（踏切道が通学路である場合には、五百以上）のもの

ニ 踏切道における歩行者及び自転車一日当たりの交通量が百以上（踏切道が通学路である場合には、四十以上）のもの

五 踏切道における歩道の幅員が踏切道に接続する道路の歩道の幅員未満のもので次のいずれにも該当するもの

イ 踏切道の幅員が五・五メートル未満のもの

ロ 踏切道の幅員と踏切道に接続する道路の幅員との差が二メートル以上のもの

ハ 前号ハ及びニに該当するもの

六 踏切遮断機が設置されていないもの

七 踏切支障報知装置が設置されていないもの（自動車が通行できるものであって、道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第四条第一項の規定により自動車の通行が禁止されているもの（禁止される予定のものを含む。）以外のものに限る。）

八 直近五年間において二回以上の事故が発生したもの

九 通学路であるものであって幼児、児童、生徒又は学生の通行の安全を特に確保する必要があるもの

十 付近に老人福祉施設、障害者支援施設その他これらに類する施設があるものであって高齢者、障害者等（高齢者、障害者等の移動の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）第二条第一号に規定する高齢者、障害者等をいう。）の通行の安全を特に確保する必要があるもの

十一 鉄道と特定道路（高齢者、障害者等の移動の円滑化の促進に関する法律第二条第十号に規定する特定道路をいう。）とが交差している場合におけるものであって移動等円滑化（同条第二号に規定する移動等円滑化をいう。次条第一項第三号において同じ。）の促進の必要性が特に高いと認められるもの

十二 前各号に掲げるもののほか、踏切道における交通量、事故の発生状況、踏切道の構造、地域の実情その他の事情を考慮して、踏切道の改良による事故の防止又は交通の円滑化の必要性が特に高いと認められるもの

【踏切道改良促進法等の一部を改正する法律の施行に伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令（令和3年国土交通省令第31号）による改正前の規定】

（踏切道指定基準）

第二条 踏切道改良促進法（以下「法」という。）第三条第一項の規定により改良すべきものとして指定を行う踏切道は、次のいずれかに該当する踏切道とする。

一～三 （略）

四 踏切道における歩道（道路の一般通行の用に供することを目的とする部分のうち、車道（道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第二条第四号に規定する車道をいう。以下同じ。）以外の部分をいう。以下同じ。）の幅員が踏切道に接続する道路の歩道の幅員未満のもので次のいずれにも該当するもの

イ～ニ （略）

五 （略）

六 踏切道を通過する列車の速度が百二十キロメートル毎時以上のものであって次のいずれかに該当するもの

イ 踏切遮断機が設置されていないもの

ロ 踏切支障報知装置が設置されていないもの（自動車が通行できるものであって、道路交通法（昭和三十五年法律第五号）第四条第一項の規定により自動車の通行が禁止されているもの（禁止される予定のものを含む。）以外のものに限る。）

七・八 （略）

九 付近に老人福祉施設、障害者支援施設その他これらに類する施設があるものであって高齢者又は障害者の通行の安全を特に確保する必要があるもの

十 （略）

(踏切道改良基準)

第三条 法第三条第一項に規定する踏切道改良基準は、次の各号に掲げる特定指定要因基準（当該踏切道の指定に際して該当するとされた前条各号に掲げる基準をいう。以下この項及び第十二条第一項において同じ。）の区分に応じ、それぞれ当該各号に掲げるものとする。

- 一 前条第一号から第七号までに掲げる基準 道路の新設、改築、維持及び修繕に関する事業又は鉄道施設の整備に係る事業のうち立体交差化、構造の改良（踏切道に接続する鉄道又は道路の構造の改良を含む。）、平滑化、舗装の着色（歩行者と車両（道路交通法第二条第一項第八号に規定する車両をいう。次項において同じ。）とを分離して通行させるための踏切道の着色をいう。第六条第二号において同じ。）、歩行者等立体横断施設（横断歩道橋、地下横断歩道その他の歩行者又は自転車が安全かつ円滑に鉄道を横断するための立体的な通路をいう。）の整備、保安設備の整備、踏切道密接関連道路の改良、駅の出入口の新設その他の改良の方法（以下この条及び第六条第三号において「特定改良方法」という。）であって、当該特定改良方法による踏切道の改良及び当該改良と一体となってその効果を十分に発揮させるための事業がある場合においては当該事業を実施することにより、当該踏切道が特定指定要因基準に該当しなくなると認められるものであること。
  - 二 前条第八号から第十号までに掲げる基準 特定改良方法であって、当該特定改良方法による踏切道の改良及び当該改良と一体となってその効果を十分に発揮させるための事業がある場合においては当該事業を実施することにより、事故の防止に著しく効果があると認められるものであること。
  - 三 前条第十一号に掲げる基準 特定改良方法であって、当該特定改良方法による踏切道の改良及び当該改良と一体となってその効果を十分に発揮させるための事業がある場合においては当該事業を実施することにより、移動等円滑化及び事故の防止に著しく効果があると認められるものであること。
  - 四 前条第十二号に掲げる基準 特定改良方法であって、当該特定改良方法による踏切道の改良及び当該改良と一体となってその効果を十分に発揮させるための事業がある場合においては当該事業を実施することにより、事故の防止又は交通の円滑化に著しく効果があると認められるものであること。
- 2 地形の状況その他の特別の事情により前項に定める基準に適合する改良の方法により踏切道を改良することが著しく困難であると国土交通大臣が認める場合における法第三条第一項に規定する踏切道改良基準は、前項の規定にかかわらず、特定改良方法であって、当該特定改良方法による踏切道の改良及び当該改良と一体となってその効果を十分に発揮させるための事業がある場合においては当該事業を実施することにより、当該踏切道における歩行者又は車両の交通量の減少に資するものその他の事故の防止又は交通の円滑化に相当程度寄与することが見込まれるものとして国土交通大臣が認めるものであることとする。

(地方踏切道改良計画の提出を要しない踏切道の改良の方法)

第六条 法第四条第一項ただし書の国土交通省令で定める踏切道の改良の方法は、次に掲げるものとする。

- 一 保安設備の整備
- 二 舗装の着色
- 三 前二号に掲げるもののほか、特定改良方法であって、法第三条第一項の規定による指定の日からおおむね五年以内に当該踏切道の改良を完了するもの

(報告の徴収)

第二十五条 鉄道事業者又は道路管理者（国土交通大臣である道路管理者を除く。以下この項において同じ。）は、法第二十二条の規定により国土交通大臣から踏切道の改良の実施の状況、災害が発生した場合における踏切道の管理の実施体制その他必要な事項について報告を求められたときは、報告書を、鉄道事業者にあつては地方運輸局長を経由して国土交通大臣に、道路管理者にあつては国土交通大臣に、それぞれ提出しなければならない。

- 2 国土交通大臣は、前項の報告を求めるときは、報告書の様式、報告書の提出期限その他必要な事項を明示するものとする。

(注) 下線は当省が付した。

#### 資料 3-① 鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）〈抜粋〉

(工事の施行の認可)

第八条 鉄道事業者は、国土交通省令で定めるところにより、鉄道線路、停車場その他の国土交通省令で定める鉄道事業の用に供する施設（以下「鉄道施設」という。）について工事計画を定め、許可の際国土交通大臣の指定する期限までに、工事の施行の認可を申請しなければならない。ただし、工事を必要としない鉄道施設については、この限りでない。

- 2・3 (略)

(鉄道施設の変更)

第十二条 鉄道事業者は、第十条第一項又は前条第一項の検査に合格した後において鉄道施設を変更しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより当該変更に係る工事計画を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。ただし、国土交通省令で定める軽微な変更については、この限りでない。

- 2 鉄道事業者は、前項ただし書の国土交通省令で定める軽微な変更をしようとするときは、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

- 3・4 (略)

(注) 下線は当省が付した。

資料 3-② 鉄道事業法施行規則（昭和 62 年運輸省令第 6 号）〈抜粋〉

（鉄道施設）

第九条 法第八条第一項の鉄道施設は、次のとおりとする。

- 一 鉄道線路
- 二 停車場
- 三 車庫及び車両検査修繕施設
- 四 運転保安設備
- 五 変電所等設備
- 六 電路設備

（工事計画の変更の届出）

第十五条 法第九条第一項ただし書の国土交通省令で定める軽微な変更は、別表第二上欄に掲げる鉄道施設の種類ごとに、それぞれ同表中欄に掲げるとおりとする。ただし、急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律（昭和四十四年法律第五十七号）第三条第一項の規定により指定された急傾斜地崩壊危険区域（以下「急傾斜地崩壊危険区域」という。）内において行う同法第七条第一項各号に掲げる行為（非常災害のために必要な応急措置として行うもの、当該急傾斜地崩壊危険区域の指定の際既に着手しているもの及び急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律施行令（昭和四十四年政令第二百六号）第二条第一号から第八号までに掲げるものを除く。）（以下「制限行為」という。）に係るものについては、この限りでない。

2・3 （略）

（鉄道施設の変更の届出）

第十七条 第十五条第一項の規定は、法第十二条第一項ただし書の国土交通省令で定める軽微な変更について準用する。

2・3 （略）

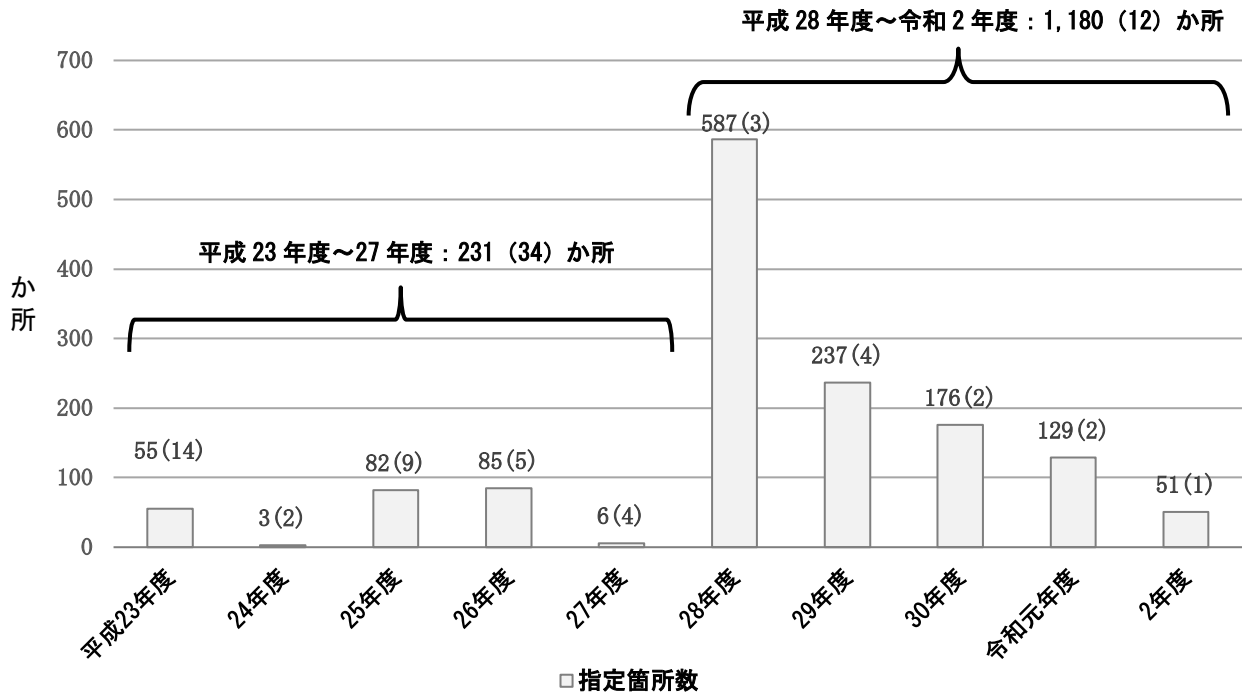
別表第二（第十五条、第十八条関係）

鉄道施設	軽微な変更	同意書の添付
一 鉄道線路		
（略）	（略）	（略）
（六） 踏切道	1 種別、交角又は幅員の変更 2 廃止	
（略）	（略）	（略）

（注）1 下線は当省が付した。

2 別表第二「同意書の添付」欄に、○印のあるものに係るものについて届出を行おうとするときは、届出に係る鉄道線路の使用又は譲渡の相手方の同意書を当該届出書に添付しなければならないこととされている。「（六）踏切道」は、鉄道線路のうち踏切道に係る軽微な変更として「同意書の添付」に○印のないものである。

資料 3-③ 踏切道改良促進法による指定を受けた踏切道の箇所数の推移



(注)1 国土交通省資料及び調査結果に基づき当省が作成

2 ( ) 内は、踏切道改良促進法による指定を受けた第4種踏切道の箇所数を示す。

資料 3-④ 鉄道施設総合安全対策事業費補助（踏切保安設備整備事業）を活用して第1種化した第4種踏切道の数 (単位：か所)

年度	平成 23	24	25	26	27	28	29	30	令和元
件数	10	9	4	3	5	4	2	3	2

(注) 当省の調査結果による。

資料 3-⑤ 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<抜粋>

○石井国務大臣 今御紹介いただいたように、鉄道営業法第三十七条は、停車場その他鉄道地内にみだりに立ち入ることは列車の往来の妨害となるおそれがあるので、そのような行為を処罰することとしたものであります。

鉄道事業者が踏切道として認めていない場所で線路を横断することもこうした行為に該当いたしますので、いわゆる勝手踏切、鉄道事業者が踏切道として認めていない横断通路を横断することは、鉄道営業法第三十七条の規定に抵触するおそれがあると考えられます。

(注) 下線は当省が付した。



資料 3-⑥ 踏切道改良促進法等の一部を改正する法律（令和 3 年法律第 9 号）による改正前の踏切道改良促進法（昭和 36 年法律第 195 号）〈抜粋〉

（指定）

第三条 国土交通大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して国土交通省令で定める基準に該当する踏切道のうち、平成二十八年度以降の五箇年間に於いて踏切道改良基準（安全かつ円滑な交通の確保のために必要な踏切道の改良の方法に関する国土交通省令で定める基準をいう。以下同じ。）に適合する改良の方法により改良することが必要と認められるものを指定するものとする。

2～5 （略）

（改良の実施）

第七条 第三条第一項の規定による指定に係る鉄道事業者及び道路管理者は、同項に規定する期間において、踏切道改良基準に適合する改良の方法により当該踏切道の改良を実施しなければならない。

2 前項の鉄道事業者及び道路管理者は、第四条第一項（同条第十三項において準用する場合を含む。）の規定により地方踏切道改良計画を提出した場合又は第五条第一項の規定により国踏切道改良計画が作成された場合（当該国踏切道改良計画について変更があつた場合を含む。）においては、前項の規定にかかわらず、当該地方踏切道改良計画又は当該国踏切道改良計画に従い、当該踏切道の改良を実施しなければならない。

（勧告等）

第八条 国土交通大臣は、前条第一項の鉄道事業者及び道路管理者（国土交通大臣である道路管理者を除く。以下この条において同じ。）が正当な理由がなく同項の規定による踏切道の改良を実施していないと認めるときは、当該鉄道事業者及び道路管理者に対して、期限を定めて、踏切道改良基準に適合する改良の方法により当該踏切道の改良を実施すべきことを勧告することができる。

2 国土交通大臣は、前条第二項に規定する場合において、同条第一項の鉄道事業者及び道路管理者が正当な理由がなく当該地方踏切道改良計画又は当該国踏切道改良計画に従つて当該踏切道の改良を実施していないと認めるときは、当該鉄道事業者及び道路管理者に対して、当該地方踏切道改良計画又は当該国踏切道改良計画に従つて当該踏切道の改良を実施すべきことを勧告することができる。

3 前二項の規定による勧告を受けた鉄道事業者及び道路管理者が正当な理由がなくその勧告に係る踏切道の改良を実施していないときの措置は、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第二十三条第一項（第三号に係る部分に限る。）（軌道法（大正十年法律第七十六号）第二十六条において準用する場合を含む。）の規定又は道路法第七十五条第一項から第三項までの規定の定めるところによる。

（報告の徴収）

第十三条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、国土交通省令で定めるところにより、鉄道事業者又は国土交通大臣以外の道路管理者に対し、踏切道の改良の実施の状況その他必要な事項について報告を求めることができる。

補論資料① 普通鉄道構造規則（昭和 62 年運輸省令第 14 号）〈抜粋〉

※ 鉄道に関する技術上の基準を定める省令の施行及びこれに伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令（平成 14 年国土交通省令第 19 号）第 1 条第 3 号の規定による廃止前の規定

（特別の構造）

第四条 鉄道事業者は、この省令の規定により難い特別の理由がある場合において国土交通大臣の許可を受けたときは、この省令の規定と異なる構造とすることができる。

2 前項の許可には、条件又は期限を付することができる。

（踏切道）

第四十四条 踏切道は、次の基準に適合するものでなければならない。

一 鉄道と道路との交差角を四十五度未満としないこと。

二 警標及び踏切遮断機（鉄道及び道路の交通量が著しく少ない場合又は踏切遮断機を設置することが技術上著しく困難な場合は、踏切警報機）を設けること。

2 踏切遮断機その他の踏切保安設備の構造上の基準は、国土交通大臣が告示で定める。

附 則

（地方鉄道建設規程等の廃止）

2 次に掲げる命令は、廃止する。

一 地方鉄道建設規程（大正八年閣令第十一号）

二 日本国有鉄道建設規程（昭和四年鉄道省令第二号）

三 （略）

（経過措置）

4 この省令の施行前に附則第二項の規定による廃止前の地方鉄道建設規程第一条第一項ただし書の許可を受けた特別の設計に係る施設若しくは車両又は附則第二項の規定による廃止前の日本国有鉄道建設規程第一条ただし書の承認を受けた特別の設計等に係る施設若しくは車両であつてこの省令の規定に適合しないもの（当該許可又は承認に係る部分に限る。）については、この省令の規定と異なる構造とすることについて第四条第一項の許可を受けたものとみなす。

5 この省令の施行前に工事に着手し、又は完成した施設であつてこの省令の規定に適合しないもの（前項の規定により第四条第一項の許可を受けたものとみなされた構造に係る部分を除く。）については、この省令の施行後最初に行う改築又は改造の工事が完成するまでの間は、この省令の規定と異なる構造とすることについて第四条第一項の許可を受けたものとみなす。

（注） 下線は当省が付した。

補論資料② 地方鉄道建設規程（大正 8 年閣令第 11 号）〈抜粋〉

※ 普通鉄道構造規則（昭和 62 年運輸省令第 14 号）附則第 2 項第 1 号の規定による廃止前の規定

第一条 地方鉄道ノ建設ハ本規程ノ定ムル所ニ依ルヘシ但シ特別ノ設計ヲ必要トスルモノニ在リテハ運輸大臣（鋼索鉄道及無軌条電車ニ在リテハ当該事案ノ関スル土地ヲ管轄スル地方運輸局長次項ニ於テ同ジ）ノ許可ヲ受ケ本規程ニ依ラサルコトヲ得

2 （略）

第二十一条 踏切道ト線路トノ交角ハ三十度ヨリ小ナルコトヲ得ス

2 交通頻繁ナル踏切道ニハ通行人ノ注意ヲ惹クヘキ警標ヲ設クルコトヲ要ス

3 交通頻繁ニシテ展望不良ナル踏切道ニハ門扉其ノ他相当ノ保安設備ヲ為スヘシ

(注) 下線は当省が付した。

補論資料③ 日本国有鉄道建設規程（昭和 4 年鉄道省令第 2 号）〈抜粋〉

※ 普通鉄道構造規則（昭和 62 年運輸省令第 14 号）附則第 2 項第 2 号の規定による廃止前の規定

第一条 日本国有鉄道ノ鉄道（新幹線鉄道ヲ除ク）ノ建設ハ本規程ノ定ムル所ニ依ル但シ左ノ各号ノ一ニ該当スル場合ハ之ニ依ラザルコトヲ得

一 丙線中特ニ簡易ナル構造ノ鉄道ニシテ別ニ定ムル規程ニ依ルトキ

二 災害等ノタメ施設又ハ車両ヲ一時使用スルトキ

三 本規定ト異ナル特別ノ設計ヲ要スル場合ニシテ運輸大臣ノ承認ヲ受ケタトキ

四 其ノ他已ムコトヲ得ザル事由アル場合ニシテ運輸大臣ノ承認ヲ受ケタトキ

註 軌条、車輪等ガ摩耗シ又ハ車両ノバネガ撓ミタル場合等ニ於テモ本規程ニ抵触セザルコトヲ要ス

第五十二条 交通頻繁ナル踏切道ニ対シテハ門扉其ノ他相当ノ保安設備ヲ為スコトヲ要ス

(注) 下線は当省が付した。