

第2 調査結果

1 全体概況及び報告書の構成

鉄道と道路¹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²。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³。

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。

¹ 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。

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。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))。

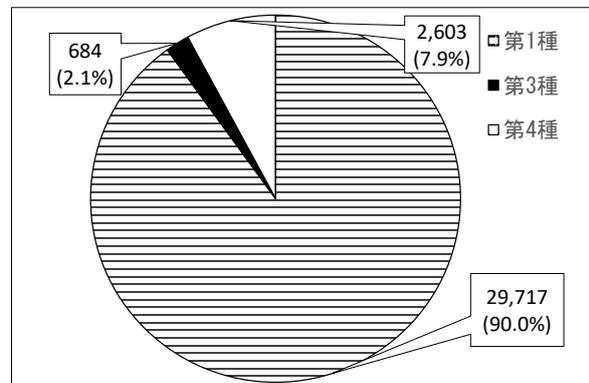
³ 第1種踏切道は、自動踏切遮断機を設置するか又は踏切保安係を配置して、遮断機を閉じ道路を遮断するもの、第2種踏切道は、踏切保安係を配置して、一定の時間内において遮断機を閉じ道路を遮断するもの、第3種踏切道は、踏切警報機を設置しているもの、第4種踏切道は、第1種から第3種まで以外のものをいう(鉄道事業等報告規則(昭和62年運輸省令第9号)別表第2第9号表)。

第4種踏切道は、現在の鉄道に関する技術上の基準⁴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⁵。

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)



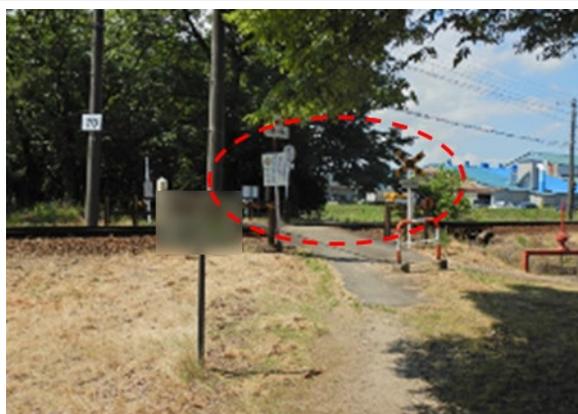
(注) 1 「鉄軌道輸送の安全に関わる情報」(令和元年度)を基に当省が作成
2 ()は構成比を表す。

図1-③ 第4種踏切道の例



⁴ 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。

⁵ 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⁶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⁷。

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⁸。

⁶ 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。

⁷ 「鉄軌道輸送の安全に関わる情報」（令和元年度）による。

⁸ 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 ^(注2)	件数	構成率 (踏切道)	100 か所当たり の事故件数 ^(注3)	(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⁹。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¹⁰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¹¹。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）。

⁹ 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。

¹⁰ 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。

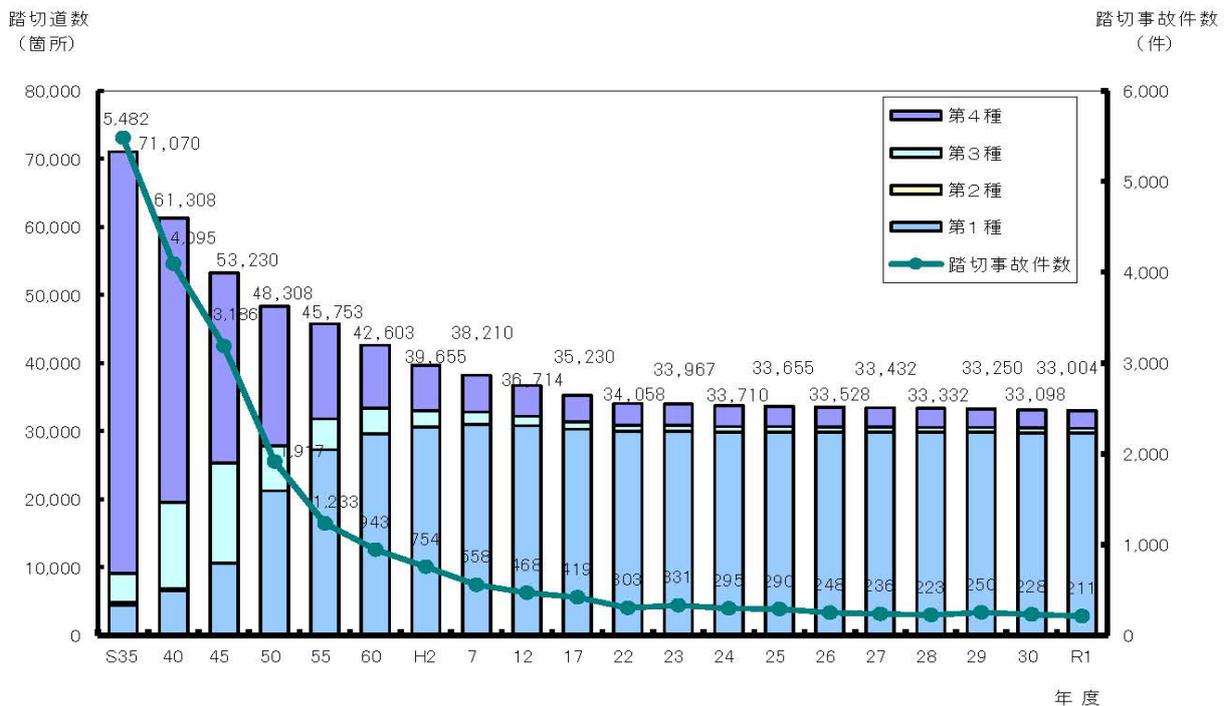
¹¹ 踏切道には踏切遮断機を備えることが原則である。ただし、列車が 130km/h 以下の速度で通過する踏切道であって、鉄道及び道路の交通量が著しく少ない場合又は踏切遮断機を設置することが技術的に著しく困難な場合は、

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¹²。

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¹³。

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。

¹² 当省の調査結果による。

¹³ 「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 ^(注 2)	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。