

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¹⁸、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¹⁹。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

¹⁸ 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）

¹⁹ 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²⁰。

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 ^(注2) (6) | 246 | 105 | 80 | 61 |
| 地域鉄道を担う 鉄道事業者 ^{21(注3)} (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

²⁰ 「運輸安全委員会ダイジェスト第31号」による。

²¹ 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²²。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²³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²⁴が0である踏切道は、調査対象163か所中20か所であつた²⁵。

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。

²² 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。

²³ 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」)。

²⁴ 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。

²⁵ 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^(※)。</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"> 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) ii) う回路があり、そのう回距離が1km以下である踏切道 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 |

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^(※)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^(※)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 |
|---|--|
| 【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 | <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> |
| 【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】 | |
| 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²⁶。また、この整備に対する国からの支援も創設されている²⁷。

²⁶ 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）

²⁷ 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²⁸として、また、管内における交通安全施策を担う立場から²⁹、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 |
|--|---|
| 【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 | 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) |

²⁸ 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。

²⁹ 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>【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】</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^(※)、本踏切道北側にある農道を自動車がすれ違ふ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³⁰、道路管理者である市町村の関与が必要である。

³⁰ 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。