

(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³¹。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ように定めている(第19条)³²。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³³され、第4種踏切道であれば法による指定をするこ

³¹ 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)

³² 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)。

³³ 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"> ・地方公共団体以外の鉄軌道事業者 i) 鉄軌道事業 $\left\{ \begin{array}{l} \text{欠損} \\ \text{営業損失} \\ \text{事業用固定資産営業利益率 7\%以下} \end{array} \right\}$ のいずれかの要件に該当し、 かつ ii) 全事業 $\left\{ \begin{array}{l} \text{欠損} \\ \text{営業損失} \\ \text{事業用固定資産営業利益率 10\%以下} \end{array} \right\}$ のいずれかの要件に該当する者 ・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
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いた、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 ^(注 2) (6)	239	73	160 (69)	6
地域鉄道を担う 鉄道事業者 ^(注 3) (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>【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】</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>【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】</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³⁴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、両踏切道の間にあ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するとしている。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³⁵。

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³⁶。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)。

³⁴ 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)。

³⁵ 国土交通省資料による。

³⁶ 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>る第1種化は困難であるとする鉄道事業者の例】</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>【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】</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】 ^(注2)	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】 ^(注3)
<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><第1種化に係る経緯></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><第1種化に係る経緯></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^(※)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³⁷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 ^(注2) 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 ^(注3) 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

³⁷ 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>【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】</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³⁸、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)。

³⁸ 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)³⁹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⁴⁰(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(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な

³⁹ 法の改正規定の施行期日は、令和3年4月1日である。

⁴⁰ 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>【指定後 40 年以上経過している例】</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>【指定後 20 年以上経過している例】</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。