

# 「第4種踏切道の安全確保に関する実態調査」の結果に基づく勧告に対する改善措置状況（2回目のフォローアップ）の概要

## ！ 背景と目的

【勧告先】国土交通省 【勧告日】令和3年11月30日 【回答日】1回目：令和4年7月12日  
2回目：令和7年3月7日

- 遮断機・警報機がない第4種踏切道は、令和元年度末時点で全国に約2,600か所  
※ 新設できないが、過渡的に認められており、解消に取り組んでいくべきもの
- 令和元年の第4種踏切道100か所当たりの踏切事故件数は1.02件で、遮断機を備えた第1種踏切道（同0.59件）の2倍弱  
⇒ 第4種踏切道を解消する取組に焦点を当て、第4種踏切道の廃止及び第1種化（遮断機等の整備）に係る課題を整理

## 調査の結果、以下を勧告

- ① <第4種踏切道の廃止> 地方踏切道改良協議会（注）等（以下「地方協議会等」という。）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。  
（注）踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号）に基づき、鉄道事業者及び道路管理者が、地方運輸局、地方整備局、都道府県知事、市町村長などの関係者を構成員として、踏切道の改良の促進に関し必要な協議を行うために組織することができる会議
- ② <道路法による道路以外の道路にある第4種踏切道の第1種化> 地方協議会等を活用し、地域における議論や合意形成を促す必要がある。
- ③ <道路法による道路にある第4種踏切道の第1種化> 踏切道改良促進法に基づき改良すべきとして国土交通大臣が指定した第4種踏切道について、長期にわたり改良未実施とならないよう、地方協議会等を活用し、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。

## ✓ 改善措置

○第4種踏切道の廃止及び道路法による道路以外の道路にある第4種踏切道の第1種化（勧告①及び②）

地方運輸局及び地方整備局の働き掛け等により、第4種踏切道のある全ての都道府県において、地方協議会等が継続的に開催され、第4種踏切道の危険性や廃止・第1種化に向けた取組事例の共有等、廃止・第1種化に向けた合意形成を促す取組を行った。

○道路法による道路にある第4種踏切道の第1種化（勧告③）

踏切道改良促進法に基づく指定から長期にわたり改良が未実施となっている第4種踏切道14か所全てにおいて、地方運輸局及び鉄道事業者による現地確認を行うとともに、改良の促進等が図られるよう、地方協議会等において、改良に取り組んだ事例の紹介を行うなどの取組を実施した。

## 💡 改善措置の効果

- ① 第4種踏切道の廃止に関する協議が令和4年度には568か所、5年度には591か所について行われ、このうち、それぞれ40か所、19か所が廃止された。
- ② 道路法による道路以外の道路にある第4種踏切道の第1種化に関する協議が令和4年度には24か所、5年度には29か所について行われ、このうち、それぞれ2か所、1か所が第1種化された。
- ③ 14か所全てにおいて、改良に向けた今後の対応方針について検討が行われ、このうち1か所では、改良に向けた工事を令和10年度に着工できるよう鉄道事業者や道路管理者の間で調整が行われた。

# 1. 第4種踏切道の廃止



勧告

◇ **地方協議会等を活用し、地域における議論や合意形成を促す必要がある。**

- ・ 鉄道事業者は、廃止に際し、関係者との合意形成に苦慮
- ※ トラブル回避等の観点から、地域住民や道路の管理者等の関係者と協議を実施



改善措置

○ 令和3年11月に、地方運輸局に対して通知を発出し、第4種踏切道の**廃止を含む統廃合の促進**について、**地方協議会等において積極的に協議等が行われるよう促した。**

○ 上記通知や地方運輸局及び地方整備局の働き掛け等により、**第4種踏切道のある全ての都道府県において、地方協議会等が継続的に開催され、第4種踏切道に関する危険性や廃止に向けた取組事例の共有等、廃止に向けた合意形成を促す取組を行った。**

※ 上記取組と並行して、第4種踏切道の廃止や第1種化には時間を要する場合が多いこと等を踏まえ、地方協議会等において、鉄道事業者等に対し、「踏切ゲート」（注）の設置など、暫定的に安全性の向上に資することが期待される取組事例を周知してきたところであり、今後も引き続き、第4種踏切道を横断する歩行者の安全対策の観点から、安全対策を簡易かつ効果的に実施できる設備の導入も推進する。

（注）第4種踏切道の通行者に「一旦停止・左右確認」を促す補助装置



改善措置の  
効果

○ 鉄道事業者等により、**令和4年度においては568か所、5年度においては591か所の第4種踏切道について、廃止に関する協議が行われた。**

○ **令和4年度においては568か所のうち40か所が、5年度においては591か所のうち19か所が廃止された。**

## 2. 道路法による道路以外の道路にある第4種踏切道の第1種化



勧告

◇ 地方協議会等を活用し、地域における議論や合意形成を促すとともに、踏切保安設備（踏切遮断機等）の整備を促進するため、道路法（昭和27年法律第180号）による道路以外の道路（以下「道路法外道路」という。）にある第4種踏切道にも適用可能な補助事業について活用を促すなど必要な措置を講ずる必要がある。

- ・ 第1種化に際しては、関係者との合意形成に加え、費用確保が課題
- ※ 道路法外道路（里道など）にある第4種踏切道の中にも、死亡事故や複数回の事故が発生したものが存在
- ※ 道路法外道路にある第4種踏切道について、活用可能な補助事業があるが、事業創設（平成28年度）以降、第1種化への活用実績は1件



改善措置

- 令和3年11月に、地方運輸局に対して通知を発出し、第4種踏切道の**第1種化を含む保安度向上対策**（注）について、**地方協議会等において積極的に協議等が行われるよう促した。**  
（注）踏切道における交通安全の向上のために実施する各種対策をいう。
- 同時に、地方運輸局に対し、当該踏切道に適用可能な補助事業について鉄道事業者に周知するよう依頼した。
- 上記通知や地方運輸局及び地方整備局の働き掛け等により、**第4種踏切道のある全ての都道府県において、地方協議会等が継続的に開催され、第4種踏切道に関する危険性や第1種化に向けた取組事例の共有等、第1種化に向けた合意形成を促す取組を行った。**また、鉄道事業者等に対し、道路法外道路にある第4種踏切道にも活用可能な国の補助事業等の周知も行った。
- ※ 上記取組と並行して、第4種踏切道の廃止や第1種化には時間を要する場合が多いこと等を踏まえ、地方協議会等において、鉄道事業者等に対し、「踏切ゲート」の設置など、暫定的に安全性の向上に資することが期待される取組事例を周知してきたところであり、今後も引き続き、第4種踏切道を横断する歩行者の安全対策の観点から、安全対策を簡易かつ効果的に実施できる設備の導入も推進する。



改善措置の  
効果

- 鉄道事業者等により、**令和4年度においては24か所、5年度においては29か所の第4種踏切道について、第1種化に関する協議が行われた。**
- **令和4年度においては24か所のうち2か所が、5年度においては29か所のうち1か所が第1種化された。**

### 3. 道路法による道路にある第4種踏切道の第1種化



勧告

- ◇ 踏切道改良促進法に基づき改良すべきとして国土交通大臣が指定した第4種踏切道について、長期にわたり改良未実施とならないよう、地方協議会等を活用し、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。
  - ・ 踏切道改良促進法に基づき、改良（第1種化）すべきものとして指定された第4種踏切道の中に、20年・40年以上改良されていない例あり



改善措置

- 令和3年11月に、地方運輸局に対して通知を発出し、**法指定から長期にわたり改良が未実施となっている第4種踏切道14か所について、鉄道事業者から現況及び今後の方針を確認の上、必要な指導を行うとともに、改良が進捗しない場合は、地方協議会等において必要な指導、助言等を行うよう促した。**
  - **上記通知を踏まえ、14か所全てにおいて、地方運輸局及び鉄道事業者による現地確認を行うとともに、改良の促進等が図られるよう、地方協議会等において、改良に取り組んだ事例の紹介を行うなどの取組を実施した。**
  - 令和4年4月に、地方運輸局に対し、保安監査の実施についての事務連絡を発出し、4年度以降の**保安監査時に鉄道事業者から今後の方針及び改良等に向けた対応状況を確認するよう指示した。**
  - **14か所のうち6か所については、上記指示を踏まえ、令和4年度に地方運輸局が実施した保安監査に合わせ、鉄道事業者に対し、改良の実施に向けた取組の進捗状況についてのヒアリング等を実施した。**
- ※ 上記取組と並行して、第4種踏切道の廃止や第1種化には時間を要する場合が多いこと等を踏まえ、地方協議会等において、鉄道事業者等に対し、「踏切ゲート」の設置など、暫定的に安全性の向上に資することが期待される取組事例を周知してきたところであり、今後も引き続き、第4種踏切道を横断する歩行者の安全対策の観点から、安全対策を簡易かつ効果的に実施できる設備の導入も推進する。



改善措置の  
効果

- 鉄道事業者等により、**14か所全てにおいて、改良に向けた今後の対応方針について検討が行われ、このうち1か所では、改良に向けた工事を令和10年度に着工できるよう鉄道事業者や道路管理者の間で調整が行われた。**

- 今回、2回目のフォローアップを行うに当たり、本調査において調査対象とした第4種踏切道（163か所）のその後の状況について、管理する鉄道事業者（20事業者）及び所在する地方公共団体（40市町）に対してヒアリングを実施するとともに、一部の第4種踏切道の現地確認を実施（令和6年5月～7月）



### <ヒアリング等の結果>

#### 1 第4種踏切道の廃止・第1種化に向けた協議等の状況

- 第4種踏切道（163か所）の廃止・第1種化に向けた協議等の状況について、鉄道事業者によると、以下のとおりであった。

① 協議の結果、廃止・第1種化済みとなった（予定を含む。）もの	15か所
② 協議中の状況にあるもの	76か所
③ 協議が行われていないもの	72か所

##### ① 協議の結果、廃止・第1種化済みとなった（予定を含む。）もの

- 廃止となったものの中には、以下のように、i) 鉄道事業者が継続的に利用実態の把握を行い、把握結果を踏まえて協議を再開したことで早期の廃止につながったと考えられる例がみられた一方で、ii) 継続的な利用実態の把握が行われておらず、踏切道の廃止が遅れた可能性が考えられる例もみられた。
  - i) 廃止について住民の同意が得られていなかったものの、鉄道事業者が第4種踏切道の利用実態の把握を続け、利用実態がなくなったことを把握したことで廃止協議を再開し、当該第4種踏切道の廃止に至った例<8ページの事例ア>
  - ii) 水利組合が用水路の維持管理のために必要な第4種踏切道であるとし、廃止協議が中断していたところ、鉄道事業者が当該第4種踏切道とは関係の無い業務を行う中でその付近を現地確認する機会があり、その際、その用水路の機能喪失を偶然把握したことで廃止協議を再開し、当該第4種踏切道の廃止に至ったが、このようなことがなければ、廃止は遅れた可能性があったと考えられる例

## <ヒアリング等の結果> (続き)

### ② 協議中の状況にあるもの

- 協議中の状況にあるものの中には、毎年1度、鉄道事業者と沿線の地方公共団体とで廃止等についての協議を行っていたり、鉄道事業者と市が密に協力し、市内に所在する全ての第4種踏切道の安全対策を協議するとともに、暫定措置（※）の実施を進めたりしている例がみられた一方で、一旦協議が不調となった後、協議が行われていない例があるなど、鉄道事業者、地方公共団体の取組には差がみられた。  
（※）「暫定措置」とは、第4種踏切道に踏切ゲートや危険を注意喚起するための看板を設置する等の安全対策のために採られた何らかの措置を指す。
- ヒアリングを行った鉄道事業者や地方公共団体からは、国に対して、他の第4種踏切道に係る取組事例の情報提供を求める要望が聴かれ、中には、以下のような事情を述べる鉄道事業者もみられた。
  - i) 第4種踏切道の廃止に当たっては、利用者に向けて、廃止予定の告知やう回路の案内看板の設置といったことが考えられるが、どの程度こうした措置を講じれば十分であるのか等について社内にノウハウがない。地域住民や道路管理者との協議を円滑に進められるか懸念がある。
  - ii) これまで実施した第4種踏切道の利用者等との協議の際に、廃止する条件としてう回路となる道路の整備を求められたり、協議すべき利用者等が不明であったりするなど、鉄道事業者単独で協議を行うことが難しい。

### ③ 協議が行われていないもの

- 協議が行われていない理由について、第4種踏切道を現に利用する住民等がおり、近隣にう回路もないため、協議が整う見込みのないことが挙げられているものがみられた一方で、以下のように、廃止できる可能性がありながらも協議が行われておらず、速やかに協議が開始されることが望まれるものもみられた。
  - i) 管理する鉄道事業者により、過去には近くの畑の耕作者が利用していたが、現在、畑は宅地となっており、利用者の横断がほとんどみられず、費用対効果を考えると第1種化の優先順位は低く、利用状況の確認や市との協議が必要にはなるが、見込みどおり利用者がない場合は廃止の検討の余地があると認識されている例

## <ヒアリング等の結果> (続き)

### 2 第4種踏切道における暫定措置の実施状況等

#### ① 暫定措置の実施状況

- 鉄道事業者等によると、第4種踏切道（163か所）の全てにおいて、踏切ゲートや人感音声再生器（※）、夜間発光式注意喚起看板などを設置する暫定措置が実施されていた。  
（※）人感音声再生器・・・センサーが人に反応し、「危ない、踏切では止まって、左右を確認してから渡りましょう」などのアナウンスが流れるとともに、発光器が点滅することにより、通行者に対して注意を促す装置

#### ② 暫定措置による効果の発現状況

- 暫定措置が実施されていたものの中には、以下のように、第4種踏切道における事故防止に一定の効果があったと考えられるものもみられた。
  - i) ある鉄道事業者は、平成22年度に、一部の第4種踏切道（全85か所のうち40か所）に暫定措置を実施。当該鉄道事業者の全85か所の第4種踏切道における事故の発生状況をみると、暫定措置の実施前である平成10年度から21年度までの12年間では25件（1年当たり2.08件）の事故が発生しているが、22年度から令和5年度までの14年間では15件（1年当たり1.07件）となっており、事故の発生件数が減少している例<11ページの事例イ>
  - ii) 第4種踏切道に暫定措置を実施した効果を確認するため、当該第4種踏切道において、2か月間の現地試験を行ったところ、試験期間における1日当たりの通行者は約80人で、通行者の一旦停止率が95%であったとの結果を得た例

#### ③ 暫定措置に関する意見・要望

- ヒアリングを行った鉄道事業者からは、国等に対して、i) 多様な暫定措置の実施に活用可能な補助を新設してほしい、ii) 暫定措置を実施できるように交通規制を実施してほしい、iii) 地方公共団体に暫定措置の費用負担をしてほしいなどの意見・要望が聴かれた。
- ヒアリングを行った地方公共団体からは、国等に対して、i) 暫定措置の実施に活用可能な補助や地方公共団体向けの補助を新設してほしい、ii) 暫定措置を実施した実績や効果に関する情報を提供してほしい、iii) 同一沿線の他の地方公共団体の取組について情報を提供してほしいなどの意見・要望が聴かれた。

事例ア 廃止に至った例（鉄道事業者が継続的に利用実態の把握を行い、把握結果を踏まえて協議を再開したことで早期の廃止につながったと考えられる例）

#### <安全対策の検討状況等>

##### ●令和2、3年の調査において把握した、安全対策の検討状況

- 鉄道事業者 A 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、本踏切道の廃止には至らなかった。鉄道事業者 A 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、9ページの周辺状況の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 A は、本踏切道について、平成29年度に再度廃止の協議をした結果、一部の利用者から、本踏切道を利用しているとして、廃止の同意が得られておらず、本踏切道を廃止するに至っていない。鉄道事業者 A 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。

##### ●その後の状況についてのヒアリング等（令和6年5月～7月）において把握した、廃止に至るまでの経緯

- 鉄道事業者 A は、新型コロナウイルス感染症の拡大防止対策の取組として社員の出張・会議等を自粛していたが、本踏切道については保線所の保線業務を通じて利用実態の把握を続けており、その結果、利用実態がなくなったことを把握したことから、令和4年11月2日に上記の同意を得られなかった利用者と改めて廃止協議を再開し、「踏切道を利用しなくなった」という理由で同月10日に廃止の同意を得ることができたとしている。

また、鉄道事業者 A は、令和4年11月5日、踏切道が所在する a 市に対しても廃止に係る意見照会をしたところ、a 市から本踏切道の廃止について「意見なし」(注) とする同月15日付けの回答があり、本踏切道の廃止について反対意見がないことを確認したことから、5年1月に廃止を決定し、同年2月に正式に廃止したとしている。

(注) a 市は、鉄道事業者 A からの意見照会について、本踏切道は私道と線路が交差する踏切道であり、市が関与するものではないとして、「意見なし」と回答



<周辺状況・踏切道の全景等>

●令和2、3年の調査における踏切道の全景写真等（廃止前）

【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



●その後の状況についてのヒアリング等（令和6年5月～7月）における踏切道廃止箇所の全景写真等（廃止後）

【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】

写真①（起点寄を背にした踏切道の右側から撮影）



写真②（起点寄を背にした踏切道の左側から撮影）



## 事例イ 暫定措置について、事故防止に一定の効果があつたと考えられる例

### <事例の内容>

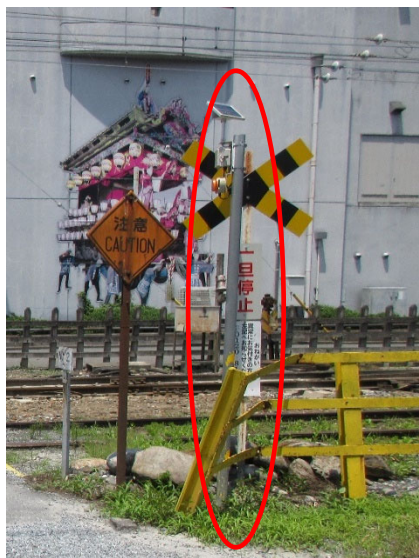
- 鉄道事業者 B は、平成 22 年 5 月に同社の第 4 種踏切道において事故が発生したことを受け、22 年度から 3 か年計画で第 4 種踏切道 85 か所のうち、通行者側からの見通しが悪いと考えられる危険度の高い踏切道 40 か所に安全対策のための暫定措置として、人感音声再生器（機器更新時に発光機能も付加）等を設置しており、残り 45 か所についても、令和 6 年 7 月末までに 45 か所のうち 43 か所に人感音声再生器の設置を完了する予定である（注）。

（注）人感音声再生器を設置しない 2 か所の踏切道は、駅構内に踏切道があり、保安装置として遮断機が設置されているが、警報器がないため第 4 種踏切道の扱いになっているものであり、遮断機が設置されていることから人感音声再生器を設置する予定はないとしている。

- 鉄道事業者 B は、暫定措置の安全面への効果として、音声と発光により、通行者に対し、踏切道通過時に一旦停止の注意喚起を行ったことで、事故防止につながっているのではないかとし、担当者の肌感覚としては、暫定措置を講じた第 4 種踏切道における事故は減少したように感じているとしている。

当省において、平成 10 年度以降の鉄道事業者 B における第 4 種踏切道での踏切障害事故の発生状況をみたとところ、上記の 40 か所への人感音声再生器等の設置開始前である 10 年度から 21 年度までの 12 年間では 25 件（1 年当たり 2.08 件）の事故が発生しているが、22 年度から令和 5 年度までの 14 年間では 15 件（1 年当たり 1.07 件）となっており、事故の発生件数が減少していることが確認できた。

（参考）人感音声再生器の写真



拡大



## 第4種踏切道の安全確保に関する実態調査 の結果に基づく勧告に対する改善措置状況（2回目のフォローアップ）の概要

### 【調査の実施時期等】

- 1 実施時期 令和2年4月～3年11月
- 2 対象機関 調査対象機関：国土交通省、農林水産省  
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\*）  
※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。

【勧告日及び勧告先】 令和3年11月30日 国土交通省

【回答年月日】 令和4年7月12日 国土交通省 ※改善状況は同日現在

【その後の改善措置状況に係る回答年月日】 令和7年3月7日 国土交通省 ※改善状況は同日現在

### 【調査の背景事情】

- 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が、過渡的に認められており、改良や統廃合などにより解消されていく存在である。
- 第4種踏切道は、令和元年度末時点で全国に約2,600か所あり、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種踏切道における事故発生件数そのものは多くはないものの、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。

勧告事項等	国土交通省が講じた改善措置状況
<p><b>1 廃止</b> (勧告要旨)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>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(注1)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。</p> </div> <p>(注1) 踏切道改良促進法(昭和36年法律第195号。以下「法」という。)に基づき、鉄道事業者及び道路管理者が、地方運輸局、地方整備局、都道府県知事、市町村長などの関係者を構成員として、踏切道の改良の促進に関し必要な協議を行うために組織することができる会議</p> <p>(説明) 《制度の概要》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> <li>○ 第4種踏切道を含む、道路法(昭和27年法律第180号)による道路(以下「道路法道路」という。)にある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(注2)により、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)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。</li> </ul> <p>(注2) 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</p>	<p>→ : 「回答」時に確認した改善措置状況 ⇒ : 「その後の改善措置状況に係る回答」時に確認した改善措置状況</p> <p>→ 令和3年11月に、地方運輸局に対し、第4種踏切道(道路法外道路にある踏切道を含む。以下同じ。)の廃止を含む統廃合の促進について、地方踏切道改良協議会及び地方踏切道改良協議会合同会議(以下「国土交通省が講じた改善措置状況」の内容において、これらを合わせて「地方踏切道改良協議会等」という。)において積極的に協議等が行われるよう促した(注3)。</p> <p>(注3) 「第4種踏切道の安全確保に関する行政評価・監視結果に基づく勧告の対応について」(令和3年11月30日付け国鉄施第151号国土交通省鉄道局施設課長通知。以下「課長通知」という。)</p> <p>これを受け、令和3年12月から、39都道府県において、地方踏切道改良協議会等、道路鉄道連絡会議及びその他会議(以下これらを合わせて「地方踏切道改良協議会合同会議等」という。)が開催され、統廃合事例の共有、関係者への協力要請等が行われるとともに、関係者間で管内の第4種踏切道に関する情報が共有され、具体の第4種踏切道の解消について今後推進していくこととされた。</p> <p>引き続き、第4種踏切道のある全都道府県(46都道府県)において、地方踏切道改良協議会等の開催を計画し、継続的に地方踏切道改良協議会等が開催され、具体の当該踏切道の廃止を含む統廃合の促進についての積極的な協議等が行われるよう取り組む予定である。</p> <p>⇒ 法指定の前から課題のある踏切道について地方踏切道改良協議会等での協議が可能となるよう令和3年3月に法が改正されたことや、課長通知の発出等を受け、第4種踏切道のある全都道府県(46都道府県)において、地方踏切道改良協議会合同会議等が継続的に開催(注4)された(地方</p>

勧告事項等	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>○ 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を、指定前から組織することができることとした。ただし、地方踏切道改良協議会は、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、道路法道路以外の道路（以下「道路法外道路」という。）にある踏切道は対象外としている。</p> <p>《調査結果》</p> <p>○ 調査対象とした踏切道の中には、鉄道事業者が廃止の検討のそ上にも載せていないものあり。鉄道事業者が廃止の検討を開始し、トラブル回避等の観点から、地域住民や道路の管理者等の関係者と協議等を進めている中にも、合意形成に関し、苦慮している状況あり</p> <p>○ 廃止を基本としているものの、地域住民からの要望があった場合にのみ利用実態等を把握するとして、利用実態が乏しく、地域住民が廃止を支障なしとしている状況を鉄道事業者が把握していない例あり</p> <p>○ 廃止の協議に際し、関係者である踏切道周辺の地権者が不明であることなどから、同意を得ることができず苦慮する例あり</p> <p>○ 道路の管理者等としての立場から、市町村の第4種踏切道の廃止に係る協議への関わりが重要となるが、中には協議等に関与していない例あり</p>	<p>踏切道改良協議会は、鉄道事業者及び道路管理者が、特定の踏切道に係る協議を行うために組織するものである一方、地方踏切道改良協議会合同会議は、特定の踏切道に係る協議にかかわらず組織することができる。管内の第4種踏切道に関する情報共有を始め、具体の第4種踏切道の解消に係る協議の契機となるよう、地方運輸局及び地方整備局が鉄道事業者や道路管理者等に働き掛けること等により開催に至ったものであり、地方踏切道改良協議会合同会議等においては、関係者間で第4種踏切道に関する危険性や廃止に向けた取組事例を共有するなど、廃止に向けた合意形成を促す取組を行った。</p> <p>（注4） 第4種踏切道の改良又は廃止に向けた地方踏切道改良協議会合同会議等の開催実績 令和2年度 計5回、令和3年度 計44回、 令和4年度 計48回、令和5年度 計42回</p> <p>令和5年度においては、鉄道事業者等により、591か所の第4種踏切道について廃止に関する協議（注5）が行われ、19か所が廃止（注6）されるとともに、11年度末までに20か所を廃止する方針が決定された。</p> <p>（注5） 廃止に関する協議が行われた第4種踏切道の箇所数 令和4年度 計568か所</p> <p>（注6） 第4種踏切道の廃止箇所数 令和2年度 計38か所、令和3年度 計28か所、 令和4年度 計40か所</p> <p>令和6年10月には、地方運輸局に対し、第4種踏切道の対策の推進についての事務連絡を発出し、6年度中に地方踏切道改良協議会合同会議を開催し、群馬県が公表した第4種踏切道の安全対策の対応方針（注7）を共有するとともに、第4種踏切道の削減に向けて鉄道事業者と道路管理者が連携して対応するよう周知した（注8）。</p> <p>（注7） 群馬県内で令和6年4月に発生した第4種踏切道における踏切障害事故を</p>

勧告事項等	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>2 第1種化 (勧告要旨)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>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。</p> </div> <p>(説明) 《制度の概要》</p>	<p>受け、同県主導の下、県下の鉄道事業者と道路管理者が連携して第4種踏切道の廃止又は第1種化のための協議等を行い、同県が9月に個別の踏切道の対応方針を公表</p> <p>(注8) 当該事務連絡の内容については、地方整備局にも周知されている。</p> <p>引き続き、廃止に向けた地域における議論や合意形成を促す取組を推進する。</p> <p>なお、第4種踏切道の廃止や第1種化には時間を要する場合が多いこと等を踏まえ、地方踏切道改良協議会等において、鉄道事業者等に対し、踏切通行者に一旦停止・左右確認を促して事故を防ぐことを目的とした「踏切ゲート」の設置など、暫定的に第4種踏切道の安全性の向上に資することが期待される取組事例の周知を行ってきたところである。今後も引き続き、第4種踏切道を横断する歩行者の安全対策の観点から、安全対策を簡易かつ効果的に実施できる設備の導入も推進する。</p> <p>→ 令和3年11月に課長通知により、地方運輸局に対し、第4種踏切道の第1種化を含む保安度向上対策(注1)について、地方踏切道改良協議会等において積極的に協議等が行われるよう促した。</p> <p>(注1) 踏切道における交通安全の向上のために実施する各種対策をいう。以下同じ。</p> <p>また、課長通知において、道路法外道路にある踏切道にも適用可能な補助事業について、鉄道事業者に周知するよう依頼した。</p> <p>これを受け、令和3年12月から、39都道府県において、地方踏切道改良協議会合同会議等が開催され、保安度向上対策の事例の共有、関係者への協力要請、関連する補助事業の周知等が行われるとともに、関係者間で管内の第4種踏切道に関する情報が共有され、具体の第4種踏切道の解消</p>

勧告事項等	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>○ 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。</p> <p>○ 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。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。</p> <p>○ 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。</p> <p>○ 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。</p> <p>○ 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ことと定めている（第19条）。国は、この規定に基づき、鉄道施設総合安全対策事</p>	<p>について今後推進していくこととされた。</p> <p>引き続き、第4種踏切道のある全都道府県（46都道府県）において、地方踏切道改良協議会等の開催を計画し、継続的に地方踏切道改良協議会等が開催され、関連する補助事業の周知や具体の当該踏切道の第1種化を含む保安度向上対策の促進について積極的な協議等が行われるよう取り組む予定である。</p> <p>⇒ 第4種踏切道のある全都道府県（46都道府県）において、地方踏切道改良協議会合同会議等が継続的に開催された。管内の第4種踏切道に関する情報共有等を始め、具体の第4種踏切道の解消に係る協議の契機となるよう、地方運輸局及び地方整備局が鉄道事業者や道路管理者等に働き掛けること等により開催に至ったものであり、地方踏切道改良協議会合同会議等においては、関係者間で第4種踏切道に関する危険性や第1種化に向けた取組事例を共有するなど、第1種化に向けた合意形成を促す取組を行った。また、道路法外道路にある第4種踏切道の第1種化にも活用可能な国の補助事業等（注2）について、引き続き周知した。</p> <p>（注2） 鉄道事業者向けの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）等</p> <p>令和5年度においては、鉄道事業者等により、29か所の道路法外道路にある第4種踏切道について第1種化に関する協議（注3）が行われ、1か所で第1種化（注4）が図られるとともに、6年度末までに2か所で第1種化を図る方針が決定された。</p> <p>（注3） 第1種化に関する協議が行われた道路法外道路にある第4種踏切道の箇所数 令和4年度 計24か所</p> <p>（注4） 道路法外道路にある第4種踏切道の第1種化された箇所数 令和4年度 計2か所</p>



勧告事項等	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>業費補助（踏切保安設備整備事業）を実施している。</p> <p>《調査結果》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 廃止と同様、地域の実情を背景として、地域住民等の納得が得られないなどの課題あり</li> <li>○ 道路法外道路にある踏切道は、法に基づく補助の対象ではないことから、費用負担が課題として、鉄道事業者がこれを第1種化の検討の対象外としている例あり。道路法外道路にある第4種踏切道の中にも、死亡事故や複数回の事故が発生したものが存在しており、道路の種別によらず、事故の発生状況等を踏まえて検討・協議を進める必要あり</li> <li>○ 道路法外道路にある第4種踏切道の第1種化にも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）があるものの、事業創設（平成28年度）以来、第1種化への活用実績は1件のみ</li> </ul> <p>（勧告要旨）</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>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。</p> </div> <p>（説明）</p> <p>《調査結果》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 国土交通省は、鉄道事業者に対して、指定を行った第4種踏切道につい</li> </ul>	<p>引き続き、道路法外道路にある第4種踏切道の第1種化に向けた地域における議論や合意形成を促す取組を推進する。</p> <p>なお、第4種踏切道の廃止や第1種化には時間を要する場合が多いこと等を踏まえ、地方踏切道改良協議会等において、鉄道事業者等に対し、「踏切ゲート」の設置など、暫定的に第4種踏切道の安全性の向上に資することが期待される取組事例の周知を行ってきたところである。今後も引き続き、第4種踏切道を横断する歩行者の安全対策の観点から、安全対策を簡易かつ効果的に実施できる設備の導入も推進する。</p> <p>→ 令和3年11月に課長通知により、地方運輸局に対し、法指定から長期にわたり改良が未実施となっている第4種踏切道14か所について、鉄道事業者から現況及び今後の方針を確認の上、改良の促進等が図られるよう必要な指導を行うとともに、それでも改良が進捗しない場合は、地方踏切道改良協議会等において必要な指導、助言等を行うよう促した。</p> <p>その結果、14か所全てにおいて、地方運輸局及び鉄道事業者による現地確認が行われ、改良に向けた今後の対応方針について検討されているところである。</p> <p>また、令和4年4月に、地方運輸局に対し、保安監査の実施についての事務連絡を發出し、法指定から長期にわたり改良が未実施となっている踏</p>

勧告事項等	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>て改良の報告を求めており、長期にわたって改良が実施されていない状況も把握</p> <p>○ 他方、法による指定を受けた後、20年・40年以上改良（遮断機等の整備）が行われていないものがみられ、これら踏切道について、改良が実施されていない要因を確認し、改良の実施を促すなどの積極的な取組は行われていない状況あり</p>	<p>切道について、課長通知も踏まえ、4年度以降の保安監査時に鉄道事業者から今後の方針及びそれに向けた対応状況を確認するよう指示した。</p> <p>引き続き、適時に進捗状況のフォローアップを行っていく予定である。</p> <p>⇒ 法指定から長期にわたり改良が未実施となっている14か所については、協議等の方針や予定を踏まえ、令和4、5年度末時点における改良に向けた取組の進捗状況のフォローアップを行うとともに、引き続き、改良の促進等が図られるよう、地方踏切道改良協議会等において、改良に取り組んだ事例の紹介を行うなどの取組を実施した。</p> <p>また、上記の事務連絡を踏まえ、令和4年度に地方運輸局が実施した保安監査に合わせて、6か所の第4種踏切道を対象とし、鉄道事業者に対してヒアリングを行い、取組の進捗状況等を確認するとともに、当該踏切道の現地確認を行うなど、改良の促進等が図られるよう必要な取組を実施した。</p> <p>（注5） 令和5年度においては、上記14か所の踏切道を管理する鉄道事業者について、監査対象となっていない。</p> <p>その結果、鉄道事業者等により、改良が未実施となっている14か所全てにおいて、改良に向けた今後の対応方針について検討が行われ、うち1か所では、改良に向けた工事を令和10年度に着工できるよう鉄道事業者や道路管理者の間で調整が行われるなど、各第4種踏切道の改良等に向けた取組が進められている。</p> <p>引き続き、保安監査の機会も活用しながら、第4種踏切道の改良等の合意形成を促す取組を推進する。</p> <p>なお、第4種踏切道の廃止や第1種化には時間を要する場合が多いこと</p>

勧告事項等	国土交通省が講じた改善措置状況
	<p>等を踏まえ、地方踏切道改良協議会等において、鉄道事業者等に対し、「踏切ゲート」の設置など、暫定的に第4種踏切道の安全性の向上に資することが期待される取組事例の周知を行ってきたところである。今後も引き続き、第4種踏切道を横断する歩行者の安全対策の観点から、安全対策を簡易かつ効果的に実施できる設備の導入も推進する。</p>