

令和4年2月16日
四国地方整備局
四国運輸局

「令和3年度 四国地区踏切道改良協議会合同会議」の 開催について

国土交通省では、四国における踏切道にかかる諸問題を整理し、対策実施に向けて円滑な調整を図ることを目的として、踏切道改良促進法に基づき、「四国地区踏切道改良協議会合同会議」を設置することといたしました。今回、標記会議を下記のとおり開催しますので、お知らせいたします。

記

日 時：令和4年2月21日（月）10：00～11：00

場 所：国土交通省四国運輸局 4階総務部会議室

（香川県高松市サンポート3番33号 サンポート高松合同庁舎（南館））

開催方法：WEB（ウェブ）会議

出席者：地方整備局、地方運輸局、鉄道事業者、県、関係市町村

議 題：1）合同会議の設置について

2）カルテ踏切について

3）災害時の管理の方法を定めるべき踏切道について

4）踏切道の安全対策について

※報道機関の皆様へ

・本会議の撮影は、会議の冒頭まで（頭取り）とさせていただきます。

本施策は、四国圏広域地方計画「NO.4 全国に先駆けて進行する人口減少への「子国」支援対策プロジェクト」の取り組みに該当します。

【問い合わせ先】

【全般、鉄道に関するもの】

国土交通省 四国運輸局 鉄道部

技術・防災課 課長補佐 荒尾 博徳（あらお ひろのり）

電話：087-802-6761（直通）

【道路に関するもの】

国土交通省 四国地方整備局 道路部

地域道路課 課長補佐 松岡 秀行（まつおか ひでゆき）

電話：087-811-8323（直通）

議事次第

令和3年度 四国地区踏切道改良協議会合同会議

- 日 時 : 令和4年2月21日(月) 10:00~11:00
- 場 所 : TeamsによるTV会議
- 出席者 : 出席者名簿のとおり

○議題

1. 合同会議の設置について
 - ・四国地区踏切道改良協議会合同会議設置要綱(案)

2. カルテ踏切について

3. 災害時の管理の方法を定めるべき踏切道について

4. 踏切道の安全対策について
 - ・第4種踏切道の安全確保に関する行政評価・監視結果(総務省勧告)
 - ・第4種踏切道の統廃合の促進及び保安度向上策
 - ・勝手踏切等の踏切道に類する踏切の安全対策
 - ・ななめ踏切の安全対策

5. その他

出席者名簿

「四国地区踏切道改良協議会合同会議」

構成員等

構成員	代理	
	所属	役職
四国運輸局長	鉄道部	次長
四国地方整備局長	道路部	道路調査官
四国旅客鉄道(株) 代表取締役社長	工務部保線課	副長
高松琴平電気鉄道(株) 代表取締役社長	鉄道事業本部技術部	部長
伊予鉄道(株) 代表取締役社長	施設部保線課	課長
とさでん交通(株) 代表取締役社長	電車事業部電車技術課	課長
土佐くろしお鉄道(株) 代表取締役社長	鉄道部技術課	課長
徳島県知事	県土整備部 道路整備課	課長補佐
香川県知事	土木部 道路課	課長補佐
愛媛県知事	土木部 道路建設課	課長
高知県知事	土木部 道路課	主幹
徳島市長 【欠】		
吉野川市長	建設部 建設課	課長
板野町長	建設課	課長
高松市長	都市整備局 道路整備課	係長
善通寺市長	都市整備部 土木都市計画課	係長
観音寺市長	建設部 建設課	課長
松山市長	都市整備部 都市・交通計画課	主査
西予市長 【欠】		
松前町長	産業建設部 まちづくり課	係長

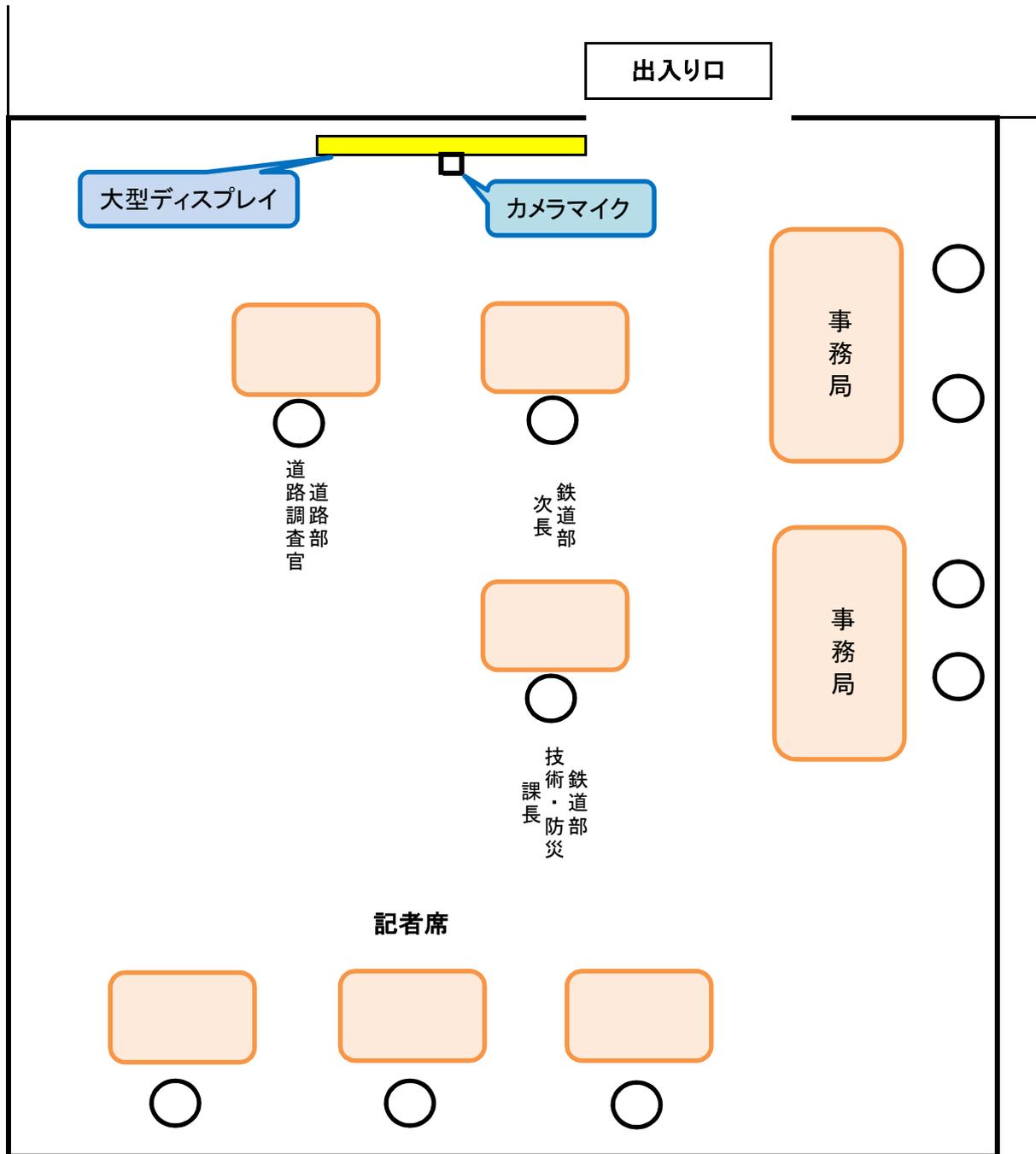
その他

出席者		
組織	所属	役職
香川県警察本部	交通部 交通規制課	係長
さぬき市	建設経済部 都市整備課	課長

事務局

四国運輸局	技術・防災課	課長補佐
		係長
四国地方整備局	地域道路課	課長補佐
		係員

令和3年度 四国地区踏切道改良協議会合同会議 配席表



議題 1. 合同会議の設置について

四国地区踏切道改良協議会
合同会議設置要綱（案）

（目的）

第1条 四国地区踏切道改良協議会合同会議（以下「合同会議」という。）は、踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号。以下「法」という。）第16条の規定に基づき、四国内の踏切道を対象に合同で協議することにより、法第4条に規定する地方踏切道改良計画の作成及び実施、法第14条に規定する地方踏切道災害時管理方法その他の踏切における踏切対策を円滑に進めるために設置する。

（協議事項等）

第2条 合同会議は、次に掲げる事項について協議を行う。

- （1） 地方踏切道改良計画の作成及び実施に関し必要な協議
- （2） 法第12条の規定による評価を実施するに当たっての構成員からの意見聴取
- （3） 地方踏切道災害時管理方法の作成及び実施に関し必要な協議
- （4） 法第6条に規定する国踏切道改良計画の作成又は法15条に規定する国踏切道災害時管理方法の決定に当たっての鉄道事業者からの意見聴取（ただし、（1）及び（3）の対象となる踏切道に係る鉄道事業者と当該国踏切道改良計画又は国踏切道災害時管理方法の対象となる踏切道に係る鉄道事業者が同一の場合に限る。）
- （5） 法第3条又は第13条の規定による踏切道の指定に向けて必要な協議
- （6） 前5号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項

（合同会議の組織）

第3条 合同会議は、別表1又は別表2に掲げる踏切道（以下「各踏切道」）を対象に、合同で会議を開催する。

- 2 合同会議に、議長1名及び副議長1名を置く。
- 3 議長は、国土交通省四国地方整備局長又は四国運輸局長とし、副議長は、国土交通省四国運輸局長又は四国地方整備局長とする。
- 4 議長及び副議長は、合同会議の運営に支障がない限りにおいて、代理を選任することができる。（別表3）
- 5 合同会議の議長及び副議長以外の構成員は、各踏切道の鉄道事業者及び道路管理者、都道府県知事のほか、合同会議に必要と認める者とする。（別表4）

(踏切道改良検討会)

第4条 合同会議は、未指定の緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）等に関して指定に向けた具体的検討を行うための踏切道改良検討会を設置することができる。

(合同会議の開催)

第5条 合同会議は、必要に応じて議長が自ら、又は各踏切道の鉄道事業者及び道路管理者双方の求めに応じて招集する。

2 合同会議は原則として公開とする。ただし、公開することにより協議事項に支障が生じると認められるものについては、非公開で行うことができる。

(代理の選任)

第6条 構成員は、合同会議の運営に支障がない限りにおいて、代理を選任することができる。

(協議結果の尊重義務)

第7条 合同会議において、協議が調った事項については、合同会議の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第8条 合同会議事務局は、四国地方整備局道路部地域道路課、及び四国運輸局鉄道部技術・防災課に置く。

(その他)

第9条 この規約に定めるもののほか、合同会議の事務の運営上必要な事項は、別に会議で定めるものとする。

附 則

(施行期日)

第1条 この規約は、令和4年2月〇日から施行する。

別表1 ※第3条（改良すべき踏切道関係）

協議会名 又は踏切道名	踏切道の 指定年月日	道路管理者	鉄道事業者
花畑踏切道	平成6年7月28日 (旧々法)	徳島県知事	四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長
鴨島第3踏切道	令和3年4月13日	吉野川市長	四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長
観光道路踏切道 (琴平線)	未指定	香川県知事	高松琴平電気鉄道株式 会社 代表取締役社長
観光道路踏切道 (長尾線)	未指定	香川県知事	高松琴平電気鉄道株式 会社 代表取締役社長
片原町踏切道	未指定	高松市長	高松琴平電気鉄道株式 会社 代表取締役社長
本町踏切道	平成29年1月27 日(旧法)	高松市長	高松琴平電気鉄道株式 会社 代表取締役社長
関谷第2踏切道	令和3年4月13日	観音寺市長	四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長
宮西町踏切道	未指定	松山市長	伊予鉄道株式会社 代表取締役社長
護国神社通踏切道	未指定	松山市長	伊予鉄道株式会社 代表取締役社長
岩木第3踏切道	平成29年1月27 日(旧法)	西予市長	四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長
横水踏切道	令和3年4月13日	愛媛県知事	四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長
新開第2踏切道	令和4年1月21日	徳島市長	四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長
鴨島第2踏切道	令和4年1月21日	吉野川市長	四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長
川端第2踏切道	令和4年1月21日	板野町長	四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長
生野踏切道	令和4年1月21日	善通寺市長	四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長

本山西踏切道	令和4年1月21日	香川県知事	四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長
下台踏切道	令和4年1月21日	松前町長	四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長

別表2 ※第3条（災害時の管理の方法を定めるべき踏切道関係）

協議会名 又は踏切道名	踏切道の 指定年月日	道路管理者	鉄道事業者
向良横踏切道	令和3年6月30日	高松市長	高松琴平電気鉄道株式会社 代表取締役社長
沖松島第二踏切道	令和3年6月30日	高松市長	高松琴平電気鉄道株式会社 代表取締役社長
新川踏切道	令和3年6月30日	高松市長	高松琴平電気鉄道株式会社 代表取締役社長
上福岡踏切道	令和3年6月30日	高松市長	高松琴平電気鉄道株式会社 代表取締役社長
松前駅北踏切道	令和3年6月30日	愛媛県知事	伊予鉄道株式会社 代表取締役社長
明治製菓踏切道	令和3年6月30日	愛媛県知事	伊予鉄道株式会社 代表取締役社長

別表3 ※第3条4関係（議長及び副議長）

議長及び副議長	代理
国土交通省四国地方整備局長	国土交通省四国地方整備局道路部道路調査官
国土交通省四国運輸局長	国土交通省四国運輸局鉄道部次長

別表4 ※第3条5関係（構成員）

職 名
徳島県知事（道路管理者又は踏切道の所在地をその区域に含む県知事）
香川県知事（道路管理者又は踏切道の所在地をその区域に含む県知事）
愛媛県知事（道路管理者又は踏切道の所在地をその区域に含む県知事）
徳島市長（道路管理者）
吉野川市長（道路管理者）
板野町長（道路管理者）
高松市長（道路管理者）
善通寺市長（道路管理者）
観音寺市長（道路管理者）
松山市長（道路管理者）
西予市長（道路管理者）
松前町長（道路管理者）
四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長（鉄道事業者）
高松琴平電気鉄道株式会社 代表取締役社長（鉄道事業者）
伊予鉄道株式会社 代表取締役社長（鉄道事業者）
合同会議に必要と認める者

議題 2. カルテ踏切について

カルテ踏切一覧

令和4年1月31日時点

都道府県	踏切	所在地	道路 管理者名	道路名	鉄道 事業者名	鉄道 路線名	開かずの 踏切	自動 車ボ トル ネッ ク踏 切	歩 行 者 ボ トル ネッ ク踏 切	歩 道 が 狭 隘 な 踏 切	通 学 路 要 対 策 踏 切	事 故 多 発 踏 切	移 動 等 円 滑 化 要 対 策 踏 切	法 指 定 年 月 日	進 捗 状 況	備 考
徳島県	花畑	徳島県徳島市徳島町城内6-97	徳島県	(主) 徳島鴨島線	四国旅客鉄道	高德線他		○	○					H6.7.28	検討中	
香川県	観光道路	香川県高松市観光通1丁目6-6	香川県	(主) 中徳三谷高松線	高松琴平電気鉄道	琴平線		○							未指定	
香川県	観光道路	香川県高松市多賀町1丁目14	香川県	(主) 中徳三谷高松線	高松琴平電気鉄道	長尾線							○		未指定	R3年12月 解消済み
香川県	福田町第四	香川県高松市瓦町1丁目7-15	国土交通省	国道11号	高松琴平電気鉄道	琴平線		○							未指定	
香川県	片原町	香川県高松市片原町7-11	高松市	(2) 片原町沖松島線	高松琴平電気鉄道	琴平線							○		未指定	
香川県	本町	香川県高松市本町10-11	高松市	(市) 魚屋町栗林線	高松琴平電気鉄道	琴平線		○						H29.1.27	事業中	
愛媛県	宮西町	愛媛県松山市宮西町一丁目6	松山市	(市) 味酒65号線	伊予鉄道	高浜線			○						未指定	
愛媛県	護国神社通	愛媛県松山市文京町3-1	松山市	鮎屋町護国神社前線	伊予鉄道	城北線							○		未指定	
愛媛県	千舟町第3	愛媛県松山市千舟町七丁目12-1	国土交通省	国道56号	伊予鉄道	高浜線		○							未指定	
愛媛県	本町	愛媛県松山市本町六丁目6-12	国土交通省	国道196号	伊予鉄道	城北線		○							未指定	
愛媛県	岩木第3	愛媛県西予市宇和町岩木335	西予市	(市) 石城地区101号線	四国旅客鉄道	予讃線					○			H29.1.27	事業中	R4年2月 施工完了
高知県	葛島西	高知県高知市知寄町3丁目曲り田311	国土交通省	国道32号	とさでん交通	後免線		○							未指定	

議題 3. 災害時の管理方法を定めるべき 踏切道について

管内 災害時の管理方法を定めるべき踏切道一覧

R4.1末時点

都道府県	踏切道名	所在地	道路管理者名	道路名	鉄道事業者名	鉄道路線名	該当する指定に係る基準(踏切道改良促進法施行規則)		法指定年月日	進捗状況
							法第十三条第1号	法第十三条第2号		
							【1号指定基準】 1) 10回/時間以上の列車運行回数 2) 市街地(DID)区間 3) 当該踏切の迂回にかかる所要時間が10分以上増加 以上の条件をすべて満たした以下の道路 4) イ 重要物流道路、代替・補完路 ロ 地域防災計画において緊急輸送を確保するために必要と定められた道路	【2号指定基準】 地域の実情その他の事情を考慮して、円滑な避難又は緊急輸送の確保を図る必要性が高い道路		
香川県	福田町第四	香川県高松市瓦町1丁目7-15	国土交通省	国道11号	高松琴平電気鉄道(株)	琴平線	○		R3.6.30	管理方法策定済み
香川県	塩上町	香川県高松市塩上町2丁目1	国土交通省	国道11号	高松琴平電気鉄道(株)	志度線	○		R3.6.30	管理方法策定済み
香川県	向良横	香川県高松市松福町1丁目24-11	高松市	(1)朝日町仏生山線	高松琴平電気鉄道(株)	志度線	○		R3.6.30	協議中
香川県	沖松島第二	香川県高松市福岡町4丁目32-1	高松市	(1)福岡林線	高松琴平電気鉄道(株)	志度線	○		R3.6.30	協議中
香川県	新川	香川県高松市春日町1764	高松市	(1)屋島東山崎線	高松琴平電気鉄道(株)	志度線	○		R3.6.30	協議中
香川県	上福岡	香川県高松市上福岡町968-3	高松市	(1)上福岡多肥下町線	高松琴平電気鉄道(株)	長尾線	○		R3.6.30	協議中
愛媛県	松前駅北	愛媛県伊予郡松前町大字浜799-2	愛媛県	(一)八倉松前線	伊予鉄道(株)	郡中線	○		R3.6.30	協議中
愛媛県	明治製菓	愛媛県松山市辰巳町2863-3	愛媛県	(主)松山港線	伊予鉄道(株)	高浜線	○		R3.6.30	協議中
愛媛県	千舟町第3	愛媛県松山市千舟町7丁目12-1	国土交通省	国道56号	伊予鉄道(株)	高浜線	○		R3.6.30	管理方法策定済み
愛媛県	藤原町	愛媛県松山市北藤原町9-10	国土交通省	国道56号	伊予鉄道(株)	郡中線		○	R3.6.30	管理方法策定済み
愛媛県	本町	愛媛県松山市本町6丁目6-12	国土交通省	国道196号	伊予鉄道(株)	城北線	○		R3.6.30	管理方法策定済み

議題 4. 踏切道の安全対策について

運輸安全委員会ダイジェスト

JTSTB (Japan Transport Safety Board) DIGESTS

第31号 (平成31 (2019) 年2月発行)

鉄道事故分析集

遮断機のない踏切は危険 廃止や遮断機・警報機の整備など、早急な対策が必要

<概要>

遮断機のない踏切の廃止や遮断機・警報機の整備等、早急な対策を

- 遮断機のない踏切での事故を無くすために、早急に踏切の廃止・遮断機等の整備の方針決定を。鉄道事業者、道路管理者、地域住民等の関係者が協力して、合意形成のための協議を促進し、早急に具体的な対策を講じることが必要。
- 早急な対策が必要と考えられる踏切の例
 - 踏切通行者が接近する列車に気付きにくい踏切
(例)・踏切の見通しが近接の建物や塀等で遮られている場合
・踏切近傍の線路に存在する曲線・トンネル等の影響により列車の見通し距離が制約されている場合 など
 - 通過する列車の速度が高い踏切
【参考】80km/hで走行する列車は1秒間に約22m進み、120km/hで走行する列車は1秒間に約33m進む。
 - 通過する列車の本数が多い踏切
 - 複線等で踏切長が長く、渡りきるのに時間のかかる踏切
【参考】高齢の標準的な歩行者は、65歳で1秒間に1.2m、75歳以上の平均で1秒間に1.0m進む。
 - 児童の通学や、高齢者・障がい者等の定常的な利用がある踏切
 - 宅地化の進展等による周辺環境の変化により、踏切通行者が増加している又は将来的な増加が見込まれる踏切
 - 過去に事故が発生した踏切
- 鉄道事業者が、このような危険性の高い踏切を抽出し、積極的に関係者に働きかけて協議を進展させることにより、踏切の廃止や遮断機等の整備の早期実施につなげることも重要。

高齢者(65歳以上)の死亡事故が半数以上を占める

- 公表済みの事故調査報告書34件では
 - ・ 高齢者の死亡事故が多い (65歳以上が半数以上 (53%))
 - ・ 歩行者 (38%)、自動車 (35%) の別では、それぞれ一定数の事故が発生

遮断機等がない状況で通行者自身に列車接近を気付かせるのには限界も

- 以下の主な関与要因に対して、踏切通行者の注意力のみに依存する安全対策では限界がある場合もある
 - ・ 踏切の一時停止位置から列車の見通しが悪い（列車の接近を確認しにくい）
 - － 踏切周辺の建物や塀、雑木などのため、見通しが悪い
 - － 自動車の運転席の位置では、歩行者と比較して、接近する列車が見づらい
 - ・ 踏切通行者（車両等）が踏切の手前で一時停止しない（不安全行動を完全には排除できない）
 - ・ 踏切通行者の身体機能の制約が影響した（危険情報に対する対応が困難）
 - － 踏切警報音や気笛が聞こえない
 - ・ 列車の速度が高いと、目視による踏切到達までの時間の判断が難しい

遮断機のない踏切の廃止を実現した事例のポイント

- 踏切事故を無くすための究極の対策は踏切自体を無くすことであり、関係者が協議を進め、踏切の廃止を実現した事例もある。廃止までの経緯の類型とポイント（)は以下のとおり。各事例（詳細は5. <9～13ページ>）等も参考にしながら、事故防止のための具体的な対策の実施が望まれる。

（a）遮断機のない踏切の単独廃止

- ➡ 鉄道事業者、道路管理者が踏切廃止の必要性を説明、地域住民等の理解及び協力が促進

（b）近隣踏切との統廃合

① 近隣踏切の拡幅にあわせて廃止

- ➡ 近隣踏切の安全性向上（歩道整備、踏切拡幅）により、踏切通行者を誘導

② 近隣踏切への迂回路を整備して廃止

- ➡ 近隣踏切の利用を容易にすること（迂回路整備）により、踏切通行者を誘導
- ➡ 迂回路の整備にあたり地方自治体と鉄道事業者が協力

（c）踏切付近の立体交差化工事完了後に廃止する計画であったところ、事故の発生を契機に廃止時期を早めて廃止

<目次>

1. 踏切道数の推移	3
2. 遮断機のない踏切での死亡事故の発生状況	5
3. 遮断機のない踏切は、廃止や遮断機・警報機整備など早急な対策を	7
(1) 遮断機のない踏切は危険	
(2) 踏切通行者の注意力のみに依存する安全対策には限界がある場合もある	
(3) 早急に対策の方針を定め、具体的な対策の実施を	
4. 踏切の廃止に向けた対策の進め方のポイント	9
5. 遮断機のない踏切の廃止を実現した事例	9
6. 遮断機のない踏切の廃止や踏切保安設備の整備が行われるまでの間の暫定対策	14
7. 事故調査事例（列車接近に気付かない関与要因に着目して）	16
8. 今後に向けて	24
9. おわりに	24

4. 踏切の廃止に向けた対策の進め方のポイント

踏切事故を無くすための究極の対策が踏切自体を無くすことであることは先にも述べているところですが、このような考えで、鉄道事業者、道路管理者、地域住民等の関係者が踏切廃止に向けて協議を行っているものの、協議が進んでいない踏切が多数あると考えられます。

そこで、関係者が協議を進め、踏切の廃止に至った事例の経緯の類型とポイント (👉) を以下のとおりまとめました。

各事例 (詳細は 5. <9~13ページ>) 等も参考にしながら、事故防止のための具体的な対策を実施することが望まれます。

(a) 遮断機のない踏切の単独廃止

👉 鉄道事業者、道路管理者が踏切廃止の必要性を説明、地域住民等の理解及び協力が促進

(b) 近隣踏切との統廃合

① 近隣踏切の拡幅にあわせて廃止

👉 近隣踏切の安全性向上 (歩道整備、踏切拡幅) により、踏切通行者を誘導

② 近隣踏切への迂回路を整備して廃止

👉 近隣踏切の利用を容易にすること (迂回路整備) により、踏切通行者を誘導

👉 迂回路の整備にあたり地方自治体と鉄道事業者が協力

(c) 踏切付近の立体交差化工事完了後に廃止する計画であったところ、事故の発生を契機に廃止時期を早めて廃止

5. 遮断機のない踏切の廃止を実現した事例

鉄道事業者や関係地方自治体からのヒアリング等を基に事例を4つ紹介します。

このうち、(b)①及び(b)②(その2)は茨城県筑西市ちくせいにおける事例です。筑西市は第4種踏切道で死亡事故が発生したことを受けて、「二度と同種の事故を起こさないため危険な第4種踏切道無くしていく」という強い思いで、市が中心となって、地域住民との協議を進め、死亡事故が発生した踏切だけでなく、事故がまだ発生していない他の第4種踏切道についても廃止を実現しました。引き続きまだ市内に残っている第4種踏切道についても、廃止協議が進められているところです。

これらの踏切廃止に至るまでの取組も参考にしながら、他の鉄道事業者や自治体等の関係者においても事故が起きる前に、関係者での協議を進め、早急に廃止等の具体的な対策を講じていただきたいと考えております。

「(a) 遮断機のない踏切の単独廃止」の事例

— 死亡事故の発生を受けて踏切廃止の必要性を説明、地域住民等の理解及び協力が促進 —

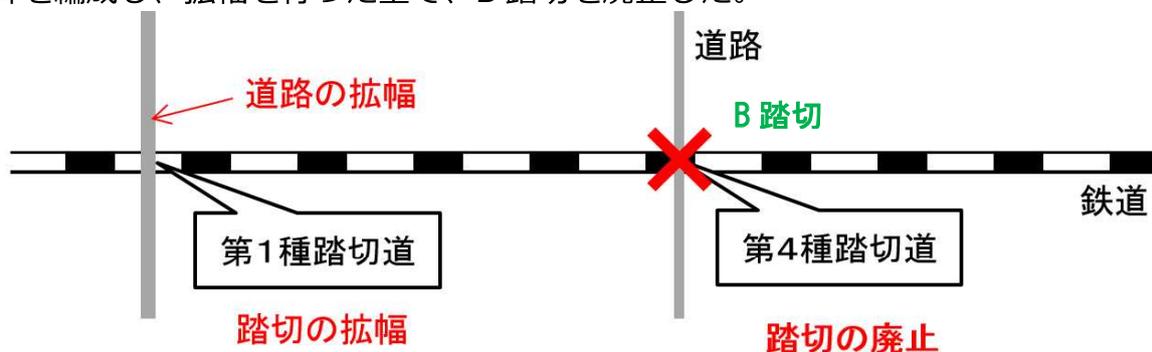
過去に第4種踏切道での事故が発生した際に、鉄道事業者から道路管理者である地元自治体に対して、踏切の廃止を基本として協議の要請を行い、その地域にある第4種踏切道の廃止や第1種化を進めてきていたが、A踏切の廃止については反対意見が少なくなかったため、廃止の決定に踏み切ることができずにいた。

今回、実際に死亡事故が発生したことの重大性に鑑みて、地元自治体において、踏切の交通量調査を実施し、その調査結果をとりまとめて市議、地区会長、その他地域住民に連絡して地域に対する説明会を開催した。その結果、踏切閉鎖の理解を得ることができたため、必要な手続きをとって、A踏切を廃止した。

「(b) ①近隣踏切の拡幅にあわせて廃止」の事例

— 近隣踏切の安全性向上（歩道整備、踏切拡幅）により、踏切利用者を誘導 —

死亡事故の発生を受けて、地元自治体、警察、学校等の関係者でB踏切の廃止について検討したが、近隣の第1種踏切道及びその接続道路の幅が狭く、現状では危険であることから、廃止に難色を示されたため、近隣踏切の拡幅（歩道設置）を行った上で、B踏切を廃止することを決定した。地元自治体が近隣踏切の拡幅のための補正予算を編成し、拡幅を行った上で、B踏切を廃止した。



- ・踏切の拡幅
- ・道路の拡幅
- ・歩道帯の設置（緑色部分）
- ・踏切警報機の移設及びオーバーハング型への変更

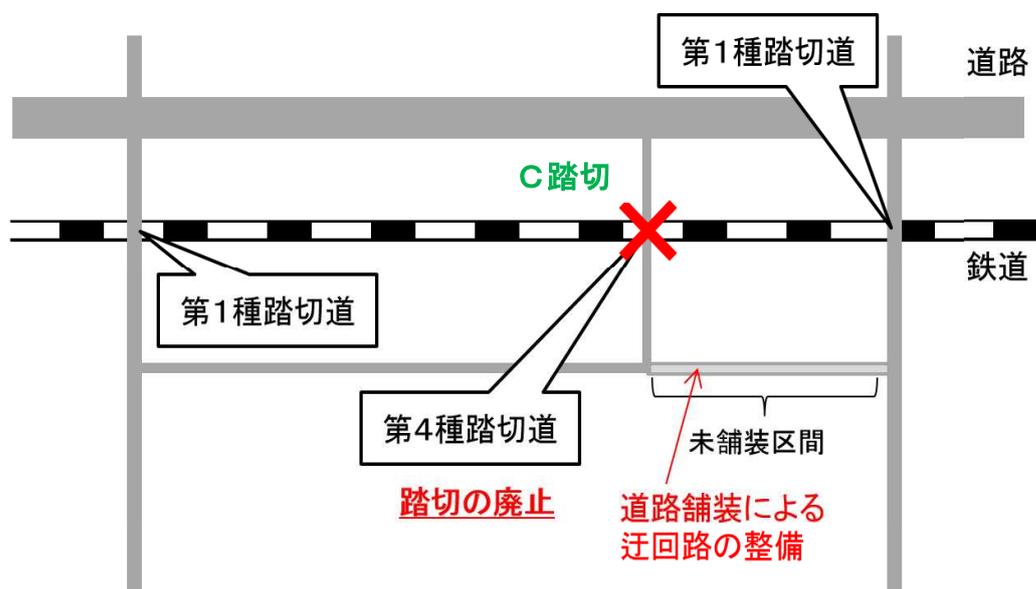
→ 歩行者の利便性・踏切の視認性UP！

「(b) ②近隣踏切への迂回路を整備して廃止」の事例 (その1)

— 近隣踏切の利用を容易にすること (迂回路整備) により、踏切利用者を誘導 —

過去にC踏切で自転車と列車が衝突する事故が発生し、鉄道事業者、地元自治体、警察及び地元町内会で協議が行われ、地元自治体により踏切通行の注意喚起を行うために車止め及びガードパイプの設置が行われた。その後、鉄道事業者と地元自治体で踏切の廃止等について協議したが、通行者がいるということから、継続協議となっていた。

今回の死亡事故を受けて、鉄道事業者、地元自治体及び地元町内会でC踏切の安全対策を協議し、近隣踏切への迂回路を整備した上で、C踏切を廃止することに合意した。地元自治体により迂回路の整備を完了し、C踏切を廃止した。



「(b) ②近隣踏切への迂回路を整備して廃止」の事例 (その2)

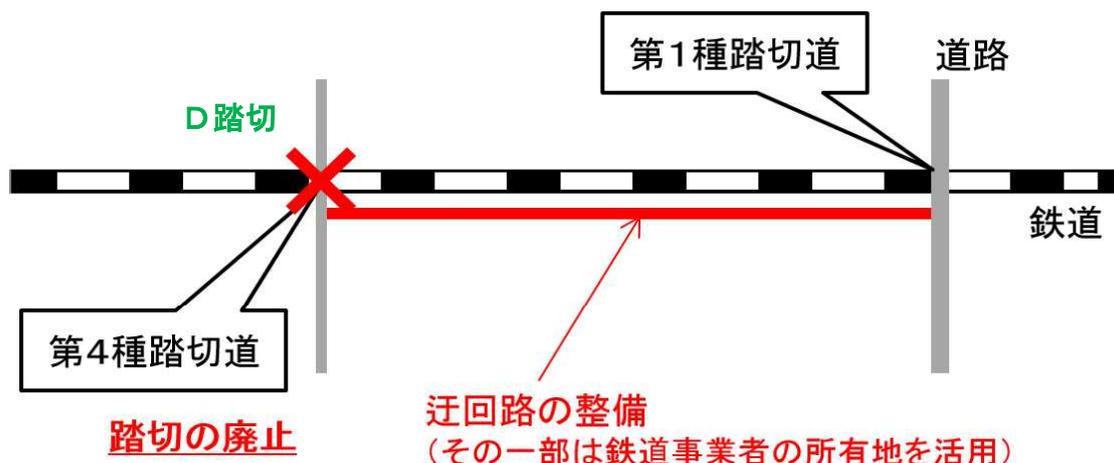
— 迂回路の整備にあたり地方自治体と鉄道事業者が協力 —

本事例は、死亡事故が発生した第4種踏切道の事例ではないが、地元自治体が、他の第4種踏切道で死亡事故が発生したことを受けて、その地域にある第4種踏切 (D踏切) の廃止に取り組んだ事例である。

地元自治体では、第4種踏切道は危険度が高いという認識で、踏切の廃止に向けて鉄道事業者とともに、踏切利用者のアンケート調査 (踏切の利用状況や利用目的、O D (移動の起終点) などを調査) を実施した上で、地元自治会と安全対策検討会を開催し、踏切廃止を検討した。

同検討会では、近隣踏切への迂回路を確保しながらの廃止が多数意見となり、地元自治体において迂回路について検討し、関係者と協議した結果、鉄道事業者所有の土地を借りて、迂回路を整備することになった。

並行して、地元自治会を通じて地域住民に踏切廃止の協力依頼文書を配布。地元自治体による迂回路の整備が完了した後、D踏切が廃止された。



廃止された第4種踏切道
(3鉄道事業者3路線^{また}を跨いでいた)



第4種踏切道跡から見た迂回路
(鉄道事業者の所有地を借上げ)

「近隣踏切との統廃合」は、近隣の踏切とセットで対策を検討し、地域の交通の便を確保しつつ踏切数の削減を図るものでありますが、このような事例のほか、第4種踏切道が隣接して複数ある場合に、通行量の少ない踏切を廃止し、1箇所の踏切を第1種化する統廃合の事例もあります。

また、踏切の廃止を実現した事例では、地元自治体を中心となって自治会や住民などの声を聞きながら対策の方針が検討され、地元自治体において近隣踏切の拡幅や迂回路の整備という対応も行われていることから、地元自治体が果たした役割が大きかったものと考えます。

第4種踏切道の対策は、その踏切が置かれている環境や利用状況等に応じて個別に検討する必要がありますが、このような事例を参考とすることにより、具体的な対策の検討が促進されることが望まれます。

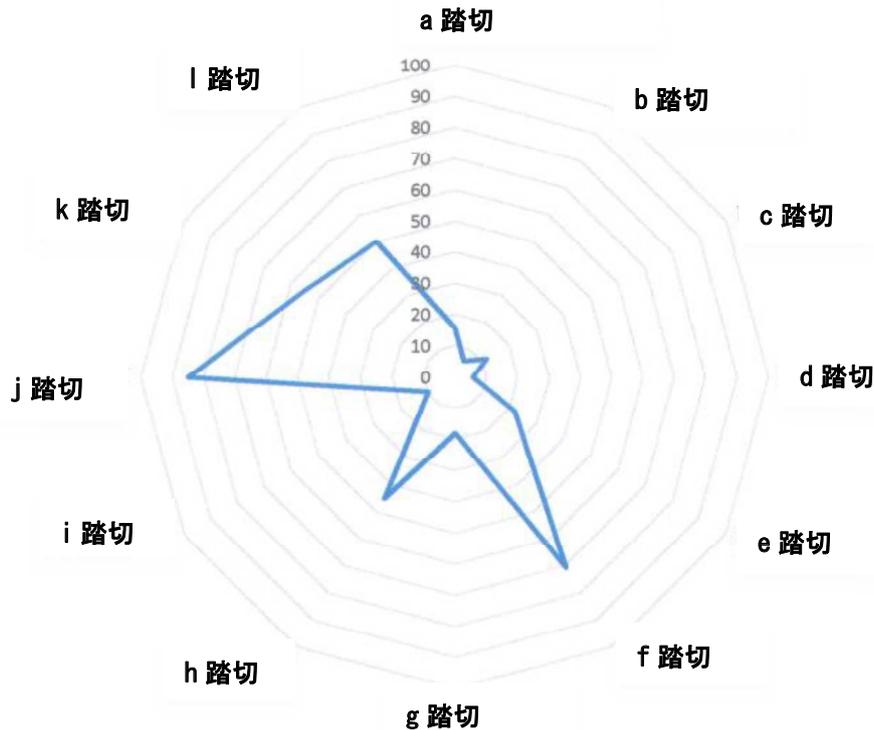
【参考】 鉄道事業者が地方自治体との踏切廃止等の協議時に使用する資料の例

関東鉄道(株)では、踏切事故の更なる発生を防止するため、事故の発生リスクを可視化した情報を沿線地方自治体等と共有し、各踏切における廃止協議や、必要な安全対策の早急な実施に向けた協議への理解促進のために活用しています。

下図は、個別の踏切ごとに事故の発生状況、交通量や踏切保安設備の設置状況等から、事故の発生リスクをポイントで数値化し、レーダーチャートに示したうえで、危険度の高い順に整理したものです。

このような理解促進のための積極的な取組により、廃止等の具体的な対策を講じるまでの期間を可能な限り短縮することも重要です。

踏切道危険度レーダーチャート（イメージ）



安全度数	
特殊信号発光器	-5
障害物検知装置	-10
オーバ-ハング型警報機	-10
全方向型警報灯	-5
第4種警標	-5
グレアヘルト(垂れヘルト)	-5
カラー舗装	-10
その他	-3

危険度数	
接触事故(過去5年累計)	20
直前横断(過去5年累計)	5
トリコ(過去5年累計)	5
第4種踏切道	50
複雑な踏切形状	10
交通量(交通量/100) 最大値30	30

市の危険度の高い踏切道				
順位	踏切名	ポイント	踏切種別	記事
第1位	j踏切	85pt	第1種	H30年度 オーバ-ハング型警報機更新予定
第2位	f踏切	71pt	第1種	H31年度 "
第3位	k踏切	55pt	第4種	廃止協議中
第4位	l踏切	50pt	第1種	H29年度 オーバ-ハング型警報機、カラー舗装、歩道整備済。
第5位	h踏切	45pt	第1種	

安全度数（安全設備の整備状況等）、危険度数（事故の発生状況、見通し、交通量等）から事故発生リスクを点数（ポイント）化し、合計点で評価

踏切種別別の事故件数

年度 種別	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	R1	R2
第1種踏切道	27	21	15	15	16	24	15	13	9	7	17	12	13	6	9
第2種踏切道	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
第3種踏切道	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	2	1	0	0
第4種踏切道	6	4	1	5	3	6	5	3	1	0	2	0	2	5	3
合計	33	25	16	20	20	30	20	16	10	8	20	14	16	11	12

四国運輸局管内の踏切道数の推移

