

令和5年度 四国地区踏切道改良協議会合同会議

○日 時： 令和6年3月5日（火）13：30～14：30

○場 所： TeamsによるWEB会議

議事次第

○開会挨拶

○議事

1. 合同会議の要綱改訂について

- ・ 四国地区踏切道改良協議会合同会議設置要綱（案） . . . 資料1

2. 改良すべき踏切道（法指定踏切）について . . . 資料2

3. 災害時の管理の方法を定めるべき踏切道について . . . 資料3

4. 法指定踏切の事後評価について

5. 踏切道の安全対策について . . . 資料4～6

- ・ 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
- ・ 踏切事故を起こさないために

6. その他

- ・ 「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の改定について . . . 資料7

○閉会挨拶

出席者名簿

「令和5年度 四国地区踏切道改良協議会合同会議」

構成員等

構 成 員	代理出席者		
	所 属	役 職	氏 名
四国運輸局長	鉄道部	次長	廣田 敦
四国地方整備局長	道路部	道路調査官	小竹 良
四国旅客鉄道(株) 代表取締役社長	工務部保線課	副長	徳武 康一
高松琴平電気鉄道(株) 代表取締役社長	鉄道事業本部工務部	部長	多田 賢二
伊予鉄道(株) 代表取締役社長	施設部保線課	課長	白石 崇
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	中村 浩徳
土佐くろしお鉄道(株) 代表取締役社長	鉄道部技術課	課長	佐竹 和典
徳島県知事	道路整備課	課長補佐	山下 哲央
	都市計画課	課長補佐	世直 篤史
香川県知事	土木部道路課	課長補佐	溝内 寿昌
愛媛県知事	道路建設課	主幹	大野 貴昭
	道路維持課	主幹	青野 卓哉
	都市整備課	主幹	田口 真
高知県知事	土木部道路課	主幹	酒井 大輔
徳島市長	道路建設課	係長	越智 有生
吉野川市長	建設課	課長	住友 淳也
板野町長	建設課	課長補佐	大西 弘記
高松市長	道路整備課	係長	神保 竜太
善通寺市長	都市整備部土木課	係長	田所 勝次
観音寺市長	建設課	係長	秋山 正臣
丸亀市長	都市整備部建設課	副主任	荒井 智也
松山市長	都市・交通計画課	主幹	村井 望

その他

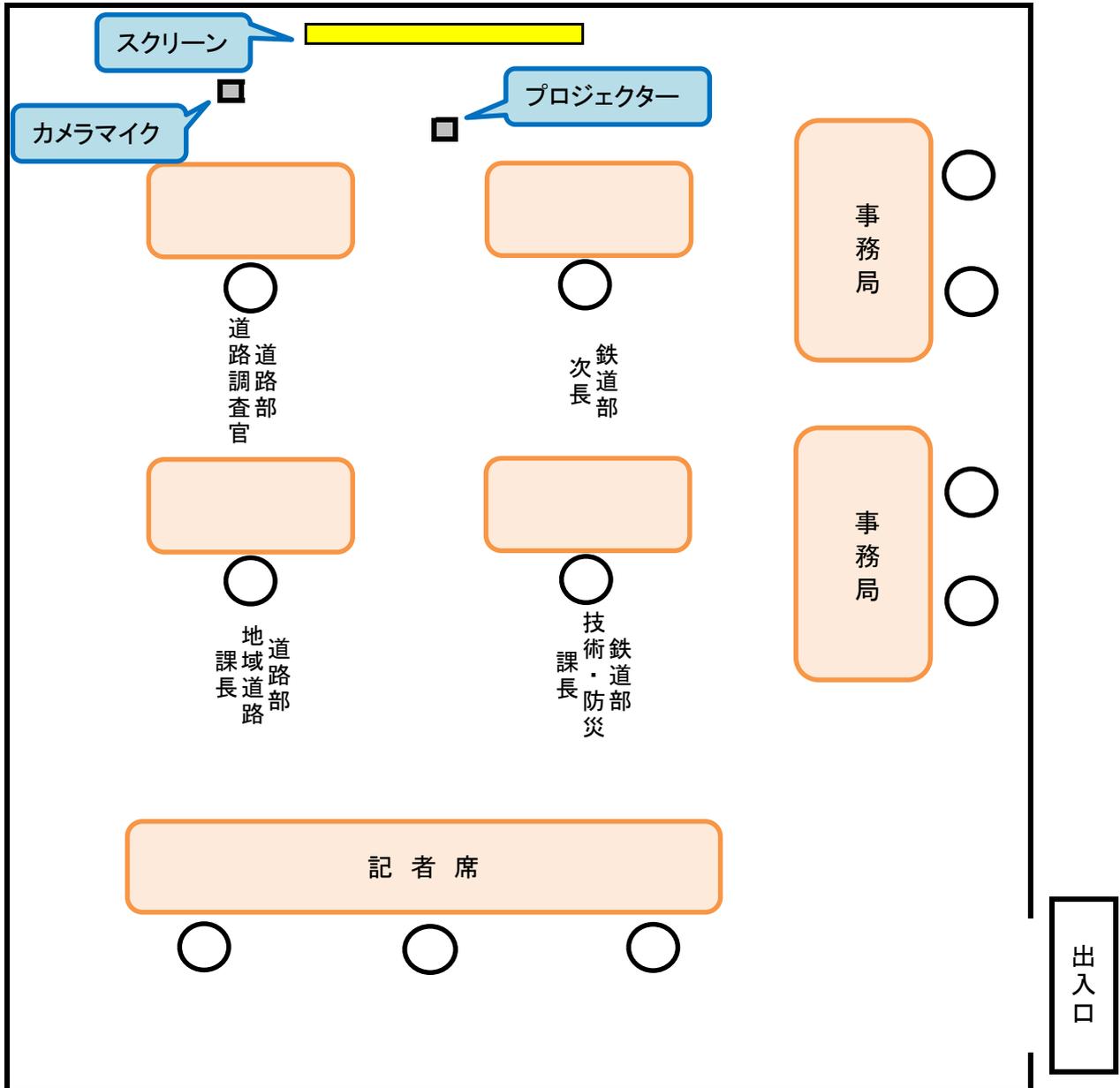
出席者			
組織	所属	役職	氏名
香川県警察本部	交通規制課	警部	齊藤 亮
香川県	交通政策課	主任	三野 ちずる
三好市	三好市	主事	近藤 天統
小松島市	都市整備課	課長補佐	宮本 邦茂
石井町	建設課	課長補佐	多田 和人
三木町	土木建設課	係長	蔵野 宗一郎
綾川町	建設課	副主幹	渡邊 宏樹
多度津町	建設課	工務係長	富田 泰弘
まんのう町	建設土地改良課	課長	河田 勝美
西条市	建設道路課	専門員	中島 三博
松前町	まちづくり課	課長補佐	大政 邦弘

事務局

四国運輸局	鉄道部技術・防災課	課長	山本 修一
		課長補佐	岡村 信幸
		係長	松川 陽一郎
四国地方整備局	道路部地域道路課	課長	黒口 貴弘
		課長補佐	野上 直樹
		係員	市川 緑

令和5年度 四国地区踏切道改良協議会合同会議 配席表

北館 702会議室



議題 1. 合同会議の要綱改訂について

四国地区踏切道改良協議会
合同会議設置要綱（改訂案）

（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21日から施行する。

この規約は、令和5年2月28日から施行する。

この規約は、令和6年3月 5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 法 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) 令和6年1月18日	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 令和6年1月18日	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 令和6年1月18日	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	令和4年12月16日	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 令和6年1月18日	松山市長	伊予鉄道株式会社 代表取締役社長
岩本第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
石井東部踏切道	令和3年4月13日 ※(再指定)	石井町長	四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長
出来島踏切道	令和6年1月18日	徳島市長	四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長
丸池踏切道	令和6年1月18日	鳴門市長	四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長
塩上第二踏切道	令和6年1月18日	香川県知事	高松琴平電気鉄道株式 会社 代表取締役社長
坂元踏切道	令和6年1月18日	香川県知事	四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長
青木第2踏切道	令和6年1月18日	多度津町長	四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長
土居田踏切道	令和6年1月18日	松山市長	四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長
大手町踏切道	令和6年1月18日	愛媛県知事	伊予鉄道株式会社 代表取締役社長
三番町第1踏切道	令和6年1月18日	松山市長	伊予鉄道株式会社 代表取締役社長
千舟町第1踏切道	令和6年1月18日	松山市長	伊予鉄道株式会社 代表取締役社長
末広町踏切道	令和6年1月18日	松山市長	伊予鉄道株式会社 代表取締役社長
鯨橋踏切道	令和6年1月18日	八幡浜市長	四国旅客鉄道株式会社 代表取締役社長

※当初は平成29年1月27日指定

別表2 ~~※第13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 法 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
松島踏切道	令和4年7月29日	香川県知事	高松琴平電気鉄道株式会社 代表取締役社長
津畑東踏切道	令和4年7月29日	丸亀市長	高松琴平電気鉄道株式会社 代表取締役社長
栗熊東踏切道	令和4年7月29日	丸亀市長	高松琴平電気鉄道株式会社 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)
丸亀市長 (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

本ページは会議での意見を踏まえた修正を反映し、会議後に承認を得た内容を掲載しています。

議題 2. 改良すべき踏切道（法指定踏切） について

改良すべき踏切道一覧

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 (株)は省略	鉄道 路線名	カルテ踏切（カルテ基準該当箇所(R3抽出)）			その他改良すべき踏切		
							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	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
徳島県	はなばたけ 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	第二条第1号 (自動車ボトルネック踏切) 第二条第2号 (歩行者ボトルネック踏切)	H6. 7. 28	検討中	第二条第12号 (地域課題踏切)	R6. 1. 18	検討中
香川県	かんこうどうろ 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	第二条第1号 (自動車ボトルネック踏切)		未指定	第二条第12号 (地域課題踏切)	R6. 1. 18	検討中
香川県	かんこうどうろ 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	第二条第11号 (移動等円滑化要対策踏切)	R6. 1. 18	事業中			
香川県	かたはらまち 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	第二条第11号 (移動等円滑化要対策踏切)	R4. 12. 16	検討中			
香川県	ほんまち 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	第二条第1号 (自動車ボトルネック踏切)	H29. 1. 27	事業中			
愛媛県	みやにしちよう 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	第二条第2号 (歩行者ボトルネック踏切)		未指定			
愛媛県	ごこくじんじやどおり 護国神社通	愛媛県松山市文京町3-1	松山市	(市) 耐屋町護国神社前線	伊予鉄道	城北線	第二条第11号 (移動等円滑化要対策踏切)	R6. 1. 18	検討中			
愛媛県	よこすい 横水	愛媛県新居浜市本郷一丁目899-11	愛媛県	(一) 新居浜港線	四国旅客鉄道	予讃線	—	—	—	第二条第12号 (地域課題踏切)	R3. 4. 13	事業中
徳島県	できしま 出来島	徳島県徳島市南出来島町2-2地先	徳島市	(市) 南出来島・北出来島線	四国旅客鉄道	高德線	—	—	—	第二条第12号 (地域課題踏切)	R6. 1. 18	検討中
徳島県	まるいけ 丸池	徳島県鳴門市撫養町南浜字浜田9-1地先	鳴門市	(市) 南浜黒崎線	四国旅客鉄道	鳴門線	—	—	—	第二条第10号 (高齢者等対策踏切)	R6. 1. 18	検討中
香川県	しおがみだいに 塩上第二	香川県高松市塩上町1丁目9	香川県	(一) 高松港栗林公園線	高松琴平電気鉄道	長尾線	—	—	—	第二条第12号 (地域課題踏切)	R6. 1. 18	検討中
香川県	さかた 坂元	香川県観音寺市観音寺町字三反畑甲285-10地先	香川県	(主) 込野観音寺線	四国旅客鉄道	予讃線	—	—	—	第二条第12号 (地域課題踏切)	R6. 1. 18	検討中
香川県	あおきだいに 青木第2	香川県仲多度郡多度津町大字青木字菅長486-3地先	多度津町	(町) 44号線	四国旅客鉄道	予讃線	—	—	—	第二条第10号 (高齢者等対策踏切)	R6. 1. 18	検討中
愛媛県	とくだ 土居田	愛媛県松山市土居田町204-6	松山市	(市) 松山環状線西部	四国旅客鉄道	予讃線	—	—	—	第二条第10号 (高齢者等対策踏切)	R6. 1. 18	検討中
愛媛県	おおてまち 大手町	愛媛県松山市大手町一丁目14-5	愛媛県	(主) 松山港線	伊予鉄道	高浜線	—	—	—	第二条第12号 (地域課題踏切)	R6. 1. 18	事業中
愛媛県	さんばんちようだいいち 三番町第1	愛媛県松山市三番町七丁目8-1	松山市	(市) 三番町線	伊予鉄道	高浜線	—	—	—	第二条第12号 (地域課題踏切)	R6. 1. 18	検討中
愛媛県	ちふねまちだいいち 千舟町第1	愛媛県松山市千舟町七丁目12-1	松山市	(市) 千舟町高岡線	伊予鉄道	高浜線	—	—	—	第二条第12号 (地域課題踏切)	R6. 1. 18	検討中
愛媛県	すえひろまち 末広町	愛媛県松山市末広町19-1	松山市	(市) 千舟町古川線	伊予鉄道	横河原線	—	—	—	第二条第12号 (地域課題踏切)	R6. 1. 18	検討中
愛媛県	くいらばし 鯨橋	愛媛県八幡浜市大字五反田1番耕地965地先	八幡浜市	(市) 五反田横断線	四国旅客鉄道	予讃線	—	—	—	第二条第10号 (高齢者等対策踏切)	R6. 1. 18	検討中

橙着色 : 令和5年度法指定踏切

※本表は対策完了を除く地方踏切道のみ掲載

カルテ踏切とは

開かずの踏切などの「緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）」1,479箇所について、踏切の諸元、交通量、事故発生状況、対策状況等を鉄道事業者と道路管理者が連携してとりまとめた「踏切道安全通行カルテ」として公表し（平成28年6月）、対策を講じてきました。対策の実施や踏切における交通量、遮断時間、事故の減少により課題が解消された箇所がある一方、鉄道とバリアフリー法に基づく特定道路とが交差している場合における移動等円滑化の促進の必要性が特に高い踏切を新たに追加するなどの結果、カルテ踏切は1,336箇所となり、対策状況等をまとめた「踏切道安全通行カルテ」を更新しました（令和3年10月）。今後、踏切道改良促進法に基づく、改良後の踏切道に対する評価の結果等を反映した「踏切道安全通行カルテ」を1年に1度更新し、対策の進捗状況や取組の成果を「見える化」することで、更なる踏切対策の促進を図ってまいります。

※国土交通省ホームページより抜粋

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

R6.1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
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	法第十三条第1号	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	法第十三条第1号	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	法第十三条第1号	R3.6.30	管理方法策定済み
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	法第十三条第1号	R3.6.30	管理方法策定済み
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	法第十三条第1号	R3.6.30	管理方法策定済み
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	法第十三条第1号	R3.6.30	管理方法策定済み
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	法第十三条第1号	R3.6.30	管理方法策定済み
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	法第十三条第1号	R3.6.30	管理方法策定済み
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	法第十三条第1号	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	法第十三条第2号	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	法第十三条第1号	R3.6.30	管理方法策定済み
香川県	松島	香川県高松市松福町2丁目12	香川県	(一)高松東港線	高松琴平電気鉄道(株)	志度線	法第十三条第1号	R4.7.29	管理方法策定済み
香川県	津如東	香川県丸亀市綾歌町岡田東1787	丸亀市	(1)西谷定連線	高松琴平電気鉄道(株)	琴平線	法第十三条第2号	R4.7.29	管理方法策定済み
香川県	栗熊東	香川県丸亀市綾歌町栗熊東1552	丸亀市	(1)馬指原線	高松琴平電気鉄道(株)	琴平線	法第十三条第2号	R4.7.29	管理方法策定済み

議題 5. 踏切道の安全対策について

法指定を受けた踏切の未着工箇所(JR四国 一の宮踏切)

踏切の概要

踏切名： 一の宮（いちのみや）踏切

位置： 徳島県三好市池田町(三縄～祖谷口)

鉄道交通量： 4本/時 52本/日

道路交通量： 三輪以上の自動車0台/日 二輪車2台/日
(H26調査) 軽車両1台/日 歩行者10人/日

道路名： 法定外国有道

道路管理者： 三好市

踏切幅員： 1.7m

交通規制： B規制

事故発生状況： 0件

法指定年： 昭和55年

現在の状況

- 線路下に歩行者のみ通行可の迂回路(設置者、管理者不明)があるが、経年により老朽化が進んでいる。
- 付近の農地利用者、墓地参拝者のみが通行している状況である。

直近の協議状況

- 市は廃止を希望しているが、詳細な利用実態が不明なことから廃止に踏み切れない状況である。
- 廃止検討中の旨を周知し、意見集約する看板を市が設置予定。

調査日：令和4年11月28日(月)



※この図はGoogle map、国土地理院の地理院地図(電子国土web)を使用して作成しています



踏切の概要

踏切名：南浦第3（みなみうらだいさん）踏切
位置：徳島県阿南市羽ノ浦町（立江～羽ノ浦）
鉄道交通量：6本/時 65本/日
道路交通量：三輪以上の自動車0台/日 二輪車30台/日 (H26調査) 軽車両90/日 歩行者120人/日
道路名：羽ノ浦西1号線
道路管理者：阿南市
踏切幅員：1.8m
交通規制：B規制
事故発生状況：0件
法指定年：平成21年

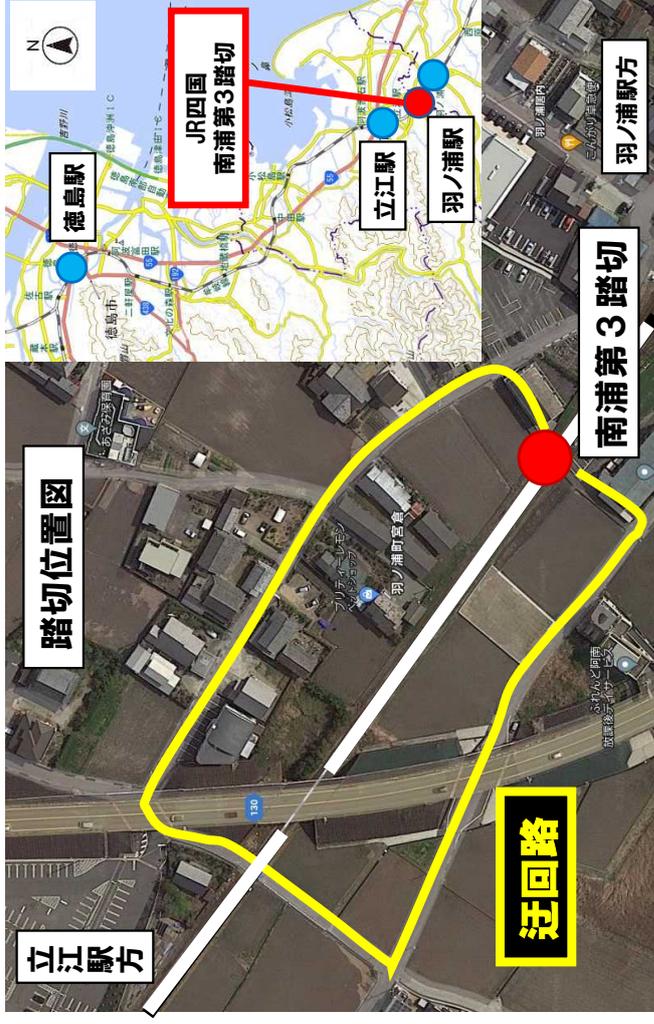
現在の状況

- 生活道路として二輪車、歩行者の通行が多い。
- 迂回路あり
- 踏切付近の集合住宅経営者から警報機設置による警報音への理解が得られず協議が滞っている。

直近の協議状況

- 暫定対策として、注意喚起用の路面標示を市が設置予定。
- 1種化に向け、集合住宅経営者への説得は継続して行う。

調査日：令和4年11月18日（金）



※この図はGoogle map、国土地理院の地理院地図(電子国土web)を使用して作成しています

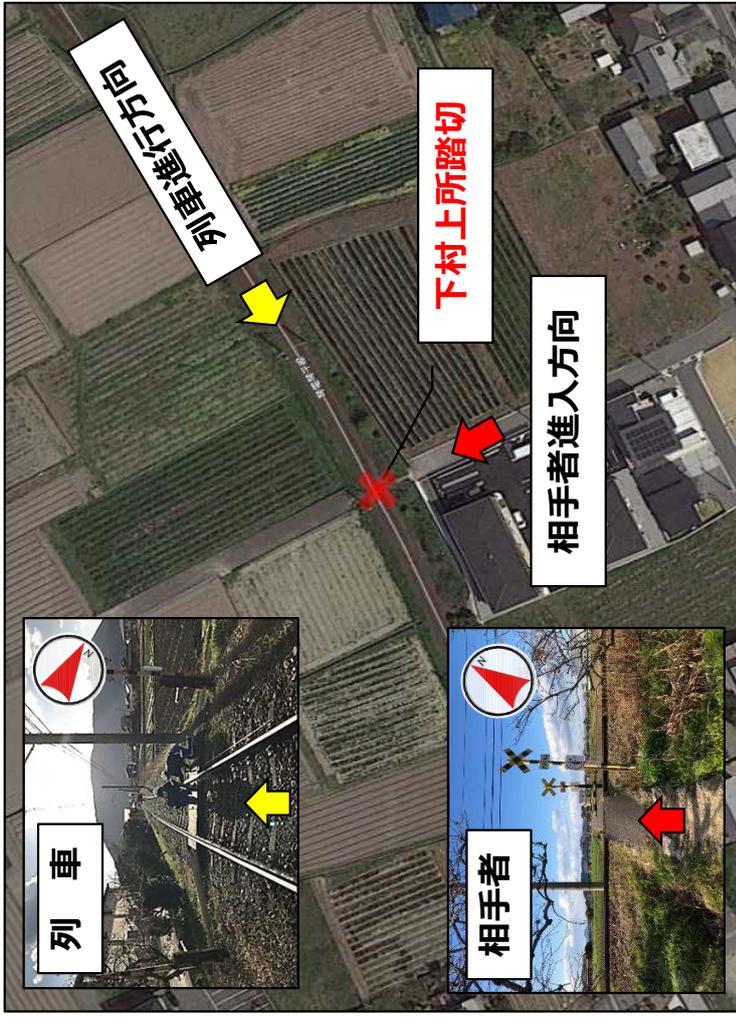
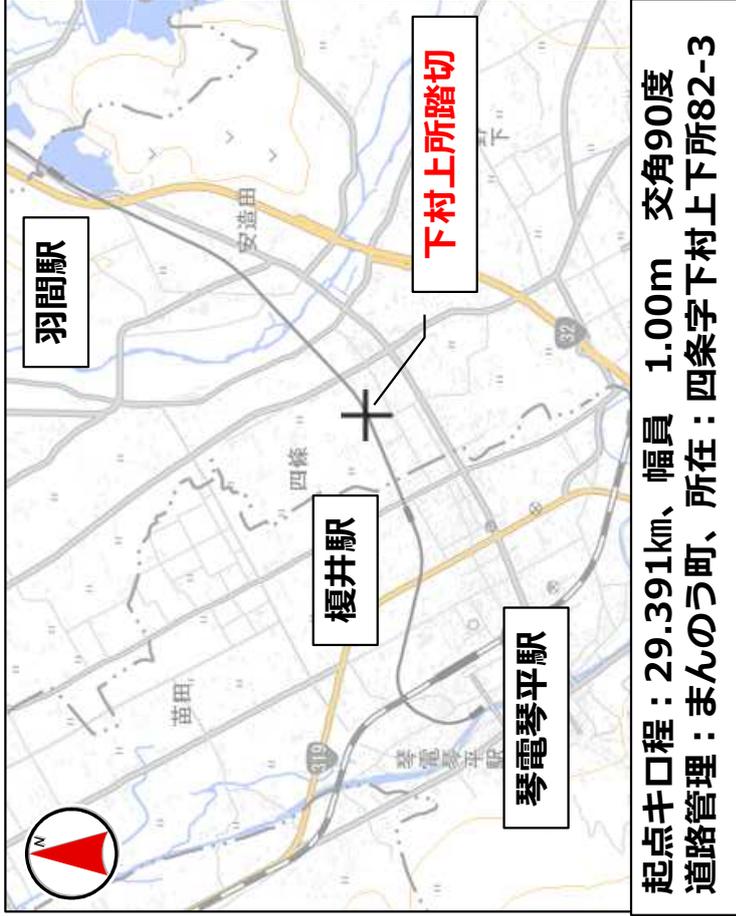


当該踏切の状況

第4種踏切道の 保安度向上の取り組み



鉄道事業本部 工務部



【発生日時】 2023年3月2日 14時58分

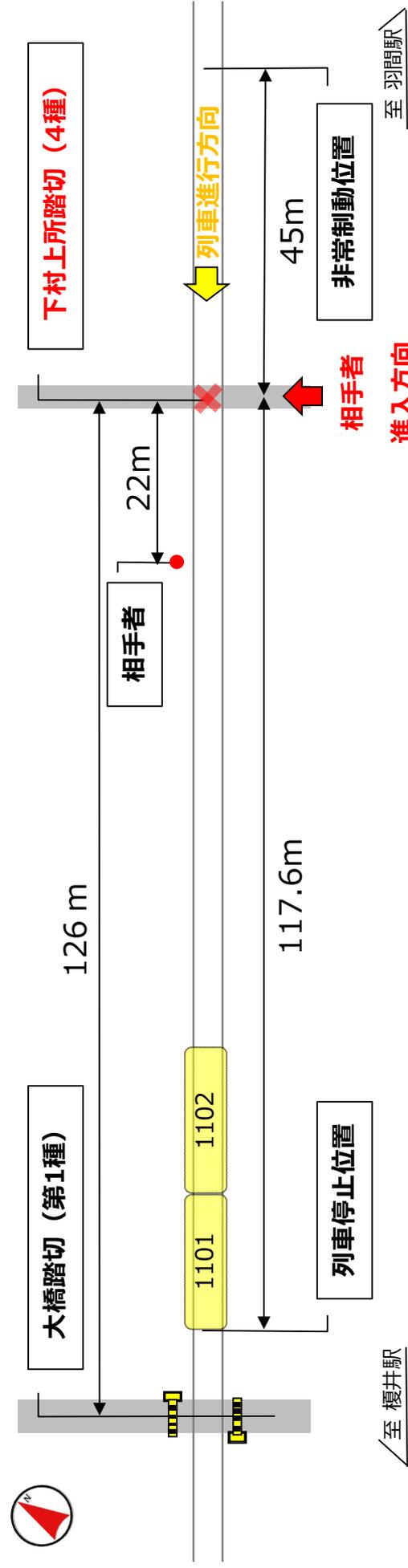
【天 気】 曇り

【場 所】 琴平線：羽間～榎井 駅間

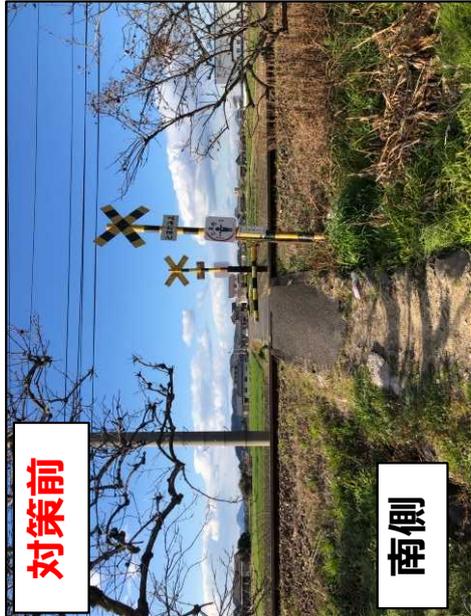
下村上所踏切(第4種)

【概況】

当該列車（2両編成）が約70km/hで惰行運転中、運転士は下村上所踏切の南側から進入する歩行者（80歳代女性）を同踏切の約45m手前で発見し、直ちに気笛吹鳴及び非常制動の手配を行うも、相手者と先頭車両の右前部が接触し、当該踏切を117m行き過ぎて緊急停止した。乗客9名に負傷者はなかったが、現場で相手者の死亡が確認された。



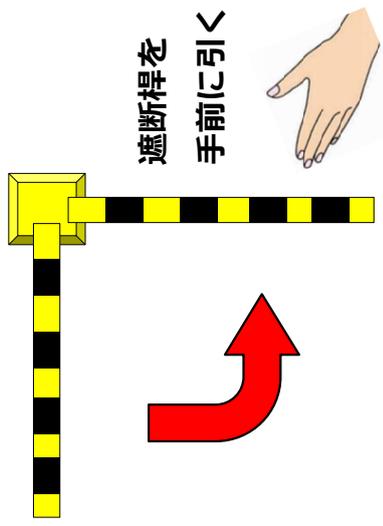
緊急対策（下村上所踏切）



■ 簡易遮断桿の仕様変更

踏切手前で一旦停止（左右を確認）し、遮断桿を
手前に引いて踏切を通過する仕様に変更

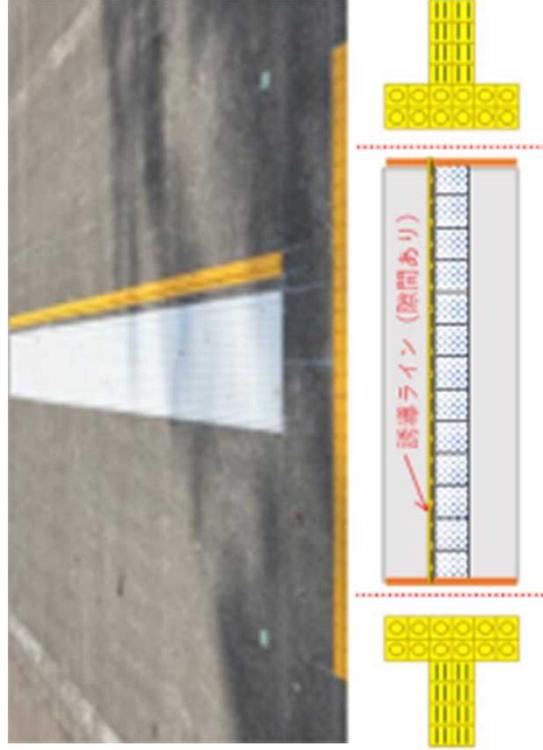
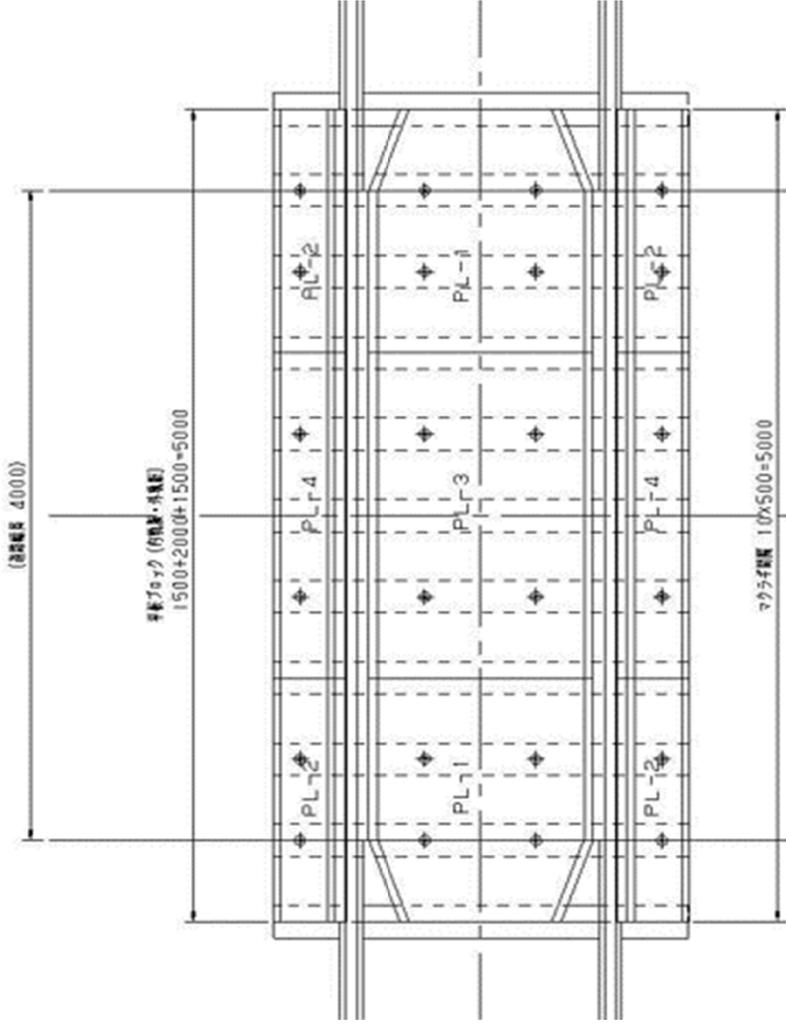
※踏切を出る際は遮断機を押す



恒久対策

- ① 道路管理者と下村上所踏切の廃止について協議
※道路管理者「当該踏切は地元の生活道であり、踏切の利用が多い場合は踏切の廃止は難しいと思われる」
(2023年3月3日)
- ② 地元自治会が踏切の拡幅及び第1種化の要望書を道路管理者に提出
(2023年4月18日)
- ③ 道路管理者との協議の結果、下村上所踏切の第1種化を合意
(2023年6月1日)

踏切保安設備 (2024年度 第1種化予定)



- ① 幅員4mの平板ブロック化
- ② 踏切遮断機の設置
- ③ 踏切障害物検知装置の設置
- ④ 踏切警報機 (全方向踏切警報灯含む) の設置
- ⑤ 踏切内視覚障害者誘導用ブロック及び誘導表示の整備

その他の第4種踏切について



2022年度

路線	第1種	割合	第4種	割合	踏切数
琴平線	134	93.1%	10	6.9%	144
長尾線	83	82.2%	18	17.8%	101
志度線	58	84.1%	11	15.9%	69
合計	275	87.6%	39	12.4%	314

第4種踏切の廃止について

■踏切の廃止に向けた対策の進め方のポイント

(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

対応前		第4種	対応後		廃止数
踏切数	割合		踏切数	割合	
10	6.9%	琴平線	9	6.3%	1
18	17.8%	長尾線	15	15.3%	3
11	15.9%	志度線	10	14.7%	1
39	12.4%	合計	34	11.0%	5

2023年度

(第4種踏切) 5踏切 廃止

※ 踏切封鎖後、フェンスを設置



(長尾線) 東前田東踏切

まとめ

今後も、地域の方と第4種踏切の廃止や統廃合を前提に協議を進める。

ご理解が得られない踏切については、道路管理者と協議を行いながら、第1種化を含めた踏切の保安度向上に努め、踏切事故を防止する。

・ (1) 軽自動車の横断による事故後、段階的に関係者間で廃止の合意に至った例

[イメージ図]



<類似する事故調査報告書>

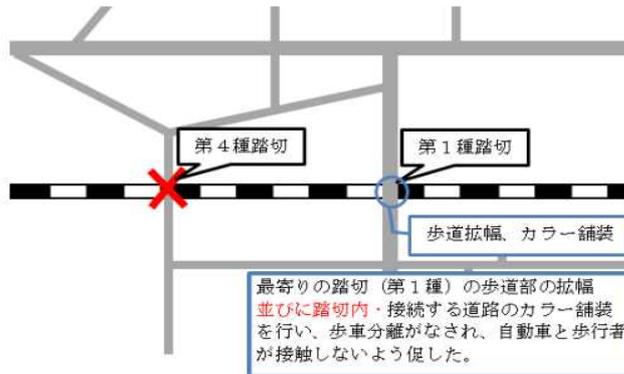
九州旅客鉄道株式会社 指宿枕崎線 第2本屋敷踏切道

－ 事故後の取組 －

- ① 事故発生後
 - ・ 鉄道事業者等が、踏切通行者から列車の見通しを良くするために除草
- ② 2者間協議（自治体と鉄道事業者）により、自治体が下記を検討のうえ合意
 - ・ 地元住民の踏切廃止への同意
 - ・ 自治体による左側の隣接踏切に迂回するための側道整備、右側の隣接踏切の道路改良を実施
- ③ 2者間協議を受けた3者間協議（鉄道事業者、自治体及び地元住民）により、踏切の廃止に合意（踏切の廃止は、事故発生から約2年7か月後）

・ (2) 自転車の横断による事故後、関係者間で廃止の合意に至った例

[イメージ図]



<類似する事故調査報告書>

関東鉄道株式会社 常総線 井ノ上1踏切道

－ 事故後の取組 －

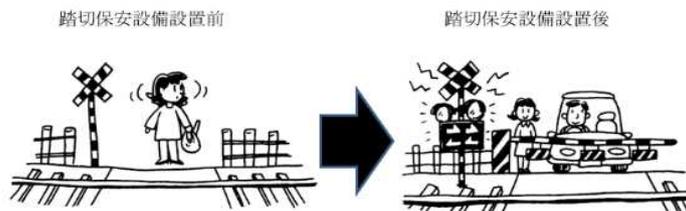
- 事故発生後
 - 5者協議（道路管理者、警察、教育関係者、地域住民及び鉄道事業者）により以下を合意
 - ・ 隣接する第1種踏切の道路のカラー舗装（車道と歩道を区別するため塗分けることによる歩車分離）
 - ・ カラー舗装後、踏切の廃止（踏切の廃止は、事故発生から約半年後）

【踏切廃止まで、以下を実施】

- ・ 見通し向上のため、雑木伐採（鉄道事業者が所有者に依頼）
- ・ 踏切進入防止のための車止めを設置（自治体より設置に時間を要するとの話を受け、鉄道事業者が設置）
- ・ 踏切注意喚起看板を設置（自治体より設置に時間を要するとの話を受け、鉄道事業者が設置）

・ (3) 自転車の横断による事故後、踏切保安設備が設置され第1種踏切に改良した例

[イメージ図]



出典：一般社団法人日本民営鉄道協会「大手民鉄の業務」（2018年 10月）

<類似する事故調査報告書>

西日本旅客鉄道株式会社 福塩線 岩崎の一踏切道

－ 事故後の取組 －

事故発生後

地元警察署が開催した再発防止の現地検討会により下記に合意

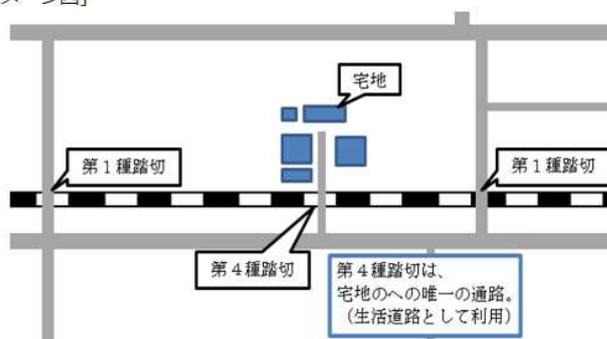
- ・ 踏切保安設備の整備
- ・ 踏切保安設備の整備までの間
横断注意等の道路標示による安全性向上の対策を実施

検討会で合意された踏切保安設備(踏切遮断機、踏切警報機)の整備
(設置は、事故発生から約1年5か月後)

一方、生活に必要な経路としてそのまま存続したうえで、安全性を向上させる対策をしている踏切もあります。

・ (4) 生活に必要な道路として存続している第3種・第4種踏切道

[イメージ図]



<類似する事故調査報告書>

- 富山地方鉄道株式会社 立山線 北浦踏切道
- 流鉄株式会社 流山線 第10号踏切道
- 熊本電気鉄道株式会社 菊池線 八景水谷・堀川間 8号踏切道

－ 事故後の取組 －

現状では踏切存続のうえで下記の安全性向上に取り組んでいる。

- ・ 道路側から列車の踏切接近を見えやすくするため反射鏡の大型化
- ・ 踏切路面を目立たせるため黄色に塗装
- ・ 踏切停止線の再舗装
- ・ 進入禁止標識の設置

出典：運輸安全委員会
ホームページより

議題6. その他

「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」改定について

令和5年9・10月に実施した踏切道上の実証実験を踏まえ、踏切道付近の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の設置方法や構造を規定する等、道路の移動等円滑化ガイドラインの改定を行う。

現行のガイドラインでの記載内容概要

第7章② 視覚障害者誘導用ブロック

- 踏切道での視覚障害者の誘導について整備内容を規定
 - 踏切道内には、「表面に凹凸のついた誘導表示等」(歩道等に設置する視覚障害者誘導用ブロックとは異なる形式とする)を設けることが望ましい。(望ましい整備内容)

誘導用ブロック等の設置図や事例を掲載

「表面に凹凸のついた誘導表示等」の構造は別途検討する。

第1章 歩道等及び自転車歩行者専用道路等

- コラム
 - 踏切道におけるバリアフリー対策の事例紹介
 - レールフランジの緩衝材
 - ブロックによる歩道分離

改定したガイドラインでの記載内容概要

第7章⑥ 踏切道 (項目を新設し、踏切道関係の記載を集約)

- 踏切道手前部の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の設置方法及び構造を規定【標準的な設置方法及び構造】
 - 踏切道内には、踏切道内誘導表示を設ける。(標準的な整備内容)
 - 踏切道付近の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の標準的な設置方法及び構造を規定。(右図参照)

※歩道等が無い又は有効幅員が狭い場合の踏切道での対策についてもコラムへ掲載。

【歩行者通行空間の確保及び路面等】

- 視覚障害者誘導用ブロックと遮断かんの間の路面はゴムチップ舗装とすることが望ましい。
- 踏切道内のカラー舗装及び車道外側線の設置等が望ましい。
- 車両への注意喚起看板等の設置が望ましい。(望ましい整備内容)

【実験結果概要】

- 令和5年9月21日、10月3-5,12日に実施した評価実験を紹介

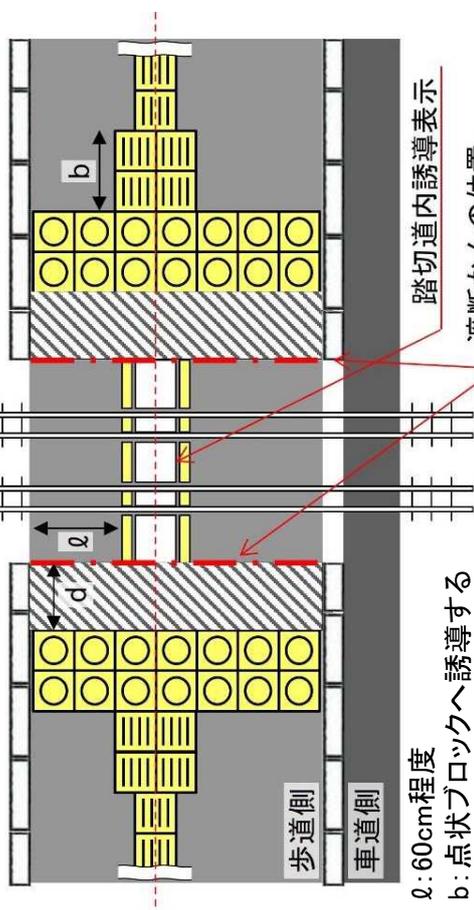
コラム

- 音に関する実証実験結果の紹介
- 踏切道におけるバリアフリー対策の事例紹介等

視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の設置

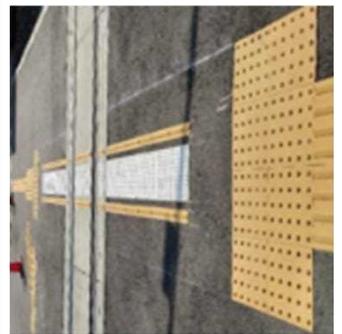
踏切道内には、踏切道内誘導表示を設けることを標準とする。踏切道付近の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の設置方法及び構造について①を標準、歩道等又は自転車歩行者専用道路等の幅員が狭い踏切道では(車椅子使用者が踏切道内誘導表示を回避困難な場合)②を標準とする。

①標準的な設置方法等



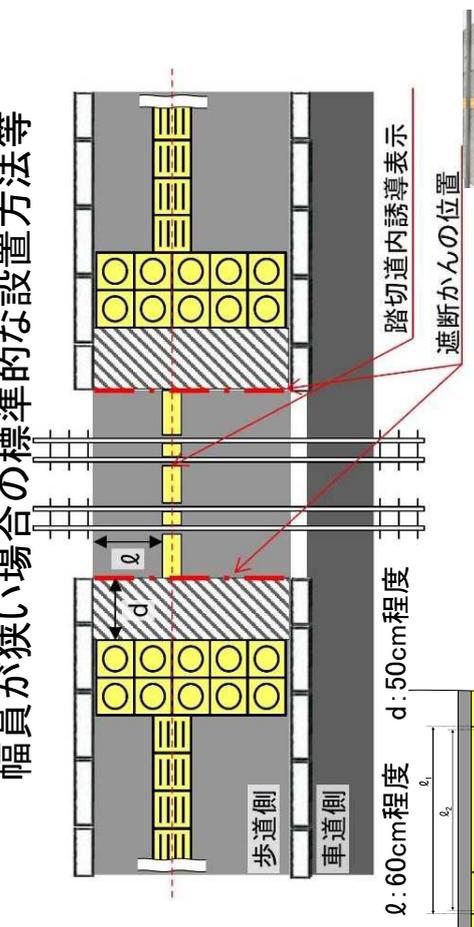
- l: 60cm程度
- b: 点状ブロックへ誘導するために必要な長さ
- d: 50cm程度

記号	項目	寸法 (mm)
w_1	着色範囲 (黄色)	75
w_2	着色範囲 (白)	320
d_1	線状突起と最外列の点状突起の中心間距離	100
h	突起の高さ	5



整備イメージ

②歩道等又は自転車歩行者専用道路等の幅員が狭い場合の標準的な設置方法等



- l: 60cm程度
- d: 50cm程度

記号	項目	寸法 (mm)
w_1	着色範囲 (黄色)	150以上
d_1	線状突起の中心間距離	75
h	突起の高さ	5

踏切内誘導表示の構造



整備イメージ

【設置にあたっての注意点概要(①②共通)】

- 歩道等及び自転車歩行者専用道路等の単路部から連続的に線状ブロックを設置し、踏切道手前部の点状ブロックへ適切に誘導する
- 点状ブロックは歩道等又は自転車歩行者専用道路等の全幅に設置する
- 線状ブロックと踏切道内誘導表示の中心線が直線的に一致するよう設置する
- 踏切内誘導表示と点状ブロックの間は50cm程度の離隔をとる
- 踏切内誘導表示は建築限界を確認の上設置する

歩行者通行空間の確保及び路面等

踏切道前後及び踏切道内の歩行者通行空間を確保するために、路面等への望ましい整備内容について規定する。

(ガイドライン記載案概要)

- ・踏切道手前部の視覚障害者誘導用ブロックと遮断かんの間の路面は、ゴムチップ舗装とすることが望ましい。ゴムチップ舗装の色彩は黒を標準とする。
- ・歩行者が通行する場所へのカラー舗装(緑を標準)及び車道外側線の設置を行うことが望ましい。
- ・歩行者が通る場所の幅員が狭小な場合など、看板等を設置することで車両に対し注意喚起を行うことが望ましい。

➤ 車道外側線を設置した事例



踏切道内で車道外側線が消えている



対策事例(別の踏切)

➤ カラー舗装を導入した事例



➤ 注意喚起看板等の設置イメージ



車両への注意喚起看板イメージ
踏切注意歩行者あり！

➤ 評価実験で実施したゴムチップ舗装



ゴムチップ舗装
(実験ではシート状の材料を使用)

その他、踏切道内誘導表示の施工方法・視覚障害者誘導用踏切道内誘導表示設置以外の対策事例について、コラムにて紹介

視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の

設置方法及び構造に関する実験結果概要(1/2)

令和5年9・10月に、踏切道付近に設置する視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の設置方法や構造について評価実験を行った。実験結果と実験を受けた留意点をガイドラインへ記載を行う。

【実験の概要】

- ・ 予備実験 : 横断歩道と踏切の識別、「踏切道手前部」と「踏切内」の誘導方法の認識性、直進性、識別性の評価
- ・ 本実験 : 「踏切道手前部」と「踏切内」の誘導方法を一連とした4パターンの認識性、直進性、識別性の評価
- ・ 最終確認実験: 本実験で選定した2パターンについて、誘導ライン設置位置の再評価、斜め設置の影響を評価

【予備実験の結果】

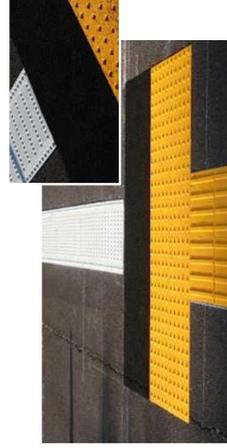
- ・ 踏切道手前部の横方向の線状突起は有効性が低い
- ・ 踏切の出入りの分かりやすさ(認識性)は、踏切道手前部の点状ブロックと踏切内の誘導表示等との隙間があるパターン①の評価が比較的高く、隙間の舗装素材をゴムチップ舗装にしているパターン②の評価が最も高い
- ・ 踏切内の誘導表示等は、1/4サイズの線状ブロックやエスコートゾーンと同様の構造の評価が低い



踏切道内外を一連とした4パターンを設定

【本実験の結果】

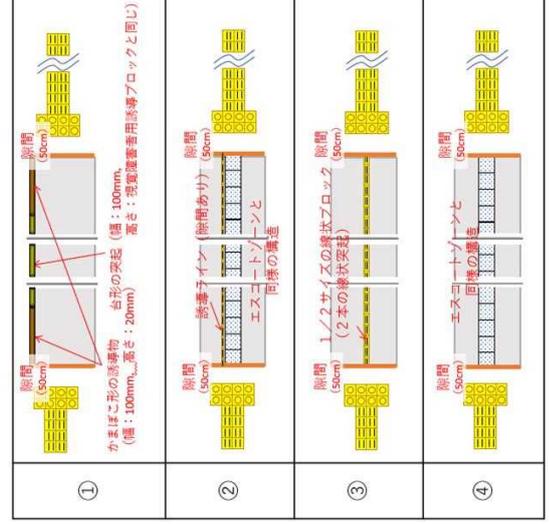
- ・ どの評価においてもパターン④(エスコートゾーンと同様の構造)よりパターン②、③の評価が高い傾向
- ・ 全パターンで、警報器と遮断かんの作動時に、踏切内外を誤認して行動する視覚障害者はいなかった
- ・ パターン②の誘導ライン位置については、線路側、車道側、両側への設置要望があった



隙間の舗装素材をゴムチップにしたパターン



予備実験（踏切手前部）の誘導表示等の敷設状況



予備実験（踏切内）の誘導表示等の敷設状況



本実験の

誘導表示等の敷設状況

本実験の誘導表示等パターン

視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の

設置方法及び構造に関する実験結果概要(2/2)

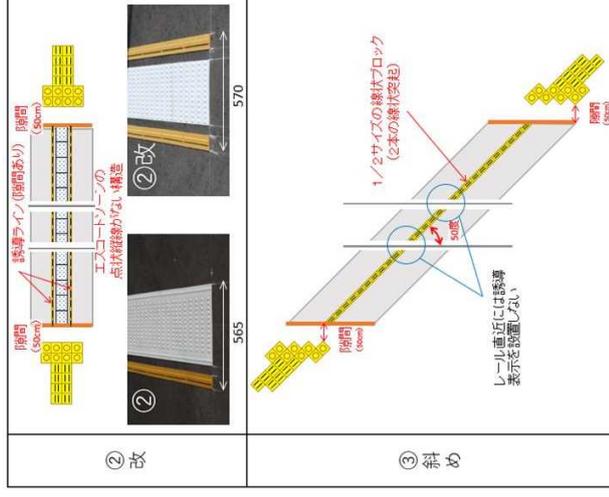
令和5年9・10月に、踏切道付近に設置する視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の設置方法や構造について評価実験を行った。実験結果と実験を受けた留意点をガイドラインへ記載を行う。

【最終確認及び実験結果のまとめ】

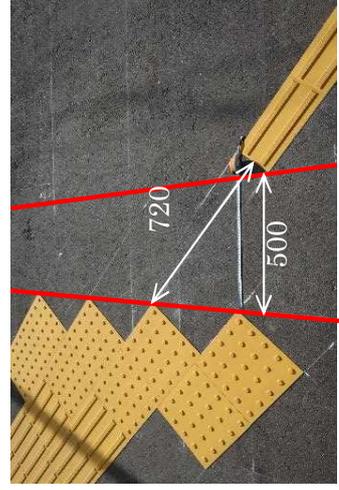
- ・視覚障害者の踏切の出入りの認識性は、踏切道手前部の点状ブロックと踏切内の誘導表示等との隙間をあけているパターンの評価が比較的高く、隙間の舗装素材をゴムチップ舗装にしているパターンの評価が最も高い
- ・パターン②改は、視覚障害者は、踏切の出入りの認識性、直進性、誘導表示等の見つけやすさ等で高評価であり、探しやすさから、両側に誘導ラインを設置したほうがよいとの意見が多い
- ・斜めに誘導表示等を設置し、レール直近の誘導表示等が敷設できない隙間が広がることは、特に問題ないとする意見が多かったが、踏切道手前部の点状ブロックと誘導表示等の隙間が広いところがあることや階段状に設置された点状ブロックにより方向定位がしづらいつとの意見があった

【実験を受けた留意点】

- ・誘導表示等を設置する場合は、事前の周知が重要
- ・道路と斜めに交差する踏切は、垂直に交差する道路に比べ、方向定位がしづらいことを考慮し、踏切道手前部の点状ブロックの敷設形状、点状ブロックと踏切内の誘導表示等の隙間の離隔に留意
- ・誘導表示等の設置と併せて、線路への逸脱を防止する対策の検討が必要



最終確認実験の
誘導表示等のパターン



踏切道手前部の点状ブロック
と誘導表示等の隙間



最終確認実験の
誘導表示等の敷設状況

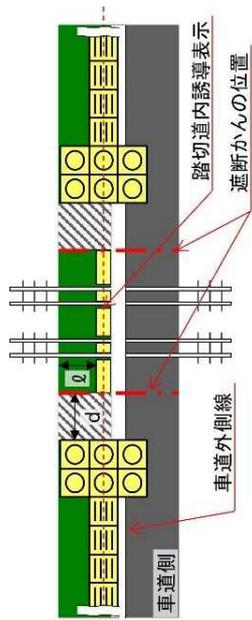
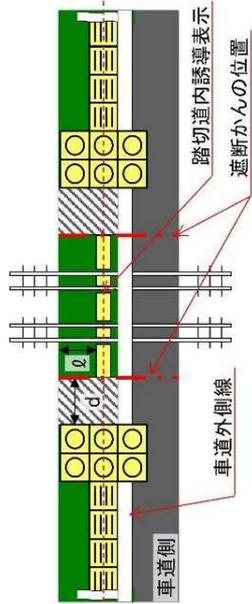
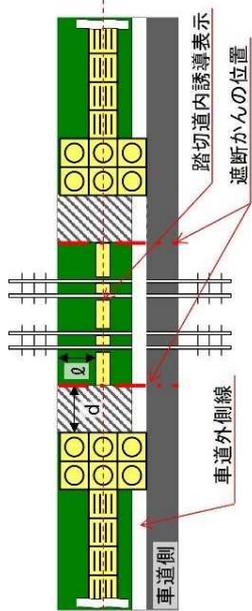
※R6.1.15国土交通省記者発表より

【コラム】踏切道内の歩道等が無い・狭い場合/音による案内

コラムにて、踏切道付近の歩行の用に供する部分が狭い場合の対策や、音による案内の提案を掲載し、踏切道での誘導対策を進めるための記載を充実させる。

■歩道等が無い又は有効幅員が狭い場合の踏切道での対策について

- ・歩行の用に供する場所90cm程度
- ・歩行の用に供する場所75cm程度
- ・歩行の用に供する場所75cm程度未満

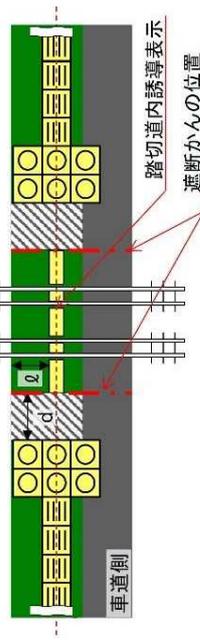


ℓ: 30cm程度 d: 50cm程度

(車道外側線を設置しない場合)

【設置にあたっての注意点】

- ・②幅員が狭い場合の標準的な設置方法等に基づき、視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示を設置することが望ましい。
- ・車道外側線の設置やカラー舗装（緑色を標準）を実施することが望ましい。



■音による案内について

- ・視覚障害者誘導用ブロックや踏切道内誘導表示だけでなく、より明確に位置を把握する手段として「音」による案内の実証実験を実施
- ・今後、各踏切道において、「音による案内誘導装置」の導入による対策の積極的な検討が望まれる

