

2 調査対象とした第4種踏切道

今回の調査では、法が適用されない道路法外道路にある踏切道について第1種化を進める上で課題が生じていないかといった問題意識から、道路法外道路にある第4種踏切道を中心に、163か所の第4種踏切道を対象とした^{14, 15}。この内訳は、表2-①のとおりである。

163か所の第4種踏切道については、関係機関への調査に加え、実際に踏切道に赴き、踏切道やその周辺の状況等について、現地調査を実施した¹⁶。

表2-① 調査対象とした第4種踏切道の内訳

(単位：か所)

道路の 管理者	合計	道路法道路 ^(注2)	道路法外道路				不明 (注7)	
			農道 ^(注3)	里道 ^(注4)	私道 ^(注5)	管理用通路 ^(注6)		
市町村	124	44	80	14	65	0	1	0
土地改良区等	6	0	6	6	0	0	0	0
その他 (注8)	30	0	30	0	0	28	2	0
不明 (注7)	3	0	0	0	0	0	0	3
合計	163	44	116	20	65	28	3	3

(注)1 当省の調査結果による。

2 道路法道路には、一般国道、都道府県道、市町村道などがあるが、今回の調査対象踏切道のうち道路法道路にあるものは、全て市町村道にある踏切道である。

3 土地改良法（昭和24年法律第195号）に基づく土地改良事業等により造成された農道であって、都道府県道又は市町村道として認定された道路以外の道路（「農道台帳について」（平成2年3月22日付け2構改D第46号農林水産省構造改善局長通知））

4 地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律（平成11年法律第87号。いわゆる地方分権一括法）の施行に伴い、平成17年3月末までに、国土交通省（旧建設省）から市町村に対し、無償で譲渡された国土交通省（旧建設省）所管の赤道（里道）（国土交通省資料）

5 鉄道事業者や私人の所有地等にあるもの

6 河川の管理のための通路（河川管理施設等構造令（昭和51年政令第199号）第27条）

7 調査対象とした鉄道事業者及び市町村に確認した結果、道路の種別及び管理者が不明であるとされたもの等がある。

8 県、鉄道事業者及び私人である。

¹⁴ 調査対象踏切道は、平成26年度踏切道実態調査による情報を参照し、法において改良することが必要と認められる踏切道を指定する際の基準等を参考としつつ選定した。踏切道実態調査は、国土交通省がおおむね5年ごとに、鉄道事業者等から踏切道の所在地、道路種別、踏切幅員、列車通過速度、交通量等の踏切道に関する情報を把握しているものである。

¹⁵ このほか、調査により把握した、過去に第4種踏切道であったが調査時点では廃止又は第1種化されているものに関する状況等についても、必要に応じて取り上げている。

¹⁶ 一部の踏切道の現地調査については、踏切道が所在する県にある行政監視行政相談センターに駐在する職員も従事した。

コラム①：踏切道に関する維持管理・情報共有

今回調査した踏切道の中には、鉄道事業者と道路の管理者との間で、踏切道の維持管理に関し認識に相違がある例（事例①）や踏切道に関する情報の共有がされていない例（事例②・③）があった。

（事例①）

調査対象とした踏切道について、現地調査を行った際、道路の舗装が劣化している状況があった。鉄道事業者は、鉄道用地内であることから、鉄道事業者が実施するものと認識しているが、道路の管理者は、過去に自ら舗装を実施した経緯から、道路の管理者が実施すると認識しており、両者の認識に相違がみられた。今後、両者で協議して修繕するとしている。



（事例②）

調査対象とした踏切道について、過去2回の踏切事故があった。踏切道の所在町は、踏切事故の発生については把握していたが、事故の詳細は、鉄道事業者からの情報提供が行われなければ把握できず、鉄道事業者とこれらの情報の共有ができる仕組みが必要との意見を有している。

（事例③）

調査対象とした鉄道事業者が、踏切道の実態把握のため、踏切道が所在する市町村に通学路指定の有無を問い合わせたところ、防犯上の理由から教えてもらうことができなかった。

踏切道は、鉄道と道路とが交差する場所であるという性質上、鉄道事業者と道路の管理者の双方、さらに踏切道の所在市町村に関係があり、維持管理の分担や情報の共有などが難しい状況がうかがわれる。安全確保の観点から、日頃からの鉄道事業者、道路の管理者及び踏切道の所在市町村の協力・連携が望まれる。

コラム②：踏切道における交通規制の遵守に関わる取組

第4種踏切道は、一般的に踏切幅員が狭いものが多く、都道府県公安委員会により道路交通法（昭和35年法律第105号）に基づく交通規制が行われているものがある¹⁷。調査対象とした踏切道の中には、踏切道の直前まで交通規制を認識しにくいことなどにより、通行できない車両が進入する可能性がある状況もみられた（事例①）。

他方、道路の管理者、鉄道事業者、地元の関係者等が、踏切道における交通規制の遵守に関わる取組を行っている状況もみられ、道路の管理者である市が交通規制を予告する看板を設置している例（事例①）や、鉄道事業者と地元の関係者が協議の上、地域の事情を考慮して着脱可能な車止めを設置している例（事例②）があった。

（事例①）

本踏切道は、市道と接続しており、踏切幅員は1.8mである。道路交通法による「二輪の自動車以外の自動車通行止め（小特を除く。4月1日から12月9日まで）・通行止め（12月10日から翌年3月31日まで）」の規制がある。踏切道の箇所の幅員が狭く、通行してきた市道を転回して戻るとは困難で、後進する場合には交差点まで約230mの後進が必要である。過去には、市道側から本踏切道に進入した普通自動車による事故が発生している。

当該市道に進入する付近には、市が「この先車^{りょう}輛は通り抜け出来ません」と表記された看板を設置しており、自動車による通行者に注意喚起をしている。

※ なお、当省による現地調査の際には、この看板に気付かず踏切道の直前まで進入した軽自動車があった。

【周辺状況】



【交差点部分の状況と予告看板】



（注） 【周辺状況】は、地理院地図Vector（国土地理院）を基に当省が作成

¹⁷ 例えば、車両通行止め、二輪の自動車以外の自動車通行止めの標識の設置がある。平成30年度末現在、第4種踏切道2,652か所中、2,178か所において交通規制が実施されている（「令和2年版交通安全白書」）。

(事例②)

本踏切道は、道路交通法による「二輪の自動車以外の自動車通行止め（小特を除く。3月1日から12月10日まで）・車両通行止め（12月11日から翌年2月末日まで）」の規制があるが、交通規制を遵守せずに進入した小型貨物自動車による事故が発生した。これを受け、鉄道事業者が地元の農家組合等と本踏切道の安全性向上の対策について協議した結果、鉄道事業者と農家組合との間で本踏切道における着脱可能な車止めの設置と着脱期間に関する覚書を締結し、鉄道事業者が費用を負担して、四輪自動車による踏切道への進入を物理的に排除する着脱式車止めを設置した。

覚書では、農繁期の3月15日から5月31日まで（田植え期）及び8月15日から10月31日まで（収穫期）の期間は、着脱式車止めを取り外すこととしており、事前に農家組合に連絡の上、鉄道事業者が着脱を行っている。