

[資料編]

資料目次

資料 1-①	踏切道の箇所数の推移（平成 16 年度から令和元年度まで）	104
資料 1-②	都道府県別の第 4 種踏切道の箇所数（令和元年度末時点）	104
資料 1-③	道路法（昭和 27 年法律第 180 号）〈抜粋〉	105
資料 1-④	鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成 13 年国土交通省令第 151 号）〈抜 粋〉	106
資料 1-⑤	「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準について」（平成 14 年 3 月 8 日付け国鉄技第 157 号国土交通省鉄道局長通知）の別冊 1「鉄道に関する技術上 の基準を定める省令の解釈基準」〈抜粋〉	106
資料 1-⑥	鉄道に関する技術上の基準を定める省令の施行及びこれに伴う国土交通省関係省令 の整備等に関する省令（平成 14 年国土交通省令第 19 号）〈抜粋〉	109
資料 1-⑦	「第 11 次交通安全基本計画」（令和 3 年 3 月 29 日中央交通安全対策会議）〈抜粋 〉	109
資料 1-⑧	「令和 3 年度国土交通省交通安全業務計画」〈抜粋〉	111
資料 1-⑨	踏切道改良促進法（昭和 36 年法律第 195 号）〈抜粋〉	113
資料 1-⑩	踏切道改良促進法施行令（昭和 37 年政令第 302 号）〈抜粋〉	116
資料 1-⑪	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）〈抜粋〉	116
資料 3-①	鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）〈抜粋〉	120
資料 3-②	鉄道事業法施行規則（昭和 62 年運輸省令第 6 号）〈抜粋〉	121
資料 3-③	踏切道改良促進法による指定を受けた踏切道の箇所数の推移	122
資料 3-④	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）を活用して第 1 種化し た第 4 種踏切道の数	122
資料 3-⑤	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〈抜粋〉	122
資料 3-⑥	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）による改正前の 踏切道改良促進法（昭和 36 年法律第 195 号）〈抜粋〉	123
補論資料①	普通鉄道構造規則（昭和 62 年運輸省令第 14 号）〈抜粋〉	124
補論資料②	地方鉄道建設規程（大正 8 年閣令第 11 号）〈抜粋〉	125
補論資料③	日本国有鉄道建設規程（昭和 4 年鉄道省令第 2 号）〈抜粋〉	125

資料1-① 踏切道の箇所数の推移（平成16年度から令和元年度まで）

（単位：か所）

年度	第1種踏切道	第3種踏切道	第4種踏切道	合計
平成16	30,448	1,117	4,047	35,612
17	30,291	1,066	3,873	35,230
18	30,188	1,019	3,745	34,952
19	30,027	992	3,528	34,547
20	29,900	947	3,405	34,252
21	29,930	907	3,305	34,142
22	29,967	861	3,230	34,058
23	29,988	841	3,138	33,967
24	29,860	816	3,034	33,710
25	29,880	794	2,981	33,655
26	29,836	775	2,917	33,528
27	29,811	757	2,864	33,432
28	29,800	737	2,795	33,332
29	29,801	723	2,726	33,250
30	29,748	698	2,652	33,098
令和元	29,717	684	2,603	33,004

- (注) 1 「鉄軌道輸送の安全に関わる情報」（平成19年度～令和元年度）を基に当省が作成
2 兼掌踏切（複数の事業者の鉄道線路をまたぐ踏切道）は1か所として計上
3 各年度末時点の箇所数

資料1-② 都道府県別の第4種踏切道の箇所数（令和元年度末時点）

都道府県	箇所数	都道府県	箇所数	都道府県	箇所数	都道府県	箇所数
北海道	117	東京都	22	滋賀県	35	香川県	60
青森県	47	神奈川県	28	京都府	21	愛媛県	68
岩手県	53	新潟県	51	大阪府	1	高知県	30
宮城県	41	富山県	61	兵庫県	53	福岡県	81
秋田県	66	石川県	5	奈良県	1	佐賀県	51
山形県	20	福井県	60	和歌山県	13	長崎県	50
福島県	99	山梨県	37	鳥取県	22	熊本県	59
茨城県	91	長野県	121	島根県	62	大分県	26
栃木県	34	岐阜県	114	岡山県	85	宮崎県	52
群馬県	82	静岡県	77	広島県	100	鹿児島県	47
埼玉県	97	愛知県	40	山口県	162	沖縄県	0
千葉県	92	三重県	45	徳島県	24	合計	2,603

(注) 当省の調査結果による。

資料 1-③ 道路法（昭和 27 年法律第 180 号）〈抜粋〉

（この法律の目的）

第一条 この法律は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もつて交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とする。

（用語の定義）

第二条 この法律において「道路」とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする。

2～5 （略）

（道路の種類）

第三条 道路の種類は、左に掲げるものとする。

- 一 高速自動車国道
- 二 一般国道
- 三 都道府県道
- 四 市町村道

（市町村道の意義及びその路線の認定）

第八条 第三条第四号の市町村道とは、市町村の区域内に存する道路で、市町村長がその路線を認定したものをいう。

2 市町村長が前項の規定により路線を認定しようとする場合においては、あらかじめ当該市町村の議会の議決を経なければならない。

3～5 （略）

（路線の廃止又は変更）

第十条 都道府県知事又は市町村長は、都道府県道又は市町村道について、一般交通の用に供する必要がなくなつたと認める場合においては、当該路線の全部又は一部を廃止することができる。路線が重複する場合においても、同様とする。

2 都道府県知事又は市町村長は、路線の全部又は一部を廃止し、これに代わるべき路線を認定しようとする場合においては、これらの手続に代えて、路線を変更することができる。

3 第七条第二項から第八項まで及び前条の規定は前二項の規定による都道府県道の路線の廃止又は変更について、第八条第二項から第五項まで及び前条の規定は前二項の規定による市町村道の路線の廃止又は変更について、それぞれ準用する。

資料 1-④ 鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成 13 年国土交通省令第 151 号）〈抜粋〉

（目的）

第一条 この省令は、鉄道の輸送の用に供する施設（以下「施設」という。）及び車両の構造及び取扱いについて、必要な技術上の基準を定めることにより、安全な輸送及び安定的な輸送の確保を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。

（道路との交差）

第三十九条 鉄道は、道路（一般公衆の用に供する道をいう。以下同じ。）と平面交差してはならない。ただし、新幹線又は新幹線に準ずる速度で運転する鉄道以外の鉄道であつて、鉄道及びこれと交差する道路の交通量が少ない場合又は地形上等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

（踏切道）

第四十条 踏切道は、踏切道を通行する人及び自動車等（以下「踏切道通行人等」という。）の安全かつ円滑な通行に配慮したものであり、かつ、第六十二条の踏切保安設備を設けたものでなければならない。

（踏切保安設備）

第六十二条 踏切保安設備は、踏切道通行人等及び列車等の運転の安全が図られるよう、踏切道通行人等に列車等の接近を知らせることができ、かつ、踏切道の通行を遮断することができるものでなければならない。ただし、鉄道及び道路の交通量が著しく少ない場合又は踏切道の通行を遮断することができるものを設けることが技術上著しく困難な場合にあつては、踏切道通行人等に列車等の接近を知らせることができるといふものであればよい。

2 （略）

（注） この省令は、鉄道営業法（明治 33 年法律第 65 号）第 1 条（「鉄道ノ建設、車両器具ノ構造及運転ハ国土交通省令ヲ以テ定ムル規程ニ依ルヘシ」）の規定に基づき定められている。

資料 1-⑤ 「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準について」（平成 14 年 3 月 8 日付け国鉄技第 157 号国土交通省鉄道局長通知）の別冊 1「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準」〈抜粋〉

別冊 1

鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準

第 V 章 道路との交差

V-1 第 39 条（道路との交差）関係

鉄道が、道路と平面交差できる場合とは、新幹線又は新幹線に準ずる速度（160km/h を超え 200km/h 未満）で運転する鉄道以外の鉄道で、鉄道の運転本数及び道路の交通量が少ない場合や鉄道路線の地勢地形等の状況から立体交差化が真に困難な状況の場合に限る。

V-2 第40条（踏切道）関係

普通鉄道（新幹線を除く。）、無軌条電車及び鋼索鉄道の踏切道は、次の基準に適合するものであること。

- (1) 踏切道の路面は舗装したものであること。
- (2) 鉄道と道路との交差角は45度以上であること。
- (3) 警標を設けること。
- (4) 第62条関係の解釈基準に規定する踏切保安設備を設けること。
- (5) 列車が極めて高い速度（130km/hを超え160km/h以下）で通過する踏切道は、踏切遮断機、障害物検知装置（自動車が通行する踏切道に限る。）が設けられていること。また、この場合において、自動車が通行する踏切道は大型自動車が通行しないものであること。ただし、やむを得ず大型自動車が通行する踏切道には、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等、踏切の視認性を高める等の大型自動車の踏切支障を有効に防止するための措置を行うこと。

第VII章 運転保安設備

VII-9 第62条（踏切保安設備）関係

- 1 踏切保安設備は、踏切遮断機を備えたものであること。ただし、列車が130キロメートル毎時以下の速度で通過する踏切道であって、鉄道及び道路の交通量が著しく少ない場合又は踏切遮断機を設置することが技術的に著しく困難な場合は、踏切警報機を備えたものであればよい。
- 2 踏切遮断機及び踏切警報機の警報装置は、次の基準に適合するものであること。
 - (1) 線路の両側において、通行者に警報を発するものであること。
 - (2) 踏切道に向かって左側に設けること。ただし、施設の状況等に照らしやむを得ない場合は、この限りでない。
 - (3) 2個以上の赤色せん光灯を設けること。
 - (4) (3)の赤色せん光灯は動作中交互に点滅すること。
 - (5) (3)の赤色せん光は、見通し距離が45メートル（地形上等により道路を通行する自動車等が35キロメートル毎時を超える速度で接近することができない踏切道にあつては、22メートル）以上であること。
 - (6) クロスマークを設けること。
 - (7) 黄色及び黒色により帯状に塗装されていること。
 - (8) 警音を発する装置を設けること。
 - (9) 2以上の線路に係る踏切道にあつては、列車進行方向指示器を設けること。
 - (10) オーバーハング型警報装置にあつては、赤色せん光灯を踏切道における車道面上の有効高さが、4.5メートル以上になるように設置すること。
- 3 踏切遮断機の遮断装置は、次の基準に適合するものであること。
 - (1) 線路の両側において、踏切道の通行をその幅員の全体にわたり遮断するものであること。
 - (2) 踏切道に向かって左側に設けること。ただし、施設の状況等に照らしやむを得ない場合は、この限りでない。
 - (3) 遮断かんは、次に掲げるところによること。

- ① 遮断時には、道路面上 0.8 メートルの高さ（二段型遮断装置の上側の遮断かんにあつては、下側の遮断かんの上方）において水平となることを標準とすること。
- ② 遮断時以外には、道路面上の有効高さが 4.5 メートル以上となること。
- ③ 黄色及び黒色により帯状に塗装されていること。
- ④ 2 個以上の赤色灯又は赤色の反射材を通行者から見やすい位置に設けること。
- ⑤ 大型遮断装置の遮断かんにあつては、遮断時に踏切道における車道を遮断する部分の鉛直方向の長さは、0.1 メートル以上であること。

4 踏切遮断機は、次に掲げるところにより動作するものであること。

- (1) 列車等の接近により自動的に動作を開始するものであること。ただし、踏切警手が配置されている踏切道又は停車場内の踏切道若しくは停車場に近接する踏切道（以下「手動踏切道等」という。）にあつては、この限りでない。
- (2) 連続閉電路式又はこれと同等以上の性能を有する制御方式であること。ただし、手動踏切道等にあつては、この限りでない。
- (3) 警報の開始から遮断動作の終了までの時間は、15 秒を標準とすること。この場合において、当該時間は、10 秒以上であること。
- (4) 警報の開始から遮断動作の開始までの時間は、通行者の通行に支障を及ぼすおそれのないものであること。この場合において、道路の両側に遮断かんを設けたものにあつては、踏切道に向かって右側の遮断装置は、踏切道に向かって左側の遮断装置の遮断動作が終了した後に遮断動作を開始するのを原則とすること。
- (5) 遮断動作の終了から列車等の到達までの時間は、20 秒を標準とすること。この場合において、当該時間は、15 秒以上であること。
- (6) 列車及び車両ごとの警報の開始から到達までの時間は、当該列車等の速度等により大きく異なるものでないこと。
- (7) 列車等の通過後に遮断状態を解除する動作を開始するものであること。
- (8) 列車等の過走により支障を生ずるおそれのある踏切道にあつては、当該列車等が過走により踏切道に到達する前に余裕を持って遮断動作を終了するものであること。

5 踏切警報機は、次に掲げるところにより動作するものであること。

- (1) 列車等の接近により自動的に動作を開始するものであること。ただし、手動踏切道等にあつては、この限りでない。
- (2) 連続閉電路式又はこれと同等以上の性能を有する制御方式であること。ただし、手動踏切道等にあつては、この限りでない。
- (3) 警報の開始から列車等の到達までの時間は、30 秒を標準とすること。この場合において、当該時間は、20 秒以上であること。
- (4) 列車及び車両ごとの警報の開始から到達までの時間は、当該列車等の速度等により大きく異なるものでないこと。
- (5) 列車等の通過後に警報を停止するものであること。

6 踏切道に設けた自動の踏切遮断機又は踏切警報機に故障が発生したことを認めたときは、その踏切道に係員を配置し、又はその他の方法により通行人に注意を与える措置を講ずること。

資料 1-⑥ 鉄道に関する技術上の基準を定める省令の施行及びこれに伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令（平成 14 年国土交通省令第 19 号）〈抜粋〉

(経過措置)

第三条 この省令の施行の際現に次の各号に掲げる許可を受けている施設又は車両の構造のうち新鉄道技術基準省令の規定（新鉄道技術基準省令第二十九条第二項の規定を除く。）に適合しないものに係る技術上の基準については、この省令の施行後最初に行う改築又は改造の工事が完成するまでの間は、なお従前の例によることができる。

- 一 第一条第一号の規定による廃止前の新幹線鉄道構造規則第四条第一項の許可
- 二 第一条第三号の規定による廃止前の普通鉄道構造規則第四条第一項の許可
- 三 第一条第五号の規定による廃止前の特殊鉄道構造規則第四条第一項の許可

2 (略)

- (注) 1 下線は当省が付した。
2 新鉄道技術基準省令とは、鉄道に関する技術上の基準を定める省令を指す。
3 本省令第 1 条第 3 号の規定による廃止前の普通鉄道構造規則（昭和 62 年運輸省令第 14 号）の規定については、補論資料①（P124）を参照

資料 1-⑦ 「第 11 次交通安全基本計画」（令和 3 年 3 月 29 日中央交通安全対策会議）〈抜粋〉

第 1 部 陸上交通の安全

第 3 章 踏切道における交通の安全

第 1 節 踏切事故のない社会を目指して

II 第 11 次計画における目標

令和 7 年までに踏切事故件数を令和 2 年と比較して約 1 割削減することを目指す。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、国民の理解と協力の下、第 2 節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、令和 7 年までに踏切事故件数を令和 2 年と比較して約 1 割削減することを目指すものとする。

第 2 節 踏切道における交通の安全についての対策

II 講じようとする施策

【第 11 次計画における重点施策及び新規施策】

- 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進 (1)
- 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施（高齢者等の歩行者対策の推進） (2)
- 踏切道の統廃合の促進 (3)
- その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置 (4)

1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良や歩行者等立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

また、歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

さらに、平成27年10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめを踏まえ、平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

また、従前の踏切対策に加え、駅の出入口の新設や踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

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。

大都市及び主要な地方都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に行う。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

また、ICT 技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送の支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

(注) 下線は当省が付した。

資料 1-⑧ 「令和 3 年度国土交通省交通安全業務計画」 <抜粋>

第 1 部 陸上交通の安全に関する施策

第 3 章 踏切道における交通の安全に関する施策

踏切事故の防止及び交通の円滑化を図るため、踏切道改良促進法(昭和 36 年法律第 195 号)及び第 11 次交通安全基本計画に基づき、踏切道の立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備及び踏切保安設備の整備等の対策を推進する。

第 1 節 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備等の促進

遮断時間が特に長い踏切道(開かずの踏切)や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者等立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

また、歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

さらに平成 27 年 10 月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会のとりまとめを踏まえ、平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

また、従前の踏切対策に加え、駅の出入口の新設や踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

第 2 節 踏切保安設備の整備

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。

大都市及び主要な地方都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

なお、これらの踏切保安設備の整備に当たっては、踏切道改良促進法に基づく補助制度を活用して整備を促進する。

第 3 節 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第 3、4 種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造の改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

第 4 節 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設定等を進める。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。

また、学校等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

また、ICT 技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障の発生などの課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報提供を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

(注) 下線は当省が付した。

資料 1-⑨ 踏切道改良促進法（昭和 36 年法律第 195 号）〈抜粋〉

(目的)

第一条 この法律は、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する。

(定義)

第二条 この法律で「踏切道」とは、鉄道（新設軌道を含む。以下同じ。）と道路（道路法（昭和二十七年法律第百八十号）による道路をいう。以下同じ。）とが交差している場合における踏切道をいう。

(改良すべき踏切道の指定)

第三条 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その他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、踏切道改良基準（安全かつ円滑な交通の確保のために必要な踏切道の改良（当該踏切道と交通上密接な関連を有する道路（以下「踏切道密接関連道路」という。）の改良を含む。以下同じ。）の方法に関する国土交通省令で定める基準をいう。以下同じ。）に適合する改良の方法により改良することが必要と認められるものを指定するものとする。

2 前項の規定による指定については、道路又は鉄道に関する国の計画の達成に資するよう行うとともに、踏切道の改良を優先的に実施する必要性、踏切道の周辺の地域の地形及び土地利用の状況その他の事情を勘案して行うものとする。

3～8 (略)

(地方踏切道改良計画)

第四条 鉄道事業者及び道路管理者は、前条第一項の規定による指定（鉄道と国土交通大臣が道路管理者である道路とが交差している場合における踏切道に係るものを除く。）があつたときは、国土交通大臣が指定する期日までに、国土交通省令で定めるところにより、協議により同項の規定による指定に係る踏切道の改良に関する計画（以下「地方踏切道改良計画」という。）を作成して、国土交通大臣に提出しなければならない。ただし、保安設備の整備、歩行者と車両とを分離して通行させるための踏切道の着色その他の比較的短期間に完了する踏切道の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あつては、この限りでない。

2～18 (略)

(改良の実施)

第十一条 (略)

2 前項の規定にかかわらず、第四条第一項ただし書に規定する場合には、前項の鉄道事業者及び道路管理者は、踏切道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しなければならない。

3 (略)

(地方踏切道改良協議会)

第十六条 鉄道事業者及び道路管理者（国土交通大臣である道路管理者を除く。以下この条において同じ。）は、地方踏切道改良計画の作成及び実施、災害が発生した場合における踏切道の適確な管理その他の踏切道の改良の促進に関し必要な事項について協議を行うため、地方踏切道改良協議会（以下この条において「協議会」という。）を組織することができる。

2 協議会は、次に掲げる者をもつて構成する。

- 一 当該鉄道事業者及び道路管理者
- 二 踏切道の所在地をその区域に含む都道府県の知事
- 三 踏切道の所在地を管轄する地方整備局長又は北海道開発局長
- 四 踏切道の所在地を管轄する地方運輸局長

3 第一項の規定により協議会を組織する鉄道事業者及び道路管理者は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、協議会に、次に掲げる者を構成員として加えることができる。

- 一 関係市町村長
- 二 踏切道密接関連道路の道路管理者
- 三 道路協力団体
- 四 その他当該鉄道事業者及び道路管理者が必要と認める者

4 (略)

5 協議会において協議が調つた事項については、協議会の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。

6 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

(勧告等)

第十七条 (略)

2 国土交通大臣は、第十一条第二項に規定する場合において、同条第一項の鉄道事業者及び道路管理者が正当な理由がなく踏切道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していないと認めるときは、当該鉄道事業者及び道路管理者に対して、期限を定めて、踏切道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。

3・4 (略)

5 前各項の規定による勧告を受けた鉄道事業者及び道路管理者が正当な理由がなくその勧告に係る措置を実施していないときの措置は、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第二十三条第一項（第三号に係る部分に限る。）（軌道法（大正十年法律第七十六号）第二十六条において準用する場合を含む。）の規定又は道路法第七十五条第一項から第三項までの規定の定めるところによる。

(費用の負担)

第十八条 第三条第一項又は第十三条第一項の規定により指定された踏切道（以下この条及び次条第一項において「指定踏切道」という。）の改良又は災害が発生した場合における指定踏切道の管理の実施に要する費用（次項の費用を除く。）は、鉄道事業者及び道路管理者（特定道路改良に係る他の道路管理者を含む。）が協議して負担するものとする。

2 指定踏切道の改良又は災害が発生した場合における指定踏切道の適確な管理のために行う保安設備の整備に要する費用は、鉄道事業者が負担するものとする。

(補助)

第十九条 国は、指定踏切道の改良又は災害が発生した場合における指定踏切道の適確な管理のために保安設備を整備する鉄道事業者（政令で定める者に限る。）に対し、予算の範囲内で、政令で定めるところにより、その整備に要する費用の一部を補助することができる。

2 都道府県又は市町村は、前項に規定する鉄道事業者に対し、当該都道府県又は市町村の予算の範囲内で、政令で定めるところにより、同項の費用の一部を補助することができる。

3 国は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成十四年法律第百八十号）の定めるところにより、第一項の規定による補助金の交付を独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じて行うことができる。

(報告の徴収)

第二十二条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、国土交通省令で定めるところにより、鉄道事業者又は道路管理者（国土交通大臣である道路管理者を除く。）に対し、踏切道の改良の実施の状況、災害が発生した場合における踏切道の管理の実施体制その他必要な事項について報告を求めることができる。

(注) 下線は当省が付した。

資料 1-⑩ 踏切道改良促進法施行令（昭和 37 年政令第 302 号）＜抜粋＞

（補助の対象とする鉄道事業者）

第二条 法第十九条第一項の政令で定める者は、次に掲げるものとする。

- 一 地方公共団体以外の鉄道事業者にあつては、次に掲げる要件に該当するもの
 - イ 指定踏切道の改良又は災害が発生した場合における指定踏切道の適確な管理のために行う保安設備の整備（以下この条から第四条までにおいて「保安設備の整備」という。）に関する工事が完了した年（保安設備の整備に関する工事が完了した日が一月一日から二月末日までである場合には、前年）の四月一日の属する事業年度の前事業年度末から遡り一年間（以下この条において「前事業年度」という。）における鉄道事業（軌道業を含む。以下この条において同じ。）の損益計算において欠損若しくは営業損失を生じているもの又は当該損益計算において生じた営業利益の金額が前事業年度末における鉄道事業の事業用固定資産の価額の七分に相当する金額を超えないものであること。
 - ロ 前事業年度における鉄道事業者が経営する全ての事業を通じた損益計算において欠損若しくは営業損失を生じているもの又は当該損益計算において生じた営業利益の金額が前事業年度末における全ての事業の事業用固定資産の価額の一割に相当する金額を超えないものであること。
- 二 地方公共団体である鉄道事業者にあつては、前事業年度における鉄道事業の損益計算において欠損を生じているもの

（補助を行う都道府県又は市町村）

第三条 法第十九条第二項の規定による補助は、保安設備の整備を実施した指定踏切道が、一般国道又は都道府県道に係る場合は当該指定踏切道の存する都道府県（当該指定踏切道が地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項に規定する指定都市の区域内に存する場合は、当該指定都市）が、市町村道に係る場合は当該指定踏切道の存する市町村が行うものとする。

（補助の限度）

第四条 法第十九条第一項又は第二項の規定による補助は、保安設備の整備の実施のため直接必要な本工事費、附帯工事費、用地費、補償費、機械器具費及び工事雑費の合計額に、同条第一項の規定によるものにあつては二分の一を、同条第二項の規定によるものにあつては三分の一をそれぞれ乗じて得た額に相当する金額を限度として行うものとする。

資料 1-⑪ 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）＜抜粋＞

（定義）

第一条 この省令で「保安設備」とは、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、踏切支障報知装置及び踏切監視用カメラをいう。

2 この省令で「一日当たりの踏切自動車交通遮断量」とは、当該踏切道における自動車（二輪のものを除く。以下同じ。）の一日当たりの交通量に一日当たりの踏切遮断時間（踏切道の通行が遮断されている時間をいう。以下同じ。）を乗じた値をいう。

3 この省令で「一日当たりの踏切歩行者等交通遮断量」とは、当該踏切道における歩行者及び自転車の一日当たりの交通量に一日当たりの踏切遮断時間を乗じた値をいう。

（改良すべき踏切道の指定に係る基準）

第二条 踏切道改良促進法（以下「法」という。）第三条第一項の踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して国土交通省令で定める基準は、次のいずれかに該当する踏切道であることとする。

一 一日当たりの踏切自動車交通遮断量が五万以上のもの

二 一日当たりの踏切自動車交通遮断量と一日当たりの踏切歩行者等交通遮断量の和が五万以上で、かつ、一日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が二万以上のもの

三 一時間の踏切遮断時間が四十分以上のもの

四 踏切道における歩道（道路の一般通行の用に供することを目的とする部分のうち、車道（道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第二条第四号に規定する車道をいう。以下この号において同じ。）以外の部分をいう。以下この条において同じ。）の幅員が踏切道に接続する道路の歩道の幅員未満のもので次のいずれにも該当するもの

イ 踏切道に接続する道路の車道の幅員が五・五メートル以上のも

ロ 踏切道における歩道の幅員と踏切道に接続する道路の歩道の幅員との差が一メートル以上のもの

ハ 踏切道における自動車の一日当たりの交通量が千以上（踏切道が通学路である場合には、五百以上）のもの

ニ 踏切道における歩行者及び自転車の一日当たりの交通量が百以上（踏切道が通学路である場合には、四十以上）のもの

五 踏切道における歩道の幅員が踏切道に接続する道路の歩道の幅員未満のもので次のいずれにも該当するもの

イ 踏切道の幅員が五・五メートル未満のもの

ロ 踏切道の幅員と踏切道に接続する道路の幅員との差が二メートル以上のもの

ハ 前号ハ及びニに該当するもの

六 踏切遮断機が設置されていないもの

七 踏切支障報知装置が設置されていないもの（自動車が通行できるものであって、道路交通法（昭和三十五年法律第五号）第四条第一項の規定により自動車の通行が禁止されているもの（禁止される予定のものを含む。）以外のものに限る。）

八 直近五年間において二回以上の事故が発生したもの

九 通学路であるものであって幼児、児童、生徒又は学生の通行の安全を特に確保する必要があるもの

十 付近に老人福祉施設、障害者支援施設その他これらに類する施設があるものであって高齢者、障害者等（高齢者、障害者等の移動の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）第二条第一号に規定する高齢者、障害者等をいう。）の通行の安全を特に確保する必要があるもの

十一 鉄道と特定道路（高齢者、障害者等の移動の円滑化の促進に関する法律第二条第十号に規定する特定道路をいう。）とが交差している場合におけるものであって移動等円滑化（同条第二号に規定する移動等円滑化をいう。次条第一項第三号において同じ。）の促進の必要性が特に高いと認められるもの

十二 前各号に掲げるもののほか、踏切道における交通量、事故の発生状況、踏切道の構造、地域の実情その他の事情を考慮して、踏切道の改良による事故の防止又は交通の円滑化の必要性が特に高いと認められるもの

【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年国土交通省令第31号）による改正前の規定】

（踏切道指定基準）

第二条 踏切道改良促進法（以下「法」という。）第三条第一項の規定により改良すべきものとして指定を行う踏切道は、次のいずれかに該当する踏切道とする。

一～三 （略）

四 踏切道における歩道（道路の一般通行の用に供することを目的とする部分のうち、車道（道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第二条第四号に規定する車道をいう。以下同じ。）以外の部分をいう。以下同じ。）の幅員が踏切道に接続する道路の歩道の幅員未満のもので次のいずれにも該当するもの

イ～ニ （略）

五 （略）

六 踏切道を通過する列車の速度が百二十キロメートル毎時以上のものであって次のいずれかに該当するもの

イ 踏切遮断機が設置されていないもの

ロ 踏切支障報知装置が設置されていないもの（自動車が通行できるものであって、道路交通法（昭和三十五年法律第五号）第四条第一項の規定により自動車の通行が禁止されているもの（禁止される予定のものを含む。）以外のものに限る。）

七・八 （略）

九 付近に老人福祉施設、障害者支援施設その他これらに類する施設があるものであって高齢者又は障害者の通行の安全を特に確保する必要があるもの

十 （略）

(踏切道改良基準)

第三条 法第三条第一項に規定する踏切道改良基準は、次の各号に掲げる特定指定要因基準（当該踏切道の指定に際して該当するとされた前条各号に掲げる基準をいう。以下この項及び第十二条第一項において同じ。）の区分に応じ、それぞれ当該各号に掲げるものとする。

- 一 前条第一号から第七号までに掲げる基準 道路の新設、改築、維持及び修繕に関する事業又は鉄道施設の整備に係る事業のうち立体交差化、構造の改良（踏切道に接続する鉄道又は道路の構造の改良を含む。）、平滑化、舗装の着色（歩行者と車両（道路交通法第二条第一項第八号に規定する車両をいう。次項において同じ。）とを分離して通行させるための踏切道の着色をいう。第六条第二号において同じ。）、歩行者等立体横断施設（横断歩道橋、地下横断歩道その他の歩行者又は自転車が安全かつ円滑に鉄道を横断するための立体的な通路をいう。）の整備、保安設備の整備、踏切道密接関連道路の改良、駅の出入口の新設その他の改良の方法（以下この条及び第六条第三号において「特定改良方法」という。）であって、当該特定改良方法による踏切道の改良及び当該改良と一体となってその効果を十分に発揮させるための事業がある場合においては当該事業を実施することにより、当該踏切道が特定指定要因基準に該当しなくなると認められるものであること。
 - 二 前条第八号から第十号までに掲げる基準 特定改良方法であって、当該特定改良方法による踏切道の改良及び当該改良と一体となってその効果を十分に発揮させるための事業がある場合においては当該事業を実施することにより、事故の防止に著しく効果があると認められるものであること。
 - 三 前条第十一号に掲げる基準 特定改良方法であって、当該特定改良方法による踏切道の改良及び当該改良と一体となってその効果を十分に発揮させるための事業がある場合においては当該事業を実施することにより、移動等円滑化及び事故の防止に著しく効果があると認められるものであること。
 - 四 前条第十二号に掲げる基準 特定改良方法であって、当該特定改良方法による踏切道の改良及び当該改良と一体となってその効果を十分に発揮させるための事業がある場合においては当該事業を実施することにより、事故の防止又は交通の円滑化に著しく効果があると認められるものであること。
- 2 地形の状況その他の特別の事情により前項に定める基準に適合する改良の方法により踏切道を改良することが著しく困難であると国土交通大臣が認める場合における法第三条第一項に規定する踏切道改良基準は、前項の規定にかかわらず、特定改良方法であって、当該特定改良方法による踏切道の改良及び当該改良と一体となってその効果を十分に発揮させるための事業がある場合においては当該事業を実施することにより、当該踏切道における歩行者又は車両の交通量の減少に資するものその他の事故の防止又は交通の円滑化に相当程度寄与することが見込まれるものとして国土交通大臣が認めるものであることとする。

(地方踏切道改良計画の提出を要しない踏切道の改良の方法)

第六条 法第四条第一項ただし書の国土交通省令で定める踏切道の改良の方法は、次に掲げるものとする。

- 一 保安設備の整備
- 二 舗装の着色
- 三 前二号に掲げるもののほか、特定改良方法であって、法第三条第一項の規定による指定の日からおおむね五年以内に当該踏切道の改良を完了するもの

(報告の徴収)

第二十五条 鉄道事業者又は道路管理者（国土交通大臣である道路管理者を除く。以下この項において同じ。）は、法第二十二条の規定により国土交通大臣から踏切道の改良の実施の状況、災害が発生した場合における踏切道の管理の実施体制その他必要な事項について報告を求められたときは、報告書を、鉄道事業者にあつては地方運輸局長を経由して国土交通大臣に、道路管理者にあつては国土交通大臣に、それぞれ提出しなければならない。

- 2 国土交通大臣は、前項の報告を求めるときは、報告書の様式、報告書の提出期限その他必要な事項を明示するものとする。

(注) 下線は当省が付した。

資料 3-① 鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）〈抜粋〉

(工事の施行の認可)

第八条 鉄道事業者は、国土交通省令で定めるところにより、鉄道線路、停車場その他の国土交通省令で定める鉄道事業の用に供する施設（以下「鉄道施設」という。）について工事計画を定め、許可の際国土交通大臣の指定する期限までに、工事の施行の認可を申請しなければならない。ただし、工事を必要としない鉄道施設については、この限りでない。

- 2・3 (略)

(鉄道施設の変更)

第十二条 鉄道事業者は、第十条第一項又は前条第一項の検査に合格した後において鉄道施設を変更しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより当該変更に係る工事計画を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。ただし、国土交通省令で定める軽微な変更については、この限りでない。

- 2 鉄道事業者は、前項ただし書の国土交通省令で定める軽微な変更をしようとするときは、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

- 3・4 (略)

(注) 下線は当省が付した。

資料 3-② 鉄道事業法施行規則（昭和 62 年運輸省令第 6 号）〈抜粋〉

（鉄道施設）

第九条 法第八条第一項の鉄道施設は、次のとおりとする。

- 一 鉄道線路
- 二 停車場
- 三 車庫及び車両検査修繕施設
- 四 運転保安設備
- 五 変電所等設備
- 六 電路設備

（工事計画の変更の届出）

第十五条 法第九条第一項ただし書の国土交通省令で定める軽微な変更は、別表第二上欄に掲げる鉄道施設の種類ごとに、それぞれ同表中欄に掲げるとおりとする。ただし、急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律（昭和四十四年法律第五十七号）第三条第一項の規定により指定された急傾斜地崩壊危険区域（以下「急傾斜地崩壊危険区域」という。）内において行う同法第七条第一項各号に掲げる行為（非常災害のために必要な応急措置として行うもの、当該急傾斜地崩壊危険区域の指定の際既に着手しているもの及び急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律施行令（昭和四十四年政令第二百六号）第二条第一号から第八号までに掲げるものを除く。）（以下「制限行為」という。）に係るものについては、この限りでない。

2・3 （略）

（鉄道施設の変更の届出）

第十七条 第十五条第一項の規定は、法第十二条第一項ただし書の国土交通省令で定める軽微な変更について準用する。

2・3 （略）

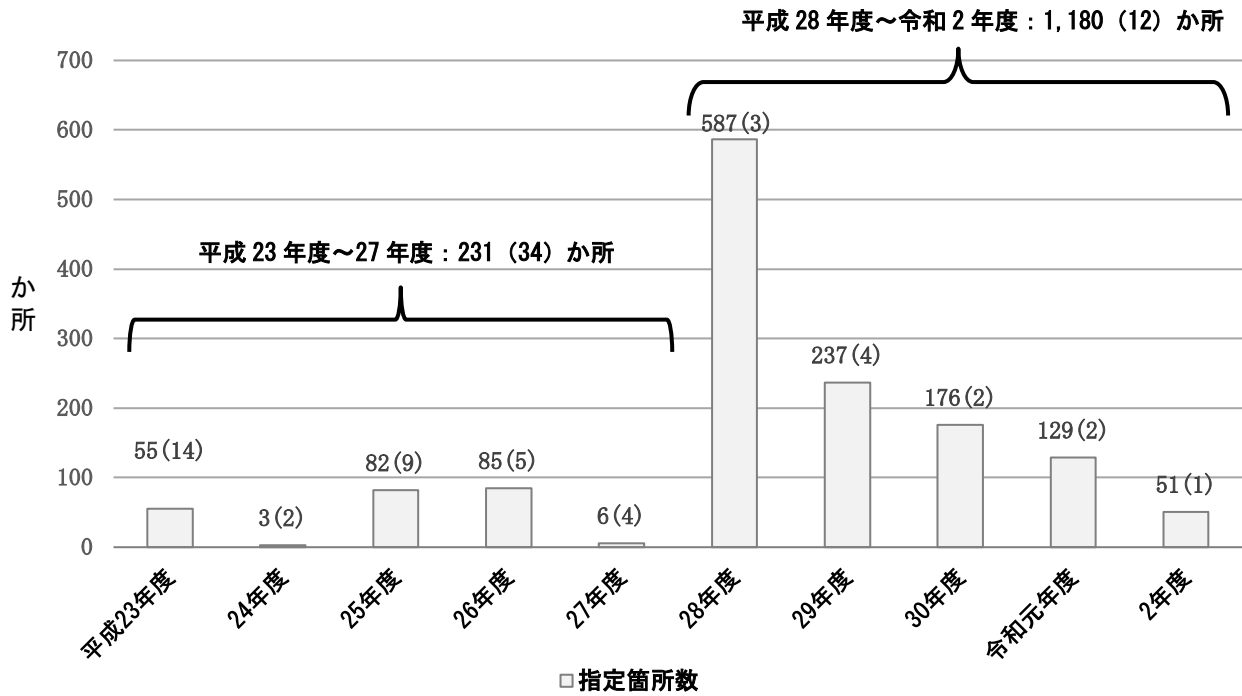
別表第二（第十五条、第十八条関係）

鉄道施設	軽微な変更	同意書の添付
一 鉄道線路		
（略）	（略）	（略）
（六） 踏切道	1 種別、交角又は幅員の変更 2 廃止	
（略）	（略）	（略）

（注）1 下線は当省が付した。

2 別表第二「同意書の添付」欄に、○印のあるものに係るものについて届出を行おうとするときは、届出に係る鉄道線路の使用又は譲渡の相手方の同意書を当該届出書に添付しなければならないこととされている。「（六）踏切道」は、鉄道線路のうち踏切道に係る軽微な変更として「同意書の添付」に○印のないものである。

資料 3-③ 踏切道改良促進法による指定を受けた踏切道の箇所数の推移



(注)1 国土交通省資料及び調査結果に基づき当省が作成

2 () 内は、踏切道改良促進法による指定を受けた第4種踏切道の箇所数を示す。

資料 3-④ 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）を活用して第1種化した第4種踏切道の数 (単位：か所)

年度	平成 23	24	25	26	27	28	29	30	令和元
件数	10	9	4	3	5	4	2	3	2

(注) 当省の調査結果による。

資料 3-⑤ 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<抜粋>

○石井国務大臣 今御紹介いただいたように、鉄道営業法第三十七条は、停車場その他鉄道地内にみだりに立ち入ることは列車の往来の妨害となるおそれがあるので、そのような行為を処罰することとしたものであります。

鉄道事業者が踏切道として認めていない場所で線路を横断することもこうした行為に該当いたしますので、いわゆる勝手踏切、鉄道事業者が踏切道として認めていない横断通路を横断することは、鉄道営業法第三十七条の規定に抵触するおそれがあると考えられます。

(注) 下線は当省が付した。

資料 3-⑥ 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）による改正前の踏切道改良促進法（昭和 36 年法律第 195 号）＜抜粋＞

（指定）

第三条 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その他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、平成二十八年度以降の五箇年間に於いて踏切道改良基準（安全かつ円滑な交通の確保のために必要な踏切道の改良の方法に関する国土交通省令で定める基準をいう。以下同じ。）に適合する改良の方法により改良することが必要と認められるものを指定するものとする。

2～5 （略）

（改良の実施）

第七条 第三条第一項の規定による指定に係る鉄道事業者及び道路管理者は、同項に規定する期間において、踏切道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しなければならない。

2 前項の鉄道事業者及び道路管理者は、第四条第一項（同条第十三項において準用する場合を含む。）の規定により地方踏切道改良計画を提出した場合又は第五条第一項の規定により国踏切道改良計画が作成された場合（当該国踏切道改良計画について変更があつた場合を含む。）においては、前項の規定にかかわらず、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。

（勧告等）

第八条 国土交通大臣は、前条第一項の鉄道事業者及び道路管理者（国土交通大臣である道路管理者を除く。以下この条において同じ。）が正当な理由がなく同項の規定による踏切道の改良を実施していないと認めるときは、当該鉄道事業者及び道路管理者に対して、期限を定めて、踏切道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。

2 国土交通大臣は、前条第二項に規定する場合において、同条第一項の鉄道事業者及び道路管理者が正当な理由がなく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つて当該踏切道の改良を実施していないと認めるときは、当該鉄道事業者及び道路管理者に対して、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つて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。

3 前二項の規定による勧告を受けた鉄道事業者及び道路管理者が正当な理由がなくその勧告に係る踏切道の改良を実施していないときの措置は、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第二十三条第一項（第三号に係る部分に限る。）（軌道法（大正十年法律第七十六号）第二十六条において準用する場合を含む。）の規定又は道路法第七十五条第一項から第三項までの規定の定めるところによる。

（報告の徴収）

第十三条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、国土交通省令で定めるところにより、鉄道事業者又は国土交通大臣以外の道路管理者に対し、踏切道の改良の実施の状況その他必要な事項について報告を求めることができる。

補論資料① 普通鉄道構造規則（昭和 62 年運輸省令第 14 号）〈抜粋〉

※ 鉄道に関する技術上の基準を定める省令の施行及びこれに伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令（平成 14 年国土交通省令第 19 号）第 1 条第 3 号の規定による廃止前の規定

（特別の構造）

第四条 鉄道事業者は、この省令の規定により難い特別の理由がある場合において国土交通大臣の許可を受けたときは、この省令の規定と異なる構造とすることができる。

2 前項の許可には、条件又は期限を付することができる。

（踏切道）

第四十四条 踏切道は、次の基準に適合するものでなければならない。

一 鉄道と道路との交差角を四十五度未満としないこと。

二 警標及び踏切遮断機（鉄道及び道路の交通量が著しく少ない場合又は踏切遮断機を設置することが技術上著しく困難な場合は、踏切警報機）を設けること。

2 踏切遮断機その他の踏切保安設備の構造上の基準は、国土交通大臣が告示で定める。

附 則

（地方鉄道建設規程等の廃止）

2 次に掲げる命令は、廃止する。

一 地方鉄道建設規程（大正八年閣令第十一号）

二 日本国有鉄道建設規程（昭和四年鉄道省令第二号）

三 （略）

（経過措置）

4 この省令の施行前に附則第二項の規定による廃止前の地方鉄道建設規程第一条第一項ただし書の許可を受けた特別の設計に係る施設若しくは車両又は附則第二項の規定による廃止前の日本国有鉄道建設規程第一条ただし書の承認を受けた特別の設計等に係る施設若しくは車両であつてこの省令の規定に適合しないもの（当該許可又は承認に係る部分に限る。）については、この省令の規定と異なる構造とすることについて第四条第一項の許可を受けたものとみなす。

5 この省令の施行前に工事に着手し、又は完成した施設であつてこの省令の規定に適合しないもの（前項の規定により第四条第一項の許可を受けたものとみなされた構造に係る部分を除く。）については、この省令の施行後最初に行う改築又は改造の工事が完成するまでの間は、この省令の規定と異なる構造とすることについて第四条第一項の許可を受けたものとみなす。

（注） 下線は当省が付した。

補論資料② 地方鉄道建設規程（大正 8 年閣令第 11 号）〈抜粋〉

※ 普通鉄道構造規則（昭和 62 年運輸省令第 14 号）附則第 2 項第 1 号の規定による廃止前の規定

第一条 地方鉄道ノ建設ハ本規程ノ定ムル所ニ依ルヘシ但シ特別ノ設計ヲ必要トスルモノニ在リテハ運輸大臣（鋼索鉄道及無軌条電車ニ在リテハ当該事案ノ関スル土地ヲ管轄スル地方運輸局長次項ニ於テ同ジ）ノ許可ヲ受ケ本規程ニ依ラサルコトヲ得

2 （略）

第二十一条 踏切道ト線路トノ交角ハ三十度ヨリ小ナルコトヲ得ス

2 交通頻繁ナル踏切道ニハ通行人ノ注意ヲ惹クヘキ警標ヲ設クルコトヲ要ス

3 交通頻繁ニシテ展望不良ナル踏切道ニハ門扉其ノ他相当ノ保安設備ヲ為スヘシ

(注) 下線は当省が付した。

補論資料③ 日本国有鉄道建設規程（昭和 4 年鉄道省令第 2 号）〈抜粋〉

※ 普通鉄道構造規則（昭和 62 年運輸省令第 14 号）附則第 2 項第 2 号の規定による廃止前の規定

第一条 日本国有鉄道ノ鉄道（新幹線鉄道ヲ除ク）ノ建設ハ本規程ノ定ムル所ニ依ル但シ左ノ各号ノ一ニ該当スル場合ハ之ニ依ラザルコトヲ得

一 丙線中特ニ簡易ナル構造ノ鉄道ニシテ別ニ定ムル規程ニ依ルトキ

二 災害等ノタメ施設又ハ車両ヲ一時使用スルトキ

三 本規定ト異ナル特別ノ設計ヲ要スル場合ニシテ運輸大臣ノ承認ヲ受ケタトキ

四 其ノ他已ムコトヲ得ザル事由アル場合ニシテ運輸大臣ノ承認ヲ受ケタトキ

註 軌条、車輪等ガ摩耗シ又ハ車両ノバネガ撓ミタル場合等ニ於テモ本規程ニ抵触セザルコトヲ要ス

第五十二条 交通頻繁ナル踏切道ニ対シテハ門扉其ノ他相当ノ保安設備ヲ為スコトヲ要ス

(注) 下線は当省が付した。