

5. 第4種踏切道の統廃合の促進及び  
保安度向上対策について

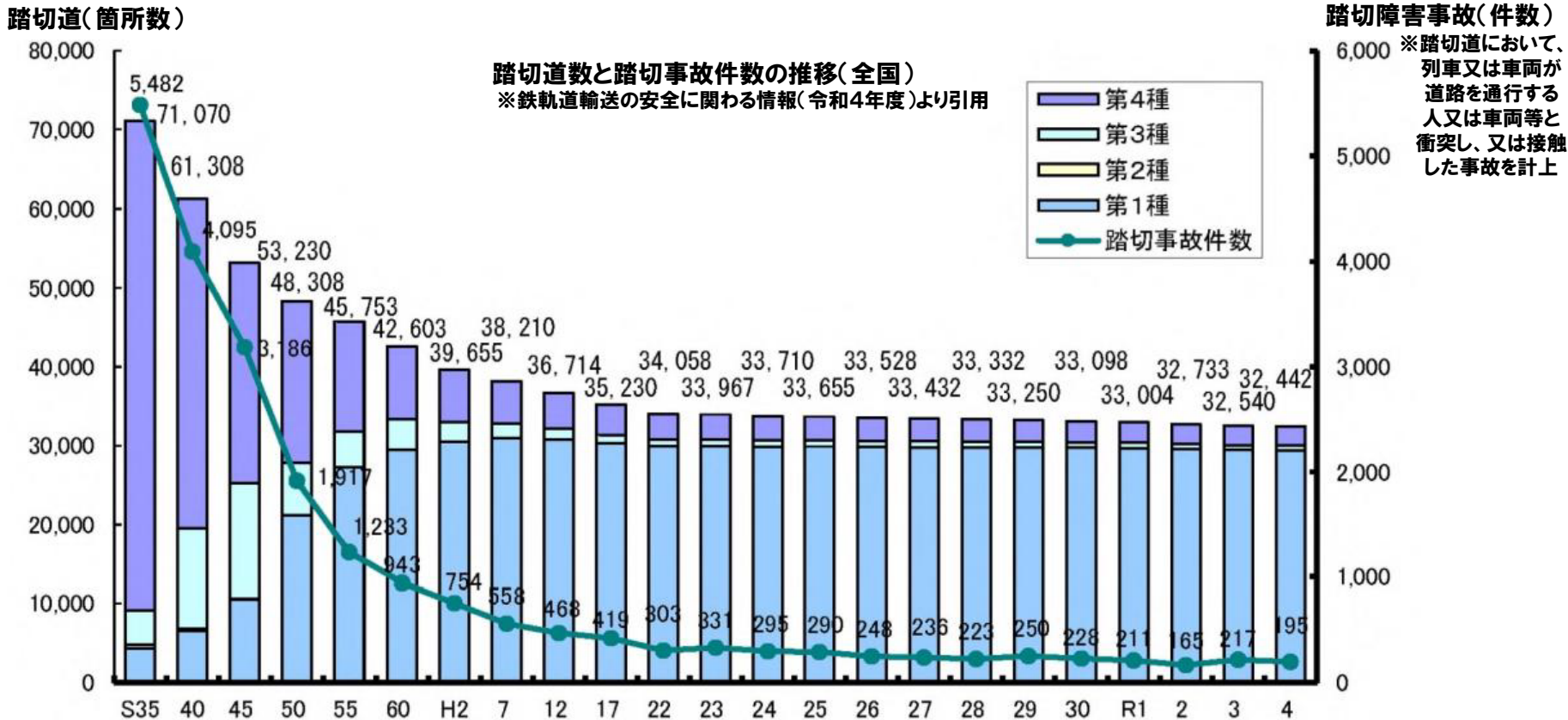
# 第4種踏切道の統廃合の促進及び 保安度向上対策について

---

中国運輸局鉄道部  
令和6年2月13日

# 第4種踏切道の廃止に向けた取り組みの重要性について

- 踏切道改良促進法が施行され60年以上が経過しており、その間に第4種踏切道(遮断機・警報機のない踏切)は減少したが、未だ踏切道全体の約1割(約2400箇所)を占めており、近年では減少数は鈍化傾向にある。
- 第4種踏切道の100箇所あたりにおける事故の発生割合は第1種踏切道と比べて高く、廃止や踏切保安設備の整備等の早急な対策が必要。



○全国の踏切種別別の事故発生割合(令和4年度)	第1種踏切道	第2種踏切道	第3種踏切道	第4種踏切道	計
踏切道数(A)	29,442	0	592	2,408	32,442
踏切事故件数(B)	174	0	5	16	195
踏切道数100箇所あたりの事故発生割合(B÷A×100)	0.59	0	0.84	0.66	—

# 第4種踏切道の事故事例

発生日時：令和4年9月26日

事業者名：JR西日本

発生場所：境線 新屋第4踏切

概要：運転士は上記場所で進行方向左側から進入してくる人影を直前で認め、汽笛吹鳴及び非常ブレーキを使用したものの及ばず接触し、現場を約100m行き過ぎて停止した。

死傷者数：死亡1名（公衆）

過去の事故歴：隣接する新屋第3踏切（R2.1）

## 《これまでの対応》

- 平成27年5月頃から隣接する新屋第3踏切と合わせて廃止協議を行ったが、地元からの理解が得られず廃止は難航
- 令和2年に事故後対策検討会にて再度廃止の提案をするも同意が得られず、協議を継続する中で近接するどちらかの踏切を1種化、もう一方を廃止することの検討を自治会に依頼し、令和3年3月に周辺住民から新屋第4踏切を1種化し、新屋第3踏切を廃止する要望書を受け統廃合に関する協議を完了した。
- 令和5年3月に使用開始を予定していたところで本事故が発生した。

## 【当該踏切の概要】

- 幅員1.8m、交角90度、B規制 ・交通量：車両30台/日、歩行者17人/日

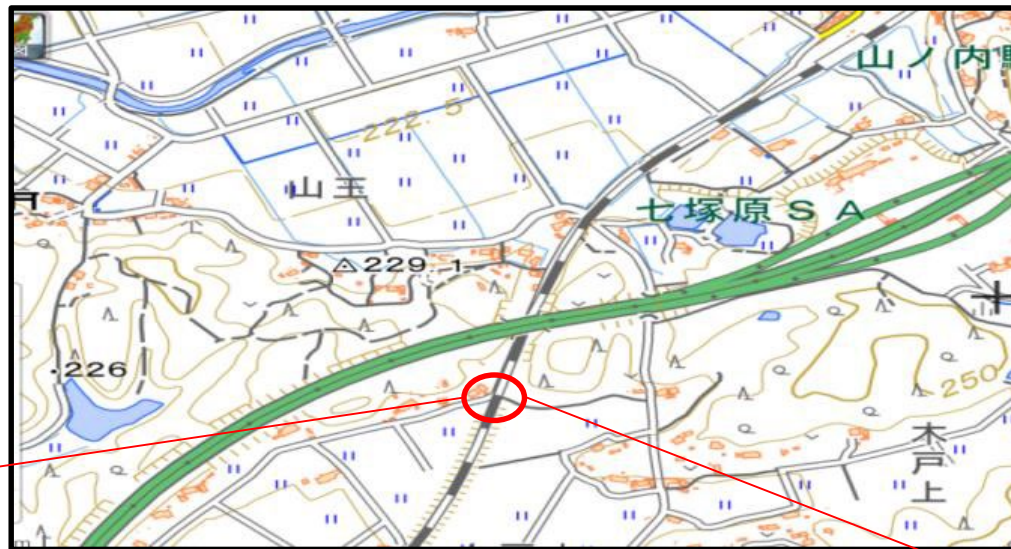


# 第4種踏切道の統廃合事例

## 芸備線 山ノ内・下和知間 笠原踏切(廃止)

### 【概要】

過去協議時には畑へ行く方が居られたため、廃止が困難であったが、継続的に協議を行うなかで、利用者が年々減っていたことから、関係自治会及び地権者が廃止に対して合意。道路管理者と協力し、踏切撤去及び侵入防止対策を実施した。



地理院地図引用

廃止前



廃止後





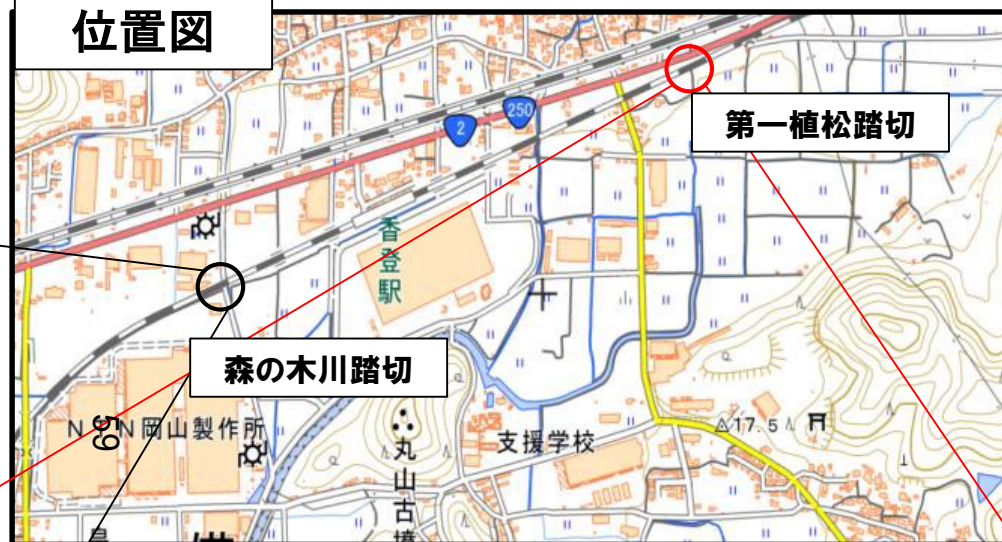
# 第4種踏切道の統廃合事例

## 赤穂線 伊部・香登間 第一植松踏切(廃止)

### 【概要】

森の木川踏切拡幅に伴う、地元調整の機会を捉え周辺踏切の廃止を検討。協議の結果、近隣にある第一植松踏切の廃止を行ったもの。

### 位置図



地理院地図引用

施工前



施工後



施工前



施工後



## JR西日本が展開する「踏切ゲート-Lite」



### 主な特徴

- 〈常時遮断式〉通行者の踏切横断時のみ開閉
- 〈半自動式〉遮断かんの操作後は自動的に元位置に戻る
- 〈通行方法〉踏切進入時には上に持ち上げて通行  
踏切退出時には前に押すか、上に持ち上げて退出