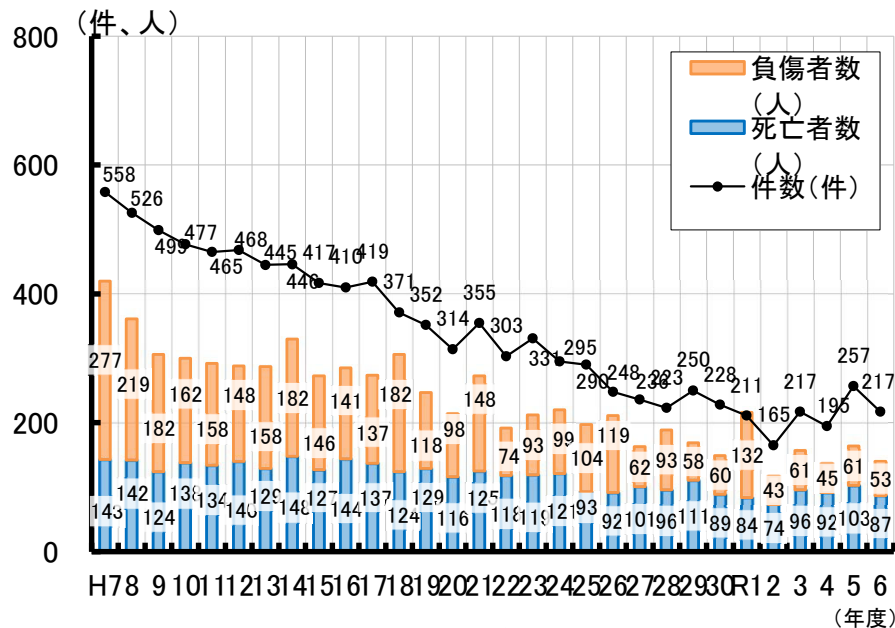


5. 踏切道の現状について（第 4 種踏切含む）

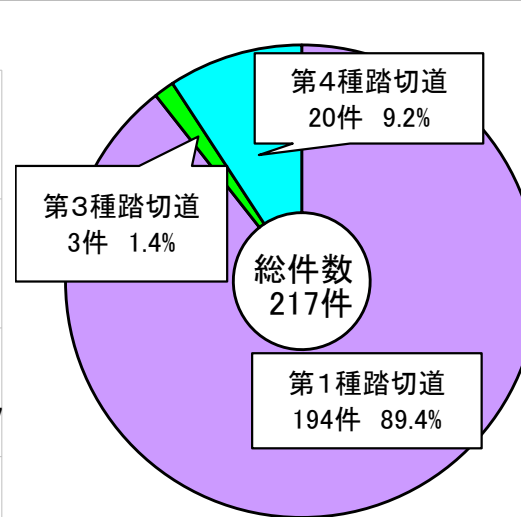
踏切道の現状について

中国運輸局
令和8年2月

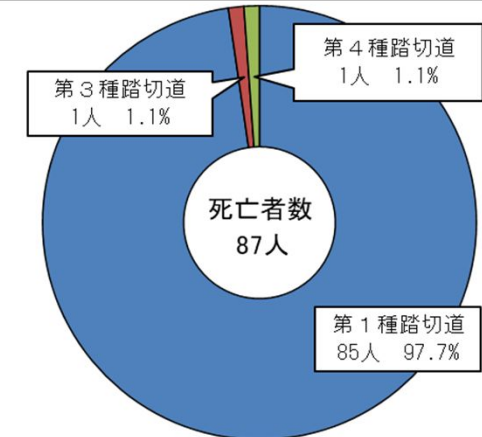
- 踏切事故の件数は、長期的に減少傾向にあるが、令和6年度は、217件(対前年度比40件減)であった。
- 内訳は、第1種踏切道194件(対前年度比35件減)、第3種踏切道3件(同1件増)、第4種踏切道20件(同6件減)であり、第1種踏切道における事故が9割近くを占める。
- 踏切事故による死傷者数は140人(対前年度比24人減)、うち死亡者数は87人(同16人減)であり、共に昨年度より減少した。
- 事故原因については、直前横断等の通行者に起因する事故がほとんどであることから、通行者の意識に働きかける対策が必要である。



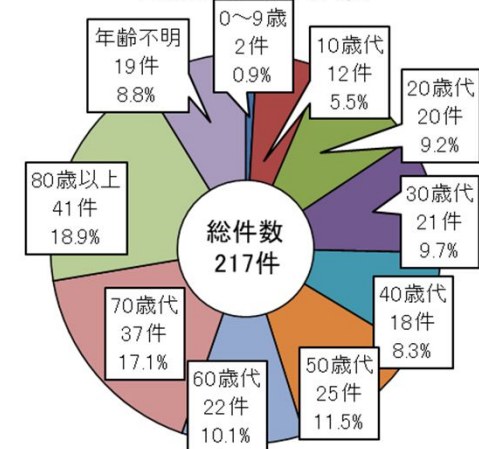
踏切事故の件数及び死傷者数の推移



踏切種別毎の件数



種別別死亡者数



年齢別の事故件数

- 踏切道1箇所あたりの踏切事故発生件数は第4種踏切道が第1種踏切道の約1.3倍であった。
- 高齢者(65歳以上)の踏切事故件数は86件(対前年度比3件減)であった。

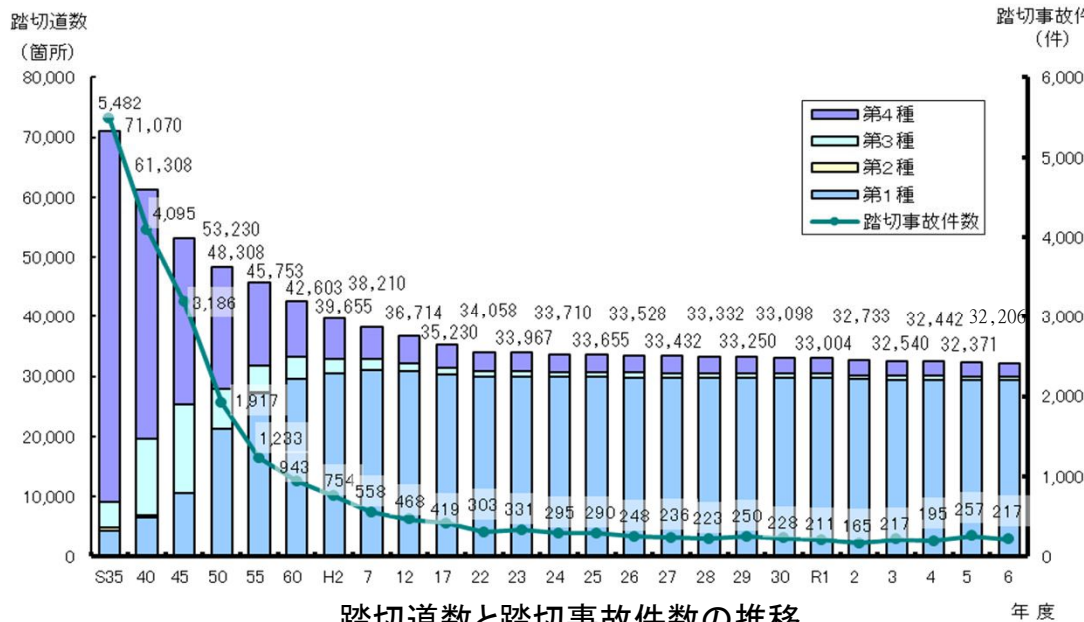
- ・令和6年度末現在踏切数は、32,206であり、対前年度比165減であった。
- ・内訳は、第1種踏切道65減、第3種踏切道15減、第4種踏切道85減であった。
- ・1種化の件数が年々減少している。

○ 踏切道数の推移 ※括弧内は減少数

年 度	第 1 種	第 3 種	第 4 種	合 計
令和2年度	29,567 (▲150)	639 (▲45)	2,527 (▲76)	32,733
令和3年度	29,473 (▲94)	612 (▲27)	2,455 (▲72)	32,540
令和4年度	29,442 (▲31)	592 (▲20)	2,408 (▲47)	32,442
令和5年度	29,422 (▲20)	582 (▲10)	2,367 (▲41)	32,371
令和6年度	29,357 (▲65)	567 (▲15)	2,282 (▲85)	32,206

○ 1種化の推移

年 度	1 種 化
令和2年度	31
令和3年度	31
令和4年度	17
令和5年度	19
令和6年度	14



踏切道数と踏切事故件数の推移

都道府県別の踏切数(令和6年度末現在)

■ 全国47都道府県別の踏切数

* 兼掌踏切(複数の事業者の鉄道線路をまたぐ踏切道)は1箇所として計上

都道府県	踏切数	(踏切種別)		
		第1種	第3種	第4種
北海道	1,412	1,296	42	74
青森県	530	467	16	47
岩手県	519	454	14	51
宮城県	437	401	13	23
秋田県	550	489	16	45
山形県	441	403	20	18
福島県	807	677	34	96
茨城県	669	600	0	69
栃木県	690	652	6	32
群馬県	690	629	0	61
埼玉県	1,114	1,025	0	89
千葉県	1,278	1,188	6	84
東京都	1,037	1,012	4	21
神奈川県	825	791	9	25
新潟県	860	792	25	43
富山県	546	484	4	58
石川県	306	298	4	4
福井県	438	367	14	57
山梨県	268	231	0	37
長野県	1,081	927	44	110
岐阜県	971	828	36	107
静岡県	767	695	4	68
愛知県	1,280	1,226	17	37
三重県	1,203	1,149	12	42

都道府県	踏切数	(踏切種別)		
		第1種	第3種	第4種
滋賀県	447	406	6	35
京都府	682	652	14	16
大阪府	764	753	10	1
兵庫県	1,212	1,162	0	50
奈良県	619	612	6	1
和歌山県	532	513	7	12
鳥取県	376	351	9	16
島根県	456	381	14	61
岡山県	811	718	19	74
広島県	916	811	16	89
山口県	887	730	13	144
徳島県	352	325	3	24
香川県	627	574	1	52
愛媛県	724	650	7	67
高知県	190	156	5	29
福岡県	1,347	1,277	14	56
佐賀県	365	310	12	43
長崎県	403	344	11	48
熊本県	560	485	22	53
大分県	394	359	13	22
宮崎県	406	349	7	50
鹿児島県	417	358	18	41
沖縄県	0	0	0	0
合計	32,206	29,357	567	2,282

第4種 踏切道対策 (1) 第4種踏切道数の推移

国土交通省としては、遮断機も警報機も設置されていない第4種踏切道は、安全性の向上が重要な課題であると認識しており、これまで、

- ・第4種踏切道の統廃合の促進、
 - ・遮断機・警報機の整備の支援による第1種踏切道化の促進
- などの取組を、道路管理者、地方自治体及び鉄道事業者などの関係者とともに進めてきている。こうした取組により、第4種踏切道数は年々減少し、年間約60箇所減少している。

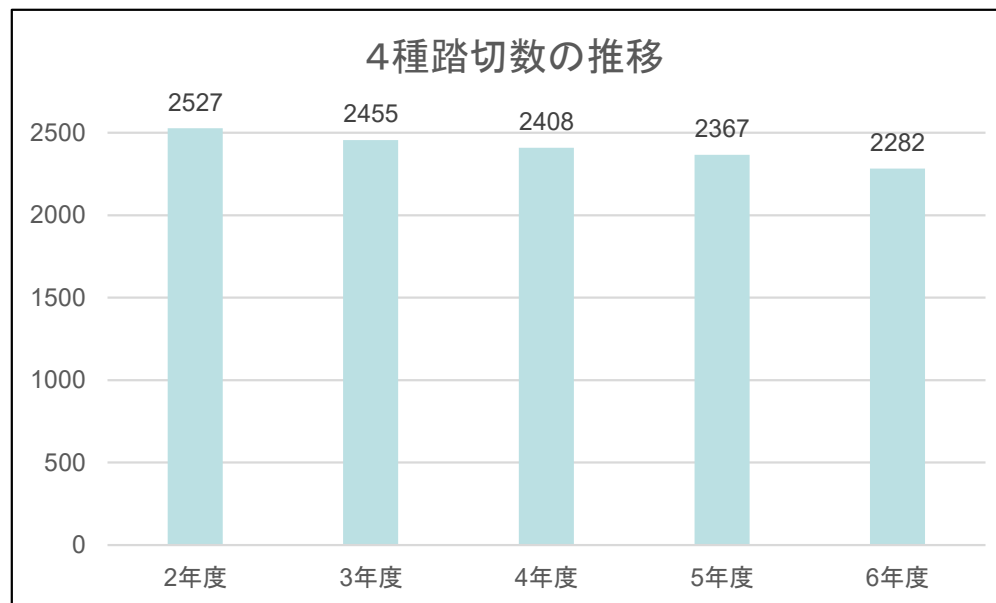


しかし、地元との協議が難航するなど、廃止及び1種化ができない踏切道が多数残っている。



廃止、1種化に向けて、引き続き協議を進めていただきたい。

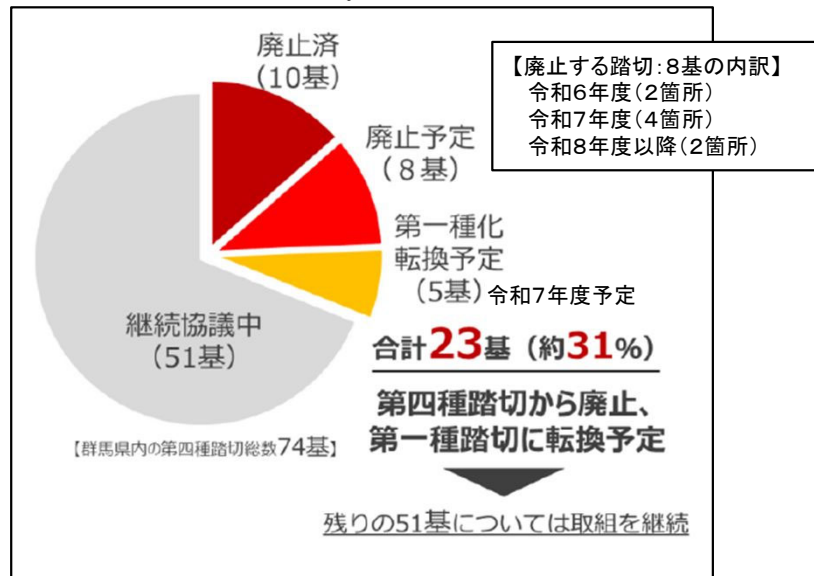
第4種踏切道数の推移



事故発生（令和6年4月6日）

関東運輸局、鉄道事業者、群馬県などの関係自治体、関東地方整備局等からなる「群馬県 踏切道改良協議会」を急遽開催し、県内の第4種踏切道（74箇所）の廃止や第1種踏切道化について協議

群馬県の方針は、可能な限り第4種踏切道の「廃止」、もしくは警報機と遮断機のある第1種踏切道への「転換」



群馬県の対応

※ 道路管理者：市町

- 対応方針を公表することで、関係者の対応が迅速化
- 鉄道事業者と道路管理者が協議する環境を調整
- 道路管理者に調整結果のヒアリングを行い、動きの遅い道路管理者に対して、他の道路管理者の状況を共有するなど、対応の実施を促進
- 鉄道事業者と道路管理者のスケジュールを管理

道路管理者の対応

- 廃止するという方針を決定し、各地区に説明
- 事故を契機に協議する機運の高まり
- 利用状況を調査したところ、通行者が少ないことが判明
- 学生等利用の多い箇所は1種化

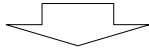
鉄道事業者の対応

- 地元自治会に対し、踏切のリスクを説明
- 道路管理者と連携
- 粘り強い説明
- 自治体からの補助で1種化を促進

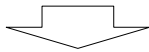
- 都道府県のリーダーシップが重要
- 鉄道事業者と道路管理者の連携が重要

第4種 踏切道対策 (3) 北近畿タンゴ鉄道の対策について

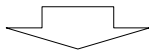
令和5年4月10日に第4種踏切道において列車とシニアカーとの衝突による死亡事故が発生



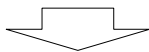
京都府が事務局となり、鉄道事業者、関係自治体、警察、近畿運輸局からなる「踏切対策協議」を開催し、第4種踏切道(全18箇所)の廃止や第1種踏切道化について協議(令和7年末までに7回開催)



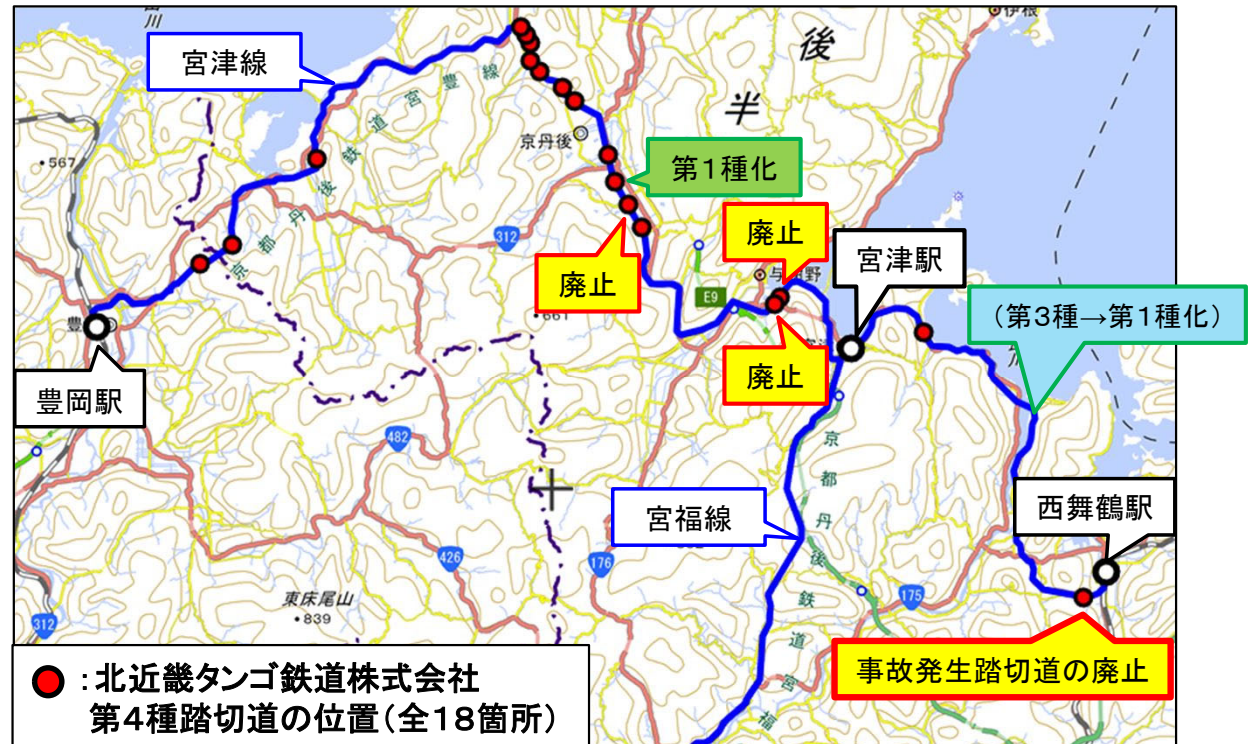
踏切の構造、利用状況、利用者層などの確認のために踏切カルテを作成し、踏切からの見通しなどの危険度を総合的に判断して、廃止可能な踏切道の把握と第1種踏切道化する踏切道の優先順位を整理



関係自治体は優先順位をもとに地元と協議



令和7年末までに全18箇所中、
4箇所廃止、1箇所第1種踏切道化が決定
 (事故が発生した踏切道の廃止を含む)
 この他、第3種踏切道1箇所の第1種踏切道化を決定



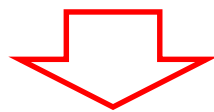
廃止前



廃止後(今後施設の撤去を実施)

事故発生踏切道の廃止

- 一部の事業者では、踏切道通行者に物理的な一旦停止・左右確認を促し、直前横断に起因した事故を防ぐことを目的とした「手動ゲート(手動遮断棒)」や「踏切道手前の柵」を導入している。
- 第1種化により維持管理すべき施設を増やすことは困難と考えている事業者が多い中、これらの設備は、第1種化に比べて少ない費用で、整備や維持管理が可能であると考えられることから、その導入によって第4種踏切道の暫定的な対策として安全性の向上に資することが期待される。



これらの設備については、踏切道補助の支援の対象ではないため、支援制度を創設。

○手で遮断棒を持ち上げるタイプ



○手で遮断棒を押すタイプ



○一旦停止を促す柵



手動ゲート設置数: 262箇所設置 令和7年3月末現在

1. 目的・事業概要

【目的】

踏切道改良促進法に基づき、遮断機や警報機等の踏切保安設備の整備を推進し、踏切道における事故防止と交通の円滑化を図る。

【事業概要】

踏切道改良促進法に基づき指定された踏切を対象に、遮断機・警報機、高齢者等の歩行者の踏切事故防止に資する設備及び災害時の稼働状況等の把握に資する設備等の整備を支援。

2. 制度の内容

○補助対象事業者:

(A) 地方公共団体以外の鉄道事業者

・鉄道事業(軌道業を含む)において、以下のいずれかの要件に該当

- ・赤字
- ・黒字で営業利益率が少ない(事業用固定資産営業利益率7%以下)

かつ

・全事業において、以下のいずれかの要件に該当

- ・赤字
- ・黒字で営業利益率が少ない(事業用固定資産営業利益率10%以下)

(B) 地方公共団体である鉄道事業者

・鉄道事業が**赤字**

○補助対象事業:

(i) 改良すべき踏切道の改良を実施する鉄道事業者

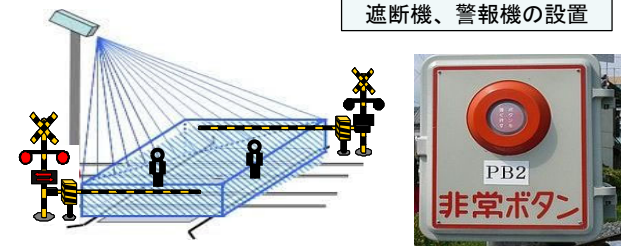
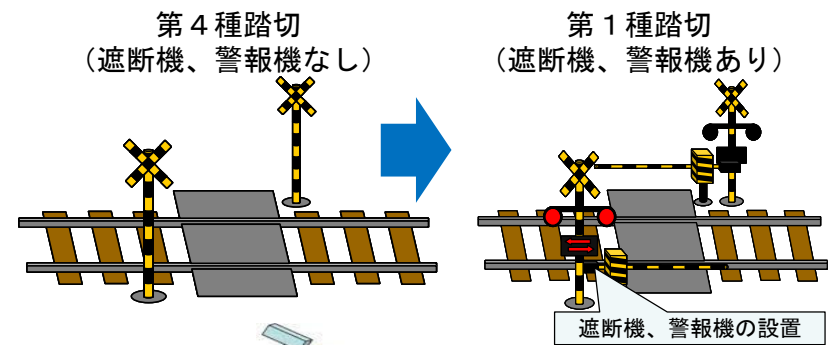
- 遮断機、警報器、警報時間制御装置、障害物検知装置(高規格化を含む)、非常押しボタン、全方位警報器
- AI等を活用した画像解析装置 等

(ii) 災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の管理を実施する鉄道事業者

踏切監視用カメラ

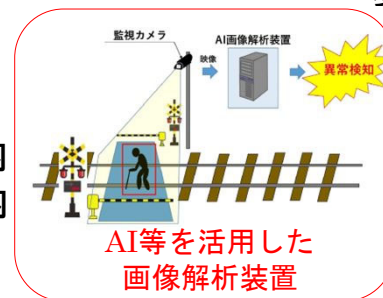
○補助率: **赤字**の鉄道事業者 国1/2以内、地方公共団体1/3以内
黒字の鉄道事業者 国1/3以内、地方公共団体1/3以内

【踏切保安設備の整備例】



拡充

歩行者等を検知しやすい障害物検知装置



全方位警報機



踏切監視用カメラ

1. 目的・事業概要

【目的】

遮断機・警報機のない第4種踏切道において、歩行者等の一旦停止、左右確認を促し直前横断を防ぐことで、第4種踏切道の安全対策を簡易かつ効果的に実施できる整備を推進し、第4種踏切道の安全性の向上を図る。

【事業概要】

第4種踏切道において、歩行者等の直前横断等を抑止するため、踏切通行者の物理的な一旦停止を促すゲートや柵等の整備を支援。



設備例

※メーカーにより、様々な種類有

2. 制度の内容

○補助対象事業者
鉄軌道事業者

○補助対象事業

第4種踏切道に歩行者等の物理的な一旦停止及び左右確認を促す設備を設置する事業

○補助率

(A) 地方公共団体以外の鉄道事業者

- ・赤字の鉄道事業者 国1/2以内
- ・黒字の鉄道事業者 国1/3以内

(B) 地方公共団体である鉄道事業者

- ・国1/3以内

※道路法上の道路以外の道路と交差する第4種踏切道での事故も多数発生していることから、本事業では、そのような踏切での対策事業も補助対象とする。



設置前



設置後(イメージ)

勝手横断箇所について

【勝手横断箇所】

鉄道事業者が踏切道として認めていないが、明らかに線路内を横断した形跡があるもの。



令和6年に、広島県内において、勝手横断箇所において、2件の人身傷害事故が発生（1箇所は昨年9月30日に閉鎖）

鉄道事業者としては閉鎖したいが、横断箇所となった過去の経緯等もあり、閉鎖することが困難となっている。

踏切の統廃合、踏切拡幅に併せて、近隣の勝手横断箇所が閉鎖される事例もある。

閉鎖するには、関係自治体の協力が必要です。

鉄道事業者と自治体が連携して、閉鎖に向けた協議をお願いします。