

4. 踏切の廃止に向けた対策の進め方のポイント

踏切事故を無くすための究極の対策が踏切自体を無くすことであることは先にも述べているところですが、このような考えで、鉄道事業者、道路管理者、地域住民等の関係者が踏切廃止に向けて協議を行っているものの、協議が進んでいない踏切が多数あると考えられます。

そこで、関係者が協議を進め、踏切の廃止に至った事例の経緯の類型とポイント (👉) を以下のとおりまとめました。

各事例（詳細は5. <9～13ページ>）等も参考にしながら、事故防止のための具体的な対策を実施することが望まれます。

(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

5. 遮断機のない踏切の廃止を実現した事例

鉄道事業者や関係地方自治体からのヒアリング等を基に事例を4つ紹介します。

このうち、(b)①及び(b)②(その2)は茨城県筑西市ちくせいにおける事例です。筑西市は第4種踏切道で死亡事故が発生したことを受けて、「二度と同種の事故を起こさないため危険な第4種踏切道無くしていく」という強い思いで、市が中心となって、地域住民との協議を進め、死亡事故が発生した踏切だけでなく、事故がまだ発生していない他の第4種踏切道についても廃止を実現しました。引き続きまだ市内に残っている第4種踏切道についても、廃止協議が進められているところです。

これらの踏切廃止に至るまでの取組も参考にしながら、他の鉄道事業者や自治体等の関係者においても事故が起きる前に、関係者での協議を進め、早急に廃止等の具体的な対策を講じていただきたいと考えております。

「(a) 遮断機のない踏切の単独廃止」の事例

— 死亡事故の発生を受けて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 —

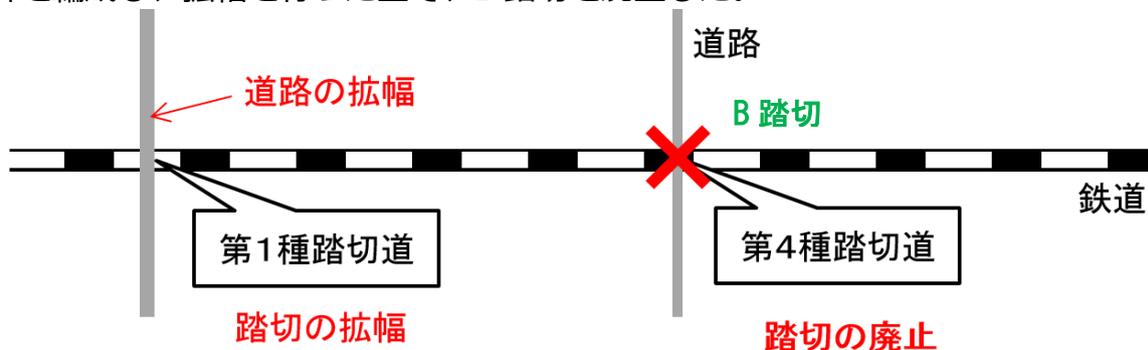
過去に第4種踏切道での事故が発生した際に、鉄道事業者から道路管理者である地元自治体に対して、踏切の廃止を基本として協議の要請を行い、その地域にある第4種踏切道の廃止や第1種化を進めてきていたが、A踏切の廃止については反対意見が少なくなかったため、廃止の決定に踏み切ることができずにいた。

今回、実際に死亡事故が発生したことの重大性に鑑みて、地元自治体において、踏切の交通量調査を実施し、その調査結果をとりまとめて市議、地区会長、その他地域住民に連絡して地域に対する説明会を開催した。その結果、踏切閉鎖の理解を得ることができたため、必要な手続きをとって、A踏切を廃止した。

「(b) ①近隣踏切の拡幅にあわせて廃止」の事例

— 近隣踏切の安全性向上（歩道整備、踏切拡幅）により、踏切利用者を誘導 —

死亡事故の発生を受けて、地元自治体、警察、学校等の関係者でB踏切の廃止について検討したが、近隣の第1種踏切道及びその接続道路の幅が狭く、現状では危険であることから、廃止に難色を示されたため、近隣踏切の拡幅（歩道設置）を行った上で、B踏切を廃止することを決定した。地元自治体が近隣踏切の拡幅のための補正予算を編成し、拡幅を行った上で、B踏切を廃止した。



- ・ 踏切の拡幅
- ・ 道路の拡幅
- ・ 歩道帯の設置（緑色部分）
- ・ 踏切警報機の移設及びオーバーハング型への変更

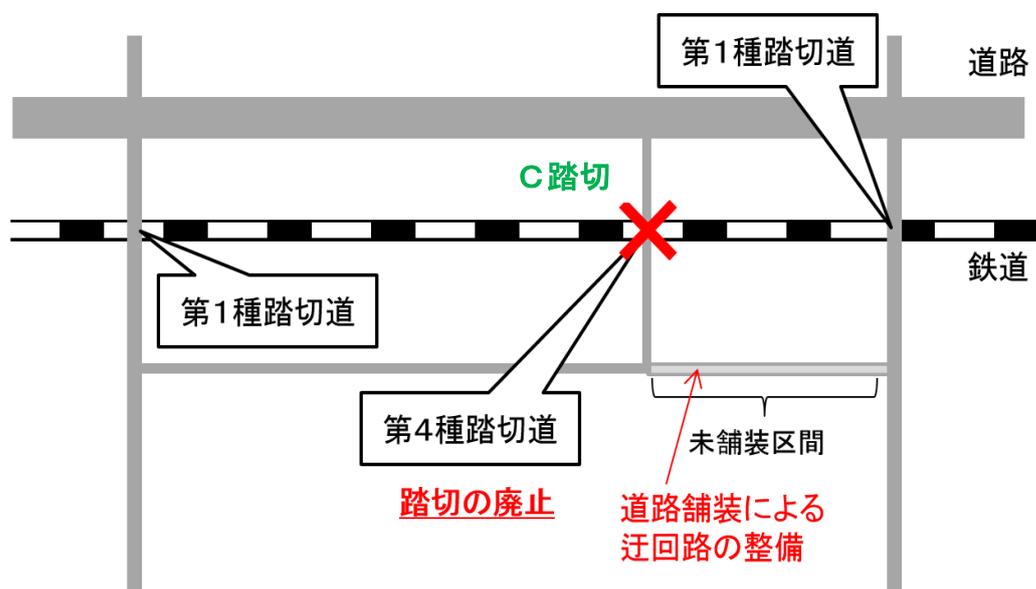
→ 歩行者の利便性・踏切の視認性UP！

「(b) ②近隣踏切への迂回路を整備して廃止」の事例 (その1)

— 近隣踏切の利用を容易にすること (迂回路整備) により、踏切利用者を誘導 —

過去にC踏切で自転車と列車が衝突する事故が発生し、鉄道事業者、地元自治体、警察及び地元町内会で協議が行われ、地元自治体により踏切通行の注意喚起を行うために車止め及びガードパイプの設置が行われた。その後、鉄道事業者と地元自治体で踏切の廃止等について協議したが、通行者がいるということから、継続協議となっていた。

今回の死亡事故を受けて、鉄道事業者、地元自治体及び地元町内会でC踏切の安全対策を協議し、近隣踏切への迂回路を整備した上で、C踏切を廃止することに合意した。地元自治体により迂回路の整備を完了し、C踏切を廃止した。



「(b) ②近隣踏切への迂回路を整備して廃止」の事例 (その2)

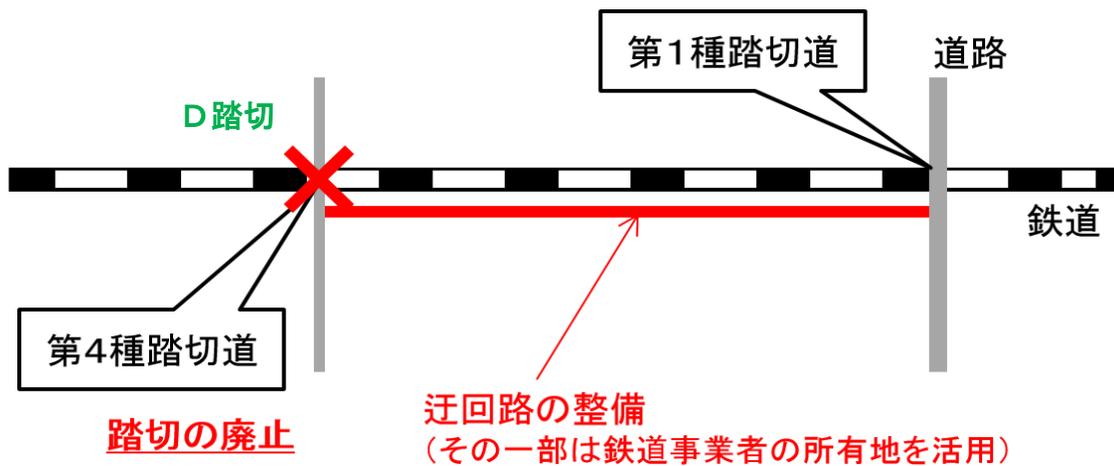
— 迂回路の整備にあたり地方自治体と鉄道事業者が協力 —

本事例は、死亡事故が発生した第4種踏切道の事例ではないが、地元自治体が、他の第4種踏切道で死亡事故が発生したことを受けて、その地域にある第4種踏切 (D踏切) の廃止に取り組んだ事例である。

地元自治体では、第4種踏切道は危険度が高いという認識で、踏切の廃止に向けて鉄道事業者とともに、踏切利用者のアンケート調査 (踏切の利用状況や利用目的、O D (移動の起終点) などを調査) を実施した上で、地元自治会と安全対策検討会を開催し、踏切廃止を検討した。

同検討会では、近隣踏切への迂回路を確保しながらの廃止が多数意見となり、地元自治体において迂回路について検討し、関係者と協議した結果、鉄道事業者所有の土地を借りて、迂回路を整備することになった。

並行して、地元自治会を通じて地域住民に踏切廃止の協力依頼文書を配布。地元自治体による迂回路の整備が完了した後、D踏切が廃止された。



廃止された第4種踏切道
(3鉄道事業者3路線^{また}を跨いでいた)



第4種踏切道跡から見た迂回路
(鉄道事業者の所有地を借上げ)

「近隣踏切との統廃合」は、近隣の踏切とセットで対策を検討し、地域の交通の便を確保しつつ踏切数の削減を図るものでありますが、このような事例のほか、第4種踏切道が隣接して複数ある場合に、通行量の少ない踏切を廃止し、1箇所^{また}の踏切を第1種化する統廃合の事例もあります。

また、踏切の廃止を実現した事例では、地元自治体が中心となって自治会や住民などの声を聞きながら対策の方針が検討され、地元自治体において近隣踏切の拡幅や迂回路の整備という対応も行われていることから、地元自治体が果たした役割が大きかったものと考えます。

第4種踏切道の対策は、その踏切が置かれている環境や利用状況等に応じて個別に検討する必要がありますが、このような事例を参考とすることにより、具体的な対策の検討が促進されることが望まれます。

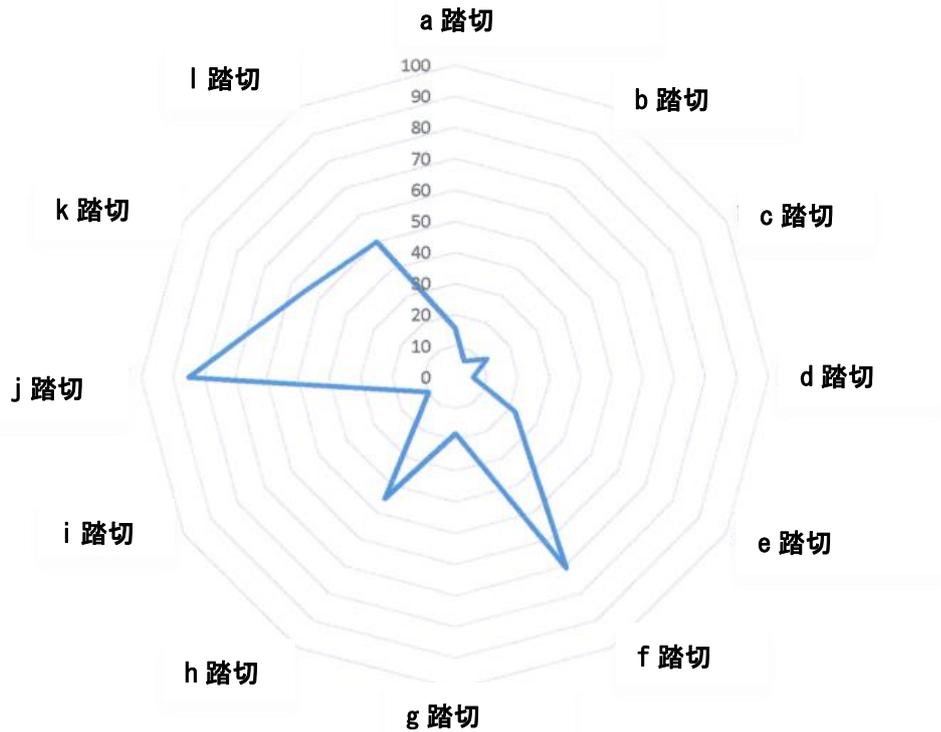
【参考】 鉄道事業者が地方自治体との踏切廃止等の協議時に使用する資料の例

関東鉄道(株)では、踏切事故の更なる発生を防止するため、事故の発生リスクを可視化した情報を沿線地方自治体等と共有し、各踏切における廃止協議や、必要な安全対策の早急な実施に向けた協議への理解促進のために活用しています。

下図は、個別の踏切ごとに事故の発生状況、交通量や踏切保安設備の設置状況等から、事故の発生リスクをポイントで数値化し、レーダーチャートに示したうえで、危険度の高い順に整理したものです。

このような理解促進のための積極的な取組により、廃止等の具体的な対策を講じるまでの期間を可能な限り短縮することも重要です。

踏切道危険度レーダーチャート（イメージ）



安全度数	
特殊信号発光器	-5
障害物検知装置	-10
オーバーハング型警報機	-10
全方向型警報灯	-5
第4種警標	-5
グレアヘルト(垂れヘルト)	-5
カラー舗装	-10
その他	-3

危険度数	
接触事故(過去5年累計)	20
直前横断(過去5年累計)	5
トリコ(過去5年累計)	5
第4種踏切道	50
複雑な踏切形状	10
交通量(交通量/100) 最大値30	30

市の危険度の高い踏切道				
順位	踏切名	ポイント	踏切種別	記事
第1位	j踏切	85pt	第1種	H30年度 オーバーハング型警報機更新予定
第2位	f踏切	71pt	第1種	H31年度 "
第3位	k踏切	55pt	第4種	廃止協議中
第4位	l踏切	50pt	第1種	H29年度 オーバーハング型警報機、カラー舗装、歩道整備済。
第5位	h踏切	45pt	第1種	

安全度数（安全設備の整備状況等）、危険度数（事故の発生状況、見通し、交通量等）から事故発生リスクを点数（ポイント）化し、合計点で評価