

なるほど兵庫

遮断機も警報機もない踏切

踏切の種類

鉄道と道路が交差する踏切は、第1種から第4種の4つに分類されている。第1種踏切は自動踏切遮断機が設置された踏切で、私たちが目にする機会が最も多い踏切である。第2種踏切は踏切安全係を配置して遮断機の開閉を行う踏切で、今は存在しない。第3種踏切は踏切警報機を設置している踏切である。第4種踏切は遮断機も警報機もない踏切で、現在の基準には適合せず新設できない。現在の基準では鉄道と道路は立体交差させることを基本としており、例外的に踏切を設ける場合は遮断機または警報機を設置する必要がある。減少が続く第4種踏切

現存する第4種踏切はこのような基準が定められる前から存在しており、改造等の工事が完了するまでの間、過渡的に認められている踏切である。国は第4種踏切を削減する方針であり、2019年度末には全国で2603カ所（全踏切の7.9%）と、15年前（04年度末）と比べて1444カ所減少した（図表1）。削減手法としては①迂回路を確保するなどによる廃止、②第1種踏切への改良、③廃線といったものがある。第4種踏切では踏切事故が多い
国が第4種踏切の削減を進める最大の理由は安全性の確保である。2019年の踏切事故をみる

と、第4種踏切では27件発生している。これは踏切100カ所当たりに換算して1.02件となり、第1種踏切0.59件の1.7倍、第3種踏切0.86件の1.2倍と多い（図表2）。また、17年と18年も同様に他の2種類の踏切より換算した事故件数が多く、死亡事故も発生している。

兵庫県内にある第4種踏切

2019年度末現在、兵庫県内に残る第4種踏切は53カ所と全国中位（21位）である（図表3）。しかし、近隣の大阪府と奈良県の1カ所、和歌山県の13カ所と比べて残存数が多い。県内で第4種踏切がある路線は、神戸電鉄、JR赤穂線、JR姫新線などである（図表4）。いずれも列車本数が少ない単線区間に残っていると思われる。削減には自治体、住民等の協力が必要

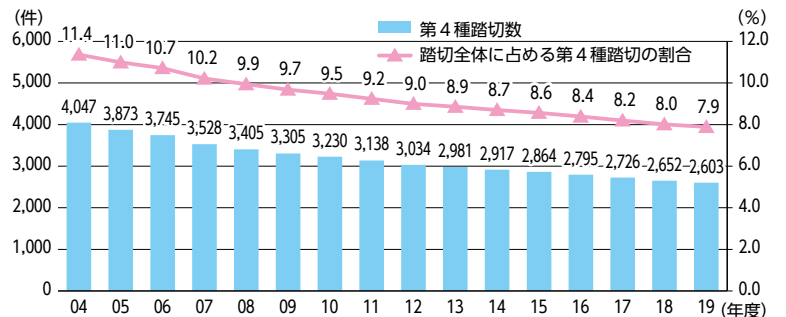
削減には自治体、住民等の協力が必要

第4種踏切の中には農耕車の通行や生活道路として利用しているため、廃止について住民の理解がなかなか得られないものがある。また、第1種化には費用がかかることもあり、乗客が減っている地方の鉄道事業者には負担が大きい。

鉄道事業者単独で事を進めるのは難しいため、市町の担当者、周辺住民等の関係者を交えて協議する場を設けることが必要である。加えて、国が進める踏切保安設備整備事業の補助制度等を活用することで費用負担の軽減を図り、ひとつでも多くの第4種踏切が解消されることを期待したい。

（主任研究員 浅野 学）

【図表1】第4種踏切数の推移（各年度末の件数）



【図表3】都道府県別の第4種踏切数（2019年度末）（カ所）

順位	県名	件数	順位	県名	件数
1	山口県	162	21	兵庫県	53
2	長野県	121
3	北海道	117	33	滋賀県	35
4	岐阜県	114
5	広島県	100	41	京都府	21
6	福島県	99	43	和歌山県	13
7	埼玉県	97	45	大阪府	1
8	千葉県	92	45	奈良県	1
9	茨城県	91
10	岡山県	85	...	全国計	2,603

資料：【図表1】【図表2】【図表3】のいずれも総務省行政評価局「第4種踏切道の安全確保に関する実態調査」より作成

【図表4】第4種踏切がある兵庫県内を走る路線（カ所、%）

	踏切総数	第4種踏切	第4種の割合
神戸電鉄	165	36	21.8
JR赤穂線	100	21	21.0
JR山陽線	855	64	7.5
JR姫新線	279	19	6.8
JR山陰線	757	45	5.9
JR播但線	101	5	5.0
JR福知山線	161	2	1.2

資料：国土交通省「鉄道統計年報」（2020年度）より作成
※兵庫県内を走る路線を挙げており、県外の踏切も含む

【図表2】踏切種類別の事故件数等の状況（2019年）

踏切種類	踏切数 (カ所)	構成比 (%)	事故発生件数 (件)	100カ所当たりの事故件数 (件)		
				2019年	2018年	2017年
第1種	29,748	89.9	175	0.59	0.69	0.69
第2種	-	-	-	-	-	-
第3種	698	2.1	6	0.86	0.69	0.54
第4種	2,652	8.0	27	1.02	1.28	0.93
合計	33,098	100.0	208	0.63	0.74	0.71

※踏切数は2018年度末の件数