

月刊

300



地図と学ぶ

通巻

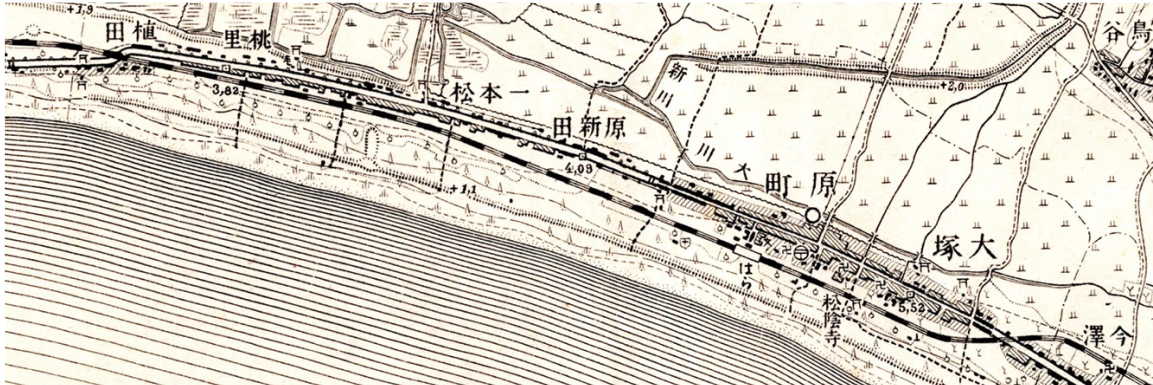
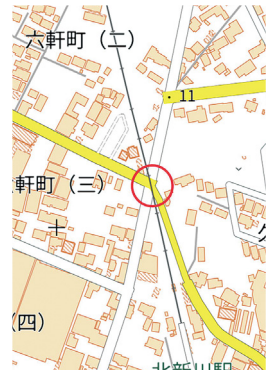
645

2026年6月

地図中心

特集

踏切地図考察録



あってはならない存在－踏切の魅力－	今尾 恵介	3
トンネルと踏切	小野田 滋	8
「踏切」って何？－より深く知るための基礎知識－	秋山 千央	12
踏切 概論と趣味的考察	野月 貴弘	16
踏切撤去で生まれた橋 in 東京	紅林 章央	20
踏切のある東京、踏切のない東京	枝久保 達也	24
予期せぬ踏切・開かずの大踏切・異界の踏切・構内踏切	津沢 正晴	28
過去の写真から見る「踏切」にかける想い	飯島 学	30
鉄道と道路の交差点“踏切”の楽しみ方	伊藤 博康	32
千ペロの聖地「立石」の踏切が無くなる	谷口 榮	36

【連載】

《地図づくり最前線 033》ユーザーからの投稿写真を地図更新に活用「ジオクエスト」(後編)	片岡 義明	40
《日本百名山が見える鉄道 見えた鉄道 29》中央本線から 穂高岳	清水 長正	42
《地図を片手に大地を駆ける 97》奥武蔵マウンテンオリエンテーリング 2026	柳下 大	44
《地図心中 復活版 46》絵解き－ 43 まち歩きと「食」－ 2	高橋 美江	46
《地図教育の道具箱 43》福島複合災害から学ぶ、地図を使って実感を深める	澤木 考耶	48
《地図大使親書》踏切の音は、ふるさとの音、旅の音	石原 良純	52
新刊地形図案内 39 / 今月新刊の見どころ!・日本地図センター便り 50 / 編集後記・次号予告 51		

◆「地図中心」は毎月10日発行です◆

1冊 880円 (税込)

地図倶楽部

◆紙版と電子版のご購読会員

年間購読 1年間 12冊	
プレミアム会員	
6,600円 (税・送料込)	
プレミアム会員 (シニア) 満65歳以上	
5,500円 (税・送料込)	

◆電子版のみのご購読会員 (紙版は送付されません)

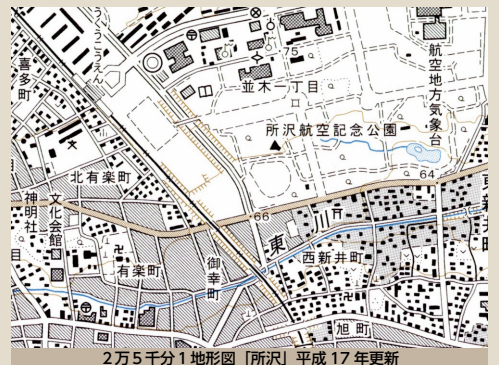
地図倶楽部会員	会費 (税込)	入会資格
一般会員	5500円	なし
一般会員 (シニア)	4400円	満65歳以上
学生会員	2200円	学生または18歳未満の方

地図倶楽部事務局
map-club@jmc.or.jp 03-3485-5417

《表紙》
本誌特集の一部を抜粋して転載したもので、縮小・拡大・部分表示をしています。

昔見たあの景色が、記憶の中で蘇る 旧版地形図データ

国土地理院の「旧版地形図」のデータ提供・プリントサービスが、日本地図センターで開始されました。明治期から現在に至るまでの貴重な地形図のデジタルデータが、容易に入手できるようになりました。時代の変遷とともに移り変わる街並みや土地の様子を、ぜひご自身の目でお確かめください。



【提供概要】

- ▼対象地図：2万5千分1地形図 (旧版)・5万分1地形図 (旧版)
★現在、紙地図で刊行中のものは除く
- ▼提供形式：デジタルデータ (TIFF形式) ダウンロード
プリントサービス (★データを購入された方が対象)
- ▼ファイル容量：カラー (100MB～500MB程度)
モノクロ (1MB～10MB程度)
- ▼解像度：600dpi又は400dpi
- ▼価格：1図葉610円 (税込)
プリント出力880円 (税込)
- ▼詳細はこちら
<https://net.jmc.or.jp/shopbrand/ct1208/>



【多様な用途】

- ▼地域の歴史研究・調査資料
- ▼景観の変化の新旧比較
- ▼教育・地域学習教材
- ▼古地図コレクション
- ▼インテリアやギフト

【ご購入方法】

日本地図センターのオンラインショップ「地図センター ネットショッピング」にてお買い求めいただけます。

【お問い合わせ先】

一般財団法人 日本地図センター 情報サービス部
ネットサービス課
メール：net@jmc.or.jp

旧版地図データ **検索**

あってはならない存在—踏切の魅力— いまお けいすけ 今尾 恵介

最初から身も蓋もない話だが、踏切は本来「あってはならない存在」である。鉄道事業法では道路に線路を敷設すると言うし(第61条)、道路法でも鉄道とは立体交差しなければならない(第31条)と。但し書きは面倒なので省くが、ダメとはいえ現状あるものをすぐ撤去もできない。かくして各所に存在する違法建築と同様にとりあえず「お目こぼし」された状態、というのが正直なところだろうか。

やむを得ず、のわりには全国の踏切総数は令和5年(2023)度末で32,371か所もある*¹という。これでも「踏切道改良促進法」が施行された昭和36年(1961)度の71,070か所に比べれば半減以下となった。しかも当時、9割以上を占めた遮断機も警報器もない踏切は現在1割以下に激減している。国土交通省の調べによれば、連続立体交差事業の実施などで減ったにもかかわらず東京都23区内の踏切は620か所に及び、これはニューヨークの48か所、パリの7か所、ソウルの16か所に比べても段違いに多い。単純に比較できないとはいえ、きわめて踏切の多い国であることは間違いない。

踏切の密度は当然ながら都市を走

る路線が高くなる。昭和37年(1962)に刊行された『踏切設備』は踏切の知識が満載で参考になるが、これによれば同36年度の東海道本線には1,055か所の踏切が存在し、踏切の平均間隔は558.8mであった。これに対して当時の京王帝都電鉄(現・京王電鉄)は井の頭線などを含む全線53.2kmに320か所で平均間隔は166.3mと、大手私鉄で最短距離を示していた*²。京王電鉄のウェブサイト*³には立体交差化の取り組みが示されているが、昭和30年(1955)度末に322か所あった踏切は現在135か所と約4割にまで減少し、しかも警報器も遮断機もない第4種踏切(後述)が77%を占めていたのに対して、現在は全部の踏切に警報器・遮断機が設置された第1種甲踏切(後述)となつてすでに30年以上が経過している。

その名も「横切馬車道」 —黎明期の踏切—

そもそも踏切は明治5年(1872)に新橋～横浜間の鉄道が開業した時にすでに数十か所も存在した。当然ながら鉄道網の発展に伴って増加していく。イギリスの全面的な指導のもとに建設されただけあって、前述

『踏切設備』によれば、当初は英語そのままの「レベル・クロッシング」と呼ばれていたが、後に「横切道」「横路」「横切馬車道」などの用語に取って代わられた。「踏切」の用語が初めて文書に登場するのは明治11年(1878)に伊藤博文卿が提出し、三条実美太政大臣が決済した京都・敦賀間の鉄道建設費概算書だ*⁴という。

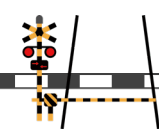
もちろん当時は踏切の存在は合法的なものであった。たとえば私設鉄道条例第10条では「線路ノ道路ヲ横断スル場所ニハ橋梁ヲ架設シ若クハ踏切道ヲ設クヘシ(以下略)」と、道路との交差方法のひとつとして規定されていた。ところが戦後になると道路法での原則立体化が明記される中、高度経済成長期の自動車の激増で事故対策が急務となった。本来は立体交差化を進めるべきではあったが時間と費用がかかるため、まずは踏切の安全性向上のため改良を促進すべく「踏切道改良促進法」が昭和36年(1961)に施行されている。これにより、新たに建設される鉄道路線については踏切を可能な限り回避する方向性が決まった。当然ながら路線の設計から開業までは時間がかかるため、たまたまこの年に開業した伊豆急行線には多数の踏切が出



警報機、遮断器ともない第4種踏切の例—水郡線ナベ屋踏切(磐城石井～磐城塙)



水郡線は第4種踏切の聖地(東館～南石井間の小羽屋踏切)



現している。

その後建設された国鉄新線の踏切の有無を調べてみると、昭和45年(1970)開業の中村線(現・土佐くろしお鉄道中村線)、同46年のあがつま吾妻線の延伸区間(長野原～大前)、同年の只見線(只見～大白川)などに踏切が設置されている一方で、昭和47年(1972)に開業した長崎本線の現川經由(旧線と共用区間には西町踏切がある)や同48年(1973)の武蔵野線、同49年の予土線の新線区間(若井～江川崎)には踏切がない。その後は踏切の新設が行われなくなった。この頃が「鉄道立体交差時代」の幕開けである。

第1種～第4種に分類される踏切

踏切はその設備の状況によって第1種から第4種まであり、具体的には以下のように分類されている(カッコ内は令和5年度末の数)。

第1種踏切 「自動踏切遮断機」を設置、または踏切保安係を配置したもの(29,422か所)。このうち自動遮断機で終日遮断するものを「第1種甲」、警手を配置して初電から終電まで遮断するものを「第1種乙」と分類する。古いデータで恐縮だが第1

種乙は平成17年(2005)度末で59か所(第一種全体の0.2%)しかない*⁵。具体的には工場や操車場など車両の出入りが頻繁かつ不規則な場所が多く、JR貨物の路線がこのうち29か所を占めている。

第2種踏切 踏切保安係を配置し、一定時間内における列車等に対して遮断機で道路交通を遮断、それ以外の時間は第4種となるもの(0か所)。

第3種踏切 踏切警報機を設置したもの(582か所)。

第4種踏切 踏切保安係を配置せず、遮断機・警報機もないもの(2,367か所)

現在では第1種踏切が91%と大半を占め、第3種が2%、第4種が7%となっている。第2種は全廃されたが、「Yahoo!知恵袋」の回答によれば、福岡県大牟田市の三井化学専用線に存在した旭町1号踏切が最後の存在だったとか。操業時間に係員が駐在する形である。私が子どもの頃は踏切番のおじさん(踏切警手)が遮断機をハンドルで上げ下げする第1種踏切はふつうに見られたが、自動化が進んで今では例外的な存在だ。

交通量の多い道路と車庫への出入りを伴う線路が交差する「開かずの踏切」では、係員の判断で遮断機の操作を判断した方が効率が良いことから各所で存続してきたが、東武伊勢崎線竹ノ塚駅近くの第37号踏切で平成17年(2005)に起きた死傷事故以来は自動化が進んだ。前述の59か所はこの年の数だが、その後はだいぶ減っている。

踏切の地図記号に見る「踏切観」

地図で踏切はどのように表現されているだろうか。日本の地形図図式に「踏切」という記号はない。単に鉄道の記号と道路の記号を重ねて描けばそれが踏切だ。これは日本ばかりではなく、世界の官製地形図をざっと見回してもフランス、ドイツ、イタリア、アメリカあたりはその流儀で描かれている。珍しいのはイギリスで、図としては同様に鉄道と道路を重ねるだけではあるが、その地点に必ずLC(レベル・クロッシング)の文字が略記されている(図1)。1970年代まで刊行されていた同国官製「1哩1吋図」(1:63,360 ^{マイル インチ}地形図)では、LCの文字がない代わりに鉄道と道路の双方を狭めて際立たせる珍しい表記が行われていた

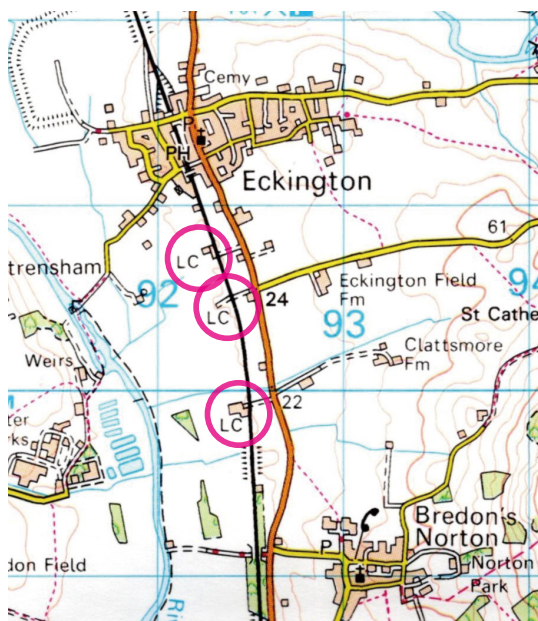


図1 イギリスの地形図ではLCの表示(1:50,000 Worcester&The Malverns,2004年発行)

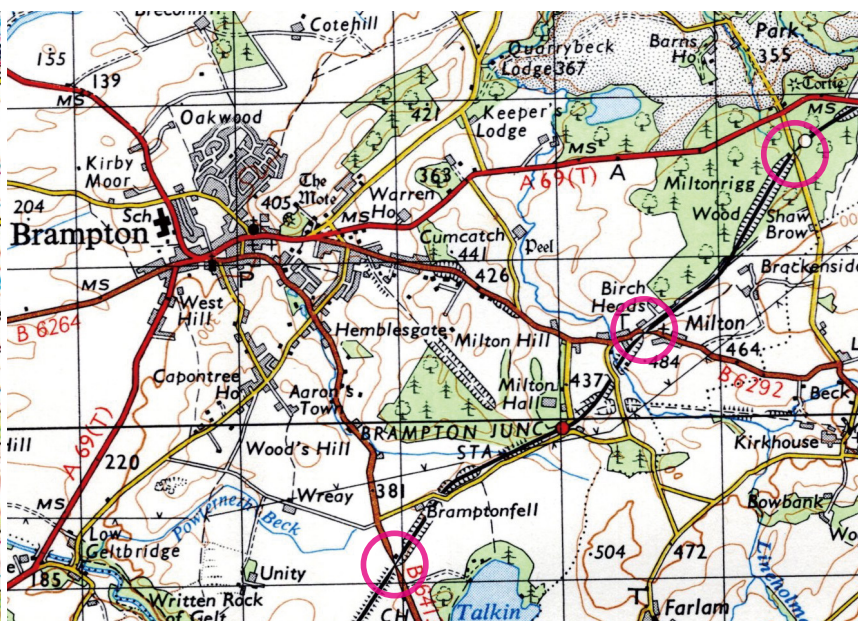


図2 かつての英国1哩1吋地形図の踏切表現は独自のもの(1:63,360 Carlisle,1963年発行)

(図2・図3)。

参考までにイギリスの踏切は全国で約6,000か所存在するという(2018年)*⁶。鉄道網は日本の半分強にあたる15,849km(2024年)で、ざっと2.6kmに1か所の計算である。これに対して日本は30,625kmに32,371か所だから946mに1つで大差があるが、これは19世紀からの「踏切観」の違いかもしれない。以下は明治18年(1885)に上梓された『欧米鉄道経済論』の一節*⁷であるが、国によって建設費が異なることを説明した部分だ。イギリスでは交通量の多い都市部で踏切を避けることが多く、立体交差とすることで建設費が割高となることを記述している(原文の片仮名・変体仮名を平仮名に置き換え、句読点や濁点を補った)。

都府に於ては其土地及び家屋等の価格は甚貴く、又踏切道等の設置に於けるも自ら僻邑の間に設くるものとは大に異ならざるを得ず。就中人馬来往の繁劇なる場所は、其市街に接して水平に横切りて線路を造るときは人民の不便危険少なからざるがゆへに、政府若くは市民の請求に因て会社は其線路上に橋を架し、或は市街の地下を穿つて線路を敷くことあり。

市街地にあつては19世紀からすでに踏切を抑制する「常識」が少なくともイギリスでは存在したようだ。とはいえ日本では鉄道側が設ける踏切の建設に市民が必ずしも唯々諾々と従っていたわけでもない。次は東京横浜電鉄(現・東急東横線)が柿ノ木坂(現・都立大学駅)付近の府道(現在の目黒通り)に踏切を設置する計画に反対する地元住民が鉄道大臣に宛てた陳情書の一部*⁸である。大正15年(1926)12月20日、大正天皇崩御のまさに5日前というタイミングにもかかわらず自粛の気配が見ら

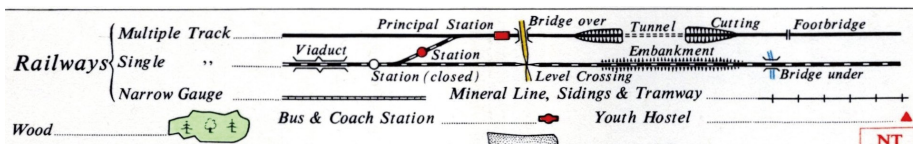


図3 イギリスの旧版1哩1吋地形図の鉄道関係記号

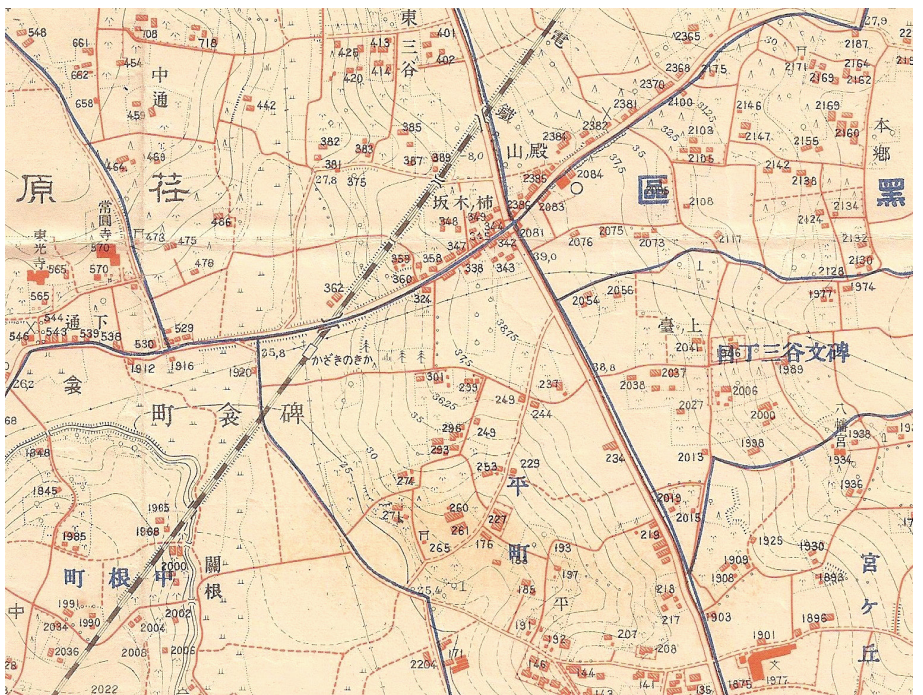


図4 東京横浜電鉄(現・東急東横線)開業当時の柿ノ木坂(現・都立大学)駅付近(1万分1地形図「碑文谷」昭和5年部分修正)(×0.9)

れないところも、思いの強さの表われだろう。迫力ある文章なので少々長いが引用した(原文の片仮名を平仮名に置き換え、句読点を補った)。

本道路は東京と隣県溝ノ口を通ずる幹線府道に有^{これあり}、沿道農村より東京方面へ物資運搬の牛馬車、手車乃至自動車等絡^{らくえき}絡として跡を絶たず。而て前記柿ノ木坂は有名なる急坂なるを以て是等の諸車は坂の上下に最も難^な渋^どを極め、叱咤^{しつた}曳^ひ々の声耳を聳^{たか}する有^{あり}様にして真に難^な雑^{ぞう}沓^{くわ}を呈し居候。[中略]然るに一電鉄会社として御^ご庁^{ちやう}の御設計を改^か廢^{はい}し、斯^{しか}かる混^ま乱^{らん}の坂の中腹をガードを設けずして横断^なせんとする所為は全く御^ご庁^{ちやう}を蔑^あろにし、人畜の危害を度外視し、且つ交通妨害を平然として行はんとするものにして暴逆^{ぼうぎやく}實^{じつ}に許^{ゆる}すべからざる儀^ぎと存候。坂上より加速度に左右せられて下降する諸車が如何にして坂中途の電車踏切場に於て急停止を為し得べきや。必ず轢^{ろく}殺^{ごう}の惨事^{さんじ}を惹起^{せき}するは明^あなる次第^{しだい}に候 [後略]。

以下連綿とその危険性や利便性低下を訴え、踏切ではなくガードを設けるよう玉川村64人の連署を添えて東京横浜電鉄への国の指導を求めている。結局これは府道側が線路を跨ぐ橋を架けることで落ち着いた(図4)。現在は東横線の高架が目黒通りを跨いでいる。架橋費の分担についてはわからないが、住民運動が立体交差を実現させた事例が戦前にも存在したことがわかる。

西武鉄道より青梅街道の方がエライ?

鉄道と道路が交差する踏切の交差角を、道路構造令(第29条)では45度以上と定めている。それでも鉄道の歴史の長さゆえにか、『踏切設備』によれば交差角が30度未満のものが昭和34年(1959)3月末時点でも全国に420か所存在した。

図5は東海道本線原駅付近(現・沼津市西部)であるが、まっすぐ続く旧東海道の2か所で線路が横切っ

東京都台東区、上野駅のやや北に、日本で唯一の地下鉄の踏切があります。その踏切では、東京メトロ・銀座線が上野検車区の車両基地から入出庫します。

上野検車区は、1927（昭和2）年に東京地下鉄道が東洋初の地下鉄を上野～浅草間に開業した際に、上野電車庫として発足。関東大震災後の首都復興事業の一環として用地取得されました。この時点から、銀座線の踏切があったことが、地形図からもわかります。

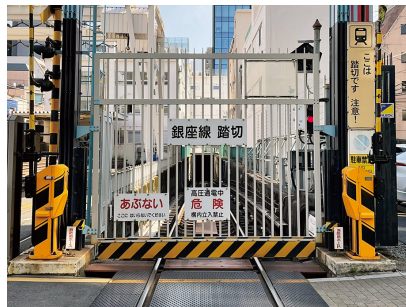
車両基地から入出庫の踏切なので、いつ銀座線が通過するのか。ヒントは、時刻表の上野駅始発。夕刻、帰宅ラッシュ時の前頃に、1時間ほどの間に2回、踏切が閉まって上野駅に向かう銀座線に出会えました。（編集長・小林政能）



銀座線の踏切周辺（東京時層地図 for iPad）



踏切全景、左が「上野検車区」の建物



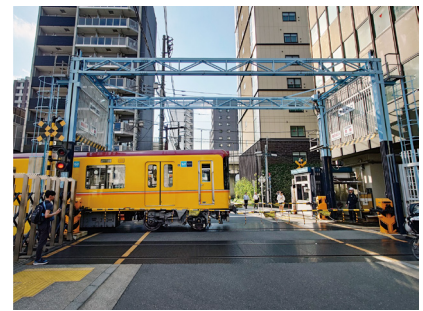
上野駅側の柵、線路は地下へと続く



渋谷行きが出庫



踏切が閉まって、車両基地側の柵が空いて…



始発の上野駅へ向かう銀座線

次号予告 2026年7月 通巻646号

毎月10日発行

地図と学ぶ月刊

地図中心 総特集 黒耀石と人類、資源と活動

鋭く割れるその石は、旧石器時代から刃物や狩りの道具の素材として人々の暮らしを支えていました。全国の主な原産地と流通の拠点となった遺跡の様子や最新の産地推定研究を紹介し、黒耀石をめぐる多彩な世界を楽しく体験できる博物館についてもご案内します。「天然のガラス」を通じて人類の活動に触れる総特集です！



バックナンバーのご案内

地図中心

検索

「地図倶楽部」へのご入会をお待ちしています！ 03-3485-5417(事務局)

地図中心

2026-6 通巻645号

発行 2026年6月10日

発行所 一般財団法人日本地図センター
〒153-8522

東京都目黒区青葉台4-9-6

電話 03-3485-8125

FAX 03-3485-5593

(月刊「地図中心」編集室)

メール chushin@jmc.or.jp

URL https://www.jmc.or.jp

©一般財団法人日本地図センター

定価 880円(税込)

印刷所 昭栄印刷株式会社

地図と学ぶ月刊誌



本誌の一部あるいは全部を無断で複写・複製・転載することは、法律で認められた場合を除き、禁じられています。