

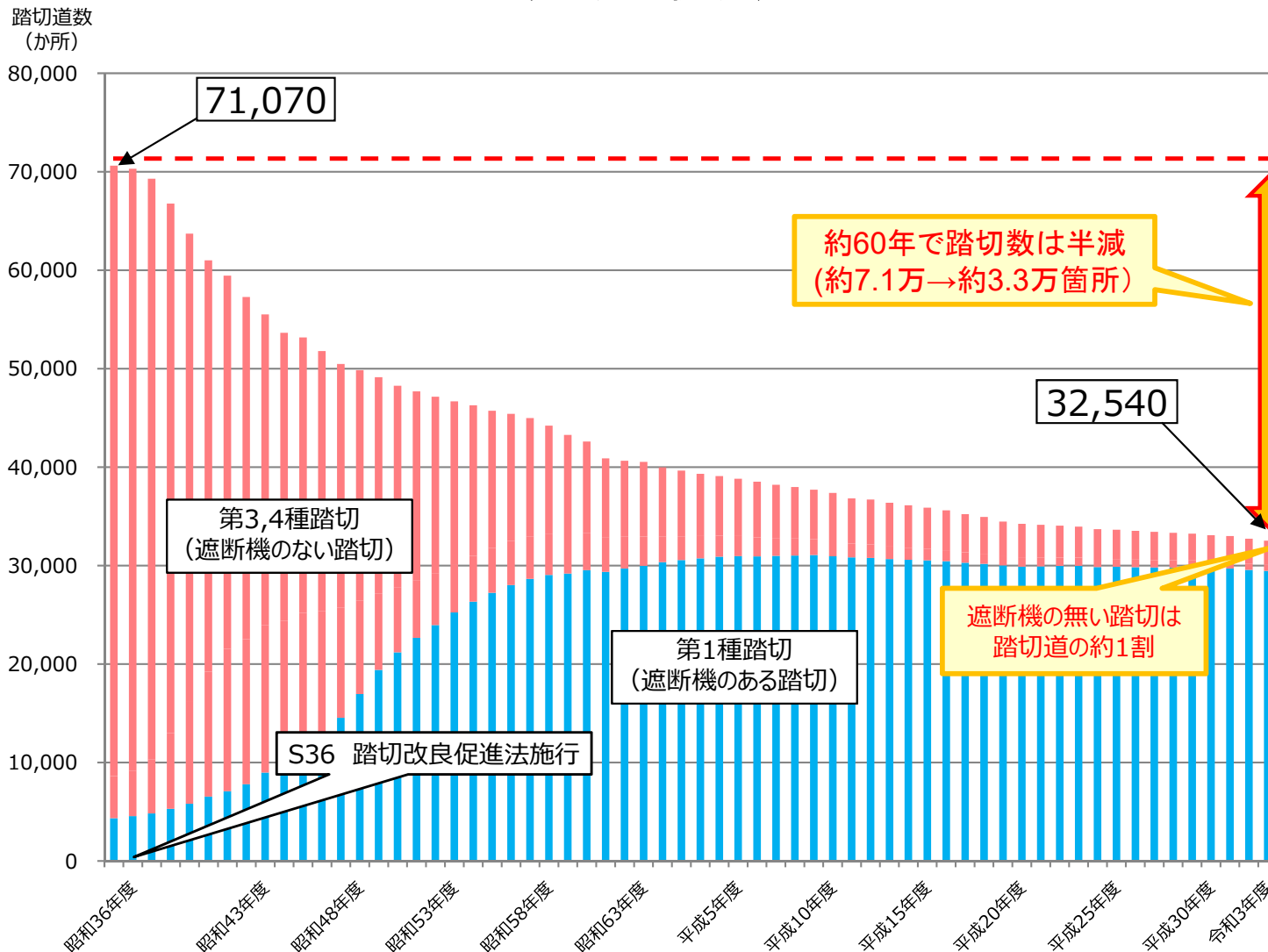
改正踏切道改良促進法について

踏切道の現状

踏切道の現状

○踏切道改良促進法の施行後約60年で踏切数は半減、遮断機の無い踏切も大幅に減少したが、未だ約1割残る

〔踏切の状況〕



第1種踏切



第3種踏切



第4種踏切



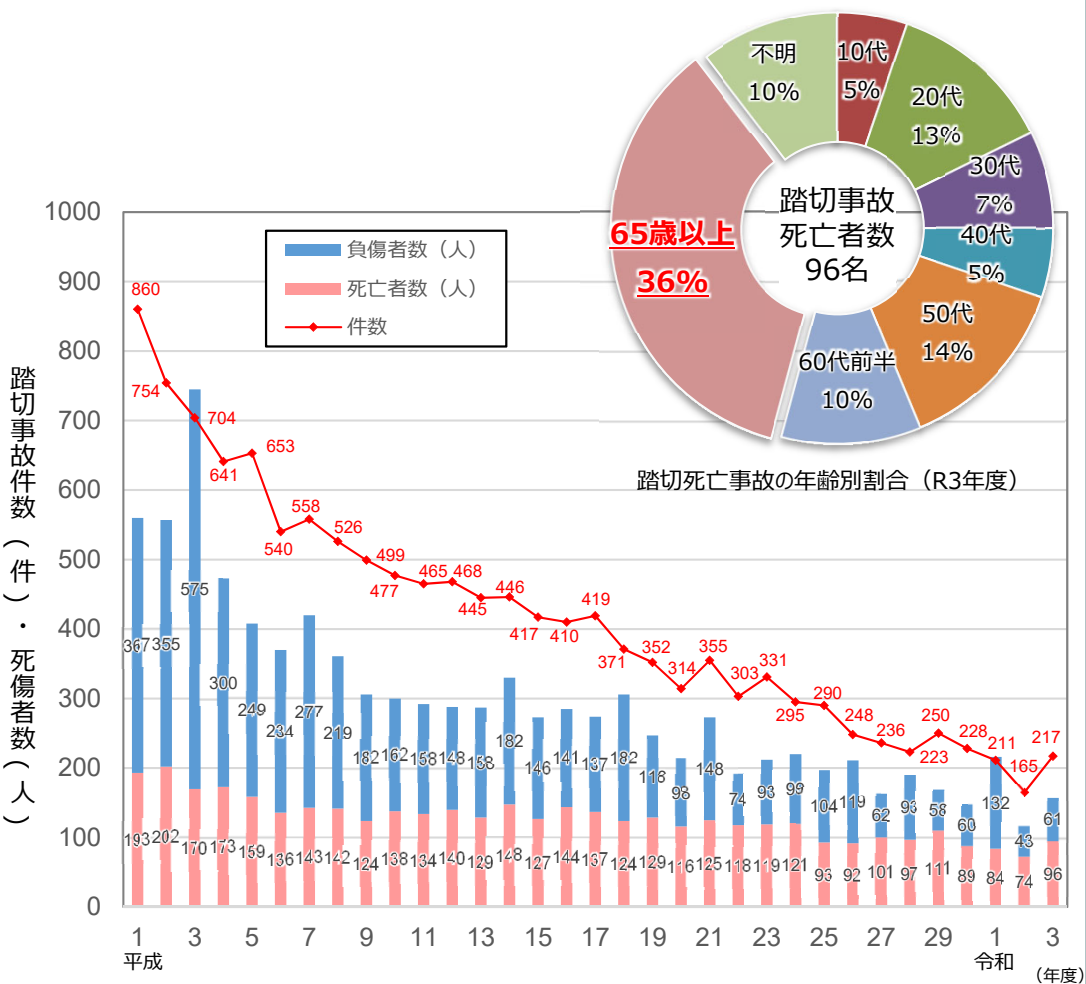
※第2種踏切は、現在、設置されていません。

踏切道における課題(事故、渋滞)

○踏切は事故、渋滞の面から社会的影響が大きい

【踏切事故】

- 踏切事故は2日に約1件、4日に約1人死亡
- 死亡者のうち、約4割が65歳以上



【渋滞】

- 開かずの踏切 (ピーク時遮断時間40分以上) は、全国で500箇所以上※
- 踏切が渋滞の起点となっている箇所も多数存在

※R3.9末時点



かみいぐさ
東京都練馬区 上井草第2号踏切
(開かずの踏切、自動車ボトルネック、歩行者ボトルネック)
(西武鉄道/新宿線) の遮断による渋滞状況

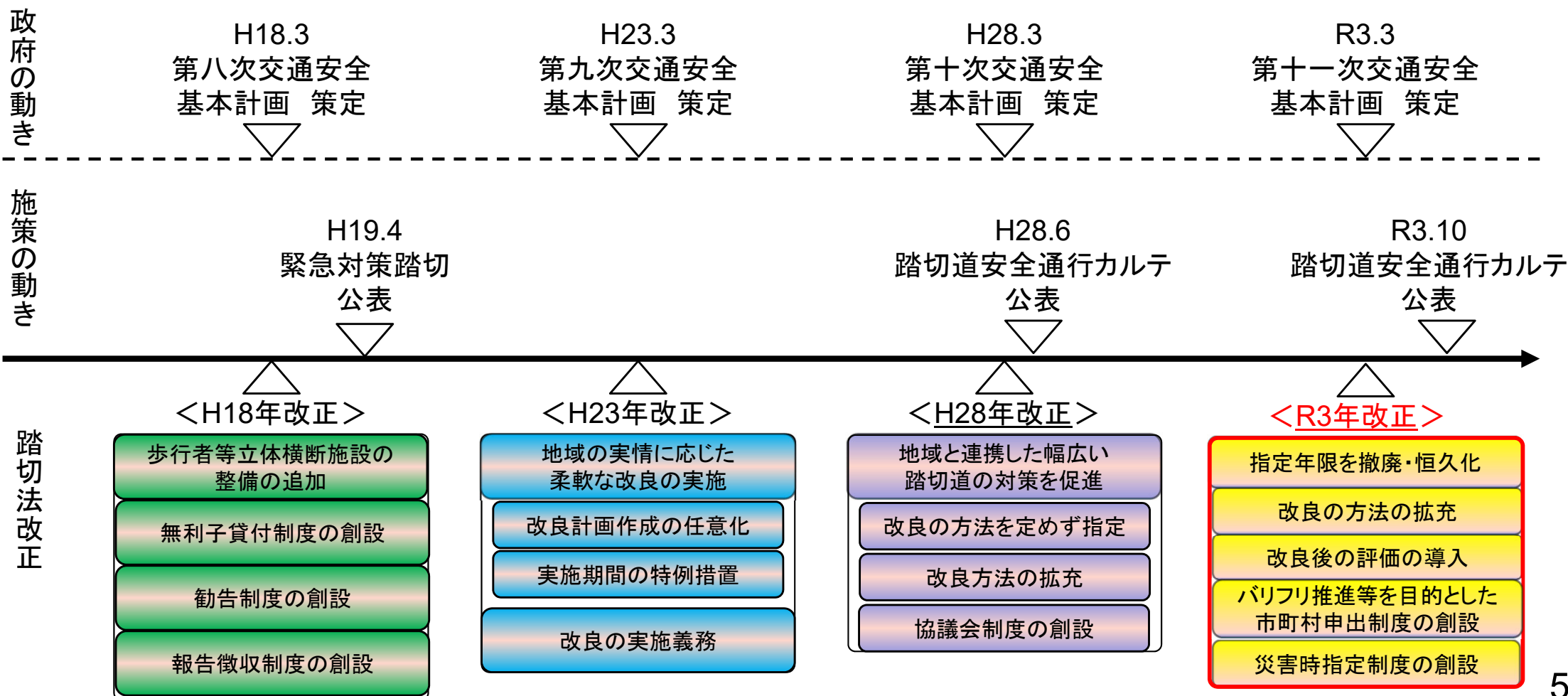
(H29年度撮影)

踏切道改良促進法

これまでの法改正概要

○S36の踏切道改良促進法成立以降、5年に一度、時機に応じた内容で法律を改正。R3改正においては、従来の5年間の国土交通大臣の指定年限を撤廃・恒久化し、交通安全基本計画等の国の5ヶ年計画と連動して指定していくこととしたほか、鉄道事業者・道路管理者による災害時の踏切道の開放手順作成等を義務付けする災害時の管理の方法を定めるべき踏切道を指定する制度を創設した。

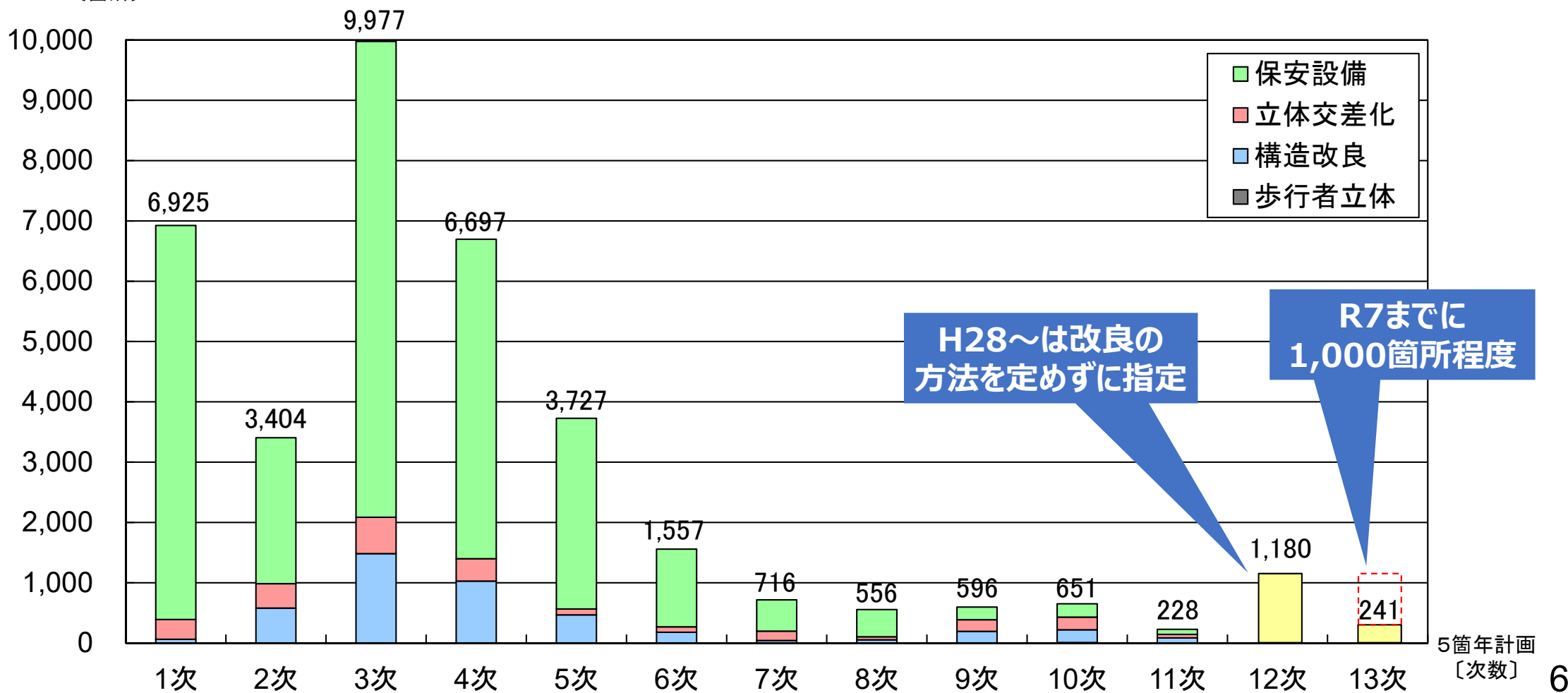
○「緊急に対策の検討が必要な踏切(カルテ踏切)」として、H28.6に「踏切道安全通行カルテ」を公表し、対策を実施。R3年度にはカルテ踏切を見直し、対策の進捗状況等の「見える化」を進め、更なる踏切対策を推進。



法指定実績の推移(R4.12.16時点)

	1次 (S36~S40)	2次 (S41~S45)	3次 (S46~S50)	4次 (S51~S55)	5次 (S56~S60)	6次 (S61~H2)	7次 (H3~H7)	8次 (H8~H12)	9次 (H13~H17)	10次 (H18~H22)	11次 (H23~H27)	12次 (H28~)	13次 (R3~)	計
立体交差化	329	404	604	371	97	90	155	49	194	210	57			2,560
構造改良	62	580	1,482	1,028	467	178	42	54	193	211	85			4,382
歩行者立体	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	1			10
保安設備	6,534	2,420	7,891	5,298	3,163	1,289	519	453	209	221	85			28,082
計	6,925	3,404	9,977	6,697	3,727	1,557	716	556	596	651	228	1,180	241	36,455

踏切数
〔箇所〕

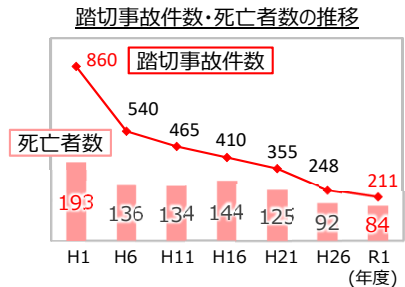


第13次（R3～）踏切道改良促進法

踏切道改良促進法の一部を改正する法律

背景・必要性

- 踏切道の改良対策を進め、踏切道の数や事故件数は着実に減少してきているものの、依然として**事故・渋滞が多数発生**
〔踏切事故は約2日に1件発生、死亡事故のうち約5割は高齢者、渋滞原因となる「開かずの踏切（ピーク時遮断時間40分以上）」は全国500箇所以上〕
 - 平成30年6月大阪北部地震の際には、列車の駅間停止等により多数の踏切道の**長時間遮断が発生し、救急救命活動等に大きな支障**（救急車の到着時間の遅れの例：〔通常〕7分 → 〔大阪北部地震時〕42分）
 - 頻発・激甚化する災害時には、電柱の倒壊、倒木等により**道路や鉄道の交通を阻害**
- ➡ **踏切道の改良対策を更に促進するとともに、道路と鉄道の防災機能を強化し、安全で円滑な交通を確保する必要**



法律の概要

1. 踏切道の更なる改良と災害時における適確な管理の促進 【踏切法・道路法・鉄道事業法】

令和3年4月1日から施行

- ① **改良が必要な踏切道を国土交通大臣が機動的に指定**
〔従来の5年間の指定年限（現行は令和2年度末まで ※日切れ扱い）を撤廃・恒久化し、交通安全基本計画等の国の5ヶ年計画と連動して指定〕
 - ◆ 改良の方法を拡充し、迂回路の整備や踏切前後の滞留スペースの確保等の面的・総合的な対策を推進
 - ◆ 改良後の評価の導入によりP D C Aを強化し、必要に応じ追加的対策を勧告
 - ◆ 踏切道のバリアフリー化等のため市町村による指定の申出を可能に
- ② **国土交通大臣が災害時の管理の方法を定めるべき踏切道を指定する制度を創設**
 - ◆ 鉄道事業者・道路管理者による災害時の踏切道の開放手順作成等を義務付け
 - ◆ 鉄道事業者による踏切道監視用カメラの整備への補助を創設（※予算関連）
 - ◆ 他の道路と鉄道の交差についても、計画的な点検・修繕等の管理の方法を協議



「開かずの踏切」による渋滞



踏切道の長時間遮断による救急救命活動等への支障

2. 道路の防災機能の強化 【道路法等】

①②：令和3年9月25日から施行、③：令和3年6月20日から施行

- ① **広域災害応急対策の拠点となる「道の駅」等について、国土交通大臣が防災拠点自動車駐車場として指定する制度を創設**
 - ◆ 災害時には防災拠点としての利用以外を禁止・制限可能に ◆ 民間による通信施設、非常用発電施設等の占用基準を緩和
 - ◆ 協定の締結により、道路管理者が災害時に隣接駐車場等を一体的に活用
- ② **緊急輸送道路等の沿道区域で、電柱等の工作物を設置する場合の届出・勧告制度を創設**
- ③ **都道府県が市町村管理道路の啓開・災害復旧を代行できる制度を創設**



道の駅を拠点として活用した災害応急対策



沿道の電柱の倒壊による道路閉塞

3. 鉄道の防災機能の強化 【鉄道事業法】

令和3年11月1日から施行

- ① **鉄道事業者は、国土交通大臣の許可を受けて、**
 - ◆ 鉄道施設に障害を及ぼすおそれのある植物等の伐採等を可能に
 - ◆ 災害時の早期復旧のために他人の土地を作業場等として一時使用可能に

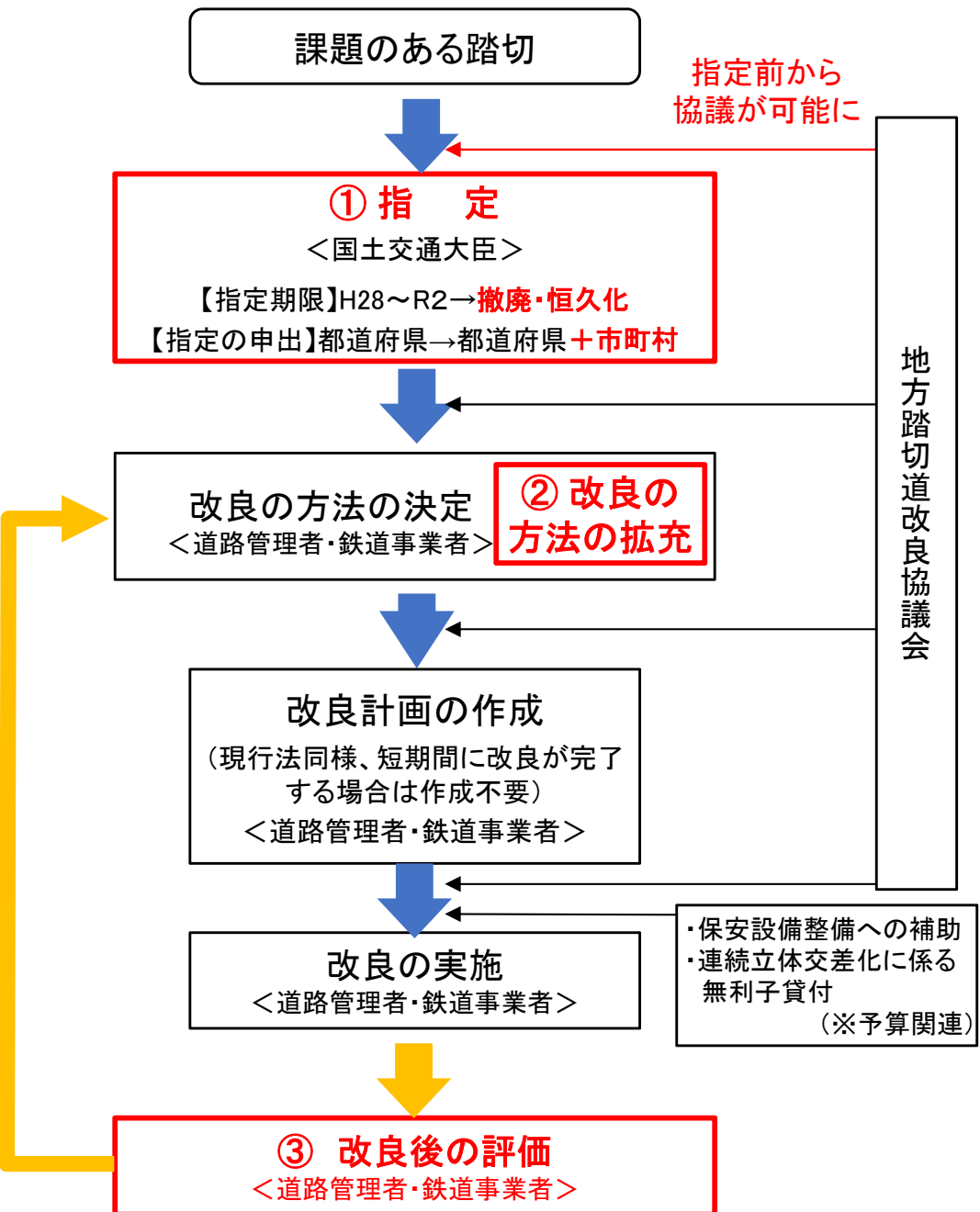


倒木による鉄道輸送障害の発生

改良すべき踏切道

改良すべき踏切道のスキーム

改正スキーム (改正部分が赤字)

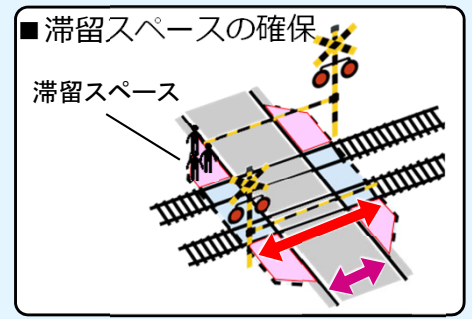
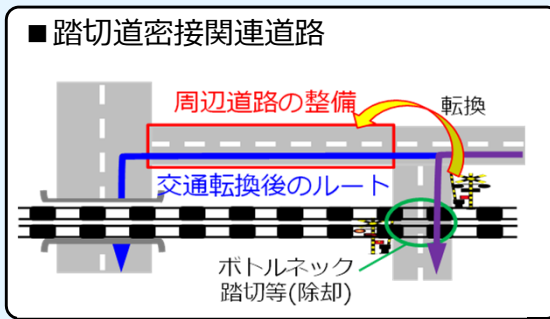


① 機動的な指定に見直し

- 踏切対策はなお当分必要であることに加え、対策の長期化により従来の5年間の指定年限では指定しづらくなっているため、**指定年限 (令和2年度末まで※日切れ扱い) を撤廃・恒久化**
 ⇒ 国土交通大臣が、**交通安全基本計画等の国の5ヶ年計画と連動**して、優先順位等を勘案しつつ、指定
- 都道府県知事による申出に加え、踏切道のバリアフリー化推進等のため、**市町村長による申出を可能に**

② 改良の方法の拡充

- 更なる改良の促進のため、踏切道の**改良の方法を拡充**
 - 踏切道の周辺における迂回路等 (**踏切道密接関連道路の整備を追加**)
 - 踏切遮断中の**歩行者滞留スペースを確保**するため、沿道民地の所有者との協定制度の創設
 - **駅改札口の追加** (省令において規定)



③ 改良後の評価の実施

- 道路管理者・鉄道事業者による**改良後の評価**によりPDCAを強化し、必要に応じ国土交通大臣が追加的対策を勧告

緊急に対策の検討が必要な踏切道

緊急に対策の検討が必要な踏切(カルテ踏切)と 踏切道安全通行カルテ

- 平成28年6月、開かずの踏切などの「緊急に対策の検討が必要な踏切(カルテ踏切)」1,479箇所について、踏切の諸元、交通量等を鉄道事業者と道路管理者が連携してとりまとめた「踏切道安全通行カルテ」として公表。
- 令和3年10月、対策の実施や事故の減少等により課題が解消された一方、バリアフリー法に基づく特定道路上における移動等円滑化の促進の必要性が特に高い踏切を新たに追加する等の結果、カルテ踏切は1,336箇所となり、「踏切道安全通行カルテ」を更新。今後、1年に1度、評価結果等を踏まえてカルテを更新し、踏切対策の「見える化」を推進。

[緊急に対策の検討が必要な踏切 (カルテ踏切)]

(単位:箇所)

課題	H28.6公表	R3.10公表
開かずの踏切	532	539
自動車ボトルネック踏切	408	289
歩行者ボトルネック踏切	599	527
歩道が狭隘な踏切	164	99
通学路要対策踏切	159	96
事故多発踏切	83	81
移動等円滑化要対策踏切	—	170
合計(重複除く)	1,479	1,336

重複あり

[踏切道安全通行カルテ]

よみかた	〇〇〇	所在地	〇〇〇																																																						
踏切道名	〇〇〇	道路名	〇〇〇線																																																						
		道路管理者名	〇〇〇市																																																						
		鉄道線名	〇〇〇線																																																						
		鉄道事業者名	〇〇〇鉄道																																																						
位置図・現況写真		諸元・構造等																																																							
※地図イメージ		<table border="1"> <tr> <th>踏切種別</th> <th>第1種</th> <th>位置</th> <th>歩道幅(総広がり)</th> <th>車道</th> <th>歩道幅(前点等)</th> </tr> <tr> <td>踏切長(m)</td> <td>10.0</td> <td>幅員</td> <td>左道路 1.0</td> <td>6.2</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>横断本数(本)</td> <td>1</td> <td>踏切道</td> <td>1.0</td> <td>6.2</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>交差角(度)</td> <td>60</td> <td>右道路</td> <td>1.0</td> <td>6.2</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>道路線形</td> <td>左道路 直線</td> <td>種類</td> <td>有無等</td> <td>踏切道</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>右道路 直線</td> <td>自動車</td> <td>起点側 立体交差</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通規制</td> <td>交通規制なし</td> <td>歩行者</td> <td>歩道自由歩行</td> <td>200</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車両進入防護柵等</td> <td>設置していない</td> <td>バリアフリー化</td> <td>注記なし(2024.5.19)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>歩車道分離方法</td> <td>なし</td> <td>バリアフリー化状況</td> <td>D10地区</td> <td></td> <td>〇</td> </tr> </table>		踏切種別	第1種	位置	歩道幅(総広がり)	車道	歩道幅(前点等)	踏切長(m)	10.0	幅員	左道路 1.0	6.2	0.0	横断本数(本)	1	踏切道	1.0	6.2	0.0	交差角(度)	60	右道路	1.0	6.2	0.0	道路線形	左道路 直線	種類	有無等	踏切道	10	右道路 直線	自動車	起点側 立体交差				交通規制	交通規制なし	歩行者	歩道自由歩行	200		車両進入防護柵等	設置していない	バリアフリー化	注記なし(2024.5.19)			歩車道分離方法	なし	バリアフリー化状況	D10地区		〇
踏切種別	第1種	位置	歩道幅(総広がり)	車道	歩道幅(前点等)																																																				
踏切長(m)	10.0	幅員	左道路 1.0	6.2	0.0																																																				
横断本数(本)	1	踏切道	1.0	6.2	0.0																																																				
交差角(度)	60	右道路	1.0	6.2	0.0																																																				
道路線形	左道路 直線	種類	有無等	踏切道	10																																																				
右道路 直線	自動車	起点側 立体交差																																																							
交通規制	交通規制なし	歩行者	歩道自由歩行	200																																																					
車両進入防護柵等	設置していない	バリアフリー化	注記なし(2024.5.19)																																																						
歩車道分離方法	なし	バリアフリー化状況	D10地区		〇																																																				
※写真イメージ		<table border="1"> <tr> <th>踏切安全設備</th> <td>無い踏切</td> <td>〇</td> <td>踏切交差警報装置(手動)</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>高規格保安設備</td> <td>障害物検知装置(3次元レーザ方式)</td> <td></td> <td>高齢者等の事故防止対策設備</td> <td>注意看板</td> </tr> <tr> <td>特性</td> <td>通学路指定状況(学校指定)</td> <td>〇</td> <td>通学路交通安全プログラム</td> <td>〇</td> </tr> <tr> <td></td> <td>バリアフリー法に基づく特定道路上</td> <td>-</td> <td>緊急輸送道路上重要物産道路上</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>自動車交通量(台/日)</td> <td>2,948</td> <td>歩行者等交通量(人/日)</td> <td>3,829</td> <td>鉄道交通量(本/日)</td> <td>527</td> </tr> </table>		踏切安全設備	無い踏切	〇	踏切交差警報装置(手動)	-	高規格保安設備	障害物検知装置(3次元レーザ方式)		高齢者等の事故防止対策設備	注意看板	特性	通学路指定状況(学校指定)	〇	通学路交通安全プログラム	〇		バリアフリー法に基づく特定道路上	-	緊急輸送道路上重要物産道路上	-	自動車交通量(台/日)	2,948	歩行者等交通量(人/日)	3,829	鉄道交通量(本/日)	527																												
踏切安全設備	無い踏切	〇	踏切交差警報装置(手動)	-																																																					
高規格保安設備	障害物検知装置(3次元レーザ方式)		高齢者等の事故防止対策設備	注意看板																																																					
特性	通学路指定状況(学校指定)	〇	通学路交通安全プログラム	〇																																																					
	バリアフリー法に基づく特定道路上	-	緊急輸送道路上重要物産道路上	-																																																					
自動車交通量(台/日)	2,948	歩行者等交通量(人/日)	3,829	鉄道交通量(本/日)	527																																																				
基準算定データ		R3年9月末時点																																																							
ピーク時通断時間(分)	42	前後歩道との幅員差(m)	0.0																																																						
A.踏切自動車交通断重量(台・時)	23,584	踏切内の事故発生状況	事故別 件数 死者数																																																						
B.踏切歩行者等交通断重量(人・時)	30,632		地域課題 通学路指定や周辺に高齢者福祉施設があることから、小学生や高齢者の通行が多く、歩道幅等での安全対策の要望あり																																																						
カルテ踏切の基準		R3年9月末時点																																																							
開かずの踏切	自動車ボトルネック踏切	歩行者ボトルネック踏切	歩道狭隘踏切																																																						
〇	-	〇	-																																																						
法指定の状況		R3年9月末時点																																																							
法指定年月日	指定に係る基準(踏切道改良促進法施行規則)																																																								
H29.1.27(旧法)	第二条第2号(歩行者ボトルネック踏切)	第二条第3号(開かずの踏切)	第二条第9号(通学路要対策踏切)																																																						
対策図・完了写真		対策実施の状況																																																							
		進捗	協議会の設置状況																																																						
		改設計画書の作成年度	事業化年度																																																						
		工事着手年度																																																							
		対策内容																																																							
		・単独立体交差化(R1~)																																																							
		事業完了年度																																																							
		対策の効果等																																																							
		除却年度																																																							

所在地・管理者等

位置図・現況写真

踏切の諸元・構造等

カルテ基準や法指定基準に係るデータ

カルテ基準

法指定の状況

対策の実施状況等

- 年に1度、下記の情報等を更新
- ・法指定の状況
 - ・協議会の設置状況
 - ・対策内容
 - ・対策の効果(評価結果)

踏切道の指定基準とカルテ基準について

踏切道指定基準(施行規則第二条)

1号:自動車ボトルネック踏切

- ・踏切自動車交通遮断量が5万/日以上

2号:歩行者ボトルネック踏切

- ・自動車交通遮断量と歩行者等交通遮断量の和が5万/日以上かつ歩行者等交通遮断量が2万/日以上

3号:開かざる踏切

- ・ピーク時遮断時間40分/時以上

4号、5号:歩道狭隘踏切

- ・前後道路に比べ歩道が狭い、もしくは前後道路に歩道があるのに歩道がない踏切のうち、「踏切道に接続する道路の車道の幅員が5.5m以上のもの」で「前後道路の歩道と比べて歩道の幅員が1.0m以上狭い」などに該当

6号:踏切遮断機が設置されていないもの

7号:踏切支障報知装置が設置されていないもの

8号:事故多発踏切

- ・直近の5年間において2回以上の踏切事故が発生

9号:通学路要対策踏切

- ・通学路に該当し、通学児童等の通行の安全確保が特に必要なもの

10号:高齢者等対策踏切

- ・付近に福祉施設等があり、高齢者又は障害者の通行の安全確保が特に必要なもの

11号:移動等円滑化要対策踏切

- ・鉄道と特定道路とが交差している場合におけるものであって移動等円滑化の促進の必要性が特に高いと認められるもの

12号:地域課題踏切

- ・踏切道における交通量、事故の発生状況、その他地域の事情等を考慮して、事故防止又は交通円滑化の必要性が特に高いもの

カルテ踏切

○自動車ボトルネック踏切

○歩行者ボトルネック踏切

○開かざる踏切

○歩道狭隘踏切

- 1) 以下の全てに該当する踏切道
 - ・前後道路の車道幅員が5.5m以上
 - ・前後の歩道に比べ、歩道が1.0m以上狭い踏切
 - ・1日の自動車交通量が1,000台(通学路では500台)以上
 - ・1日の歩行者交通量が100人(通学路では40人)以上
- 2) 以下の全てに該当する踏切道
 - ・前後道路全幅に比べて踏切道内全幅が2.0m以上狭い
 - ・踏切道内全幅が5.5m未満
 - ・前後道路に歩道が設置されている
 - ・自動車及び歩行者交通量の基準については、1)と同様

○事故多発踏切

○通学路要対策踏切

- ・通学路であるものであって通学路交通安全プログラムに位置づけられ、通学児童等の通行の安全確保が特に確保する必要がある踏切

○移動等円滑化要対策踏切

- ・鉄道と特定道路(高齢者、障害者等の移動の円滑化の促進に関する法律第二条第十号に規定する特定道路をいう。)とが交差している場合におけるものであって移動等円滑化の促進の必要性が特に高い踏切

課題別内訳(中国管内のみ)

R4.12末時点

課題	箇所数				
		未指定	検討中 (指定済)	事業中 (指定済)	対策完了
カルテ踏切	33	18	1	12	3
開かずの踏切	5	2		3	
自動車ボトルネック踏切	1	1			
歩行者ボトルネック踏切	6	4		2	
歩道が狭隘な踏切	10	8		1	1
通学路要対策踏切	9	1	1	6	2
事故多発踏切					
移動等円滑化要対策踏切	6	4		2	

※ 課題別の箇所数は、重複している箇所があるため、各値の和とカルテ踏切の総数は一致しない。

※ 中国管内のみ

(参考)県別内訳

R3.9末時点

都道府県								
		開かずの踏切	自動車ボトルネック踏切	歩行者ボトルネック踏切	歩道狭隘踏切	通学路要対策踏切	事故多発踏切	移動等円滑化要対策踏切
鳥取県	2	1				1		
島根県	3					3		
岡山県	3		1	2	1			
広島県	17	4		4	4	2		6
山口県	8				5	3		

※ 課題別の箇所数は、重複している箇所があるため、各値の和とカルテ踏切の総数は一致しない。

災害時の管理の方法を定めるべき踏切道

災害時の管理方法を定める踏切道の指定

- 災害時の円滑な避難や緊急輸送を確保するため、国土交通大臣が「災害時の管理の方法を定める踏切道」を指定する制度を創設

(現状・課題) 災害時における長時間遮断の発生

- 列車の駅間停止等により、多数の踏切道において長時間の遮断が発生し、救急救命活動等に大きな支障

<平成30年大阪北部地震の例>



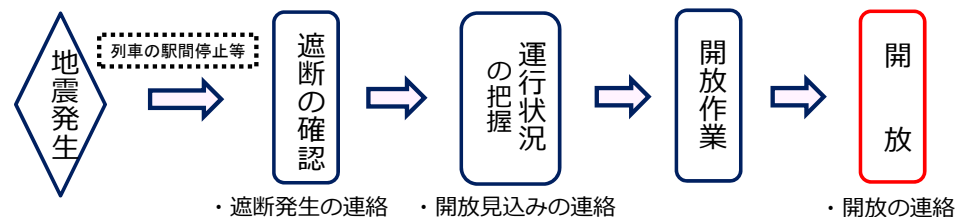
到着時間の遅れ
(通常)
2.7km(7分)
(6/18地震時)
10.1km(42分)

- 凡例
- ✕ : 長時間遮断踏切
 - : 立体交差
 - 救急車の現場到着ルート
 - (青) : 通常時
 - (赤) : 6/18地震時

(対策) 優先開放等の措置を確実に実施

- 国土交通大臣が指定した踏切道（緊急輸送道路等にあつて、近隣に立体交差がない踏切道等）について、道路管理者・鉄道事業者が、災害時に踏切道を開放するまでの手順、関係機関への連絡体制等をあらかじめ決定するよう義務付け

<長時間遮断踏切を開放するまでの流れ（イメージ）>



- 災害時における適確な管理の実施のため、「踏切道監視用カメラ」を補助対象に追加（※予算関連）



踏切道監視用カメラ