

改正踏切道改良促進法について

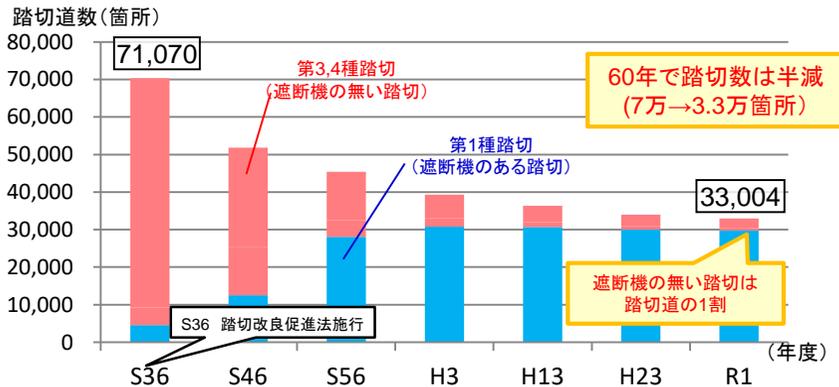
令和4年2月

踏切道の現状と課題

- 踏切道改良促進法に基づき、着実に対策が進められた結果、踏切数は半減し、踏切事故件数等の減少が見られるが、依然として事故・渋滞が多数発生
- 平成28年改正により、指定数は大幅に増加し、対策も一定程度進捗したものの、開かずの踏切など抜本的な対策が必要なものが多く未指定

【これまでの取組】

- 昭和36年の踏切法の施行以降、5年間を期限として対策を推進（11次にわたり延長）、60年で踏切数は半減



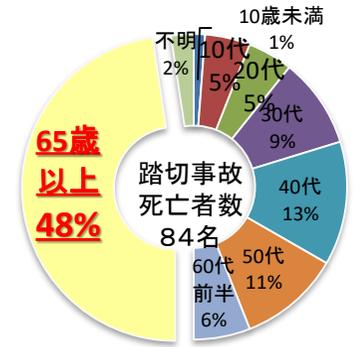
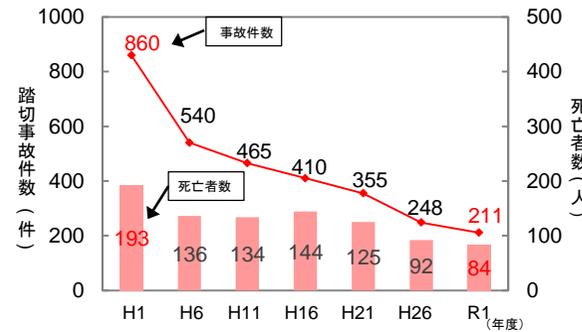
- 平成19年からは、開かずの踏切など、緊急に対策の検討が必要な踏切道(カルテ踏切)を中心に対策を推進
- 平成28年改正により、道路管理者・鉄道事業者による改良の方法の合意がなくても大臣が指定する仕組みになり、指定を推進 【H28～R2指定数 1,180箇所(旧法指定(H23～27)の約5倍)】

<主な踏切対策>



【踏切事故・渋滞】

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

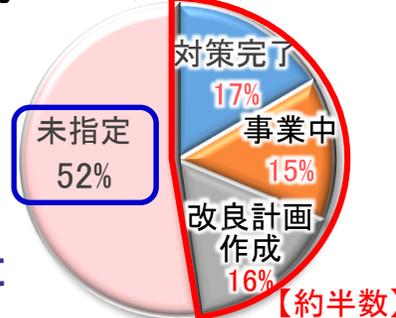


- 開かずの踏切(ピーク時遮断時間40分以上)は、全国で500箇所以上 (令和元年度末時点)

【5年間の成果と課題】

- カルテ踏切(平成28年6月公表)のうち、約半数で対策が決定・事業を推進
- 一方で、未指定の踏切道の多くは、立体交差化など5年超の期間を要する抜本的な対策が必要

<カルテ踏切の対策状況> (N=1,479)



更に指定を進め、改良をより強力に促すスキームへの見直しが必要

令和2年度末見込み(令和2年12月時点)

踏切道改良促進法の一部改正(R3.3.31成立)

◆依然として多い踏切事故・渋滞

〔 法施行(S36年)後60年で、
・踏切数半減(約7万→約3.3万) 〕

- 踏切事故は約2日に1件、約4日に1人死亡
※踏切事故件数211件、死亡者数84人(R元年度)
 - ・死亡者に占める高齢者の割合が高く、高齢者対策の強化が必要
- H28改正により指定数が大幅に増加、対策も一定程度進んだものの、開かずの踏切など、抜本的な改良が必要なものが多く未着手
 - ・長期間の調整が見込まれるものや指定期限後半の指定が困難
- H28改正により、各地で工夫ある取組を実施
 - ・踏切周辺の道路整備
 - ・駅改札口の追加
 - ・滞留交通を考慮した歩道拡幅
- 5年間を超える対策が中心となり、また対策の多様化を踏まえ、指定踏切道のフォローアップの仕組みが必要

◆災害時の長時間遮断

- H30大阪北部地震において、踏切道の長時間遮断が発生し、救急活動等への支障が発生
- 3か年緊急対策等の取組は任意の取組であり、法的拘束力が無い

◆改正概要

○一律5年間の指定・改良年限となる指定制度のあり方

- 一律5年間の指定・改良年限に代えて、個別の踏切道の状況に応じた機動的な指定を可能に

○改良方法の拡充

- 当該踏切道のみならず、周辺の迂回路整備や駅改札口の追加を踏切対策として位置づけ

○着実なフォローアップ及び「見える化」の仕組み

- 個別の踏切毎に進捗状況の公表や改良後の評価等を行い、「見える化」を推進

○バリアフリー化への対応

- 高齢者等対策として、特定道路上の踏切道の指定を推進するとともに、軌道の平滑化等、具体的方法を明確化

○災害時の管理方法を定める制度の創設

- 優先的に開放する等の措置が確実に実施されるような基準等を設定

踏切道の更なる改良の促進

改正スキーム (改正部分が赤字)

課題のある踏切

指定前から協議が可能に

① 指定

<国土交通大臣>

【指定期限】H28～R2→**撤廃・恒久化**

【指定の申出】都道府県→都道府県+**市町村**

地方踏切道改良協議会

改良の方法の決定

<道路管理者・鉄道事業者>

② 改良の方法の拡充

改良計画の作成

(現行法同様、短期間に改良が完了する場合は作成不要)

<道路管理者・鉄道事業者>

改良の実施

<道路管理者・鉄道事業者>

・保安設備整備への補助
・連続立体交差化に係る無利子貸付
(※予算関連)

③ 改良後の評価

<道路管理者・鉄道事業者>

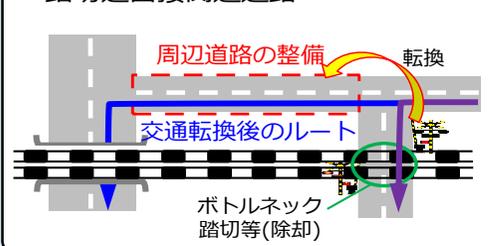
① 機動的な指定に見直し

- 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**

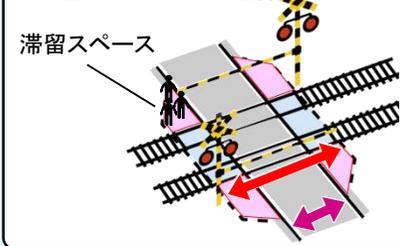
② 改良の方法の拡充

- 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)

■ 踏切道密接関連道路



■ 滞留スペースの確保



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

災害時における踏切道の適確な管理の促進

災害時の管理方法を定めるべき踏切道の指定

- 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べき踏切道」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>



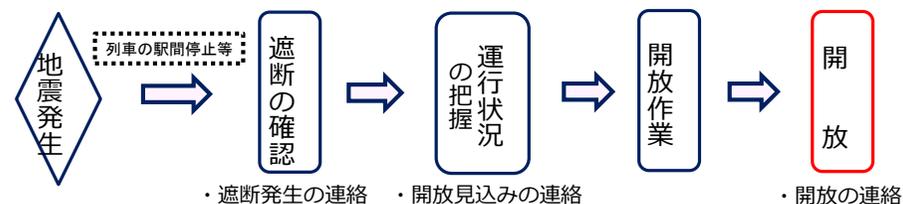
到着時間の遅れ
(通常)
2.7km(7分)
(6/18地震時)
10.1km(42分)

- 凡例
- × : 長時間遮断踏切
 - : 立体交差
 - 救急車の現場到着ルート
 - : 通常時
 - : 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）



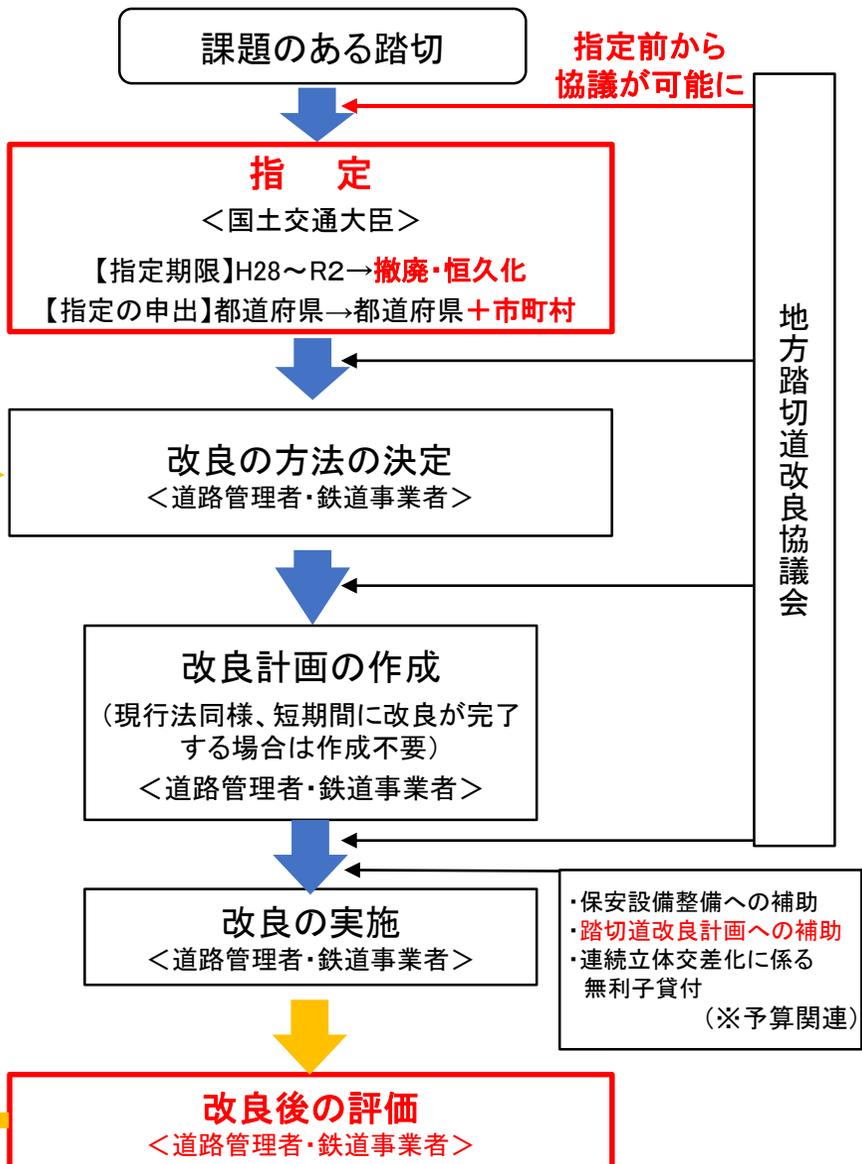
踏切道監視用カメラ

R3法改正

指定期限撤廃、機動的な指定に見直し

R3改正スキーム

改正部分が赤字



踏切道指定基準

- 開かずの踏切(3号)
- 自動車ボトルネック踏切(1号)
- 歩行者ボトルネック踏切(2号)
- 歩道狭隘踏切(4号・5号)
- 通学路要対策踏切(9号)
- 事故多発踏切(8号)

「緊急に対策の検討が必要な踏切
(カルテ踏切)」

- 移動等円滑化要対策踏切(11号)

新設

- 地域課題踏切(12号)

・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

客観的基準には当てはまらないものの地域で課題認識の大きい踏切

- 高齢者等対策踏切(10号)

・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

保安設備に課題のある踏切
(鉄道側対策)

- 遮断機が未設置(6号)

- 支障報知装置が未設置(7号)

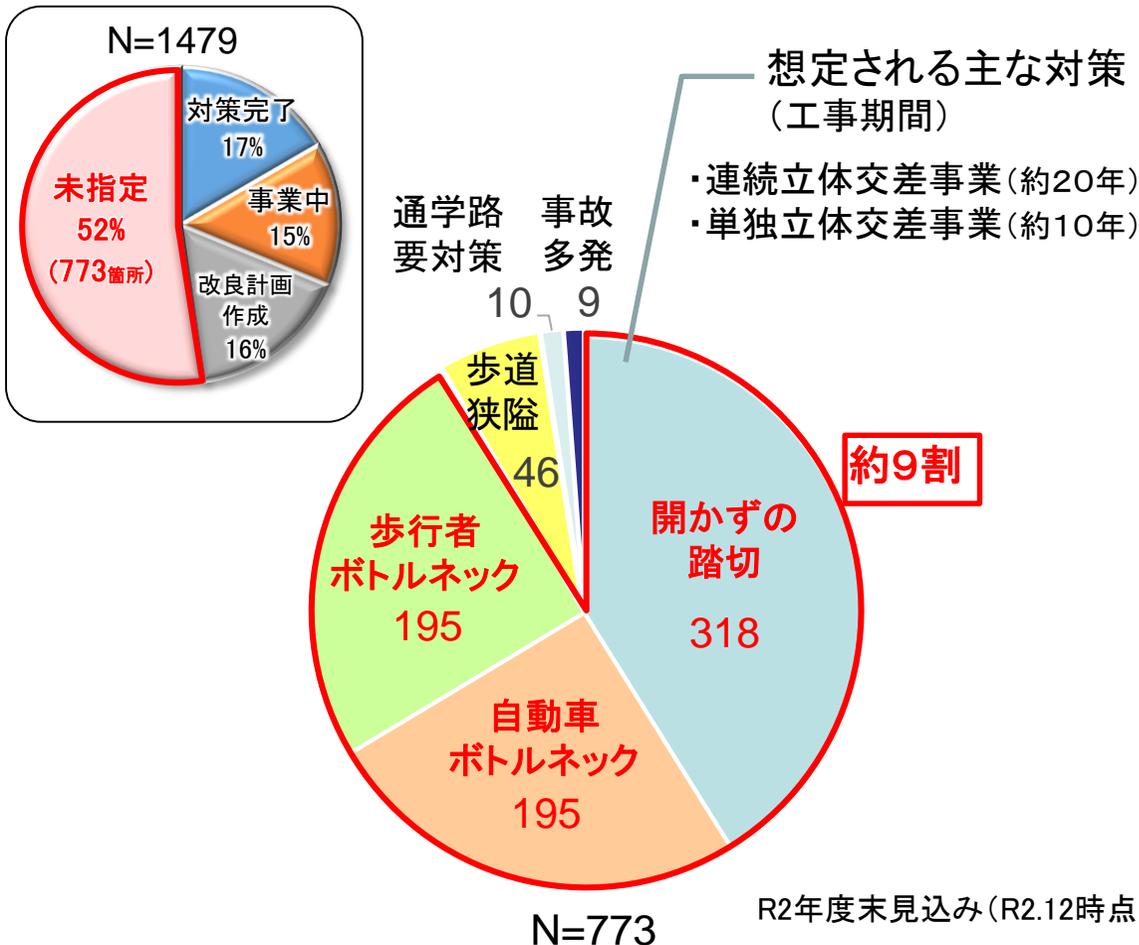
- 地域課題踏切(12号)

道路側対策(立体交差化・構造改良等)

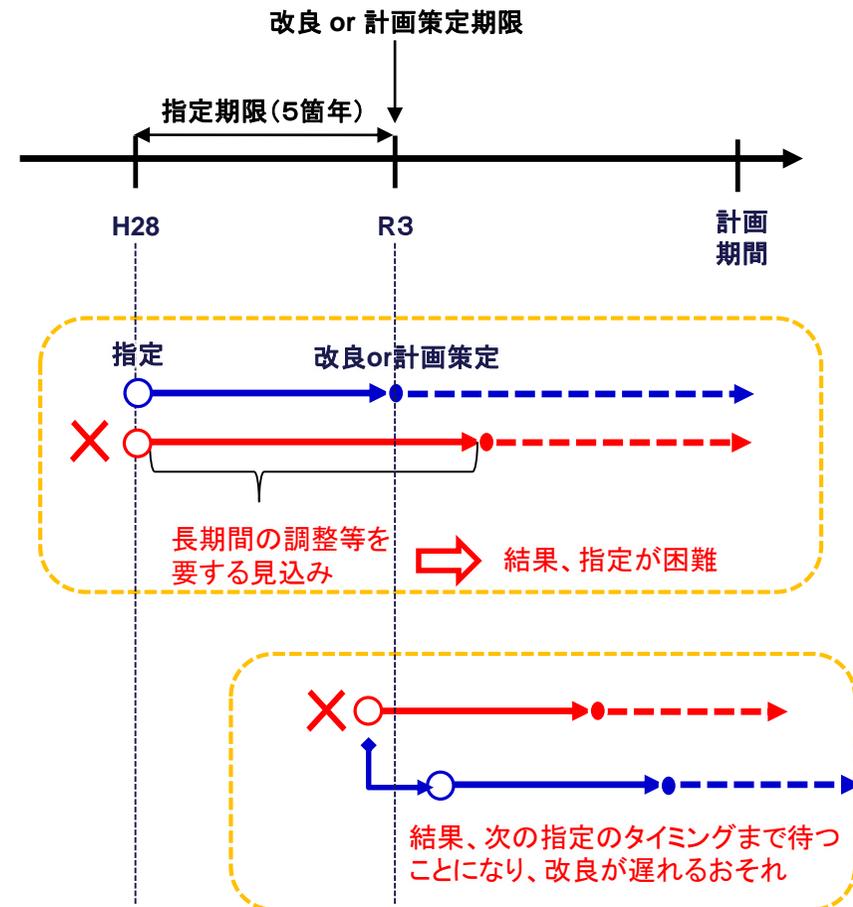
R2までの法指定制度の課題

- カルテ踏切で未指定箇所が多くが、開かずの踏切など、抜本的な改良が必要
- 改良計画の作成に長期間見込まれるもの(立体交差化等)については、指定すること自体が困難なものも存在

【カルテ踏切(未指定)の課題別内訳】



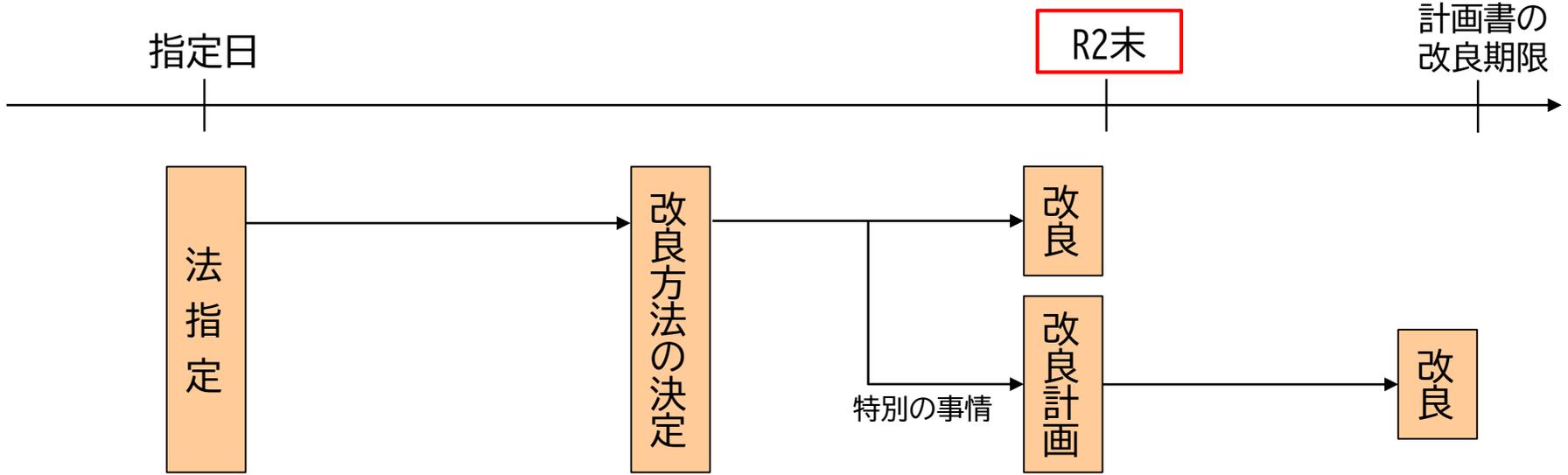
【指定が困難な踏切道(イメージ)】



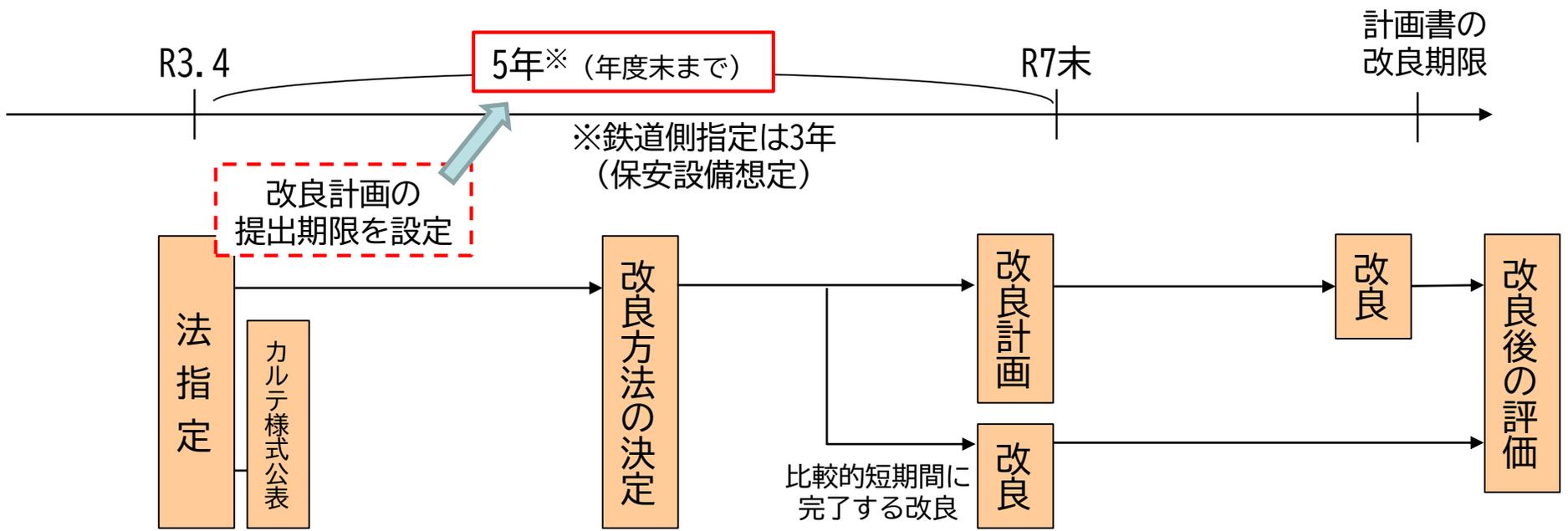
※複数の課題に該当する場合、開かずの踏切、自動車ボトルネック、歩行者ボトルネック、歩道狭隘、通学路要対策、事故多発の順に優先して計上

法指定の運用について

「旧法」



「改正後」



改良方法の拡充 バリアフリー化への対応

主な踏切対策

①立体交差化(連続立体、単独立体等)



②構造の改良(歩道の拡幅等)



③歩行者等立体横断施設



④保安設備の整備



遮断機・警報機



大型遮断機
+二段型遮断装置



オーバーハング
型警報装置



踏切支障報知装置

⑤カラー舗装



⑥自由通路・駐輪場整備



自由通路



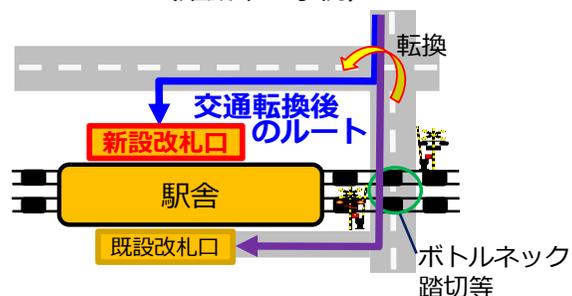
駅前広場の自転車駐輪場

踏切道の改良方法の多様化

○平成28年改正により、改良方法の決定を道路管理者等に委ねた結果、各地で工夫ある取組を実施

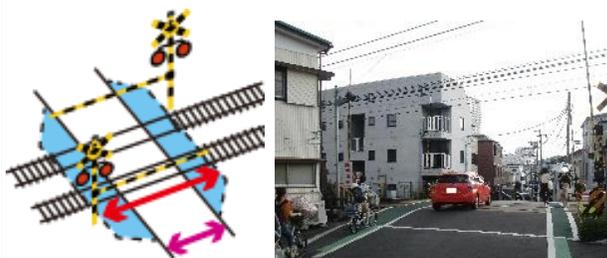
踏切対策の様々な取組事例

<①改札口の追加> (姫路市の事例)



改札口を追加することにより、交通転換を図り、踏切道の交通量を減少

<②滞留交通を考慮した踏切幅> (横浜市事例)



歩行者の滞留を考慮した幅幅をすることにより、通学時等の歩行者空間を確保

<③踏切周辺対策> (札幌市の事例)



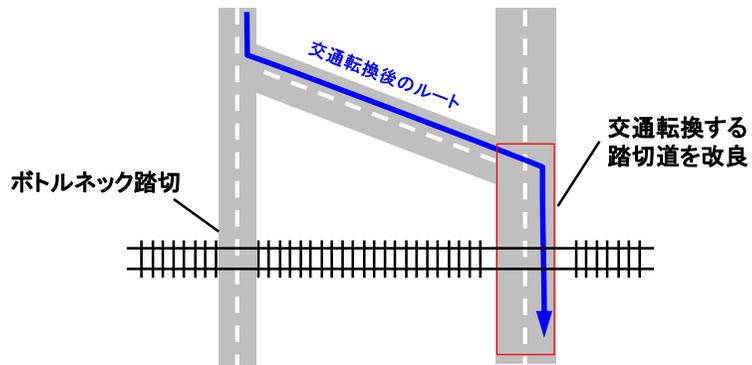
踏切周辺道路を整備することにより、立体交差道路へ交通転換を図り、踏切道を除却



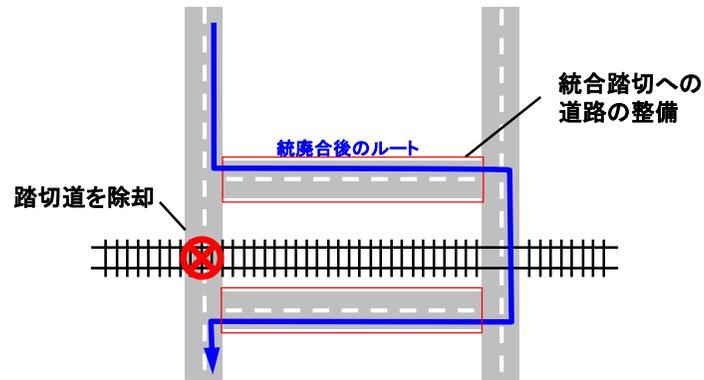
踏切道密接関連道路

○ 踏切道と交通上密接な関連を有する道路における、近隣の立体交差へ交通転換を促す迂回路の整備や狭隘な側道の拡幅等を「踏切道密接関連道路の整備」として踏切道の改良に追加

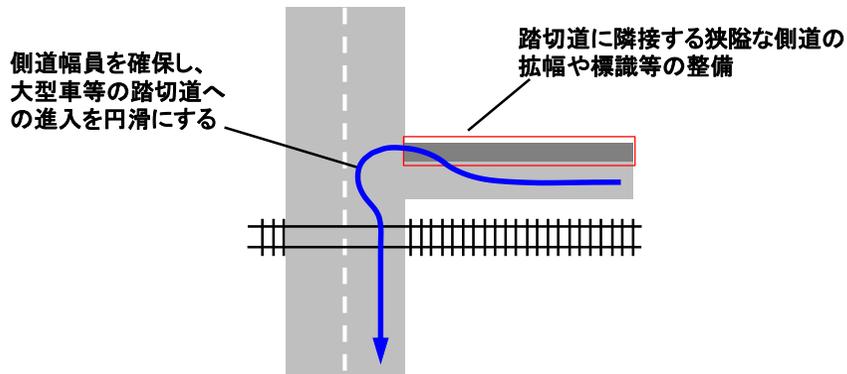
<ボトルネック踏切対策>



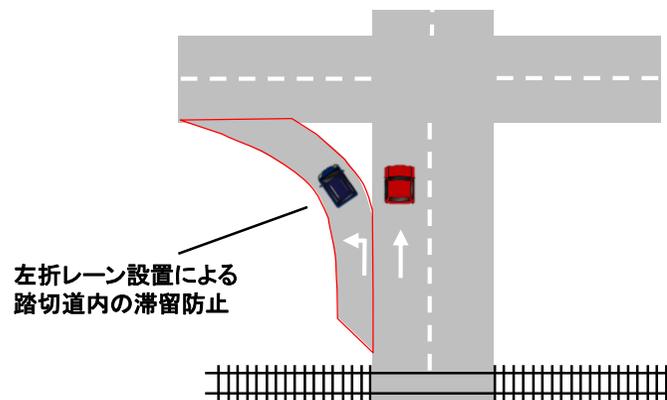
<第4種踏切道対策>



<狭隘な側道対策>



<近接交差点対策>



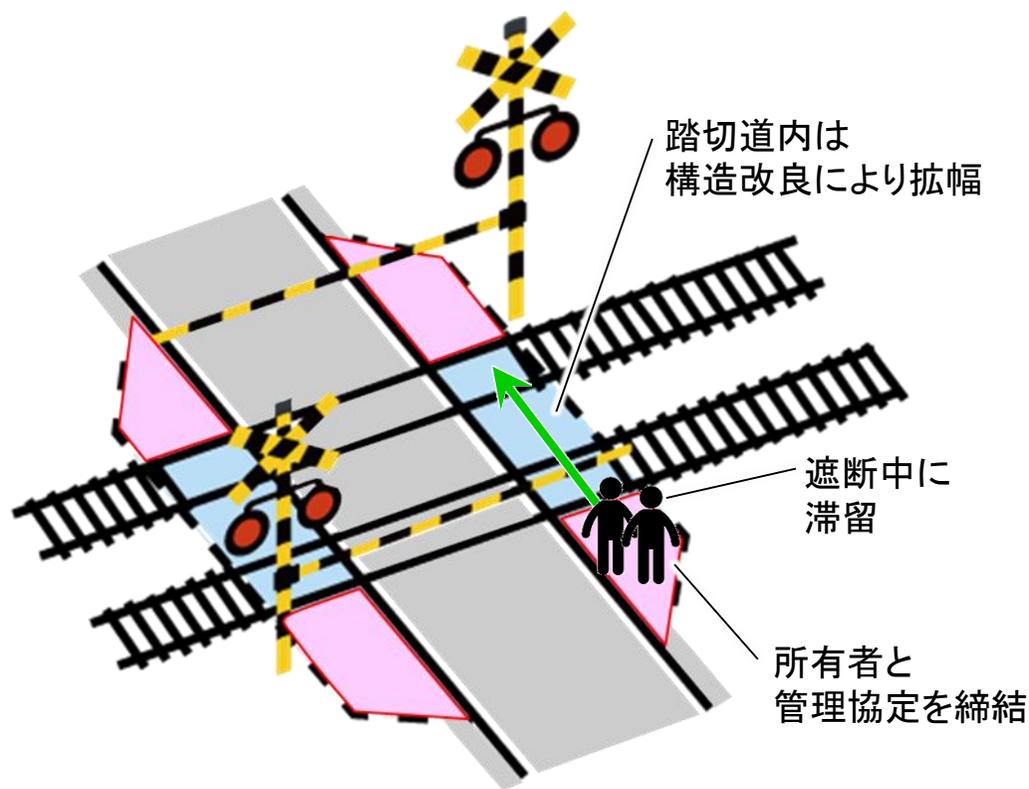
「交通上密接に関連する」との考え方

- ① 通行者等が相当程度共通であるもの
- ② 相互に代替関係にあるもの

道路外滞留施設の管理に係る協定制度の創設

- 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道路外滞留施設の管理に係る協定制度を創設

＜道路外滞留施設＞



＜活用が想定されるケース＞

- 立体交差化による除却が決定しているものの、まだ除却には長期間を要する箇所
- 前後道路の拡幅が望まれるが、道路用地の確保が困難な箇所

＜活用イメージ＞



コンビニ前スペース



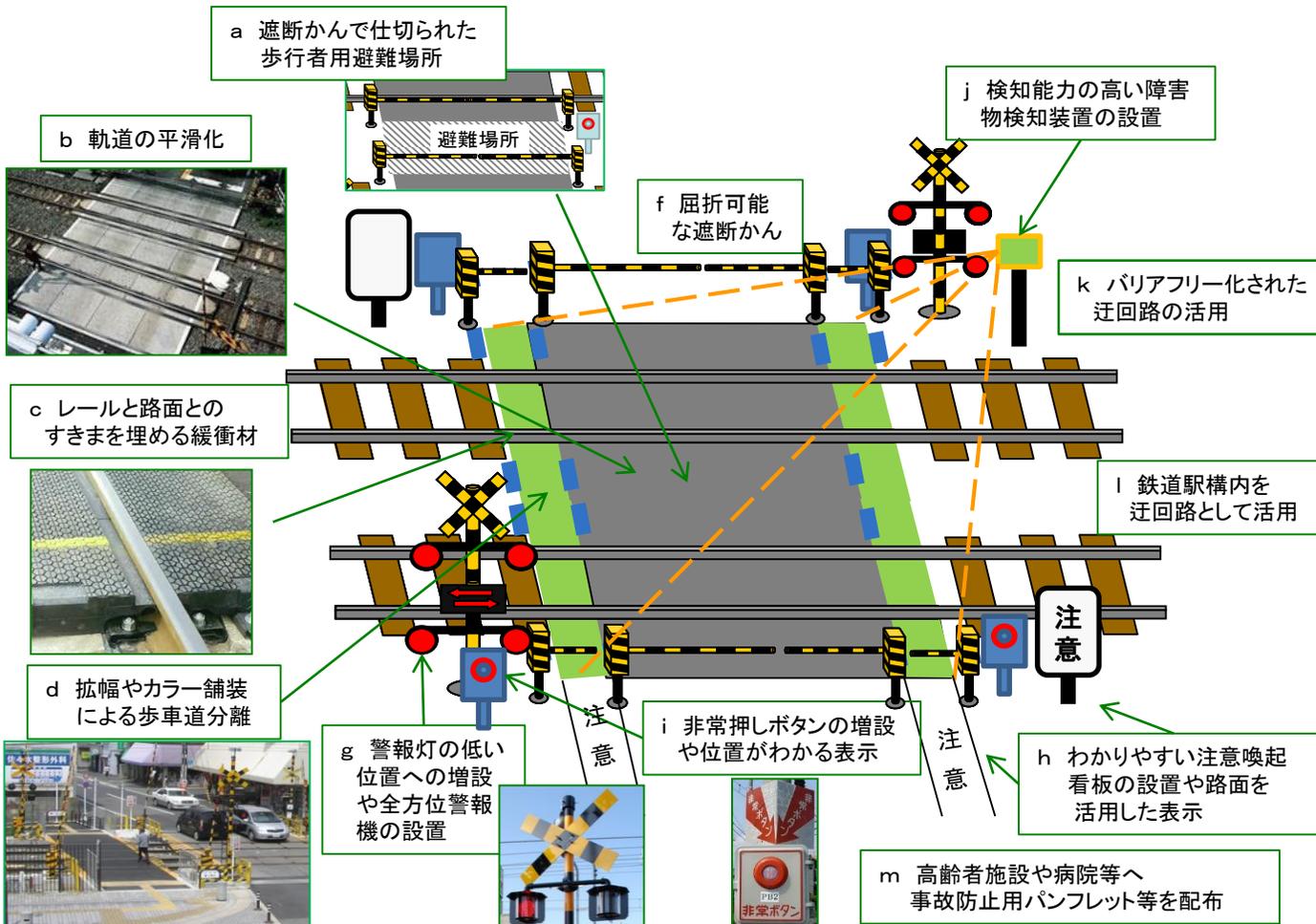
駐車場空きスペース

高齢者等対策

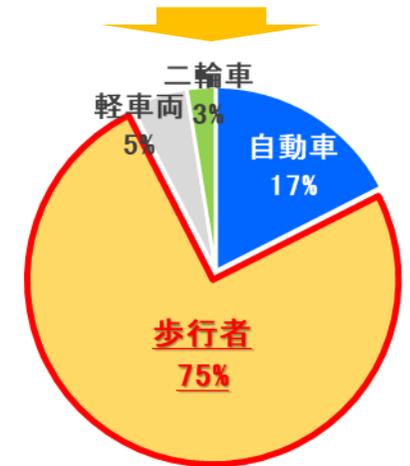
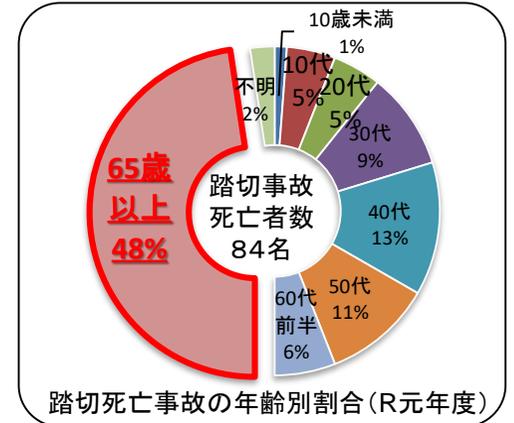
○高齢者等の踏切安全対策については、関係者からなる検討会において、対策をとりまとめ、それを踏まえ推進（平成27年10月～）

○一方、依然として、高齢者の事故が多く、高齢者等が歩きやすくなるよう対策を推進する必要

【「高齢者等による踏切事故防止対策検討会」とりまとめ】



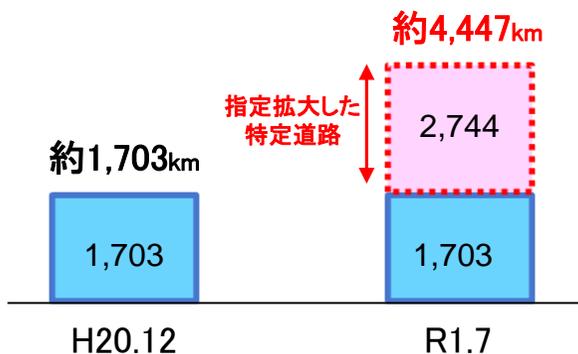
【踏切事故の現状】



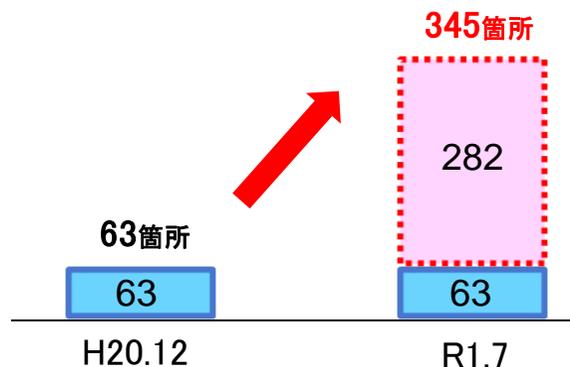
踏切道のバリアフリー化の推進

- 全国の主要鉄道駅周辺で多数の高齢者等の利用が見込まれる道路について、「特定道路」として指定し、道路のバリアフリー化を推進
- 令和元年7月には、これまでの主要鉄道駅と福祉施設等を結ぶ道路等に加え、新たに福祉施設等を相互に結ぶ道路を指定したことにより、特定道路上に踏切道も多く含まれることになったため、バリアフリー化の推進が必要

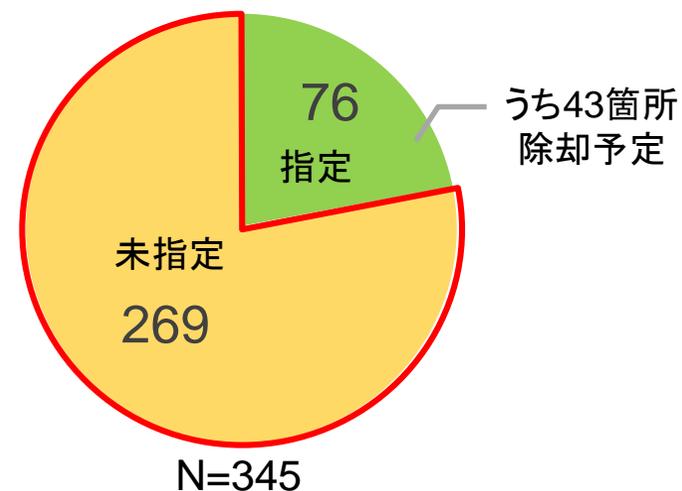
【特定道路の指定状況】



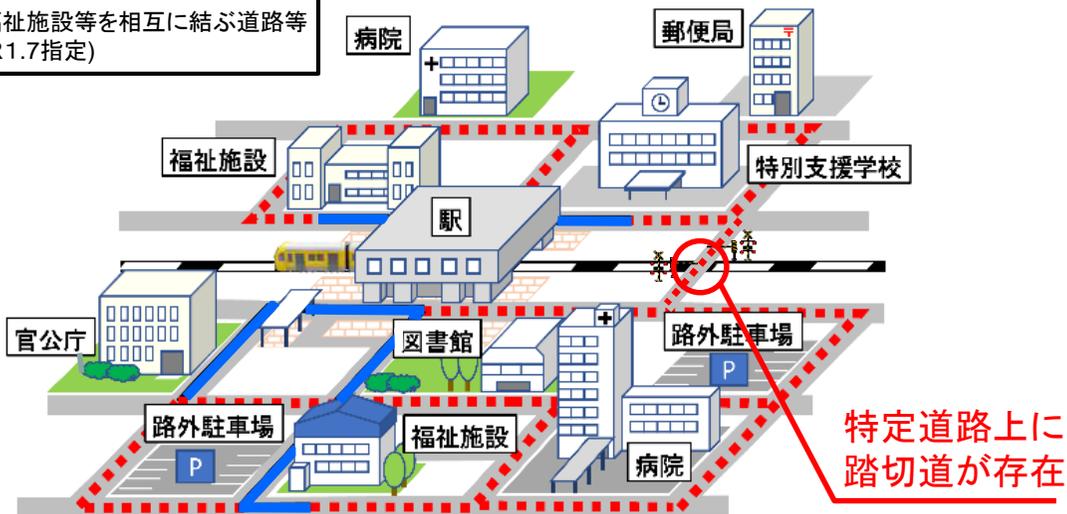
【特定道路上の踏切道】



<踏切法による指定状況>



- 駅と福祉施設等を結ぶ道路 (H20.12指定)
- - - 福祉施設等を相互に結ぶ道路等 (R1.7指定)



着実なフォローアップ及び「見える化」の仕組み

踏切道改良後の評価方法に関する概要

改正スキーム

課題のある踏切

指 定

<国土交通大臣>

【指定期限】H28～R2→撤廃・恒久化
【指定の申出】都道府県→都道府県+市町村

改良の方法の決定

<道路管理者・鉄道事業者>

改良計画の作成

(現行法同様、短期間に改良が完了する場合は作成不要)

<道路管理者・鉄道事業者>

改良の実施

<道路管理者・鉄道事業者>

改良後の評価

<道路管理者・鉄道事業者>

<改良後の評価方法のイメージ>

①状況等の把握

・改良内容の確認

・周辺地域状況

・道路交通量の変化
・踏切の遮断時間の変化
・事故の発生状況
・踏切の通行状況 等

※改良の種類に応じて、把握する項目を選択

②効果検証

・指定基準に該当しなくなったか、あるいは、事故の防止や交通の円滑化に著しく効果があった等を効果検証する

緊急に対策が必要な踏切（カルテ踏切）

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:開かずの踏切

- ・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

緊急に対策の検討が必要な踏切(カルテ踏切)の課題別内訳

中国地方整備局管内のカルテ踏切の課題別内訳

緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）について

踏切の交通量、事故発生状況等の客観的データに基づき、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）として、全国1,336箇所を抽出しました。（令和3年9月末現在）。

管内では、33箇所（鳥取県 2箇所、島根県 3箇所、岡山県 3箇所、広島県 17箇所、山口県 8箇所）が「カルテ踏切」となっています。

管内 カルテ踏切

R3.9末時点
(箇所)

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		
中国計	33	5	1	6	10	9		6

※ カルテ基準別の箇所数は、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。

踏切対策に係る予算制度

踏切道改良計画事業補助制度の創設(R3~)

- 交通事故の防止と駅周辺の歩行者等の交通利便性の確保を図るため、踏切道改良促進法に基づき改良すべき踏切道に指定された踏切道の対策について、計画的かつ集中的に支援する個別補助制度を創設する。（令和3年度予算：103億円）

■ 踏切道改良計画事業補助制度の創設

○ 概要

踏切対策については、「踏切道改良促進法」に基づき、国土交通大臣が改良すべき踏切道として指定した踏切道に関して、鉄道と道路の立体交差化や踏切拡幅等の対策を実施してきたところ。

しかしながら、依然として開かずの踏切等の事故や渋滞が多い等の課題のある踏切道が多数残っている状況にある。

そのため、より早急かつ円滑な対策の実施が求められていることから、計画的かつ集中的な支援をする必要がある。

課題踏切の例



開かずの踏切



バリアフリー化への対応が必要な踏切



自動車ボトルネック踏切



歩行者ボトルネック踏切

踏切道改良計画事業

- 地方踏切道改良計画に定められた地方公共団体が実施する踏切道の改良の方法による事業※1が対象

※1 連続立体交差事業を除く(別途個別補助制度あり)

- 補助率： $5.5/10 \times \delta$ 等 (δ : 財政力に応じた引上率) ※2

※2 最大1.25。その場合の補助率は6.875/10。

改良の方法の例

<単独立体交差化>



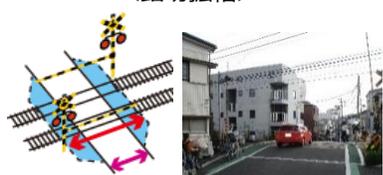
立体交差を整備することにより円滑な交通を確保

<歩行者等立体横断施設>



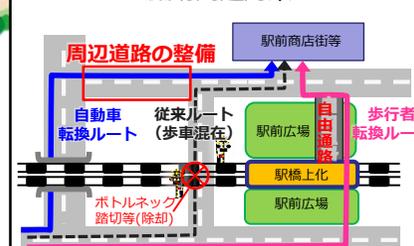
立体横断施設を整備することにより歩行者等の交通を確保

<踏切拡幅>



歩行者の滞留を考慮した拡幅をすることにより、通学時等の歩行者空間を確保

<踏切周辺対策>



街づくりと一体となって、踏切周辺道路や自由通路を整備することにより、自動車を駅前から転換し、駅前のにぎわいを創出

災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定制度

大阪北部地震における踏切の長時間遮断

○大阪北部地震において、列車の駅間停止等により、多数の踏切道が遮断され、緊急自動車が大幅に迂回を迫られるなど、救急活動等への支障が発生

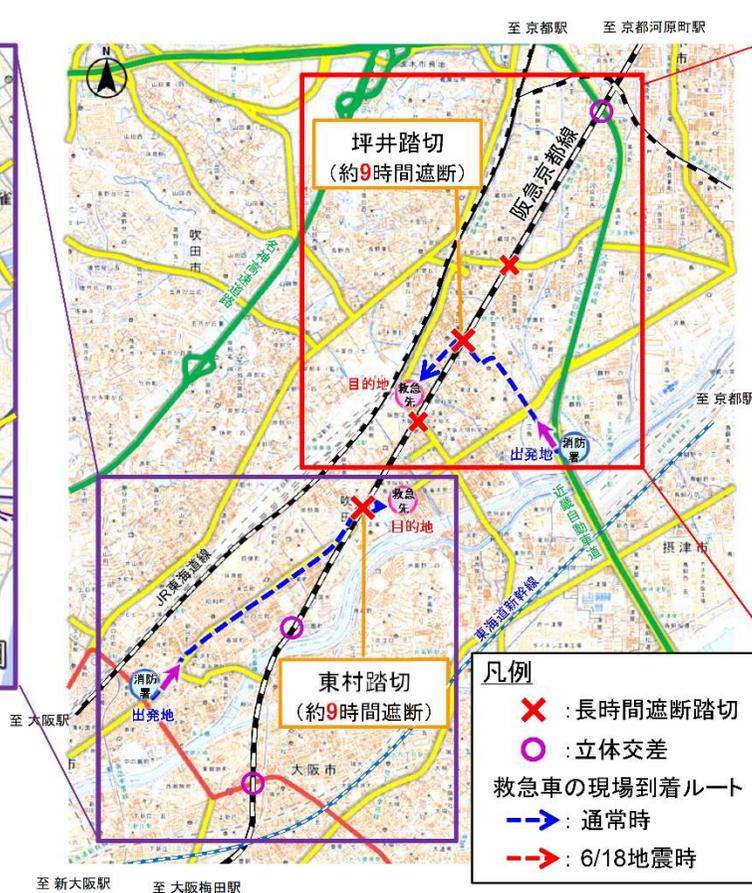
○発災後の踏切の遮断状況について、関係機関の間で共有されていなかったことや、鉄道と道路の立体交差箇所が長区間確保されていないことが課題として浮き彫り

<平成30年6月大阪北部地震での踏切の長時間遮断の発生>

拡大図



到着時間の遅れ【吹田市】
 (通常) (6/18地震時)
 3.0km(10分) → 6.0km(23分)



凡例
 X : 長時間遮断踏切
 O : 立体交差
 救急車の現場到着ルート
 - -> : 通常時
 - -> : 6/18地震時

拡大図



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

全国の踏切道に関する3か年緊急対策

○平成30年大阪北部地震を踏まえ、全国の踏切道約33,000箇所を対象に、長時間遮断時に大幅な迂回が必要となる箇所の緊急点検を行い、救急活動や人流・物流等に大きく影響を与える可能性がある約200箇所を対象に、緊急対策を実施。

点検内容

○市街地で道路と鉄道の立体交差箇所まで相当程度距離があるため、長時間遮断時に大幅な迂回が必要となり、救急活動や人流・物流等に大きく影響を与える可能性がある踏切道を抽出。

長時間遮断により大幅な迂回が必要となる可能性がある踏切



対策対象箇所

○ 約200箇所

対策内容

- 立体交差化を推進(約20箇所では3年以内の完了の方向性を確定)
- 残存する踏切道においては長時間遮断時に優先的に開放



連続立体交差事業の整備



単独立体交差事業の整備

総力戦で挑む防災・減災プロジェクト ～いのちとくらしをまもる防災減災～

○国民生活・社会経済へのダメージを最小化する道路オペレーション

課題

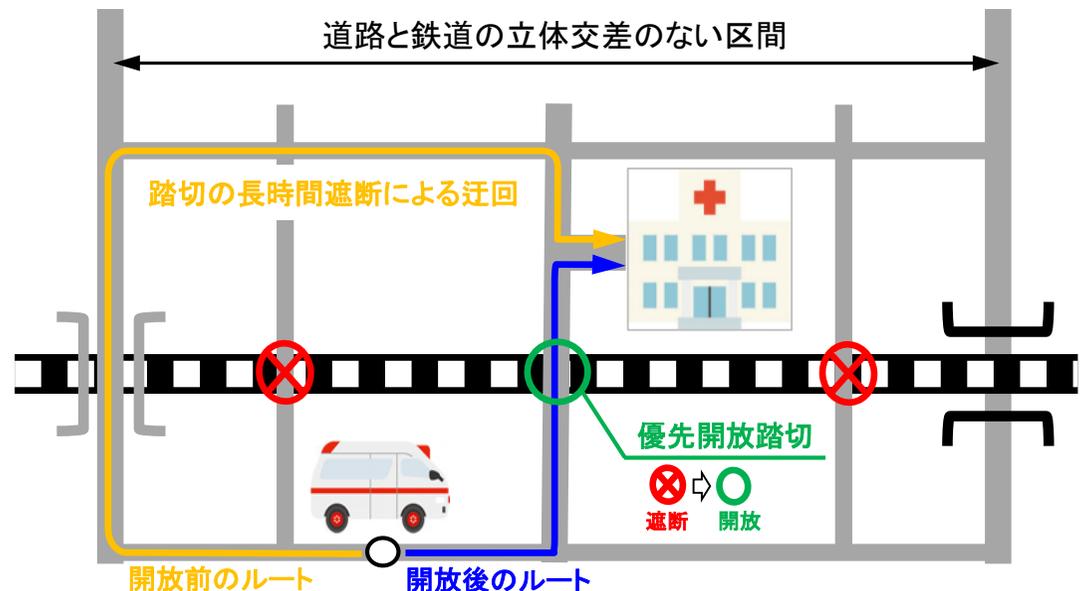
大雪時に大規模滞留が発生し、当該地域の生活や経済活動に大きな影響を与えたこと、大阪北部地震の際、地震の影響で多数の列車が駅間に停止し、長時間にわたり踏切が遮断状態となり、緊急自動車の運行に支障をきたす事態が発生したこと等を踏まえ、ダメージを最小化する道路オペレーションが必要

対応

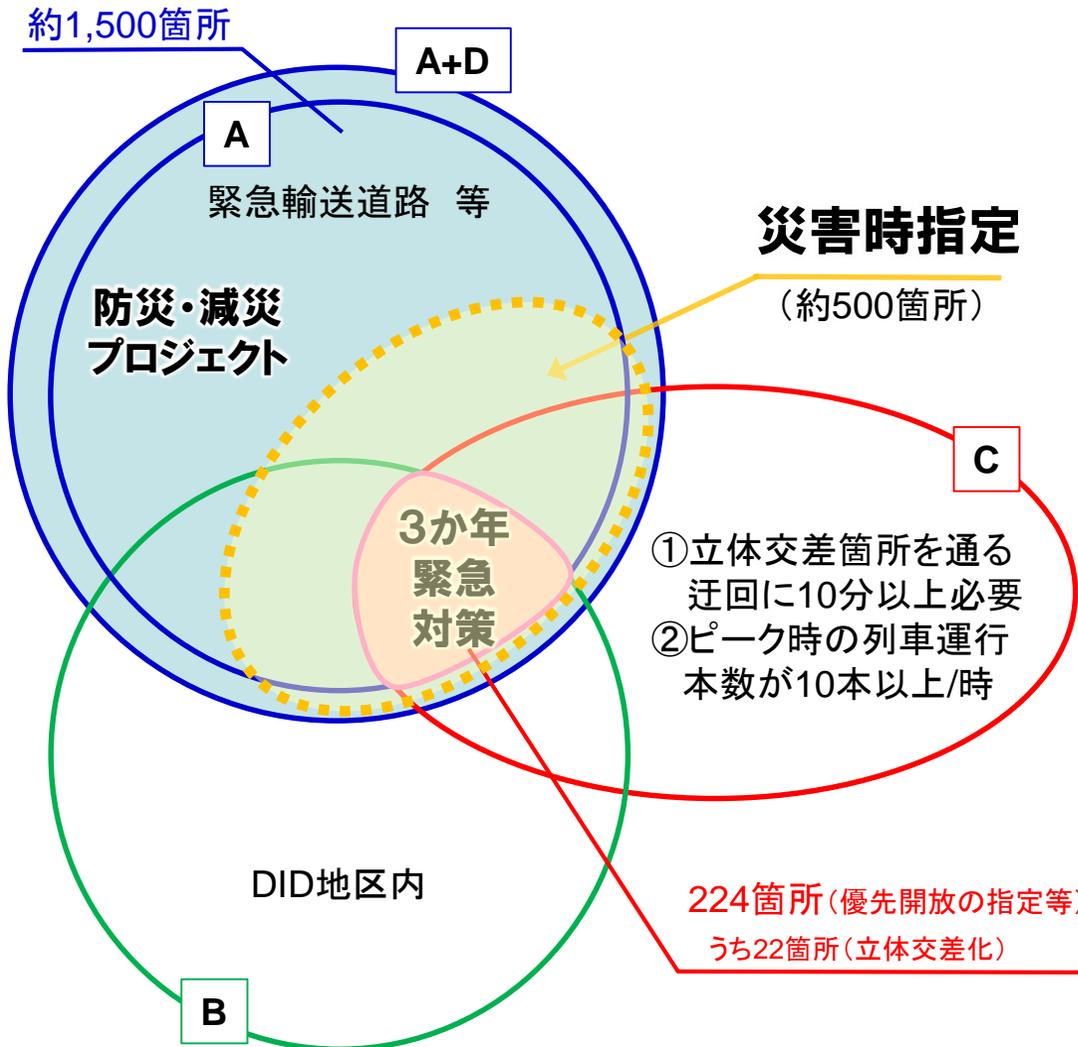
災害時に人流・物流への影響を最小化するため、優先開放踏切の指定等を推進

優先開放踏切の指定等の対応

- 緊急輸送道路等にある約1500箇所の踏切について、鉄道事業者等と連携して優先開放踏切の指定等の対応を2020年度中に完了し、災害時にも踏切の遮断により人流・物流が阻害されない道路を実現



<対象イメージ>



<3か年緊急対策>

【対象】以下の項目全てに該当する箇所

- (A) 緊急輸送道路 等
- (B) DID地区内
- (C) 立体交差箇所を通る迂回に10分以上必要 かつピーク時の列車運行本数が10本以上/時

【対策】(i) 立体交差化(22箇所:2020年度までに完了する箇所)
(ii) 優先開放踏切の指定等

※指定:鉄道事業者と警察・消防・道路管理者が優先開放の方針で合意したこと

<防災・減災プロジェクト>

【対象】以下の項目いずれかに該当する箇所

- (A) 緊急輸送道路 等
- (D) 各種防災拠点及び重要防護施設等を連絡する道路

【対策】(i) 優先開放と迂回のカテゴリ
(ii) 立体交差化を推進

※(i)は、2020年度までに完了

<災害時指定>

【対象】重要物流道路・緊急輸送道路等のうち、優先的に開放すべき必要性・緊急性の高い*箇所

※立体交差箇所を通る迂回に10分以上必要等

【対策】災害時の管理方法を定めるべき踏切道の指定

※令和7年度末までに概ね500箇所について管理方法を定めることを想定

災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定

災害時の管理方法を
定めるべき踏切道



指 定

<国土交通大臣>

法13条第1項

【災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定に係る基準】

規則13条

- ①緊急輸送道路、重要物流道路、代替・補完路等
 - ・列車本数10本以上/時 かつ
 - ・DID地区 かつ
 - ・立体交差箇所を通る迂回に10分以上
- ②地域の実情その他の事情を考慮して、円滑な避難又は緊急輸送の確保を図る必要性が特に高い箇所

裁定

法14条第3項

・協議が成立せず、又は協議をすることができないとき

踏切道災害時管理方法の策定

<道路管理者・鉄道事業者>

法14条第1項、第15条第1項

【踏切道災害時管理基準】

規則14条

- ①連絡体制を整備
- ②具体的内容及び手順を定めた対処要領の作成
 - ・災害発生後、速やかに踏切道の点検を開始
 - ・継続的な遮断の発生及び遮断時間の見込みについて情報共有
 - ・継続的な遮断の解消
 - ・踏切道と踏切道に接続する道路の道路啓開のための維持
- ③的確な管理のためにとるべき措置に関する訓練を定期的を実施

勧告

法17条第4項

・正当な理由がなく管理方法を定めていないと認めるとき

踏切道災害時管理方法の提出

<道路管理者・鉄道事業者>

法14条第1項、第15条第1項