

# 改正踏切道改良促進法について

---

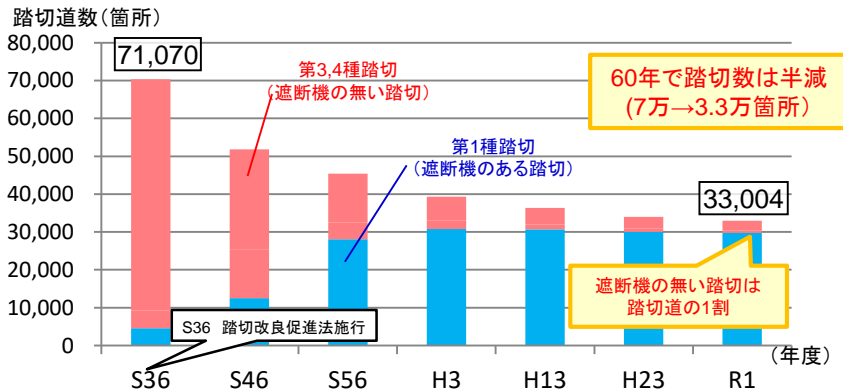
令和4年2月

# 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



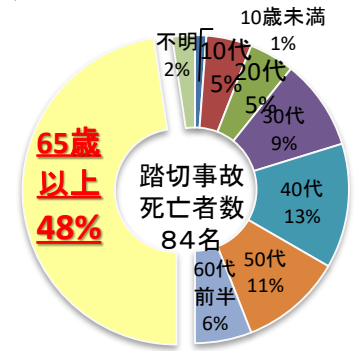
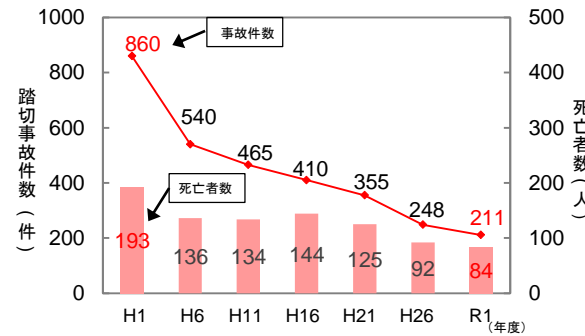
- 平成19年からは、開かずの踏切など、緊急に対策の検討が必要な踏切道(カルテ踏切)を中心に対策を推進
- 平成28年改正により、道路管理者・鉄道事業者による改良の方法の合意がなくても大臣が指定する仕組みになり、指定を推進 【H28～R2指定数 1,180箇所(旧法指定(H23～27)の約5倍)】

### <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



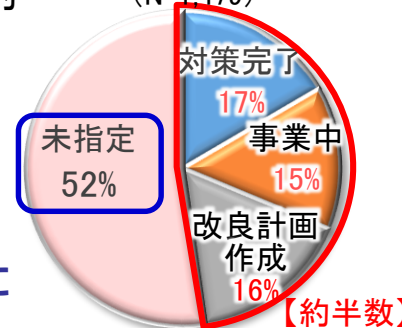
踏切死亡事故の年齢別割合 (R元年度)

- 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)



【約半数】

令和2年度末見込み(令和2年12月時点)

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

# 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**

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>

### ③ 改良後の評価

<道路管理者・鉄道事業者>

地方踏切道改良協議会

・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)

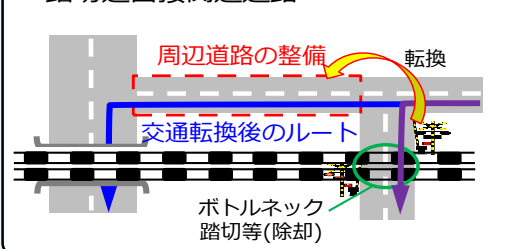
## ① 機動的な指定に見直し

- 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**

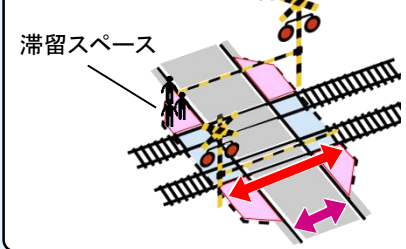
## ② 改良の方法の拡充

- 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

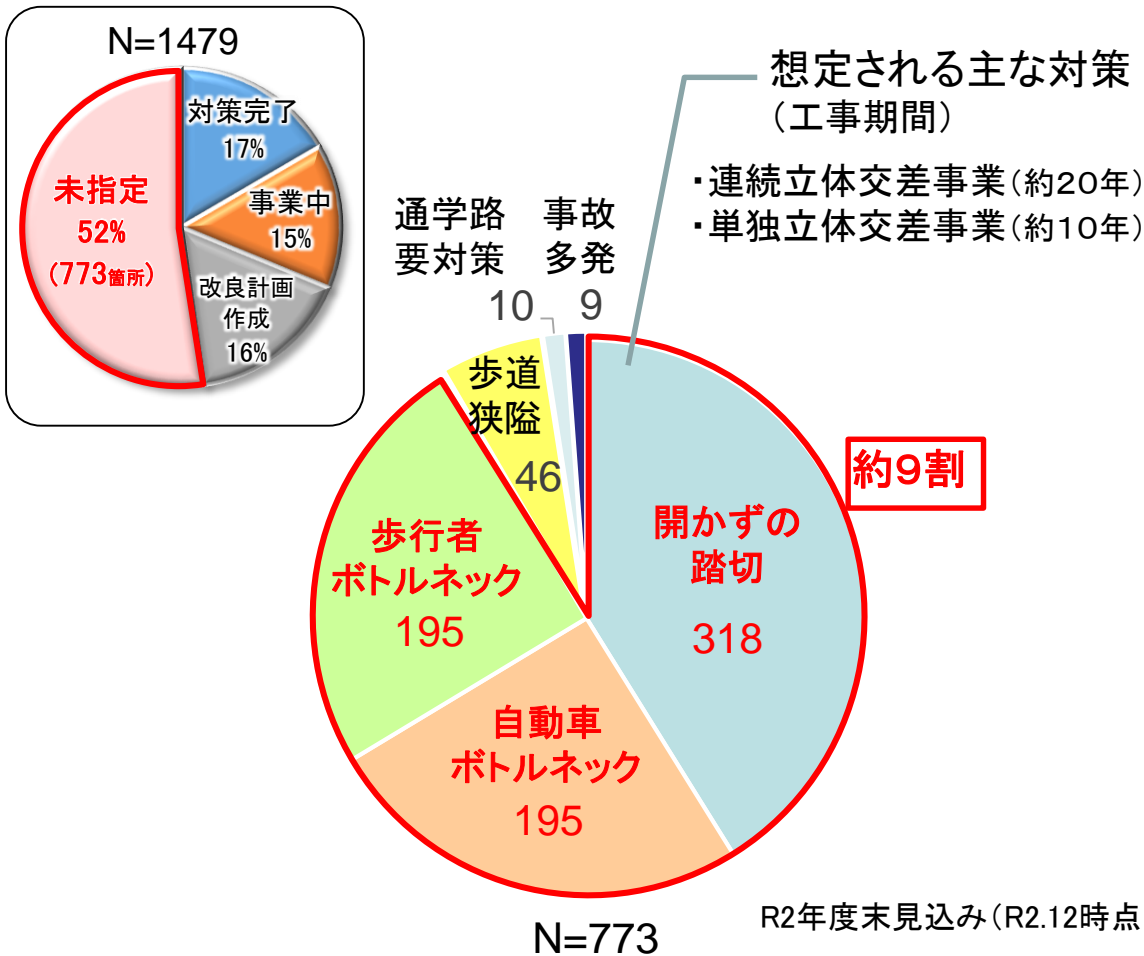
**R3法改正**

**指定期限撤廃、機動的な指定に見直し**

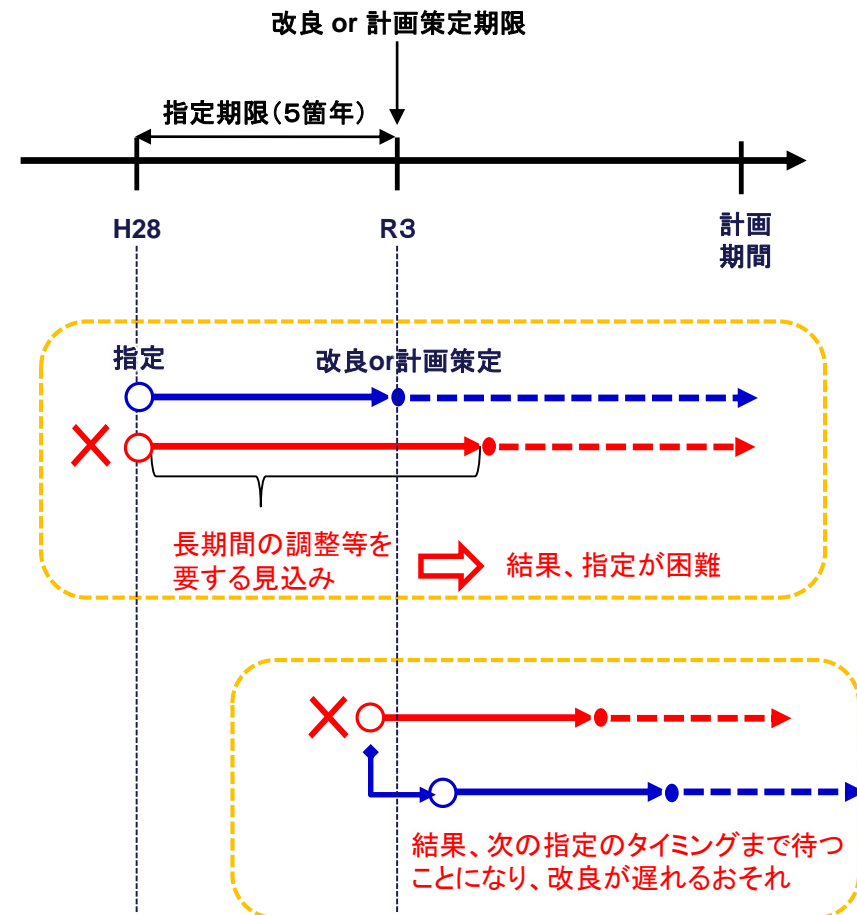
# R2までの法指定制度の課題

- 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

# **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



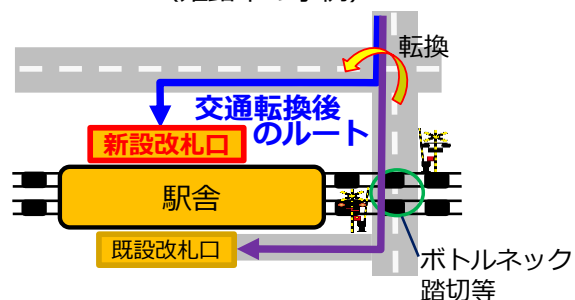
駅前広場の自転車駐輪場

# 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

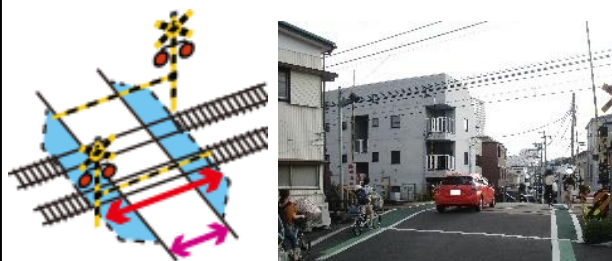
## 踏切対策の様々な取組事例

### <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

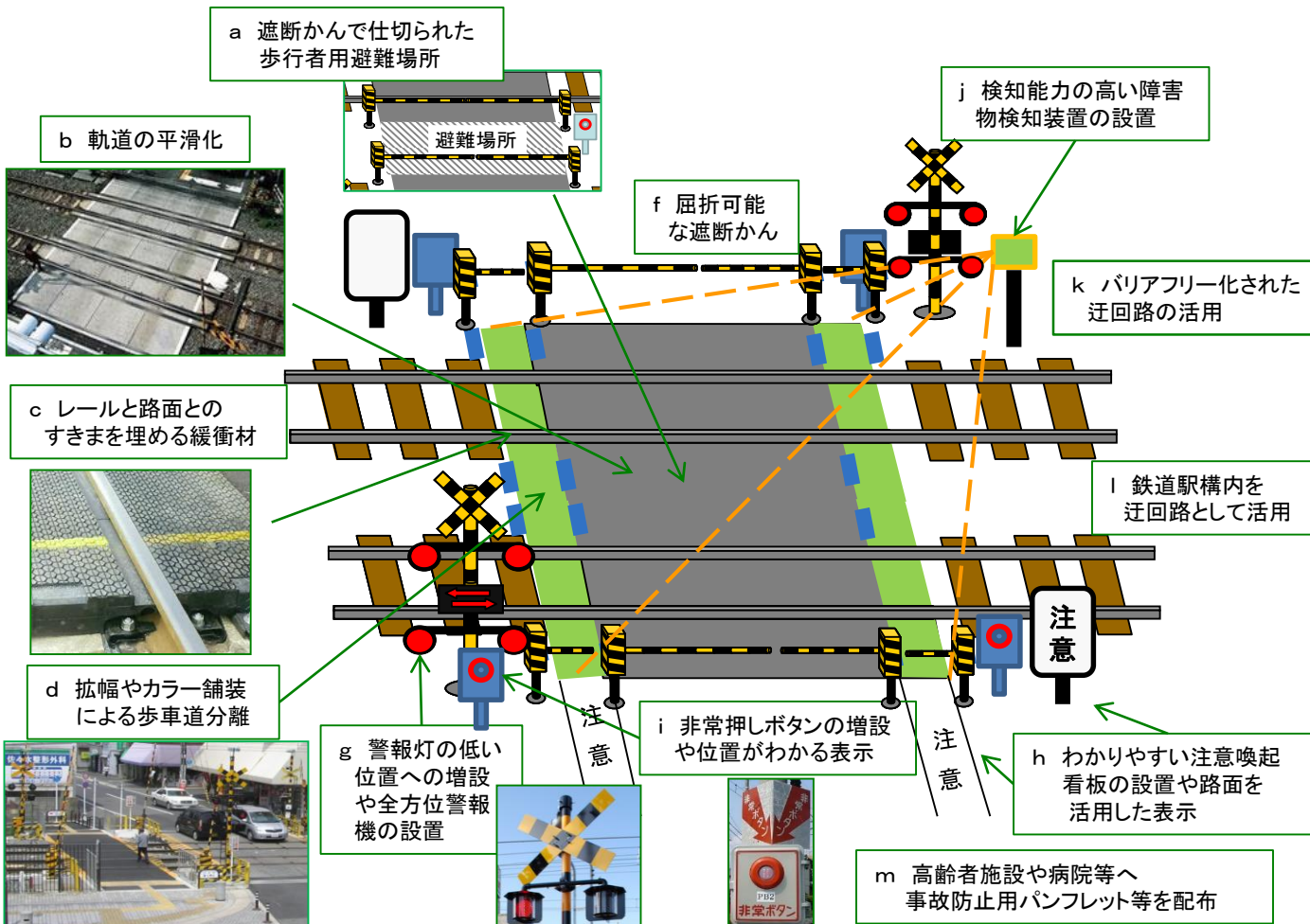


# 高齢者等対策

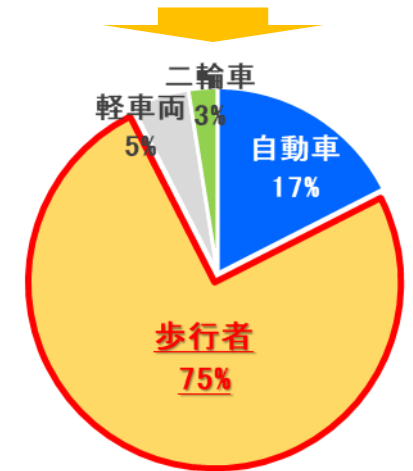
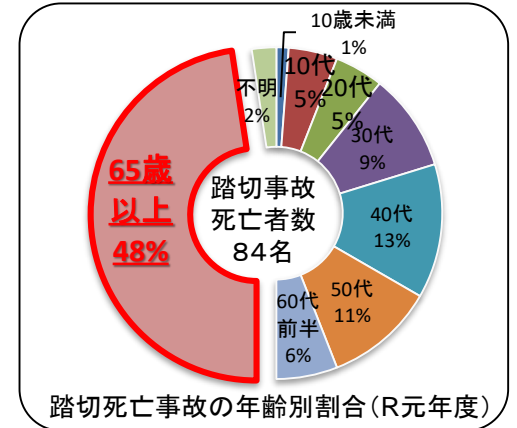
○高齢者等の踏切安全対策については、関係者からなる検討会において、対策をとりまとめ、それを踏まえ推進（平成27年10月～）

○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】



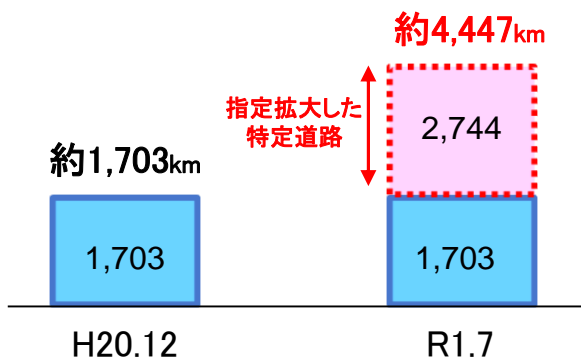
## 【踏切事故の現状】



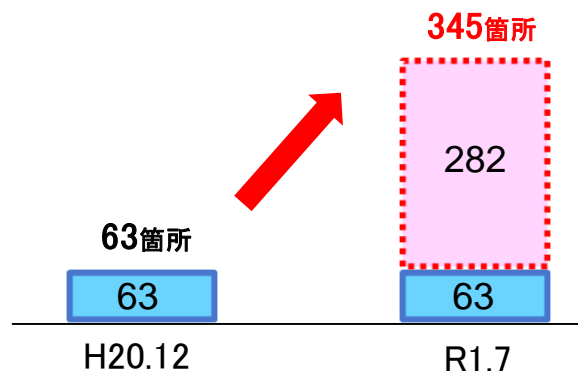
# 踏切道のバリアフリー化の推進

- 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

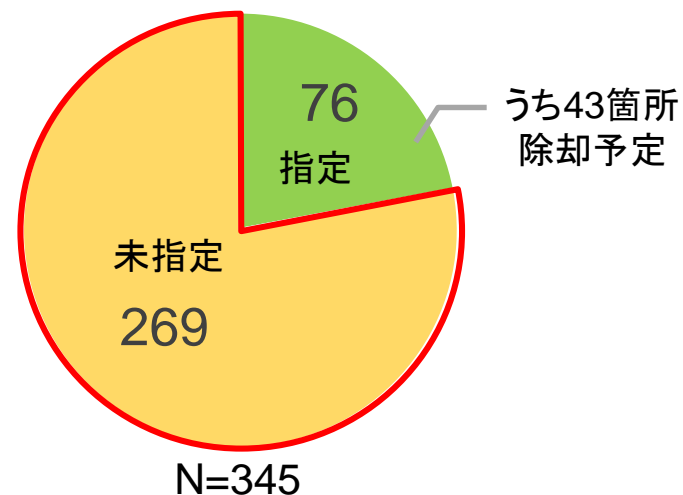
【特定道路の指定状況】



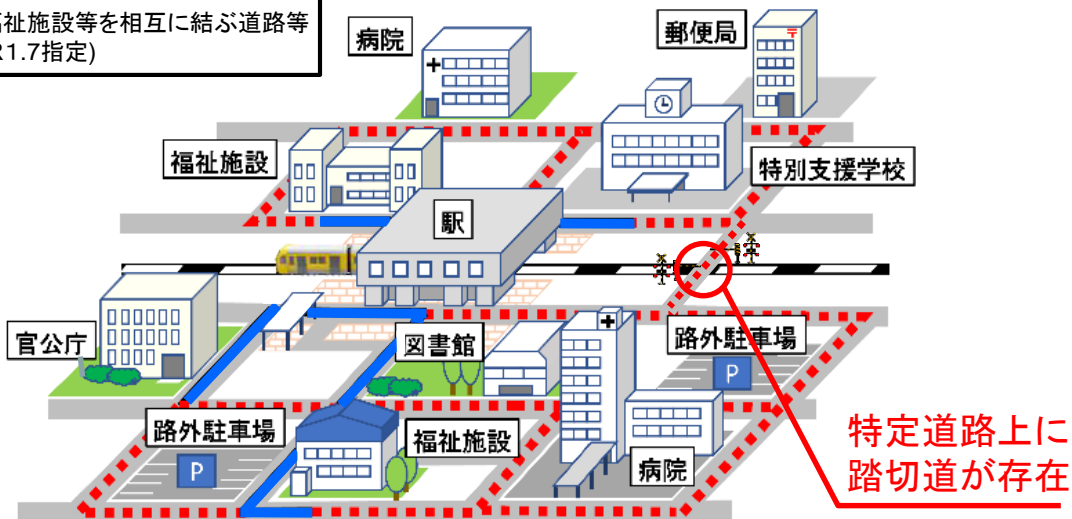
【特定道路上の踏切道】



<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)



**緊急に対策が必要な踏切（カルテ踏切）**

# 緊急に対策が必要な踏切(カルテ踏切)

○これまで、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)」について、「踏切道安全通行カルテ」として公表し(平成28年6月)、対策を講じてきました。

○対策の実施により課題が解消された箇所がある一方、鉄道とバリアフリー法に基づく特定道路とが交差している場合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などの結果、カルテ踏切は1,336箇所となり、対策状況等をまとめた「踏切道安全通行カルテ」を更新しました(令和3年10月)。

## [緊急に対策の検討が必要な踏切]

	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	83
移動等円滑化要対策踏切	—	170
合計(重複あり)	1,479	1,336

(単位:箇所)

ふみかた	〇〇〇	所在地	〇〇〇			
踏切道名	〇〇〇	道路名	〇〇〇線			
		道路管理番号	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				令和3年9月末時点
※地図イメージ	踏切種別	第1種	位置	歩道部(幅/長さ)	車道	歩道部(踏切幅)
	踏切長さ(m)	10.0	種別	左道路	1.0	6.2
※写真イメージ	橋脚本数(本)	1	踏切道	1.0	6.2	0.0
	交角角(度)	60	右道路	1.0	6.2	0.0
道路種別	左道路	直線	種別	有軌電車	踏切幅(m)	1,300
交通規制	右道路	直線	自動車	右折右折	200	
車両進入防護機能	交通規制なし		歩行者	歩行者	200	
歩車道分離方法	なし		A'777化	歩道なし		
			A'777化状況			
踏切保安設備	無い踏切	〇	踏切交差検知装置(手動)			
	高規格保安設備	踏切種別指定(132Vレールレベル式)	高齢者等の事故防止対策設備			
		通学路指定状況(学校指定)	通学路交通安全プログラム			
		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資運送上			
			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				令和3年9月末時点		
ピーク時通車時間(分)	42	前年度との増減率(%)	0.0	事故別	件数	
A.踏切自動車交通遮断(台・時)	23,584	AとBの和	54,216	踏切内	踏切事故	
B.踏切歩行者等交通遮断(人・時)	30,632			踏切外	踏切事故	
				踏切内	死者数	
				踏切外	死者数	
カルテ踏切の基準						令和3年9月末時点
開かずの踏切	自動車B'1347踏切	歩行者B'1347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
〇	-	〇	-	〇	-	-
法指定の状況				令和3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)	第二基準2号(歩行者B'1347踏切)	第二基準3号(開かずの踏切)	第二基準4号(通学路要対策踏切)			
対策回・完了写真		対策実施の状況				令和3年9月末時点
進捗	協議会の設置状況	改良計画書の作成年度	事業化年度	工事費(千円)	工事費(千円)	
事業中	〇	H30	R1	83	83	
対策内容						
・単独立体交差化(既1~)						
事業完了年度	対策の効果等					
踏切年度						

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

# 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。

## ■ 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

### 改良の方法の例

#### <単独立体交差化>

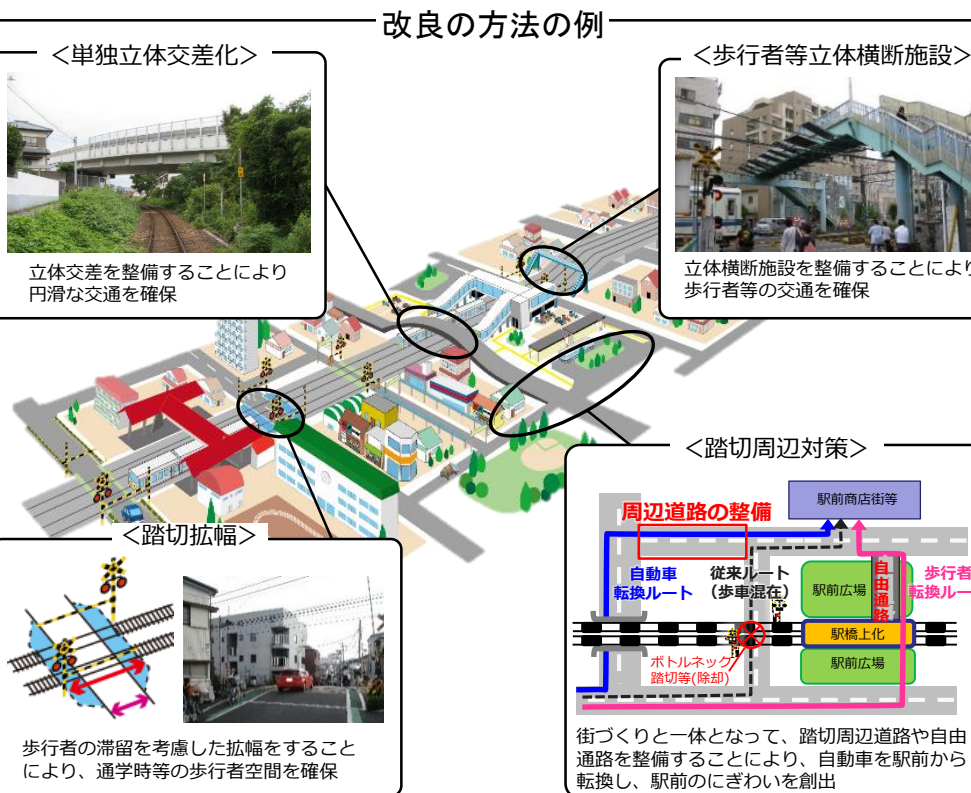


立体交差を整備することにより円滑な交通を確保

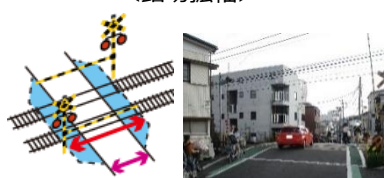
#### <歩行者等立体横断施設>



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

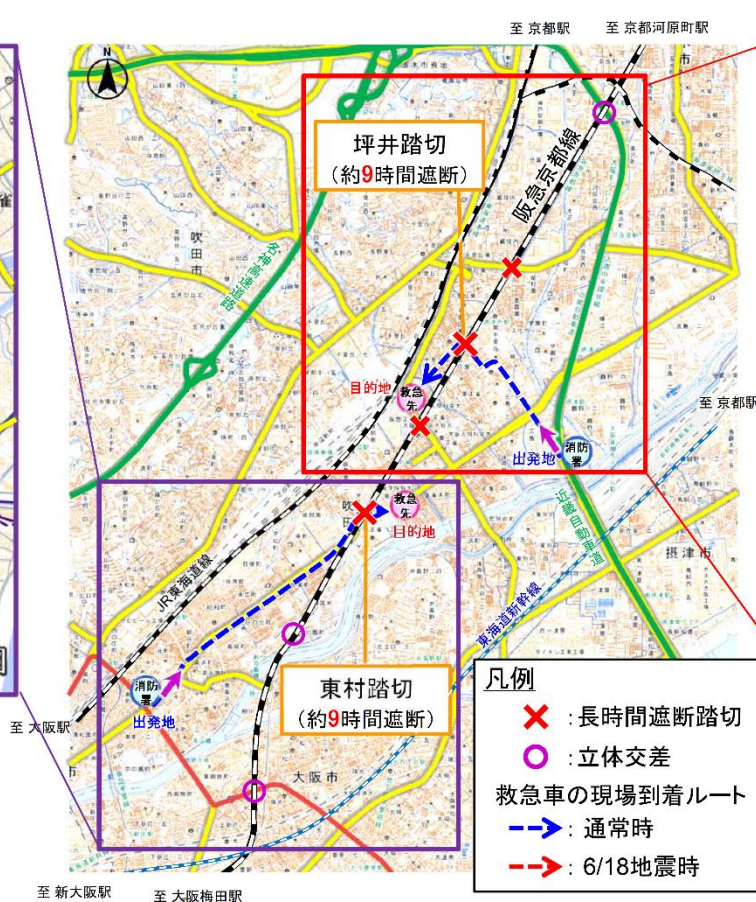
○発災後の踏切の遮断状況について、関係機関の間で共有されていなかったことや、鉄道と道路の立体交差箇所が長区間確保されていないことが課題として浮き彫り

＜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)



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)

# 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>



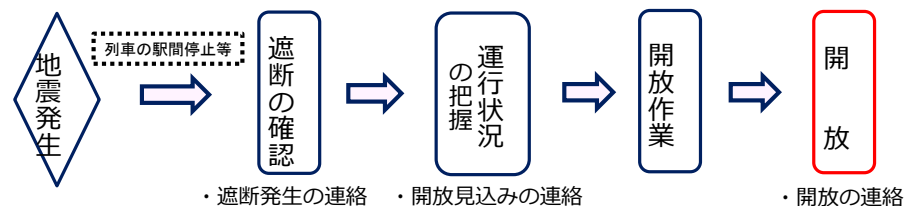
到着時間の遅れ  
(通常)  
2.7km(7分)  
↓  
(6/18地震時)  
10.1km(42分)

- 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