

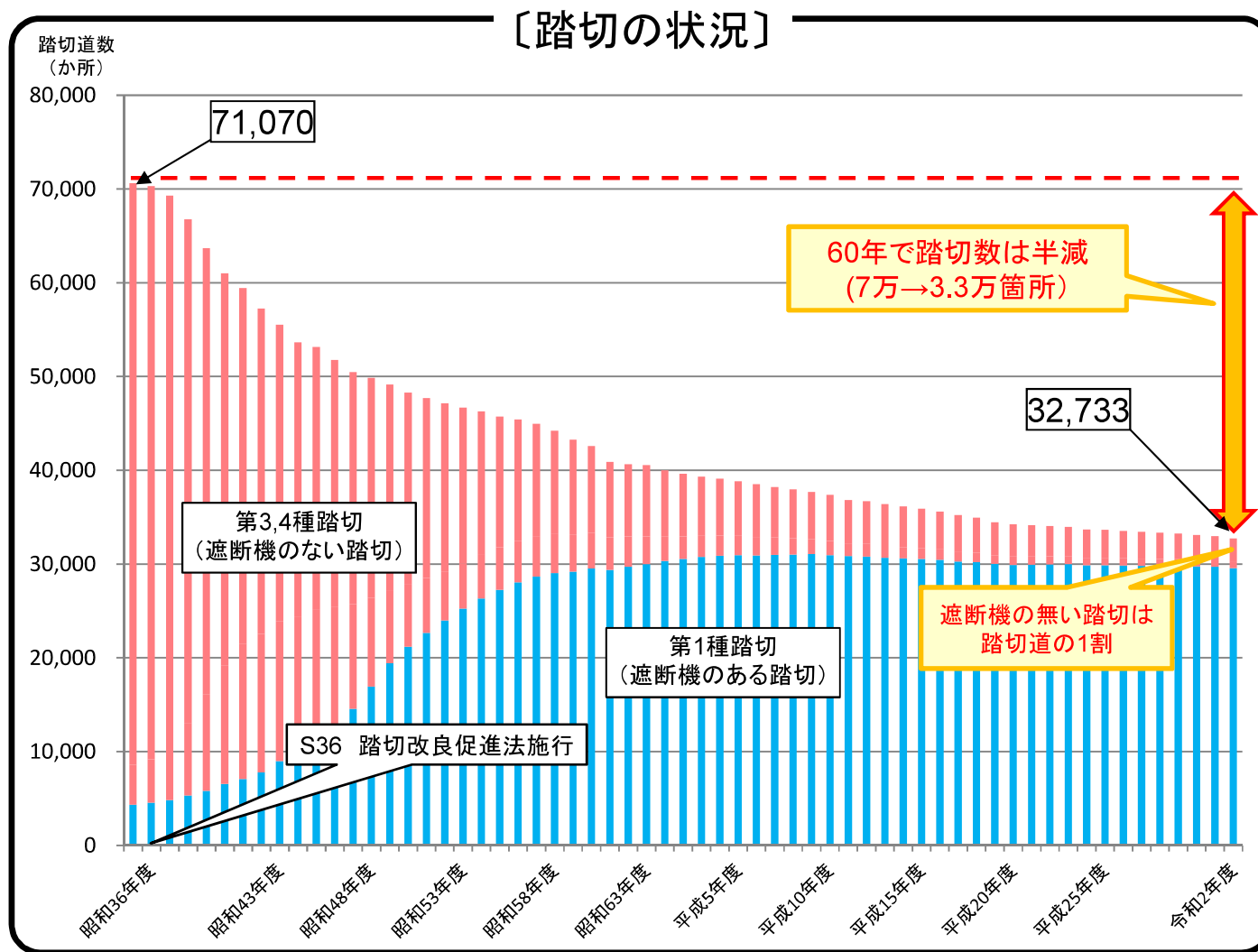
# 改正踏切道改良促進法について

---

# 踏切道の現状

# 踏切道数の推移

○踏切道改良促進法の施行後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



第1種踏切



第3種踏切



第4種踏切



# 踏切道数（地整別・県別）（令和2年度末時点）

	都道府県	個所数
北海道		1,593
	北海道	1,593
東北		3,332
	青森県	530
	岩手県	520
	宮城県	444
	秋田県	587
	山形県	441
	福島県	810
関東		7,723
	茨城県	685
	栃木県	691
	群馬県	706
	埼玉県	1,123
	千葉県	1,282
	東京都	1,043
	神奈川県	832
	山梨県	268
	長野県	1,093

	都道府県	個所数
北陸		1,719
	新潟県	862
	富山県	550
	石川県	307
中部		4,266
	岐阜県	976
	静岡県	779
	愛知県	1,297
	三重県	1,214
近畿		4,725
	福井県	441
	滋賀県	449
	京都府	685
	大阪府	779
	兵庫県	1,215
	奈良県	621
	和歌山県	535
中国		3,475
	鳥取県	379

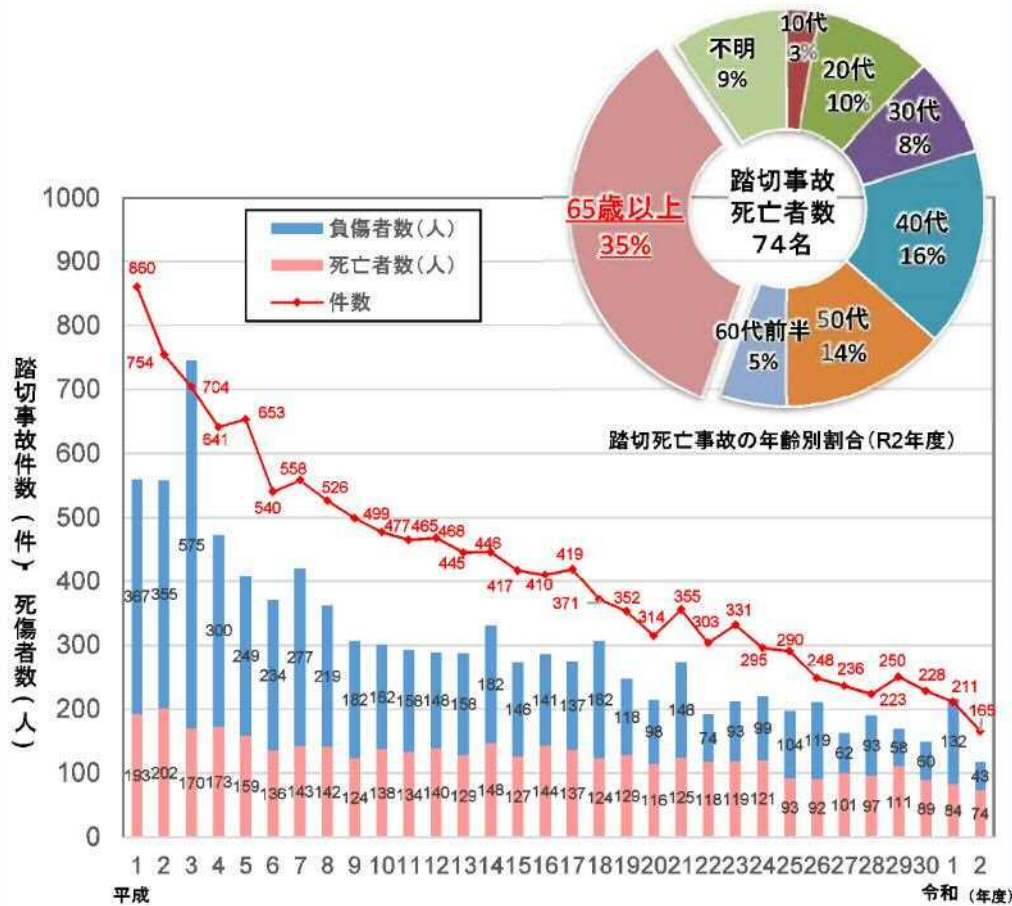
	都道府県	個所数
	島根県	458
	岡山県	818
	広島県	921
	山口県	899
四国		1,912
	徳島県	352
	香川県	636
	愛媛県	733
	高知県	191
九州		3,988
	福岡県	1,406
	佐賀県	372
	長崎県	404
	熊本県	563
	大分県	406
	宮崎県	414
	鹿児島県	423
沖縄		—
	沖縄県	—
合計		32,733

\* 兼掌踏切(複数の事業者の鉄道線をまたぐ踏切道)は1箇所として計上

# 踏切における課題（事故・渋滞）

## 【踏切事故】

- 踏切事故は、2日に約1件、5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539箇所
- 遮断時間と交通量がともに多い自動車ボトルネック踏切や歩行者ボトルネック踏切は、全国で717箇所 (いずれもR3年度時点)

ボトルネック踏切: 踏切遮断時間と交通量を掛けた数値(交通遮断量)により抽出  
 自動車ボトルネック踏切: 踏切自動車交通遮断量5万台/日以上  
 歩行者ボトルネック踏切: 踏切歩行者等交通遮断量2万台/日以上かつ  
 踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和が5万台/日以上



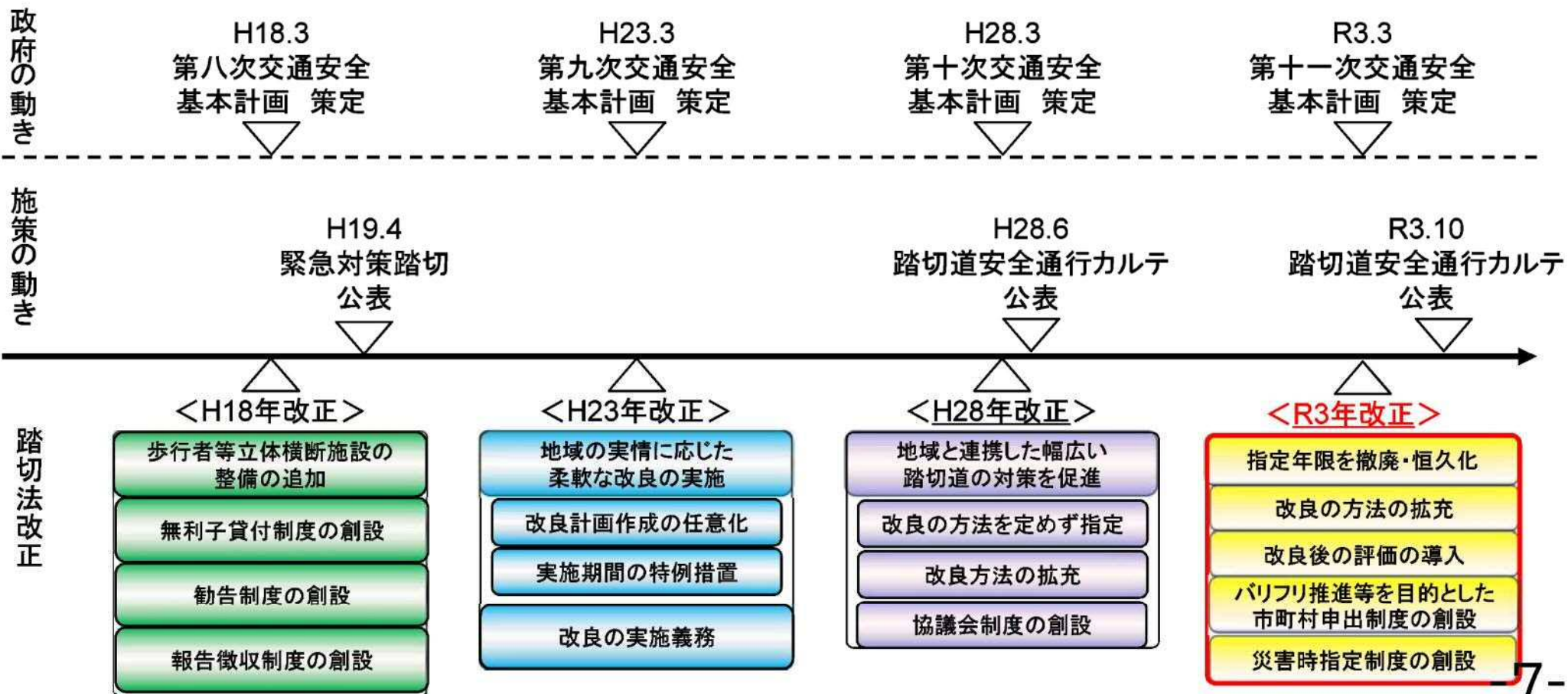
東京都練馬区 <sup>かみいぐさ</sup> 上井草第2号踏切  
 (開かずの踏切、自動車ボトルネック、歩行者ボトルネック)  
 (西武鉄道/新宿線)の遮断による渋滞状況

(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。

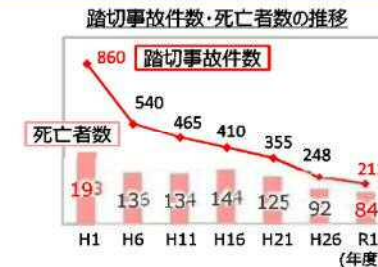


# 踏切道改良促進法の一部を改正する法律

令和3年3月31日 成立・公布

## 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

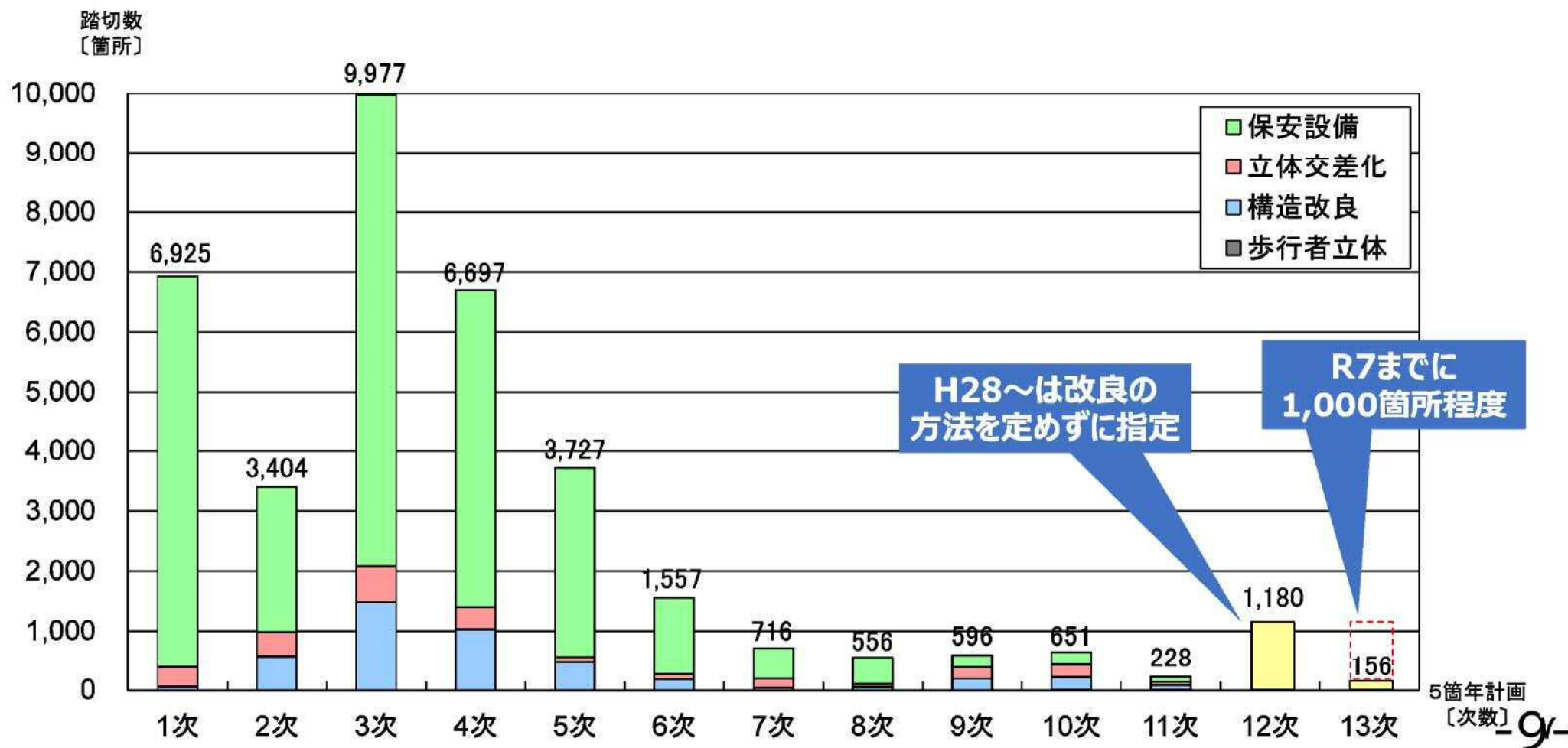


倒木による鉄道輸送障害の発生



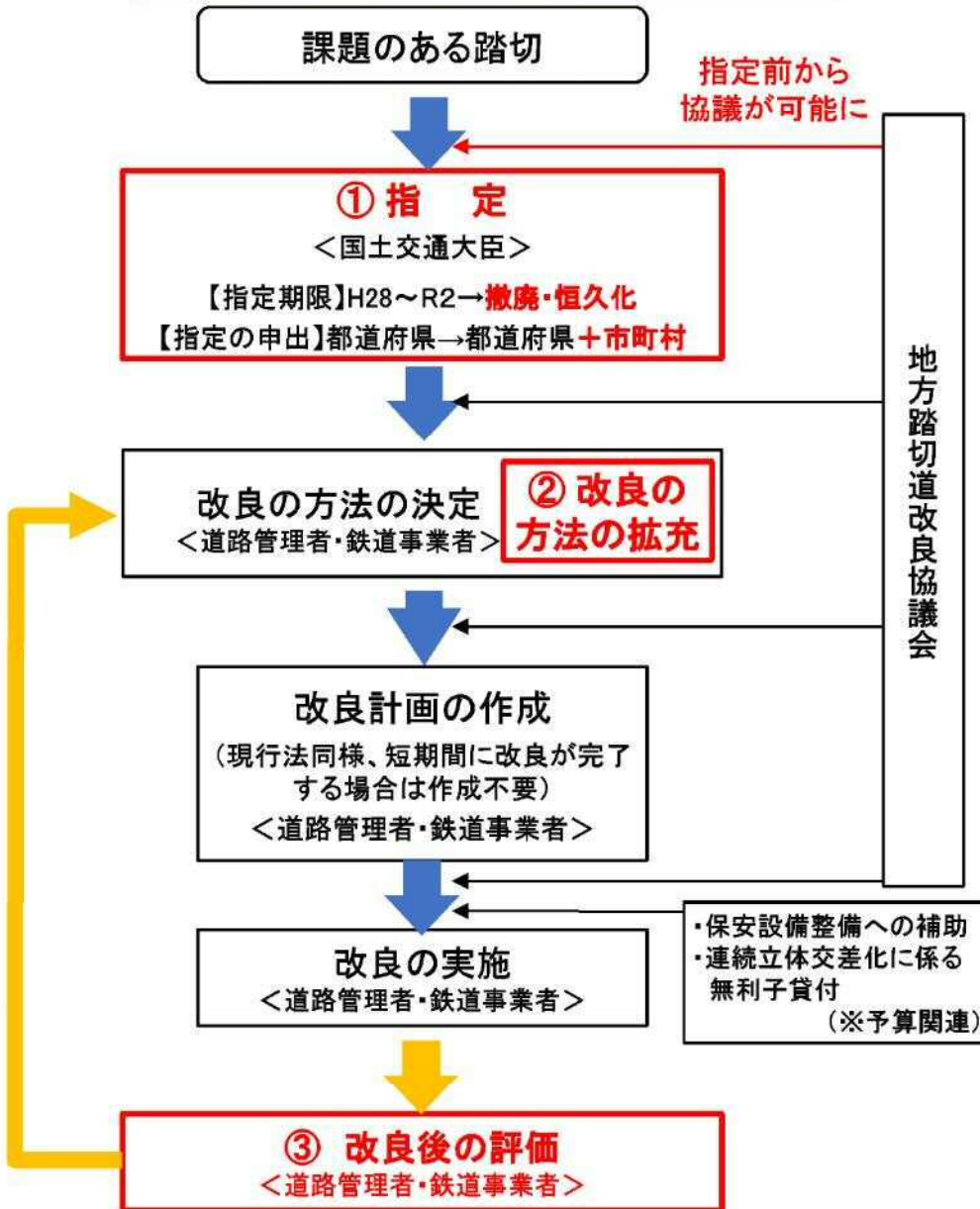
# 法指定実績の推移(R4.1.21時点)

	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	156	36,370



# 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)

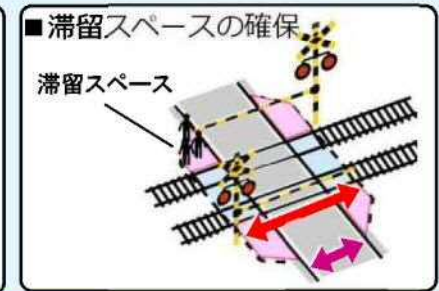


### ① 機動的な指定に見直し

- 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(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]

The form contains the following sections:

- 所在地・管理者等** (Location and Manager): Fields for crossing name, location, and manager.
- 位置図・現況写真** (Location Map and Current Photo): Includes a map image and a photo of the crossing.
- 踏切の諸元・構造等** (Crossing Details and Structure): Fields for crossing type, length, width, and other structural information.
- カルテ基準や法指定基準に係るデータ** (Data related to Card and Legal Standards): Fields for various standards and legal designations.
- カルテ基準** (Card Standard): A section for the card standard.
- 法指定の状況** (Legal Designation Status): Fields for legal designations.
- 対策の実施状況等** (Implementation Status of Measures): Fields for the status of measures, including implementation year and cost.

- 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

## 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

### ○開かずの踏切

### ○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

R4.1末時点

課題	箇所数	R4.1末時点			
		未指定	検討中 (指定済)	事業中 (指定済)	対策完了
カルテ踏切	1,336 (33)	881 (18)	190	262	3
開かずの踏切	539 (5)	364 (2)	80	95	0
自動車ボトルネック踏切	289 (1)	171 (1)	53	65	0
歩行者ボトルネック踏切	527 (6)	370 (4)	59	97	1
歩道が狭隘な踏切	99 (10)	47 (8)	21	30	1
通学路要対策踏切	96 (9)	23	25	47	1
事故多発踏切	81	55	15	11	0
移動等円滑化要対策踏切	170 (6)	133 (4)	16	21	0

※ 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。

( )内の数字: 中国地方管内の該当踏切数

# 踏切道改良計画補助(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

※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 ( $\delta$ : 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

# 地方踏切道改良協議会

# 地方踏切道改良協議会について

## 目的・概要

- 踏切道の対策を進めていくには、地域の実情に応じて、多様な関係者が緊密に連携して取り組むことがより一層重要。
- 踏切道改良促進法に基づき、鉄道事業者及び道路管理者が、地方運輸局、地方整備局、都道府県知事、市町村長などの関係者を構成員として、踏切道の改良の促進に関し必要な協議を行うための組織

## 構成員

- ・地方整備局長
- ・地方運輸局長
- ・鉄道事業者
- ・道路管理者
- ・都道府県知事
- ・地域の関係者 等

## 主な協議内容

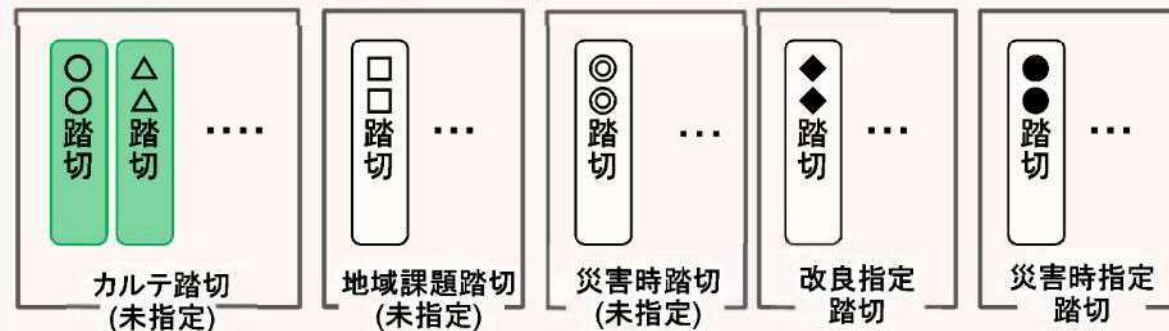
- ・踏切道の改良計画の作成、実施に関すること。
- ・踏切道の災害時管理方法の作成、実施に関すること。
- ・踏切道の指定に向けた必要な協議。
- ・その他の踏切道の改良の促進に関し必要な協議。

等

## 踏切道改良協議会合同会議

- ・協議会は、踏切道ごとに設置することを基本とするが、
- ・都道府県単位や特定の鉄道会社の路線単位等、一定エリアにおける複数の踏切道をまとめて、
- ・線的・面的に一体的な協議を行うことも可能

## 〇〇県 踏切道改良協議会 合同会議イメージ



## 踏切道改良検討会

- ・未指定のカルテ踏切等の法指定に向けた具体的な検討を行うため、合同会議の下部組織として踏切道改良検討会の設置が可能。



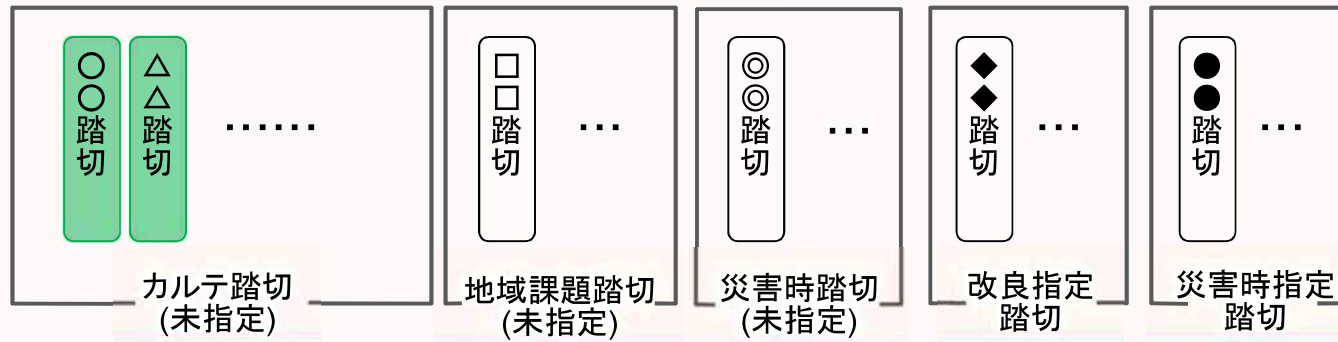
# 踏切道改良協議会の体制

## 合同会議

(趣旨)

- ・未指定のカルテ踏切や地域課題踏切の法指定に向けた進捗管理
- ・法指定後の改良計画の作成及び実施、災害時管理方法の作成に関し必要な協議
- ・評価に当たっての意見聴取
- ・踏切に係る情報提供 など

### 〇〇県 踏切道改良協議会 合同会議



(全国踏切箇所数)

約900箇所

約90箇所

約300箇所

R3.4指定数  
93箇所

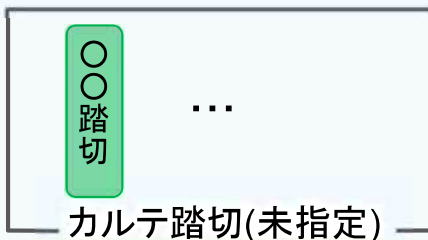
R3.6指定数  
181箇所

## 改良検討会

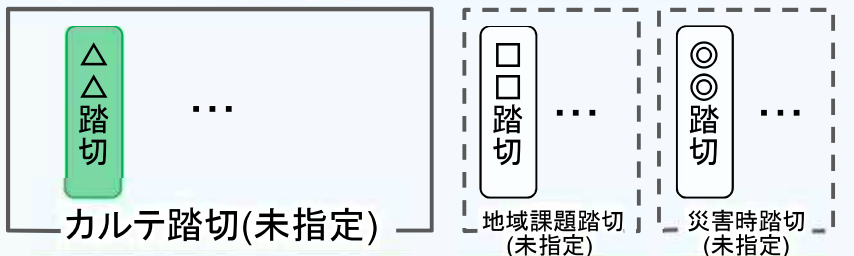
(趣旨)

- ・未指定のカルテ踏切の法指定に向けた具体的検討 など

### 〇〇県△△地域 踏切道改良検討会



### 〇〇県□□地域 踏切道改良検討会



・個別協議を要する指定踏切道は、適宜、地方踏切道改良協議会で議論可能

※地域課題踏切(未指定)及び災害時踏切(未指定)についても地域の意見を踏まえ、改良検討会で議論可能

## **踏切道の改良後の評価**

# 踏切道の改良後の評価

○改良後の踏切道の交通量や踏切事故の発生状況等について、道路管理者・鉄道事業者が適切に評価・検証し、必要に応じて追加的な対策を実施。

## 改良後の評価項目

- ①交通量、事故発生状況、その他安全かつ円滑な交通の確保に関する状況
- ②法指定基準の該当の確認

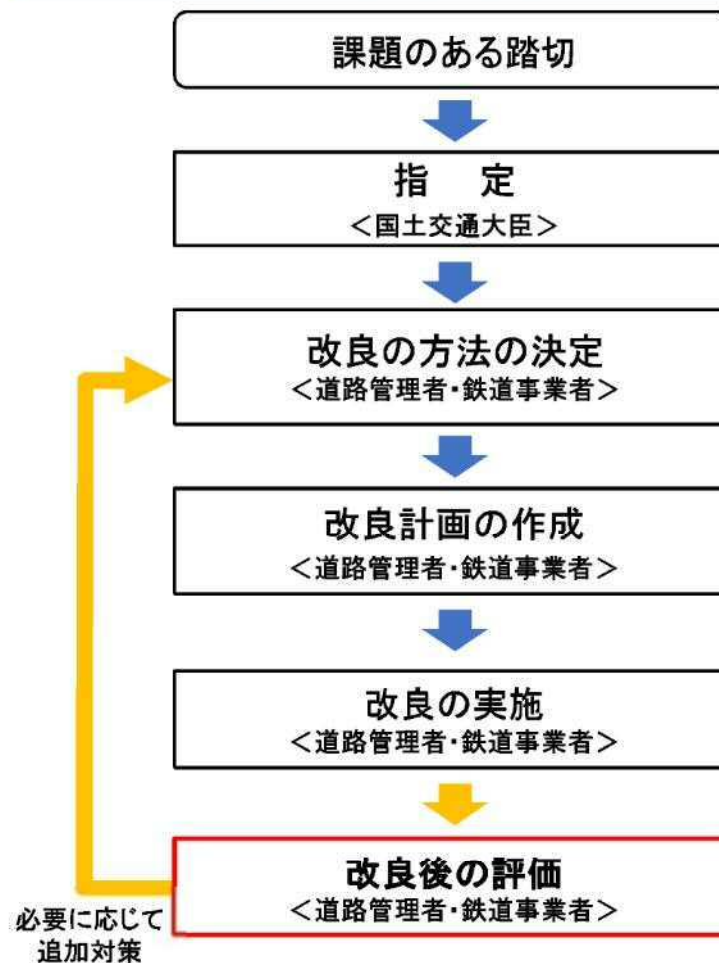
## 評価の実施時期

- 改良後、概ね1年以内  
※ただし、事故多発踏切については、1年以内に暫定的な評価を実施し、5年後に再度評価を実施

## 評価結果の公表等

- 評価結果は「踏切道安全通行カルテ」に記載し、1年に1度、公表
- 評価結果は国土交通大臣に届出

## 踏切道改良促進法のスキーム



# 評価制度のポイント

- 評価手法は公共事業の事後評価手法等に準拠し、踏切改良後の交通量等の状況の変化要因等を調査・分析するとともに、指定基準の該当について確認。
- 必要に応じて、地方協議会を活用し、地域課題踏切等の評価について事業者以外の意見を聴取。

## 評価の実施時期

- 改良の完了後、遅滞なく  
→構造改良等(道路側対策)の竣工、保安設備(鉄道側対策)の設置の後、概ね1年以内(ただし、事故多発踏切については、1年以内に暫定的な評価を実施し、5年後に再度評価を実施)

## 評価手法

- 交通量、事故発生状況、その他安全かつ円滑な交通の確保に関する状況の調査および分析  
→評価手法は、公共事業の事後評価手法・項目(効果の発現状況、改善措置の必要性等)に準拠
- 指定基準の該当の確認  
→協議会を活用し、地域課題踏切等の評価について必要に応じて事業者以外の意見を聴取し、評価に反映。

## 評価単位

- 指定踏切道毎(ただし、連続立体交差事業は複数の踏切道を纏めて評価することも可能)

## その他

- 評価結果は踏切カルテに記載し、公表

道路側対策  
立体交差化  
構造改良等

鉄道側対策  
保安設備

### 法指定基準

#### カルテ基準

(5年毎の踏切実態調査に基づき該当を確認)

- 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
- 地域課題踏切
- 高齢者等対策踏切
- 遮断機が未設置
- 支障報知装置が未設置

# 評価制度のポイント

- 評価結果は踏切カルテの下段に必要事項を記入
- 地域課題踏切も同様

This is a detailed crossing card (踏切カルテ) for a crossing. It includes a map of the crossing area, a table of crossing information (e.g., crossing name, location, crossing type), and a bottom section for evaluation and management. A red box highlights the bottom section, which is used for recording evaluation results and necessary items.

This is another crossing card (踏切カルテ) for a crossing. It follows the same structure as the first one, with a map, crossing information table, and an evaluation section at the bottom. A red box highlights the bottom section for recording evaluation results.

対策図・完了写真	対策実施の状況				R2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	工事着手年度
	事業中	○	H30	R1	R3
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					

対策図・完了写真	対策実施の状況				R4年1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	工事着手年度
	検討中	-	-	-	-
対策内容					
事業完了年度		対策の効果等			
除却年度					

# 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>



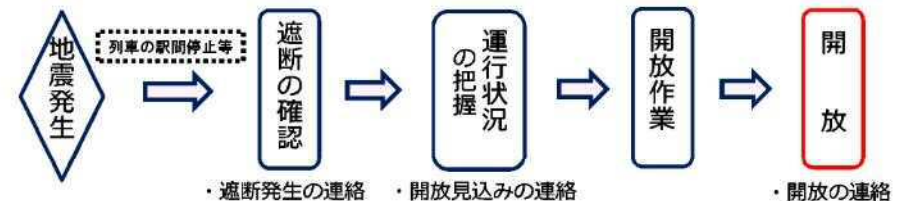
到着時間の遅れ  
(通常)  
2.7km(7分)  
↓  
(6/18地震時)  
10.1km(42分)

- 凡例
- × : 長時間遮断踏切
  - : 立体交差
  - (赤) : 救急車の現場到着ルート
  - (青) : 通常時
  - (赤点線) : 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（緊急輸送道路等において、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

# 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

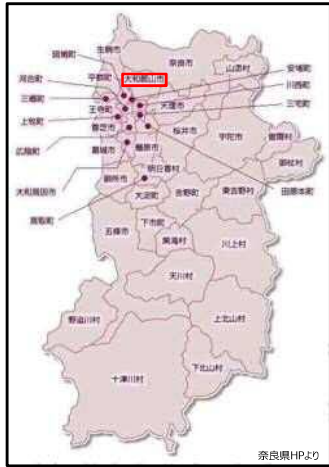
**踏切道災害時管理方法の提出**  
＜道路管理者・鉄道事業者＞  
法14条第1項、第15条第1項



## その他

- **移動円滑化ガイドラインの改定について**
- **踏切対策事例**

# 近畿日本鉄道 橿原線 視覚障害者踏切事故 概要



**発生日時** 令和4年4月25日(月) 18時11分頃(晴れ)

**場所** 郡山第2号踏切道(近鉄郡山駅～筒井駅間)

**死傷者** 死亡1名

**原因** 警察が現在調査中

**道路管理者・路線名** 大和郡山市・市道220 柳町丸山線 ※特定道路外

**鉄道事業者・路線名** 近畿日本鉄道株式会社・橿原線

**踏切道** 幅員：4.0m(踏切内・前後道路に歩道なし)、延長：8.3m

警報機、遮断機、踏切支障報知装置、障害物検知装置 あり

踏切法大臣指定：なし、カルテ踏切：該当なし



写真提供：近畿運輸局(令和4年4月26日撮影)

# 「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の改定概要

○令和4年4月の奈良県大和郡山市の踏切での事故を受けて令和4年6月9日に道路の移動等円化に関するガイドラインを改定

## 現行のガイドラインでの記載内容

### ➤ 事例紹介

事例の掲載により、好事例を各道路管理者に周知し、バリアフリー対策の普及を図っている。



(踏切手前への視覚障害者誘導用ブロック、踏切内への誘導表示を設置した事例)

## 改定したガイドラインでの記載内容

### ➤ 踏切道での視覚障害者の誘導について、以下の整備内容を明確に規定

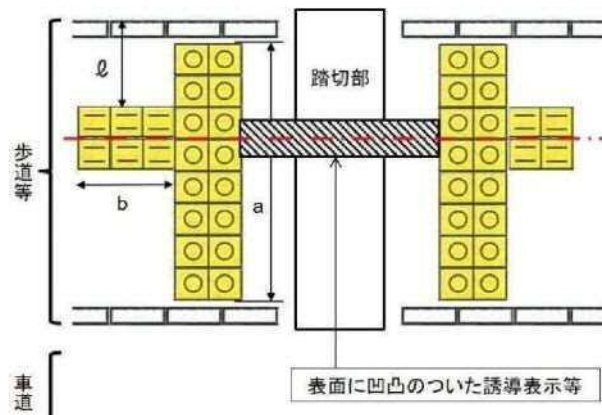
#### ①踏切手前部に視覚障害者誘導用ブロックを設置

(積極的な整備を求める内容)

#### ②視覚障害者が踏切の外にいと誤認することを回避するため、踏切内に表面に凹凸のついた誘導表示等を設置

(さらに高い水準として望ましい整備内容)

### ➤ 誘導用ブロック等の設置図を追加



### ➤ 事例の追加



奈良県大和郡山市の事例

(歩車分離されていない道路での誘導用ブロック等の設置事例)

# 検討体制

- 懇談会の下にガイドライン作成にあたっての視覚障害者誘導対策などの継続検討課題を検討・整理する踏切道等における視覚障害者誘導対策ワーキング・グループを設置
- WG開催前に懇談会委員へ資料を共有し、事前に意見を述べる機会を確保するとともにWG開催後に議事・資料を再度共有
- WGでの議論を踏まえ、懇談会にてガイドラインの内容について審議する

## <踏切道等における視覚障害者誘導対策ワーキング・グループ体制(案)>

WG長 久保田 尚 埼玉大学大学院 理工学研究科 教授  
委員 秋山 哲男 中央大学 研究開発機構 教授  
中野 泰志 慶應義塾大学 経済学部 教授  
川内 美彦 東洋大学人間科学総合研究所 客員研究員  
隆島 研吾 (元)神奈川県立保健福祉大学 リハビリテーション学科 教授  
稲垣 具志 東京都市大学 建築都市デザイン学部 准教授  
三宅 隆 日本視覚障害者団体連合会  
古橋 友則 日本歩行訓練士会

東日本旅客鉄道株式会社  
東海旅客鉄道株式会社  
西日本旅客鉄道株式会社  
阪急電鉄株式会社  
東武鉄道株式会社

事務局 国土交通省道路局、鉄道局

懇談会WGの議論の中で、以下が指摘事項となっている

- ① 踏切内に設置する「表面に凹凸のついた誘導表示等」の構造
- ② 踏切内の路面の材質（周辺道路と異なる仕様にする）
- ③ 隅切のある歩車道境界での誘導用ブロック設置方法の再検討
- ④ 歩道が設置されていない道路における視覚障害者誘導の在り方

# 検討の進め方

令和4年12月2日

道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会  
(検討体制、検討の進め方 等)

設立

踏切道等における視覚障害者誘導対策WG  
(ガイドライン改定原案の作成、事例調査 等)

道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会  
(ガイドライン改定案の決定、事例調査状況の報告 等)

パブリックコメント、ガイドライン改定 等  
(踏切内に設置する「表面凹凸のついた誘導表示等」の構造)

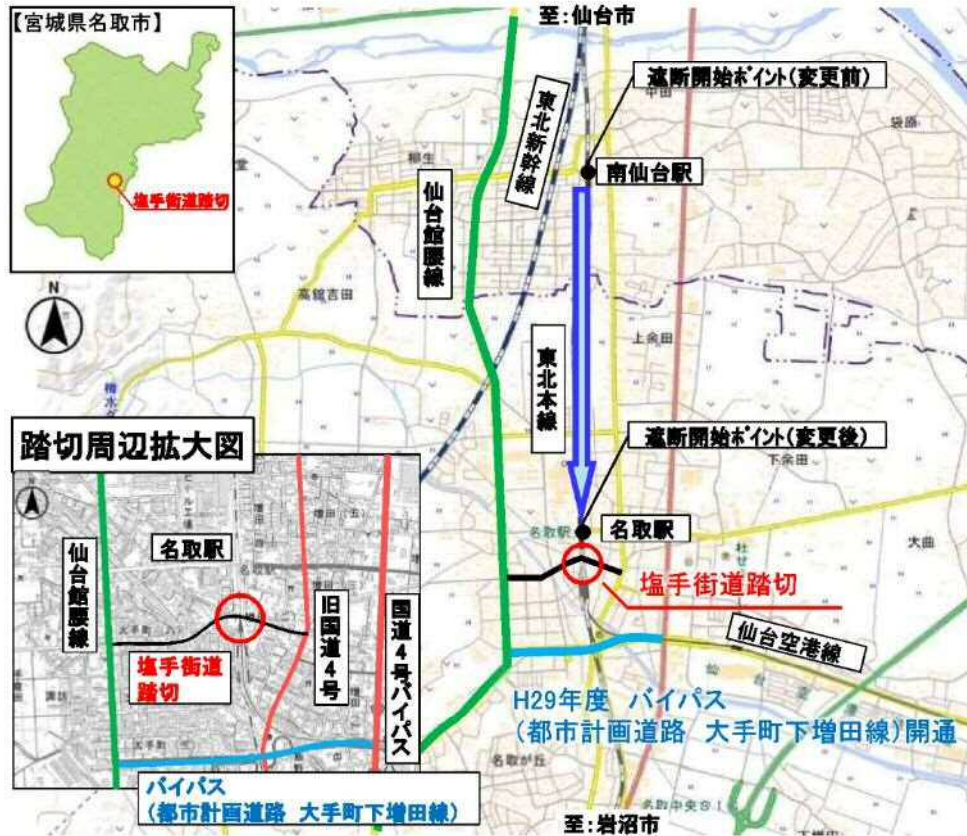
その他の課題は、引き続き検討

ガイドライン策定を待つことなく、  
視覚障がい者団体等の意見を聞いて、検討を開始

# 踏切対策事例の紹介

## 塩手街道踏切（宮城県名取市） ～閉鎖時間短縮・バイパス整備～

- 鉄道事業者と協議を行い、遮断機の下りるタイミングを変更し、遮断時間を短縮
- バイパス整備による交通分散により、渋滞の緩和及び安全性が向上



鉄道事業者名	東日本旅客鉄道
鉄道路線名	東北本線
道路管理者名	名取市
道路名	増田野田線

- 当該踏切が抱える課題
  - ・ピーク時遮断時間36分（地域課題）
- 現場特有の背景
  - ・平成8年度に仙台館腰線が新設され、踏切道の自動車交通量が増加
  - ・更に平成19年度に鉄道路線（仙台空港線）の新設に伴い、通過本数が増加し、踏切で渋滞が発生
- 対策概要（対策完了H29年度）
  - ・遮断開始のタイミングの変更（南仙台駅⇒名取駅）
  - ・踏切道の南側にバイパス（大手町下増田線）を整備
- 対策効果
  - ・ピーク時遮断時間が9分短縮  
（ピーク時遮断時間：36分（H19）⇒27分（H20））
  - ・バイパス整備による交通分散  
（対策前後の交通量計測は未実施）
  - ・現在、大きな渋滞なし



※平面図、踏切周辺拡大図は地理院地図(電子国土web)を使用

# 踏切対策事例の紹介

## 北宮原第一・第二踏切・南宮原踏切（大阪府大阪市） ～立体横断施設整備～

- 周辺の都市計画道路の整備状況を踏まえ、立体横断施設及び東淀川駅の橋上駅舎化を整備
- 西日本旅客鉄道株式会社と大阪市により地元説明会を開催し、地域の合意形成を図った上で当該踏切を廃止



鉄道事業者名	西日本旅客鉄道株式会社
鉄道路線名	東海道本線
道路管理者名	大阪市
道路名	市道東淀川区第967号線(北宮原第一・第二踏切) 府道熊野大阪線(南宮原踏切)

- 当該踏切が抱える課題
  - ・ピーク時遮断時間: 56分(南宮原踏切)・56分(北宮原第一踏切)(開かずの踏切)
  - (JR西日本ワースト1位、2位)
- 現場特有の背景
  - ・踏切長が長く(8線)、踏切道内に取り残されるなど事故の危険性が高い(過去に死亡事故が2度発生)
- 対策概要(令和元年度対策完了予定)
  - ・周辺の道路ネットワーク整備を実施。
  - ・地域の合意形成を図るため、JR西日本と大阪市により、沿線地域の住民を対象とした地元説明会を実施
  - ・立体横断施設及び東淀川駅の橋上駅舎化を整備
- 対策効果
  - ・立体横断施設により、新たな歩行者動線が確保されたことから、北宮原第一・第二及び南宮原踏切の3踏切を廃止(平成30年11月)

※平面図は地理院地図(電子国土web)を使用。踏切周辺計画図は管理者提供資料を使用。



# 踏切対策事例の紹介

## 三反田踏切（兵庫県尼崎市） ～構造改良(カラー舗装)・交通規制～

- カラー舗装の安全対策後、事前調査・社会実験を踏まえ、終日自動車通行止規制の社会実験を実施
- 住民アンケート結果を受けて、終日自動車通行止規制を本格実施し安全性が向上



鉄道事業者名	西日本旅客鉄道
鉄道路線名	東海道本線
道路管理者名	尼崎市
道路名	東富松尼崎線の3

### ○当該踏切が抱える課題

- ・踏切歩行者等交通遮断量87,440人台・時/日（歩行者ボトルネック）

### ○現場特有の背景

- ・自動車に比べ歩行者等が多い（自動車交通量1,569台/日、歩行者等交通量8,022人台/日（H26））
- ・ピーク時遮断時間も37分と長く（H26）、幅員が5.9mと狭いため、車両と歩行者が輻輳
- ・取り残し等の踏切障害が頻発

### ○対策概要(対策完了H29年度)

- ・当初、踏切道および踏切道前後のカラー舗装化を実施
- ・事前調査（交通量計測、住民意向調査）を踏まえ、自動車通行止めの社会実験を実施
- ・社会実験後、利用者および周辺住民へアンケートを行い、約5,300票のうち約7割の賛成意見を得たことから、終日自動車通行止め規制を実施
- ・踏切道通行者の衝突を防止するため、啓発看板設置（一連の対策は、七ツ松踏切でも同時に実施）

### ○対策効果

- ・自動車の通行が無くなり、安全性が向上

### 対策前



### 対策後(自動車通行止め、啓発看板設置)



※平面図は地理院地図(電子国土web)を使用