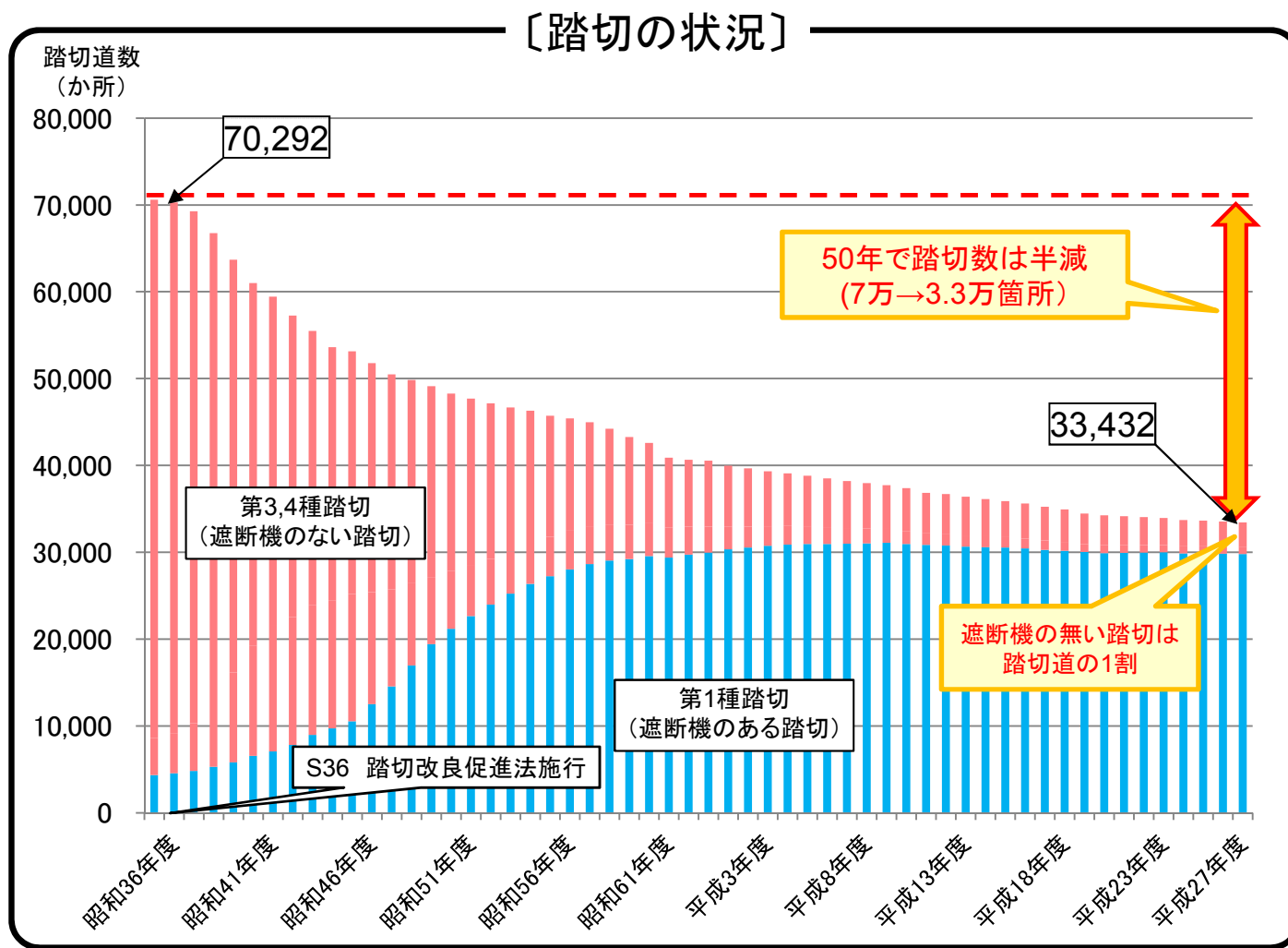


踏切対策の推進について

踏切道の現状

○踏切道改良促進法の施行後50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

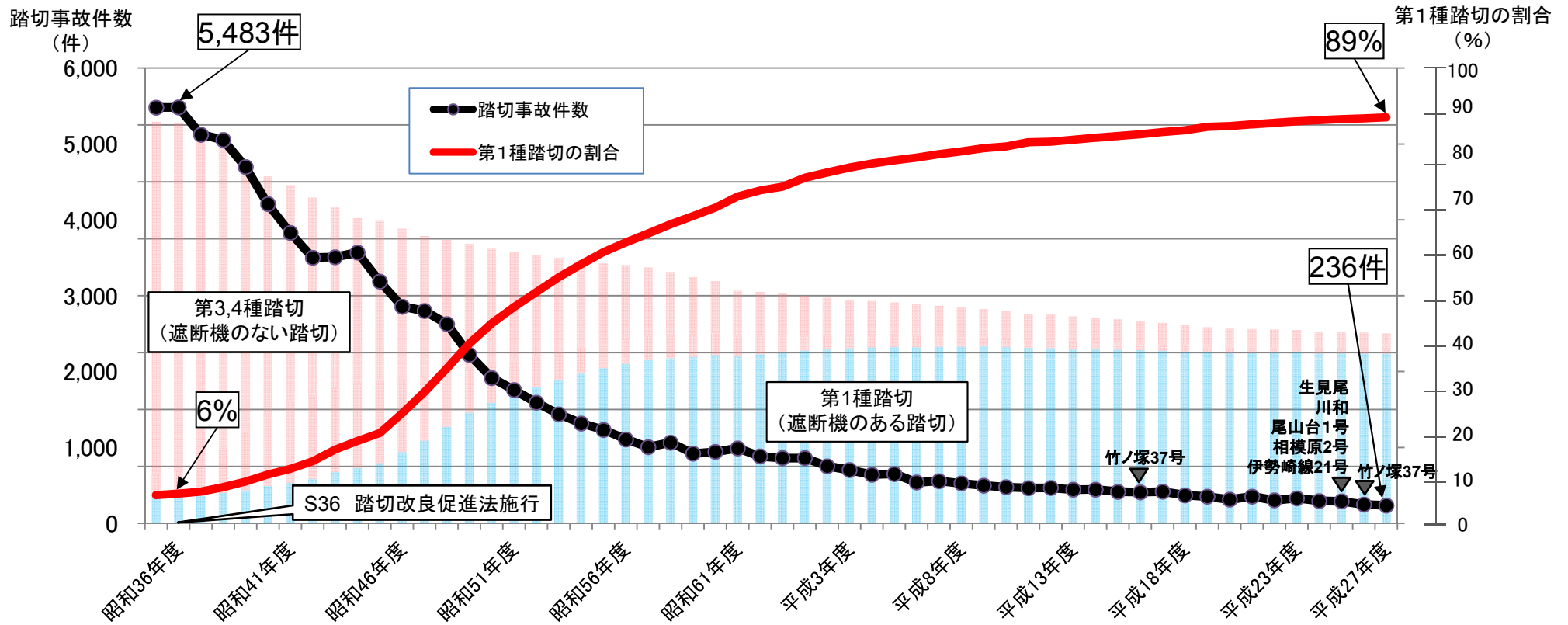


第4種踏切



踏切事故件数の推移

○遮断機・警報機の整備や踏切の除却等が進むとともに、踏切事故件数は減少しているものの、依然として事故は多数発生。



○近年の歩行者に関する踏切事故



竹ノ塚37号踏切
(H16,26年度・足立区)



生見尾踏切
(H25年度・横浜市)



川和踏切
(H25年度・横浜市)



尾山台1号踏切
(H25年度・世田谷区)



相模原2号踏切
(H25年度・相模原市)



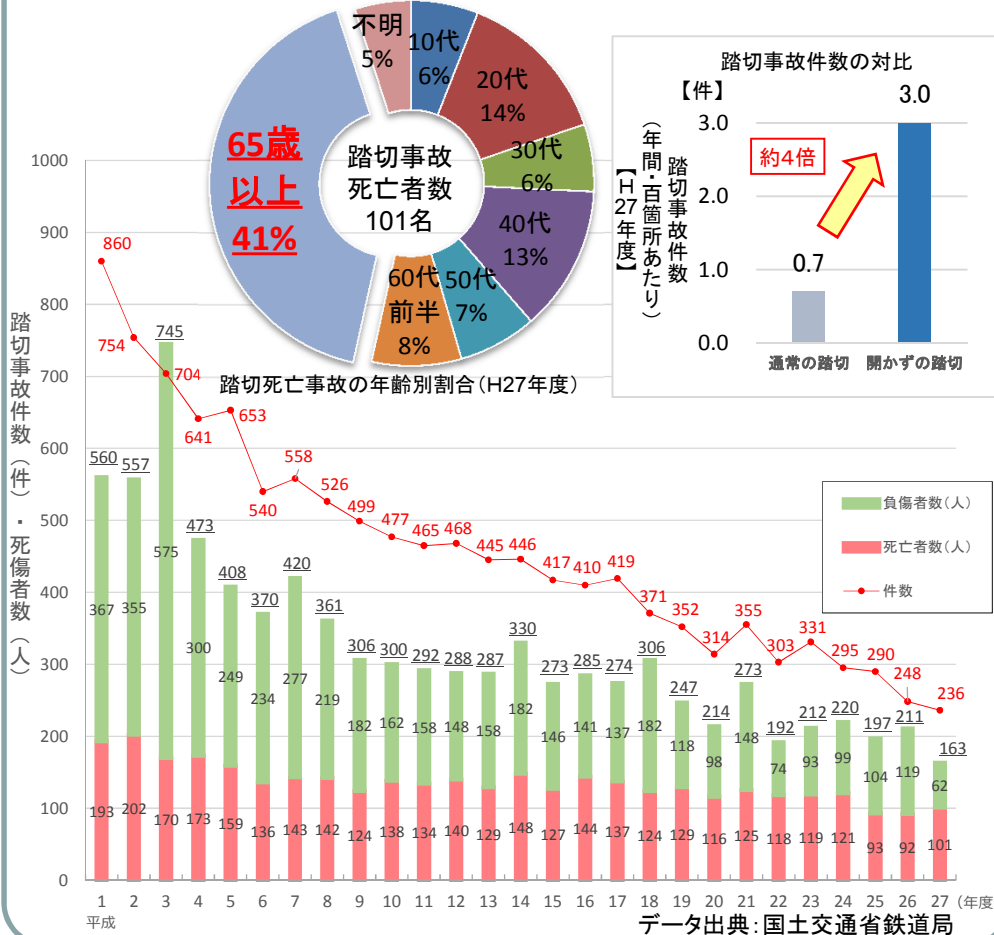
伊勢崎線21号踏切
(H25年度・足立区)

踏切における事故、渋滞について

○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、1日に1件、4日に1人死亡
- 死亡者の約4割は65歳以上
- 開かずの踏切では、事故発生割合が通常の4倍



【渋滞】

- ピーク時遮断時間40分以上の開かずの踏切は、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

(※H26年度末時点)

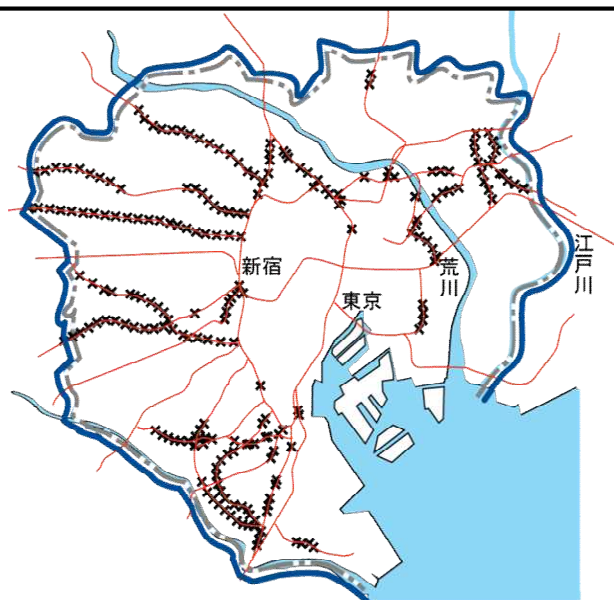


ざっしょのくま
福岡県福岡市 雑餉隈5号踏切(自動車ボトルネック)
(西日本鉄道/天神大牟田線)の遮断による渋滞状況
ピーク時の踏切による渋滞長: 370m(調査日: H21.5.12)

(出典: 福岡市HP)

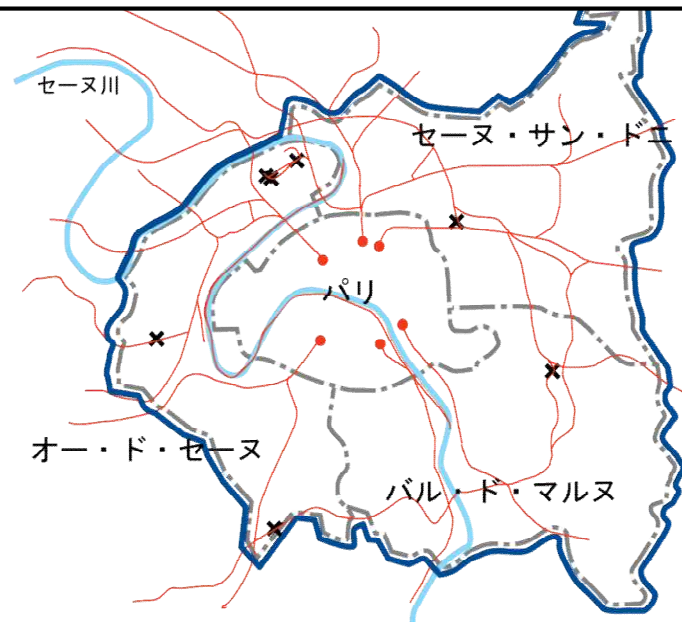
東京23区と海外主要都市との踏切数の比較

○東京23区の踏切箇所数は、海外の主要都市に比べ非常に多い。
 ○パリ※)の90倍、ニューヨークの13倍である。



※上図は軌道の踏切を除く。

× 踏切



パリ周辺

東京23区



【東京23区とパリの踏切数の比較】

【東京23区と海外の主要都市との比較】

都市	東京23区	ニューヨーク	ロンドン	ベルリン	パリ※)	ソウル
踏切数(箇所)	620	48	13	46	7	16
人口(万人)	914	841	831	338	225	1,001
面積(km ²)	623	1,214	1,572	892	620	605

出典) 東京23区: H26踏切道実態調査(国土交通省鉄道局)、H26除却調査(国土交通省鉄道局)、東京都HP
 ※)パリ市及び周辺3県

(H26年度末時点)

踏切道改良促進法の一部改正(H28.3.31成立)

○ 交通の安全の確保とその円滑化を図るため、踏切道改良促進法の指定期限を5年間延長するほか、地域と連携した幅広い踏切道の対策を促進するための措置を講じたところ。

◆依然として多い踏切事故・渋滞

法施行(S36年)後50年で、
・踏切数半減(約7万→約3.4万)
・遮断機の無い踏切も約1割まで減少

- 踏切事故は約1日に1件、約4日に1人死亡
※踏切事故件数236件、死亡者数101人(H27年度)
死亡者に占める歩行者の割合:約8割/
(うち65歳以上の高齢者:約4割)
- 開かずの踏切は約500箇所存在する一方、
立体交差化等の抜本対策には長期間が必要
※開かずの踏切の事故件数は他の踏切の約4倍
- 現行法に基づく踏切改良の方法は、
 - ・ 立体交差化
 - ・ 構造の改良
 - ・ 保安設備の整備 等に限定
- 鉄道事業者・道路管理者以外の地域の関係者と連携した取組が必要



◆改正概要

○改良すべき踏切道の指定期限を5年間延長 (H28~32年度)

※課題のある踏切は、改良の方法が合意されていなくとも指定する仕組みに改正。

○踏切道の改良方法の拡充

➡ 従前の対策に加え、当面の対策(カラー舗装等)や踏切周辺対策(駅周辺の駐輪場整備やバリアフリー化等による踏切横断交通量の低減)等を位置づけ、ソフト・ハード両面からできる対策を総動員

○改良方法を検討するための協議会制度の創設

➡ 地域の関係者と連携し、地域の実情に応じた対策を検討

※保安設備整備に係る補助制度の拡充により、高齢者等の歩行者事故対策を強化。
また、連続立体交差化を無利子貸付で支援(継続)。

改正法に基づき、課題のある踏切を指定※し、
H32年度までに下記の達成を目指す。 ※少なくとも1,000箇所以上を指定。

・踏切事故件数:約1割削減

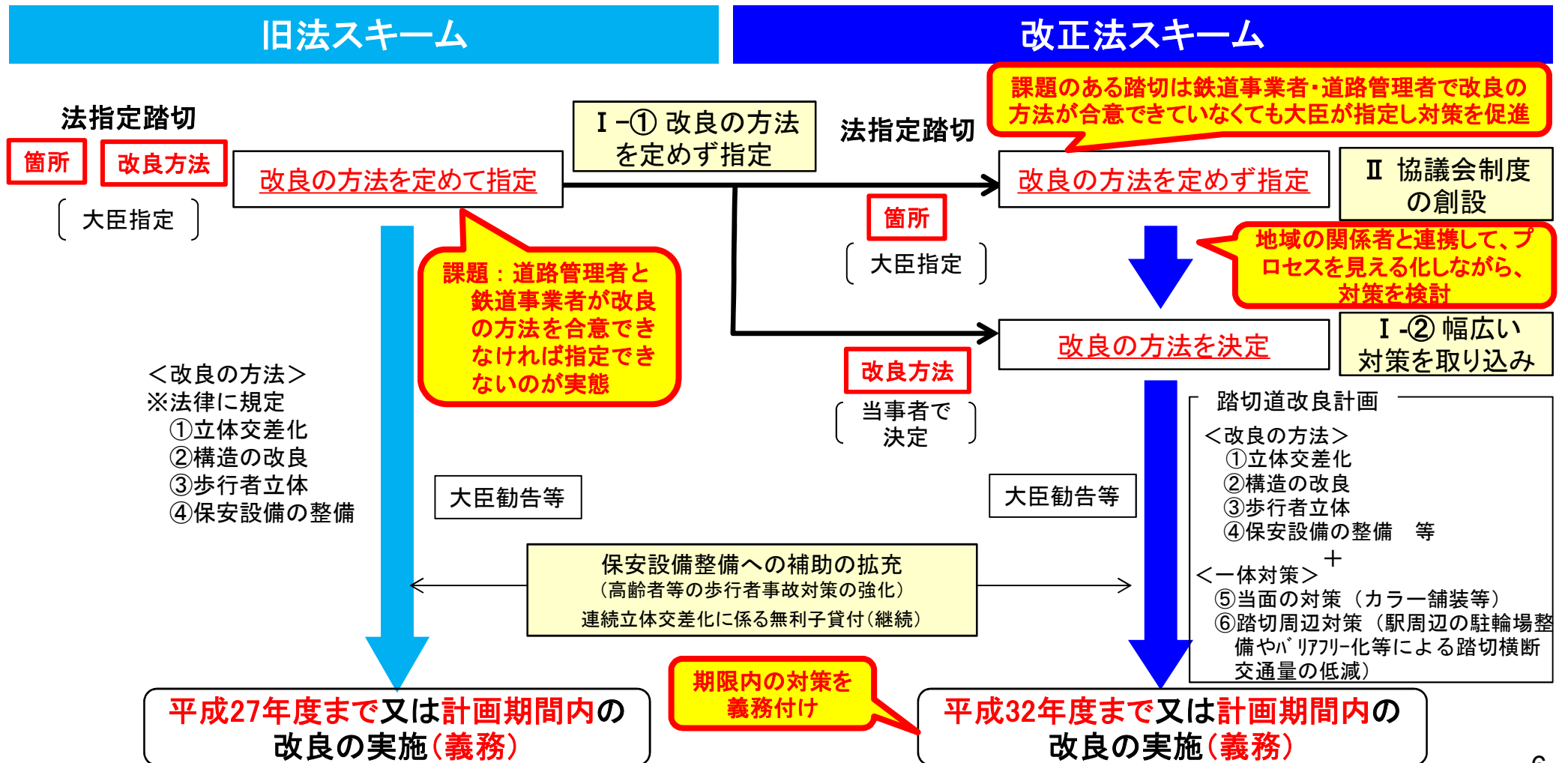
(H27年 242件 → H32年 約220件)

・踏切遮断による損失時間:約5%削減

(H25年度 約123万人・時/日 → H32年度 約117万人・時/日)

改正スキームによる踏切対策の推進

- 従来の立体交差化等の対策に加え、踏切周辺の一体となって効果を発揮する事業も計画に位置づけ、踏切課題の解消にむけた対策を総動員。
- 課題のある踏切道を着実に指定し、地域の関係者等も含めた協議会を通じて、現地の実情を踏まえた様々な対策を立案。



課題のある踏切と踏切安全通行カルテの公表について

- 昨年6月、これまでの対策や最新の客観的データを踏まえた見直しを行うとともに、通学路における要対策踏切や、事故が多発している踏切を追加し、アップデートした形で緊急に対策の検討が必要な踏切1,479箇所を抽出。
- 踏切の現状を「見える化」するため、新たな取組として、鉄道事業者と道路管理者が連携し、諸元、対策状況、今後の対策方針等をまとめた「踏切安全通行カルテ」を作成・公表。

[緊急に対策の検討が必要な踏切]

(単位:箇所)

	H19.4 公表	H28.6 公表
開かずの踏切	589	532
自動車ボトルネック踏切	618	408
歩行者ボトルネック踏切	718	599
歩道が狭隘な踏切	669	164
通学路要対策踏切	—	159
事故多発踏切	—	83
合計(重複除く)	1,960	1,479

[踏切安全通行カルテ]

よみがな	とうじょうほんせんたい114ごう						道路名 (道路管理者名)	市道5203号線				
踏切道名	東上本線第114号						鉄道路線名	富士見市 東上本線				
所在地	埼玉県富士見市上沢1-35-1						(鉄道事業者名)	東武鉄道				
地図 (広域及び狭域)							写真 (現況及び対策後)					
	踏切種別	第1種	幅員(m)	歩道部(起点寄)	車道	歩道部(終点寄)		交通規制 (車両進入防護柵等)	交通規制なし 設置していない			
諸元・構造等	踏切長(m)	9.0	左道路	2.1	6.8	0.0	歩道のみ幅員の場合		○			
	踏切道	0.0	踏切道	0.0	6.5	0.0	歩道・車道2車までの幅員の場合		-			
	横断本数(本)	2	右道路	2.7	6.8	0.0	種類		距離(m)			
	交差角(度)	90	迂回路(自動車)			両方共なし						
道路線形	左道路	直線	迂回路(歩行者)		-		通学路指定状況		有り			
	右道路	直線	- <td colspan="2">-</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td>		-							
緊急対策踏切の区分及び基準算定データ	開かずの踏切						ピーク時遮断時間(分)		-			
	自動車ボトルネック踏切						踏切自動車交通遮断量(台・時)		-			
	歩行者ボトルネック踏切						踏切歩行者等交通遮断量(人・時)		踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和			
	歩道狭隘踏切						前後道路の車道幅員(m)	前後歩道との幅員差(m)	自動車交通量(台/日)	歩行者交通量(人/日)		
踏切内の事故発生状況(過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年・事故履歴		地域・利用者からの要望等					
	踏切事故	道路交通事故	0	0	-		-					
踏切保安設備設置状況	賢い踏切			踏切支障報知装置(手動)			高規格保安設備			計画種別	構造の改良	
	設置の必要性	有無	設置年度	設置年度	設置年度	設置年度	設置年度	設置年度	設置年度	指定年	S45	
対策実施状況(H17年度以降)	当該踏切を除却する対策						H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^(※)					
	-			除却年度	-	踏切支障報知装置(対策実施)			完了年度	H20		
今後の対策方針 対策推進上の課題	左右道路には歩道が設置されているが、踏切道に歩道がないため歩道設置に向け、道路管理者と鉄道事業者で調整中。											
備考 (協議状況等)	H26.10: 道路管理者と鉄道事業者にて、歩道設置の下協議を実施。											

所在地・管理者等

位置図・状況写真

踏切の諸元・構造等

課題に関するデータ

事故発生状況・要望状況等

対策の実施状況等

今後の対応方針等

改正踏切道改良促進法に基づく指定

- 昨年4月、改正踏切道改良促進法に基づき、改正後第一弾となる改良すべき踏切道として、全国58箇所(17都道府県)の踏切道を指定。
- 本年1月には、改良すべき踏切道として、緊急に対策の検討が必要な全国1,479箇所の踏切を中心に、全国529箇所(42都道府県)の踏切道を指定。
- 指定された踏切道については、立体交差化や拡幅等に加え、必要に応じて当面の対策や踏切道の周辺対策等、地域の実情にあわせた改良計画を検討。

指定した踏切道の例

- ろかこうえん
■ 芦花公園5号踏切(東京都世田谷区)
(京王電鉄京王線と区道との交差)



- ・自動車や歩行者等の交通量が多く、「開かずの踏切」でもあり、著しい渋滞が発生。
- ・自動車と歩行者の接触事故も発生。

- つるがみね
■ 鶴ヶ峰2号踏切(神奈川県横浜市)
(相模鉄道本線と市道との交差)



- ・自動車や歩行者等の交通量が多く、「自動車ボトルネック踏切」、「歩行者ボトルネック踏切」。また、「開かずの踏切」でもあり、著しい渋滞が発生。

- たかおかおうらい
■ 高岡往来踏切(富山県高岡市)
(JR西日本氷見線と県道との交差)

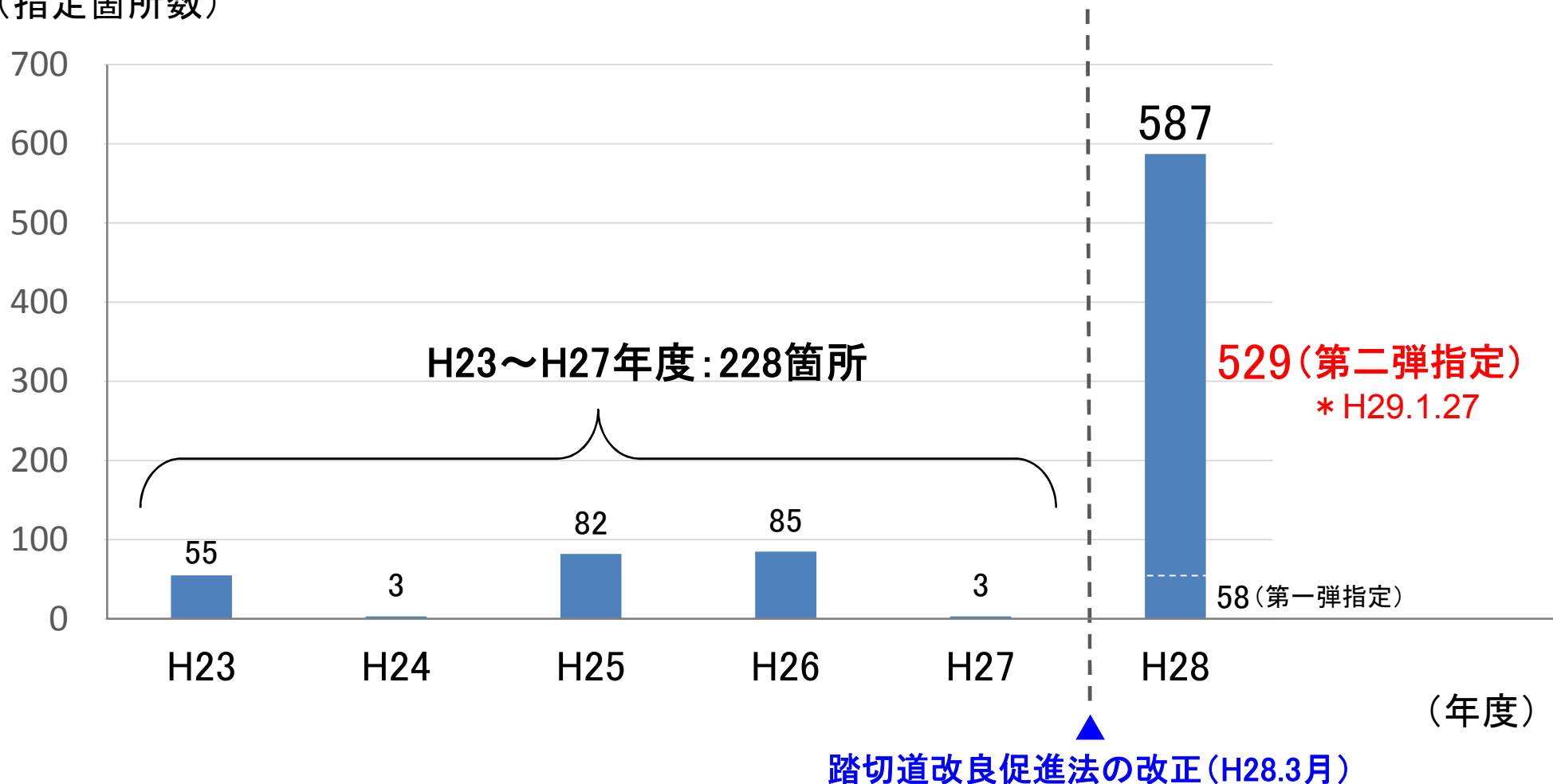


- ・通学路に指定されているが、幅員が狭小で、踏切内の安全な歩行が確保されていない。

踏切道改良促進法に基づく法指定数の推移

○昨年3月の踏切道改良促進法の改正において、課題のある踏切は、鉄道事業者と道路管理者で改良の方法が合意できていなくても、国土交通大臣が指定できることとされたことを受け、従来の指定を大幅に上回る箇所を指定。

(指定箇所数)



踏切対策の課題と方向性について

- 踏切道改良促進法に基づき指定を行い、着実に踏切対策を立案・推進。
- その際、以下の方向性を踏まえ、対策を推進。

① 連続立体交差事業の早期の効果発現、円滑な事業進捗に向けた取組

- ・ 対策完了までに長期の時間を要する
→ 【方向性Ⅰ】道路管理者と鉄道事業者が一体となった、段階的な取組を推進
- ・ 事業の長期化による事業効果発現の遅延
→ 【方向性Ⅱ】着工準備段階の支援により、事業立ち上げ後の円滑な事業進捗を促進 等

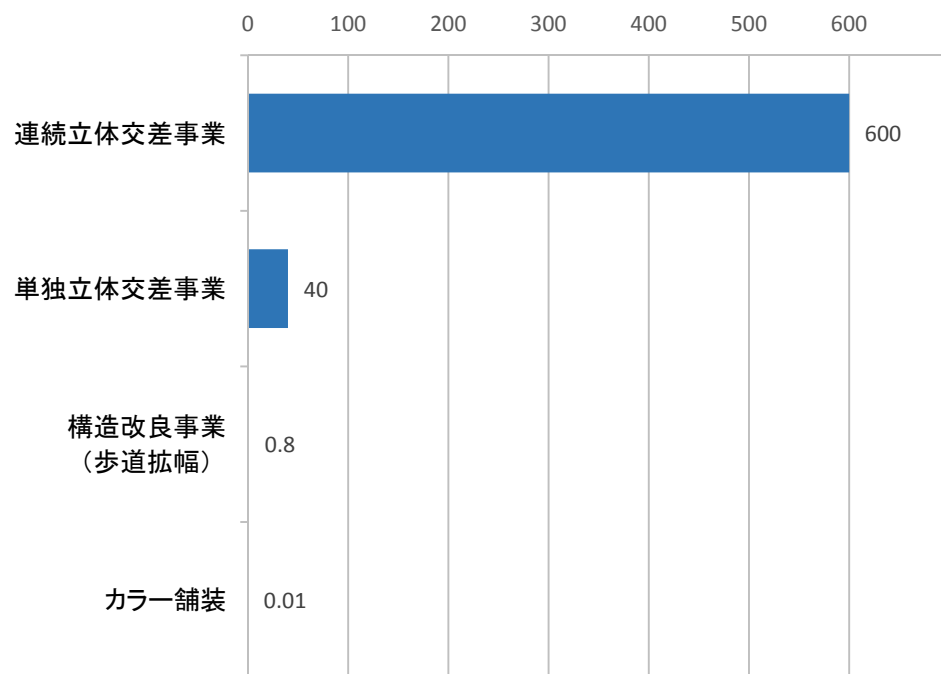
② 道路管理者と鉄道事業者との協議調整の円滑化

- ・ 現場での協議の長期化
→ 【方向性Ⅲ】道路管理者、鉄道事業者、地域の関係者等による協議会を設け、国も参画した上で協議を促進、議論の見える化を推進

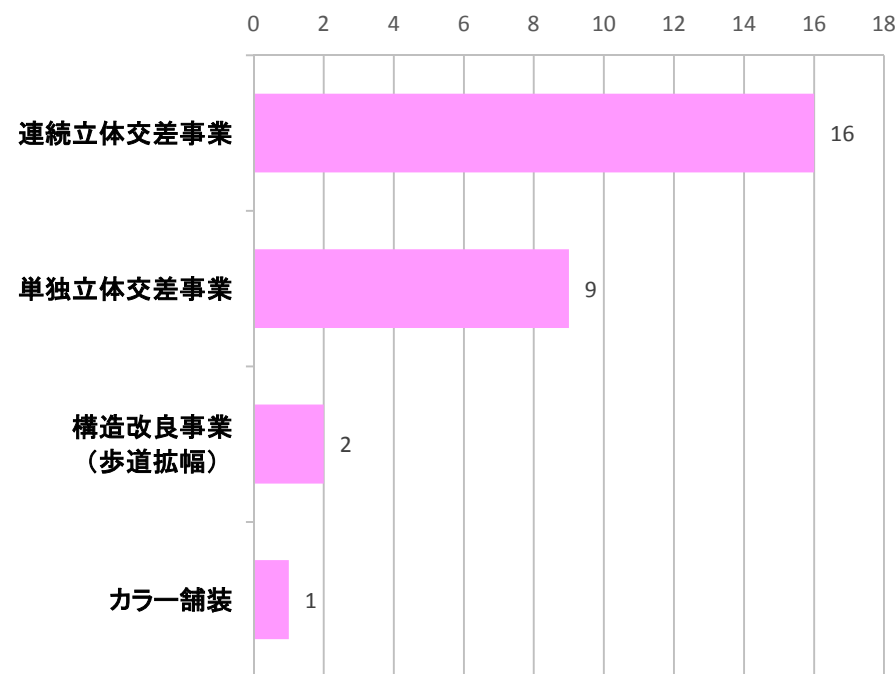
立体交差事業の課題

- 立体交差事業は多額の費用と時間を要する。
- このため、完成までの段階的な取組が必要であるとともに、円滑な事業進捗を促進するための仕組みの検討が必要。

全体事業費(億円)



工事期間(年)



※連続立体交差事業は、平成27年度に事業中の箇所平均
※その他は、平成19~21年度に完了した事業の平均
※全体事業費は鉄道側の負担額を含む
※立体交差事業の事業期間及び工事期間は、踏切除却までの期間

【方向性Ⅰ】道路管理者と鉄道事業者が一体となった段階的な取組の推進

○連続立体交差などの抜本的な対策は、事業完了までに長期の期間を要するため、道路管理者と鉄道事業者が一体となった、段階的な取組による効果的な踏切対策を推進。

＜対策のイメージ＞



現状

歩行者等と自動車が混在する危険な踏切

・立体交差化までに時間のかかる開かずの踏切など

カラー舗装 賢い踏切

- 歩車分離による安全性・円滑性の向上
- 遮断時間の短縮

・カラー舗装により歩車分離され、安全かつ円滑に通行可能

自由通路・駐輪場の整備

- 自由通路等の整備で踏切の交通を低減

鉄道駅舎 自由通路 踏切 駐輪場 (新設)

・・・・整備前の通行ルート
・←整備後の通行ルート

踏切の除却

連続立体交差など

踏切対策に要する費用及び工期

抜本対策の例

- 【連続立体交差事業】
全体事業費 約600億円
(H27年度に事業中の箇所 averages)
- 工事等期間 約 16年
- 【単独立体交差事業】
全体事業費 約40億円
- 工事等期間 約 9年

速効対策の例

- 【構造改良(歩道拡幅)】
全体事業費 約80百万円
- 工事等期間 約 2年
- 【カラー舗装】
全体事業費 約1百万円

※全体事業費は鉄道側の負担額を含む
(連立事業は、約9割が道路事業費)
※H19～H21年度に完了した事業の平均

【方向性II】連続立体交差事業の着工準備段階における集中的な支援

○連立事業立ち上げ後の円滑な事業進捗を後押しするため、着工前の支援制度が必要。

○ 連続立体交差事業は、事業完了までに長期の期間を要することから、以下のような影響が現場で発生。

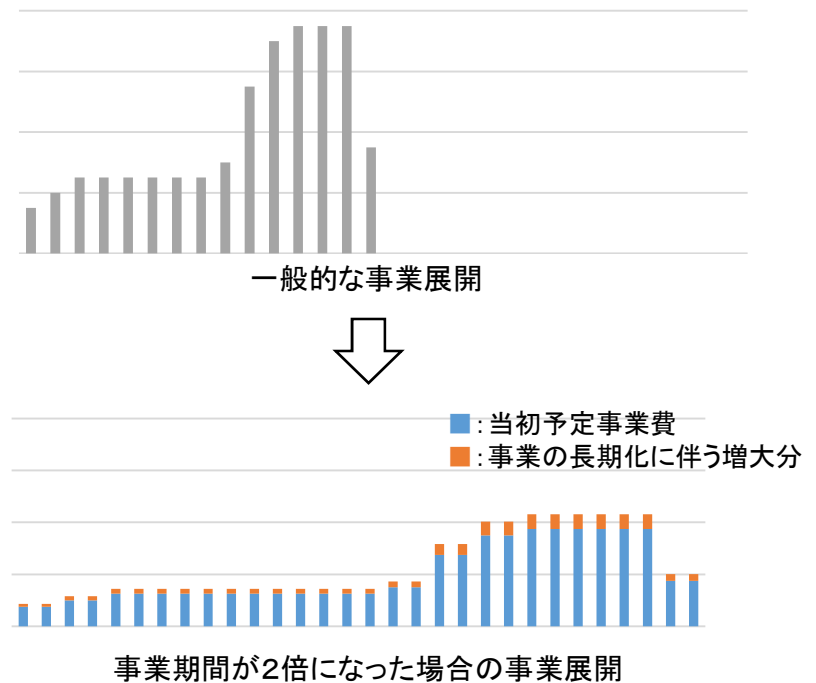
- ・ 事業効果の発現が遅延し、安全性・利便性が低下した状態が長期化
- ・ 仮線や仮設構造物の期間が延長し事業費が増大



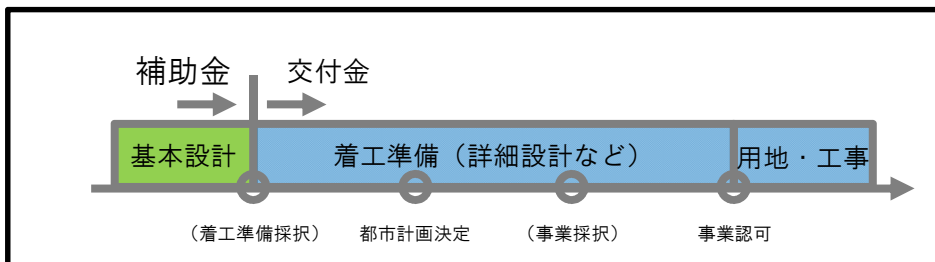
・着工後の円滑な事業進捗を後押しするためには、着工準備段階における綿密な協議・調整等に対し集中的な支援が必要。

・着工準備段階にある連立事業に対し、検討の熟度に応じた集中的な支援を行う新たな個別補助制度を創設。

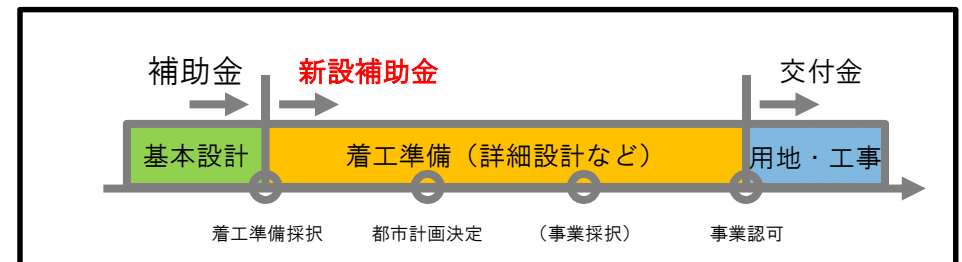
事業が長期化した場合の事業展開の変化(イメージ)



【現状】



【新規制度】



【方向性Ⅲ】協議会における改良計画等の見える化

- 道路管理者、鉄道事業者、地域の関係者等による協議会を通じて、踏切道改良計画の議論を『見える化』。
- 指定された踏切道について、踏切道の実情に応じた対策の検討を推進。

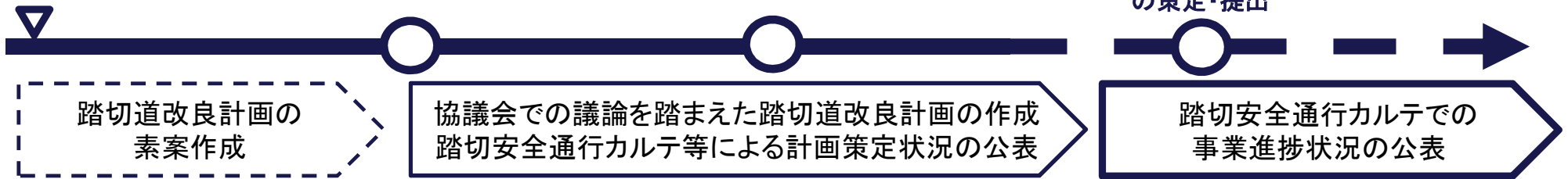
踏切法による指定

協議会での議論

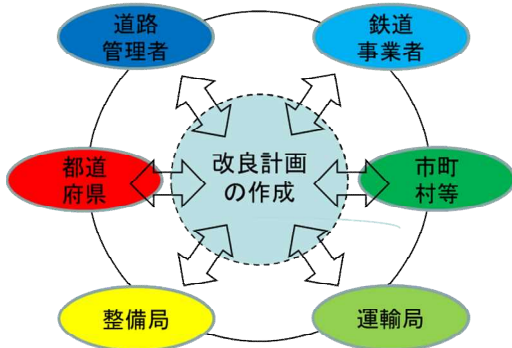
協議会での議論

踏切道改良計画
の策定・提出

対策の実施



協議会における改良計画の作成



課題のある踏切の
現地調査



地域や関係者で構成する
協議会で対策検討

※踏切道改良計画作成および事業実施の両面で協働し対策実施

踏切安全通行カルテ

よみがな	とうじょうほんせんたい114ごう		道路名	市道5203号線	
踏切道名	東上本線第114号		(道路管理者名)	富士見市	
所在地	埼玉県富士見市上沢1-35-1		(鉄道路線名)	東上本線	
			(鉄道事業者名)	東武鉄道	
地図 (広域及び狭域)			写真 (現況及び対策後)		
諸元・構造等	踏切種別	第1種	幅員(m)	歩道部(起点寄)	歩道部(終点寄)
	踏切長(m)	9.0	左道路	2.1	6.8
	横断本数(本)	2	踏切道	0.0	6.5
			右道路	2.7	6.8
			車道	6.5	0.0
			距離(m)	6.8	0.0

道路交通事故	0	0	-		
踏切保安設備 設置状況	既設踏切	踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備	法指定 の状況	計画種別
	設置 有無	設置 有無	オーバース 型警報装置	二段型 遮断装置	指定年
対策実施状況 (H17年度以降)	無	不明	光式	-	対策状況 (完了年)
今後の対策方針 対策推進上の課題	当該踏切を除外する対策		H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^(※)		
備考 (協議状況等)	-		除却 年度	-	完了 年度
	-		踏切支障報知装置(対策実施)		H20
	左右道路には歩道が設置されているが、踏切道に歩道がないため歩道設置に向け、道路管理者と鉄道事業者で調整中。				
	H26.10:道路管理者と鉄道事業者にて、歩道設置の下協議を実施。				

協議や事業の進捗状況等を『見える化』