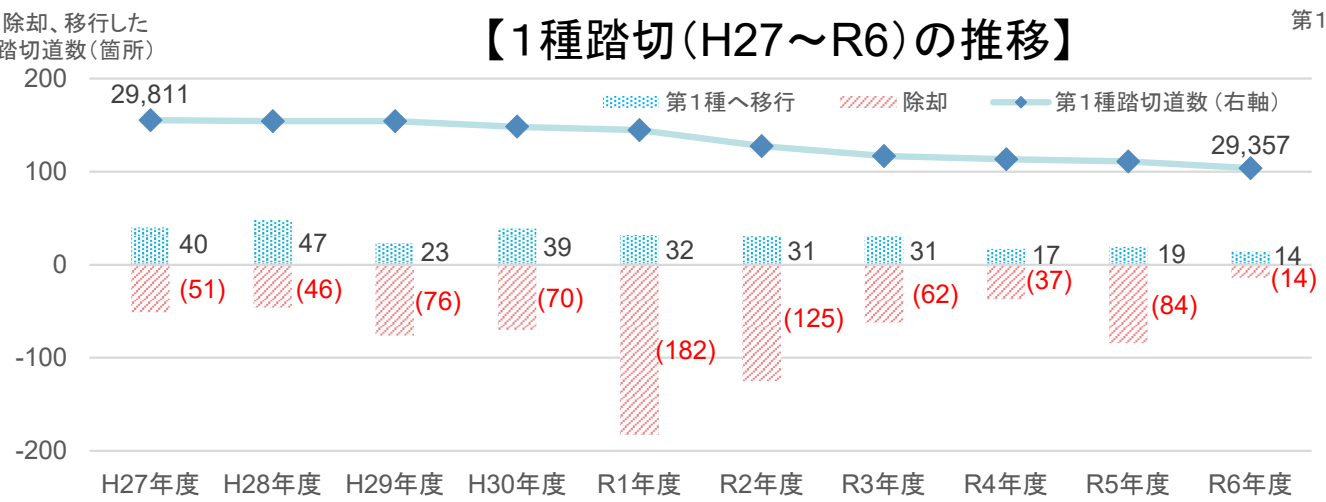
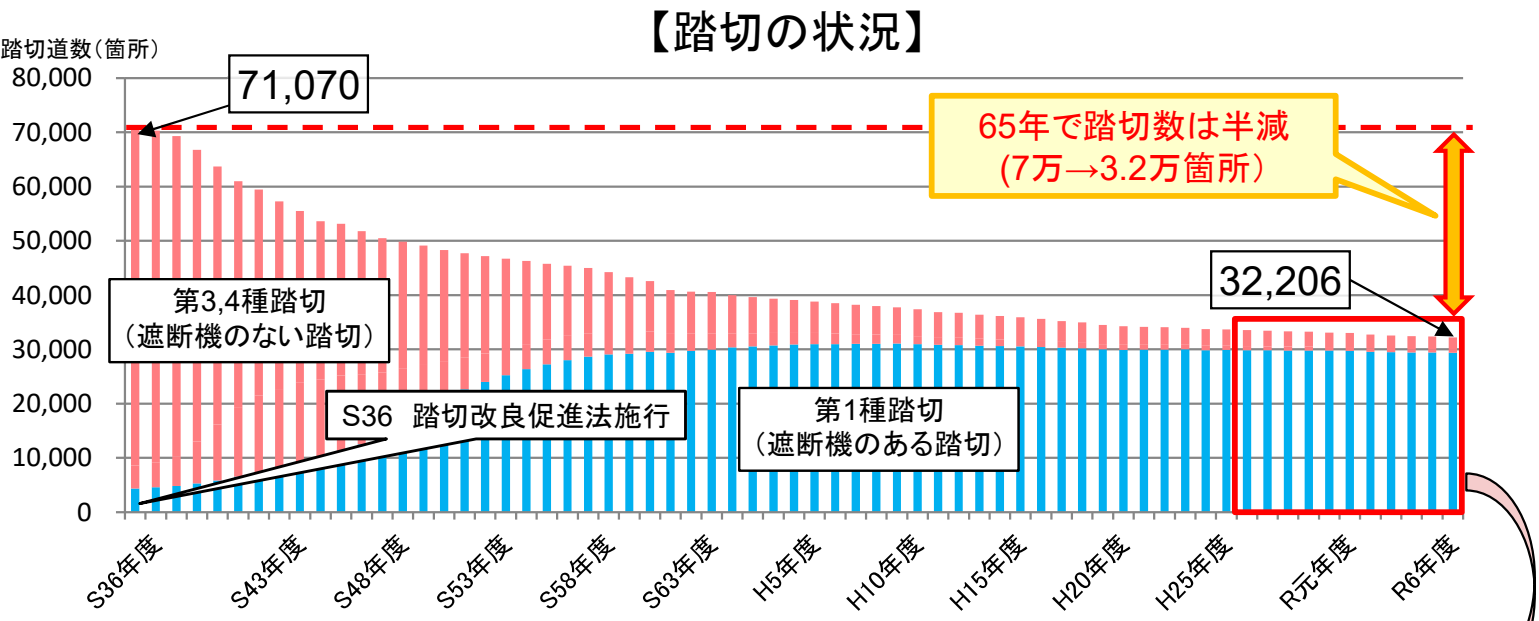


## 踏切対策をとりまく現状と課題

---

# 踏切道の現状

- 昭和36年に踏切道改良促進法が制定されて以来、踏切数は半減したものの、未だ全国に約32,000箇所以上存在
- このうち9割以上を占める約29,000箇所の第1種踏切は、第3・4種の踏切に遮断機等を設置して第1種化した踏切が293箇所あるものの、この10年間で747箇所除却し、着実に減少



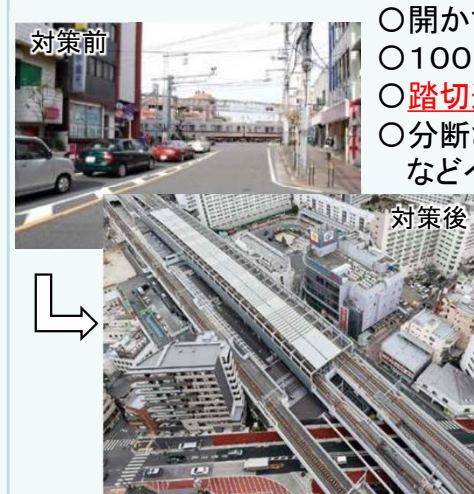
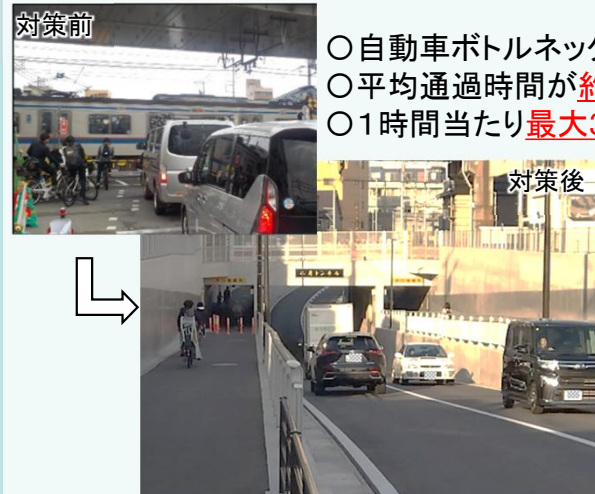
10年間の除却数  
293箇所  
747箇所



出典: 国土交通省資料より

# 主な踏切対策①

- 踏切を除却する抜本的な対策として、道路と鉄道を立体交差化する事業を実施
- 令和3年度以降、連続立体交差42事業、単独立体交差56事業の対策を推進
- 踏切が除却されることで渋滞がなくなるだけでなく、地域の分断解消などにも寄与

|                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                 |                     |                                                                                    |          |                     |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                 |                                   |     |     |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------|---------------------|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------------------------|-----|-----|
|                     | <h3>連続立体交差化</h3>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <h3>単独立体交差化</h3>                                                                                                                                |                     |                                                                                    |          |                     |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                 |                                   |     |     |
| 事業内容                | <p>連続して高架化することで、複数の踏切を一挙に除却</p>  <p>事業期間：20年以上<br/>事業費：約790億円</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <p>道路又は鉄道を単独で立体交差化し、踏切を除却</p>  <p>事業期間：約9年<br/>事業費：約64億円</p> |                     |                                                                                    |          |                     |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                 |                                   |     |     |
| 実施状況<br>(R3年度～R6年度) | <p>42事業</p> <table><tr><td>事業中：37事業</td><td>事業完了：5事業<br/>⇒36箇所除却</td></tr></table>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 事業中：37事業                                                                                                                                        | 事業完了：5事業<br>⇒36箇所除却 | <p>56事業</p> <table><tr><td>事業中：45事業</td><td>事業完了：11事業<br/>⇒8箇所除却</td></tr></table> | 事業中：45事業 | 事業完了：11事業<br>⇒8箇所除却 |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                 |                                   |     |     |
| 事業中：37事業            | 事業完了：5事業<br>⇒36箇所除却                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                 |                     |                                                                                    |          |                     |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                 |                                   |     |     |
| 事業中：45事業            | 事業完了：11事業<br>⇒8箇所除却                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                 |                     |                                                                                    |          |                     |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                 |                                   |     |     |
| 整備の効果<br>(事例)       | <p>■事例：東京都足立区竹ノ塚駅付近連続立体交差事業(東武鉄道 伊勢崎線)</p> <p>対策前</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○開かずの踏切2箇所を除却</li><li>○100mの渋滞が解消</li><li>○踏切遮断時間最大58分が解消</li><li>○分断された生活圏が一体となり、商業施設などへのスムーズなアクセスが確保</li></ul>  <p>対策後</p> <table><tr><td>最大遮断時間<br/>58分</td><td>渋滞長<br/>100m</td><td>交通渋滞<br/>解消<br/>0</td></tr><tr><td>整備前</td><td></td><td>整備後</td></tr></table> <p>※伊勢崎線第37号踏切</p> | 最大遮断時間<br>58分                                                                                                                                   | 渋滞長<br>100m         | 交通渋滞<br>解消<br>0                                                                    | 整備前      |                     | 整備後 | <p>■事例：川崎市 武蔵小杉1号踏切道(東急鉄道 東横線)</p> <p>対策前</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○自動車ボトルネック踏切を除却</li><li>○平均通過時間が約8割減</li><li>○1時間当たり最大38分の踏切遮断時間が解消</li></ul>  <p>対策後</p> <table><tr><td>平均通過時間<br/>2分46秒</td><td>平均通過時間<br/>38秒<br/>(77%減)<br/>2分8秒短縮</td></tr><tr><td>整備前</td><td>整備後</td></tr></table> | 平均通過時間<br>2分46秒 | 平均通過時間<br>38秒<br>(77%減)<br>2分8秒短縮 | 整備前 | 整備後 |
| 最大遮断時間<br>58分       | 渋滞長<br>100m                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 交通渋滞<br>解消<br>0                                                                                                                                 |                     |                                                                                    |          |                     |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                 |                                   |     |     |
| 整備前                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 整備後                                                                                                                                             |                     |                                                                                    |          |                     |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                 |                                   |     |     |
| 平均通過時間<br>2分46秒     | 平均通過時間<br>38秒<br>(77%減)<br>2分8秒短縮                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                 |                     |                                                                                    |          |                     |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                 |                                   |     |     |
| 整備前                 | 整備後                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                 |                     |                                                                                    |          |                     |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                 |                                   |     |     |



# 主な踏切対策②

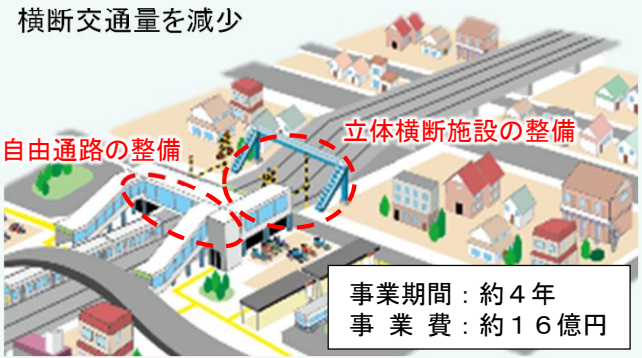
- 道路側の速攻対策として、歩行者等立体横断施設の整備や歩道の拡幅など短期間でできる対策を実施
- 令和3年度以降、歩行者等立体横断施設・自由通路4事業、踏切道の拡幅等123事業の対策を推進
- 人道橋の整備や歩道設置・カラー舗装等により、安全性が向上
- この他、鉄道側では遮断機や障害物検知装置などの保安設備の整備を実施

道路側

事業内容

歩行者等立体横断施設・自由通路

立体横断施設や駅の自由通路の整備により、横断交通量を減少



自由通路の整備

立体横断施設の整備

事業期間：約4年  
事業費：約16億円

実施状況

(R3年度～R6年度)

4事業

事業中：1事業    事業完了：3事業

整備の効果

(事例)

■事例：神奈川県横浜市 樹源寺踏切道(JR東海道線)



対策前

踏切長が23mと長く、歩行者の円滑な通行

対策後

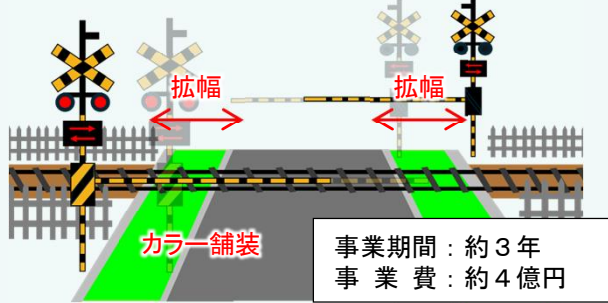
跨線人道橋の整備により歩行者の安全な交通が確保

鉄道側

事業内容

構造の改良(歩道拡幅等)・カラー舗装

狭い踏切道の拡幅、歩道部を着色し通行空間を分離することで、歩行者等の安全性を向上



拡幅

カラー舗装

事業期間：約3年  
事業費：約4億円

実施状況

(R3年度～R6年度)

123事業

事業中：57事業    事業完了：66事業

整備の効果

(事例)

■事例：京都府城陽市 寺田道踏切道(JR奈良線)



対策前

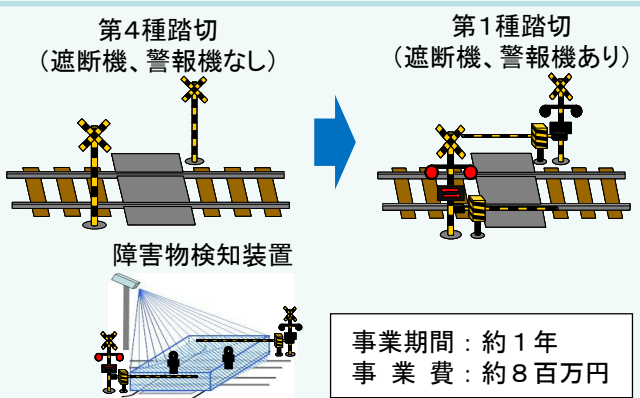
歩道設置・カラー舗装により安全性が向上

対策後

事業内容

保安設備の整備

第4種踏切(遮断機、警報機なし) → 第1種踏切(遮断機、警報機あり)



障害物検知装置

事業期間：約1年  
事業費：約8百万円

実施状況

(R3年度～R6年度)

15箇所    67箇所    28箇所    72箇所    7箇所

整備の効果

(事例)

■事例：常総市 三坂1踏切道(関東鉄道常総線)



対策前

踏切事故の減少に期待できる踏切遮断機・警報機を整備

対策後



# 主な踏切対策③

- 令和4年4月に発生した近畿日本鉄道橿原線近鉄郡山駅付近における視覚障害者の踏切事故を受け、視覚障害者の誘導方法に関する実証実験を実施
- その結果を踏まえ「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」に踏切道内誘導表示等の設置方法を明記し、バリアフリー法上の「特定道路」を中心に、踏切道内外の踏切道内誘導表示等の設置を推進
- 令和7年9月までに77箇所の踏切で対策が完了

## ■実証実験の様子



※令和5年10月に実施した本実験の様子(東鉄工業(株)東鉄総合研修センター)

## ■対策事例 堺市 百舌鳥南一踏切道(JR西日本 阪和線)



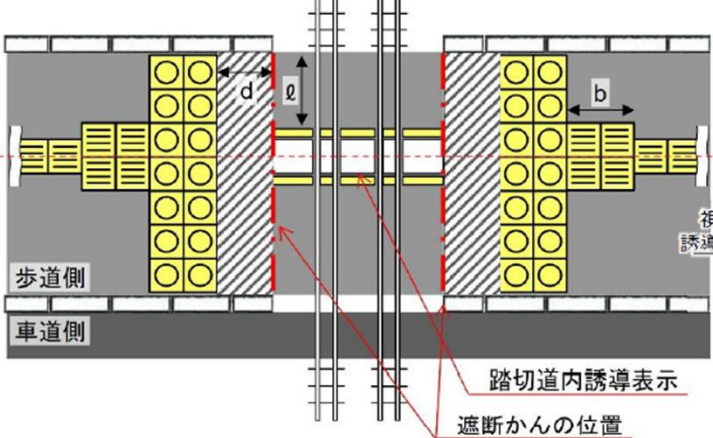
設置前



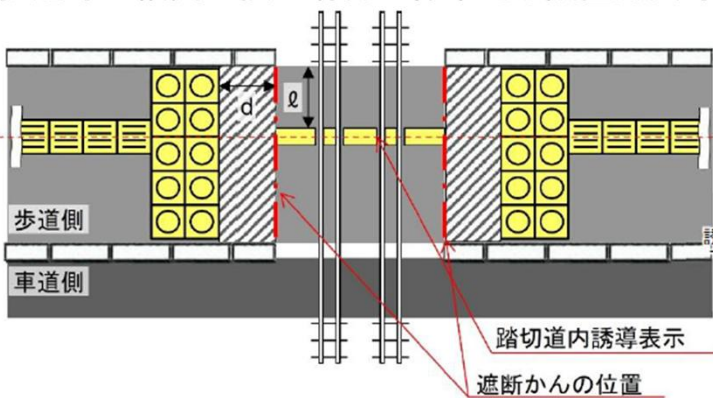
設置後

## ■踏切道内誘導表示等の設置方法等(ガイドライン)

### ①標準的な設置方法等



### ②歩道等の幅員が狭い場合の標準的な設置方法等



# 令和3年の改正踏切道改良促進法の主な内容と現状

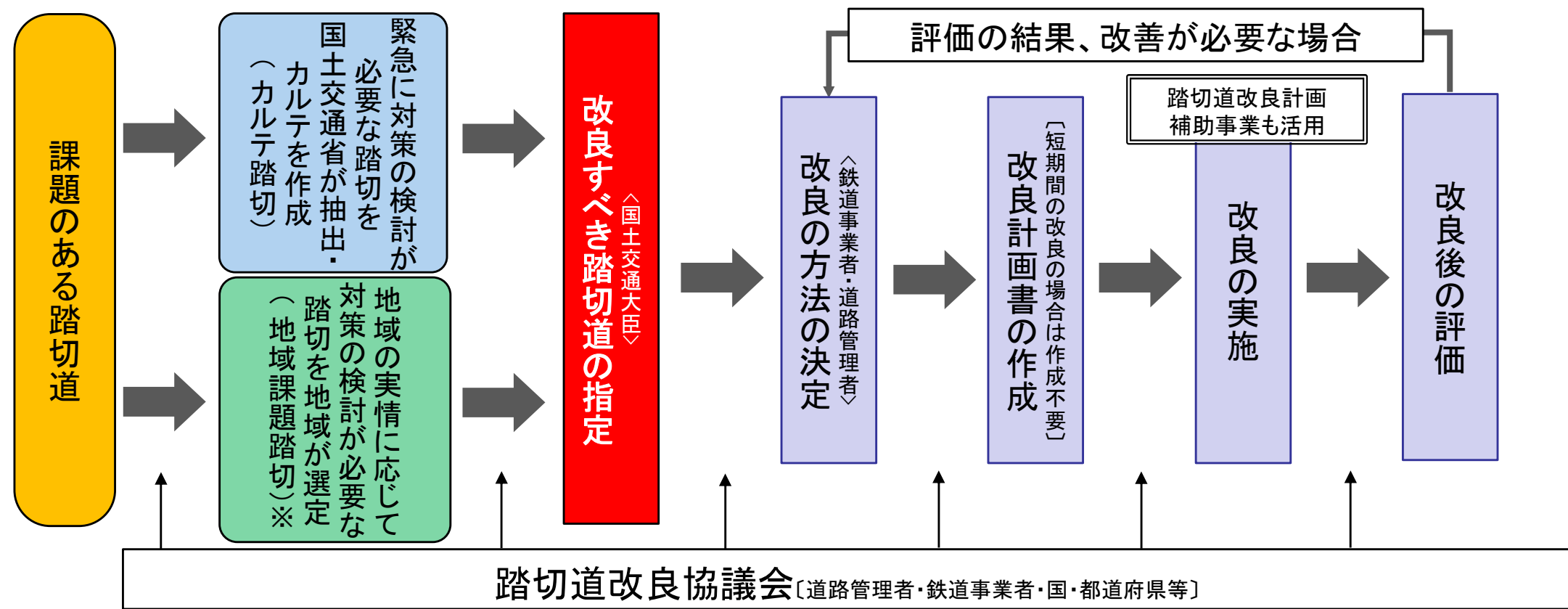
- 令和3年4月、踏切道改良促進法が改正され、それまでの5年間の時限措置を恒久化
- 踏切道の改良を促進するため指定制度や改良方法の拡充に加え、新たに災害時の対応についても措置
- 改正後4年半が経過し、一定の効果が発現

| 項 目                   | 主な法改正の内容                                                                                                       | 効 果                                                                                    |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| 大臣指定※年限の撤廃            | 5年の指定期限を撤廃し、交通安全基本計画等と連動して柔軟な指定が可能                                                                             | ・これまでの5年間のうち1年目、2年目に集中していた指定数のばらつきが小さくなり、平準化が進展（令和3年以降の指定数は年平均190箇所）                   |
| 地域の状況を適切に反映したバリアフリー対策 | 指定基準にバリアフリーに関する事項を加えるとともに、新たに市町村長が大臣に指定の申出ができる規定を追加                                                            | ・現時点で申出はないものの、バリアフリーに関する指定が増加（361箇所）、道路管理者が主体となって鉄道事業者との協議が進んでいる                       |
| 改良方法の拡充と新たな予算措置       | 踏切周辺の迂回路整備（密接関連道路）や滞留スペース確保、駅の出入り口の新設など、新たな手法を追加                                                               | ・密接関連道路を22箇所（3箇所完了）、駅の出入り口を追加する事業を2箇所実施<br>・令和3年に「踏切道改良計画補助事業」を創設し、重点的な対策が実施可能         |
| 改良後の適切な評価             | 改良後の交通量等を評価・検証し、必要に応じて追加対策を実施できるよう、改良後の評価を義務化                                                                  | ・改良後に踏切道改良協議会で評価を実施<br>・評価結果をカルテに記載し、地方整備局のHPで公表                                       |
| 災害時の対応                | 災害時に踏切上で鉄道の遮断なく、円滑な避難や緊急輸送を確保するため、道路管理者と鉄道事業者で、踏切道を開放するまでの手順等をあらかじめ定めるよう義務付ける「災害時の管理の方法を定めるべき踏切道」を大臣が指定する制度を創設 | ・令和7年1月までに全国で485箇所指定し、道路管理者と鉄道事業者間で管理協定を締結<br>・例えば能登半島地震でも円滑な対応が実施でき、災害時の避難・輸送体制の強化に貢献 |

※大臣指定とは、改良すべき踏切道の指定に係る基準に該当する踏切道の中から、踏切道改良基準に適合する改良の方法により改良する必要がある踏切道を指定するもの。

# 踏切道改良促進法に基づく対策の流れ

- 改良を緊急に検討すべき踏切道や地域の実情に応じて対応が必要な踏切道について、カルテを作成・公表
- このうち、大臣が「改良すべき踏切道」を指定、道路管理者・鉄道事業者は計画書を作成のうえ、改良を実施
- 改良後は対策を評価し、その結果を踏まえ改善が必要な場合は新たな改良を検討



- カルテ踏切の抽出基準：
- 開かず(40分以上遮断)  
自動車ボトルネック(自動車交通遮断量5万台以上)
  - 歩行者ボトルネック(歩行者交通遮断量2万人以上など)  
歩道狭隘(踏切道内の歩道の幅員が接続する道路より1m以上狭い場合など)  
通学路要対策(交通安全プログラムに位置付けられているなど)
  - 事故多発(5年以内に2件以上事故が発生)
  - 移動等円滑化要対策(バリアフリー法上の特定道路)

- 改良すべき踏切道の指定基準(施行規則第二条)：
- 開かず・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
  - 移動等円滑化要対策
  - 踏切遮断機、踏切支障放置装置未設置(鉄道)
  - 高齢者等対策(鉄道)
  - 地域課題

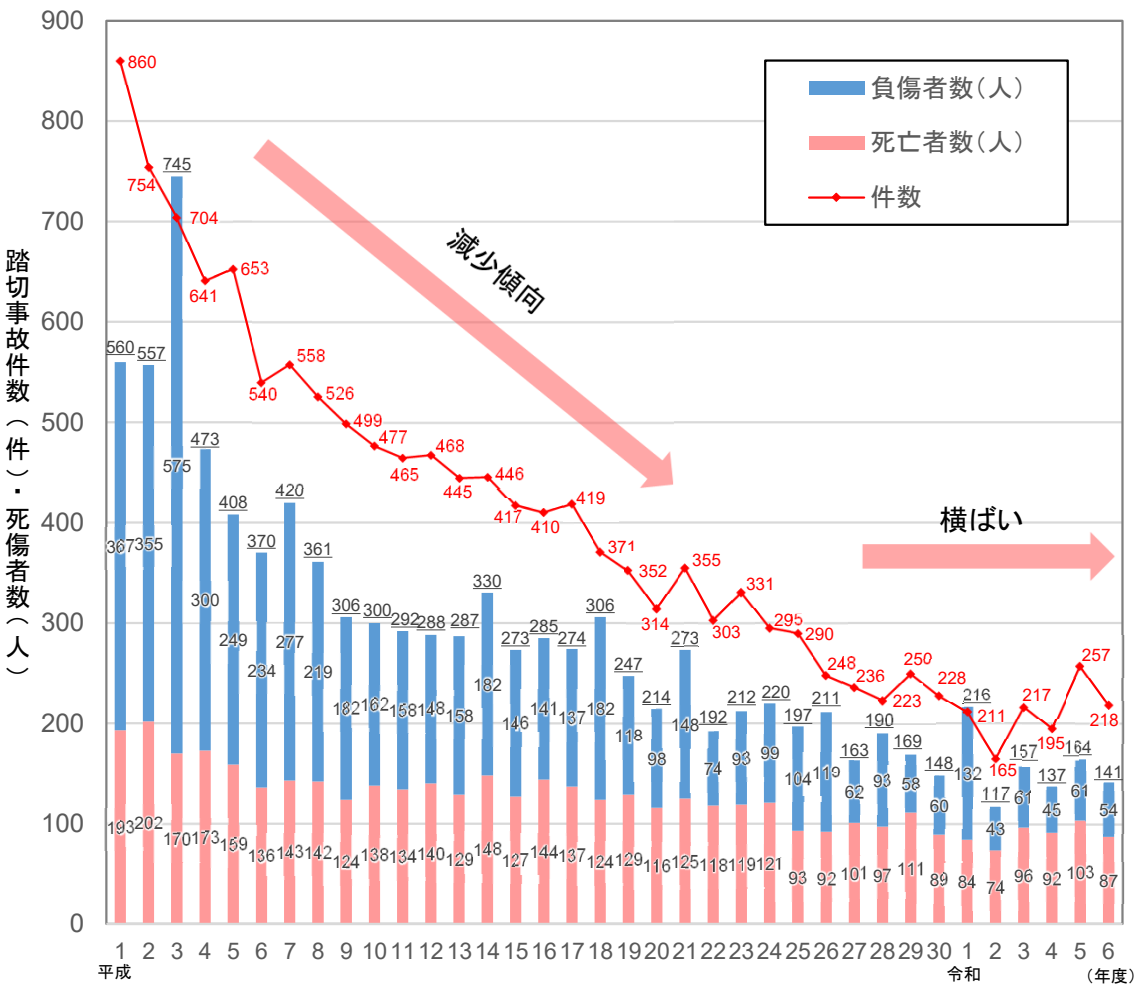
※地域課題踏切のカルテは大臣指定後に作成・公表



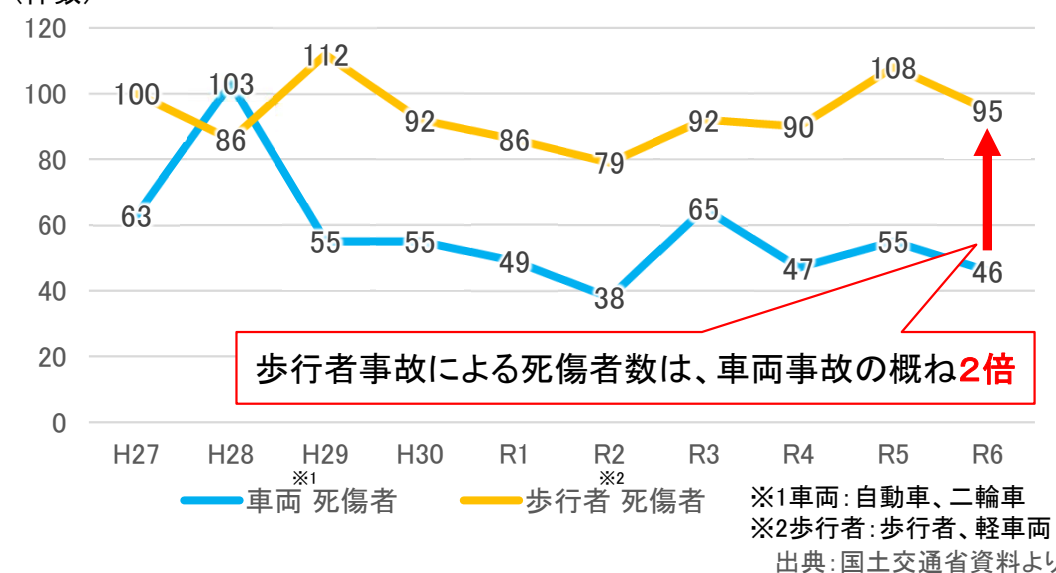
# ①踏切事故の現状

- 踏切事故は毎年約200件、2日に1件発生し、4日に1人死亡
- 踏切事故は減少傾向にあったものの、近年は横ばいで推移
- 踏切での列車と車両・歩行者との事故による死傷者数は、歩行者との事故が車両との事故に比べ概ね2倍
- 年代別に事故件数の割合をみると、歩行者の場合、大きな差はみられない

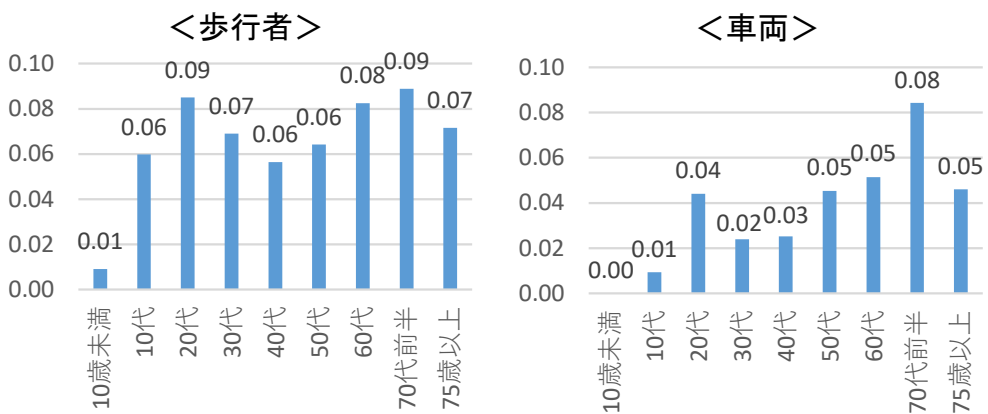
【踏切事故の現状】



【車両・歩行者別の死傷者数の推移】



【年代別人口10万人あたりの事故件数割合】

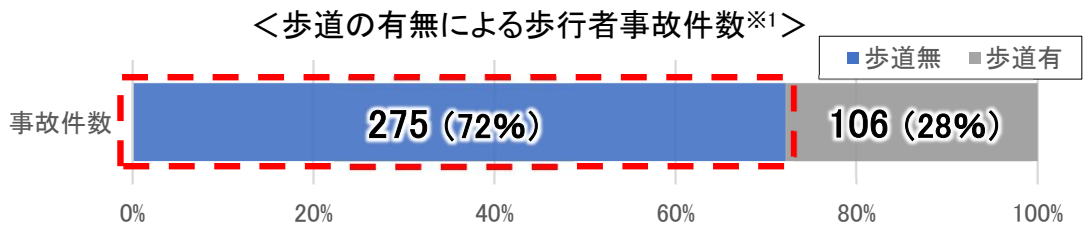




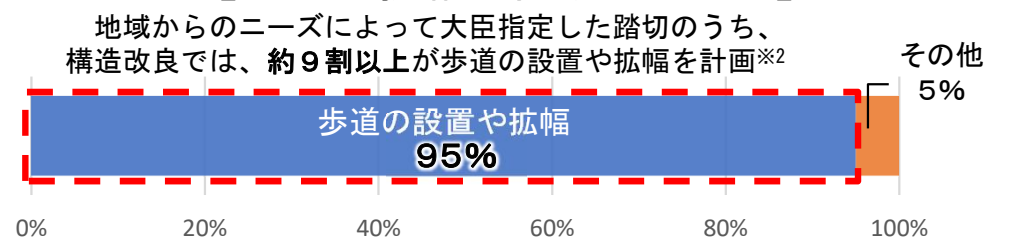
# ①事故対策の課題と今後の方向性

- 踏切事故のうち、歩行者の事故は約7割が歩道が無い踏切で発生している
- 歩行者の事故発生確率は、車道幅員が5.5m未満で接続道路よりも幅員が狭い踏切道が最も高い
- 地域からのニーズにより大臣指定して構造改良を行う踏切では、9割以上が歩道の設置や拡幅を計画
- 接続道路より狭小で、歩道がない、又は幅員が5.5mない場合、地域のニーズに応じて踏切道の拡幅を実施

## 【踏切事故の現状】



## 【踏切の拡幅に関するニーズ】



## ＜踏切道の幅員・接続道路との幅員差別の事故発生確率※1＞

|     | 踏切道幅員 5.5m未満 (件/億人) |         | 踏切道幅員 5.5m以上 (件/億人) |         |
|-----|---------------------|---------|---------------------|---------|
|     | 踏切<接続道路             | 踏切≧接続道路 | 踏切<接続道路             | 踏切≧接続道路 |
| 歩行者 | 4.04                | 2.03    | 2.77                | 1.23    |
| 自動車 | 1.09                | 0.81    | 0.43                | 0.22    |

## ■改良事例 栃木県小山市：下荒川踏切 (JR東日本・両毛線)

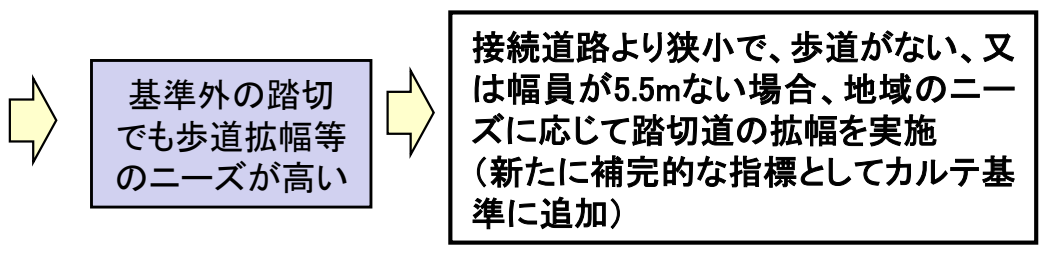


※1：R元～R5に第1種踏切（自動車通行規制無）で発生した事故 820件を対象

※2：R3～R6に12号で大臣指定した踏切で改良方法が構造改良のうち、改良計画書が提出された40箇所について内容を分析

## 【歩行者の安全対策に関する道路側の現行基準】

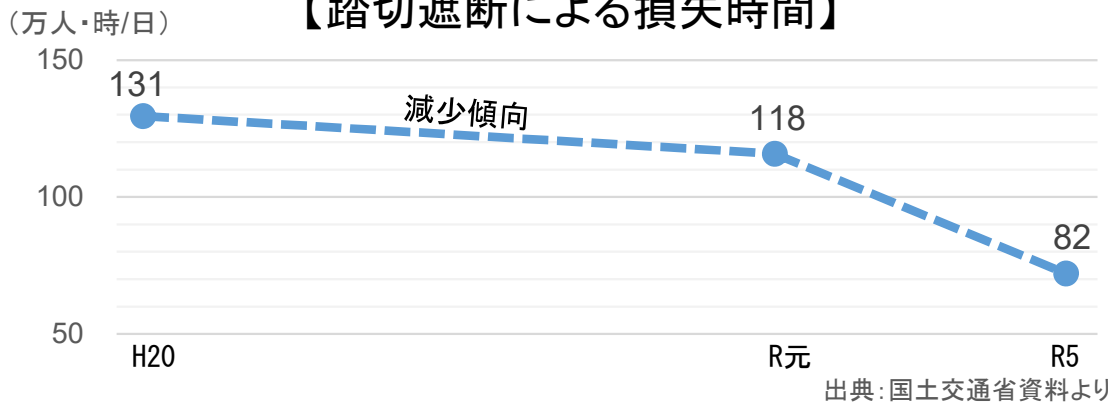
- 歩道狭隘踏切：接続道路に比べて、歩道の幅員が狭隘な踏切道
  - ・幅員差（道路2.0m以上、歩道1.0m以上）
  - ・交通量（自動車1000台/日、歩行者100人/日）
- 事故多発踏切：直近の5年間で2件以上の事故発生
- 通学路要対策踏切：通学路交通安全プログラムに位置付けられた踏切道
- 移動円滑化要対策踏切：特定道路上の踏切道



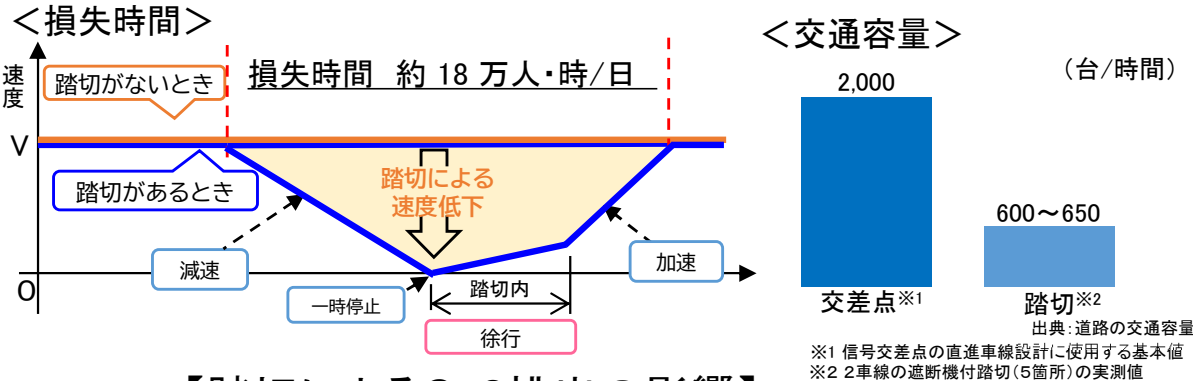
# ②踏切による渋滞の現状と課題

- 踏切遮断による損失時間は、全体的に減少傾向。ただし、踏切による一時停止の影響は大きい
- 踏切による渋滞や一時停止によるCO2排出量は3～4.8倍となり、地球環境にも影響
- 「開かずの踏切」など踏切を除却するためには、時間と費用がかかるものの、近年では技術面や財政面の理由により、大臣指定の未指定が増加

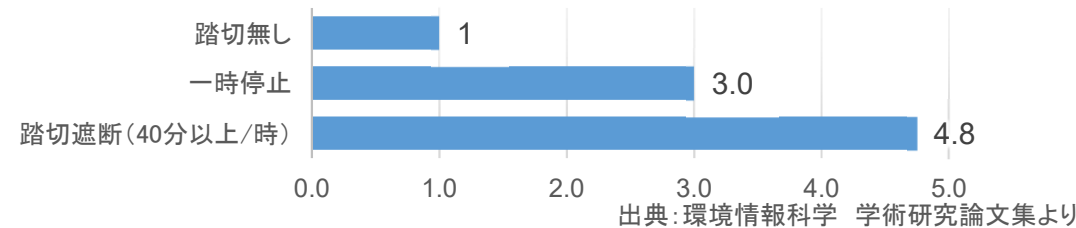
【踏切遮断による損失時間】



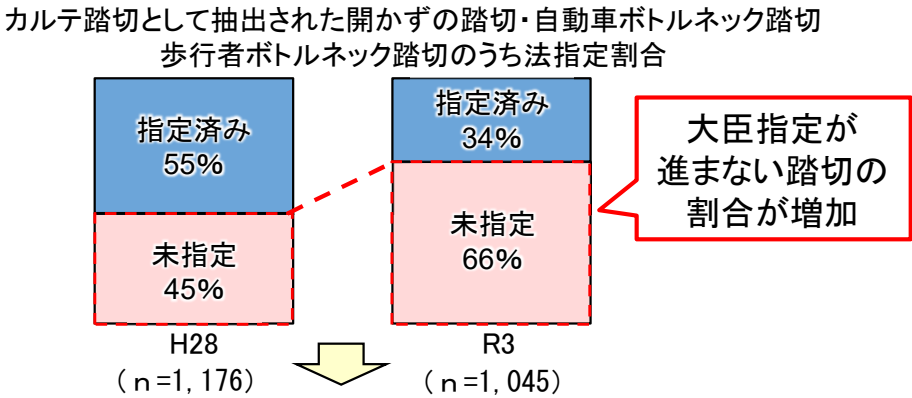
【踏切の一時停止に関する影響】



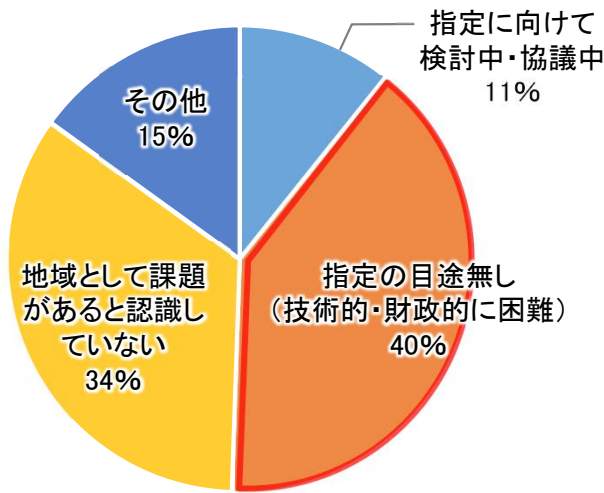
【踏切によるCo2排出の影響】



【抜本的な対策が必要な踏切の大臣指定状況】



＜開かずの踏切のうち、未指定の理由＞

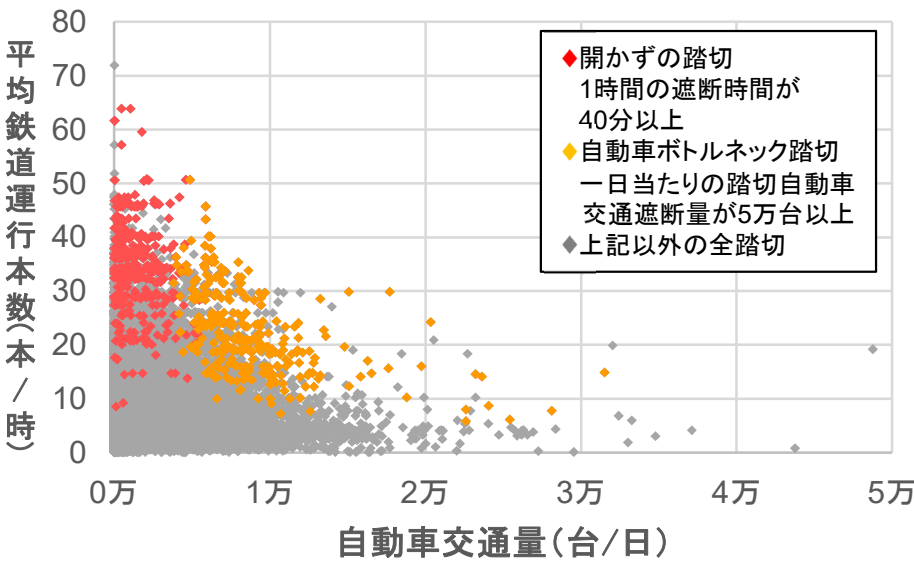


技術的・財政的に困難なために指定の目途がたたない箇所が4割

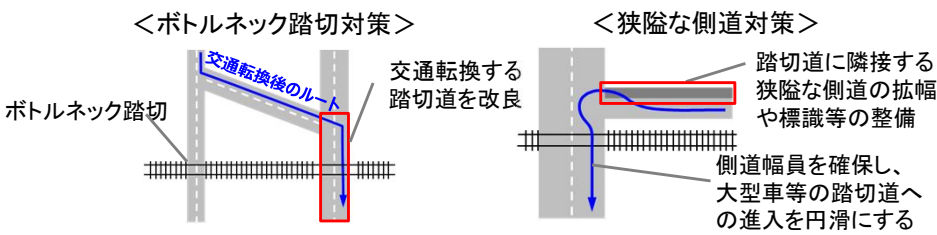
# ②渋滞対策のための工夫

- 地域の状況に応じて、立体交差化や踏切道の周辺における迂回路整備等の抜本的対策を粘り強く実施
- 今後、対策を加速するため技術的な支援や、事業化に向けた調整や工事の際の工夫等踏切解消効果の早期発現に向け関係者と連携し検討を実施
- 上記対策のほか、例えば踏切信号機の整備等の暫定的な対策についても、それに伴う課題の解消方法を含め関係省庁と連携し検討

## 【自動車交通量と鉄道運行本数との関係】



## 【周辺迂回路等の対策例】

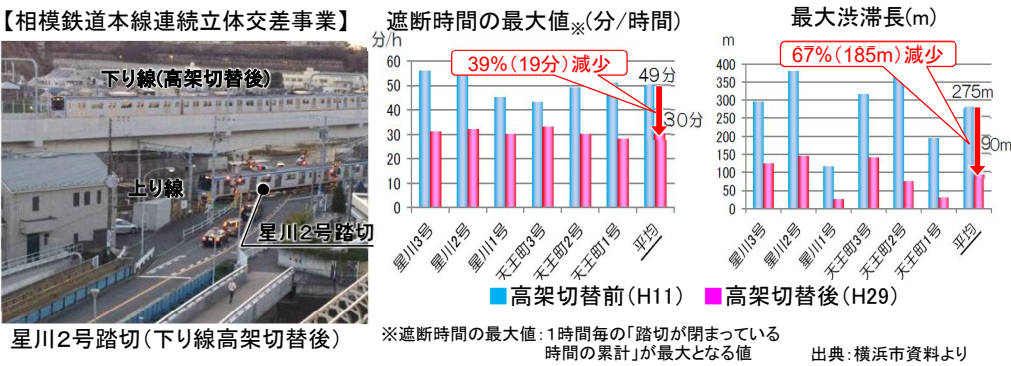


○近隣の立体交差へ交通転換を促す迂回路の整備、大型車等の進入を円滑にする狭隘な側道の拡幅等の対策。

## 【踏切解消効果の早期発現に向けた取り組み】

○早期の踏切解消効果の発現に向け、事業化時や工事の際の工夫について関係者間で連携し検討が必要

事例 鉄道上下線のうち、片側を先行して高架切替することにより、事業効果を早期に発現⇒踏切遮断時間及び最大渋滞長の減少



## 【踏切信号機の導入例】

整備効果事例(秋田県由利本荘市:黒沢踏切)  
(由利高原鉄道鳥海山ろく線)

- ・渋滞長1.3kmが解消
- ・平均旅行速度 12km/h→40km/h
- ※踏切通過後すぐに右折する車両の滞留対応として、右折レーンも併せて整備



- 一時停止不要となることで踏切通過の交通容量が増加し交通の円滑化、渋滞緩和に寄与する場合もある
- 一方で、そもそも一時停止せず安全に通過することが可能な踏切か否かの確認のほか、整備費用に関する課題もある



# ③災害時の対応(災害時優先開放踏切の指定の状況と能登半島地震を踏まえた対応)

- 平成30年6月の大阪北部地震で多くの踏切が長時間遮断をしたことを踏まえ、緊急輸送道路など優先的に道路交通の開放が必要な踏切を「災害時の管理の方法を定めるべき踏切道」(災害時優先開放踏切)として大臣が指定する制度を新たに制定
- 災害時優先踏切は、485箇所指定され、うち1箇所はその後除却済(令和7年10月時点で484箇所)
- 令和7年の改正道路法施行を踏まえ、各地域で道路啓開計画を策定中。今後、当該計画にある踏切道についても、地域の状況を踏まえ、適宜災害時優先踏切としての対応が必要



【能登半島地震時の状況】



## 【災害時優先開放踏切の指定基準と管理方法】

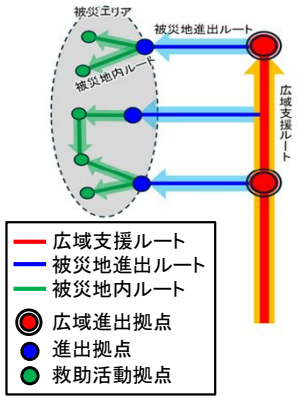
- ＜第1号指定＞  
以下の項目全てに該当する箇所  
(A) 緊急輸送道路等  
(B) DID地区内  
(C) 立体交差箇所を通る迂回に10分以上必要かつピーク時の列車運行本数が10本以上/時
- ＜第2号指定＞  
地域の実情その他の事情を考慮して、円滑な避難又は緊急輸送の確保を図る必要性が特に高い箇所
- ＜災害時の管理方法＞  
連絡体制の整備、対処方法を記した要領の作成、定期的な訓練の実施

153箇所指定

332箇所指定

## 【道路啓開計画】

- 被災地へのアクセスルートの道路啓開について  
発災から概ね 72 時間以内を目標として、優先順位をつけながら、道路啓開を実施する。
- ① 広域支援ルート：発災から概ね 24 時間以内
  - ② 被災地進出ルート：発災から概ね 48 時間以内
  - ③ 被災地内ルート：発災から概ね 72 時間以内



道路啓開ルートのイメージ

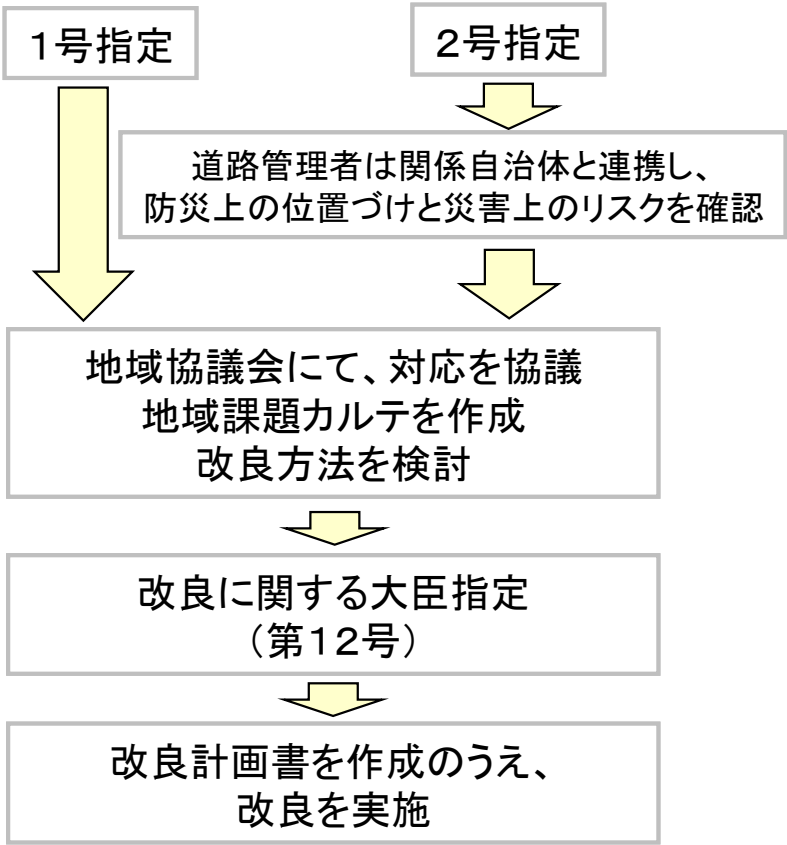
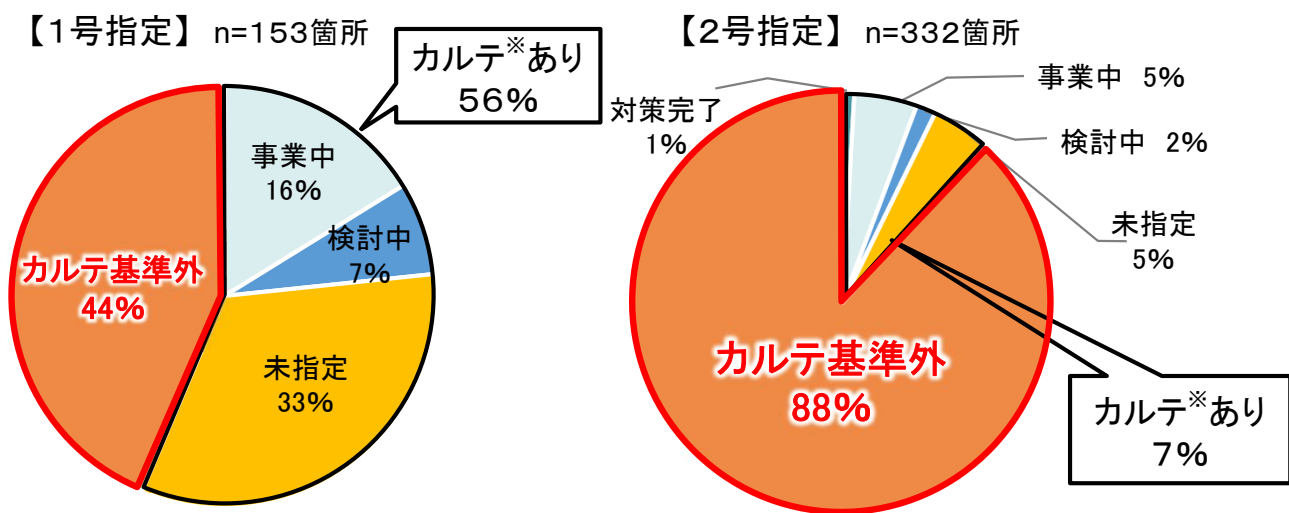
道路啓開計画に位置づけられた啓開ルート上の踏切についても、災害時優先開放踏切として対応が必要

### ③防災面からの踏切道改良の実施

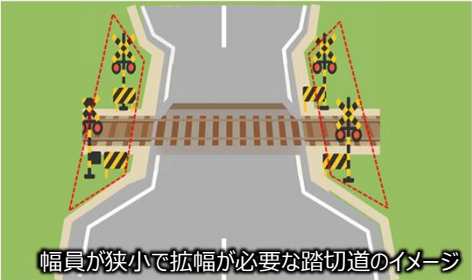
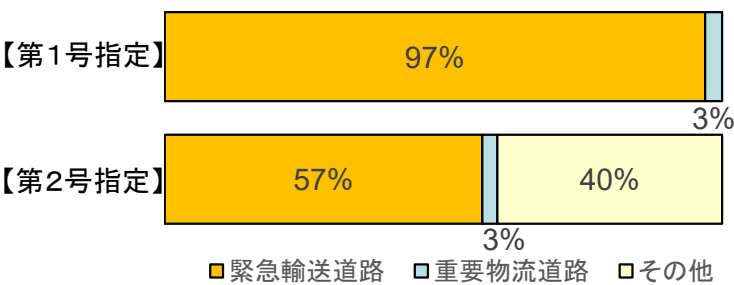
○指定した災害時優先開放踏切のうち、56%は抜本的な対策が必要なカルテ踏切で、16%は事業実施中  
○一方、44%はカルテ踏切の基準外のため、改良の対象となっていないが、改めて地域協議会等で協議し、地域課題踏切として防災の観点から改良を検討し、重点的に対策を実施すべきではないか

【指定種別毎の災害時優先開放踏切の改良状況】

【災害優先開放踏切の主な対策検討フロー】



【カルテ基準外の踏切道に関する防災上の位置づけ】



➡ カルテ基準外の踏切道についても、地域の実情を踏まえ、除却や拡幅等の改良を重点的に実施すべきではないか

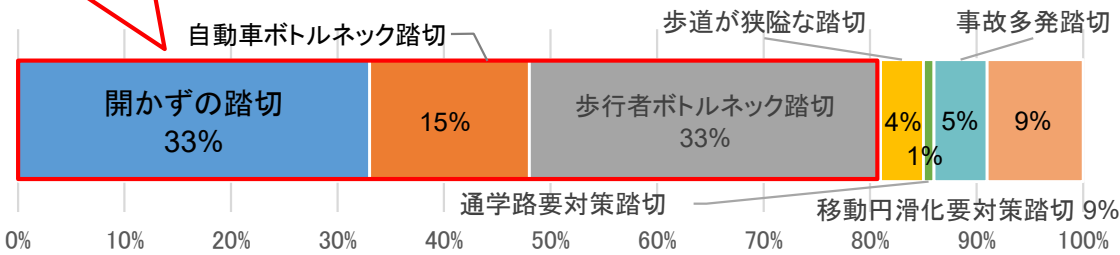
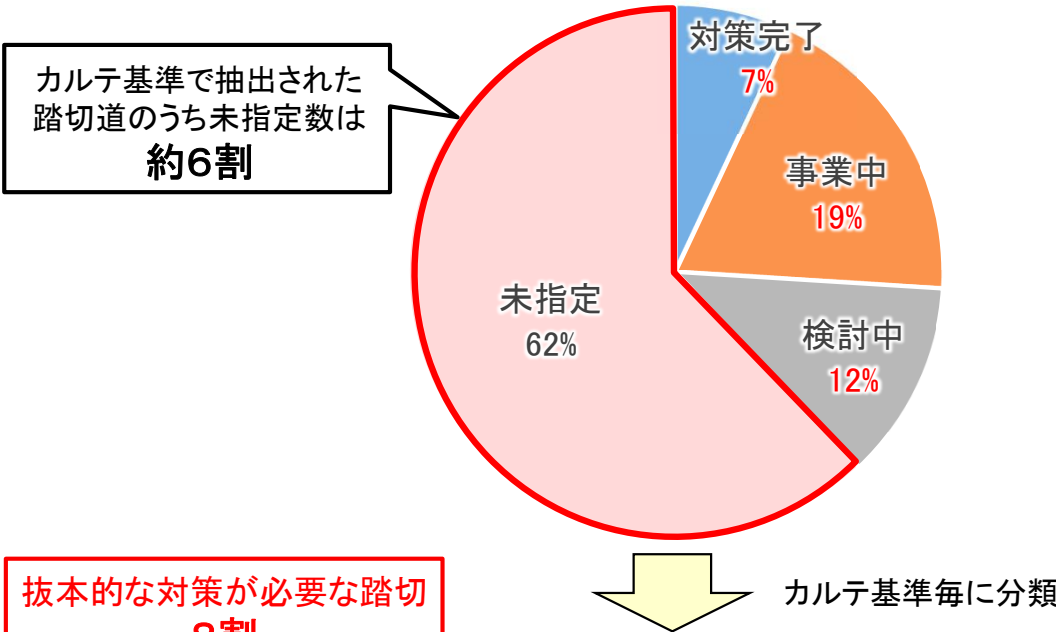
【主な改良メニュー】

- 立体交差
- 踏切拡幅(大型車が通行できる基準)

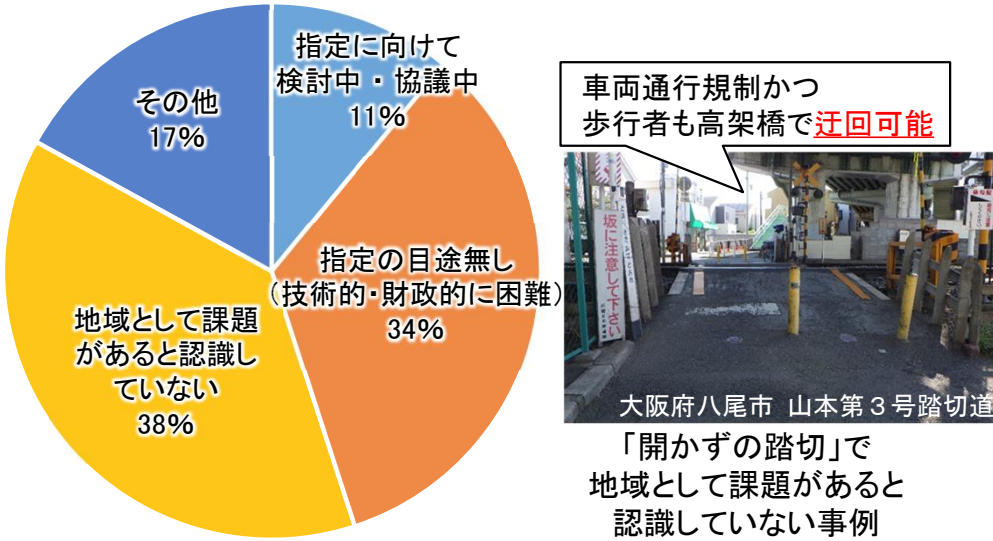
# ④対策箇所抽出・選定の現状と課題

- これまで、「緊急に対策の検討が必要な踏切」(カルテ踏切)を抽出し、大臣指定を行った上で対策を実施
- R3に選定したカルテ踏切のうち、いまだ大臣指定を行っていない踏切が全体の6割を占め、このうち8割は「開かずの踏切」など抜本的な対策が必要な踏切
- カルテ踏切のうち未指定となっている理由は、「指定の目途が立っていない」あるいは「地域として課題があると認識していない」といった理由が多数

【R3に抽出したカルテ踏切の大臣指定状況】



【カルテ踏切のうち、未指定の理由】



(課題)

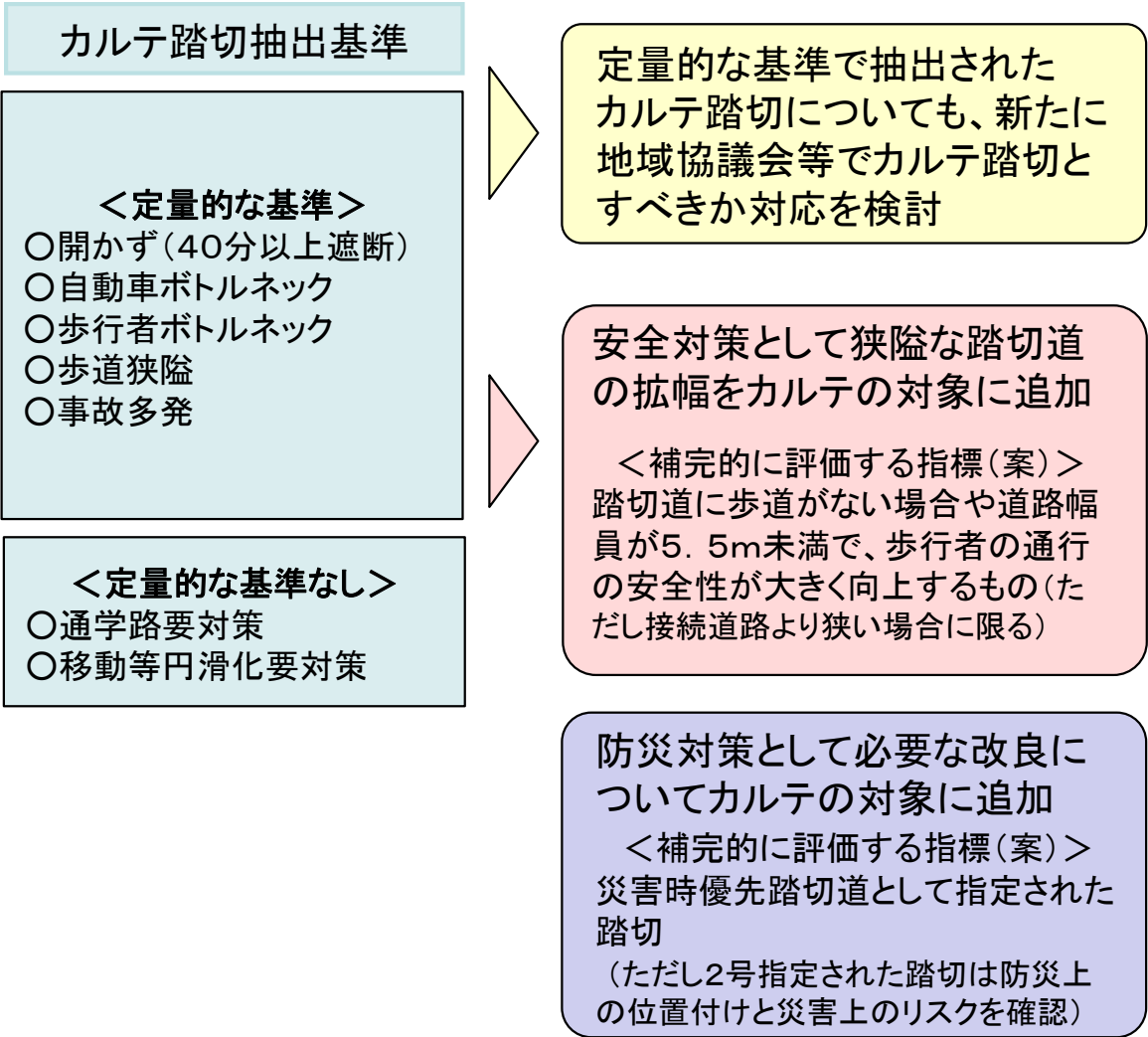
定量的な一律の基準では必ずしも地元の実情が反映されず、特に「開かずの踏切」はカルテ基準が「ピーク時40分以上遮断している踏切」となっており、周辺に迂回路や立体横断施設があっても対象として抽出されたままになっている。



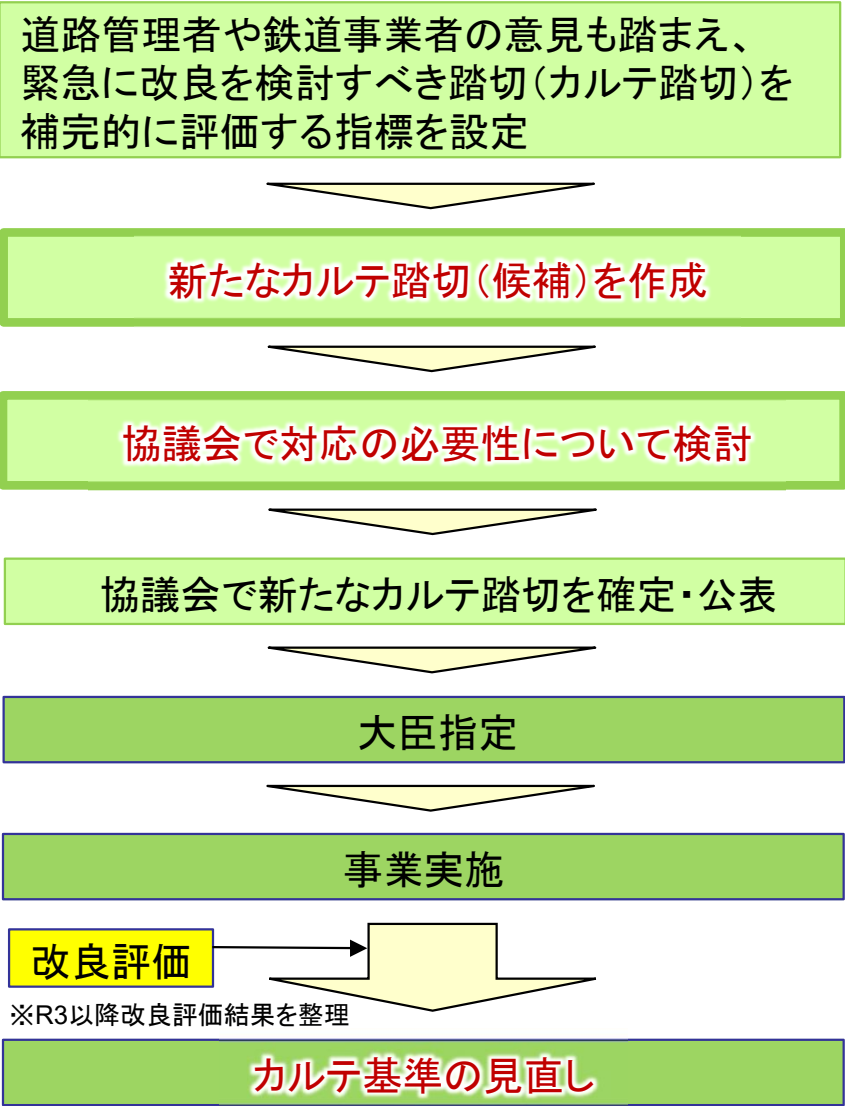
# ④カルテの見直しと今後の進め方

- カルテ踏切として抽出されなかったが、地域の実情を踏まえ、大臣指定した踏切も存在
- このため、カルテの現行基準について地域の実情を補完的に評価する指標を設定
- その後大臣指定の後、事業を進め蓄積された改良評価の結果を参考にカルテ基準を見直す

## 【カルテの見直し】



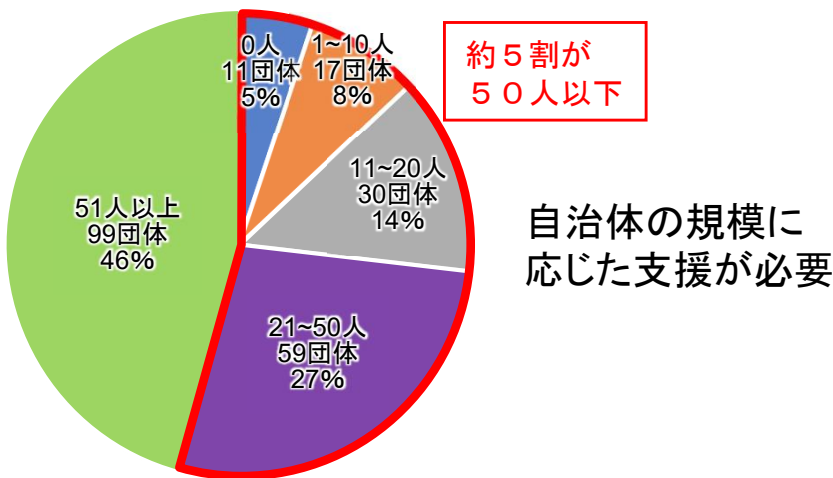
## 【今後の進め方】



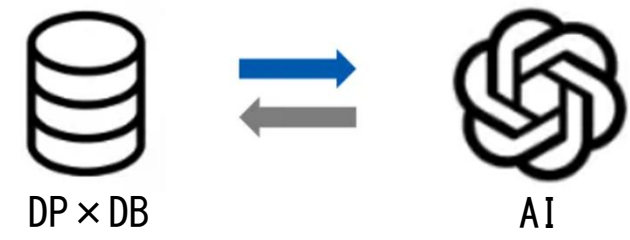
# ⑤検討体制強化と柔軟な法指定による対策の迅速化

- 踏切改良工事の事例情報不足や市町村職員の技術職員不足により、大臣指定や改良計画書の作成にあたり、鉄道事業者との協議に時間を要している
- このため、協議が円滑に進むよう、生成AIの活用も視野に優良事例やデータベースなどを公開
- 地整の「相談窓口」に加え、省内に豊富な実務経験や知識を有する技術支援チームを設置し相談体制を構築
- さらに、対策に少しでも早く着手できるよう、大臣指定を年1回から、ニーズに応じて年複数回実施

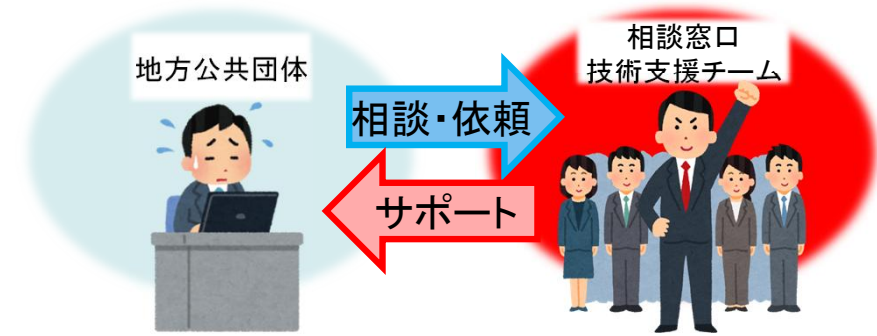
【R3カルテ指定された市区町村における土木技術職員数】



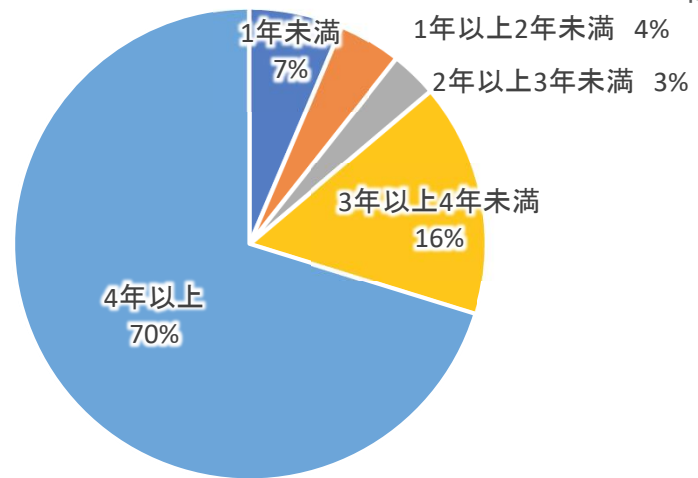
【道路データプラットフォーム×踏切データベース】



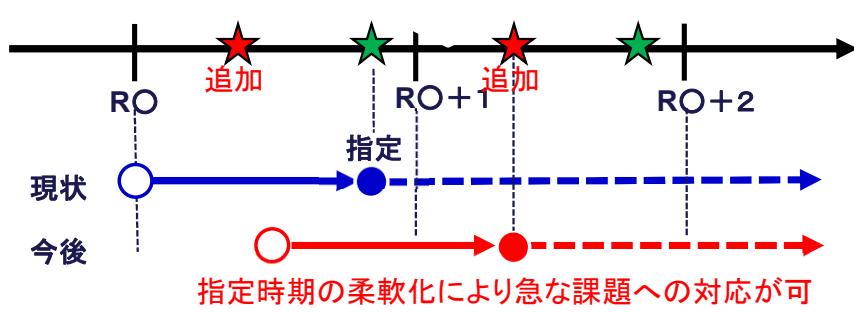
【相談窓口・技術支援チームによる協議サポート】



【法指定箇所の改良計画書提出までの期間】 令和3年度



【指定時期の柔軟な対応(イメージ)】



# まとめ：踏切対策の課題と対応の方向性(案)

## 踏切対策の現状と課題

### ■地域課題に対応できていない

- ・ニーズ、スピード

①踏切事故は毎年約200件で横ばいで、歩行者事故は車両事故の約2倍、多くは幅員が5.5m未満の狭い踏切で発生

⇒歩行者の事故防止が必要

②渋滞要因となる踏切遮断損失時間は近年は減少傾向となっているが、踏切除却に向けた事業は時間と費用がかかる事もあり、大臣指定が進んでいない。

⇒抜本的な対策について引き続き進めつつ、状況に応じて速攻性のある効果的な対策についても検討が必要

③災害時の管理方法を定めた「災害時優先開放踏切」の大臣指定を約500箇所行い、能登半島地震では迅速な対応ができたものの、災害時により迅速に道路啓開や緊急輸送を実施するための対応が必要

⇒カルテ基準に該当しないが、緊急輸送路に指定されている踏切が4割あり対応が必要

④カルテを作成し5年が経過、未指定が6割

⇒カルテ基準の見直しにより迅速な支援が必要

⑤鉄道事業者との協議が進まず、指定や改良方法の決定が進まず踏切道の改良促進に影響

⇒自治体の協議体制の強化が急務

## 主な対応の方向性(案)

### ○基本方針

地域のニーズを踏まえた柔軟な対策を迅速に

#### ①事故対策のさらなる促進

- ・接続道路より狭小で、歩道がない、又は幅員が5.5mない場合、地域のニーズに応じて踏切道の拡幅を実施

#### ②渋滞対策のための工夫

- ・抜本的な対策に向けて協議や工事の加速化
- ・暫定的な対策についても課題の解消方法を含め関係省庁と連携し検討

#### ③防災面からの改良の促進

- ・災害時優先開放踏切のうち、緊急輸送道路など改良が必要な踏切について、重点的な対策を実施すべき

#### ④カルテ踏切の基準見直し

- ・実態を踏まえ、地域のニーズの高い踏切の指定が進むよう補完する指標を設定し、カルテを見直し

#### ⑤協議会の体制強化と法指定時期の柔軟化

- ・踏切データベースの公開
- ・「相談窓口」「技術支援チーム」による助言体制
- ・年1回の法指定をニーズに応じて複数回実施



## 参考資料

---

# カルテ踏切の基準

## 緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）

|             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 開かずの踏切      | ピーク時の遮断時間が40分／時以上                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 自動車ボトルネック踏切 | 一日の踏切自動車交通遮断量*1 が5万以上                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 歩行者ボトルネック踏切 | 一日あたりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量*2の和が5万以上かつ<br>一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が2万以上                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 歩道が狭隘な踏切    | 1) 踏切道における歩道の幅員が踏切道に接続する道路の歩道の幅員未満のもので次のいずれにも該当し<br>通行の安全を特に確保する必要あり<br>・踏切道に接続する道路の幅員が5.5m以上<br>・踏切道における歩道の幅員と踏切道に接続する道路の歩道の幅員との差が1.0m以上のもの<br>・踏切道における自動車の一日当たりの交通量が1,000台（通学路では500台）以上<br>・踏切道における歩行者及び自転車の一 日当たりの交通量が100人（通学路では40人）以上<br><br>2) 踏切道における歩道の幅員が踏切道に接続する道路の歩道の幅員未満のもので<br>次のいずれにも該当し通行の安全を特に確保する必要あり<br>・踏切道の幅員が5.5メートル未満<br>・踏切道の幅員と踏切道に接続する道路の幅員との差が2.0メートル以上のもの<br>・踏切道における自動車の一日当たりの交通量が1,000台（通学路では500台）以上<br>・踏切道における歩行者及び自転車の一 日当たりの交通量が100人（通学路では40人）以上 |
| 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、通行の安全を特に確保する必要あり                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 事故多発踏切      | 直近の5年間に おいて2回以上の事故が発生                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

\* 1 : 踏切自動車交通遮断量＝自動車交通量×踏切遮断時間  
\* 2 : 踏切歩行者等交通遮断量＝歩行者及び自転車の交通量×踏切遮断時間

# 踏切道指定

## 踏切道改良促進法施行規則（抄）

（踏切道指定基準）

第二条 踏切道改良促進法（以下「法」という。）第三条第一項の踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して国土交通省令で定める基準は、次のいずれかに該当する踏切道であることとする。

- 一 一日当たりの踏切自動車交通遮断量が五万以上のもの
- 二 一日当たりの踏切自動車交通遮断量と一日当たりの踏切歩行者等交通遮断量の和が五万以上で、かつ、一日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が二万以上のもの
- 三 一時間の踏切遮断時間が四十分以上のもの
- 四 踏切道における歩道（道路の一般通行の用に供することを目的とする部分のうち、車道（道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第二条第四号に規定する車道をいう。以下同じ。）以外の部分をいう。以下同じ。）の幅員が踏切道に接続する道路の歩道の幅員未満のもので次のいずれにも該当するもの
  - イ 踏切道に接続する道路の車道の幅員が五・五メートル以上のもの
  - ロ 踏切道における歩道の幅員と踏切道に接続する道路の歩道の幅員との差が一メートル以上のもの
  - ハ 踏切道における自動車の一日当たりの交通量が千以上（踏切道が通学路である場合には、五百以上）のもの
  - ニ 踏切道における歩行者及び自転車（一日当たりの交通量が百以上（踏切道が通学路である場合には、四十以上）のもの
- 五 踏切道における歩道の幅員が踏切道に接続する道路の歩道の幅員未満のもので次のいずれにも該当するもの
  - イ 踏切道の幅員が五・五メートル未満のもの
  - ロ 踏切道の幅員と踏切道に接続する道路の幅員との差が二メートル以上のもの
  - ハ 前号ハ及びニに該当するもの
- 六 踏切遮断機が設置されていないもの
- 七 踏切支障報知装置が設置されていないもの（自動車が通行できるものであって、道路交通法（昭和三十五年法律第五号）第四条第一項の規定により自動車の通行が禁止されているもの（禁止される予定のものを含む。）以外のものに限る。）
- 八 直近五年間において二回以上の事故が発生したもの
- 九 通学路であるものであって幼児、児童、生徒又は学生の通行の安全を特に確保する必要があるもの
- 十 付近に老人福祉施設、障害者支援施設その他これらに類する施設があるものであって高齢者、障害者等（高齢者、障害者等の移動の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）第二条第一号に規定する高齢者、障害者等をいう。）の通行の安全を特に確保する必要があるもの
- 十一 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（同条第二号に規定する移動等円滑化をいう。次条第一項第三号において同じ。）の促進の必要性が特に高いと認められるもの
- 十二 前各号に掲げるもののほか、踏切道における交通量、事故の発生状況、踏切道の構造、地域の実情その他の事情を考慮して、踏切道の改良による事故の防止又は交通の円滑化の必要性が特に高いと認められるもの



# 災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の大員指定基準

災害時の管理の方法を  
定めるべき踏切道



**指 定**  
＜国土交通大臣＞ 法 1 3 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 1 3 条

〔第 1 号〕 緊急輸送道路、重要物流道路、代替・補完路等

- ・列車本数 1 0 本以上/時 かつ
- ・D I D 地区 かつ
- ・立体交差箇所を通る迂回に 1 0 分以上

〔第 2 号〕 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 1 4 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 1 4 条第 1 項、第 1 5 条第 1 項

【踏切道災害時管理基準】 規則 1 4 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に実施

← 勧告  
法 1 7 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 1 4 条第 1 項、第 1 5 条第 1 項