

踏切対策の推進

国土交通省 道路局・鉄道局・都市局

1. 踏切対策の概要

- 1-1 踏切の現状
- 1-2 踏切対策に関する制度改正の推移
- 1-3 踏切道改良促進法の概要
- 1-4 踏切対策に関する関係組織と役割
- 1-5 踏切の対策メニューと補助制度の概要
- 1-6 踏切対策を支援する予算の執行状況

2. 踏切対策の取組状況

- 2-1 踏切対策の現状
- 2-2 踏切対策に関する検討・計画段階での取組
- 2-3 踏切対策に関する事業実施段階での取組
- 2-4 踏切に関する関係機関協議に関する取組
- 2-5 地域の実情に応じて対策が必要な踏切の取組
- 2-6 踏切による渋滞対策
- 2-7 災害への対応

3. 踏切対策に関する政策レビューの取組方針

1. 踏切対策の概要

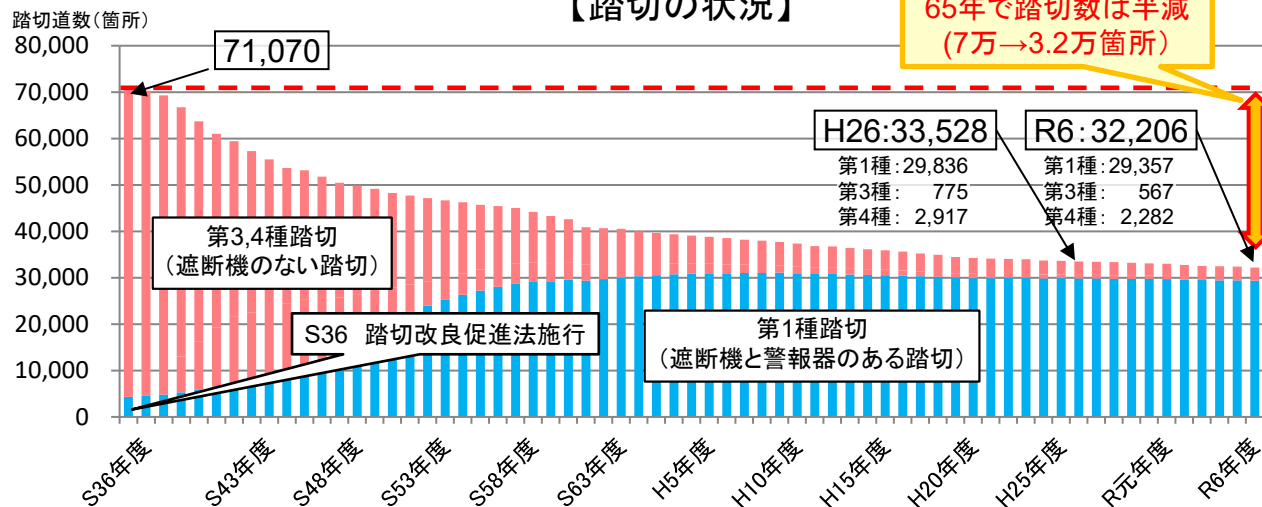
1-1 踏切の現状

1-1-1 国内の踏切の現状

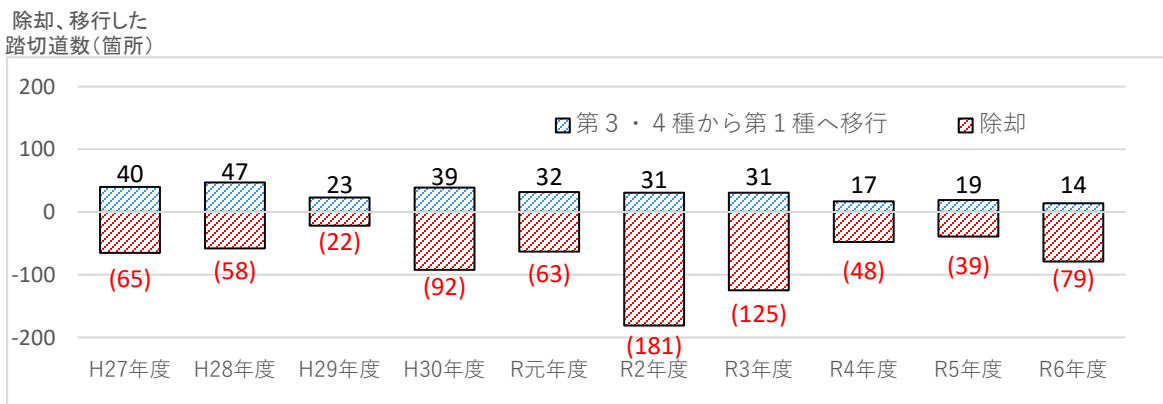
- 昭和36年に踏切道改良促進法が制定されて以来、踏切数は半減したものの、未だ全国に約32,000箇所以上存在。
- このうち9割以上を占める約29,000箇所の第1種踏切は、この10年間で第3・4種踏切に遮断機等を設置して第1種化し増加した踏切が293箇所あるものの、772箇所除却され、着実に減少。

【踏切の状況】

65年で踏切数は半減
(7万→3.2万箇所)



【第3・4種踏切の第1種化と第1種の除却数の推移(H27~R6)】



10年間の除却数
293箇所
772箇所

1. 踏切対策の概要

1-1 踏切の現状

1-1-2 世界との比較

- 鉄道延長当りの踏切箇所数を比較すると、日本は米国とほぼ同じ、その他に比べ踏切の密度が高い状況にある。
- 一方、主要都市で比較すると、東京は桁違いに多い。

| 国 | 踏切数(箇所) | | | 鉄道延長当り 踏切数 (箇所/km) | 面積当り 踏切数 (箇所/km ²) |
|------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------------|--------------------------------------|
| | 総数 | 遮断機又は 警報機 あり | 遮断機及び 警報機 なし | | |
| 日本 〔R5年時点〕 | 32,371 〔100%〕 | 30,004 〔93%〕 | 2,367 〔7%〕 | 1.22 | 0.09 |
| アメリカ 〔H30年時点〕 | 209,765 〔100%〕 | 71,207 〔34%〕 | 138,558 〔66%〕 | 1.39 | 0.02 |
| フランス 〔H30年時点〕 | 15,258 〔100%〕 | 11,180 〔73%〕 | 4,078 〔27%〕 | 0.54 | 0.03 |
| イギリス 〔H30年時点〕 | 5,936 〔100%〕 | 1,658 〔28%〕 | 4,278 〔72%〕 | 0.36 | 0.02 |
| スイス 〔H30年時点〕 | 1,555 〔100%〕 | 1,401 〔90%〕 | 154 〔10%〕 | 0.38 | 0.04 |
| 韓国 〔R5年時点〕 | 771 〔100%〕 | - | - | 0.18 | 0.01 |

※注

- ・踏切数の内訳(種別)について、遮断機又は警報機あり「Active level crossings」は日本の第1種・第3種に相当、遮断機及び警報機なし「Passive level crossings」は日本の第4種に相当。韓国は鉄道と道路の換算交通量により踏切を分類しているため、種別別は不明。
- ・国別の鉄道の延長について、地下鉄・路面電車を含まない運行路線長。
- ・都市について、東京は東京23区、ニューヨークはニューヨーク市5地区、ロンドンはグレーター・ロンドン、パリはパリ市、ソウルはソウル特別市。

| 都市 | 踏切数 (箇所) | 面積当り 踏切数 (箇所/km ²) | 備考 |
|-------------------|-------------|--------------------------------------|---|
| 東京 〔R6年時点〕 | 612 | 0.98 | |
| ニューヨーク 〔R8年時点〕 | 42 | 0.03 | |
| パリ 〔R7年時点〕 | 1 | 0.01 | 地下鉄車両基地出入用 |
| ロンドン 〔R7年時点〕 | 38 | 0.02 | NetworkRail社が管理している踏切。「遮断機及び警報機なし」踏切は含まない |
| ソウル 〔R6年時点〕 | 7 | 0.01 | |

※左表出典

【踏切数】日本:国土交通省鉄道局『鉄軌道輸送の安全に関する情報(令和5年度)』、アメリカ・イギリス・フランス・スイス:国連欧州経済委員会(UNECE)、韓国:韓国鉄道統計年報2023
 【鉄道延長】日本:国土交通省鉄道統計年報[R5年度]※路面電車延長は(公社)日本交通都市計画協会、アメリカ・イギリス・フランス・韓国・スイス:国際鉄道連合(UIC)統計データ
 【面積】World Bank Open Data 2024

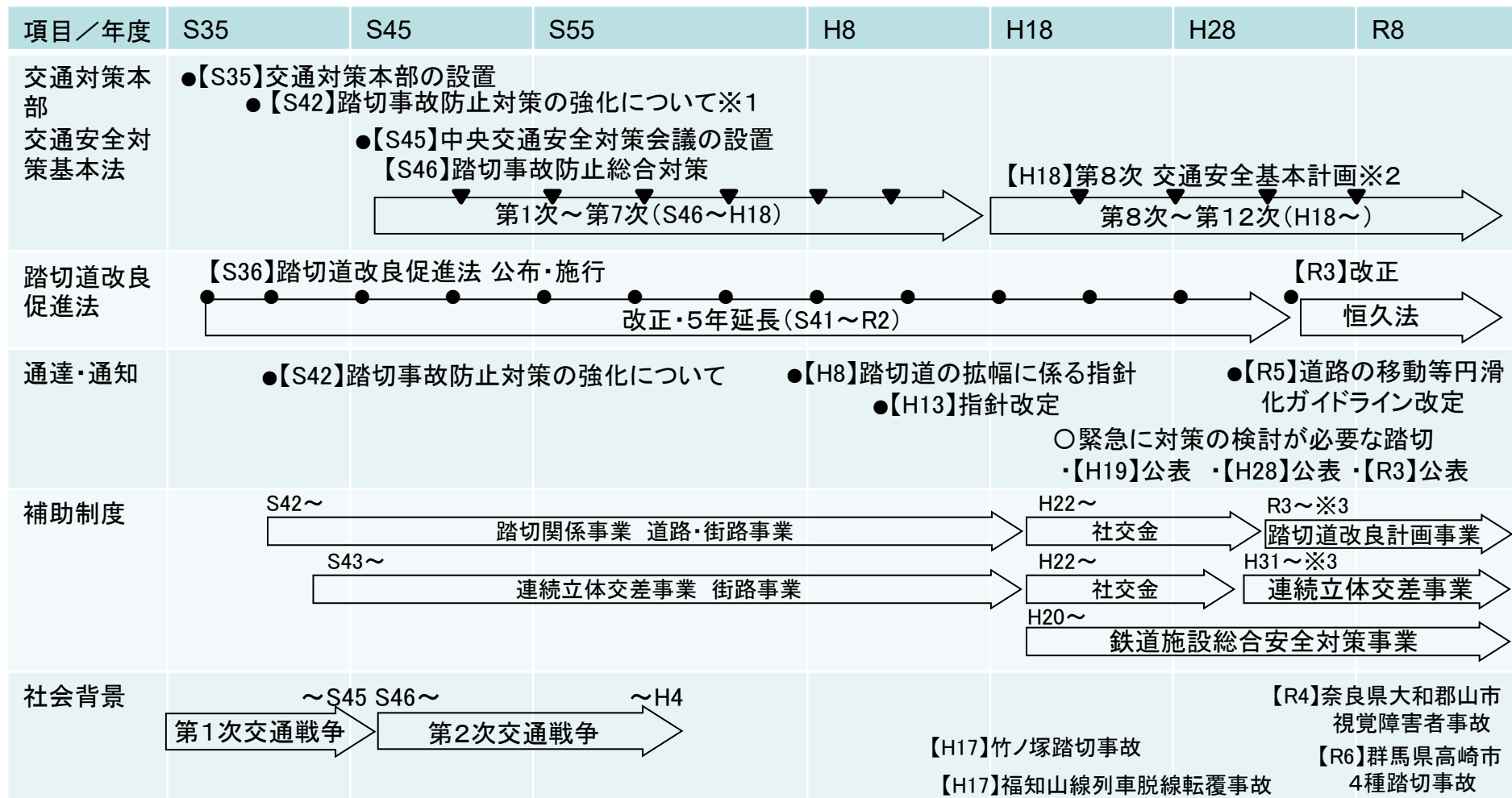
※右表出典

【踏切数】東京(国土交通省調査結果[令和6年度])、ニューヨーク:アメリカ連邦鉄道局(FRA)オープンデータ[2026.4.1時点]、ロンドン:NetworkRail社『Active level crossings map』、パリ:パリ市20区役所HP、ソウル:dataSOM(現地ニュース[2024.12.19])より、国土交通省調べ
 【面積】東京:都庁HP、ロンドン:英国国家統計局(ONS)、ニューヨーク:USセンサス、パリ:パリ市HP(都市計画局オープンデータ)、ソウル:ソウル市HP『ソウル統計年報』より、国土交通省調べ

1. 踏切対策の概要

1-3 踏切対策に関する制度改正の推移

○ 昭和36年に踏切道改良促進法を制定。期間を定めて集中的に事業を促進させるため法指定の期間を5箇年に限り都度延長してきたが、対策の長期化を受けて令和3年の改正で指定年限を撤廃・恒久化。



※1: 交通対策本部決定

※2: 中央交通安全対策会議決定(踏切事故防止総合対策と統合)

※3: 社会資本整備総合交付金より個別補助に移行

1. 踏切対策の概要

1-3 踏切道改良促進法の概要

1-3-1 令和3年法改正の概要

- 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

【踏切道改良促進法の概要】

| 項目 | 内容 |
|-------------------|---|
| 目的 | 踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止および交通の円滑化に寄与する |
| 法指定 | 国土交通大臣が、事故発生状況等を踏まえ、基準に基づき「改良すべき踏切道」を指定 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、市町村長が大臣に指定の申出ができる規定を追加 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 |
| 改良計画の作成・提出 | 指定した踏切道について、道路管理者及び鉄道事業者は踏切道改良計画を作成し、国土交通大臣に提出 |
| 改良の実施 | 改良計画に基づき、除却、踏切道の拡幅・舗装改良、保安設備整備等を実施 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 |
| 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 |
| 災害時管理方法を定める踏切道の指定 | 災害時に踏切上で鉄道による遮断なく、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」を国土交通大臣が指定 |
| 地方踏切道改良協議会 | 国・都道府県・道路管理者・鉄道事業者等で構成する協議会を組織し、改良計画等を協議 |
| 勧告 | 国土交通大臣は、改良が適切に進められていない場合などに、必要な勧告をすることができる |
| 費用負担 | 指定踏切道の改良に要する費用は、道路管理者と鉄道事業者が、協議に基づき分担 |
| 補助 | 国は、指定踏切道の改良等に対し、予算の範囲内で補助することができる |

注)赤字は、令和3年の改正事項を示す

1. 踏切対策の概要

1-3 踏切道改良促進法の概要

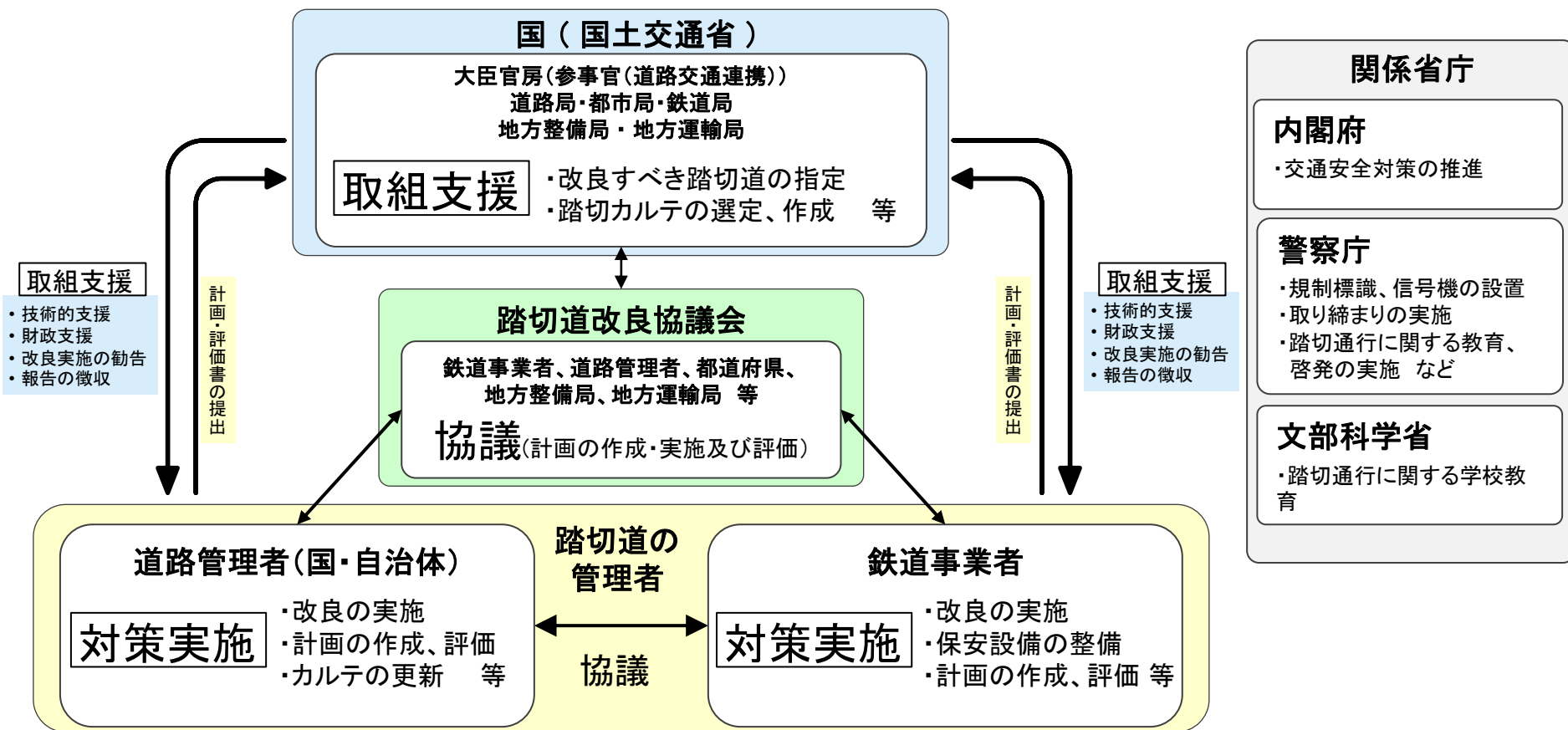
1-3-3 大臣指定の要件とカルテ踏切の抽出条件

| 踏切道指定基準(施行規則第二条) | カルテ踏切の抽出基準 |
|---|---|
| 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 | ○自動車ボトルネック踏切 (踏切道指定基準と同様) |
| 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 | ○歩行者ボトルネック踏切 (踏切道指定基準と同様) |
| 3号:開かざる踏切 ・ピーク時遮断時間40分/時以上 | ○開かざる踏切 (踏切道指定基準と同様) |
| 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 | ○歩道狭隘踏切 1) 以下の全てに該当する踏切道で、通行の安全を特に確保する必要がある踏切 ・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で、通行の安全を特に確保する必要がある踏切 ・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 |
| 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 | ○事故多発踏切 (踏切道指定基準と同様) |
| 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 | ○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 |
| 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 | ○移動等円滑化要対策踏切 (踏切道指定基準と同様) |
| 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 | |

1. 踏切対策の概要

1-4 踏切対策に関する関係組織と役割

- 踏切対策の取り組み主体は、道路管理者と鉄道事業者
- 国土交通省は、踏切カルテや法指定を通じて対策を促すとともに、改良協議会の場で当事者間の調整を行う
- 令和7年7月に大臣官房参事官(道路交通連携)が設置され、連携が強化



1. 踏切対策の概要

1-5 踏切の対策メニューと補助制度の概要

- 踏切道改良促進法に基づき指定された踏切道の改良方法について、地方公共団体や鉄道事業者が実施する事業に対し、補助制度による計画的かつ集中的な支援を実施
- 改良メニューに応じて、3種類の補助制度の活用が可能

踏切道改良計画事業

道路管理者※が行う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における対策実施に対して国が補助する制度

※但し、直轄国道は直轄事業で実施のため対象外

抜本対策

単独立体交差



速効対策

歩行者等立体横断施設



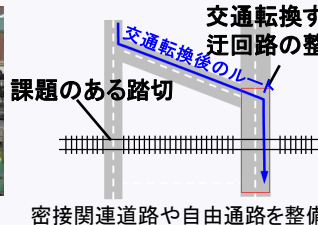
踏切拡幅(歩道設置等)



カラー舗装

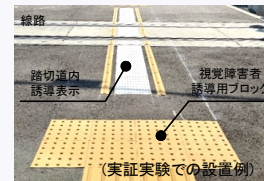


密接関連道路の整備等 交通転換する迂回路の整備



「その他」

バリアフリー対策



踏切道内誘導表示等を設置

連続立体交差事業

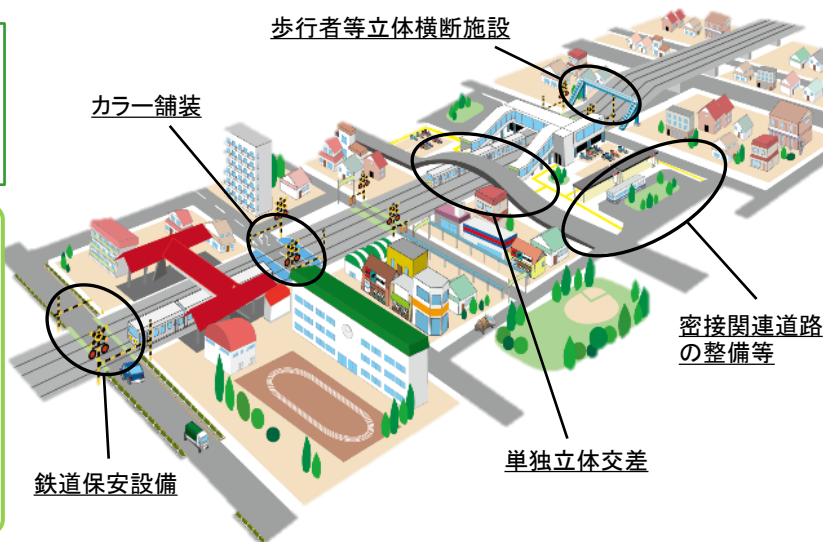
地方公共団体が実施する都市計画事業としての連続立体交差事業に対して国が補助する制度

連続立体交差



鉄道の高架・地下化による連続した立体交差の整備

歩行者等立体横断施設



鉄道施設総合安全対策事業

地域鉄道事業者が実施する安全性の向上に資する設備の更新に対して国が補助する制度

鉄道保安設備の整備

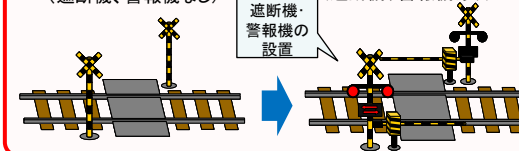
遮断機、警報機、非常ボタン等の設置



非常ボタンの設置

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)



1. 踏切対策の概要

1-6 踏切対策を支援する予算の執行状況

○踏切対策を含む補助事業に関する予算は概ね安定的に執行されており、令和8年度も前年度と同程度の予算額を確保している。

| 事項名 (事業開始年度) | 予算額計(百万円) | | | | | 令和8年度 当初予算額 | 補助先 (補助率) | 事業の概要 |
|----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------------|--|
| | 令和3年度 | 令和4年度 | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 | | | |
| 踏切道改良計画事業補助※1 (令和3年度) | | | | | | | 道路管理者 (5.5/10) | 道路事業者と鉄道事業者が協議して作成した踏切道改良計画に基づく対策について、支援 |
| 連続立体交差事業※1 (平成31年度) | 215,209 の内数 | 210,627 の内数 | 208,584 の内数 | 258,875 の内数 | 255,489 の内数 | 254,590 の内数 | 地方公共団体 (5.5/10) | まちづくりの一環として地方公共団体が実施する都市計画事業で、鉄道を連続的に高架化・地下化することで複数の道路と立体交差して課題踏切等を除却する事業について、支援 |
| 鉄道施設総合安全対策事業※2 (平成20年度) | 4,308 の内数 | 4,588 の内数 | 5,035 の内数 | 4,514 の内数 | 4,529 の内数 | 4,540 の内数 | 鉄道事業者 (1/2又は1/3) | 遮断機・警報機、高齢者等の歩行者の踏切事故防止に資する設備及び災害時の稼働状況等の把握に資する設備等の整備について、支援 |

※上記の他に、社会資本整備総合交付金での支援もあり

※1 補助事業:高規格道路、IC等アクセス道路その他の内数

※2 鉄道施設の豪雨対策、老朽化対策その他の内数

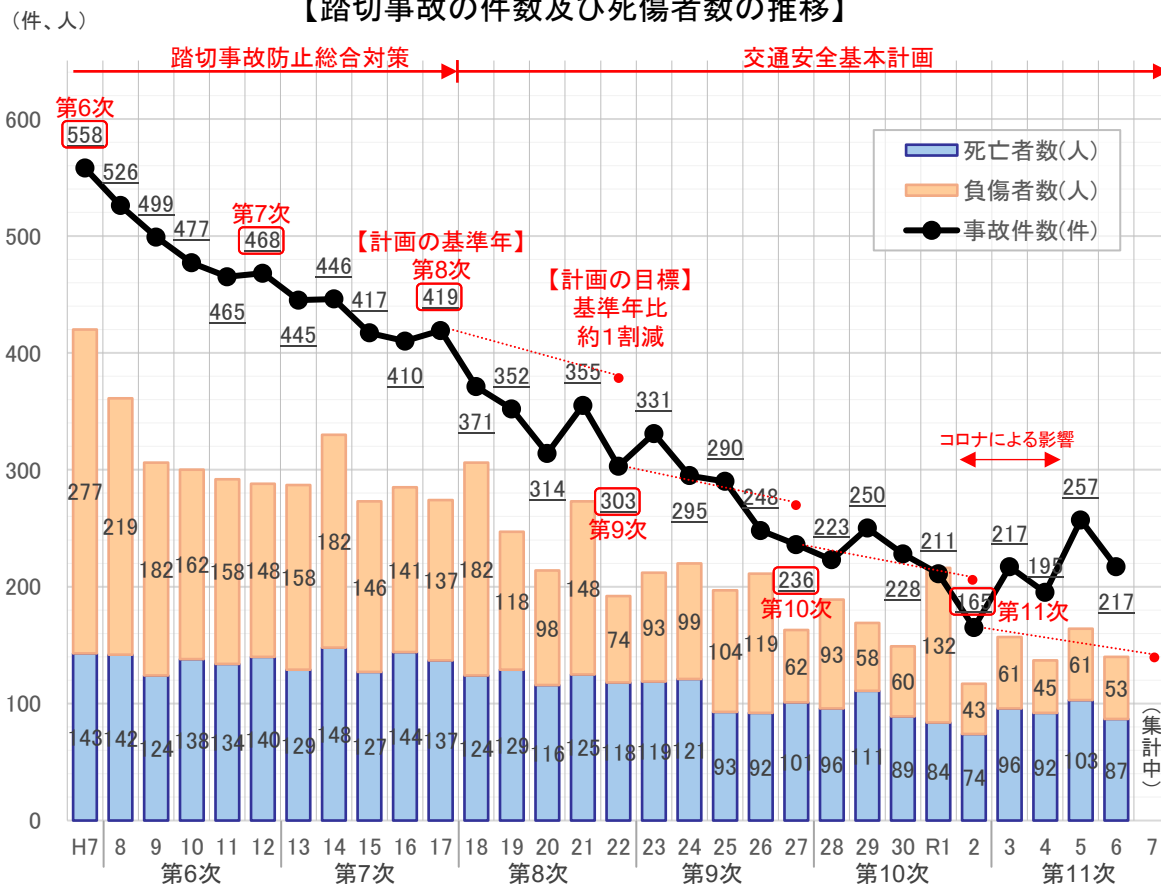
2. 踏切対策の取組状況

2-1 踏切対策の現状

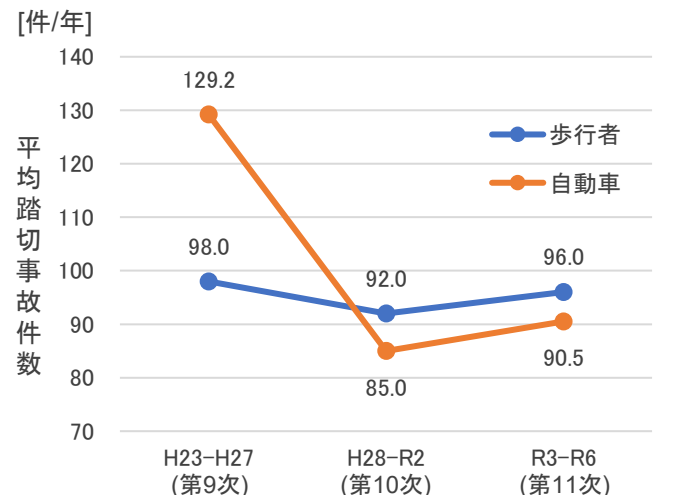
2-1-1 踏切対策に関する目標と現在の現状

- 令和3年に策定された第11次交通安全基本計画では、「踏切事故件数を令和7年度までに令和2年度と比較して約1割削減することを目指す」ことを目標として設定。
- しかし、令和6年度の踏切事故件数は、令和2年度に比べて増加している状況。(令和7年度は集計中)
- 第12次交通安全基本計画では、踏切事故件数の新たな目標として、令和8年度から12年度における平均踏切事故件数を令和3年度から7年度における平均踏切事故件数と比較し、約1割削減することを目指すことを目標として設定。

【踏切事故の件数及び死傷者数の推移】



【車両・歩行者別の事故件数(年平均)の傾向】



【第12次交通安全基本計画(R8-R12)の目標】

令和8年度から12年度における平均踏切事故件数を、令和3年度から7年度における平均踏切事故件数と比較し、約1割削減することを目指す。
(令和8年3月決定)

※令和7年度の踏切事故件数は集計中

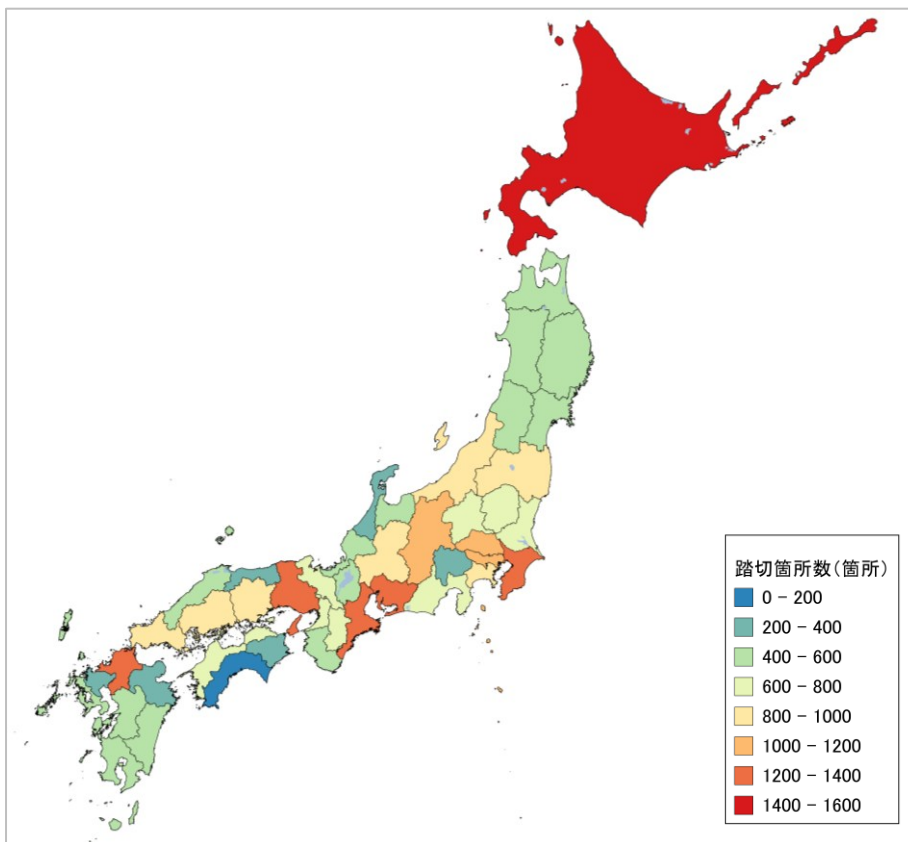
2. 踏切対策の取組状況

2-1 踏切対策の現状

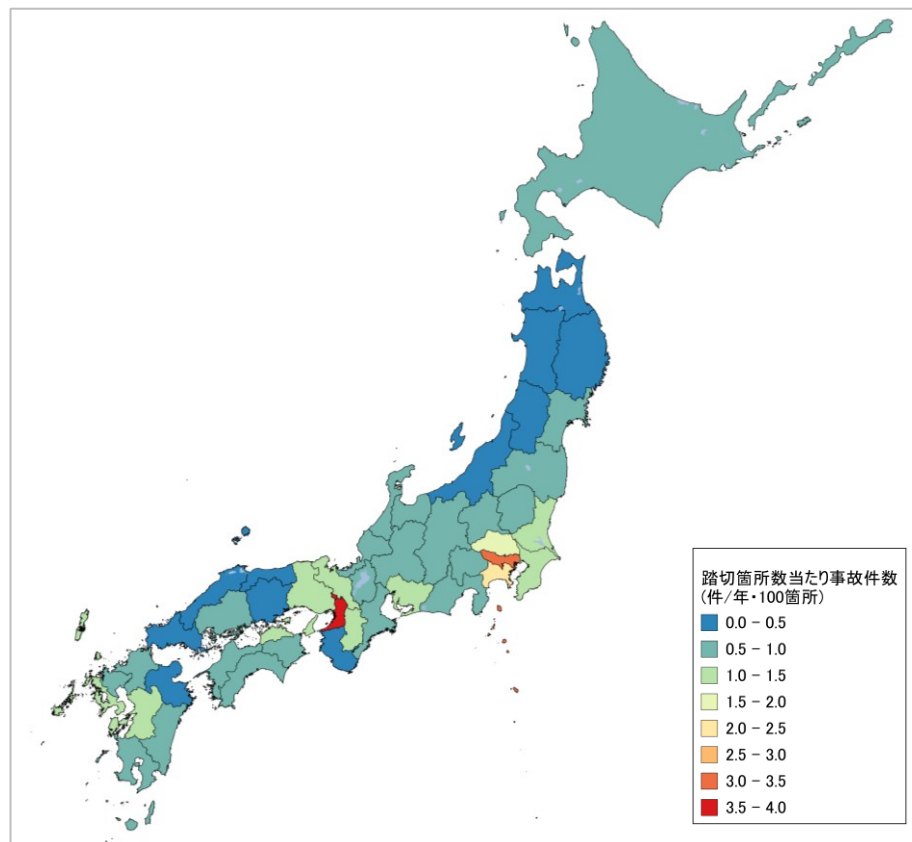
2-1-2 踏切事故の国内発生状況

- 都道府県別の踏切数は、北海道が最も多い。2位以下は三大都市圏や、面積の広い県が上位となる傾向にある
- 都道府県別の事故率は、大阪府が最も高く、東京都、神奈川県と大都市が立地する都府県が上位を占める

【都道府県別踏切箇所数】



【都道府県別踏切事故率】



2. 踏切対策の取組状況

2-1 踏切対策の現状

2-1-2 踏切事故に関する国際比較

○ 踏切数当り又は列車走行キロ当りの事故件数を比較すると、日本は突出して高い状況にはないものの、日本よりも低い水準の国も多い。

【踏切事故による死者発生状況】

| 国 | 踏切数 総数 (箇所) | 踏切事故 死者数 (人) | 踏切数当り 死者数 (人/千箇所) |
|--------------------------------|-------------------|--------------------|-------------------------|
| 日本 〔R6年時点〕 | 32,206 | 87 | 2.70 |
| アメリカ 〔H30年時点〕 | 209,765 | 257 | 1.23 |
| フランス 〔H30年時点 死者数のみ:H28年〕 | 15,258 | 31 | 2.03 |
| イギリス 〔H30年時点 死者数のみ:H28年〕 | 5,936 | 5 | 0.84 |
| スイス 〔H30年時点 死者数のみ:H28年〕 | 1,555 | 1 | 0.64 |
| 韓国 〔R5年時点〕 | 771 | 1 | 1.30 |

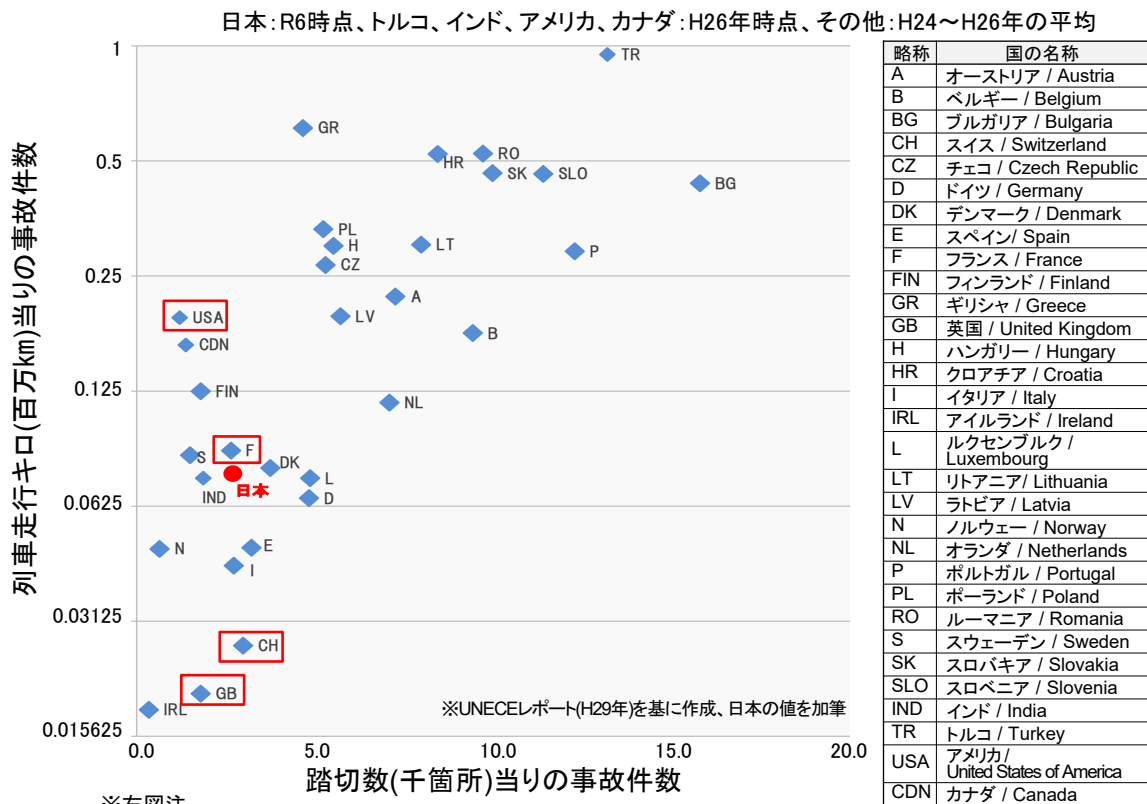
※左表注

・踏切事故による死者数について、各機関の統計上の定義を用いており、日本は事故後24時間以内、その他の国は事故後30日以内を死亡の対象としている。なお、いずれも自殺などの意図的な事件は含まれない。

※左表出典

【踏切数】日本:国土交通省鉄道局『鉄軌道輸送の安全に関する情報(令和6年度)』、7カ国・イギリス・フランス・スイス:国連欧州経済委員会(UNECE)、韓国:韓国鉄道統計年報2023
【踏切事故死者数】日本:国土交通省鉄道局『鉄軌道輸送の安全に関する情報(令和6年度)』、7カ国:全米安全協会資料(NSC)、イギリス・フランス・スイス:UNECE、韓国:韓国運輸安全庁資料

【踏切数当りの事故件数と列車走行キロ当りの事故件数の比較】



※右図注

・事故件数について、日本:死亡事故、トルコ、インド、アメリカ、カナダ:死亡事故、または、重篤な結果を伴う事故、その他:重大事故を対象としている。(その他の国の重大事故の定義は、走行中の鉄道車両が関与し、死者または重傷者が1人以上、または、重大な損害、広範な運行支障を伴う事故(工場・倉庫・車両基地内の事故は除外)を指す。)

※右図出典

日本を除く国:UNECEレポート『ECE/TRANS/WP.1/2017/4』2017年1月
日本:【踏切数】国土交通省鉄道局『鉄軌道輸送の安全に関する情報(令和6年度)』、【列車走行キロ】国土交通省鉄道局『鉄軌道輸送の安全に関する情報(令和6年度)資料編』、【踏切事故件数(死亡事故)】:国土交通省資料

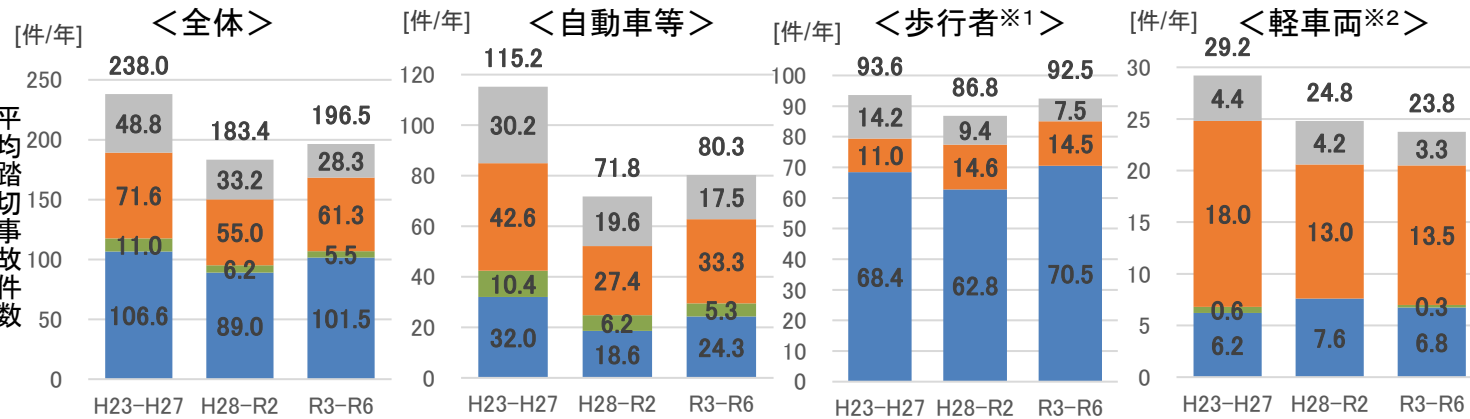
2. 踏切対策の取組状況

2-1 踏切対策の現状

2-1-3 事故件数が減少していない現状(歩行者・軽車両)

- 歩行者・軽車両事故は、踏切種別別では、第1種の軽車両で停滞の割合が高く、その他は直前横断の割合が高い。
- 第1種踏切における歩行者・軽車両の事故件数は、概ね横ばい。
- 第1種踏切における事故には、視覚障害者の2件(全て停滞)、車いす利用者の8件(うち5件が停滞)を含む。
- 第3・4種踏切における事故件数は、踏切箇所数の減少を考慮しても減少(100箇所あたり1.11から0.84)。

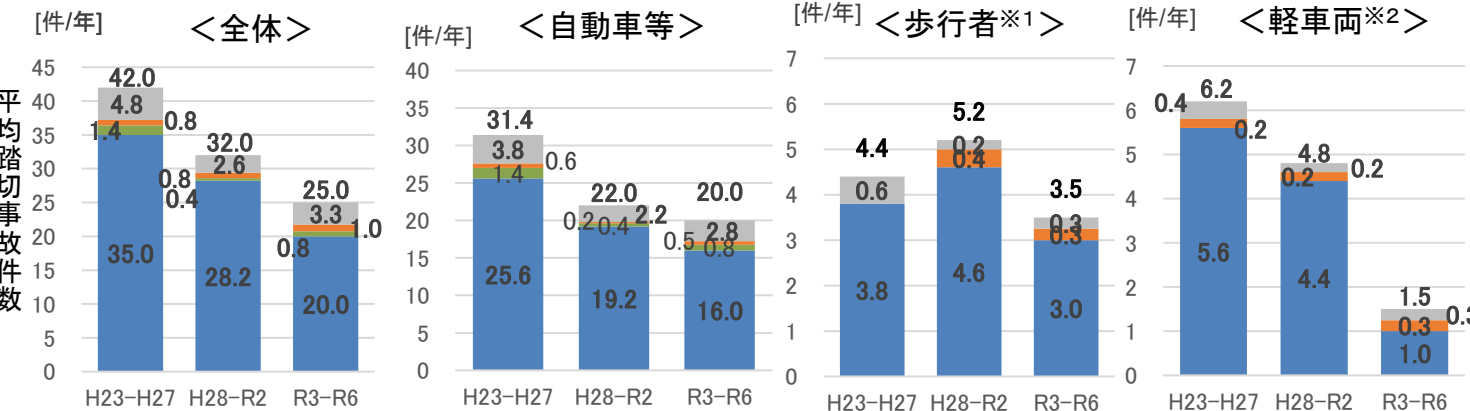
■ 第1種踏切の事故原因別件数推移



凡例

- 直前横断
- 落輪・エンスト
- 停滞
- その他

■ 第3・4種踏切の事故原因別件数推移



※1車いす、電動車椅子、シニアカー等を含む
 ※2自転車、リヤカー等荷車、人力車等

＜障害者事故の件数＞
(第1種: H23年度～R6年度)

| | 事故件数 | |
|--------|------|------|
| | | 内 停滞 |
| 視覚障害者 | 2件 | 2件 |
| 車椅子利用者 | 8件 | 5件 |

(参考) 第3・4種踏切の平均箇所数(括弧内はH23-H27を100とした場合) H23-H27 3,783(100) H28-R2 3,357(89) R3-R6 2,966(78)

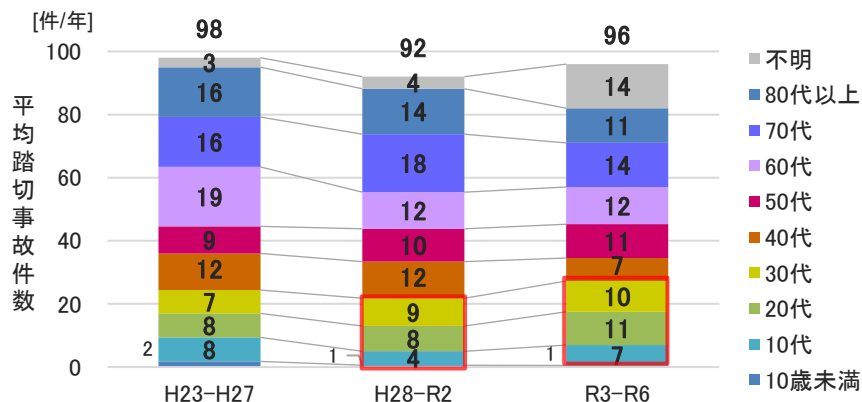
2. 踏切対策の取組状況

2-1 踏切対策の現状

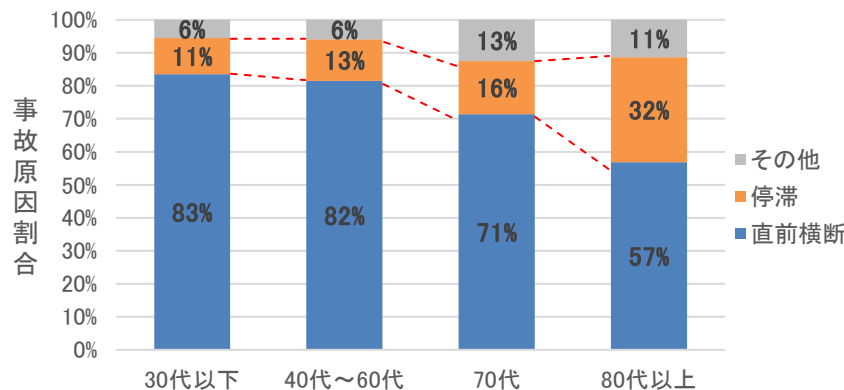
2-1-3 事故件数の変動要因(歩行者)

- 歩行者事故を年代別にみると、令和3年度以降は高齢者の事故が減少する一方、30代以下の事故が増加。
- 30代以下の事故原因は、10代、20代、30代のいずれも直前横断の件数が増加。
- 年代別では、高齢になるほど、直前横断ではなく、踏切内に停滞する割合が増える傾向となっており、加齢とともに歩行速度が低下する傾向にあり、高齢者の停滞による事故が多い一因と考えられる。

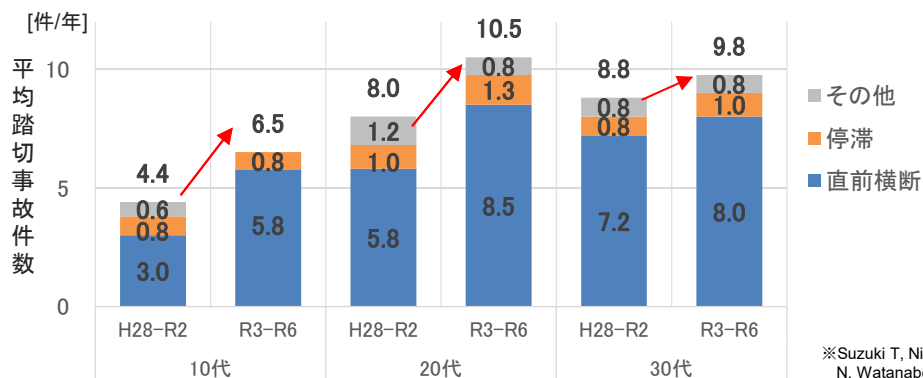
【歩行者事故の年代別件数(年平均)】



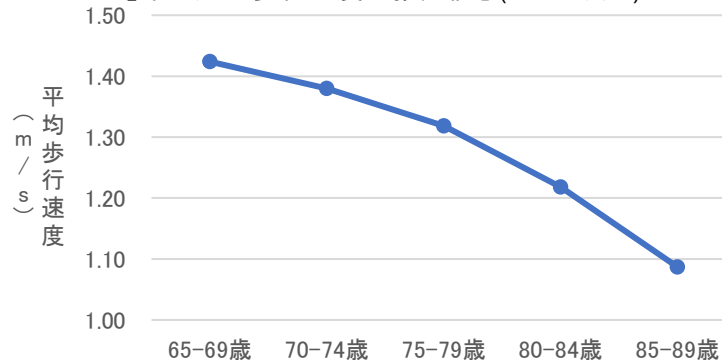
【歩行者事故の年代別・事故原因割合(R3-R6年度)】



【歩行者事故の年代別・事故原因内訳(30代以下・年平均)】



【年代別の歩行速度の推定値】(2017年調査)*



*Suzuki T, Nishita Y, Jeong S, Shimada H, Otsuka R, Kondo K, Kim H, Fujiwara Y, Awata S, Kitamura A, Obuchi S, Iijima K, Yoshimura N, Watanabe S, Yamada M, Toba K, and Makizako H. Are Japanese Older Adults Rejuvenating? Changes in Health-Related Measures Among Older Community Dwellers in the Last Decade. Rejuvenation Research, 2021, 24(1): 37-48, DOI: 10.1089/rej.2019.2291 をもとに作成

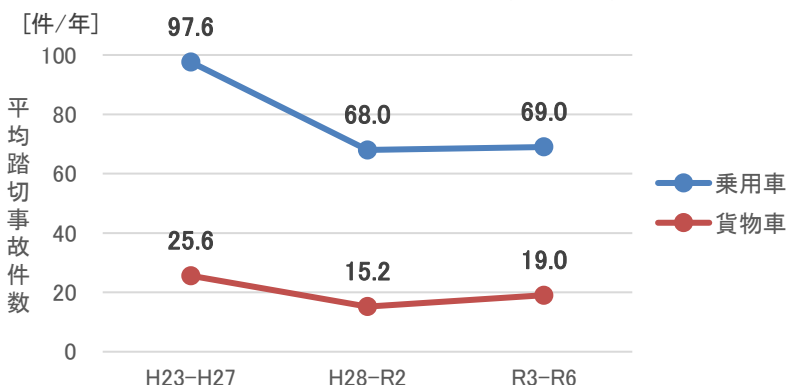
2. 踏切対策の取組状況

2-1 踏切対策の現状

2-1-3 事故件数の変動要因(自動車)

- 自動車事故の内訳をみると、令和3年度以降は乗用車の事故は横ばい、貨物車は事故が増加。
- 踏切種別毎にみると、令和3年度以降では、乗用車は第1種、貨物車では3種・4種踏切で事故が増加。
- 年齢階層毎にみると、令和3年度以降では、乗用車は70代以上、貨物車では40～60代の事故が増加。
- 事故原因毎にみると、令和3年度以降では、乗用車は停滞、貨物車では直前横断による事故が増加。

【自動車事故の車種別件数(年平均)】

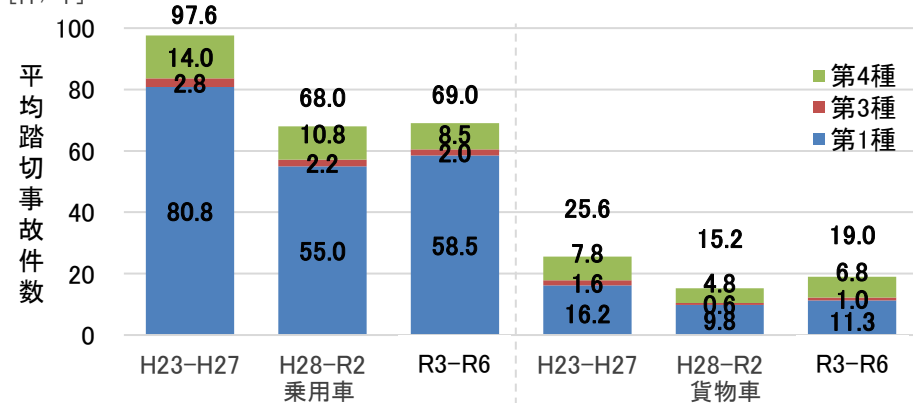


※バス、特殊車両、建設機械等の事故件数が少ない車種は車種別分析の対象外とした。

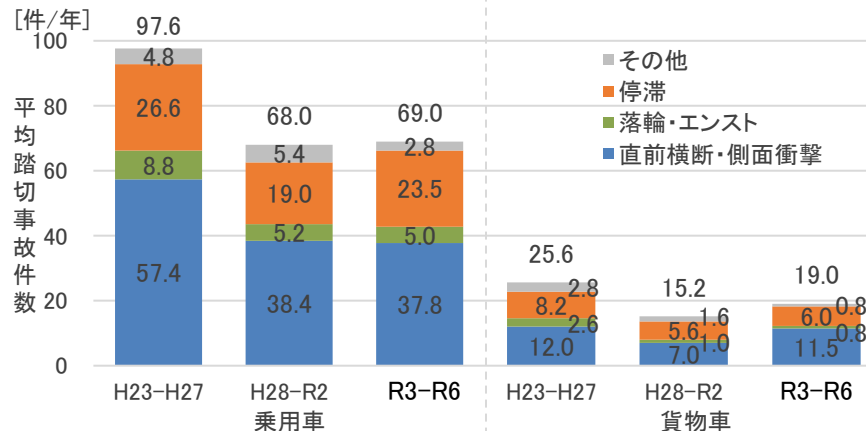
【自動車事故の車種別・年齢階層別件数(年平均)】



【自動車事故の車種別・踏切種別件数(年平均)】



【自動車事故の車種別・事故類型別件数(年平均)】



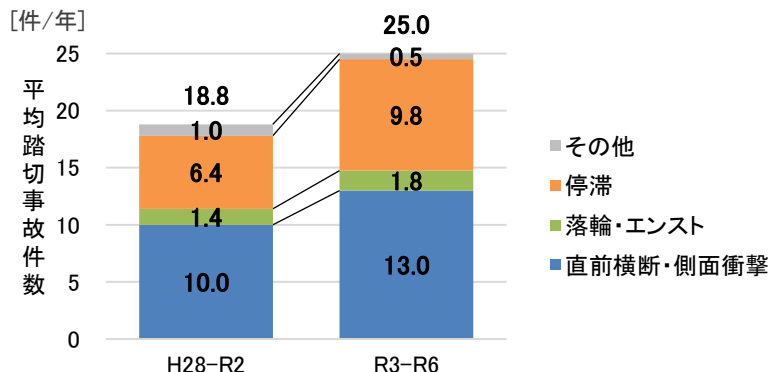
2. 踏切対策の取組状況

2-1 踏切対策の現状

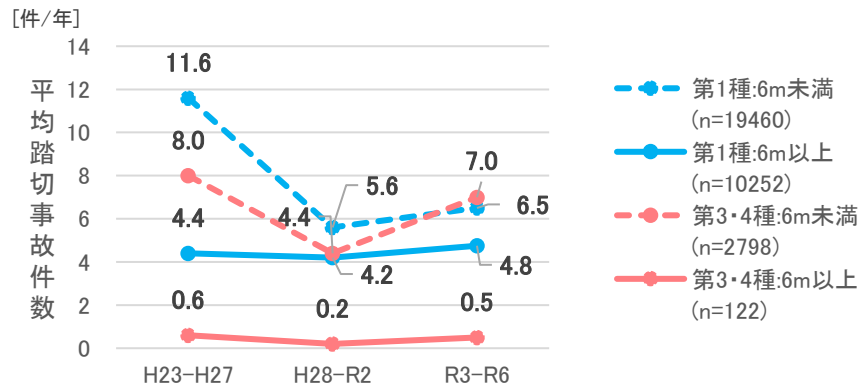
2-1-3 事故件数の変動要因(自動車)

- 高齢者による乗用車事故の内訳をみると、令和3年度以降は停滞の増加幅が大きい。
- 高齢者による乗用車の停滞事故の発生場所の特徴として、踏切長の比較的長い踏切で増加している。
- 貨物車の事故発生箇所をみると、幅員の狭い箇所が発生しており、令和3年度以降は、3・4種踏切で増加。
- EC市場の成長に伴い宅配便取扱量は増加。貨物車事故の増加の一因として、小口輸送増加が考えられる。

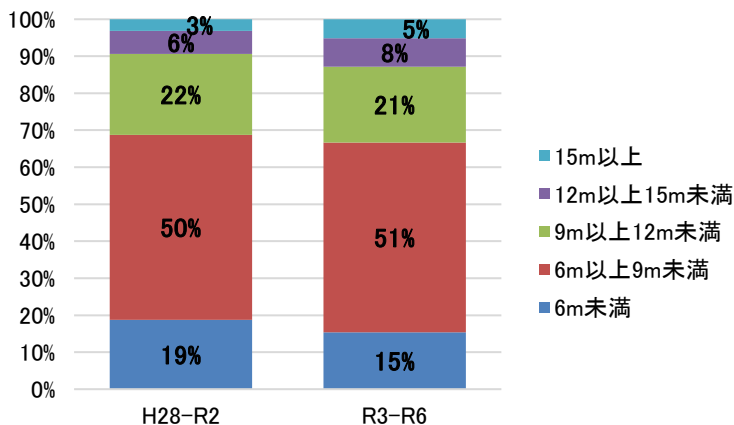
【乗用車事故件数(70歳以上)の事故原因別件数(年平均)】



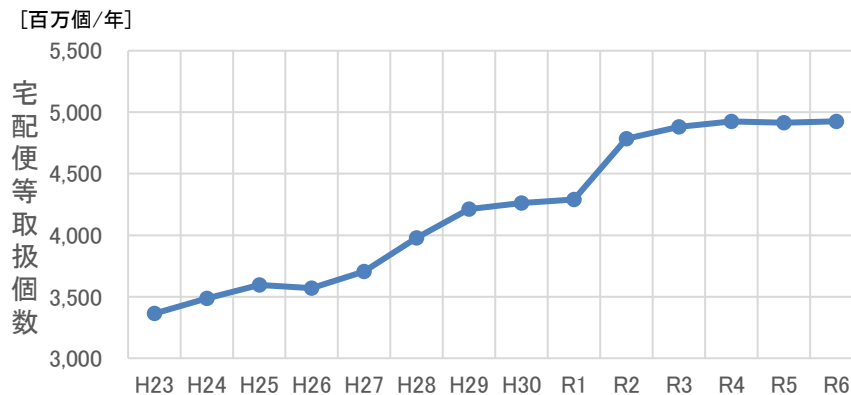
【貨物車事故の踏切種別・踏切幅員(全幅)別件数(年平均)】



【乗用車・停滞事故(70歳以上)の踏切長別件数割合】



【宅配便等取扱個数(トラック)】



※国土交通省「宅配便等取扱個数の推移(各年度)」より作成

2. 踏切対策の取組状況

2-1 踏切対策の現状

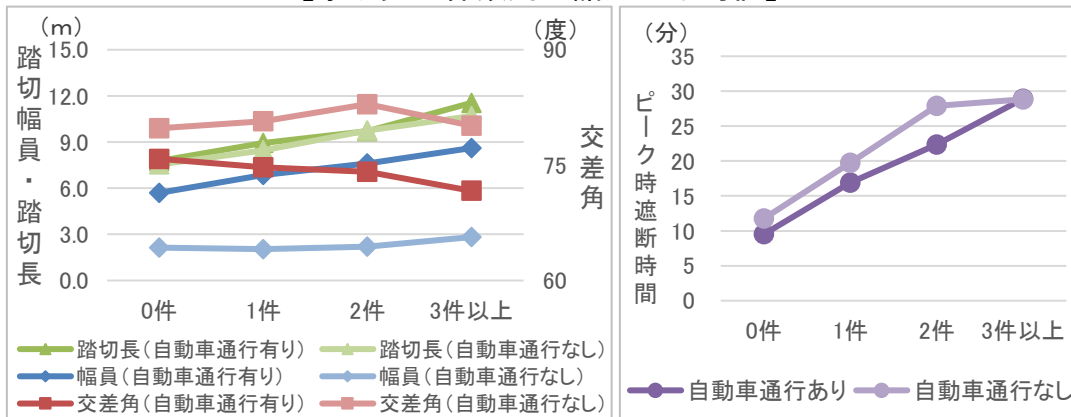
2-1-4 事故多発箇所状況

- 平成23年度から令和6年度において、鉄道事故又は道路交通事故が発生した踏切は3,598箇所、全踏切の約1割。
- 同一の踏切で複数回発生した事故の件数は、1,544件で、全体の件数(4,524件)の3割以上を占める。
- 複数回事故が発生している箇所の構造分析では、踏切長が長く、交差角が小さい程、事故が増加する傾向。
- 事故件数別のカルテ作成状況では、3件以上の箇所においても、約4割がカルテ作成基準の対象外。

【種別ごとの事故件数別箇所数】(鉄道+道路事故)

| 種別 | 事故発生箇所数 | | 全箇所数 |
|-----|---------|------|--------|
| | 1件 | 2件以上 | |
| 全種別 | 3,598 | 619 | 32,206 |
| 第1種 | 3,284 | 571 | 29,357 |
| 第3種 | 37 | 3 | 567 |
| 第4種 | 277 | 45 | 2,282 |

【事故発生件数別の諸元の平均値】(鉄道+道路事故)

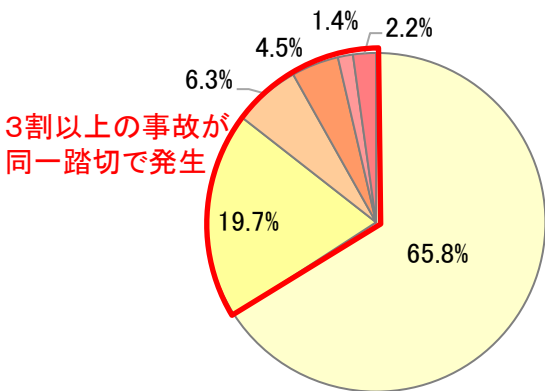


集計対象の事故はH23～R6年度の踏切における鉄道事故又は道路交通事故
踏切の全箇所数はR7.3末時点のもの
踏切種別はR6実態調査結果に基づく(除却済み箇所は事故時点の種別による)

集計対象の事故はH23～R6年度の踏切における鉄道事故又は道路交通事故
踏切の諸元等はR6実態調査結果に基づく

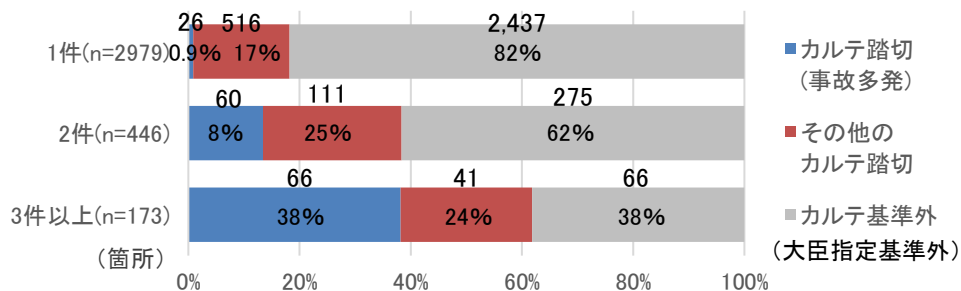
【同一踏切で発生した事故件数の割合】

(鉄道+道路事故)



- 1件発生 (n=2979)
- 2件発生 (n=892)
- 3件発生 (n=285)
- 4件発生 (n=204)
- 5件発生 (n=65)
- 6件以上発生 (n=99)

【事故件数別のカルテ作成状況】(鉄道+道路事故)



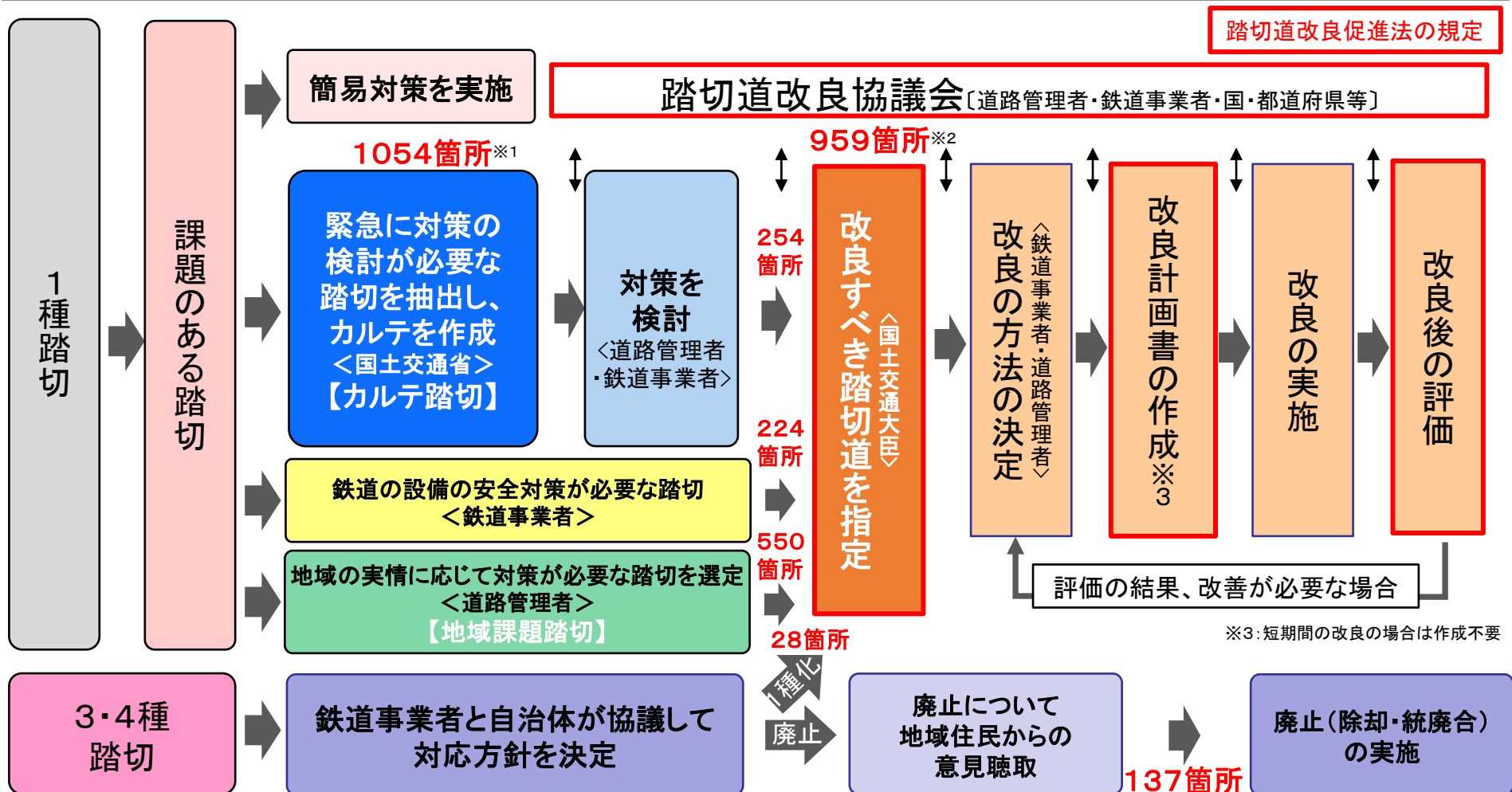
集計対象の事故はH23～R6年度の踏切における鉄道事故又は道路交通事故
H28カルテ(事故多発)はH21～H25の5年間で事故2件以上が対象のため、集計期間が異なることから、事故件数が1件となる場合がある

2. 踏切対策の取組状況

2-2 踏切対策に関する検討・計画段階での取組

2-2-1 検討すべき踏切等の状況

- 令和3年から令和7年まで6年にわたり、959箇所を大臣指定。
- そのうち緊急に対策の検討が必要な踏切(カルテ踏切)1054箇所のうち、254箇所を大臣指定。



※1: カルテ作成時に指定済の箇所を除く(指定済箇所含む: 1336箇所)

※2: 令和3年度以降、新たに指定した重複指定を含まない踏切数

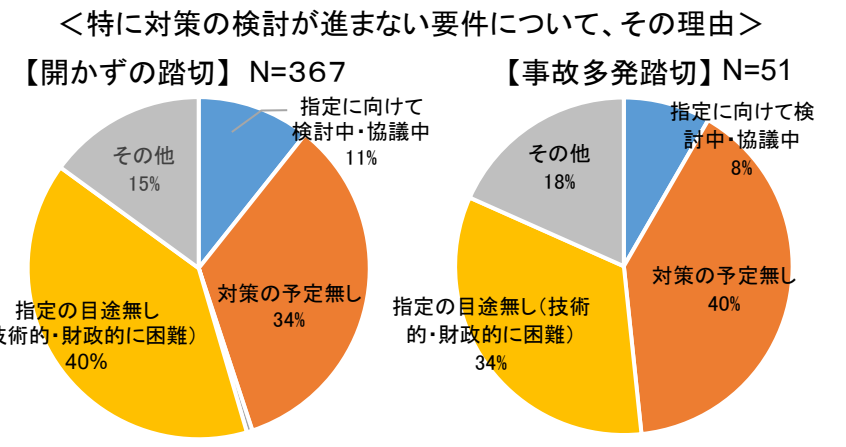
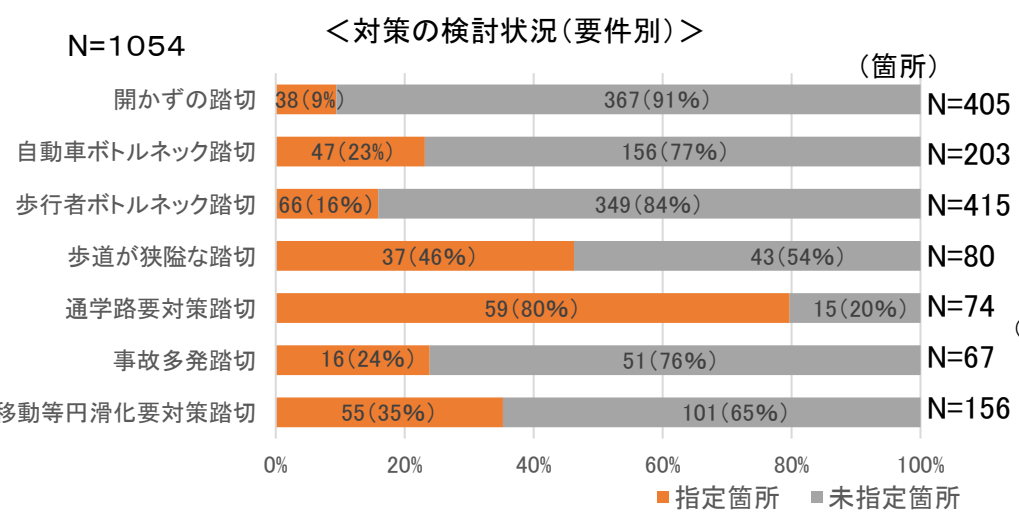
2. 踏切対策の取組状況

2-2 踏切対策に関する検討・計画段階での取組

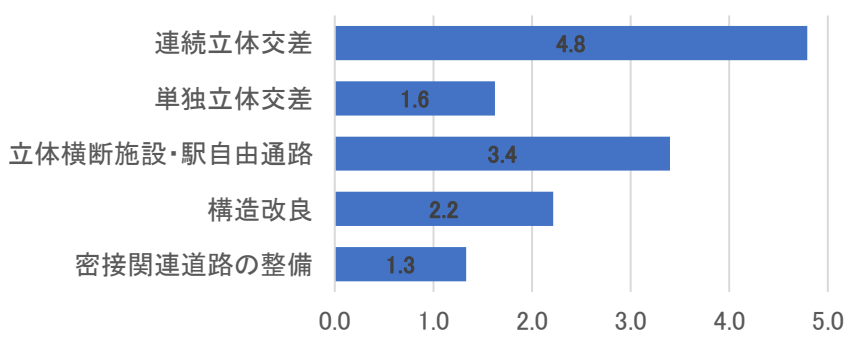
2-2-2 検討・計画段階での課題

- カルテ踏切のうち、開かずの踏切の指定割合が他の要件に比べて、最も少なく1割未満となっている。
- 検討が進まない理由として、「調整・検討中」、「対策の予定無し」、「技術的・財政的に困難」などが挙げられている。
- また、大臣指定から改良計画書提出まで改良方法の決定に要する時間が長い。
- このため、道路管理者と鉄道事業者との協議に時間がかかることが課題である。

【カルテ踏切のうち、対策の検討状況と検討が進まない理由】



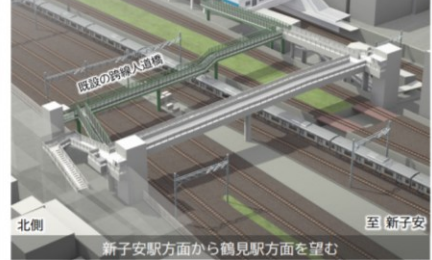
＜改良方法の決定に要する時間＞ (年)



【横浜市・生見尾踏切の例】 R6年度の調査結果

- H25年・市が「生見尾踏切安全対策検討会」を設置
 - 地元調整 (地元説明はのべ50回以上)
- R7年 大臣指定
- R8年 改良計画書提出
 - ⇒ 地元調整に10年以上
- H25～R6まで5件の死亡事故が発生

横浜市の考え
生見尾踏切を廃止し、代替施設として現在の踏切直上に新たな跨線人道橋を整備



出典：横浜市HP

2. 踏切対策の取組状況

2-3 踏切対策に関する事業実施段階での取組

2-3-1 連続立体交差化

○連続立体交差事業の事業数は、直近10年間(平成28年度～令和7年度)は、約40件で推移
 ○実施中事業の事業期間は20年以上であり、事業が長期間に及んでいる

事業内容

連続して高架化することで、複数の踏切を一挙に除却

事業期間：20年以上
 事業費：約790億円

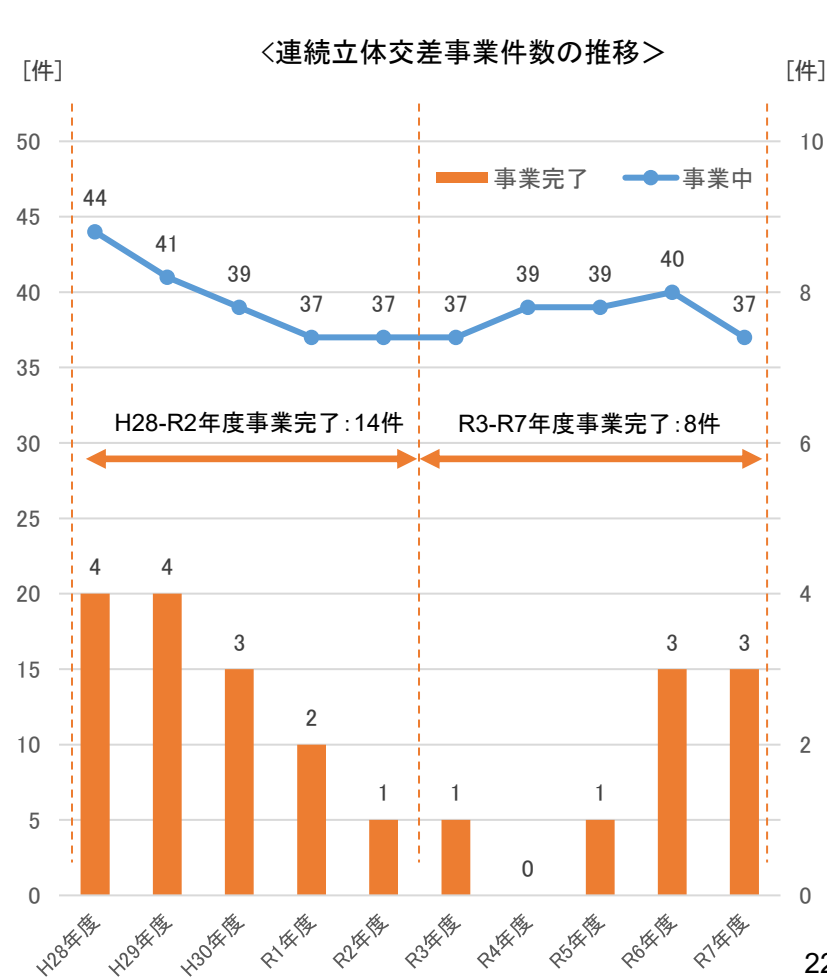
整備の効果 (事例)

■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)

- 開かずの踏切2箇所を除去
- 100mの渋滞が解消
- 踏切遮断時間最大58分が解消
- 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

| 項目 | 整備前 | 整備後 |
|--------|------|-----|
| 最大遮断時間 | 58分 | 0分 |
| 渋滞長 | 100m | 0m |
| 交通渋滞 | 解消 | 解消 |

※伊勢崎線第37号踏切



2. 踏切対策の取組状況

2-3 踏切対策に関する事業実施段階での取組

2-3-2 単独立体交差化

- 単独立体交差事業の事業中件数は、直近10年間(平成28年度～令和7年度)は10～12件で推移
- 事業完了件数は、令和2年度以前の5年間で7件に対し、令和3年度以降の4年間では5件

事業内容

道路又は鉄道を単独で立体交差化し、踏切を除却



事業期間：約9年
事業費：約6.4億円

■ 事例：川崎市 武蔵小杉1号踏切道(東急電鉄 東横線)



対策前

- 自動車ボトルネック踏切を除却
- 平均通過時間が約8割減
- 1時間当たり最大38分の踏切遮断時間が解消

対策後



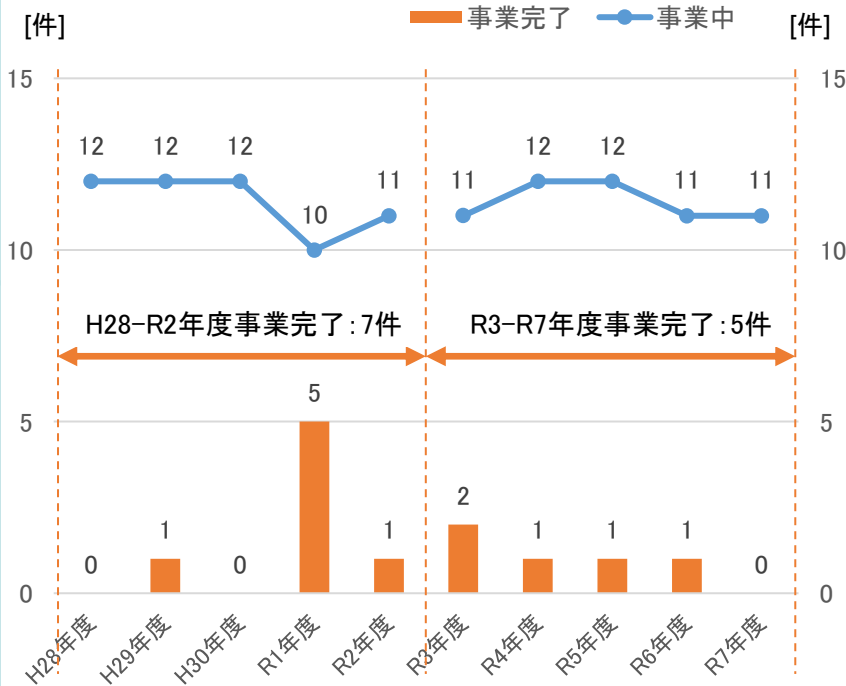
対策後

平均通過時間
2分46秒 (77%減)
2分8秒短縮



整備の効果 (事例)

【単独立体交差事業件数の推移】



※H28～R2法指定箇所を進捗状況 (R3.3末時点) 及び R3～R7法指定箇所を進捗状況 (R8.3末時点)
※「事業中件数」には、事業化済みだが工事未着手の事業は含まない

2. 踏切対策の取組状況

2-3 踏切対策に関する事業実施段階での取組

2-3-3 速効対策①

- 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142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

| | 歩行者等立体横断施設・自由通路 | 構造の改良(歩道拡幅等)・カラー舗装 | 密接関連道路の整備 |
|---------------------|---|--|---|
| 事業内容 | <p>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</p> <p>事業期間：約4年 事業費：約16億円</p> | <p>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</p> <p>事業期間：約3年 事業費：約4億円</p> | <p>踏切道と密接な関連を有する道路への交通転換を促す迂回路の整備等により、横断交通量を減少</p> <p><迂回路の整備></p> <p>課題のある踏切</p> <p>事業期間：約7年 事業費：約44億円</p> |
| 実施状況 (R3年度~R7年度) | <p>4事業</p> <p>事業中：1事業 事業完了：3事業</p> | <p>129事業</p> <p>事業中：54事業 事業完了：75事業</p> | <p>13事業</p> <p>事業中：9事業 事業完了：4事業</p> |
| 整備の効果 (事例) | <p>■事例：神奈川県横浜市 樹源寺踏切道(JR東海道線)</p> <p>対策前：踏切長が23mと長く、歩行者の円滑な通行を阻害</p> <p>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</p> | <p>■事例：京都府城陽市 寺田道踏切道(JR奈良線)</p> <p>対策前</p> <p>対策後：歩道設置・カラー舗装により安全性が向上</p> <p>対策後</p> | <p>■事例：大阪府 西一番踏切道(JR関西線)</p> <p>対策後</p> <p>BP整備(アンダーパス)</p> <p>西一番踏切道</p> <p>対策前 柏原駅</p> <p>迂回路整備により、自動車の交通量が約6割減少(1,916台/日→680台/日)</p> |

2. 踏切対策の取組状況

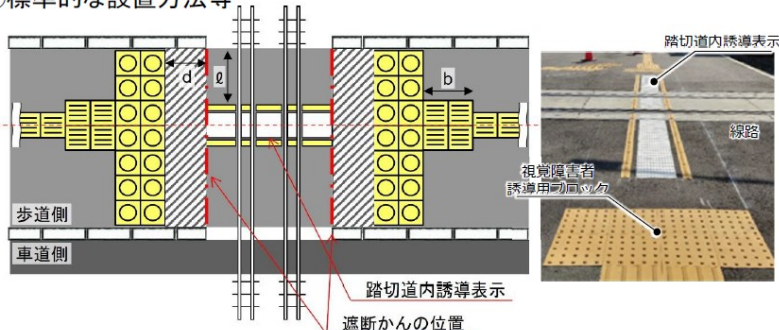
2-3 踏切対策に関する事業実施段階での取組

2-3-3 速効対策②(バリアフリー対策)

- 令和3年の踏切法改正により、高齢者等の利用が見込まれる特定道路上の踏切道に対して、指定基準に追加
- 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、「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。
- 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年度末時点で、196箇所対策が完了

■ 道路の移動等円滑化ガイドライン(令和6年1月改定)

① 標準的な設置方法等

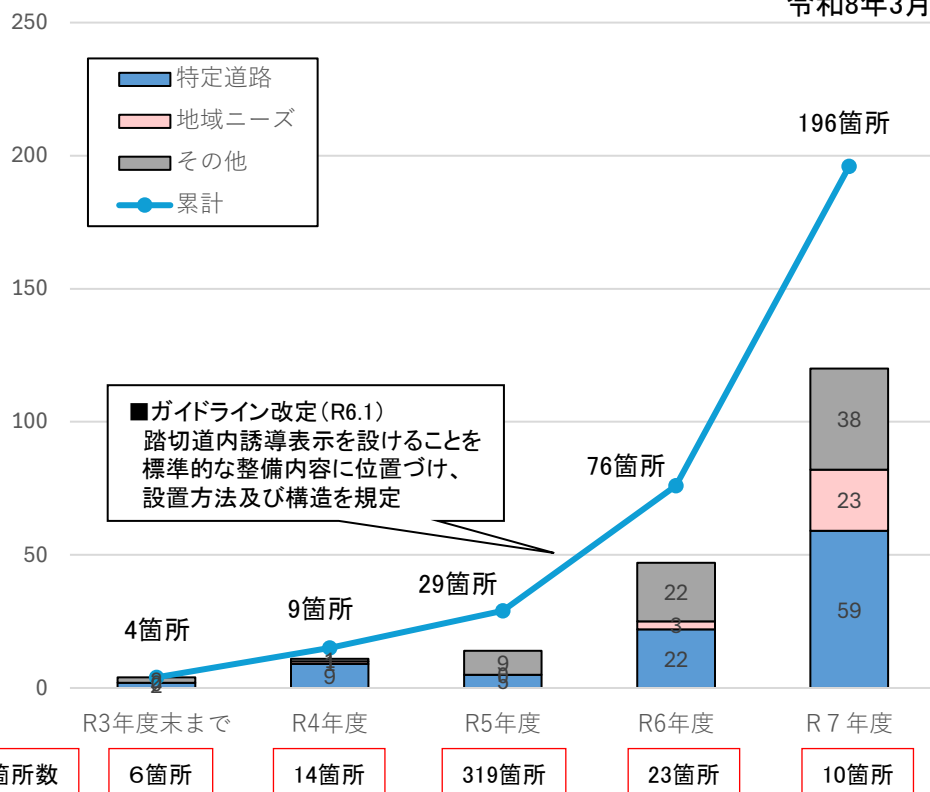


■ 対策事例: 堺市 百舌鳥南一踏切道(JR西日本 阪和線)



【踏切内誘導表示等の設置数の推移】

令和8年3月末時点



2. 踏切対策の取組状況

2-3 踏切対策に関する事業実施段階での取組

2-3-4 保安設備の整備(第1種に関する取組)

- 踏切道改良促進法に基づき指定された踏切を対象に、警報機、高齢者等の歩行者の踏切事故防止に資する設備及び災害時の稼働状況等の把握に資する設備等の整備を支援
- 停滞による事故の防止の観点及び車いすの踏切通行者の意見も踏まえ、AI等を活用した踏切安全対策を令和8年度から拡充

【踏切保安設備の整備例】

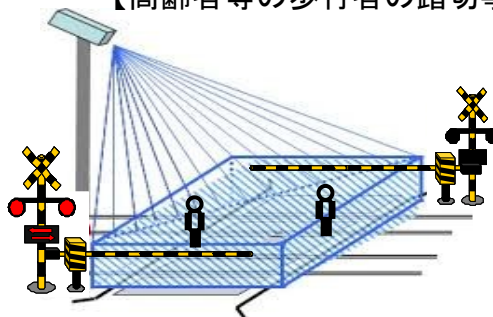


警報機



全方位型警報機

【高齢者等の歩行者の踏切事故防止に資する設備例】

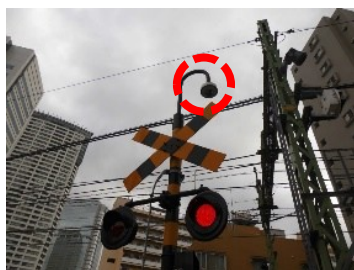


歩行者等を検知しやすい
障害物検知装置



非常押しボタン

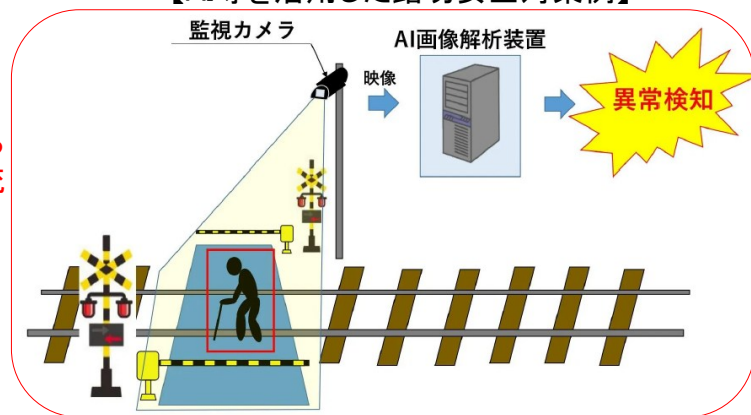
【災害時の稼働状況等の把握に資する設備例】



踏切監視用カメラ

【AI等を活用した踏切安全対策例】

令和8年度から
拡充



2. 踏切対策の取組状況

2-3 踏切対策に関する事業実施段階での取組 2-3-4 保安設備の整備(第3・4種に関する取組)

●第3・4種踏切道の現状

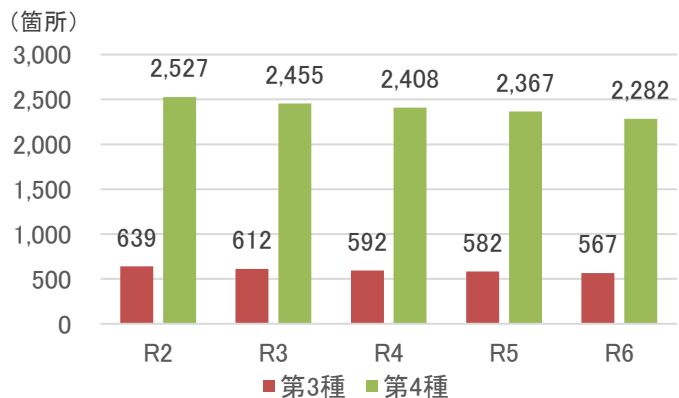
- 第4種踏切道の踏切事故発生割合は、第1種踏切道に比べて高い
⇒ 廃止、統廃合、遮断機・警報機の設置(第1種踏切道化)が必要
- 国土交通省としては、遮断機や警報機が設置されていない第3・4種踏切道は、安全性の向上が重要な課題であると認識しており、これまで
 - ・第3・4種踏切道の統廃合の促進
 - ・遮断機・警報機の整備の支援による第1種踏切道化の促進
 などの取組を道路管理者、地方自治体及び鉄道事業者などの関係者とともに進めてきている
- こうした取組により、第3・4種踏切道数は年々減少(年間50~100箇所程度減少)

●踏切種別別の踏切事故発生割合(令和6年度)

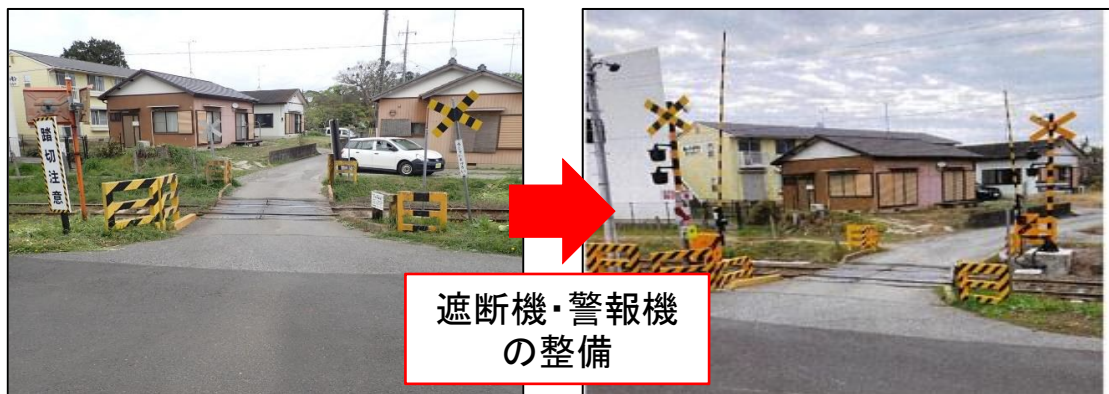
| | 第1種踏切道 | 第3種踏切道 | 第4種踏切道 | 計 |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|
| 踏切道数 | 29,357 | 567 | 2,282 | 32,206 |
| 踏切事故件数 | 194 | 3 | 20 | 217 |
| 踏切事故発生割合(100箇所あたり) | 0.66 | 0.53 | 0.88 | — |

第1種踏切道：自動遮断機が設置されているか、昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道
 第2種踏切道：1日のうち一定時間だけ踏切警手が遮断機を操作している踏切道(現存しない)
 第3種踏切道：警報機が設置され、遮断機のない踏切道
 第4種踏切道：遮断機も警報機も設置されていない踏切道

○第3・4種踏切道数の推移



○第4種踏切道の第1種踏切道化



遮断機・警報機がない踏切道(第4種踏切道)

遮断機・警報機が設置された踏切道(第1種踏切道)

2. 踏切対策の取組状況

2-3 踏切対策に関する事業実施段階での取組

2-3-4 保安設備の整備(第4種に関する取組)

● 第4種踏切道の安全対策

- 第4種踏切道の安全性の向上は重要であるが、一方、
 - ・廃止 ← 地元との協議が難航
 - ・第1種踏切道化 ← 財政負担の増加(第1種踏切道化により維持管理すべき施設を増やすことは困難)
 などの課題により、安全に資する取組が困難な踏切道が存在
- 第4種踏切道の第1種踏切道化の促進として、遮断機・警報機の整備に対して支援を実施
- 第4種踏切道の第1種踏切道化、廃止が困難な踏切道における歩行者に対する暫定対策として、踏切道通行者に物理的な一旦停止・左右確認を促し、直前横断に起因した事故を防ぐことを目的とした「手動ゲート(手動遮断桿)」や「踏切道手前の柵」の設置に対し、令和6年度に、支援制度を創設



手動ゲートの設置例



踏切道手前の柵の設置例

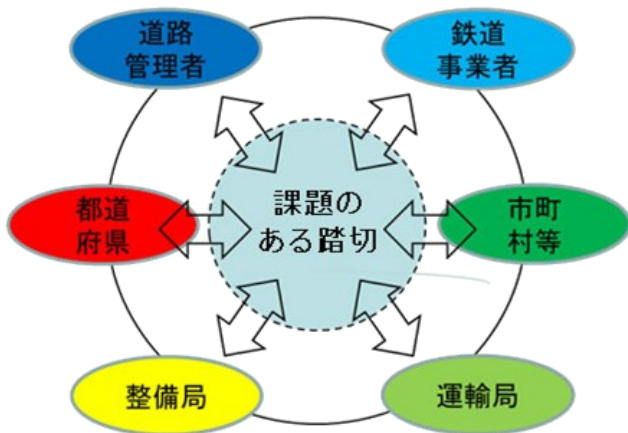
2. 踏切対策の取組状況

2-4 踏切に関する関係機関協議に関する取組

2-4-1 踏切道改良促進協議会の設置・開催

- 平成28年度の法改正により、改良方法を検討するための協議会制度を創設
- 平成28年度以降、各地で協議会を設置し、地域の実情に応じた対策を検討
- カルテ踏切のうち、約3割で改良協議会が未設置となっており、協議会設置による検討の促進が必要

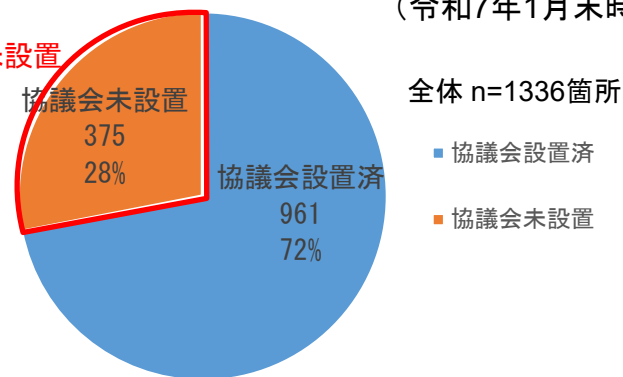
■協議会のイメージ



【カルテ踏切の改良協議会設置状況】

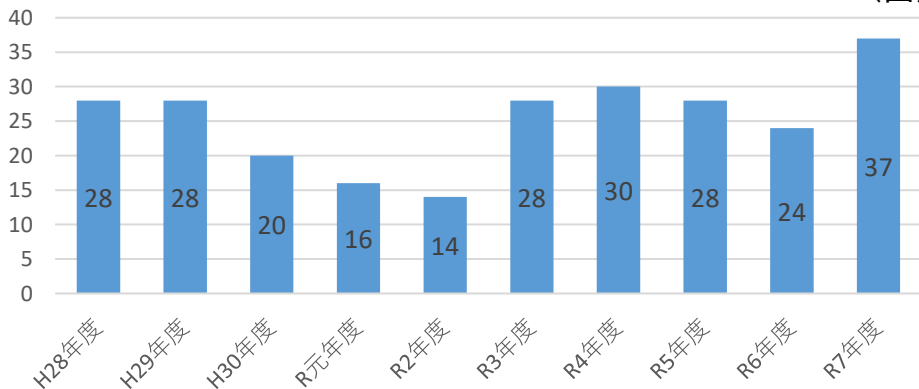
カルテ踏切の内、
約3割で協議会が未設置

(令和7年1月末時点)



【地方踏切道改良協議会の開催回数】

(回)



(写真)踏切道改良協議会 実施状況



2. 踏切対策の取組状況

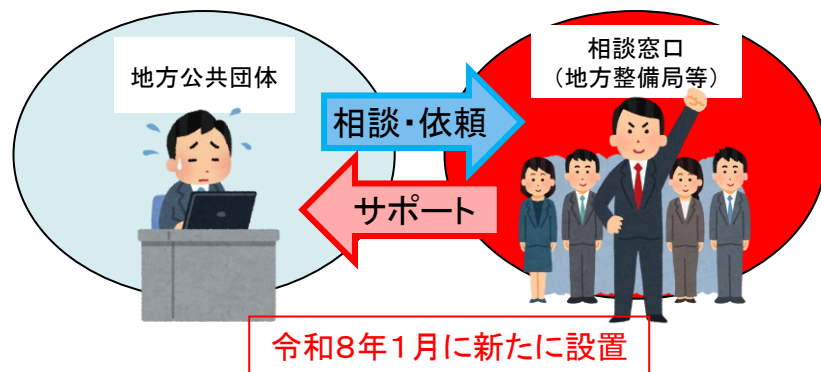
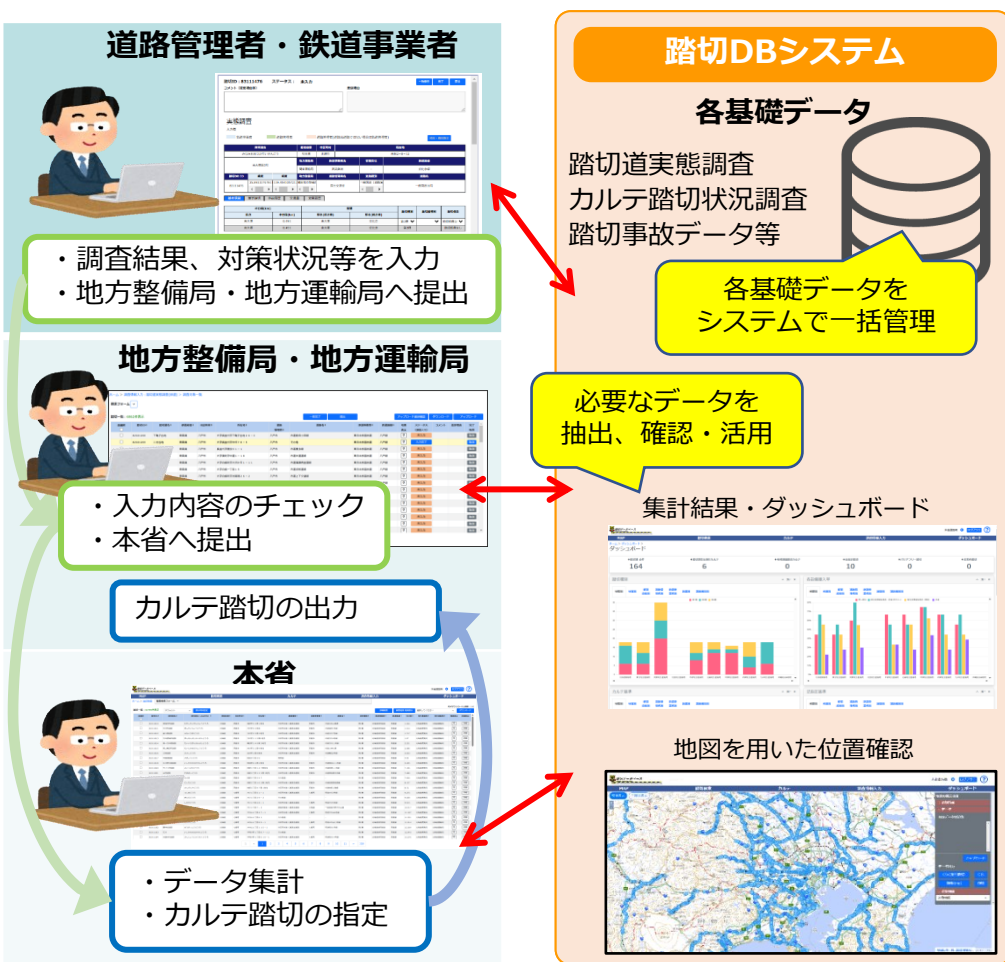
2-4 踏切に関する関係機関協議に関する取組

2-4-2 協議をサポートする取組

- 踏切関係の各種情報を集約し、鉄道事業者・道路管理者が必要なデータを確認できる踏切DBを構築。
- 令和8年1月、「踏切協議相談窓口」を地方整備局等に設置し、地方公共団体の踏切対策に関する協議をサポート。

【踏切データベースの整備による協議の円滑化】

【踏切協議相談窓口による協議サポート】



| 地方整備局名 | 窓口 | メールアドレス |
|---------|-----------|--|
| 北海道開発局 | 建設部 地方整備課 | hkd-ky-tihouseibika-fumikiri@gxb.mlit.go.jp |
| 東北地方整備局 | 道路部 地域道路課 | thr-82chiikidoro@ki.mlit.go.jp |
| 関東地方整備局 | 道路部 地域道路課 | ktr-chiikidouro@ki.mlit.go.jp |
| 北陸地方整備局 | 道路部 地域道路課 | chiiki-douro@hrr.mlit.go.jp |
| 中部地方整備局 | 道路部 地域道路課 | cbr-chikird@mlit.go.jp |
| 近畿地方整備局 | 道路部 地域道路課 | kkr-chidou-r8602@mlit.go.jp |
| 中国地方整備局 | 道路部 地域道路課 | chiikidouro@cgr.mlit.go.jp |
| 四国地方整備局 | 道路部 地域道路課 | skr-chikidoro@mlit.go.jp |
| 九州地方整備局 | 道路部 地域道路課 | qsr-douro-fumikiri@gxb.mlit.go.jp |

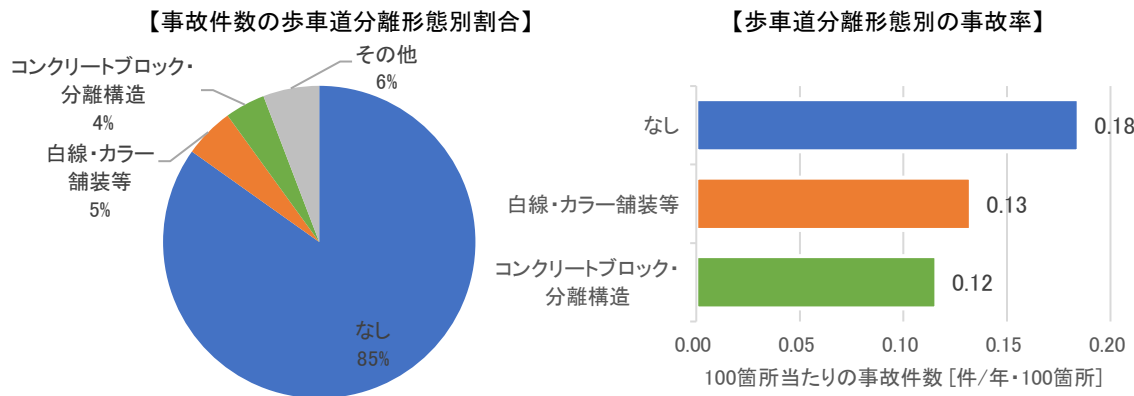
2. 踏切対策の取組状況

2-5 地域の実情に応じて対策が必要な踏切の取組

- 歩道のない踏切で事故が多く起きていることもあり、地域の実情に応じて対策が必要な踏切として、地域からのニーズを踏まえ大臣指定(12号指定)を行う踏切では、構造改良として9割以上が歩道の設置や拡幅を計画。
- カルテ踏切の要件外であっても、歩道設置等による拡幅のニーズが高い。
- このため、大臣指定の要件に、ニーズが高い内容が含まれているかどうか、検証が必要。

■踏切事故の発生状況

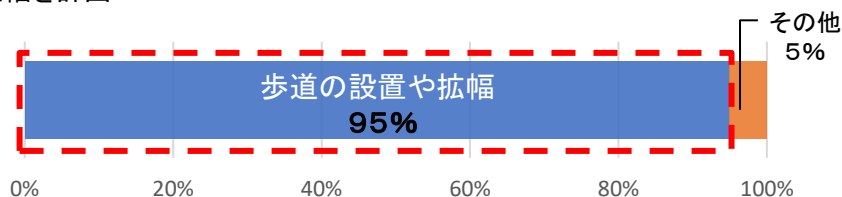
- ・カルテ踏切以外の第1種踏切における事故のうち、車両の停滞・落輪に関する事故は、8割以上が歩車道が構造的・視覚的に分離されていない踏切で発生
- ・事故率としても、歩車道が分離されていない踏切の事故率は高い



※対象期間:平成21年度～令和6年度 / 集計条件:カルテ踏切以外の第1種踏切における車両(軽車両含む)の停滞・落輪による事故(n=793)

■踏切の拡幅に関するニーズ

- ・地域からのニーズによって大臣指定した踏切のうち、構造改良では、約9割以上が歩道の設置や拡幅を計画



※対象:令和3年度～令和6年度に12号で大臣指定した踏切のうち、改良方法が構造改良で、改良計画書が提出された40箇所

■改良事例

- ・栃木県小山市:下荒川踏切(JR東日本・両毛線)
※令和4年度に地域課題(12号)で法指定

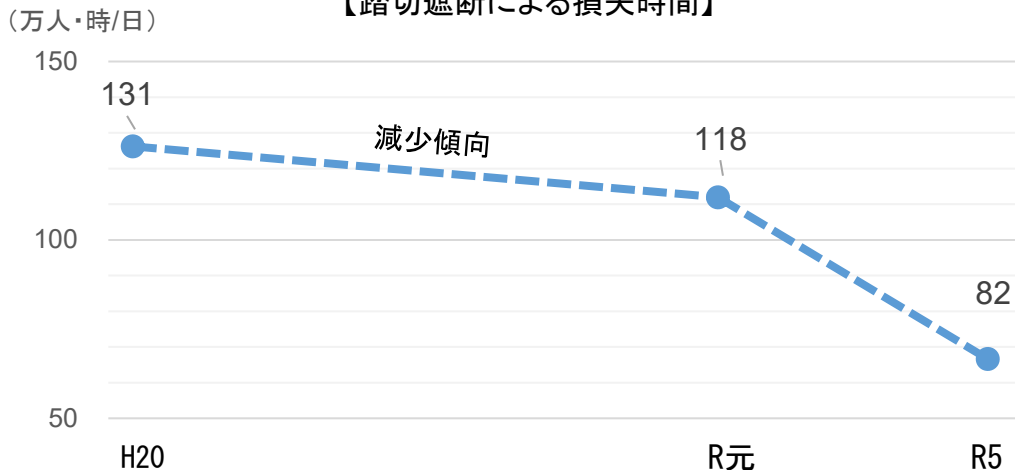


2. 踏切対策の取組状況

2-6 踏切による渋滞対策

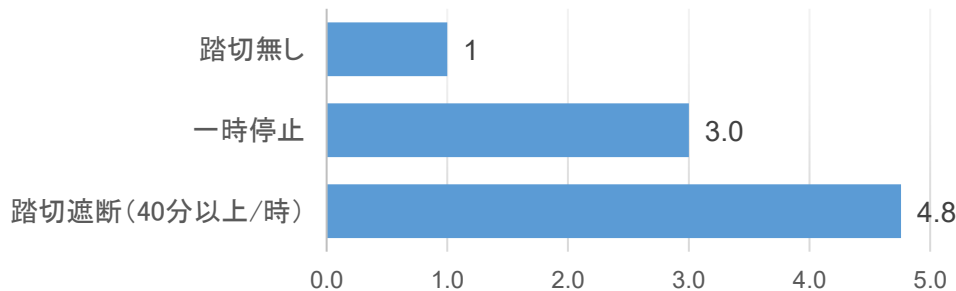
- 踏切遮断による損失時間は、全体的に減少傾向。ただし、踏切による一時停止の影響は大きい
- 踏切による渋滞や一時停止によるCO2排出量は3~4.8倍となり、地球環境にも影響
- 京浜急行本線の連続立体交差事業では、高架化による踏切の除却で、平均旅行速度が約2割向上

【踏切遮断による損失時間】



出典：国土交通省資料より

【踏切によるCO₂排出の影響】



出典：環境情報科学 学術研究論文集より

■事例 京浜急行本線及び同空港線連続立体交差事業

＜事業概要＞

- 事業区間：京浜急行本線(平和島駅～六郷土手駅間)
同空港線(京急蒲田駅～大鳥居駅間)
約6.0km

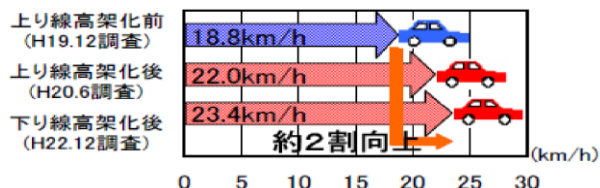


○環状8号線における効果切替後の効果

＜環状8号線における1日当たりの踏切遮断時間＞



＜環状8号線における平均旅行速度の比較＞



2. 踏切対策の取組状況

2-7 災害への対応

- 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6年1月の能登半島地震時には、法指定を行った「富岡踏切道」において、関係者調整により通行遮断が解消



【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

153箇所指定

<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

332箇所指定

<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

■新潟県「富岡踏切道」における遮断解消について

3. 踏切対策に関する政策レビューの取組方針①

3-1 評価の目的・必要性

- 令和3年に「踏切道改良促進法」が改正され、5年が経過したことから法改正後の取組について、政策レビューを実施し、その評価結果を今後の踏切施策の検討に活用することを目的とする。

3-2 対象政策

- 踏切道改良促進法等に基づく、踏切対策を対象とする。

3-3 評価の視点と評価手法

- 踏切対策について、取組を推進するための課題を明確化する。
- このため、関係自治体や鉄道事業者へアンケート調査やヒアリングを実施し、踏切対策の取組状況を把握・分析する。

3-4 第三者の知見の活用

- 本政策レビューの実施に当たっては、学識経験者からなる「国土交通政策評価会」より助言をいただく。

| | |
|--------|--|
| 加藤 浩徳 | 東京大学大学院 工学系研究科 教授(座長) |
| 大串 葉子 | 同志社大学大学院 ビジネス研究科 教授 |
| 鎌田 裕美 | 一橋大学大学院 経営管理研究科 教授 |
| 佐藤 主光 | 一橋大学大学院 経済学研究科 教授 |
| 白山 真一 | 宇都宮大学 データサイエンス経営学部 教授 (併任)データサイエンスセンター長、公認会計士、中小企業診断士 |
| 鈴木 美緒 | 東海大学 建築都市学部 教授 |
| 平田 輝満 | 茨城大学大学院 理工学研究科都市システム工学領域 教授 |
| 松田 千恵子 | 東京都立大学 経済経営学部 教授 |