

踏切道改良促進法改正と評価

国土交通省 道路局 路政課

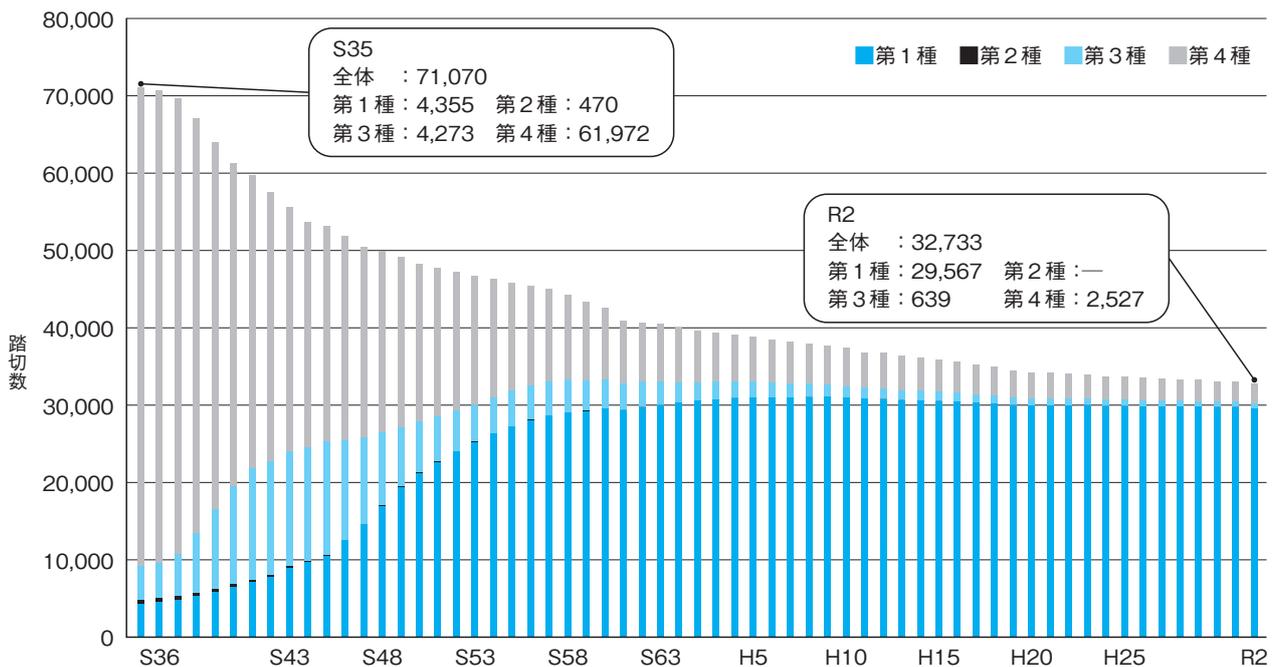


はじめに

道路と鉄道は、いずれも公共の用に供する重要で基幹的な交通であり、双方主に平面上に整備されることから、道路と鉄道が交差する場合は、必然的に踏切道として整備されることとなる。この踏切道は、日本国内に現在約 33,000 箇所存在し、昭和 36 年の踏切道改良促進法制定時の約 70,000 箇所と比べ半減している（図－1）。

しかしながら、日本国内の踏切は、世界の主要都市と比べ非常に多く現存しており、例えば東京 23 区内の踏切数は、人口・面積ともにほぼ同数のソウルに比べても約 40 倍であり、その改良が課題となっている（表－1）。

踏切道は、「開かずの踏切」や「ボトルネック踏切」など渋滞発生要因となることや、「事故多発踏切」のように多様な交通の利用による事故が発生しやすい危険箇所となっている場合もある。



図－1 踏切数推移

表－1 東京23区と諸外国の都市との踏切数の比較（H26年度末時点）

都市	東京23区	ニューヨーク	ロンドン	ベルリン	ソウル
踏切数（箇所）	620	48	13	46	16
人口（万人）	914	841	831	338	1,001
面積（km ² ）	623	1,214	1,572	892	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），東京都ホームページ

加えて、平成30年6月の大阪府北部地震等の災害時には、長時間の遮断が発生し、道路と鉄道の立体交差箇所が長区間確保されていないことにより、緊急自動車等が大幅な迂回を迫られるなど、救急救命活動や緊急物資輸送に支障が生じるという新たな課題が明らかとなったところである。

前述したように、道路と鉄道は、いずれも公共の用に供する重要で基幹的な交通であることから、平常時はもとより、近年頻発化・激甚化する災害時においても、安全で円滑な交通を確保する必要がある。



2 踏切道改良促進法

踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号）は、もろもろの状況に鑑み昭和36年に制定され、これまで12回にわたり、改良すべき踏切道の指定年限の延長に係る改正を実施してきた。

この間、約36,000箇所の踏切道を指定し改良を進めてきたことで（表－2）国内の踏切は半減し、第3種踏切道、第4種踏切道についても第1種化や除却を実施し約95%の削減をするなど、着実に踏切道対策を実施してきた。

しかしながら、渋滞等の原因となる「開かずの

踏切」をはじめとして、依然として踏切事故が2日に約1件発生するなど、様々な課題が山積している。

このため、踏切道の立体交差化による除却等、従来の対策の推進に加え、踏切道の周辺における迂回路の整備等の新たな対策も含めて、踏切道の改良に向けた対策を更に強化・推進するとともに、災害時に救急救命活動や人流・物流等に大きな影響を与える踏切道については、道路管理者と鉄道事業者との連携により、優先的に開放する等の措置が確実に実施される必要がある。

これを踏まえ、課題の多い踏切道の改良を中心に、平常時はもとより、災害時においても、その防災機能を強化し、安全かつ円滑な交通の確保を図ることが重要であることから、踏切道改良促進法の改正を行い、令和3年4月1日に施行された。

主な改正点は以下のとおりである（図－2）。

- ・改良すべき踏切道の指定に係る5箇年の期限を定めないこととし、改良を優先的に実施する必要性等を勘案した機動的な指定に見直し
- ・踏切道の改良等に向けた手続の強化（市町村長による踏切道の指定の申出、地方踏切道改良協議会の協議内容の拡充、改良後の踏切道に係る評価の実施等）

表－2 踏切法指定の推移（令和3年12月時点）

第1次	第2次	第3次	第4次	第5次	第6次	第7次
S36～S40	S41～S45	S46～S50	S51～S55	S56～S60	S61～H2	H3～H7
6,925	3,404	9,977	6,697	3,727	1,557	716
第8次	第9次	第10次	第11次	第12次	第13次	合計
H8～H12	H13～H17	H18～H22	H23～H27	H28～R2	R3～	
556	596	651	228	1,180	93	36,307

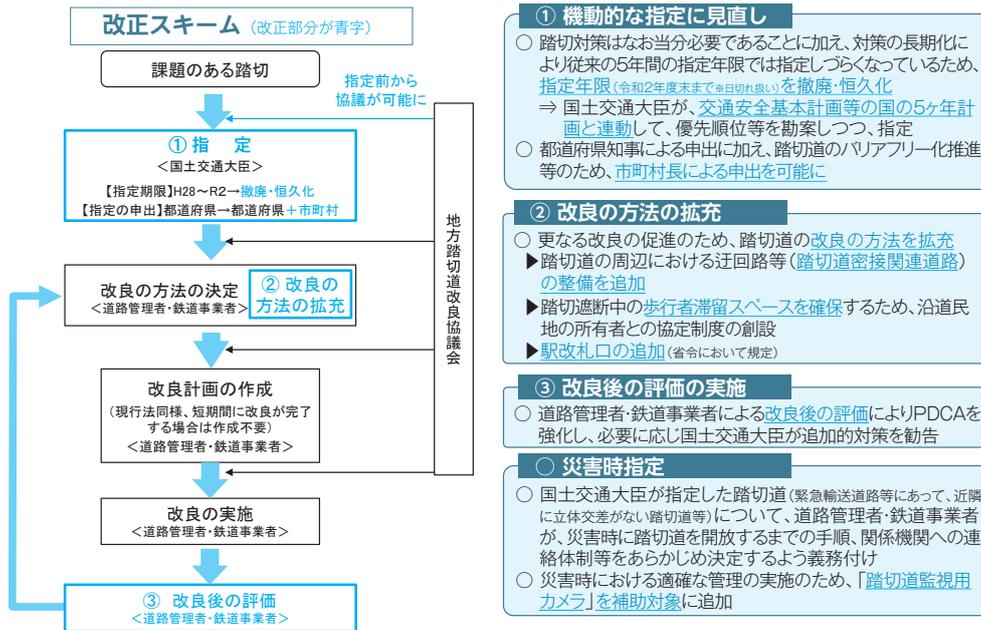


図-2 踏切道改良促進法の改正概要

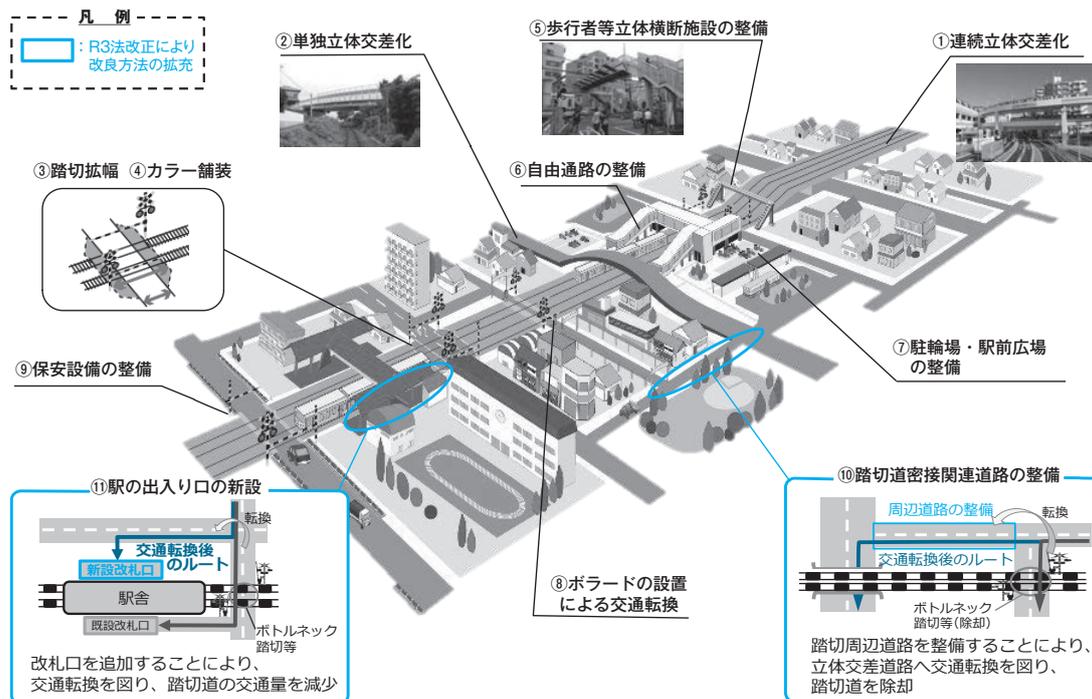


図-3 踏切対策のイメージ

- ・踏切道の改良方法の拡充（踏切道の周辺における迂回路の整備等）（図-3）
 - ・災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定制度の創設
 - ・災害時における踏切道の的確な管理に資する保安設備の整備への国による補助
- また、令和3年10月に、全国において緊急に

対策の検討が必要な踏切（以下、「カルテ踏切」という）を抽出し、「踏切道安全通行カルテ」として、全国1,336箇所を公表した（表-3、図-4）。
 今後は、カルテ踏切の対策の進捗などを1年に一度更新・公表し、踏切道対策の「見える化」を推進するとともに、カルテ踏切の対策を中心に踏切道対策を実施していく。

表-3 カルテ踏切箇所数

	今回公表			
	未指定	検討中(指定済)	事業中(指定済)	
緊急に対策の検討が必要な踏切 (カルテ踏切)	1,336	881	203	252

カルテ基準	今回公表			
	未指定	検討中(指定済)	事業中(指定済)	
開かずの踏切	364	87	88	
自動車ボトルネック踏切	171	54	64	
歩行者ボトルネック踏切	370	63	94	
歩道が狭隘な踏切	47	21	31	
通学路要対策踏切	23	29	44	
事故多発踏切	55	16	10	
移動等円滑化要対策踏切	133	18	19	

踏切道安全通行カルテ 更新日：令和3年9月末

よみがな	わしづ	所在地	静岡県湖西市大字鷺津字横須賀249-2-9					
踏切番号	鷺津	道路名	市道 横須賀橋郷北線	道路管理名	湖西市			
		鉄道路線名	東海道線	鉄道事業者名	東海旅客鉄道			
位置図・現況写真		諸元・構造等			R3年9月末時点			
		踏切種別	第1種	位置	歩道部(起点寄)	車道	歩道部(終点寄)	
		踏切長(m)	13.6	幅員(m)	左道路	2.0	5.5	0.5
		横断本数(本)	3	踏切道	0.0	3.6	0.0	
		交差角(度)	90	右道路	1.6	5.5	0.5	
		道路線形	左道路 直線 右道路 直線	種別	有無等	距離(m)		
		交通規制	大型車の通行禁止	自動車	両方共有り	800		
		車両進入防護柵等	設置していない	歩行者	迂回なし(200m以内)	-		
		歩車道分離方法	なし	迂回なし(200m以内)	-	-		
		踏切保安設備	賢い踏切	迂回なし(200m以内)	-	DID地区	○	
		特性	高規格保安設備	障害物検知装置(光式)	高齢者等の事故防止対策設備	-		
基準算定データ		R3年9月末時点						
ピーク時遮断時間(分)	15	前後歩道との幅員差(m)	-2.0	踏切内の事故発生状況	踏切事故 0件 死者数 0人	地域課題	通学路指定されており歩道整備必要。	
A. 踏切自動車交通遮断量(台・時)	5,520	AとBの和	13,356	踏切事故	0	0		
B. 踏切歩行者等交通遮断量(人・時)	7,836			道路交差事故	0	0		
カルテ踏切の基準		R3年9月末時点						
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		
-	-	-	○	○	-	-		
法指定の状況		R3年9月末時点						
法指定年月日	指定に係る基準(踏切道改良促進法施行規則)							
H29.1.27(旧法)	第2条第4号(歩道狭隘踏切)	第2条第5号(歩道狭隘踏切)	第2条第8号(通学路要対策踏切)	-	-	-		
対策図・完了写真		対策実施の状況			R3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	-	R2	R2	R3		
		対策内容						
		踏切幅(歩道幅) (R3~)						
		事業完了年度 対策の効果等						
除却年度		-						

図-4 踏切道安全通行カルテ

3

踏切道改良計画の評価

今般の踏切道改良促進法の改正において、踏切道の改良を完了したときは評価を実施しなければならないこととされた。

踏切道を取り巻く周辺地域の状況や通過する鉄道の運行状況等は常に変化しており、改良を実施した場合でも、例えば大規模商業施設が開業して自動車や歩行者の交通量が増加する場合や、鉄道のダイヤの変更により踏切の遮断時間が増加する場合もあり得る。

このため、改良を実施した後において踏切道の交通量等の状況がどのように変化し、安全かつ円滑な交通が確保されているか、個々の踏切道を全体として評価・検証し、必要に応じて追加的な対策を講じていくことが求められている。

これに加えて、今般、改良の方法として追加された踏切道密接関連道路（迂回路等）の整備等の面的・総合的な対策については、踏切道そのものの改良ではないために、例えば迂回路の整備により想定した自動車交通量の転換が生じ、踏切道における自動車交通の遮断量の減少が生じたかどうか等について、改良の実施後に評価することが不可欠である。

以上のことから、指定された踏切道に係る鉄道事業者及び道路管理者は、踏切道の改良が完了したときは、踏切道における交通量等の状況を自ら評価・検証し、踏切道を安全で円滑に通行できるかどうか明らかにした上で、必要に応じて地方踏切道改良計画の内容を見直して追加的な対策を実施することとした。

なお、鉄道事業者及び道路管理者は、自ら評価を実施したときは当該評価の結果を国土交通大臣に届け出なければならず、届出を受けた国土交通大臣は、当該踏切道の改良の完了後においてもなお、安全かつ円滑な交通の確保を図ることが特に必要であると認めるときは、鉄道事業者及び道路管理者に対して、期限を定めて、地方踏切道改良計画を変更すべきこと等を勧告することができる

こととした。

踏切道の評価の方法としては、原則として踏切道1箇所ごとに評価することとしているが、1事業単位で複数の踏切道に効果があるもの（例えば、連続立体交差事業）は、事業単位でまとめて評価を実施することができることとした。

評価の実施時期としては、踏切道改良促進法施行規則（平成13年国土交通省令第86号）第12条第1項において「遅滞なく行わなければならない」旨規定されており、評価実施及び国土交通大臣への提出は、原則1年以内としている。

なお、同施行規則第2条第8号に規定されている「直近5年間に2回以上の事故が発生したもの」（いわゆる事故多発踏切）の評価については、改良後おおむね1年以内に暫定的な評価を実施した上で、5年間の調査期間が経過した段階で再度評価を実施することとしている。

改良後の踏切道の調査及び評価は、改正後の踏切道改良促進法に基づく指定を受けた踏切道を対象としているが、改正以前に指定された踏切道について自主的に評価を実施することを妨げるものではなく、特に事業実施期間が長期間となってい

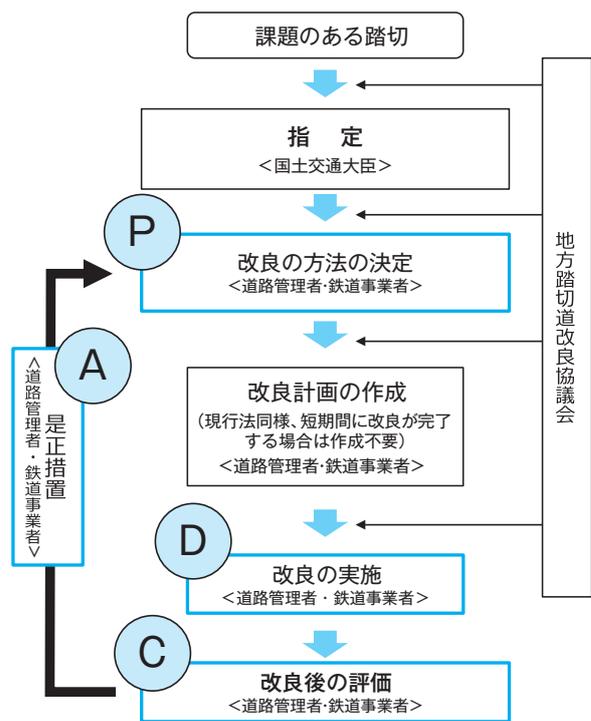


図-5 踏切道対策のPDCA

記入例 (別添)

踏切道の評価結果

指定年月日	令和〇年〇月〇日	評価年月日	令和〇年〇月〇日	事業主体	〇〇県						
踏切道種別	鉄道事業者	〇〇鉄道株式会社									
	道路管理者	〇〇県知事									
	踏切道の名称	〇〇踏切道									
	位置	〇〇県〇〇市〇〇町〇〇		(〇〇駅～〇〇駅間)							
	鉄道の線区名	△△鉄道〇〇線									
道路の路線名	〇〇線			道路種別	都道府県道						
踏切道の改良の方法	特定改良	改良方法	改良の概要	延長(km)又は設置数(式)	幅員(m)	期間 着手 完了	実施主体	改良の具体的内容			
		立体交差化	連続立体交差化	1.00	11.50		〇〇県 /〇〇鉄道	・立体交差化の場合:交差方式、付帯(鉄道・道路)、工事主体、道路計画延長、幅員、歩道計画延長、線数、設置電化計画、等 ・構造改良の場合:構造の改良により変化する踏切道及び接続道路の線元(幅員の拡大等)、等 ・歩道改良の場合:連続軌道化、路面の平滑化、等 ・舗装の色目の場合:カラー舗装、等 ・歩行者等立体構造物の設置の場合:交差方式、E/V専用、工事主体、立体構造物の幅員、延長、等 ・保安設備の整備の場合:踏切道新標(数量)、全方位警報機(数量)、3D式障害物検知装置(数量)、歩車検知装置(数量)の整備、等 ・接続駅連絡線の改良の場合:指定踏切道の交通量を低減させるための迂回路整備、近接する駅等への通過の確保、近接する交差改良、等 ・駅の出入口の新設の場合:踏切道の積留数を減少させるための出入口の新設、等			
		構造の改良		0.05	2.50		〇〇県 /〇〇鉄道				
		保安設備の整備	踏切道新標・警報機の設置	1			〇〇鉄道				
	一体改良		障害物検知装置の設置	1							
		バイパス整備	県道〇〇線バイパス整備	8.00			〇〇県				
	備考										
	評価の結果	特定指定要因基準		改良前		改良後		特定指定要因基準		改良後	
		第一号	踏切自動車交通量(台・時/日)	60,000		30,000		第八号	改良前	5	H2B-R3
									改良後	0	R4-R8
第二号		踏切歩行者等交通量(人・時/日)	30,000		15,000		第九号	構造改良(歩道設置)を行うことにより、歩道と車道を分離することで、通学路の通行の安全を確保した。			
第三号		踏切自動車交通量と踏切歩行者等交通量の和(人・時/日)	90,000		45,000		第十号	踏切道内を越えて検知する障害物検知装置を高規格化し、平面的な検知を可能とすることで、踏切道に取り残された高齢者・障害者等の検知率を高め、通行の安全を確保した。			
		一時間の踏切道閉鎖時間(分/時)	50		35						
第四号		幅員(m)	踏切道	7.0	7.0	0.0	0.0	7.0	7.0	2.0	0.0
			左道路	9.0	7.0	2.0	0.0	9.0	7.0	2.0	0.0
第五号		幅員差(m)	踏切道-左道路	-2.0	0.0	-2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
			踏切道-右道路	-2.0	0.0	-2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
		自動車交通量(台/日)									
		歩行者交通量(人/日)									
	通学路指定の有無										
第六号	踏切道新標の設置	無		有		第十二号	鉄道と道路の連続立体交差化により、踏切を無くすることで、事故の防止及び交通の円滑化を図った。				
第七号	踏切支障検知装置の設置	無		有							
当該踏切道の安全かつ円滑な交通の確保に重大な関係を有する事項 改良実施期間中に周辺道路に立体交差が建設され、自動車の流れが変化し踏切道を利用する交通量が激減した。											
改良の効果の発現状況 ・連続立体交差の整備により、当該踏切を含む5か所の踏切を除却、課題となっていた、開かずの踏切を解消した。 ・踏切道において、自動車と歩行者が接触し、怪我事故が発生した。 ・踏切道の幅員及び歩行者通行帯をカラー化することにより、区分区分が明確化され踏切事故が0件となった。											
地方踏切協議会の意見 ・地方踏切協議会において、改良の効果の発現が確認されている。											
評価の概要(安全かつ円滑な交通の確保に関する評価の調査及び分析) 改善措置の必要性 ・改良の効果が発現されており、改善措置を行う必要性はない。											
特記事項											

図-6 評価様式

る改良や、周辺地域の状況等が変化している場合は、積極的に実施することが望ましい。

今般、踏切道改良促進法に規定された評価の実施やカルテ踏切の公表等を通じて、今後、踏切道対策におけるPDCAサイクルの強化を図っていく(図-5, 6)。



4 おわりに

全ての鉄道と道路が空間を分け合い分離した構

造となり、平面交差する箇所がなくなることが望ましいが、それには膨大な費用が必要になることに加え、我が国においてはその空間を分け合うことが非常に困難であることから、踏切道は必要不可欠な存在である。

国土交通省は、鉄道事業者及び道路管理者と協力し、カルテ踏切や地域で課題がある踏切道の改良を推進し、安全安心で円滑な交通の確保を進めてまいりたい。