

# 改正踏切道改良促進法の概要とその取り組みについて

---

令和3年7月27日

# 大阪北部地震における踏切の長時間遮断

- 大阪北部地震において、列車の駅間停止等により、多数の踏切道が遮断され、緊急自動車が大幅に迂回を迫られるなど、救急活動等への支障が発生
- 発災後の踏切の遮断状況について、関係機関の間で共有されていなかったことや、鉄道と道路の立体交差箇所が長区間確保されていないことが課題として浮き彫り

＜平成30年6月大阪北部地震での踏切の長時間遮断の発生＞

拡大図



到着時間の遅れ【吹田市】  
 (通常) (6/18地震時)  
 3.0km(10分) → 6.0km(23分)



- 凡例
- × : 長時間遮断踏切
  - : 立体交差
  - 救急車の現場到着ルート
  - > : 通常時
  - - -> : 6/18地震時

拡大図



到着時間の遅れ【摂津市】  
 (通常) (6/18地震時)  
 2.7km(7分) → 10.1km(42分)

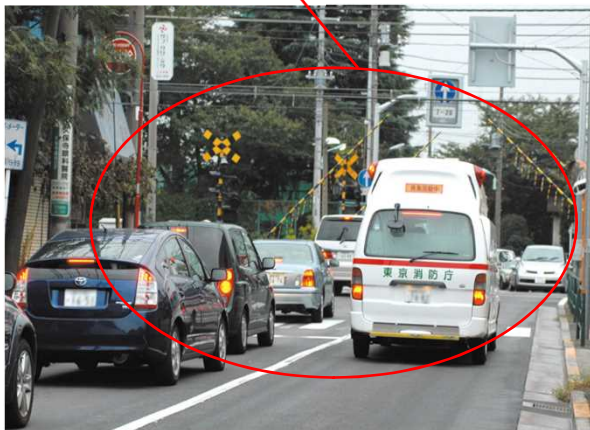
# 災害時における踏切の長時間遮断対策の現状

- 重要インフラの緊急点検結果等を踏まえ、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策として、長時間遮断時に優先開放する踏切への指定等や立体交差化の緊急対策を実施
- また、総力戦で挑む防災・減災プロジェクトとして、約1,500箇所の緊急輸送道路等も対象に追加

## 【防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策】

長時間遮断により大幅な迂回が必要となる可能性がある踏切

緊急点検



長時間遮断により大幅な迂回が必要となる可能性がある踏切

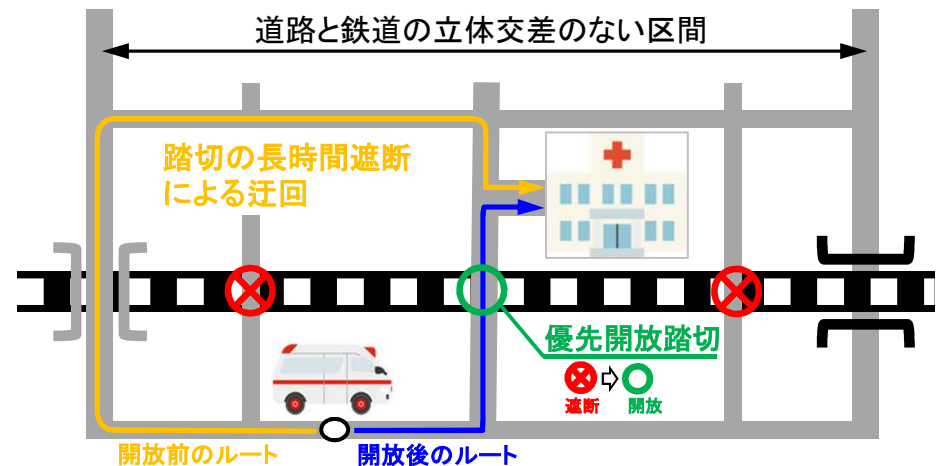
約200箇所抽出

対策

長時間遮断時に優先的に開放する踏切への指定等や踏切の立体交差化を推進  
(うち、約20箇所において、3年間で立体交差化を完了)

## 【総力戦で挑む防災・減災プロジェクト】

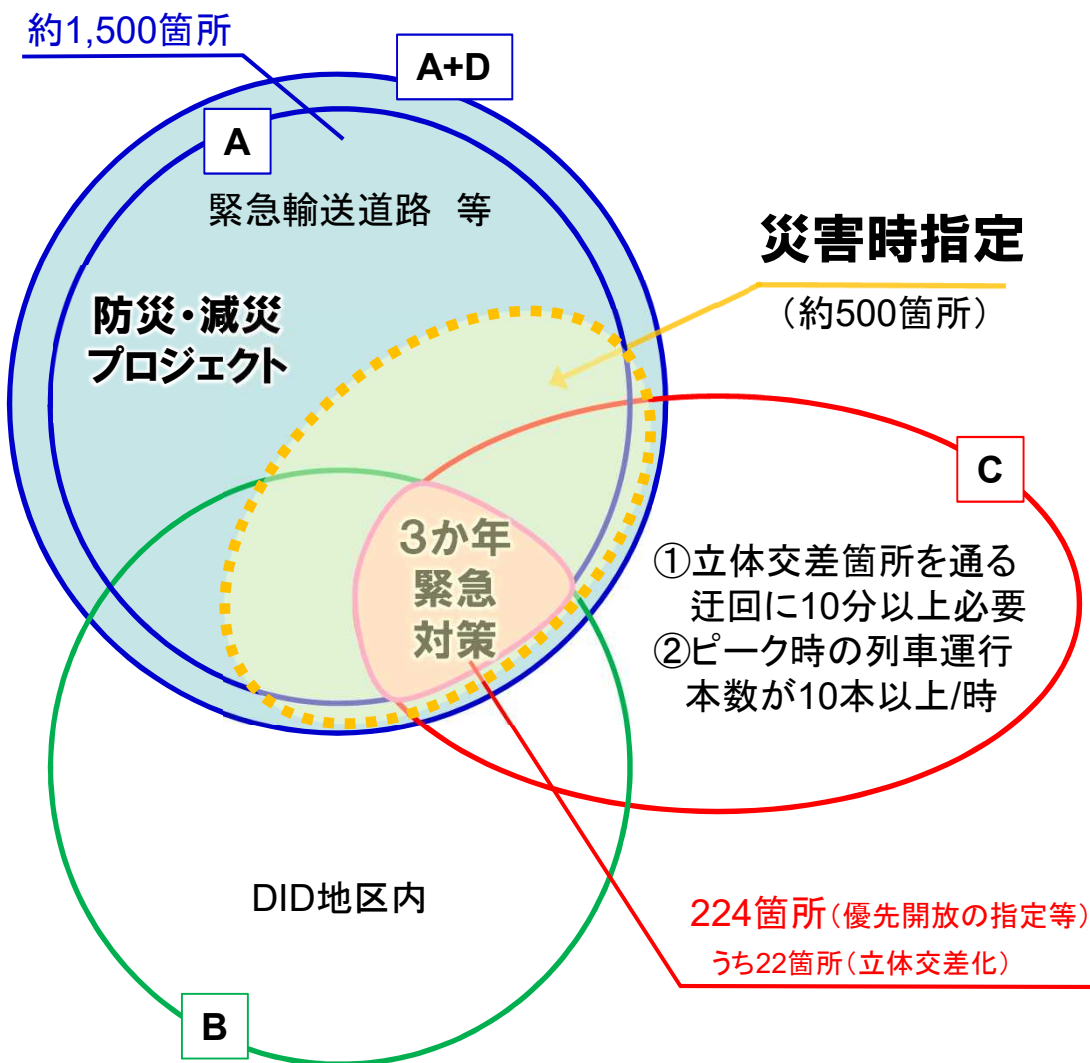
- 緊急輸送道路等にある約1,500箇所の踏切について、警察・消防・道路管理者・鉄道事業者で連携し、災害時に優先的に開放する踏切と迂回等の対策を行う踏切とに分類し、決定  
【令和2年度中】





# 3か年緊急対策・防災・減災プロジェクト・災害指定踏切道の関係

## <対象イメージ>



## <3か年緊急対策>

【対象】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

【対策】(i) 立体交差化(22箇所:2020年度までに完了する箇所)  
(ii) 優先開放踏切の指定等

※指定:鉄道事業者と警察・消防・道路管理者が優先開放の方針で合意したこと

## <防災・減災プロジェクト>

【対象】以下の項目いずれかに該当する箇所

- (A) 緊急輸送道路 等
- (D) 各種防災拠点及び重要防護施設等を連絡する道路

【対策】(i) 優先開放と迂回の種類  
(ii) 立体交差化を推進

※(i)は、2020年度までに完了

## <災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定>

【対象】重要物流道路・緊急輸送道路等のうち、優先的に開放すべき必要性・緊急性の高い※箇所  
※立体交差箇所を通る迂回に10分以上必要 等

【対策】災害時の管理方法を定めるべき踏切道の指定

※令和7年度末までに概ね500箇所について管理方法を定めることを想定

# 災害時における踏切道の適確な管理の促進

## 災害時の管理方法を定めるべき踏切道の指定

- 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べき踏切道」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>



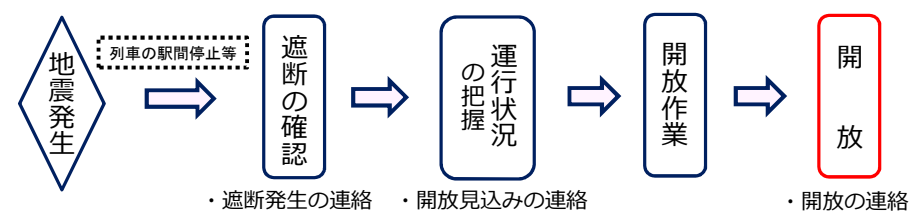
到着時間の遅れ  
(通常)  
2.7km(7分)  
↓  
(6/18地震時)  
10.1km(42分)

凡例  
 X : 長時間遮断踏切  
 ○ : 立体交差  
 救急車の現場到着ルート  
 -> : 通常時  
 -> : 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（緊急輸送道路等にあつて、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）



## 災害時の管理方法を定めるべき踏切道の指定 スケジュール

令和3年4月1日 改正踏切道改良促進法 施行



令和3年6月30日 災害時の管理方法を定めるべき踏切道  
大臣指定(第1弾) 【181箇所】 公表



<定める内容>

- ・警察・消防などの関係機関との連絡体制
- ・長時間の通行遮断の解消に向けた手順、情報提供の仕組み
- ・定期訓練の実施内容 等

令和4年6月末 災害時管理方法の提出【全181箇所目標】



災害時の円滑な避難や緊急輸送を確保【5年間で約500箇所】

# 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

# 災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定 (R3.6.30)

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和3年6月30日

道路局路政課

鉄道局施設課

都市局街路交通施設課

## 災害時の管理の方法を定めるべき踏切道を初めて指定しました。

国土交通省は改正踏切道改良促進法に基づき、災害時の管理の方法を定めるべき踏切道について、全国181箇所(別紙)の指定を初めて行いました。

- ▶ 平成30年6月、大阪北部地震の際に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が生じたところです。
- ▶ これを受け、本年4月1日から施行された改正踏切道改良促進法において、国土交通大臣が指定した踏切道について、鉄道事業者・道路管理者が災害時の管理方法をあらかじめ策定するよう義務付ける制度が創設されました。
- ▶ 今般、令和7年度までの5ヶ年間で約500箇所の踏切道の指定及び管理方法の策定を目指し、その第1弾として、181箇所の踏切道を初めて指定しました。
- ▶ 今後、指定された踏切道の鉄道事業者・道路管理者は、災害時の踏切道の管理方法として下記を定めることになります。
  - ・警察・消防などの関係機関との災害時の連絡体制
  - ・長時間の通行遮断の解消に向けた手順、情報提供の仕組み
  - ・定期的な訓練の実施 等
- ▶ 国土交通省としては、令和4年6月末までに今回指定した全ての踏切道において管理方法の策定を目指すべく、鉄道事業者・道路管理者に必要な助言等を行い、災害時の適確な管理の促進を図ってまいります。

<問い合わせ先> 国土交通省 代表 TEL 03-5253-8111  
道路局路政課 課長補佐 栗原(内線 37342)  
(課直通) TEL 03-5253-8479、FAX 03-5253-1616  
鉄道局施設課 課長補佐 須山(内線 40861)  
(課直通) TEL 03-5253-8554、FAX 03-5253-1634  
都市局街路交通施設課 課長補佐 柳田(内線 32852)  
(課直通) TEL 03-5253-8417、FAX 03-5253-1592



## 災害時の管理方法を定めるべき踏切道の指定 (R3.6.30) (都道府県別)

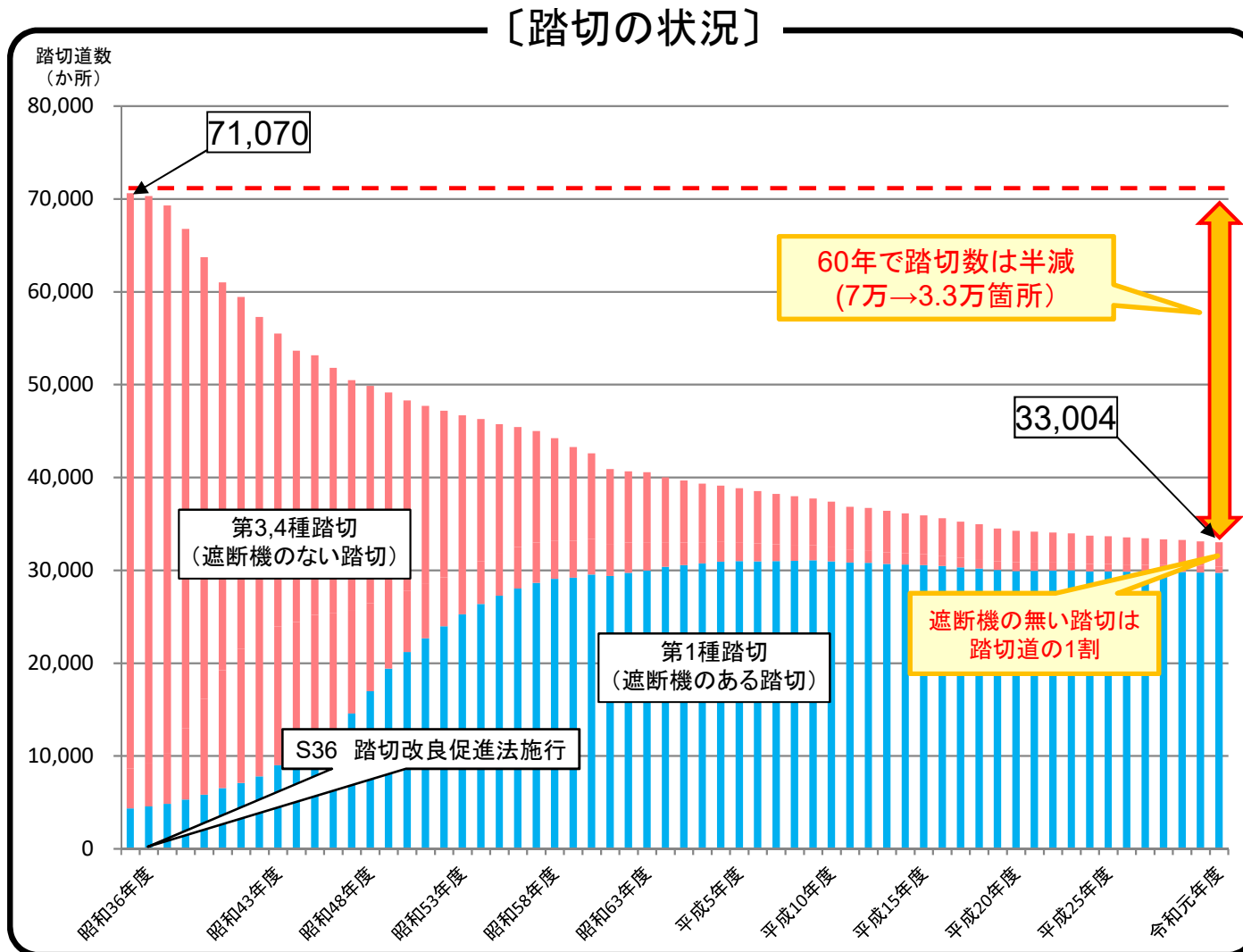
都道府県	指定数	都道府県	指定数	都道府県	指定数
北海道	0	新潟県	0	岡山県	1
青森県	0	富山県	3	広島県	5
岩手県	0	石川県	0	山口県	1
宮城県	0	岐阜県	6	徳島県	0
秋田県	0	静岡県	6	香川県	6
山形県	0	愛知県	12	愛媛県	5
福島県	6	三重県	3	高知県	0
茨城県	1	福井県	1	福岡県	12
栃木県	0	滋賀県	22	佐賀県	1
群馬県	0	京都府	6	長崎県	0
埼玉県	5	大阪府	15	熊本県	0
千葉県	8	兵庫県	4	大分県	1
東京都	33	奈良県	7	宮崎県	0
神奈川県	7	和歌山県	0	鹿児島県	0
山梨県	0	鳥取県	4	沖縄県	-
長野県	0	島根県	0	合計	181

## 災害時の管理方法を定めるべき踏切道の指定 (R3.6.30) (鉄道事業者別)

鉄道事業者	指定数	鉄道事業者	指定数	鉄道事業者	指定数
東日本旅客鉄道	1	福島交通	1	近江鉄道	20
東海旅客鉄道	4	会津鉄道	5	叡山電鉄	3
西日本旅客鉄道	13	富山地方鉄道	2	京阪電気鉄道	3
九州旅客鉄道	9	鹿島臨海鉄道	1	北近畿タンゴ鉄道	2
京王電鉄	5	江ノ島電鉄	2	阪堺電気軌道	3
京浜急行電鉄	2	銚子電気鉄道	1	広島電鉄	1
京成電鉄	8	流鉄	1	高松琴平電気鉄道	6
小田急電鉄	2	遠州鉄道	3	伊予鉄道	5
西武鉄道	28	伊豆箱根鉄道	1	合計	181
東急電鉄	2	岳南電車	1		
名古屋鉄道	10	西濃鉄道	2		
近畿日本鉄道	7	静岡鉄道	1		
阪急電鉄	8	養老鉄道	5		
阪神電気鉄道	1	福井鉄道	1		
南海電気鉄道	3	山陽電気鉄道	2		
西日本鉄道	5	能勢電鉄	1		

# 踏切の現状

○踏切道改良促進法の施行後60年で踏切数は半減



第1種踏切



第3種踏切



第4種踏切

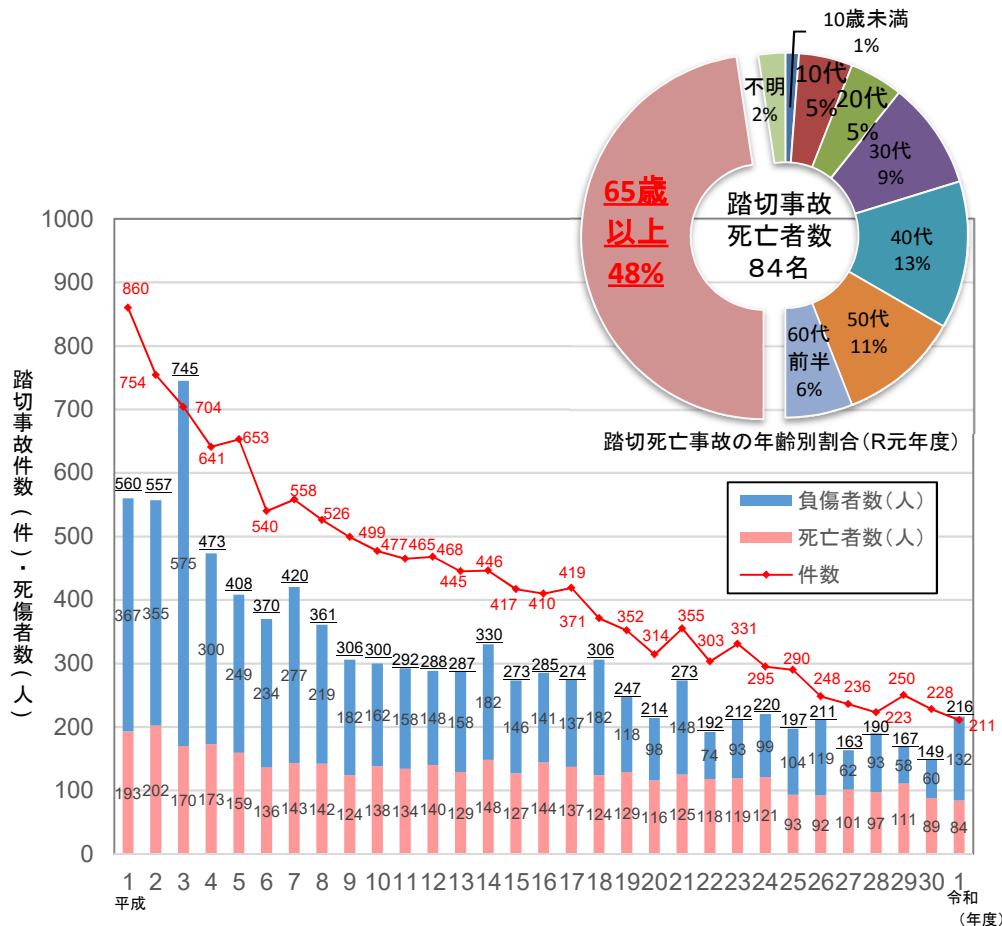


# 踏切における事故、渋滞

- 事故、渋滞も減少しているものの、依然として多い
- 特に、高齢者の死亡割合が高いなど、高齢者対策が必要

## 【踏切事故】

- 踏切事故は、約2日に1件、約4日に1人死亡
- 死亡者のうち、約半数が65歳以上



## 【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
  - 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600箇所以上
- (いずれもR元年度末時点)



かみいぐさ  
東京都練馬区 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)



# 緊急に対策の検討が必要な踏切道(カルテ踏切)

- 交通量や遮断時間等の客観的基準に合致する箇所を「緊急に対策の検討が必要な踏切道(カルテ踏切)」として抽出し、当該踏切道を中心に対策を推進（平成19年4月～）
- また、新たな取組として、「緊急に対策の検討が必要な踏切道(カルテ踏切)」の諸元、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」を公表し、踏切道の現状の「見える化」を推進（平成28年6月～）

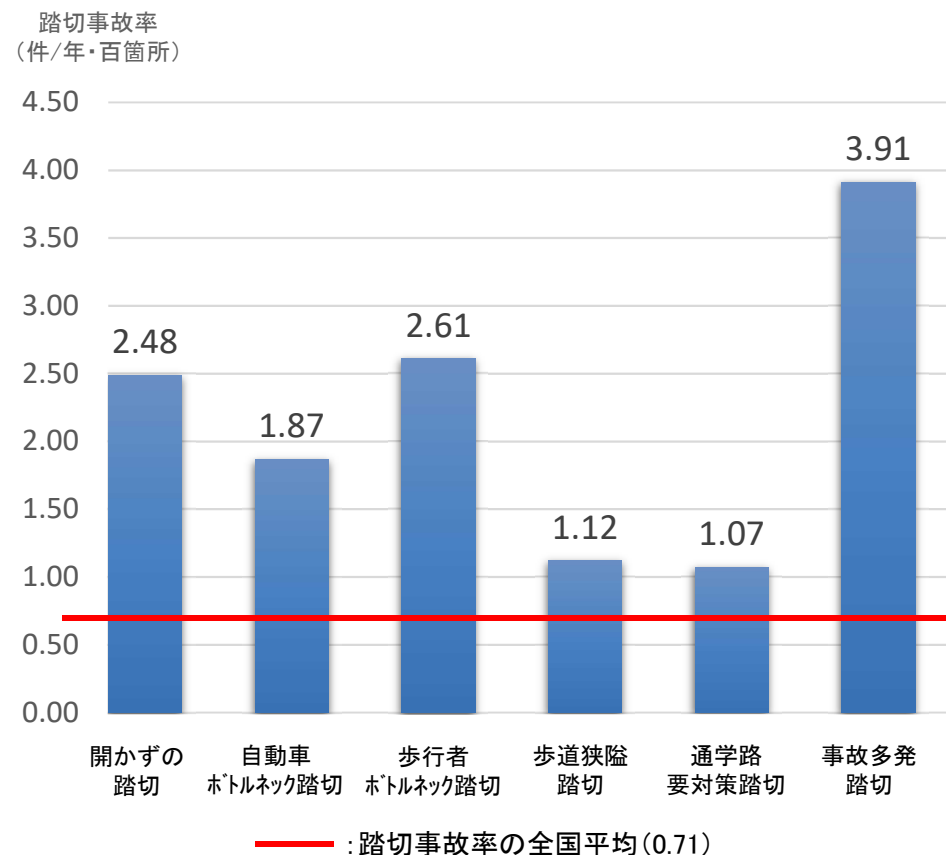
## 【緊急に対策の検討が必要な踏切道(カルテ踏切)】

(単位:箇所)

課 題	基 準	H19.4 公表	H28.6 公表
開かずに踏切	ピーク時遮断時間 $\geq$ 40分	589	532
自動車ボトルネック踏切	交通遮断量 自動車 $\geq$ 5万 ※交通遮断量=交通量 $\times$ 遮断時間	538	360
歩行者ボトルネック踏切	交通遮断量 自動車+歩行者等 $\geq$ 5万 かつ 歩行者等 $\geq$ 2万	301	284
歩道狭隘踏切	接続道路より 歩道が1m以上狭い等	532	129
通学路要対策踏切	通学路交通安全プログラム該当 通行の安全を特に確保する必要あり	—	143
事故多発踏切	直近の5年間に於いて 2回以上の事故が発生	—	31
合計(重複除く※)		1,960	1,479

※複数の課題に該当する場合、上の課題から優先して計上

## 【課題毎の踏切事故率】

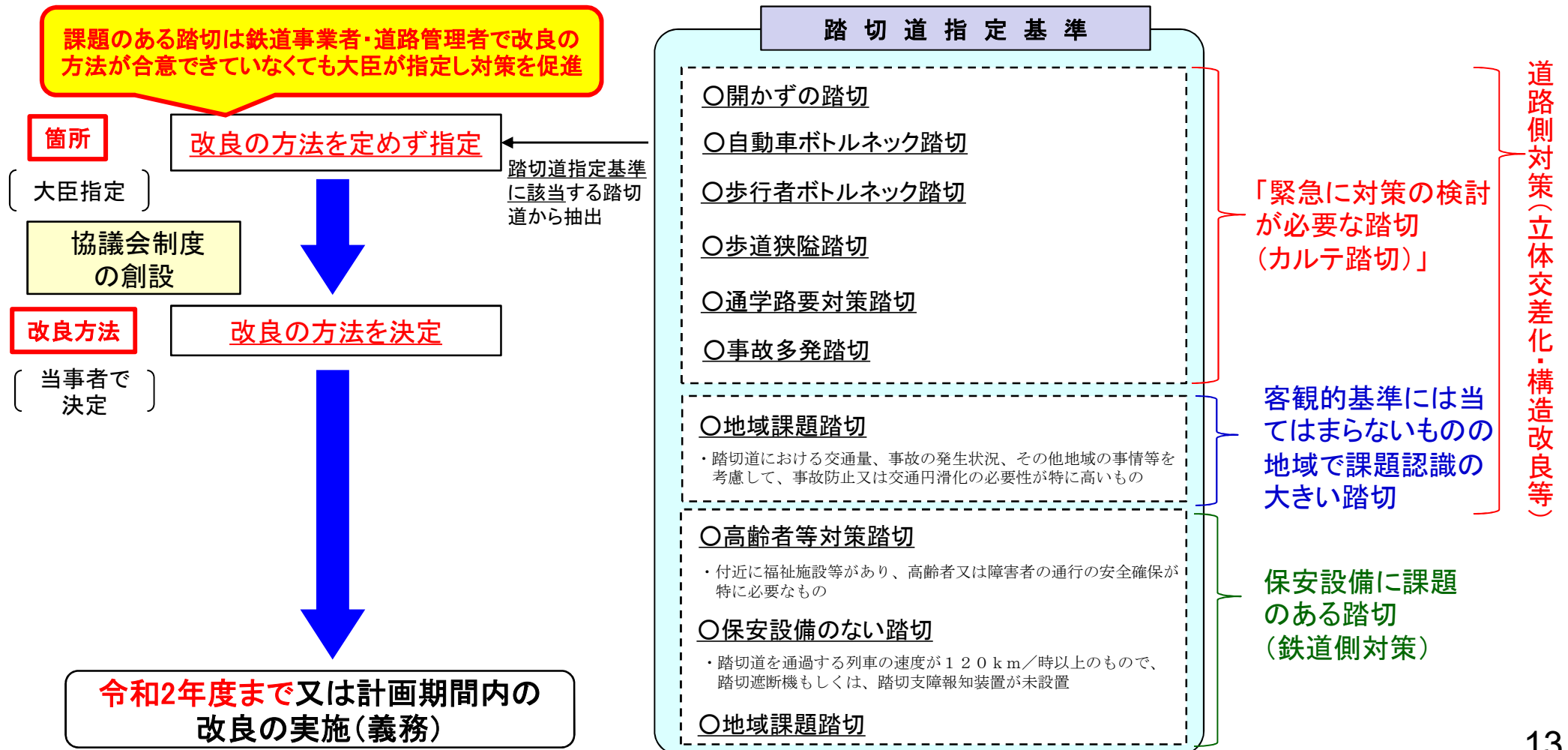


※踏切事故率はH26～H30平均 12

# 踏切道改良促進法の一部改正(H28.3.31成立)

- 昭和36年の踏切道改良促進法成立以降、5年間を期限とし、改良すべき踏切道を指定し、対策を推進してきたところ(11次にわたり延長)
- 平成28年には指定期限を5年間延長するほか、課題のある踏切は鉄道事業者・道路管理者で改良の方法が合意できていなくても大臣が指定する仕組みに改正

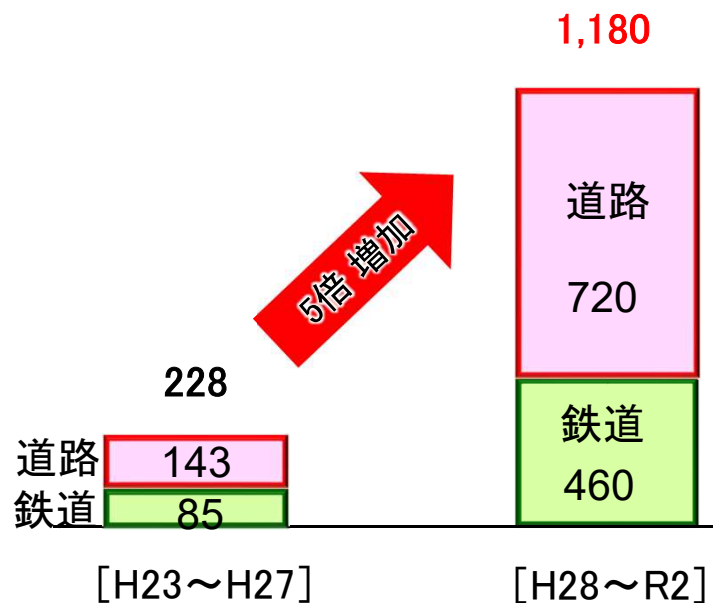
## H28改正スキーム



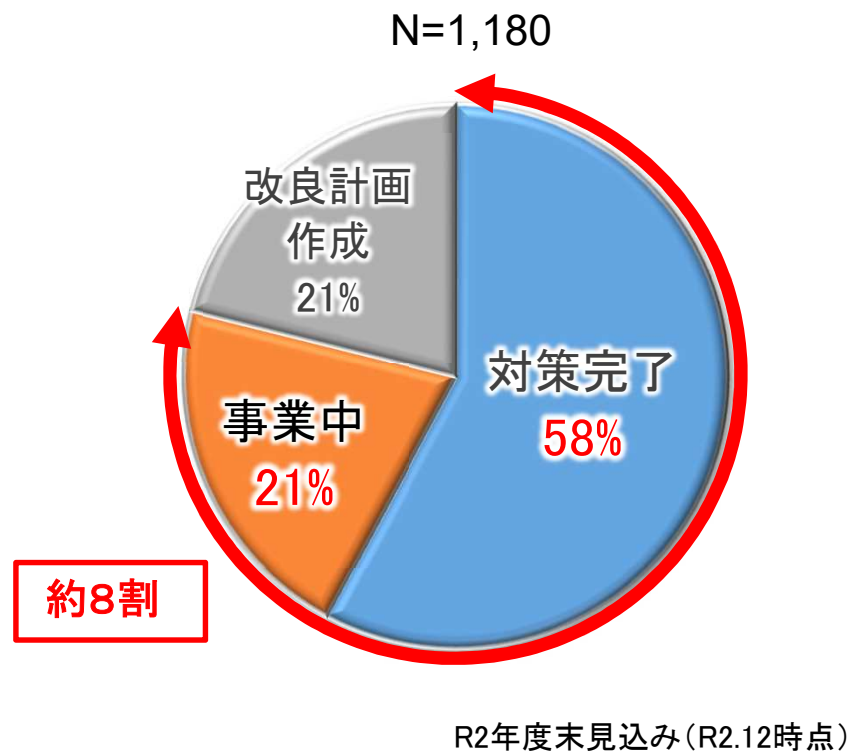
# H28改正の効果①

- 平成28年改正により、従来の指定を大幅に上回る1,180箇所を指定(旧法(平成23~27年度)下での指定数の5倍)
- このうち、約6割で対策完了する見込み。また、約2割が事業中であり、あわせて約8割の踏切道で事業が進捗

【法指定数】



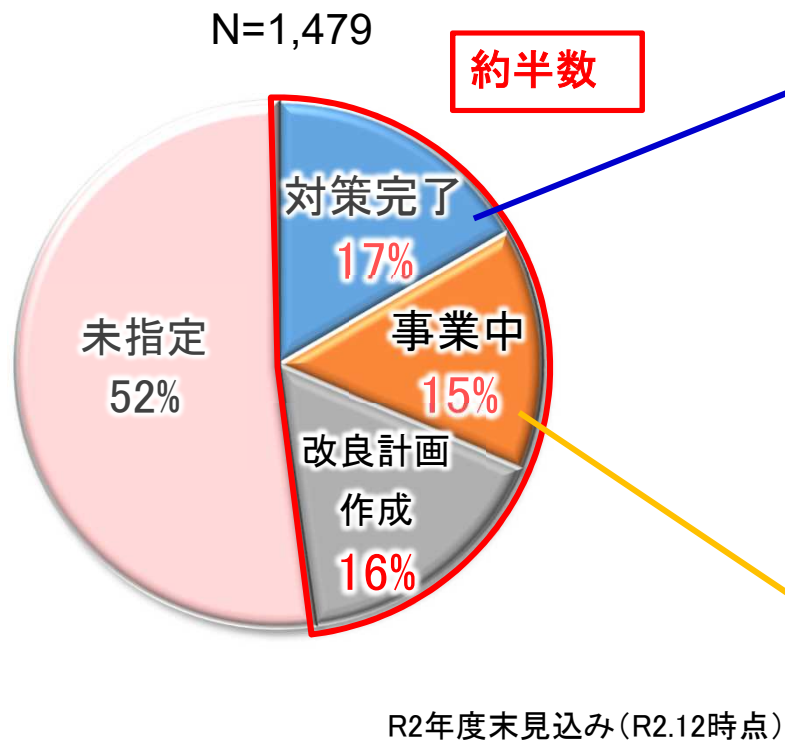
【進捗状況】



## H28改正の効果②

- 「緊急に対策の検討が必要な踏切道(カルテ踏切)」について、平成28年度からの5年間において、約2割が対策完了する見込み
- また、約3割が事業中または改良計画作成となり、あわせて約半数のカルテ踏切で対策が決定

### 【進捗状況】



### <対策完了の例>

第5東野尻踏切(富山県砺波市)

- 該当基準: 通学路要対策
- 改良方法: 構造改良(歩道設置)



対策前



対策後

### <事業中の例>

九条第9号踏切(奈良県大和郡山市)

- 該当基準: 自動車ボトルネック
- 改良方法: 単独立体交差



対策前



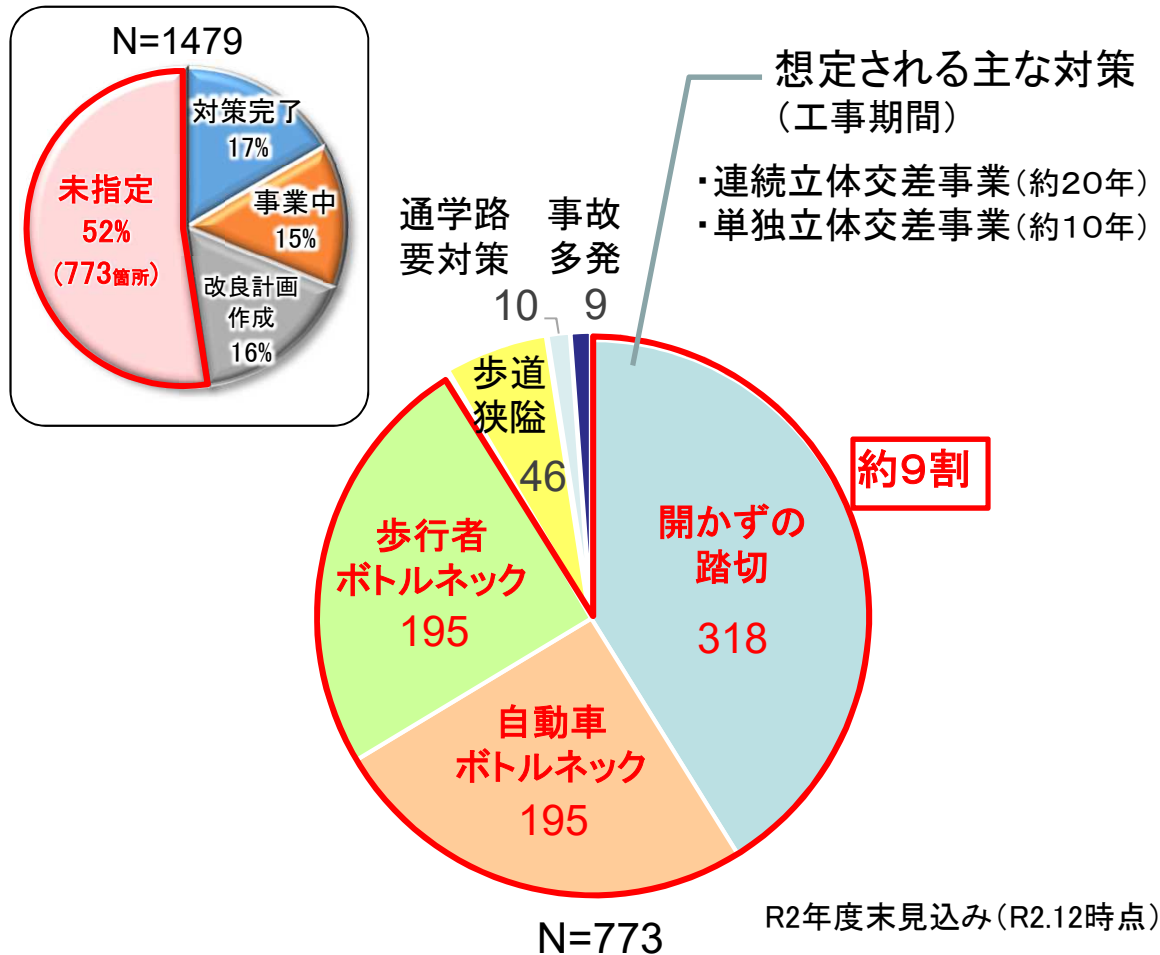
完成イメージ



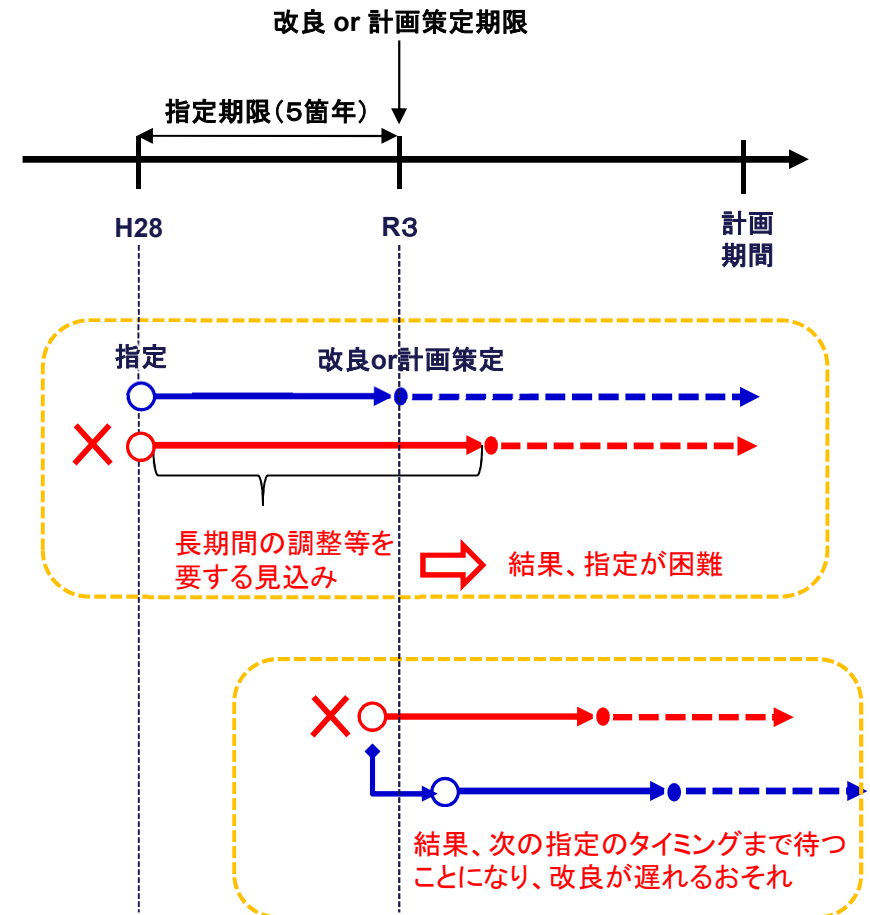
# R2までの法指定制度の課題

- カルテ踏切で未指定箇所が多くが、開かずの踏切など、抜本的な改良が必要
- 改良計画の作成に長期間見込まれるもの(立体交差化等)については、指定すること自体が困難なものも存在

【カルテ踏切(未指定)の課題別内訳】



【指定が困難な踏切道(イメージ)】



※複数の課題に該当する場合、開かずの踏切、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、事故多発の順に優先して計上

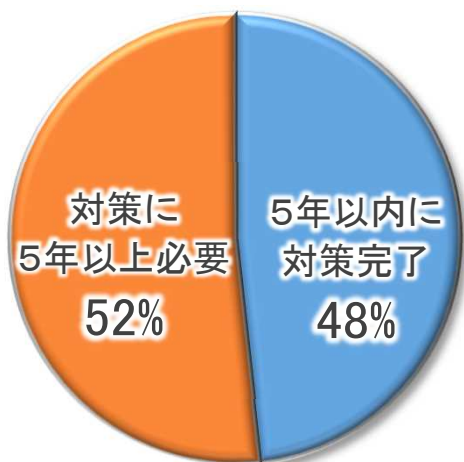
# 法指定踏切道の対策を実施する上での課題

- 現状では5年を超える対策が中心となっていることや改良方法の多様化も踏まえ、改良計画の進捗管理や改良実施後に課題が解消されたか評価を行うなど、計画的なフォローアップが必要
- あわせて、「見える化」も推進していくことが必要

【指定踏切道の対策完了状況】

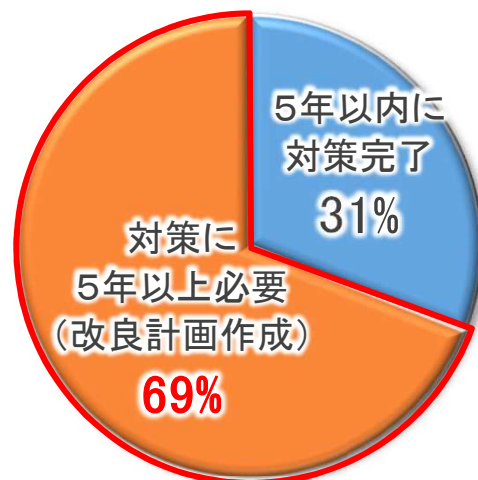
[ H23～H27指定 ]  
 <道路側対策>

N=143



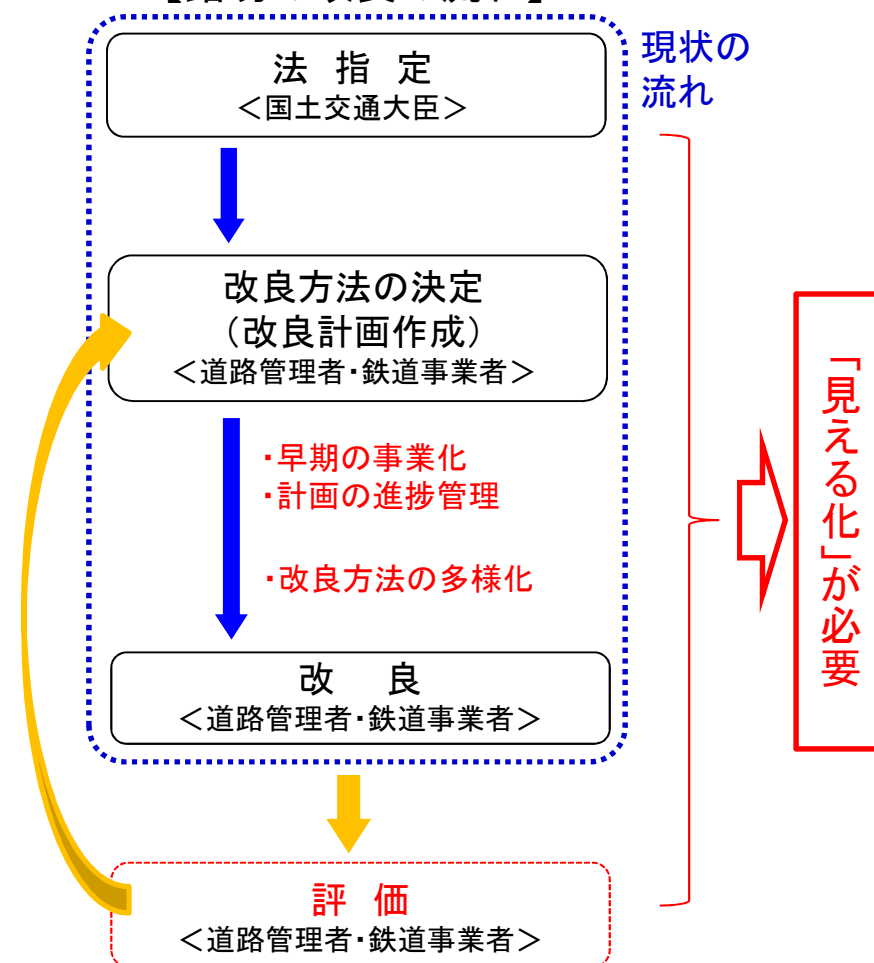
[ H28～R2指定 ]  
 <道路側対策>

N=720



R2年度末見込み (R2.12時点)

【踏切の改良の流れ】

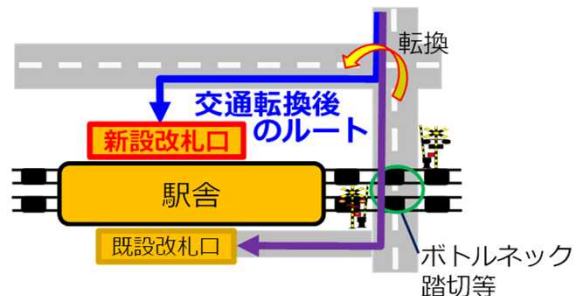


# 踏切道の改良方法の多様化

○平成28年改正により、改良方法の決定を道路管理者等に委ねた結果、各地で工夫ある取組を実施

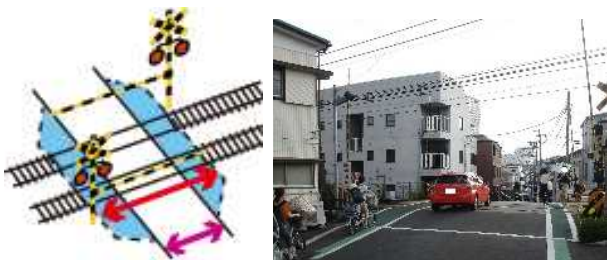
## 踏切対策の様々な取組事例

### <①改札口の追加> (姫路市の事例)



改札口を追加することにより、  
交通転換を図り、踏切道の交通量を減少

### <②滞留交通を考慮した踏切拡幅> (横浜市事例)



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

### <③踏切周辺対策> (札幌市の事例)



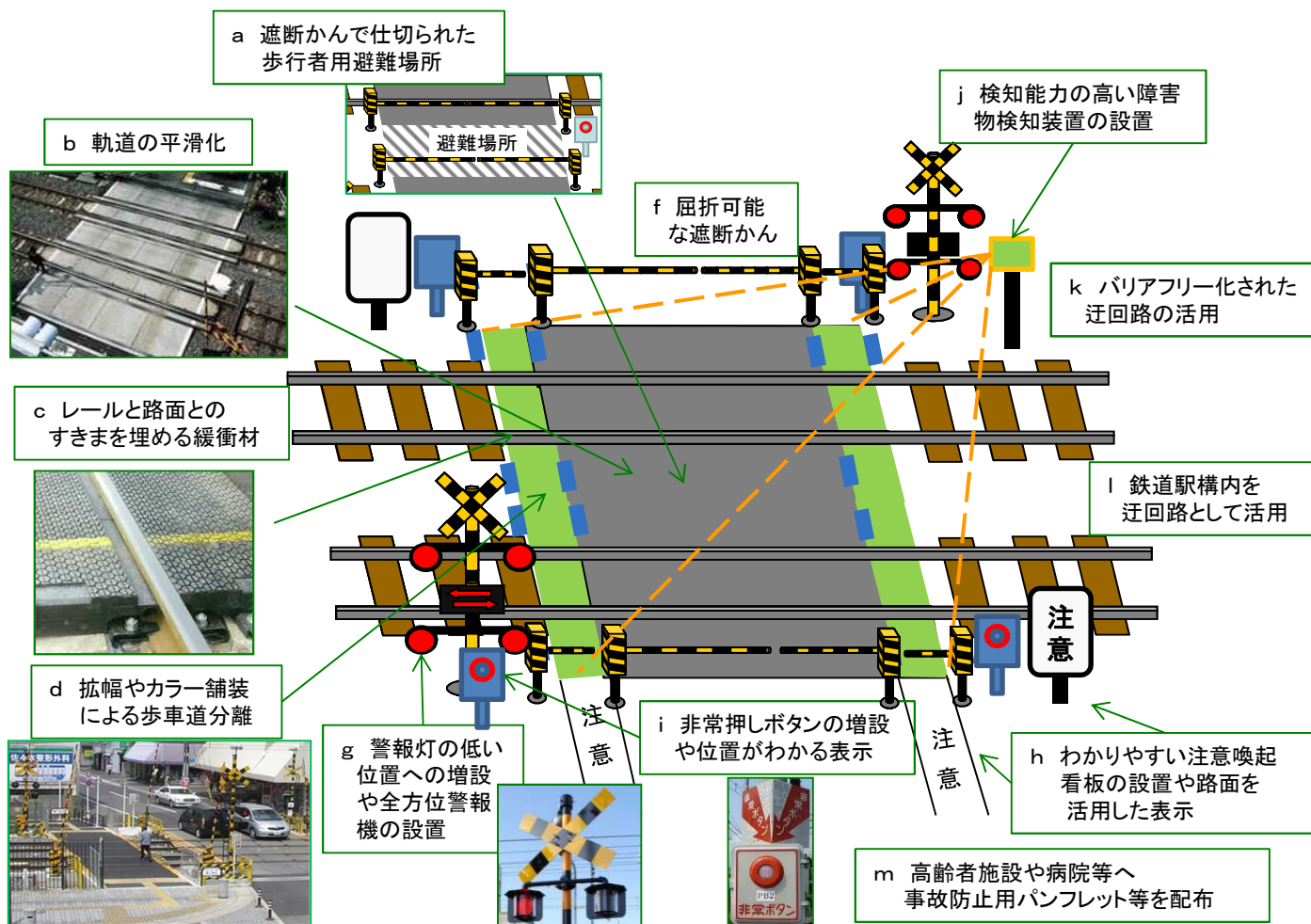
踏切周辺道路を整備することにより、  
立体交差道路へ交通転換を図り、  
踏切道を除却

# 高齢者等対策

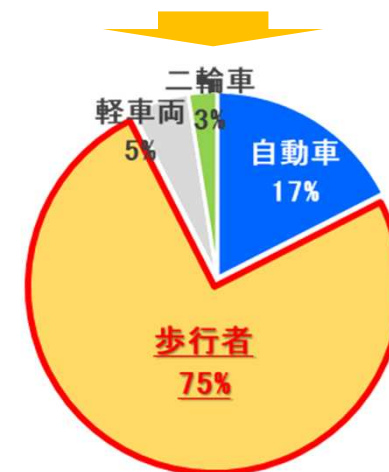
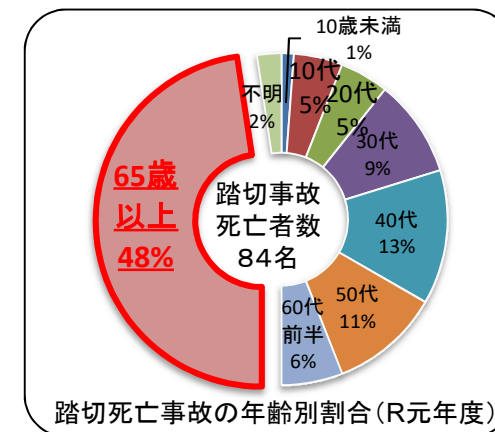
○高齢者等の踏切安全対策については、関係者からなる検討会において、対策をとりまとめ、それを踏まえ推進（平成27年10月～）

○一方、依然として、高齢者の事故が多く、高齢者等が歩きやすくなるよう対策を推進する必要

## 【「高齢者等による踏切事故防止対策検討会」とりまとめ】



## 【踏切事故の現状】

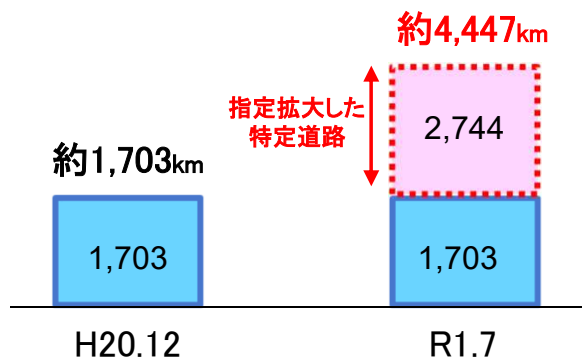




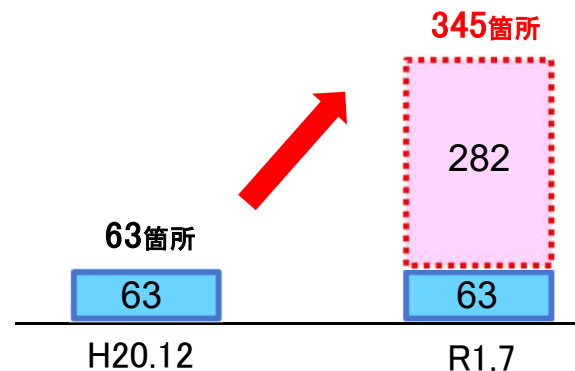
# 踏切道のバリアフリー化の推進

- 全国の主要鉄道駅周辺で多数の高齢者等の利用が見込まれる道路について、「特定道路」として指定し、道路のバリアフリー化を推進
- 令和元年7月には、これまでの主要鉄道駅と福祉施設等を結ぶ道路等に加え、新たに福祉施設等を相互に結ぶ道路を指定したことにより、特定道路上に踏切道も多く含まれることになったため、バリアフリー化の推進が必要

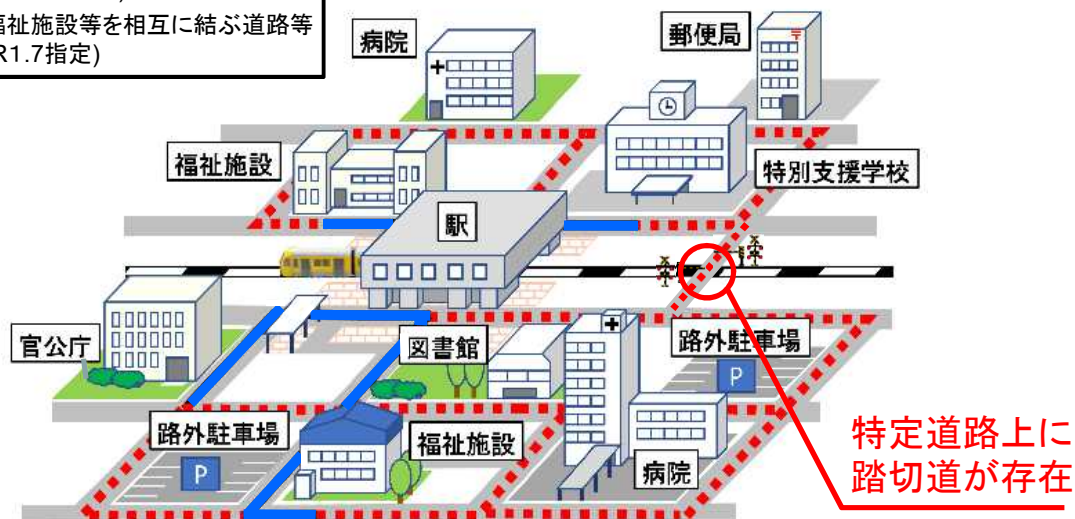
【特定道路の指定状況】



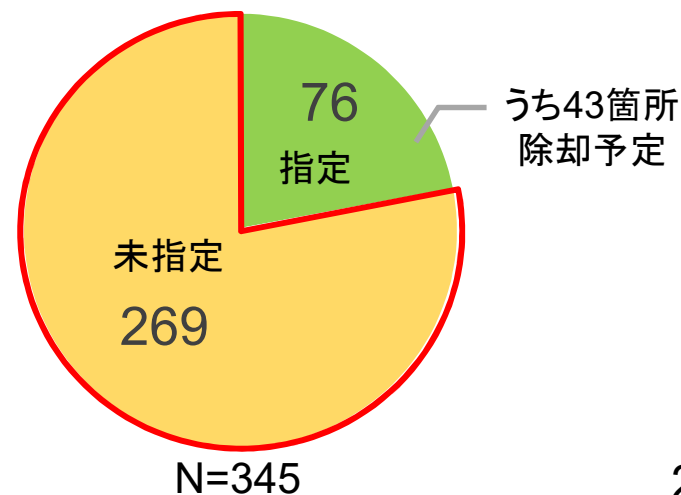
【特定道路上の踏切道】



— 駅と福祉施設等を結ぶ道路 (H20.12指定)  
- - - 福祉施設等を相互に結ぶ道路等 (R1.7指定)



＜踏切法による指定状況＞



# 踏切道改良促進法の一部改正(R3.3.31成立)

○交通の安全の確保とその円滑化を図るため、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、機動的な指定を可能としたほか、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。

## ◆依然として多い踏切事故・渋滞

〔 法施行(S36年)後60年で、  
・踏切数半減(約7万→約3.3万) 〕

- 踏切事故は約2日に1件、約4日に1人死亡  
※踏切事故件数211件、死亡者数84人(R元年度)
  - ・死亡者に占める高齢者の割合が高く、高齢者対策の強化が必要
- H28改正により指定数が大幅に増加、対策も一定程度進んだものの、開かずの踏切など、抜本的な改良が必要なものが多く未着手
  - ・長期間の調整が見込まれるものや指定期限後半の指定が困難
- H28改正により、各地で工夫ある取組を実施
  - ・踏切周辺の道路整備
  - ・駅改札口の追加
  - ・滞留交通を考慮した歩道拡幅
- 5年間を超える対策が中心となり、また対策の多様化を踏まえ、指定踏切道のフォローアップの仕組みが必要

## ◆災害時の長時間遮断

- H30大阪北部地震において、踏切道の長時間遮断が発生し、救急活動等への支障が発生
- 3か年緊急対策等の取組は任意の取組であり、法的拘束力が無い

## ◆改正概要

### ○一律5年間の指定・改良年限となる指定制度のあり方

- 一律5年間の指定・改良年限に代えて、個別の踏切道の状況に応じた機動的な指定を可能に

### ○改良方法の拡充

- 当該踏切道のみならず、周辺の迂回路整備や駅改札口の追加を踏切対策として位置づけ

### ○着実なフォローアップ及び「見える化」の仕組み

- 個別の踏切毎に進捗状況の公表や改良後の評価等を行い、「見える化」を推進

### ○バリアフリー化への対応

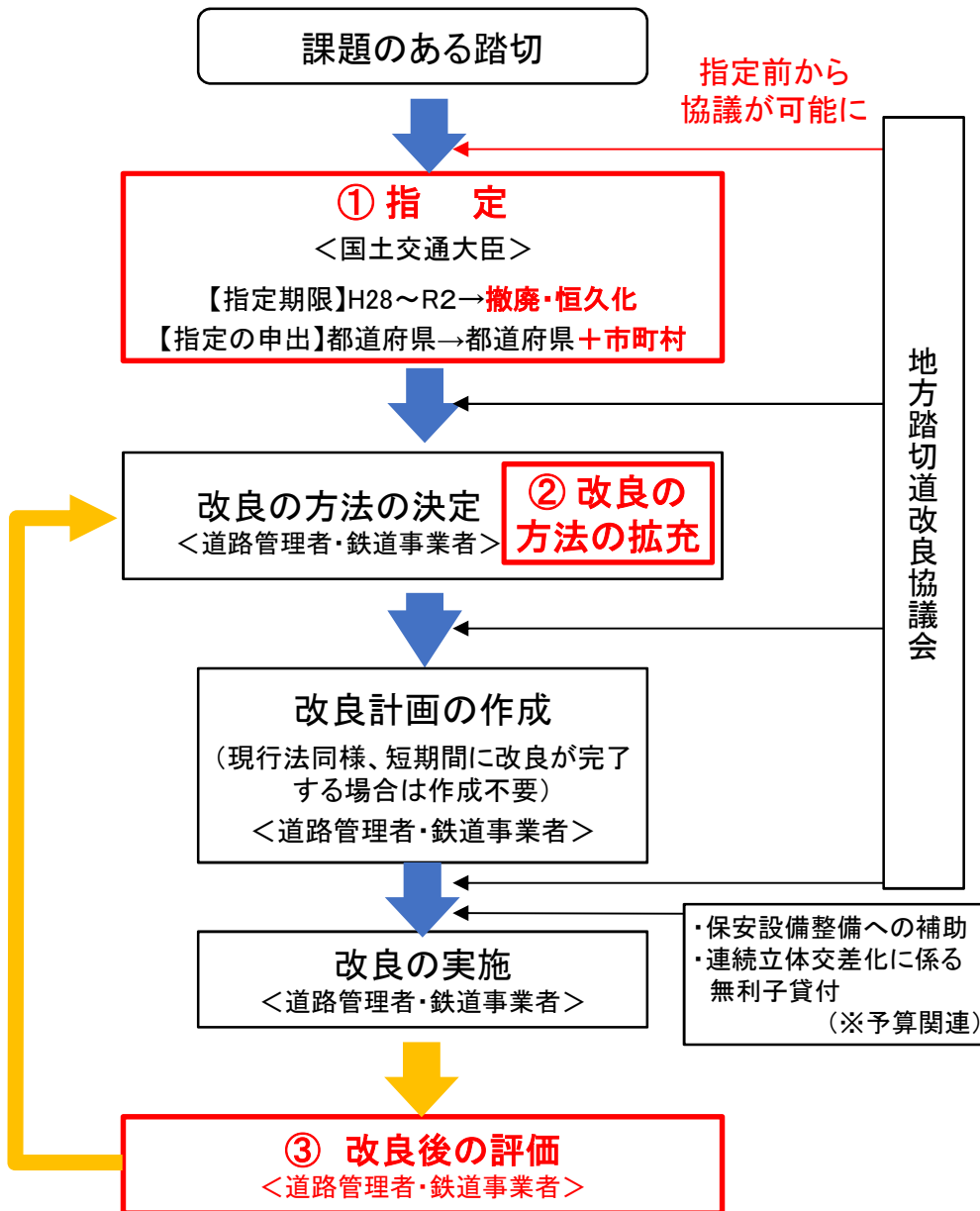
- 高齢者等対策として、特定道路上の踏切道の指定を推進するとともに、軌道の平滑化等、具体的方法を明確化

### ○災害時の管理方法を定める制度の創設

- 優先的に開放する等の措置が確実に実施されるような基準等を設定

# 踏切道の更なる改良の促進

## 改正スキーム (改正部分が赤字)

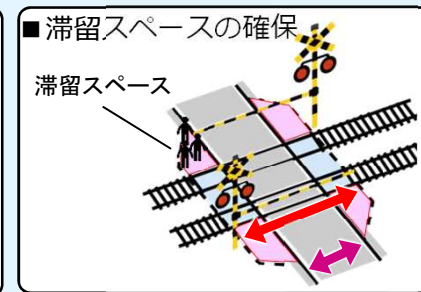
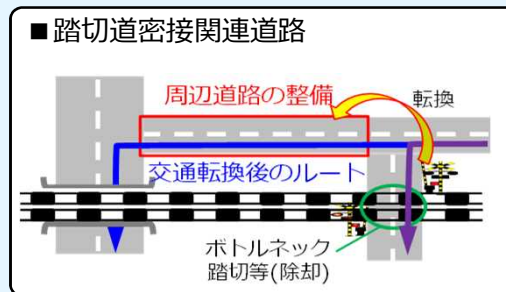


## ① 機動的な指定に見直し

- 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)



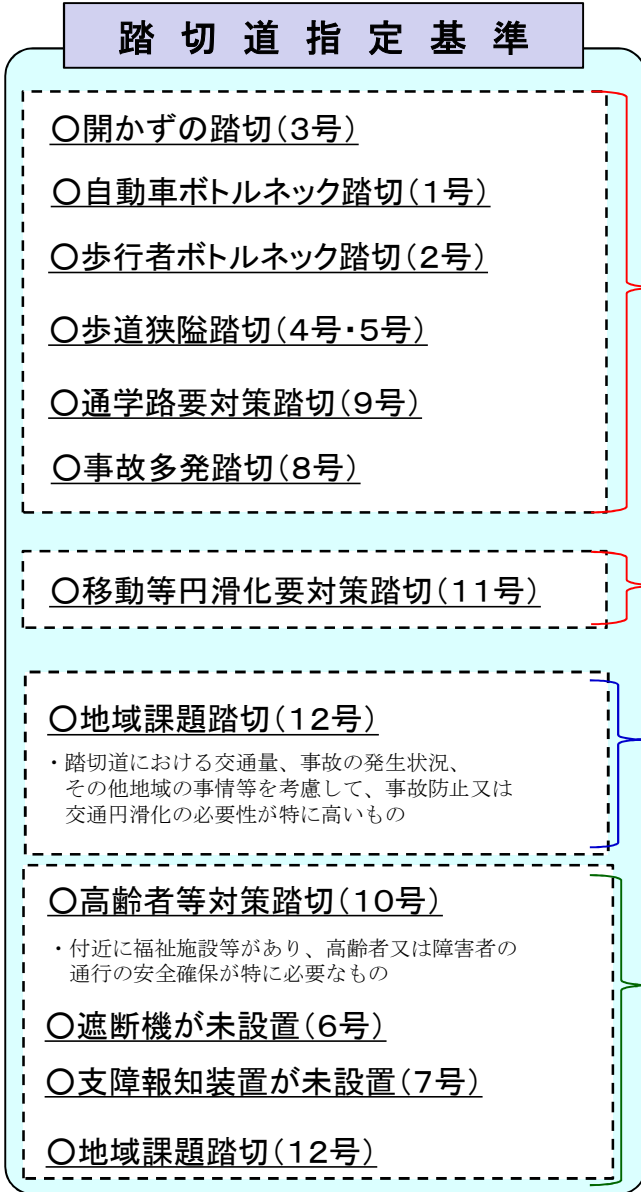
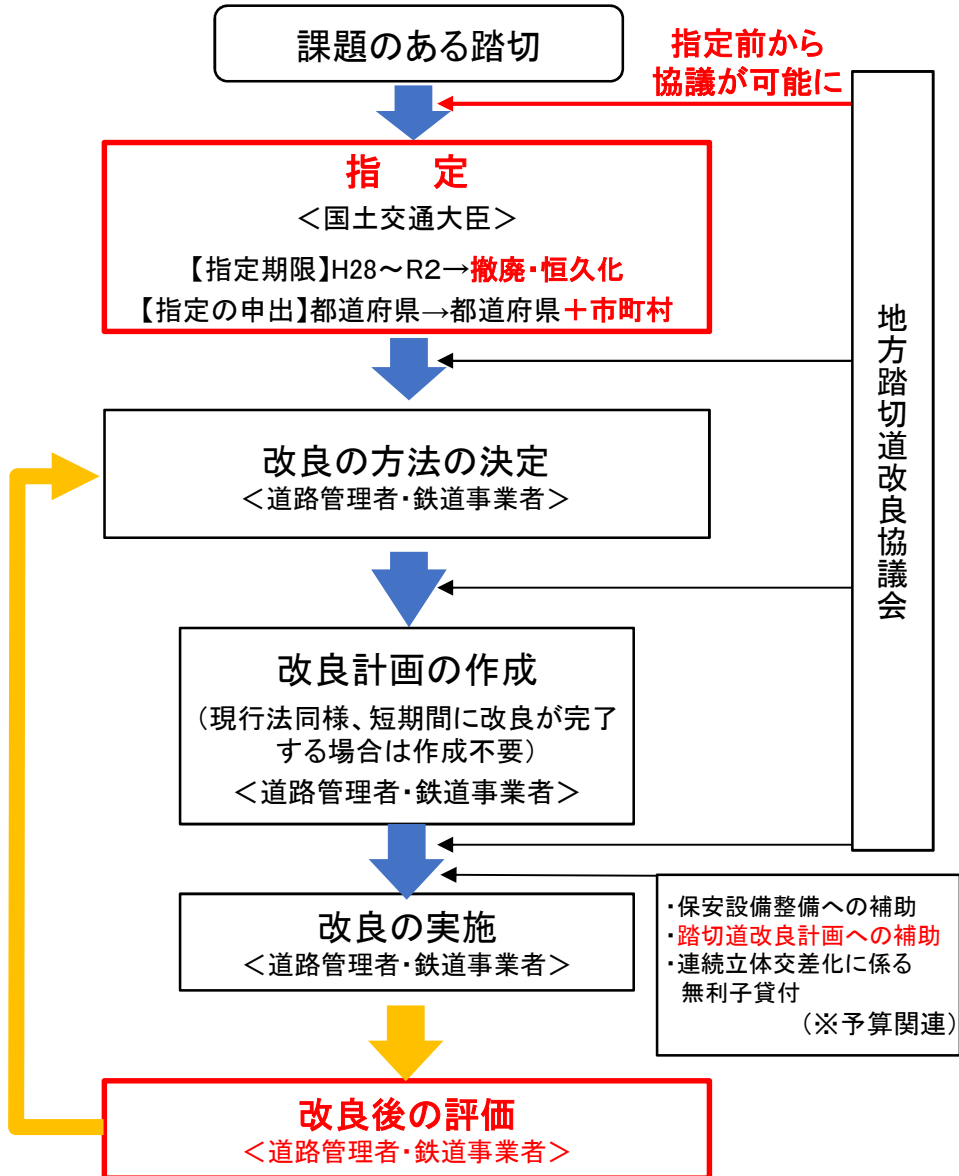
## ③ 改良後の評価の実施

- 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

# R3法指定スキーム

## R3改正スキーム

改正部分が赤字



「緊急に対策の検討が必要な踏切(カルテ踏切)」

新設

客観的基準には当てはまらないものの地域で課題認識の大きい踏切

保安設備に課題のある踏切(鉄道側対策)

道路側対策(立体交差化・構造改良等)



# 改良すべき踏切道の指定 (R3.4.13)

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和3年4月13日  
道路局路政課  
都市局街路交通施設課  
鉄道局施設課

## 改正踏切道改良促進法に基づき、改良すべき踏切道について 第一弾指定を行いました。

国土交通省は今国会で改正された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、新たに全国93箇所(別紙1)の指定を行いました。

- 国土交通大臣が今国会に提出した踏切道改良促進法等の一部を改正する法律が令和3年3月31日に成立し、4月1日から施行されました。
- 今回指定する踏切道は、改正後の踏切道改良促進法に基づく最初の指定となるものです。
- これらの箇所においては、法の規定に基づき、立体交差化や拡幅等の従来の対策に加え、周辺迂回路の整備などの面的・総合的対策や踏切道のバリアフリー化など、地域の実情に応じた幅広い踏切道対策が検討・実施されることとなります。
- また、今回新たに指定された踏切道については、踏切道の諸元等を記載した「踏切安全通行カルテ」(別紙2)を作成し、定期的に更新することで、対策状況等を「見える化」を進めていくことになりました。
- 国土交通省としても、地方踏切道改良協議会等を通じて改良計画の策定を支援するなど、対策促進を図ってまいります。

<問い合わせ先> 国土交通省 代表 TEL 03-5253-8111  
道路局路政課 課長補佐 栗原 (内線 37342)  
(課直通) TEL 03-5253-8479、FAX 03-5253-1616  
都市局街路交通施設課 課長補佐 柳田 (内線 32852)  
(課直通) TEL 03-5253-8417、FAX 03-5253-1592  
鉄道局施設課 課長補佐 森田 (内線 57886)  
(課直通) TEL 03-5253-8554、FAX 03-5253-1634

## 改良すべき踏切道の指定 (R3.4.13) (都道府県別)

都道府県	指定数	都道府県	指定数	都道府県	指定数
北海道	0	新潟県	1	岡山県	0
青森県	2	富山県	2	広島県	3
岩手県	0	石川県	0	山口県	1
宮城県	1	岐阜県	9	徳島県	1
秋田県	0	静岡県	0	香川県	1
山形県	0	愛知県	14	愛媛県	1
福島県	1	三重県	1	高知県	0
茨城県	1	福井県	0	福岡県	0
栃木県	1	滋賀県	0	佐賀県	0
群馬県	0	京都府	1	長崎県	0
埼玉県	3	大阪府	5	熊本県	0
千葉県	11	兵庫県	11	大分県	1
東京都	15	奈良県	0	宮崎県	0
神奈川県	1	和歌山県	4	鹿児島県	0
山梨県	0	鳥取県	0	沖縄県	-
長野県	1	島根県	0	合計	93

## 改良すべき踏切道の指定 (R3.4.13) (指定基準別)

指定基準※ <sup>1</sup>	指定数※ <sup>2</sup>
開かずの踏切(3号)	12
自動車ボトルネック踏切(1号)	1
歩行者ボトルネック踏切(2号)	1
歩道狭隘踏切(4,5号)	5
遮断機がない踏切(6号)	3
踏切支障報知装置がない踏切(7号)	2
事故多発踏切(8号)	0
通学路要対策踏切(9号)	8
高齢者等対策踏切(10号)	14
移動等円滑化要対策踏切(11号)	2
地域課題踏切(12号)	45
合計	93

※1 踏切道改良促進法施行規則 第二条 改良すべき踏切道の指定に係る基準

※2 複数の指定基準に該当する場合、上の指定基準から優先して計上

# 踏切道改良計画事業補助制度の創設(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。

## ■ 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が対象

※連続立体交差事業を除く(別途個別補助制度あり)

### 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

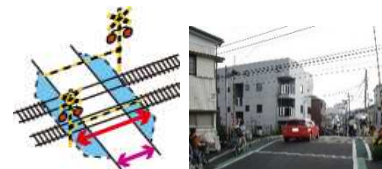
#### <歩行者等立体横断施設>



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

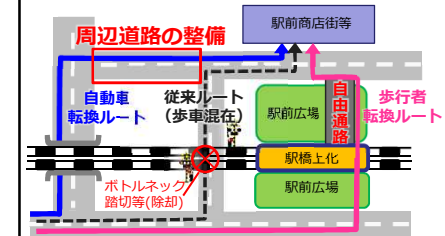


#### <踏切拡幅>



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