

熊本県踏切道改良協議会合同会議

開催日時：令和8年2月4日（水）

15：00～16：00

場 所：九州地方整備局+WEB会議

議 事 次 第

1. 開会

2. 挨拶

3. 議事

(1) 熊本県踏切道改良協議会合同会議規約（案）の確認

資料1

(2) 地方踏切道改良計画の作成及び実施に係る協議

資料2

(3) 踏切道改良後の評価

資料3

4. 踏切道に関する政策等の情報提供

資料4

5. 第4種踏切道に関する情報提供

資料5

6. 閉会

熊本県踏切道改良協議会合同会議規約（案）

（目的）

第1条 熊本県踏切道改良協議会合同会議（以下「合同会議」という。）は、踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号。以下「法」という。）第16条の規定に基づき、熊本県の踏切道及び地方踏切道改良協議会（以下「協議会」という。）の踏切道を対象に合同で協議することにより、法第4条に規定する地方踏切道改良計画の作成及び実施、法第14条に規定する地方踏切道災害時管理方法その他熊本県内の踏切道における踏切対策を円滑に進めるために設置する。

（協議事項等）

第2条 協議会は、次に掲げる事項について協議を行う。

- （1）地方踏切道改良計画の作成及び実施に関し必要な協議
- （2）法第12条の規定による評価を実施するに当たっての構成員からの意見聴取
- （3）地方踏切道災害時管理方法の作成及び実施に関し必要な協議
- （4）法第6条に規定する国踏切道改良計画の作成又は法第15条に規定する国踏切道災害時管理方法の決定に当たっての鉄道事業者からの意見聴取（ただし、（1）及び（3）の対象となる踏切道に係る鉄道事業者と当該国踏切道改良計画又は国踏切道災害時管理方法の対象となる踏切道に係る鉄道事業者が同一の場合に限る。）
- （5）法第3条又は法第13条の規定による踏切道の指定に向けて必要な協議
- （6）前5号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項

（合同会議の組織）

第3条 合同会議は、別表に掲げる協議会（以下「各協議会」という。）の踏切道及び踏切道（以下「各踏切道」という。）を対象に開催する。

- 2 合同会議に、議長1名及び副議長1名を置く。
- 3 原則、議長は、九州地方整備局長及び九州運輸局長の双方が毎年交互であたる。
- 4 原則、副議長は、九州地方整備局長及び九州運輸局長の双方が毎年交互にあたり、議長を補佐する。
- 5 議長及び副議長は、協議会の運営に支障がない限りにおいて、代理を選

任することができる。

6 合同会議の議長及び副議長以外の構成員は、別表に定める者のほか、必要と認められる者を参加させることができる。

（踏切道改良検討会）

第4条 合同会議は、未指定の緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）等に関して指定に向けた具体的検討を行うため、必要に応じて、踏切道改良検討会を設置することができる。

2 踏切道改良検討会を設置する場合は、別に規約を定めるものとする。

（合同会議の開催）

第5条 合同会議は、議長が自ら、各協議会の議長、又は各踏切道の鉄道事業者及び道路管理者双方の求めに応じて必要な構成員を招集する。

2 合同会議は、原則として公開とする。ただし、公開することにより協議の実施に支障が生じると認められるものについては、議長の判断により、非公開で行うことができる。

（代理の選任）

第6条 構成員は、合同会議の運営に支障がない限りにおいて、代理を選任することができる。

（協議結果の尊重義務）

第7条 合同会議において、協議が調った事項については、合同会議の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。

（事務局）

第8条 合同会議事務局は、九州地方整備局道路部地域道路課、九州運輸局鉄道部計画課及び熊本県土木部道路整備課・道路保全課に置く。

（その他）

第9条 この規約に定めるもののほか、合同会議の事務の運営上必要な事項は、別に定めるものとする。

附 則

(施行期日)

第1条 この規約は、令和4年2月21日から施行する。

- 一部改訂 令和5年2月9日
- 一部改訂 令和5年12月26日
- 一部改訂 令和7年10月21日
- 一部改訂 令和8年2月4日

別表 ※第3条関係 構成員

職名
熊本市長（道路管理者）
宇城市長（道路管理者）
玉名市長（道路管理者）
菊陽町長（道路管理者）
多良木町長（道路管理者）
熊本県知事（道路管理者）（踏切道密接関連道路の道路管理者又は踏切道の所在地をその区域に含む都道府県知事）
九州旅客鉄道株式会社 熊本支社 熊本支社長（鉄道事業者）
熊本電気鉄道株式会社 社長（鉄道事業者）
くま川鉄道株式会社 社長（鉄道事業者）
九州地方整備局長（踏切道の所在地を管轄する地方整備局長）
九州運輸局長（踏切道の所在地を管轄する地方運輸局長）

別表 ※改良すべき踏切道関係

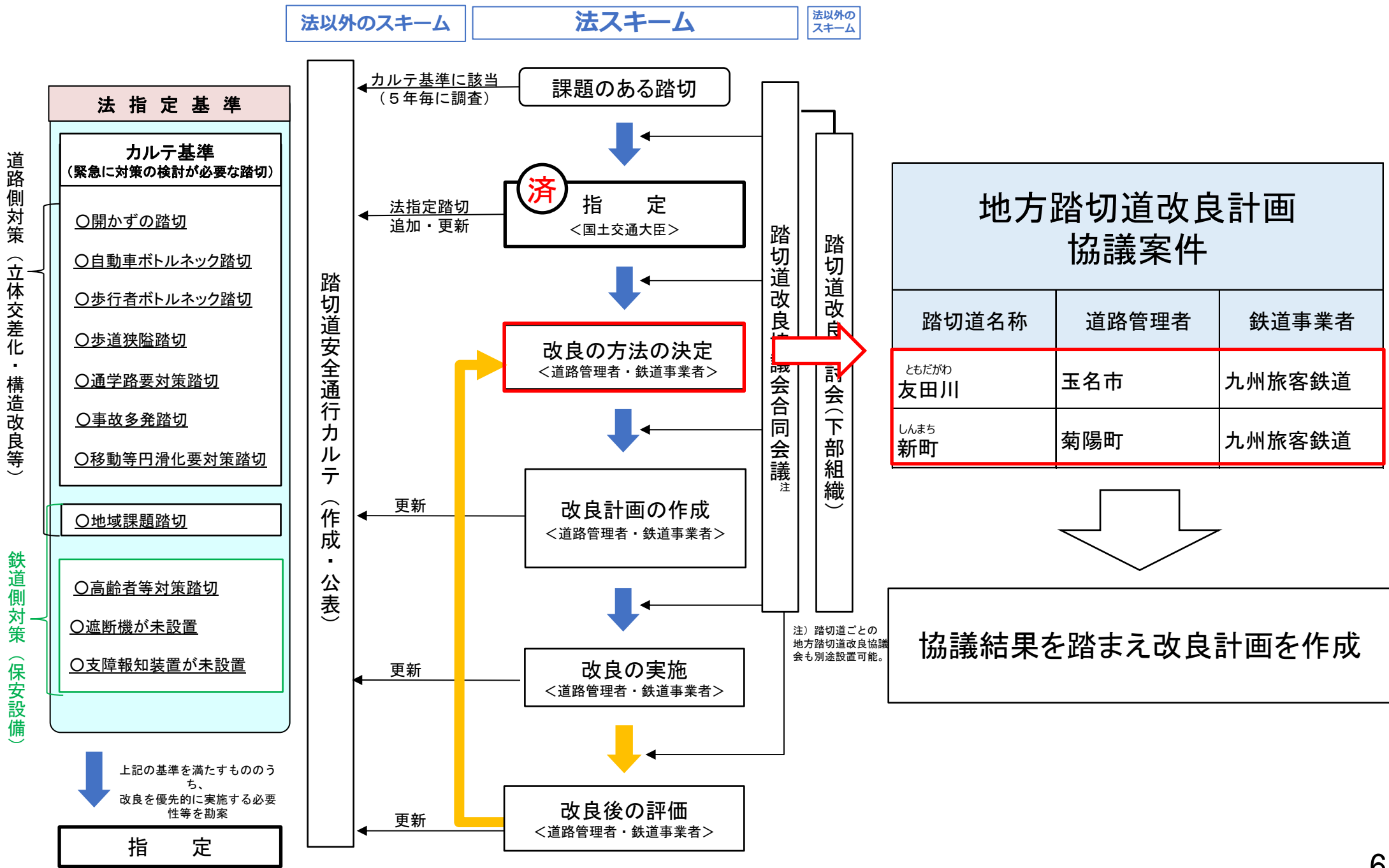
踏切道名	法指定年月日 ※空欄箇所は 未指定	道路管理者	鉄道事業者
野添第2踏切道	H29.1.27	熊本県	くま川鉄道株式会社
山北口踏切道	R4.12.16	熊本県	九州旅客鉄道株式会社 熊本支社
石仏踏切道		熊本市	九州旅客鉄道株式会社 熊本支社
八景水谷・堀川間7号踏切道		熊本市	熊本電気鉄道株式会社
西梁踏切道	R4.12.16	熊本市	九州旅客鉄道株式会社 熊本支社
原水踏切道	R4.1.21	菊陽町	九州旅客鉄道株式会社 熊本支社
鉄砲小路踏切道	R4.1.21	菊陽町	九州旅客鉄道株式会社 熊本支社
築地踏切道	R4.12.16	多良木町	くま川鉄道株式会社
大原踏切道	R6.1.18	菊陽町	九州旅客鉄道株式会社 熊本支社
樋之口踏切道	R7.1.15	宇城市	九州旅客鉄道株式会社 熊本支社
友田川踏切道	R7.12.23	玉名市	九州旅客鉄道株式会社 熊本支社
新町踏切道	R7.12.23	菊陽町	九州旅客鉄道株式会社 熊本支社

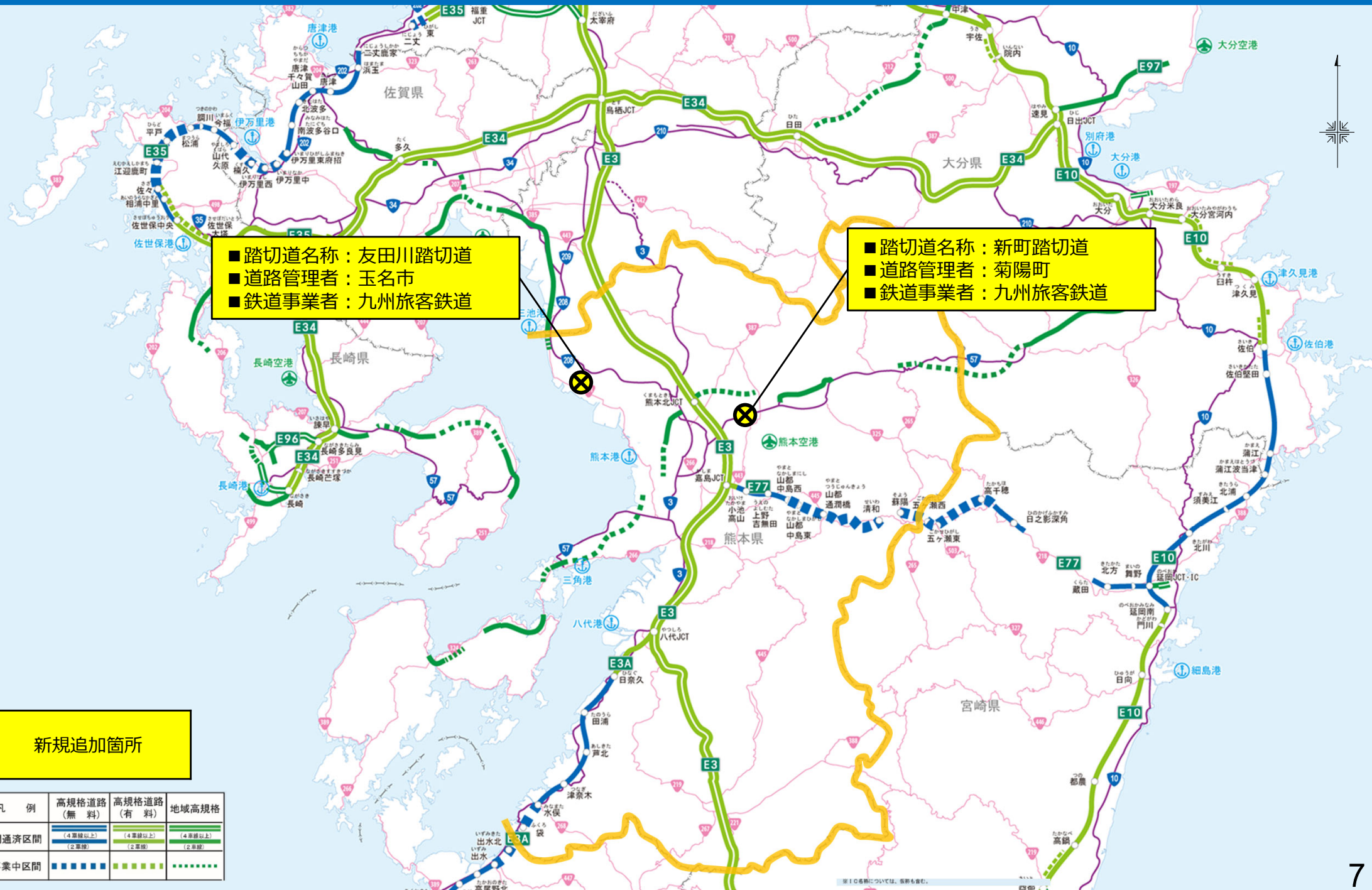
地方踏切道改良計画の作成及び実施 に係る協議

令和8年2月4日

熊本県踏切道改良協議会合同会議

改良計画の作成に係る協議





■ 踏切道名称：友田川踏切道
 ■ 道路管理者：玉名市
 ■ 鉄道事業者：九州旅客鉄道

■ 踏切道名称：新町踏切道
 ■ 道路管理者：菊陽町
 ■ 鉄道事業者：九州旅客鉄道

新規追加箇所

凡例	高規格道路 (無料)	高規格道路 (有料)	地域高規格
開通区間	(4車線以上) (2車線)	(4車線以上) (2車線)	(4車線以上) (2車線)
事業中区間	■■■■■	■■■■■	■■■■■

踏切対策の課題等

踏切道名	ともだがわ 友田川踏切道
都道府県名	熊本県
市町村名	玉名市
鉄道事業者	九州旅客鉄道
鉄道路線名称	鹿児島線
道路名称	市道六栄線
道路管理者	玉名市



課題

地域住民が利用しており、通勤時間帯は渋滞が発生している。幅員が狭く、車両の円滑な通行を阻害している。車両の離合時には事故発生の恐れもある状況である。

法指定基準

12号
地域課題踏切

対策（予定）

車道拡幅

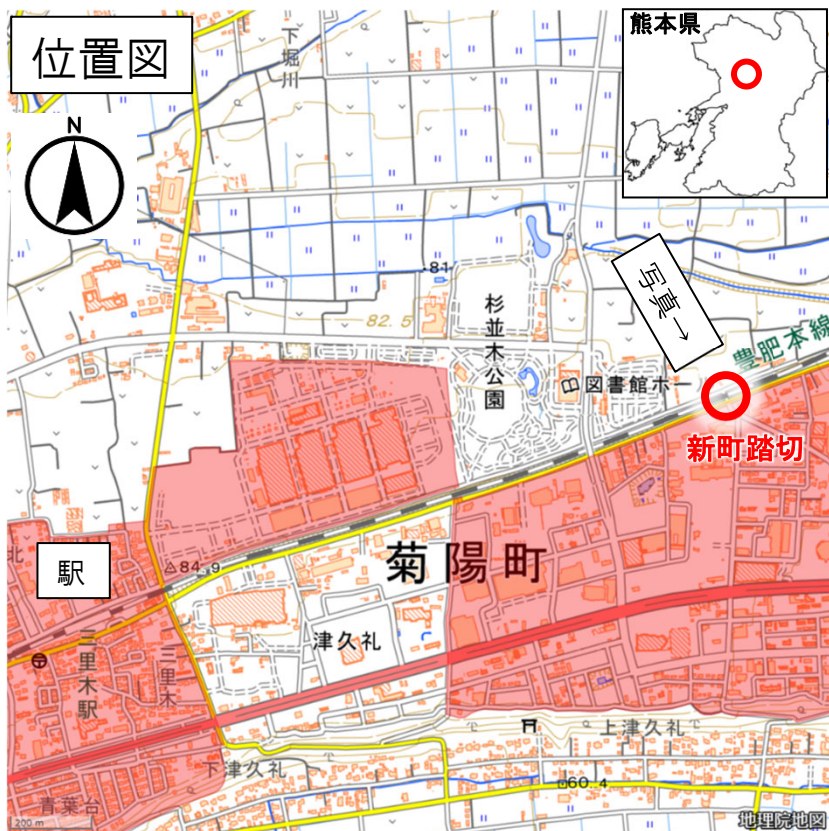
写真



踏切対策の課題等

踏切道名	新町踏切道
都道府県名	熊本県
市町村名	菊陽町
鉄道事業者	九州旅客鉄道
鉄道路線名称	豊肥線
道路名称	町道横道合志線
道路管理者	菊陽町

しんまち



課題

周辺には住宅地や商業施設があり、地域住民が利用している。幅員が狭く、車両の離合が困難であり、車両の通行および歩行者の安全な通行が確保されていない。

法指定基準

12号
地域課題踏切

対策（予定）

車道拡幅、歩道設置

写真



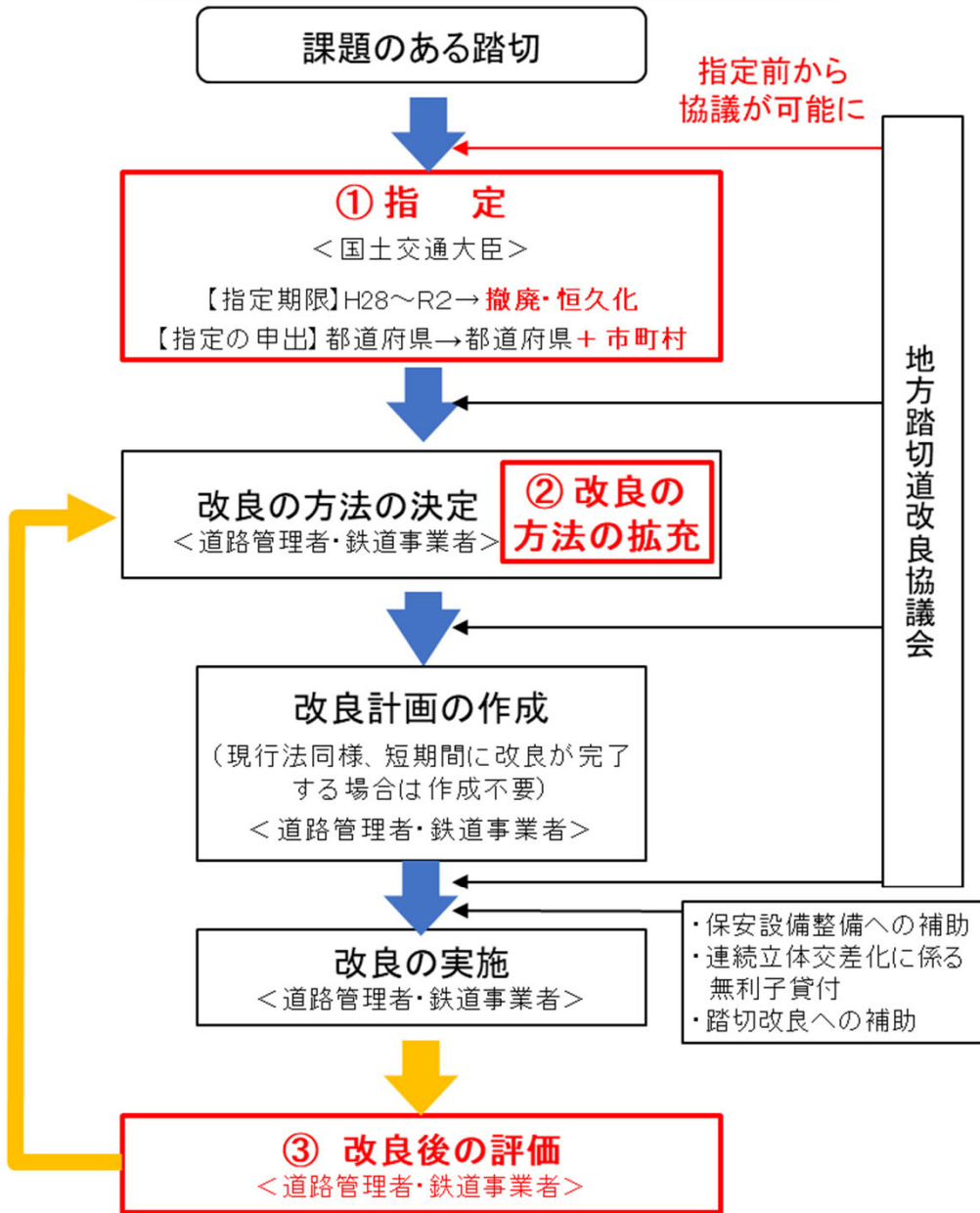
踏切道に関する政策等の情報提供

令和8年2月4日
地域道路課

改良すべき踏切道

改良すべき踏切道のスキーム

改正スキーム (改正部分が赤字)

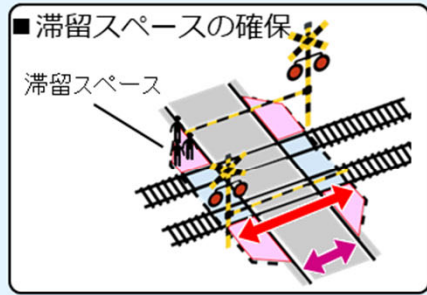
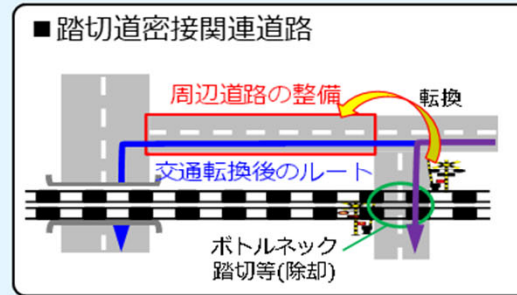


① 機動的な指定に見直し

- 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

図4-2 踏切道改良促進法の改正スキーム

緊急に対策の検討が必要な踏切道

緊急に対策の検討が必要な踏切(カルテ踏切)と 踏切道安全通行カルテ

- 平成28年6月、開かずの踏切などの「緊急に対策の検討が必要な踏切(カルテ踏切)」1,479箇所について、踏切の諸元、交通量等を鉄道事業者と道路管理者が連携してとりまとめた「踏切道安全通行カルテ」として公表。
- 令和3年10月、対策の実施や事故の減少等により課題が解消された一方、バリアフリー法に基づく特定道路上における移動等円滑化の促進の必要性が特に高い踏切を新たに追加する等の結果、カルテ踏切は1,336箇所となり、「踏切道安全通行カルテ」を更新。今後、1年に1度、評価結果等を踏まえてカルテを更新し、踏切対策の「見える化」を推進。

[緊急に対策の検討が必要な踏切(カルテ踏切)]

(単位:箇所)

課題	H28.6公表	R3.10公表
開かずの踏切	532	539
自動車ボトルネック踏切	408	289
歩行者ボトルネック踏切	599	527
歩道が狭隘な踏切	164	99
通学路要対策踏切	159	96
事故多発踏切	83	81
移動等円滑化要対策踏切	—	170
合計(重複除く)	1,479	1,336

重複あり

[踏切道安全通行カルテ]

よみかた	〇〇	所在地	〇〇
踏切道名	〇〇	道路名	〇〇線
		道路管理者名	〇〇市
		鉄道路線名	〇〇線
		鉄道事業者名	〇〇鉄道

位置図・現況写真		諸元・構造等				R3年9月末時点
※地図イメージ		踏切種別	第1種	位置	歩道部(延長等)	車道
※写真イメージ		踏切長(m)	10.0	幅員(m)	左道路	1.0
		横断本数(本)	1	踏切道	右道路	1.0
		交差角(度)	60	種類	有無等	距離(m)
		左道路	直線	自動車	起立体	1,300
		右道路	直線	歩行者	起立体	200
		交通規制	交通規制なし	バリアフリー	注記なし(200m以内)	-
		車両進入防護柵等	設置していない	歩車道分離方法	なし	DID地区
		踏切保安設備	買い踏切	踏切交差部知照装置(手動)		-
		高規格保安設備	標準規格知照装置(3次元レーザードーム式)	高齢者等の事故防止対策設備		注意看板
		特性	通学路指定状況(学校指定)	通学路交通安全プログラム		〇
			バリアフリー法に基づく特定道路上	緊急輸送道路上重要物流道路上		-
		自動車交通量(台/日)	2,948	歩行者等交通量(人/日)	3,829	鉄道交通量(本/日)
						527

基準算定データ				R3年9月末時点
ピーク時遮断時間(分)	42	前後歩道との幅員差(m)	0.0	踏切内の事故発生状況
A.踏切自動車交通遮断量(台・時)	23,584	AとBの和	54,216	踏切別
B.踏切歩行者等交通遮断量(人・時)	30,632			事故別
				件数
				死者数
				地域課題
				通学路指定や周辺に高齢者福祉施設があることから、小学生や高齢者の通行が多く、歩道幅等の安全対策の要望あり

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
〇	-	〇	-	〇	-	-

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)	第二条第2号(歩行者ボトルネック踏切)	第二条第3号(開かずの踏切)	第二条第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	〇	H30	R1	R3		
対策内容							
・単独立体交差化(R1~)							
事業完了年度	対策の効果等						
除却年度							

所在地・管理者等

位置図・現況写真

踏切の諸元・構造等

カルテ基準や法指定基準に係るデータ

カルテ基準

法指定の状況

対策の実施状況等

- 年に1度、下記の情報等を更新
- ・法指定の状況
 - ・協議会の設置状況
 - ・対策内容
 - ・対策の効果(評価結果)

踏切道の指定基準とカルテ基準について

踏切道指定基準 施行規則第二条)

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

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

3号:開かずの踏切

- ・ピーク時遮断時間40分／時以上

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

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年間に於いて2回以上の踏切事故が発生

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

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

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

カルテ踏切

○自動車ボトルネック踏切

○歩行者ボトルネック踏切

○開かずの踏切

○歩道狭隘踏切

- 1) 以下の全てに該当する踏切道
 - ・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
- 以下の全てに該当する踏切道
- ・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

○事故多発踏切

○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

○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踏切

(参考)課題別・都道府県別内訳

R4.1末時点

都道府県	箇所数	開かず	自動車BN	歩行者BN	歩道狭隘	通学路要対策	事故多発	移動等円滑化要対策	都道府県	箇所数	開かず	自動車BN	歩行者BN	歩道狭隘	通学路要対策	事故多発	移動等円滑化要対策	都道府県	箇所数	開かず	自動車BN	歩行者BN	歩道狭隘	通学路要対策	事故多発	移動等円滑化要対策
青森県	-	-	-	-	-	-	-	-	富山県	10	-	-	-	3	4	2	1	広島県	17	4	-	4	4	2	-	6
岩手県	4	-	-	-	-	4	-	-	石川県	1	-	-	-	1	-	-	-	山口県	8	-	-	-	5	3	-	-
宮城県	2	-	1	-	1	-	-	-	岐阜県	16	1	6	-	6	6	-	-	徳島県	1	-	1	1	-	-	-	-
秋田県	-	-	-	-	-	-	-	-	静岡県	12	-	6	4	2	2	1	1	香川県	5	-	3	-	-	-	-	2
山形県	3	-	-	-	-	3	-	-	愛知県	70	7	55	14	5	1	3	-	愛媛県	5	-	2	1	-	1	-	1
福島県	3	-	-	-	2	1	-	1	三重県	15	-	7	3	2	1	4	-	高知県	1	-	1	-	-	-	-	-
茨城県	8	-	2	-	1	3	1	2	福井県	3	-	-	-	-	2	1	-	福岡県	46	4	15	17	-	1	1	23
栃木県	12	-	2	-	4	6	-	4	滋賀県	4	-	-	1	1	2	-	-	佐賀県	1	-	-	-	-	1	-	-
群馬県	2	-	1	-	-	-	-	1	京都府	53	2	9	20	1	8	4	21	長崎県	2	-	-	-	-	-	-	2
埼玉県	110	38	44	34	13	2	4	13	大阪府	168	81	28	89	6	3	12	20	熊本県	5	-	-	-	-	3	2	-
千葉県	69	2	18	30	14	9	4	6	兵庫県	71	30	18	38	5	1	7	2	大分県	-	-	-	-	-	-	-	-
東京都	401	288	37	202	11	-	17	25	奈良県	32	3	18	6	-	4	1	6	宮崎県	-	-	-	-	-	-	-	-
神奈川県	138	76	12	60	7	3	14	29	和歌山県	2	-	-	-	-	-	1	1	鹿児島県	3	-	1	1	-	-	1	-
山梨県	-	-	-	-	-	-	-	-	鳥取県	2	1	-	-	-	1	-	-	沖縄県	-	-	-	-	-	-	-	-
長野県	14	-	-	-	2	9	-	3	島根県	3	-	-	-	-	3	-	-	合計	1,336	539	289	527	99	96	81	170

※ 課題別の箇所数は、重複している箇所があるため、各値の和とカルテ踏切の総数は一致しない。

地方踏切道改良協議会

地方踏切道改良協議会について

目的・概要

- 踏切道の対策を進めていくには、地域の実情に応じて、多様な関係者が緊密に連携して取り組むことがより一層重要。
- 踏切道改良促進法に基づき、鉄道事業者及び道路管理者が、地方運輸局、地方整備局、都道府県知事、市町村長などの関係者を構成員として、踏切道の改良の促進に関し必要な協議を行うための組織

構成員

- ・地方整備局長
- ・地方運輸局長
- ・鉄道事業者
- ・道路管理者
- ・都道府県知事
- ・地域の関係者 等

主な協議内容

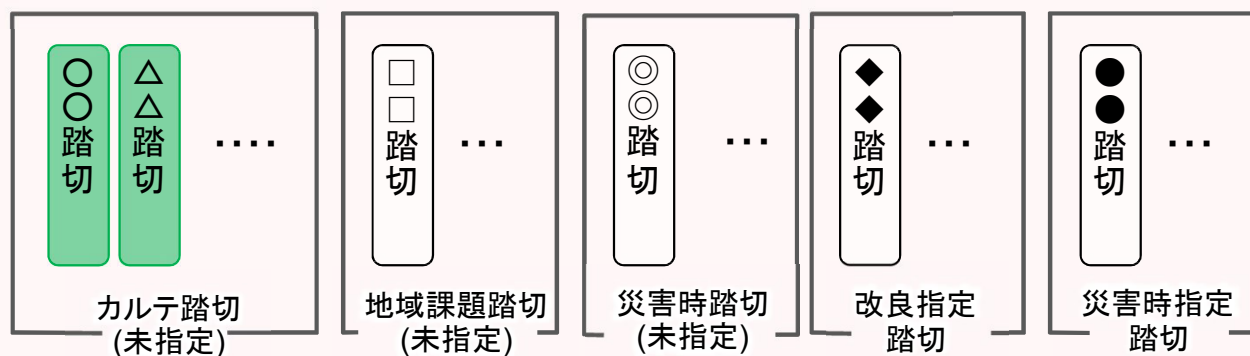
- ・踏切道の改良計画の作成、実施に関すること。
- ・踏切道の災害時管理方法の作成、実施に関すること。
- ・踏切道の指定に向けた必要な協議。
- ・その他の踏切道の改良の促進に関し必要な協議。

等

踏切道改良協議会合同会議

- ・協議会は、踏切道ごとに設置することを基本とするが、
- ・都道府県単位や特定の鉄道会社の路線単位等、一定エリアにおける複数の踏切道をまとめて、
- ・線的・面的に一体的な協議を行うことも可能

〇〇県 踏切道改良協議会 合同会議イメージ



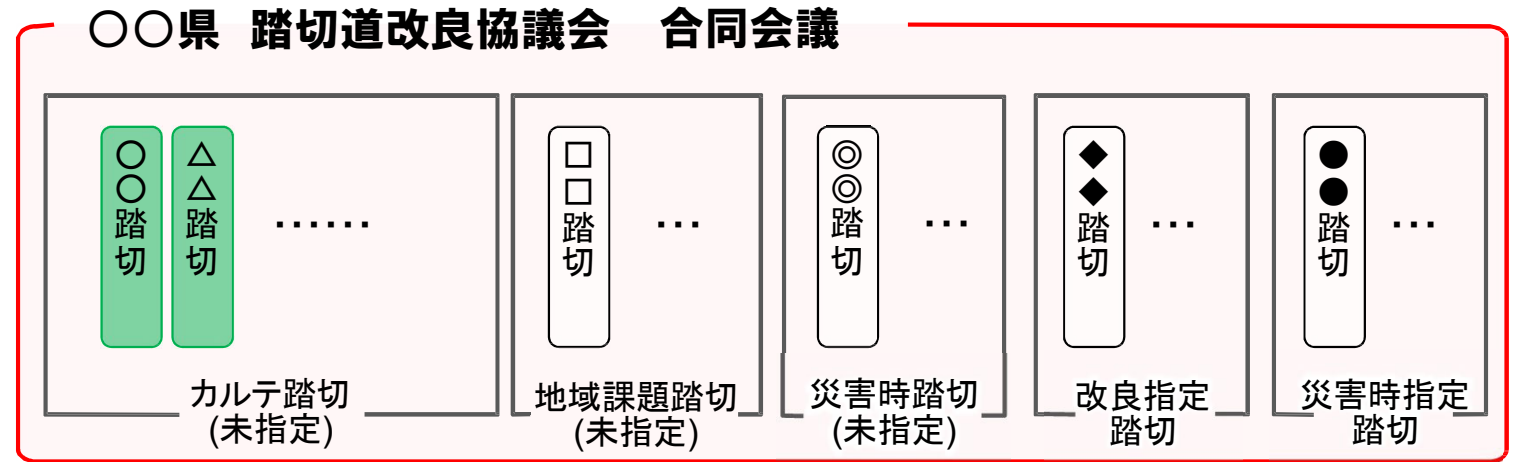
踏切道改良検討会

- ・未指定のカルテ踏切等の法指定に向けた具体的な検討を行うため、合同会議の下部組織として踏切道改良検討会の設置が可能。

踏切道改良協議会の体制

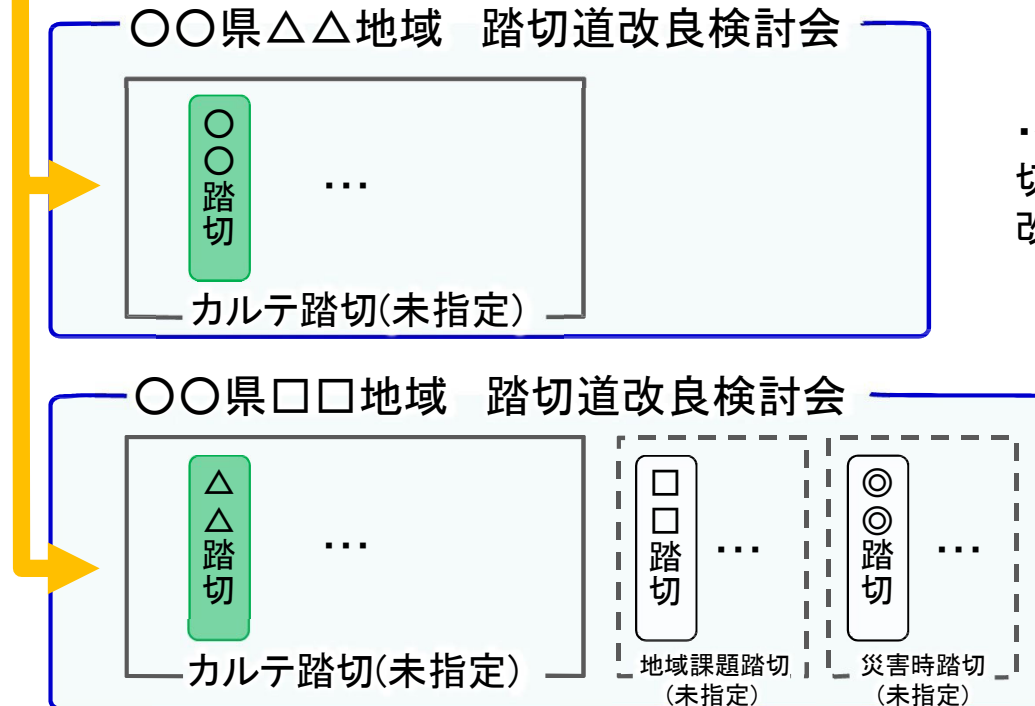
合同会議

- (趣旨)
- ・未指定のカルテ踏切や地域課題踏切の法指定に向けた進捗管理
 - ・法指定後の改良計画の作成及び実施、災害時管理方法の作成に関し必要な協議
 - ・評価に当たっての意見聴取
 - ・踏切に係る情報提供 など



改良検討会

- (趣旨)
- ・未指定のカルテ踏切の法指定に向けた具体的検討 など



・個別協議を要する指定踏切道は、適宜、地方踏切道改良協議会で議論可能

※地域課題踏切(未指定)及び災害時踏切(未指定)についても地域の意見を踏まえ、改良検討会で議論可能

踏切道の改良後の評価

踏切道の改良後の評価

○改良後の踏切道の交通量や踏切事故の発生状況等について、道路管理者・鉄道事業者が適切に評価・検証し、必要に応じて追加的な対策を実施。

改良後の評価項目

- ①交通量、事故発生状況、その他安全かつ円滑な交通の確保に関する状況
- ②法指定基準の該当の確認

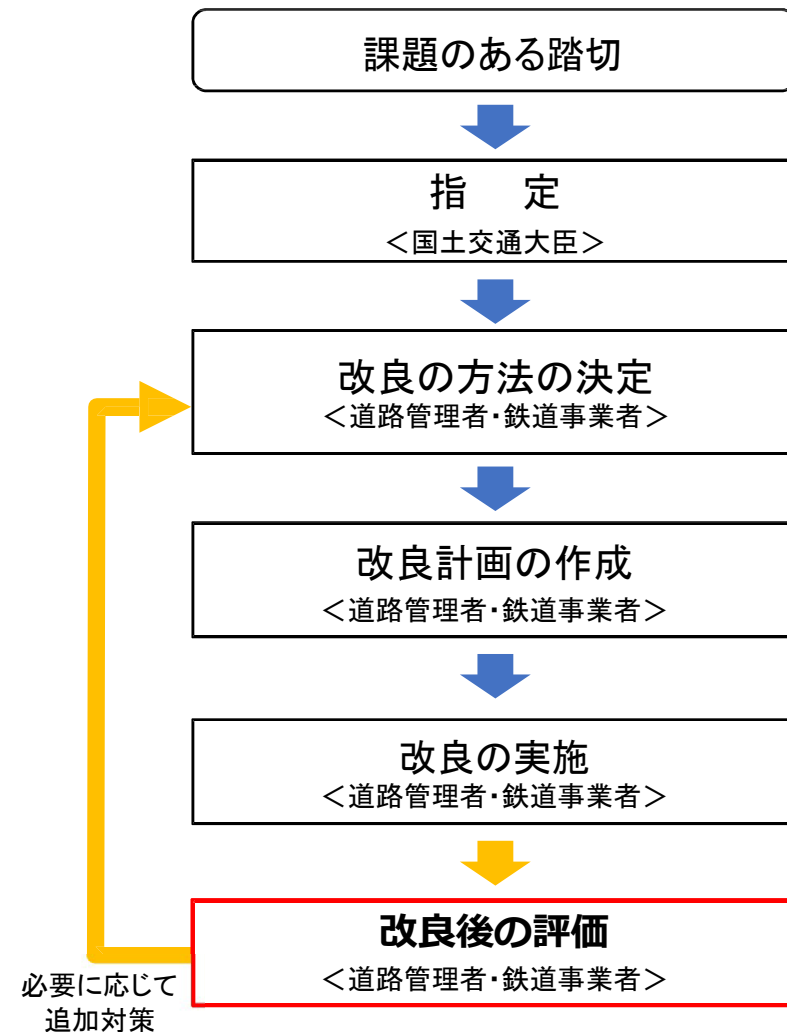
評価の実施時期

- 改良後、概ね1年以内
※ただし、事故多発踏切については、1年以内に暫定的な評価を実施し、5年後に再度評価を実施

評価結果の公表等

- 評価結果は「踏切道安全通行カルテ」に記載し、1年に1度、公表
- 評価結果は国土交通大臣に届出

踏切道改良促進法のスキーム



評価制度のポイント

- 評価手法は公共事業の事後評価手法等に準拠し、踏切改良後の交通量等の状況の変化要因等を調査・分析するとともに、指定基準の該当について確認。
- 必要に応じて、地方協議会を活用し、地域課題踏切等の評価について事業者以外の意見を聴取。

評価の実施時期

- 改良の完了後、遅滞なく
→構造改良等(道路側対策)の竣工、保安設備(鉄道側対策)の設置の後、概ね1年以内(ただし、事故多発踏切については、1年以内に暫定的な評価を実施し、5年後に再度評価を実施)

評価手法

- 交通量、事故発生状況、その他安全かつ円滑な交通の確保に関する状況の調査および分析
→評価手法は、公共事業の事後評価手法・項目(効果の発現状況、改善措置の必要性等)に準拠
- 指定基準の該当の確認
→協議会を活用し、地域課題踏切等の評価について必要に応じて事業者以外の意見を聴取し、評価に反映。

評価単位

- 指定踏切道毎(ただし、連続立体交差事業は複数の踏切道を纏めて評価することも可能)

その他

- 評価結果は踏切カルテに記載し、公表

法 指 定 基 準

カルテ基準

(年毎の踏切実態調査に基づき該当を確認)

- 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

- 地域課題踏切

- 高齢者等対策踏切
- 遮断機が未設置
- 支障報知装置が未設置

道路側対策

立体交差化

構造改良

鉄道側対策

保安設備

災害時の管理の方法を定めるべき踏切道

災害時の管理方法を定める踏切道の指定

- 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>



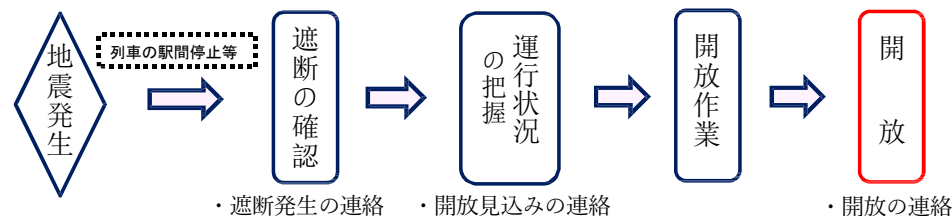
到着時間の遅れ
(通常)
2.7km(7分)
↓
(6/18地震時)
10.1km(42分)

凡例
 ✕ : 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（緊急輸送道路等において、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）



踏切道改良計画事業補助

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する。

■ 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）

■ 補助率 : 5.5/10 (基本)

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>



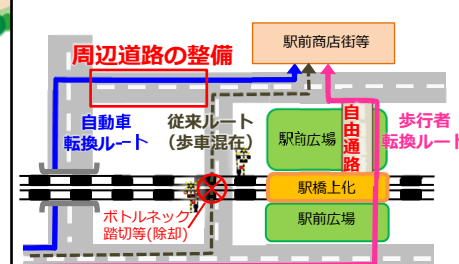
立体横断施設を整備することにより歩行者等の交通を確保

<踏切拡幅>



歩道を整備することにより、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

道路の移動等円滑化に関する ガイドライン(R6.1.15改定)

令和6年1月15日
道路局企画課

道路の移動等円滑化に関するガイドラインを改定しました ～踏切道での安全対策～

国土交通省では、踏切道での安全対策のため、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を改定しました。

一昨年4月、奈良県内において視覚に障害のある方が踏切内で列車に接触してお亡くなりになる痛ましい事故を受け、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を同年6月に改定し、踏切道での安全対策を盛り込みました。

その後、昨年9月～10月に踏切道での視覚障害者誘導方法に関する実験を実施するとともに、視覚障害者団体、学識経験者等で構成する「踏切道等における視覚障害者誘導対策WG」等でのご議論を踏まえ、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を改定しましたのでお知らせします。

主な改定内容

1. 踏切道内へ踏切道内誘導表示を設けることを標準的な整備内容に位置づけ
2. 踏切道内誘導表示の標準的な設置方法及び構造を規定
3. 歩行者通行空間の確保及び路面等の整備を望ましい整備内容に位置づけ
4. 実証実験結果の紹介
5. 歩道等が無い又は有効幅員が狭い場合の踏切道での対策等をコラムに記載

(添付資料)

- ・ 改定の概要
- ・ 改定の箇所

別紙1
別紙2

なお、改定後のガイドラインの全体版は下記のURL で公表しています。

【道路の移動等円滑化に関するガイドライン（令和6年1月）】

https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/ki_jun/pdf/all.pdf

<問い合わせ先>

道路局企画課 大西、福島

代表：03-5253-8111（内線 37562, 37554） 直通：03-5253-8485

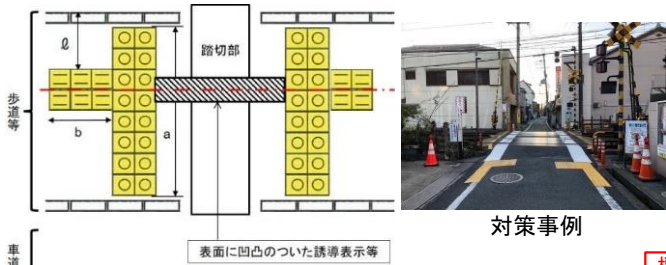
令和5年9・10月に実施した踏切道上の実証実験を踏まえ、踏切道付近の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の設置方法や構造を規定する等、道路の移動等円滑化ガイドラインの改定を行う。

現行のガイドラインでの記載内容概要

第7章② 視覚障害者誘導用ブロック

- 踏切道での視覚障害者の誘導について整備内容を規定
 - ・踏切道内には、「表面に凹凸のついた誘導表示等」(歩道等に設置する視覚障害者誘導用ブロックとは異なる形式とする)を設けることが望ましい。(望ましい整備内容)

➢ 誘導用ブロック等の設置図や事例を掲載



対策事例

- ・「表面に凹凸のついた誘導表示等」の構造は別途検討する。

第1章 歩道等及び自転車歩行者専用道路等

➢ コラム

- ・踏切道におけるバリアフリー対策の事例紹介



レールフランジの緩衝材

ブロックによる歩車道分離

改定したガイドラインでの記載内容概要

第7章⑥ 踏切道 (項目を新設し、踏切道関係の記載を集約)

- 踏切道手前部の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の設置方法及び構造を規定【視覚障害者誘導用ブロック・踏切道内誘導表示の設置】

- 踏切道内には、踏切道内誘導表示を設ける。(標準的な整備内容)

- 踏切道付近の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の標準的な設置方法及び構造を規定。(右図参照)

※歩道等が無い又は有効幅員が狭い場合の踏切道での対策についてもコラムへ掲載。

【歩行者通行空間の確保及び路面等】

- ・視覚障害者誘導用ブロックと遮断かんの間の路面はゴムチップ舗装とすることが望ましい。
- ・踏切道内のカラー舗装及び車道外側線の設置等が望ましい。
- ・車両への注意喚起看板等の設置が望ましい。



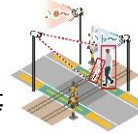
ゴムチップ舗装 カラー舗装 踏切道内の車道外側線 注意喚起看板

【実験結果概要】

- ・令和5年9月21日、10月3-5,12日に実施した評価実験を紹介

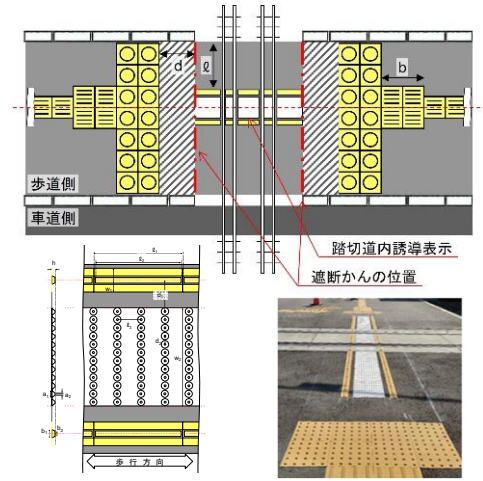
➢ コラム

- ・音に関する実証実験結果の紹介
- ・踏切道におけるバリアフリー対策の事例紹介等



【標準的な設置方法及び構造】

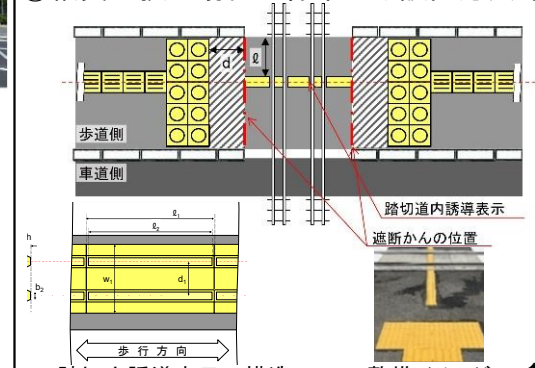
①標準的な設置方法等



踏切道内誘導表示の構造

整備イメージ

②幅員が狭い場合の標準的な設置方法等



踏切道内誘導表示の構造

整備イメージ

標準的な整備内容へ

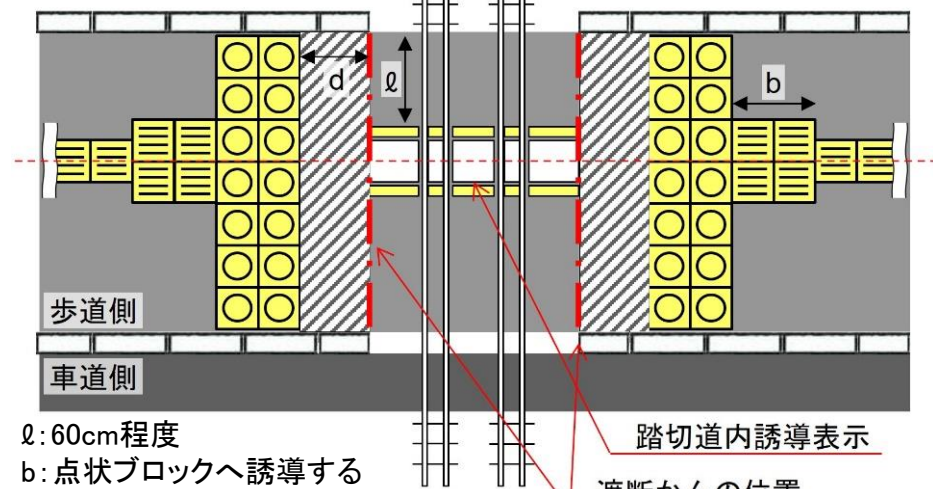
標準的な整備内容へ

車の移動

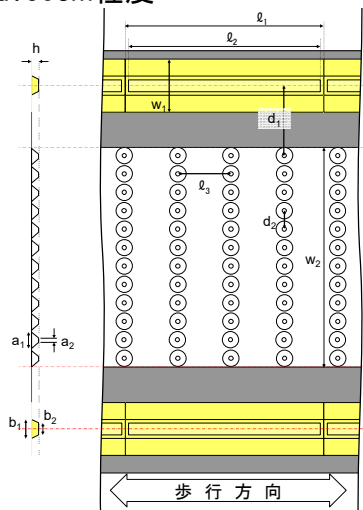
視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の設置

踏切道内には、踏切道内誘導表示を設けることを標準とする。踏切道付近の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の設置方法及び構造について①を標準、歩道等又は自転車歩行者専用道路等の幅員が狭い踏切道では(車椅子使用者が踏切道内誘導表示を回避困難な場合)②を標準とする。

①標準的な設置方法等



- l: 60cm程度
- b: 点状ブロックへ誘導するために必要な長さ
- d: 50cm程度



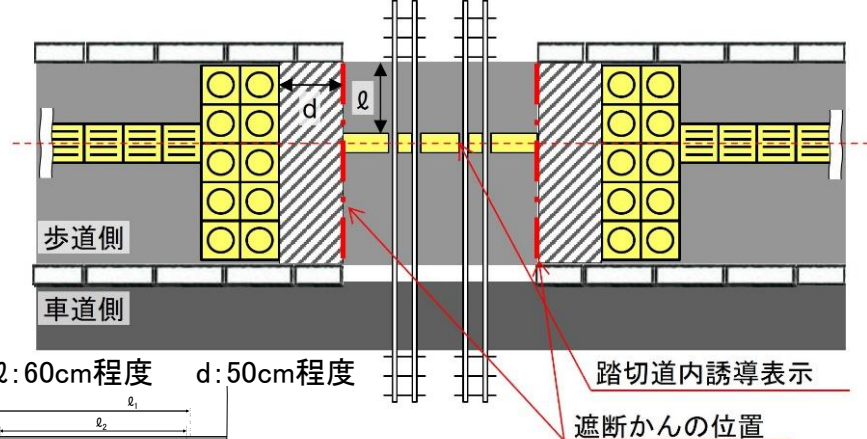
踏切内誘導表示の構造

記号	項目	寸法 (mm)
w_1	着色範囲 (黄色)	75
w_2	着色範囲 (白)	320
d_1	線状突起と最外列の点状突起の中心間距離	100
h	突起の高さ	5

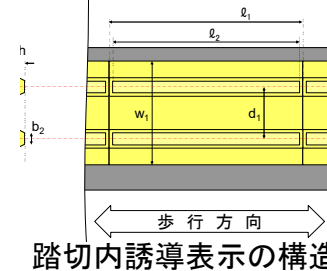


整備イメージ

②歩道等又は自転車歩行者専用道路等の幅員が狭い場合の標準的な設置方法等



- l: 60cm程度
- d: 50cm程度



踏切内誘導表示の構造

記号	項目	寸法(mm)
w_1	着色範囲 (黄色)	150以上
d_1	線状突起の中心間距離	75
h	突起の高さ	5



整備イメージ

【設置にあたっての注意点概要(①②共通)】

- ・歩道等及び自転車歩行者専用道路等の単路部から連続的に線状ブロックを設置し、踏切道手前部の点状ブロックへ適切に誘導する
- ・点状ブロックは歩道等又は自転車歩行者専用道路等の全幅に設置する
- ・線状ブロックと踏切道内誘導表示の中心線が直線的に一致するように設置する
- ・踏切内誘導表示と点状ブロックの間は50cm程度の離隔をとる
- ・踏切内誘導表示は建築限界を確認の上設置する

歩行者通行空間の確保及び路面等

踏切道前後及び踏切道内の歩行者通行空間を確保するために、路面等への望ましい整備内容について規定する。

(ガイドライン記載案概要)

- ・踏切道手前部の視覚障害者誘導用ブロックと遮断かんの間の路面は、ゴムチップ舗装とすることが望ましい。ゴムチップ舗装の色彩は黒を標準とする。
- ・歩行者が通行する場所へのカラー舗装(緑を標準)及び車道外側線の設置を行うことが望ましい。
- ・歩行者が通る場所の幅員が狭小な場合など、看板等を設置することで車両に対し注意喚起を行うことが望ましい。

➤車道外側線を設置した事例



➤カラー舗装を導入した事例



➤注意喚起看板等の設置イメージ



➤評価実験で実施したゴムチップ舗装



その他、踏切道内誘導表示の施工方法・視覚障害者誘導用踏切道内誘導表示設置以外の対策事例について、コラムにて紹介

視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の 設置方法及び構造に関する実験結果概要(1/2)

令和5年9・10月に、踏切道付近に設置する視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の設置方法や構造について評価実験を行った。実験結果と実験を受けた留意点をガイドラインへ記載を行う。

【実験の概要】

- ・予備実験 : 横断歩道と踏切の識別、「踏切道手前部」と「踏切内」の誘導方法の認識性、直進性、識別性の評価
- ・本実験 : 「踏切道手前部」と「踏切内」の誘導方法を一連とした4パターンの認識性、直進性、識別性の評価
- ・最終確認実験: 本実験で選定した2パターンについて、誘導ライン設置位置の再評価、斜め設置の影響を評価

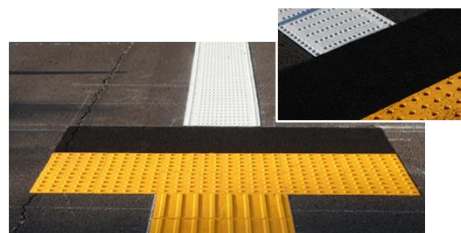
【予備実験の結果】

- ・踏切道手前部の横方向の線状突起は有効性が低い
- ・踏切の出入りの分かりやすさ(認識性)は、踏切道手前部の点状ブロックと踏切内の誘導表示等との隙間があるパターンの評価が比較的高く、隙間の舗装素材をゴムチップ舗装にしているパターンの評価が最も高い
- ・踏切内の誘導表示等は、1/4サイズの線状ブロックやエスコートゾーンと同様の構造の評価が低い

踏切道内外を一連とした4パターンを設定

【本実験の結果】

- ・どの評価においてもパターン④(エスコートゾーンと同様の構造)よりパターン②、③の評価が高い傾向
- ・全パターンで、警報器と遮断かんの作動時に、踏切内外を誤認して行動する視覚障害者はいなかった
- ・パターン②の誘導ライン位置については、線路側、車道側、両側への設置要望があった



隙間の舗装素材をゴムチップにしたパターン



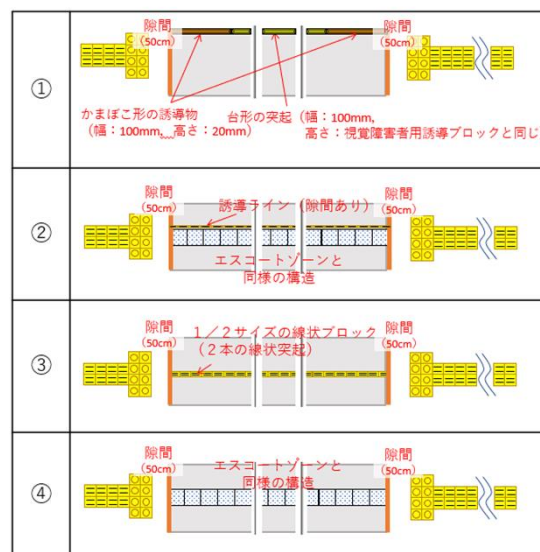
予備実験(踏切手前部)の誘導表示等の敷設状況



予備実験(踏切内)の誘導表示等の敷設状況



本実験の誘導表示等の敷設状況



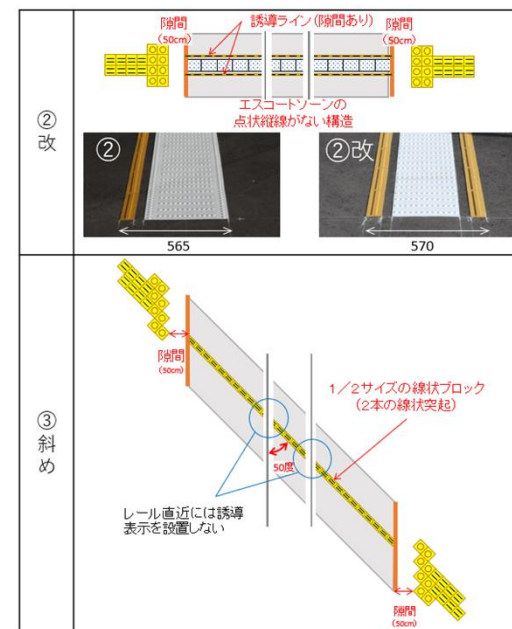
本実験の誘導表示等パターン

視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の 設置方法及び構造に関する実験結果概要(2/2)

令和5年9・10月に、踏切道付近に設置する視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の設置方法や構造について評価実験を行った。実験結果と実験を受けた留意点をガイドラインへ記載を行う。

【最終確認及び実験結果のまとめ】

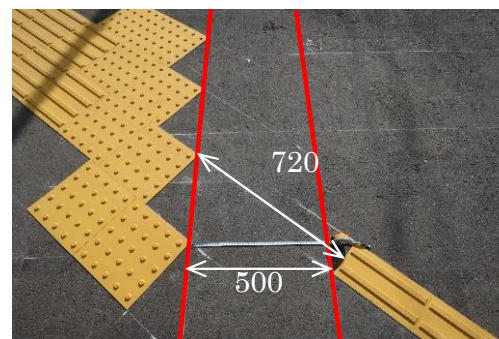
- ・視覚障害者の踏切の出入りの認識性は、踏切道手前部の点状ブロックと踏切内の誘導表示等との隙間をあけているパターンの評価が比較的高く、隙間の舗装素材をゴムチップ舗装にしているパターンの評価が最も高い
- ・パターン②改は、視覚障害者は、踏切の出入りの認識性、直進性、誘導表示等の見つけやすさ等で高評価であり、探しやすさから、両側に誘導ラインを設置したほうがよいとの意見が多い
- ・斜めに誘導表示等を設置し、レール直近の誘導表示等が敷設できない隙間が広がることは、特に問題ないとする意見が多かったが、踏切道手前部の点状ブロックと誘導表示等の隙間が広いところがあることや階段状に設置された点状ブロックにより方向定位がしづらいとの意見があった



最終確認実験の
誘導表示等のパターン

【実験を受けた留意点】

- ・誘導表示等を設置する場合は、事前の周知が重要
- ・道路と斜めに交差する踏切は、垂直に交差する道路に比べ、方向定位がしづらいことを考慮し、踏切道手前部の点状ブロックの敷設形状、点状ブロックと踏切内の誘導表示等の隙間の離隔に留意
- ・誘導表示等の設置と併せて、線路への逸脱を防止する対策の検討が必要



踏切道手前部の点状ブロック
と誘導表示等の隙間



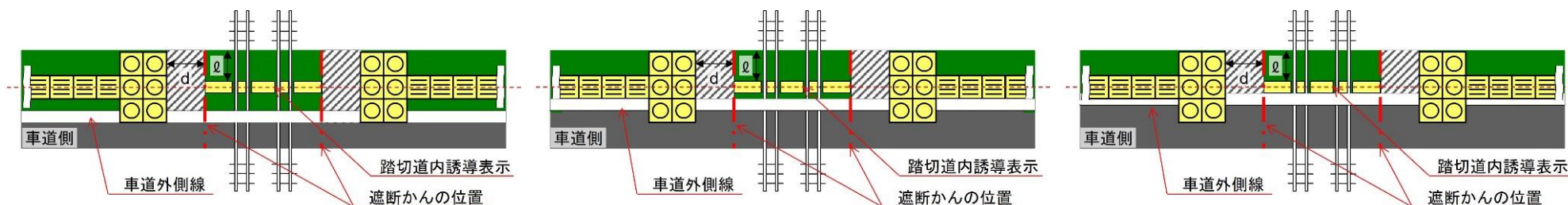
最終確認実験の
誘導表示等の敷設状況

【コラム】踏切道内の歩道等が無い・狭い場合 / 音による案内

コラムにて、踏切道付近の歩行の用に供する部分が狭い場合の対策や、音による案内の提案を掲載し、踏切道での誘導対策を進めるための記載を充実させる。

■ 歩道等が無い又は有効幅員が狭い場合の踏切道での対策について

- ・歩行の用に供する場所90cm程度
- ・歩行の用に供する場所75cm程度
- ・歩行の用に供する場所75cm程度未満

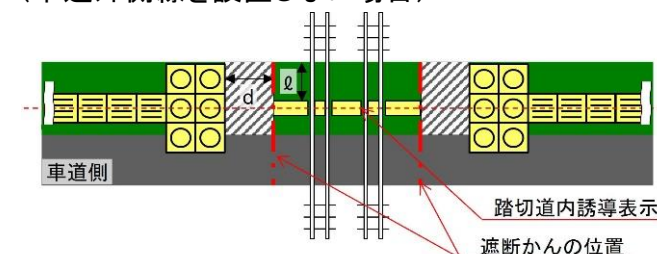


ℓ: 30cm程度 d: 50cm程度

【設置にあたっての注意点】

- ・②幅員が狭い場合の標準的な設置方法等に準じ、視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示を設置することが望ましい。
- ・車道外側線の設置やカラー舗装(緑色を標準)を実施することが望ましい。

(車道外側線を設置しない場合)



■ 音による案内について

- ・視覚障害者誘導用ブロックや踏切道内誘導表示だけでなく、より明確に位置を把握する手段として「音」による案内の実証実験を実施
- ・今後、各踏切道において、「音による案内誘導装置」の導入による対策の積極的な検討が望まれる



参考

緊急に対策の検討が必要な踏切(カルテ踏切)・地域課題踏切の内訳

R8.1末時点

都道府県	カルテ踏切				
	進捗状況				
	法指定済			法指定前	
	対策完了	事業中	検討中	未指定	
福岡県	46	14	3	10	19
佐賀県	1	0	1	0	0
長崎県	2	2	0	0	0
熊本県	5	2	1	0	2
大分県	カルテ踏切なし				
宮崎県					
鹿児島県	3	0	0	0	3
合計	57	17	6	10	24

地域課題踏切
(12) ※1
(6) ※2
5
7
(1) ※2
0
1
32

※1：カルテ踏切含む ※2：街路事業含む ※3：再指定含む

災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の内訳

R8.1末時点

都道府県	災害時の管理を定めるべき踏切道		
		1号指定	2号指定
福岡県	46	10	36
佐賀県	3	0	3
長崎県	3	0	3
熊本県	0	0	0
大分県	1	1	0
宮崎県	0	0	0
鹿児島県	0	0	0
合計	53	11	42

事務連絡
令和7年8月6日

各県・政令市
道路建設（整備）課長 殿
道路維持（保全）課長 殿
道路課長 殿
道路計画課長 殿

国土交通省 九州地方整備局
道路部 地域道路課長

「公共事業における鉄道委託工事を行う場合の透明性確保の徹底に
関する申し合わせ」等の再徹底について（参考送付）

標記につきまして、令和7年7月29日付で、国土交通省都市局、水管理・国土保
全局、道路局、鉄道局より「公共事業における鉄道委託工事を行う場合の透明性確保
の徹底に関する申し合わせ等の再徹底について」が発出されましたので、参考送付さ
せて頂きます。

各県におかれましては、貴管内市町村（政令市除く）及び地方道路公社に対して、本
件の内容について参考送付いただきますようお願いいたします。

事務連絡
令和7年7月29日

北海道開発局
事業振興部
都市住宅課長 殿
建設部
河川計画課長 殿
道路建設課長 殿
道路維持課長 殿
地域事業管理官 殿
各地方整備局
建政部
都市整備課長 殿
都市・住宅整備課長 殿
河川部
河川計画課長 殿
地域河川課長 殿
道路部
路政課長 殿
道路計画（第一）課長 殿
地域道路課長 殿
道路工事課長 殿
道路管理課長 殿
各地方運輸局
鉄道部
技術（第一）課長 殿
内閣府沖縄総合事務局
開発建設部
河川課長 殿
道路建設課長 殿
道路管理課長 殿
建設産業・地域整備課長 殿
運輸部
車両安全課長 殿
各高速道路会社
担当課長 殿
各指定都市高速道路公社
担当課長 殿

都市局	
市街地整備課	企画専門官
街路交通施設課	企画専門官
公園緑地・景観課	課長補佐
水管理・国土保全局	
治水課	課長補佐
下水道事業課	課長補佐
水道事業課	課長補佐
道路局	
官房参事官 (道路交通連携)	付 課長補佐
国道・技術課	課長補佐
道路メンテナンス企画室	課長補佐
環境安全・防災課	課長補佐
高速道路課	課長補佐
鉄道局	
施設課	専門官

「公共事業における鉄道委託工事を行う場合の透明性確保の徹底に関する申し合わせ」等の再徹底について

鉄道委託工事を行う場合の透明性確保については、平成20年12月25日付け「公共事業における鉄道委託工事を行う場合の透明性確保の徹底に関する申し合わせ」(以下、「申し合わせ文書」という)等に基づき、取り組まれているところであるが、令和6年度に実施した「道路局所管公共事業において鉄道事業者が工事を行う場合の費用等の透明性の確保に関する調査」の結果において、「資料の提出なしまたは不足」とされている工事についてその理由等の詳細を確認したところ、以下のような事例が見受けられた。

- ・ 事業実施主体が鉄道事業者に資料の提出を求めている
- ・ 事業実施主体と鉄道事業者双方の協議、調整等が十分に行われていないこと等により、事業実施主体の必要とする資料が提出されていない

また、事業の透明性を確保することは重要な課題であり、今後とも重点的に取り組む必要があるが、過去の会計検査院の実地検査において、請負金額の「一式」計上の詳細が示されていないことについて、質疑や講評で言及されている状況にあり、近年も特に跨線橋の点検において請負金額の「一式」計上の詳細が示されていない事例が見られ、今後、検査報告での指摘等につながる可

能性もあることから、より一層の事業の透明性確保や説明責任が求められる。

併せて、平成26年の法改正により、点検を五年に一回の頻度で行うことが義務付けられており、区分Ⅲ・Ⅳと判定された施設は早期又は緊急に措置を講ずる必要があるため、速やかな協議が求められる。

このため、別添1から別添3のとおり、申し合わせ文書等の運用について、改めて周知するので、再徹底されたい。

本取り組みにあたっては、鉄道委託工事に係る地方連絡会議を活用し実施されたい。

なお、各地方整備局、北海道開発局においては、貴管内の都道府県、政令市へ本文書を参考までに送付されたい。また、都道府県を通じて、公社及び市町村へも参考送付されるよう、あわせて依頼する。

各地方運輸局、内閣府沖縄総合事務局運輸部においては、申し合わせがなされた鉄道事業者に対しても周知されたい。

申し合わせ文書等の運用について

1. 資料の不足や不備等が見受けられたことから、申し合わせ文書、及び別添2に示す平成20年度「鉄道委託工事に係る国土交通省と鉄道事業者との調整会議 WG 議事録」（以下、「WG 議事録」という）に従い、事業実施主体と鉄道事業者が必要かつ十分な協議、調整等を行った上で、以下のとおり対応を徹底するものとする。
 - 1) 「工事施行協定締結時」、「年度協定締結時」においては、協定書において必要な資料の添付について定めるものとする。また、鉄道事業者は、工事施行協定締結時に添付される資料の内容について、その精度に応じた根拠を説明するものとする。
 - 2) 原則として「鉄道事業者の請負契約締結後及び完了時」、「各年度協定に係る概算払い時」においては、鉄道事業者は事業実施主体に必要な資料を提出するものとする。ただし、具体の提出時期、方法は事業実施主体との協議において定めるものとする。
 - 3) 「各年度協定の精算時」においては、事業実施主体は鉄道事業者から提出された資料により、請負契約の内容及び管理費の内訳の確認を行うものとする。
 - 4) 各段階の提出資料において「一式」計上としている等により、詳細が不明確なものについては、鉄道事業者は事業実施主体へ内訳書等を提出するものとする。また、事業実施主体は、鉄道事業者に対し、必要に応じて内訳等の内容を確認できる資料の提出を求めること。
 - 5) 事業実施主体及び鉄道事業者は、上記1)～4)における資料について、取扱い、管理を適切に行うものとする。
 - 6) 透明性に関する申し合わせ5.における地方連絡会議において、委託工事に係る協議の迅速化に向けた意見交換・調整等を実施すること。
2. 各段階において添付・提出する資料の内容が重複するなどの理由から、事業実施主体と鉄道事業者との協議、調整等により、申し合わせ文書における各種資料について、鉄道事業者が事業実施主体に既に提出した資料で代用する場合には、鉄道事業者は事業実施主体に対し、その旨を記した上で、関係資料を提出するものとする。
3. 申し合わせ文書の別紙資料のうち、工事施行協定における計画予算の様式例を別添3に再掲する。申し合わせ文書及びWG議事録に従い、橋梁の上下部工事や架設工事、橋梁の点検業務をはじめとする全ての工事や業務について、申し合わせ文書の別紙3と同等の資料を事業実施主体に原則としてすみやかに提出するものとする。ただし、具体の提出時期、方法は事業実施主体との協議において定めるものとする。

平成20年度 鉄道委託工事に係る国土交通省と鉄道事業者との
調整会議 WG 議事録 (再掲)

参加者

JR北海道	工務部	専任部長兼管理課長
JR東日本	建設工事事部	次長 (企画)
JR東海	建設工事事部	次長
JR西日本	建設工事事部	担当部長 (企画)
JR四国	工務部	保線課長
JR九州	施設部	企画課 担当課長
JR貨物	保全工事事部	副部長
JR貨物	用地部	副部長
(社) 日本民営鉄道協会	土木部会長	
国土交通省	都市・地域整備局	街路交通施設課 整備室長
国土交通省	河川局	治水課 企画専門官
国土交通省	道路局	国道・防災課 企画専門官
国土交通省	道路局	路政課 課長補佐
国土交通省	鉄道局	施設課 課長補佐

本調整会議 WGにおいて、下記の事項を確認した。

1. 国土交通省と JR7社ならびに民鉄協加盟各社は、「公共事業における鉄道委託工事を行う場合の透明性確保の徹底に関する申し合わせ (平成20年12月25日)」に基づいた取り扱いを実施するものとする。
2. 透明性に関する申し合わせ 1. 1) 工事施行協定締結時における「工事費の総額が増額となるような工事内容の変更が生じた場合」とは、増額とはならなくとも工法等の変更により工事内容に大幅な変更が生じる場合や工期延伸等も含むものであり、具体的変更の有無については、相互に協議して定めるものとする。
3. 透明性に関する申し合わせ 1. 1) 工事施行協定締結時について、添付される資料の内容については、その時点で入手可能な計画・設計等に基づき精度でよいものとし、その精度に応じた根拠については説明するものとする。また、管理費が、積み上げ計算の場合、「内訳書」は工事施行協定に添付しない。ただし、別途、鉄道事業者は事業実施主体へ内訳書を提出する。

4. 透明性に関する申し合わせ 1. 2) 年度協定締結時について、複数年度に跨る委託工事においては、2年度目以降の年度協定は原則として年度当初に締結するものとする。
5. 透明性に関する申し合わせ 1. 3) 鉄道事業者の請負契約締結後及び請負契約完了時について、鉄道事業者は原則としてすみやかに関係資料を提出する。ただし、具体の提出時期、方法は事業実施主体との協議において定めるものとする。
6. 透明性に関する申し合わせ 1. 4) 「各年度協定に係る概算払い」において、概算払いにおける前渡金相当額（協定額の4割まで）については、出来高予定調書の提出を要しないものとする。
7. 透明性に関する申し合わせ 1. 1) ~ 5) における「同等の資料」とは、別添資料（例）と同等の内容であることを意味し、資料の様式については任意とすることができる。
8. 透明性に関する申し合わせ 1. 1) ~ 5) における資料について、事業実施主体及び鉄道事業者は当該資料の取扱い、管理を適切に行うものとする。
9. 透明性に関する申し合わせ 4. における調整会議については、委託工事に係る次の項目等について継続的に意見交換・調整等を行う。
 - 1) 透明性通達に基づく協定等締結の徹底について
 - 2) 国の会計制度の周知について（概算払いの適正化、消費税の取り扱い）
 - 3) 鉄道事業者発注の請負契約にかかる入札方式について
 - 4) 請負契約にかかる積算基準について
 - 5) 施工管理について
 - 6) 協議の迅速化に向けた取り組みについて
 - 7) 事務費の定率化について
 - 8) 国、地方公共団体による直接請負発注の可能性についてなお、「申し合わせ」および「本議事録」は、上記1) 及び2) の項目に「目」について、国土交通省と鉄道事業者が確認したものである。
10. 透明性に関する申し合わせ 5. における地方連絡会議について、構成、連絡調整事項等については別添3を参考とするが、詳細については必要に応じ別途調整する。

なお、本地方連絡会議は、委託工事全般に渡る共通事項について、連絡、調整を図るものとし、共通事項とならない個別案件については、別途関係当事者間で調整を行うこととする。

別添 3

公共事業における鉄道委託工事を行う場合の透明性確保に関する申し合わせ
 (平成 20 年 12 月 25 日) 別添資料
 別紙 1 工事施行協定締結時の資料例 (再掲) に一部、追記

別紙 1 工事施行協定締結時の資料例

(1) 工事施行協定における計画予算の様式例
 (計画予算) 例

種別	大科目	中科目	計画予算工種		単位	数量	単価	金額	記号
			名称						
工事費合計								0,000,000,000	
架道橋	土工	根堀	掘削		m	0.0		000,000,000	
			掘削土留工		式	1		0,000	
			排水		式	1		0,000	
			地盤改良工	薬液注入工	m ²	0.0		00,000,000	
	けた	鉄道橋(鋼)	工事桁		式	1		0,000	
	函体	函体(RC)	ホップスカルパート		m ³	0.0		00,000	
	路盤	土工設備	特殊密継		m ²	0.0		00,000	
		仮設費	鉄道仮設費	工事用防護工	式	1		0,000	
			一般仮設費	仮囲い	m	0.0		00,000	
				仮設後継工	式	1		0,000	
	工事付帯	工事付帯			式	1		0,000	
	管理費	管理費			式	1		0,000	

■ 1式計上としている計画予算書の事例
 令和7年7月29日 追記

計画予算書

姓名：○○線●●駅付近 ○○踏切道改修工事

(千円)

種別	単位	数量	金額	備考
踏切工	式	1	00,000	
電気設備工	式	1	00,000	
仮設工	式	1	00,000	
工事付帯	式	1	00,000	
	小計		00,000	
管理費	式	1	00,000	
合計		1	00,000	

種別で1式計上している予算書については、
 その内訳書を作成するか、
 様式例に示すとおり、種別以下を細分化して、
 工事実施内容が確認出来る予算書を作成する。

管理費については、率計算、積み上げ計算のいずれかによるか明記すること。
 また、積み上げ計算の場合には、内訳書を添付すること。

※委託工事に係る費用を消費税及び地方消費税の課税対象額と非課税対象額とに明確に区分するものとする。

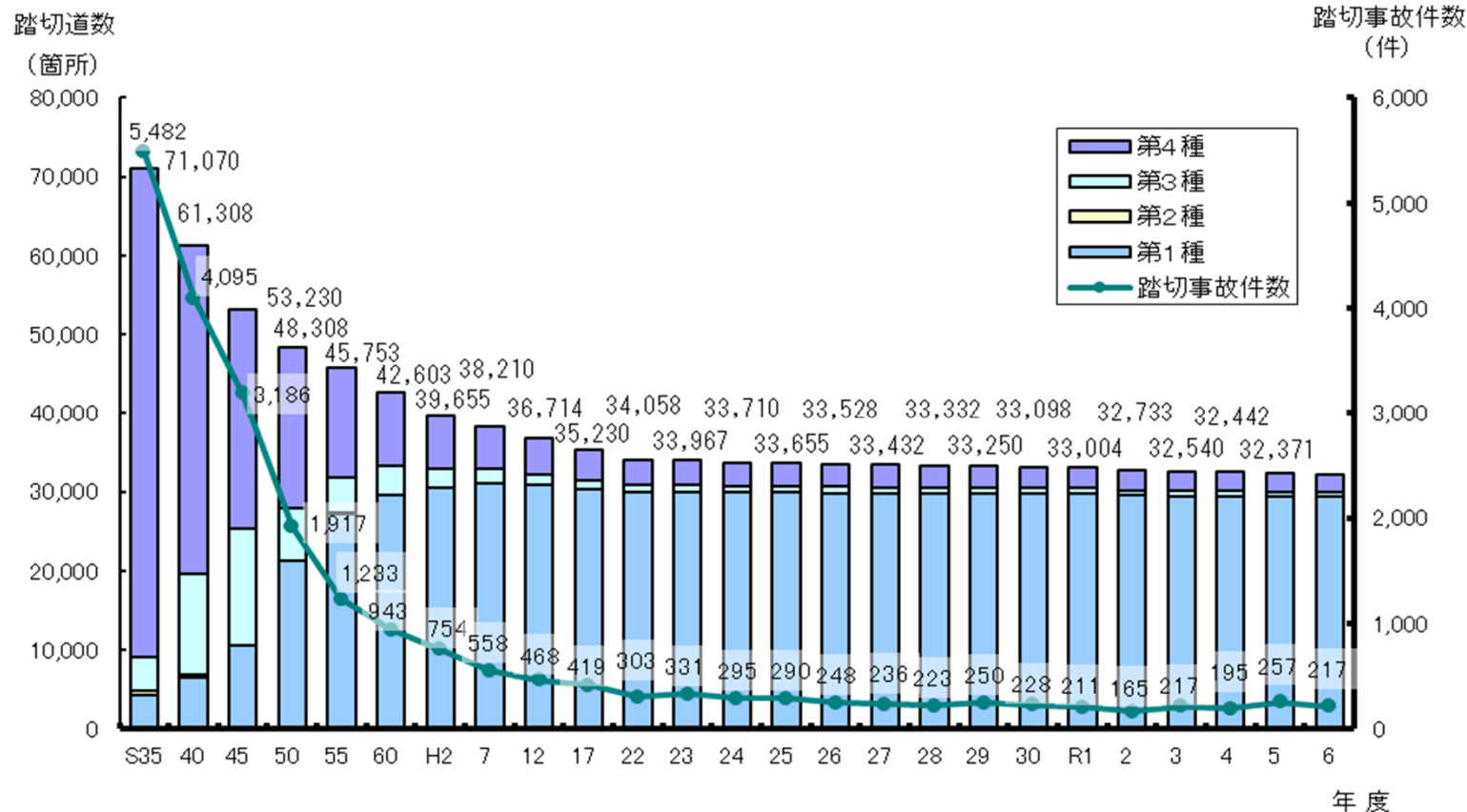
第4種踏切道の現状と課題について

令和8年2月4日
九州運輸局

踏切道の廃止に向けた取り組みの重要性について

- 令和6年度末現在踏切数は、32,206であり、対前年度比165減であった。
- 内訳は、第1種踏切道65減、第3種踏切道15減、第4種踏切道85減であった。
- 1種化の件数が年々減少している。

踏切道(箇所数)



踏切障害事故(件数)

※踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故を計上
 ※自殺と判明した件数については除いている。

踏切道数と踏切事故件数の推移(全国)
 ※鉄軌道輸送の安全に関わる情報(令和6年度)より引用

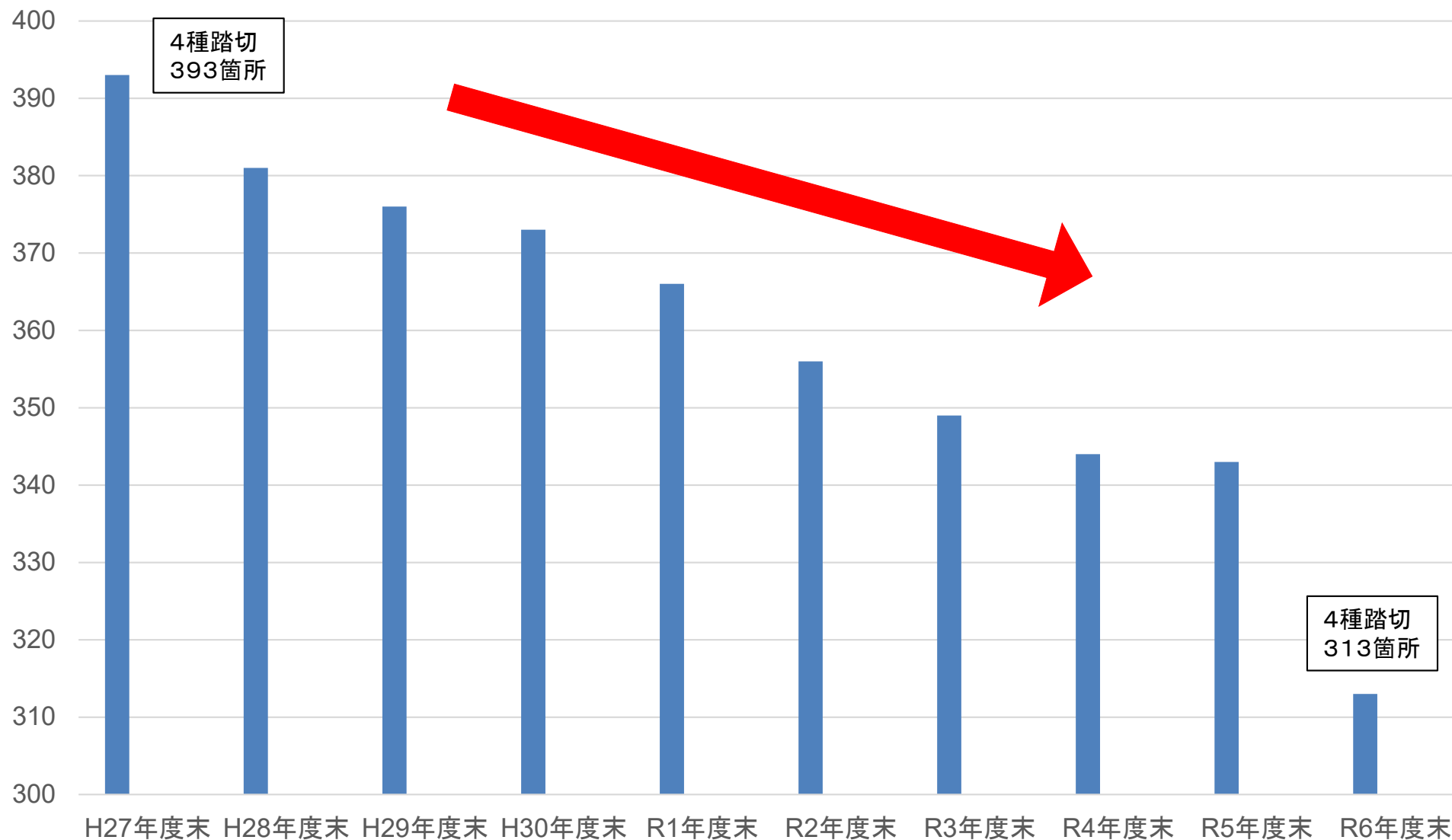
○全国の踏切種別別の事故発生割合(令和6年度)	第1種踏切道	第2種踏切道	第3種踏切道	第4種踏切道	計
踏切道数(A)	29,357	0	567	2,282	32,206
踏切事故件数(B)	194	0	3	20	217
踏切道数100箇所あたりの事故発生割合(B÷A×100)	0.66	0	0.53	0.88	—

九州管内における第4種踏切道の推移(過去10年間)

○ 九州管内においては平成27年度から令和6年度にかけて廃止もしくは踏切保安設備が整備された第4種踏切道は80か所。

踏切道(箇所数)

九州管内における第4種踏切道の推移



第4種踏切道の廃止等にもむけて

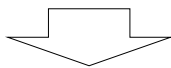
- 踏切遮断機が設置されていない第4種踏切道は、踏切保安設備（踏切警報機、踏切遮断機）が整備されている第1種に比べて事故の発生割合が高いことから、第4種踏切道の廃止や踏切保安設備の整備等の対策が必要。
- 一方で、第4種踏切道の危険性については理解を得られるものの、廃止や踏切保安設備の整備等については踏切道の利用者や近隣住民からの理解を得られないといった課題がある。
- 踏切道の廃止や踏切保安設備の整備等の踏切事故防止対策を行うためには、鉄道事業者、道路管理者（自治体等）、利用者（地域住民）等の関係者間の合意形成が重要。

平成29年度以降 運輸安全委員会の調査対象となった九州管内での第4種踏切道における死亡事故

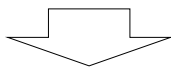
発生年月日	事業者	駅間	踏切道名	都道府県	死者数
2025年6月26日	九州旅客鉄道株式会社	日南線 日南駅～飫肥駅間	南平公民館踏切道	宮崎県	1名
2023年11月18日	九州旅客鉄道株式会社	日豊線 佐志生駅～幸崎駅間	関田踏切道	大分県	1名
2023年 7月 2日	九州旅客鉄道株式会社	唐津線 久保田駅～小城駅間	二十の坪踏切道	佐賀県	1名
2022年10月31日	九州旅客鉄道株式会社	長崎線 伊賀屋駅～佐賀駅間	一本柳踏切道	佐賀県	1名
2021年 7月12日	甘木鉄道株式会社	甘木線 山隈駅構内	南土取踏切道	福岡県	1名
2018年 6月16日	九州旅客鉄道株式会社	長崎線 鍋島駅～久保田駅間	於保踏切道	佐賀県	1名
2017年 6月27日	九州旅客鉄道株式会社	指宿枕崎線 坂之上駅～五位野駅間	向原第2踏切道	鹿児島県	1名

第4種 踏切道対策 (1) 群馬県の対策について

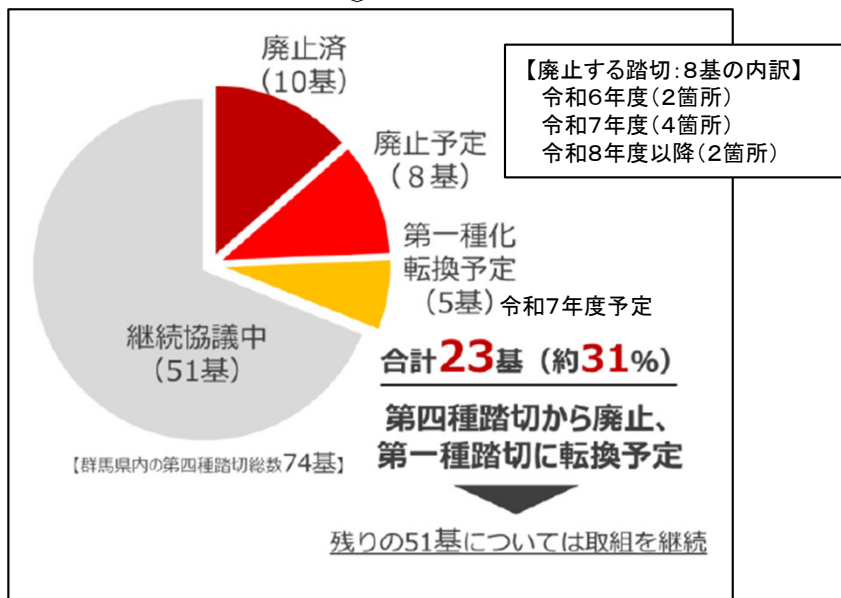
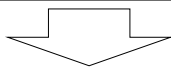
事故発生(令和6年4月6日)



関東運輸局、鉄道事業者、群馬県などの関係自治体、関東地方整備局等からなる「群馬県 踏切道改良協議会」を急遽開催し、県内の第4種踏切道(74箇所)の廃止や第1種踏切道化について協議



群馬県の方針は、可能な限り第4種踏切道の「廃止」、もしくは警報機と遮断機のある第1種踏切道への「転換」



群馬県の対応

※ 道路管理者:市町

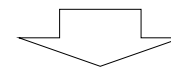
- 対応方針を公表することで、関係者の対応が迅速化
- 鉄道事業者と道路管理者が協議する環境を調整
- 道路管理者に調整結果のヒアリングを行い、動きの遅い道路管理者に対して、他の道路管理者の状況を共有するなど、対応の実施を促進
- 鉄道事業者と道路管理者のスケジュールを管理

道路管理者の対応

- 廃止するという方針を決定し、各地区に説明
- 事故を契機に協議する機運の高まり
- 利用状況を調査したところ、通行者が少ないことが判明
- 学生等利用の多い箇所は1種化

鉄道事業者の対応

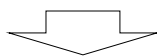
- 地元自治会に対し、踏切のリスクを説明
- 道路管理者と連携
- 粘り強い説明
- 自治体からの補助で1種化を促進



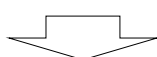
- 都道府県のリーダーシップが重要
- 鉄道事業者と道路管理者の連携が重要

第4種 踏切道対策 (2) 北近畿タンゴ鉄道の対策について

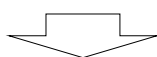
令和5年4月10日に第4種踏切道において列車とシニアカーとの衝突による死亡事故が発生



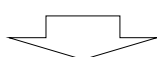
京都府が事務局となり、鉄道事業者、関係自治体、警察、近畿運輸局からなる「踏切対策協議」を開催し、第4種踏切道(全18箇所)の廃止や第1種踏切道化について協議(令和6年末までに5回開催)



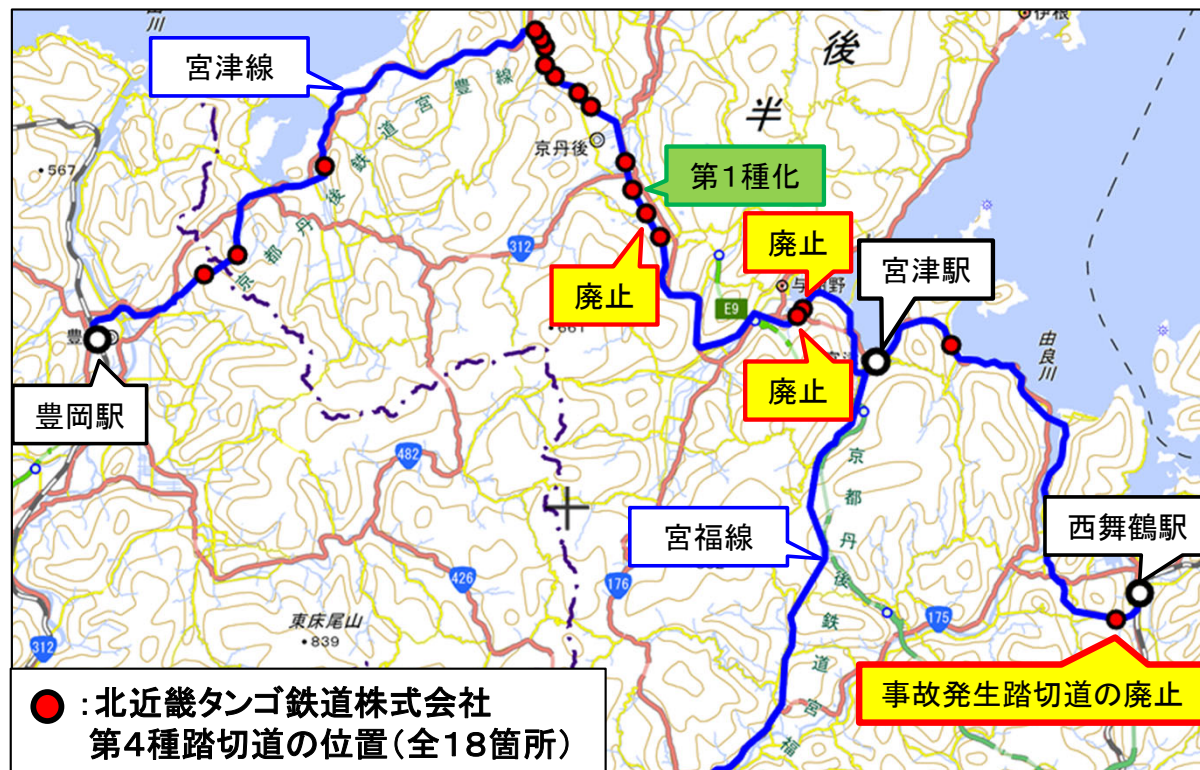
踏切の構造、利用状況、利用者層などの確認のために踏切カルテを作成し、踏切からの見通しなどの危険度を総合的に判断して、廃止可能な踏切道の把握と第1種踏切道化する踏切道の優先順位を整理



関係自治体は優先順位をもとに地元と協議



令和6年末までに全18箇所中、
4箇所廃止、1箇所第1種踏切道化が決定
(事故が発生した踏切道の廃止を含む)



事故発生踏切道の廃止

勝手横断箇所について

【勝手横断箇所】

鉄道事業者が踏切道として認めていないが、明らかに線路内を横断した形跡があるもの。



令和6年に、広島県内において、勝手横断箇所において、2件の人身障害事故が発生（1箇所は昨年9月30日に閉鎖）

鉄道事業者としては閉鎖したいが、横断箇所となった過去の経緯等もあり、閉鎖することが困難となっている。

踏切の統廃合、踏切拡幅に併せて、近隣の勝手横断箇所が閉鎖される事例もある。



閉鎖するには、関係自治体の協力が必要です。

鉄道事業者と自治体が連携して、閉鎖に向けた協議をお願いします。

1. 目的・事業概要

【目的】

踏切道改良促進法に基づき、遮断機や警報機等の踏切保安設備の整備を推進し、踏切道における事故防止と交通の円滑化を図る。

【事業概要】

踏切道改良促進法に基づき指定された踏切を対象に、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を支援。

2. 制度の内容

○補助対象事業者:

(A) 地方公共団体以外の鉄道事業者

- ・鉄道事業(軌道業を含む)において、以下のいずれかの要件に該当

- ・赤字
- ・黒字で営業利益率が少ない(事業用固定資産営業利益率7%以下)

かつ

- ・全事業において、以下のいずれかの要件に該当

- ・赤字
- ・黒字で営業利益率が少ない(事業用固定資産営業利益率10%以下)

(B) 地方公共団体である鉄道事業者

- ・鉄道事業が赤字

○補助対象事業:

(i) 改良すべき踏切道の改良を実施する鉄道事業者

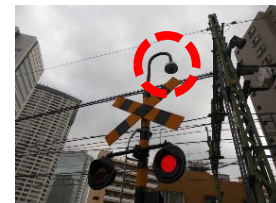
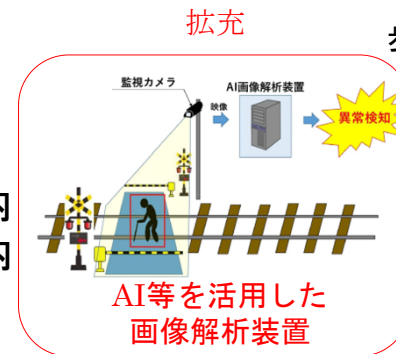
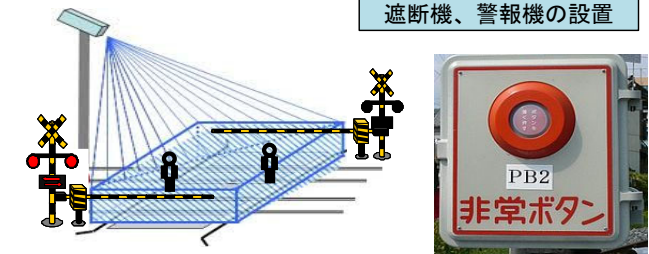
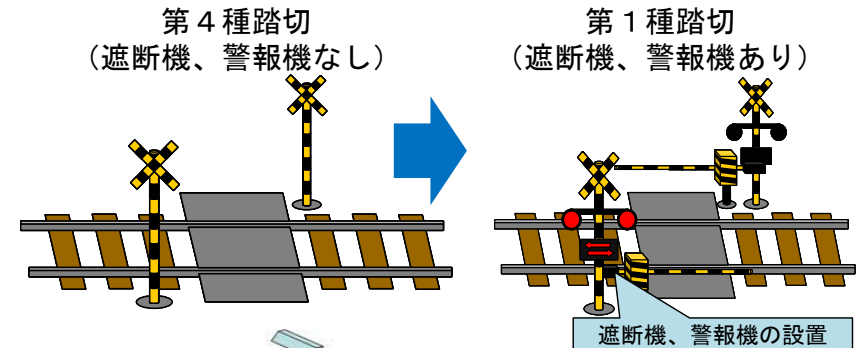
- 遮断機、警報器、警報時間制御装置、障害物検知装置(高規格化を含む)、非常押しボタン、全方位警報器
- AI等を活用した画像解析装置等

(ii) 災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の管理を実施する鉄道事業者

踏切監視用カメラ

- 補助率: 赤字の鉄道事業者 国1/2以内、地方公共団体1/3以内
- 黒字の鉄道事業者 国1/3以内、地方公共団体1/3以内

【踏切保安設備の整備例】



(参考) 鉄道施設総合安全対策事業費補助(第4種踏切道の緊急対策推進事業)

1. 目的・事業概要

【目的】

遮断機・警報機のない第4種踏切道において、歩行者等の一旦停止、左右確認を促し直前横断を防ぐことで、第4種踏切道の安全対策を簡易かつ効果的に実施できる整備を推進し、第4種踏切道の安全性の向上を図る。

【事業概要】

第4種踏切道において、歩行者等の直前横断等を抑止するため、踏切通行者の物理的な一旦停止を促すゲートや柵等の整備を支援。

2. 制度の内容

○補助対象事業者
鉄軌道事業者

○補助対象事業
第4種踏切道に歩行者等の物理的な一旦停止及び左右確認を促す設備を設置する事業

○補助率
(A) 地方公共団体以外の鉄道事業者
・赤字の鉄道事業者 国1/2以内
・黒字の鉄道事業者 国1/3以内

(B) 地方公共団体である鉄道事業者
・国1/3以内

※道路法上の道路以外の道路と交差する第4種踏切道での事故も多数発生していることから、本事業では、そのような踏切での対策事業も補助対象とする。



設備例

※メーカーにより、様々な種類有



設置前



設置後(イメージ)