

鹿児島県踏切道改良協議会

開催日時：令和5年3月24日（金）

場 所：書面開催

議 事 次 第

1. 議事

- | | |
|---------------------------------------|-----|
| (1) 鹿児島県踏切道改良協議会合同会議規約（案）の確認 | 資料1 |
| (2) 法指定踏切の整備状況 | 資料2 |
| (3) 未指定カルテ踏切における法指定に向けた
具体的な取組について | 資料3 |
| 2. 踏切道に関する政策等の情報提供 | 資料4 |
| 3. 第4種踏切道に関する情報提供 | 資料5 |

鹿児島県踏切道改良協議会規約（案）

（目的）

第1条 鹿児島県踏切道改良協議会（以下「協議会」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、鹿児島県の踏切道において、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鹿児島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

（協議会の組織）

第3条 協議会は、別表に掲げる踏切道（以下「各踏切道」という。）を対象に開催する。

- 2 協議会に、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 協議会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 協議会は、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。

(協議会の開催)

第5条 協議会は、議長が自ら、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招集する。

2 協議会は、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、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。

(協議結果の尊重義務)

第7条 協議会において、協議が調った事項については、協議会の構成員は、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 協議会事務局は、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鹿児島県土木部道路維持課・都市計画課に置く。

(その他)

第9条 この規約に定めるもののほか、協議会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14日から施行する。

一部改訂 令和5年3月24日

別表 ※第3条関係 構成員

職名
鹿児島市長（道路管理者）
始良市長（道路管理者）
鹿児島県知事（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 代表取締役社長（鉄道事業者）
鹿児島市交通局長（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
笹貫5号踏切道		鹿児島県	鹿児島市交通局
宮田通り踏切道		鹿児島市	九州旅客鉄道株式会社
竹下踏切道		始良市	九州旅客鉄道株式会社
磯街道踏切道	R4.12.16	鹿児島市	九州旅客鉄道株式会社

法指定踏切の整備状況

令和5年3月24日
地域道路課

法指定踏切の整備状況

- 現在法指定を行っている踏切の整備状況は以下のとおり。
- 引き続き法指定を行った踏切について、進捗状況を把握していく。

管内 法指定踏切一覧

R5.1末時点

都道府県	踏切道名 ※個別のカルテは踏切道名をクリック	所在地	道路管理者名	道路名	鉄道事業者名	鉄道路線名	該当する指定に係る基準 (踏切道改良促進法施行規則)	法指定年月日	進捗状況 (R3)	進捗状況 (R4)
大分県	辻堂	大分県大分市	大分市	片島・松岡線	九州旅客鉄道	豊肥本線	第二条第12号 (地域課題踏切)	R3.4.13	検討中	事業中
佐賀県	茅場	佐賀県武雄市	佐賀県	県道相知山内線	九州旅客鉄道	佐世保線	第二条第9号 (通学路要対策踏切)	H29.1.27 R3.4.13	事業中	事業中
長崎県	陣ノ内	長崎県佐世保市	佐世保市	陣の内3号線	九州旅客鉄道	佐世保線	第二条第12号 (地域課題踏切)	R4.1.21	検討中	検討中
長崎県	化屋	長崎県諫早市	諫早市	久山化屋線	九州旅客鉄道	長崎本線	第二条第12号 (地域課題踏切)	R4.1.21	検討中	事業中
長崎県	惣原	長崎県大村市	大村市	惣原田惣原線	九州旅客鉄道	大村線	第二条第12号 (地域課題踏切)	R4.1.21	検討中	検討中
熊本県	原水	熊本県菊池郡菊陽町	菊陽町	北小学校原水駅線	九州旅客鉄道	豊肥線	第二条第9号 (通学路要対策踏切)	R4.1.21	検討中	事業中
熊本県	鉄砲小路	熊本県菊池郡菊陽町	菊陽町	境ノ松線	九州旅客鉄道	豊肥線	第二条第9号 (通学路要対策踏切)	R4.1.21	検討中	検討中

法指定踏切の整備状況(事例)



未指定カルテ踏切における法指定に向けた具体的な取組について

令和5年3月24日

鹿児島県踏切道改良協議会

未指定カルテ踏切における法指定に向けた具体的な取組について

- カルテ踏切の新規指定に向け、未指定踏切の課題を整理中。
- 開かずの踏切、自動車BN、歩行者BNについては、対策内容のほとんどが連立であり、地元協議等の関係から法指定の目処が立たない状況。
- 比較的短期間で対策可能な移動等円滑化要対策踏切は、ガイドラインで構造指針が示された後、法指定を検討。

カルテ踏切
(R5.1末時点状況)

	踏切数	指定済 (旧法含む)	未指定	対策完了
福岡県	26	4	14	8
佐賀県	1	1	0	0
長崎県	2	2	0	0
熊本県	3	3	0	0
大分県	0			
宮崎県	0			
鹿児島県	3	0	3	0
北九州市	3	0	3	0
福岡市	17	0	11	6
熊本市	2	0	2	0
合計	57	10	33	14



未指定33箇所の内訳と課題

カルテ基準	踏切数	課題
開かず	4	地元協議等の関係で、抜本的な対策（連立）の事業化目処が立たない。
自動車BN	8	地元協議等の関係で、抜本的な対策（連立）の事業化目処が立たない。
歩行者BN	9	商業施設が隣接していることから、抜本的な対策（連立）の目処が立たない。
歩道部狭隘	0	
通学路要対策	0	
事故多発	4	事故要因を再整理し、対策が本当に必要なのか検討する必要あり。
移動等円滑化要対策	15	ガイドラインに全国統一の構造が示されていないため。

※カルテ基準が2つ以上当てはまる踏切道もあるため、合計数は合わない。

踏切道に関する政策等の情報提供

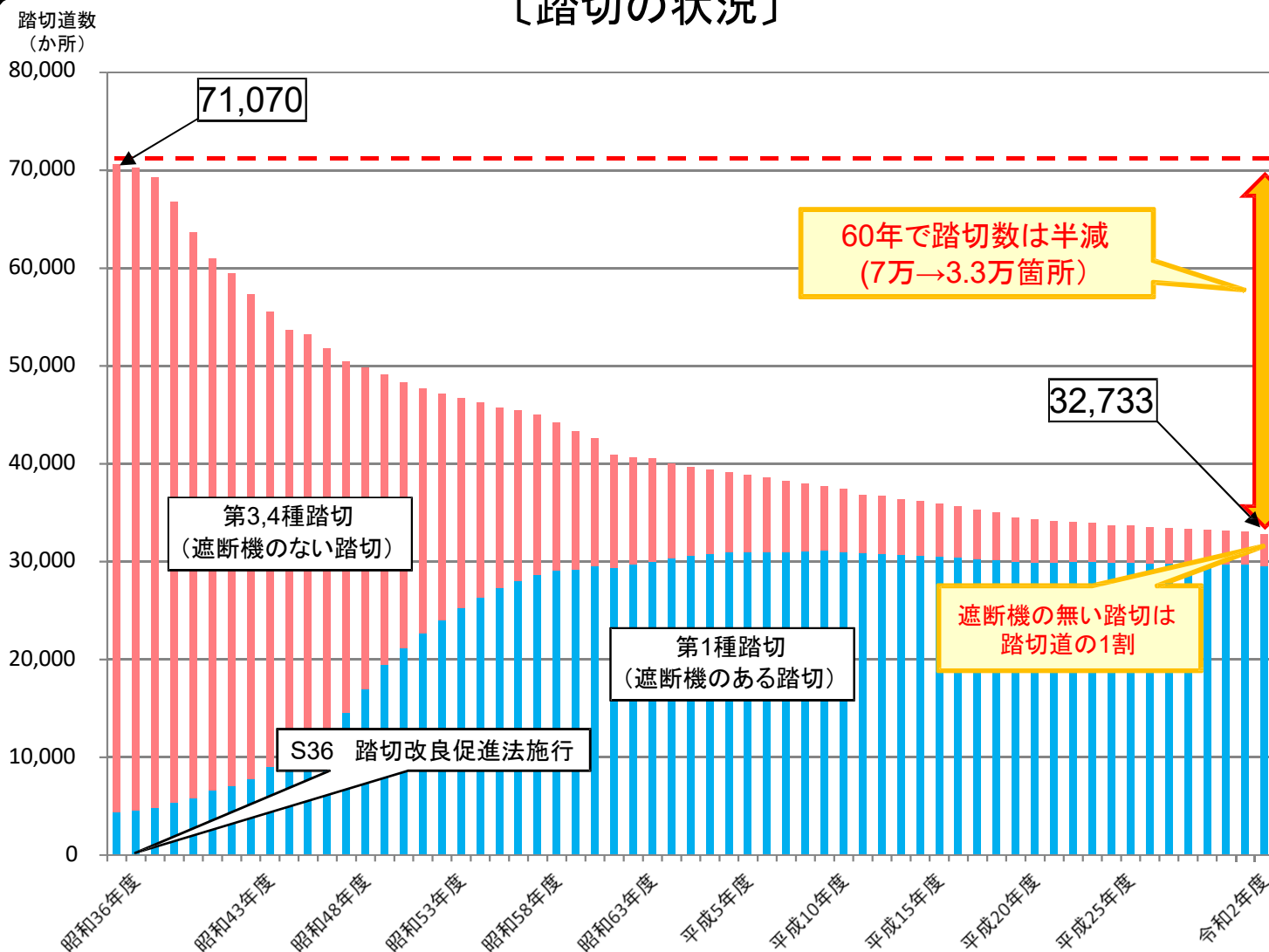
令和5年3月24日
地域道路課

踏切道の現状

踏切道数の推移

○踏切道改良促進法の施行後60年で踏切数は半減、遮断機の無い踏切も大幅に減少したが、未だ約1割残る

〔踏切の状況〕



第1種踏切



第3種踏切



第4種踏切



踏切道数(地整別・県別) (令和2年度末時点)

	都道府県	個所数
北海道		1,593
	北海道	1,593
東北		3,332
	青森県	530
	岩手県	520
	宮城県	444
	秋田県	587
	山形県	441
	福島県	810
関東		7,723
	茨城県	685
	栃木県	691
	群馬県	706
	埼玉県	1,123
	千葉県	1,282
	東京都	1,043
	神奈川県	832
	山梨県	268
	長野県	1,093

	都道府県	個所数
北陸		1,719
	新潟県	862
	富山県	550
	石川県	307
中部		4,266
	岐阜県	976
	静岡県	779
	愛知県	1,297
	三重県	1,214
近畿		4,725
	福井県	441
	滋賀県	449
	京都府	685
	大阪府	779
	兵庫県	1,215
	奈良県	621
	和歌山県	535
中国		3,475
	鳥取県	379

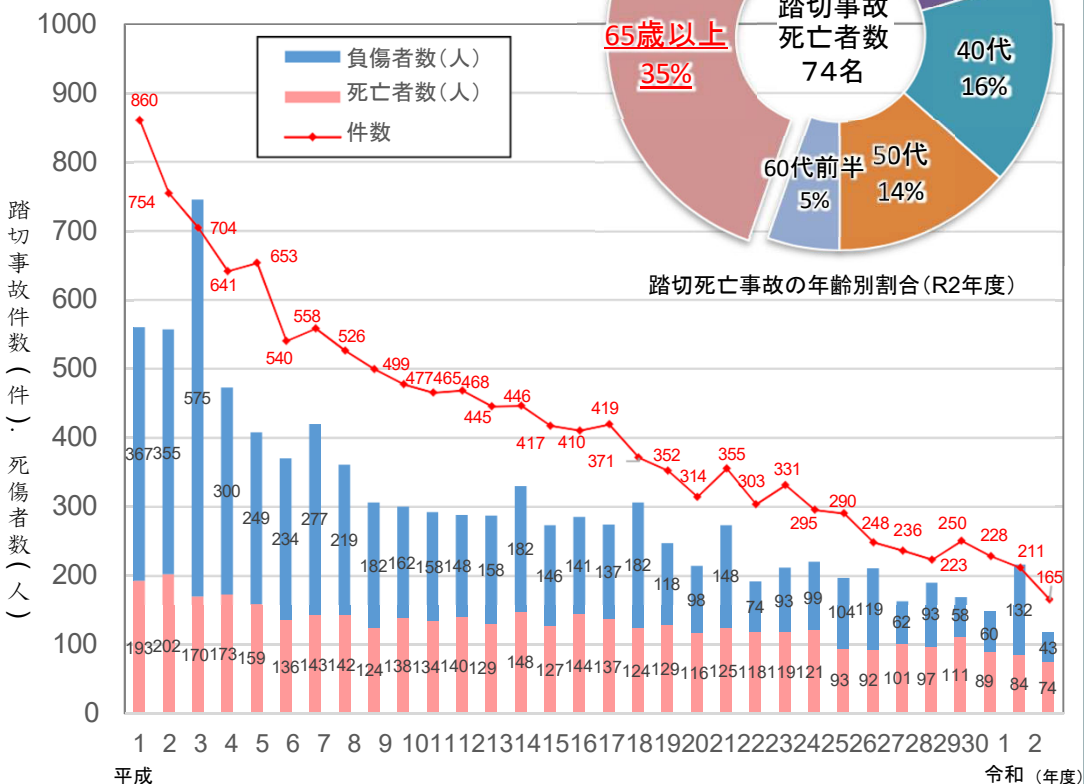
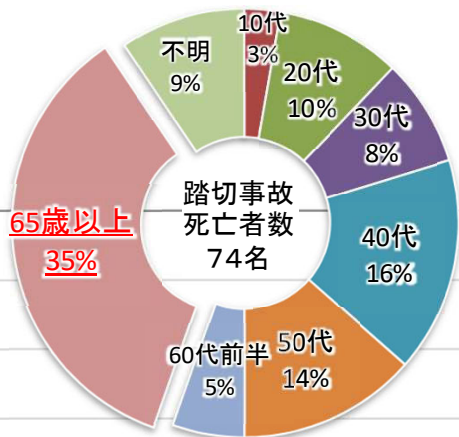
	都道府県	個所数
	島根県	458
	岡山県	818
	広島県	921
	山口県	899
四国		1,912
	徳島県	352
	香川県	636
	愛媛県	733
	高知県	191
九州		3,988
	福岡県	1,406
	佐賀県	372
	長崎県	404
	熊本県	563
	大分県	406
	宮崎県	414
	鹿児島県	423
沖縄		—
	沖縄県	—
合計		32,733

* 兼掌踏切(複数の事業者の鉄道線をまたぐ踏切道)は1箇所として計上

踏切における課題（事故・渋滞）

【踏切事故】

- 踏切事故は、2日に約1件、5日に約1人死亡
- 死亡者のうち、約4割が65歳以上



【渋滞】

- 開かずの踏切（ピーク時遮断時間40分以上）は、全国で539箇所
 - 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717箇所
- （いずれもR3年度時点）

ボトルネック踏切: 踏切遮断時間と交通量を掛けた数値(交通遮断量)により抽出
 自動車ボトルネック踏切: 踏切自動車交通遮断量5万台/日以上
 歩行者ボトルネック踏切: 踏切歩行者等交通遮断量2万台/日以上かつ
 踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和が5万台/日以上



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

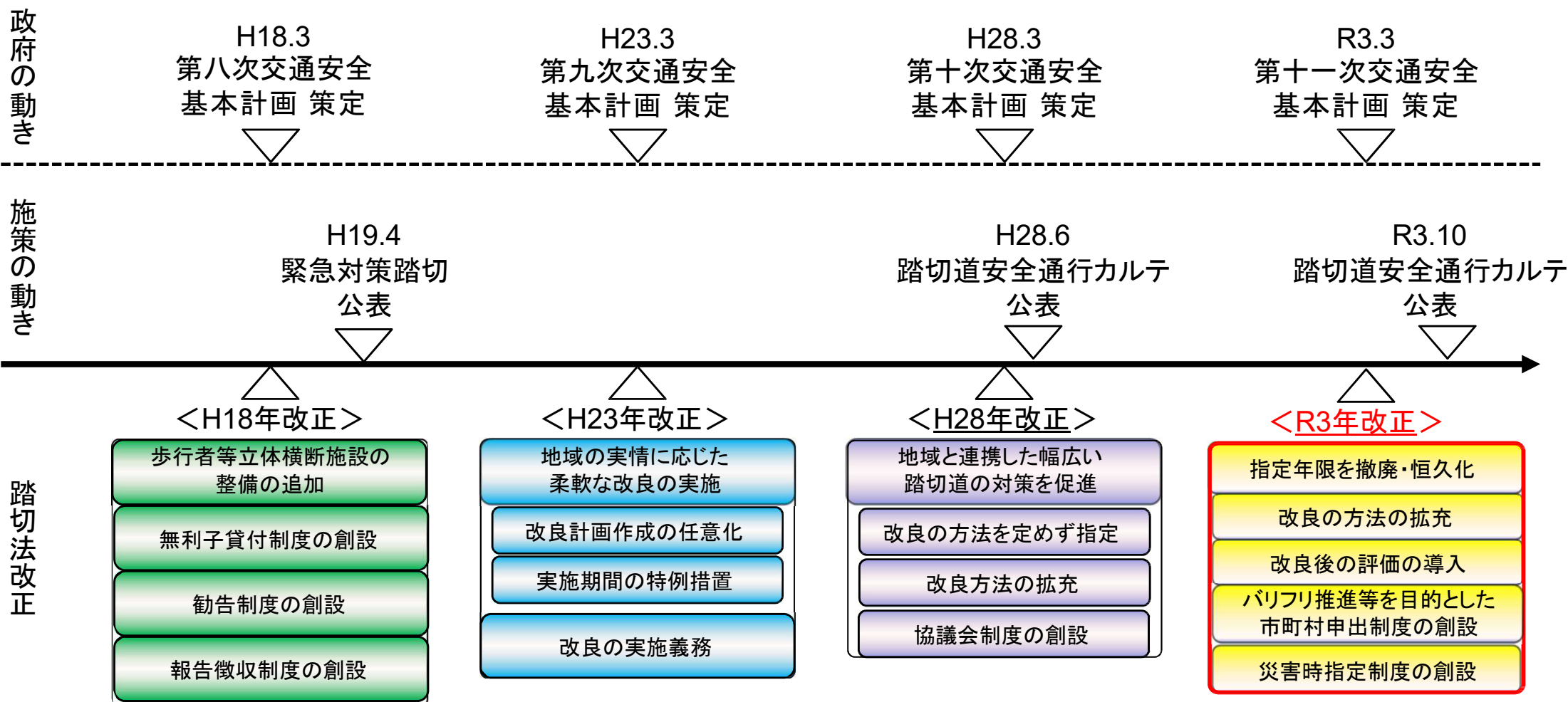
(H29年度撮影)

踏切道改良促進法

これまでの法改正概要

○S36の踏切道改良促進法成立以降、5年に一度、時機に応じた内容で法律を改正。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、交通安全基本計画等の国の5ヶ年計画と連動して指定していくこととしたほか、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した。

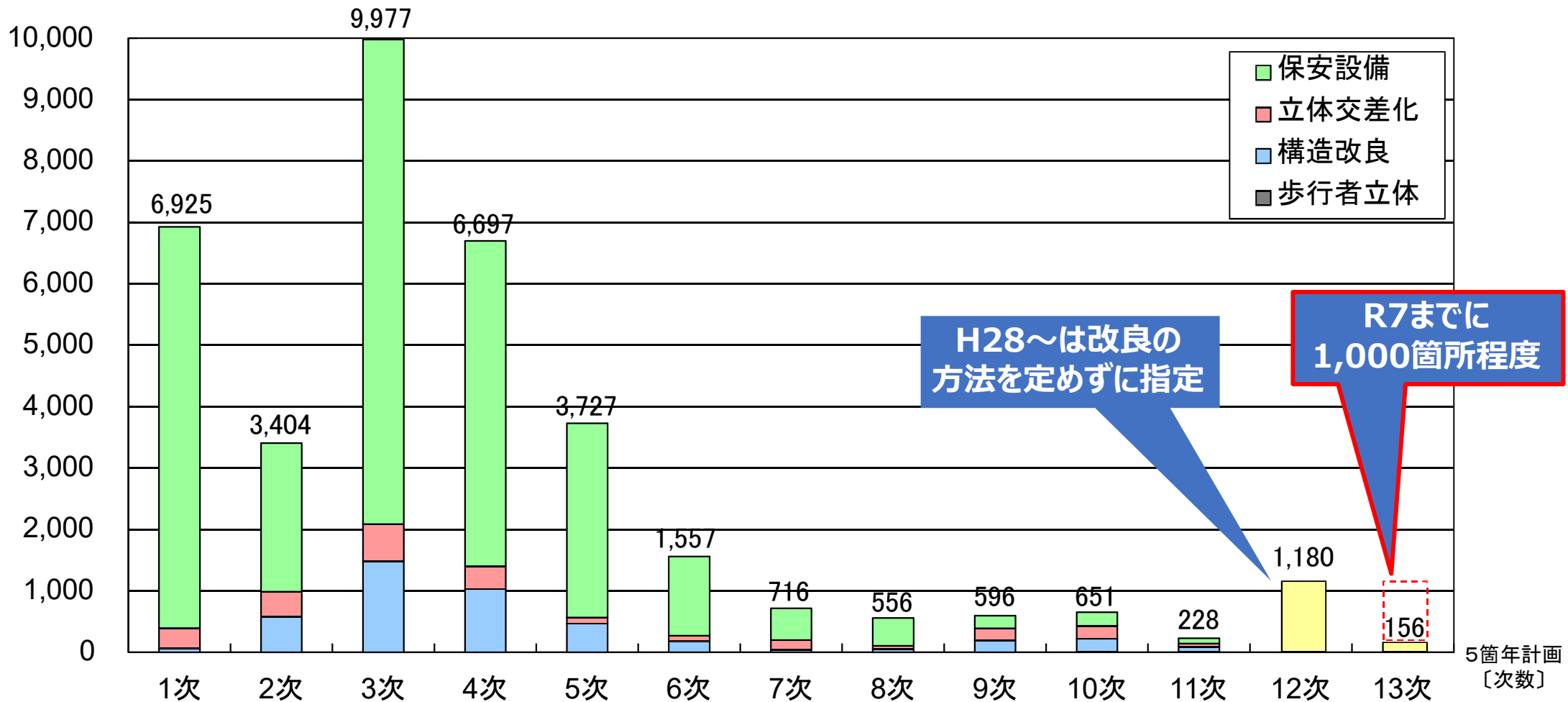
○「緊急に対策の検討が必要な踏切(カルテ踏切)」として、H28.6に「踏切道安全通行カルテ」を公表し、対策を実施。R3年度にはカルテ踏切を見直し、対策の進捗状況等の「見える化」を進め、更なる踏切対策を推進。



法指定実績の推移(R4.1.21時点)

	1次 (S36~S40)	2次 (S41~S45)	3次 (S46~S50)	4次 (S51~S55)	5次 (S56~S60)	6次 (S61~H2)	7次 (H3~H7)	8次 (H8~H12)	9次 (H13~H17)	10次 (H18~H22)	11次 (H23~H27)	12次 (H28~)	13次 (R3~)	計
立体交差化	329	404	604	371	97	90	155	49	194	210	57			2,560
構造改良	62	580	1,482	1,028	467	178	42	54	193	211	85			4,382
歩行者立体	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	1			10
保安設備	6,534	2,420	7,891	5,298	3,163	1,289	519	453	209	221	85			28,082
計	6,925	3,404	9,977	6,697	3,727	1,557	716	556	596	651	228	1,180	156	36,370

踏切数
〔箇所〕



【第13次】改良すべき踏切道の指定箇所数と進捗(都道府県別内訳)

R4.3末時点

都道府県	箇所数	進捗状況		
		検討中	事業中	対策完了
北海道	0	0	0	0
青森県	3	3	0	0
岩手県	0	0	0	0
宮城県	1	1	0	0
秋田県	1	1	0	0
山形県	0	0	0	0
福島県	1	1	0	0
茨城県	4	2	1	1
栃木県	2	1	1	0
群馬県	0	0	0	0
埼玉県	7	2	3	2
千葉県	12	10	2	0
東京都	16	14	0	2
神奈川県	3	0	3	0
山梨県	0	0	0	0
長野県	2	0	2	0

都道府県	箇所数	進捗状況		
		検討中	事業中	対策完了
新潟県	2	2	0	0
富山県	2	1	1	0
石川県	0	0	0	0
岐阜県	9	0	9	0
静岡県	1	1	0	0
愛知県	16	14	2	0
三重県	1	0	1	0
福井県	1	1	0	0
滋賀県	11	11	0	0
京都府	5	3	2	0
大阪府	7	2	5	0
兵庫県	22	17	2	3
奈良県	3	3	0	0
和歌山県	4	0	1	3
鳥取県	0	0	0	0
島根県	1	1	0	0

都道府県	箇所数	進捗状況		
		検討中	事業中	対策完了
岡山県	0	0	0	0
広島県	3	0	3	0
山口県	1	1	0	0
徳島県	4	2	0	2
香川県	3	2	0	1
愛媛県	2	0	1	1
高知県	0	0	0	0
福岡県	0	0	0	0
佐賀県	0	0	0	0
長崎県	3	3	0	0
熊本県	2	2	0	0
大分県	1	0	1	0
宮崎県	0	0	0	0
鹿児島県	0	0	0	0
沖縄県	-	-	-	-
合計	156	99	42	15

第13次(R 3 ~)踏切道改良促進法

踏切道改良促進法の一部改正(R3.3.31成立)

◆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

踏切道のさらなる改良の促進

改正スキーム (改正部分が赤字)

課題のある踏切

指定前から
協議が可能に

① 指定

<国土交通大臣>

【指定期限】H28～R2→**撤廃恒久化**
【指定の申出】都道府県→都道府県+**市町村**

改良の方法の決定
<道路管理者・鉄道事業者>

② 改良の方法の拡充

改良計画の作成

(現行法同様、短期間に改良が完了する場合は作成不要)

<道路管理者・鉄道事業者>

改良の実施

<道路管理者・鉄道事業者>

③ 改良後の評価

<道路管理者・鉄道事業者>

地方踏切道改良協議会

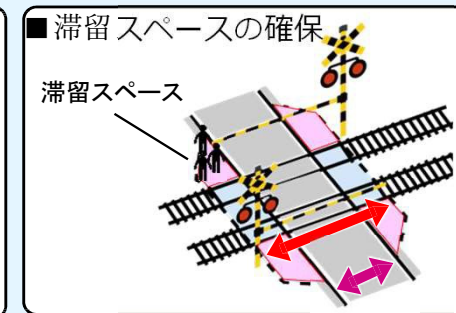
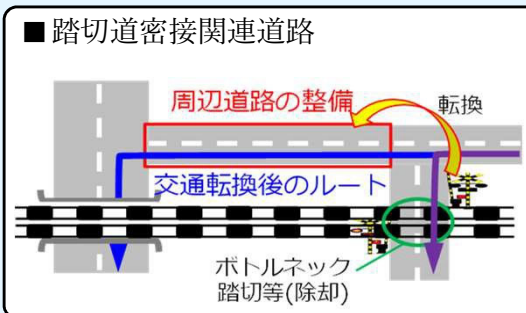
・保安設備整備への補助
・連続立体交差化に係る
無利子貸付
(※予算関連)

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

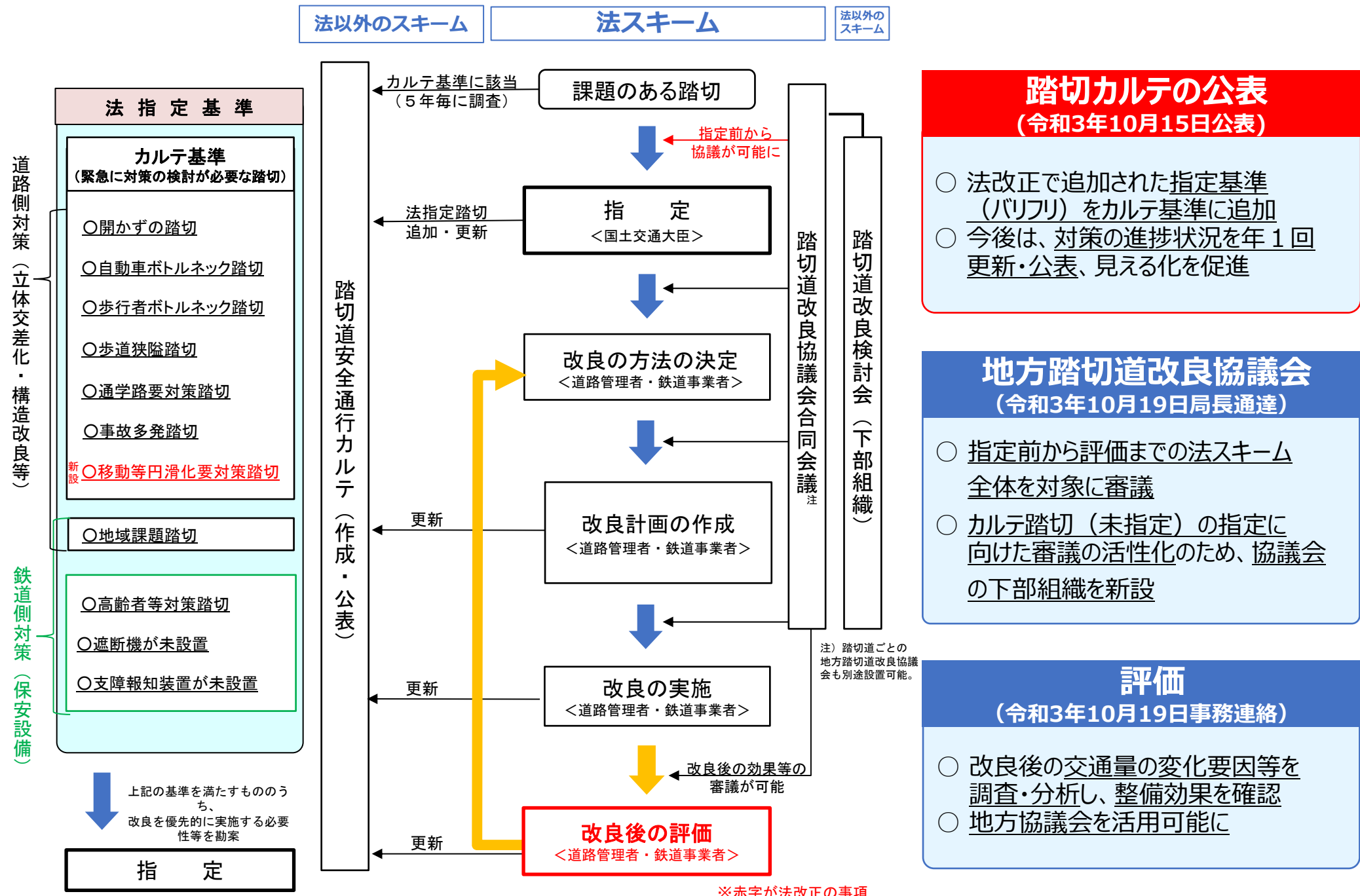
- 更なる改良の促進のため、踏切道の**改良の方法を拡充**
 - 踏切道の周辺における迂回路等 (**踏切道密接関連道路の整備を追加**)
 - 踏切遮断中の**歩行者滞留スペースを確保**するため、沿道民地の所有者との協定制度の創設
 - **駅改札口の追加** (省令において規定)



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

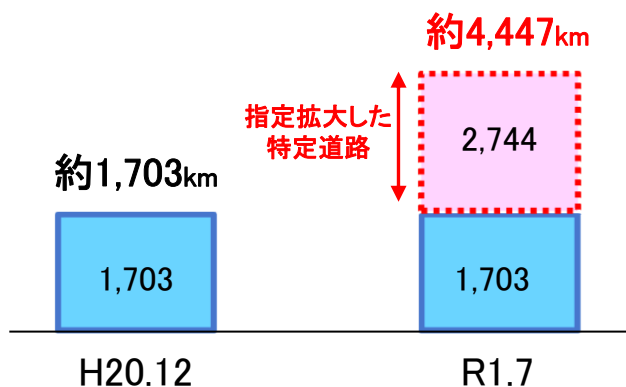
法改正に伴う踏切対策のPDCAサイクルの充実について



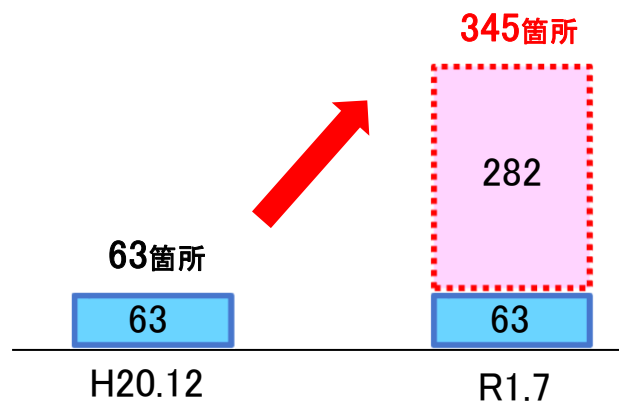
踏切道のバリアフリー化の推進

- 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

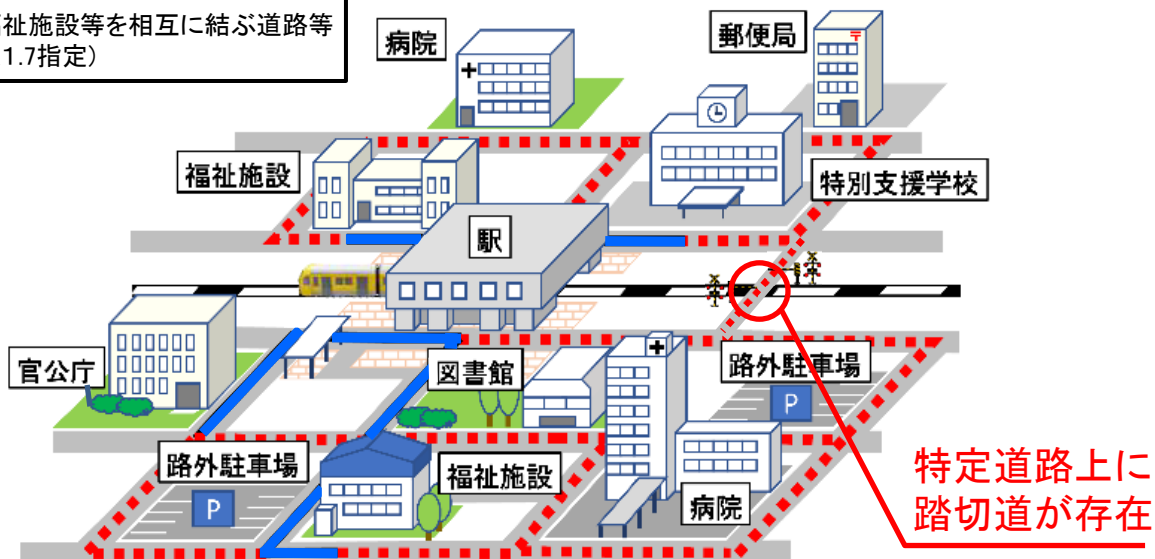
【特定道路の指定状況】



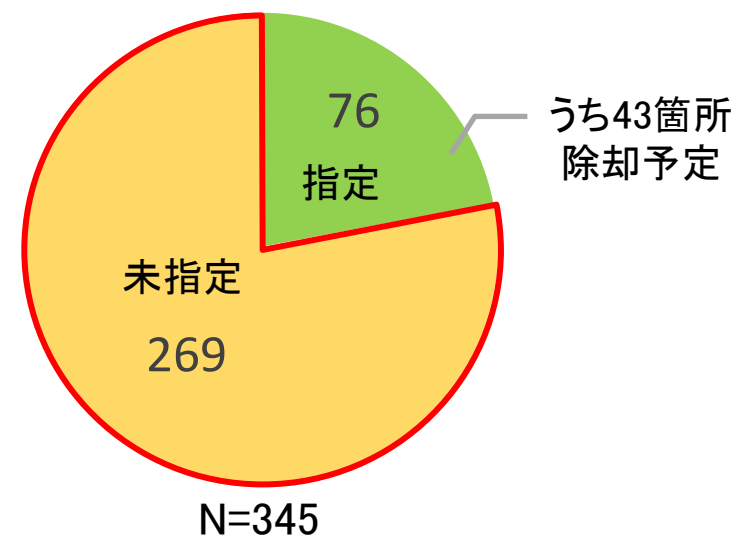
【特定道路上の踏切道】



— 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＞



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>



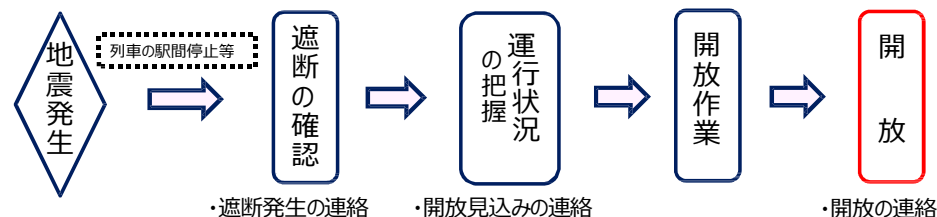
到着時間の遅れ
(通常)
2.7km(7分)
↓
(6/18地震時)
10.1km(42分)

凡例
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）



踏切道監視用カメラ

緊急に対策の検討が必要な踏切道

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年間において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

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

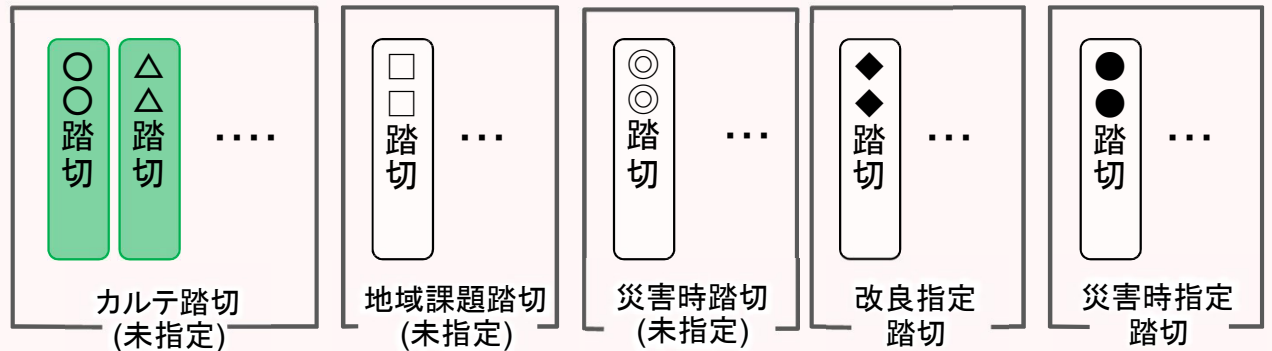
- ・踏切道の改良計画の作成、実施に関すること。
- ・踏切道の災害時管理方法の作成、実施に関すること。
- ・踏切道の指定に向けた必要な協議。
- ・その他の踏切道の改良の促進に関し必要な協議。

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



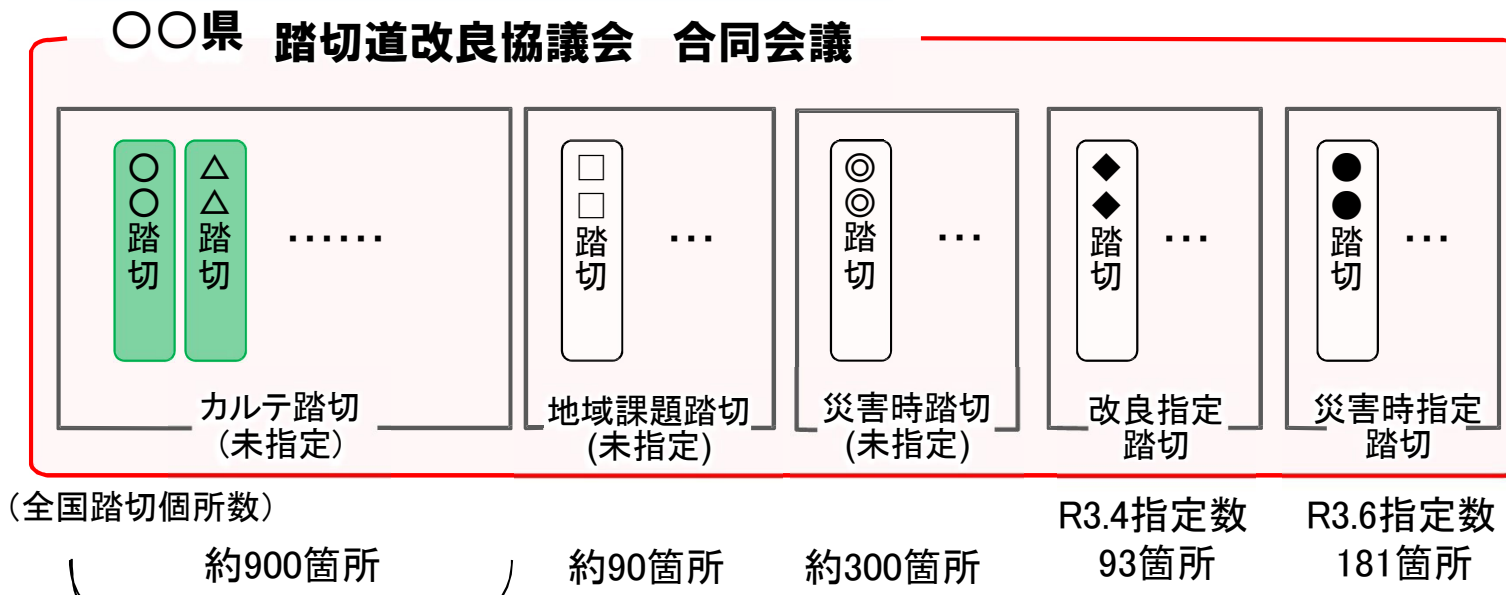
踏切道改良検討会

- ・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

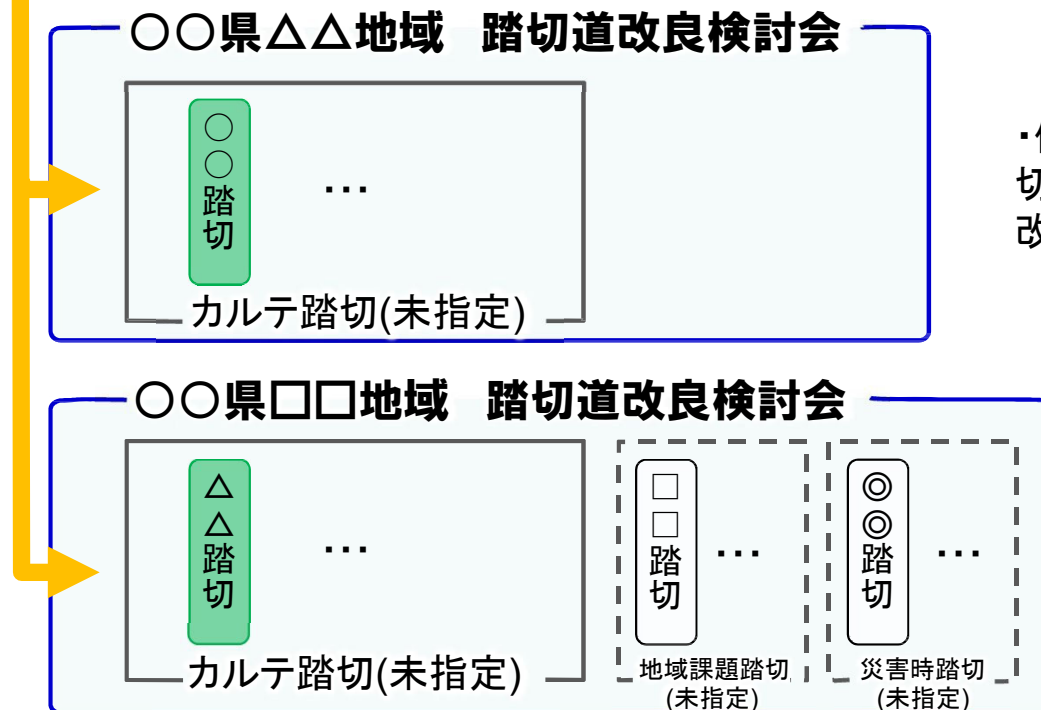
合同会議

- (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

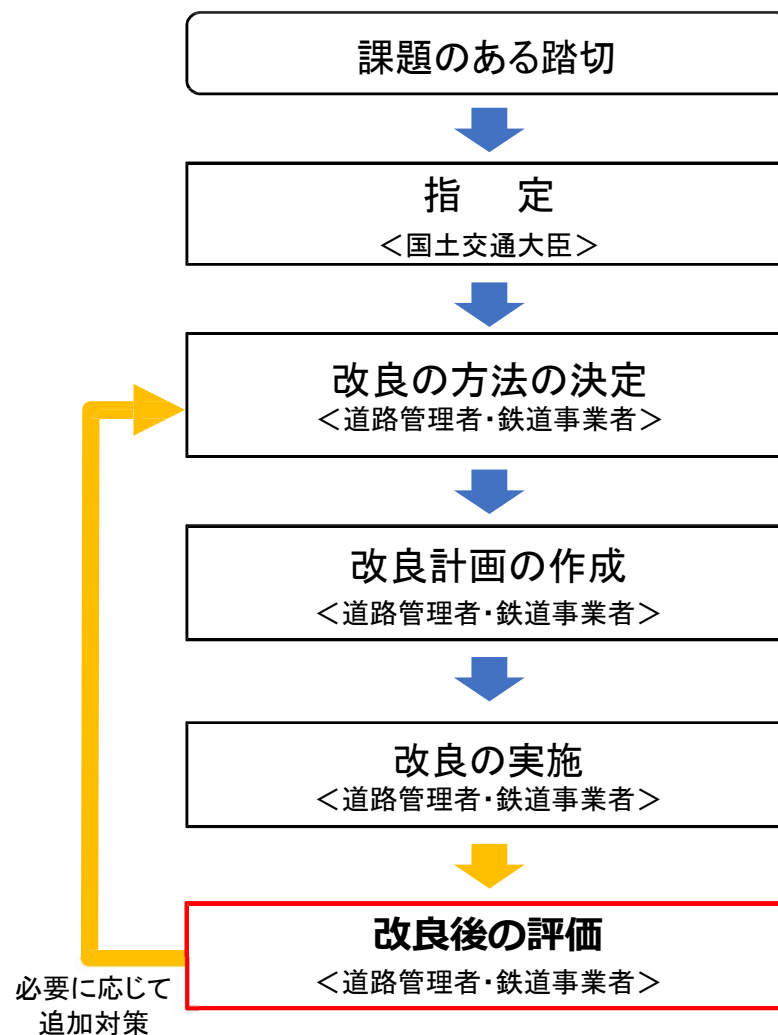
評価の実施時期

- 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

踏切道改良計画事業補助

踏切道改良計画補助(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※1が対象

※1 連続立体交差事業を除く(別途個別補助制度あり)

■ 補助率 : $5.5/10 \times \delta$ 等 (δ :財政力に応じた引上率) ※2

※2 最大1.25。その場合の補助率は6.875/10。

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>



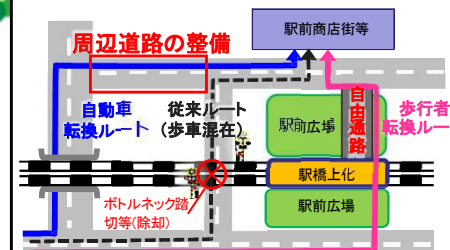
立体横断施設を整備することにより歩行者等の交通を確保

<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

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

R5.1未時点

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	1	28
佐賀県	1		1		
長崎県	2			2	
熊本県	5		2	1	2
大分県					
宮崎県					
鹿児島県	3				3
合計	57	14	6	4	33

地域課題踏切
(3) ^{※1}
1
3
3
(1) ^{※2}
1
12

※1：1つはカルテ踏切 ※2：街路事業

災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の内訳

R5.1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	43	10	33
佐賀県	1		1
長崎県			
熊本県			
大分県	1	1	
宮崎県			
鹿児島県			
合計	45	12	33

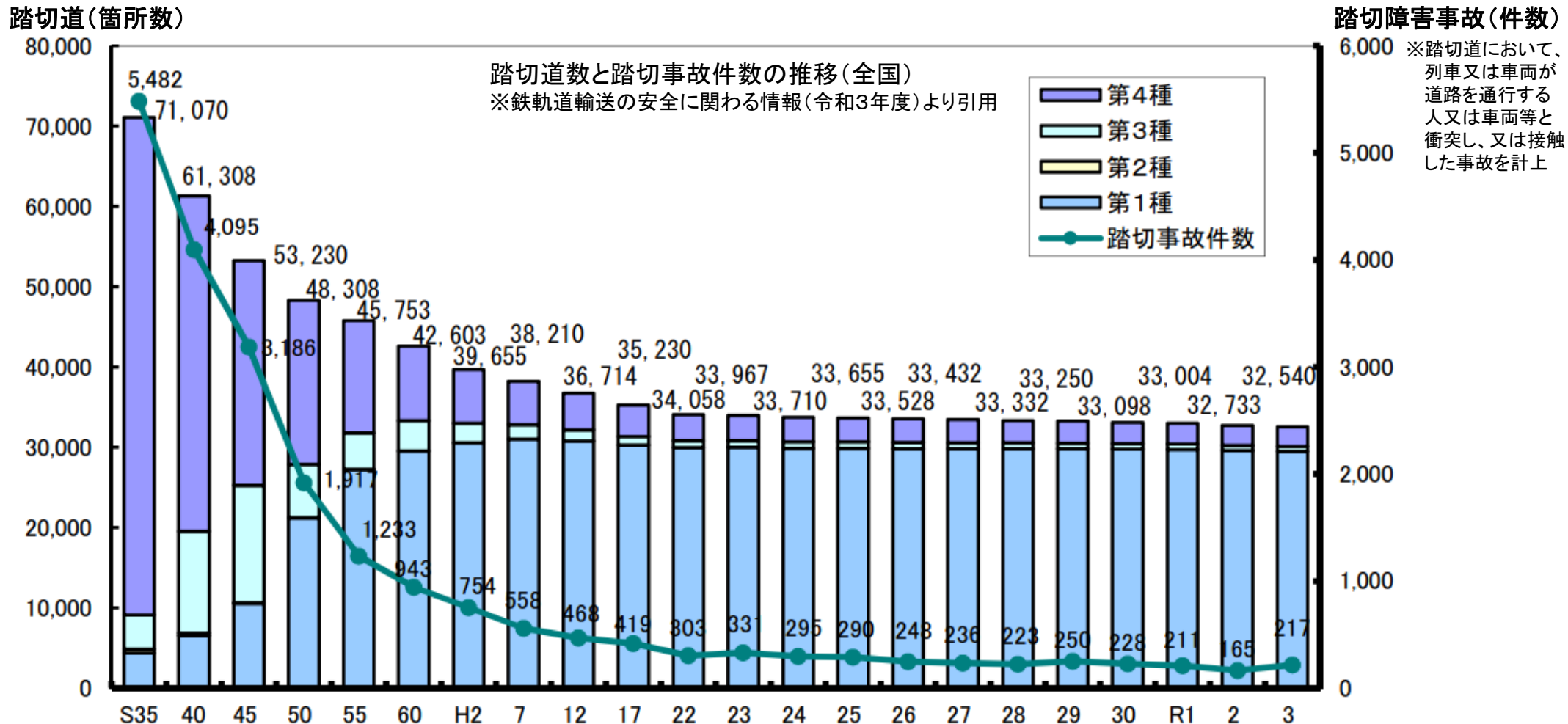
第4種踏切道の現状と課題について

令和5年3月24日

九州運輸局

第4種踏切道の廃止に向けた取り組みの重要性について

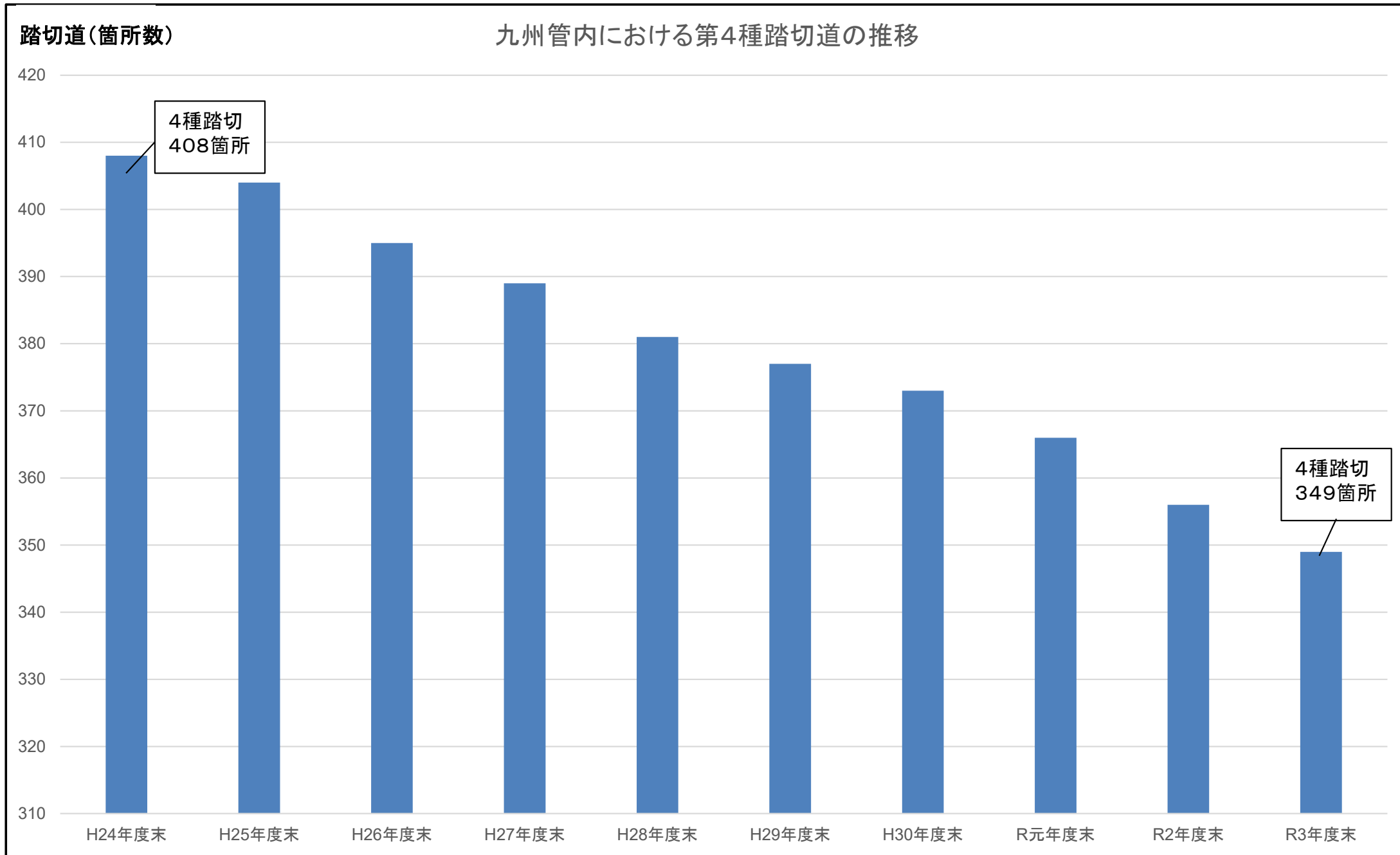
- 踏切道改良促進法の施行後約60年で第4種踏切道(遮断機・警報機のない踏切)は減少したが、未だ踏切道全体の約1割(約2500箇所)を占めており、近年では減少数は鈍化傾向にある。
- 第4種踏切道の100箇所あたりにおける事故の発生割合は第1種踏切道と比べて高く、廃止や踏切保安設備の整備等の早急な対策が必要。



○全国の踏切種別別の事故発生割合(令和3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)	29,473	0	612	2,455	32,540
踏切事故件数(B)	189	0	4	24	217
踏切道数100箇所あたりの事故発生割合(B÷A×100)	0.64	0	0.65	0.97	—

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24年度から令和3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59カ所。



第4種踏切道の廃止等について

- 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早急な対策が必要。
- 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ることが困難である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26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
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
2017年 1月 8日	九州旅客鉄道株式会社	日南線 飫肥駅～日南駅間	鉄工所踏切道	宮崎県	1名
2016年10月16日	熊本電気鉄道株式会社	菊池線 堀川駅～八景水谷駅間	八景水谷・堀川間8号踏切道	熊本県	1名
2016年 8月22日	九州旅客鉄道株式会社	指宿枕崎線 穎娃駅～入野駅間	第2本屋敷踏切道	鹿児島県	1名
2015年11月14日	九州旅客鉄道株式会社	日南線 南方駅～木花駅間	中田踏切道	宮崎県	2名

(参考) そのほか踏切道に関する課題について

【ななめ踏切】

○鉄道技術上の基準に関する省令の解釈基準では、「鉄道と道路の交差角は45度以上であること」と規定(経過措置の規定あり)されているが、「ななめ踏切」は鉄道と道路の交差角が小さい踏切であり、見通しが悪いこと、踏切内の距離が長くなり渡りきるまでに時間を要すること、線路の溝にはまりやすいこと等から、交差角の大きい踏切に比べると危険性が高い。

○ななめ踏切の安全性向上対策の例

【抜本的対策】

- ・道路の線形改良で交差角を大きくする
- ・立体交差化や踏切の統廃合による踏切の廃止

【安全を向上させる対策】

- ・道路のカラー舗装(歩車道の分離)
- ・非常用押しボタンの増設
- ・踏切照明の増設 等



【勝手踏切】

○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。

○勝手踏切への対策の例

【抜本的対策】

- ・迂回路の整備
- ・柵等による立ち入り禁止の措置

【安全を向上させる対策】

- ・注意喚起等の看板の掲示
- ・柵等の設置等



ななめ踏切も勝手踏切についても、第4種踏切道の廃止や踏切保安設備等の整備と同様に鉄道事業者だけの解決が困難な課題があり、道路管理者や自治体の協力が必要不可欠

(参考)第4種踏切道の解消に向けた国の支援について

鉄道施設総合安全対策事業費補助のうち踏切保安設備整備事業による支援

【事業概要】

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ため、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。

【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
- ・全事業において、以下のいずれかの要件に該当

<ul style="list-style-type: none"> ・赤字 ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・赤字 ・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
- (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(令和3年度拡充)

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、全方位警報器等	踏切監視用カメラ
---	----------

【補助率】

1/2(黒字の事業者は1/3)(地方公共団体は1/3以内)

鉄道施設総合安全対策事業費補助および地域公共交通確保維持改善事業費補助のうち踏切保安設備整備事業による支援

【事業概要】

安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の更新を支援

【補助対象事業者】

鉄軌道事業者

【補助対象事業】

レール、マクラギ、落石等防止設備、ATS、列車無線設備、防風設備、踏切保安設備(※1)等の更新事業

※1 踏切保安設備の新設については、踏切道改良促進法第2条で定義されていない踏切道(道路法による道路以外の道路上にある踏切道)が対象。

【補助率】

- 1/3以内または1/2以内(※2)
- ※2 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく鉄道事業再構築事業を実施する事業のうち 財政状況(財政力指数要件)の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分について、補助率 1/2 等