

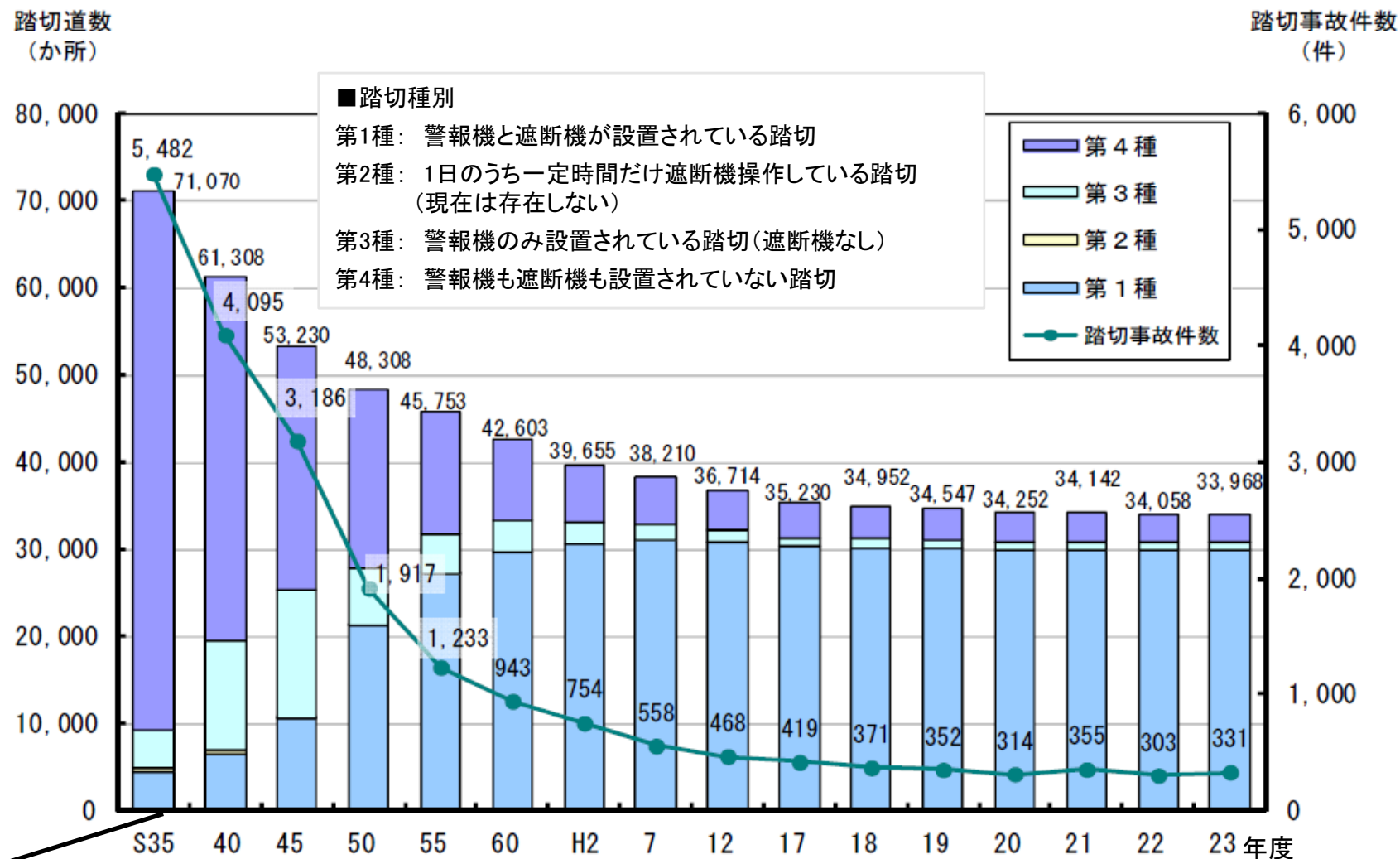
踏切対策の現状と今後

国土交通省 道路局 路政課
福本 仁志

平成24年12月11日

踏切の現状①：踏切道数・踏切事故件数等の推移

- ・法施行後50年間で、踏切数は半減：7.1万→3.4万、1種化率：5%→90%、事故件数：約1/16
- ・近年は横ばい状態で推移

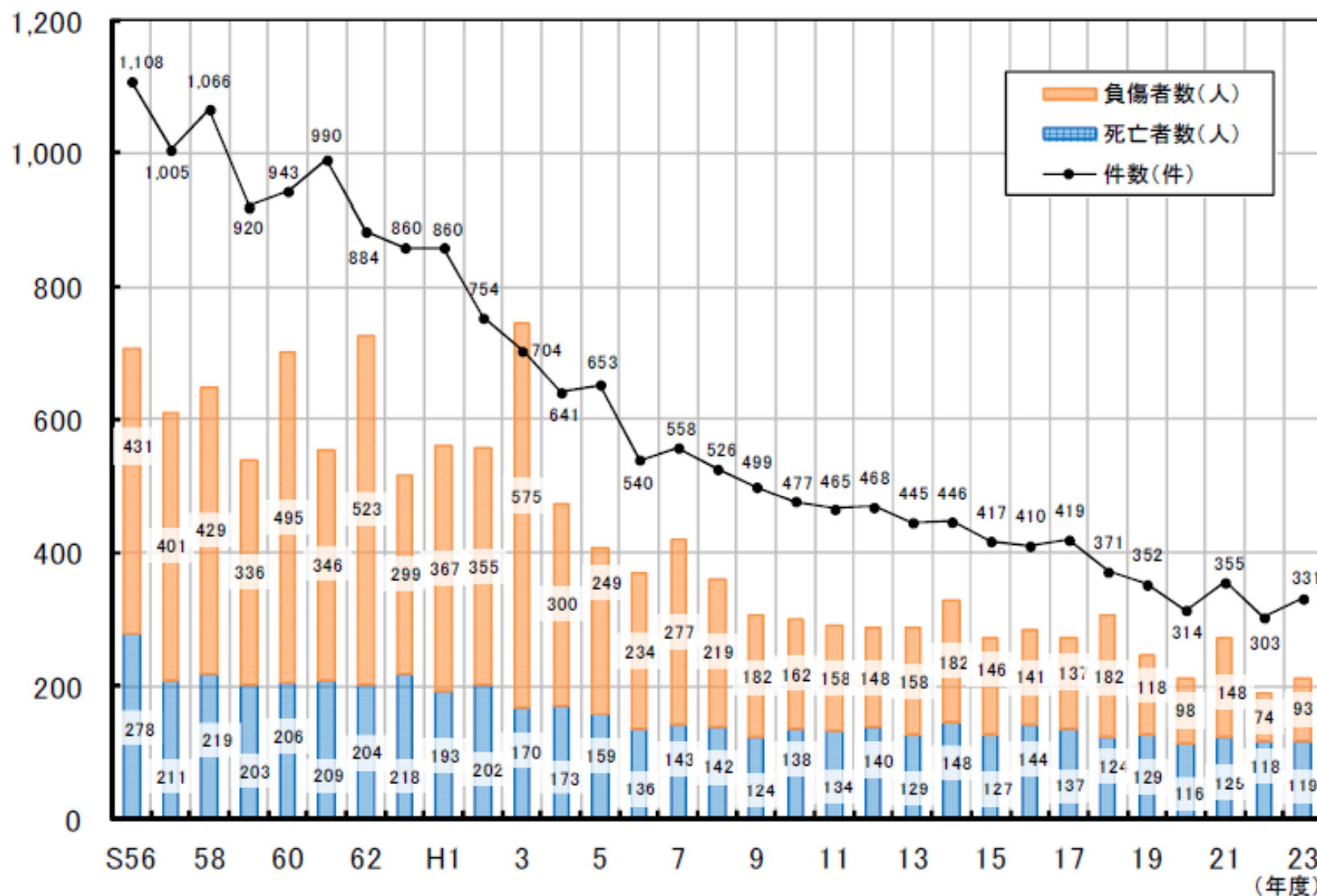


S36 (1961)踏切道改良促進法施行

出典：鉄軌道輸送の安全にかかわる情報(国土交通省)

踏切の現状②：踏切事故の件数及び死傷者数の推移

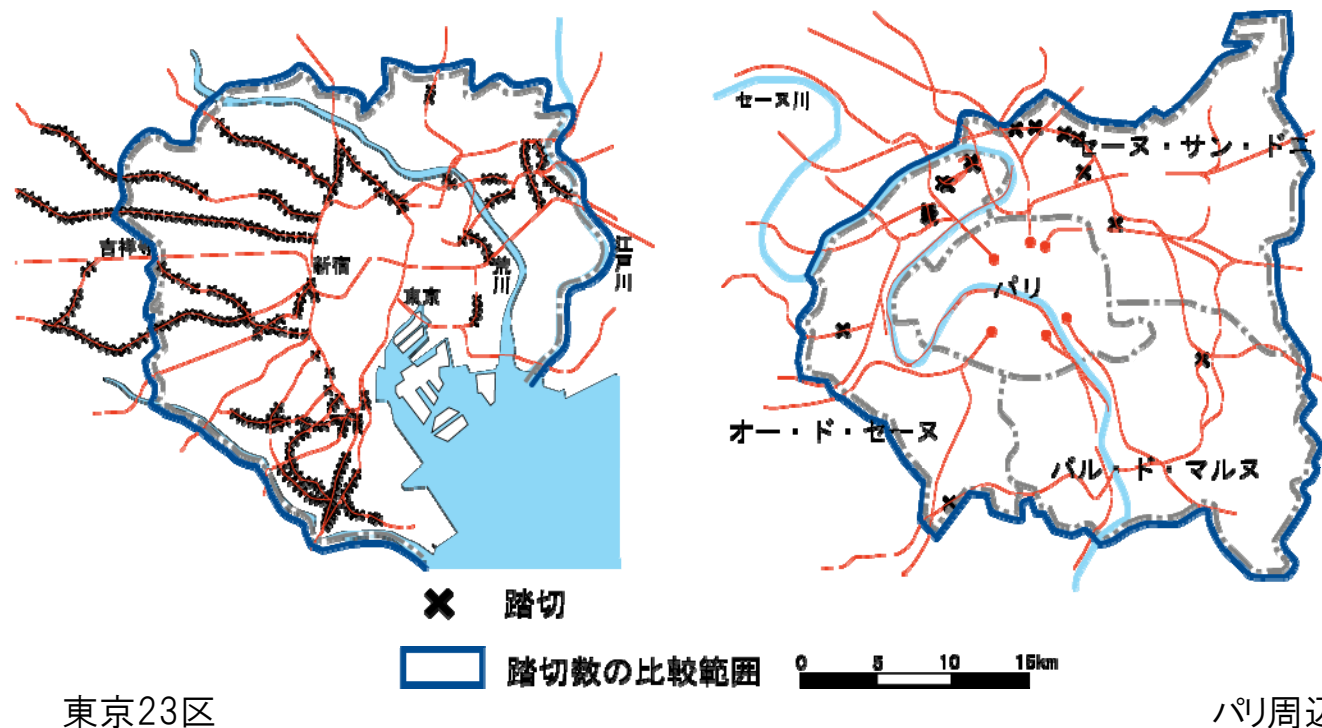
- ・過去30年間で、事故件数(1,108件→331件)、負傷者(431人→93人)、死亡者(278人→119人)
- ・最近はやや下げ止まり感



出典：鉄軌道輸送の安全にかかわる情報(国土交通省)

踏切の現状③：海外主要都市との踏切数の比較

東京23区の踏切箇所数は、海外の主要都市に比較して非常に多く、パリの約40倍



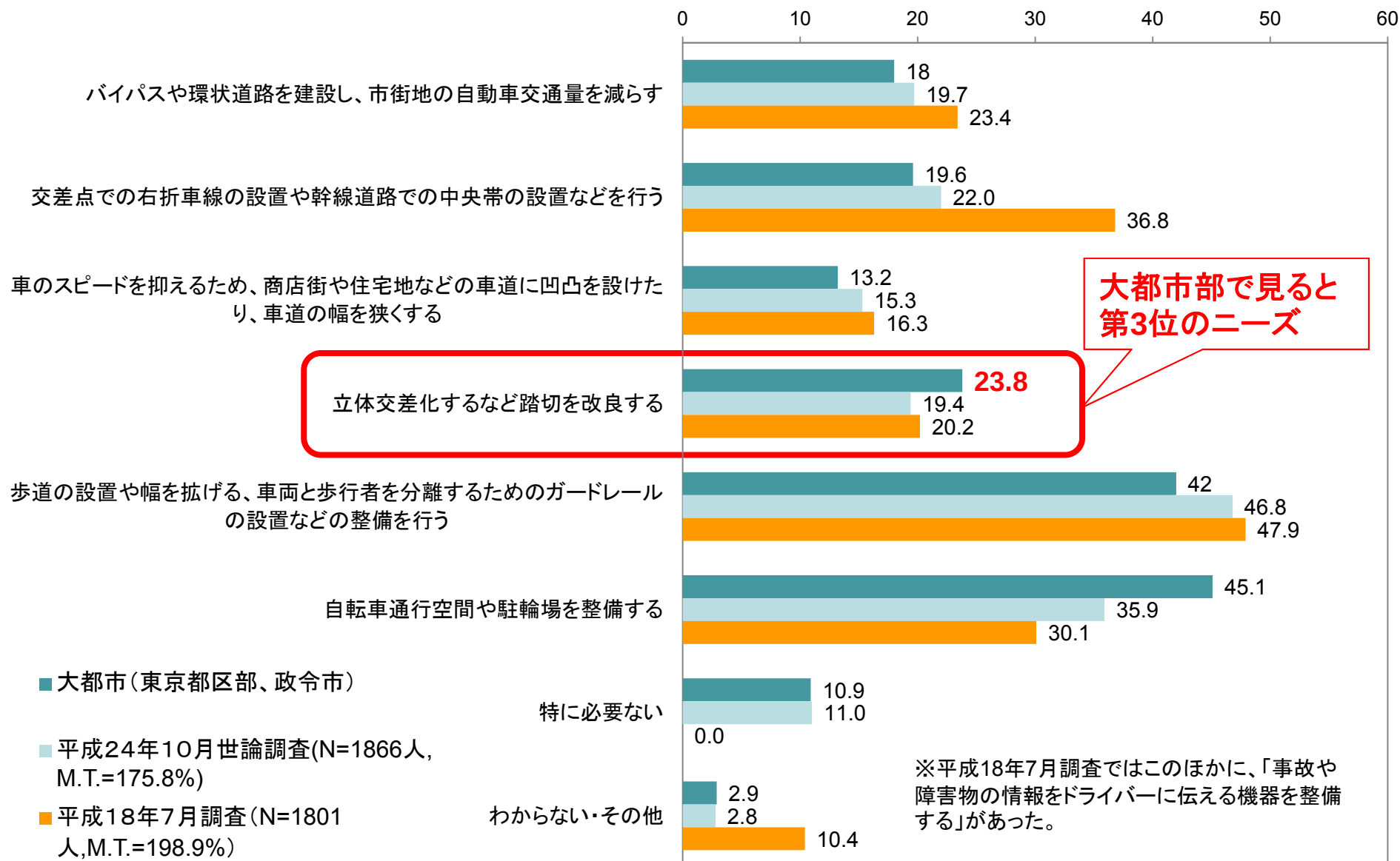
【東京23区とパリの踏切数の比較】

【東京23区と海外の主要都市との踏切数の比較（H22現在）】

東京23区	ニューヨーク	ロンドン	ベルリン	パリ	ソウル
668	109	12	46	17	16

踏切の現状④：道路に関する世論調査(H24.10)より

問2 あなたは、道路の安全性向上のためには、道路整備の面からどのような対策が必要だと思いますか。この中からいくつでもあげてください。



踏切対策について① 国としての踏切対策の歴史

時 期	踏切道改良 促進法	・交通対策本部 ・中央交通安全対策会議	通 達	地方での調整の場	「狭小踏切対策で は統廃合不要」の 記述
S35.12		交通対策本部の設置[閣議決定] (メンバー:各省の事務次官)			
S36.11	公布・施行				
S41	改正・5年延長				
S42		踏切事故防止対策の強化につ いて (交通対策本部決定)	踏切事故防止対 策の強化につ いて	踏切道改善促進協議 会(都道府県)の設置	
S45		中央交通安全対策会議 (メンバー:各省大臣)の設置 ※交通安全対策基本法成立			
S46、S51、 S56、S61、 H 3、H 8	改正・5年延長	第1次～第6次 踏切事故防止総合対策 (交通対策本部決定)			
H 8			踏切道の拡幅に 係る指針(当初)	踏切道調整連絡会議 (ブロック単位)の設 置	△ (当面の措置として)
H13	改正・5年延長	第7次 踏切事故防止総合対策 (交通対策本部決定)			○
			踏切道の拡幅に 係る指針(現行)	踏切道調整連絡会議 分科会(都道府県)の 設置	○
H18	改正・5年延長	第8次 交通安全基本計画 (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			○
H23	改正・5年延長	第9次 交通安全基本計画			○

踏切対策について②：踏切対策の位置づけの変化

国土交通白書（H13版）

第1章 都市再生の推進 > 1. 都市交通基盤整備 > (6) ボトルネック踏切の改良による都市交通の円滑化

交通渋滞など都市活動に著しい支障をきたしている**ボトルネック踏切**^(注)の改良については、これまで「踏切道改良促進法」等に基づき踏切道の立体交差化等を積極的に進めてきた。しかし、ボトルネック踏切はいまだに全国に約1,000ヶ所存在し、特に東京都など大都市における交通の遮断は著しい状況となっている。

(注) ピーク時の遮断時間が40分以上、または、踏切交通遮断量（1日交通量×踏切遮断時間）が5万台時／日以上

H17.3.15 東武伊勢崎線 竹ノ塚駅踏切事故 発生 … 「開かずの踏切」が社会問題として注目

国土交通白書（H18版）

第2節 地域再生・都市再生を支える施策の推進 > 3. ハード・ソフトの基盤整備 > (5) 踏切道の改良推進

踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、踏切道の立体交差化等を積極的に進めてきた。しかし、大都市圏を中心とした**「開かずの踏切」**^(注)等は、踏切事故、地域分断及び慢性的な交通渋滞の原因となり、魅力的で快適なまちづくりを行う上で大きな課題となっている。こうした状況の中、道路管理者及び鉄道事業者の協力の下、全国の踏切を対象に踏切交通実態総点検を実施しており、早期に点検する必要性が高かった約2,600箇所について先行的に実施した結果、「開かずの踏切」等の緊急対策踏切約1,800箇所を抽出し、その結果に基づき速効対策約1,100箇所及び抜本対策約1,400箇所を検討すべき踏切として抽出した。

今後は、この結果を踏まえ、道路管理者及び鉄道事業者により策定された整備計画により、連続立体交差事業等の「抜本対策」と歩道拡幅、賢い踏切の導入等の「速効対策」の両輪により、総合的な踏切対策を着実に進める。

(注) ピーク時の遮断時間が40分／時以上の踏切

「開かずの踏切」命奪う

竹ノ塚駅

南側のワイヤを踏切

東武竹ノ塚駅2人死亡

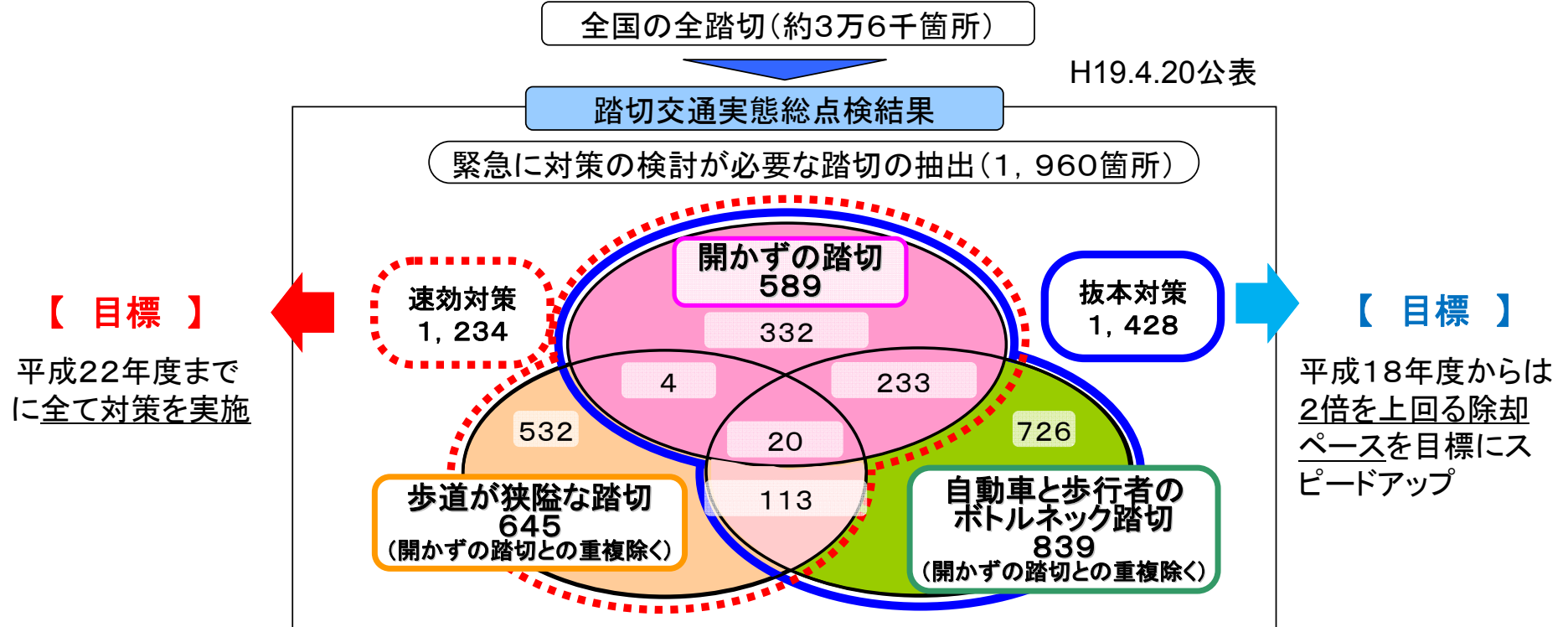
危険指摘以前から 住民「一歩間違えば自分も」

電車と衝突して、命を失った。15日、東武有楽町線竹ノ塚駅で、2人の若者が死亡した。事故の原因は、駅構内での歩行者と電車の衝突と見られる。住民からは、駅構内の危険性が指摘されていたという。また、事故現場付近には、歩行者用の横断歩道が設置されているが、その位置が適切かどうかについても議論が巻き起こっている。

「優しい人だった」 高橋さん
 事故現場付近に住む高橋さんは、事故に巻き込まれた2人の若者をよく知っていた。高橋さんは、2人の若者が、駅構内を歩いていたとき、電車が近づいてきたことに気づかず、そのまま電車と衝突してしまったと述べている。高橋さんは、2人の若者が、駅構内の危険性を十分に認識していなかったことを残念に思っている。

- ・道路名： 区道 足立2号線(赤山街道)
- ・踏切道幅員： 14m(2車線、車道9m、歩道2.5m×2)、 取付道との幅員差なし
- ・踏切長：36m
- ・日当たり交通量： 自動車 約4,000台、軽車両：約6,000台、歩行者交通量：約1,300人
- ・ピーク時間の遮断時間： 57分／時
- ・踏切交通遮断量： 約64,000台時／日

踏切対策について④：緊急対策踏切の公表(H19.4.20) 国土交通省



○開かずの踏切：ピーク時間の遮断時間が40分／時以上の踏切

○歩道が狭隘な踏切：前後の道路に比べ歩道が狭い、もしくは前後の道路に歩道があるのに歩道がない踏切のうち、

- 以下の全ての基準に適合する踏切
 - ・前後道路の車道部幅員が5.5m以上
 - ・前後の歩道に比べ、歩道が1.0m以上狭い踏切
 - ・1日自動車交通量が1,000台(通学路では500台)以上
(1日当たりの歩行者交通量が500人を超える場合は不問)
 - ・1日歩行者交通量が100人(通学路では40人)以上
- 上記の基準のうち1つ以上で基準を大幅に上回るなど、緊急的な対策が必要な箇所(上記の「歩道」には路肩を歩道見なしとして(いわゆる「歩行帯」)も含んでいる。

○自動車と歩行者のボトルネック踏切：自動車と歩行者の交通量が多く、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切
自動車ボトルネック踏切と歩行者ボトルネック踏切からなる

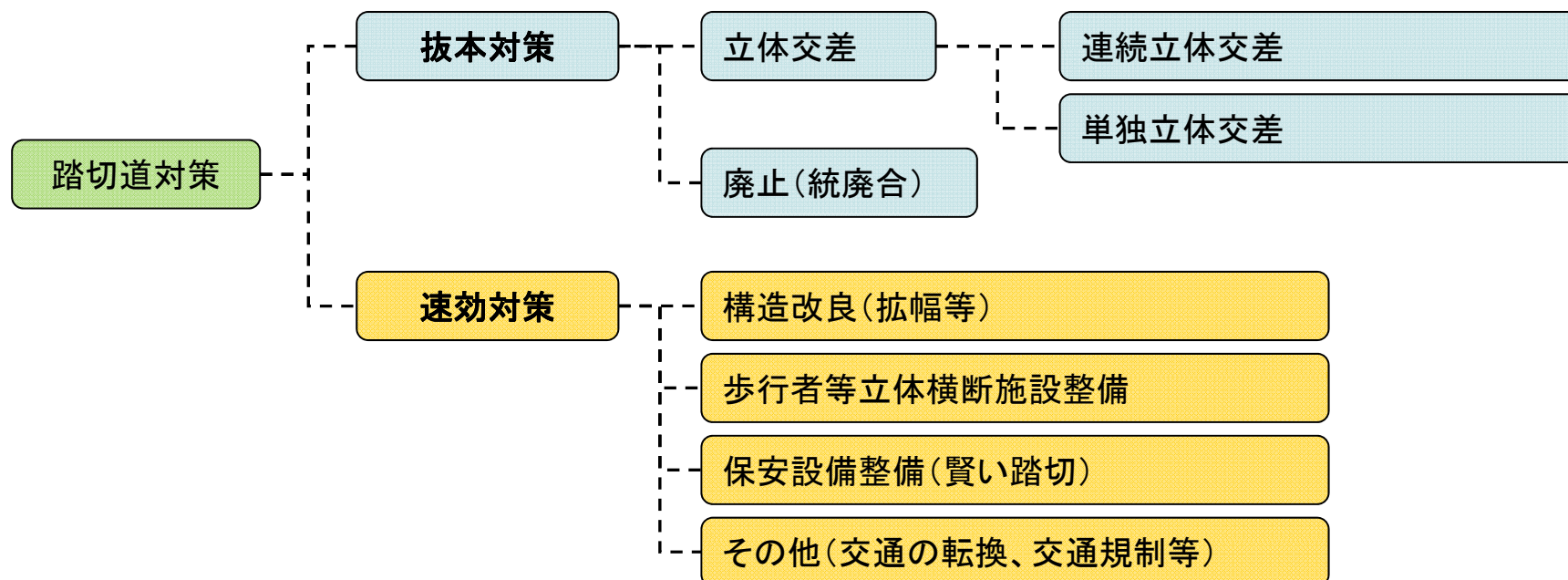
- ・自動車ボトルネック踏切：
 - 一日の踏切自動車交通遮断量(*1)が5万以上の踏切
- ・歩行者ボトルネック踏切：
 - 一日あたりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量(*2)の和が5万以上かつ一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が2万以上になる踏切

*1) 踏切自動車交通遮断量

$$= \text{自動車交通量} \times \text{踏切遮断時間}$$
 *2) 踏切歩行者等交通遮断量

$$= \text{歩行者および自転車の交通量} \times \text{踏切遮断時間}$$

踏切対策について⑤：「抜本対策」と「速効対策」



◆ 抜本対策

連続立体交差化など、**踏切自体を除却**することにより、踏切問題を抜本的に解消する対策

◆ 速効対策

踏切の歩道拡幅、立体横断施設の整備、遮断時間の短縮を図る賢い踏切の導入など**効果が早期に発現する**踏切交通の円滑化、安全性の向上を図る対策

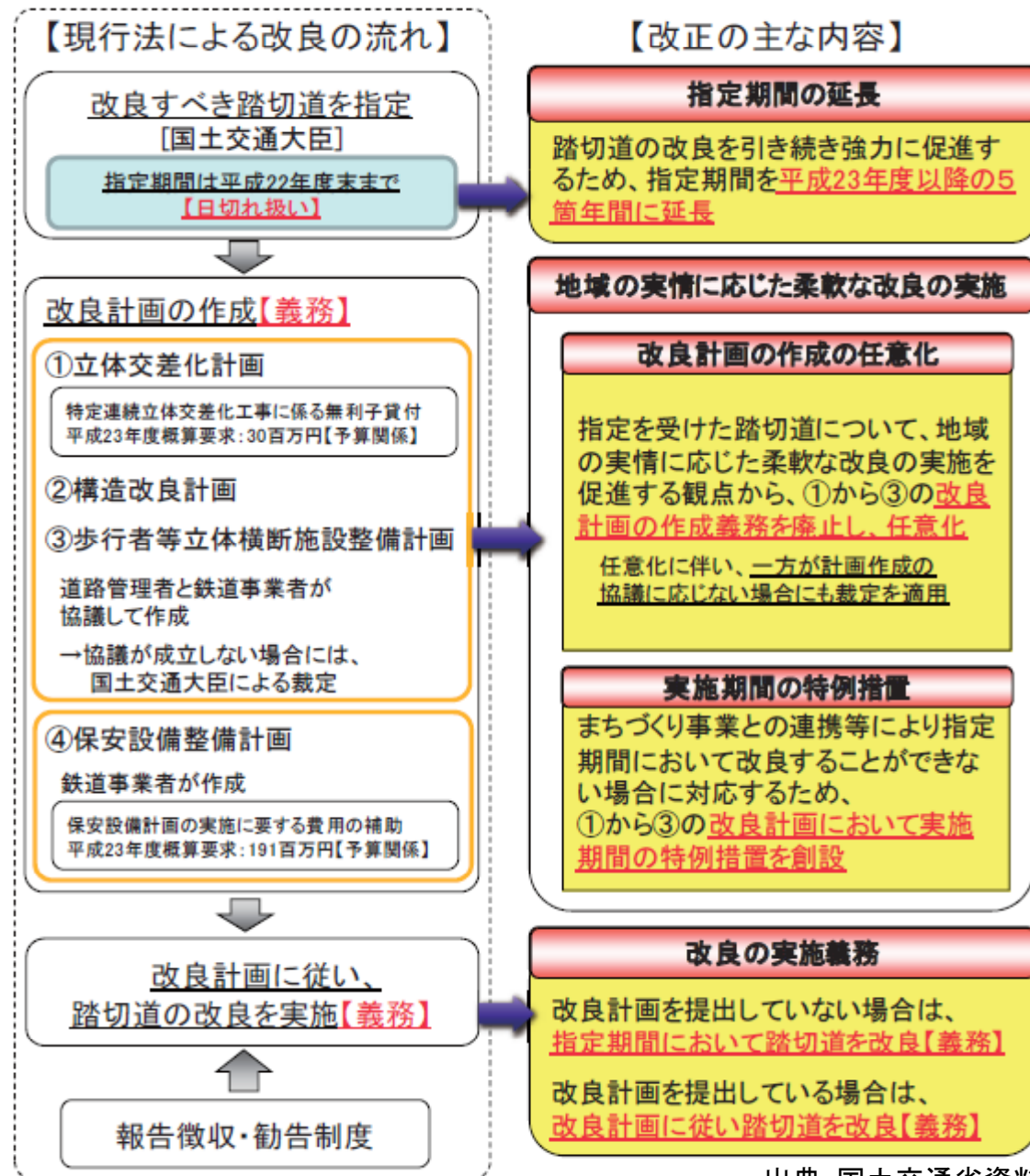
速効対策も2つの側面：

① 立体化が計画されている踏切
→ 「暫定的な措置」

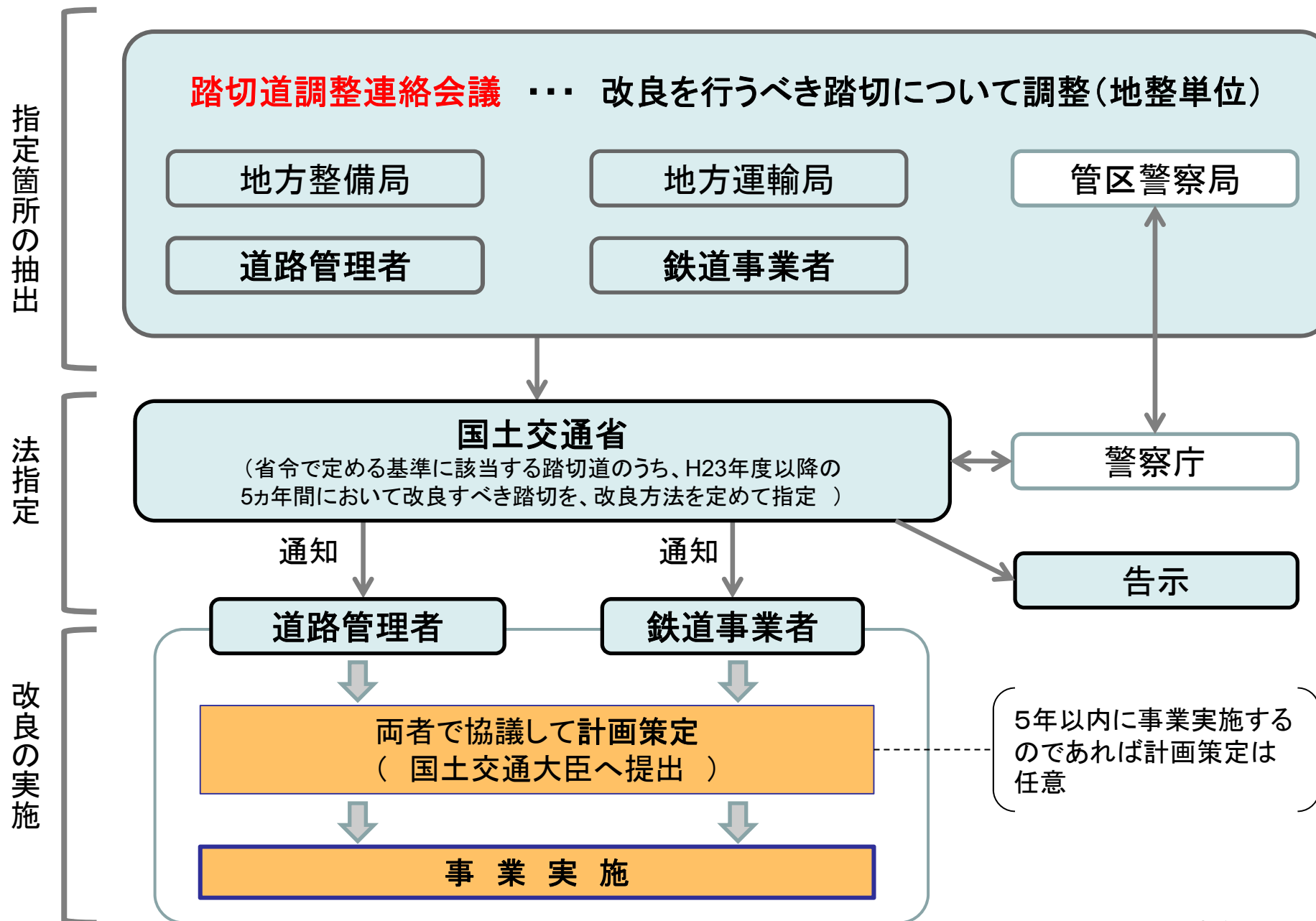
② 立体化が計画されていない踏切
→ 「恒久的な措置」

今後の踏切対策①：踏切道改良促進法の改正(H23.3) 国土交通省

- 昭和36年に制定・施行された踏切道改良促進法
- 5年の時限立法で、これまで10回の改正(単純延長含む)経ている
- 実際の法指定にあたっては、事前に道路管理者と鉄道事業者で調整(実効性の担保)
・・・踏切道調整連絡会議



今後の踏切対策②：踏切道改良促進法 手続きの流れ

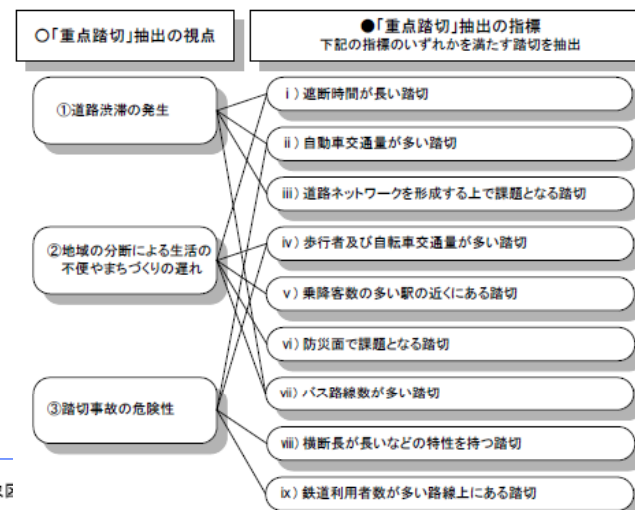
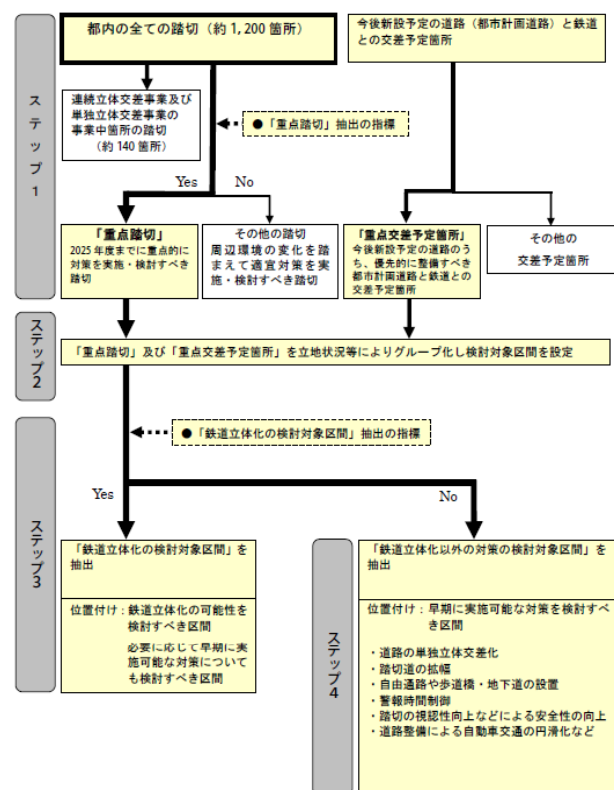


今後の踏切対策③：都道府県別の対応方針

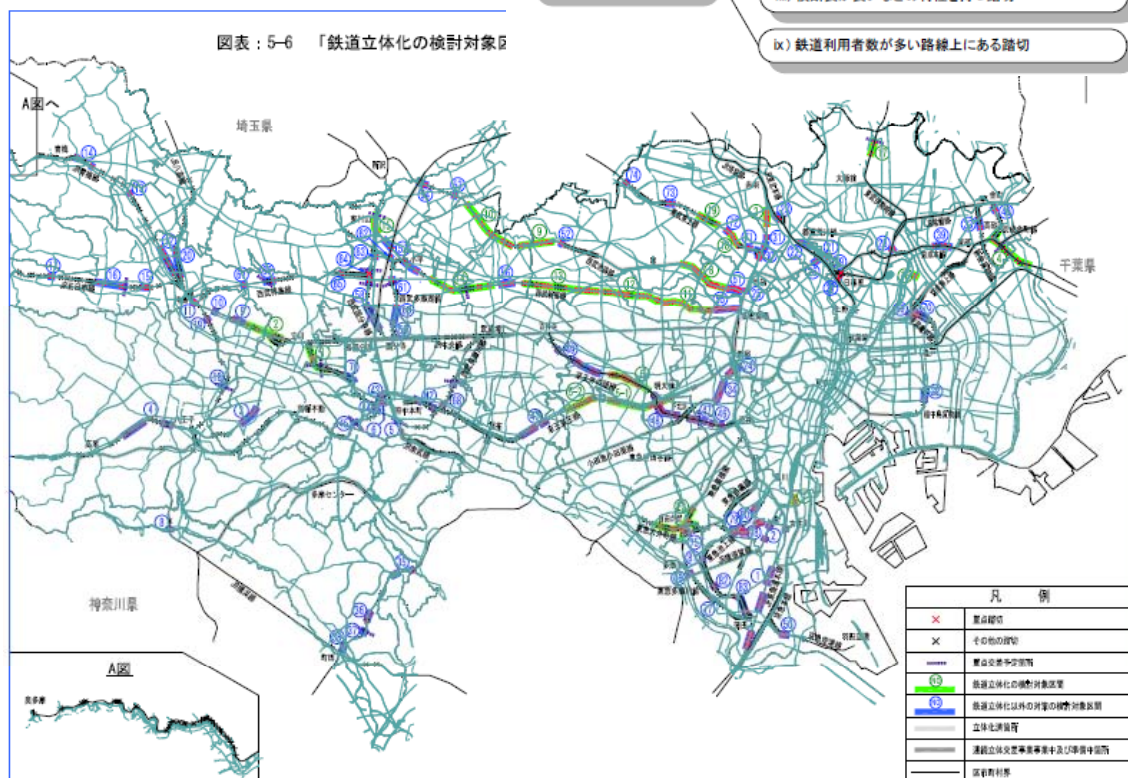
（事例）東京都「踏切対策基本方針」(H16.6)

- 東京都内には約1,200箇所の踏切が残存（H16の策定当時）
- 踏切事故発生の危険性や交通渋滞の発生による走行時間の増大など様々な問題が発生
- 首都東京の安全安心なまちづくりを進め、国際都市としてふさわしい環境の向上を図るため、踏切問題の早期解消が必要
- そこで重点的かつ計画的に多様な踏切対策を進めるため、平成16年6月、「踏切対策基本方針」を策定

図表 3-1: 「踏切対策基本方針」策定の流れ（□は「踏切対策基本方針」で扱う範囲）



図表：5-6 「鉄道立体化の検討対象区間」



- ➡ 通学路上にある歩道狭隘踏切の解消に向けた取組みと支援強化を図る

通学路の要対策箇所における安全の確保

【対策検討メンバー】

- ・教育委員会、学校、PTA
- ・道路管理者
- ・警察署
- ・利用者団体

・自転車で歩道通行する児童が危険

<対策メニュー>

- ・自転車通行位置の明示

・歩道の電柱が邪魔になり、車道へ入り込む

<対策メニュー>

- ・無電柱化

・狭い歩道の中にバス停があり、バスを待つ人がいる場合など危険

<対策メニュー>

- ・バス停周辺歩道整備

・歩道の幅員が狭く、また段差がある箇所があり転倒の危険

<対策メニュー>

- ・歩道拡幅
- ・バリアフリー化

・踏切内の歩行空間が狭く、児童と車が輻輳し危険

<対策メニュー>

- ・踏切の拡幅

・国道の渋滞を避けて抜け道として利用する大型車が多いが、歩道がなく危険

<対策メニュー>

- ・大型車通行禁止
- ・狭さくの設定

--- : 通学路(学校指定)

● : 要対策箇所

踏切対策における課題：鉄道事業者との関係

「交差要綱」と「拡幅指針」

・・・踏切対策を行う上での道路側と鉄道側との共通の取り決め事項

道路と鉄道の交差に関する協議等に係る要綱 及び 細目要綱(H15.3.20)

- 道路と鉄道との交差(S27制定の道路法・第31条)について、S31の建国協定(建設省－国鉄)を随時更新してきたもの。
 - JR協議に基本的に適用。民鉄については参考運用。
 - 道路と鉄道との交差に関する費用負担の考え方(＝ 計画者負担と受益分負担)。
 - 踏切道の土地の相互無償使用。
 - 踏切道の管理(＝ 踏切施設は鉄道事業者の費用負担で管理)を規定。 など
- 注) 連続立体交差事業については、別途要綱がある。

踏切道の拡幅に係る指針 及び 取扱い(H13.10.1)

- 旧交差要綱(S63建設省－運輸省の協定)ではルールが明確になっていなかった踏切拡幅の際の協議について基本的な考え方を取り決めた指針(H8に通知)を更新したもの。
- JR・民鉄の両方に適用。
- 踏切道を拡幅するに当たっては、近隣の踏切道の統廃合に努めること。
- ただし、歩道が無い歩道が狭小な踏切道を拡幅する際には、緊急性を考慮して、踏切道の統廃合を行わずに拡幅を実施可能とする。
- 踏切道の拡幅に当たっては鉄道の安全性、維持管理の簡便性に配慮(＝連接軌道の導入)
- 踏切道に関する連絡・調整(＝ 踏切道調整連絡会議の設置と運用)を規定 など