

改正踏切道改良促進法について

踏切道の現状、これまでの取り組み

R3法改正 指定期限撤廃、機動的な指定に見直し

改良方法の拡充 バリアフリー化への対応

踏切対策に係る予算制度

災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定制度

令和4年7月8日

京都府踏切道改良協議会合同会議

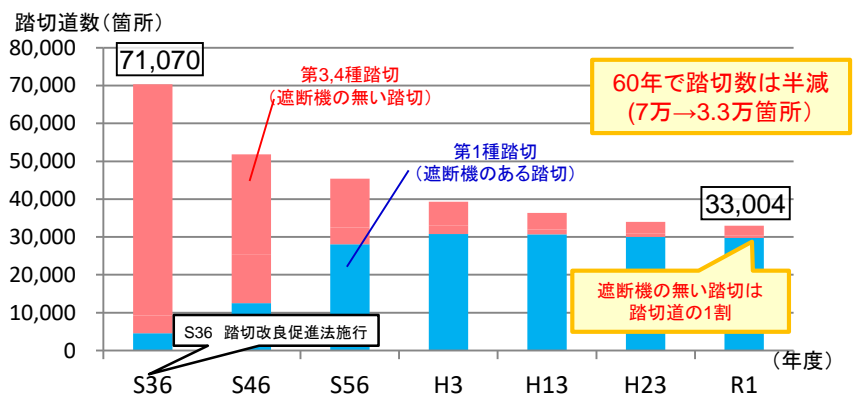
踏切道の現状、これまでの取り組み

踏切道の現状と課題

- 踏切道改良促進法に基づき、着実に対策が進められた結果、踏切数は半減し、踏切事故件数等の減少が見られるが、依然として事故・渋滞が多数発生
- 平成28年改正により、指定数は大幅に増加し、対策も一定程度進捗したものの、開かずの踏切など抜本的な対策が必要なものが多く未指定

【これまでの取組】

- 昭和36年の踏切法の施行以降、5年間を期限として対策を推進(11次にわたり延長)、60年で踏切数は半減



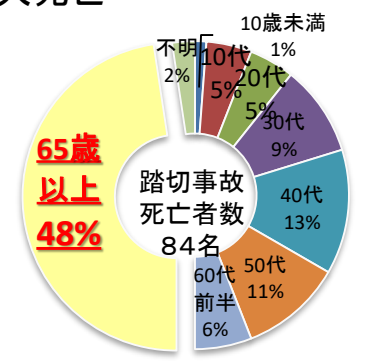
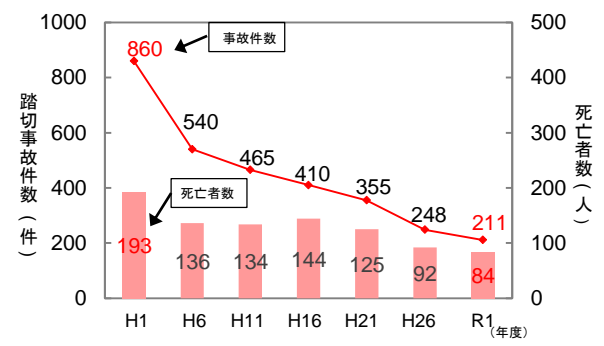
- 平成19年からは、開かずの踏切など、緊急に対策の検討が必要な踏切道(カルテ踏切)を中心に対策を推進
- 平成28年改正により、道路管理者・鉄道事業者による改良の方法の合意がなくても大臣が指定する仕組みになり、指定を推進 【H28~R2指定数 1,180箇所(旧法指定(H23~27)の約5倍)】

<主な踏切対策>



【踏切事故・渋滞】

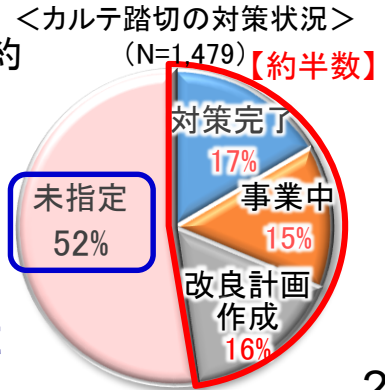
- 踏切事故は、約2日に1件、約4日に1人死亡
- 死亡者のうち、約半数が65歳以上



- 開かずの踏切(ピーク時遮断時間40分以上)は、全国で500箇所以上 (令和元年度末時点)

【5年間の成果と課題】

- カルテ踏切(平成28年6月公表)のうち、約半数で対策が決定・事業を推進
- 一方で、未指定の踏切道の多くは、
- 立体交差化など5年超の期間を要する抜本的な対策が必要

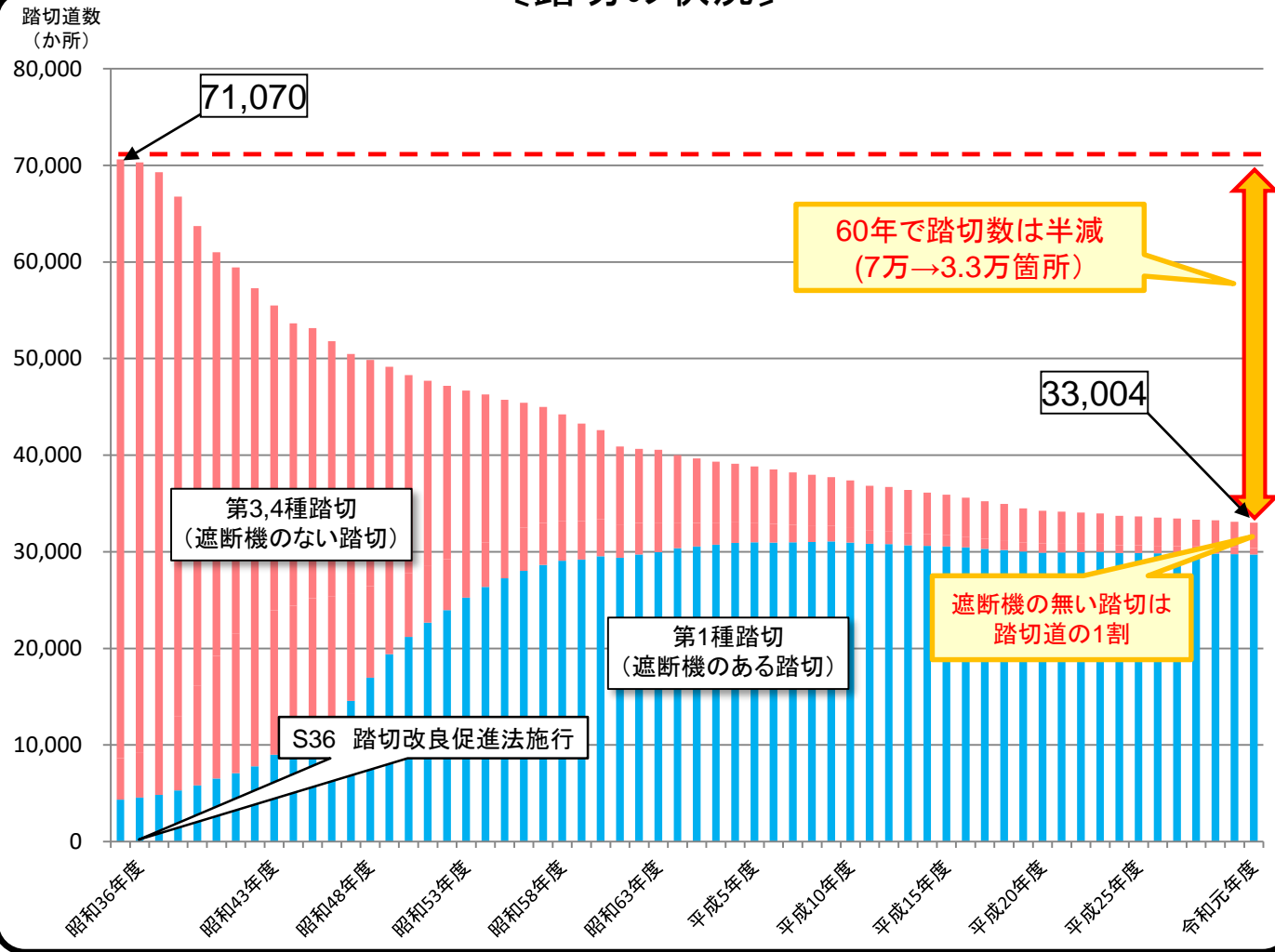


更に指定を進め、改良をより強力に促すスキームへの見直しが必要

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

〔踏切の状況〕



第1種踏切



第3種踏切



第4種踏切

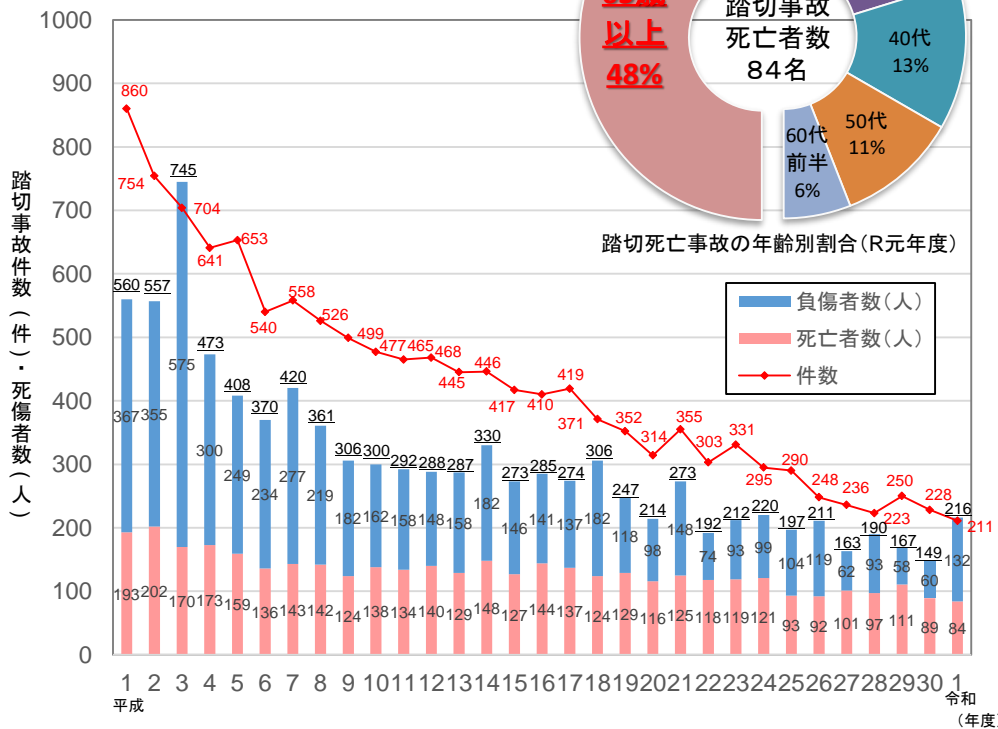
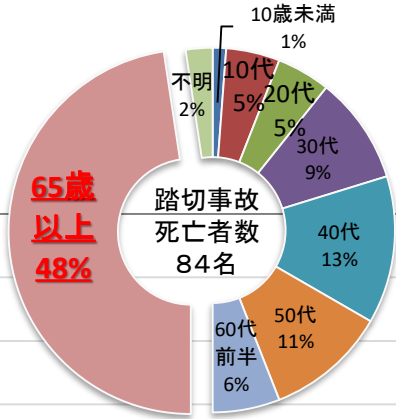


踏切における事故、渋滞

- 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)

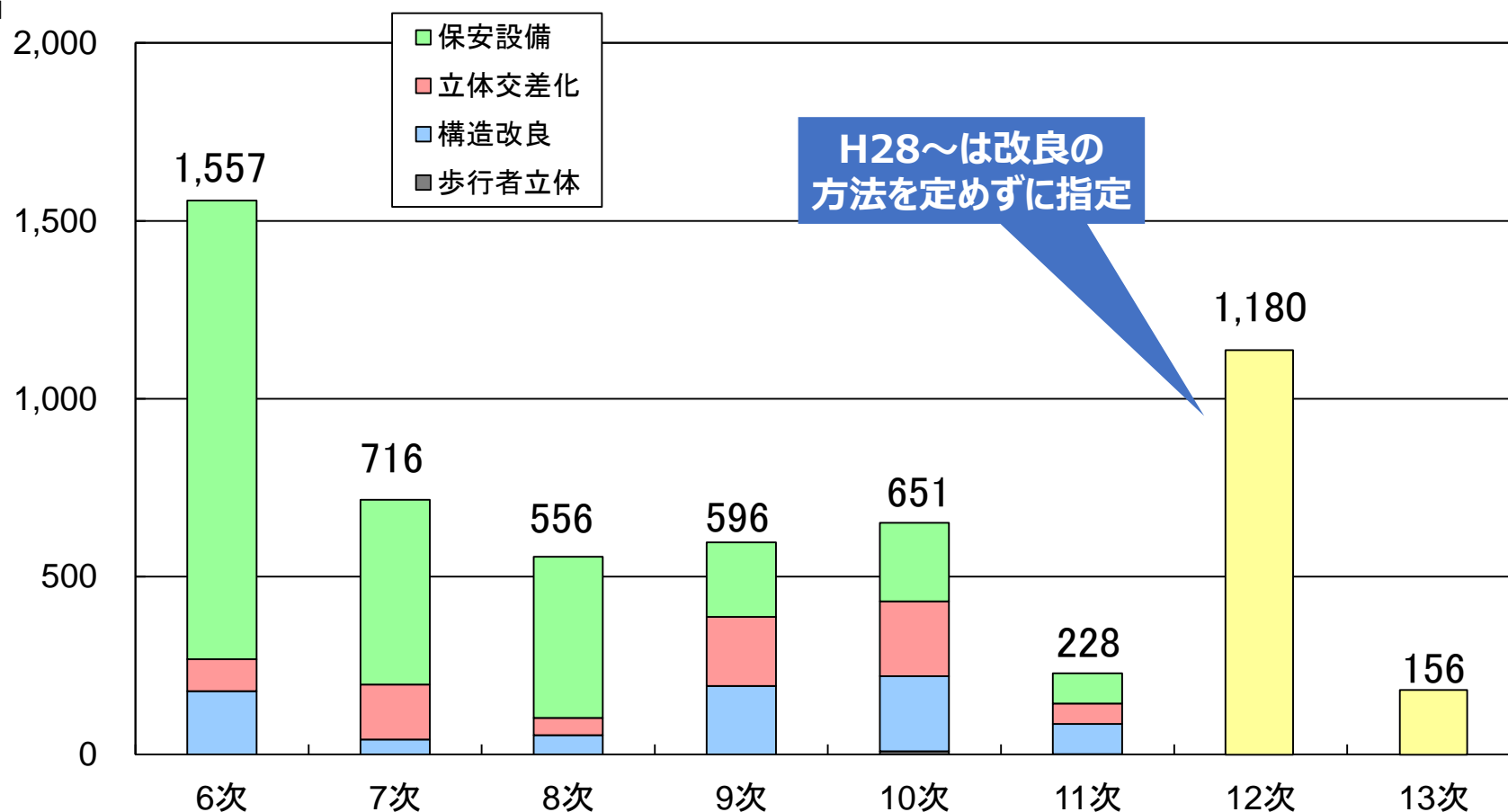


かみいぐさ (H29年度撮影)
 東京都練馬区 上井草第2号踏切
 (開かずの踏切、自動車ボトルネック、歩行者ボトルネック)
 (西武鉄道／新宿線)の遮断による渋滞状況

法指定実績の推移(R4.1.21時点)

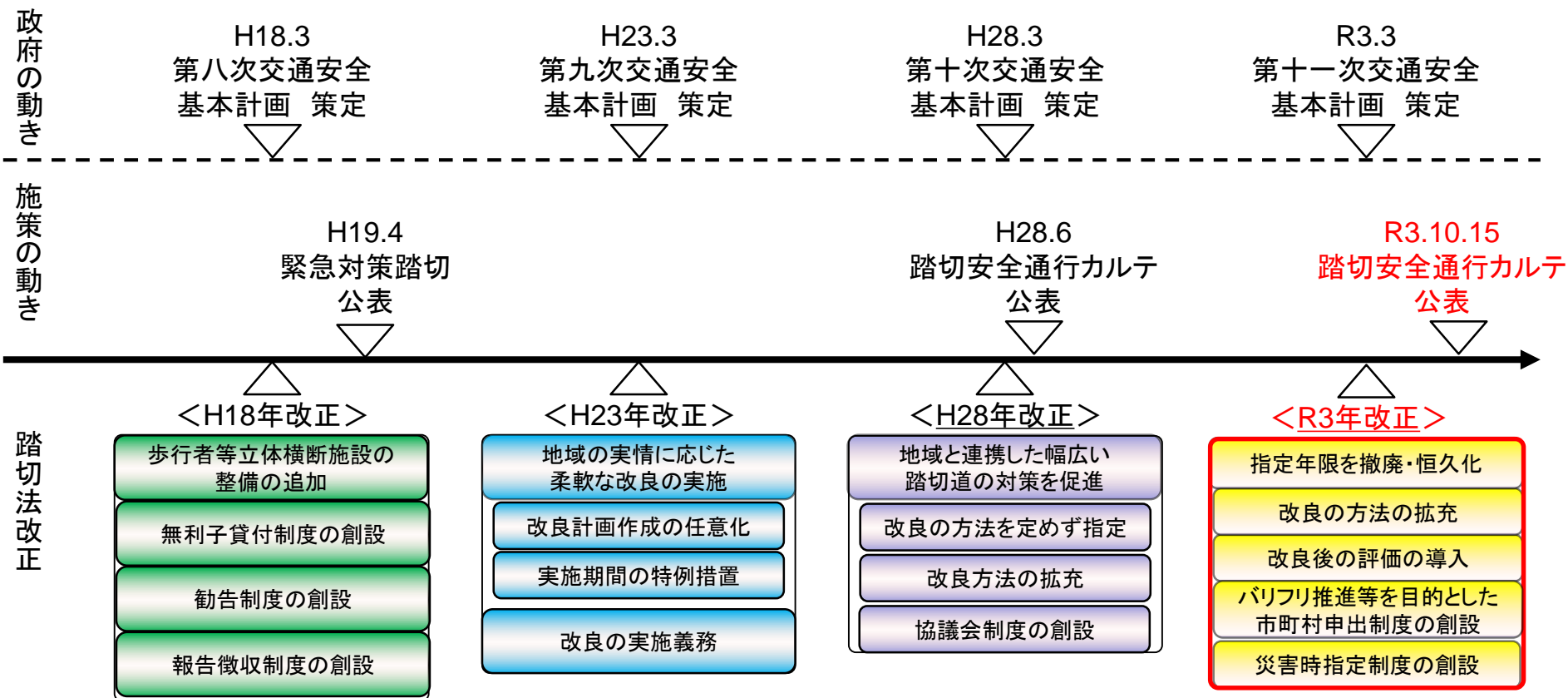
改良の方法	6次 (S61~H2)	7次 (H3~H7)	8次 (H8~H12)	9次 (H13~H17)	10次 (H18~H22)	11次 (H23~H27)	12次 (H28~R2)	13次 (R3~)
立体交差化	90	155	49	194	210	57		
構造改良	178	42	54	193	211	85		
歩行者立体	0	0	0	0	9	1		
保安設備	1,289	519	453	209	221	85		
計	1,557	716	556	596	651	228	1,180	93+63

踏切数
〔箇所〕



これまでの改正概要

- 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。
- また、「緊急に対策が必要な踏切(カルテ踏切)」として、H28.6に「踏切安全通行カルテ」として公表し、対策を進めているところ。R3年度にはカルテ踏切を更新・公表し、対策を更に強力に進めていく予定。



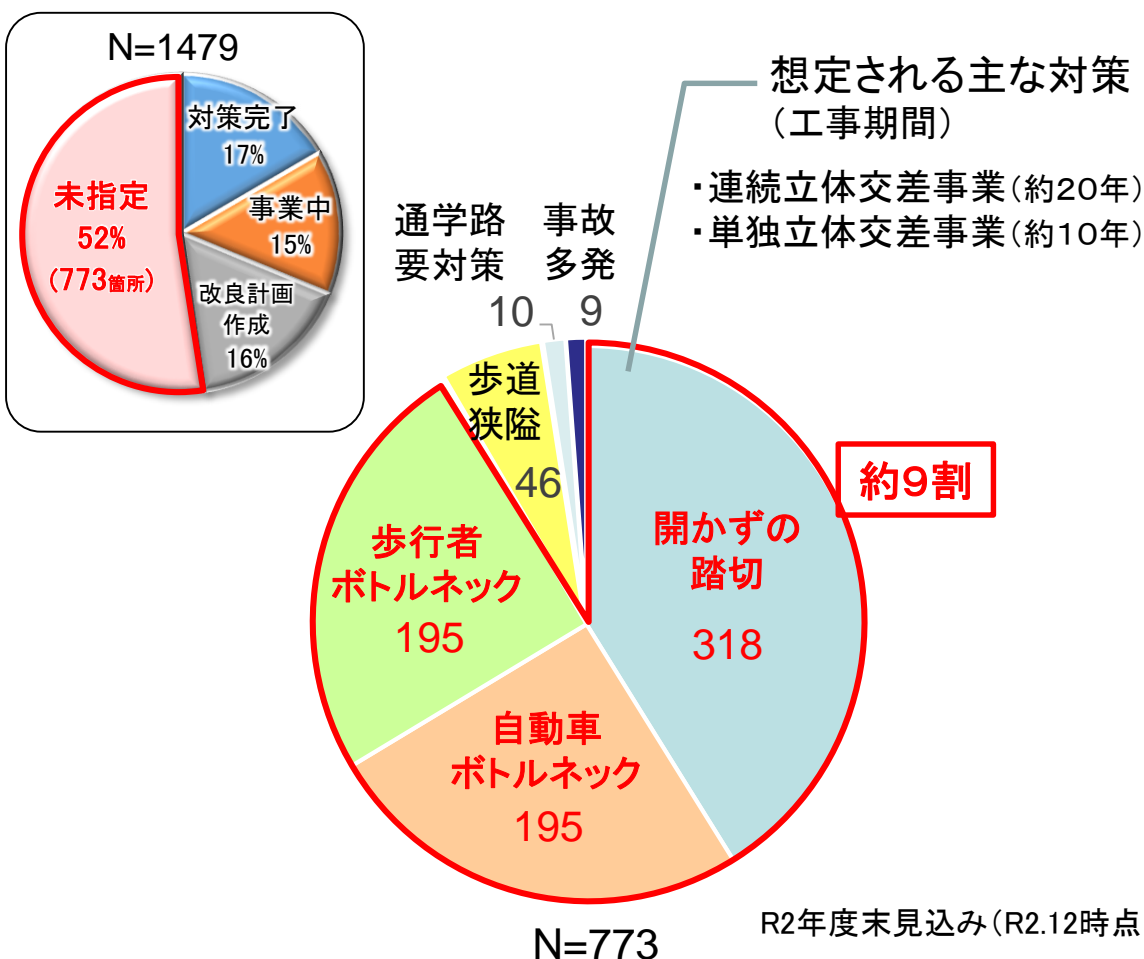
R3法改正

指定期限撤廃、機動的な指定に見直し

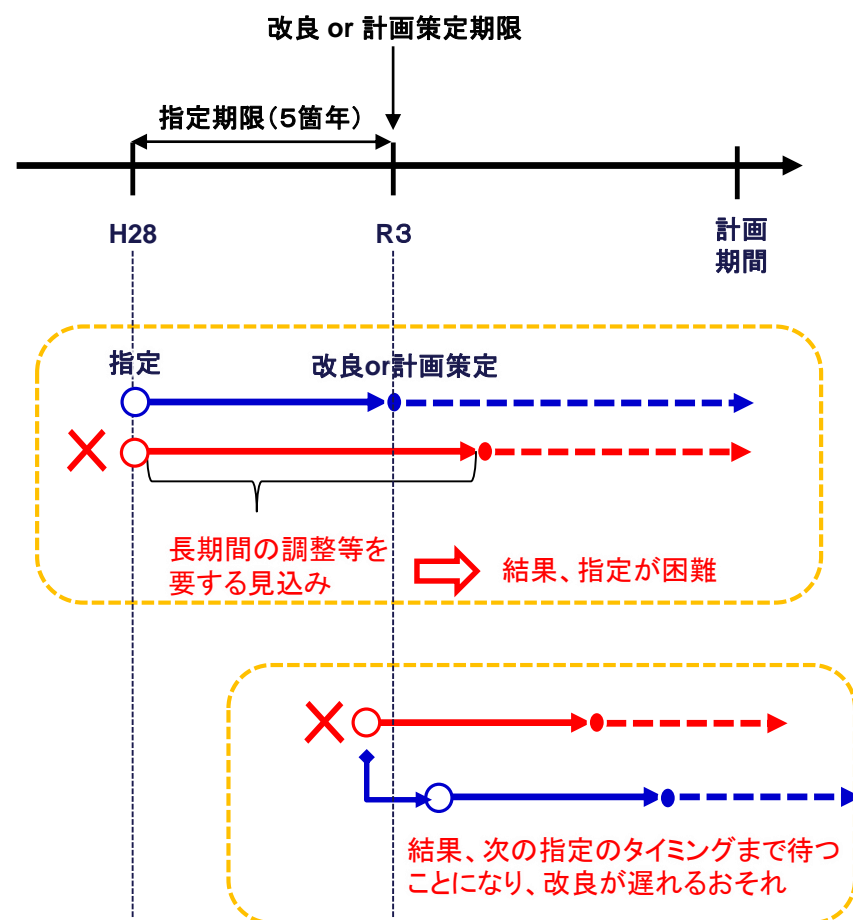
R2までの法指定制度の課題

- 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】



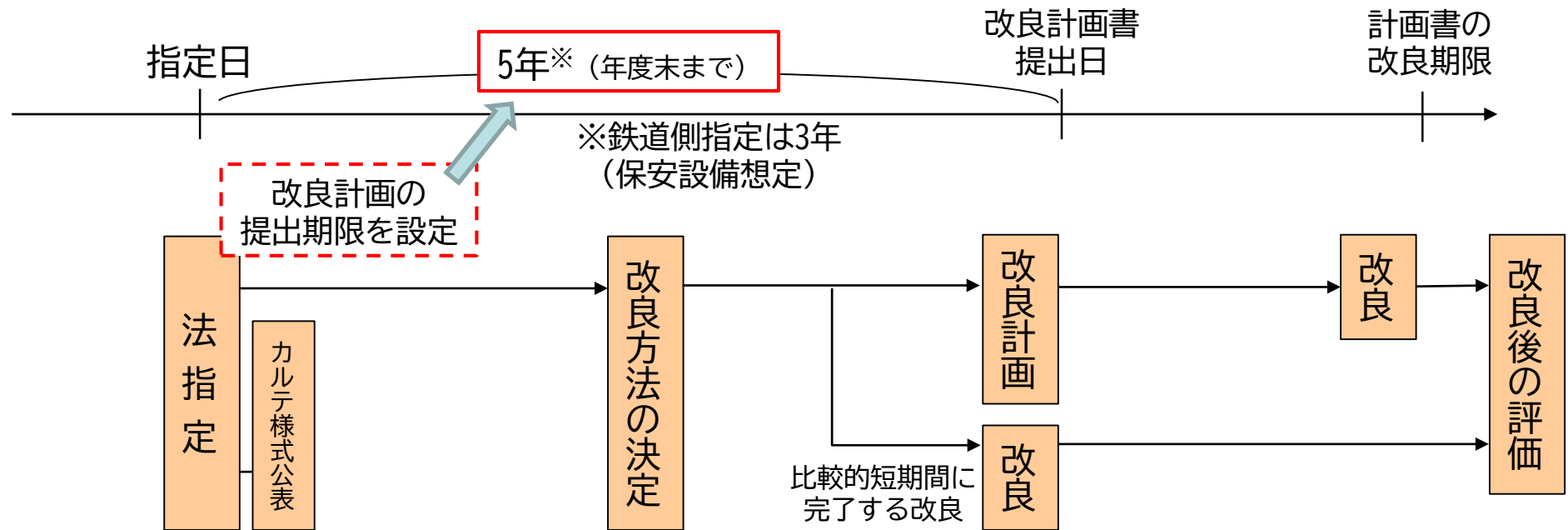
【指定が困難な踏切道(イメージ)】



※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

法指定の運用について

「改正後」



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

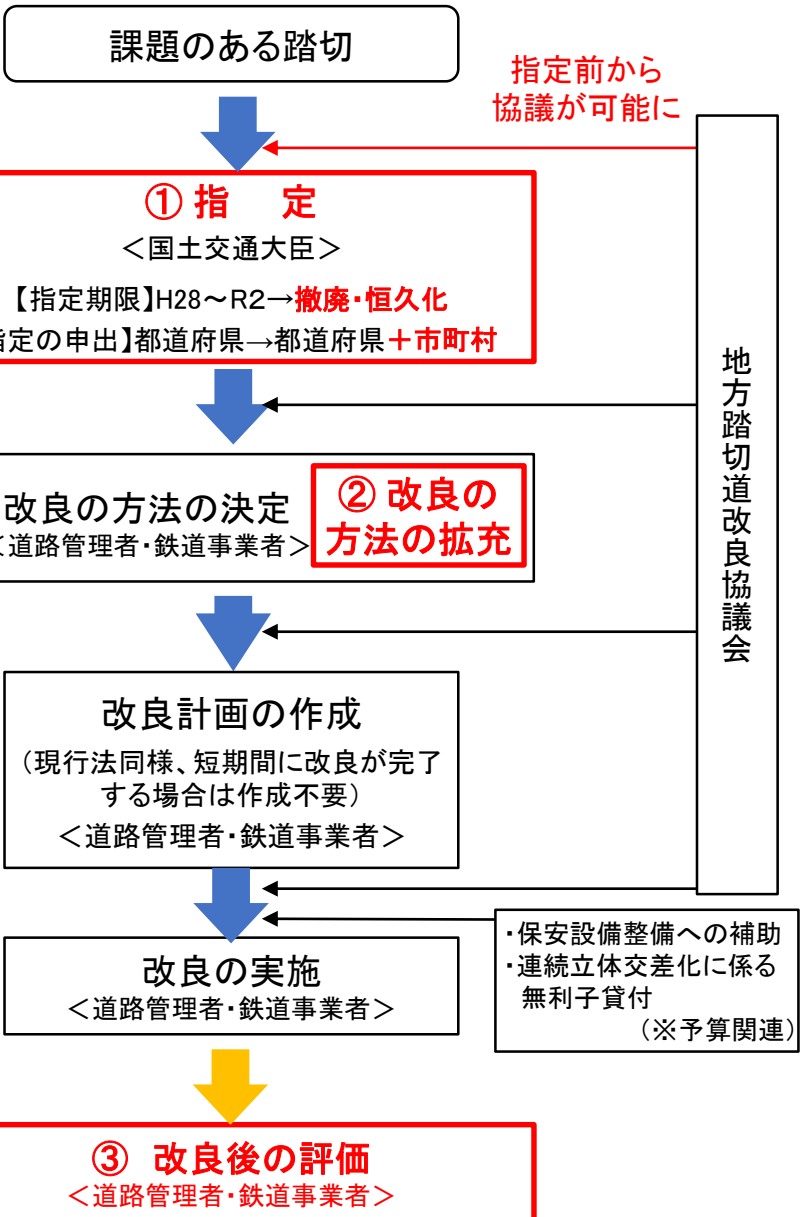
- 高齢者等対策として、特定道路上の踏切道の指定を推進するとともに、軌道の平滑化等、具体的方法を明確化

○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)

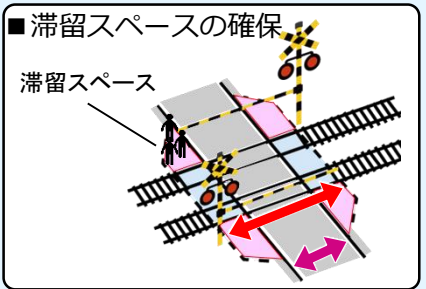
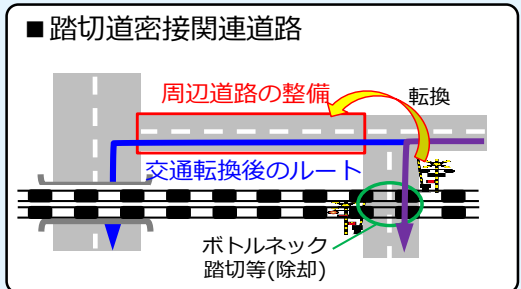


① 機動的な指定に見直し

- 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)



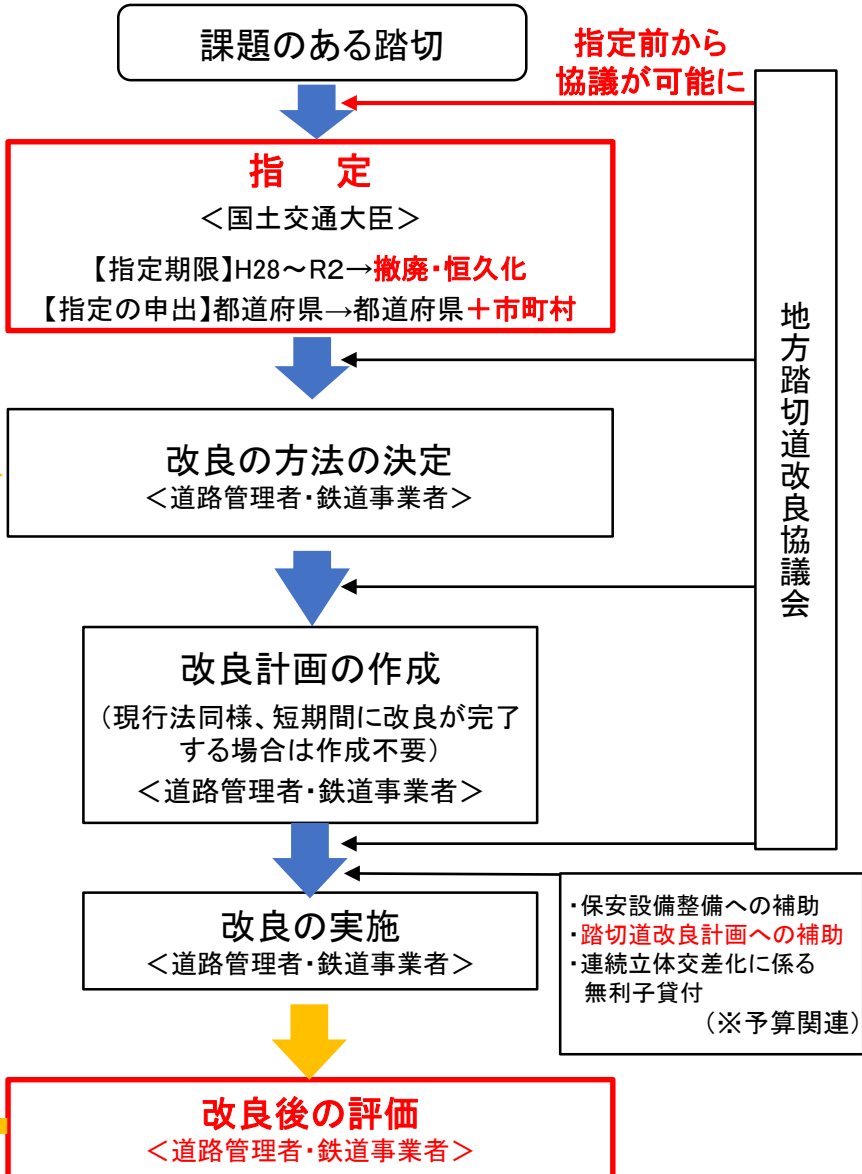
③ 改良後の評価の実施

- 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



踏切道指定基準

- 開かずの踏切(3号)
- 自動車ボトルネック踏切(1号)
- 歩行者ボトルネック踏切(2号)
- 歩道狭隘踏切(4号・5号)
- 通学路要対策踏切(9号)
- 事故多発踏切(8号)

「緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）」

- 移動等円滑化要対策踏切(11号)

新設

- 地域課題踏切(12号)

・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

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

- 高齢者等対策踏切(10号)

・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

保安設備に課題のある踏切（鉄道側対策）

- 遮断機が未設置(6号)

- 支障報知装置が未設置(7号)

- 地域課題踏切(12号)

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数

(令和4年1月末時点)

都道府県	旧法	新法	新法	
			第1弾	第2弾
北海道	14	0	0	0
青森県	6	3	2	1
岩手県	7	0	0	0
宮城県	3	1	1	0
秋田県	5	1	0	1
山形県	3	0	0	0
福島県	4	1	1	0
茨城県	11	4	1	3
栃木県	21	2	1	1
群馬県	18	0	0	0
埼玉県	93	7	3	4
千葉県	45	12	11	1
東京都	133	16	15	1
神奈川県	66	3	1	2
山梨県	5	0	0	0
長野県	11	2	1	1

都道府県	旧法	新法	新法	
			第1弾	第2弾
新潟県	17	2	1	1
富山県	20	2	2	0
石川県	3	0	0	0
岐阜県	14	9	9	0
静岡県	39	1	0	1
愛知県	101	16	14	2
三重県	29	1	1	0
福井県	8	1	0	1
滋賀県	12	11	0	11
京都府	44	5	1	4
大阪府	169	7	5	2
兵庫県	103	22	11	11
奈良県	37	3	0	3
和歌山県	18	4	4	0
鳥取県	7	0	0	0
島根県	5	1	0	1

都道府県	旧法	新法	新法	
			第1弾	第2弾
岡山県	7	0	0	0
広島県	30	3	3	0
山口県	10	1	1	0
徳島県	5	4	1	3
香川県	3	3	1	2
愛媛県	9	2	1	1
高知県	3	0	0	0
福岡県	28	0	0	0
佐賀県	5	0	0	0
長崎県	4	3	0	3
熊本県	1	2	0	2
大分県	1	1	1	0
宮崎県	3	0	0	0
鹿児島県	0	0	0	0
沖縄県	-	-	-	-
合計	1,180	156	93	63

近畿計	391	53	21	32
-----	-----	----	----	----

※旧法:平成28年度～令和2年度
 ※新法:令和3年度～

改良方法の拡充 バリアフリー化への対応

主な踏切対策

①立体交差化(連続立体、単独立体等)



②構造の改良(歩道の拡幅等)



③歩行者等立体横断施設



④保安設備の整備



遮断機・警報機



大型遮断機
+二段型遮断装置



オーバーハング
型警報装置



踏切支障報知装置

⑤カラー舗装



⑥自由通路・駐輪場整備



自由通路



駅前広場の自転車駐輪場

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> (横浜市の事例)

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

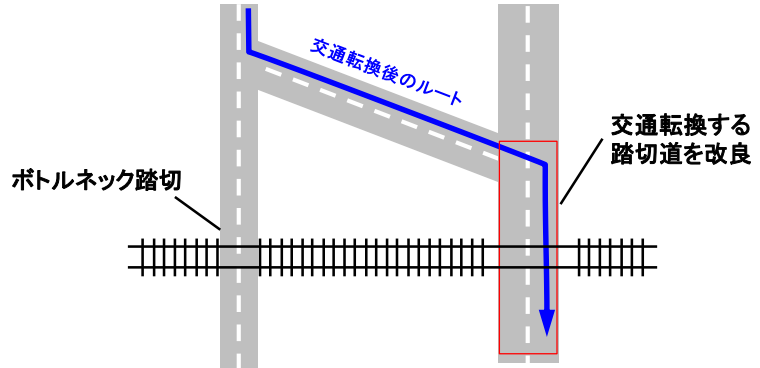
<③踏切周辺対策> (札幌市の事例)

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

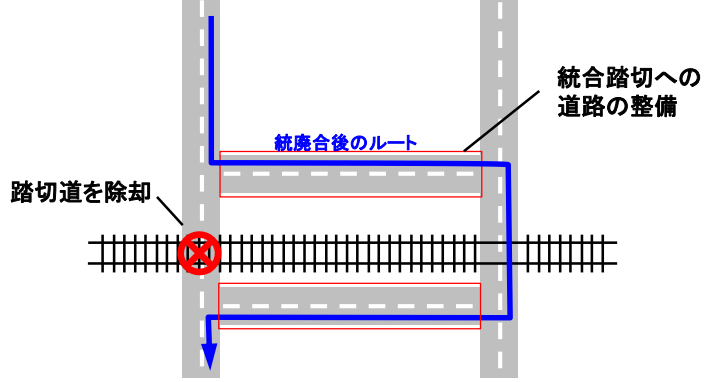
踏切道密接関連道路

○ 踏切道と交通上密接な関連を有する道路における、近隣の立体交差へ交通転換を促す迂回路の整備や狭隘な側道の拡幅等を「踏切道密接関連道路の整備」として踏切道の改良に追加

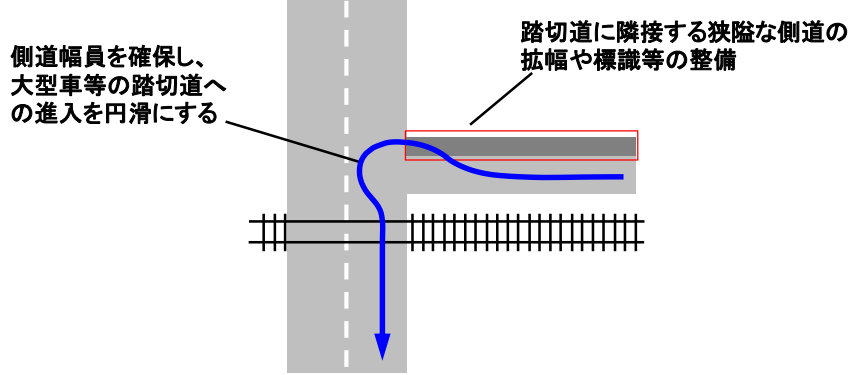
＜ボトルネック踏切対策＞



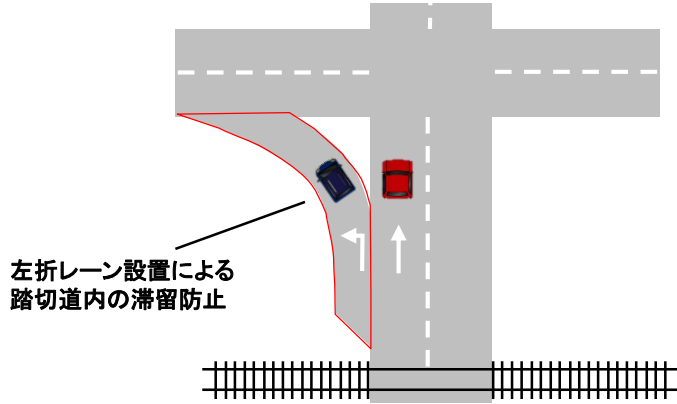
＜第4種踏切道対策＞



＜狭隘な側道対策＞



＜近接交差点対策＞



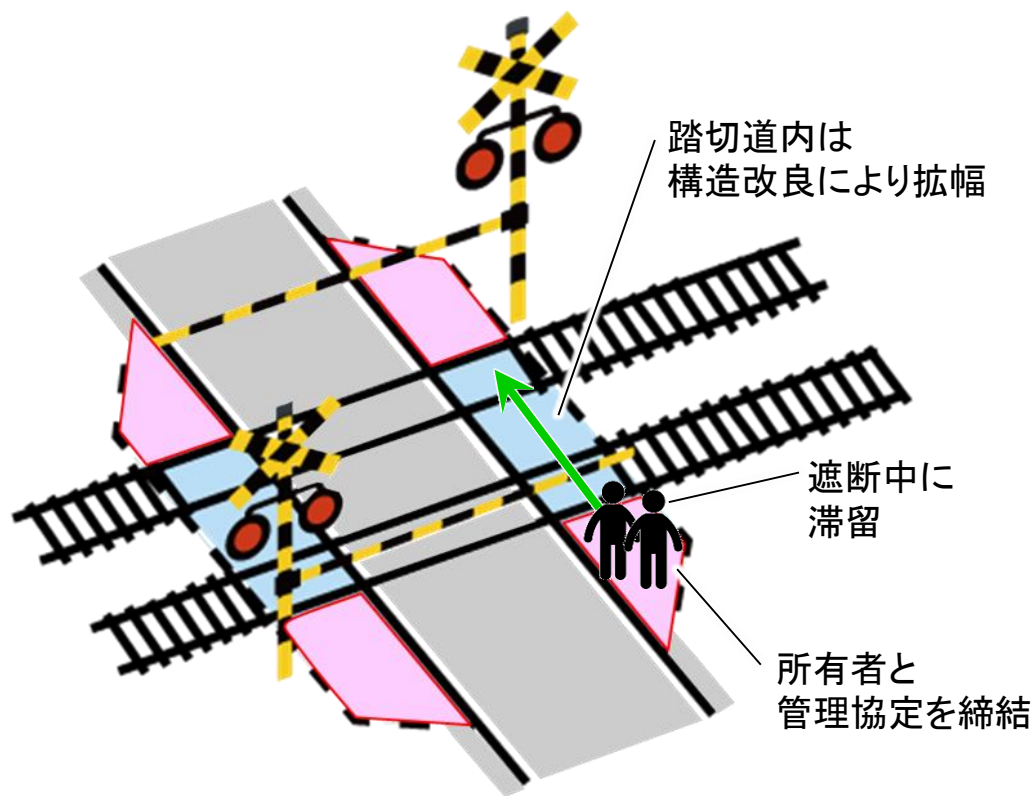
「交通上密接に関連する」との考え方

- ① 通行者等が相当程度共通であるもの
- ② 相互に代替関係にあるもの

道路外滞留施設の管理に係る協定制度の創設

- 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道路外滞留施設の管理に係る協定制度を創設

<道路外滞留施設>



<活用が想定されるケース>

- 立体交差化による除却が決定しているものの、まだ除却には長期間を要する箇所
- 前後道路の拡幅が望まれるが、道路用地の確保が困難な箇所

<活用イメージ>



コンビニ前スペース

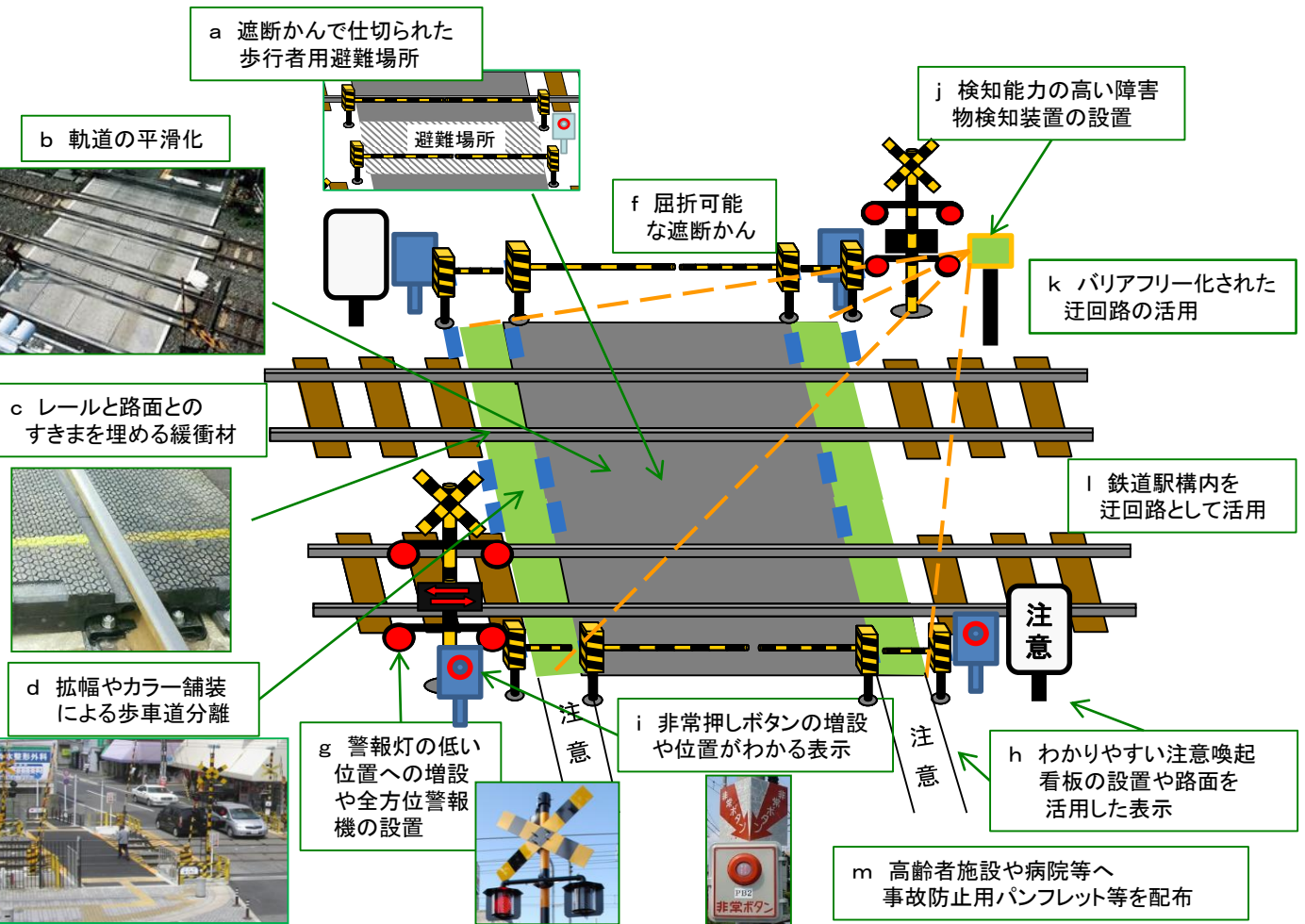


駐車場空きスペース

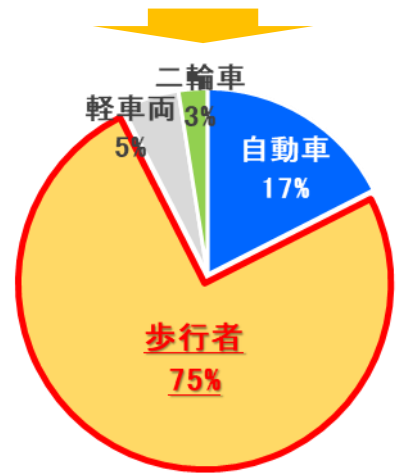
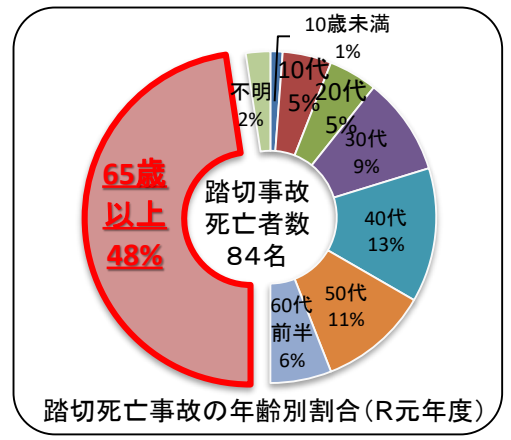
高齢者等対策

- 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】



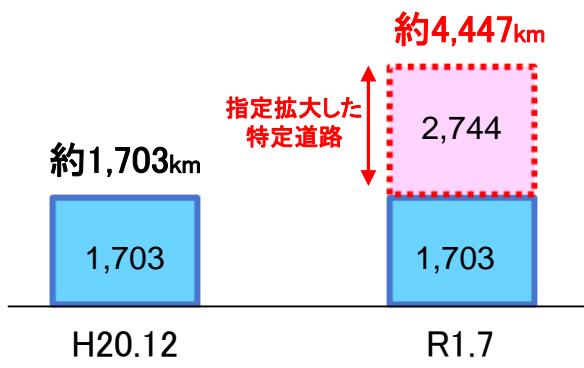
【踏切事故の現状】



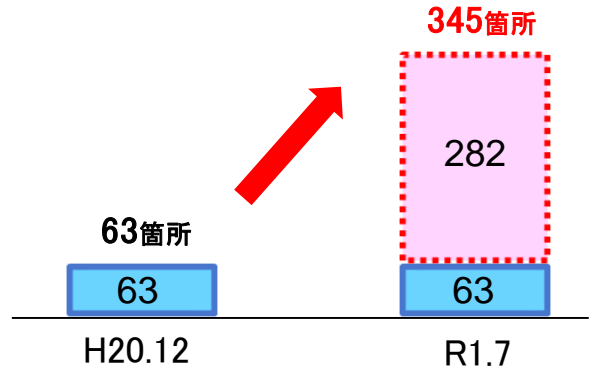
踏切道のバリアフリー化の推進

- 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

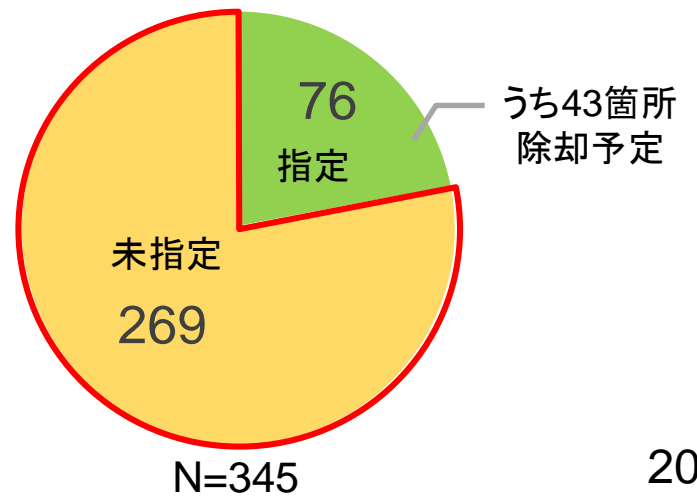
【特定道路の指定状況】



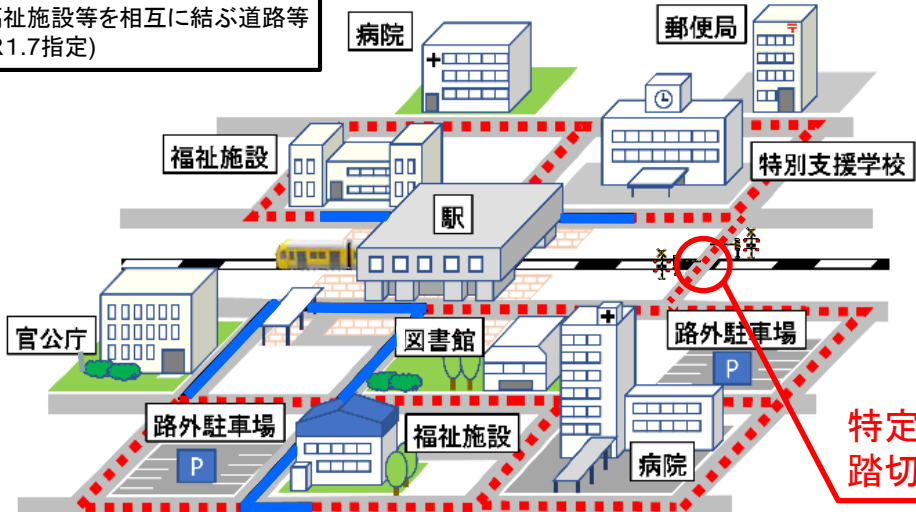
【特定道路上の踏切道】



<踏切法による指定状況>

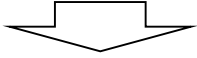
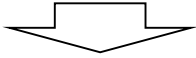


— 駅と福祉施設等を結ぶ道路 (H20.12指定)
- - - 福祉施設等を相互に結ぶ道路等 (R1.7指定)



踏切対策に係る予算制度

踏切対策に係る予算制度

	予算制度	対象事業	概要
道路	社会資本整備総合交付金 防災安全交付金  踏切道改良計画事業補助(R3~)	単独立体 拡幅等	【重点配分】 ・踏切道改良促進法により指定された踏切道における踏切対策事業 【特に重点】 ・地方踏切道改良計画書を提出した事業  ・地方踏切道改良計画に定められた事業を計画的かつ集中的に支援
	連続立体交差事業補助	連続立体	・連続立体交差事業を計画的かつ集中的に支援
	無利子貸付金		・事業者に対し、地方公共団体が無利子で資金を貸し付ける場合に、当該地方公共団体に対し、当該貸付金の一部について無利子貸付を実施
鉄道	鉄道施設総合 安全対策事業費補助	保安設備	・事業者に対し、保安設備の費用の一部を補助 (補助率 1/2(黒字の事業者は1/3))
合 計			

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

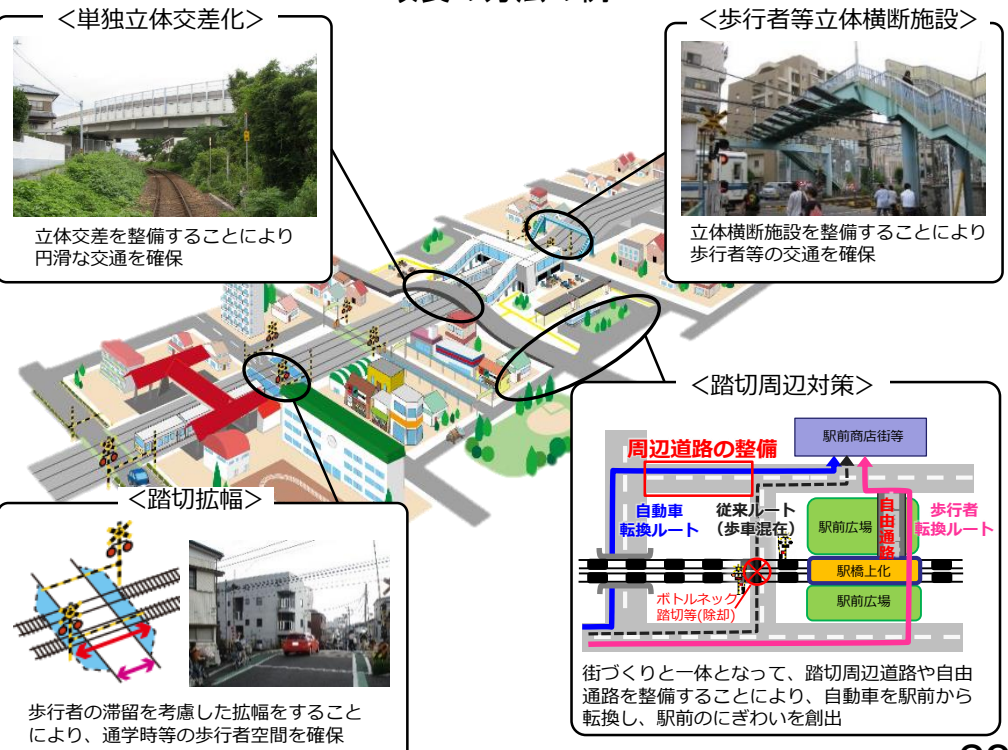
➤ 地方踏切道改良計画に定められた地方公共団体が実施する踏切道の改良の方法による事業※1が対象

※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。

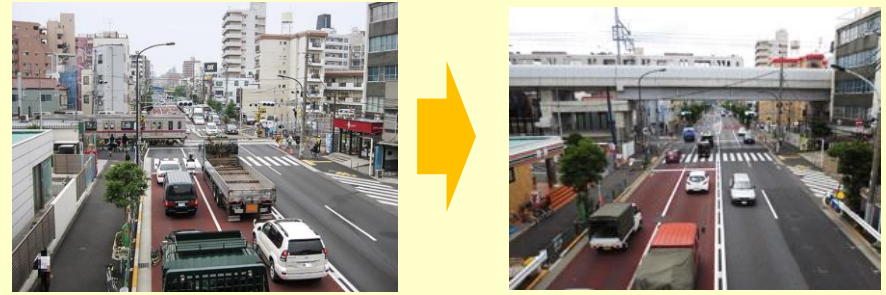
改良の方法の例



連続立体交差事業

- 連続立体交差事業は、地方自治体と鉄道事業者の協定により、鉄道を連続的に高架化もしくは地下化し、**複数の踏切を一挙に除却**する事業。
- これまでに約160箇所連続立体交差事業を完了し、約1,700箇所の踏切を除却。

連続立体交差事業の例 京成押上線(押上駅～八広駅間)



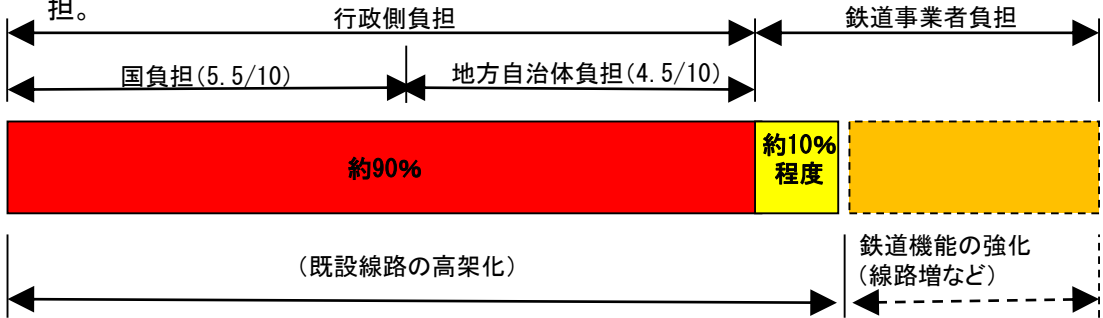
環状第4号線(明治通り)の踏切

< 施行者要件 > 都道府県、政令市、人口20万人以上の都市、特別区

< 連続立体交差事業の事業費負担 >

行政が約9割、鉄道事業者が約1割※を負担

※ 鉄道事業者は、鉄道高架に伴う受益(高架下利用益、踏切事故解消益等)分を負担。



⇒ 令和元年度より、連続立体交差事業に対し、個別補助制度を活用して、計画的かつ集中的に支援を実施

< 事業効果 >

- 開かずの踏切の除却等による**交通渋滞の解消**。
- 踏切除却による**踏切事故の解消**。
- 鉄道で分断されている**市街地の一体化による地域の活性化**。

連続立体交差事業資金貸付金

1. 貸付金の目的

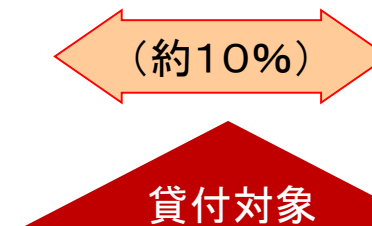
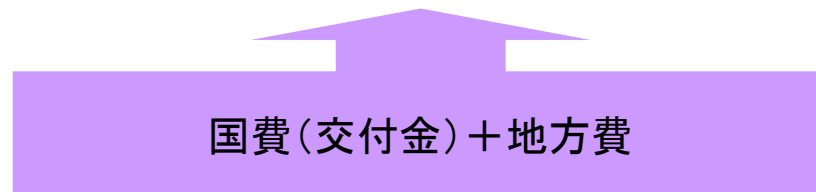
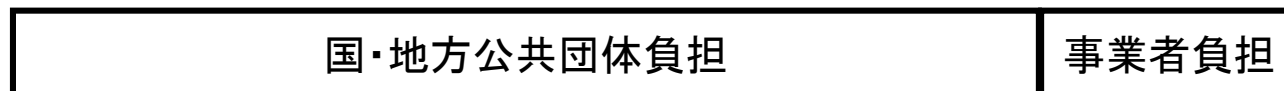
開かずの踏切等の踏切は、都市部における交通渋滞の大きな要因となっているだけでなく、痛ましい踏切事故を引き起こすなどその対策が急務となっている。

鉄道を高架化又は地下化することにより多数の踏切を一挙に除却し、都市交通の円滑化と踏切事故の解消を図る連続立体交差事業は、その事業規模から地方公共団体のみならず事業者の一部を負担する事業者にとっても大きな負担となっている。このため、意欲、能力ある事業者の積極的な参画を得て事業促進を図るインセンティブ方策を充実することが不可欠。

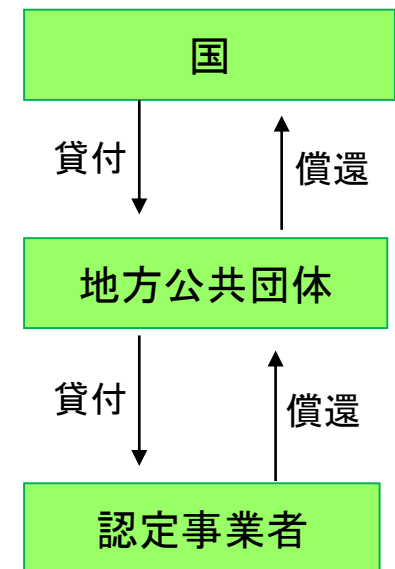
→ 踏切道改良促進法に基づく認定事業者に対する無利子貸付制度を平成18年度より創設。

2. 貸付金の概要

- ◇ 貸付対象者：地方公共団体を通じて認定事業者
- ◇ 貸付限度額：事業者負担費の1/2以内
- ◇ 国の貸付率：地方公共団体の貸付額の1/2以内
(事業者負担費の1/4以内)
- ◇ 貸付期間：20年以内（5年以内の据置期間含む）



◇資金の流れ



鉄道施設総合安全対策事業(踏切)

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
- ・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
- ・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

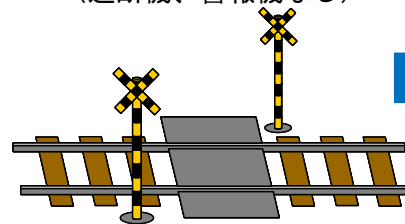
(ii) 災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の管理を実施する鉄道事業者(令和3年度拡充)

踏切監視用カメラ

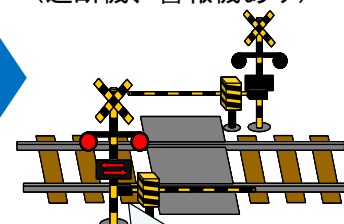
○補助率 : 1/2(黒字の事業者は1/3)
(地方公共団体は1/3以内)

【踏切保安設備の整備例】

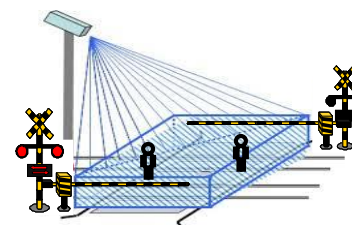
第4種踏切
(遮断機、警報機なし)



第1種踏切
(遮断機、警報機あり)



遮断機、警報機の設置



歩行者等を検知しやすい
障害物検知装置



非常押しボタン



全方位警報機



踏切監視用カメラ

踏切道の災害時の管理のための保安設備の整備

- 一部の鉄道事業者は踏切道に監視カメラを設置しており、災害時における踏切道の被災及び稼働状況等の把握に重要な役割を果たしている。

踏切道監視用カメラの設置により遠隔（運行司令所）で以下の状況を確認可能

- ・ 保安施設（警報器、遮断機など）の稼働状況
- ・ 交通の遮断状況の確認
- ・ 踏切道の被災状況
- ・ 列車の接近状況（踏切道上で停車していないか）
- ・ 踏切道の開放作業の状況

（開放後の確認事項）

- ・ 緊急車両等の横断状況
- ・ 列車の接近状況（列車が接近していないことを確認）



踏切道監視用カメラから見た
踏切道の被災状況



踏切道監視用カメラ



踏切道監視用カメラから見た
保安施設の稼働状況

都市・地域交通戦略推進事業(概要)

徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援する事業。

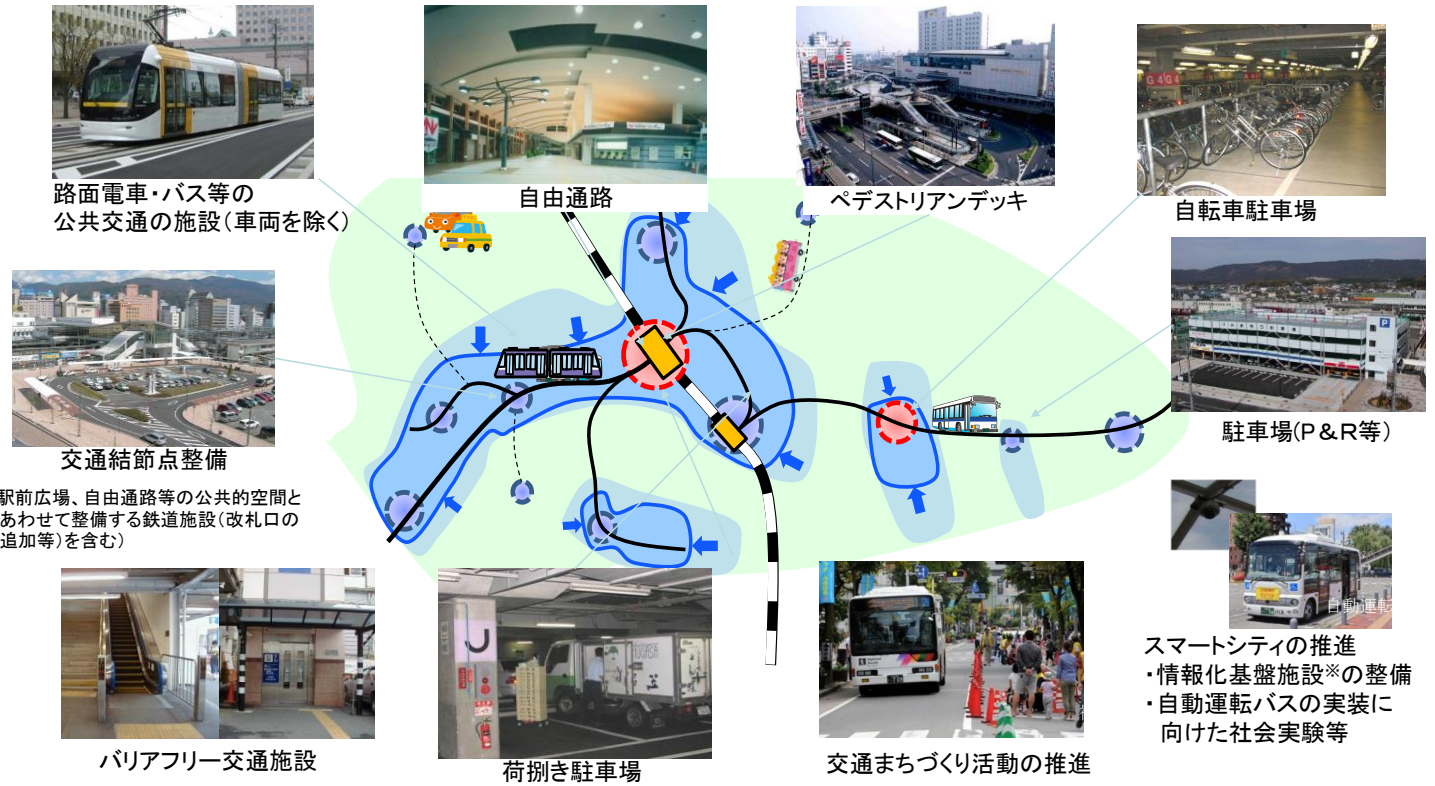
事業主体等 【交付金】都道府県、市町村 【補助金】法定協議会※1、都市再生推進法人 等
 【国費率】1 / 3 (立地適正化計画に位置付けられた事業は 1 / 2)

※1 R3当初予算より、法定協議会に地方踏切道改良協議会を追加

整備地区 総合的な交通戦略、立地適正化計画、交通結節機能高度化計画、バリアフリー法基本構想、踏切道改良計画※2等に定められている区域

※2 R3当初予算より、整備地区に追加

対象事業



※情報化基盤施設: センサー、ビーコン、画像解析カメラその他先進的な技術を活用した施設等

災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定制度

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

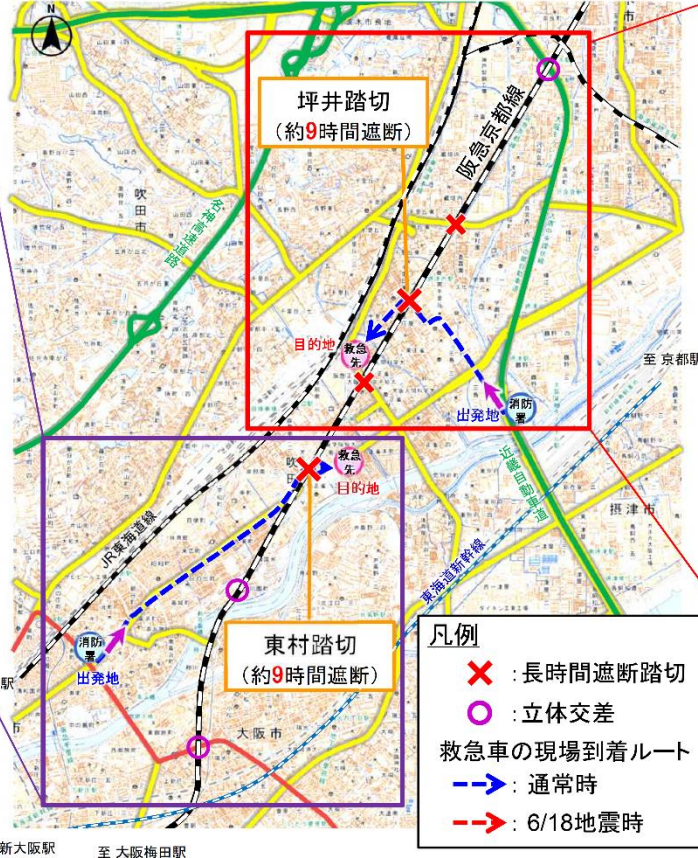
＜平成30年6月大阪北部地震での踏切の長時間遮断の発生＞

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)

拡大図



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

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>



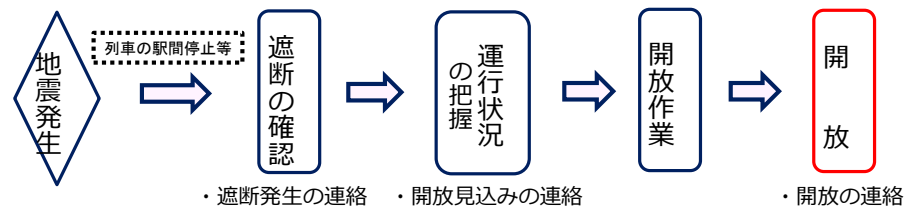
到着時間の遅れ
(通常)
2.7km(7分)
↓
(6/18地震時)
10.1km(42分)

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を実施



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