

踏切道改良促進法等の一部を 改正する法律案について

改正法律

- ・踏切道改良促進法
- ・道路法、道路整備特別措置法、高速自動車国道法
- ・鉄道事業法

国土交通省 道路局
鉄道局
都市局

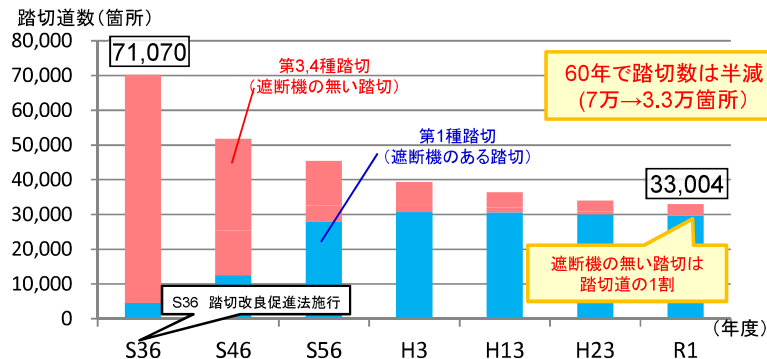
1. 踏切道の更なる改良と災害時における適確な管理の促進【踏切法・道路法・鉄道事業法】

○ 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年間に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(7万→3.3万箇所)



- 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と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)】

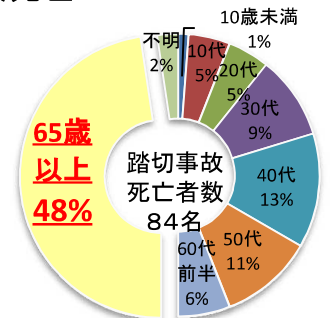
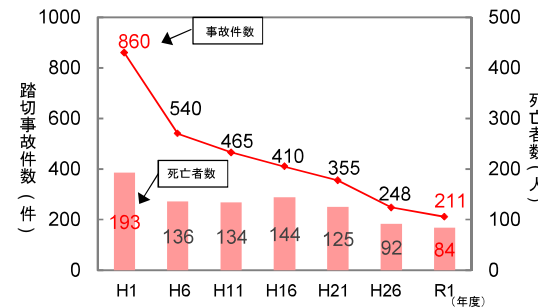
<主な踏切対策>



立体交差化 構造改良(歩道拡幅等) 歩行者等立体横断施設 保安設備の整備

【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



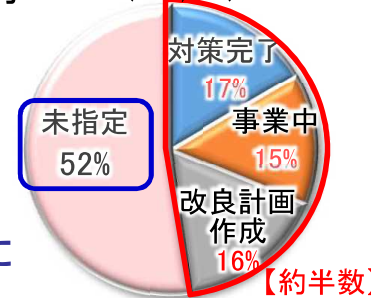
踏切死亡事故の年齢別割合(R元年度)

- 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

<カルテ踏切の対策状況> (N=1,479)



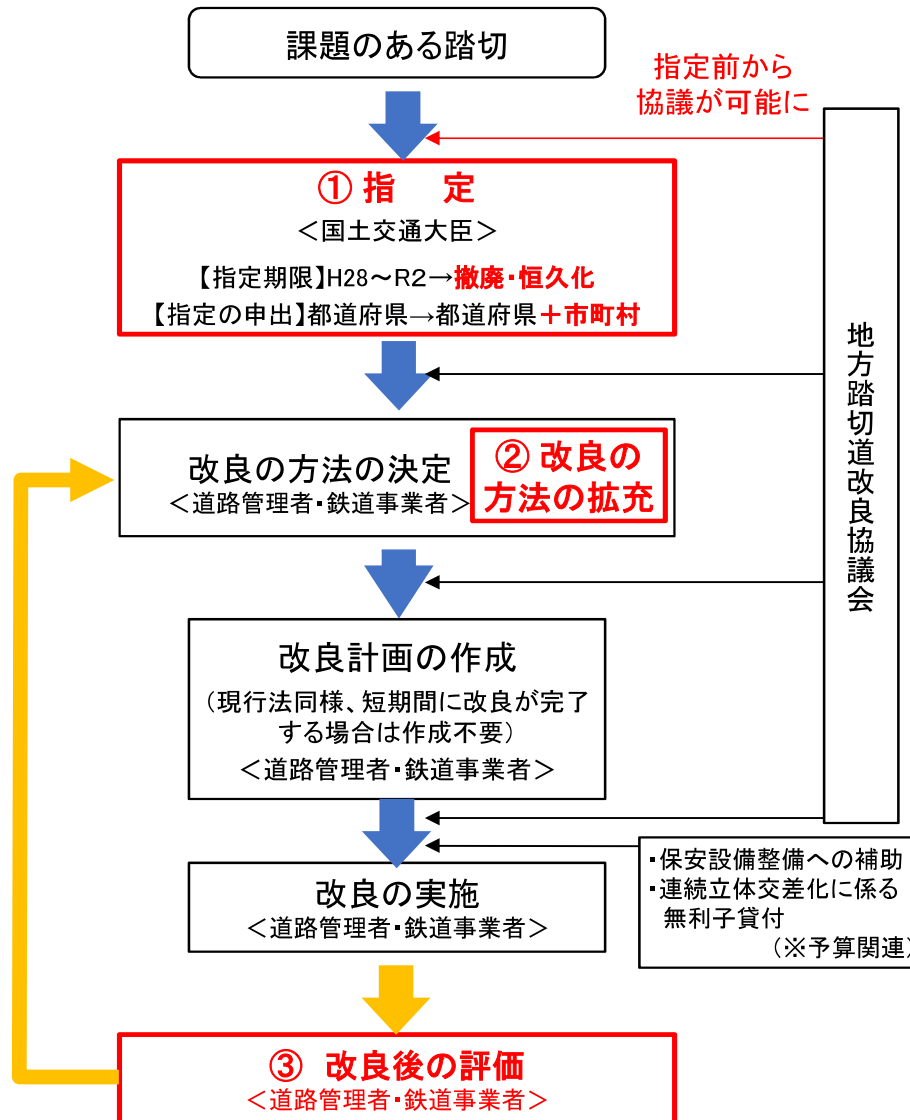
【約半数】

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

令和2年度末見込み(令和2年12月時点)

① 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)

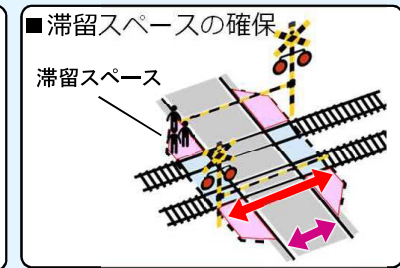
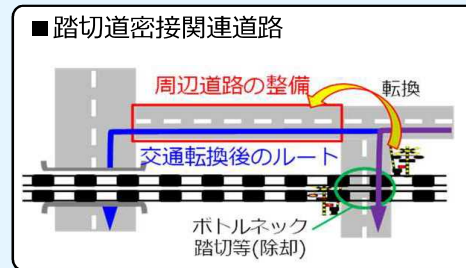


① 機動的な指定に見直し

- 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

② 災害時における踏切道の適確な管理の促進等

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>



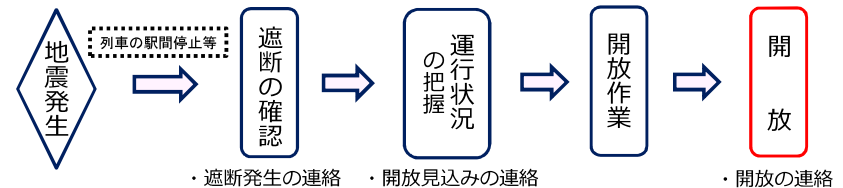
到着時間の遅れ
(通常) 2.7km (7分)
↓
(6/18地震時) 10.1km (42分)

凡例
 × : 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）



道路と鉄道の交差部分の適確な管理

- 他の道路と鉄道との交差部分についても、事前防災の観点から計画的な点検・修繕（老朽化対策等）も含めた適確な管理を促すため、道路管理者・鉄道事業者による管理の方法の協議・成立を努力義務化

高架橋から剥落したモルタル



2. 道路の防災機能の強化【道路法等】

① 道路における広域災害応急対策の拠点機能の強化

防災拠点自動車駐車場の指定

- 広域災害応急対策の拠点となる防災機能を有する「道の駅」等について、国土交通大臣が防災拠点自動車駐車場として指定する制度を創設

(現状・課題)

道の駅における災害対応の状況

- 道の駅は、道路管理者が管理する駐車場と、市町村等が管理する地域振興施設等から構成



- 道の駅
- 道路管理者が管理
- 市町村等が管理

- 道路における啓開や災害復旧の拠点に加え、自衛隊の活動拠点等として幅広く活用



道路冠水に対応する排水車等の活動拠点
令和元年 東日本台風



道路崩壊に対応するための資機材の保管場所
令和2年 7月豪雨



豪雪時における車両の待避所
(平成25年3月)



自衛隊の活動拠点
平成28年 熊本地震

- 近年の自然災害の頻発・激甚化を踏まえ、防災機能を更に強化する必要

(対策)

災害対応拠点機能の強化

道の駅におけるイメージ



- 災害時には**防災拠点としての利用以外を禁止・制限**可能に

- 民間による**通信施設、非常用発電施設、防災情報発信施設等の占用基準を緩和**



通信施設（5G等）



太陽光発電施設の設置

- 道路管理者が、**隣接駐車場等**の所有者等と協定を締結し、**災害時には一体的に活用**

2. 道路の防災機能の強化【道路法等】

② 災害時における緊急輸送道路等の安全かつ円滑な交通の確保

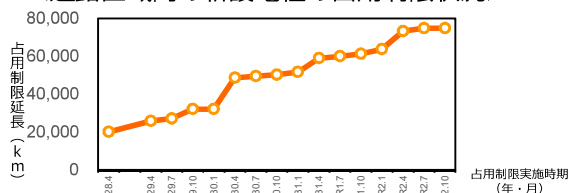
緊急輸送道路等の沿道区域における工作物の設置に関する届出・勧告制度

- 災害時における緊急輸送道路等の閉塞を予防するため、沿道区域において電柱等の工作物を設置する場合の道路管理者への届出・勧告制度を創設

(現状・課題) 道路区域内での占用制限、災害時の道路閉塞

- 緊急輸送道路等においては、無電柱化の推進の観点から、道路管理者が「占用禁止制限区域」を指定し、電柱等の新設を禁止
(全国で7.5万km指定(令和2年10月1日時点))

<道路区域内の新設電柱の占用制限状況>



- 一方、緊急輸送道路等の沿道(道路区域外)の電柱の倒壊により、災害時に道路閉塞が発生



占用禁止制限区域の沿道に設置された電柱の例

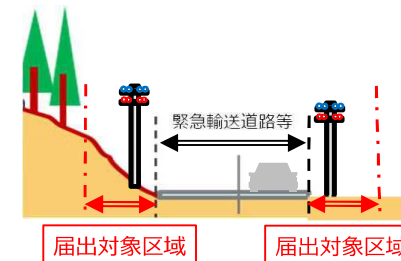


沿道の電柱が倒壊し、緊急輸送道路の閉塞が発生した例
(平成24年8月)

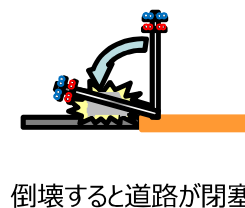
(対策) 沿道区域での工作物設置の事前把握・調整

- 道路管理者は、沿道区域の全部又は一部を「届出対象区域」として指定

- 届出対象区域において、**電柱等の工作物を設置しようとする者に対し、道路管理者への届出を義務付け**

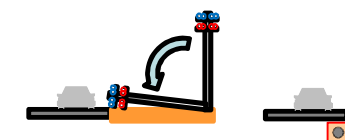


- 道路管理者は、届出行為に関し、必要に応じ、**設置場所又は設計の変更等を勧告**することができる
(設置後において、道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼすおそれがあると認められる場合、現行制度による措置命令が可能)



倒壊すると道路が閉塞

勧告



倒壊しても道路が閉塞しない位置への変更(地中化を含む)等を実施

2. 道路の防災機能の強化【道路法等】

③ 迅速な災害復旧等のための体制強化

都道府県による市町村管理道路の災害復旧等の代行

- 近年の自然災害の頻発・激甚化を踏まえ、都道府県が、市町村からの要請により、市町村管理道路の道路啓開・災害復旧を迅速に代行できる制度を創設

発生直後(道路啓開)

災害復旧

国代行	○道路法（令和2年改正）により対応可能 （都道府県・市町村管理道路であって、 災害復旧等に高度の技術力・機械力を要する場合）	
都道府県代行	× 対応不可	△ 大規模災害復興法に基づく 「非常災害」（個別に政令指定が必要） の場合、同法により対応可能
	○道路法により対応可能に （市町村管理道路であって、都道府県管理道路と交通上密接な関連を有する場合）	

【権限代行による災害復旧等への支援の事例】

- 令和2年7月豪雨により、熊本県や市町村が管理する道路が広範囲にわたり被災し、交通が寸断。
- 被災自治体からの要請を踏まえ、**令和2年5月に改正した道路法を初めて適用**し、国による災害復旧の代行事業に速やかに着手（**7月22日に着手**し、20日間（8月11日）で八代～人吉間の道路啓開を完了）
- 大規模災害復興法（7月31日に「非常災害」の政令指定が閣議決定、8月5日に施行）に基づき、熊本県が球磨村道の災害復旧の代行事業に**8月18日に着手**。

3. 鉄道の防災機能の強化【鉄道事業法】

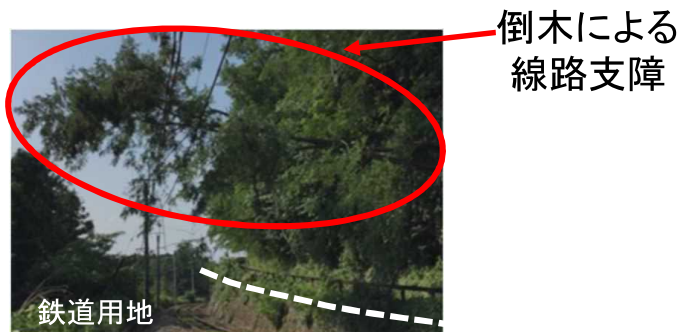
○ 鉄道における事前防災・応急復旧対応の強化

鉄道用地外からの災害に対する事前防災や早期復旧

- 鉄道の防災機能を強化するため、電気事業法や電気通信事業法の規定を参考に、鉄道施設に障害を及ぼすおそれがある植物の伐採等や作業場等のための他人の土地の一時使用等を可能とする制度を創設

(対策1) 鉄道施設に障害を及ぼす
おそれがある植物の伐採等

- 事前防災に当たり、国土交通大臣の許可を受けた上で、鉄道事業者による鉄道施設に障害を及ぼすおそれのある植物の伐採等を可能とする
- ⇒ 倒木のおそれのある植物の早期伐採等により、輸送障害を未然に防止



〔 鉄道用地外からの倒木が列車に接触し、輸送障害が発生した事例 〕

(対策2) 作業場等のための他人の土地の一時使用等

- 災害からの応急復旧に当たり、国土交通大臣の許可を受けた上で、鉄道事業者が一時使用できる隣接地の用途を拡充する
- ⇒ 隣接地を有効活用することで、重機の搬入等が容易になり、迅速な復旧が可能

< 拡充する用途 >



作業場



重機置場



資材運搬のための索道



土石の捨場