

● 踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案

<日切れ扱い、予算関連法律案>

背景・必要性

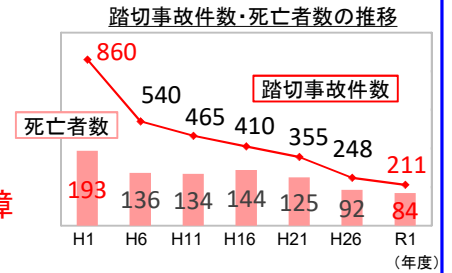
○ 踏切道の改良対策を進め、踏切道の数や事故件数は着実に減少してきているものの、依然として**事故・渋滞が多数発生**

〔踏切事故は約2日に1件発生、死亡事故のうち約5割は高齢者、渋滞原因となる「開かずの踏切(ピーク時遮断時間40分以上)」は全国500箇所以上〕

○ 平成30年6月大阪北部地震の際には、列車の駅間停止等により多数の**踏切道の長時間遮断が発生し、救急救命活動等に大きな支障**(救急車の到着時間の遅れの例 : [通常]7分 → [大阪北部地震時]42分)

○ 頻発・激甚化する災害時には、電柱の倒壊、倒木等により**道路や鉄道の交通を阻害**

⇒ **踏切道の改良対策を更に促進するとともに、道路と鉄道の防災機能を強化し、安全で円滑な交通を確保する必要**



法案の概要

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】

① **改良が必要な踏切道**を国土交通大臣が**機動的に指定**

〔従来の5年間の指定年限(現行は令和2年度末まで※日切れ扱い)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〕

- ◆ **改良の方法を拡充**し、迂回路の整備や踏切前後の滞留スペースの確保等の面的・総合的な対策を推進
- ◆ **改良後の評価**の導入によりPDCAを強化し、必要に応じ追加的対策を勧告
- ◆ 踏切道のバリアフリー化等のため**市町村による指定の申出**を可能に



「開かずの踏切」による渋滞

② 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

- ◆ 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
- ◆ 鉄道事業者による**踏切道監視用カメラの整備への補助**を創設(※予算関連)
- ◆ 他の道路と鉄道の交差についても、計画的な点検・修繕等の管理の方法を協議



踏切道の長時間遮断による救急救命活動等への支障

2. 道路の防災機能の強化 【道路法等】

① 広域災害応急対策の拠点となる「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

- ◆ 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、非常用発電施設等の占用基準を緩和**
- ◆ 協定の締結により、道路管理者が**災害時に隣接駐車場等を一体的に活用**



道の駅を拠点として活用した災害応急対策

② 緊急輸送道路等の沿道区域で、**電柱等の工作物を設置**する場合の**届出・勧告制度**を創設



沿道の電柱の倒壊による道路閉塞

③ **都道府県が市町村管理道路の啓開・災害復旧を代行**できる制度を創設

3. 鉄道の防災機能の強化 【鉄道事業法】

① 鉄道事業者は、国土交通大臣の許可を受けて、

- ◆ 鉄道施設に障害を及ぼすおそれのある**植物等の伐採等**を可能に
- ◆ 災害時の早期復旧のために**他人の土地を作業場等として一時使用**可能に

倒木による鉄道輸送障害の発生



鉄道用地

【目標・効果】踏切道の改良等を通じた道路及び鉄道の安全かつ円滑な交通の確保

- | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| ① 踏切事故件数 | 令和7年度末までに約1割削減(令和元年度211件) |
| ② 災害指定踏切道(約500箇所)における災害時の長時間遮断の解消 | 令和7年度末までに100% |
| ③ 倒木による鉄道輸送障害の件数 | 令和7年度末までに約1割削減(平成29年度~令和元年度平均170件) |