

道路と鉄道の踏切（踏切道）対策の現状と課題

伊藤久雄（認定NPO法人まちぼっと理事）

昭和36年（1961年）に制定された踏切道改良促進法は、平成28年（2016年）に改正された。踏切道改良促進法では、踏切道指定基準に該当する踏切道の中から、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況等を考慮し、踏切道改良基準に適合する改良の方法により改良する必要がある踏切道について、国土交通大臣が法指定を行うことになっている。

法指定は、緊急に効果を得るため、期間を定めて集中的に事業を促進させることとしており、当初より法指定の期間を5箇年に限り、踏切道の改良を進めている。現行法はしたがって、平成28年度（2016年度から令和2年度（2020年度）までの5箇年となっており、法指定された踏切道については、令和2年度までに改良を行うか、踏切道の改良に要する期間等を定めた国踏切道改良計画もしくは地方踏切道改良計画に従って改良を行うこととなっている。

それでは現在、踏切対策の現状はどうなっているだろうか。国土交通省が公表している資料によって、現状と課題を考えたい。

1. 踏切道の現状

踏切事故は昭和36年には約5,500件発生していたが、令和元年には211件と約25分の1まで減少している。（下図参照）

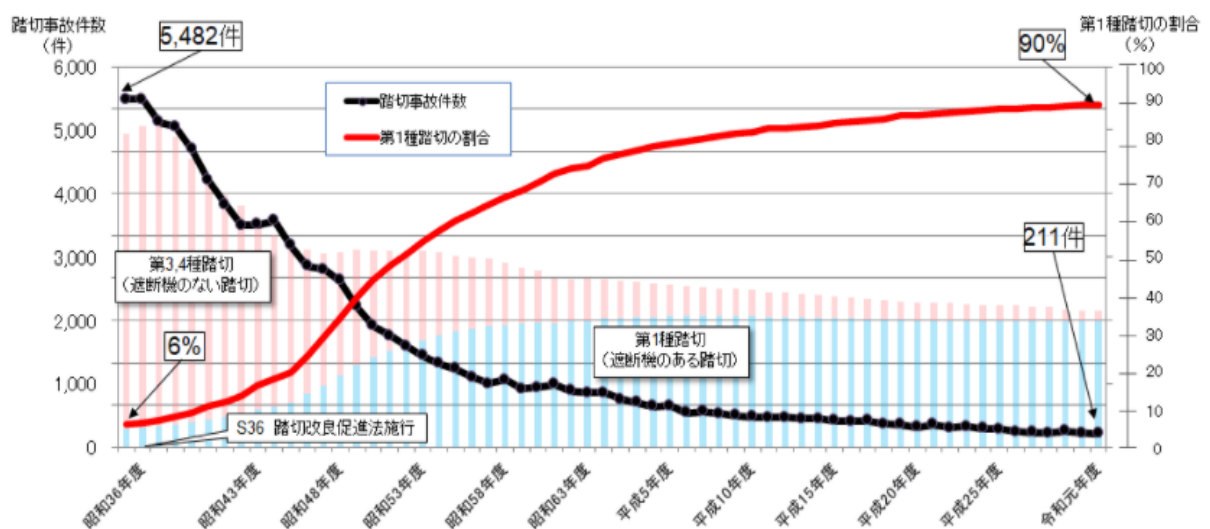


図2-1 踏切事故件数の推移

出典：国土交通省鉄道局資料

しかし、依然として踏切事故は約 1 日に 1 件、約 4 日に 1 人が死亡するペースで発生している。また、令和元（2019 年）年度の死亡者数 84 人のうち、約 5 割が 65 歳以上となっている。（年齢別内訳は下図参照）

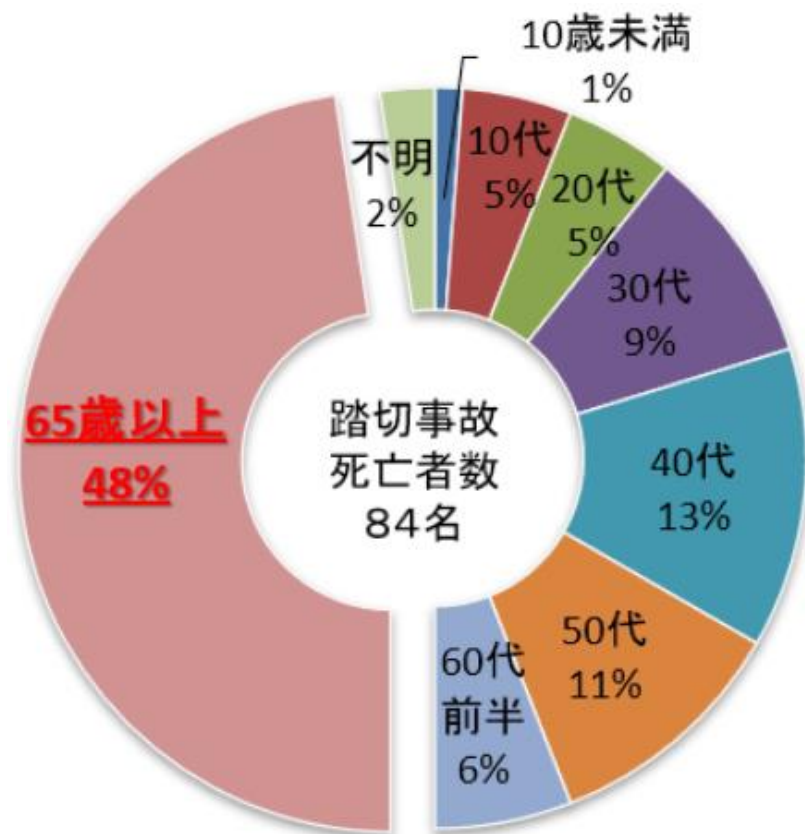


図2-3 踏切死亡事故の年齢別割合(R元年度)

出典:国土交通省鉄道局

地域で課題となっていることが考えられる主な踏切道は以下の 5 点である。

- 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
- 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 万以上の踏切
- 歩道が狭隘な踏切

- 1 踏切道における歩道の幅員が踏切道に接続する道路の歩道の幅員未満のもので次のいずれにも該当する踏切
 - ・踏切道に接続する道路の幅員が 5.5m 以上
 - ・踏切道における歩道の幅員と踏切道に接続する道路の歩道の幅員との差が 1.0m 以上のもの
 - ・踏切道における自動車の一日当たりの交通量が 1,000 台（通学路では 500 台）以上
 - ・踏切道における歩行者及び自転車一日当たりの交通量が 100 人（通学路では 40 人）以上
- 2 踏切道における歩道の幅員が踏切道に接続する道路の歩道の幅員未満のもので次のいずれにも該当する踏切
 - ・踏切道の幅員が 5.5 メートル未満
 - ・踏切道の幅員と踏切道に接続する道路の幅員との差が 2.0 メートル以上のもの
 - ・踏切道における自動車の一日当たりの交通量が 1,000 台（通学路では 500 台）以上
 - ・踏切道における歩行者及び自転車一日当たりの交通量が 100 人（通学路では 40 人）以上
- 事故多発踏切
直近の 5 年間に於いて 2 回以上の事故が発生した踏切
- 通学路要対策踏切
通学路であるものであつて通学路交通安全プログラムに位置づけられ、通行の安全を特に確保する必要がある踏切

2. 踏切安全通行カルテの作成

国土交通省では、平成 19（2007 年）年 4 月に公表した緊急に対策の検討が必要な踏切として抽出した踏切について、その後の対策の進展等を踏まえた見直しを行っている。

現在は、新たに通学路における対策が必要な踏切や事故が多発している踏切を追加し、緊急に対策の検討が必要な踏切 1,479 箇所を抽出している。

・開かずの踏切	532	
・自動車ボトルネック踏切	360	
・歩行者ボトルネック踏切	284	
・歩道狹隘踏切	129	
・通学路要対策踏切	143	
・事故多発踏切	31	合計 1,479 箇所

これらの踏切について、関東地方整備局では管内の鉄道事業者と道路管理者が連携し、踏切の諸元、対策状況、事故発生状況等の客観的データに基づき、779 箇所の「踏切安全通行カルテ」を作成した。（前ページ。用語の定義は前項参照）

踏切安全通行カルテ（関東地方整備局）

都県名		緊急に対策の検討が必要な踏切（用語の定義）					
		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	歩道が 狭隘な 踏切	通学路 要対策 踏切	事故多発 踏切
茨城県	8	0	3	0	1	3	1
栃木県	12	0	1	0	6	6	0
群馬県	8	0	2	0	2	4	0
埼玉県	130	51	53	49	18	0	8
千葉県	77	2	36	28	17	4	3
東京都	375	245	57	207	11	0	20
神奈川県	155	73	35	77	4	1	10
山梨県	1	0	0	0	1	1	0
長野県	13	0	0	0	3	10	0
計	779	371	187	361	63	29	42

3. 都内の現状

都内の踏切安全通行カルテ作成一覧表は、375箇所もあるため膨大な量になる。一覧表は参考資料を参照されたい。

ここでは、20箇所ある「事故多発踏切」を以下示す。

踏切道名	所在地	道路管理者	道路名	鉄道事業者	鉄道路線名
第二水道	八王子市千人町2丁目	八王子市	市道	J R 東日本	中央本線
第二雲雀ヶ谷	豊島区上池袋4丁目	豊島区	特別区道	J R 東日本	赤羽線
仲原	北区中十条3丁目	北区	北1014号	J R 東日本	赤羽線
鶴川1号	町田市能ヶ谷1丁目	東京都	一般都道	小田急	小田原線
芦花公園4号	世田谷区南烏山5丁目	世田谷区	区道	京王	京王線
芦花公園5号	世田谷区南烏山5丁目	世田谷区	区道	京王	京王線
永福町5号	杉並区永福3丁目	杉並区	区道	京王	京王線
池袋第8号	豊島区目白5丁目	豊島区	特別区道	西武	池袋線

ひばりヶ丘第1号	西東京市住吉町3丁目	西東京市	市道	西武	池袋線
高田馬場第2号	新宿区下落合1丁目	新宿区	区道	西武	新宿線
鷺ノ宮第1号	中野区若宮3丁目	中野区	区道	西武	新宿線
上石神井第1号	練馬区上石神井1丁目	練馬区	練馬主要区道	西武	新宿線
武蔵関第5号	西東京市東伏見3丁目	西東京市	市道	西武	新宿線
西武柳沢第1号	西東京市柳沢6丁目	西東京市	市道	西武	新宿線
西武柳沢第4号	西東京市南町3丁目	東京都	主要地方道	西武	新宿線
小平第1号	小平市美園町1丁目	東京都	一般都道	西武	新宿線
東上本線第40号	板橋区徳丸2丁目	板橋区	区道	東武	東上本線
奥沢1号	世田谷区奥沢3丁目	東京都	特例都道	東急	目黒線
尾山台1号	世田谷区尾山台3丁目	世田谷区	区道	東急	大井町線
池上1号	大田区池上6丁目	大田区	区道	東急	池上線

この20箇所をみると、関東大震災における復興や戦後復興には含まれていなかった地域ではないかと推測される（ただし、実際に地図に落として検証してみなければ確かなことは言えないが）。それは、20箇所のうちJRはわずかに3箇所、他の17箇所は私鉄であることから推測できるし、私鉄も西武鉄道に多いことから言えるのではなかろうか。

4. 踏切対策の現状

主な踏切対策は次の6点である（国土交通省資料、踏切対策の推進について）。

- 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・警報装置、オーバーハング型警報装置、踏切支障報知装置など）
- ⑤ カラー舗装
- ⑥ 自由通路・駐輪場整備

確かに①の立体交差化を除くと、さまざまな工夫が行われてきた。しかし国土交通省は、

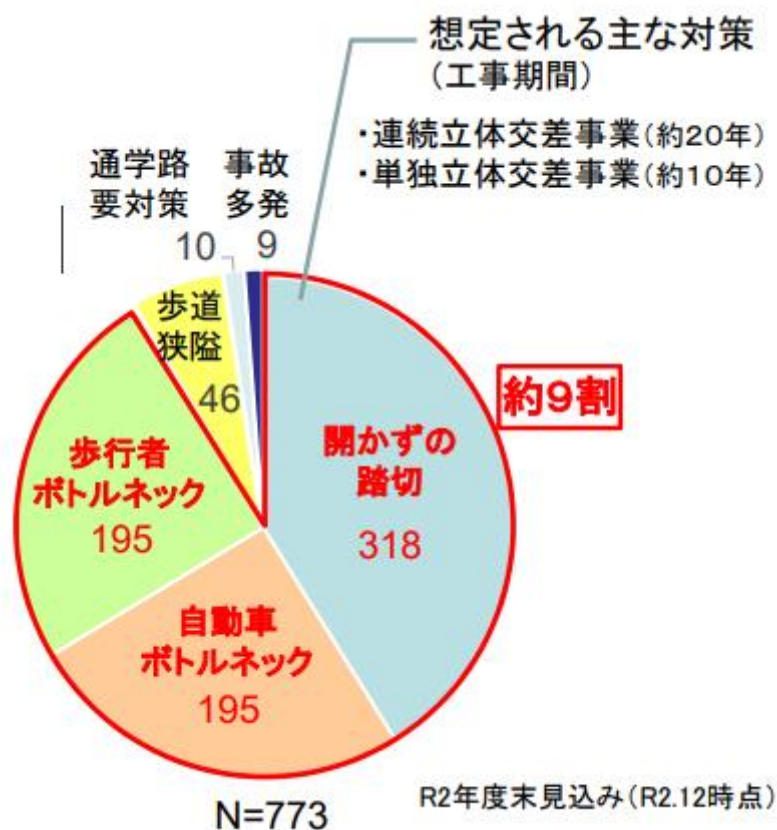
現行の法指定制度の課題を以下あげている。

○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

カルテ踏切で未指定箇所となっているのは773箇所（52%）となっている。773箇所のカルテ踏切別内訳は下図のとおりである。その9割は、改良計画の作成に長期間見込まれるものとされている。とりわけ「開かずの踏切」（318箇所）は、工事期間が約20年（連続立体交差事業）、10年（単独立体交差事業）と長期にわたるため、指定することが困難だとされることになる。それは、「法指定の期間が5箇年に限る」とされているからである。

したがって、次の指定のタイミングまで待つことになり、改良が遅れるおそれがあると指摘されている。



5. 今後の課題

ここでは地域に暮らす市民の視点から課題を考えたいと思う。

① 法改正

「現行法は、平成28年度以降の5箇年間に於いて踏切道改良基準に適合する改良の方

法により改良することが必要と認められるものを指定する」となっている。したがって当該5年は今年度で終わる。秋までには次の法改正の議論が行われることになるであろうが、その手続きは道路管理者や鉄道事業者だけの議論に委ねるだけでなく、地域住民の意見を聴く機会を持つべきである（現行法は「関係市町村長の意見を聴かなければならない」としているのみ）。

② 踏切道改良計画

自治体が作成する地方踏切道改良計画について、計画を作成しようとする鉄道事業者及び道路管理者は、地方踏切道改良計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、地方踏切道改良協議会を組織することができるとされている。そのメンバーは以下のとおり。

- 1 地方踏切道改良計画を作成しようとする鉄道事業者及び道路管理者
- 2 踏切道の所在地をその区域に含む都道府県の知事
- 3 踏切道の所在地を管轄する地方整備局長又は北海道開発局長
- 4 踏切道の所在地を管轄する地方運輸局長

また、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、次の者を構成員として加えることができるとしている。

- 1 関係市町村長
- 2 道路協力団体
- 3 その他当該鉄道事業者及び道路管理者が必要と認める者

※道路協力団体制度については参考資料参照のこと。

以上のように、踏切道の存在する地域住民の意見を反映する仕組みはない。

③ 具体的な対応

私（伊藤）の住む府中市で課題にあげられている踏切道がある。当該箇所について、「京王電鉄京王線東府中2号踏切の安全対策に関する打合せ」が開催されている。令和2年2月6日に行われた会議の出席者をみると以下のとおり。

- 東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課長
- 東京都 建設局 道路建設部 計画課 鉄道立体計画総括担当 課長代理
- 東京都 建設局 道路管理部 安全施設課長
- 府中市 生活環境部 地域安全対策課 課長補佐
- 府中市 都市整備部 計画課長
- 京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 安全推進部 安全推進課長
- 京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 工務部 保線課長
- 京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 車両電気部 通信課長
(オブザーバー)
- 国土交通省 関東地方整備局 道路部 地域道路課 課長補佐

○ 国土交通省 関東運輸局 鉄道部 計画課長 係

※「東府中 2 号踏切」＝東京都府中市八幡町丁目」は、2004 年から事故で計 4 人が死亡した。東府中駅から府中駅に向かう旧甲州街道と京王製の踏切道で、私（伊藤）もよく通る踏切だが、道路を電車が斜めに横切る構造（約 30 度の角度とされる）で、高齢者には危険な構造になっている。毎日新聞（2020/2/20）によれば、府中市は「立体交差化」を求めたと報道されている。

なお、この「東府中 2 号踏切」はカルテには入っていない。したがって、「事故多発踏切」に入っていない。それは「直近の 5 年間に於いて 2 回以上の事故が発生した踏切」ではないからだろうか。死亡事故が過去 16 年に 4 人も発生しているというのになぜだろうか。

上記打ち合わせの場にも地元の市民や自治会等の参加はない。市の「立体交差化」を求めたということが地元にもどれくらい伝わっているだろうか。

<現地写真>（4 月 10 日撮影、高齢の女性には警察官が付き添っている）



（詳しくは「市民自治ノート」を。参考資料参照）

④ 高齢者の安全対策

踏切事故は、6 ページに示した図のように半数近くを 65 歳以上の高齢者が占める（踏切対策の推進について（資料）参照）。

また、死亡者（65 歳以上）の衝撃物別割合（R 元年度）をみると、次のようになっている。

- ・ 歩行者 75 %
- ・ 自転車 17 %
- ・ 軽車両 5 %
- ・ 二輪車 3 %

国土交通者はこうした現状に対する対策を以下提示している。

【「高齢者等による踏切事故防止対策検討会」とりまとめ】

- a 遮断かんで仕切られた歩行者用避難場所
- b 軌道の平滑化
- c レールと路面とのすきまを埋める緩衝材
- d 拡幅やカラー舗装による歩車道分離
- f 屈折可能な遮断かん
- g 警報灯の低い位置への増設や全方位警報機の設置
- h わかりやすい注意喚起看板の設置や路面を活用した表示
- i 非常押しボタンの増設や位置がわかる表示
- j 検知能力の高い障害物検知装置の設置
- k バリアフリー化された迂回路の活用
- l 鉄道駅構内を迂回路として活用
- m 高齢者施設や病院等へ事故防止用パンフレット等を配布
(e は見当たらない)

こうした対策の検証が求められる。

⑤ 連続立体交差事業になぜ反対運動が起きるか

踏切道対策として取り組まれる事業に連続立体交差事業がある。東京都都市整備局のHPには以下のような現状が掲載されている。

<東京都施行>

○ 事業中区分

- ・京成押上線（四ツ木駅～青砥駅間）連続立体交差事業
- ・西武新宿線（中井駅～野方駅間）連続立体交差事業
- ・西武新宿線、国分寺線及び西武園線（東村山駅付近）連続立体交差事業
- ・京王京線（笹塚駅～仙川駅間）連続立体交差事業
- ・JR 埼京線（十条駅付近）連続立体交差事業
- ・京浜急行本線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業

○ 準備中区分

- ・西武新宿線（野方駅～井荻駅付近）
- ・西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）
- ・東武東上線（大山駅付近）
- ・JR 南武線（矢川駅～立川駅付近）

○ 事業完了区分（平成 31 年 3 月）

- ・小田急電鉄小田原線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）連続立体交差事業及び複々線化事業

<区施行>

○ 事業中期間

- ・ 東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）連続立体交差事業（足立区施行）
- ・ 東武伊勢崎線（とうきょうスカイツリー駅付近）連続立体交差事業（墨田区施行）

連続立体交差事業は反対の多い事業である。それは大幅な用地買収を伴うことをはじめ、高架化や騒音、日照問題など課題が多いからにほかならない。そして根本的な問題としては、地元、周辺住民に対する事前の説明が乏しいことがあげられる。府中市の事例を紹介したように、計画をつくる過程に市民参加がないに等しいからである。

⑥ 市民参加をいかに担保するか

これまで述べてきたように、踏切道の問題は周辺の市民生活に大きく影響する課題であるにも関わらず、市民参加がほとんどないことが課題としてあげられる。法改正をはじめ、踏切道改良計画策定の段階から具体的な事業化の段階まで、丁寧な説明と意見反映の場が必要である。特に連続立体交差事業は、事業費も莫大であるから、常に市民参加を意識することが必要だと考える。

<参考資料>

■ 踏切道改良促進法

https://elaws.egov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=336AC0000000195

■ 踏切道の現状（国土交通省資料）

https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/fumikiri/fu_index.html

■ 踏切安全通行カルテ作成一覧表（東京都）

https://www.ktr.mlit.go.jp/road/shihon/road_shihon00000096.html

■ 踏切対策の推進について（資料）

<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001375674.pdf>

■ 道路協力団体制度の概要

<https://www.mlit.go.jp/road/kyoryokudantai/gaiyo.html>

■ 京王電鉄京王線東府中 2 号踏切の安全対策に関する打合せ（議事概要）

https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/seisaku/fumikiri/pdf/uchiawase_01.pdf

■ ブログ「市民自治ノート」「殺人踏切」と呼ばれる京王線東府中 2 号踏切 私も目撃

<https://ameblo.jp/npo-machipot/entry-12668049155.html>