

踏切の安全対策等の推進について

踏切の改良を促進することにより、交通事故の防止と交通の円滑化に寄与することを目的として、昭和 36 年に踏切道改良促進法が施行された。その後、全国で踏切改良が進められ、踏切の数は約 7 万箇所から約 3 万 4 千箇所と半減したが、依然として多くの踏切が存在しており、未だに踏切における事故は毎日のように発生し、4 日に 1 人の割合で尊い命が失われている。

踏切は、交通渋滞や踏切事故、地域分断を引き起こすなど、地域に及ぼす社会的影響が大きく、また、踏切待ちによる直接的な経済損失などが問題となっており、早急な対策の実施が望まれている。

このような状況の中、国においては、これまで以上に踏切の対策を加速させるため、平成 28 年 3 月に「踏切道改良促進法」を改正(以下「改正法」)した。

国は法を改正することにより、遮断時間が長いなどの課題のある踏切について、関係自治体及び鉄道事業者間の改良方法に関する合意の有無にかかわらず、速やかに指定を行い、対策を促進することとしている。

全国に存在する踏切のうち、1,479 箇所が「緊急に対策の検討が必要な踏切」(以下「緊急対策踏切」)として抽出されており、このうち約半数が鉄道ネットワークが高密度化している九都県市で占められている。

また、平成 29 年 3 月末までに改正法に基づき、緊急対策踏切を中心に全国で 587 箇所の「改良すべき踏切道」が指定されたが、そのうち、九都県市には 203 箇所の踏切が集中している。加えて、対象踏切の中には、踏切周辺の住宅密集や狭隘な交差道路などの周辺環境により、対策の実施に課題のある踏切が多く存在している。

指定された踏切の対策実施は期限が定められているため、集中的な整備に伴う事業費の確保のほか、関係自治体と踏切の管理者である鉄道事業者との早期合意が不可欠である。また、現制度では、連続立体交差事業や踏切改良事業等の実施に当たって、自治体に多くの事業費負担が生じている。

これらの課題を解決し、着実に踏切の対策を推進するため、次の事項について提言する。

- 1 従来の連続立体交差化等の対策に加え、当面の対策や踏切周辺対策なども計画的かつ円滑に実施できるよう、財源を継続的かつ確実に措置するため、関係予算を確保すること。
- 2 踏切の対策を促進させるため、鉄道事業者への支援とともに、自治体負担の軽減が図れるよう制度検討を行うこと。
- 3 対策の早期実現に向け、改正法に基づき新たに組織することができる「地方踏切道改良協議会」も活用しながら、専門的知見による助言や指導等の技術的支援を行うとともに、積極的に関係者の合意形成を促進すること。

平成 29 年 月 日

国土交通大臣 石井 啓一 様

九都県市首脳会議

座長 相模原市長	加山 俊夫
埼玉県知事	上田 清司
千葉県知事	森田 健作
東京都知事	小池百合子
神奈川県知事	黒岩 祐治
横浜市 長	林 文子
川崎市 長	福田 紀彦
千葉市 長	熊谷 俊人
さいたま市長	清水 勇人