

踏切道改良促進法等の一部改正について

国土交通省 道路局 路政課

1 はじめに

踏切道改良促進法（昭和 36 年法律第 195 号）は、踏切道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 年に公布・施行されております。

今回、踏切道等における交通の安全性・円滑性を向上させるため、課題のある踏切について着実に指定を行い、地域の関係者等との協議会を通じたプロセスの「見える化」も行いつつ、立体交差化等に加え、当面の対策、踏切周辺対策なども幅広く取り込みながら、計画的に対策を講じることができるとする（踏切道改良促進法改正）とともに、民間団体等が踏切・駅周辺の環境整備をはじめ、道路の維持管理等の公的な活動に参加する環境を整備するための道路協力団体制度を創設するほか、危険な不法占用物件対策の強化を図る（道路法改正）ことなどを内容とする踏切道改良促進法等の一部を改正する法律（平成 28 年法律第 19 号。以下「改正法」という。）が本年 3 月 31 日に成立しました。ここでは、改正法の成立の背景、その内容について紹介します。

本改正のうち、踏切道改良促進法に係る部分及び道路協力団体制度の創設に係る道路法改正に係る部分については 4 月 1 日から施行されており、また、不法占用物件対策の強化等に係る道路法改正に係る部分については公布の日から起算して 6 月内の政令で定める日から施行することとされています。

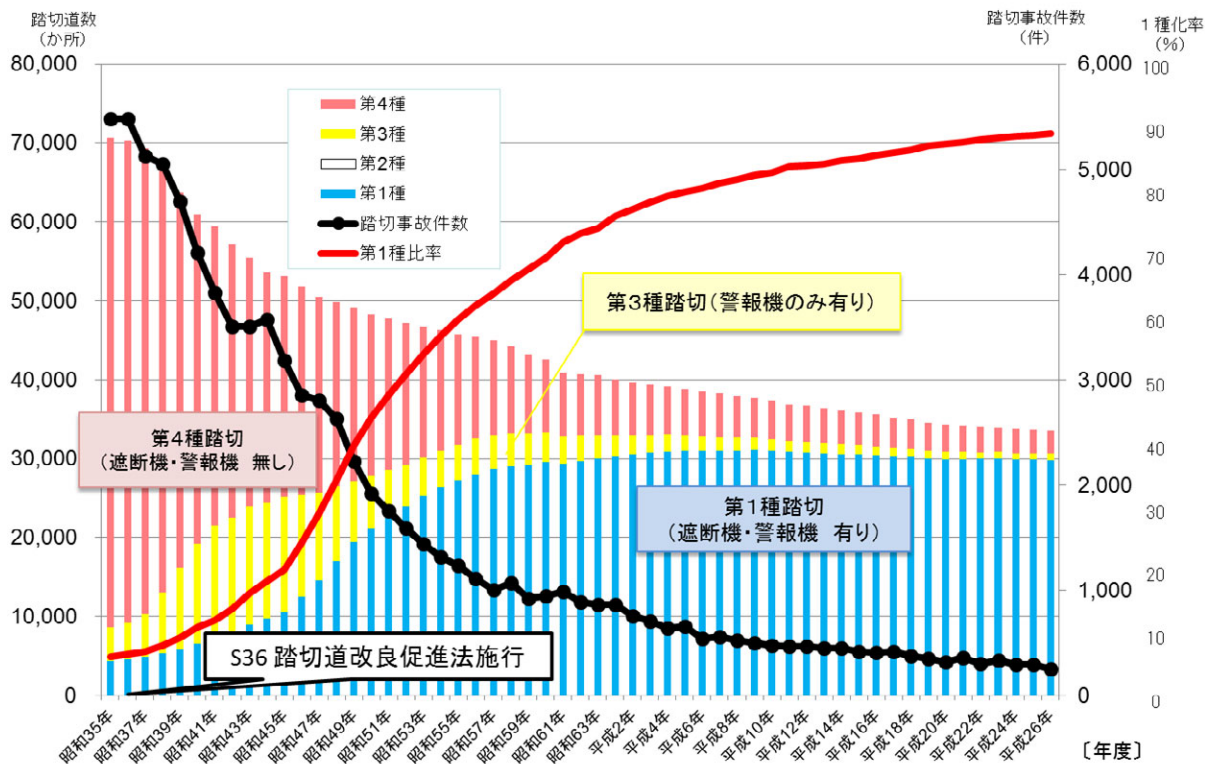
2 背景と課題

昭和 36 年の踏切道改良促進法の施行から 50 年余が経ち、踏切道改良促進法制定時（昭和 36 年）には 70,000 箇所を超えていた踏切数は半減（平成 26 年時点で約 34,000 箇所）し、遮断機の無い踏切も大幅に減少（昭和 36 年時点で約 66,000 箇所→平成 26 年時点で約 3,700 箇所）しました。他方で、踏切事故は依然として多く、約 1 日に 1 件、約 4 日に 1 人死亡するペースで発生しており、また、いわゆる「開かずの踏切」が全国に約 600 箇所存在しています。

しかしながら、現行の踏切道改良促進法では、鉄道事業者と道路管理者が改良の方法について合意した踏切道でなければ改良すべき踏切道として指定できないのが実態となっています。また、改良の方法が限定され、多様な対策を取り込みづらいなどの課題もあります。

また、踏切道の改良を促進するに当たっては、踏切道や駅周辺等における良好な道路環境の形成を図ることが重要となっているなど、交通の安全確保、道路の通行者等の利便性の向上など道路管理の一層の充実を図るニーズが高まっています。

交通の安全確保や道路の通行者等の利便性の向上を図るためには、民間団体等の活動と連携して道路の管理の一層の充実を図り、民間団体等によるスムーズな活動環境を整える必要があります。



【図1】踏切道数・踏切事故件数等の推移

また、交通の安全確保を図るためには、不法に道路上に設置された看板等による点字ブロックの遮断、不法に道路上に設置され、強風に煽られたのぼり旗等による交通への危険に対処する必要も高まっております。

こうした課題を解決するため、この法律は、踏切道の改良を促進し、道路及び鉄道の安全性確保を図るとともに、民間団体等が踏切道や駅周辺等の環境整備をはじめ、道路の維持管理等の公的な活動に参加する環境を整備するための道路協力団体制度を創設するほか、危険な不法占用物件に係る対策の強化を図るものです。

3 踏切道改良促進法の一部改正について

近年における踏切事故の発生状況等に鑑み、交通事故の防止や交通の円滑化に寄与するため、引き続き平成28年度以降の五箇年においても踏切道の改良を促進するための措置を講ずるとともに、課題のある踏切道について着実に指定を行い、地域の関係者等との協議会を通じたプロセスの「見える化」も行いつつ、立体交差化等に加え、当面の対策、踏切周辺対策なども幅広く取り込みながら、計画的に対策を講じることができることとするため、所要の改正を行いました。

具体的な改正の内容は以下のとおりです。

(1) 改良すべき踏切道の指定期間の5箇年間延長（法第3条関係）

踏切道における交通事故の防止や交通の円滑化を引き続き促進するため、国土交通大臣は、平成28年度以降の五箇年間（以下「指定期間」という。）において改良することが必要と認められる踏切道について、改良の方法を定めずに指定するものとしました。

改正前の踏切道改良促進法では、「平成23年度以降の五箇年間」において改良することが必要と認め

られる踏切道について、国土交通大臣は、その改良の方法を定めて指定するものとされており、当該指定がなされると、指定された踏切道に係る鉄道事業者及び道路管理者は、当該踏切道の改良を実施しなければならないこととされてきました。

今回の法改正により、「平成 28 年度以降の五箇年間」において改良することが必要と認められる踏切道について、その改良の方法を定めずに指定をすることとし、課題のある踏切は、鉄道事業者及び道路管理者で改良の方法が合意できていなくても国土交通大臣が指定し、期限を定めた対策を促進させることとなります。

(2) 踏切道の改良方法の拡充（法第 3 条、第 4 条及び第 5 条関係）

(1) のとおり、国土交通大臣は、改良することが必要と認められる踏切道について、その改良の方法を定めずに指定をすることにより、改良の方法について、鉄道事業者及び道路管理者が多様な改良の方法を選択し、ソフト・ハード両面からできる対策を総動員することが可能となりました。これにより、従前の立体交差化等の対策に加え、当面对策（カラー舗装等）や踏切周辺対策（駅周辺の駐輪場整備や歩行者立体横断施設等のバリアフリー化等による踏切横断交通量の低減）等も法第 4 条第 2 項第 4 号又は法第 5 条第 2 項第 4 号の「踏切道の改良と一体となつてその効果を十分に発揮させるための事業」と位置付けることにより、ソフト・ハードの両面から対策を実施することを可能となりました。

これにより、改正前においては国土交通大臣が定めた改良の方法により改良を実施することを義務付けていたところですが、改正後においては安全かつ円滑な交通の確保のために必要な踏切道の改良の方法に関する基準である踏切道改良基準に適合する改良の方法により改良を実施することを義務付けることとしており、鉄道事業者及び道路管理者が、地域の関係者等の意向も踏まえて、踏切道の実情に応じた様々な選択肢を検討することが可能となりました。

(3) 地域の関係者と連携し、地域の実情に応じた踏切対策を検討するための協議会制度の創設（法第 6 条関係）

地方踏切道改良計画を作成する際に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ことを目的とした地方踏切道改良協議会を組織できることとしました。この協議会は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や踏切道の所在地をその区域に含む都道府県の知事、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、踏切道の所在地を管轄する地方運輸局長等から構成されます。地方踏切道改良協議会において、指定された踏切道の改良方法等が協議されることにより、地域の実情に応じた踏切道の改良方法の検討が促進されることとなります。また、協議会を組織することによる反射的な効果として、協議プロセスの「見える化」を実施し、協議会の透明性を高め、地域の実情に応じた改良方法による踏切道の改良の実施を促進していきます。

4 道路法の一部改正について

(1) 道路協力団体関係（法第 48 条の 20～25 関係）

沿道等における身近な課題の解消や道路利用者ニーズへのきめ細やかな対応のためには、行政の取組に加え、地域の自発的な取組が重要となっており、道路の清掃や、陥没等の異常発見などのメンテナンスに関してよりきめ細やかに対応していくためには、民間団体等の活動と一層連携する必要があります。

このため、道路の清掃等の分野において活動する民間団体等によるスムーズな活動環境を整えるため、道路協力団体制度を創設することとしました。

道路協力団体は、道路管理者に協力して、道路に関する工事又は道路の維持を行うことや安全かつ円滑な交通の確保又は道路の通行者若しくは利用者の利便の増進に資する一定の工作物等の設置又は管理を行うこと等の業務を行うこととなります。また、道路協力団体が道路法第 48 条の 21 各号に掲げる業務として行う一定の行為については、道路管理者以外の者が行う道路に関する工事又は道路の維持に係る承認及び道路の占用に係る許可について、道路協力団体と道路管理者との協議が成立することをもって、これらの規定の承認又は許可があったものとみなされる特例を設けております。

(2) 不法占用対策関係（法第 44 条の 2 関係）

看板等による点字ブロックの遮断や、強風に煽られたのぼり旗の車道飛散など、不法占用物件が道路の交通に危険を及ぼす影響が生じており、道路管理者が迅速に対応することが求められています。現行制度では、車両からの落下物など、道路上に不法に放置された物件について道路管理者が即時に除却できる制度が存在しますが、不法に設置された物件については対象でなく、迅速に対応できないという問題があります。

このため、これら設置された物件を対象に加えるとともに、設置者等が不在の場合にも除却可能とすることなどにより、道路の安全性の向上を図っていきます。

(3) 立体道路制度の活用促進関係（法第 47 条の 7 関係）

平成 26 年の道路法改正により、立体道路制度の既存道路への適用が可能となり、既存道路についても立体的区域を定められることとなりました。これにより、立体道路制度の既存の高速道路等への適用が可能となりました。

しかしながら道路の敷地が行政財産である場合には、依然として国有財産法又は地上自治法上の行政財産の処分等の制限により、当該敷地の上空等を利用した建築物のために当該敷地に区分地上権を設定することができませんでした。

今回の改正は、この場合において立体道路制度を活用して建築物を整備するに当たり、当該建築物のために行政財産である敷地に区分地上権の設定を可能としたものです。

これにより、より円滑に立体道路制度を活用することができるようになることが期待されます。

5 おわりに

踏切道改良促進法は、踏切道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 年に公布・施行されて以来、5 年ごとに法による措置を講ずる期間を延長されており、今回の改正が 11 回目の延長になります。

今回の改正を踏まえ、地域の実情に応じた踏切道の改良が適切、確実に促進されますよう、鉄道事業や道路管理に携わる方々、国民の皆様のご理解・ご協力をお願いいたします。

また、道路協力団体制度を活用した道路空間の価値向上に向けた取組の一層の深化が図られることを期待しています。