

章	3 踏切道における交通の安全	近畿運輸局 大 阪 府 大阪市・堺 市 西日本旅客鉄道(株)
節	1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等 立体横断施設の整備等の促進	

〔方針・重点等〕

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間のかかる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者等立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

また、歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

さらに特定道路や高齢者・障害者の利用がある踏切道において、路面の平滑化や令和6年1月に改定した「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を踏まえた踏切道における踏切道内誘導表示等の整備等により安全な歩行空間の確保を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

また、従前の踏切対策に加え、踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

〔事業計画の概要〕

対策内容	内 容		箇所数	事業費（千円）
抜本対策	連続・単独立体交差	近畿運輸局	7箇所	20,783,480
		大阪府	4箇所	8,998,000
		堺市	2箇所	3,939,594
速効対策	構造改良	近畿運輸局	6箇所	164,193
		堺市	6箇所	33,000

（※箇所数・事業費には一部重複あり）

章	3 踏切道における交通の安全	近畿運輸局 大阪府警察本部 西日本旅客鉄道(株)
節	2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	

〔方針・重点等〕

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

なお、これらの踏切保安設備の整備に当たっては、踏切道改良促進法に基づく補助制度を活用して整備を促進する。

〔事業計画の概要〕

事業内容	事業量（個所数）	事業費（千円）
保安設備整備	55箇所	439,950
踏切道の格上げ	1箇所	22,000

章	3 踏切道における交通の安全	近畿運輸局 大阪府警察本部 大 阪 府 大阪市・堺 市 西日本旅客鉄道(株)
節	3 踏切道の統廃合の促進	
〔方針・重点等〕 踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。 ただし、構造の改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。		

章	3 踏切道における交通の安全	近畿運輸局 大阪府警察本部 大 阪 府 大阪市・堺 市 西日本旅客鉄道(株)
節	4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	

〔方針・重点等〕

緊急に対策が必要な踏切道は、踏切道の諸元や対策状況等を記した「踏切安全通行カルテ」により、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機の設置等を進める。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。

また、学校等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断により、救急・救命活動や緊急物資輸送に支障が生じるなどの課題に対応するため、災害時の管理方法の指定制度に基づき、道路管理者と鉄道事業者が、災害時に長時間遮断が生じないように、連絡体制や優先開放の管理方法の策定に向けた協議を行い、取組を推進する。