

第3部 踏切道における交通

第1章 踏切道の現況

第1項 令和5年度中の踏切事故の概況

(1) 踏切事故発生件数及び死傷者数

- 踏切事故発生件数は、257件、前年度から62件（31.7%）増加した。
- 死傷者数は、164人、前年度から27人（19.7%）増加した。
- 死亡者数は、103人、前年度から11人（11.9%）増加した。

図表1－1 踏切事故の発生件数及び死傷者数

	令和5年度	前年度比	
発生件数	257件	+62件	31.7%
死傷者数	164人	+27人	19.7%
死亡者数	103人	+11人	11.9%

第11次交通安全基本計画（以下「第11次計画」という。）では、「令和7年までに踏切事故件数を令和2年と比較して約1割削減することを目指す。」目標を掲げているが、近年の踏切事故件数は横ばいであり、令和3年度以降の踏切事故件数は令和2年度を上回っていることから、目標を達成できない見込みである。

(2) 踏切事故の主な特徴

近年の踏切事故の特徴としては、第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切保安係が踏切遮断機を操作している踏切道）における発生件数が最も多く、踏切全体の割合でも増加している。また、原因は直前横断、側面衝撃、停滞、落輪等、通行者に起因する事故が9割以上を占めており、65歳以上の高齢者が関係する事故の割合が多い傾向となっている。

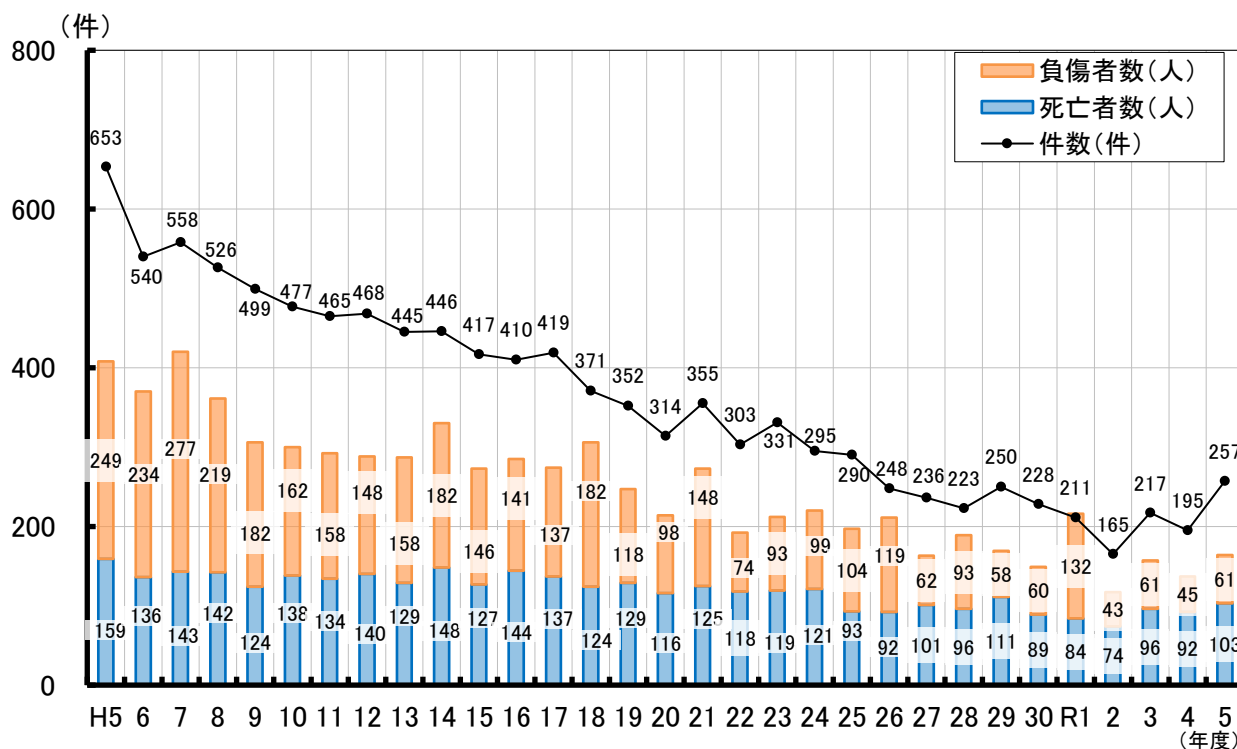
また、令和5年度においては、踏切事故は運転事故の37.8%を、また踏切事故による死亡者は運転事故による死亡者の35.0%をそれぞれ占めており、踏切事故防止は鉄道の安全確保上、極めて重要なものとなっている。

第2項 踏切事故の長期的推移

踏切事故の発生件数及び死傷者数の推移

- 踏切事故の発生件数は、長期的には減少傾向にあったが、近年はほぼ横ばいで推移している。
- 踏切事故による死傷者数についても踏切事故の発生件数と同様の傾向である。
- 踏切事故による死亡者数についても同様の傾向であり、近年は100人前後で推移している。

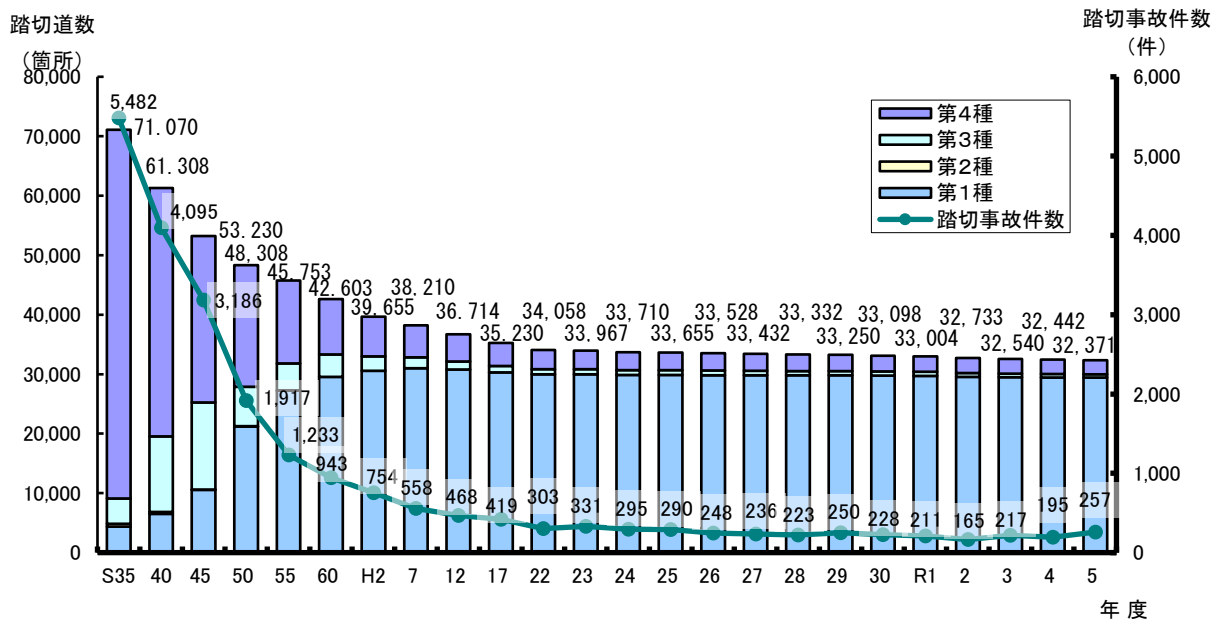
図表1-2 踏切事故の発生件数及び死傷者数の推移



第3項 踏切道数の推移

踏切道は立体交差化や構造改良、また踏切遮断機や踏切警報機などの踏切保安設備の整備等の安全対策が進められており、現在では踏切道の91%が第1種踏切道となっている。また、踏切遮断機のない第3種踏切道及び第4種踏切道は年々減少しており、令和5年度末においては、それぞれ582箇所及び2,367箇所残っている。

図表 1－3 踏切道数と踏切事故の発生件数の推移



図表 1－4 立体交差化等を行った踏切道数の推移

年 度	立 体 交 差 化	構 造 改 良	遮断機・警報機
平成 28 年度	25	245	47
平成 29 年度	14	211	23
平成 30 年度	11	238	39
令和元年度	17	316	32
令和 2 年度	31	269	31
令和 3 年度	22	245	31
令和 4 年度	25	243	17
令和 5 年度	22	181	19

※1 立体交差化：連続立体交差化又は単独立体交差化により除却された踏切道数
※2 構造改良：踏切道における道路幅員の拡幅や、歩道の設置などの整備を行った踏切道数
※3 遮断機・警報機：第3種、第4種踏切道に踏切遮断機や踏切警報機を設置した踏切道数

第 4 項 交通安全対策関係予算の長期的推移

踏切道の安全対策に関する当初予算については、以下のとおり推移している。

(百万円)

	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和 元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
踏切保安設備の整備	3,632 の内数	4,172 の内数	3,982 の内数	6,608 の内数	4,631 の内数	4,308 の内数	4,588 の内数	5,035 の内数	4,514 の内数

注) 上記予算は、国土交通省鉄道局分のみである。

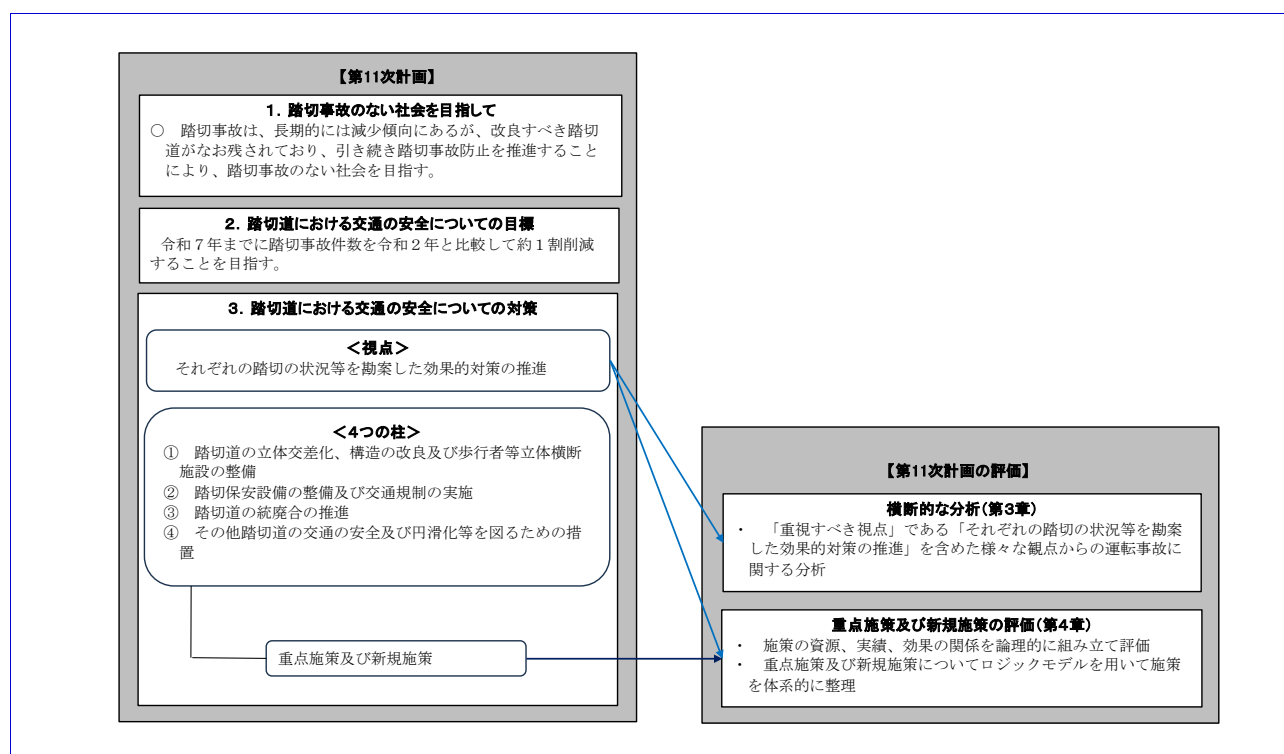
出典：国土交通省資料

第2章 第11次計画の評価の考え方

第12次交通安全基本計画（以下「12次計画」）の作成に向けて、第11次計画の評価を以下の通り実施した。

第11次計画の「重視すべき視点」である、「それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進」を含めた様々な観点からの踏切事故に関する「横断的な評価（第3章）」を実施した。

その上で、「重点施策及び新規施策の評価（第4章）」として、各施策の「資源」、「実績」及び「効果」について関係を論理的に組み立て評価を実施した。また、重点施策及び新規施策についてロジックモデルを用いて体系的に整理を試みた。



なお、本評価では新型コロナウイルス感染症の流行による外出率の変化などの環境変化の影響をすべて考慮できていないわけではない。特に新型コロナウイルス感染症の流行が収束後の踏切事故件数については今後数年の推移を注視する必要がある。

第3章 第11次計画の横断的な分析

第1項 第11次計画の横断的な分析の考え方

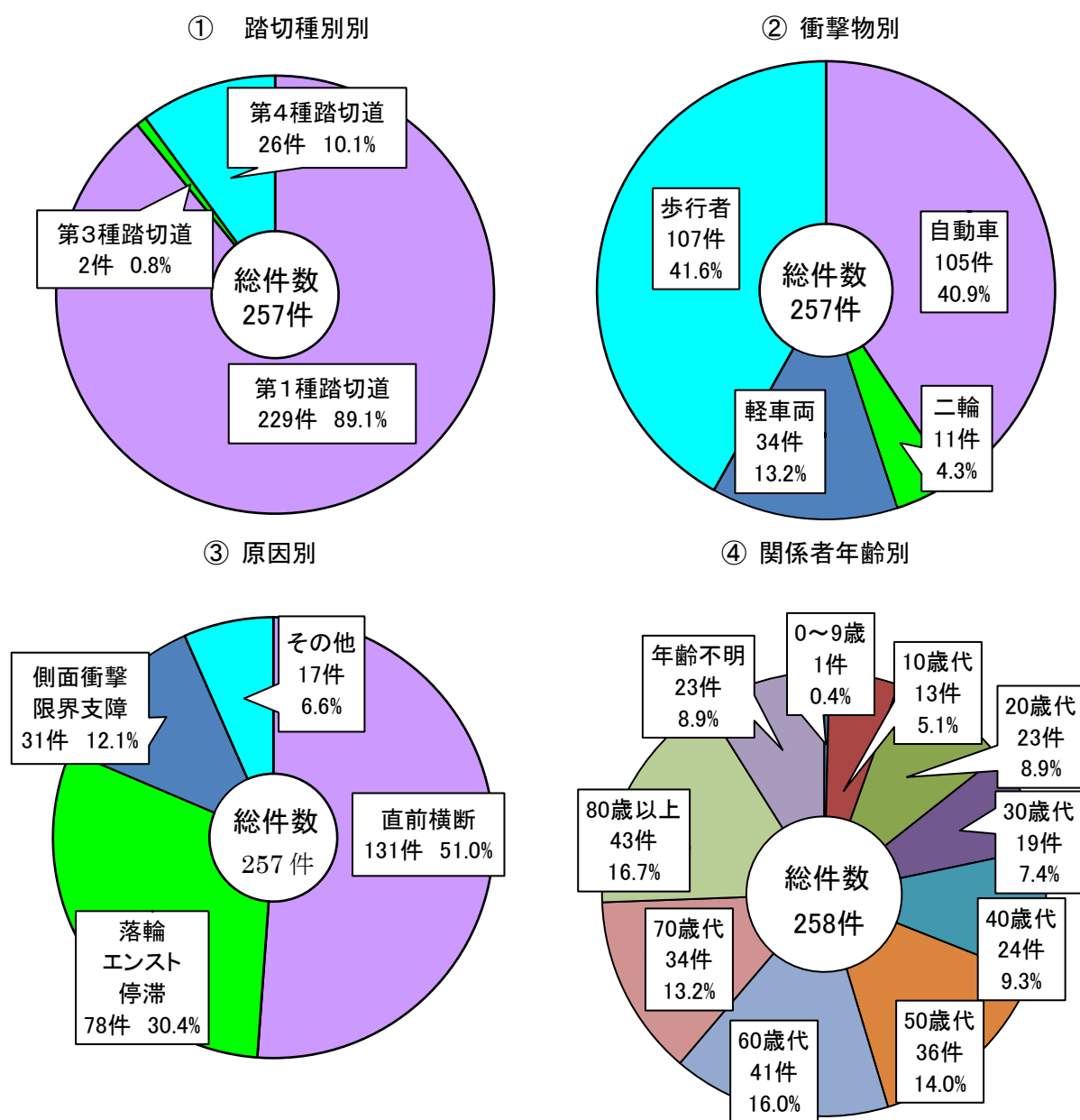
第12次計画に向けて踏切事故対策の課題を把握するため、第11次計画の「重視すべき視点」である「それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進」の観点から、踏切事故の発生件数を踏切種別別、衝撃物別、原因別及び関係者年齢別に分析した。

第2項 第11次計画の横断的な分析結果

(1) 踏切事故の踏切種別別、衝撃物別、原因別及び関係者年齢別の発生件数

- 令和5年度に発生した踏切事故の踏切種別別の内訳は、第1種踏切道 229 件 (89.1%)、第3種踏切道 2 件 (0.8%)、第4種踏切道 26 件 (10.1%) であり、前年度と比較して大幅に増加した。また、平均発生件数は第10次計画期間(平成28年度～令和2年度)は 215 件/年、第11次計画期間(令和3年度～令和5年度)は 223 件/年であり、ほぼ横ばいであった。
- 第1種踏切道での事故件数が約9割を占めており、踏切道 100 か所当たりの事故件数では第1種踏切道 0.78 件、第3種踏切道 0.34 件、第4種踏切道 1.10 件と第1種踏切道が第4種踏切道の事故件数より少なくなっている。
- 衝撃物別の内訳は、自動車 105 件 (40.9%)、二輪 11 件 (4.3%)、自転車などの軽車両 34 件 (13.2%)、歩行者 107 件 (41.6%) であり、自動車(26件増)、軽車両(19件増)が大幅に増加した。第10次計画期間(平成28年度～令和2年度)と第11次計画期間(令和3年度～令和5年度)の平均発生件数を比べると、自動車5件増、二輪1件増、軽車両4件減、歩行者6件増となっていた。
- 原因別の内訳は、直前横断 131 件 (51.0%)、落輪・エンスト・停滞 78 件 (30.4%)、側面衝撃・限界支障 31 件 (12.1%)、その他 17 件 (6.6%) であった。
- 関係者年齢別の内訳は、0～9歳 1 件 (0.4%)、10歳代 13 件 (5.1%)、20歳代 23 件 (8.9%)、30歳代 19 件 (7.4%)、40歳代 24 件 (9.3%)、50歳代 36 件 (14.0%)、60歳代 41 件 (16.0%)、70歳代 34 件 (13.2%)、80歳以上 43 件 (16.7%)、年齢不明 23 件 (8.9%) であった。
- 高齢者(65歳以上)の事故件数は 89 件 (13件増) であったが、第10次計画期間(平成28年度～令和2年度)と第11次計画期間(令和3年度～令和5年度)の平均発生件数を比べると、4件減少となっていた。
- 死傷者数は 164 名(負傷者 61 名、死亡者 103 名) であり、前年より増加した。また、平均死傷者数(死亡者数)は、第10次計画期間は 168 名/年(91 名/年)、第11次計画期間は 153 名/年(97 名/年) であり、死亡者数は増加し、死傷者数は減少した。なお、令和元年度に 77 名が負傷する踏切事故が発生している。
- 死亡者の衝撃物別の内訳は自動車 9 名 (9%)、二輪 3 名 (3%)、軽車両 4 名 (4%)、歩行者 87 名 (84%) であった。
- 歩行者の原因別内訳は直前横断 68 名、側面衝撃 1 名、停滞・線路内立入り 11 名、その他 7 名であった。

図表 3－1 踏切事故の踏切種別別、衝撃物別、原因別及び関係者年齢別の発生件数（令和 5 年度）



- 第1項 側面衝撃・限界支障： 自動車等が通過中の列車等の側面に衝突したもの及び自動車等が列車等と接触する限界を誤って支障し停止していたため、列車等が接触したもの
- 第2項 落輪・エンスト・停滞： 自動車等が落輪、エンスト、交通渋滞、自動車の運転操作の誤り等により、踏切道から進退が不可能となったため列車等と衝突したもの
- 第3項 関係者年齢： 関係者年齢とは歩行者等の年齢（自動車にあっては、運転者の年齢）
- 第4項 高齢者（65歳以上）の件数は、89件

（２）目標に対する分析結果

踏切事故の発生件数は、長期的には減少傾向であるが、近年はほぼ横ばいであり、第 11 次計画の目標である「令和 7 年までに踏切事故件数を令和 2 年と比較して約 1 割削減することを目指す。」については達成できない見込みである。

令和 2 年度の踏切事故の発生件数が近年で一番少なく、令和 5 年度が近年で一番多くなっていたものであるが、平均の事故件数は第 10 次計画期間より第 11 次計画期間が少し増加している。踏切種別別では第 1 種踏切の事故がほとんどを占め、第 4 種踏切の事故は減少傾向であった。衝撃物別別分析では令和 5 年度は自動車と二輪車の事故が増加しているが、割合は近年と同様の傾向であった。要因別の分析では、直前横断、側面衝撃、停滞等が約 9 割を占めており、近年と同様の傾向であった。年齢別の分析では、例年と同様の傾向であったが、高齢者の事故については減少傾向であった。衝撃物別ごとに要因を確認したところ、自動車は、遮断機降下後の侵入、踏切前方の渋滞等による停滞、歩行者は遮断機降下後の侵入、踏切内で立ち止まるなどの停滞、二輪、軽車両は転倒等、通行者に起因することが多く、これらが増加した原因については、傾向をつかむことは困難であった。

しかし、通行者に起因する事故が多く発生していることから、こうした事故を防止するため、通行者の意識に働きかけるような対策を実施するとともに、新たな技術（AI カメラ等による検知・分析等）による対策が必要である。なお、高齢者の事故は減少傾向であり、高齢者の歩行者対策（全方位型警報機及び非常押しボタンの整備、障害物検知装置の高規格化等）が寄与していると考えられる。また、第 4 種踏切の事故は減少傾向であり、統廃合や踏切遮断機・踏切警報機の設置が寄与していると考えられる。一方、第 1 種踏切の事故が増加傾向であることから、立体交差化や構造改良、踏切保安設備の整備等を引き続き実施していく必要がある。

図表 3－4 踏切事故の発生件数及び死傷者数

(人)

	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
踏切事故件数	223	250	228	211
死傷者数	189	169	149	216
死亡者数	96	111	89	84

	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度
踏切事故件数	165	217	195	257
死傷者数	117	157	137	164
死亡者数	74	96	92	103

出典：国土交通省資料

第4章 重点施策及び新規施策の評価

第1項 重点施策及び新規施策の評価の考え方

施策を評価するにあたり、第11次計画の各施策と重視すべき視点との対応をまとめた。

第11次計画施策一覧表

第11次交通安全基本計画 担当省庁一覧				
第11次交通安全基本計画	重視すべき視点	重点及び新規（注）	その他の施策	担当府省庁
	果てはそれぞれの踏切の状況等を勘案した効			
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の促進	○	○		国土交通省
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	○	○		警察庁、国土交通省
3 踏切道の統廃合の促進	○	○		国土交通省
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	○	○		警察庁、国土交通省

注：重点及び新規は「重点施策及び新規施策」、その他の施策は「重点施策及び新規施策以外の施策」を指す

重点施策及び新規施策については、施策の「資源を測る評価指標」として「インプット（予算等）」、施策の「実績を測る指標」として「アウトプット（施策の実施量や利用量）」、施策の「成果を測る指標」として「1次アウトカム（施策の実施による対象の意識・行動の変化等）」、「2次アウトカム（施策の実施による踏切事故の直接的・間接的な削減や被害の軽減等）」をそれぞれ設定するとともに、「重視すべき視点」である、「それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進」との対応状況を確認したうえで、評価を実施した。

また、重点施策及び新規施策についてロジックモデルを用いて体系的に整理を試みた。

第2項 重点施策及び新規施策の評価結果

（1）評価結果の概要

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の促進

- 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等については、抜本的な交通安全対策である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った。令和3年度から5年度にかけて、69か所の踏切道を立体交差化により除去するとともに、669か所の踏切道の構造改良を行った。踏切事故の死傷者数が減少傾向となっており、これらの安全対策が寄与したものと考えられる。
- 踏切事故件数を削減するためには踏切道数そのものを減らす必要があることから、今後もより

一層立体交差化等による踏切道の廃止を促進する。

② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

- ・ 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、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めた。令和3年度から5年度にかけて、491 か所の踏切保安設備の整備を行った。踏切事故の死傷者数が減少傾向となっており、これらの安全対策が寄与したものと考えられる。
- ・ また、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し、令和3年度から令和5年度にかけて、それぞれ3,508箇所、500箇所、325箇所新たに整備された。高齢者の踏切事故件数が前計画期間の平均より減少しており、これらの安全対策が寄与したものと考えられる。
- ・ 踏切事故件数を削減するためには既存の安全対策のほか、AIカメラ等の新たな技術を活用した対策などを推進する必要があると考えられる。

③ 踏切道の統廃合の促進

- ・ 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、踏切道の統廃合を促進し、令和3年度から5年度にかけて、362 か所の踏切道が減少した。踏切事故件数を削減するため、より一層踏切道の統廃合を促進する。

④ その他の踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

- ・ 緊急に対策の検討が必要な踏切道について、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進するとともに、踏切事故防止に向けたキャンペーン等を実施した。踏切事故の死傷者数が減少傾向となっており、これらの安全対策が寄与したものと考えられる。
- ・ 踏切事故発生原因については、直前横断が5割以上を占めており、側面衝撃や停滞等の踏切道通行者に起因するものを含めると9割以上であることから、引き続きこれらの活動を促進する。

(2) 各重点施策及び新規施策の評価結果

次ページ以降で各重点施策及び新規施策の評価結果を示す。

別添「重点施策及び新規施策の評価結果」参照

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の促進

施策名

計画に記載されている概要

- ・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、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・改良及鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図る
- ・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、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者立体横断施設の設置等を促進
- ・歩道が狭隘な踏切については、踏切道において歩行者と自動車等が錯綜することがないよう事故防止効果の高い構造への改良を促進

第11次 計画に おける 位置付け	重視すべき視点	評価指標		実績データ												増減率(%)		年・ 年度	備考	担当 府省庁		
		種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R2→ R5 注				H30→ R2→ R3→ R5 注	
	その 状況 の改善 効果等 の推進 的効果 の対勘 策案切	インプット	国土交通省の予算(国費) (鉄道施設総合安全対策事業費補 助(踏切保安設備整備事業))	150	110	110	110	110	130	160	180	201	80	106	247	161	101.3%	11.5%	年度	予算の内 数	国土交通省	
			立体交差化により除却された踏切 道(ストック)	42	140	174	200	240	265	279	290	307	338	360	385	407	20.4%	23.2%	年度		国土交通省	
		アウトプット	構造改良を行った踏切道(ストッ ク)	195	386	590	793	1,023	1,268	1,479	1,717	2,033	2,302	2,547	2,790	2,971	29.1%	37.3%	年度		国土交通省	
			歩行者等立体横断施設を整備した 踏切道(ストック)	5	7	9	11	11	13	14	17	19	24	26	28	30	25.0%	40.0%	年度		国土交通省	
			踏切事故の死者数																			
		○		負傷者数(フロー)	93	99	104	119	62	93	58	60	132	43	61	45	61	41.9%	-28.9%	年度		国土交通省
				死亡者数(フロー)	119	121	93	92	101	96	111	89	84	74	96	92	103	39.2%	17.8%	年度		国土交通省
				総数(フロー)	212	220	197	211	163	189	169	149	216	117	157	137	164	40.2%	-5.0%	年度		国土交通省
			2次アウト カム	踏切事故の発生件数																		
				第1種踏切道(フロー)	件	277	251	246	212	204	184	221	189	176	147	189	174	229	55.8%	15.6%	年度	
			第3種踏切道(フロー)	件	11	9	6	9	4	8	4	5	6	1	4	5	2	100.0%	-8.3%	年度		国土交通省
			第4種踏切道(フロー)	件	43	35	38	27	28	31	25	34	29	17	24	16	26	52.9%	-17.5%	年度		国土交通省
			総数(フロー)	件	331	295	290	248	236	223	250	228	211	165	195	257	55.8%	10.8%	年度		国土交通省	

注:「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R2→R3→R5」は平成30年(度)～令和2年(度)の平均に対する令和3～5年(度)の増減割合。

令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価		評価府省庁
次の取組みにより、踏切道の安全性の向上等が図られた。 ・ 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った。 ・ 立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、効果の早期発現を図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駅の自由通路を含む、歩行者立体横断施設の設置等を促進した。 ・ 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とが錯綜することがないよう事故防止効果の高い構造への改良を促進した。 ・ 踏切道の歩道拡幅等による構造改良が促進されており、平成30年度から令和2年度平均と比較して、令和3年度から令和5年度平均の踏切事故の死傷者数が減少傾向であることから、これらの安全対策が寄与したものと考えられる。 ・ 立体交差化により踏切道の除却が促進されているものの、踏切事故件数は平成30年度から令和2年度平均と比較して令和3年度から令和5年度平均は横ばいであることから、踏切事故件数を削減するためには更なる立体交差化等による踏切道の除却を促進する必要があると考えられる。		国土交通省
		国土交通省
		国土交通省
		国土交通省
		国土交通省
備考		記入府省庁

施策名	2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	
	計画に記載されている概要	
第11次 計画に おける 位置付け	・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 ・大都市及び主要な地方都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種類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、オーバークラング型警報装置、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 ・高齢者等の歩行者対策として効果も期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタン等の整備、障害物検知装置の高規格化を推進 ・道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上	

第11次 計画に おける 位置付け	重視すべき視点	評価指標		実績データ												増減率(%)		備考	担当 府省庁				
		種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R2→ R5 ※			H30→ R2→ R3→ R5 ※			
	その たけ の効 果等 の推 定等 をの 対勘 策案 切	インプット	国土交通省の予算(国費) (鉄道施設総合安全対策事業費 補助(踏切保安設備整備事業))	百万円	150	110	110	110	130	160	180	201	80	106	247	161	101.3%	11.5% 年度	予算の内 数	国土交通省			
			第1種踏切道(ストック)	箇所	29,988	29,860	29,880	29,836	29,811	29,800	29,801	29,748	29,717	29,567	29,473	29,442	29,422	-0.5%			-0.8% 年度	国土交通省	
			第3種踏切道(ストック)	箇所	841	816	794	775	757	737	723	698	684	639	612	592	582	-8.9% -11.6% 年度			国土交通省		
			第4種踏切道(ストック)	箇所	3,138	3,034	2,981	2,917	2,864	2,795	2,726	2,652	2,603	2,527	2,455	2,408	2,367	-6.3% -7.1% 年度					国土交通省
			踏切道数(総数)(ストック)	箇所	33,967	33,710	33,665	33,528	33,432	33,332	33,250	33,098	33,004	32,733	32,540	32,442	32,371	-1.1%					
		アウトプット	踏切遮断機及び踏切警報機の 整備(ストック)	箇所 (踏切)	74	151	208	243	283	330	353	392	424	455	486	503	522	14.7% 18.9% 年度	H23以降の ストック値	国土交通省			
			踏切警報時間制御装置の整備 (ストック)	箇所 (踏切)	41	50	55	67	124	127	131	146	193	210	210	213	222	5.7% 17.5% 年度	H23以降の ストック値			国土交通省	
			踏切保安設備の整備(ストック)	箇所 (踏切)	521	993	1,514	2,175	2,905	3,410	3,823	4,229	4,565	4,842	5,049	5,181	5,333	10.1% 14.1% 年度	H23以降の ストック値		国土交通省		
			高齢者等の歩行者対策(全方位 型警報装置)の整備(ストック)	箇所 (踏切)	-	-	-	-	-	-	-	10,603	10,603	12,478	13,795	14,458	15,986	28.1% 31.3% 年度	国土交通省				
			高齢者等の歩行者対策(非常押 しボタンの整備)の整備(ストッ ク)	箇所 (踏切)	-	-	-	-	-	-	-	22,310	22,310	22,661	22,754	22,797	23,161	2.2% 2.1% 年度					国土交通省
	高齢者等の歩行者対策(障害物 検知装置の高規格化)の整備 (ストック)	箇所 (踏切)	-	-	-	-	-	-	-	1,579	1,579	1,759	1,883	2,013	2,084	18.5% 21.6% 年度	国土交通省						
	踏切道における交通規制の実 施箇所数(ストック)	箇所 (踏切)	13,564	13,219	13,163	13,088	12,967	12,861	12,734	12,633	12,759	12,581	12,435	12,353	12,144	-3.5% -2.7% 年度		※		警察庁			

3 踏切道の統廃合の促進

施策名

計画に記載されている概要

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

第11次 計画に おける 位置付け	重視すべき視点	評価指標	実績データ												増減率(%)		年・ 年度	備考	担当 府省庁				
			種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4				R5	R2→ R5 注	H30→ R2→ R3→ R5 注	
	○	インプット	国土交通省の予算(国費) (鉄道施設総合安全対策事業 費補助(踏切保安設備整備事 業))	百万円	150	110	110	110	110	130	160	180	201	80	106	247	161	101.3%	11.5% 年度 数	予算の内	国土交通省		
箇所				29,988	29,860	29,880	29,836	29,811	29,800	29,801	29,748	29,717	29,567	29,473	29,442	29,422	-0.5%	-0.8% 年度	国土交通省				
箇所				841	816	794	775	757	737	723	698	684	639	612	592	582	-8.9%	-11.6% 年度				国土交通省	
箇所				3,138	3,034	2,981	2,917	2,864	2,795	2,726	2,652	2,603	2,527	2,455	2,408	2,367	-6.3%	-7.1% 年度					国土交通省
箇所				33,967	33,710	33,665	33,528	33,432	33,332	33,250	33,098	33,004	32,733	32,540	32,442	32,371	-1.1%	-1.5% 年度					
	踏切事故の発生件数																						
	第1種踏切道(フロアー)	件	277	251	246	212	204	184	221	189	176	147	189	174	229	55.8% 年度	15.6% 年度	国土交通省					
	第3種踏切道(フロアー)	件	11	9	6	9	4	8	4	5	6	1	4	5	2	100.0% 年度	-8.3% 年度		国土交通省				
	第4種踏切道(フロアー)	件	43	35	38	27	28	31	25	34	29	17	24	16	26	52.9% 年度	-17.5% 年度			国土交通省			
	総数(フロアー)	件	331	295	290	248	236	223	250	228	211	165	217	195	257	55.8% 年度	10.8% 年度				国土交通省		

注：「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R2→R3→R5」は平成30年(度)～令和2年(度)の平均に対する令和3～5年(度)の増減割合。

令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価

評価府省庁
国土交通省
国土交通省
国土交通省

次の取り組みにより、踏切道の安全性の向上等が図られた。

- ・ 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した。
- ・ 踏切道の統廃合等により踏切道数は着実に減少しているが、踏切事故件数は平成30年度から令和3年度と比較して令和5年度平均は横ばいであることから、踏切事故件数を削減するためには更なる統廃合等を促進する必要があると考えられる。

備考

記入府省庁

施策名	4 その他の踏切道の交通の安全と円滑化等を図るための措置
-----	------------------------------

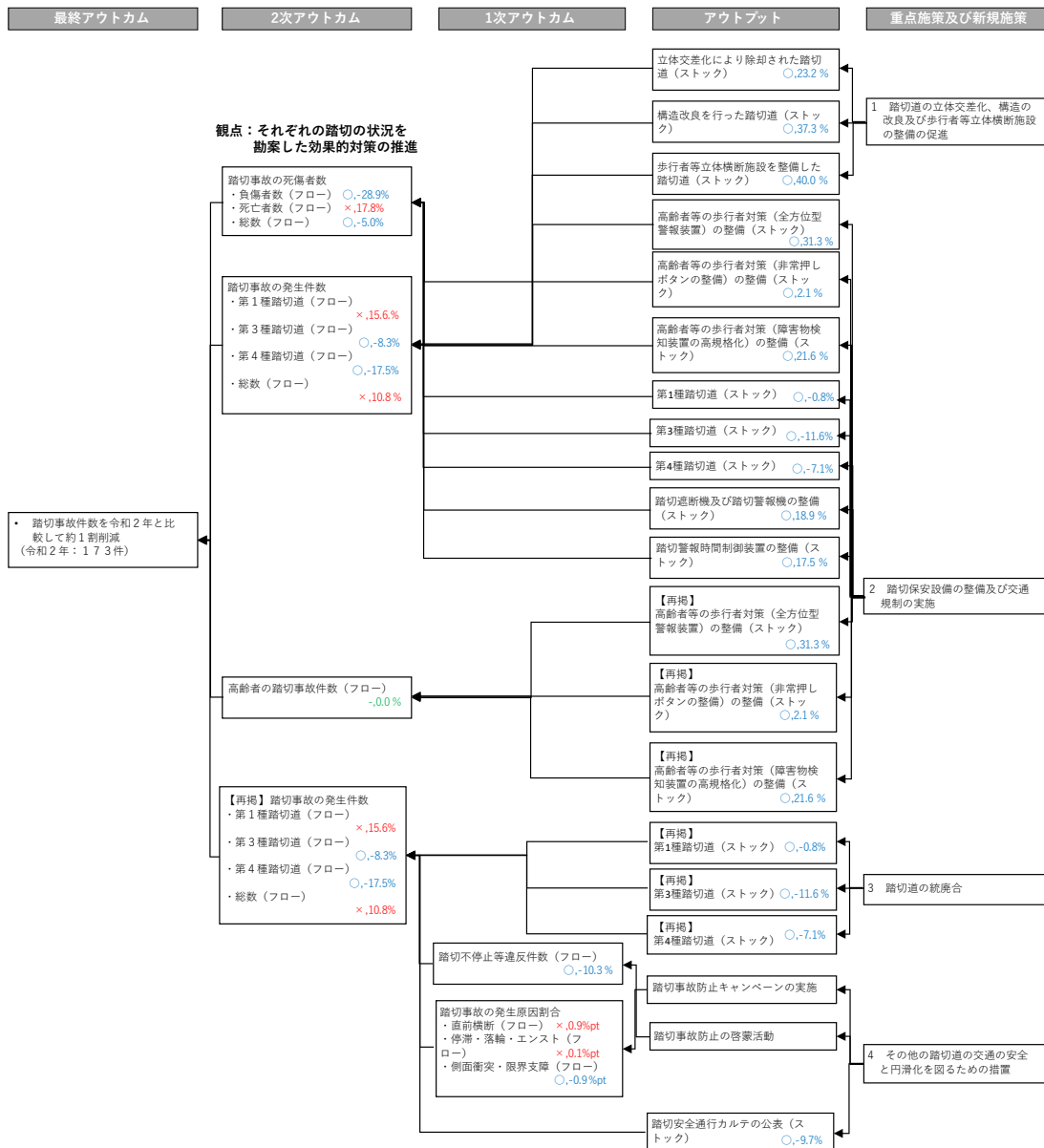
計画に記載されている概要	
- 緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進 - 踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う - 自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進 - 学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進 - 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 - 踏切事故による被害者への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応する	

第11次 計画に おける 位置付け	重視すべき視点	評価指標		実績データ																増減率(%) 注1		年・ 年度	備考	担当 府省庁	
				種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R2→ R5 注2						H30→ R2→ R3→ R5 注2
	○	インプット	国土交通省の予算(国費) (鉄道施設総合安全対策事業 費補助(踏切保安設備整備事業))	百万円	150	110	110	110	110	130	160	180	201	80	106	247	161	101.3%	11.5%	年度	予算の内 数	国土交通省			
		アウトプット	踏切安全通行カルテの公表(ストック)	箇所	-	-	-	-	1,479	1,479	1,479	1,479	1,479	1,479	1,336	1,336	1,336	-9.7%	-9.7%	年度		国土交通省			
			踏切事故防止キャンペーンの実施	有:○ 無:×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-	-	年度		国土交通省		
			踏切事故防止の啓蒙活動	有:○ 無:×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-	-	年度		国土交通省	
			踏切不停止等違反件数(フロー)	件	105,966	105,495	105,975	97,145	104,780	96,940	92,313	84,471	77,364	95,684	90,489	76,192	64,263	-32.8%	-10.3%	年		警察庁			
4		1次アウトカム	踏切事故の発生原因割合	%	52.0%	48.5%	49.3%	47.2%	56.4%	56.1%	55.6%	57.0%	51.2%	53.3%	57.6%	58.5%	51.0%	-2.3%pt	0.9%pt	年度		国土交通省			
			停滞・落輪・エンスト(フロー)	%	30.5%	32.2%	33.4%	28.6%	26.3%	27.4%	30.4%	23.2%	30.8%	35.2%	33.2%	26.2%	30.4%	-4.8%pt	0.1%pt	年度		国土交通省			
			側面衝突・限界支障(フロー)	%	13.0%	15.9%	12.1%	11.7%	11.0%	9.4%	11.2%	12.7%	13.3%	8.5%	6.9%	10.3%	12.1%	3.6%pt	-0.9%pt	年度		国土交通省			
			踏切事故の発生件数																						
		2次アウトカム	第1種踏切道(フロー)	件	277	251	246	212	204	184	221	189	176	147	189	174	229	55.8%	15.6%	年度		国土交通省			
	第3種踏切道(フロー)		件	11	9	6	9	4	8	4	5	6	1	4	5	2	100.0%	-8.3%	年度		国土交通省				
	第4種踏切道(フロー)		件	43	35	38	27	28	31	25	34	29	17	24	16	26	52.9%	-17.5%	年度		国土交通省				
	総数(フロー)		件	331	295	290	248	236	223	250	228	211	165	217	195	257	55.8%	10.8%	年度		国土交通省				

注1:評価指標の単位が「%」のものは、「%」の差「%pt」にて計算。
 注2:「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R2→R3→R5」は平成30年(度)～令和2年(度)の平均に対する令和3～5年(度)の増減割合。

令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価		評価府省庁
次の取組みにより、踏切道の安全性の向上等が図られた。		
緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、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した。		国土交通省
踏切事故防止キャンペーンを実施することにより、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った。		国土交通省 警察庁
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した。		国土交通省
各踏切の対策を重点的に推進するため踏切安全通行カルテを公表するとともに、踏切道通行者の交通安全意識の向上等を図るため毎年踏切事故防止の啓蒙活動を実施しているが、踏切事故件数は平成30年度から令和2年度と比較して令和3年度から令和5年度平均は横ばいであった。		国土交通省
踏切事故の発生原因割合では、直前横断が5割以上を占めており、側面衝撃や停滞等の踏切道通行者に起因するものを含めると9割以上であることから、引き続きこれらの活動を促進する必要があると考えられる。		国土交通省
備考		記入府省庁

重視すべき視点に関するロジックモデル



注1) 評価指標の趨勢の評価を以下の記号で示している。評価が困難な場合は、記号を記載していない。
○：改善している（青字）
×：悪化している（赤字）
-：停滞している（緑字）
注2) 記号の後の数値は、平成30年～令和2年(度)に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。評価指標の単位が「%」のものは、「%」の差「% pt」にて計算。データの把握が困難な場合は記載していない。

【ロジックモデルに位置づかなかった施策】
○重点施策及び新規施策

第5章 まとめ

本章では、評価を踏まえた課題、次期計画への反映方法や目標設定の方向性について整理する。

【計画全体の評価を踏まえた課題】

- 第11次計画の目標は、「令和7年までに踏切事故件数を令和2年と比較して約1割削減することを目指す。」である。
- 踏切事故の発生件数は、長期的には減少傾向であるが、同計画期間においては、前計画期間と比べてほぼ横ばいであり、令和2年度の同事故の発生件数と比較し増加している。
- このため、第11次計画の目標は、達成できない見込みである。
- しかしながら、踏切事故の発生件数は、前述のとおり長期的には減少傾向であり、かつ同事故による死傷者数も減少傾向であることを踏まえると、当該計画は一定の効果があったと認められる。
- 踏切事故は直前横断等の通行者に起因するものが多く、それらを防止する対策が必要である。また、死亡者は歩行者の割合がほとんどを占めることから、歩行者に対する取組も必要となる。

【計画全体の評価を踏まえた次期計画への反映方法・計画全体の目標設定の方向性】

- 踏切事故を削減するためには、引き続き、抜本的な対策として、踏切道の立体交差化及び統廃合に伴う踏切道数の削減が必要である。
- また、踏切事故の死亡者は歩行者の直前横断等に起因するものが多いことから、保安設備の増強、踏切キャンペーン等の啓発活動の実施や新たな技術を活用した新たな対策を実施していく必要がある。
- 第11次計画以後の5年間には、社会を取り巻く環境について、例えば以下のような変化が見込まれている。
 - ー総人口が減少していく一方での高齢者人口の増加
 - ーインバウンド観光客の増加
 - ー情報通信技術の発展やAIカメラの普及
- このため、踏切事故の減少及び死亡者数を減少させるため、より効果的な対策を講ずるべく、これまでの施策を持続させつつ、AIカメラ等の新たな技術を活用した対策などを推進する必要がある。

