

茨城県・栃木県・群馬県・山梨県踏切道改良協議会合同会議

日時:令和5年2月9日(木)10:30 ~11:30

場所:WEB 開催

議 事 次 第

1. 開会

2. 議事

- (1)茨城県踏切道改良協議会合同会議設置要綱の変更について
栃木県踏切道改良協議会合同会議設置要綱の変更について
群馬県踏切道改良協議会合同会議設置要綱の変更について

- (2)道路の移動円滑化について

- I .道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会の状況
 - II .踏切安全対策の取組(東京都江戸川区)

- (3)第 4 種踏切道の統廃合の促進及び保安度向上対策

- (4)未指定のカルテ踏切における審議について

- (5)質疑応答

3. 閉会

○添付資料

- 資料1—1 茨城県踏切道改良協議会合同会議設置要綱(案)
- 資料1—2 栃木県踏切道改良協議会合同会議設置要綱(案)
- 資料1—3 群馬県踏切道改良協議会合同会議設置要綱(案)

- 資料2—1 道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会
- 資料2—2 踏切安全対策の取組(東京都江戸川区)

- 資料3 第4種踏切道の統廃合の促進及び保安度向上対策

- 資料4—1 未指定のカルテ踏切における審議について(茨城県)
- 資料4—2 未指定のカルテ踏切における審議について(栃木県)

茨城県踏切道改良協議会合同会議設置要綱（案）

（目的）

第1条 茨城県踏切道改良協議会合同会議（以下「合同会議」という。）は、踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号。以下「法」という。）第16条の規定に基づき、茨城県の踏切道及び地方踏切道改良協議会（以下「協議会」という。）の踏切道を対象に合同で協議することにより、法第4条に規定する地方踏切道改良計画の作成及び実施、法第14条に規定する地方踏切道災害時管理方法その他茨城県内の踏切道における踏切対策を円滑に進めるために設置する。

（協議事項等）

第2条 合同会議は、次に掲げる事項について協議を行う。

- （1） 地方踏切道改良計画の作成及び実施に関し必要な協議
- （2） 法第12条の規定による評価を実施するに当たっての構成員からの意見聴取
- （3） 地方踏切道災害時管理方法の作成及び実施に関し必要な協議
- （4） 法第6条に規定する国踏切道改良計画の作成又は法第15条に規定する国踏切道災害時管理方法の決定に当たっての鉄道事業者からの意見聴取（ただし、（1）及び（3）の対象となる踏切道に係る鉄道事業者と当該国踏切道改良計画又は国踏切道災害時管理方法の対象となる踏切道に係る鉄道事業者が同一の場合に限る。）
- （5） [未指定の踏切道の場合]法第3条又は法第13条の規定による踏切道の指定に向けて必要な協議
- （6） 前5号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項

（合同会議の組織）

第3条 合同会議は、別表に掲げる協議会（以下「各協議会」という。）の踏切道及び別表に掲げる踏切道（以下「各踏切道」という。）を対象に、合同で会議を開催する。

- 2 合同会議に、議長1名及び副議長1名を置く。
- 3 議長は、国土交通省関東地方整備局長とし、副議長は、国土交通省関東運輸局長とする。
- 4 議長及び副議長は、合同会議の運営に支障がない限りにおいて、代理を選任することができる。
- 5 合同会議の議長及び副議長以外の構成員は、各協議会の構成員、各踏切道の鉄

道事業者及び道路管理者、都道府県知事のほか、議長が必要と認める者とする。

(踏切道改良検討会)

第4条 合同会議は、未指定の緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）等に関して指定に向けた具体的検討を行うため茨城県踏切道改良検討会を設置する。

2 踏切道改良検討会に係る規約は別に定める。

(合同会議の開催)

第5条 合同会議は、議長が自ら、各協議会の議長、又は各踏切道の鉄道事業者及び道路管理者双方の求めに応じて招集する。

2 合同会議は、原則として公開とする。ただし、公開することにより協議の実施に支障が生じると認められるものについては、議長の判断により、非公開で行うことができる。

(代理の選任)

第6条 構成員は、合同会議の運営に支障がない限りにおいて、代理を選任することができる。

(協議結果の尊重義務)

第7条 合同会議において、協議が調った事項については、合同会議の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第8条 合同会議事務局は、関東地方整備局道路部地域道路課及び関東運輸局鉄道部計画課に置く。

(その他)

第9条 この規約に定めるもののほか、合同会議の事務の運営上必要な事項は、別に会議で定めるものとする。

附 則

(施行期日)

第1条 この規約は、令和4年2月22日から施行する。

附 則

(施行期日)

第1条 この改正は、令和5年 月 日から施行する。

別表 改良すべき踏切道関係

協議会名又は踏切道名	法指定年月日 ※空欄箇所は未指定	道路管理者	鉄道事業者
一の町		水戸市	東日本旅客鉄道、鹿島臨海鉄道
遠木	R4. 1. 21	水戸市	東日本旅客鉄道
河和田街道		茨城県	東日本旅客鉄道
小木津陸前浜街道	R4. 1. 21	日立市	東日本旅客鉄道
本郷道		土浦市	東日本旅客鉄道
神谷		牛久市	東日本旅客鉄道
大綱		ひたちなか市	東日本旅客鉄道
高場地方踏切道改良協議会	H31. 2. 8	小美玉市	東日本旅客鉄道
白方街道地方踏切道改良協議会	H29. 1. 27	東海村	東日本旅客鉄道
三坂 1	R3. 4. 13	常総市	関東鉄道
角来前	R4. 1. 21	かすみがうら市	東日本旅客鉄道
宗道構内 2	R4. 12. 16	下妻市	関東鉄道

別表 災害時管理を定めるべき踏切道関係

協議会名又は踏切道名	法指定年月日	道路管理者	鉄道事業者
泉川新道	R3. 6. 30	茨城県	鹿島臨海鉄道
表町通	R4. 7. 29	ひたちなか市	ひたちなか海浜鉄道
平磯駅	R4. 7. 29	茨城県	ひたちなか海浜鉄道
金上駅	R4. 7. 29	茨城県	ひたちなか海浜鉄道
阿字ヶ浦駅	R4. 7. 29	茨城県	ひたちなか海浜鉄道
3－11街道	R4. 7. 29	神栖市	鹿島臨海鉄道
深芝浜道	R4. 7. 29	神栖市	鹿島臨海鉄道

茨城県踏切道改良協議会合同会議構成組織

	構成員
議長	国土交通省 関東地方整備局
副議長	国土交通省 関東運輸局
道 路 管 理 者	茨城県
	水戸市
	日立市
	土浦市
	牛久市
	ひたちなか市
	かすみがうら市
	小美玉市
	常総市
	下妻市
	神栖市
鉄 道 事 業 者	東日本旅客鉄道(株)
	日本貨物鉄道(株)
	関東鉄道(株)
	ひたちなか海浜鉄道(株)
	鹿島臨海鉄道(株)
	真岡鐵道(株)
オブ ザー バー	関東地方整備局 建政部 都市整備課
事 務 局	関東地方整備局 道路部 地域道路課
	関東運輸局 鉄道部 計画課

栃木県踏切道改良協議会合同会議設置要綱（案）

（目的）

第1条 栃木県踏切道改良協議会合同会議（以下「合同会議」という。）は、踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号。以下「法」という。）第16条の規定に基づき、栃木県の踏切道及び地方踏切道改良協議会（以下「協議会」という。）の踏切道を対象に合同で協議することにより、法第4条に規定する地方踏切道改良計画の作成及び実施、法第14条に規定する地方踏切道災害時管理方法その他栃木県内の踏切道における踏切対策を円滑に進めるために設置する。

（協議事項等）

第2条 合同会議は、次に掲げる事項について協議を行う。

- （1） 地方踏切道改良計画の作成及び実施に関し必要な協議
- （2） 法第12条の規定による評価を実施するに当たっての構成員からの意見聴取
- （3） 地方踏切道災害時管理方法の作成及び実施に関し必要な協議
- （4） 法第6条に規定する国踏切道改良計画の作成又は法第15条に規定する国踏切道災害時管理方法の決定に当たっての鉄道事業者からの意見聴取（ただし、（1）及び（3）の対象となる踏切道に係る鉄道事業者と当該国踏切道改良計画又は国踏切道災害時管理方法の対象となる踏切道に係る鉄道事業者が同一の場合に限る。）
- （5） [未指定の踏切道の場合]法第3条又は法第13条の規定による踏切道の指定に向けて必要な協議
- （6） 前5号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項

（合同会議の組織）

第3条 合同会議は、別表に掲げる協議会（以下「各協議会」という。）の踏切道及び別表に掲げる踏切道（以下「各踏切道」という。）を対象に、合同で会議を開催する。

- 2 合同会議に、議長1名及び副議長1名を置く。
- 3 議長は、国土交通省関東地方整備局長とし、副議長は、国土交通省関東運輸局長とする。
- 4 議長及び副議長は、合同会議の運営に支障がない限りにおいて、代理を選任することができる。
- 5 合同会議の議長及び副議長以外の構成員は、各協議会の構成員、各踏切道の鉄

道事業者及び道路管理者、都道府県知事のほか、議長が必要と認める者とする。

(踏切道改良検討会)

第4条 合同会議は、未指定の緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）等に関して指定に向けた具体的検討を行うため栃木県踏切道改良検討会を設置する。

2 踏切道改良検討会に係る規約は別に定める。

(合同会議の開催)

第5条 合同会議は、議長が自ら、各協議会の議長、又は各踏切道の鉄道事業者及び道路管理者双方の求めに応じて招集する。

2 合同会議は、原則として公開とする。ただし、公開することにより協議の実施に支障が生じると認められるものについては、議長の判断により、非公開で行うことができる。

(代理の選任)

第6条 構成員は、合同会議の運営に支障がない限りにおいて、代理を選任することができる。

(協議結果の尊重義務)

第7条 合同会議において、協議が調った事項については、合同会議の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第8条 合同会議事務局は、関東地方整備局道路部地域道路課及び関東運輸局鉄道部計画課に置く。

(その他)

第9条 この規約に定めるもののほか、合同会議の事務の運営上必要な事項は、別に会議で定めるものとする。

附 則

(施行期日)

第1条 この規約は、令和4年2月22日から施行する。

附 則

(施行期日)

第1条 この改正は、令和5年 月 日から施行する。

別表 改良すべき踏切道関係

協議会名又は踏切道名	法指定年月日 ※空欄箇所は未指定	道路管理者	鉄道事業者
羽牛田街道		宇都宮市	東日本旅客鉄道
第二上三川街道		栃木県	東日本旅客鉄道
第一大岩	R4. 1. 21	足利市	東日本旅客鉄道
宝来社街道	H29. 1. 27	栃木県	東日本旅客鉄道
日光線第224号	H29. 1. 27	栃木県	東武鉄道
日光線第248号	H29. 1. 27	栃木市	東武鉄道
佐野線第41号		佐野市	東武鉄道
昭和街道		佐野市	東日本旅客鉄道
鬼怒川線第7号	H30. 1. 19	日光市	東武鉄道
飯田		小山市	東日本旅客鉄道
太夫塚	R3. 4. 13	那須塩原市	東日本旅客鉄道
第一上三川街道		栃木県	東日本旅客鉄道
第一太田原街道	H30. 1. 19	大田原市	東日本旅客鉄道
藤山下		矢板市	東日本旅客鉄道
日光線第278号	R4. 12. 16	栃木市	東武鉄道
下荒川	R4. 12. 16	小山市	東日本旅客鉄道

栃木県踏切道改良協議会合同会議構成組織

	構成員
議長	国土交通省 関東地方整備局
副議長	国土交通省 関東運輸局
道路 路 管 理 者	栃木県
	宇都宮市
	足利市
	佐野市
	小山市
	矢板市
	栃木市
	日光市
	那須塩原市
	大田原市
鉄 道 事 業 者	東日本旅客鉄道(株)
	日本貨物鉄道(株)
	東武鉄道(株)
	真岡鐵道(株)
	野岩鐵道(株)
オブ ザー バー	関東地方整備局 建政部 都市整備課
事 務 局	関東地方整備局 道路部 地域道路課
	関東運輸局 鉄道部 計画課

群馬県踏切道改良協議会合同会議設置要綱（案）

（目的）

第1条 群馬県踏切道改良協議会合同会議（以下「合同会議」という。）は、踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号。以下「法」という。）第16条の規定に基づき、群馬県の踏切道及び地方踏切道改良協議会（以下「協議会」という。）の踏切道を対象に合同で協議することにより、法第4条に規定する地方踏切道改良計画の作成及び実施、法第14条に規定する地方踏切道災害時管理方法その他群馬県内の踏切道における踏切対策を円滑に進めるために設置する。

（協議事項等）

第2条 合同会議は、次に掲げる事項について協議を行う。

- （1） 地方踏切道改良計画の作成及び実施に関し必要な協議
- （2） 法第12条の規定による評価を実施するに当たっての構成員からの意見聴取
- （3） 地方踏切道災害時管理方法の作成及び実施に関し必要な協議
- （4） 法第6条に規定する国踏切道改良計画の作成又は法第15条に規定する国踏切道災害時管理方法の決定に当たっての鉄道事業者からの意見聴取（ただし、（1）及び（3）の対象となる踏切道に係る鉄道事業者と当該国踏切道改良計画又は国踏切道災害時管理方法の対象となる踏切道に係る鉄道事業者が同一の場合に限る。）
- （5） [未指定の踏切道の場合]法第3条又は法第13条の規定による踏切道の指定に向けて必要な協議
- （6） 前5号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項

（合同会議の組織）

第3条 合同会議は、別表に掲げる協議会（以下「各協議会」という。）の踏切道及び別表に掲げる踏切道（以下「各踏切道」という。）を対象に、合同で会議を開催する。

- 2 合同会議に、議長1名及び副議長1名を置く。
- 3 議長は、国土交通省関東地方整備局長とし、副議長は、国土交通省関東運輸局長とする。
- 4 議長及び副議長は、合同会議の運営に支障がない限りにおいて、代理を選任することができる。
- 5 合同会議の議長及び副議長以外の構成員は、各協議会の構成員、各踏切道の鉄

道事業者及び道路管理者、都道府県知事のほか、議長が必要と認める者とする。

(踏切道改良検討会)

第4条 合同会議は、未指定の緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）等に関して指定に向けた具体的検討を行うため群馬県踏切道改良検討会を設置する。

2 踏切道改良検討会に係る規約は別に定める。

(合同会議の開催)

第5条 合同会議は、議長が自ら、各協議会の議長、又は各踏切道の鉄道事業者及び道路管理者双方の求めに応じて招集する。

2 合同会議は、原則として公開とする。ただし、公開することにより協議の実施に支障が生じると認められるものについては、議長の判断により、非公開で行うことができる。

(代理の選任)

第6条 構成員は、合同会議の運営に支障がない限りにおいて、代理を選任することができる。

(協議結果の尊重義務)

第7条 合同会議において、協議が調った事項については、合同会議の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第8条 合同会議事務局は、関東地方整備局道路部地域道路課及び関東運輸局鉄道部計画課に置く。

(その他)

第9条 この規約に定めるもののほか、合同会議の事務の運営上必要な事項は、別に会議で定めるものとする。

附 則

(施行期日)

第1条 この規約は、令和4年2月22日から施行する。

附 則

(施行期日)

第1条 この改正は、令和5年 月 日から施行する。

別表 改良すべき踏切道関係

協議会名又は踏切道名	法指定年月日 ※空欄箇所は未指定	道路管理者	鉄道事業者
第二藤岡街道		群馬県	東日本旅客鉄道
塚沢		高崎市	東日本旅客鉄道
上毛線第8号		前橋市	上毛電気鉄道
上毛線第47号	R4.12.16	前橋市	上毛電気鉄道
広沢道踏切		みどり市	東日本旅客鉄道

別表 災害時管理を定めるべき踏切道関係

協議会名又は踏切道名	法指定年月日	道路管理者	鉄道事業者
上毛線第9号	R4. 7. 29	前橋市	上毛電気鉄道
上毛線第21号	R4. 7. 29	前橋市	上毛電気鉄道
上毛線第70号	R4. 7. 29	群馬県	上毛電気鉄道
上毛線第101号	R4. 7. 29	群馬県	上毛電気鉄道
第1天王宿	R4. 7. 29	群馬県	わたらせ渓谷鐵道
上毛線第92号	R4. 7. 29	群馬県	上毛電気鉄道

群馬県踏切道改良協議会合同会議構成組織

	構成員
議長	国土交通省 関東地方整備局
副議長	国土交通省 関東運輸局
道路 管 理 者	群馬県
	前橋市
	高崎市
	みどり市
鉄 道 事 業 者	東日本旅客鉄道(株)
	日本貨物鉄道(株)
	東武鉄道(株)
	わたらせ渓谷鉄道(株)
	上信電鉄(株)
	上毛電気鉄道(株)
オブ ザ ー バ ー	関東地方整備局 建政部 都市整備課
事 務 局	関東地方整備局 道路部 地域道路課
	関東運輸局 鉄道部 計画課

令和4年度 第1回 道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会

令和4年12月2日(金) 10:00～
中央合同庁舎2号館地下1階国土交通省第2会議室AB
(WEB併用)

議事次第

1. 開会
2. 挨拶
3. 議事
 - I. 道路の移動等円滑化に関するガイドラインの改定概要と改定後の状況
 - II. 懇談会ワーキンググループでの指摘事項と今後の検討の進め方
 - III. 検討体制と今後のスケジュール
4. 閉会

【配布資料】

議事次第

委員名簿

資料1 委員名簿

資料2 道路の移動等円滑化ガイドライン改定の概要と
踏切道におけるバリアフリー対策の現状

資料3 道路の移動等円滑化に関する継続検討課題

資料4 検討体制と今後のスケジュール(案)

道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会 名簿

(敬称略・順不同)

座長 久保田 尚 埼玉大学大学院 理工学研究科 教授

【有識者】

委員 秋山 哲男 中央大学 研究開発機構 教授
 中野 泰志 慶應義塾大学 経済学部 教授
 川内 美彦 東洋大学人間科学総合研究所 客員研究員
 隆島 研吾 神奈川県立保健福祉大学 名誉教授
 稲垣 具志 東京都市大学 建築都市デザイン学部 准教授

【関係団体等】

藤平 淳一 一般財団法人全日本ろうあ連盟 理事
 小出 隆司 全国手をつなぐ育成会連合会 副会長
 小林 光雄 公益社団法人全国脊髄損傷者連合会 副代表理事
 佐藤 聡 特定非営利活動法人DPI日本会議 事務局長
 三宅 隆 社会福祉法人日本視覚障害者団体連合 組織部長
 市川 宏伸 一般社団法人日本発達障害ネットワーク 理事長
 平野 祐子 主婦連合会 副会長
 荻津 和良 社会福祉法人日本身体障害者団体連合会 理事
 小幡 恭弘 公益社団法人全国精神保健福祉会連合会 事務局長
 平沢 善幸 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 総務部 部長
 (バリアフリー推進部 部長 兼務)
 古橋 友則 日本歩行訓練士会 会長

【事業者】

稲田 浩二 公益社団法人日本バス協会 常務理事
 熊谷 敦夫 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 ケア輸送等統括
 高橋 幸路 日本バスターミナル協会会長

【官公庁】

和田 真治 東京都 建設局 道路管理部 安全施設課 課長
 上田 光昭 大阪市 建設局 道路河川部 道路課 課長
 椎名 啓雄 警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長

オブザーバー

東日本旅客鉄道株式会社
 東海旅客鉄道株式会社
 西日本旅客鉄道株式会社
 阪急電鉄株式会社
 東武鉄道株式会社

国土交通省 大臣官房
 国土交通省 総合政策局
 国土交通省 都市局
 国土交通省 住宅局
 国土交通省 鉄道局
 国土交通省 自動車局
 警察庁 交通局

事務局 国土交通省 道路局

道路の移動等円滑化に関するガイドラインの 改定概要と改定後の状況

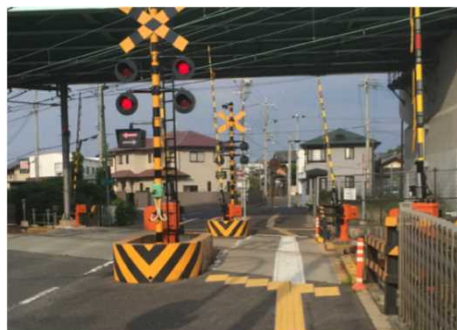
「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の改定概要

○令和4年4月の奈良県大和郡山市の踏切での事故を受けて令和4年6月9日に道路の移動等円滑化に関するガイドラインを改定

現行のガイドラインでの記載内容

➤ 事例紹介

事例の掲載により、好事例を各道路管理者に周知し、バリアフリー対策の普及を図っている。



(踏切手前への視覚障害者誘導用ブロック、踏切内への誘導表示を設置した事例)

改定したガイドラインでの記載内容

➤ 踏切道での視覚障害者の誘導について、以下の整備内容を明確に規定

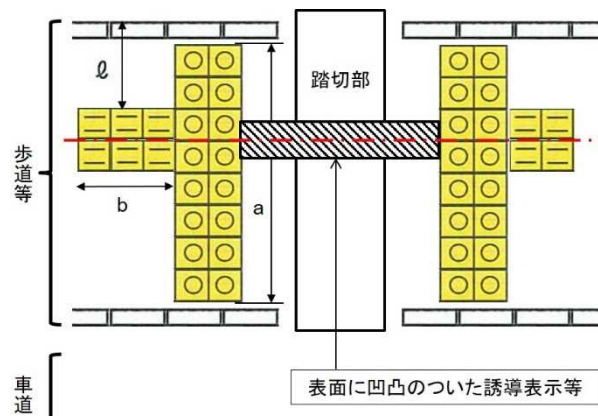
①踏切手前部に視覚障害者誘導用ブロックを設置

(積極的な整備を求める内容)

②視覚障害者が踏切の外にいと誤認することを回避するため、踏切内に表面に凹凸のついた誘導表示等を設置

(さらに高い水準として望ましい整備内容)

➤ 誘導用ブロック等の設置図を追加



➤ 事例の追加



奈良県大和郡山市の事例

(歩車分離されていない道路での誘導用ブロック等の設置事例)

踏切道における視覚障害者誘導対策の現状①

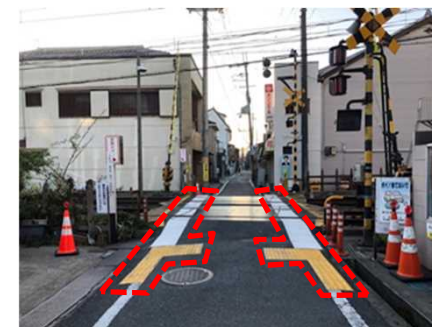
- 令和4年4月に発生した事故を受けて、奈良県大和郡山市において、踏切道での視覚障害者誘導対策を実施（改定したガイドラインで事例として紹介）
- ガイドライン改定後、兵庫県伊丹市で新たに対策を実施

奈良県大和郡山市郡山第2号踏切 対策事例

- 特定道路の指定なし
- 歩道が設置されていない踏切道に設置
- 視覚障害者団体等の意見を踏まえ、構造を決定



＜施工前＞



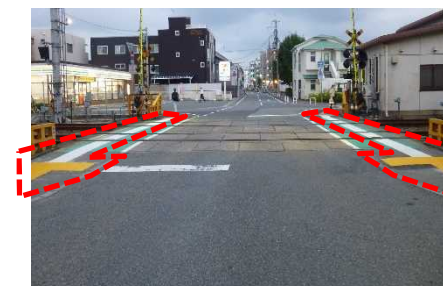
＜施工後＞

兵庫県伊丹市 新伊丹踏切 対策事例

- 特定道路の指定なし
- 視覚障害者団体等の意見を踏まえ、構造を決定



＜施工前＞



＜施工後＞

直轄国道上の踏切道における視覚障害者誘導対策の現状

○直轄国道において特定道路に指定され、踏切道を有する道路は全国で8箇所存在

○視覚障害者誘導対策の実施に向けて障害者団体を含む関係者と調整中



⑦千舟町第3踏切
(愛媛県松山市)



①久保沢第一踏切
(神奈川県相模原市)

⑦千舟町第3踏切 (愛媛県松山市)	
国道56号 (四国地方整備局)	高浜線 (伊予鉄道)
⑧藤原町踏切 (愛媛県松山市)	
国道56号 (四国地方整備局)	郡中線 (伊予鉄道)

⑤福田町第四踏切 (香川県高松市)	
国道11号 (四国地方整備局)	琴平線 (高松琴平電気鉄道)
⑥塩上町踏切 (香川県高松市)	
国道11号 (四国地方整備局)	志度線 (高松琴平電気鉄道)

①久保沢第一踏切 (神奈川県相模原市)	
国道16号 (関東地方整備局)	横浜線 (東日本旅客鉄道)
②久保沢第二踏切 (神奈川県相模原市)	
国道16号 (関東地方整備局)	横浜線 (東日本旅客鉄道)

③南馬場踏切 (奈良県香芝市)	
国道165号 (近畿地方整備局)	和歌山線 (西日本旅客鉄道)
④二上第9号踏切 (奈良県香芝市)	
国道165号 (近畿地方整備局)	大阪線 (近畿日本鉄道)

出典:「国土地理院」(<https://maps.gsi.go.jp>)
を加工

直轄国道上の踏切道における視覚障害者誘導対策の現状

令和4年12月上旬
まで

関係機関調整

- ・鉄道事業者
- ・警察
- ・地域の視覚障害者団体
- ・市町村(福祉部局)
- ・地方運輸局
- ・地方整備局

※踏切道改良協議会などの場を活用

<体験会等>

- ・構造案などを事業者から提案
- ・団体の皆さんに可能な限り体験等して頂いた上で、団体の皆さんから意見を聴取
- ・その他の機関とは、管理方法等を調整



令和4年12月まで

対策内容の決定

※団体の皆さんからの意見を可能な限り反映

(必要に応じて協定等締結)

原則、
令和5年3月まで

対策実施

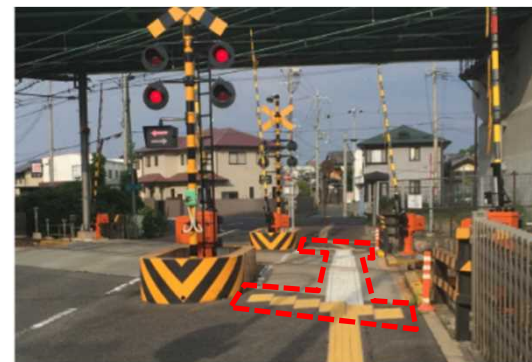
※関係機関の状況や使用材料の材質によっては、対策実施時期が令和5年4月以降となる場合あり

【参考】改定前のガイドラインで掲載していた事例

○令和4年3月に策定したガイドラインにおいて、踏切道の安全対策を行った好事例を掲載し、視覚障害者誘導対策の普及を図ってきたところ。

大阪府泉南市 樽井5号踏切 対策事例

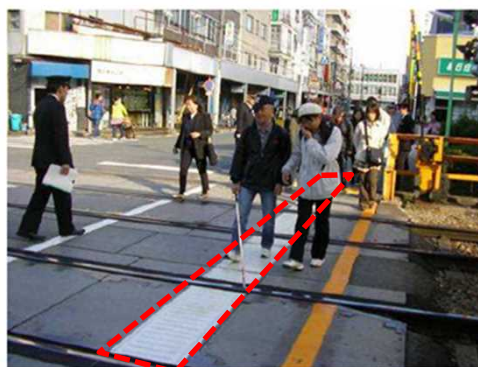
- 特定道路の指定なし
- 踏切道の拡幅工事完了後、鉄道事業者等との協議を経て、踏切の前後区間に連続して敷設（H26.3）
- 表面に凹凸のついた誘導表示等を踏切内に設置し、踏切前後の視覚障害者誘導用ブロックから連続的に進行方向を案内し、視覚障害者が車道や線路に誤って進入することを防止。



＜踏切内において視覚障害者の進行方向を案内している事例＞

大阪府豊中市 服部踏切 対策事例

- 特定道路の指定あり
- 視覚障害者用誘導標示として試験設置を実施（H22.11）
- 視覚障害者の現地評価を受け、設置位置を線路側に移設する本設置を実施（H23.12）



＜試験設置時＞



＜本設置時＞

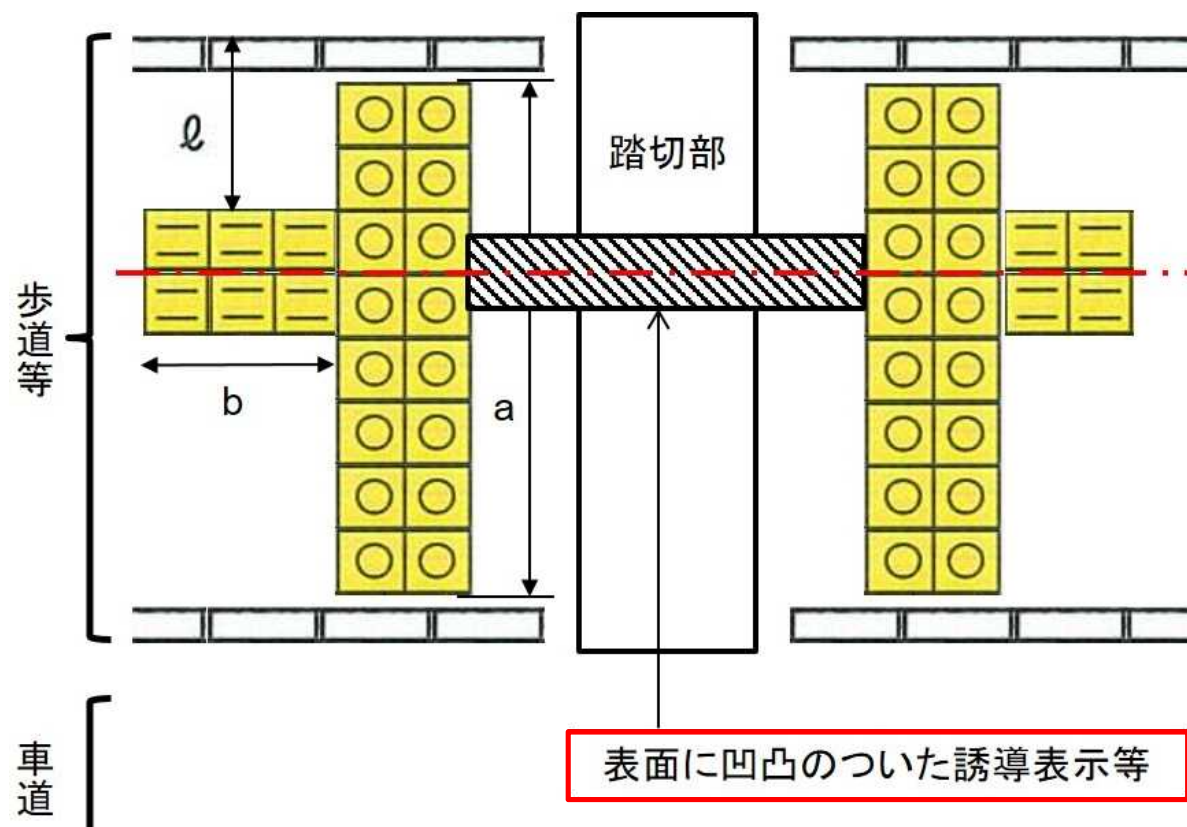
道路の移動等円滑化に関する継続検討課題

懇談会WGの議論の中で、以下が指摘事項となっている

- ①踏切内に設置する「表面に凹凸のついた誘導表示等」の構造
- ②踏切内の路面の材質（周辺道路と異なる仕様にする）
- ③隅切のある歩車道境界での誘導用ブロック設置方法の再検討
- ④歩道が設置されていない道路における視覚障害者誘導の在り方

①踏切内に設置する「表面に凹凸のついた誘導表示等」の構造

- 現行のガイドラインでは、踏切内に設置する誘導表示等について「歩道等に設置する視覚障害者誘導用ブロックとは異なる形式」とのみ規定
- 誘導表示の形式の全国的な統一を図るため、具体的な構造を示すことが必要



道路の移動等円滑化に関するガイドラインより抜粋

①踏切内に設置する「表面に凹凸のついた誘導表示等」の構造

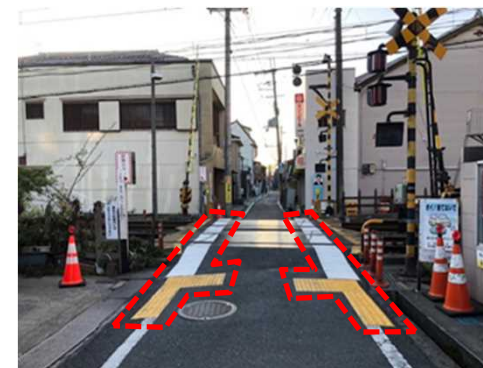
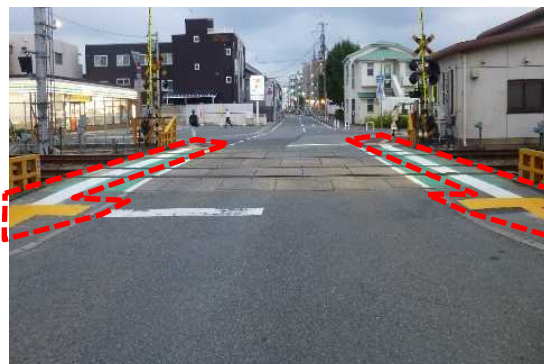
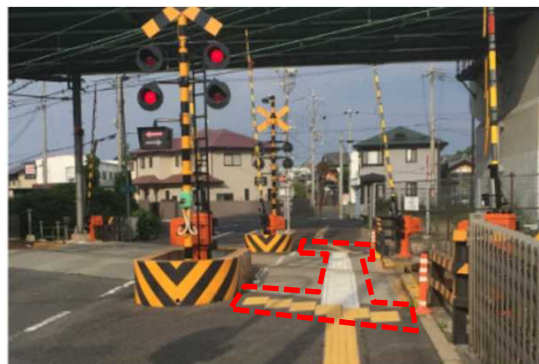
検討の進め方

- 先行的に設置されている事例について、構造や設置後の評価について調査
- 直轄国道(特定道路)上の踏切において、視覚障害者の方のご意見も伺い、構造を議論しているところであり、議論の結果を集約



- 先行事例の調査結果、直轄国道での議論結果を基に、「表面に凹凸のついた誘導表示等」の構造を示す

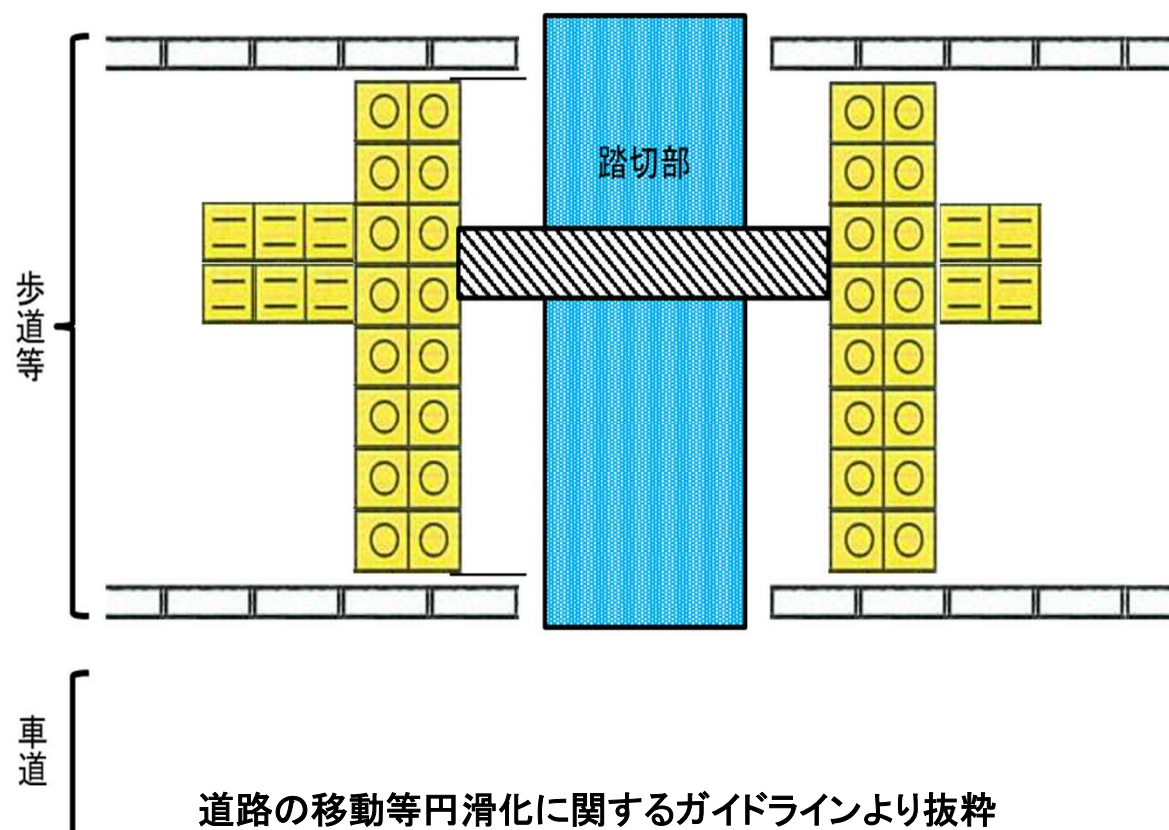
(施工性や維持管理の点も考慮)



表面に凹凸のついた誘導表示の設置事例

②踏切内の路面の材質（周辺道路と異なる仕様にする）

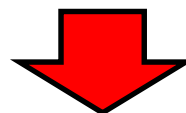
- 誘導用ブロックの存在に気が付かない可能性もあるため、踏切内の路面を他の路面と異なるものにする
- 視覚障害者の方が、足で踏むことで違いが認識できるような路面を検討



②踏切内の路面の材質(周辺道路と異なる仕様にする)

検討の進め方

- 踏切内の路面に使用されている材質の事例を調査



- 踏切の路面で使用されている各材質について、評価試験を実施し、試験結果を基に望ましい材質をガイドラインで示す

(施工性や維持管理の点も考慮)



ゴム製



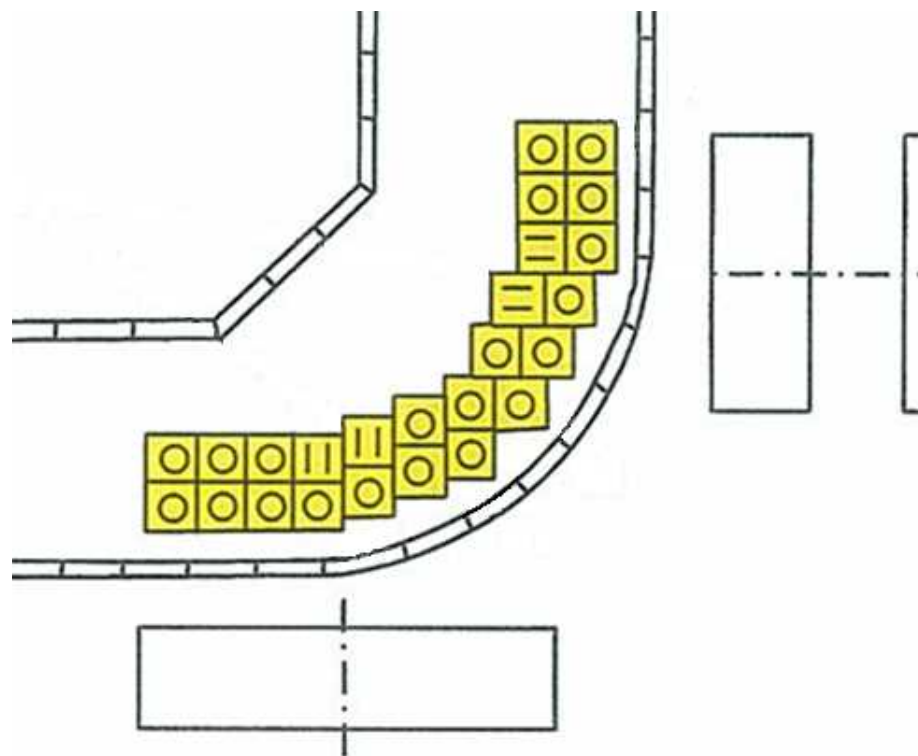
コンクリートブロック



その他(表面舗装)

③隅切のある歩車道境界での誘導用ブロック設置方法の再検討

- 現行のガイドラインでは、隅切のある歩車道境界での誘導用ブロックの設置方法として、下図を参考図として提示
- 視覚障害者の方の進行方法を適切に示す方法を検討

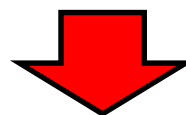


道路の移動等円滑化に関するガイドラインより抜粋

③隅切のある歩車道境界での誘導用ブロック設置方法の再検討

検討の進め方

- 隅切のある歩車道境界での誘導用ブロックの設置方法を工夫している事例を調査
- 事例調査の結果を基に、複数の対策候補案を立案



- 立案した対策候補案について、評価試験を実施し、試験結果を基に隅切のある歩車道境界での誘導用ブロックの設置方法をガイドラインで示す



隅切のある歩車道境界での誘導用ブロック設置事例

④歩道が設置されていない道路における視覚障害者誘導の在り方

- 道路移動等円滑化基準では歩道を設置することとしており、ガイドラインでも歩道があることを前提に整備内容を示している
- 一方、特定道路であっても歩道が設置されていない場合もある中、歩道が設置されていない道路における視覚障害者誘導の在り方を議論する必要



視覚障害者誘導用ブロックを
設置している事例
(奈良県大和郡山市)



リーディングライン(東京都世田谷区)



リブ付き外側線(大阪府豊中市)

道路の移動等円滑化に関するガイドラインで紹介している事例

検討の進め方

- 事例を調査し、得られた知見を基に視覚障害者誘導の在り方を議論

検討体制と今後のスケジュール

- 懇談会の下にガイドライン作成にあたっての視覚障害者誘導対策などの継続検討課題を検討・整理する踏切道等における視覚障害者誘導対策 ワーキング・グループを設置
- WG開催前に懇談会委員へ資料を共有し、事前に意見を述べる機会を確保するとともにWG開催後に議事・資料を再度共有
- WGでの議論を踏まえ、懇談会にてガイドラインの内容について審議する

<踏切道等における視覚障害者誘導対策 ワーキング・グループ体制(案)>

WG長	久保田 尚	埼玉大学大学院 理工学研究科 教授
委員	秋山 哲男	中央大学 研究開発機構 教授
	中野 泰志	慶應義塾大学 経済学部 教授
	川内 美彦	東洋大学人間科学総合研究所 客員研究員
	隆島 研吾	神奈川県立保健福祉大学 名誉教授
	稲垣 具志	東京都市大学 建築都市デザイン学部 准教授
	三宅 隆	日本視覚障害者団体連合
	古橋 友則	日本歩行訓練士会

東日本旅客鉄道株式会社
東海旅客鉄道株式会社
西日本旅客鉄道株式会社
阪急電鉄株式会社
東武鉄道株式会社

事務局 国土交通省道路局、鉄道局

検討の進め方(案)

12月2日
(本日)

道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会
(検討体制、検討の進め方 等)

1月

踏切道等における視覚障害者誘導対策WG
(ガイドライン改定原案の作成、事例調査 等)

2月

道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会
(ガイドライン改定案の決定、事例調査状況の報告 等)

2月～3月

パブリックコメント、ガイドライン改定 等
(踏切内に設置する「表面凹凸のついた誘導表示等」の構造)

その他の課題は、令和5年度以降に引き続き検討

踏切安全対策の取組

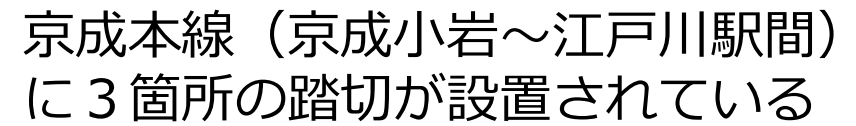
- すべての人が安全に渡れる踏切を目指して -



ともに、生きる。

江戸川区

ともに、生きる。
江戸川区



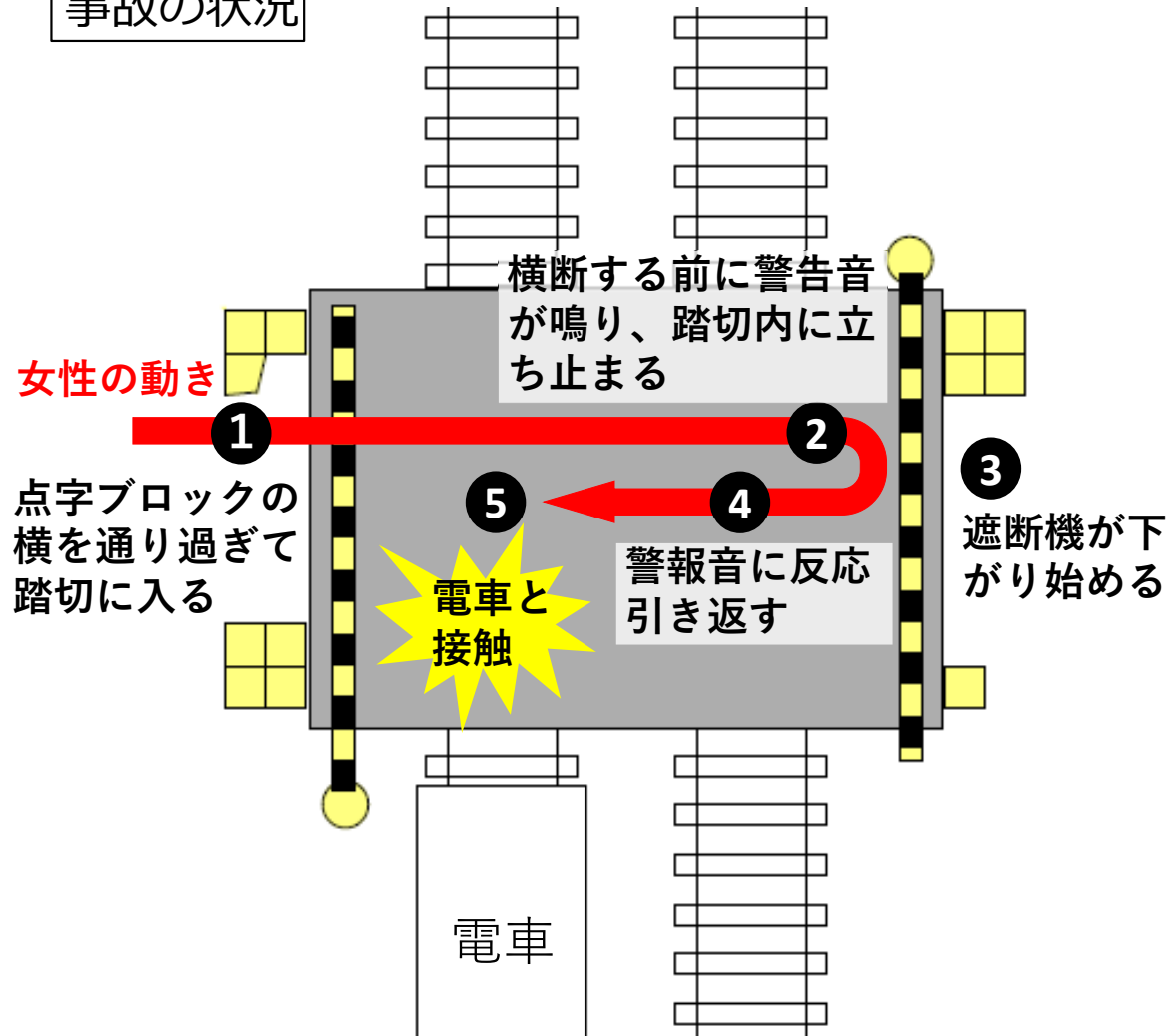
A photograph of a railway crossing. In the foreground, a yellow and black striped barrier is closed across the tracks. The tracks are paved with dark gravel. In the background, there are buildings, trees, and a yellow signal light. A person is visible walking on the sidewalk to the right.

A photograph of a street scene in Japan. In the foreground, a person is riding a bicycle on a paved road. To the left, there is a two-story building with a dark roof and light-colored walls. A utility pole with many overhead wires stands to the right of the building. In the background, more buildings and a clear sky are visible. The scene is captured during the day.

2. 事故の概要

令和4年 4月25日
奈良県 近鉄橿原線踏切にて発生

事故の状況



対策事例（エスコートゾーン）



横断歩道上のエスコートゾーン



3.バリアフリーへの取り組み

やさしい道づくりの一環として
各種障害者団体との定期的な意見交換を開催

誰もが安心して歩ける道づくりを目指して

◎意見交換会（年に1回）

平成3年より開催

区・団体・交通管理者(所轄)が参加
音響式信号や道路構造等の意見交換

◎合同調査検証会（年に3回）

令和2年より開催

区と協会による意見交換会
より身近な安全対策について検討

◎フィールドワーク（適宜実施）

点字ブロックの配置、歩道の段差解消等、
要望者の等級にあわせて現地確認を行う



4.踏切内の整備内容検討

◎ 区視覚障害者福祉協会との意見交換にて

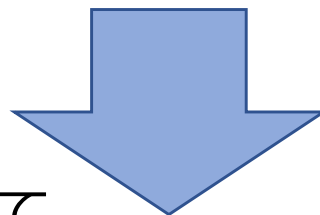
- ・ 横断歩道のエスコートゾーンを歩く際は**車道を横断している**認識がある
- ・ 新しい誘導表示より、エスコートゾーンの方がわかりやすい

◎ 整備実績

- ・ 関西地方にて踏切内にエスコートゾーンを整備した**実績**がある

◎ 国のガイドライン

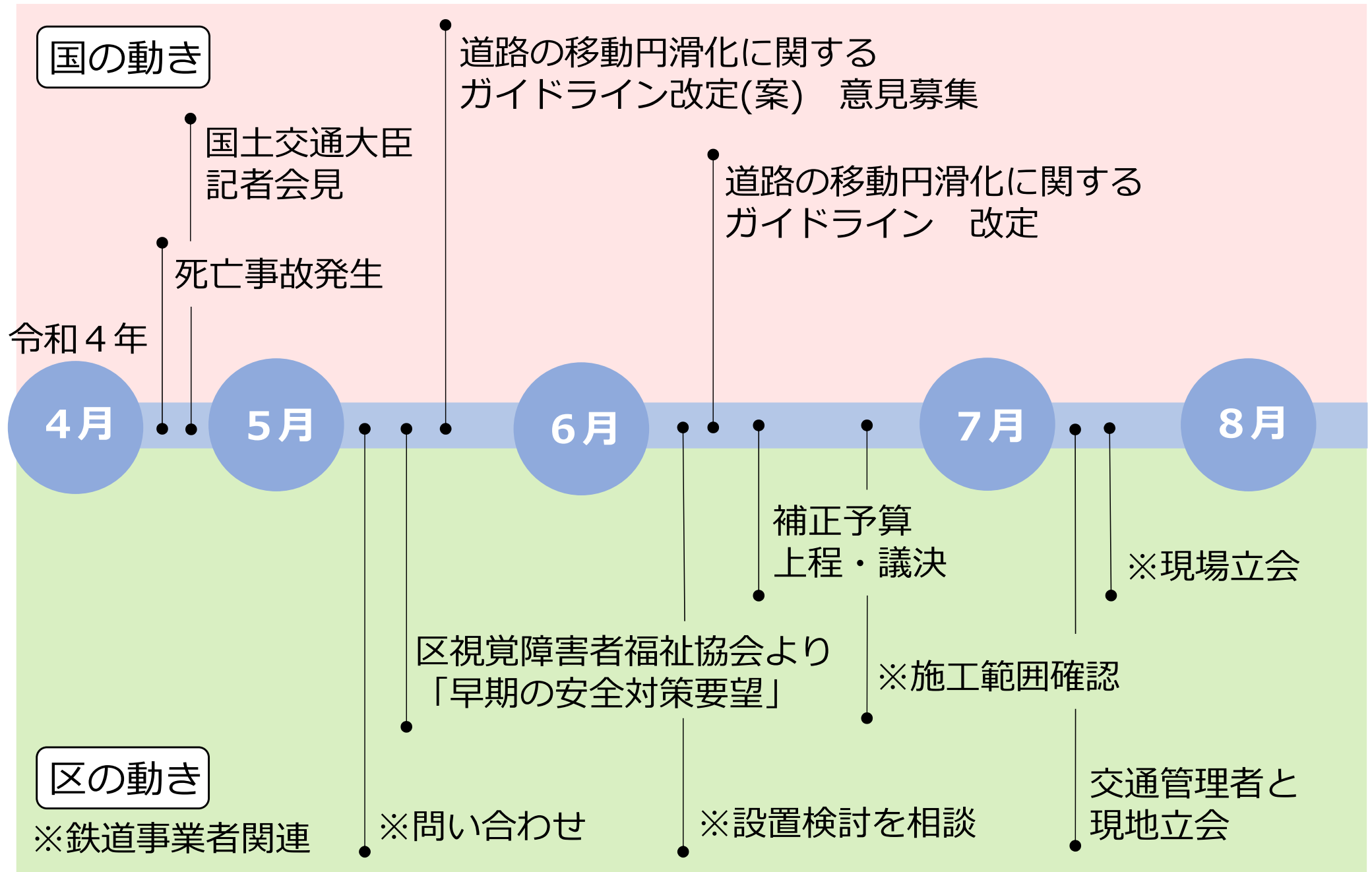
- ・ 「表面に凹凸のついた誘導表示等」を設置する



江戸川区(道路管理者)として

エスコートゾーンを整備する方針に決定
(ガイドラインの改定により変更する可能性あり)

5.これまでの経緯



5.これまでの経緯

国の動き

第1回
道路空間の
ユニバーサル
デザインを考える
懇談会 開催

9月

※安全性・耐久性
の検討

10月

※エスコートゾーン
材質検討

11月

※現場立会
誘導用ブロック
施工位置確認

エスコートゾーン製品会社
へのヒアリング

12月

1号踏切
誘導用ブロック
施工（江戸川区）

1月

区の動き

※鉄道事業者関連

6. 「1号踏切」での検討内容

踏切内整備のイメージ



- 都市計画道路整備事業により拡幅（9m⇒16m）されたため
- ①視覚的、構造的に**歩車分離**がされている
 - ②歩行者にとって**十分な歩行幅員**が確保されている
- との観点から「1号踏切」の検討を進めている

7.整備に関する課題

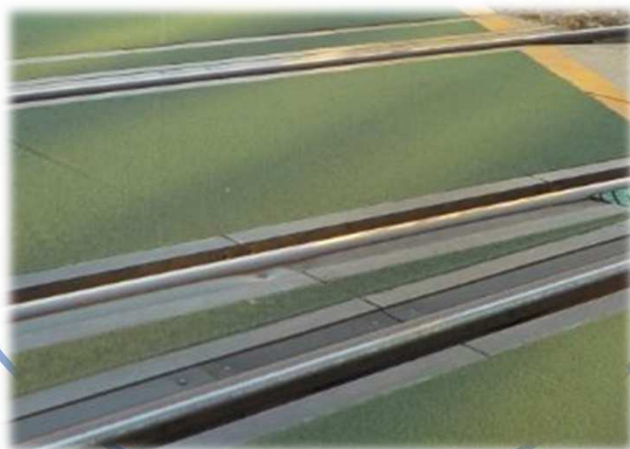
エスコートゾーン

道路上に設置される製品



耐久性

部材の細分化による
耐久性低下の懸念



安全性

列車運行の
定時性・安全性の確保



8. 早急な安全確保のために

◎ 踏切手前に誘導用ブロックの整備



視覚障害者からの早期要望に
道路管理者として応えるため、
1号踏切手前に**誘導用ブロック**を
設置。(令和4年度12月中旬施工)

他の2箇所においても、今年度中
の整備を予定。

◎ 踏切内の早期整備に向けて

ガイドライン等を踏まえ、道路管理者と鉄道事業者が協力し、
踏切内の安全性を高めていく



ともに、生きる。
江戸川区

江戸川区誕生 90周年

ご清聴ありがとうございました

第4種踏切道の統廃合の促進及び 保安度向上対策

国土交通省関東運輸局鉄道部計画課

○概要

- ◇ 遮断機・警報機がない第4種踏切道は、全国に約2,600箇所
- ◇ 第4種踏切道100箇所当たりの踏切事故件数は1.02件で、遮断機を備えた第1種踏切道(同0.59件)の2倍弱
- ◇ 法指定を受けた後、長期間(20年以上)、遮断機の整備等の改良が行われていないものがみられる
→全国で16箇所、関東で5箇所

○関東管内 法指定後長期間未整備踏切

都道府県	鉄道事業者	線名	踏切道	踏切種別	道路管理者	法指定の時期
茨城県	関東鉄道	竜ヶ崎線	知手1号	第4種	龍ヶ崎市	H8
千葉県	小湊鉄道	小湊鉄道線	西広軽田	第4種	市原市	S47
千葉県	小湊鉄道	小湊鉄道線	大宮田	第4種	市原市	S46
千葉県	小湊鉄道	小湊鉄道線	柿木台	第4種	市原市	H8
千葉県	小湊鉄道	小湊鉄道線	中野	第4種	大多喜町	S49

○ケース1

発生日時: 令和3年12月30日

事業者名: 上信電鉄

発生場所: 上信線 栖雲寺(せいうんじ)踏切道

概要: 運転士は列車走行中、当該踏切道内にうづくまる公衆を認め、気笛吹鳴及び非常停止手配を執ったが、列車は公衆と衝突した。

死傷者数: 死亡1名(公衆)

<事故後の対応について>

【対策】

本事故を受けて、群馬県とともに上信線沿線市町に対して、第4種踏切道の廃止に係る意向調査を令和4年2月に実施した。意向調査で7箇所の4種踏切道について廃止の意向を確認することができたため、道路管理者とともに廃止協議を進めた。その後、廃止協議を進める中で、“上り信号下踏切道”の1箇所において、廃止することができた。残りの6箇所の4種踏切道についても現在廃止協議を進めている。

【上り信号下踏切道の概要】

第4種踏切道 踏切長6.1m 幅員1.6m 交角90度 規制なし

交通量: 自動車0台/日 二輪0台/日 軽車両7台/日 歩行者4人/日

【上り信号下踏切道の廃止について】

上信電鉄は、以前から上り信号下踏切道を交通量が少なく危険な踏切として認知しており、道路管理者に廃止の要望をしていた。

廃止の要望を受けた道路管理者は地元住民と協議をし、道路の拡幅に伴い、上り信号下踏切を含む道路と付近の稲荷沢踏切道(第1種)の道路につなぐ道路を新設することで、上り信号下踏切道を令和4年3月に廃止することができた。

○ケース2

発生日時:平成30年12月19日

事業者名:秩父鉄道

発生場所:秩父本線 羽生(はにゅう)No.22踏切道

概要:当該列車運転士は、当該踏切道内に侵入してくる歩行者を認め、汽笛吹鳴及び非常ブレーキを使用した。列車は同歩行者と衝突した。

死傷者数:死亡1名(歩行者)

<事故後の対応について>

【対策】

秩父鉄道は、羽生No.22踏切道の踏切警標及び一旦停止標識の更新を実施し、道路管理者は、踏切道注意喚起看板の設置及び路面標示の施工を実施した。

秩父鉄道と道路管理者で羽生No.22踏切道に関する協議を数回行った結果、羽生No.22踏切道を第1種化し、他の4種踏切道(羽生No.11踏切道)の廃止を進めることとした。

【羽生No.22踏切道の概要】

踏切長19.0m 幅員2.0m 交角90度 車両全面通行禁止

交通量:軽車両0台/日 歩行者34人/日

【羽生No.11踏切道の概要】

踏切長8.0m 踏切幅員1.6m 交角65度 B規制

交通量:軽車両0台/日 歩行者4人/日

【羽生No.11踏切道の廃止について】

令和元年秋ごろから道路管理者が羽生No.11踏切道の廃止に向けて、近隣住民に文章を回覧するなど調整を進め、令和2年3月末には羽生No.11踏切道の廃止に伴う同意書が提出された。

その後、予告看板等の設置を行い、令和2年7月に羽生No.11踏切道を廃止した。

また、令和4年3月末に国の補助金を活用し、羽生No.22踏切道を1種化した。

詳細は次ページ

第4種踏切道の統廃合事例

【概要】

羽生No.22踏切道で踏切障害事故が発生したことから、羽生No.22踏切道の廃止・1種化について道路管理者と協議。

協議の結果、羽生No.22踏切道の1種化と合わせて羽生No.11踏切道の廃止を行ったもの。

【羽生No.22踏切道】
第4種 → 第1種化

【羽生No.11踏切道】
第4種 → 廃止

位置図



施行前



施行後 (1種化)



施行前



施行後 (廃止)



予告



第4種踏切道廃止事例一覧

都道府県	鉄道事業者	線名	踏切道	概要
群馬県	JR東日本	吾妻線	第一鳥頭平	平成2年に踏切障害事故が発生し、踏切廃止協議を実施してきたが、地域住民の利用実績もあり、廃止できなかった。 継続して協議を進め、当該踏切の直前横断（踏切支障）、踏切廃止後の迂回ルート距離や時間について丁寧に説明した結果、廃止に合意を得られ、 令和4年6月に踏切の廃止 を行った。
千葉県	JR東日本	久留里線	中田	平成22年から道路管理者に対し、廃止協議を実施しており、地域住民の利用実績もあり、廃止できなかった。 その後、2022年1月に久留里線で第4種踏切で自動車と列車が衝撃する事故を受けて、道路管理者、警察、地元区長と協議を実施、利用実態がないことがわかり、 令和4年7月に踏切の廃止 を行った。
茨城県	関東鉄道	常総線	井ノ上1・梶内1	平成28年から地元自治体・警察・小中学校等で踏切事故防止対策会議を開催し、住民説明会等を実施した。 その後も協議を続け、井ノ上踏切を拡幅し、梶内1踏切及び井ノ上1踏切を廃止することとした。 平成29年1月に道路管理者より住民説明を行い、住民の同意が得られたので、平成29年2月に 井ノ上踏切の拡幅 をし、 平成29年3月に梶内1踏切及び井ノ上1踏切の廃止 を行った。
茨城県	関東鉄道	常総線	北大宝8 他	平成26年に踏切傷害事故が発生したことから、市内の第4種踏切道の現状調査を行い、4種踏切の廃止について協議を進め、北大宝8踏切の格上げと小島1踏切の廃止をすることとした。 その後も継続して協議を進めたが、小島1踏切廃止については多くの住民からの反対意見があったため、他の踏切の移設・拡幅と合わせて廃止することで自治会と協議を行い、令和元年に小島1踏切の廃止について住民の同意が得られた。 結果、令和2年までに同市内で 北大宝8踏切の格上げ及び小島4踏切の移設・拡幅 を行い、 小島1踏切、峰2踏切、峰前踏切の3か所の踏切の廃止 をすることで同意が得られた。
茨城県	関東鉄道	常総線	井野台	平成28年に井野台踏切の廃止・1種化について協議文を提出し、令和2年に道路管理者と安全対策協議を行った。 その後、廃止について住民の同意が得られなかったことから、令和3年に井野台踏切を1種化することとし、関東運輸局へ令和4年度の補助金の要望を行った。 補助金要望後も協議を続け、令和4年に自治会に廃止について意見聴取を行ったところ、反対意見がなかったため、補助金の要望を取下げ、 井野台踏切を廃止 することとした。

○踏切数の推移について

上毛電気鉄道 踏切種別推移

年度	踏切種別			計(箇所)
	第1種	第3種	第4種	
H6	72	1	39	112
H16	78	1	30	109
H26	86	1	19	106
R4	93	0	11	104

平成6年から令和4年の28年間で、第3種は1箇所(1→0)第4種は28箇所(39→11)を1種化または廃止しており、全体の踏切数も8箇所(112→104)減らしている。

<第53号踏切道の廃止事例(第52号踏切の1種化に伴う統廃合)>

【第53号踏切道の概要】

第4種踏切道 幅員1.8m 交角90度 A規制 **交通量:自転車16台/日 歩行者12人/日**

【廃止における課題】

第53号踏切道の廃止については、地元自治会の合意が必要であった。

【課題への対応】

道路管理者と鉄道事業者の連名で、自治会長あて「第52号踏切道の保安設備設置ならびに第53号踏切道の廃止について」意見聴取する旨の文書を提出し、地元自治会と協議した。

第53号踏切道を廃止する条件として、第52号踏切道の幅員を拡幅の上、B規制を解除して自動車を通行可能とするなど自治会内部で強い意見もあったが、自治会長にも協力を得て、道路管理者とともに粘り強く協議した結果、第52号踏切道については、現行B規制のまま、幅員を1.4m→1.8mへ拡幅し第1種化することとし、あわせて第53号踏切道を廃止することで地元自治会の合意を得ることができた。

詳細は次ページ

上毛電気鉄道の取組み事例について

【概要】

当該踏切道同士は60m程度しか離れておらず、
鉄道事業者及び道路管理者が地元自治会と粘り
強く協議を続けた結果、地元自治会の合意が得ら
れ、第4種踏切道の統廃合を行ったもの。

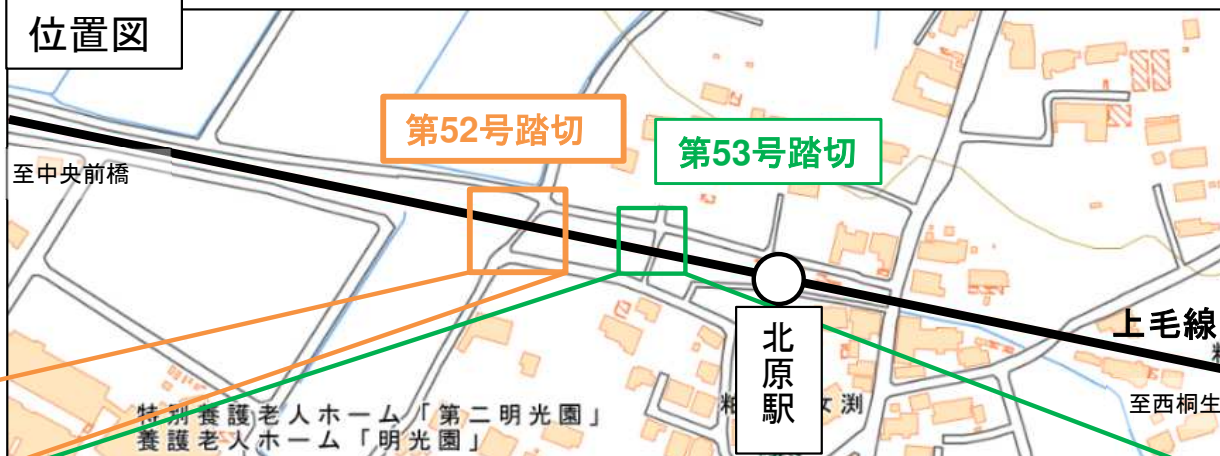
【第52号踏切道】

第4種 → 第1種化

【第53号踏切道】

第4種 → 廃止

位置図



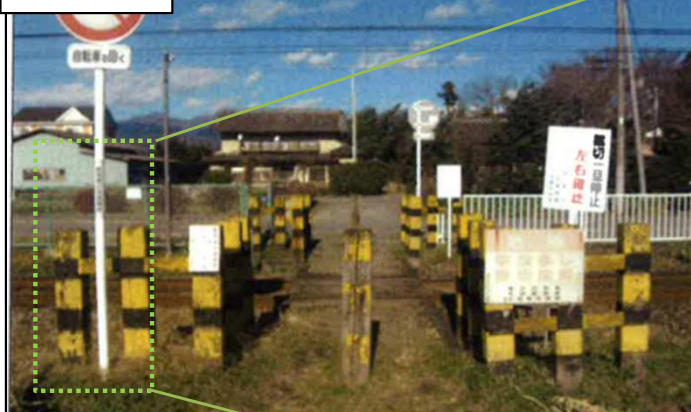
施行前



施行後 (1種化)



施行前



施行後 (廃止)



予告



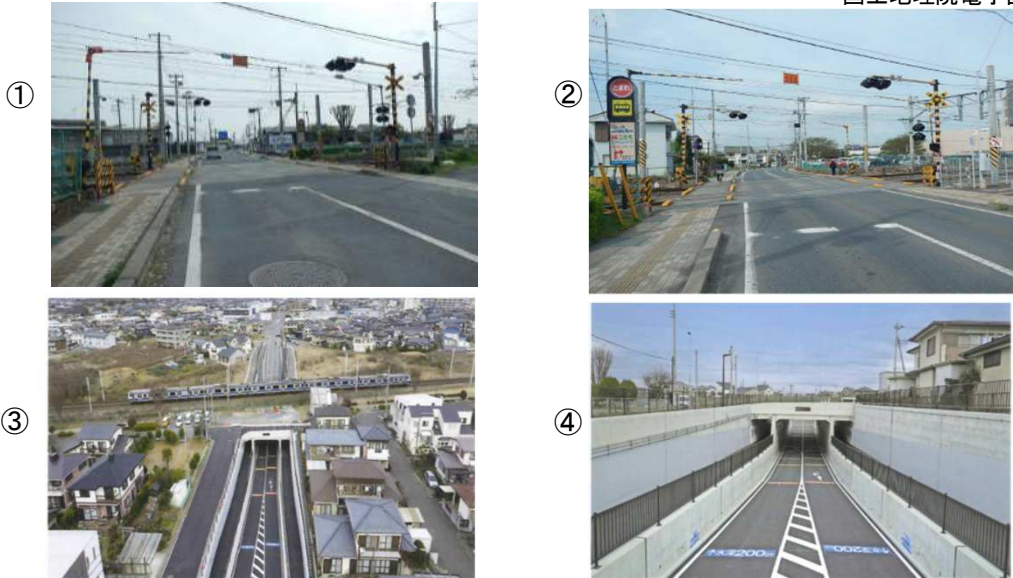
よみがな	かわだかいどう	所在地	茨城県水戸市赤塚1丁目地内		
踏切道名	河和田街道	道路名	県道玉里水戸線	道路管理者名	茨城県
		鉄道路線名	常磐線	鉄道事業者名	東日本旅客鉄道

位置図



現況写真

国土地理院電子国土web



諸元・構造等							R3年9月末時点		
踏切種別		第1種		幅員 (m)	位置	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	
踏切長(m)		14			左道路	2.0	7.0	2.0	
横断本数(本)		2			踏切道	2.0	7.0	2.0	
交差角(度)		64			右道路	2.0	7.0	2.0	
道路 線形	左道路	直線		迂回路	種類	有無等			
	右道路	直線			自動車	起点寄有り	1700		
交通規制		大型車の通行禁止			歩行者	迂回路なし (200m以内)			-
車両進入防護柵等		設置していない			バリアリ化	迂回路なし (200m以内)			-
歩車道分離方法		コンクリートブロック			バリアリ化 状況	-	DID地区	○	
踏切 保安 設備	賢い踏切		-			踏切支障報知 装置(手動)		○	
	高規格保安設備		オーバーハング型警報装置 障害物検知装置(光式)			高齢者等の事故 防止対策設備		-	
特性	通学路指定状況 (学校指定)		-			通学路交通安全 プログラム		-	
	バリアフリー法に 基づく特定道路上		-			緊急輸送道路上 重要物流道路上		-	
自動車交通量 (台/日)		12,239		歩行者等交通量 (人/日)		880	鉄道交通量 (本/日)	208	

基準算定データ								R3年9月末時点
ピーク時遮断時間(分)	24	前後歩道との幅員差(m)	0.0	踏切内の事故発生状況	事故別	件数	死者数	地域課題
A. 踏切自動車交通遮断量(台・時)	55,075	AとBの和	59,035		踏切事故	0	0	
B. 踏切歩行者等交通遮断量(人・時)	3,960				道路交通事故	0	0	

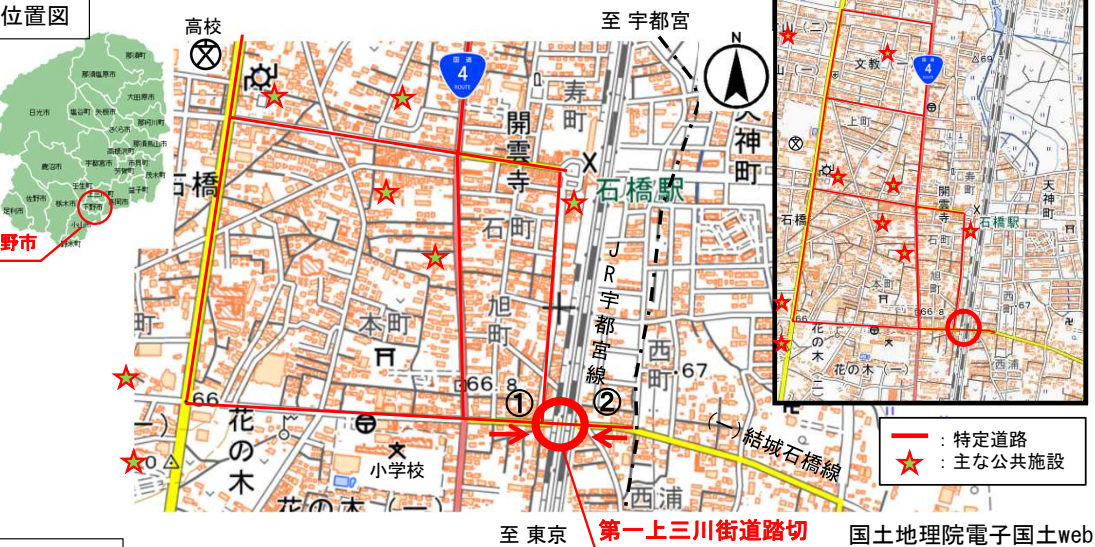
カルテ踏切の基準							R3年9月末時点
開かずの踏切	自動車ボトルネック踏切	歩行者ボトルネック踏切	歩道狭路踏切	通学路要対策踏切	事故多発踏切	移動等円滑化 要対策踏切	
-	○	-	-	-	-	-	

現況

河和田街道踏切は、茨城県と鉄道事業者(JR)で協定を締結し、平成16年に歩道整備の拡幅を実施して現在の形となっている。

令和3年度に河和田街道踏切はカルテ踏切(自動車ボトルネック)となったが、本路線の代替となる近隣の赤塚駅西線(常磐線アンダーパス)が令和4年12月26日に供用開始したことから、周辺道路の交通量が転換され、当踏切の交通量の減少が見込まれる。

よみがな	だいいちかみのかわかいどう	所在地	栃木県下野市石橋173-4地先
踏切道名	第一上三川街道	道路名	一般県道結城石橋線
		道路管理者名	栃木県
		鉄道路線名	東北本線（宇都宮線）
		鉄道事業者名	東日本旅客鉄道



現況写真



- 現況
- 踏切内において、カラー舗装による歩車道分離や接続軌道化による軌道の平滑化等が完了済
 - 今年度、踏切手前に視覚障害者用誘導ブロックを設置済

諸元・構造等						R3年9月末時点
踏切種別	第1種	幅員 (m)	位置	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)
踏切長(m)	9.3		左道路	2.0	6.0	2.0
横断本数(本)	2		踏切道	1.5	6.0	1.5
交差角(度)	85		右道路	2.5	6.0	2.5
道路線形	左道路 直線 右道路 直線	迂回路	種類	有無等	距離(m)	
交通規制	-		自動車	両方共あり	1300	
車両進入防護柵等	-		歩行者	迂回路なし (200m以内)	-	
歩車道分離方法	カラー舗装		ハ'リワリ化 状況	迂回路なし (200m以内)	-	
踏切 保安 設備	賢い踏切 高規格保安設備	-		踏切支障報知 装置(手動)	○	
特性	通学路指定状況 (学校指定) バリアフリー法に 基づく特定道路上	○ ○		高齢者等の事故 防止対策設備	接続軌道化 緩衝材によるレールと 路面の隙間解消 カラー舗装	
自動車交通量 (台/日)	5,465	歩行者等交通量 (人/日)		454	鉄道交通量 (本/日)	251

基準算定データ										R3年9月末時点
ピーク時遮断時間(分)	24	前後歩道との幅員差(m)	-2.5	踏切内の事故発生状況	事故別	件数	死者数	地域課題	-	
A. 踏切自動車交通遮断量(台・時)	33,883	AとBの和	36,698		踏切事故	1	0			
B. 踏切歩行者等交通遮断量(人・時)	2,815				道路交通事故	0	0			

カルテ踏切の基準							R3年9月末時点
開かずの踏切	自動車*ト*踏切	歩行者*ト*踏切	歩道狭路踏切	通学路要対策踏切	事故多发踏切	移動等円滑化 要対策踏切	
-	-	-	-	-	-	○	

- 方針・課題等
- 誘導ブロック設置によりカルテ踏切としての対策が完了