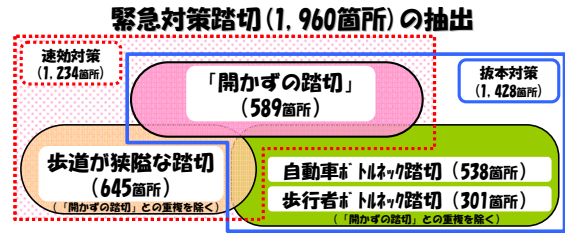


## 踏切対策のスピードアップ

全国の踏切を対象に総点検を実施。  
引き続き速効対策と抜本対策の両輪により、  
踏切対策のスピードアップを図る。



### (1)取組みの背景と必要性

■ **交通渋滞の大きな要因となっている都市部の踏切**

我が国には全国で約3万5千箇所の踏切が存在（同様の面積で比較するとパリの20箇所に対し東京では約700箇所）し、特に都市部においては交通渋滞（踏切遮断により全国で約130万人・時間/日の損失時間）の主たる要因となっているところであり、道路交通円滑化等の観点から、交通のボトルネックとなっている踏切に対し早急な対策が求められている。

■ **「開かずの踏切」等への対策強化の必要性**

近年、平成17年3月に東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の「開かずの踏切」において痛ましい踏切事故が発生したことなどを背景に「開かずの踏切」が社会問題化している。「開かずの踏切」は、踏切交通の安全性や地域分断への影響の観点から極めて問題が多く、抜本的な対策を図るまで時間を要する踏切に対しては、速効対策による取組みを緊急的に講じる必要がある。

### (2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ **踏切交通実態総点検の結果、「開かずの踏切」を含む緊急対策踏切1,960箇所を抽出**

道路管理者と鉄道事業者の相互協力のもと、全国の踏切に対して踏切交通実態総点検を行った結果、「開かずの踏切」等の緊急対策踏切1,960箇所を抽出した。また、平成18年度から5カ年間の整備計画の策定促進に取り組んでいる。

■ **「開かずの踏切」に対する取組みの進捗**

平成18年度までの「開かずの踏切」の対策率は21%であった。平成22年度の目標値に向けて着実に推移しているものの、平成18年度は全国の踏切に対し踏切交通実態総点検を実施したため、整備計画の策定及び踏切対策が年度途中からの着手となり、目標値の32%には届かなかった。

■ **主な対策の成果**

平成18年度においては歩道拡幅や歩車道分離、賢い踏切の設置等の速効対策を実施した。また、「京成本線（海神駅～船橋競馬場駅間）連続立体交差事業」をはじめ、連続立体交差事業等の抜本対策により15箇所の「開かずの踏切」を除却し、交通渋滞や踏切事故の解消等が図られた。

### (3)業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ **踏切道改良促進法の積極的な活用による着実な対策促進**

整備計画の策定と踏切道改良促進法を活用した法指定等により対策の義務化を、より積極的に行っていく。

■ **「速効対策」と「抜本対策」の両輪による総合的な対策を緊急かつ重点的に推進**

整備計画に基づき、歩道拡幅等の「速効対策」と連続立体交差事業等の「抜本対策」の両輪により、総合的な対策を緊急かつ重点的に推進する。

### (4)代表的な指標の動向

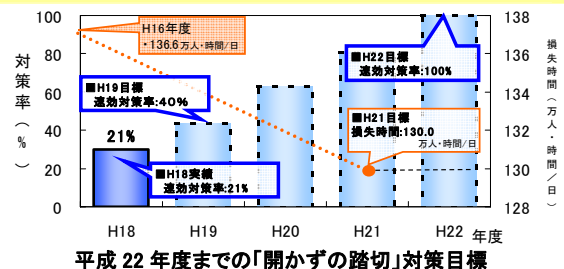
■ **「開かずの踏切」の速効対策率\***

社会問題化している「開かずの踏切」を「5箇年での速効対策による対策」を目標に掲げ、着実なスピードアップを図っていく。

【平成19年度目標 速効対策率 40%】

【平成22年度目標 速効対策率 100%】

※ 「開かずの踏切」の速効対策率：歩道拡幅や賢い踏切等の速効的な対策（除却含む）を実施する割合



担当：都市・地域整備局 街路課 / 道路局 路政課

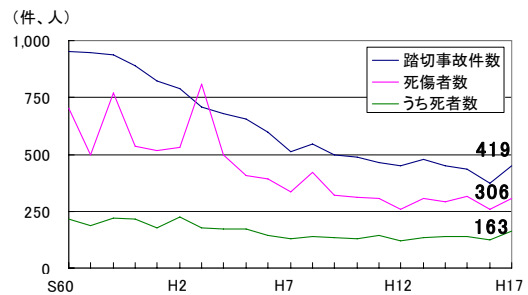
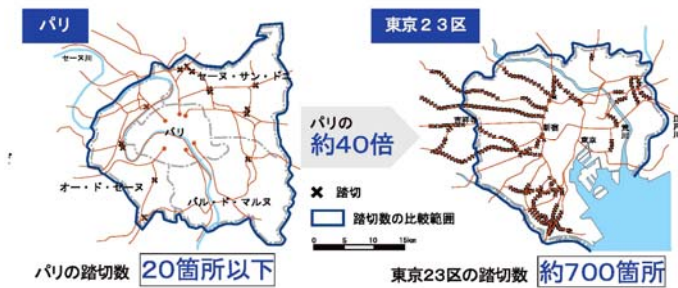
(1) 取組みの背景と必要性

我が国には、約3万5千箇所の踏切が存在しており、特に、都市部においては、海外の先進都市に比べて非常に多く、東京23区の踏切数約700箇所に対してロンドンやパリでは約20箇所以下と、日本の都市には多くの踏切が残されていることがわかる（図7-1）。

踏切が閉まると自動車や歩行者は待たなければならず、この踏切待ちによる損失額は、全国で1兆4千億円/年となっている。また、朝夕のラッシュ時に長時間開かない「開かずの踏切」が589箇所存在するなど、交通の大きな支障となっている。

また、踏切事故では、平成17年度は約300名が死傷しており、昨今では、平成17年3月に東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近で痛ましい踏切事故が発生するなど、踏切問題は社会問題化している（図7-2）。

このように、国民の安全な暮らしを確保するとともに、移動の利便性を確保する上でも、「開かずの踏切」の解消は、解決が急務とされる社会問題の一つとなっている。

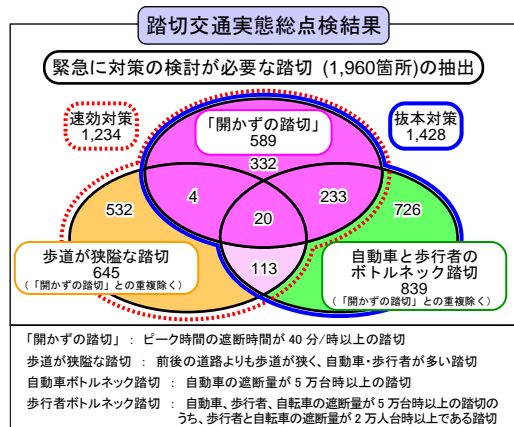


(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）

■ 踏切交通実態総点検によって、全国の緊急対策踏切 1,960 箇所を抽出

全国の全踏切を対象に、道路管理者及び鉄道事業者の協力のもと、踏切道の構造等の基本的な諸元を点検項目として踏切交通実態総点検を実施した。

その結果、「開かずの踏切」589箇所等を含む緊急対策踏切を1,960箇所抽出した（図7-3）。また、これらの情報はホームページ「踏切すいすい大作戦 <http://www.fumikiri.com/>」に掲載し情報の公開に努めた。



■ 歩道拡幅等の「速効対策」の取組み

「開かずの踏切」における速効対策は、踏切開放時間内の歩行者・自動車交通の整流化を目的とする歩道拡幅やカラー舗装等による歩車道分離、及び踏切遮断時間の短縮を目的とする「賢い踏切<sup>※</sup>」の設置等、様々な安全対策を全国約90箇所で行った。

※ 賢い踏切：急行・特急と各駅停車との速度差に着目し、列車種別に応じて警報開始地点を変更することにより踏切待ち時間を最適化するシステム

### 【Ⅲ. 安全・安心の確保】

#### ■ 立体交差化等の「抜本対策」の取組み

平成 18 年度においては、連続立体交差事業等の抜本対策により 15 箇所の「開かずの踏切」を除却し、交通渋滞や踏切事故の解消等が図られた。

京成本線（海神駅～船橋競馬場駅間）連続立体交差事業は、約 2.5km において鉄道を高架化することにより一挙に踏切を除却し、以下のような事業効果が得られた。

- ① 交通渋滞を解消：最大で約 390m あった渋滞を解消（船橋第 8 号踏切）した。
- ② 地域分断を解消：1 日に約 9 時間の踏切遮断を解消（船橋第 1 号踏切）した。
- ③ 踏切事故を解消：平成 8 年から平成 18 年 11 月までに踏切事故が 220 件発生していたが、高架切替により踏切事故を解消（事業区間約 2.5km）した。



【高架切替前】

【高架切替後】

図 7-4 船橋第 1 号踏切の高架切替前後の状況

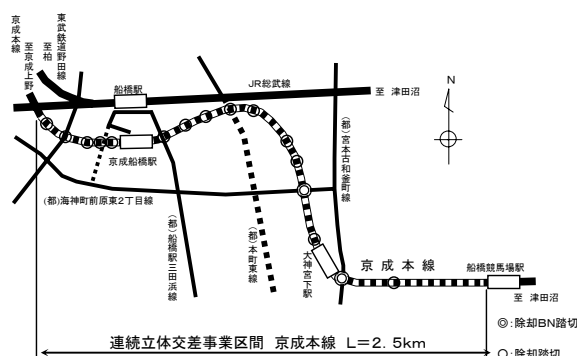


図 7-5 連続立体交差事業位置図

### (3) 業績計画（今年度の取組みと期待される成果）

#### ■ 踏切道改良促進法の積極的な活用による着実な対策の推進

踏切交通実態総点検によって抽出された「開かずの踏切」を含む緊急対策踏切に対しては、平成 18 年度からの 5 ヵ年の整備計画を策定するとともに、整備計画が策定された箇所については法指定により対策の義務化を図り、対策の着実な促進を図っていく。

#### ■ 踏切高度化システムの検討・導入促進

平成 18 年度までの「賢い踏切」等に係る検討成果を踏まえ、踏切遮断時間のさらなる短縮等を図る踏切高度化システムについて、システムの実用化に向けた検討やシステムの導入を促進する方策について検討を行う。

## (4) バックデータ

ポイント：三大都市圏には「開かずの踏切」の約98%が集中している。

## ■「開かずの踏切」の踏切数と交通諸元（県別）

県別	踏切数 (箇所)	自動車 交通量 (台/日)	歩行者等 交通量 (人台/日)	自動車 踏切遮断量 (台時)	歩行者等 踏切遮断量 (人台時)	H18速効 対策率
全国	589	3,200	2,500	27,100	26,400	21%
北海道	2	2,100	490	22,200	5,500	50%
群馬県	1	7,400	440	32,900	4,900	100%
埼玉県	30	3,700	3,200	36,800	35,100	10%
千葉県	3	4,700	3,700	54,300	46,500	0%
東京都	277	2,500	4,400	22,100	45,500	32%
神奈川県	79	2,400	3,100	19,500	24,700	3%
新潟県	2	400	100	2,100	470	0%
長野県	2	6,300	1,200	41,600	8,300	0%
岐阜県	5	1,700	600	17,200	6,500	0%
愛知県	23	2,600	1,800	24,400	19,400	22%
三重県	1	2,100	510	20,000	5,000	0%
京都府	3	2,900	1,400	21,900	14,800	0%
大阪府	115	3,100	4,400	26,000	43,000	13%
兵庫県	37	2,600	3,600	18,800	33,000	16%
奈良県	3	4,600	1,900	45,000	22,700	0%
鳥取県	1	600	6,800	5,600	75,800	0%
広島県	2	3,500	3,800	34,100	52,200	50%
福岡県	3	4,400	2,900	42,700	32,500	33%

出典) 踏切交通実態総点検（平成19年4月）及び国土交通省調査（平成19年5月）

## ■県別の「開かずの踏切」数

No.	都道府県名	箇所数
1	東京都	277
2	大阪府	115
3	神奈川県	79
4	兵庫県	37
5	埼玉県	30
6	愛知県	23
7	岐阜県	5
8	千葉県	3
9	京都府	3
10	奈良県	3
11	福岡県	3
12	北海道	2
13	長野県	2
14	新潟県	2
15	広島県	2
16	群馬県	1
17	三重県	1
18	鳥取県	1
	合計	589

出典) 踏切交通実態総点検（平成19年4月）

## ■鉄道事業者別の「開かずの踏切」数

No.	鉄道事業者名	箇所数
1	西武鉄道	76
2	東日本旅客鉄道	73
3	京王電鉄	71
4	西日本旅客鉄道	62
5	東武鉄道	59
6	小田急電鉄	33
7	相模鉄道	31
8	阪急電鉄	31
9	近畿日本鉄道	30
10	京浜急行電鉄	28
11	京阪電気鉄道	22
12	名古屋鉄道	18
13	南海電気鉄道	18
14	東京急行電鉄	16
15	東海旅客鉄道	5
16	京成電鉄	4
17	阪神電気鉄道	4
18	北海道旅客鉄道	2
19	九州旅客鉄道	2
20	日本貨物鉄道	2
21	西日本鉄道	1
22	新京成電鉄	1
	合計	589

出典) 踏切交通実態総点検（平成19年4月）