

## 踏切遮断の解消促進

～ 踏切による損失時間の削減効果を確認し、対策箇所の重点化を推進 ～

### (1) 指標の動向

#### ■踏切による渋滞損失や地域分断の影響

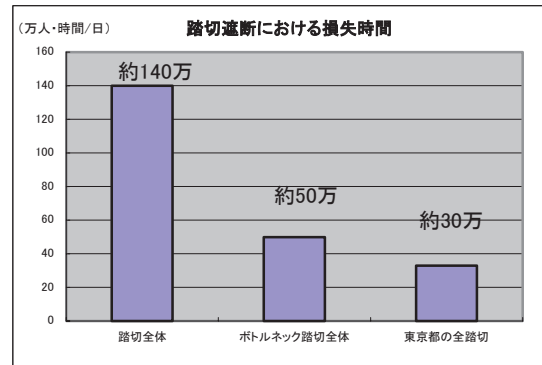
「開かずの踏切」に代表される踏切問題は、地域社会・交通における最も大きな課題のひとつ。慢性的な交通渋滞や踏切事故など、魅力的で快適なまちづくりを行う上で大きな“バリア”となっている。

#### ■新しい指標の確立に向けて

踏切対策を効率的かつ強力に推進していくため、利用者の損失を直接反映できる新たな指標として、「踏切遮断による損失時間（踏切遮断による待ち時間がある場合と無い場合の踏切通過に要する時間の差）」の測定に取り組む。

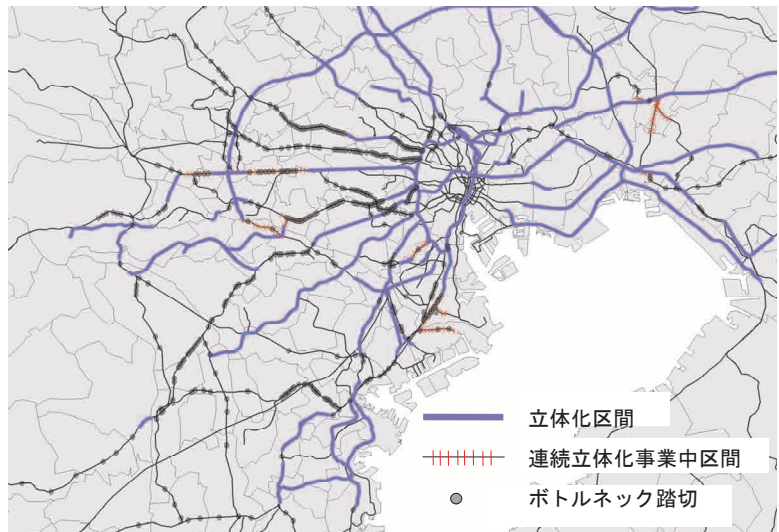
平成11年度データによる試算結果では、全国の踏切全体の1日当たり損失時間は約140万人・時間（約40億円相当）であり、そのうち箇所数で3%に過ぎないボトルネック踏切は損失時間では4割弱を占める。

またボトルネック踏切における通過者1人当たりの年間の損失時間は約1,100分（約5万円相当）であり、これら踏切遮断損失時間を削減していくことが重要。



#### ■踏切対策の総合的推進

- 安全・快適な都市の再生を図るため、ボトルネック踏切を半減することを目指し、連続立体交差、単独立体交差、構造改良事業等の踏切対策を総合的に推進。
- 開かずの踏切への社会的関心の高まりを受け、平成15年度には歩行者等の踏切横断の安全確保と円滑化の観点から、立体横断施設の設置、踏切道の歩道拡幅等の緊急対策を実施。



ボトルネック踏切の分布(東京圏)

### (2) 業績計画 (今後の取組み)

#### ■踏切実態調査の高度化と対策箇所の重点化

道路管理者と鉄道事業者の適切な連携のもと、踏切道実態調査の高度化を図り、的確なデータに基づく踏切道の現状分析と新しい指標に基づく対策箇所の重点化を図っていく。

#### 補足

- 本指標は、踏切道実態調査結果をもとに試算したものであり、今後、データの取り方等を含め、指標の計算手法を検討・改良していく。
- ボトルネック踏切とは、踏切交通遮断量5万台時/日以上、またはピーク1時間の踏切遮断時間が40分以上の踏切。社会資本整備重点計画において「平成22年度までにボトルネック踏切約1,000箇所を半減することをめざし、立体交差化等を進める」こととされている。

担当：都市・地域整備局 街路課 / 道路局 路政課