

## 踏切対策のスピードアップ

開かずの踏切対策は、109 箇所（目標 70 箇所）と着実に進捗。  
踏切交通実態総点検を踏まえ、緊急対策踏切について整備計画を策定し、踏切対策のスピードアップを図る。

・JR 阪和線連続立体交差事業（美章園駅 - 杉本町駅付近）



（対策前）



（対策後）

### (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 6 千箇所の踏切が存在（同様の面積で比較するとパリの約 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 140 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等を背景に「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は極めて問題が多く、抜本対策まで時間を要する踏切に対しては、速効対策による取り組みを緊急的に講じる必要がある。

### (2)達成度報告

#### 「開かずの踏切」に対しての取り組み

平成 17 年度までの「開かずの踏切」の対策数は、109 箇所であった。この結果、目標値としている平成 17 年度までの対策数 70 箇所を大きく上回り、155%の達成率となった。

#### 主な抜本対策の成果

平成 17 年度においては、「近鉄名古屋線・JR 関西本線連続立体交差事業（八田駅付近）」をはじめ連続立体交差事業を中心とした抜本対策により、62 箇所の踏切を除却した。

たとえば、近鉄名古屋線・JR 関西本線連続立体交差事業（八田駅付近）では、事業着手時点でピーク時に 40 分以上遮断していた踏切 5 箇所を含め、12 箇所の踏切を除却することにより、当該地区における交通渋滞や踏切事故の解消に大きく貢献した。

### (3)業績計画(今後の取組と期待される成果)

#### 踏切交通実態総点検を踏まえ、緊急対策踏切等の整備計画策定

道路管理者と鉄道事業者の協力のもと、全国の踏切に対して実態総点検を行い、緊急に対策が必要な踏切を明確にした上で、今後 5 箇年間の整備計画を策定し、円滑な事業遂行を図る。

#### 「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、踏切道改良促進法の枠組みを活用し、歩道拡幅などの「速効対策」と連続立体交差事業などの「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

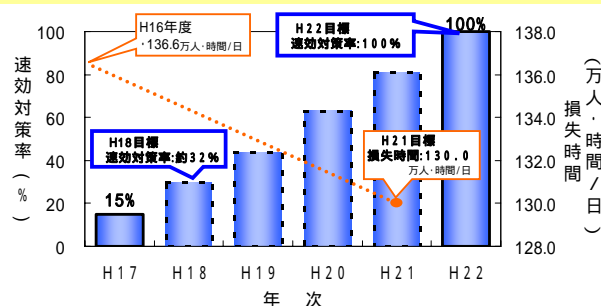
#### 開かずの踏切の速効対策率

平成 18 年重点施策である「5 箇年での速効対策による開かずの踏切対策」により再整理し、新たな速効対策率を目標に掲げ、着実なスピードアップを図っていく。

【H18 年度目標 速効対策率 約 32%】

【H22 年度目標 速効対策率 100%】

そのうち、抜本対策では、12 箇所の「開かずの踏切」を除却予定としている。



平成 22 年度までの速効対策による開かずの踏切対策目標

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 36,000 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 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。

踏切が開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 5,000 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」が約 600 箇所存在するなど、交通の大きな支障となっている。

また、踏切では、平成 16 年度は約 260 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。

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、開かずの踏切等の解消は、解決が急務とされる社会問題の一つとなっている。

表 10-1 踏切数の比較

都市名	踏切数 (箇所)	面積 (km <sup>2</sup> )	面積当り踏切数	比較範囲
東京23区	699	621	100 ( )	行政界
パリ	14	762	1.6 ( )	パリ市と周辺3県
ロンドン	19	1,280	1.3 ( )	大ロンドン地域(ロンドンの33区)のうち外縁部を除いた区域

東京23区における面積当り踏切数 (1.13 箇所 / km<sup>2</sup>) を100とした値

資料) 東京都: 踏切対策基本方針, 平成 16 年 6 月

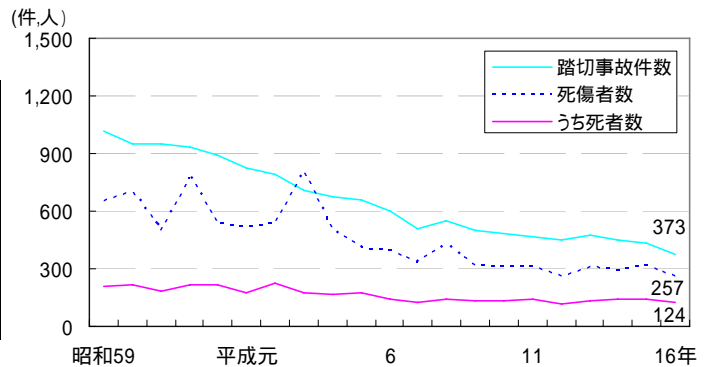


図 10-1 踏切事故数の推移

出典) 内閣府: 平成 17 年度交通安全白書

(2) 達成度報告 (昨年度の取組みと成果)

立体交差化等の「抜本対策」の取組み

平成 17 年度は、立体交差化等の抜本対策において 62 箇所除却し、交通渋滞、踏切事故の解消等が図られた。

近鉄名古屋線・JR 関西本線連続立体交差事業 (平成 17 年 5 月に高架切替) では、八田駅付近の約 3.5km で鉄道を高架化し、一挙に踏切を除却することにより、以下のような事業効果が得られた。

交通渋滞を解消: 最大で 400m あった渋滞が解消 (烏森第 1 号踏切側)

地域分断を解消: 踏切遮断により、1 日に約 13 時間遮断されていたのが解消 (烏森第 1 号踏切、中村街道踏切)

踏切事故を解消: 平成 6 年から平成 17 年 5 月までに踏切事故が 13 件発生し、4 名の方が亡くなっている。高架切替により踏切事故を解消 (事業区間約 3.5km)



図 10-2 烏森第 1 号踏切の高架切替前後の状況



図 10-3 近鉄名古屋線・JR 関西本線連続立体交差事業位置図

## 【 . 道路交通を円滑化する】

### 開かずの踏切に対する取組み「速効対策」：歩道橋設置による歩行者・自転車の安全確保」

竹ノ塚駅南側にある東武伊勢崎線第37号踏切は、ピーク時遮断時間が40分以上の「開かずの踏切」であり、歩行者、自転車の交通量が特に多い。

この踏切で、平成17年3月15日、4人の死傷者を出す痛ましい踏切事故が発生したため、踏切利用者の安全性を早急に確保することを目的とし、踏切直近にエレベーター付き歩道橋を設置した。

これにより、踏切の交通量が1/3に減少、鉄道横断者の約9割が歩道橋を利用するなど、安全の確保に貢献している。

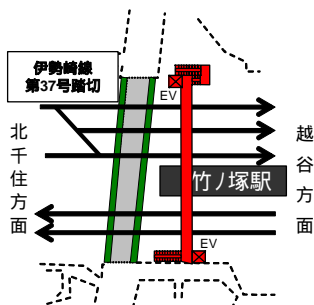


図 10-4 歩道橋位置図



図 10-5 歩道橋写真

### 開かずの踏切に対する取組み「速効対策」：賢い踏切の導入による効果(実証実験の結果)」

「賢い踏切」は、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えることにより、無駄な踏切待ち時間の解消を図るシステムである。

実験の結果、平成17年度に導入した22箇所について、ピーク時において最大で約8分(平均で約4分)、終日では最長約1時間40分(平均で約1時間)の遮断時間が短縮された。J R東北本線野牛踏切など、「賢い踏切」の設置によりピーク時の遮断時間が40分を下回った踏切も見られた。

今後、さらに「賢い踏切」の設置による効果分析等を行い、踏切位置や列車運行状況等を踏まえ「賢い踏切」導入方法を検討していく。

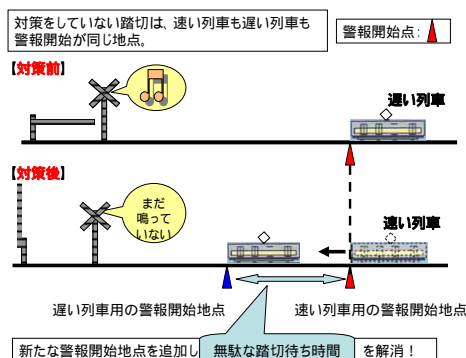


図 10-6 賢い踏切の概要

## (3) 業績計画(今後の取組みと期待される成果)

### 整備計画の策定

踏切交通実態総点検の結果を踏まえ、道路管理者と鉄道事業者の協力のもと、緊急対策が必要な踏切を抽出し、今後5箇年の整備計画を策定する。

計画を関係者の認識のもと地域の実情を考慮して策定することにより事業の早期化が図られ、踏切による交通渋滞を緩和し、踏切の待ち時間とアイドリング解消に伴うCO<sub>2</sub>削減など環境負荷軽減を図る。また、安全性の向上により安心した生活環境の構築に寄与する。

### 「賢い踏切」の効果的導入と踏切制御システムの高度化検討

平成17年度成果を踏まえ、導入効果が高いと期待される踏切を中心に「賢い踏切」の導入実証実験を行うとともに、列車自体が大幅に渋滞している区間に存在する踏切など、現行の「賢い踏切」では遮断時間の短縮効果に限界のある場合においても一定の踏切遮断時間の短縮を図ることのできる運行速度に応じた踏切制御システムの研究など、踏切システムの高度化検討を実施していく。

(4) バックデータ

【都道府県別開かずの踏切数と事業着手踏切数】

都道府県別の踏切遮断による損失時間（H11 試算）

鉄道事業者別の「開かずの踏切」箇所数

都道府県別「開かずの踏切」箇所数

■ 上位 5 位 ■ 下位 5 位

都道府県名	踏切損失時間 (人時/日)	
北海道	21,300	(31)
青森県	2,000	(7)
秋田県	2,400	(8)
岩手県	1,000	(1)
山形県	1,200	(4)
宮城県	7,000	(22)
福島県	3,900	(13)
東京都	329,900	(46)
神奈川県	151,300	(44)
千葉県	51,600	(39)
埼玉県	69,400	(41)
茨城県	8,200	(25)
栃木県	9,200	(27)
群馬県	31,400	(36)
長野県	5,400	(18)
山梨県	3,000	(11)
新潟県	7,200	(23)
富山県	4,000	(14)
石川県	4,100	(15)
静岡県	25,700	(35)
岐阜県	22,200	(32)
愛知県	69,500	(42)
三重県	23,600	(34)
滋賀県	14,700	(30)
京都府	50,800	(38)
大阪府	193,500	(45)
兵庫県	86,800	(43)
福井県	4,400	(16)
奈良県	35,000	(37)
和歌山県	7,200	(23)
鳥取県	2,900	(10)
島根県	1,000	(1)
岡山県	8,200	(25)
広島県	23,500	(33)
山口県	10,500	(28)
徳島県	3,600	(12)
香川県	6,800	(21)
愛媛県	5,700	(19)
高知県	1,600	(5)
福岡県	55,400	(40)
長崎県	2,700	(9)
佐賀県	1,900	(6)
熊本県	5,200	(17)
大分県	6,500	(20)
宮崎県	1,000	(1)
鹿児島県	12,600	(29)
沖縄県	0	-
合計	1,396,000	

カッコ内は順位を示す。

鉄道事業者名	「開かずの踏切」 箇所数
1 東日本旅客鉄道	78
2 西武鉄道	75
3 西日本旅客鉄道	69
4 京王電鉄	69
5 東武鉄道	65
6 小田急電鉄	35
7 阪急電鉄	32
8 相模鉄道	32
9 近畿日本鉄道	30
10 京浜急行電鉄	29
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 九州旅客鉄道	4
17 京成電鉄	4
18 阪神電気鉄道	4
19 北海道旅客鉄道	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	611

H15.11 調査に基づき、国土交通省が集計

都道府県名	「開かずの踏切」 箇所数
1 東京都	281
2 大阪府	121
3 神奈川県	86
4 兵庫県	38
5 埼玉県	31
6 愛知県	23
7 福岡県	5
8 岐阜県	5
9 千葉県	3
10 京都府	3
11 奈良県	3
12 北海道	2
13 長野県	2
14 広島県	2
15 新潟県	2
16 三重県	1
17 群馬県	1
18 滋賀県	1
19 鳥取県	1
合計	611

H15.11 調査に基づき、国土交通省が集計