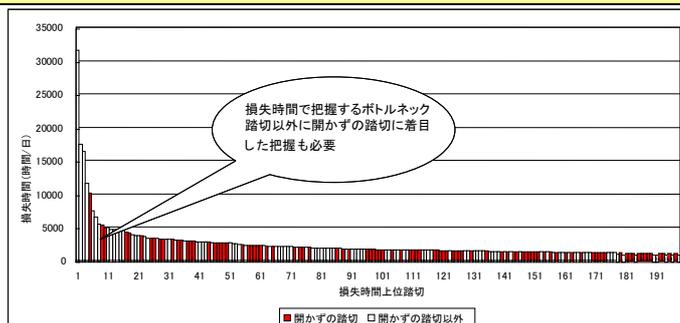


## 踏切対策のスピードアップ

「**抜本対策**」のペースアップとスピードを重視した「**速効対策**」への取組強化の両輪による踏切対策の総合的推進。

- ※ **抜本対策**：連続立体交差事業等による立体交差化
- ※ **速効対策**：歩道拡幅等による構造改良や保安設備の整備



### (1) 指標の動向

#### ■踏切遮断による損失時間を用いて業績を評価

- ・ 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）」を設定。
- ・ 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）。
- ・ 平成 16 年度では 136.6 万人・時間/日と平成 11 年度より 3.0 万人時間/日減少したが 5 年間で全体の約 2% の削減にとどまった。
- ・ この要因としては、損失時間が大きい踏切が大都市に偏在しているため、多くの費用と長期の事業期間を必要。そのため、地方公共団体の財源の中で、その対策に限界があった。
- ・ 今後、抜本対策をペースアップする施策を充実し、損失時間削減のスピードアップを図る必要がある。

#### ■開かずの踏切の対策実施数を用いて業績を評価

- ・ 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）」を設定。
- ・ 一方、遮断時間が長い「開かずの踏切」（ピーク 1 時間当たりの遮断時間が 40 分以上の踏切）では社会問題化。
- ・ これまでの損失時間削減を中心とした踏切対策の中で、「開かずの踏切」に対する対策は必ずしも十分に進んでおらず、今後、緊急的にその対策を推し進めていく必要がある。
- ・ 早期対策の促進を図るため、開かずの踏切の対策実施数を指標として業績を評価。

### (2) 達成度報告(昨年度の成果)

#### ■連続立体交差事業等による損失時間の削減

- ・ 平成 16 年度においては、連続立体交差事業などの抜本対策により 39 箇所の踏切を除却。これにより、損失時間 4,100 人・時間/日を減少。

#### ■踏切実態調査の高度化により効率的な対策が可能

- ・ 踏切実態調査の項目に最大連続遮断時間を追加し、速効対策の優先すべき踏切を把握した。

### (3) 業績計画(今後の取組み)

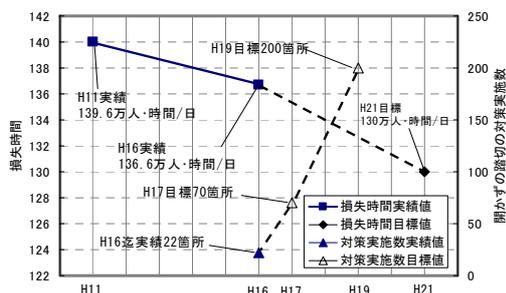
#### ■「抜本対策」のペースアップ

- ・ 連続立体交差事業等の「抜本対策」にかかるペースアップを推し進めることにより、過去 5 年間の 2 倍のペースで踏切遮断損失時間の削減を進める。

#### ■スピードを重視した「速効対策」への取組強化

- ・ スピードを重視した、高度な踏切遮断機の導入の効果検証、拡幅等による交通容量拡大による「速効対策」への取組強化を図り、開かずの踏切の改善を進める。

		損失時間	開かずの踏切の対策実施数
平成 11 年度実績		139.6 万人・時間/日	—
平成 16 年度	実績	136.6 万人・時間/日	22 箇所(H16 迄)
	目標	—	—
中期的な目標		130 万人・時間/日 (H21)	200 箇所 (H19 迄)
平成 17 年度の目標		—	70 箇所



(1) 指標の動向

■踏切遮断による損失時間を用いて業績を評価

道路管理者と鉄道事業者の適切な連携のもと、適切な対策を実施するために必要となる的確なデータ収集を行い、損失時間を算出する。

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。平成 16 年度では 136.6 万人・時間/日と平成 11 年度より 3.0 万人時間/日減少したが 5 年間で全体の約 2%の削減にとどまった。この要因としては、遮断損失時間が大きい踏切は東京都など大都市に偏在しており、多くの費用と長期の事業期間を必要とする連続立体交差事業等の抜本対策の特性上、こうした地方公共団体の財源の中で、その対策にも限界があったことがあげられる。今後、抜本対策をペースアップする施策を充実することにより、損失時間削減のスピードアップを図る必要がある。

■開かずの踏切の対策実施数を用いて業績を評価

「開かずの踏切」は、三大都市圏で 99%存在しており、大都市に集中している。

一方、遮断時間が長い「開かずの踏切」では、待ち時間によるイライラが重大な事故につながる、地域が分断されるなど、様々な社会問題が発生しており、早期対策が求められている。

しかし、これまでの損失時間削減を中心とした踏切対策の中で、「開かずの踏切」に対する対策は必ずしも十分に進んでおらず、今後、緊急的にその対策を推し進めていく必要がある。

速効対策の促進を図るため、今後は、開かずの踏切の対策実施数を指標として業績を評価する。

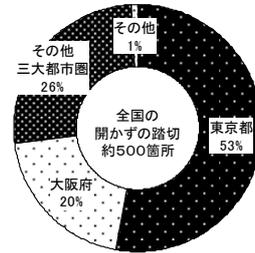


図 4-1 大都市に集中する開かずの踏切

(H15. 11 鉄道局資料)

(2) 達成度報告（昨年度の成果）

■連続立体交差事業の実施による遮断時間の削減

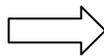
平成 16 年度においては、連続立体交差事業などの抜本対策により 39 箇所の踏切を除却。これにより、損失時間 4,100 人・時間/日が減少したと推計される。

■JR 阪和線の上り線高架化による効果

JR 阪和線長居公園通（長居南 1 踏切）では、上り線が高架化されたことにより、「踏切遮断時間」と「踏切遮断による交通渋滞」が大幅に改善された。

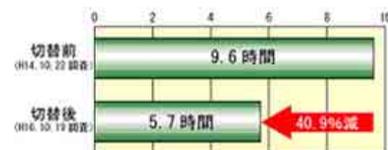


整備前



整備後

□踏切遮断時間



□踏切による交通渋滞長

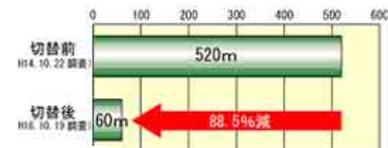


図 4-2 連続立体交差化事業による効果事例

## 【渋滞を減らす ～道路交通の円滑化と地球温暖化対策～】

### ■損失時間算出のための踏切実態調査の高度化

踏切実態調査の項目に最大連続遮断時間等を追加し、全踏切の調査を行った。その結果を用いて、最大連続遮断時間の特に長い踏切を抽出し、速効対策を優先して実施すべき踏切としてとりまとめた。

### ■連続立体交差事業の広報活動の実施

インターネット・新聞広告・列車内吊り広告等を利用したスイスイ・シティ大作戦による広報活動の実施により連続立体交差事業の認知・理解等を促進し、事業推進を支援。

・スイスイ・シティ大作戦：[\(URL:http://www.suisui-city.com/\)](http://www.suisui-city.com/)

## (3) 業績計画（今後の取組み）

### ■連続立体交差事業など「抜本対策」のペースアップ

連続立体交差事業等の「抜本対策」にかかるペースアップを推し進めることにより、過去5年間の2倍のペースで踏切遮断損失時間の削減を進める。

平成17年度においては、踏切遮断時間の長い踏切を中心に、80箇所の踏切を除却する（うち、「開かずの踏切」10箇所）。

○新規施策として、都道府県・政令市に限定されていた連続立体交差事業の施行者に、県庁所在都市及びそれに準ずる都市（人口20万人以上の都市及び特別区）を追加。

### ■速効対策を中心に「開かずの踏切」対策を推進

「開かずの踏切」に対する各鉄道事業者毎の抜本対策の実施状況は別紙の通りであり、その取り組み状況は鉄道事業者毎にまちまちである。とりわけ、抜本対策が実施されていない「開かずの踏切」約500箇所については、速効対策が急務であり、平成19年度までの3年間に、200箇所（うち40箇所は立体交差化により対応）について立体横断施設や歩道拡幅、賢い踏切の導入等により、「開かずの踏切」対策を実施する。平成17年度はそのうち70箇所対策を実施する。

○東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の開かずの踏切の緊急対策

・37号踏切 歩道橋設置等 H17年度完成予定 ・38号踏切 踏切道拡幅等 H17年度完成予定

### 【関連する平成17年度の主な施策】

○事業者間の調整を迅速化する新ルール

・地域単位で、一括して、踏切道の改良プランを作成

## (4) バックデータ

○都道府県別の踏切遮断による損失時間

■ トップ10
■ ワースト10

区分	踏切損失時間
単位	人時/日
<b>全国</b>	<b>1,396,000</b>
北海道	21,300 (32)
青森県	2,000 (8)
秋田県	2,400 (9)
岩手県	1,000 (2)
山形県	1,200 (5)
宮城県	7,000 (25)
福島県	3,900 (14)
東京都	329,900 (47)
神奈川県	151,300 (45)
千葉県	51,600 (40)
埼玉県	69,400 (42)
茨城県	8,200 (26)
栃木県	9,200 (28)
群馬県	31,400 (37)
長野県	5,400 (20)
山梨県	3,000 (12)
新潟県	7,200 (23)
富山県	4,000 (15)
石川県	4,100 (16)
静岡県	25,700 (36)
岐阜県	22,200 (34)
愛知県	69,500 (43)
三重県	23,600 (35)
滋賀県	14,700 (30)
京都府	50,800 (39)
大阪府	193,500 (46)
兵庫県	86,800 (44)
福井県	4,400 (18)
奈良県	35,000 (38)
和歌山県	7,200 (23)
鳥取県	2,900 (11)
島根県	1,000 (2)
岡山県	8,200 (26)
広島県	23,500 (33)
山口県	10,500 (29)
徳島県	3,600 (13)
香川県	6,800 (22)
愛媛県	5,700 (19)
高知県	1,600 (6)
福岡県	55,400 (41)
佐賀県	1,900 (7)
長崎県	2,700 (10)
熊本県	5,200 (17)
大分県	6,500 (21)
宮崎県	1,000 (2)
鹿児島県	12,600 (31)
沖縄県	0 (1)

○鉄道事業者別の「開かずの踏切」箇所数

鉄道事業者名	「開かずの踏切」 箇所数	うち連続立体交差事業 における対策箇所数
1 西武鉄道	100	7
2 東日本旅客鉄道	80	17
3 京王電鉄	68	13
4 西日本旅客鉄道	45	9
5 南海電気鉄道	44	18
6 小田急電鉄	37	9
7 相模鉄道	31	9
8 阪急電鉄	26	7
9 京浜急行電鉄	15	12
10 京阪電気鉄道	13	-

※連続立体交差事業における対策箇所は、現在、事業中及び  
着工準備採択されている事業で対象としている踏切

※H15.11調査に基づき、国土交通省が集計

○都道府県別「開かずの踏切」箇所数

都道府県名	「開かずの踏切」 箇所数
1 東京都	266
2 大阪府	102
3 神奈川県	75
4 兵庫県	29
5 埼玉県	13

※H15.11調査に基づき、国土交通省が集計