

## <用語の定義>

### ○緊急に対策の検討が必要な踏切：

以下の基準に合致する踏切（「開かずの踏切」、「自動車ボトルネック踏切」「歩道が狭隘な踏切」「歩行者ボトルネック踏切」）

### ○開かずの踏切：

ピーク時間の遮断時間が40分／時以上の踏切

### ○自動車と歩行者のボトルネック踏切：

自動車と歩行者の交通量が多く、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切  
自動車ボトルネック踏切と歩行者ボトルネック踏切からなる

- ・自動車ボトルネック踏切：  
一日の踏切自動車交通遮断量\*1が5万以上の踏切
- ・歩行者ボトルネック踏切：  
一日あたりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量\*2の和が5万以上かつ一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が2万以上になる踏切

\* 1) 踏切自動車交通遮断量＝自動車交通量×踏切遮断時間

\* 2) 踏切歩行者等交通遮断量＝歩行者および自転車の交通量×踏切遮断時間

### ○歩道が狭隘な踏切：

前後の道路に比べ歩道が狭い、もしくは前後の道路に歩道があるのに歩道がない踏切のうち、

- 1) 以下の全ての基準に適合する踏切
  - ・前後道路の車道幅員が5.5m以上
  - ・前後の歩道に比べ、歩道が1.0m以上狭い踏切
  - ・1日自動車交通量が1,000台（通学路では500台）以上  
（1日当たりの歩行者交通量が500人を越える場合は不問）
  - ・1日歩行者交通量が100人（通学路では40人）以上
- 2) 上記の基準のうち1つ以上で基準を大幅に上回るなど、緊急的な対策が必要な箇所  
（上記の「歩道」には路肩を歩道見なしとして（いわゆる「歩行帯」）も含んでいる。

### ○速効対策：

踏切の歩道拡幅、立体横断施設の整備、遮断時間の短縮を図る賢い踏切の導入、踏切道の交通負担の軽減を図るものなど効果が早期に発現する踏切交通の円滑化、安全性向上を図る対策

### ○抜本対策：

連続立体交差化などにより、踏切自体を除却することにより、踏切問題を抜本的に解消する対策

### ○その他特に対策が必要と思われる踏切：

緊急に対策の検討が必要な踏切には該当しないものの道路管理者および鉄道事業者から特に対策が必要と思われる踏切として報告された踏切