

参 考 資 料

目次

1. 考慮すべき社会情勢の変化.....	1
2. 連続立体交差事業の効果.....	13
3. 鉄道立体化以外の踏切対策の効果.....	22
4. 今後の踏切対策に対する関係者意見の概要.....	28

1. 考慮すべき社会情勢の変化

今後の踏切対策を検討する上で、社会情勢の変化を考慮する必要があります。
本項では、この 20 年間で生じた考慮すべき社会情勢の変化について紹介します。

表 1-1 考慮すべき社会情勢の変化

番号	大分類	小分類
(1)	主な社会の 動向	ア) 人口減少、及び少子高齢化
		イ) AI 等テクノロジーの進化
		ウ) 環境への配慮
		エ) コロナ禍を契機としたライフスタイル等の変化
		オ) 物流の重要性の高まり
(2)	道路と鉄道の 動向	ア) 踏切道の交通動向
		イ) 鉄道需要供給動向
(3)	まちづくり	ア) 地域の個性を生かしたまちづくり
		イ) ウォーカブル
		ウ) 自転車活用推進
(4)	安全	ア) 踏切事故
		イ) 移動円滑化対策
(5)	災害	ア) 災害による寸断
		イ) 緊急輸送道路

(1) 主な社会の動向

(ア) 人口減少・少子高齢化

我が国は人口減少時代を迎えており、首都東京においても、現在の人口は増加傾向にあるものの、今後、人口減少の局面に入ると考えられています。推計では、都の人口は、2030年から減少に転じるものとされています。

特に、年齢別将来人口の伸び指数で示すとおり、区部及び市町村部ともに、65歳以上の増加と14歳以下の減少による少子高齢化が顕著になるものと考えられます。

近年、労働力の超過需要による人手不足感が強まっており、今後、生産年齢人口の減少もあいまって、労働力不足の深刻化が懸念されています。

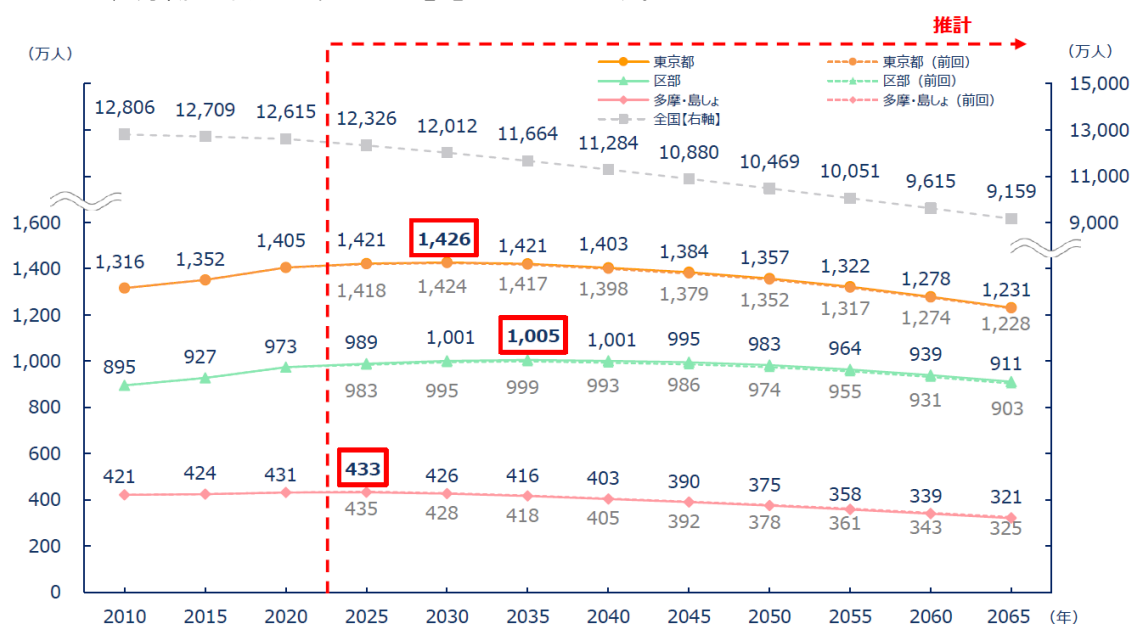


図 1-1 東京都の総人口の推計

出典：2050 東京戦略 附属資料 東京の将来人口 より抜粋

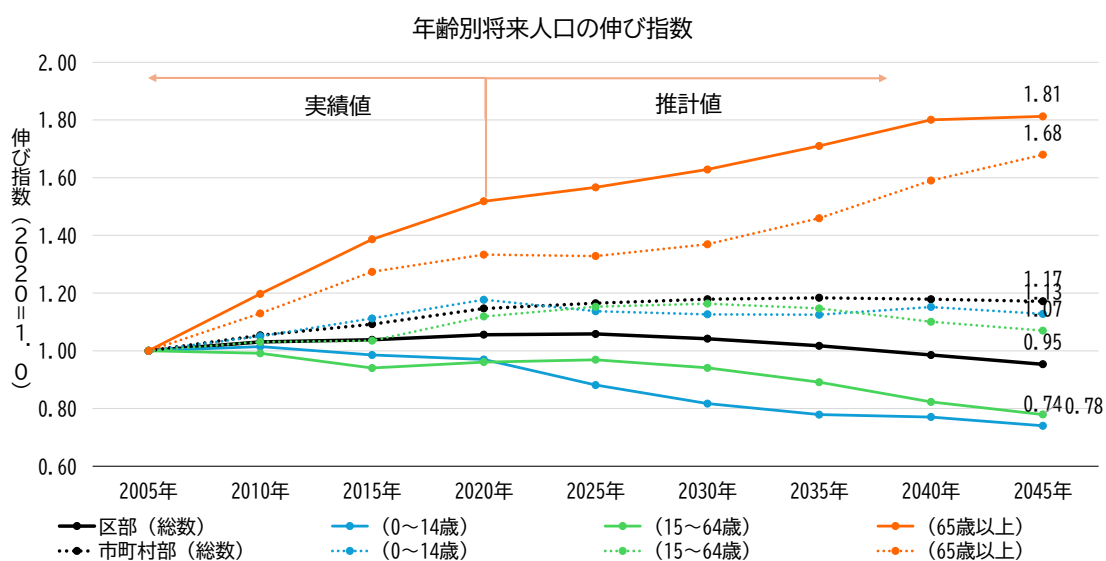


図 1-2 区部、市町村部別年齢別将来推計人口の伸び

出典：東京都の統計「東京都の人口予測」（令和6年3月更新）より作成

(イ)AI 等テクノロジーの進化

近年、様々な分野で AI や IoT を活用したテクノロジーが進化しています。生成 AI をはじめとするテクノロジーの爆発的な進化スピードは、予想をはるかに超えており、今後、生活のあらゆる場面で不可欠な存在となっていくことが予想されています。技術を積極的に活用していくことで、人口減少の中にあっても、人々の生活の豊かさにつなげていくことが重要です。

踏切対策においても、監視カメラの高解像度化及び通信技術の進展により、踏切の遠隔リアルタイム監視が普及してきています。監視カメラ画像をリアルタイムで AI 解析することにより、踏切内の異常事象を検出するシステムの実証実験が行われるなど、これらの技術が安全対策に活用されつつあります。

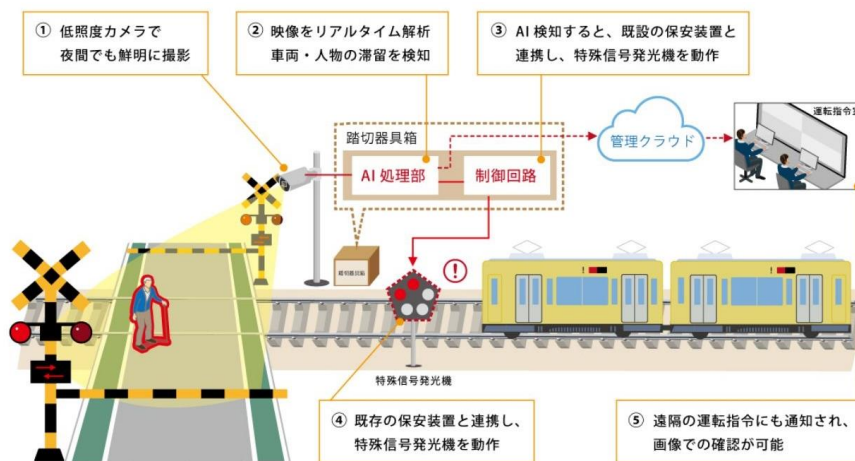


図 1-3 AI による画像解析システム

出典：西武鉄道ウェブサイト

(ウ)環境への配慮

都では、令和元（2019）年 5 月、2050 年に CO2 排出実質ゼロに貢献する「ゼロエミッション東京」を実現することを宣言しました。

さらに、2030 年までに温室効果ガス排出量を 50%削減（2000 年比）する「カーボンハーフ」の実現に向けて、「ゼロエミッション東京戦略」をアップデートし、取組を加速させることとし、具体的な目標と施策の在り方を示す「東京都環境基本計画」を令和 4（2022）年 9 月に策定しました。

計画では、「環境負荷の少ない交通」を実現するための指針の一つとして「交通渋滞の解消に向けた道路ネットワークの整備を進める」ことが示されています。

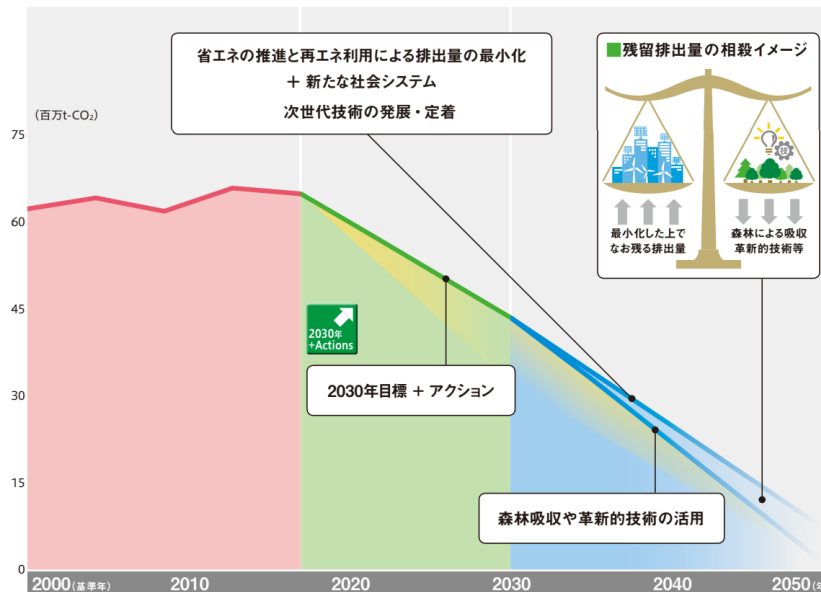


図 1-4 CO2 排出量削減に向けた 2050 年までの道筋

出典：東京都「ゼロエミッション東京戦略」（2019 年 12 月）

（エ）コロナ禍を契機としたライフスタイル等の変化

人々の価値観及び生活様式に大きな影響を及ぼした新型コロナウイルス感染症は、令和 5（2023）年 5 月、5 類感染症に移行となり節目を迎えました。以降、経済・社会活動が本格化し、インバウンド需要の戻りなども背景に、街には活気が戻ってきました。

一方、コロナ禍で浮き彫りとなったデジタル化の遅れなどの対応を爆速で進めた結果、行政サービスの DX、テレワーク、キャッシュレスなど新たな生活様式の礎を構築しました。

人々の価値観の変化や多様化も踏まえ、ゆとりや潤いを感じられる空間の創出、住まいを中心とした歩いて暮らせる地域づくりの検討など、経済性や効率性だけではなく、人や暮らしも重視した取組が進められています。

（オ）物流の重要性の高まり

必要なものを必要なときに得られる暮らしを支える物流は、産業活動及び都民生活にとって不可欠になっています。電子商取引（EC）の市場規模の拡大に合わせ、宅配便の取扱個数が増加しており、特に、新型コロナ流行後は、物販系分野の EC が大きく伸びており、こうした動きが宅配便などにも影響を及ぼしていると考えられます。

深刻化するドライバー不足、高速道路及び一般道でのボトルネックへの対応、港及び市場での DX 等の推進など、物流効率化に向けた総合的な対策を展開しています。

また、自動運転等の新技術、自動物流道路など新たな物流の在り方が検討されています。

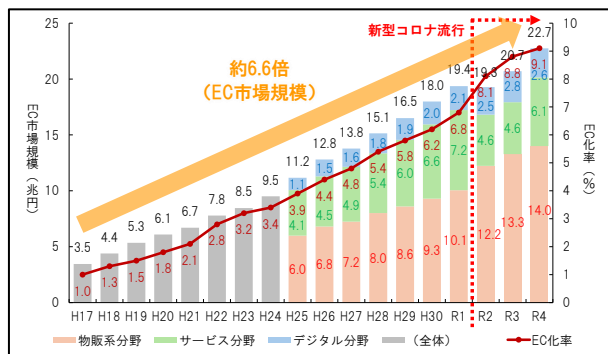


図1-5 全国のEC市場規模

資料：電子商取引に関する市場調査報告書（経済産業省）より作成

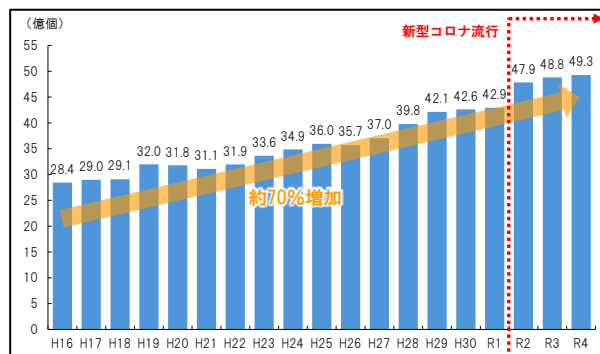


図1-6 全国の宅配便取扱個数(トラック)

資料：宅配便・メール便取扱実績（国土交通省）より作成

(2) 道路と鉄道の動向

(ア) 踏切道の交通動向

都では、都市間競争が激化する中でも、都市再生の取組、東京 2020 大会も契機としたバリアフリー化等を進め、更なる魅力の向上を図ってきました。

道路においては、誰もが使いやすくスムーズな道路ネットワークの形成に向け、渋滞のない快適な道路交通を実現するため、都市の骨格を形成する幹線道路の整備、踏切の解消に向けた連続立体交差事業及び都県境を越えた道路網形成を推進しています。

しかし、都内には依然として、自動車ボトルネック踏切が 37 か所、歩行者ボトルネック踏切が 202 か所あり、これらの踏切が都民生活及び経済活動の支障となっています。

(イ) 鉄道需要供給動向

鉄道乗車人員は、平成 16（2004）年度から平成 30（2018）年度まで増加傾向にあり、コロナ禍の令和 2（2020）年度は約 67%に減少したものの、令和 4（2022）年度には約 80%に回復しています。

鉄道運行本数は、令和 3（2021）年度までは横ばいで推移していましたが、令和 4（2022）年度から減少傾向になっています。

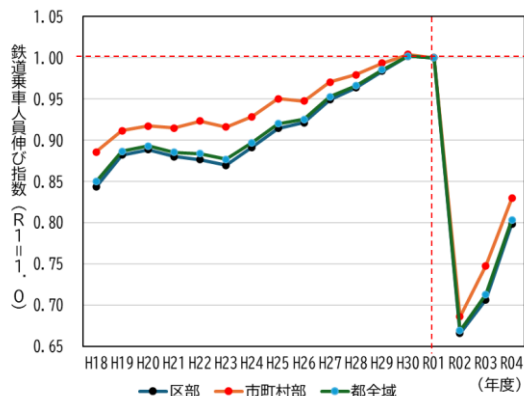


図1-7 鉄道乗車人員の推移

注）駅別鉄道乗車人員を区分、市町村別に集計した結果
資料：東京都統計年鑑（令和 4 年）より作成

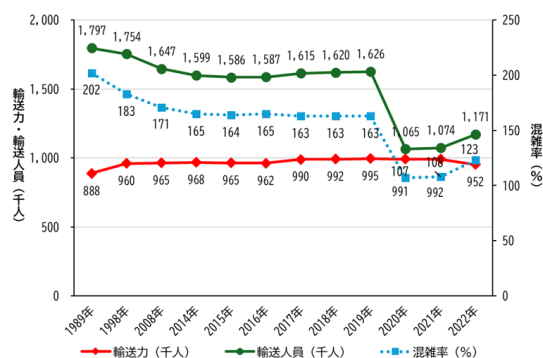


図1-8 東京圏における主要区間の輸送力、輸送人員及び混雑率の推移

注）主要区間：国土交通省において継続的に混雑率の統計をとっている 31 区間における最混雑時間帯 1 時間の値
資料：「都市鉄道の混雑率調査結果(令和 4 年度実績)」
(国土交通省鉄道局)より作成

(3) まちづくり

(ア) 地域の個性を生かしたまちづくり

東京は、日本の成長を支える高度な都市機能が集積するとともに、「人」及び「地域の個性」を大切にされた空間があふれる、成長と成熟が両立した都市として更に進化する必要があります。

都では、成熟都市として一段と質の高い成長を遂げるため、ターミナル駅周辺等における魅力と活力あふれる拠点形成に加え、既存の建造物、都有地の活用等により、地域の個性を感じられる魅力的な街並み及び景観の形成を推進しています。



図 1-9 東京の際立った地域の個性

出典：2050 東京戦略（令和 7 年 3 月）

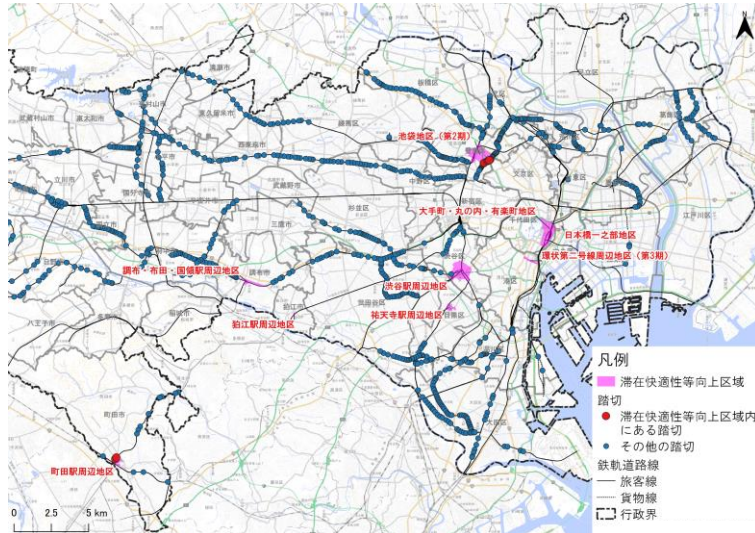
(イ) ウォーカブル

世界中の多くの都市で、道路空間を車中心から人中心の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組が進められています。これらの取組は、都市に活力を生み出し、持続可能かつ高い国際競争力の実現につながっています。

近年、国内でも、このような道路空間の再構築・利活用の先進的な取組が見られるようになりました。

都では、駅周辺及び道路空間のリメイク、集約型地域構造への再編等により、歩き回りたくなる、訪れたくなるようなウォーカブルな空間・まちの創出を目指し、歩行者の滞留・にぎわい空間を創出する歩行者利便増進道路（ほこみち）の新規指定など、にぎわい創出に向けた道路空間の利活用を推進しています。

また、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出に向けて、令和 2（2020）年に一部改正された都市再生特別措置法に基づき、「滞在快適性等向上区域」（通称：「まちなかウォーカブル区域」）が設定及び公表されています。都内では、九つの自治体が、それぞれのまちなかウォーカブル区域を設定及び公表しています。



出典：地理院タイルを下図に作成

図 1-10 滞在快適性等向上区域

資料：「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりの取組状況（国土交通省 HP）より作成



渋谷リバーストリート

新虎通り

図 1-11 ウォーカブルな空間

出典：歩行者中心の道路空間の活用マニュアル（都市整備局）

（ウ）自転車活用推進

自転車は、誰もが気軽に利用でき、健康づくりにも資する身近な交通手段です。環境負荷も少なく、今後、東京を車中心から人中心の街へと変えていくためには、より一層、自転車を活用していく必要があります。

一方、都内の自転車関連事故の発生件数は、ここ数年、増加傾向にあります。全交通事故に占める自転車関連事故の割合は約 4 割で、全国平均の約 2 割と比べて非常に高く、安全確保が重要な課題となっています。

今後、自転車利用環境の更なる充実を図るとともに、自転車利用の安全性及び回遊性をより高めるため、連続した自転車通行空間の整備が重要です。

東京都では、都内各地で誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間の確保を目指し、東京都自転車通行空間整備推進計画（令和 3（2021）年 5 月）に基づき取組を進めています。



図 1-12 車道を活用した自転車通行空間の整備事例

出典：「東京都自転車通行空間整備促進計画」（2021 年（令和 3 年）5 月）

（4）安全

（ア）踏切事故

都内の踏切事故の件数は、20 年間の中では、近年においては横ばいからやや減少しています。踏切事故の原因については、直前横断によるものが最も多く全体の約 45%、次いで停滞等によるものが約 38%を占めています。また、事故関係者は歩行者が約 61%となっています。

事故関係者の年齢構成では、高齢者の割合が高く、高齢化の進展により更に高まる見込みです。

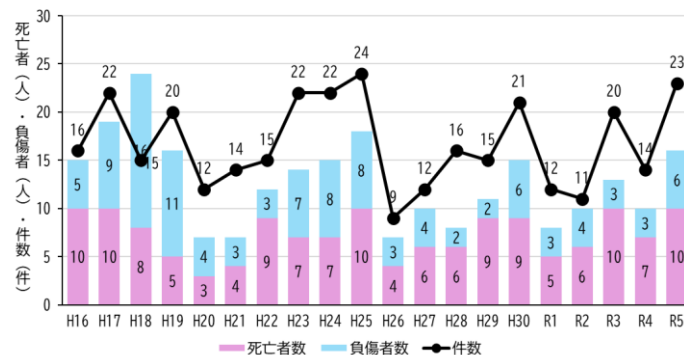


図 1-13 踏切事故の件数及び死傷者数の推移（東京都）

出典：関東運輸局「関東運輸局管内における鉄軌道事故等の発生状況等」（2023（令和 5）年）より作成

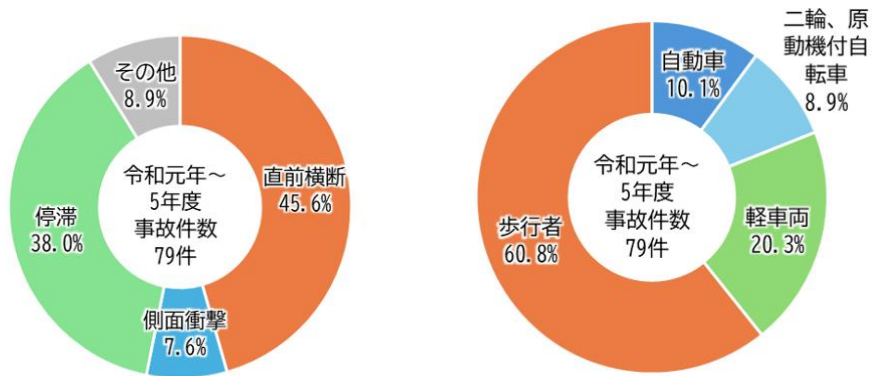


図 1-14 踏切事故原因 及び 衝撃物別構成 (東京都)

出典：関東運輸局資料より作成

注) 原因の内容 【直前横断】踏切遮断中に自動車、自転車、歩行者等が電車の直前を横断し接触
 【側面衝撃】踏切遮断中に自動車、自転車、歩行者等が電車側面に接触
 【停滞】踏切道内で自動車、自転車、歩行者等が停滞し、電車と接触

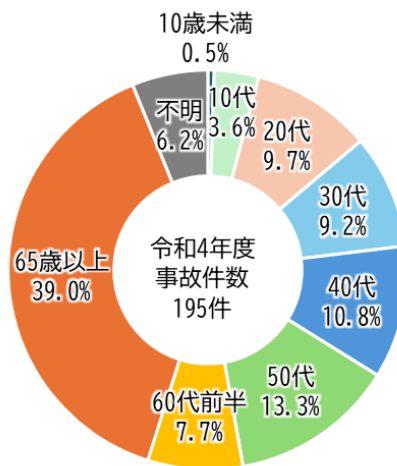


図 1-15 関係者年齢別構成 (全国)

注) 死傷者数：137人 (うち死亡者 92人)

出典：鉄道局「鉄軌道輸送の安全に関わる情報 (令和4年度)」より作成

(イ)移動円滑化対策

平成 18（2006）年 12 月 20 日に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）が施行され、国土交通大臣が、多数の高齢者、障害者等の利用が見込まれる道路について、バリアフリー化が必要な特定道路に指定できるようになりました。

令和 6（2024）年 1 月には、道路の移動等円滑化に関するガイドラインが改定され、視覚障害者誘導用ブロック等の構造に関する規定等について記載が追加されたことをきっかけに、改良すべき踏切が新たに法指定されました。東京都の障害者就労率は増加傾向にあることから、対策の必要性が高まっています。

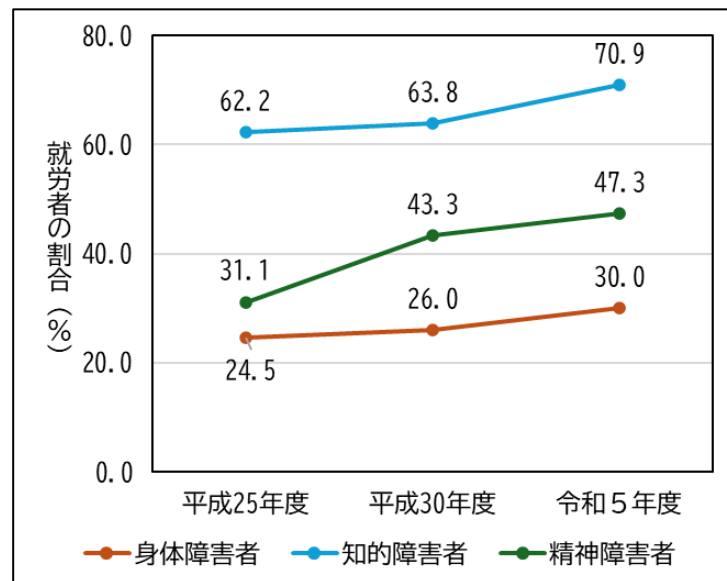


図 1-16 東京都の障害者就労率の推移

注) 18 歳以上の身体障害者 4,000 人、知的障害者 1,200 人、精神障害者 1,200 人及び難病患者 1,200 人（計 7,600 人）に対するアンケート調査結果

注) 就労者は、「一般就労など」、「福祉的就労をしている」及び「生活介護で工賃をもらう生産活動をしている」の合計値
資料：「令和 5 年度東京都福祉保健基礎調査」東京都福祉局より作成

(5) 災害

(ア) 災害による寸断

これまで都は、地震、風水害などの災害に備え、各種インフラ整備の計画的な実施、自助・共助を促す事業の推進など、幅広い対策の充実を図り、着実に成果を上げてきました。

一方、気候変動の影響によって頻発化・激甚化する風水害、社会の変化に伴い新たな課題も重みを増す首都直下地震などの災害は、いつ起きてもおかしくなく、これらが複合的に発生するリスクもあります。

踏切においては、平成 21（2013）年の東日本大震災において、停電による踏切遮断が原因となり、交通渋滞が発生する事象が生じました。また、平成 30（2018）年に発生した大阪北部地震で、列車の駅間停止等により多数の踏切道が遮断されました。これにより、緊急車両がう回を迫られ、救急活動に支障が生じ、発災時の情報共有、う回路の確保など、踏切を取り巻く課題が顕在化しています。

こうした状況を受け、踏切道改良促進法の改正（令和 3 年 3 月）では、大規模災害時に、列車の駅間停止等により、踏切道において長時間の遮断が発生し、救急救命活動等に大きな支障が生じるような事態を防止するため、国土交通大臣が指定した踏切道について、道路管理者及び鉄道事業者が、災害時に踏切道を開放するまでの手順、関係機関への連絡体制等をあらかじめ決定するよう義務付けるなど、対策の在り方も変化しています。

(イ) 緊急輸送道路

緊急輸送道路とは、阪神淡路大震災での教訓を踏まえ、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点とを相互に連絡する道路のことで、第 1 次から第 3 次まで設定されています。

震災の被害を最小化し、早期復旧を図るためには、緊急輸送道路沿道の耐震化を進め、建物の倒壊による道路閉塞を防止することが特に重要です。都では、緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例において、特定緊急輸送道路及び一般緊急輸送道路が定められており、特定沿道建築物においては、耐震化の状況の報告及び耐震診断が義務化されています。

また、都内には、通行上の支障となり得る踏切が、緊急輸送道路上にも存在しています。首都直下地震が発生した場合には、鉄道の運行停止が想定されており、列車の駅間停止により緊急輸送道路上の踏切道が寸断され、緊急輸送活動の支障となる可能性があります。

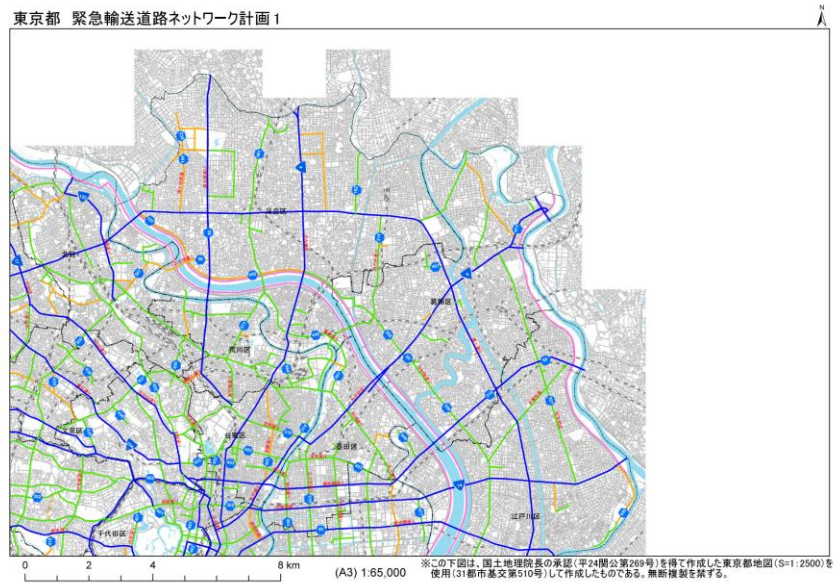


図 1-17 東京都緊急輸送道路ネットワーク計画図

出典：東京都の緊急輸送道路（東京都建設局 HP）

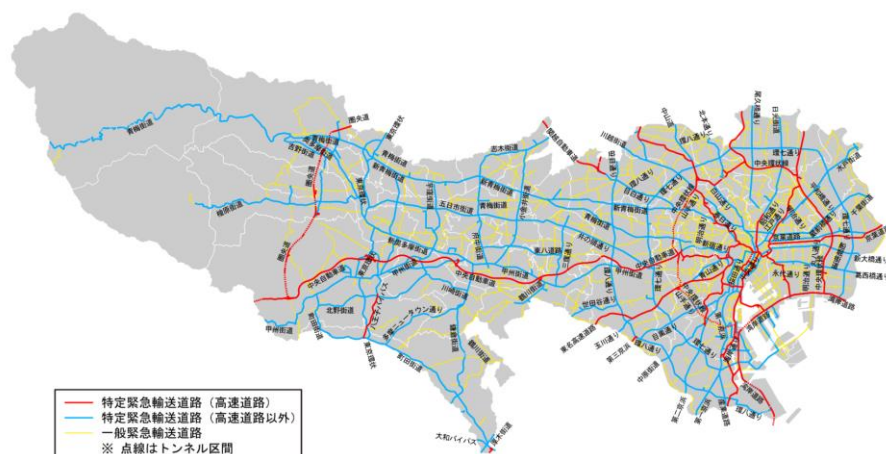


図 1-18 特定・一般緊急輸送道路図

出典：緊急輸送道路沿道建築物の耐震化（東京都耐震ポータルサイト）

2. 連続立体交差事業の効果

本項では、連続立体交差事業の効果をまとめています。

連続立体交差事業による主な事業効果は、以下のとおりです。

(1) 人と車の流れがスムーズに

連続立体交差事業は、数多くの踏切を同時に除却することで円滑な道路ネットワークを実現し、交通渋滞を解消します。渋滞の緩和により、人と車の流れがスムーズになります。



図 2-1 連続立体交差事業のストック効果（人と車の流れがスムーズに）

出典：連続立体交差事業のストック効果パンフレット（東京都建設局）

(2) 高架下等の有効利用

連続立体交差事業で生み出された高架下等の空間を活用することで、地域の利便性及び安全性が向上します。高架下等の賢い利用で利便性が向上し、まちの魅力も向上します。



図 2-2 連続立体交差事業のストック効果（高架下の有効利用）

出典：連続立体交差事業のストック効果パンフレット（東京都建設局）

（３） 再開発などによる街の活性化

連続立体交差事業は、鉄道沿線のまちづくり事業と一体的に進めることにより、総合的な都市基盤整備に貢献します。連立事業を契機とした駅前広場の整備及び再開発事業により、にぎわいのあるまちづくりが進みます。



図 2-3 連続立体交差事業のストック効果（再開発等による街の活性化）

出典：連続立体交差事業のストック効果パンフレット（東京都建設局）

（４） 鉄道輸送の安全性の向上

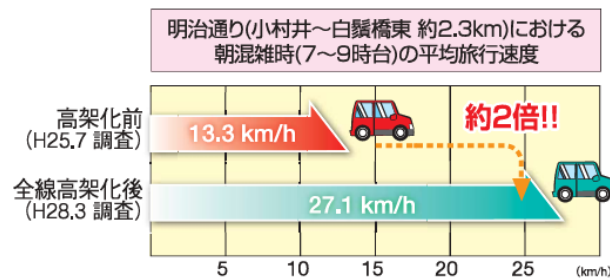
連続立体交差事業の実施に伴い踏切が除却されることで、踏切事故等が解消するとともに、鉄道輸送の安全性の向上等に寄与します。

次ページ以降では、現基本方針の策定以降に完了した連続立体交差事業の事業効果をまとめております。

連続立体交差事業の効果

①交通渋滞の解消

○京成押上線（押上駅～八広駅間）連続立体交差事業（高架化）により、明治通りの平均旅行速度は、高架前の 13.3km/h から約 2 倍の 27.1km/h に向上しました。



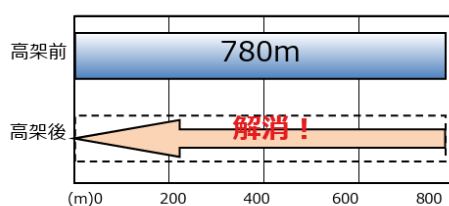
出典：道路と鉄道の連続立体交差事業パンフレット（東京都建設局）

○京浜急行本線（京急蒲田駅付近）連続立体交差事業（高架化）により、高架前に 780m あった第一京浜の渋滞長が解消されました。



出典：連続立体交差事業のストック効果パンフレット（東京都建設局）

<京浜急行本線・空港線(京急蒲田駅付近)>
第一京浜での効果



出典：連続立体交差事業（連立事業）ポータルサイト

「事業の効果 1 人と車の流れがスムーズに」（東京都建設局 HP）

連続立体交差事業の効果

②まちづくり

○JR中央線（三鷹駅～立川駅間）連続立体交差事業（高架化）に合わせ、武蔵小金井駅周辺で再開発事業を一体的に進め、駅前広場等が整備されました。



事業前



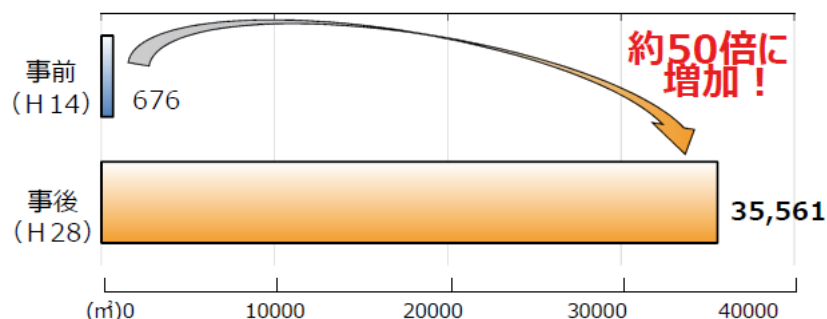
事業後

出典：道路と鉄道の連続立体交差事業パンフレット（建設局）

○京成押上線（押上駅～八広駅間）連続立体交差事業（高架化）は、鉄道沿線のまちづくり事業と一体的に進められ、総合的な都市基盤に貢献しました。京成曳舟駅付近では、商業の床面積が約 50 倍に増大しました。



＜京成押上線(京成曳舟駅付近)＞
商業床面積の変化



出典：連続立体交差事業（連立事業）ポータルサイト「事業の効果」（東京都建設局 HP）

連続立体交差事業の効果

③高架下・上部空間利用

○小田急小田原線（世田谷代田駅～喜多見駅間）連続立体交差事業（高架化・地下化）で生み出された高架下・上部空間を活用することで、地域の利便性及び安全性の向上並びに地域活性化に貢献しています。



図書館（経堂駅）



防災倉庫（豪徳寺駅）



介護施設（梅ヶ丘駅）



商業施設（成城学園前駅）

○東急目蒲線（目黒駅～洗足駅間）連続立体交差事業（地下化）により生み出された空間を活用し、駅前広場、緑道及び駐輪場が整備され、地域の利便性の向上及び潤いの場の創出に貢献しています。



緑道（武蔵小山駅）



駅前広場（武蔵小山駅）



駐輪場（西小山駅）



駅前広場（西小山駅）

連続立体交差事業の効果

③高架下・上部空間利用

○京王京王線・相模原線（調布駅付近）連続立体交差事業（地下化）で生み出された上部空間を活用し、調布駅駅前広場、緑道、駐輪場等が整備されました。また、これに合わせて、駅周辺では再開発事業が進められ、商業施設、映画館等が整備されるなど、まちの活性化及びにぎわいの創出に貢献しています。



駅前広場（調布駅）



緑道（てつみち）



駐輪場



映画館・商業施設

○JR南武線（稲田堤駅～府中本町駅間）連続立体交差事業（高架化）により生み出された空間を活用し、スーパーマーケット等の商業施設、飲食店、駐輪場等が整備され、地域の活性化及び利便性の向上に貢献しています。



商業施設（矢野口駅）



観光交流施設（稲城長沼駅）



商業施設（南多摩駅）



商業施設・駐輪場（稲城長沼駅）

連続立体交差事業の効果

③高架下・上部空間利用

○西武池袋線（練馬高野台駅～大泉学園駅間）（高架化）で生み出された高架下空間を活用し、商業施設、保育施設、図書館資料受取窓口、集会所等が整備されました。



商業施設（練馬高野台駅）



地域集会所施設（練馬高野台駅）



保育施設（石神井公園駅）



区立図書館受取・返却口（石神井公園駅）

○小田急小田原線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）連続立体交差事業（地下化）により生み出された空間を活用し、保育園、商業施設、都市型ホテル、温泉旅館、賃貸住宅、保育施設、公園・歩行通路等が整備され、にぎわいの場が創出されました。



商業施設
（下北沢駅～世田谷代田駅）



温泉旅館
（下北沢駅～世田谷代田駅）



保育施設
（下北沢駅～世田谷代田駅）



公園・通路
（下北沢駅～世田谷代田駅）

連続立体交差事業の効果

③高架下・上部空間利用

○東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）（高架化）で生み出された高架下空間を活用し、商業施設、駐輪場等が整備され、新たなにぎわいの場が創出され、駅周辺の活性化に貢献しました。



商業施設



商業施設



荷捌き場



駐輪場

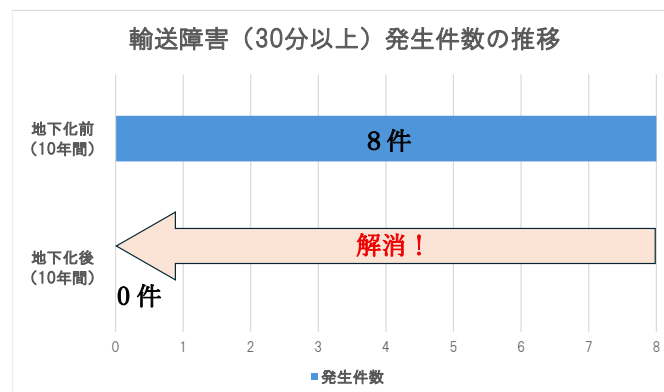
連続立体交差事業の効果

④鉄道輸送の安全性の向上

○小田急小田原線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）連続立体交差事業（地下化）により、当該区間内にあった9か所の踏切が除却されたことにより、踏切事故等が解消され、鉄道輸送の安全性の向上にも貢献しました。当該区間において、地下化前10年間では、輸送障害（30分以上）の発生件数が8件あったのに対し、地下化後10年間では輸送障害（30分以上）の発生件数が0件となりました。



出典：小田急電鉄株式会社「小田急線の複々線化事業について」



出典：小田急電鉄株式会社資料より作成

3. 鉄道立体化以外の踏切対策の効果

本項では、現基本方針の策定以降に実施された鉄道立体化以外の対策の事例をまとめています。

表 3-1 鉄道立体化以外の対策の事例一覧

番号	踏切道名（路線名）	対策
(1)	桜横町踏切（JR 中央線）	単独立体交差
(2)	大泉学園第 4 号踏切（西武池袋線）	踏切道の拡幅
(3)	鷲ノ宮第 2 号踏切（西武新宿線）	踏切道の舗装かさ上げ
(4)	倉庫前踏切・八高倉庫裏踏切 （JR 青梅線、八高線） 八高倉庫裏踏切（JR 貨物） 西武立川第 7 号踏切（西武拝島線）	駅の橋上化、自由通路の整備 及び踏切除却
(5)	奥沢 1 号踏切（東急目黒線）	歩行者立体横断施設の設置

その他踏切対策の事例 (1)

踏切名：桜横町踏切（JR 中央線）
道路名：八王子市幹線 1 級 31 号線

実施した対策 単独立体交差

対策の背景

○踏切周辺には、**小学校、盲学校、福祉作業所等があり、通勤・通学等に**踏切が利用されていた。

○踏切遮断時間が長く、朝夕の通勤・通学時間帯には**渋滞が発生**していた(歩行者・自転車交通量：626 台/日、自動車交通量：5,483 台/日)。

○踏切及び接続道路に歩道がないことから、通勤・通学時は**歩行者と自動車が輻輳し、非常に危険**であった。

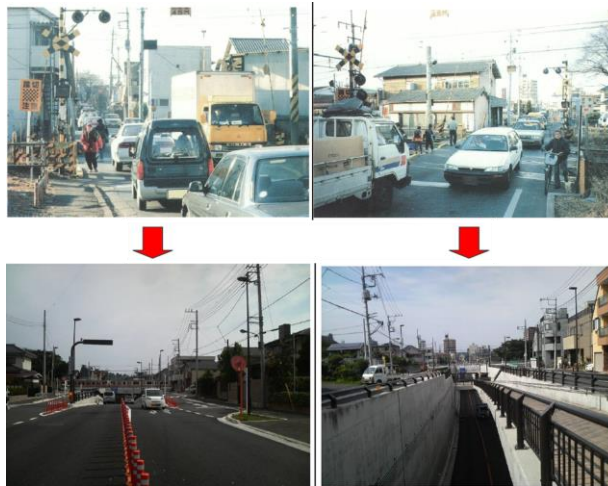
○周辺幹線道路の踏切も渋滞しており、早期の対策を要望されていた。



出典：地理院タイルを下図に作成

対策の内容

○都市計画道路をアンダーパスで立体交差化し、踏切を除却した。



対策の効果

○立体交差した道路の交通量が2倍以上に増加したことに伴い、通学時間帯に渋滞していた付近の生活道路の踏切の渋滞が解消された。

○歩車道を分離したことにより、歩行者の安全性が向上した。

○線路沿いの側道整備及び立体交差した道路の歩道の途中に横断橋を設置したことにより、歩行者の利便性が向上した。

その他踏切対策の事例 (2)

踏切名：大泉学園第4号踏切（西武池袋線）
道路名：都道229号府中調布線

実施した対策 踏切道の拡幅

対策の背景

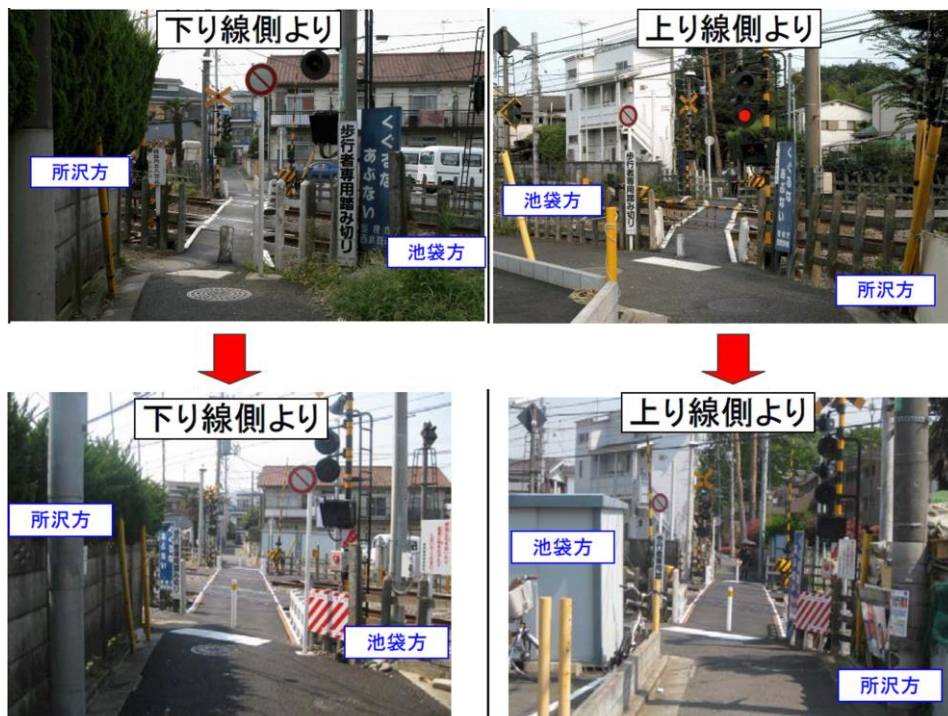
- 大泉学園第4号踏切は、電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分/時以上の「**開かずの踏切**」だった。
- 利用者交通量は、自転車及び二輪車の合計が815台/日、歩行者が178人/日だった（自動車の通行は不可）。
- 踏切道の幅員が狭い**ことから、**自転車等と歩行者のすれ違いが困難**だった。



出典：地理院タイルを下図に作成

対策の内容

- 踏切道を拡幅した（踏切幅員の変化 1.2m⇒2m）。



対策の効果

- 拡幅により、自転車等や歩行者のすれ違いが容易になった。
- 車椅子も安全に通行できるようになった。

その他踏切対策の事例 (3)

踏切名：鷺ノ宮第2号踏切（西武新宿線）
道路名：区道44-390号線

実施した対策 踏切道の舗装かさ上げ

対策の背景

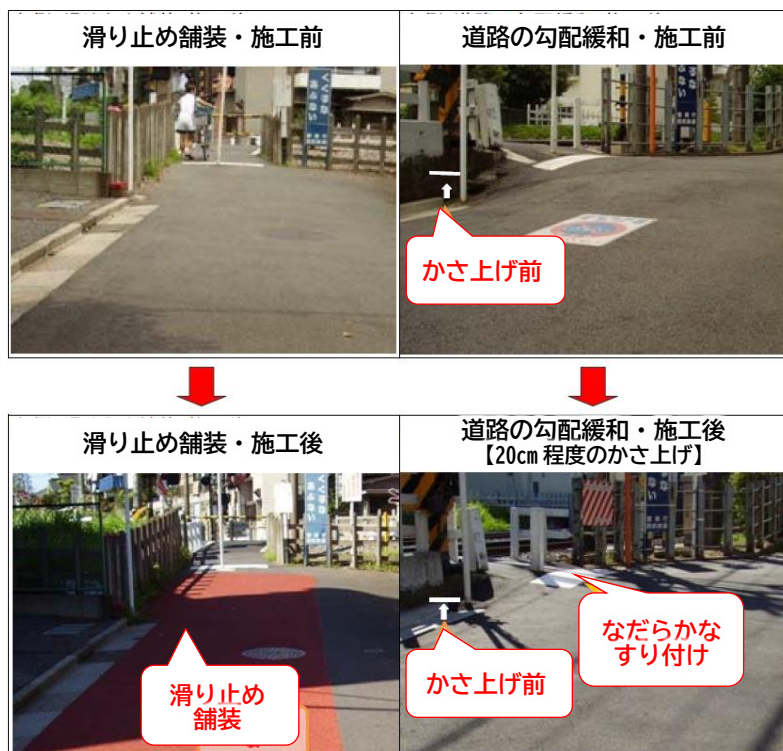
- 幅員が狭く、歩行者自転車専用道の踏切であった。
- 小学校の学区が線路で分断されていた。
- 踏切の縦断勾配が急で歩きづらく、雨の日には滑りやすい状況であった。
- 平成18年及び平成19年に踏切事故が発生しており、地域からも早急な対策が望まれていた。



出典：地理院タイルを下図に作成

対策の内容

- 地元区側で、取付道路の縦断勾配緩和のためのL型及び舗装のかさ上げ及びスリップ防止の滑り止め舗装を実施
- 鉄道側で、支障報知設置（非常ボタン）、視認性向上のためのパネルの設置及び踏切道の舗装補修を実施



その他踏切対策の事例 (4)

踏切名：倉庫前踏切・八高倉庫裏踏切（JR）、八高倉庫裏踏切（JR 貨物）、西武立川第 7 号踏切（西武拝島線）
道路名：都道 229 号府中調布線

実施した対策 駅の橋上化、自由通路の整備及び踏切除却

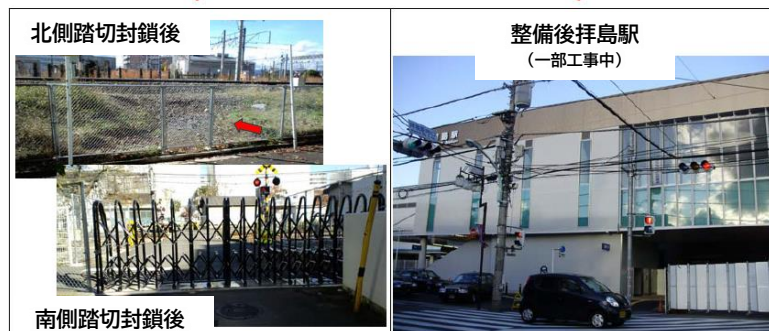
対策の背景

- 2 か所の遮断機区間に**四つの踏切**（倉庫前踏切・八高倉庫裏踏切（JR）、八高倉庫裏踏切（JR 貨物）及び西武立川第 7 号踏切（西武拝島線））があり、総延長 127m と長く、幅員 0.9～3.2m（歩行者及び自転車のみ）と**狭い踏切道**であった。
- **死亡事故が過去 3 回起きており、踏切に取り残される、待ちきれず渡ってしまう等危険な踏切**であった。



対策の内容

- 駅の橋上化に伴う自由通路の整備（エレベーターを利用して自転車も利用可）
- 自由通路整備に伴う踏切の廃止



対策の効果

- 踏切閉鎖により、横断者は自由通路等を利用することとなり、安全性が向上した。
- 駅舎の整備に伴い、駅自由通路のバリアフリー化が図られた。

その他踏切対策の事例 (5)

踏切名：奥沢 1 号踏切（東急目黒線）
道路名：特例都道上馬奥沢線(426 号)

実施した対策 歩行者立体横断施設の設置

対策の背景

- 奥沢 1 号踏切は、電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が 40 分／時以上の「**開かずの踏切**」である。
- 自動車交通量は、4881 台／日、歩行者等交通量は、19674 人／日だった。
- 歩行者の交通量が多く、「**歩行者ボトルネック踏切**」に該当した。
- 踏切から 200m 以内に自動車及び歩行者が利用できるう回路はなかった。



出典：地理院タイルを下図に作成

対策の内容

- 奥沢駅の改良と合わせ、駅舎と駅ビルをつなぐ歩行者立体横断施設を設置した。

整備前



整備後



対策の効果

- 歩行者立体横断施設の設置により、歩行者の利便性が向上した。
- エレベーターの設置により、バリアフリー化が図られた。

4. 今後の踏切対策に対する関係者意見の概要

今回の「踏切対策基本方針（改定）中間のまとめ」の作成に当たり、令和6年度に、基本方針の策定検討に活用する目的で、関係する地元自治体及び鉄道事業者に今後の踏切対策に対する貴重な御意見を頂きました。

本項では、頂いた主な御意見の概要を御紹介させていただきます。御意見は、今後、基本方針の内容の検討を行う上で、参考とさせていただきます。

御意見、御協力を頂いた関係者の方々に深く感謝いたします。

（１）地元自治体からの意見の概要

ア）考慮すべき新しい価値観（社会情勢の変化及び新たな課題）について

主な意見の概要
・ ウォーカブルの推進、新たな交通モード、都市再生などのまちづくりを踏まえた対策が必要 ・ 子ども、高齢者、障害者などあらゆる人に配慮したユニバーサルデザインの考えを取り入れた対策が必要 ・ 災害意識の高まりや災害時の緊急活動・避難活動の確保が重要 ・ 道路渋滞によるゼロカーボンシティなど環境や経済活動への損失を考慮した対策が必要 ・ 直通運転増加による広範囲な踏切事故の影響を考慮した対策が必要 ・ AIをはじめとするテクノロジーの進化を活用した対策が必要

イ）踏切対策は、2050年代にどのような将来像を目指すべきかについて

2050年代における踏切対策の目指すべき将来像（案）

- ①ボトルネックを解消し、円滑な交通環境が確保されたまち
- ②市街地を一体化し、自由自在に交流できる人中心のまち
- ③踏切事故をなくし、誰もが安全安心に暮らせるまち
- ④救急救命活動が阻害されない、災害リスクに強いまち

主な意見の概要
・ 提示されたそれぞれの将来像は特に重要 ・ ①について、「円滑で『快適な』交通環境が確保されたまち」としてはどうか。 ・ ②について、『まちがつながり』、自由自在に交流できる人中心のまち」としてはどうか。 ・ ④について、災害時の活動は救急活動だけでなく、避難活動も含めたらどうか。 ・ その他将来像の提案 - 誰もが安全・安心に支障なく円滑に過ごせるまち - 誰もが気軽に移動できる利便性の高いまち - 人中心の交通・環境空間が確保されたまち（地域住民のにぎわい）

ウ)「重点踏切」は、どのような視点で抽出すべきかについて

主な意見の概要
・ 踏切周辺の環境負荷、遮断時間が長い踏切など道路渋滞の発生の視点 ・ 生活道路、歩行者地回遊性など地域の分断の視点 ・ 都市再生が進展している地区でのまちづくりの遅れの視点 ・ 子ども、高齢者及び障害者の利用状況、歩行者と自動車が錯綜している箇所など、踏切事故の危険性の視点 ・ 緊急輸送道路、避難先となる公共施設など災害対応の視点

エ)「鉄道立体化の検討対象区間」は、どのような観点で抽出すべきかについて

主な意見の概要
・ 遮断時間が長い踏切、交通量の多い踏切など渋滞解消及び都市計画道路など道路整備の観点 ・ ウォーカブルなまちづくりによるにぎわい創出、利用者数、周辺まちづくりの進展・変化など まちづくり推進の観点 ・ 緊急輸送道路、防災機能向上など防災都市づくり推進の観点 ・ 鉄道のアクセス強化など都市鉄道の利便性向上の観点 ・ 事故が発生している踏切、バリアフリールートの確保など交通の安全性確保の観点

オ)「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」は、どのような方向性で対策を検討すべきか（実施すべき対策内容及び基本方針上での記載の方向性）について

主な意見の概要
・ 無線式列車制御システムなどの技術を用いた課題に対応した対策 ・ 最新技術を活用した安全対策の加速化 ・ 踏切間距離が短い箇所の集約 ・ ユニバーサルデザイン対応した自由通路の整備、面的な道路整備による回路の確保など踏切道以外の改良 ・ 歩行者の滞留などを考慮した対策 ・ 自動車の踏切手前での滞留時間減少を目的とした踏切信号機の設置 ・ 踏切道改良促進法との整合 ・ 踏切ごとに周辺状況に応じた対策を検討すべき

（２）鉄道事業者からの意見の概要

ア）考慮すべき新しい価値観（社会情勢の変化及び新たな課題）について

主な意見の概要
・ 魅力的なまちづくり、ウォーカブル推進、回遊性向上などの考え方を取り入れた対策が必要 ・ 他の交通手段との連携強化及び鉄道運行状況の変化を考慮した対策が必要 ・ 高齢者、障害者及び子育て世帯の安全性確保が重要 ・ 自然災害の激甚化への対応が必要 ・ 相互直通運転区間の拡大による事故発生時の影響を考慮した対策が必要 ・ 先進技術を活用した次世代の安全対策を取り入れることが重要 ・ 労働力不足の考慮が必要

イ）踏切対策は、2050年代にどのような将来像を目指すべきかについて

2050年代における踏切対策の目指すべき将来像（案）

- ①ボトルネックを解消し、円滑な交通環境が確保されたまち
- ②市街地を一体化し、自由自在に交流できる人中心のまち
- ③踏切事故をなくし、誰もが安全安心に暮らせるまち
- ④救急救命活動が阻害されない、災害リスクに強いまち

主な意見の概要
・ バスの定時性確保、タクシーの速達性向上及びゼロエミッション実現の観点が重要 ・ 多様な交通モードが共存し、ウォーカブルでにぎわいのある都市が重要 ・ 子育て世代及び子どもの通行の安全性に配慮した道路環境の整備が重要 ・ 自然災害の激甚化に対応した鉄道インフラ、緊急輸送道路及び避難路整備が重要

ウ)「重点踏切」は、どのような視点で抽出すべきかについて

主な意見の概要
・ 交通遮断量が増加し、新たに道路渋滞が発生するなど、状況変化への対応の視点 ・ 周辺のまちづくり、乗降客数の多い駅付近などまちづくりの視点 ・ 通学路、高齢者施設及び障害者支援施設付近など交通弱者の通行の視点 ・ 事故発生時の影響の大きさの視点 ・ 横断長が長い踏切など踏切事故の危険性の視点 ・ 緊急輸送道路に交差する踏切の対策など自然災害の激甚化への対応の視点

エ)「鉄道立体化の検討対象区間」は、どのような観点で抽出すべきかについて

主な意見の概要
・ 人口増加が見込まれるエリア、開発計画などまちづくりとの連携の観点 ・ 木造住宅密集地域の不燃化対策推進など防災の観点 ・ 鉄道ネットワークの改善など都市鉄道の利便性向上の観点 ・ 子ども、高齢者及び障害者の安全確保の観点

オ)「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」は、どのような方向性で対策を検討すべきか（実施すべき対策内容及び基本方針上での記載の方向性）について

主な意見の概要
・ 踏切周辺の開発と連携した歩行者用通路の設置 ・ 踏切遮断機と交通信号機の連動及び踏切の通行実態に応じた交通規制の実施 ・ AI やリアルタイムでのモニタリングを活用した異常検知等、新技術を活用した踏切事故防止対策 ・ 道路の廃止又は再編による踏切の削減など、踏切道の抜本的対策