

「踏切対策基本方針（改定）中間のまとめ」に係る意見公募に寄せられた意見及び都の考え方

＜意見公募の概要＞

【募集期間】令和7年9月3日（水）から10月2日（木）までの30日間

【意見の提出方法】インターネット（専用フォーム）または郵送

【意見総数】57件（24名）※頂いた御意見について、内容を踏まえ、一部整理しています。

分類	意見	都の考え方
全般	<ul style="list-style-type: none">重点踏切の定義として「2050年代までに重点的に対策を実施又は検討すべき踏切」とありますが、もっとスピード感を上げて進めてほしいです。2050年代といえば最長で34年後ですから、遅すぎます。防災や街の活性化と併せて検討するというニュアンスを全体から感じましたが、風呂敷を広げすぎると時間ばかり掛かってしまいます。再開発やまちづくりとは切り離して、開かずの踏切の廃止をとにかく一刻も早く実現する、というふうに考えてほしいです。	<ul style="list-style-type: none">重点的に対策を実施又は検討すべき「重点踏切」を抽出し、「鉄道立体化の検討対象区間」と「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」とに分けることで、引き続き計画的・効果的に踏切対策を推進してまいります。また、連続立体交差事業は、鉄道沿線のまちづくり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するため、地域におけるまちづくりと連動させていくことが重要と考えています。
全般	平成16年に策定された踏切対策基本方針の検討対象区間のうち、地元地域が事業実施に賛成であれば、スピード感をもって速やかに進めるべき。	鉄道立体化は、まちづくりの熟度や道路整備計画の具体化等を踏まえ、事業性が高いと判断される箇所につきまして、事業化に向けた取組を行ってまいります。
全般	踏切安全対策は、立体交差等により踏切そのものの除却が前提であると考えますので、重点踏切および重点交差予定箇所に限らず積極的な対応をお願いします。	総合的かつ計画的な踏切対策の実施に向け、踏切解消やまちづくりの推進などの面で非常に効果が高い鉄道立体化と、早期に実施可能な対策を併せて推進してまいります。
全般	ぜひ鉄道の立体化による踏切解消を推進していただきたいです。 踏切対策基本方針では鉄道立体化以外の対策も挙げられていますが、小手先の対策にとどまっていると感じます。安全性の向上や鉄道による地域分断の解消を実現するためには、抜本的な解決策である鉄道の立体化が必要不可欠です。	

全般	<p>「2050 東京戦略」では 2035 年までに完成が見込まれる連続立体交差として 66 カ所の踏切除去を目標としているが、完成してもまだまだ踏切は多く、2036 年以降の完成が予定されている区間や連続立体交差着工準備採択の区間を合計しても 49 カ所である。2050 年になってもまだ多くの踏切が残っているだろう。そこで、踏切の廃止を進めるとともに、路線の性格に合わせて「まちと共に存する踏切」も指定し、存続を前提に当面のまちづくりを考えるものとしたい。なお、今後も存続する踏切は保安度のさらなる向上を図ってほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・総合的かつ計画的な踏切対策の実施に向け、踏切解消やまちづくりの推進などの面で非常に効果が高い鉄道立体化と、早期に実施可能な対策を併せて推進していきます。 ・また、基本方針の改定にあたり、廃止とすることが有効な踏切の考え方を整理します。 ・なお、都では「2050 東京戦略（令和 7 年 3 月）」におきまして、京王京王線（笹塚～仙川）等 6 路線 8 カ所で整備推進、東急大井町線（戸越公園駅付近）等 4 路線 4 カ所で事業化の準備を推進等、踏切の解消に向けた連続立体交差事業の推進をインフラ・交通の施策としており、政策目標として 2035 年までに 66 カ所の踏切除去を掲げています。
全般	<p>最近は駅前のタワーマンションや、郊外の大型ショッピングセンターの開発ばかりだが、連続立体交差事業後の高架下や地下化上部の店舗整備は、駅前の魅力向上に一番つながっていると思う。小田急線も中央線も駅前に活気が出たと思う。もっと予算を付けていろいろな場所で事業をやった方が東京の価値が上がるはず。街が変わるとと思う。二階建て車両でも時差通勤でも踏切解消でも、やる気のある鉄道会社を何とか見つけて、どんどん施策を進めるべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道立体化は踏切解消やまちづくりの推進などの面で非常に効果が高いものの、多くの費用と時間を要する事業であることから、早期に実施可能な対策も併せて、総合的かつ計画的に踏切対策を実施する必要があると考えています。 ・引き続き、国、都、区市町、鉄道事業者など関係者間と連携し、踏切対策を推進してまいります。
全般	<p>平面地図を眺めて決めるのではなく土地の起伏も配慮した踏切対策をすべきである</p>	<p>頂いた御意見につきましては、今後の参考にさせていただきます。</p>
全般	<p>「う回路整備」については、う回路を整備したのちに踏切を廃止することでいいか（記載があいまいで「結局、踏切は残すけど対岸に渡る選択肢を増やす」 or 「う回路を整備して踏切を廃止）するのかわからない）、踏切対策なのだから明確に「う回路整備による踏切廃止」と力強く記載して欲しい。</p>	<p>頂いた御意見につきましては、今後の参考にさせていただきます。</p>

踏切対策のあり方	「重点踏切」及び「鉄道立体化の検討対象区間」の抽出の際は、現基本方針で「重点踏切」及び「鉄道立体化の検討対象区間」に抽出されていることを理由に安易に継続して抽出するのではなく、抽出の指標に照らして客観的に抽出される必要があると考えます。	「重点踏切」や「鉄道立体化の検討対象区間」につきまして、社会情勢の変化等を踏まえ、まちづくりやユニバーサルデザイン、都市強靭化等の観点から指標を再設定し、抽出してまいります。
踏切対策のあり方	現踏切対策基本方針で示されている重点踏切抽出指標は現在でも有効ではあるが、2007年には連続立体交差化の採択基準が変更されていることから、改めて再設定したい。 再設定基準：開かずの踏切／自動車ボトルネック／骨格幹線道路や都市計画道路がある、または事業計画がある／歩行者ボトルネック／特定・一般緊急輸送路(第一次～第三次)、都や市区町村の啓開道路指定、災害時活動総合危険度4以上またはその区域に隣接する区域内／ピーク時に上下計10本以上のバス路線がある／横断長が複々線相当以上または構造改良が必要(歩道狭隘・交差角が基準値未満)／山手線駅に接続または都心部地下鉄と相互乗り入れを行っている列車や通過駅がある快速列車等が終日にわたって走っている路線／低いガードや狭い地下道など、現存する立体横断施設が機能不十分の場合、踏切とみなす。	
踏切対策のあり方	鉄道立体化が事業化されることは、様々な課題解消に資する、大変効果の期待できるものであると思いますが、事業化に伴い自分が所有する土地を奪われる人も生じます。そういった土地を提供せざるを得なくなる方々の理解を得る意味からも安易に鉄道立体化の検討対象区間への位置付けは避けるべきであると考えますので、その点考慮してください。	
踏切対策のあり方	ウォーカビリティを測る指標として何を採用して何を採用しないのか理由とともに明示すべきである	「重点踏切」や「鉄道立体化の検討対象区間」の抽出に関する指標につきまして、改定版での記載方を検討してまいります。
踏切対策のあり方	踏切対策にあたり、とくに駅の至近にあるような箇所や商店街に位置する踏切においては「回遊性の向上」「自転車利用の推進」「ウォーカブルなまち」という趣旨に則って、歩行者や自転車が上下移動無く安全に通行や回遊のできるまちづくりを推進していただきたい。このような箇所では、既存街路の単独立体化は不適切と考える。	・踏切対策によって目指すべきまちづくり※を実現するため、ウォーカブルや自転車活用の推進などの社会情勢の変化も踏まえ、検討を進めてまいります。 ※円滑で快適な交通環境が確保されたまち 憩い・楽しみ・交流できるまち 誰もが安全安心に暮らせるまち 災害対応に強いまち

踏切対策のあり方	<p>複数の鉄道路線が乗り入れて商業集積が進んだ拠点機能が高い駅では駅前を中心にウォーカブルな原則徒歩の商業エリアと、その周辺地域にフリンジの駐車場の整備が求められる。原則徒歩のエリア内の踏切は、もともとある踏切の危険度だけでなく、踏切を渡り切れない歩行者のために列車が遅延する事例もある。</p> <p>一方、民鉄の快速列車等の通過駅などの比較的小規模な駅では、駅前広場がないか、あっても周辺の広い道路と駅前の間のアクセス道路が狭い。こうした駅付近では現在もバスと歩行者との錯綜が見られ、危険度が高いだけでなく、バスの速度低下を招いている。また、現状バス路線がない駅でも今後は超小型モビリティや自動運転の小型バスの導入、タクシープールの需要の増加が見込まれる。安全性とともに駅からの2次交通との乗り換えやすい駅や駅前構造と2次交通の速度向上が求められる。踏切があると渋滞の拡大が考えられる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・踏切対策によって目指すべきまちづくり※を実現するため、ウォーカブルの推進等の社会情勢の変化も踏まえ、検討を進めてまいります。 ・その他の頂いた御意見につきましても、今後の参考とさせていただきます。 <p>※円滑で快適な交通環境が確保されたまち 憩い・楽しみ・交流できるまち 誰もが安全安心に暮らせるまち 災害対応に強いまち</p>
踏切対策のあり方	駅前に歩行者が密集する踏切では、毎朝皆がイライラしている。竹ノ塚のように歩行者の多い駅前踏切をもっと解消した方が良い。	駅周辺の踏切は回遊性の阻害となることが多いため、ウォーカブルを含むまちづくりの観点も考慮し、踏切対策を検討してまいります。
踏切対策のあり方	子育てるなかではウォーカブルの視点はとても大切。子供が3人いても2人までしか手を繋げない。どうしても子供1人は危険にさらされる。事業を通じて、駅前からウォーカブルに多方面に行動できる環境整備を進めるべき。歩行者天国、歩行者専用道、緑道などを駅前とつなげて欲しい。	
踏切対策のあり方	社会情勢の変化として、激化する暑熱環境と高齢化を踏まえる必要があり、歩行者の多い踏切の解消を特に優先的に実施すべきと考えます。特に人が多く歩くことで街を楽しみ、地域の活性化を図るような商業地域内については、解消による社会的な波及効果の大きいものになると思います。	踏切事故の危険性やまちづくり等の観点から、踏切における歩行者交通量も考慮し、踏切対策を検討してまいります。
踏切対策のあり方	シェアサイクルの増加に伴う自転車交通の増加、電動キックボードの普及、新たな小型モビリティ開発や、高齢化の進行、障害者の社会参加拡大、子育てしやすいまちづくりでのベビーカーが進みやすい道路といった、道路のバリアフリー化の拡大で、従来の考え方による健常な踏切通行者よりも事故のリスクが高い通行者の増加の可能性が考えられる。「安全な都市」の点からはできるだけ踏切を除去したい。	高齢者割合の増加、障害者の社会進出や子どもの安全などの社会情勢の変化を踏まえ、ユニバーサルデザインの観点を考慮し、踏切対策を検討してまいります。

踏切対策のあり方	<p>長期に亘り大地震が発生していない状況を踏まえると、今後かなり大きな地震が発生する可能性が高い。防災対策はとても重要。特に火災被害（地震に起因しないもの含めて）は悲劇だと思う。近年の事例では、鎮火まで長期を要した大船渡、糸魚川、複数回発生した小倉。令和になっても火災は無くならない。過去の事例では、関東大震災を決して忘れてはいけないと思う。このような悲劇が繰り返されないよう、地震対策、火災対策など、「防災」も意識した対策を検討してほしい。（東日本大震災の際は踏切がずっと閉まりっぱなしだったとか。。。）昨年正月の能登半島地震で木造住宅密集地域にて火災が燃え広がったことも心配。東京も下町のようなところはまだまだ多いと思う。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・近年の自然災害の頻発化等の状況を踏まえ、防災の観点も考慮し、踏切対策を検討してまいります。 ・また、令和3年に一部改正された踏切道改良促進法の内容（「災害時の管理方法を定めるべき踏切道」が追加）も踏まえ、踏切対策を検討してまいります。
踏切対策のあり方	<p>踏切の安全対策と並行して、災害時の被害拡大等を踏まえると周辺地域課題の解消（例えば、木造住宅密集地域の解消など）が重要と考えますので、地域事情に沿ったまちづくりも実施されることを提案いたします。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の課題が解消されるなど、踏切対策によって目指すべきまちづくり※の実現を目指してまいります。 <p>※円滑で快適な交通環境が確保されたまち 憩い・楽しみ・交流できるまち 誰もが安全安心に暮らせるまち 災害対応に強いまち</p>
対策の具体的提案	<p>東京周辺には踏切が多すぎる。検討対象区間の前後にも踏切が残る場合、地元行政（区・市）や鉄道会社の負担を多少増やすなどの交渉をしてでも、より多くの踏切解消を目指すべき。海外の都市と比べても、東京は踏切がだいぶ多いように感じる。東京のネックだと思う。救急車、消防車も踏切待ちしている。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「鉄道立体化の検討対象区間」における具体的な検討にあたりましては、区間毎に地域特性が異なることを踏まえ、本方針による区間の範囲に拘束されるものではないと考えております。 ・引き続き、国、都、区市町村、鉄道事業者などの関係者間と連携し、踏切対策を推進してまいります。
対策の具体的提案	<p>東京都は連続立体化事業区間の両端を決定するにあたって、長距離になるとシールドマシンによる地下が割安となるため高架化工法が有利となるように事業を小分けしたり両端位置を調節し、設定している。</p> <p>客観的科学的にその両端位置決定できる様な知見を検討会で定め、それにしたがって決定する様改めるべきである</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「鉄道立体化の検討対象区間」につきましては、重点踏切及び重点交差予定箇所の立地状況等によりグループ化し、設定してまいります。 ・また、具体的な対策の検討にあたりましては、区間毎に地域特性が異なることを踏まえ、本方針による区間の範囲に拘束されるものではないと考えています。

対策の具体的提案	<p>・開かずの踏切の不利益を道路利用者だけが負っている現状に不満があります。「鉄道事業者も道路利用者の不利益を分からち合う」べきだと思います。例えば「踏切が閉まって3分経過したら付近の電車を止めて一旦踏切を開ける」や、「踏切が3分を超えて閉まり続けることのないようなダイヤ編成を鉄道事業者に義務付ける」など。抜本的な解決に至るまでの間の応急措置として有効とも思いますので、ぜひ真剣に検討してほしいです。</p>	<p>・引き続き、鉄道事業者を含めた関係者間と連携し、踏切対策を推進してまいります。</p> <p>・頂いた御意見につきましては、今後の参考にさせていただきます。</p>
対策の具体的提案	<p>・開かずの踏切対策には、鉄道の本数を減少させるのも有効だと思うが、都として鉄道事業者に減便を要請する選択肢はないのか。都としてオフピーク通勤を推進していると思うので、ピークを平準化して、ピーク時間帯の鉄道本数を減少すればいくらかの解決になるのではないか。ハード整備を伴わず、鉄道事業者もピーク時間に人手を集中させる必要がなくなるので、鉄道事業者さえ問題なければすぐにできる対策だと考える。</p> <p>・整備費については鉄道側も負担すると思われる。開かずの踏切の原因はピーク時間帯に通勤する人が多いことだと思うので、整備費を回収及びピーク時間帯の通勤を抑制するため、通勤時間帯の大幅な運賃の値上げなどを関係者と実行すべき。</p>	<p>・連続立体交差事業は、事業費の一部を鉄道事業者も負担するものです。</p> <p>・引き続き、鉄道事業者を含めた関係者間と連携し、踏切対策を推進してまいります。</p> <p>・頂いた御意見につきましては、今後の参考にさせていただきます。</p>
対策の具体的提案	<p>今回の基本方針においても「重点交差予定箇所」が設定され、それに基づき「鉄道立体化の検討対象区間」が設定されるものと認識しております。「重点交差予定箇所」の設定について、20年前の方針では「今後新設予定の都市計画道路と鉄道との交差予定箇所」となっていたと思いますが、小金井街道と西武新宿線との交差箇所のように、都市計画道路自体の整備（拡幅）は完了しているものの、踏切が残されている（立体交差が未完了）の箇所が存在しています。路線として未整備の都市計画道路の整備も重要ですが、立体交差のみが未完の都市計画道路の整備も重要であり、前後区間の都市計画道路の整備が完了している分、低コストで高い効果を発現することが可能と考えられます。今回策定する方針においては、「立体交差が未完の都市計画道路との交差部」につきましても、「重点交差予定箇所」と位置づけ、その上で「鉄道立体化の検討対象区間」をご検討ください。</p>	<p>踏切と交差する都市計画道路につきまして、その整備の優先度等を踏まえ、踏切対策の検討を行ってまいります。</p>

対策の具体的提案	<p>資料にもありますとおり、社会情勢の変化を踏まえ、対策を進めて行く必要があることについては、異論はありません。他方、問題として道路渋滞の発生、踏切事故の危険性、災害時の踏切遮断の社会問題化等を挙げられております。事故の可能性については、特に子供や高齢者への対処が重要ですが、子供に対しては事故の危険性を教育できる機会とも捉えることができるかと思います。高齢者に対しては、もちろん子供に対する対策にもなりますが、AI や画像診断による進入者の分析による誤進入の防止等、踏切の機能向上を通じた事故の防止も対策になり得るのではないかと考えております。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・基本方針の改定では、高齢者割合の増加、障害者の社会進出や子どもの安全などを踏まえ、ユニバーサルデザインの観点を考慮してまいります。 ・また、AI による画像解析などの新技術も活用し、踏切対策の検討を行ってまいります。
対策の具体的提案	<p>歩行者専用の踏切は、災害時にはかえって迂回せずに支援すべき現場へ駆けつけることができる一面も持ち合わせていると考えられますし、除却することで近隣の人は更なる迂回を強いられる状況となってしまう可能性もあることから、今後検討される指標に該当するというだけで除却を決定するというのは、場合によっては短絡的な判断となりかねないよう感じます。</p> <p>その他、極端な例なのと東京都ではなく神奈川県のケースを引き合いに出してしまい恐縮ですが、例えば鎌倉高校前 1 号踏切はスラムダンクの聖地としても知られており、多くのファンや観光客が訪れているようです。類似事例は多くはないですが、都内にも珍しいものや特徴的な踏切が多くあり、一種の名所となっていることも少なくありませんので、除却ありきではなく、昨今の技術を駆使してどう残していくかという観点も一定程度必要なのではないかと考えております。</p> <p>当然名所だからという理由で除却の対象外とすることは理由がつかないことは承知しておりますが、重点踏切の抽出にあたっては、「現段階で案となっている指標だけではなく、これらを参考にしながら周辺の地域事情や状況等も踏まえて総合的に勘案して判断」することを計画に盛り込んでいただき、検討を進めていただけたらと思います。</p> <p>よろしくお願ひいたします。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・基本方針の改定では、災害時の対応等を含む都市強靭化の観点を考慮してまいります。 ・また、AI による画像解析などの新技術も活用し、踏切対策の検討を行ってまいります。 ・その他の頂いた御意見につきましても、今後の参考にさせていただきます。

<p>対策の 具体的提案</p>	<p>○今後優先して臨む踏切除去</p> <p>(1) 現踏切対策基本方針で指定されながら連続立体化の動きが進んでいない区間 東武スカイツリーライン鐘ヶ淵駅付近をはじめ、現行の連続立体化検討区間で準備採択に至っていない区間は早急に準備採択を図るほか、準備採択区間の事業化への加速を望みたい。</p> <p>(2) 横断長が長いが対策が進んでいない踏切 複々線等の横断距離がかなり長い踏切は開かずの踏切になりやすく、横断に時間がかかるため一般的な複線の踏切よりリスクがかなり高い。連続立体化が難しいケースが多いと考えられるため、踏切廃止を踏まえてもなお残る踏切(例えば常磐線・東武線の北千住一丁目・伊勢崎線第22号踏切や東海道・京浜東北線の大田区内など)については2035年をめどにまちづくり計画を待たずにアンダーパスの設置などの単独立体化を早急に実施してほしい。</p> <p>(3) 新規の立体化 廃止踏切を除いて、新たな指標によって抽出した踏切については、連続立体交差が有利なら連続立体交差化として追加指定、単独立体でカバーできるなら単独立体化を進めてほしい。その際、快速電車等が終日にわたって走行している路線の通過駅付近(停車駅よりも事故が多い傾向が見られる)を、停車駅や各駅停車のみの線区の駅、駅間の踏切よりも優先してほしい。また、東京都は毎年国に対して駅付近の踏切について歩行者ボトルネックの局所的立体化制度の創設を要求しているが、さらなる働きかけを強めて実現していただきたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「鉄道立体化の検討対象区間」につきまして、まちづくりの熟度や道路整備計画の具体化等から鉄道立体化の事業性が高いと判断される箇所において、事業化に向けた取組を行ってまいります。 ・踏切事故の危険性の観点から、各踏切の横断長や過去の事故の状況等も踏まえ、「重点踏切」や「鉄道立体化の検討対象区間」を検討してまいります。
<p>対策の 具体的提案</p>	<p>歩道等の立体整備については、単独で行うのではなく、例えば市街地再開発事業などで周辺建物を整備して建物間をデッキでつないで行うなどを押してほしい。道路上に歩道橋が設けられると歩道の有効幅員が減少して歩行者の利便性が下がるので、建物側のスペースを活用するのと整備を建物側にさせることで行政側の負担を減らすことを期待している。</p>	<p>頂いた御意見につきましては、今後の参考にさせていただきます。</p>
<p>対策の 具体的提案</p>	<p>○踏切廃止</p> <p>(1) 統合による廃止について 隣接踏切との間が概ね150m程度までの踏切は、横断交通量が少ない方を廃止、存続する方については保安度の向上を図って統合を推進する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・踏切廃止につきましては、踏切の利用状況、廃止した際に周辺交通へ与える影響、代替動線確保の可否、地元住民の理解等に十分配慮していく必要があると考えております。 ・頂いた御意見につきましては、今後の参考にさせていただきます。

(2) 既設の立体横断通路改良による踏切廃止について

駅間で、既設の立体横断通路から概ね 150m 程度までの踏切は、自転車通行の便を図って存続しているケースも目立っているため、立体横断通路を自転車通行可能なように拡幅、自転車搭載可能な大型エレベーターの設置で踏切を廃止したい。

※150mの根拠…「踏切安全通行カルテ」では迂回路について 200m の基準を設けているが、人が抵抗なく歩ける距離は一般に 300m程度と言われるため、150m 程度なら往復 300m となり、抵抗感は薄くなることが期待できる。実際には線路に並行する道路がなく、迂回するともっと長くなるケースがあるほか、隣接する踏切同士で逆方向の一方通行のケースもあって、地域の反発は大きいと思う。また、既設の立体横断施設を利用する踏切廃止は、道路の歩道橋批判に見られるような「人中心のまちづくり」に反するという批判も考えられるが、鉄道立体化が難しいと思われる区間も多いので、積極的に進めていただきたい。

(3) 自由通路新設や鉄道駅総合改善事業が見込まれる駅

現行の自由通路新設や鉄道駅総合改善事業はまちづくりの上でバリアフリー化に重点が置かれていて、完成後も駅至近に自転車等通行の便を図って踏切が残るケースが見られる。都内で今後新規に自由通路新設や鉄道駅総合改善事業を実施する場合、自転車や電動キックボード等の通行を踏まえて大型のエレベーター設置や通路部分の拡幅を行い、工事費の増額分は踏切対策として都が負担する仕組みを作ってほしい。この場合、駅至近の踏切は、大通りは無理にしても、それ例外は自動車の迂回を前提として除去したい。

なお、参考事例の奥沢駅の自由通路は、階段だけでなく EV も整備され、駅ビル 2F にカフェを設置し、地域住民の日常使用を誘導して自由通路に親しめるように配慮している。しかし、地平で上下線が別の改札のため、列車接近時に駅前踏切を無謀に横断する事例を見たことがある。いちいち自由通路に上がって降りる間に列車が着いてしまうと考えたのだろう。整備効果は限定的である。悪いのは無謀な横断者ではあるが、線路上空や地下に自由通路を設置するなら橋上や地下の駅舎にすることを原則にするよう定めていただきたい。

(前ページのとおり)

対策の 具体的提案	<p>○2050年も「まちと共存する踏切」を前提とする路線の踏切</p> <p>踏切は存在自体がリスクであるため廃止は進めるが、そのうえで残る踏切は保安度向上を図ってまちと共存する踏切を目指して存続する。対象は軌道線、各駅停車のみの短距離(数キロ程度・線内折り返し)路線、単線の路線、非旅客営業線(貨物専用や出入庫線)ただし、現行の連続立体化・単独立立体化対象踏切以外とする。こうした路線でも自動車交通量の多い踏切(例えば東武亀戸線の亀戸線第10号など)はあり、スムーズな道路交通のために鉄道線でも東急世田谷線環七踏切(正式には併用軌道)のように交通信号化で対処していただきたい。また、特定・一般緊急輸送路(第一次～第三次)、都や市区町村の啓開道路に指定されている踏切は、万一踏切上で脱線したら災害救助活動に大きな支障が出る(熊本地震の豊肥線で事例あり)。乗客脱出後は道路管理者の判断で踏切上の車両をブルドーザー等で横倒しとし、道路わきに引きずって通行を確保できるよう、鉄道事業者と協定を結んで備えていただきたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「重点踏切」などを立地状況等によりグループ化し、「鉄道立体化の検討対象区間」と「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」とに分けることで、引き続き総合的かつ計画的に踏切対策を推進してまいります。 ・頂いた御意見につきましては、今後の参考にさせていただきます。
対策の 具体的提案	<p>○当面存続する踏切の保安度の強化</p> <p>今後も存続する踏切だけでなく、連続・単独立立体交差等を実施する踏切でも工事完成には時間がかかる。その間の保安度向上に取り組みたい。</p> <p>(1) バリアフリー新基準対応</p> <p>視覚障碍者用誘導ブロック(2022年改訂道路の移動等円滑化に関するガイドライン)を早急に全踏切に整備したい。</p> <p>(2) 歩道が狭隘な踏切</p> <p>現行の国の基準は「踏切道に接続する道路の幅員が5.5m以上なら踏切道内の歩道の幅員と接続する道路の歩道の幅員との差が1.0m以上、踏切道の幅員が5.5メートル未満なら踏切道の幅員と接続する道路の歩道の幅員との差が2.0メートル以上」で、「自動車の一日当たりの交通量が1,000台(通学路では500台)以上かつ歩行者及び自転車の一日当たりの交通量が100人(通学路では40人)以上」だが、該当する踏切は、原則として自動車通行量と歩行者及び自転車の一日当たりの交通量の基準を外したうえで、区市町村に補助を行って早急に拡幅したい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道が狭隘な踏切や交差角度が小さい踏切などは事故の危険性が高いことを踏まえ、「重点踏切」や「鉄道立体化の検討対象区間」を検討してまいります。 ・また、AIによる画像解析などの新技術も活用し、踏切対策の検討を行ってまいります。 ・その他の頂いた御意見につきましても、今後の参考にさせていただきます。

<p>(3) 交差角 45 度未満の踏切</p> <p>線路と道路の交差角は 45 度以上と基準で定められているが、既存不適格の踏切(例えば井の頭線永福町 5 号の 25 度など)が残っている。こうした踏切はフランジウェーに自転車などの車輪が落ち込むなどのリスクが高い。車道の移設は難しいため、踏切の歩道部分を車道から分離し、隣接場所に十分な交差角の歩行者・自転車等の通行部分を別途設置したい。道路の左右両方が無理なら片側だけでも分離し、踏切前後に横断歩道と掲示を設置し、できるだけ十分な角度の側を通行するよう勧めてほしい。</p> <p>(4) 大型車の交通量が多い踏切、交通量がかなり多い踏切</p> <p>現行でもこうした踏切はオーバーハング型警報機などの対策が採られているが、前方道路の混雑時に踏切進入前の車内へ直接注意喚起を行う事で、不注意による踏切内の自動車の停滞を抑制し、接触事故の未然防止を図るシステムを導入したい。名古屋鉄道とトヨタシステムズなどが協力した実証実験では ETC2.0 や ITS スマートポールを活用して成果があったとのことである。このシステムに限るわけではないが、こうした取り組みを進めてほしい。</p> <p>(5) 踏切の交通規制強化</p> <p>幹線道路とバス路線が設定されている道路以外の踏切は原則として大型車通行禁止、自動車交通量が少ない踏切は自動車通行禁止(歩行者と自転車、二輪車は通行可、緊急自動車は通行可)とし、踏切に標識を整備したい。現在、実質的に大型車通行禁止で、踏切に至る道路の入り口部には標識があるが、踏切自体には標識が掲出されていないなどのケースも見られる。京浜急行の神奈川新町駅事故の事例もあるので、踏切には必ず規制の標識を掲出したい。</p> <p>(6) 鉄道線側のガードレール(護輪軌条)について</p> <p>京浜急行では昔から踏切の線路の進行側で脱線防止のためガードレールを 1 両目 +2 両目の第 1 台車が含まれる長さとしていて、自動車通行可能な踏切はすべて工事が完了しているとのことである。神奈川新町駅事故のように、これがあれば万全というわけではないが、万一の被害を少しでも減らすため他線にも広げたい。せめて大型車が通行する踏切は会社の別なく設置を進めたい。</p>	<p>(前ページのとおり)</p>
---	-------------------

対策の具体的提案	<ul style="list-style-type: none"> 踏切交通遮断量は踏切渋滞がない場合でも大きく出る場合があり実態を反映しないのでもっと精緻な定義に変更すべきである ICT等の活用による実量測定が行なえる現在にふさわしい新たな踏切渋滞評価指標を採用し評価に用いるべきである 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切の交通量や渋滞の度合いを示す指標として、踏切道改良促進法の定義に合わせ、踏切自動車交通遮断量を設定しております。 頂いた御意見は、今後の参考にさせていただきます。
対策の具体的提案	その危険性から道路構造令、東京都条例が禁止とする鉄道と道路との交差角度が鋭角な踏切の解消は優先度を上げ早期対策すべきである	鉄道と道路の交差角度が小さい踏切は事故の危険性が高いことを踏まえ、「重点踏切」や「鉄道立体化の検討対象区間」を検討してまいります。
対策の具体的提案	<ul style="list-style-type: none"> 踏切解消は交通量増加により道路による新たな地域分断を生む かつては踏切があったが危険なため廃止され地域が分断され住民が不便を感じている鉄道横断道路も考慮に入れて事業化及び構造形式を決定するべき 	踏切解消及び廃止に関して、周辺交通に与える影響や代替動線確保の可否など、地元住民の理解に十分配慮する必要があると考えています。
情報公開 住民参加	<p>議事要旨だけの公開ではよくわからないことが出てくる。検討会に使われた資料は同時に公開すべきで委員が言及しているのはどの資料のどの部分かもわかる様にしないと妥当性が判断できない。</p> <p>検討会委員の方々もパブリックコメント意見と都の見解両方をしっかり読み、検討会委員としての見解も各パブリックコメント意見に併せて公開すべきだ</p>	検討会の資料等につきましては、公開することにより、率直な意見の交換若しくは公平かつ中立な審議に著しい支障を及ぼすおそれ、都民の間に混乱を生じさせるおそれ又は特定の者に不当に利益を与え若しくは不利益を及ぼすおそれがあることなどから、非公表としております。
情報公開 住民参加	意見募集を「都民」に縛っているような記載（「都民の皆様から御意見を募集」）とあるが、都内の踏切対策については、近隣県の個人や企業も関係があるので、都民に絞らずに意見募集するべきではないか。	<ul style="list-style-type: none"> 東京都が策定する方針のため、都民を中心に意見公募を実施しました。 具体的な踏切対策の実施に当たりましては、関係者の方々の意見を踏まえ、検討を行ってまいります。
その他	既存の住宅や商店等の用地買収が必要となることはある程度仕方ないだろうが、住民が住み慣れた地域で引き続き生活できるような代替地をすみやかに用意いただきたい。危険な踏切を速やかに解消するため、地域住民ないし自治体との合意形成が何より重要なことは言うまでもない	具体的な踏切対策の実施に当たりましては、関係者の方々の意見を踏まえ、検討を行ってまいります。

その他	<p>道路整備を進めると決めたなら、区や市と一緒にあって早期に進めるべき。鉄道との交差点も早く取り掛かるべき。時間ばかり掛かっている。細かく区間分けしてゆっくりと整備を進めることが多いが、道路は一部区間だけ出来てもあまり機能していない。全線の早期開通を目指すことで、税金を投じる効果が上がると思う。今後は「人口減少社会」だから投資は抑制すべきと言う人もいるが、人口が減らない街を能動的に創っていく施策を講じるべき。東京都市部の人口はそれほど減らないのではないか。（昔の予測はあまり当たっていないと思う。）</p>	<p>頂いた御意見につきましては、今後の参考にさせていただきます。</p>
その他	<p>踏切安全対策は、鉄道事業者も重点的に取り組んでおりますが、維持管理や高機能な機器導入・更新に対しては、多くの資金を要することから国や自治体等により補助金等を継続的に適用頂ける制度設計を期待します。</p>	<p>補助金の制度等を含めまして、引き続き、国、都、区市町村、鉄道事業者などの関係者と連携し、踏切対策を推進してまいります。</p>
その他	<p>鉄建建設、JR 東、国土交通省の社員、職員共同で研究開発、2007 年土木学会で発表されたシールドマシン、仮線、仮高架のいずれも不要で工事費削減、工期短縮もできるという工法（「鉄道営業線直下式地下化工法を目的とした長距離エレメント推進工法」）を積極採用し、鉄道地下化の推進・加速を。</p> <ul style="list-style-type: none"> 地下化は、駅の地下シェルター化、火山噴火降灰災害時等の物資等輸送にも有用。そういう面の評価も鉄道立体化及びその工法評価に含めるべきである 高架化では視認性の問題から鉄道の両脇には道路を渡るための横断歩道信号機がつけにくいため歩行者特に移動の大変な歩行者にとってのバリアである遠回りを強いる事があり問題である。 鉄道に平行な方向への交通量も多い踏切は高架化ではなく地下化でないと視認性などの問題から信号機が設置できず危険である 景観汚染、防災を理由として高額の費用をかけて電線電柱の地下化を行う一方、鉄道架線とその支柱は費用を理由に高架化により一層目立ってよく見える様高く掲げるのはダブルスタンダードの都市経営だ 	<ul style="list-style-type: none"> 本方針は、踏切における様々な問題の解決に向け、効果的かつ計画的に多様な踏切対策を進めていくための方針を示すことを目的としています。 踏切対策の一つとして「鉄道立体化」に関して記載しておりますが、鉄道立体化の具体的な構造形式や工法等につきましては、事業化に向けた取組の中で検討を行ってまいります。 頂いた御意見につきましては、今後の参考にさせていただきます。

その他	<ul style="list-style-type: none"> ・災害など緊急時に支援物資輸送の貨物列車運行ができる勾配の踏切解消工法を選ぶべきである ・連続立体化事業区間の端位置は工法選定前は十分余裕あるいは不確定性を持たせておき、工法決定後に明確な位置決定をする様にして特定の工法が有利にならない様にすべきだ 	<ul style="list-style-type: none"> ・本方針は、踏切における様々な問題の解決に向け、効果的かつ計画的に多様な踏切対策を進めていくための方針を示すことを目的としています。 ・踏切対策の一つとして「鉄道立体化」に関して記載しておりますが、鉄道立体化の具体的な構造形式や工法等につきましては、事業化に向けた取組の中で検討を行ってまいります。 ・頂いた御意見につきましては、今後の参考にさせていただきます。
その他	現在使われている踏切遮断時間などは、こまめに開閉する踏切と長時間開かない踏切が同じ数字となり不合理である	頂いた御意見につきましては、今後の参考にさせていただきます。
その他	踏切で自動車道路による地域の分断が緩和されている所もある 踏切解消による自動車交通量増大による負の効果もB/Cの算出に取り入れるべきである	頂いた御意見につきましては、今後の参考にさせていただきます。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・連続立体交差事業に併せて「見せる鉄道（魅せる鉄道）」を強化してほしい。ビュースポットの整備など。歴史的にみても、日本人は鉄道に対して哀愁を感じる傾向が強い。（ほとんど誰も乗らない地方鉄道でも、鉄道廃止にはみんなが反対する滑稽さ。せめて大人数が乗る東京の鉄道では、移動という価値以外にも、もっと上手く魅力活用すべきではないか。） 	頂いた御意見につきましては、今後の参考にさせていただきます。
特定箇所に対する内容	<ul style="list-style-type: none"> ・特定の踏切の課題について ・特定の踏切の除却・廃止等の対策について 	社会情勢の変化を踏まえて指標を再設定し、指標に基づき「重点踏切」を抽出した上で、「鉄道立体化の検討対象区間」と「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」とに分け、総合的かつ計画的に踏切対策を推進してまいります。