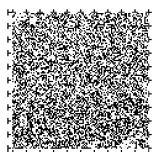


踏切対策基本方針(改定) 概要版



令和8(2026)年6月
東京都

右のマークは音声コード「Uni-Voice」です。専用のアプリなどで読み取ると内容を音声で聞くことができます。



「踏切対策基本方針」の改定にあたって

東京都内に存在する踏切とその周辺では、交通渋滞や地域分断、事故の危険性、災害時における避難経路の遮断など、様々な問題が発生しています。都民生活の安全性や利便性の向上、東京の国際都市としての魅力向上、経済活動の促進を図る上で、踏切問題の解消は喫緊の課題です。

都では、踏切における様々な問題の解決に向け、総合的かつ計画的に踏切対策を推進することを目的に、平成16(2004)年6月に踏切対策基本方針を策定しました。

一方、同方針の策定から約20年が経過する中で、鉄道や道路の需要動向や人口動態、まちづくりの進展、安全・安心への意識の高まりなど首都東京を取り巻く社会情勢は大きく変化しました。

また、令和3(2021)年4月には「踏切道改良促進法等の一部を改正する法律」が施行され、改良すべき踏切道の指定に係る基準等が新たに追加されており、こうした制度面での変化も踏まえた、将来を見据えた踏切対策が求められています。

こうした社会情勢の変化等を踏まえ、東京都では、引き続き踏切対策を着実に推進していくため、踏切対策基本方針を改定することとしました。

今後、本方針に基づき、行政、都民、鉄道事業者など関係者が一層連携し、踏切問題の早期解消を図ることで、「世界で一番の都市東京」の実現を目指していきます。

今後の踏切対策において考慮すべき観点

今後の踏切対策の推進に当たっては、新たに「まちづくり」、「ユニバーサルデザイン」、「都市強靱化」の3つの観点を考慮する必要があります。

主な社会情勢の変化

- まちづくり：ウォークブルの進展、自転車活用の推進等
- 安全：バリアフリー法に基づく特定道路の指定、移動円滑化対策の進展等
- 災害：災害による踏切遮断の社会問題化、緊急輸送道路の指定等
- 道路と鉄道：鉄道運行本数の変化に伴う踏切遮断時間の変化等
- 社会動向：少子高齢化、AI等テクノロジーの進化等

新たな観点

まちづくり

- ・ウォークブル
- ・自転車活用の推進
- ・地域特性を生かしたまちづくり

ユニバーサルデザイン

- ・高齢者・こどもの安全
- ・共生社会の実現

都市強靱化

- ・緊急輸送道路の交通の円滑化
- ・避難や救急・消火活動寸断の解消

「踏切対策基本方針」の主な内容

重点踏切

＝重点的に対策を実施または検討すべき踏切（382箇所）

「重点踏切」を抽出し、問題箇所を明確化することにより、関係者による効率的な取組が促進され、効果的な踏切対策の実施が可能となります。

「重点踏切」抽出の視点は、①道路渋滞の発生、②地域分断による生活の不便やまちづくりの遅れ、③踏切事故の危険性、④災害対応の妨げとし、以下の指標のいずれかを満たす踏切を抽出しました。

①	a) 遮断時間が長い踏切 b) 自動車交通量が多い踏切 c) 道路ネットワークを形成する上で課題となる踏切	③	h) 構造上課題のある踏切 i) 事故発生履歴のある踏切 j) 高齢者・障害者の通行が多く見込まれる踏切 k) 小学校の近くにある踏切
②	d) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切 e) 乗降客数の多い駅の近くにある踏切 f) まちなかウォークアブルを推進する上で課題となる踏切 g) 自転車ネットワークを形成する上で課題となる踏切	④	l) 防災面で課題となる踏切 m) 緊急輸送道路又は骨格幹線道路上にある踏切

重点交差予定箇所

＝優先的に整備すべき都市計画道路と鉄道との交差予定箇所（9箇所）

鉄道立体化の検討対象区間

＝鉄道立体化の可能性を検討すべき区間（15区間）

「鉄道立体化の検討対象区間」を抽出することにより、鉄道立体化を計画的に進めることが可能となります。さらに、区間内において鉄道立体化と一体となったまちづくりや道路整備を計画的に進めることが可能となり、関係者による効率的な取組が促進されます。

「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の視点は、①渋滞解消、②道路整備、③まちづくりの推進、④防災都市づくりの推進、⑤都市鉄道の利便性向上としました。

それぞれの視点に以下の指標を設定し、複数の視点の指標に該当する区間を抽出しました。

①	a) 遮断時間が長い踏切数 b) 自動車交通量が多い踏切数	④	g) 防災都市づくり推進計画での位置付け h) TOKYO 強靱化プロジェクトでの位置付け i) 緊急輸送道路上の踏切又は骨格幹線道路との交差箇所数
②	c) 鉄道と交差する都市計画道路の整備優先度	⑤	j) 交通政策審議会答申第198号等での位置付け
③	d) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切数 e) まちづくりの支障となる踏切数 f) 踏切事故の危険性が高い踏切数		

鉄道立体化以外の対策の検討対象区間

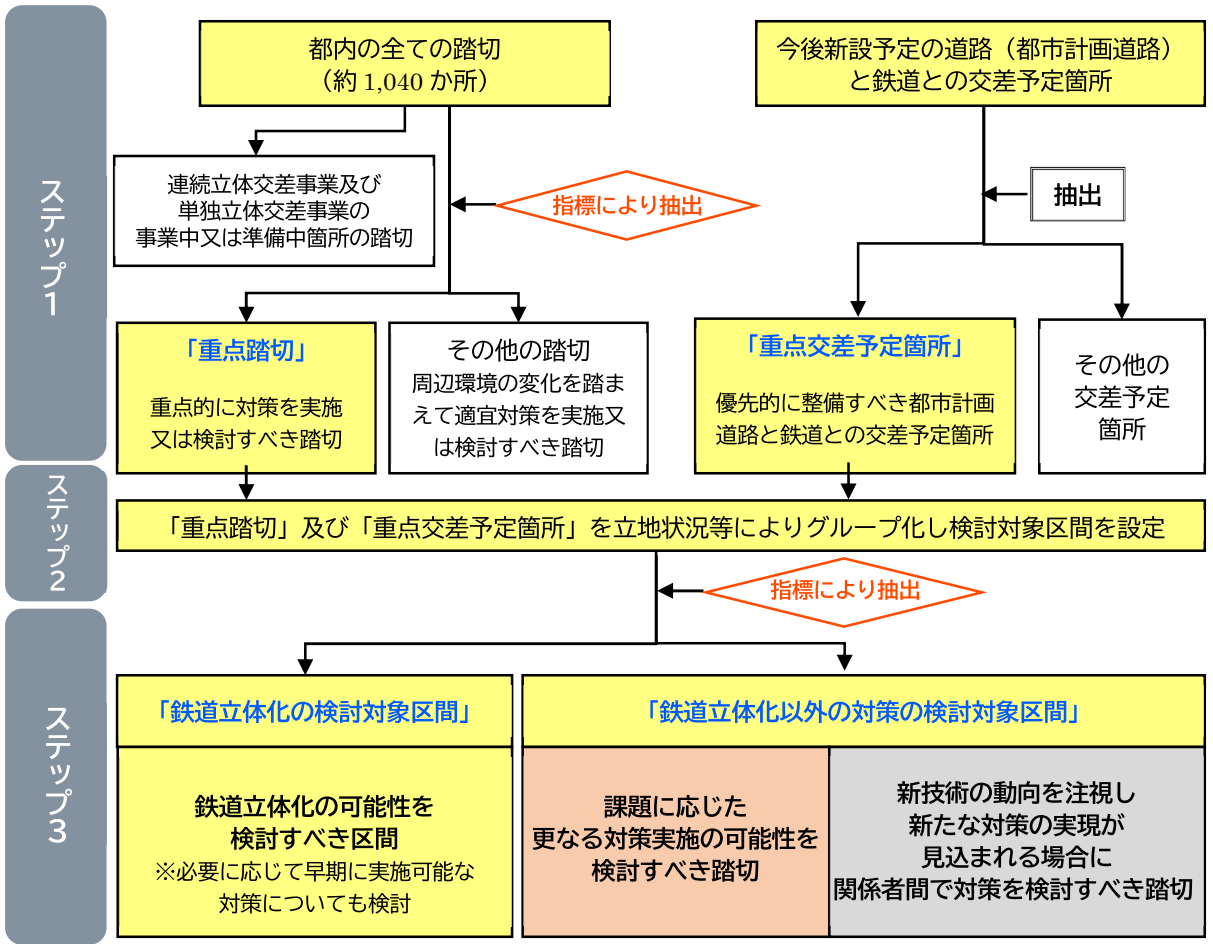
＝早期に実施可能な対策を関係者間で検討すべき区間（130区間）

各踏切が抱える課題を踏まえ、以下の対策を検討・実施していきます。

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| ○ 道路の単独立体交差化 | ○ 踏切道の拡幅 |
| ○ 橋上駅舎化や立体横断施設の設置 | ○ 警報時間制御など踏切システムの改善 |
| ○ 踏切の視認性向上などによる安全性の向上 | ○ 新技術を活用した対策 |
- など

※「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」についても、将来、まちづくりの進展や周辺環境の生じた場合などには、対策の一つとして鉄道立体化を検討することもあり得ます。

「重点踏切」及び「鉄道立体化の検討対象区間」の抽出の流れ



踏切対策の事例



鉄道立体化による対策例



鉄道立体化以外の対策例①



鉄道立体化以外の対策例②



鉄道立体化以外の対策例③

鉄道立体化を実施する場合の検討手順

鉄道立体化は、地域におけるまちづくりと大きく連動することから、地元自治体が主体となり、鉄道沿線のまちづくりの方針や道路整備計画を具体化していくことが重要です。

また、車庫や引き上げ線などの各種鉄道施設や周辺環境への影響、更には鉄道立体化による費用対効果等について検討し、事業性を整理していくことも重要です。

このため、連続立体交差事業調査など、鉄道立体化の事業化に向けた取組を進めるにあたっては、主に以下の（１）から（３）に示す課題について整理する必要があります。

（１）鉄道沿線のまちづくり計画の内容との整合

- 地域のまちづくりの機運醸成
【例】鉄道立体化に伴うまちづくりに関する沿線住民による協議会の設立
地元協議会等の意見を取り入れたまちづくり構想の策定
- 鉄道立体化を見据えたまちづくりの方向性を整理
- 交通広場や市街地再開発事業等に関する概ねの整備位置、規模、整備時期等を整理

（２）鉄道沿線の道路整備計画の内容との整合

- 未整備の都市計画道路及び新たな生活道路等について、交通量推計を基に考え方や概ねの整備イメージを整理し、まちづくり方針等に示す

（３）その他の課題整理

- 施行者等に関する関係機関との合意形成
- 鉄道立体化の検討に関する地元自治体の人員体制の確保
- 道路の単独立体交差化などの対策との比較検討
- その他関連する諸計画の内容及び事業実施時期との整合
- 車庫、引き上げ線など各種鉄道施設の取扱い
- 周辺環境に与える影響
- 鉄道立体化による費用対効果 など

連続立体交差事業調査

踏切対策の更なる推進

第4種踏切・第3種踏切の対策に関する動向

第4種踏切とは、警報機や遮断機といった列車の接近を知らせる装置が設置されておらず、踏切警標のみが設置されている踏切を指します。また、第3種踏切とは、警報機と踏切警標は設置されているものの、遮断機が設置されていない踏切を指します。

都では、第4種踏切又は第3種踏切を重点踏切として抽出し、地元自治体や鉄道事業者と連携しながら、地域の実情に応じた踏切対策を進めていきます。

踏切廃止

踏切の存在は、道路渋滞の発生や、地域分断による生活の不便、まちづくりの遅れ、事故の危険性、更には災害対応の支障となるなど、様々な問題の一因となっています。

このため、第4種踏切など踏切事故の危険性が高い場合、踏切の交通量が少ない場合、踏切近傍に代替動線が確保されている場合などは、踏切廃止が有効な取組になり得ると考えられるため、周辺交通へ与える影響等に十分配慮した上で、関係者間で検討することが望ましいです。

実証実験段階の踏切対策の動向

近年、全国において、AI画像解析等を活用した踏切異常検知に関する実証実験が数多く実施されており、早期の本格導入による踏切における安全性の向上や、鉄道の安定輸送の確保が期待されています。

今後はこうした技術動向を注視し、新たな対策の実現が見込まれる場合には、関係者間で連携しながら対策の検討を進めることが重要です。

「踏切対策推進会議（仮称）」の設置

本方針に記載した踏切対策を着実かつ総合的に推進していくためには、区市町や鉄道事業者をはじめとする関係者との連携を一層強化する必要があります。

このため東京都は、総合調整を行う立場から「踏切対策推進会議（仮称）」を設置し、踏切対策の状況の共有化を図るとともに、新技術の活用に係る最新事例の共有も含め、共通課題の解決に向けて関係者間で検討していきます。

また、将来、関係法令等の改正や周辺環境の変化が生じた場合には、これらの状況を踏まえ、必要な対応について関係者間で検討していきます。

■鉄道立体化の検討対象区間

図面上の 番号 (赤色)	路線名	区間名
1	J R中央線	八王子～西八王子駅付近
2	J R青梅線	立川～西立川駅付近
3	東武伊勢崎線	鐘ヶ淵駅付近
4	東武東上線	とぎわ台～上板橋駅付近
5	西武池袋線	椎名町～桜台駅付近
6	西武池袋線	大泉学園～保谷駅付近
7	西武池袋線	ひばりヶ丘～東久留米駅付近
8	西武新宿線	田無～花小金井駅付近
9	西武新宿線	小平駅付近
10	西武拝島線	武蔵砂川駅付近
11	京王京王線	つじヶ丘～柴崎駅付近
12	京王井の頭線	永福町～高井戸駅付近
13	東急大井町線 東急東横線	緑が丘～等々力駅付近 都立大学～田園調布駅付近 (自由が丘駅付近)
14	東急池上線	御嶽山～千鳥町駅付近
15	東急多摩川線	鶉の木～武蔵新田駅付近

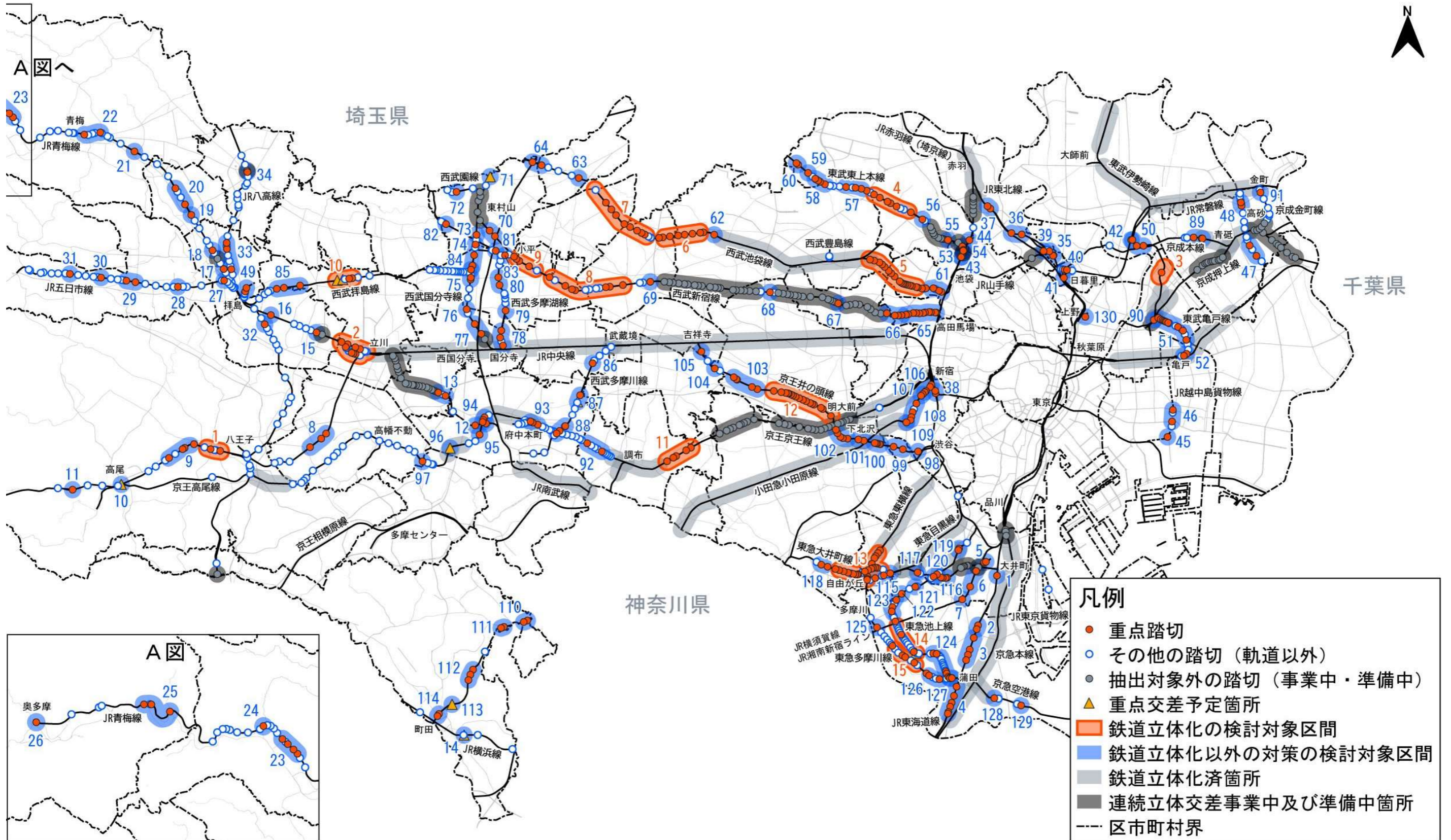
■鉄道立体化以外の対策の検討対象区間

図面上の 番号 (青色)	路線名	駅間
1	J R東海道本線	大井町～大森
2	J R東海道本線	大森～蒲田
3	J R東海道本線	大森～蒲田
4	J R東海道本線	蒲田～川崎
5	J R東海道支線	品川～西大井
6	J R東海道支線	品川～新川崎
7	J R東海道支線	西大井～新川崎
8	J R中央線	日野～八王子
9	J R中央線	八王子～高尾
10	J R中央線	高尾～相模湖
11	J R中央線	高尾～相模湖
12	J R南武線	府中本町～西府
13	J R南武線	西府～矢川
14	J R横浜線	成瀬～町田
15	J R青梅線	東中神～中神
16	J R青梅線	昭島～拝島
17	J R青梅線	拝島～牛浜
18	J R青梅線	牛浜～福生
19	J R青梅線	福生～羽村
20	J R青梅線	羽村～小作
21	J R青梅線	小作～河辺
22	J R青梅線	東青梅～青梅
23	J R青梅線	石神前～二俣尾
24	J R青梅線	二俣尾～沢井
25	J R青梅線	川井～鳩ノ巣
26	J R青梅線	白丸～奥多摩
27	J R五日市線	熊川～東秋留
28	J R五日市線	東秋留～秋川
29	J R五日市線	東秋留～武蔵引田
30	J R五日市線	秋川～武蔵引田
31	J R五日市線	武蔵増戸～武蔵五日市
32	J R八高線	小宮～拝島
33	J R八高線	拝島～東福生
34	J R八高線	箱根ヶ崎～金子
35	J R東北本線	上野～尾久
36	J R東北本線	尾久～王子
37	J R東北本線	王子～東十条
38	J R山手線	原宿～代々木
39	J R東北回送線	田端～日暮里
40	J R東北回送線	田端～日暮里
41	J R常磐線	日暮里～三河島
42	J R常磐線	南千住～北千住
43	J R埼京線	池袋～板橋
44	J R埼京線	池袋～十条
45	J R総武支線	新小岩～金町
46	J R総武支線	新小岩～金町
47	J R総武支線	新小岩～金町
48	J R総武支線	新小岩～金町
49	J R貨物引込線	拝島～横田基地
50	東武伊勢崎線	牛田～北千住
51	東武亀戸線	曳舟～亀戸水神
52	東武亀戸線	亀戸水神～亀戸
53	東武東上線	池袋～北池袋
54	東武東上線	北池袋～下板橋
55	東武東上線	下板橋～大山
56	東武東上線	大山～中板橋

図面上の 番号 (青色)	路線名	区間名
57	東武東上線	上板橋～下赤塚
58	東武東上線	東武練馬～成増
59	東武東上線	下赤塚～成増
60	東武東上線	成増～和光市
61	西武池袋線	池袋～椎名町
62	西武池袋線	石神井公園～大泉学園
63	西武池袋線	清瀬～秋津
64	西武池袋線	清瀬～秋津
65	西武新宿線	高田馬場～中井
66	西武新宿線	中井～新井薬師前
67	西武新宿線	野方～都立家政
68	西武新宿線	下井草～井荻
69	西武新宿線	東伏見～西武柳沢
70	西武新宿線	小平～東村山
71	西武新宿線	東村山～所沢
72	西武西武園線	東村山～西武園
73	西武国分寺線	東村山～小川
74	西武国分寺線	東村山～鷹の台
75	西武国分寺線	小川～鷹の台
76	西武国分寺線	鷹の台～恋ヶ窪
77	西武国分寺線	恋ヶ窪～国分寺
78	西武多摩湖線	国分寺～一橋学園
79	西武多摩湖線	国分寺～一橋学園
80	西武多摩湖線	一橋学園～青梅街道
81	西武多摩湖線	萩山～八坂
82	西武多摩湖線	八坂～武蔵大和
83	西武拝島線	小平～萩山
84	西武拝島線	小川～東大和市
85	西武拝島線	武蔵砂川～拝島
86	西武多摩川線	新小金井～多磨
87	西武多摩川線	新小金井～多磨
88	西武多摩川線	多磨～競艇場前
89	京成本線	堀切菖蒲園～青砥
90	京成押上線	押上～京成曳舟
91	京成金町線	柴又～京成金町
92	京王京王線	調布～武蔵野台
93	京王京王線	多磨霊園～府中
94	京王京王線	府中～分倍河原
95	京王京王線	分倍河原～中河原
96	京王京王線	中河原～聖蹟桜ヶ丘
97	京王京王線	聖蹟桜ヶ丘～百草園
98	京王井の頭線	渋谷～神泉
99	京王井の頭線	神泉～池ノ上
100	京王井の頭線	駒場東大前～下北沢
101	京王井の頭線	下北沢～新代田
102	京王井の頭線	新代田～明大前
103	京王井の頭線	高井戸～三鷹台
104	京王井の頭線	三鷹台～井の頭公園
105	京王井の頭線	井の頭公園～吉祥寺
106	小田急小田原線	新宿～参宮橋
107	小田急小田原線	南新宿～参宮橋
108	小田急小田原線	参宮橋～代々木八幡
109	小田急小田原線	代々木八幡～東北沢
110	小田急小田原線	柿生～鶴川
111	小田急小田原線	鶴川～玉川学園前
112	小田急小田原線	鶴川～町田
113	小田急小田原線	玉川学園前～町田
114	小田急小田原線	玉川学園前～町田
115	東急目黒線	大岡山～田園調布
116	東急大井町線	中延～旗の台
117	東急大井町線	旗の台～北千束
118	東急大井町線	等々力～上野毛
119	東急池上線	大崎広小路～荏原中延
120	東急池上線	荏原中延～長原
121	東急池上線	長原～洗足池
122	東急池上線	洗足池～石川台
123	東急池上線	石川台～池上
124	東急池上線	千鳥町～蒲田
125	東急多摩川線	多摩川～沼部
126	東急多摩川線	武蔵新田～蒲田
127	東急多摩川線	矢口渡～蒲田
128	京急空港線	糺谷～大鳥居
129	京急空港線	穴守稲荷～天空橋
130	東京メトロ銀座線	上野～上野検車区

注) 具体的な対策の検討にあたっては、区間毎に地域特性等が異なることから、本方針による区間の範囲に拘束されるものではありません

「鉄道立体化の検討対象区間」及び「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」等の位置図



令和8年6月 発行
踏切対策基本方針(改定)

編集・発行 東京都都市整備局都市基盤部交通企画課
東京都新宿区西新宿二丁目8番1号
電話 03(5388)3284

※表紙の写真は一部イメージを含みます。