

# 踏 切 対 策 基 本 方 針

平成 16 年 6 月

東 京 都

## はじめに

江戸開府以来 400 年にわたる歴史の中で、東京の近代化は明治維新以降に急速に進められてきました。鉄道に目を向けても、ほぼこの 100 年で整備が進められ、現在、東京の鉄道網は海外主要都市に比べ高度に発達したものとなっています。

しかし、一方で急激な都市の拡大とモータリゼーションの進展により、踏切問題はより一層深刻化し、20 世紀の負の遺産とまで言われるようになっていきます。

現在、東京都内には約 1,200 箇所の踏切が存在し、交通渋滞をはじめとした様々な問題が日常的に発生しています。

一方、欧米の主要都市では踏切が少なく、スムーズで安全性の高い交通ネットワークが形成されています。

首都東京の魅力向上や国際競争力強化、また「東京の新しい都市づくりビジョン」（平成 13 年 10 月）の目指す都市像実現のためには、踏切問題の早期解消が必要となります。

そこで、東京都では、踏切対策を促進するため、「踏切対策基本方針」を策定することとしました。

「踏切対策基本方針」のうち骨格部分を示した中間のまとめを平成 15 年 12 月に公表し、都民の皆様からご意見を頂きました。

その後、皆様からのご意見を参考に、「重点踏切」の選定や、「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」の抽出などを行ってまいりました。

そして、このたび、これらを「踏切対策基本方針」としてとりまとめました。

今後、この「踏切対策基本方針」をもとに、行政、都民、企業などが参加し一層連携することにより、踏切問題を早期に解消し、首都東京を再生してまいります。

# 踏切対策基本方針

## 目 次

第1章	東京都内の踏切の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
1-1	踏切の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
1-2	主な踏切問題・・・・・・・・・・・・・・・・・・	3
第2章	これまでの東京都の踏切対策・・・・・・・・・・・・・・・・	6
2-1	連続立体交差事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・	6
2-2	連続立体交差事業以外の対策・・・・・・・・・・・・・・・・	9
第3章	「踏切対策基本方針」の策定について・・・・・・・・・・	13
第4章	「重点踏切」及び「重点交差予定箇所」の抽出・・・・・・・・	16
4-1	「重点踏切」の抽出方法・・・・・・・・・・・・・・・・・・	16
4-2	「重点踏切」の抽出結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・	23
4-3	「重点交差予定箇所」の抽出・・・・・・・・・・・・・・・・	27
第5章	「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」の抽出・・	28
5-1	検討対象区間の設定及び評価・・・・・・・・・・・・・・・・	28
5-2	「鉄道立体化の検討対象区間」について・・・・・・・・・・	33
5-3	「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」について・・・・・・・・	56
第6章	踏切対策の新たな取組・・・・・・・・・・・・・・・・・・	67
6-1	各種踏切対策に係る新たな取組・・・・・・・・・・・・・・・・	67
6-2	財源の確保等・・・・・・・・・・・・・・・・・・	70
6-3	関係者間の連携強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・	71
6-4	ソフト施策による踏切問題解消・・・・・・・・・・・・・・・・	71
第7章	踏切対策推進会議（仮称）の設置・・・・・・・・・・・・・・・・	72
参考資料	「中間のまとめ」に対する意見の概要	

# 第1章 東京都内の踏切の現状

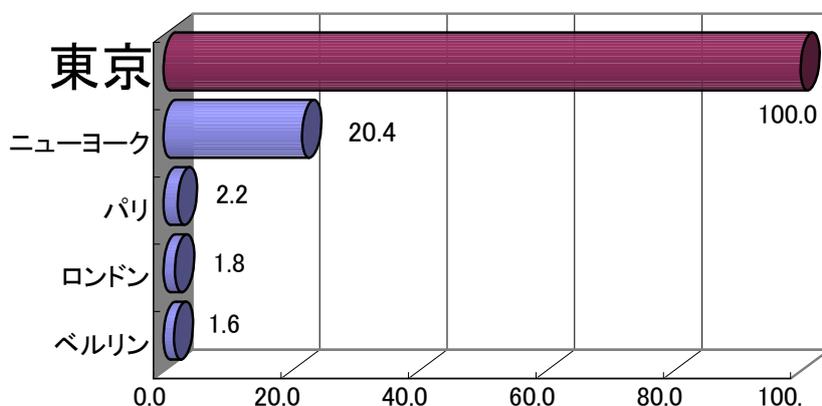
国際都市・東京にとって踏切の存在は大きな都市問題のひとつである。海外主要都市との比較、東京の踏切問題の現状分析等を通して、今後の踏切対策の必要性・緊急性を明らかにする。

## 1-1 踏切の現状

### (1) 海外主要都市との踏切数の比較

東京と海外主要都市との踏切数及び密度（単位面積当りの踏切数）を比較してみると、東京は他都市に比べて非常に踏切の多い都市である。（図表 1-1）

図表 1-1：海外主要都市との踏切密度の比較（東京を 100 とした場合）



なお、今回対象とした都市の比較範囲及び人口は、以下のとおりである。

都市名	踏切数 (箇所)	面積 (km <sup>2</sup> )	踏切密度 (箇所 / km <sup>2</sup> )	人口 (万人)	比較範囲
東京	1,187	1,450	0.819	1,230	東京都（奥多摩町、檜原村、島しょ部を除く。）
ニューヨーク	113	678	0.167	760	ニューヨーク市のブルックス、ブルックリン、マンハッタン、クィーンズ地区
パリ	14	762	0.018	620	パリ市と周辺3県
ロンドン	19	1,280	0.015	690	大ロンドン地域（ロンドンの33区）のうち外縁部を除いた区域
ベルリン	12	890	0.013	340	ベルリン市全域

出典：東京：東京都資料  
 ニューヨーク：連邦鉄道管理局資料  
 ベルリン：ベルリン市交通局資料  
 パリ：Grande Banlieue De Paris (Michelin 社) の都市図より算定  
 ロンドン：LONDON AZ (Geographers ' A-Z Map Company Limited) の都市図より算定

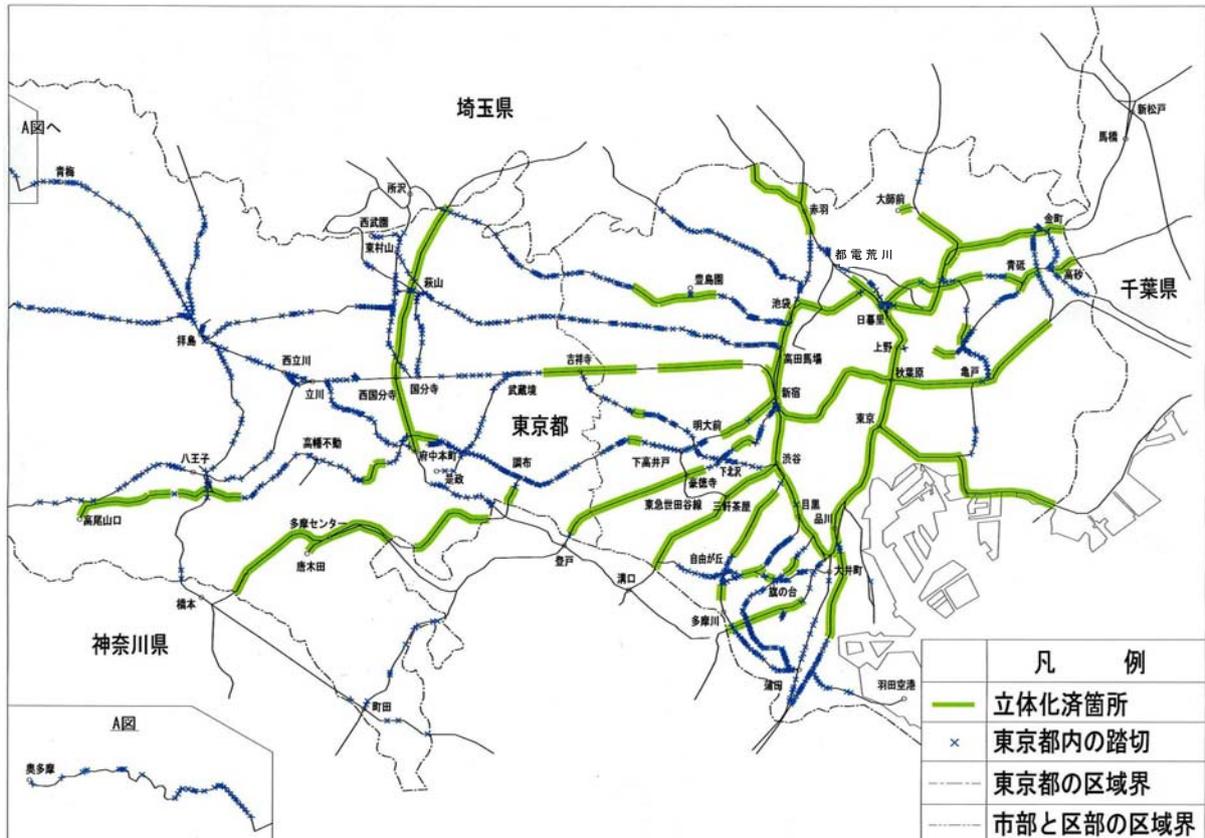
## (2) 踏切の状況

東京都内には今なお約 1,200 箇所もの踏切が残されている。

都心部の鉄道は、概ね立体化されており、都電荒川線（路面電車）を除き、踏切はほとんどない。

一方、山手線の外側では都心部ほど立体化されておらず、郊外に延びる各路線において多くの踏切が残されている。また、多摩地域も、昭和 40 年代以降に建設された路線を除き、鉄道が地表を走っている区間が大部分であり、多くの踏切が残されている。

図表 1-2：都内の踏切分布状況



注) 都電荒川線、東急世田谷線の踏切は除く。

## 1-2 主な踏切問題

都内に存在する多くの踏切とその周辺では、多種多様な問題が発生しており、国際都市東京の魅力低下の一因となっている。

### (1) 踏切問題の例

#### 道路渋滞の発生

- ・ 渋滞の発生により自動車交通が阻害される。
- ・ バス等公共交通の定時性が確保できない。
- ・ 踏切による渋滞で排気ガスが発生する。

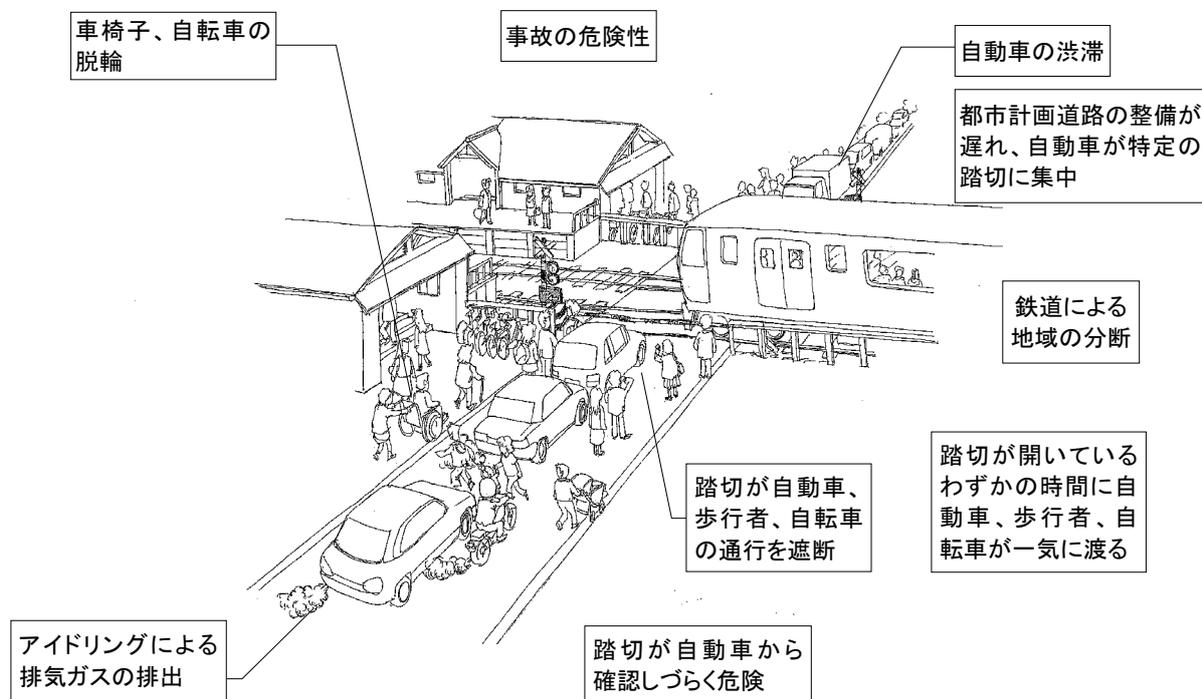
#### 地域の分断による生活の不便やまちづくりの遅れ

- ・ 踏切（鉄道）により地域が分断され生活に不便である。
- ・ 魅力的なまちづくりが進まない。
- ・ 震災時の避難に際して踏切の存在が障害となる等、防災面で課題がある。

#### 踏切事故の危険性

- ・ 自動車と歩行者・自転車との動線が交錯し危険である。
- ・ 狭い踏切や横断距離の長い踏切があり危険である。
- ・ 踏切事故は人命を失うことにつながるだけでなく、鉄道ダイヤへの悪影響も及す。

図表 1-3：踏切で発生している問題のイメージ図



## (2) 踏切による経済損失

現在、東京区部を走る自動車の混雑時平均旅行速度は約 17.5km/h（平成 11 年度道路交通センサス）であり、渋滞のない 30km/h の場合と比較して年間約 4.9 兆円の経済損失が生じている。また、都内の全踏切による経済損失\*は年間約 0.4 兆円と試算されている。

\*踏切による経済損失

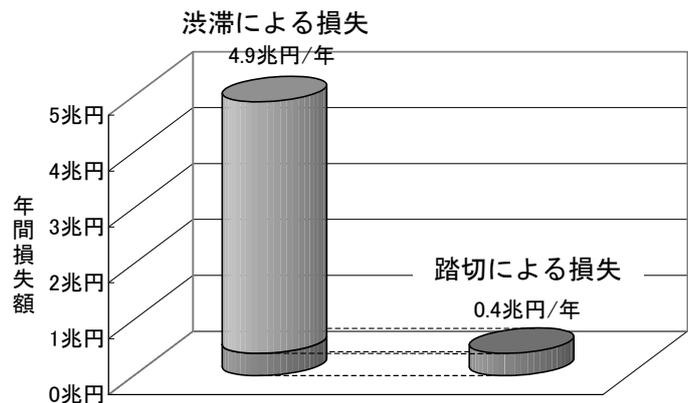
仮に都内の全踏切が除却された場合に生じる走行時間短縮便益、走行経費減少便益、踏切事故解消便益、迂回交通解消便益等の合計を、経済損失と読み替えて算出した。

図表 1-4：踏切による自動車渋滞



出典：東京都資料

図表 1-5：東京都の道路渋滞による経済損失



出典：東京都資料より作成

## (3) 踏切がもたらす環境への影響

東京都内における二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量の約 4 分の 1、窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）排出量の約 3 分の 2 が自動車類からのものである。

踏切の存在は自動車の停止、発進を強いるものであり、環境への悪影響をもたらす一因となっているため、踏切除却などの対策により地球環境への負荷軽減を図っていく必要がある。

#### (4) 求められる一層の踏切対策

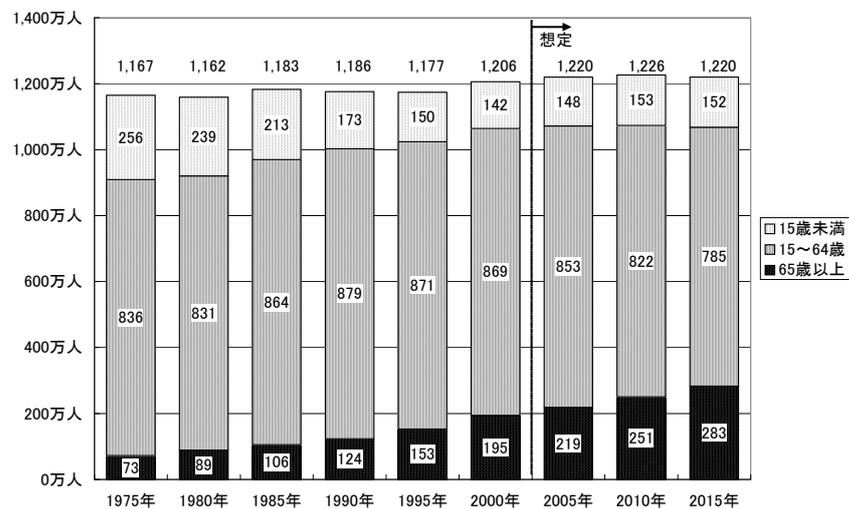
今後、東京都の人口は、2010年（平成22年）の約1,226万人をピークに減少に転じ、2025年（平成37年）には約1,182万人になるものと推計されている。

一方、人口が減少に転じても、免許保有人口の増加や業務、余暇活動等による人々の交流拡大、物流ニーズの多様化等により自動車交通の需要は将来的にも高いことが予想され、踏切対策は引き続き重要となる。

また、団塊の世代の加齢とともに、東京都の65歳以上の人口は急速に増加し、2015年には2000年の約1.5倍の283万人程度になり、総人口に占める割合は4分の1弱に達するものと推計される。

踏切は高齢者などにとっても危険なものであり、一層の踏切対策の充実が必要である。

図表 1-6：東京都の年齢別人口の推移と予測



出典：東京都資料より作成

#### まとめ

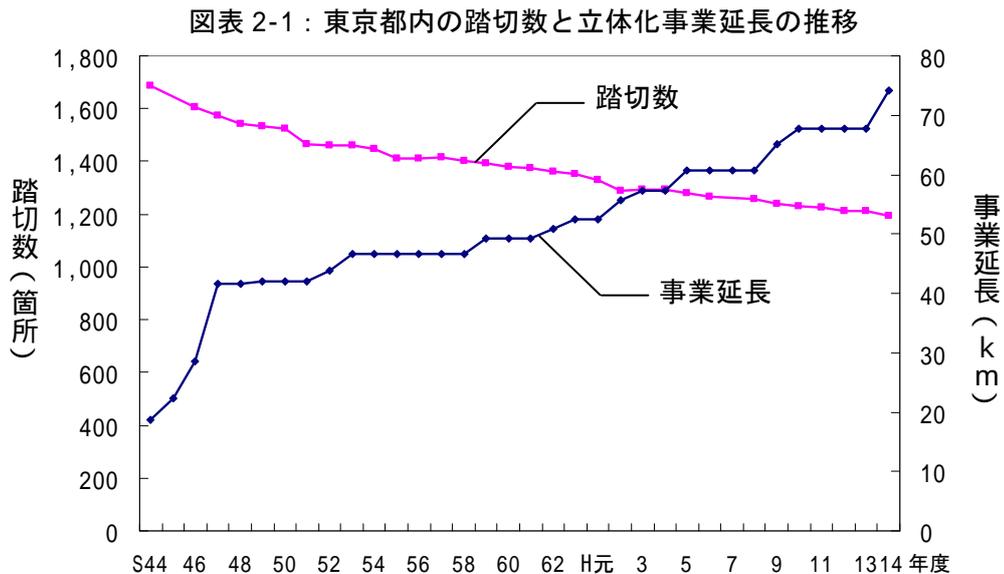
東京都内には未だ多くの踏切が存在しており、そこでは交通渋滞をはじめとする多種多様な問題が発生している。これらの問題は国際競争力の低下や環境の悪化等につながるものであり、さらなる踏切対策の充実を図る必要がある。

また、グローバル化の進展や観光施策による交流人口の増加、高齢社会の到来などの観点からも、踏切対策は重要であり、その実施は国際都市・東京の魅力を向上させるための大きな条件であると言える。

## 第2章 これまでの東京都の踏切対策

踏切対策には各種の施策があり、それぞれの施策毎に、都、区市町、鉄道事業者など事業主体は多岐に渡る。

東京都内ではこれまでも各種の踏切対策を実施しており、踏切の除却についても着実に進めてきた。昭和44年度から平成14年度の34年間をみると合計489箇所の踏切を無くしており、これは1年に約14箇所のペースである。東京都内の踏切数の変化を図表2-1に示す。



注) 事業延長は連続立体交差事業等によるものを示している。

出典：東京都資料より作成

本章では、これまでに実施されてきた主な踏切対策について説明する。

### 2-1 連続立体交差事業

連続立体交差事業は、市街地において道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架化又は地下化することで立体化を行い、多数の踏切の除却や新設交差道路との立体交差を一举に実現する都市計画事業である。連続立体交差事業には、次のような事業効果がある。

数多くの踏切が同時に除却されるため、踏切遮断による交通渋滞及び踏切事故が解消できる。

鉄道により分断されていた市街地の一体化を図ることができ、本事業に併せて市街地再開発事業や区画整理事業を実施することで、総合的なまちづくりによる都市の再生、活性化に強いインパクトを与える。

新たに生み出される高架下空間などを周辺の土地利用計画に合わせて、自転車駐車場や公園等の多目的な形で利用できる。

鉄道輸送の安全性の向上、踏切経費の節減、輸送力の増強等に寄与する。

連続立体交差事業等では、昭和 36 年に事業完了した東急東横線学芸大学～自由が丘間で 2 箇所の踏切が除却されたのを皮切りに、平成 14 年度に高架化が完了している小田急小田原線世田谷代田～喜多見間の事業までの 31 事業、事業延長 76.2km で合計 272 箇所の踏切が除却されている。また、現在 9 区間が事業中及び事業準備中である（図表 2-4 参照）。

東京都における連続立体交差事業の事業費は年々増加傾向にあるが、依然として約 1,200 箇所の踏切が残されている。また、非常に多くの費用と時間を要する事業であることから、今後は、より計画的、効果的に事業を実施するとともに、後述するような他の施策と併せた踏切対策を実施する必要がある。

図表 2-2：連続立体交差事業の例



整備前



整備後

京王線府中駅付近



整備前



整備後

小田急小田原線千歳船橋駅付近

図表 2-3 : 高架下空間の利用例



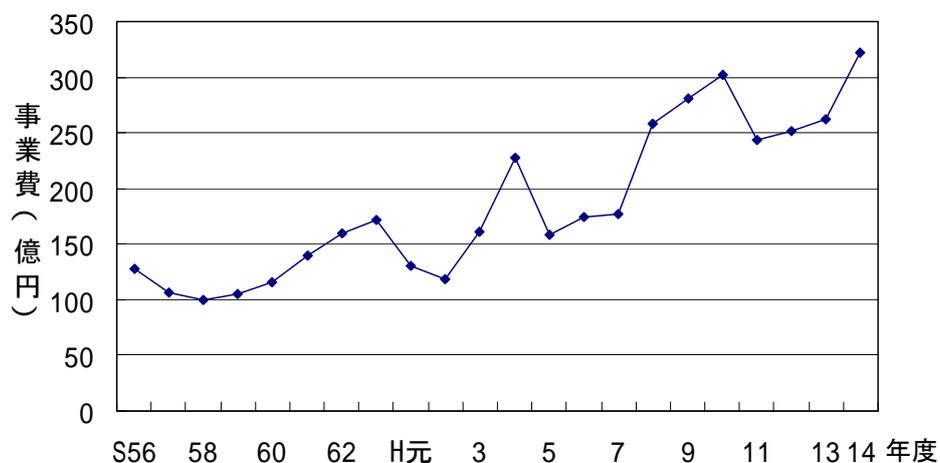
京急本線青物横丁駅付近

図表 2-4 : 事業中及び事業準備中の連続立体交差事業

路線名	箇所	関連自治体	事業延長	施工年度	踏切除却数
JR 南武線	稲田堤～府中本町	稲城市	4.3km	H4～H22	15
東急目蒲線	目黒～洗足	品川区、目黒区	2.8km	H7～H18	18
JR 中央線	三鷹～立川	三鷹市、武蔵野市 小金井市、国分寺市 国立市、立川市	13.1km	H7～H22	18
京浜急行本線・ 空港線	京急蒲田駅付近	大田区	6.0km	H12～H26	28
京成押上線	押上～八広	墨田区	1.5km	H12～H17	8
京成押上線	四ツ木～青砥	葛飾区	2.2km	H14～H24	11
京王京王線・ 相模原線	調布駅付近	調布市	3.7km	H14～H24	18
小田急小田原線	代々木上原～梅ヶ丘	渋谷区、世田谷区	2.2km	H15～H25	9
西武池袋線	練馬高野台～大泉学園	練馬区	2.4km		9

出典：東京都資料より作成

図表 2-5 : 東京都の連続立体交差事業費の推移



出典：東京都資料より作成

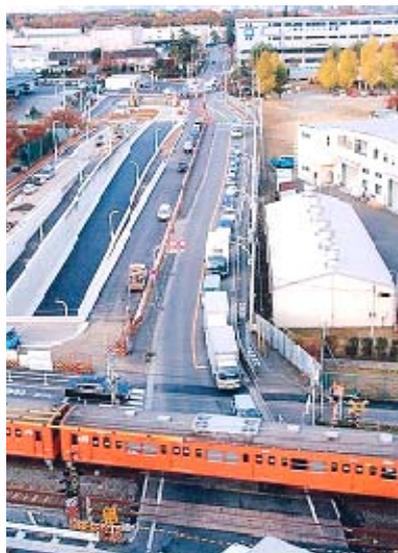
## 2-2 連続立体交差事業以外の対策

### (1) 単独立体交差事業

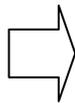
単独立体交差事業とは、鉄道と平面交差している道路を立体化（高架化又は地下化）、あるいは鉄道を比較的短い区間で立体化（高架化又は地下化）し、踏切を除却する手法である。

主に、道路交通の円滑化を図る目的から、踏切交通遮断量<sup>注1)</sup>の比較的大きい踏切で実施されてきている。

図表 2-6：単独立体交差事業の例



整備前



整備後

JR 青梅線と都道 220 号線の単独立体交差

図表 2-7：事業中の単独立体交差事業

都市計画道路名称	路線名	踏切名	駅間	所在地
補助 26	JR 横須賀線	住吉	大崎～西大井	品川区
八王子 3・5・53	JR 中央線	桜横町	八王子～西八王子	八王子市
八王子 3・3・13	JR 横浜線	打越	片倉～八王子	八王子市
日野 3・4・14	京王京王線	高幡不動第 15 号	高幡不動～南平	日野市
西東京 3・2・6	西武池袋線	保谷第 5 号	保谷～ひばりヶ丘	西東京市
国分寺 3・4・6	西武国分寺線	国分寺第 1 号	国分寺～恋ヶ窪	国分寺市
国分寺 3・4・6	西武多摩湖線	国分寺第 4 号	国分寺～一橋学園	国分寺市

注) 踏切解消を伴う単独立体交差事業のみ示している

出典：東京都資料より作成

注 1) 踏切交通遮断量 = 1 日当り自動車交通量 (台/日) × 1 日当り踏切遮断時間 (時/日)

## (2) 踏切すいすい事業

踏切すいすい事業とは、踏切の渋滞を仮設道路立体等の整備手法により短期間に緩和・解消する緊急整備事業である。京王線と鶴川街道との踏切で第1号が完成したが、基礎構造に仮設工法を用いることなどにより、大幅な工期の短縮が可能となった。

図表 2-8：踏切すいすい事業の例



京王線と鶴川街道との交差箇所

## (3) 踏切道の拡幅

踏切道の拡幅とは、踏切道内の歩道の新設等を行う事業であり、自動車と歩行者・自転車との接触事故の防止、歩行者・自転車の線路内への転落事故の防止、自動車と歩行者・自転車との分離によるスムーズな自動車の通過等を目的として行われている。

東京都では「踏切道あんしんプラン」(平成15年3月)を策定し、踏切内の歩道の拡幅整備に取り組んでいる。

図表 2-9：踏切道の拡幅例



整備前



整備後

西武新宿線の花小金井第1号踏切

#### (4) 自由通路や歩道橋・地下道の設置

駅の自由通路とは、鉄道により分断された歩行者動線の一体化を図るため、地表の駅舎を橋上化することなどにより、線路上空などを自由に横断できる施設を設置するものである。また、歩道橋・地下道は駅付近に限らず、人の流れなどに応じて駅間にも設置されることが多い。

図表 2-10：自由通路の設置例

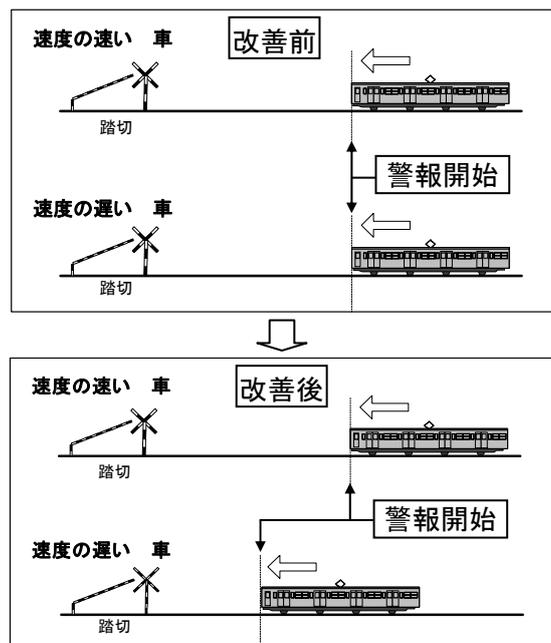


西武池袋線東久留米駅

#### (5) 警報時間制御による遮断時間の短縮

踏切を通過しようとする列車の速度を感知して、速度の遅い列車に対しては踏切に近い位置まで接近してから警報・遮断を開始し、速度の速い列車に対しては遠い位置で警報・遮断を開始して踏切の遮断時間の均一化を図り、踏切待ちの無駄な時間を省こうとするものである。

図表 2-11：警報時間制御イメージ



\* 警報開始地点からの到達時間を等しくする。

## (6) 踏切の視認性向上や踏切保安設備の設置等による安全性の向上

二段遮断装置、オーバーハング型遮断装置、大口径遮断桿<sup>かいかん</sup>などの保安設備を設置することにより、ドライバーからの踏切の視認性向上を図り、安全性を高める。同様の目的でカーブミラーや反射蛍光板の設置、踏切内及び前後でのカラー舗装の実施等も行われている。

また、障害物検知装置の設置により、踏切道内の支障物を検知して列車に知らせる等の方法で安全性を高める対策も実施されている。

図表 2-12 :  
大口径遮断桿<sup>かいかん</sup>による視認性向上の例



JR 青梅線の学校前踏切

### まとめ

これまで都、区市町、鉄道事業者などは、連続立体交差事業をはじめとした各種の踏切対策を着実に実施してきたが、依然として都内には約 1,200 箇所の踏切が残されている。

連続立体交差事業は、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、今後はより計画的・効果的に実施するとともに、その他の対策も併せて総合的に踏切対策を実施する必要がある。

また、財政状況や合意形成などの観点から対策が容易に実施できない箇所も存在するが、財政面での改善策としては制度の充実などを図ること、合意形成の面での改善策としては都、区市町、鉄道事業者など多岐に渡る関係者間の連携を強化することなどにより、踏切対策を一層推進する必要がある。

## 第3章 「踏切対策基本方針」の策定について

踏切対策を促進するためには、鉄道立体化をより計画的・効果的に実施するとともに、鉄道立体化以外の対策も併せて総合的に踏切対策を実施する必要がある。

また、制度の充実などを図るとともに、都、区市町、鉄道事業者など多岐に渡る関係者間の連携を一層強化する必要がある。

このため、次のような「踏切対策基本方針」を策定することが有効である。

### (1) 策定のねらい

東京の国際都市としての魅力向上、都市再生の推進を目的とした効率的・効果的な踏切対策の促進。

### (2) 目標時期

「東京の新しい都市づくりビジョン」（平成13年10月）の目標時期を踏まえ、2025（平成37）年度を目標時期とする。

### (3) 方針の主な内容

- ) 「重点踏切」<sup>注1)</sup> 及び「重点交差予定箇所」<sup>注2)</sup> を抽出する。
- ) 「重点踏切」の解消を図るため、「鉄道立体化の検討対象区間」<sup>注3)</sup> を抽出する。
- ) ) の「鉄道立体化の検討対象区間」に含まれない「重点踏切」及び「重点交差予定箇所」については、「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」<sup>注4)</sup> として抽出する。

### (4) 方針策定による効果

- ) 「重点踏切」
  - ・ 「重点踏切」を抽出し、問題箇所を明確化することにより、関係者の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る。
- ) 「鉄道立体化の検討対象区間」
  - ・ 「鉄道立体化の検討対象区間」を抽出することにより、計画的な鉄道立体化が可能となる。また、区間内における鉄道立体化に関連するまちづくり・道路整備が計画的に行われるなど、関係者の効率的な取組が促進される。
- iii) 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」
  - ・ 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」内の「重点踏切」についても早期に実施可能な対策を取り入れることにより、すべての重点踏切について総合的かつ計画的な踏切対策が促進される。

注1) 「重点踏切」：2025年度までに重点的に対策を実施・検討すべき踏切

注2) 「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

注3) 「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。必要に応じて早期に実施可能な対策についても検討すべき区間

注4) 「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検討すべき区間

## (5) 策定の流れ

「踏切対策基本方針」策定の全体的な流れを示す。(図表 3-1)

## (6) 数値目標

2025 年度までに重点踏切の 3 / 4 を改良\*する。

\*踏切の改良

一箇所の踏切に対策を実施することにより、周辺の踏切についても問題が解消されることがある。

## (7) 目標とするサービス水準

今後、踏切対策を効率的・効果的に推進していく上では、都民の生活実感に根ざし、生活にどのような効果をもたらされるかを示す指標(アウトカム指標)による目標を設定し、関係者間で共有していくことが必要である。

このため、下記に示すサービス水準を目指して関係者間で努力していくこととする。

### 東京都内の踏切に関するサービス水準

長期的な将来を見据えた場合、踏切は立体化などにより全て解消されることが望ましいが、立体化には多くの費用と時間を要することから、短期的には全ての踏切を解消することは難しい。このため、東京都内の踏切に関するサービス水準を下記のとおり設定する。

#### (1) 歩行者・自転車交通に関する踏切のサービス水準

- ・ 踏切による最大待ち時間を 5 分以内とする。
- ・ または、踏切付近にバリアフリー化された立体横断施設が設置されている。

#### (2) 自動車交通に関する踏切のサービス水準

- ・ 踏切による最大待ち時間を 10 分以内とする。
- ・ または、踏切周辺に立体交差化された道路(又は円滑で安全な交通機能が確保された踏切)が整備されている。

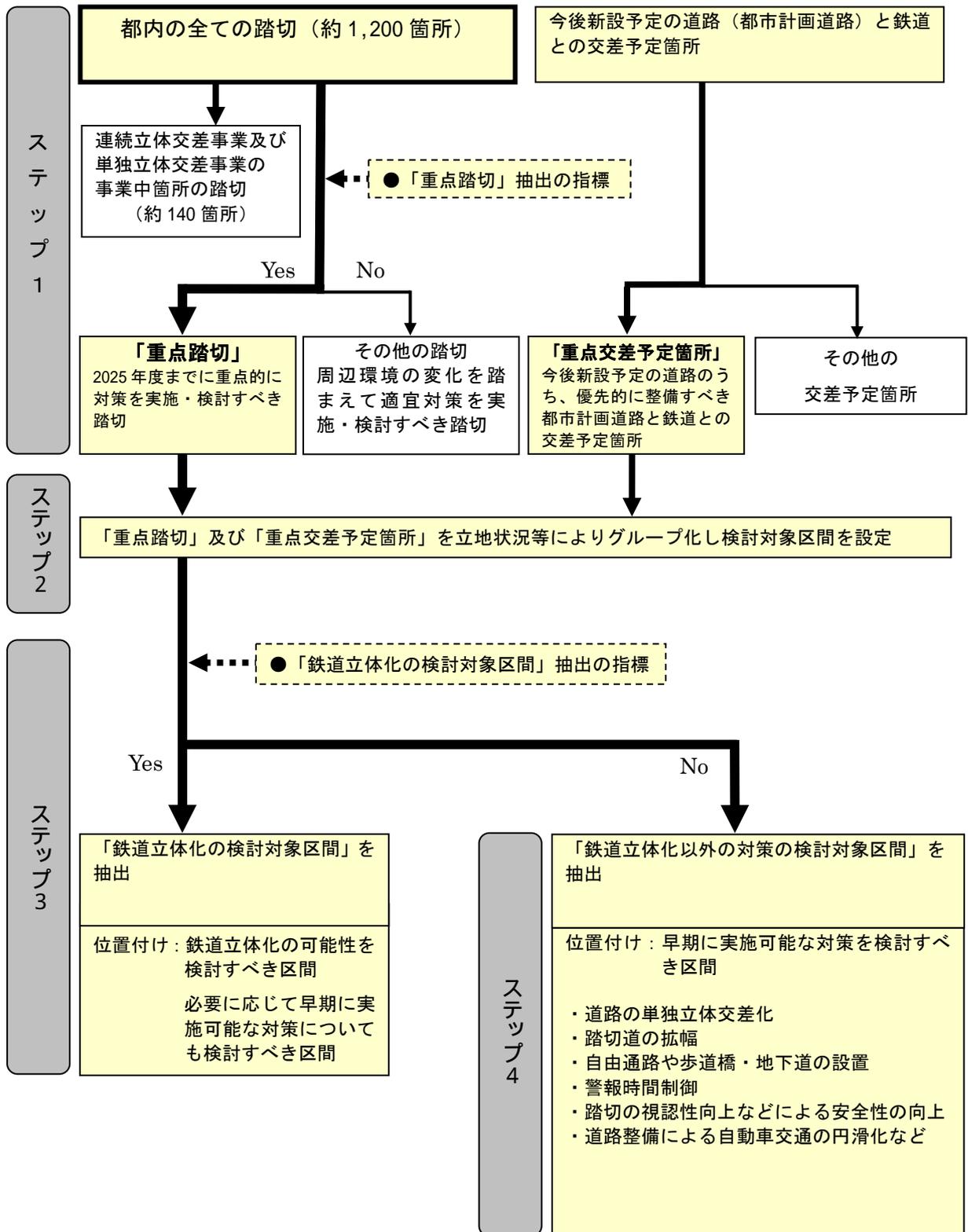
注) 上記のサービス水準は努力目標である。

## (8) 踏切対策の新たな取組

本方針では、前述により抽出された「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」を第 5 章で示すこととするが、対策の実施に向けては、さらに制度の充実や関係者間の連携強化などを進めていく必要がある。

このため、第 6 章として「踏切対策の新たな取組」を明記し、第 5 章と併せて第 6 章に示すものについても取り組むことにより、踏切対策を推進していくこととする。

図表 3-1 : 「踏切対策基本方針」策定の流れ (□は「踏切対策基本方針」で扱う範囲)



## 第4章 「重点踏切」及び「重点交差予定箇所」の抽出

### 4-1 「重点踏切」の抽出方法

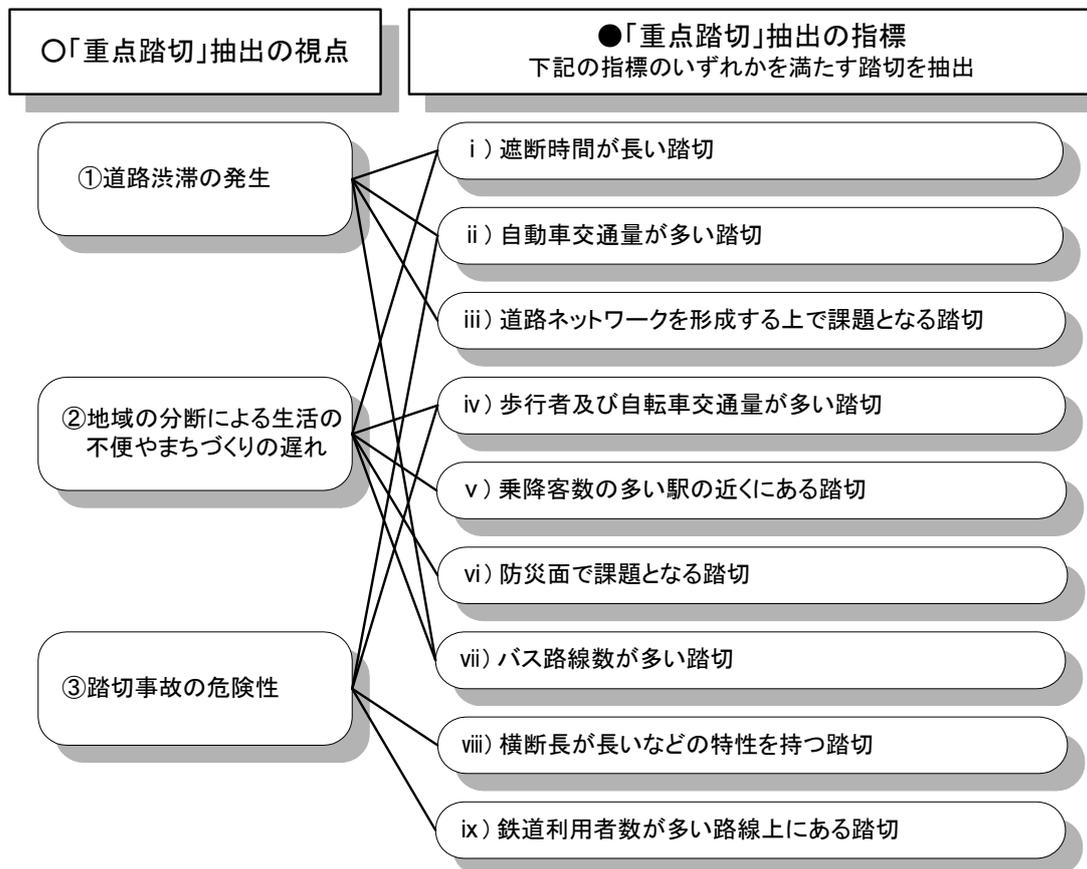
東京都内にある約1,200箇所の踏切のうち、事業中の連続立体交差事業及び単独立体交差事業により除却予定の踏切を除く約1,060箇所の中から、以下に示す指標を用い、2025年度までに重点的に対策を実施・検討すべき踏切である「重点踏切」を抽出した。

#### (1) 視点と指標

「重点踏切」抽出の視点は、第1章「1-2 主な踏切問題」で述べた①道路渋滞の発生、②地域の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、とした。

「重点踏切」抽出の指標は下記のとおりであり、いずれかの指標を満たす踏切を全て抽出した。

図表 4-1 : 「重点踏切」抽出の視点と指標



## (2) 「重点踏切」抽出指標の説明

### i) 遮断時間が長い踏切

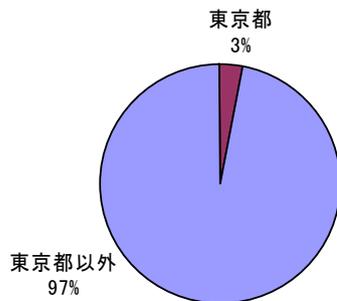
ピーク 1 時間の遮断時間が 40 分以上の踏切を抽出

遮断時間の長い踏切は、道路渋滞を引き起こすとともに、歩行者・自転車などの交通を阻害する。通勤・通学や買い物など都民の生活行動が制約され、ひいては地域の分断などまちづくり面へ悪影響を与える。

また、踏切付近の交通渋滞による排気ガスなど、環境面への影響もある。

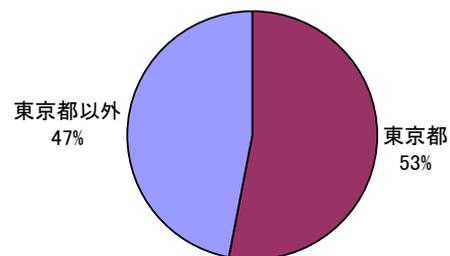
このため、ピーク 1 時間の遮断時間が 40 分以上の踏切（ボトルネック踏切<sup>注1)</sup>）を抽出した。

図表 4-2：踏切数の割合（全国比）



出典：東京都資料

図表 4-3：ピーク 1 時間の遮断時間が 40 分以上の踏切数割合



出典：国土交通省 ボトルネック踏切現状調査（平成 15 年）

都内の踏切数は全国の 3% であるが、ピーク 1 時間の遮断時間が 40 分を超える踏切の半分以上が都内にある。

注 1) ボトルネック踏切：踏切交通遮断量 5 万台時／日以上もしくはピーク 1 時間の遮断時間が 40 分以上の踏切

ii) 自動車交通量が多い踏切

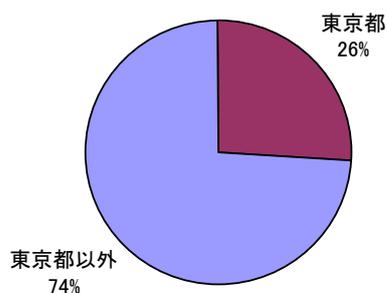
踏切交通遮断量<sup>注1)</sup>が5万台時/日以上<sup>注1)</sup>の踏切を抽出

自動車交通量が多い道路上にある踏切は、遮断、一時停止、徐行などにより道路渋滞を引き起こすとともに、踏切事故の危険性も増すものと考えられる。また、時間損失やエネルギー消費の面で社会経済的なロスを発生させている。

このため、踏切交通遮断量が5万台時/日以上<sup>注1)</sup>の踏切（ボトルネック踏切）を抽出した。

また、近くに交差点がある踏切は、より渋滞が発生しやすいことから、上記の踏切交通遮断量より低い値でも抽出した。

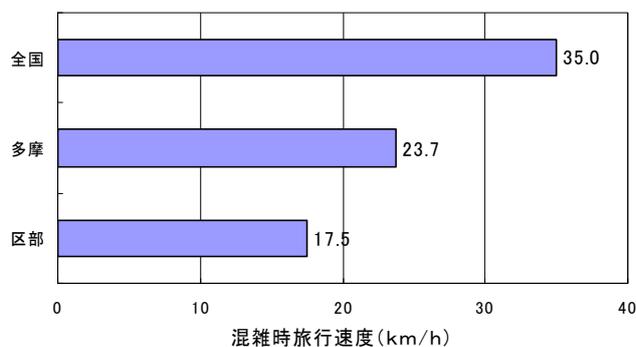
図表 4-4：踏切交通遮断量 5万台時/日以上の踏切数割合



出典：国土交通省  
「踏切道の改良に関する施策について」（平成 14 年）

・踏切交通遮断量 5万台時/日以上<sup>注1)</sup>の踏切の 26%は東京都にある。

図表 4-5：混雑時旅行速度



出典：平成 11 年度道路交通センサス

・東京の自動車旅行速度は、全国平均と比べ低く、区部では約 1/2 である。踏切による渋滞も原因の一つである。

注 1) 踏切交通遮断量 = 1 日当り自動車交通量 (台/日) × 1 日当り踏切遮断時間 (時/日)

### iii) 道路ネットワークを形成する上で課題となる踏切

骨格幹線道路や将来優先的に整備すべき路線\*にある踏切を抽出

道路ネットワークを形成する上で重要な路線にある踏切は、将来にわたり多くの自動車交通量が見込まれることから、道路交通の円滑化を図るための踏切対策を実施・検討する必要がある。

このため、骨格となる幹線道路や将来優先的に整備すべき路線にある踏切を抽出した。

#### \*優先的に整備すべき路線

「区部における都市計画道路の整備方針」（平成16年3月）中の「第三次事業化計画 優先整備路線」及び「多摩地域における都市計画道路の第二次事業化計画」（平成8年3月）中の「前期事業化予定路線」とする。

図表 4-6 : 「区部における都市計画道路の整備方針」の第三次事業化計画 優先整備路線



#### iv) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切

##### 歩行者交通遮断量<sup>注1)</sup>及び自転車交通遮断量<sup>注2)</sup>が多い踏切を抽出

歩行者・自転車交通量が多い踏切では、歩行者・自転車の時間損失などが大きくなるとともに、交通動線が錯綜するため踏切事故の危険性が増すものと考えられる。

また、これらの踏切は駅に近接している場合が多く、踏切による交通の阻害が、駅周辺のまちづくりに悪影響を与えられられる。安全で円滑な歩行者・自転車交通ネットワークの形成は、まちの魅力向上のために欠かせない。

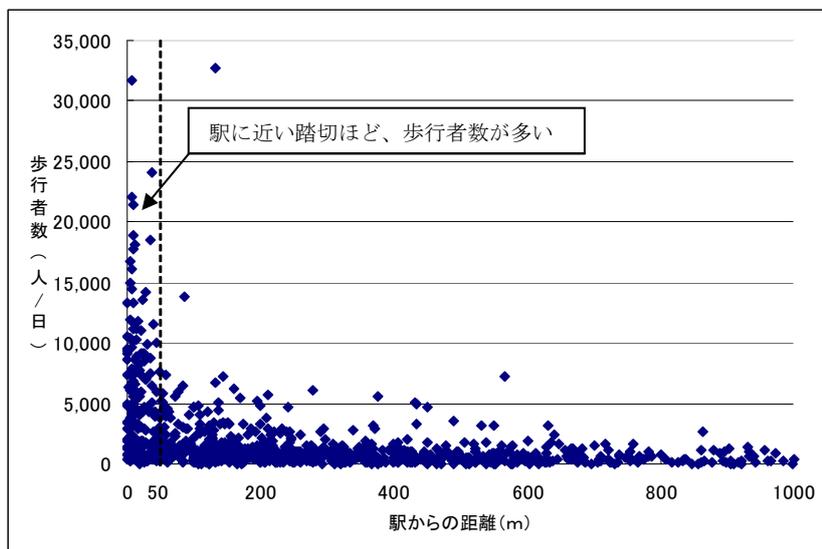
そこで、歩行者交通遮断量及び自転車交通遮断量の多い踏切を抽出した。

#### v) 乗降客数の多い駅の近くにある踏切

##### 乗降客数の多い駅の近くにある踏切を抽出

駅周辺は、歩行者・自転車交通の安全で円滑なネットワーク形成が求められる箇所である。駅を中心とした歩行者・自転車のネットワーク形成が踏切により阻害され、駅周辺まちづくりのポテンシャルを抑えてしまう可能性がある。駅周辺まちづくりのポテンシャルは、駅の乗降客数に影響を受けることから、乗降客数の多い駅の近くにある踏切を抽出した。

図表 4-7：駅からの距離と歩行者数の関係



出典：東京都資料より作成

注 1)、注 2) 踏切交通遮断量に準じて、1 日当たり歩行者・自転車交通量 (人又は台/日) × 1 日当たり踏切遮断時間 (時/日) を用いる。

vi) 防災面で課題となる踏切

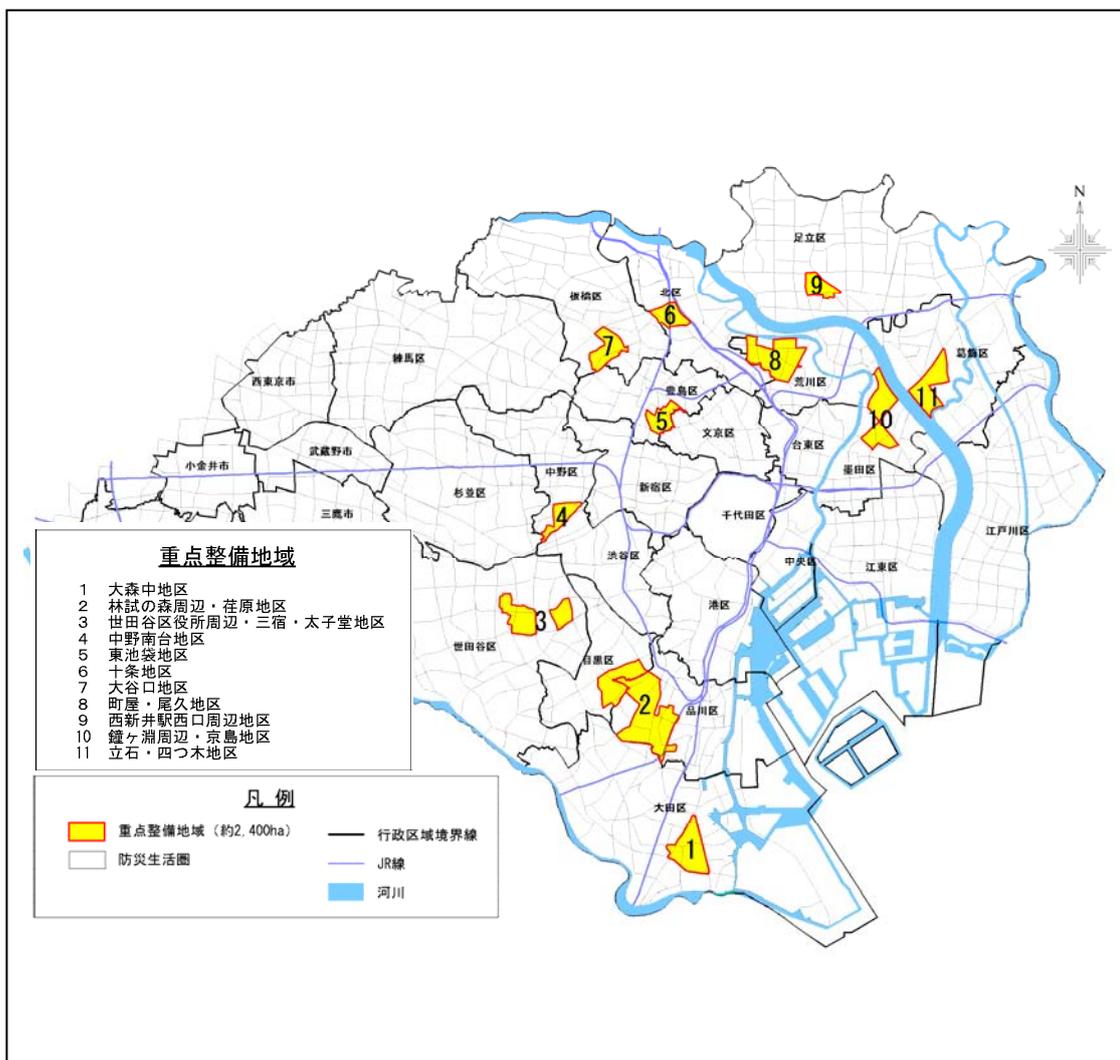
「防災都市づくり推進計画（基本計画）」で重点整備地域に指定されている地域にある踏切を抽出

防災都市づくりを推進する上で、鉄道が地上を走っている箇所では、地域の分断によるまちづくりの遅れや震災時の避難路としての機能が阻害されている場合がある。このことから、防災都市づくりを効果的に推進するためには、鉄道施設や駅前広場などのあり方を併せて検討することが必要である。

東京都では「防災都市づくり推進計画（基本計画）」（平成 16 年 3 月）により、地域危険度が高く、震災時の甚大な被害が想定される地域の中から、基盤整備事業などを重点化して展開し、早期に防災性の向上を図ることにより、波及効果が期待できる地域として 11 の重点整備地域（約 2,400ha）を設定している。

そこで、重点整備地域内にある踏切を抽出した。

図表 4-8：「防災都市づくり推進計画（基本計画）」の重点整備地域



## vii) バス路線数が多い踏切

### バス路線数が多い踏切を抽出

都内のバスは、1日当たり約202万人の利用客があり、都民生活の重要な足となっている。また、近年、路線バスやコミュニティーバスは、鉄道駅へのアクセスをはじめ、地域のより身近で便利な足として、重要な役割を担っているが、踏切における列車通過待ちや渋滞により、定時性の確保が困難な地区も多くある。

本格化する高齢社会の中で、高齢者の安全で経済的な移動手段として、バス交通は潜在的な需要も高く、今後ますます重要な公共交通手段として定時性、利便性の向上が望まれる。

このため、バス路線数の多い踏切を抽出した。

## viii) 横断長が長いなどの特性を持つ踏切

### 横断長が長いなどの特性を持つ踏切を抽出

踏切は種々の要因により、事故の潜在的危険性を持っている。

そのうち、横断長が長い踏切、歩道幅員が狭い踏切、交差角度が小さい踏切及び遮断桿<sup>かん</sup>の折損本数が多い踏切などを重点踏切として抽出した。

## ix) 鉄道利用者数が多い路線にある踏切

### 鉄道利用者数が多い路線にある踏切を抽出

都内における移動交通手段として、鉄道への依存度は高く、踏切事故などにより引き起こされる鉄道ダイヤの乱れは、都市の経済活動などに悪影響を与える。

鉄道利用者の多い路線ほど、事故などによる悪影響は大きくなるとともに、踏切対策を実施することで、鉄道輸送の改善につながる可能性もある。このため、鉄道利用者数（輸送量）の多い路線にある踏切を抽出した。

## 4-2 「重点踏切」の抽出結果

前項で示した指標により「重点踏切」を394箇所抽出した。

「重点踏切」の位置図をP66で示し、詳細な一覧を図表4-9に示す。

図表4-9：重点踏切の抽出結果（1）

踏切名	事業者名	路線名	駅間		所在地	踏切名	事業者名	路線名	駅間		所在地		
			起点側 駅名	終点側 駅名					起点側 駅名	終点側 駅名			
1	品川道	JR東日本	東海道本線	大井町	品川区	46	奈賀	JR東日本	青梅線	福生	羽村	福生市	
2	学校	JR東日本	東海道本線	大森	蒲田	大田区	47	美原	JR東日本	青梅線	羽村	小作	羽村市
3	山谷道	JR東日本	東海道本線	大森	蒲田	大田区	48	千ヶ瀬	JR東日本	青梅線	河辺	東青梅	青梅市
4	新田	JR東日本	東海道本線	大森	蒲田	大田区	49	勝沼第一	JR東日本	青梅線	東青梅駅構内		青梅市
5	堤方	JR東日本	東海道本線	大森	蒲田	大田区	50	五日市街道	JR東日本	五日市線	東秋留駅構内		あきる野市
6	新井宿	JR東日本	東海道本線	大森	蒲田	大田区	51	東秋留第一	JR東日本	五日市線	東秋留駅構内		あきる野市
7	上仲	JR東日本	東海道本線	大森	蒲田	大田区	52	東秋留第二	JR東日本	五日市線	東秋留駅構内		あきる野市
8	大倉	JR東日本	東海道本線	蒲田	川崎	大田区	53	役場前	JR東日本	五日市線	東秋留	秋川	あきる野市
9	雑色	JR東日本	東海道本線	蒲田	川崎	大田区	54	青梅街道	JR東日本	五日市線	秋川駅構内		あきる野市
10	宮前	JR東日本	東海道本線	蒲田	川崎	大田区	55	五日市街道	JR東日本	五日市線	秋川駅構内		あきる野市
11	八幡	JR東日本	東海道本線	蒲田	川崎	大田区	56	平井	JR東日本	五日市線	武蔵増戸駅構内		あきる野市
12	小竹	JR東日本	東海道本線	蒲田	川崎	大田区	57	桜木街道	JR東日本	五日市線	武蔵増戸	武蔵五日市	あきる野市
13	下村	JR東日本	横須賀線	大崎	西大井	品川区	58	上川原	JR東日本	八高線	小宮	拝島	昭島市
14	原	JR東日本	横須賀線	西大井	新川崎	品川区	59	八高倉庫裏	JR東日本	八高線	拝島駅構内		昭島市
15	堀之内	JR東日本	中央線	日野	豊田	日野市	60	砂川街道	JR東日本	八高線	拝島	東福生	福生市
16	黒川	JR東日本	中央線	日野	豊田	日野市	61	福生街道	JR東日本	八高線	拝島	東福生	福生市
17	八王子街道	JR東日本	中央線	豊田駅構内		日野市	62	福生第二号	JR東日本	八高線	東福生駅構内		福生市
18	相模街道	JR東日本	中央線	八王子	西八王子	八王子市	63	第二下田端	JR東日本	東北本線	尾久駅構内		北区
19	梅原横町	JR東日本	中央線	八王子	西八王子	八王子市	64	梶原	JR東日本	東北本線	尾久駅構内		北区
20	第一水道	JR東日本	中央線	八王子	西八王子	八王子市	65	第二王子	JR東日本	東北本線	尾久	赤羽	北区
21	第二水道	JR東日本	中央線	西八王子駅構内		八王子市	66	根岸	JR東日本	東北本線	王子	東十条	北区
22	散田	JR東日本	中央線	西八王子	高尾	八王子市	67	井頭	JR東日本	東北本線	王子	東十条	北区
23	並木西	JR東日本	中央線	西八王子	高尾	八王子市	68	長崎道	JR東日本	山手線	目白	池袋	豊島区
24	小学校前	JR東日本	南武線	府中本町	分倍河原	府中市	69	第二中里	JR東日本	山手線	駒込	田端	北区
25	本宿原	JR東日本	南武線	分倍河原	谷保	国立市	70	金杉	JR東日本	常磐線	日暮里	三河島	荒川区
26	天神前	JR東日本	南武線	谷保駅構内		国立市	71	北千住一丁目	JR東日本	常磐線	北千住駅構内		足立区
27	矢川	JR東日本	南武線	矢川駅構内		国立市	72	日暮里道	JR東日本	常磐貨物線	三河島駅構内		荒川区
28	中学校前	JR東日本	南武線	矢川	西国立	立川市	73	青山街道	JR東日本	埼京線	渋谷	新宿	渋谷区
29	向郷	JR東日本	南武線	西国立駅構内		立川市	74	厩道	JR東日本	埼京線	渋谷	新宿	渋谷区
30	羽衣	JR東日本	南武線	西国立駅構内		立川市	75	堀之内	JR東日本	埼京線	池袋	板橋	豊島区
31	大戸	JR東日本	横浜線	橋本	相原	町田市	76	第一雲雀ヶ谷	JR東日本	埼京線	池袋	板橋	豊島区
32	上野原	JR東日本	青梅線	立川	西立川	立川市	77	第二雲雀ヶ谷	JR東日本	埼京線	池袋	板橋	豊島区
33	富士見街道	JR東日本	青梅線	立川	西立川	立川市	78	仲仙道	JR東日本	埼京線	板橋駅構内		板橋区
34	新青梅街道	JR東日本	青梅線	立川	西立川	立川市	79	王子街道	JR東日本	埼京線	板橋	十条	板橋区
35	航空支庁西門	JR東日本	青梅線	西立川駅構内		立川市	80	原町	JR東日本	埼京線	板橋	十条	北区
36	村山街道	JR東日本	青梅線	東中神駅構内		昭島市	81	十条道	JR東日本	埼京線	十条駅構内		北区
37	昭和郷	JR東日本	青梅線	東中神	中神	昭島市	82	仲道	JR東日本	埼京線	十条駅構内		北区
38	砂川街道	JR東日本	青梅線	中神駅構内		昭島市	83	富士道	JR東日本	埼京線	十条	赤羽	北区
39	西上道	JR東日本	青梅線	中神駅構内		昭島市	84	仲原	JR東日本	埼京線	十条	赤羽	北区
40	昭和飛行機前	JR東日本	青梅線	昭島駅構内		昭島市	85	北仲原	JR東日本	埼京線	十条	赤羽	北区
41	倉庫前	JR東日本	青梅線	拝島駅構内		昭島市	86	幹線27号	JR東日本	越中島貨物線	小名木川駅構内		江東区
42	牛浜	JR東日本	青梅線	牛浜駅構内		福生市	87	幹線3号	JR東日本	越中島貨物線	小名木川	越中島	江東区
43	志茂	JR東日本	青梅線	牛浜	福生	福生市	88	高砂	JR東日本	新金貨物線	新小岩	金町	葛飾区
44	中新道	JR東日本	青梅線	福生駅構内		福生市	89	新宿新道	JR東日本	新金貨物線	新小岩	金町	葛飾区
45	本町	JR東日本	青梅線	福生駅構内		福生市	90	新宿1号	小田急	小田原線	新宿駅構内		渋谷区

図表 4-9：重点踏切の抽出結果（2）

踏切道名	事業者名	線名	駅間		所在地	踏切道名	事業者名	線名	駅間		所在地		
			起点側 駅名	終点側 駅名					起点側 駅名	終点側 駅名			
91	新宿2号	小田急	新宿駅構内		渋谷区	142	芦花公園5号	京王	京王線	芦花公園	千歳烏山	世田谷区	
92	南新宿2号	小田急	南新宿	参宮橋	渋谷区	143	千歳烏山2号	京王	京王線	千歳烏山	仙川	世田谷区	
93	南新宿3号	小田急	南新宿	参宮橋	渋谷区	144	千歳烏山3号	京王	京王線	千歳烏山	仙川	世田谷区	
94	南新宿4号	小田急	南新宿	参宮橋	渋谷区	145	千歳烏山4号	京王	京王線	千歳烏山	仙川	世田谷区	
95	南新宿5号	小田急	南新宿	参宮橋	渋谷区	146	千歳烏山6号	京王	京王線	千歳烏山	仙川	世田谷区	
96	参宮橋1号	小田急	参宮橋	代々木八幡	渋谷区	147	仙川2号	京王	京王線	仙川	つつじヶ丘	調布市	
97	参宮橋3号	小田急	参宮橋	代々木八幡	渋谷区	148	つつじヶ丘1号	京王	京王線	つつじヶ丘	柴崎	調布市	
98	参宮橋4号	小田急	参宮橋	代々木八幡	渋谷区	149	つつじヶ丘4号	京王	京王線	つつじヶ丘	柴崎	調布市	
99	参宮橋5号	小田急	参宮橋	代々木八幡	渋谷区	150	つつじヶ丘5号	京王	京王線	つつじヶ丘	柴崎	調布市	
100	参宮橋6号	小田急	参宮橋	代々木八幡	渋谷区	151	柴崎3号	京王	京王線	柴崎	国領	調布市	
101	代々木八幡1号	小田急	代々木八幡	代々木上原	渋谷区	152	柴崎4号	京王	京王線	柴崎	国領	調布市	
102	柿生4号	小田急	柿生	鶴川	町田市	153	武蔵野台5号	京王	京王線	武蔵野台	多磨霊園	府中市	
103	鶴川1号	小田急	鶴川駅構内		町田市	154	東府中1号	京王	京王線	東府中	府中	府中市	
104	鶴川2号	小田急	鶴川	玉川学園前	町田市	155	東府中2号	京王	京王線	東府中	府中	府中市	
105	鶴川5号	小田急	鶴川	玉川学園前	町田市	156	府中4号	京王	京王線	府中	分倍河原	府中市	
106	玉川学園前1号	小田急	玉川学園前	町田	町田市	157	府中6号	京王	京王線	府中	分倍河原	府中市	
107	玉川学園前7号	小田急	町田駅構内		町田市	158	分倍河原1号	京王	京王線	分倍河原	中河原	府中市	
108	玉川学園前8号	小田急	町田駅構内		町田市	159	渋谷1号	京王	井の頭線	渋谷	神泉	渋谷区	
109	堀切菖蒲園第1号	京成	堀切菖蒲園	お花茶屋	葛飾区	160	神泉2号	京王	井の頭線	神泉	駒場東大前	目黒区	
110	堀切菖蒲園第3号	京成	堀切菖蒲園	お花茶屋	葛飾区	161	駒場東大前1号	京王	井の頭線	駒場東大前	池ノ上	目黒区	
111	お花茶屋第1号	京成	お花茶屋駅構内		葛飾区	162	駒場東大前3号	京王	井の頭線	駒場東大前	池ノ上	世田谷区	
112	お花茶屋第2号	京成	お花茶屋駅構内		葛飾区	163	駒場東大前4号	京王	井の頭線	駒場東大前	池ノ上	世田谷区	
113	京成高砂第1号	京成	京成高砂駅構内		葛飾区	164	池ノ上1号	京王	井の頭線	池ノ上	下北沢	世田谷区	
114	京成高砂第2号	京成	京成高砂駅構内		葛飾区	165	下北沢1号	京王	井の頭線	下北沢	新代田	世田谷区	
115	京成高砂第3号	京成	京成高砂	京成小岩	葛飾区	166	下北沢2号	京王	井の頭線	下北沢	新代田	世田谷区	
116	京成高砂第7号	京成	京成高砂	京成小岩	葛飾区	167	新代田1号	京王	井の頭線	新代田	東松原	世田谷区	
117	京成高砂第9号	京成	京成小岩駅構内		葛飾区	168	東松原1号	京王	井の頭線	東松原	明大前	世田谷区	
118	京成小岩第1号	京成	京成小岩駅構内		江戸川区	169	東松原2号	京王	井の頭線	東松原	明大前	世田谷区	
119	京成小岩第3号	京成	京成小岩	江戸川	江戸川区	170	東松原5号	京王	井の頭線	東松原	明大前	世田谷区	
120	柴又第4号	京成	金町線	柴又	京成金町	葛飾区	171	明大前1号	京王	井の頭線	明大前	永福町	杉並区
121	柴又第5号	京成	京成金町駅構内		葛飾区	172	明大前3号	京王	井の頭線	明大前	永福町	杉並区	
122	代田橋1号	京王	代田橋	明大前	世田谷区	173	永福町1号	京王	井の頭線	永福町	西永福	杉並区	
123	代田橋4号	京王	代田橋	明大前	世田谷区	174	永福町3号	京王	井の頭線	永福町	西永福	杉並区	
124	代田橋6号	京王	代田橋	明大前	世田谷区	175	永福町5号	京王	井の頭線	永福町	西永福	杉並区	
125	代田橋7号	京王	代田橋	明大前	世田谷区	176	永福町6号	京王	井の頭線	永福町	西永福	杉並区	
126	代田橋8号	京王	代田橋	明大前	世田谷区	177	西永福1号	京王	井の頭線	西永福	浜田山	杉並区	
127	明大前1号	京王	明大前	下高井戸	世田谷区	178	西永福2号	京王	井の頭線	西永福	浜田山	杉並区	
128	明大前2号	京王	明大前	下高井戸	世田谷区	179	西永福3号	京王	井の頭線	西永福	浜田山	杉並区	
129	明大前3号	京王	明大前	下高井戸	世田谷区	180	西永福4号	京王	井の頭線	西永福	浜田山	杉並区	
130	明大前4号	京王	明大前	下高井戸	世田谷区	181	西永福5号	京王	井の頭線	西永福	浜田山	杉並区	
131	下高井戸1号	京王	下高井戸	桜上水	世田谷区	182	浜田山1号	京王	井の頭線	浜田山	高井戸	杉並区	
132	下高井戸2号	京王	下高井戸	桜上水	杉並区	183	浜田山2号	京王	井の頭線	浜田山	高井戸	杉並区	
133	下高井戸3号	京王	下高井戸	桜上水	杉並区	184	浜田山4号	京王	井の頭線	浜田山	高井戸	杉並区	
134	下高井戸5号	京王	下高井戸	桜上水	世田谷区	185	浜田山6号	京王	井の頭線	浜田山	高井戸	杉並区	
135	桜上水3号	京王	桜上水	上北沢	世田谷区	186	高井戸1号	京王	井の頭線	高井戸	富士見ヶ丘	杉並区	
136	桜上水5号	京王	桜上水	上北沢	世田谷区	187	高井戸2号	京王	井の頭線	高井戸	富士見ヶ丘	杉並区	
137	上北沢2号	京王	上北沢	八幡山	世田谷区	188	富士見ヶ丘1号	京王	井の頭線	富士見ヶ丘	久我山	杉並区	
138	八幡山2号	京王	八幡山	芦花公園	杉並区	189	富士見ヶ丘2号	京王	井の頭線	富士見ヶ丘	久我山	杉並区	
139	芦花公園1号	京王	芦花公園	千歳烏山	世田谷区	190	久我山1号	京王	井の頭線	久我山	三鷹台	杉並区	
140	芦花公園3号	京王	芦花公園	千歳烏山	世田谷区	191	三鷹台1号	京王	井の頭線	三鷹台	井の頭公園	三鷹市	
141	芦花公園4号	京王	芦花公園	千歳烏山	世田谷区	192	品川第1踏切道	京浜急行	本線	品川	北品川	品川区	

図表 4-9：重点踏切の抽出結果（3）

踏切道名	事業者名	線名	駅間		所在地	踏切道名	事業者名	線名	駅間		所在地			
			起点側 駅名	終点側 駅名					起点側 駅名	終点側 駅名				
193	品川第2踏切道	京浜急行	本線	北品川駅構内	品川区	244	高田馬場第3号	西武	新宿線	高田馬場	下落合	新宿区		
194	北品川第1踏切道	京浜急行	本線	北品川駅構内	品川区	245	高田馬場第5号	西武	新宿線	高田馬場	下落合	新宿区		
195	糎谷第2踏切道	京浜急行	空港線	糎谷	大鳥居	大田区	246	高田馬場第6号	西武	新宿線	高田馬場	下落合	新宿区	
196	糎谷第3踏切道	京浜急行	空港線	糎谷	大鳥居	大田区	247	高田馬場第8号	西武	新宿線	高田馬場	下落合	新宿区	
197	池袋第2号	西武	池袋線	池袋	椎名町	豊島区	248	高田馬場第9号	西武	新宿線	下落合	新宿区	新宿区	
198	池袋第3号	西武	池袋線	池袋	椎名町	豊島区	249	下落合第1号	西武	新宿線	下落合	新宿区	新宿区	
199	池袋第5号(イ)	西武	池袋線	池袋	椎名町	豊島区	250	下落合第3号	西武	新宿線	下落合	中井	新宿区	
200	池袋第5号(ロ)	西武	池袋線	池袋	椎名町	豊島区	251	下落合第5号	西武	新宿線	下落合	中井	新宿区	
201	池袋第6号	西武	池袋線	池袋	椎名町	豊島区	252	下落合第6号	西武	新宿線	下落合	中井	新宿区	
202	池袋第7号	西武	池袋線	池袋	椎名町	豊島区	253	下落合第7号	西武	新宿線	中井	新宿区	新宿区	
203	池袋第8号	西武	池袋線	池袋	椎名町	豊島区	254	中井第1号	西武	新宿線	中井	新宿区	新宿区	
204	池袋第9号	西武	池袋線	椎名町	豊島区	255	中井第2号	西武	新宿線	中井	新宿区	新宿区		
205	椎名町第1号	西武	池袋線	椎名町	豊島区	256	中井第4号	西武	新宿線	中井	新宿区	新宿区		
206	椎名町第2号	西武	池袋線	椎名町	東長崎	豊島区	257	中井第5号	西武	新宿線	中井	新宿区	中野区	
207	椎名町第3号	西武	池袋線	椎名町	東長崎	豊島区	258	中井第7号	西武	新宿線	中井	新宿区	中野区	
208	椎名町第4号	西武	池袋線	椎名町	東長崎	豊島区	259	新井薬師前第1号	西武	新宿線	新井薬師前	新宿区	中野区	
209	椎名町第5号	西武	池袋線	椎名町	東長崎	豊島区	260	新井薬師前第2号	西武	新宿線	新井薬師前	沼袋	中野区	
210	椎名町第6号	西武	池袋線	椎名町	東長崎	豊島区	261	新井薬師前第3号	西武	新宿線	沼袋	中野区	中野区	
211	椎名町第7号	西武	池袋線	椎名町	東長崎	豊島区	262	沼袋第1号	西武	新宿線	沼袋	中野区	中野区	
212	椎名町第10号	西武	池袋線	東長崎	豊島区	263	沼袋第2号	西武	新宿線	沼袋	中野区	中野区		
213	東長崎第1号	西武	池袋線	東長崎	豊島区	264	沼袋第3号	西武	新宿線	沼袋	野方	中野区	中野区	
214	東長崎第3号	西武	池袋線	東長崎	江古田	豊島区	265	沼袋第4号	西武	新宿線	沼袋	野方	中野区	中野区
215	東長崎第4号	西武	池袋線	東長崎	江古田	練馬区	266	野方第1号	西武	新宿線	野方	中野区	中野区	
216	東長崎第5号	西武	池袋線	東長崎	江古田	練馬区	267	野方第4号	西武	新宿線	野方	都立家政	中野区	中野区
217	東長崎第7号	西武	池袋線	東長崎	江古田	練馬区	268	野方第5号	西武	新宿線	野方	都立家政	中野区	中野区
218	東長崎第8号	西武	池袋線	江古田	練馬区	269	野方第6号	西武	新宿線	野方	都立家政	中野区	中野区	
219	江古田第1号	西武	池袋線	江古田	練馬区	270	都立家政第1号	西武	新宿線	都立家政	中野区	中野区	中野区	
220	江古田第2号	西武	池袋線	江古田	桜台	練馬区	271	鷺ノ宮第1号	西武	新宿線	鷺ノ宮	中野区	中野区	
221	石神井公園第10号	西武	池袋線	大泉学園	練馬区	272	鷺ノ宮第3号	西武	新宿線	鷺ノ宮	下井草	中野区	中野区	
222	大泉学園第3号	西武	池袋線	大泉学園	保谷	練馬区	273	鷺ノ宮第4号	西武	新宿線	鷺ノ宮	下井草	中野区	中野区
223	大泉学園第4号	西武	池袋線	大泉学園	保谷	練馬区	274	鷺ノ宮第5号	西武	新宿線	鷺ノ宮	下井草	中野区	中野区
224	大泉学園第6号	西武	池袋線	大泉学園	保谷	練馬区	275	鷺ノ宮第6号	西武	新宿線	下井草	中野区	杉並区	
225	大泉学園第7号	西武	池袋線	大泉学園	保谷	練馬区	276	下井草第1号	西武	新宿線	下井草	中野区	杉並区	
226	大泉学園第9号	西武	池袋線	保谷	練馬区	277	下井草第2号	西武	新宿線	下井草	井荻	杉並区	杉並区	
227	保谷第1号	西武	池袋線	保谷	西東京市	278	下井草第4号	西武	新宿線	井荻	杉並区	杉並区	杉並区	
228	保谷第3号	西武	池袋線	保谷	西東京市	279	井荻第2号	西武	新宿線	井荻	杉並区	杉並区	杉並区	
229	保谷第4号	西武	池袋線	保谷	ひばりヶ丘	西東京市	280	井荻第3号	西武	新宿線	井荻	上井草	杉並区	杉並区
230	保谷第7号	西武	池袋線	保谷	ひばりヶ丘	西東京市	281	井荻第4号	西武	新宿線	井荻	上井草	杉並区	杉並区
231	保谷第8号	西武	池袋線	保谷	ひばりヶ丘	西東京市	282	井荻第6号	西武	新宿線	上井草	杉並区	杉並区	杉並区
232	保谷第10号	西武	池袋線	保谷	ひばりヶ丘	西東京市	283	上井草第1号	西武	新宿線	上井草	杉並区	杉並区	杉並区
233	保谷第11号	西武	池袋線	ひばりヶ丘	西東京市	284	上井草第2号	西武	新宿線	上井草	上石神井	練馬区	練馬区	練馬区
234	ひばりヶ丘第1号	西武	池袋線	ひばりヶ丘	西東京市	285	上井草第3号	西武	新宿線	上井草	上石神井	練馬区	練馬区	練馬区
235	ひばりヶ丘第2号	西武	池袋線	ひばりヶ丘	東久留米	東久留米市	286	上石神井第1号	西武	新宿線	上石神井	練馬区	練馬区	練馬区
236	ひばりヶ丘第5号	西武	池袋線	ひばりヶ丘	東久留米	東久留米市	287	上石神井第6号	西武	新宿線	上石神井	武蔵関	練馬区	練馬区
237	ひばりヶ丘第7号	西武	池袋線	東久留米	東久留米市	288	上石神井第7号	西武	新宿線	上石神井	武蔵関	練馬区	練馬区	練馬区
238	東久留米第1号	西武	池袋線	東久留米	東久留米市	289	上石神井第8号	西武	新宿線	武蔵関	練馬区	練馬区	練馬区	練馬区
239	東久留米第3号	西武	池袋線	東久留米	清瀬	東久留米市	290	武蔵関第2号	西武	新宿線	武蔵関	東伏見	練馬区	練馬区
240	清瀬第1号	西武	池袋線	清瀬	清瀬市	291	武蔵関第5号	西武	新宿線	東伏見	西武柳沢	西東京市	西東京市	西東京市
241	清瀬第8号	西武	池袋線	秋津	清瀬市	292	東伏見第4号	西武	新宿線	東伏見	西武柳沢	西東京市	西東京市	西東京市
242	秋津第1号	西武	池袋線	秋津	所沢	東村山市	293	西武柳沢第1号	西武	新宿線	西武柳沢	西東京市	西東京市	西東京市
243	高田馬場第2号	西武	新宿線	高田馬場	下落合	新宿区	294	西武柳沢第2号	西武	新宿線	西武柳沢	田無	西東京市	西東京市

図表 4-9：重点踏切の抽出結果（4）

踏切道名	事業者名	線名	駅間		所在地	踏切道名	事業者名	線名	駅間		所在地		
			起点側 駅名	終点側 駅名					起点側 駅名	終点側 駅名			
295	西武柳沢第4号	西武	新宿線	田無駅構内		西東京市	345	東上本線第15号	東武	東上本線	大山駅構内		板橋区
296	田無第3号	西武	新宿線	田無	花小金井	西東京市	346	東上本線第16号	東武	東上本線	大山	中板橋	板橋区
297	田無第8号	西武	新宿線	田無	花小金井	小平市	347	東上本線第17号	東武	東上本線	大山	中板橋	板橋区
298	田無第9号	西武	新宿線	田無	花小金井	小平市	348	東上本線第18号	東武	東上本線	大山	中板橋	板橋区
299	花小金井第1号	西武	新宿線	花小金井駅構内		小平市	349	東上本線第20号	東武	東上本線	大山	中板橋	板橋区
300	花小金井第4号	西武	新宿線	花小金井	小平	小平市	350	東上本線第21号	東武	東上本線	中板橋駅構内		板橋区
301	花小金井第7号	西武	新宿線	花小金井	小平	小平市	351	東上本線第22号	東武	東上本線	ときわ台駅構内		板橋区
302	小平第1号	西武	新宿線	小平駅構内		小平市	352	東上本線第26号	東武	東上本線	ときわ台	上板橋	板橋区
303	小平第3号	西武	新宿線	小平駅構内		東村山市	353	東上本線第29号	東武	東上本線	上板橋駅構内		板橋区
304	小平第5号	西武	新宿線	小平	久米川	東村山市	354	東上本線第30号	東武	東上本線	上板橋駅構内		板橋区
305	久米川第1号	西武	新宿線	久米川駅構内		東村山市	355	東上本線第38号	東武	東上本線	上板橋	東武練馬	板橋区
306	久米川第2号	西武	新宿線	久米川	東村山	東村山市	356	東上本線第40号	東武	東上本線	東武練馬駅構内		板橋区
307	久米川第3号	西武	新宿線	東村山駅構内		東村山市	357	東上本線第58号	東武	東上本線	成増駅構内		板橋区
308	東村山第1号	西武	新宿線	東村山駅構内		東村山市	358	都立大学2号	東京急行	東横線	都立大学	自由が丘	目黒区
309	鷹の台第3号	西武	国分寺線	小川	鷹の台	小平市	359	都立大学5号	東京急行	東横線	都立大学	自由が丘	目黒区
310	恋ヶ窪第3号	西武	国分寺線	鷹の台	恋ヶ窪	国分寺市	360	自由が丘1号	東京急行	東横線	自由が丘	田園調布	世田谷区
311	国分寺第6号	西武	国分寺線	恋ヶ窪	国分寺	国分寺市	361	自由が丘2号	東京急行	東横線	自由が丘	田園調布	世田谷区
312	国分寺第3号	西武	国分寺線	恋ヶ窪	国分寺	国分寺市	362	奥沢1号	東京急行	目黒線	奥沢	田園調布	世田谷区
313	国分寺第2号	西武	多摩湖線	国分寺	一橋学園	国分寺市	363	多摩川2号	東京急行	多摩川線	多摩川	沼部	大田区
314	国分寺第5号	西武	多摩湖線	国分寺	一橋学園	国分寺市	364	下丸子2号	東京急行	多摩川線	下丸子	武蔵新田	大田区
315	国分寺第6号	西武	多摩湖線	国分寺	一橋学園	小平市	365	下神明1号	東京急行	大井町線	下神明	戸越公園	品川区
316	一橋学園第4号	西武	多摩湖線	青梅街道駅構内		小平市	366	下神明2号	東京急行	大井町線	下神明	戸越公園	品川区
317	萩山第1号	西武	多摩湖線	萩山駅構内		東村山市	367	戸越公園1号	東京急行	大井町線	戸越公園	中延	品川区
318	萩山第3号	西武	拝島線	小川	萩山	小平市	368	戸越公園2号	東京急行	大井町線	戸越公園	中延	品川区
319	小川第2号	西武	拝島線	小川駅構内		小平市	369	戸越公園3号	東京急行	大井町線	戸越公園	中延	品川区
320	小川第20号	西武	拝島線	小川	東大和市	小平市	370	戸越公園4号	東京急行	大井町線	戸越公園	中延	品川区
321	玉川上水第6号	西武	拝島線	玉川上水	武蔵砂川	立川市	371	中延1号	東京急行	大井町線	中延	荏原町	品川区
322	玉川上水第9号	西武	拝島線	武蔵砂川	西武立川	立川市	372	中延2号	東京急行	大井町線	中延	荏原町	品川区
323	西武立川第7号	西武	拝島線	拝島駅構内		昭島市	373	荏原町1号	東京急行	大井町線	荏原町	旗の台	品川区
324	新小金井第7号	西武	多摩川線	多磨駅構内		府中市	374	荏原町2号	東京急行	大井町線	荏原町	旗の台	品川区
325	多磨第5号	西武	多摩川線	白糸台駅構内		府中市	375	旗の台1号	東京急行	大井町線	旗の台	北千束	品川区
326	伊勢崎線第2号	東武	伊勢崎線	業平橋駅構内		墨田区	376	緑が丘4号	東京急行	大井町線	緑が丘	自由が丘	目黒区
327	伊勢崎線第17号	東武	伊勢崎線	鐘ヶ淵駅構内		墨田区	377	緑が丘5号	東京急行	大井町線	緑が丘	自由が丘	目黒区
328	伊勢崎線第22号	東武	伊勢崎線	北千住駅構内		足立区	378	自由が丘1号	東京急行	大井町線	自由が丘	九品仏	目黒区
329	伊勢崎線第37号	東武	伊勢崎線	竹ノ塚駅構内		足立区	379	自由が丘2号	東京急行	大井町線	自由が丘	九品仏	世田谷区
330	伊勢崎線第38号	東武	伊勢崎線	竹ノ塚駅構内		足立区	380	自由が丘4号	東京急行	大井町線	自由が丘	九品仏	世田谷区
331	亀戸線第1号	東武	亀戸線	曳舟	小村井	墨田区	381	自由が丘6号	東京急行	大井町線	自由が丘	九品仏	世田谷区
332	亀戸線第2号	東武	亀戸線	曳舟	小村井	墨田区	382	九品仏1号	東京急行	大井町線	九品仏	尾山台	世田谷区
333	亀戸線第3号	東武	亀戸線	曳舟	小村井	墨田区	383	尾山台1号	東京急行	大井町線	尾山台	等々力	世田谷区
334	亀戸線第4号	東武	亀戸線	曳舟	小村井	墨田区	384	大崎広小路2号	東京急行	池上線	大崎広小路	戸越銀座	品川区
335	亀戸線第5号	東武	亀戸線	曳舟	小村井	墨田区	385	戸越銀座1号	東京急行	池上線	戸越銀座	荏原中延	品川区
336	亀戸線第6号	東武	亀戸線	曳舟	小村井	墨田区	386	荏原中延1号	東京急行	池上線	荏原中延	旗の台	品川区
337	亀戸線第7号	東武	亀戸線	曳舟	小村井	墨田区	387	荏原中延2号	東京急行	池上線	荏原中延	旗の台	品川区
338	亀戸線第8号	東武	亀戸線	曳舟	小村井	墨田区	388	旗の台1号	東京急行	池上線	旗の台	長原	品川区
339	亀戸線第10号	東武	亀戸線	小村井駅構内		墨田区	389	旗の台2号	東京急行	池上線	旗の台	長原	品川区
340	東上本線第2号	東武	東上本線	池袋	北池袋	豊島区	390	雪が谷大塚1号	東京急行	池上線	雪が谷大塚	御嶽山	大田区
341	東上本線第3号	東武	東上本線	北池袋駅構内		豊島区	391	久が原2号	東京急行	池上線	久が原	千鳥町	大田区
342	東上本線第8号	東武	東上本線	下板橋駅構内		豊島区	392	池上1号	東京急行	池上線	池上	蓮沼	大田区
343	東上本線第9号	東武	東上本線	下板橋駅構内		板橋区	393	池上10号	東京急行	池上線	池上	蓮沼	大田区
344	東上本線第13号	東武	東上本線	下板橋	大山	板橋区	394	蓮沼2号	東京急行	池上線	蓮沼	蒲田	大田区

## 4-3 「重点交差予定箇所」の抽出

### (1) 「重点交差予定箇所」の抽出について

踏切対策は、道路整備計画との整合を図り一体的に推進することで、大きな効果が得られる。特に、今後新設予定の道路のうち優先的に整備すべき都市計画道路\*は、道路ネットワークを形成する上で重要な路線であり、早期の整備が見込まれる。

このため、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を「重点交差予定箇所」として抽出し、重点踏切とあわせて踏切対策の方向性を検討することとした。

\*優先的に整備すべき都市計画道路

「区部における都市計画道路の整備方針」（平成16年3月）中の「第三次事業化計画 優先整備路線」及び「多摩地域における都市計画道路の第二次事業化計画」（平成8年3月）中の「前期事業化予定路線」とする。

注）既に道路と鉄道が立体交差化されている箇所は「重点交差予定箇所」として抽出していない。

### (2) 抽出結果

前項により「重点交差予定箇所」を19箇所抽出した。

「重点交差予定箇所」の位置図をP66に示し、詳細な一覧を図表4-10に示す。

図表 4-10：重点交差予定箇所の抽出結果

都市計画道路名称	路線名	駅間	所在地
府中3・4・3	JR南武線	南多摩～府中本町	府中市
国立3・3・15	JR南武線	矢川～西国立	国立市
国立3・4・5	JR南武線	矢川～西国立	国立市
秋多3・4・16	JR五日市線	東秋留～秋川	あきる野市
八王子3・4・28	JR八高線	北八王子～小宮	八王子市
町田3・4・34	小田急小田原線	玉川学園前～町田	町田市
補助282	京成本線	京成高砂～京成小岩	葛飾区
補助154	京王京王線	明大前～下高井戸	世田谷区
府中3・4・3	京王京王線	中河原～聖蹟桜ヶ丘	府中市
補助26	京王井の頭線	駒場東大前～池ノ上	世田谷区
西東京3・4・26	西武新宿線	田無～花小金井	西東京市
東村山3・4・10	西武新宿線	東村山～所沢	東村山市
小平3・4・10	西武国分寺線 西武拝島線	小川～鷹の台 小川～東大和市	小平市
小平3・3・3	西武国分寺線	小川～鷹の台	小平市
国分寺3・3・8	西武国分寺線	鷹の台～恋ヶ窪	国分寺市
小平3・3・3	西武多摩湖線	一橋学園～青梅街道	小平市
立川3・3・3	西武拝島線	玉川上水～武蔵砂川	立川市
府中3・4・12	西武多摩川線	新小金井～多磨	府中市
補助261	東武伊勢崎線	竹ノ塚～谷塚	足立区

## 第5章 「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」の抽出

### 5-1 検討対象区間の設定及び評価

#### (1) 重点踏切、重点交差予定箇所のグループ化

第4章で抽出した重点踏切、重点交差予定箇所の対策を検討していくにあたっては、個々の重点踏切、重点交差予定箇所に着目するのではなく、これらを立地状況等によりグループ化し、グループ毎に対策を検討していく方が合理的である。

このため本方針では、第4章で抽出した重点踏切、重点交差予定箇所を以下の基準によりグループ化し、「検討対象区間」を設定した。

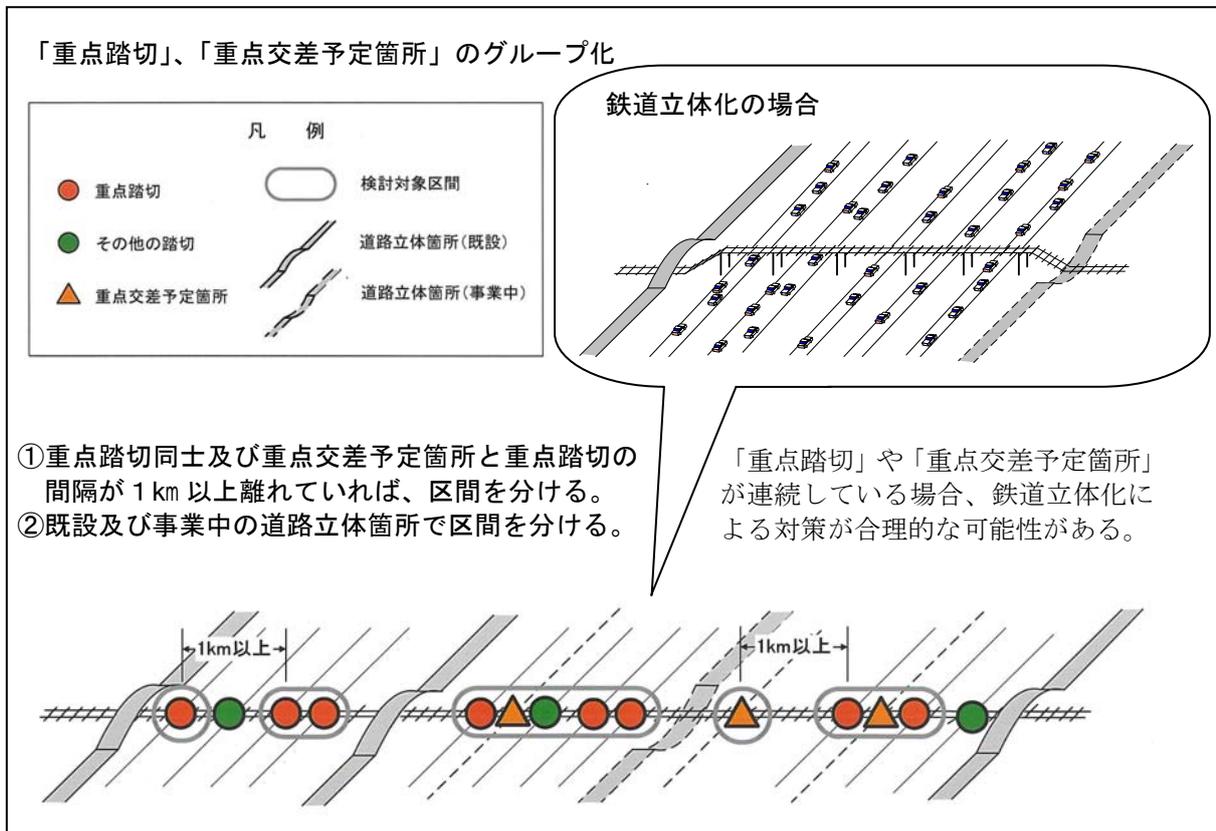
#### (2) グループ化の基準

「重点踏切」及び「重点交差予定箇所」が相互に近接している場合には、鉄道立体化による対策が合理的な可能性があることや、道路と鉄道との立体交差箇所は有効活用することが望ましいことなどから、次の基準で検討対象区間を分けた。

重点踏切同士及び重点交差予定箇所と重点踏切の間隔が1 km 以上離れていれば、別の検討対象区間とする。

既設及び事業中の道路立体箇所では検討対象区間を分ける。

図表 5-1 : 「重点踏切」、「重点交差予定箇所」のグループ化の基準

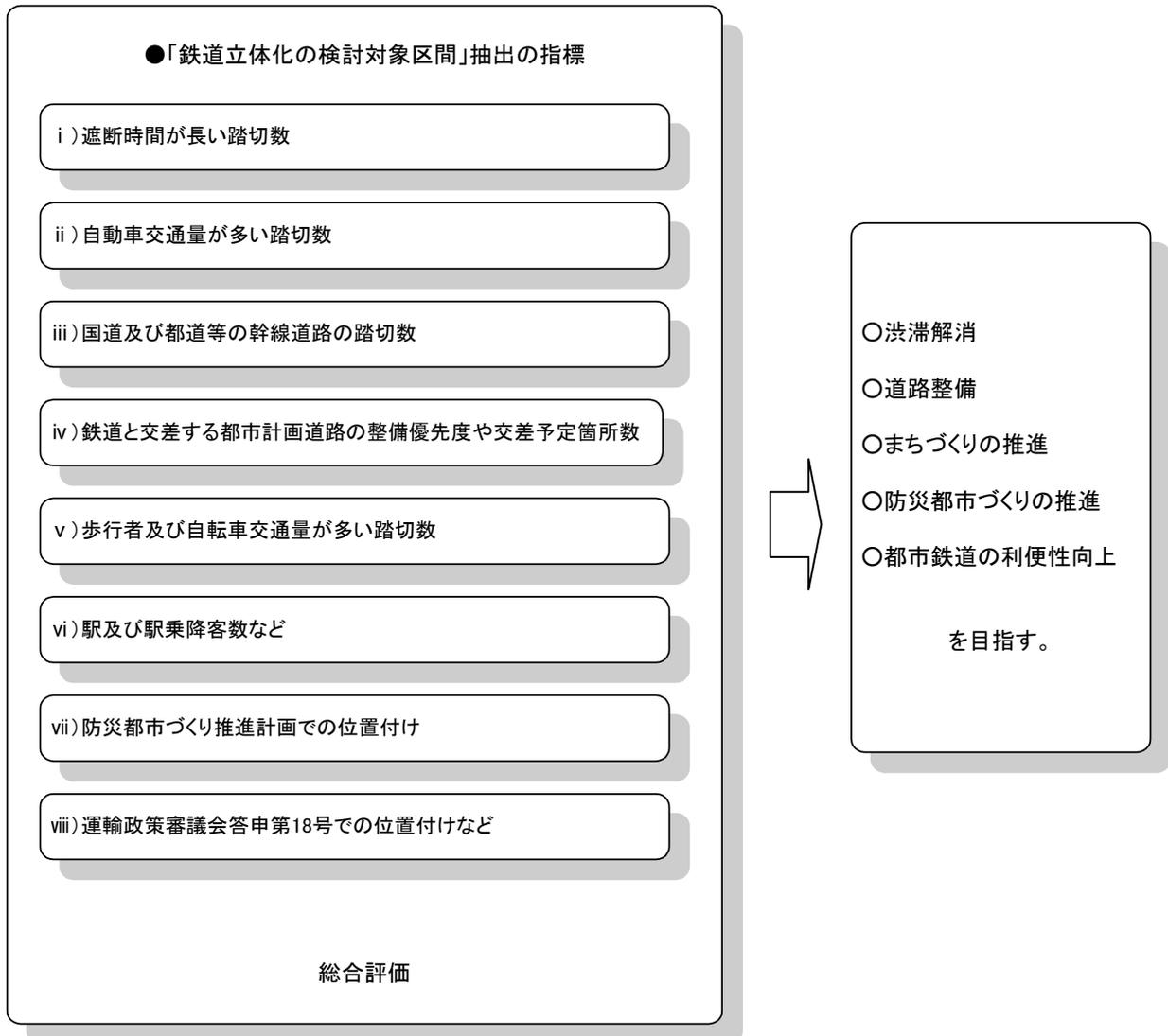


### (3) 「鉄道立体化の検討対象区間」の抽出と総合評価

本方針は、(1)のグループ化により設定した検討対象区間を「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」に分けることで、総合的かつ計画的な踏切対策を促進することを目的としている（P13、P15 参照）。

このうち「鉄道立体化の検討対象区間」を下記の指標により総合評価して抽出した。

図表 5-2 : 「鉄道立体化の検討対象区間」の抽出と総合評価



#### (4) 「鉄道立体化の検討対象区間」抽出指標の説明

##### i) 遮断時間が長い踏切<sup>注1)</sup>数

遮断時間が長い踏切は、交通を阻害するとともに、地域の分断などまちづくり面へ悪影響を与える。遮断時間が長い踏切が連なっている場合には、個々の踏切対策に比べ、鉄道立体化により一括して対策を行うことが、事業性に優れている場合があると考えられる。このため、遮断時間が長い踏切数を「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の指標とした。

##### ii) 自動車交通量が多い踏切<sup>注2)</sup>数

自動車交通量が多い踏切は、道路渋滞による時間損失や事故の危険性、社会経済的なロスをもたらすものであり、踏切対策として道路と鉄道の立体化が望まれる。自動車交通量が多い踏切が連なっている場合には、道路の単独立体交差化を行うよりも、鉄道立体化でまとまった区間の立体化を行うことが事業性に優れている場合があると考えられることから、自動車交通量が多い踏切数を「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の指標とした。

##### iii) 国道及び都道等の幹線道路の踏切数

国道及び都道などの幹線道路は、効率的な人、モノの流れを実現する骨格的交通基盤であり、これら幹線道路上の踏切による自動車交通の阻害は、首都東京の高コスト構造につながっている。踏切対策として道路と鉄道の立体化が望まれるが、幹線道路が連なっている場合には、ii)と同様に鉄道立体化でまとまった区間の立体化を行うことが事業性に優れている場合があると考えられる。このため、国道及び都道等の幹線道路の踏切数を「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の指標とした。

注1) ピーク1時間の遮断時間が40分以上の踏切とする。

注2) 踏切交通遮断量(1日当り自動車交通量(台/日)×1日当り踏切遮断時間(時/日))が5万台時/日以上の踏切とする。注1)、注2)を満たすものを「ボトルネック踏切」という。

#### iv) 鉄道と交差する都市計画道路の整備優先度や交差予定箇所数

道路と鉄道とが新たに交差する場合、交差の方式については立体交差が原則となっている<sup>注1)</sup>。東京都では、都市計画道路の中から将来優先的に整備すべき路線を定めており（P19参照）、当該路線と鉄道との交差箇所において、道路と鉄道の立体交差化が近い将来行われる可能性がある。

このため、鉄道と交差する都市計画道路の整備優先度や交差予定箇所数を「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の指標とした。

#### v) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切数

本格的な少子高齢社会にあつて、歩行者・自転車の交通環境の充実は、安全で質の高い交通サービスを提供し、安全で快適に暮らせる生活環境の実現に不可欠である。

歩行者・自転車交通の円滑化を図るためには、歩道橋や自由通路の設置など早期に実施可能な対策もあるが、鉄道立体化の場合は、環境側道等を活用した歩行者・自転車通行空間の整備、高架下空間などを利用した駐輪場の整備、鉄道立体化にあわせた道路・駅前広場の整備など、より広い範囲での整備効果が期待できる。

このため、歩行者・自転車交通量の多い踏切について鉄道立体化を行うことは効果的であり、「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の指標とした。

#### vi) 駅及び駅乗降客数など

東京は鉄道に大きく依存している都市であることから、鉄道駅には多くの人が集まり、駅周辺には商業施設をはじめとした多くの施設が立地する。東京の都市再生を進めるためには、駅周辺の魅力向上を図る必要がある。

このようにまちづくりのポテンシャルが高い鉄道駅周辺で鉄道立体化を行うことは、地域の分断解消をはじめ、まちの魅力向上にもつながる。駅周辺まちづくりのポテンシャルは、駅の乗降客数などに影響を受けると考えられることから、区間内に含まれる駅や駅乗降客数などを「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の指標とした。

注1) 道路法31条による。

#### vii) 防災都市づくり推進計画での位置付け

「防災都市づくり推進計画」における「重点整備地域」では、街路事業等の基盤整備型事業、建物の共同化及び沿道の不燃化を進める修復型事業等の重点実施を目標にしている。鉄道立体化は、道路と鉄道の立体化による道路ネットワークの形成に加えて、鉄道路線沿いに新たに環境側道等が創出されるなど、重点整備地域の目指す防災都市づくりの中で基幹的な事業となる可能性がある。

また、「重点整備地域」では建物が密集しており、防災都市づくりを進める上での種地が不足するケースが多いことから、鉄道立体化による高架下や上部空間の有効利用を図ることは、防災都市づくり推進に貢献する可能性がある。

このため、「防災都市づくり推進計画」における「重点整備地域」の位置付けを「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の指標とした。

#### viii) 運輸政策審議会答申第 18 号での位置付けなど

運輸政策審議会答申第 18 号（東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について：平成 12 年 1 月）は、2015 年（平成 27 年）を目標年次として、21 世紀にふさわしい質の高い鉄道ネットワークを構築する長期的展望に立った鉄道網整備計画である。

この鉄道網整備計画を進めていくにあたっては、鉄道立体化と併せて実施していくことが効率的・効果的な場合があると考えられることから、運輸政策審議会答申第 18 号での位置付けなどを「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の指標とした。

## 5-2 「鉄道立体化の検討対象区間」について

### (1) 抽出結果

前項で示した指標により「鉄道立体化の検討対象区間」を20区間抽出した。

「鉄道立体化の検討対象区間」の位置図をP66で示し、詳細な一覧を図表5-3に示す。

図表 5-3 : 鉄道立体化の検討対象区間の抽出結果

路線名	区間名	関連自治体
JR 南武線	矢川～立川駅付近	国立市、立川市
JR 青梅線	立川～東中神駅付近	立川市、昭島市
JR 埼京線	十条駅付近	北区
京成本線	京成高砂～江戸川駅付近	葛飾区、江戸川区
京王京王線	代田橋～八幡山駅付近	世田谷区、杉並区
京王京王線	八幡山～仙川駅付近	杉並区、世田谷区
京王井の頭線	永福町～高井戸駅付近	杉並区
京急本線	品川～北品川駅付近	港区、品川区
西武池袋線	椎名町～桜台駅付近	豊島区、練馬区
西武池袋線	大泉学園～保谷駅付近	練馬区、西東京市
西武池袋線	ひばりヶ丘～東久留米駅付近	西東京市、東久留米市
西武新宿線	中井～野方駅付近	新宿区、中野区
西武新宿線	野方～井荻駅付近	中野区、杉並区
西武新宿線	井荻～東伏見駅付近	杉並区、練馬区、西東京市
西武新宿線	田無～花小金井駅付近	西東京市、小平市
西武新宿線	東村山駅付近	東村山市
東武伊勢崎線	鐘ヶ淵駅付近	墨田区
東武伊勢崎線	竹ノ塚駅付近	足立区
東武東上線	大山駅付近	板橋区
東武東上線	ときわ台～上板橋駅付近	板橋区
東急大井町線・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)	目黒区、世田谷区

## (2) 「鉄道立体化の検討対象区間」の取扱い

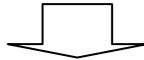
### i) 位置付け

「鉄道立体化の検討対象区間」とは、次のような手順に基づき鉄道立体化の可能性を関係者間で検討すべき区間である。

### ii) 「鉄道立体化の検討対象区間」の検討手順

#### (a) 鉄道立体化以外の対策との比較検討

鉄道立体化の検討に際しては、道路の単独立体交差化をはじめとした鉄道立体化以外の対策との比較検討を、事業効果、事業費面などについて行うこととする。



#### (b) 鉄道立体化に向けた検討

下記に掲げる課題について総合的に検討を行い、鉄道立体化の事業性が高いと判断される箇所について、事業化に向けた取組を行っていくこととする。

##### <鉄道立体化に向けた各区間共通の主な課題>

鉄道沿線のまちづくり\*計画の内容、熟度及び事業実施時期との整合

鉄道沿線の道路整備計画の内容及び事業実施時期との整合

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、引上げ線など各種鉄道施設の取扱い

周辺環境への影響

鉄道立体化による費用対効果など

なお、上記②～④については、次頁以降各区間毎に記述する。

\*鉄道立体化に併せた市街地再開発事業や区画整理事業の実施、駅前広場、区画街路、生活道路の整備及びこれらと併せた電線類の地中化など、地域の特性に合わせたまちづくりを進めること。

### iii) 区間の柔軟性

本方針では、既設及び事業中の道路立体箇所などで区間分けを行っているが、方針策定後、具体的に対策を検討するにあたっては、区間毎に地域特性が異なることなどから、本方針による区間の範囲に拘束されるものではない。

### iv) 早期に実施可能な対策の検討

鉄道立体化には多くの時間を要することから、必要に応じて早期に実施可能な対策についても検討していくこととする。

### (3) 「鉄道立体化の検討対象区間」毎の現況と各区間固有の主な課題

各区間毎の現況と主な課題について整理する。なお、各区間の記載順は、鉄道事業者順に従っている。

区間番号：1

#### JR南武線 矢川～立川駅付近

関連自治体：国立市・立川市

##### 現況

当区間は、矢川踏切～羽衣踏切間であり、矢川駅、西国立駅の2駅と踏切9箇所（うち重点踏切4箇所）を含む。

中学校前踏切、向郷踏切は自動車交通量が多い。

都市計画道路と4箇所で交差しており、このうち国立3・3・15号線、国立3・4・5号線は優先的に整備すべき路線である。

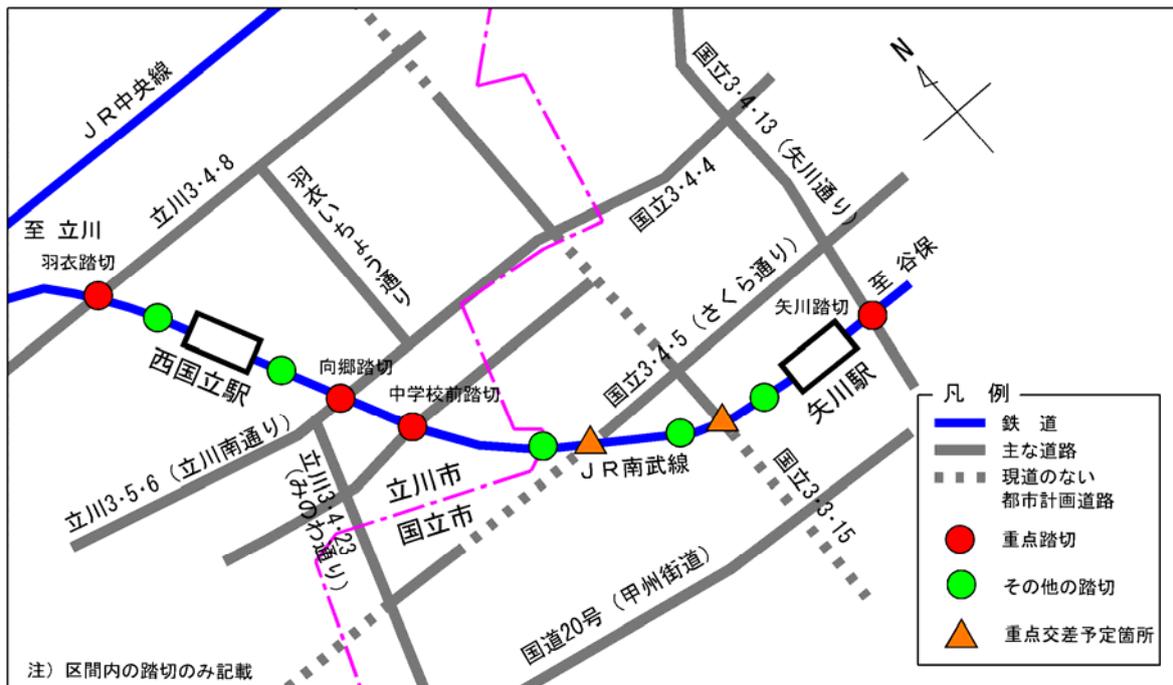
##### 鉄道立体化に向けた当該区間固有の主な課題\*

国立3・3・15号線、国立3・4・5号線の整備計画及び事業実施時期との整合を図る必要がある。

\*当該区間固有の主な課題：P34(2) ) (b)の②～④についてのみ記載

##### 早期に実施可能な対策の検討

鉄道立体化は、非常に多くの時間と費用を要することから、早期に実施可能な対策の一つとして、羽衣踏切については「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。



J R青梅線 立川～東中神駅付近

関連自治体：立川市・昭島市

現況

当区間は、新青梅街道踏切・上野原踏切～昭和郷踏切間であり、西立川駅、東中神駅の2駅と踏切13箇所（うち重点踏切6箇所）を含む。

航空支庁西門踏切、昭和郷踏切は遮断時間が長く、新青梅街道踏切は自動車交通量が多い。

都市計画道路と2箇所（立川3・1・34号線、昭島3・2・11号線）で交差しており、都市計画道路は両者とも優先的に整備すべき路線である。これらの他に、都道と1箇所（都道153号線：立川昭島線）で交差している。

鉄道立体化に向けた当該区間固有の主な課題\*

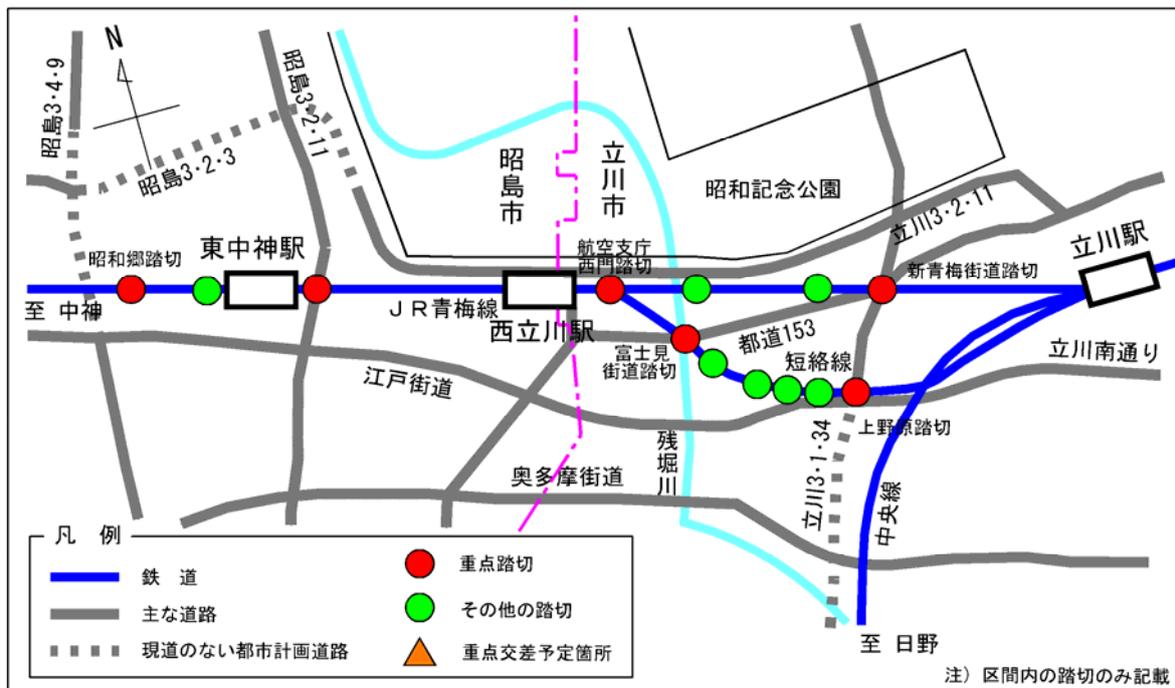
立川3・1・34号線、昭島3・2・11号線の整備計画及び事業実施時期との整合を図る必要がある。

本線、短絡線一体での検討を行う必要がある。

\*当該区間固有の主な課題：P34(2) (b)の②～④についてのみ記載

早期に実施可能な対策の検討

鉄道立体化は、非常に多くの時間と費用を要することから、早期に実施可能な対策の一つとして、富士見街道踏切（短絡線）については「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。



J R 埼京線 十条駅付近

関連自治体：北区

現況

当区間は、原町踏切～北仲原踏切間であり、十条駅と踏切6箇所（うち重点踏切6箇所）を含む。

十条道踏切は自動車交通量が多い。仲道踏切は歩行者交通量が多い。

都市計画道路と1箇所（補助85号線：都道455号線）で交差しており、補助85号線は優先的に整備すべき路線である。

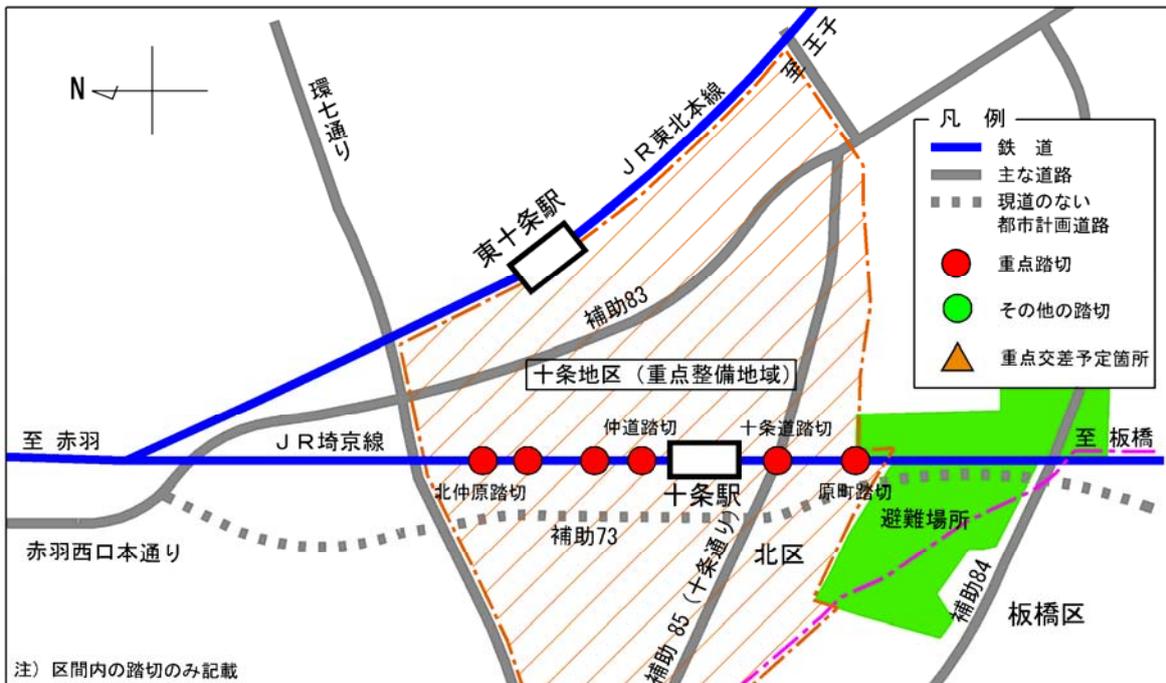
当地区は「防災都市づくり推進計画」で重点整備地域に指定されている。

鉄道立体化に向けた当該区間固有の主な課題\*

補助85号線の整備計画及び事業実施時期との整合を図る必要がある。

防災都市づくりに関する計画の内容及び事業実施時期との整合を図る必要がある。

\*当該区間固有の主な課題：P34(2) ) (b)の②～④についてのみ記載



注) 区間内の踏切のみ記載

京成電鉄京成本線 京成高砂～江戸川駅付近

関連自治体：葛飾区・江戸川区

現況

当区間は、京成高砂第1号踏切～京成小岩第3号踏切間及び京成高砂駅付近における金町線にある踏切であり、京成高砂駅、京成小岩駅の2駅と踏切13箇所（うち重点踏切7箇所）を含む。

京成高砂駅付近の踏切は遮断時間が長く、自動車・自転車交通量も多い。京成小岩駅付近の踏切は自動車交通量が多い。

都市計画道路と3箇所で交差しており、このうち補助282号線、補助264号線は優先的に整備すべき路線である。また、これらの他に都道（都道468号線：堀切橋金町浄水場線）と1箇所で交差している。

京成高砂駅付近には、車庫が存在し、また、京成高砂駅から東方では鉄道が3方向（京成本線、北総・公団線、京成金町線）に分岐している（北総・公団線は車庫付近から東方で高架構造となっている）。

鉄道立体化に向けた当該区間固有の主な課題\*

補助282号線、補助264号線の整備計画及び事業実施時期との整合を図る必要がある。

京成高砂駅付近には車庫が存在するとともに、京成高砂駅から東方では鉄道が3方向（京成本線、北総・公団線、京成金町線）に分岐していることから、これらの取扱いを検討する必要がある。

\*当該区間固有の主な課題：P34(2) ) (b)の②～④についてのみ記載



京王京王線 代田橋～八幡山駅付近

関連自治体：世田谷区・杉並区

現況

当区間は、代田橋1号踏切～上北沢2号踏切間であり、明大前駅、下高井戸駅、桜上水駅、上北沢駅の4駅と踏切16箇所（うち重点踏切16箇所）を含む。

当区間の踏切は遮断時間が長く、代田橋6号は自動車交通量が、下高井戸1号は歩行者交通量と自転車交通量が多い。また、下高井戸5号と桜上水5号は自転車交通量が多い。

都市計画道路と5箇所で交差しており、このうち放射23号線、補助154号線は優先的に整備すべき路線である。また、これらの他に都道と3箇所で交差している（都道413号線：井の頭通り、都道427号線：永福通り、都道428号線：荒玉水道道路）。

桜上水駅の西側には、車庫が存在する。

鉄道立体化に向けた当該区間固有の主な課題\*

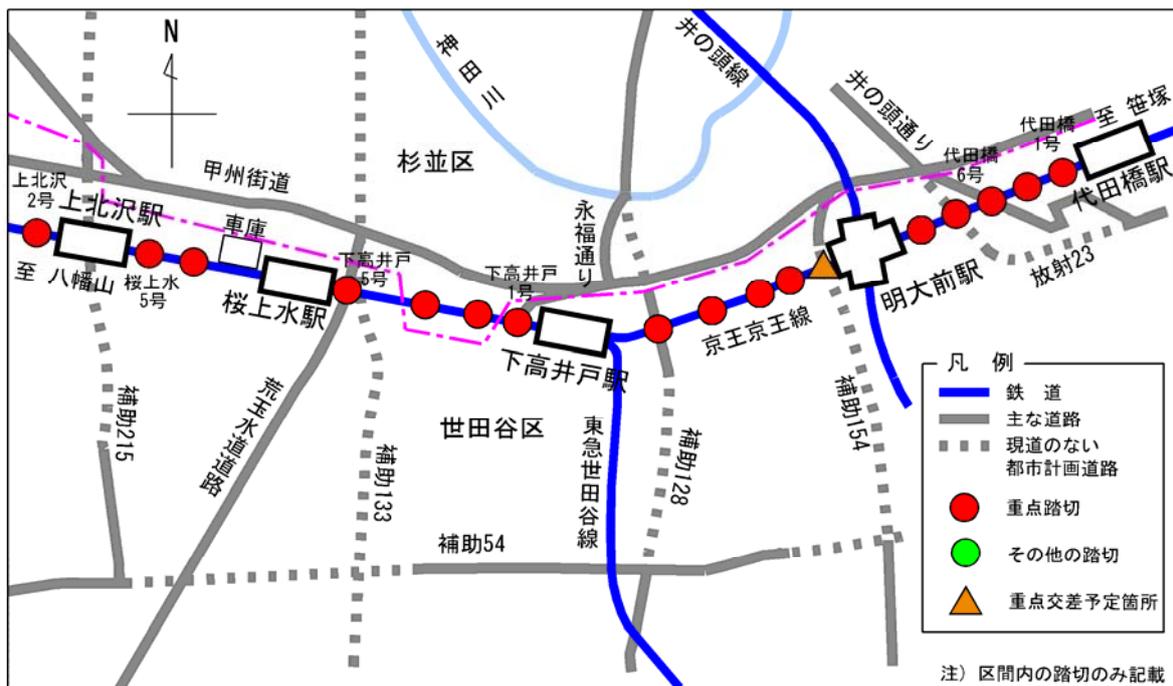
放射23号線、補助154号線の整備計画及び事業実施時期との整合を図る必要がある。

桜上水駅の車庫の取扱いを検討する必要がある。

\*当該区間固有の主な課題：P34(2) ) (b)の②～④についてのみ記載

早期に実施可能な対策の検討

鉄道立体化は、非常に多くの時間と費用を要することから、早期に実施可能な対策の一つとして、下高井戸1号踏切、下高井戸5号踏切については「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。



京王京王線 八幡山～仙川駅付近

関連自治体：杉並区・世田谷区

現況

当区間は、八幡山2号踏切～千歳烏山6号踏切間であり、芦花公園駅、千歳烏山駅の2駅と踏切9箇所（うち重点踏切9箇所）を含む。

当区間の踏切は遮断時間が長く、千歳烏山4号は自動車交通量が多い。また、千歳烏山駅東直近にある芦花公園5号は歩行者交通量と自転車交通量が多い。

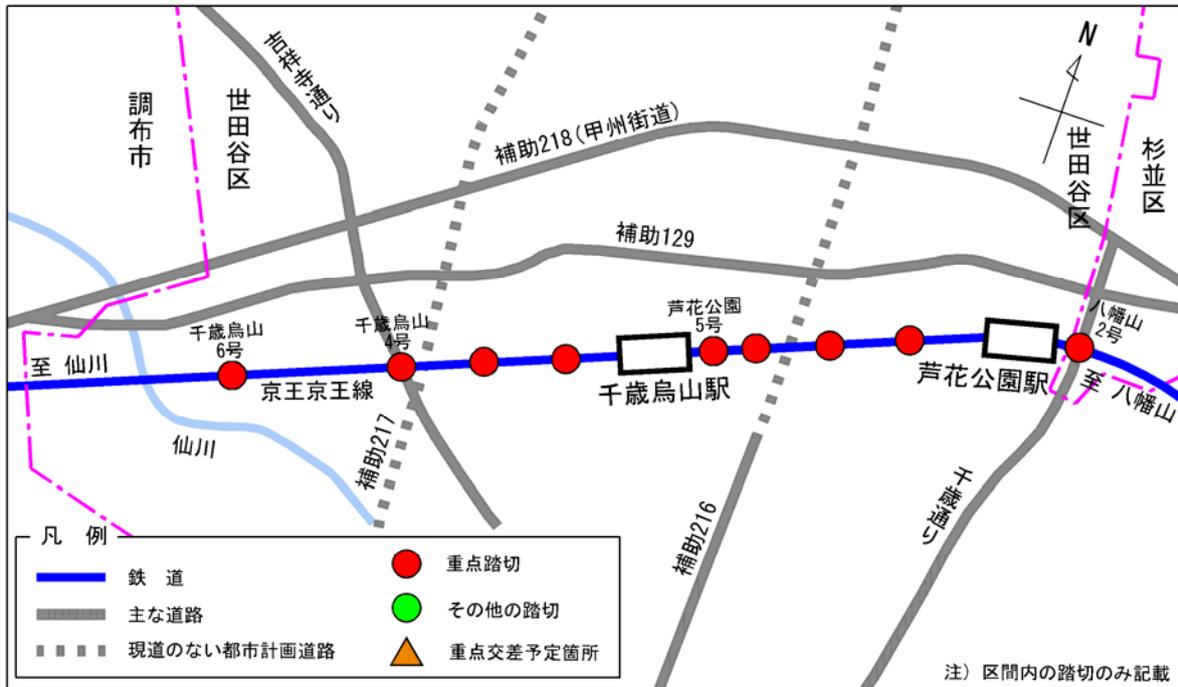
都市計画道路と2箇所（補助216号線、補助217号線）で交差している。

当区間に隣接する八幡山駅付近では、既に高架化が完了している。

鉄道立体化に向けた当該区間固有の主な課題\*

未完成の都市計画道路である補助216号線、補助217号線の整備計画及び整備時期との調整を図る必要がある。

\*当該区間固有の主な課題：P34(2) ) (b)の②～④についてのみ記載



京王井の頭線 永福町～高井戸駅付近

現況

当区間は、明大前3号踏切～浜田山6号踏切間であり、永福町駅、西永福駅、浜田山駅の3駅と踏切15箇所（うち重点踏切14箇所）を含む。

当区間の踏切は遮断時間が長く、西永福4号は自動車交通量が、明大前3号、永福町6号、浜田山1号は歩行者交通量が多い。また、永福町6号は自転車交通量も多い。

都市計画道路と3箇所（補助128号線、補助133号線、補助215号線）で交差している。これらの他に都道と1箇所（都道428号線：荒玉水道道路）で交差している。

当区間の西端の高井戸駅付近では、既に高架化が完成している。

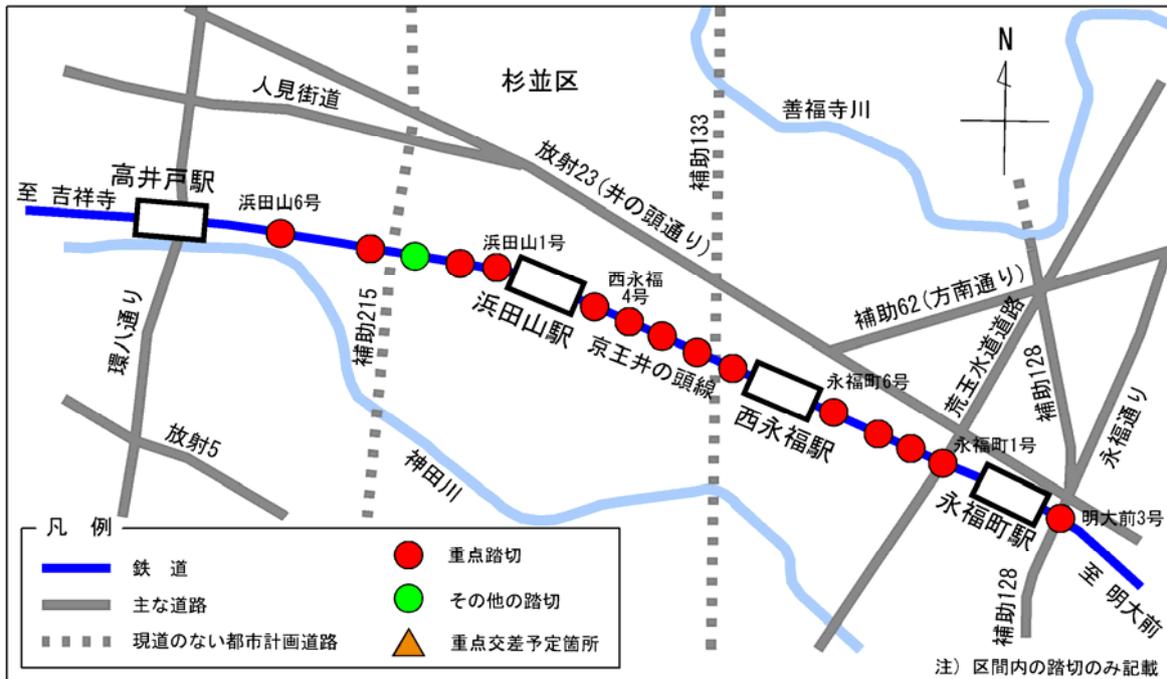
鉄道立体化に向けた当該区間固有の主な課題\*

未完成の都市計画道路である補助128号線、補助133号線、補助215号線の整備計画及び整備時期との調整を図る必要がある。

\*当該区間固有の主な課題：P34(2) ) (b)の②～④についてのみ記載

早期に実施可能な対策の検討

鉄道立体化は、非常に多くの時間と費用を要することから、早期に実施可能な対策の一つとして、永福町1号踏切については「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を平成13年度に実施している。



京急本線 品川～北品川駅付近

関連自治体：港区・品川区

現況

当区間は、品川第1踏切～北品川第1踏切間であり、北品川駅と踏切3箇所（うち重点踏切3箇所）を含む。

当区間の踏切は遮断時間が長く、品川第1踏切は自動車交通量も多い。

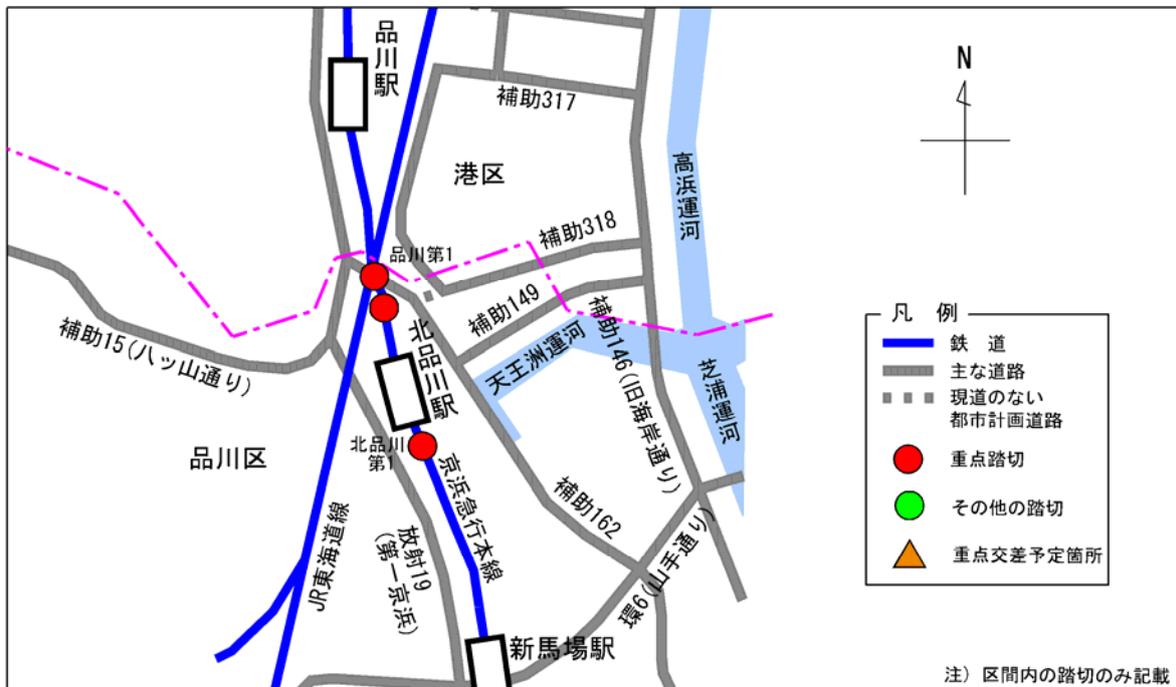
都市計画道路と1箇所（補助162号線：整備済）で交差している。

当区間では、JR東海道線と立体交差している

鉄道立体化に向けた当該区間固有の主な課題\*

品川駅周辺の開発の動向と整合を図る必要がある。

\*当該区間固有の主な課題：P34(2) ) (b)の②～④についてのみ記載



西武池袋線 椎名町～桜台駅付近

関連自治体：豊島区・練馬区

現況

当区間は、池袋第9号踏切～江古田第2号踏切間であり、椎名町駅、東長崎駅、江古田駅と踏切19箇所（うち重点踏切17箇所）を含む。

当区間の踏切は遮断時間が長い。東長崎第3号踏切は自動車交通量が多い。また、江古田第1号踏切は自転車交通量が多い。

都市計画道路と1箇所（補助26号線：中野通り）で交差しており、補助26号線は優先的に整備すべき路線である。

鉄道立体化に向けた当該区間固有の主な課題\*

補助26号線の整備計画及び事業実施時期との整合を図る必要がある。

\*当該区間固有の主な課題：P34(2) ) (b)の②～④についてのみ記載



西武池袋線 大泉学園～保谷駅付近

関連自治体：練馬区・西東京市

現況

当区間は、大泉学園第3号踏切～保谷第4号踏切間であり、保谷駅と踏切8箇所（うち重点踏切8箇所）を含む。

当区間の踏切は遮断時間が長い。大泉学園第7号踏切、大泉学園第9号踏切は自動車交通量が多い。

都市計画道路と1箇所（補助230号線）、都道と1箇所（都道233号線：保谷街道）で交差している。

保谷駅の西側には、車庫が存在する。

鉄道立体化に向けた当該区間固有の主な課題\*

未完成の都市計画道路である補助230号線の整備計画及び整備時期との調整を図る必要がある。

保谷駅西側の車庫の取扱いを検討する必要がある。

\*当該区間固有の主な課題：P34(2) ) (b)の②～④についてのみ記載

早期に実施可能な対策の検討

鉄道立体化は、非常に多くの時間と費用を要することから、早期に実施可能な対策の一つとして、大泉学園第7号踏切については「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。



西武池袋線 ひばりヶ丘～東久留米駅付近 関連自治体：西東京市・東久留米市  
現況

当区間は、保谷第7号踏切～東久留米第3号踏切間であり、ひばりヶ丘駅、東久留米駅の2駅と踏切11箇所（うち重点踏切10箇所）を含む。

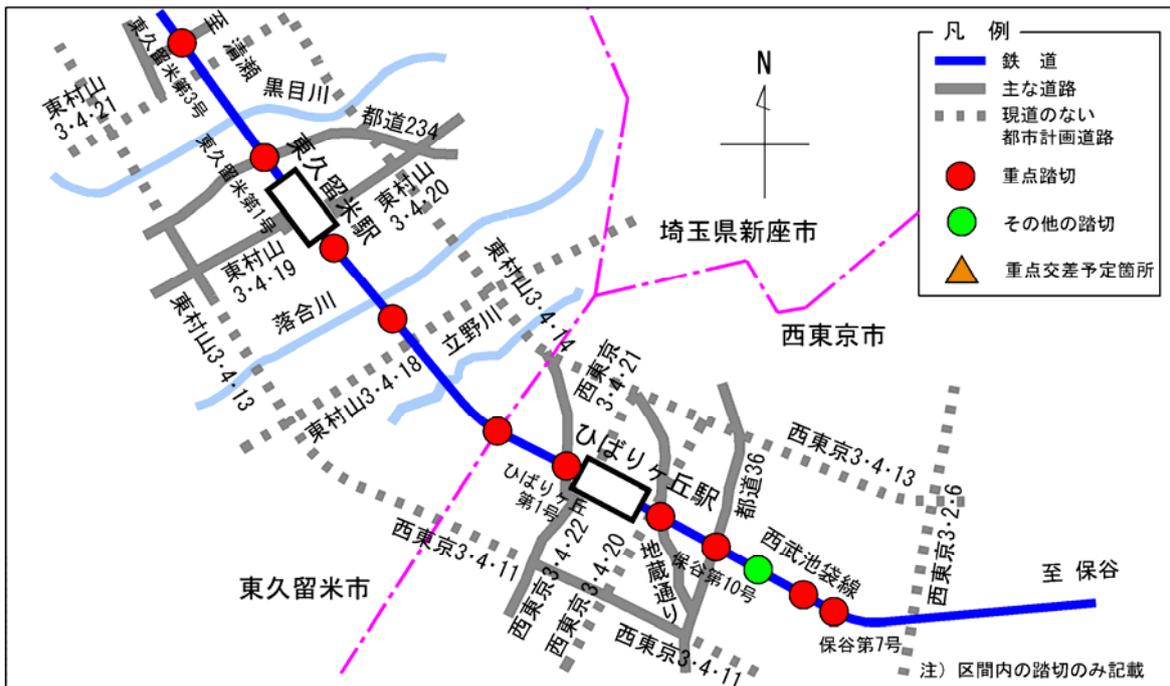
当区間の踏切は遮断時間が長く、保谷第10号、ひばりヶ丘第1号及び東久留米第1号の各踏切は自動車交通量が多い。また、ひばりヶ丘第1号は歩行者交通量、自転車交通量が多い。

都市計画道路と3箇所（西東京3・4・20号線、東村山3・4・18号線、東村山3・4・21号線）、これらの他に都道と2箇所（都道36号線：保谷志木線、都道234号線：前沢保谷線）で交差している。

鉄道立体化に向けた当該区間固有の主な課題\*

未完成の都市計画道路である西東京3・4・20号線、東村山3・4・18号線、東村山3・4・21号線の整備計画及び整備時期との調整を図る必要がある。

\*当該区間固有の主な課題：P34(2) ) (b)の②～④についてのみ記載



西武新宿線 中井～野方駅付近

関連自治体：新宿区・中野区

現況

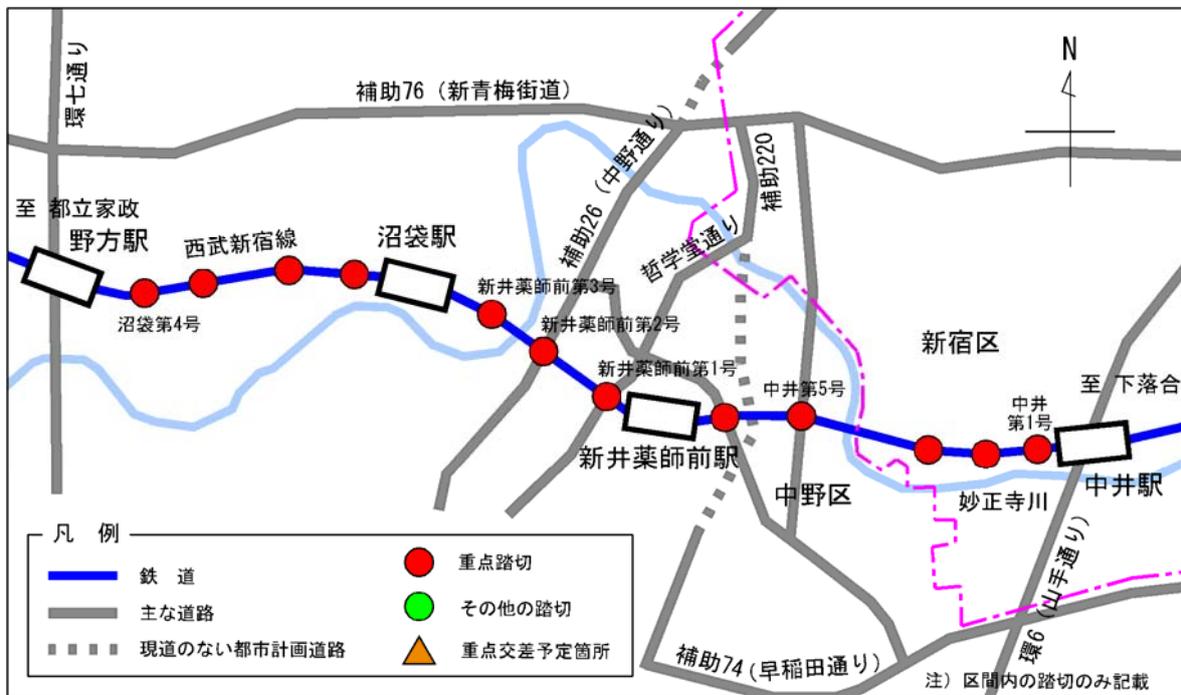
当区間は、中井第1号踏切～沼袋第4号踏切間であり、新井薬師前駅、沼袋駅の2駅と踏切12箇所（うち重点踏切12箇所）を含む。

当区間の踏切は遮断時間が長い。中井第5号、新井薬師前第1号、新井薬師前第2号及び新井薬師前第3号の各踏切は自動車交通量が多い。また、新井薬師前第1号は歩行者交通量も多い。

都市計画道路と2箇所（補助220号線、補助26号線）で交差しており、このうち補助26号線（中野通り）は骨格幹線道路と位置付けられている。

鉄道立体化に向けた主な課題

P34 (2) ii) (b) に示すとおり。



西武新宿線 野方～井荻駅付近

関連自治体：中野区・杉並区

現況

当区間は、野方第1号踏切～下井草第4号踏切間であり、都立家政駅、鷺ノ宮駅、下井草駅の3駅と踏切16箇所（うち重点踏切13箇所）を含む。

当区間の踏切は遮断時間が長く、鷺ノ宮第1号、下井草第1号及び下井草第2号の各踏切は自動車交通量が多い。また、野方第1号、都立家政第1号は歩行者交通量が多い。

都市計画道路と3箇所、これらの他に都道と1箇所（都道25号線：旧早稲田通り）で交差している。このうち補助133号線は優先的に整備すべき路線である。

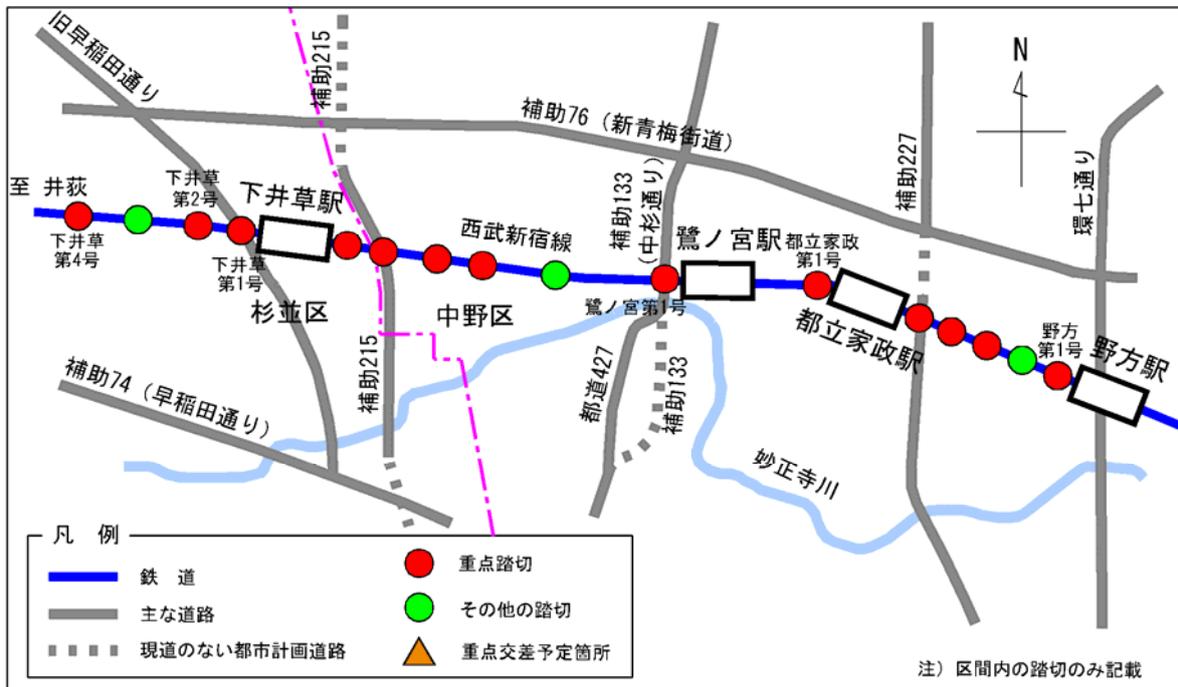
鉄道立体化に向けた当該区間固有の主な課題\*

補助133号線の整備計画及び事業実施時期との整合を図る必要がある。

\*当該区間固有の主な課題：P34(2) ) (b)の②～④についてのみ記載

早期に実施可能な対策の検討

鉄道立体化は、非常に多くの時間と費用を要することから、早期に実施可能な対策の一つとして、下井草第1号踏切については「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。



西武新宿線 井荻～東伏見駅付近

関連自治体：杉並区・練馬区・西東京市

現況

当区間は、井荻第2号踏切～武蔵関第5号踏切間であり、上井草駅、上石神井駅、武蔵関駅の3駅と踏切19箇所（うち重点踏切13箇所）を含む。

当区間の踏切は遮断時間が長く、井荻第3号、井荻第6号、上井草第2号、上石神井第7号、上石神井第8号、武蔵関第2号、武蔵関第5号は自動車交通量が多い。また、井荻第6号は歩行者交通量も多い。

都市計画道路と5箇所で交差しており、このうち補助229号線、補助135号線は優先的に整備すべき路線である。

上石神井駅の東側には、車庫が存在する。

鉄道立体化に向けた当該区間固有の主な課題\*

補助229号線、補助135号線の整備計画及び事業実施時期との整合を図る必要がある。

上石神井駅の車庫の取扱いを検討する必要がある。

\*当該区間固有の主な課題：P34(2) ) (b)の②～④についてのみ記載



西武新宿線 田無～花小金井駅付近

関連自治体：西東京市・小平市

現況

当区間は、西武柳沢第4号踏切～花小金井第4号踏切間であり、田無駅、花小金井駅の2駅と踏切12箇所(うち重点踏切6箇所)、重点交差予定箇所1箇所を含む。

西武柳沢第4号、田無第3号、田無第9号、花小金井第1号及び花小金井第4号の各踏切は自動車交通量が多い。

都市計画道路と3箇所、これらの他に都道と3箇所(都道12号線：武蔵境通り、都道132号線：小川田無線、都道5号線：青梅街道)で交差している。このうち西東京3・4・26号線は優先的に整備すべき路線である。

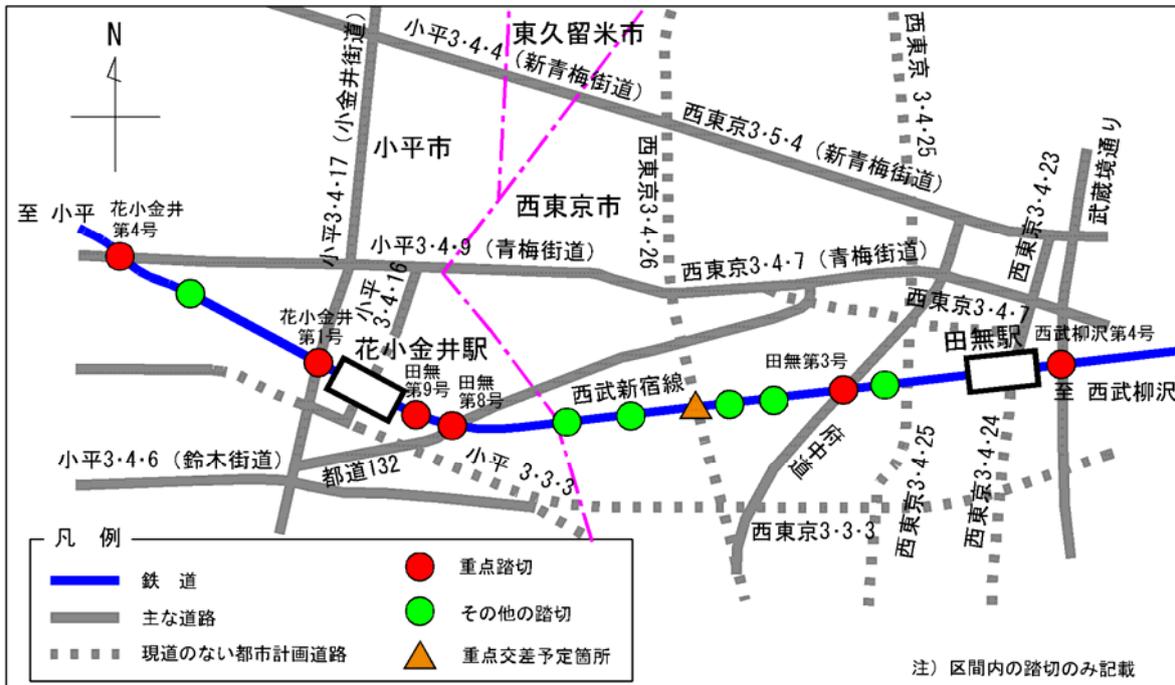
鉄道立体化に向けた当該区間固有の主な課題\*

西東京3・4・26号線の整備計画及び事業実施時期との整合を図る必要がある。

\*当該区間固有の主な課題：P34(2) ) (b)の②～④についてのみ記載

早期に実施可能な対策の検討

鉄道立体化は、非常に多くの時間と費用を要することから、早期に実施可能な対策の一つとして、花小金井第1号踏切については「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を平成15年度に実施している。田無第8号踏切、花小金井第4号踏切については「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。



西武新宿線 東村山駅付近

関連自治体：東村山市

現況

当区間は、久米川第2号踏切～東村山3・4・10号線(重点交差予定箇所)間であり、東村山駅と踏切3箇所(うち重点踏切3箇所)、重点交差予定箇所1箇所を含む。

久米川第2号、久米川第3号及び東村山第1号の各踏切は自動車交通量が多い。

都市計画道路と2箇所(東村山3・3・8号線：府中街道、東村山3・4・10号線)、これらの他に都道と1箇所(都道128号線：東村山東大和線)で交差している。都市計画道路は両者とも優先的に整備すべき路線である。

鉄道立体化に向けた当該区間固有の主な課題\*

東村山3・4・10号線の整備計画及び事業実施時期との整合を図る必要がある。

東村山駅は3線の結節点であるため、新宿線の他、国分寺線、西武園線の取扱いも検討する必要がある。

\*当該区間固有の主な課題：P34(2) ) (b)の②～④についてのみ記載

早期に実施可能な対策の検討

鉄道立体化は、非常に多くの時間と費用を要することから、早期に実施可能な対策の一つとして、久米川第2号踏切については「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。



東武伊勢崎線 鐘ヶ淵駅付近

現況

当区間は、鐘ヶ淵駅及び重点踏切である伊勢崎線第17号を含む区間である。

都市計画道路と1箇所（補助120号線）で交差しており、補助120号線は優先的に整備すべき路線である。

当地区は「防災都市づくり推進計画」で重点整備地域に指定されており、また、当区間周辺では、荒川のスーパー堤防事業が計画されている。

鉄道立体化に向けた当該区間固有の主な課題\*

補助120号線の整備計画及び事業実施時期との整合を図る必要がある。

荒川のスーパー堤防事業の整備計画、事業実施時期との整合を図る必要がある。

防災都市づくりに関する計画の内容及び事業実施計画との整合を図る必要がある。

\*当該区間固有の主な課題：P34(2) ) (b)の②～④についてのみ記載



### 東武伊勢崎線 竹ノ塚駅付近

#### 現況

当区間は、伊勢崎線第37号踏切～補助261号線（重点交差予定箇所）間であり、竹ノ塚駅と踏切2箇所（うち重点踏切2箇所）を含む。

両踏切とも遮断時間が長く、自転車交通量が多い。

都市計画道路と1箇所（補助261号線）で交差しており、補助261号線は優先的に整備すべき路線である。

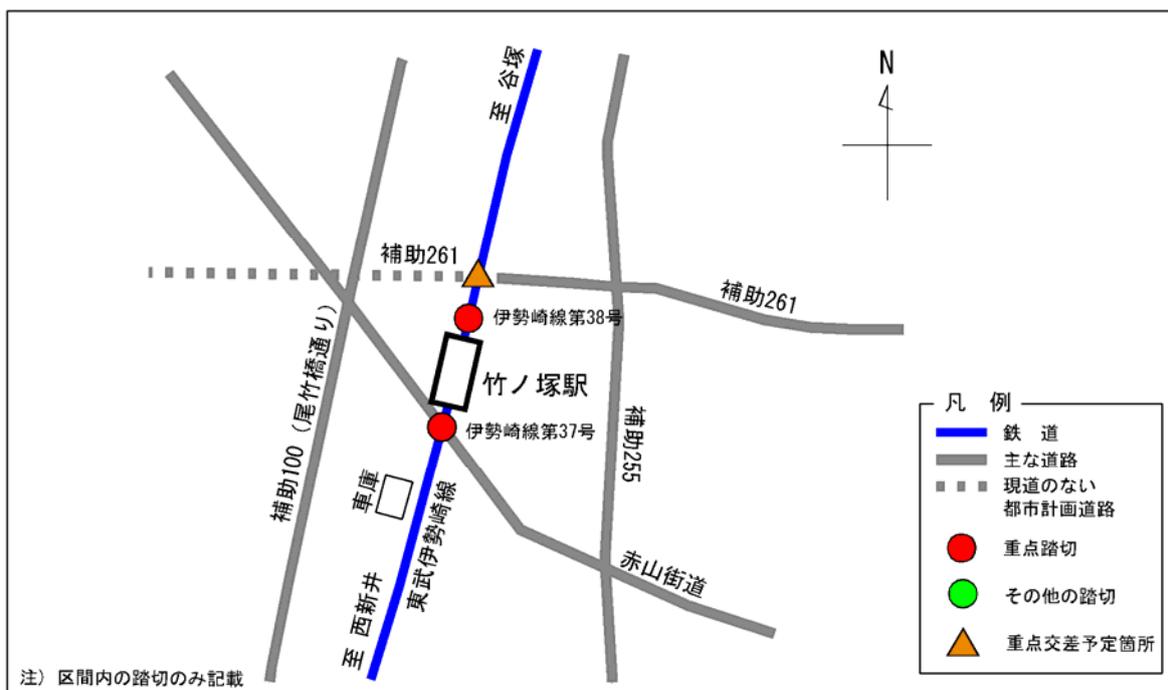
竹ノ塚駅付近は、南側に車庫、北側に引上げ線が存在する。

#### 鉄道立体化に向けた当該区間固有の課題\*

補助261号線の整備計画及び事業実施時期との整合を図る必要がある。

車庫、引上げ線の取扱いを検討する必要がある。

\*当該区間固有の主な課題：P34(2) ) (b)の②～④についてのみ記載



東武東上線 大山駅付近

現況

当区間は、東上本線第13号踏切～東上本線第18号踏切間であり、大山駅と踏切5箇所（うち重点踏切5箇所）を含む。

東上本線第16号は遮断時間が長い。東上本線第15号は歩行者交通量と自転車交通量が多い。東上本線第16号は自転車交通量も多い。

都市計画道路と1箇所（補助26号線）で交差しており、補助26号線は優先的に整備すべき路線である。

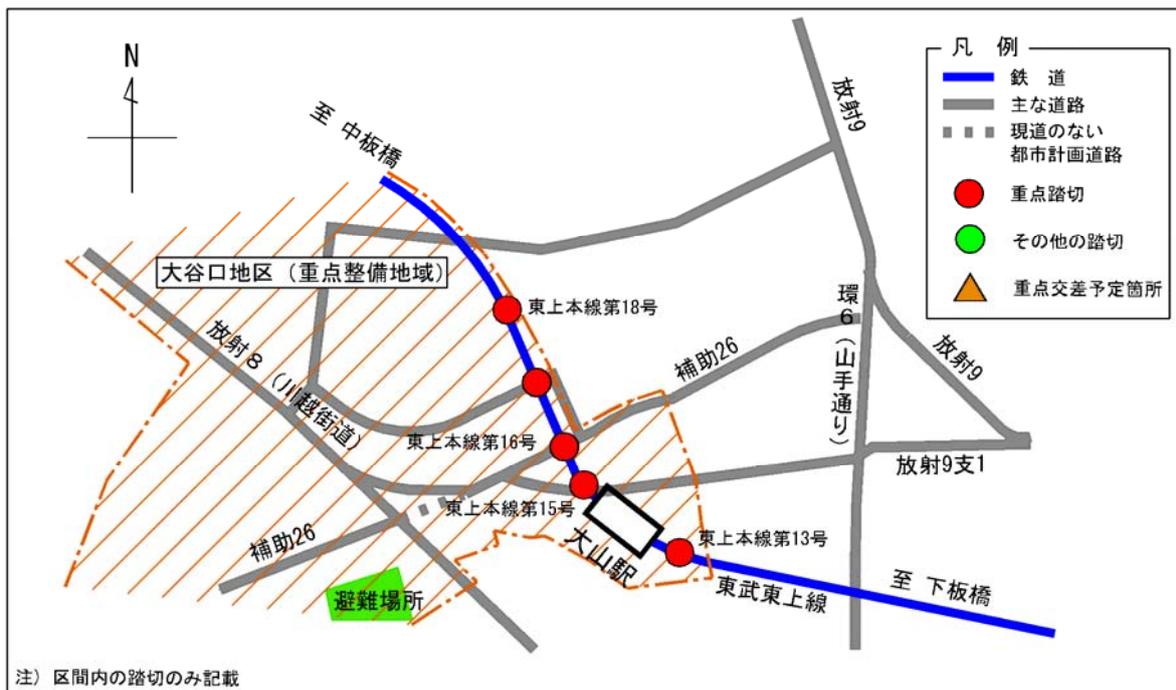
当地区は「防災都市づくり推進計画」で重点整備地域に指定されている。

鉄道立体化に向けた当該区間固有の主な課題\*

補助26号線の整備計画及び事業実施時期との整合を図る必要がある。

防災都市づくりに関する計画の内容及び事業実施時期との整合を図る必要がある。

\*当該区間固有の主な課題：P34(2) ) (b)の②～④についてのみ記載



東武東上線 ときわ台～上板橋駅付近

現況

当区間は、東上本線第22号踏切～東上本線第30号踏切間であり、ときわ台駅、上板橋駅と踏切7箇所（うち重点踏切4箇所）を含む。

東上本線第22、26、30号踏切は遮断時間が長い。東上本線第26号踏切は自動車交通量が多い。また、東上本線第22、29号踏切は自転車交通量が多い。

都市計画道路と3箇所で交差しており、このうち補助244号線は優先的に整備すべき路線である。

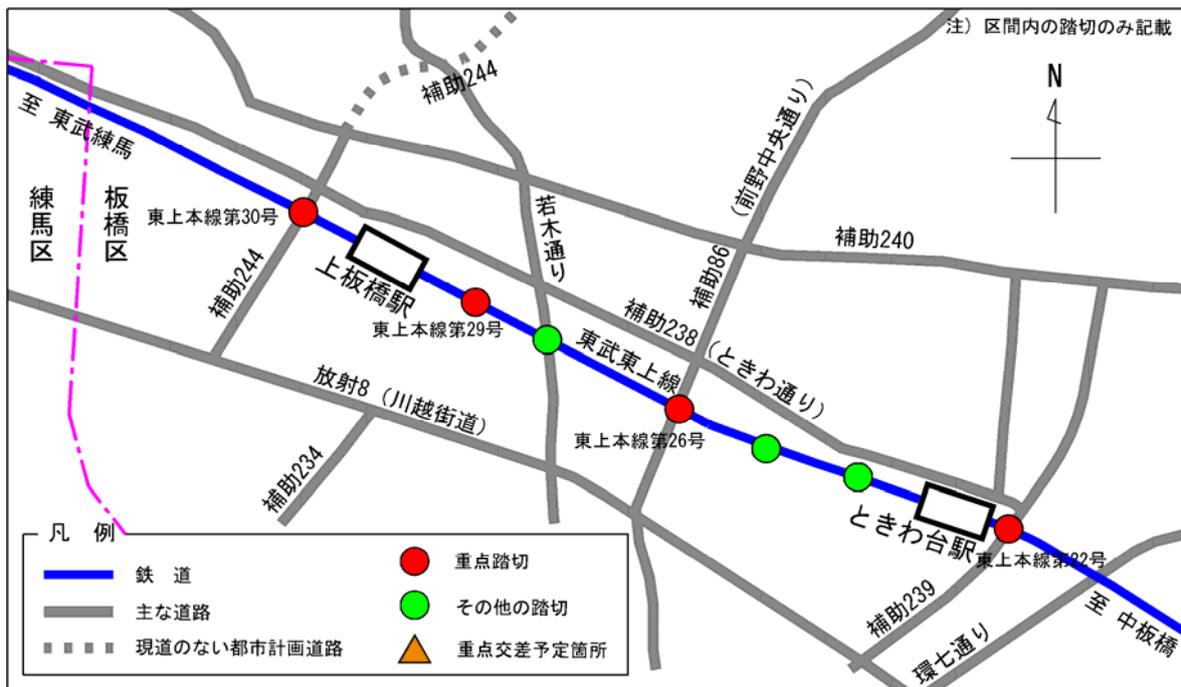
鉄道立体化に向けた当該区間固有の主な課題\*

補助244号線の整備計画及び事業実施時期との整合を図る必要がある。

\*当該区間固有の主な課題：P34(2) ) (b)の②～④についてのみ記載

早期に実施可能な対策の検討

鉄道立体化は、非常に多くの時間と費用を要することから、早期に実施可能な対策の一つとして、東上本線第26号踏切については「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。



東急大井町線 緑が丘～等々力駅付近（自由が丘駅付近）  
 東急東横線 都立大学～田園調布駅付近（自由が丘駅付近）

関連自治体：目黒区・世田谷区

現況

当区間は、緑が丘1号踏切～尾山台2号踏切間であり、自由が丘駅、九品仏駅、尾山台駅の3駅と踏切17箇所（うち重点踏切8箇所）を含む。東横線においては、都立大学1号踏切～自由が丘3号踏切間で踏切8箇所（うち重点踏切4箇所）を含む。

九品仏1号踏切は遮断時間が長い。自由が丘2号踏切は自動車交通量が多い。自由が丘1号踏切と尾山台1号踏切は歩行者交通量が多い。東横線の踏切は遮断時間が長く、都立大学5号踏切、自由が丘1号踏切は自動車交通量も多い。

都市計画道路とは、大井町線で2箇所（補助207号線、補助208号線）、東横線で1箇所（補助46号線）交差している。これらの他に都道（都道426号線：自由通り）とは、大井町線で1箇所、東横線で1箇所交差している。

大井町線と東横線は自由が丘駅で交差しており、大井町線の自由が丘駅西側には、車庫が存在する。

鉄道立体化に向けた当該区間固有の主な課題\*

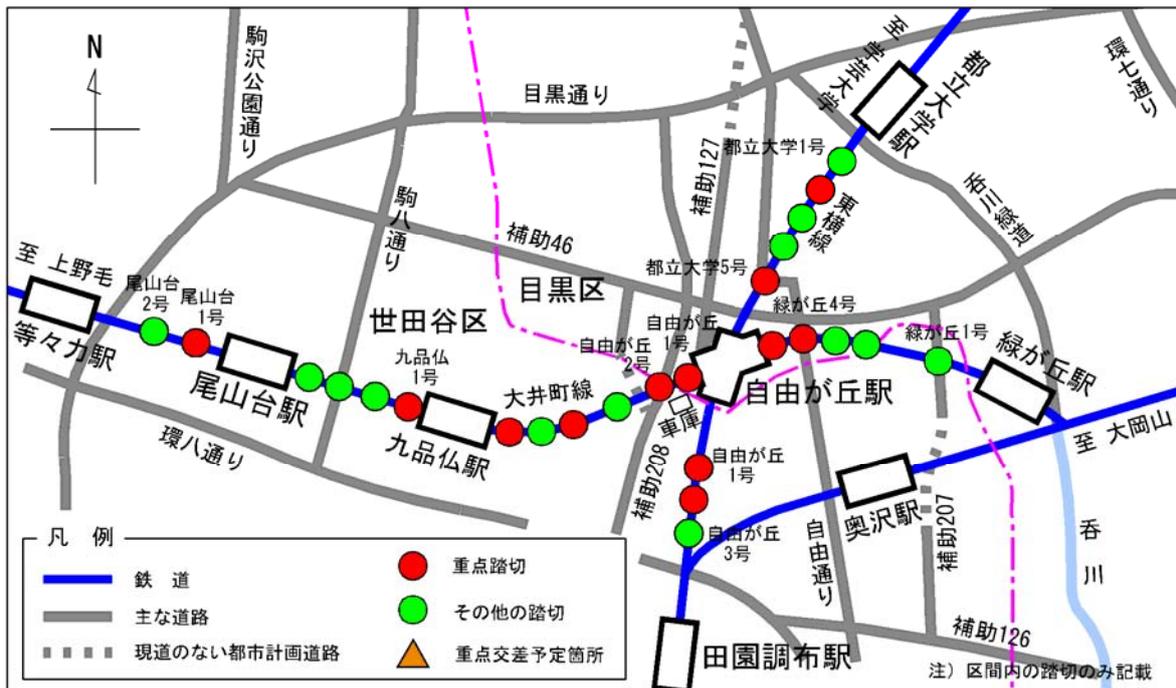
未完成の都市計画道路である補助46号線、補助207号線、補助208号線の整備計画及び整備時期との調整を図る必要がある。

東横線、大井町線との交差形態及び車庫の取扱いを検討する必要がある。

\*当該区間固有の主な課題：P34(2) ) (b)の②～④についてのみ記載

早期に実施可能な対策の検討

鉄道立体化は、非常に多くの時間と費用を要することから、早期に実施可能な対策の一つとして、緑が丘4号踏切、都立大学5号踏切については「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。



### 5-3 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」について

#### (1) 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の扱いについて

##### i) 区間の位置付け

区間内に含まれる重点踏切及び重点交差予定箇所について、下記のような早期に実施可能な対策を関係者間で検討すべき区間である。

##### 鉄道立体化以外の対策

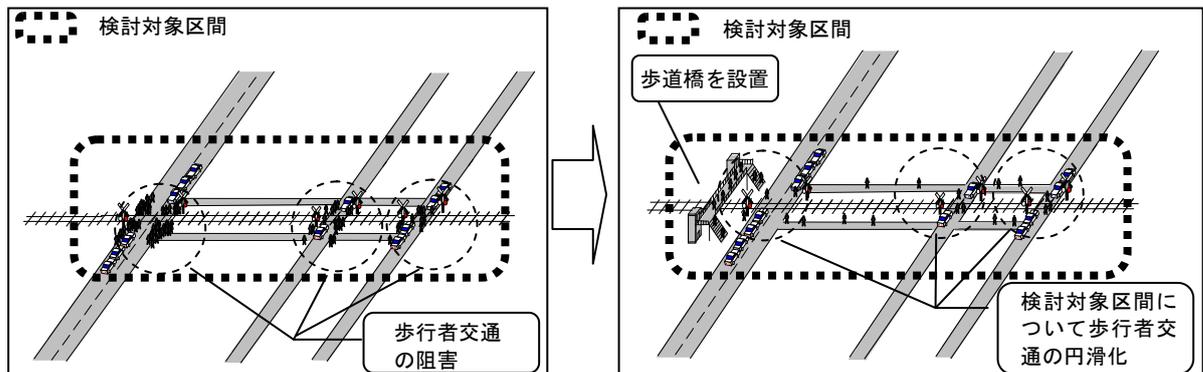
- ・ 道路の単独立体交差化
- ・ 踏切道の拡幅
- ・ 自由通路や歩道橋・地下道の設置
- ・ 警報時間制御など踏切システムの改善 (P69参照)
- ・ 踏切の視認性向上などによる安全性の向上
- ・ 道路整備による自動車交通の円滑化
- ・ その他

注) 将来、まちづくりの進展や周辺環境の変化が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有り得る。

##### ii) 区間で示す理由

区間内または区間周辺において、一箇所でも道路や歩道橋などを整備した場合、区間内全体の踏切問題が解消することも有り得るため、一定の区間を提示し、区間毎に対策を検討するものとした。

図表 5-4: 区間における踏切問題の解消イメージ (歩道橋を整備した場合)



##### iii) 区間の柔軟性

本方針では、既設及び事業中の道路立体箇所などで区間分けを行っているが、方針策定後、具体的に対策を検討するにあたっては、区間毎に地域特性が異なることなどから、本方針による区間の範囲に拘束されるものではない。

#### iv) 対策の方向性

次頁以降に記載した各区間の対策の方向性は、一つの考えを示したものであり、具体的な対策については、方針策定後に関係者間で調整を図りながら検討していく。

また、隣接した区間が「鉄道立体化の検討対象区間」の場合、必要に応じて、当該区間もあわせて鉄道立体化の可能性について検討していく。

(2) 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の対策の方向性

図表5-5：「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の対策の方向性

図面上の番号	「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」														対策の方向性
	区間番号	路線名	駅間	区間内の踏切 (太字：重点踏切)	重点交差 予定箇所	重点踏切抽出の指標									
						i) 遮断時間	ii) 自動車	iii) 道路	iv) 歩・自	v) 駅	vi) 防災	vii) バス	viii) 横断長	ix) 鉄道	
1	1-1	JR東海道本線	大井町駅構内	品川道											既に歩道橋が設置されている箇所があることから、今後状況を勘案した上で、交通の円滑化及び安全性向上などの対策を検討していく。
	1-2	JR東海道本線	大森～蒲田	学校 山谷道											
	1-3	JR東海道本線	大森～蒲田	新田											
	1-4	JR東海道本線	大森～蒲田	堤方 新井宿 上仲											
	1-5	JR東海道本線	蒲田～川崎	大倉 雑色 宮前 八幡 小竹											
2	2-1	JR横須賀線	大崎～西大井	下村											防災都市づくりの推進とあわせ、必要に応じ対策を検討していく。
	2-2	JR横須賀線	西大井～新川崎	原											
3	3	JR中央線	日野～豊田駅構内	堀之内 黒川 八王子街道											交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
4	4-1	JR中央線	八王子～西八王子	相模街道 本立寺 天神町 梅原横町											八王子3・5・53の整備（単独立体交差化事業中）などにより、自動車交通の円滑化を検討していく。西八王子駅周辺では歩行者・自転車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。将来的には八王子3・5・53整備後の状況等を踏まえ、必要に応じて長期的対策について検討していく。
	4-2	JR中央線	八王子～高尾	第一水道 第二水道 散田 並木東 並木西											
5	5	JR南武線	南多摩～府中本町		府中3・4・3										府中3・4・3の立体交差化を検討していく。
6	6	JR南武線	府中本町～分倍河原	小学校前											交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
7	7	JR南武線	分倍河原～谷保駅構内	本宿原 下谷保 下谷保一号 天神前											国立3・3・2の整備など、自動車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。天神前踏切は「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。
8	8	JR横浜線	橋本～相原	大戸											「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を平成15年度に実施している。町田3・3・36の整備など、自動車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。

重点踏切抽出の指標 i) 遮断時間が長い踏切 ii) 自動車交通量が多い踏切 iii) 道路ネットワークを形成する上で課題となる踏切 iv) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切  
v) 乗降客数の多い駅の近くにある踏切 vi) 防災面で課題となる踏切 vii) バス路線数が多い踏切 viii) 横断長が長いなどの特性を持つ踏切  
ix) 鉄道利用者数が多い路線にある踏切

図面上の番号	「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」														対 策 の 方 向 性	
	区間番号	路線名	駅間	区間内の踏切 (太字：重点踏切)	重点交差 予定箇所	重点踏切抽出の指標										
						i) 遮断時間	ii) 自動車	iii) 道路	iv) 歩・自	v) 駅	vi) 防災	vii) バス	viii) 横断長	ix) 鉄道		
9	9	JR青梅線	中神駅構内	砂川街道 西上道												昭島3・4・9の整備（単独立体交差化事業中）などにより、自動車交通の円滑化を検討していく。
10	10	JR青梅線	昭島駅構内	昭和飛行機前												歩行者・自転車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
11	11	JR青梅線	拝島駅構内	倉庫前												拝島駅に自由通路を設置することにより、これらの踏切は除却予定である。
		JR八高線	拝島駅構内	八高倉庫裏												
		西武拝島線	拝島駅構内	西武立川第7号												
12	12	JR青梅線	牛浜駅構内～羽村	牛浜 牛浜西 志茂 横田水源 中新道 本町 奈賀											福生3・4・2の単独立体交差化など、自動車交通の円滑化を検討していく。 中新道踏切は「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を平成13年度に実施している。 牛浜踏切、奈賀踏切は「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。	
13	13	JR青梅線	羽村～小作	美原												交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
14	14-1	JR青梅線	河辺～東青梅	千ヶ瀬												自動車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。 安全性向上などの対策を検討していく。
	14-2	JR青梅線	東青梅駅構内	勝沼第一												
15	15	JR五日市線	東秋留駅構内	五日市街道 東秋留第一 東秋留第二												秋多3・3・9の整備など、自動車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。 東秋留駅の改良により、東秋留第一踏切は除却することを検討していく。 五日市街道踏切は「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。
16	16	JR五日市線	東秋留～秋川駅構内	役場前 青梅街道 五日市街道	秋多3・4・16											秋多3・4・16の立体交差化などにより、自動車交通の円滑化を検討していく。 安全性向上などの対策を検討していく。
17	17	JR五日市線	武蔵増戸駅構内～武蔵五日市	平井 桜木街道												両踏切とも「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。 秋多3・4・14の整備など、自動車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
18	18	JR八高線	北八王子～小宮		八王子3・4・28											八王子3・4・28の立体交差化を検討していく。
19	19	JR八高線	小宮～拝島	上川原												昭島3・4・18の整備など、自動車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
20	20	JR八高線	拝島～東福生駅構内	砂川街道 公団 武蔵野第一 武蔵野第二 福生街道 福生第一号 福生第二号												砂川街道踏切、福生街道踏切は「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。 福生3・4・7の整備など、自動車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
21	21	JR東北本線	尾久駅構内	第二下田端												「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。

重点踏切抽出の指標 i) 遮断時間が長い踏切 ii) 自動車交通量が多い踏切 iii) 道路ネットワークを形成する上で課題となる踏切 iv) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切  
v) 乗降客数の多い駅の近くにある踏切 vi) 防災面で課題となる踏切 vii) バス路線数が多い踏切 viii) 横断長が長いなどの特性を持つ踏切  
ix) 鉄道利用者数が多い路線にある踏切

図面上の番号	「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」														対 策 の 方 向 性	
	区間番号	路線名	駅間	区間内の踏切 (太字：重点踏切)	重点交差 予定箇所	重点踏切抽出の指標										
						i) 遮断時間	ii) 自動車	iii) 道路	iv) 歩・自	v) 駅	vi) 防災	vii) バス	viii) 横断長	ix) 鉄道		
22	22	JR東北本線	尾久駅構内～赤羽	<b>梶原</b> <b>第二王子</b>												既に歩道橋が設置されている箇所があることから、今後状況を勘案した上で、交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
23	23	JR東北本線	王子～東十条	<b>根岸</b> <b>井頭</b>												既に地下道が設置されている箇所があることから、今後状況を勘案した上で、対策を検討していく。防災都市づくりの推進とあわせ、必要に応じて対策を検討していく。
24	24	JR埼京線	渋谷～新宿	<b>青山街道</b> <b>蔵道</b>												歩行者・自転車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
25	25	JR山手線	目白～池袋	<b>長崎道</b>												歩道橋の設置により、平成16年度に除却予定である。
26	26	JR山手線	駒込～田端	<b>第二中里</b>												交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
27	27	JR常磐線	日暮里～三河島	<b>金杉</b>												交通の円滑化を図るための対策を検討していく。安全性向上などの対策を検討していく。
28	28-1	JR常磐線	北千住駅構内	<b>北千住一丁目</b>												交通の円滑化を図るための対策を検討していく。安全性向上などの対策を検討していく。
	28-2	東武伊勢崎線	北千住駅構内	<b>伊勢崎線第22号</b>												
29	29	JR常磐貨物線	三河島駅構内	<b>日暮里道</b>												環状4号の整備など、自動車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。安全性向上などの対策を検討していく。
30	30-1	JR埼京線	池袋～板橋駅構内	<b>堀之内</b> <b>第一雲雀ヶ谷</b> <b>第二雲雀ヶ谷</b> <b>仲仙道</b>												東武東上線北池袋駅付近の踏切は、既に地下道が設置されている箇所があることから、今後状況を勘案した上で、対策を検討していく。JR埼京線板橋駅付近の踏切は、自動車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
	30-2	東武東上線	池袋～北池袋駅構内	<b>東上本線第2号</b> <b>東上本線第3号</b>												
31	31	JR埼京線	板橋～十条	<b>王子街道</b>												安全性向上などの対策を検討していく。
32	32	JR越中島貨物線	小名木川駅構内～越中島	<b>幹線27号</b> <b>締川</b> <b>幹線3号</b>												自動車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
33	33	JR新金貨物線	新小岩～金町	<b>高砂</b> <b>新堀</b> <b>新宿新道</b>												放射13号、補助276号の整備など、自動車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
34	34-1	小田急小田原線	新宿駅構内	<b>新宿1号</b> <b>新宿2号</b>												交通の円滑化を図るための対策を検討していく。安全性向上などの対策を検討していく。
	34-2	小田急小田原線	南新宿～参宮橋	<b>南新宿2号</b> <b>南新宿3号</b>												
	34-3	小田急小田原線	南新宿～参宮橋	<b>南新宿4号</b> <b>南新宿5号</b>												
	34-4	小田急小田原線	参宮橋～代々木上原	<b>参宮橋1号</b> <b>参宮橋3号</b> <b>参宮橋4号</b> <b>参宮橋5号</b> <b>参宮橋6号</b> <b>代々木八幡1号</b>												

重点踏切抽出の指標 i) 遮断時間が長い踏切 ii) 自動車交通量が多い踏切 iii) 道路ネットワークを形成する上で課題となる踏切 iv) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切  
v) 乗降客数の多い駅の近くにある踏切 vi) 防災面で課題となる踏切 vii) バス路線数が多い踏切 viii) 横断長が長いなどの特性を持つ踏切  
ix) 鉄道利用者数が多い路線にある踏切

図面上の番号	「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」														対 策 の 方 向 性	
	区間番号	路線名	駅間	区間内の踏切 (太字：重点踏切)	重点交差 予定箇所	重点踏切抽出の指標										
						) 遮断時間	) 自動車	) 道路	) 歩・自	) 駅	) 防災	) バス	) 横断長	) 鉄道		
35	35-1	小田急 小田原線	柿生～ 鶴川	柿生4号												交通の円滑化を図るための対策を検討していく。 鶴川1号踏切は「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。
	35-2	小田急 小田原線	鶴川駅構内～ 玉川学園前	鶴川1号 鶴川2号												
36	36	小田急 小田原線	鶴川～ 町田	鶴川5号 玉川学園前1号												交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
37	37	小田急 小田原線	玉川学園前～ 町田		町田3・4・34											町田3・4・34の立体交差化を検討していく。
38	38	小田急 小田原線	町田駅構内	玉川学園前7号 玉川学園前8号												既に地下道が設置されている箇所があることから、今後状況を勘案した上で、対策を検討していく。
39	39	京成本線	堀切菖蒲園～ お花茶屋 駅構内	堀切菖蒲園第1号 堀切菖蒲園第2号 堀切菖蒲園第3号 お花茶屋第1号 お花茶屋第2号												補助272号、補助273号の整備など、自動車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。 安全性向上などの対策を検討していく。
40	40	京成金町線	柴又～京成 金町駅構内	柴又第4号 柴又第5号												安全性向上などの対策を検討していく。
41	41-1	京王京王線	仙川～ 柴崎	仙川2号 つつじヶ丘1号												調布3・4・9の整備（単独立体交差化事業中）などにより、交通の円滑化を検討していく。 将来的には調布3・4・9整備後の状況等を踏まえ、必要に応じて長期的対策について検討していく。
	41-2	京王京王線	つつじヶ丘 ～国領	つつじヶ丘4号 つつじヶ丘5号 柴崎3号 柴崎4号												
42	42-1	京王京王線	武蔵野台～ 多磨霊園	武蔵野台5号												府中3・4・7の整備（単独立体交差化事業中）などにより、自動車交通の円滑化を検討していく。 交通の円滑化及び安全性向上などの対策を検討していく。 東府中2号踏切は「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。
	42-2	京王京王線	東府中～ 府中	東府中1号 東府中2号												
43	43	京王京王線	府中～ 分倍河原	府中4号 府中5号 府中6号												歩行者・自転車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
44	44	京王京王線	分倍河原～ 中河原	分倍河原1号												府中3・4・3の立体交差化などにより、自動車交通の円滑化を検討していく。
45	45	京王京王線	中河原～ 聖蹟桜ヶ丘		府中3・4・3											府中3・4・3の立体交差化を検討していく。
46	46	京王井の頭線	渋谷～ 神泉	渋谷1号												既に隣接する神泉駅が橋上駅舎化されていることから、今後状況を勘案した上で、対策を検討していく。
47	47-1	京王井の頭線	神泉～ 駒場東大前	神泉2号												歩行者・自転車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。 補助26号の整備など、交通の円滑化を図るための対策を検討していく。 池ノ上1号踏切は「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。
	47-2	京王井の頭線	駒場東大前 ～下北沢	駒場東大前1号 駒場東大前3号 駒場東大前4号 池ノ上1号	補助26											

重点踏切抽出の指標 i) 遮断時間が長い踏切 ii) 自動車交通量が多い踏切 iii) 道路ネットワークを形成する上で課題となる踏切 iv) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切  
v) 乗降客数の多い駅の近くにある踏切 vi) 防災面で課題となる踏切 vii) バス路線数が多い踏切 viii) 横断長が長いなどの特性を持つ踏切  
ix) 鉄道利用者数が多い路線にある踏切

図面上の番号	「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」														対 策 の 方 向 性
	区間番号	路線名	駅間	区間内の踏切 (太字：重点踏切)	重点交差 予定箇所	重点踏切抽出の指標									
						i) 遮断時間	ii) 自動車	iii) 道路	iv) 歩・自	v) 駅	vi) 防災	vii) バス	viii) 横断長	ix) 鉄道	
48	48-1	京王井の頭線	下北沢～新代田	下北沢1号 下北沢2号											交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
	48-2	京王井の頭線	新代田～明大前	新代田1号 東松原1号 東松原2号 東松原4号 東松原5号											
	48-3	京王井の頭線	明大前～永福町	明大前1号											
49	49-1	京王井の頭線	高井戸～富士見ヶ丘	高井戸1号											交通の円滑化を図るための対策を検討していく。 富士見ヶ丘1号踏切は「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。 久我山駅の改良により、歩行者交通の円滑化を図る。
	49-2	京王井の頭線	高井戸～三鷹台	高井戸2号 富士見ヶ丘1号 富士見ヶ丘2号 久我山1号											
	49-3	京王井の頭線	三鷹台～井の頭公園	三鷹台1号											
50	50	京急空港線	糞谷～大鳥居	糞谷第2踏切道 糞谷第3踏切道											防災都市づくりの推進とあわせ、必要に応じ対策を検討していく。
51	51	西武池袋線	池袋～椎名町	池袋第2号 池袋第3号 池袋第5号(イ) 池袋第5号(ロ) 池袋第6号 池袋第7号 池袋第8号											交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
52	52	西武池袋線	大泉学園駅構内	石神井公園第10号											交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
53	53	西武池袋線	清瀬駅構内	清瀬第1号											東村山3・4・7の整備（単独立体交差化事業中）などにより、自動車交通の円滑化を検討していく。 「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。
54	54	西武池袋線	秋津駅構内～所沢	清瀬第8号 秋津第1号											交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
55	55	西武新宿線	高田馬場～中井駅構内	高田馬場第2号 高田馬場第3号 高田馬場第5号 高田馬場第6号 高田馬場第8号 高田馬場第9号 下落合第1号 下落合第3号 下落合第5号 下落合第6号 下落合第7号											交通の円滑化を図るための対策を検討していく。 将来的には周辺の交通環境の状況等を踏まえ、必要に応じて長期的対策について検討していく。

重点踏切抽出の指標 i) 遮断時間が長い踏切 ii) 自動車交通量が多い踏切 iii) 道路ネットワークを形成する上で課題となる踏切 iv) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切  
v) 乗降客数の多い駅の近くにある踏切 vi) 防災面で課題となる踏切 vii) バス路線数が多い踏切 viii) 横断長が長いなどの特性を持つ踏切  
ix) 鉄道利用者数が多い路線にある踏切

図面上の番号	「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」														対 策 の 方 向 性	
	区間番号	路線名	駅間	区間内の踏切 (太字：重点踏切)	重点交差 予定箇所	重点踏切抽出の指標										
						i) 遮断時間	ii) 自動車	iii) 道路	iv) 歩・自	v) 駅	vi) 防災	vii) バス	viii) 横断長	ix) 鉄道		
56	56	西武新宿線	東伏見～田無	東伏見第4号 西武柳沢第1号 西武柳沢第2号												西東京3・2・6の整備（単独立体交差化事業中）などにより、交通の円滑化を検討していく。
57	57-1	西武新宿線	花小金井～小平駅構内	花小金井第7号 小平第1号 小平第2号 小平第3号												交通の円滑化を図るための対策を検討していく。 小平第1号踏切は「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。
	57-2	西武新宿線	小平～久米川駅構内	小平第5号 久米川第1号												
58	58-1	西武国分寺線	小川～鷹の台	鷹の台第4号 鷹の台第3号 鷹の台第2号	小平3・4・10 小平3・3・3											小平3・4・10、小平3・3・3、国分寺3・3・8の立体交差化などにより、自動車交通の円滑化を検討していく。 鷹の台第3号、国分寺第3号、国分寺第6号踏切は「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。
	58-2	西武国分寺線	鷹の台～国分寺	恋ヶ窪第3号 恋ヶ窪第2号 国分寺第6号 国分寺第3号	国分寺3・3・8											
59	59	西武多摩湖線	国分寺～一橋学園	国分寺第2号												歩行者・自転車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
60	60	西武多摩湖線	国分寺～一橋学園	国分寺第5号 国分寺第6号												国分寺3・4・6の整備（単独立体交差化事業中）などにより、自動車交通の円滑化を検討していく。 両踏切とも「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。
61	61	西武多摩湖線	青梅街道駅構内	一橋学園第4号	小平3・3・3											小平3・3・3の立体交差化などにより、自動車交通の円滑化を検討していく。 「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。
62	62	西武多摩湖線	萩山駅構内	萩山第1号												自動車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
63	63	西武拝島線	小川～萩山	萩山第3号												小平3・3・8の単独立体交差化などにより、自動車交通の円滑化を検討していく。
—		西武拝島線	小川駅構内		小平3・4・10											区間番号58-1で前述
64	64	西武拝島線	小川駅構内	小川第2号												「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。
65	65	西武拝島線	小川～東大和市	小川第20号												自動車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
66	66	西武拝島線	玉川上水～武蔵砂川	玉川上水第6号 玉川上水第7号	立川3・3・3											立川3・3・3の立体交差化などにより、自動車交通の円滑化を検討していく。 玉川上水第6号踏切は「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。
67	67	西武拝島線	武蔵砂川～西武立川	玉川上水第9号												自動車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
—		西武拝島線	拝島駅構内	西武立川第7号												区間番号11で前述
68	68-1	西武多摩川線	多磨駅構内	新小金井第7号	府中3・4・12											府中3・4・12の立体交差化などにより、自動車交通の円滑化を検討していく。 両踏切とも「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。
	68-2	西武多摩川線	白糸台駅構内	多磨第5号												
69	69	東武伊勢崎線	業平橋駅構内	伊勢崎線第2号												自動車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
—		東武伊勢崎線	北千住駅構内	伊勢崎線第22号												区間番号28-2で前述

重点踏切抽出の指標 i) 遮断時間が長い踏切 ii) 自動車交通量が多い踏切 iii) 道路ネットワークを形成する上で課題となる踏切 iv) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切  
v) 乗降客数の多い駅の近くにある踏切 vi) 防災面で課題となる踏切 vii) バス路線数が多い踏切 viii) 横断長が長いなどの特性を持つ踏切  
ix) 鉄道利用者数が多い路線にある踏切

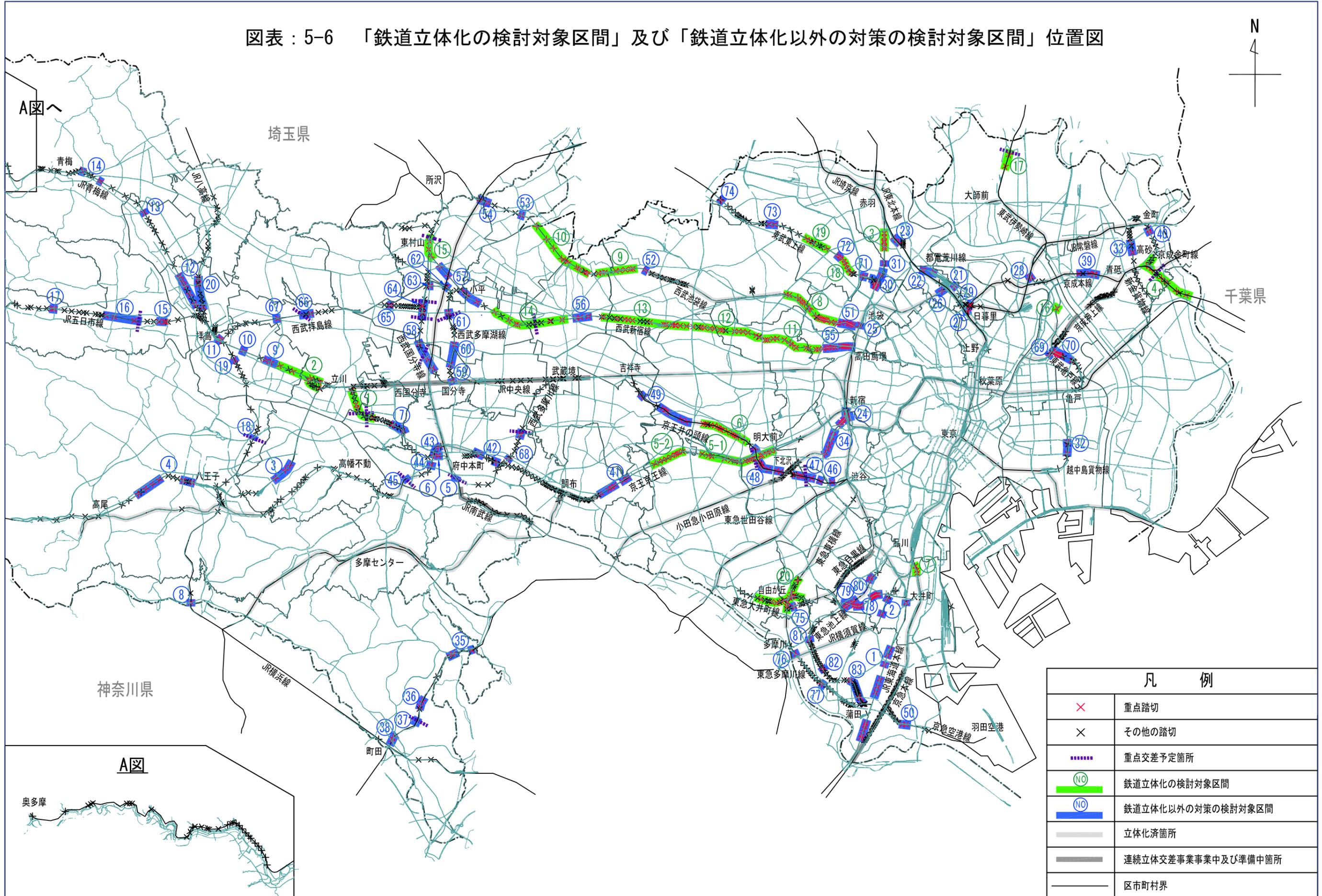
図面上の番号	「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」														対 策 の 方 向 性	
	区間番号	路線名	駅間	区間内の踏切 (太字：重点踏切)	重点交差 予定箇所	重点踏切抽出の指標										
						i) 遮断 時間	ii) 自動 車	iii) 道路	iv) 歩・ 自	v) 駅	vi) 防災	vii) バス	viii) 横断 長	ix) 鉄道		
70	70	東武亀戸線	曳舟～ 小村井駅構内	亀戸線第1号 亀戸線第2号 亀戸線第3号 亀戸線第4号 亀戸線第5号 亀戸線第6号 亀戸線第7号 亀戸線第8号 亀戸線第9号 亀戸線第10号												放射32号の整備など、自動車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。 亀戸線第10号踏切は「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。 防災都市づくりの推進にあわせ、必要に応じ対策を検討していく。
—		東武東上線	池袋～北池袋 駅構内	東上本線第2号 東上本線第3号												区間番号30-2で前述
71	71	東武東上線	下板橋駅構内	東上本線第8号 東上本線第9号												東上本線第8号踏切は拡幅を検討していく。 歩行者・自転車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
72	72	東武東上線	大山～ 中板橋駅構内	東上本線第20号 東上本線第21号												防災都市づくりの推進とあわせ、必要に応じ対策を検討していく。 歩行者・自転車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
73	73	東武東上線	上板橋～東武 練馬駅構内	東上本線第38号 東上本線第40号												交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
74	74	東武東上線	成増駅構内	東上本線第58号												既に歩道橋が設置されていることから、今後状況を勘案した上で、対策を検討していく。
75	75	東急目黒線	奥沢～ 田園調布	奥沢1号												「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を平成14年度に実施しており、今後状況を勘案した上で、対策 を検討していく。
76	76	東急多摩川線	多摩川～ 沼部	多摩川2号												「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を検討していく。
77	77	東急多摩川線	下丸子～ 武蔵新田	下丸子2号												自動車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
78	78-1	東急大井町線	下神明～ 中延	下神明1号 下神明2号 戸越公園1号 戸越公園2号 戸越公園3号 戸越公園4号												防災都市づくりの推進とあわせ、必要に応じ対策を検討していく。 戸越公園駅付近では、歩行者・自転車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
	78-2	東急大井町線	中延～ 旗の台	中延1号 中延2号 荏原町1号 荏原町2号												
79	79	東急大井町線	旗の台～ 北千束	旗の台1号												旗の台駅の改良により、除却予定である。
80	80-1	東急池上線	大崎広小路～ 荏原中延	大崎広小路2号 戸越銀座1号												防災都市づくりの推進とあわせ、必要に応じ対策を検討していく。 戸越銀座駅付近では、歩行者・自転車交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
	80-2	東急池上線	荏原中延～ 長原	荏原中延1号 荏原中延2号 旗の台1号 旗の台2号												

重点踏切抽出の指標 i) 遮断時間が長い踏切 ii) 自動車交通量が多い踏切 iii) 道路ネットワークを形成する上で課題となる踏切 iv) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切  
v) 乗降客数の多い駅の近くにある踏切 vi) 防災面で課題となる踏切 vii) バス路線数が多い踏切 viii) 横断長が長いなどの特性を持つ踏切  
ix) 鉄道利用者数が多い路線にある踏切

図面上の番号	「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」														対 策 の 方 向 性	
	区間番号	路線名	駅間	区間内の踏切 (太字：重点踏切)	重点交差 予定箇所	重点踏切抽出の指標										
						i) 遮断時間	ii) 自動車	iii) 道路	iv) 歩・自	v) 駅	vi) 防災	vii) バス	viii) 横断長	ix) 鉄道		
81	81	東急池上線	雪が谷大塚～御嶽山	<b>雪が谷大塚1号</b>												既に隣接する雪が谷大塚駅が橋上駅舎化されていることから、今後状況を勘案した上で、対策を検討していく。
82	82	東急池上線	久が原～千鳥町	<b>久が原2号</b>												補助44号の整備など、交通の円滑化を図るための対策を検討していく。
83	83	東急池上線	池上～蒲田	池上1号 池上2号 池上3号 池上4号 池上5号 池上6号 池上7号 池上8号 池上9号 <b>池上10号</b> 蓮沼1号 <b>蓮沼2号</b>												交通の円滑化を図るための対策を検討していく。 池上10号踏切は「踏切道あんしんプラン」に基づいて拡幅を平成15年度に実施している。

重点踏切抽出の指標 i) 遮断時間が長い踏切 ii) 自動車交通量が多い踏切 iii) 道路ネットワークを形成する上で課題となる踏切 iv) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切  
v) 乗降客数の多い駅の近くにある踏切 vi) 防災面で課題となる踏切 vii) バス路線数が多い踏切 viii) 横断長が長いなどの特性を持つ踏切  
ix) 鉄道利用者数が多い路線にある踏切

図表：5-6 「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」位置図



凡 例	
×	重点踏切
×	その他の踏切
●●●●	重点交差予定箇所
NO	鉄道立体化の検討対象区間
NO	鉄道立体化以外の対策の検討対象区間
—	立体化済箇所
—	連続立体交差事業事業中及び準備中箇所
—	区市町村界

※ 都電荒川線、東急世田谷線の踏切は示していない。 66

## 第6章 踏切対策の新たな取組

今後、踏切対策を一層推進するためには、第2章で示したような各種対策、とりわけ早期に実施可能な対策について、都、区市町、鉄道事業者など事業主体と成り得る関係者が積極的に取り入れていく必要がある。

そのための新たな取組として、各種踏切対策に係る制度や財政面の充実を図ること、関係者間の連携を強化していくことなどが必要であり、これらを第6章で記述する。

今後、第5章と併せて第6章に示すものについても取り組むことにより、踏切対策を推進していく必要がある。

### 6-1 各種踏切対策に係る新たな取組

#### (1) 鉄道立体化に関する新たな取組

##### i) 連続立体交差事業

連続立体交差事業は、第2章で記述したとおり、下記のように効果の高い事業である。

踏切遮断による交通渋滞の解消

総合的まちづくりによる都市再生へのインパクト

踏切事故の解消を含む鉄道輸送の安全性向上

一方、大規模事業ゆえに多くの事業費と時間を要するため、本事業を一層推進するには、以下のような新たな視点にたった対策を検討していくことが必要である。

##### ア) 事業効果の早期発現とコストの縮減

連続立体交差事業は、工事着手から鉄道線路の切り替えが完了するまで踏切が除却できないため、事業の最終段階にならないと事業効果のひとつである交通渋滞の解消が図れない。したがって、下記の視点にたって事業計画の策定を行っていく必要がある。

事業区間の設定に際しては、事業効果の早期発現に心がける。

各路線内における集中投資を図るとともに、鉄道事業者の投資余力も踏まえ、1路線において同時に事業化するの1箇所を原則とする。

新技術の導入等により、工期の短縮及びコストの縮減を図る。

事業中の踏切における暫定的な歩行者・自転車対策を積極的に導入する。

幹線道路にある踏切の解消など緊急性の高いものについては、立体化した仮線工法の導入等により、事業効果の早期発現に心がける。

##### イ) 区市町等が事業主体となる連続立体交差事業制度の創設

現在、連続立体交差事業の事業主体は都道府県・政令市に限定されているため、都が事業主体となる場合、一定のペースでしか進み得ない。したがって、区市町等が事業主体となり、早期に事業実施が可能となるような制度の創設を国に求めていく。

#### ウ) まちづくりの面から鉄道立体化を図る制度の創設

現在の連続立体交差事業は、幹線道路の整備を重視したものとなっており、まちづくりのポテンシャルの高い駅を局所的に立体化するような場合に、採択要件を満たさないケースもみられる。駅周辺のまちづくりの推進を目的として、駅周辺のみを局所的かつ早期に鉄道立体化することのできる制度の創設あるいは基準の緩和を国に求めていく。

#### エ) 鉄道敷地の上部利用の促進

鉄道の立体化を推進するためには、その効果をより高める必要がある。とりわけ鉄道を地下化する場合は、鉄道敷地の上部利用を促進する必要がある。具体的には、鉄道敷地と一体となった再開発の実施を可能とすることや、鉄道事業者以外の第三者に鉄道敷地の権原を活用可能とすることなども国に求めていく。

### (2) 鉄道立体化以外の対策に関する新たな取組

踏切問題を早期に解消するためには、「鉄道立体化以外の対策」(P56 参照)をこれまで以上に積極的に導入していく必要がある。このため、国庫補助制度の充実など下記のような新たな取組も検討していくべきである。

#### i) 踏切道の拡幅

踏切道の拡幅は、踏切道内の歩道の新設等を行うことにより、歩行者・自転車交通の安全性向上やスムーズな自動車の通過等を図るものであり(P10 参照)、本施策の一層の展開を図っていくためには、国庫補助制度の充実が求められる。

現行の国庫補助制度は、全体事業費の最低額に関する採択基準が定められているなど、箇所によっては活用しにくいものとなっていることから、これらの課題解決も含めた国庫補助制度の充実を国に求めていく。

#### ii) 自由通路や歩道橋・地下道の設置

自由通路や歩道橋・地下道の設置は、鉄道により分断された歩行者動線の一体化を図るものであり(P11 参照)、本施策の一層の展開を図っていくためには、国庫補助制度の充実が求められる。

具体的には、自由通路の設置などに適用可能な国庫補助制度の中には、補償費が補助対象となっていないことや事業主体が第三セクターに限られているものがあることなどから、今後、国庫補助制度が適用しやすくなるよう国に求めていく。

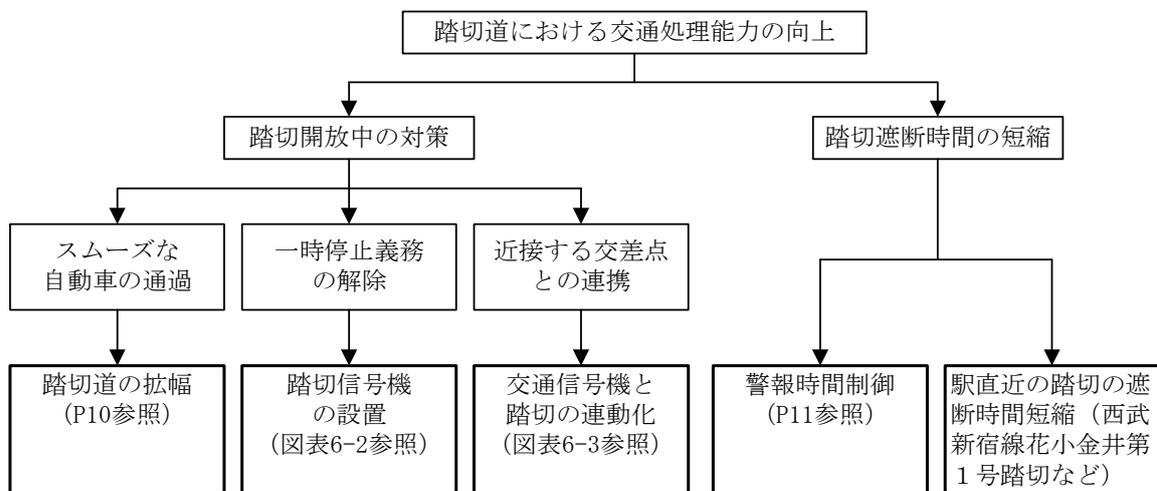
また、歩道橋・地下道の設置に適用可能な国庫補助制度の中には、踏切横断距離に関する採択基準が定められているなど、箇所によっては活用しにくい制度もあることから、これらの課題解決も含めた国庫補助制度の充実を国に求めていく。

### iii) 踏切システムの改善による交通処理能力の向上

東京都内では鉄道利用者数が多く、ピーク時の混雑率などを考慮すると、列車本数を減らし遮断時間を短縮させることは難しいと考えられる。したがって、列車運行本数を確保しながら踏切遮断時間を短縮することや、踏切開放時間内にできるだけ多くの自動車を通行させるための工夫が求められる。

これまでも、警報時間制御（P11 参照）や、駅に近接した踏切の遮断時間短縮、踏切信号機の設置による自動車の一時停止義務の解除<sup>注1)</sup>、踏切と近接交差点の信号機との連動などにより、踏切における交通処理能力の拡大に努めてきたものの、都市計画・道路部門と鉄道事業者の連携が十分に行われてきたとは言い難い。

図表 6-1 「踏切道における交通処理能力の向上」施策体系図

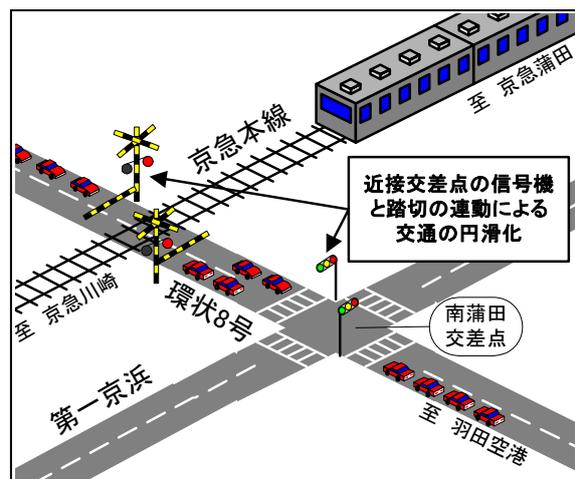


図表 6-2 踏切信号機の設置例



京急本線品川第1踏切

図表 6-3 交通信号機と踏切の連動化の例



京急蒲田第5号踏切と南蒲田交差点

注1) 道路交通法 33 条 1 項の但し書きに、「信号機の表示する信号に従うときは、踏切の直前で停止しないで進行することができる。」とある。

今後は、都市計画・道路部門が交通処理能力を向上させる観点で踏切を研究し、前述のような施策をより積極的に取り入れていくことが重要であり、そのための国庫補助制度の充実を図っていく必要がある。踏切道における安全性を確保しつつ、交通処理能力の向上に資する踏切システムの改善を都市計画・道路部門の視点から進めるため、新たな国庫補助制度の創設を国に求めていく。

また、これらの施策展開を行うために、鉄道事業者も積極的に協力するべきである。

#### iv) 各種踏切対策に関する包括的な支援

踏切道の拡幅、歩道橋・地下道の設置、踏切システムの改善などの早期に実施可能な対策を推進するうえでは、個々の踏切に着目するのではなく、一定の区域において各種対策を総合的に実施していくことが効果的である。このため、各種踏切対策を包括的に支援できる国庫補助制度の創設に向けた検討が必要である。

#### v) 他施策との連携

今後、効果的に踏切対策を進めていくうえでは、他施策との連携を強化していく視点も重要である。例えば、踏切対策の推進に併せて電線類の地中化を図るなどの取組が考えられる。

また、低いコストで高い効果を発揮するような踏切対策のアイデアを実現していくことも重要である。例えば、踏切付近に鉄道施設遊休地などが存在する場合、その遊休地を活用して溜りスペースを確保し、歩行者・自転車交通の安全性の向上を図ることなどが考えられる。

### 6-2 財源の確保等

今後、6-1章で述べてきた制度やしくみ面の充実に向けて取り組むとともに、下記の取組などにより財源の確保等を図っていく必要がある。

#### (1) 道路特定財源の大都市部への配分拡大

道路・街路事業をはじめとする踏切対策関連事業を推進するため、道路特定財源の大都市部への配分を拡大し、国庫補助金の増額を国に求めていく。

#### (2) 連続立体交差事業費の確保

連続立体交差事業及び区市が実施する連続立体交差関連公共施設整備事業等に対して、国庫補助金の確保を国に求めていく。

#### (3) 道路開発資金等の活用による連続立体交差事業費の平準化

「連続立体交差事業における鉄道事業者の立替制度及び貸付制度」など事業費の平準化を図る制度の拡充及び財源の確保を国に求めていく。

## 6-3 関係者間の連携強化

### (1) 関係者間の連携強化

踏切対策を推進する上では、都、区市町、鉄道事業者など費用負担が生じる可能性がある主体が多岐に渡るとともに、周辺まちづくりとの整合を図るための関係者が多いことなどから、これら関係者間の連携を一層強化していく必要がある。

また、踏切事故は甚大な人的・物的損害を生じさせるとともに、鉄道輸送面にも悪影響を与える。踏切事故の大きな原因の1つに、列車の接近を無視した自動車の直前横断が挙げられることから、踏切問題解消のためには、都民一人一人に対しても責任ある行動が求められる。

### (2) 鉄道事業者と都市計画・道路部門の連携強化

#### i) 踏切における交通処理能力の向上

今後は、都市計画・道路部門が交通処理能力を向上させる視点で踏切を研究し、国庫補助制度の充実を図り、踏切システムの改善に積極的に取り組んでいく必要がある。鉄道事業者もこのような取組に積極的に協力し、自らも施策展開に取り組んでいく必要がある。

#### ii) 情報交換の緊密化等

鉄道の運行ダイヤ改正に伴い踏切遮断時間が長くなる場合などは、鉄道事業者と都市計画・道路部門との情報交換を緊密化し、対策を検討することなどを今後考えていく必要がある。一方、遮断時間短縮に資する踏切システムの改善などの施策を都市計画・道路部門の視点から進めるため、新たな国庫補助制度の創設を国に求めていく。

#### iii) 踏切道改良促進法による指定の一層の活用

同法第3条<sup>注1)</sup>による法指定を一層活用し、踏切対策の早期実施に繋げていくことも必要である。

## 6-4 ソフト施策による踏切問題解消

踏切問題は、道路、鉄道双方の輸送需要が多くなるピーク時間帯で顕著となる。ピーク時間帯においてできるだけ交通需要を抑えるような、職住近接の都市づくりやオフピーク通勤の推進などによる対策も考えられる。

また、特定の踏切へ自動車が集まらないよう、自動車交通を誘導することも考える必要がある。例えば ITS 技術を活用して踏切待ち時間を情報提供し、迂回ルートの利用を誘導することで、交通の分散を図ることも対策の1つと考えられる。

踏切問題を早期に解消するためには、このようなソフト施策を積極的に取り入れていく必要がある。

---

注1) 踏切道改良促進法は踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的としている。同法第3条では、国土交通省で定める基準に該当する踏切のうち、改良することが必要と認められるものについて、国土交通大臣により指定される。

## 第7章 踏切対策推進会議（仮称）の設置

今後、区市町や鉄道事業者など関係者との連携を一層強化し、踏切問題の解消を図っていく必要がある。

このため、本方針策定後、東京都において「踏切対策推進会議（仮称）」を設置し、踏切対策の進行管理を行うとともに、対策の早期実現に取り組んでいく。

## 参考資料 「中間のまとめ」に対する意見の概要

「踏切対策基本方針（中間のまとめ）」の公表に伴い、基本方針の策定検討に活用する目的で平成15年12月11日～平成16年1月14日に実施した都民意見の募集では、多くの皆様から貴重なご意見を頂きました。

また、学識経験者や経済・物流・交通等の関係団体などからも、専門的見地から中間のまとめに対するご意見を頂きました。

本章では、頂いたご意見の概要をご紹介しますとともに、本方針策定における考え方をお示しします。

ご意見を頂いた皆様やご協力頂いた関係者の方々に深く感謝いたします。

### 1 都民意見の概要

中間のまとめの内容について、中間のまとめ公表から平成16年1月14日まで約1ヶ月間の意見募集を行い、電子メールや手紙などで計61件（23通※）のご意見を頂きました。

1通に複数の項目が記載されている場合、件数は重複して集計しています。

#### 1) 方針のねらいについて（4件）

意見の概要	考え方
<b>鉄道の利便性に関する視点</b> <ul style="list-style-type: none"><li>都市計画、道路整備などの視点が多い印象を受けるが、鉄道利用者の利便性向上に関する視点も加えるべき。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>鉄道利用者の利便性向上に関する視点も考慮し、方針を策定しました。</li></ul>
<b>踏切対策と都市再生</b> <ul style="list-style-type: none"><li>都市基盤整備は自動車交通を重視する傾向にあり、歩行者の利便性は軽視されていると思われる。このような状況で、踏切問題の解消が都市再生の推進に寄与するのか疑問。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>本方針は、歩行者・自転車交通の視点も重視し、策定しています。踏切対策を推進することは都市再生に資するものと考えています。</li></ul>

#### 2) 情報公開、住民参加のあり方について（6件）

意見の概要	考え方
<b>情報公開と住民参加</b> <ul style="list-style-type: none"><li>検討の進捗状況など積極的に情報公開してほしい。</li><li>直接的な利害関係者に加え、沿線住民や鉄道利用者も参加して進めるべき。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>中間のまとめ公表に伴い、都民意見を募集し、それらを踏まえて方針を策定しています。また、方針策定後、具体的な対策を検討するにあたっては、関係者の方々の意見を踏まえ、検討を行っていきます。</li></ul>

### 3) 方針の内容・作業手順について (13 件)

意見の概要	考え方
<p><b>重点踏切の抽出</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>重点踏切の抽出にあたっては、鉄道運行、鉄道の高速化・輸送力増強に関する視点を加えるべき。</li> <li>重点踏切の抽出にあたっては、踏切事故の発生件数などの指標を加えるべき。</li> </ul> <p><b>重点踏切、重点交差予定箇所のグループ化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>グループ化の単位は、踏切同士の近接性のみでなく、鉄道利便性にも配慮すべき。</li> </ul> <p><b>鉄道立体化の検討対象区間</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道立体化の検討対象区間の抽出にあたっては、鉄道の高速化・輸送力増強などの鉄道利便性向上効果も評価すべき。</li> <li>鉄道立体化の検討対象区間の抽出にあたっては、地形的な条件などについても考慮すべき。</li> </ul> <p><b>鉄道立体化以外の対策の検討対象区間</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道立体化以外の対策の検討対象区間については、鉄道施設改善の必要性を考慮して対策を検討すべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道利用者数などの指標を用いて、重点踏切を抽出しました。</li> <li>遮断棒の折損本数など踏切の危険性を示す指標を用いて、重点踏切を抽出しました。</li> <li>グループ化にあたっては、踏切同士の近接性だけでなく、道路と鉄道との立体交差箇所などを考慮しています。鉄道利便性については、鉄道立体化の検討対象区間を抽出する際に考慮しました。</li> <li>鉄道立体化の検討対象区間の抽出にあたっては、都市鉄道の利便性向上の視点も考慮しました。</li> <li>方針策定後、具体的な対策を検討する中で考慮していきます。</li> <li>方針策定後、鉄道施設改善の必要性も考慮して、対策を検討していきます。</li> </ul>

### 4) 公共交通全般について (6 件)

意見の概要	考え方
<p><b>公共交通政策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>踏切に限らず、道路を含めた全体交通網として検討すべき。</li> <li>歩行空間の安全性・快適性を保全し、鉄道へのアクセシビリティ向上も今後の交通政策の課題として検討すべき。</li> </ul> <p><b>交通需要マネジメントとの連携</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通需要マネジメントも視野に、総合的な視点で検討すべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本方針は、道路の整備方針を踏まえて策定しています。</li> <li>本方針は、駅周辺をはじめとした歩行空間の安全性・快適性・駅へのアクセスなども考慮しています。</li> <li>他の交通政策と整合を図りながら、総合的に対策を検討していきます。</li> </ul>

5) 対策の提案について (11 件)

意見の概要	考え方
<p><b>整備の考え方</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者、特に車椅子利用者を考慮し、踏切を拡幅すべき。</li> <li>迂回できる道路を整備してほしい。</li> <li>踏切遮断時間を短くするために、警報時間の制御に積極的に取り組むべき。</li> <li>踏切対策にあわせて、エレベーター・エスカレーターの設置などバリアフリー化に取り組むことも重要。</li> </ul> <p><b>具体的な施策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車の踏切進入時は一時停止ではなく、徐行に変更しては。</li> <li>踏切遮断時間を短くするために、列車本数を削減し、編成を長くすべき。</li> <li>歩行者・自転車が通過できるように、高さの低いガードを設置し、踏切問題を解消すべき。</li> <li>IT 技術を活用して、踏切による渋滞情報を流すべき。渋滞の緩和につながる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後とも地域の実状を踏まえながら、施策展開に取り組んでいきます。</li> <li>交通信号機の設置により、一時停止しなくても良い方策を検討していきます。</li> <li>今後の参考とさせていただきます。</li> <li>踏切問題を早期に解消するため、IT 技術の活用などソフト施策を取り入れていく必要があると考えています。</li> </ul>

6) 個別箇所に対する要望について (13 件)

意見の概要	考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>個別箇所についての要望</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都民意見を踏まえた上で一定の指標を設定し、指標に基づいて、「重点踏切」、「鉄道立体化の検討対象区間」、「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の抽出を行っております。</li> </ul>

その他、都政全般に関する要望などのご意見を 8 件頂きました。

## 2 学識経験者・関係団体の意見概要

中間のまとめの内容について、学識経験者、関係団体から下記のようなご意見・提言をいただきました。

### 1) 方針全般について（6件）

意見の概要	考え方
<p><b>サービス水準の設定</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車、歩行者など利用者毎に、踏切に関するサービス水準を定めてみてはどうか。施設について環境アセスメントを行うように、踏切についてもアセスメント（評価）を行ってみてはどうか。</li> </ul> <p><b>踏切対策の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道と道路とまちづくりの關係に配慮することが重要。踏切対策のプライオリティーを上げることがポイントである。鉄道事業者にも問題意識を持ってもらったほうが良い。</li> <li>踏切対策を早急にできるところから実施して欲しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切対策を効率的・効果的に推進していく上では、都民の生活実感に根ざし、生活にどのような効果がもたらされるかを示す指標（アウトカム指標）による目標を設定し、関係者間で共有していくことが必要であると考えています。このため、第3章に示すようなサービス水準を目指して関係者間で努力していくことにしました。</li> <li>踏切対策を推進するにあたっては、国、都、区市町、鉄道事業者など関係者間の連携を一層強化していきます。とりわけ、鉄道事業者と都市計画・道路部門との連携を強化していきます。</li> <li>早期に実施可能な対策は順次、実施していきます。</li> </ul>

### 2) 方針の内容・作業手順について（4件）

意見の概要	考え方
<p><b>重点踏切の抽出</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>重点踏切の抽出は、踏切における事故という観点からも考えるべき。</li> <li>鉄道と並行して走る道路では、踏切と交差点が近い場合、渋滞が発生しやすい。これらも評価すべき。</li> <li>駅の直近の踏切は、まちづくり上のネックとなっている。これらも評価すべき。</li> </ul> <p><b>重点踏切、重点交差予定箇所のグループ化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>踏切を個々にではなく、面的に捉える発想は非常に良い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>抽出にあたっては、踏切の危険性、踏切と交差点の距離、駅直近の踏切にも着目して、評価しました。</li> <li>重点踏切や重点交差予定箇所が近接、連続している場合、個々に着目するのではなく、グループ化して検討するほうが合理的な可能性があると考え、面的に捉えることとしています。</li> </ul>

### 3) 踏切対策に関する提案について (13 件)

意見の概要	考え方
<p><b>具体的な施策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ITS 技術を活用し、踏切と交差点を一体で考えることができないか。</li> <li>踏切付近に溜りスペースを確保することについても考えるべき。歩行者、バスなどが錯綜し危険と思われる。</li> <li>踏切付近において、歩行者・自転車とバスが錯綜しないように、歩道を拡幅整備するなど分離を進めてほしい。バスの定時運行にも影響を与える。</li> </ul> <p><b>制度やしきみづくり</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>踏切を都市計画・道路部門の視点から研究すべき。対策を一層進めていくためには、もっと都市計画・道路部門が鉄道事業者に積極的にアプローチすべき。このような施策展開に道路特定財源を使っても良いのではないか。</li> <li>鉄道抵当法に関する課題などについて問題提起していくべき。</li> <li>国、都、区市町の役割分担を明確にすべき。</li> </ul> <p><b>財源及び技術開発</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道立体化は事業費が膨大であるので、分割施工などの技術開発も重要。</li> <li>予算配分に関する課題などについて提言を行っても良いのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切問題を早期に解消するために、ソフト施策を取り入れていく必要があると考えています。</li> <li>踏切対策を進めていく上では、低いコストで高い効果を発揮できるような踏切対策のアイデアを実現していくことも重要と考えています。</li> <li>今後とも地域の実状を踏まえながら、施策展開に取り組んでいきます。</li> </ul> <p>・ 今後は、都市計画・道路部門が交通処理能力を向上させる視点で踏切を研究し、様々な施策をより積極的に取り入れていくことが重要であり、そのための国庫補助制度の充実を図る必要があると考えています。</p> <p>・ 鉄道の立体化を推進するためには、その効果をより高める必要があり、鉄道事業者以外の第三者に鉄道敷地の権原を活用可能とすることなども国に求めていきます。</p> <p>・ 踏切問題解消のため、関係者との連携を一層強化していきます。</p> <p>・ 鉄道立体化の課題の1つは、多くの費用と時間を要することです。このため、事業効果の早期発現や工期短縮を図るための検討を行っていきます。</p> <p>・ 予算配分に関する課題なども含めて、踏切対策の推進に向けた提言を第6章に記述しました。</p>

平成 16 年 6 月発行  
踏切対策基本方針

登録番号 (15) 129

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