

踏切対策基本方針（改定）

中間のまとめ

令和7（2025）年9月

東京都

はじめに

都内に存在する踏切とその周辺では、交通渋滞、地域分断、事故の危険性、震災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。都民生活の安全性及び利便性の向上、東京の国際都市としての魅力向上並びに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、重点的かつ計画的に多様な踏切対策を進めていくため、平成16年6月に踏切対策基本方針を策定しました。

一方で、踏切対策基本方針の策定以降、約20年が経過し、鉄道及び道路の需要動向、人口動態、まちづくりの進展、安全安心への意識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」が成立・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、これらの内容も踏まえた将来に渡る踏切対策の実施に向けた新たな踏切対策基本方針の策定が不可欠です。

この度、将来の踏切対策に関する基本的な考え方を示した「踏切対策基本方針（改定）中間のまとめ」を取りまとめました。

【踏切対策基本方針（改定）中間のまとめ】

踏切対策基本方針の改定に向けた基本的な考え方を示すもの

※特に今回御意見・御提案を頂きたい事項

- ・考慮すべき社会情勢の変化
- ・踏切対策における2050年代の目指すべきまちづくりの方向性
- ・「重点踏切」及び「鉄道立体化の検討対象区間」の抽出の視点について
- ・「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の在り方について

今後、中間まとめに対する皆様からの御意見・御提案を参考に検討

【踏切対策基本方針（改定）】

社会情勢の変化等を踏まえ、効率的・効果的な踏切対策を促進するための方針を示すもの

※想定の記載内容

- ・重点踏切の再抽出
- ・鉄道立体化の検討対象区間の再抽出
- ・鉄道立体化以外の対策の検討対象区間における対策の在り方
- ・踏切対策の進め方

○踏切対策基本方針（改定）の考え方及び概要

中間のまとめ
掲載章

踏切対策基本方針（平成16（2004）年6月）

総合的かつ計画的に踏切対策を促進するため策定

- ・都内踏切約1,200か所中、重点踏切を394か所抽出
- ・鉄道立体化の検討対象区間を20区間抽出
- ・鉄道立体化以外の対策の検討対象区間を83区間抽出

1章

策定から約20年経過

踏切対策の効果と現状

鉄道立体化による対策

→連続立体交差事業
10区間完了、9区間事業中、4区間準備中

鉄道立体化以外の対策の検討対象区間(83区間)

→ほぼ全ての重点踏切で早期に実施可能な対策を実施

社会情勢の変化

- ・主な社会の動向
- ・道路と鉄道の動向
- ・まちづくり
- ・安全
- ・災害 等

一方、開かずの踏切など
対策が必要な踏切は多く残る。

踏切を取り巻く
状況に変化

引き続き総合的に踏切対策を実施するため基本方針を改定

2章

改定に向けた新たな視点と踏切対策の方向性（中間のまとめにて案提示）

○改定に向けた新たな視点

社会情勢の変化を踏まえ、「まちづくり」、「ユニバーサルデザイン」及び
「都市強靭化」の視点を追加

○踏切対策によって目指すべきまちづくりの方向性

- ・ボトルネックを解消し、円滑で快適な交通環境が確保されたまち
- ・まちがつながり、憩い・楽しみ・交流できるまち
- ・踏切事故のリスクを減らし、誰もが安全安心に暮らせるまち
- ・避難、救急・消火活動などが円滑に実施でき、災害対応に強いまち

改定のポイント（今後の改定に向けて検討）

- 1) 踏切対策で考慮すべき課題を踏まえ、指標を再設定し、新たな「重点踏切」を抽出
- 2) 踏切対策で考慮すべき課題を踏まえ、指標を再設定し、新たな「鉄道立体化の検討対象区間」を抽出
- 3) 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の在り方を検討し、対策推進

3章

目次

第1章 踏切対策の効果と現状	1
1-1 これまでの踏切対策の効果	1
(1) 踏切対策基本方針について	1
(2) 踏切対策の方法	2
(3) 鉄道立体化による効果	2
(4) 鉄道立体化以外の対策による効果	5
1-2 踏切を取り巻く現状	8
(1) 都内の踏切数	8
(2) 主な踏切問題	10
第2章 社会情勢の変化と目指すべきまちづくりの方向性	11
2-1 考慮すべき社会情勢の変化	11
(1) 関連計画における位置付け	11
(2) 20年間の社会情勢の変化	12
2-2 踏切対策における新たな課題と改定の必要性	13
(1) 踏切対策における新たな課題	13
(2) 今後の踏切対策で考慮すべき課題	14
(3) 改定の必要性	15
2-3 新たな踏切対策基本方針と目指すべきまちづくりの方向性	16
(1) 目標時期	16
(2) 踏切対策によって目指すべきまちづくりの方向性	16
(3) 新たな基本方針の主な内容	18
第3章 今後の踏切対策のあり方	19
3-1 踏切対策基本方針（改定）のポイント	19
3-2 「重点踏切」抽出の視点	20
3-3 「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の方向性	22
3-4 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の方向性	23
第4章 今後の進め方	24

第1章 踏切対策の効果と現状

1 - 1 これまでの踏切対策の効果

本章では、これまで実施されてきた踏切対策について紹介します。

（1）踏切対策基本方針について

都内では、踏切により、交通渋滞の発生、まちづくりの遅れ、踏切事故の危険性など様々な問題が発生しております。効率的・効果的な踏切対策を推進するため、都は、平成16(2004)年に踏切対策基本方針（以下、「現基本方針」といいます。）を策定し、関係区市町及び鉄道事業者と連携し、鉄道立体化を計画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進めてきました。

現基本方針では、都内約1,200か所（策定当時）の踏切から、重点的に対策を実施又は検討すべき踏切である「重点踏切」394か所と、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である「重点交差予定箇所」19か所を抽出しました。

さらに、これらの「重点踏切」及び「重点交差予定箇所」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」20区間（重点踏切数：171か所）と「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」83区間（重点踏切数223か所）の2種類の区間に分けることで、総合的かつ計画的に踏切対策を促進してきました。

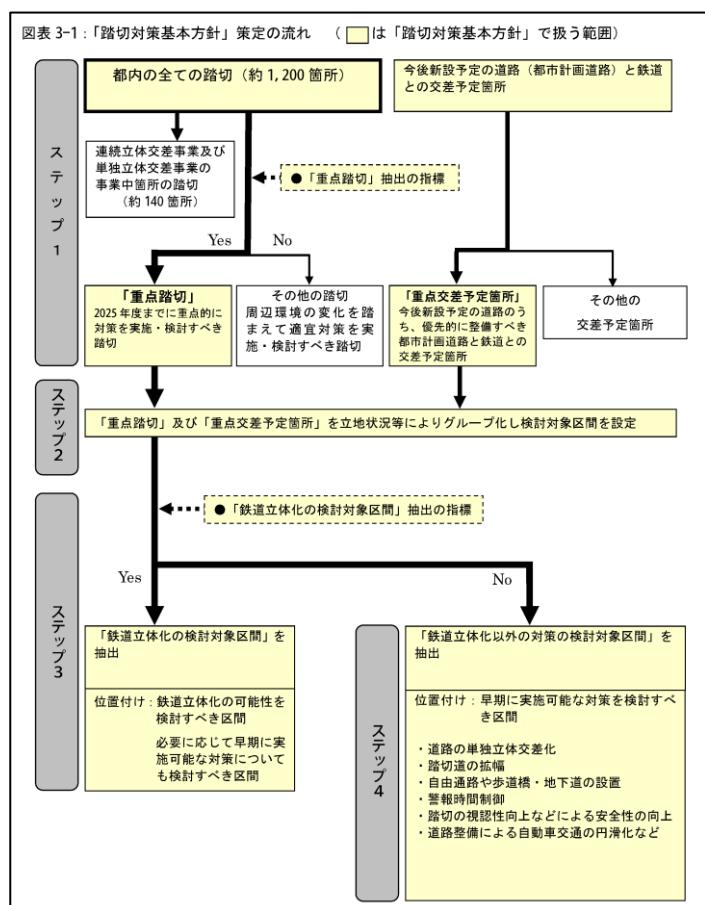
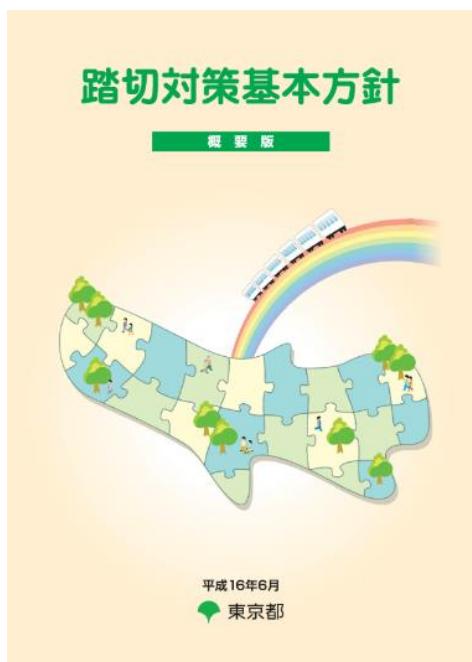


図 1-1 踏切対策基本方針（表紙及び 15 ページ抜粋）

出典：踏切対策基本方針（平成16年6月）

(2) 踏切対策の方法

踏切には、道路渋滞の発生、地域の分断によるまちづくりの遅れ、踏切事故の危険性など様々な課題があり、個々の踏切で抱える課題に対応した踏切対策が存在します。また、対策には、道路側で実施する対策と鉄道側で実施する対策があります。

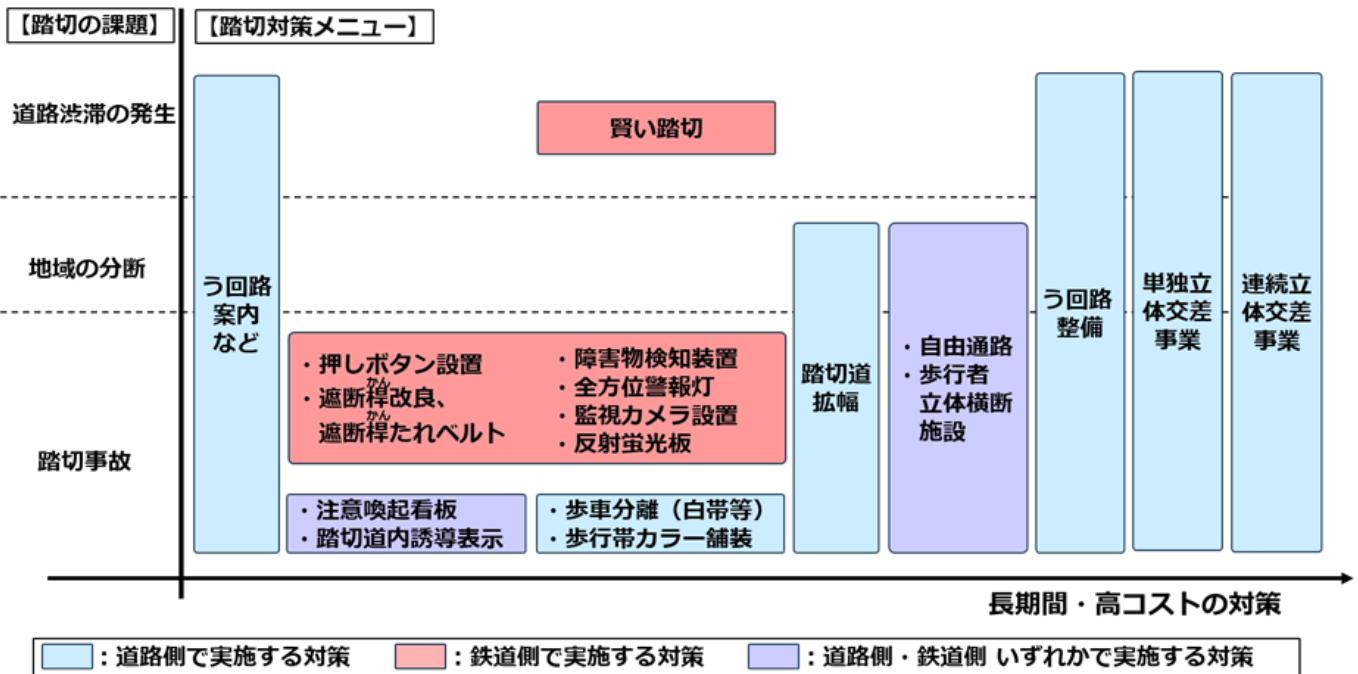


図 1-2 踏切対策の方法

(3) 鉄道立体化による効果

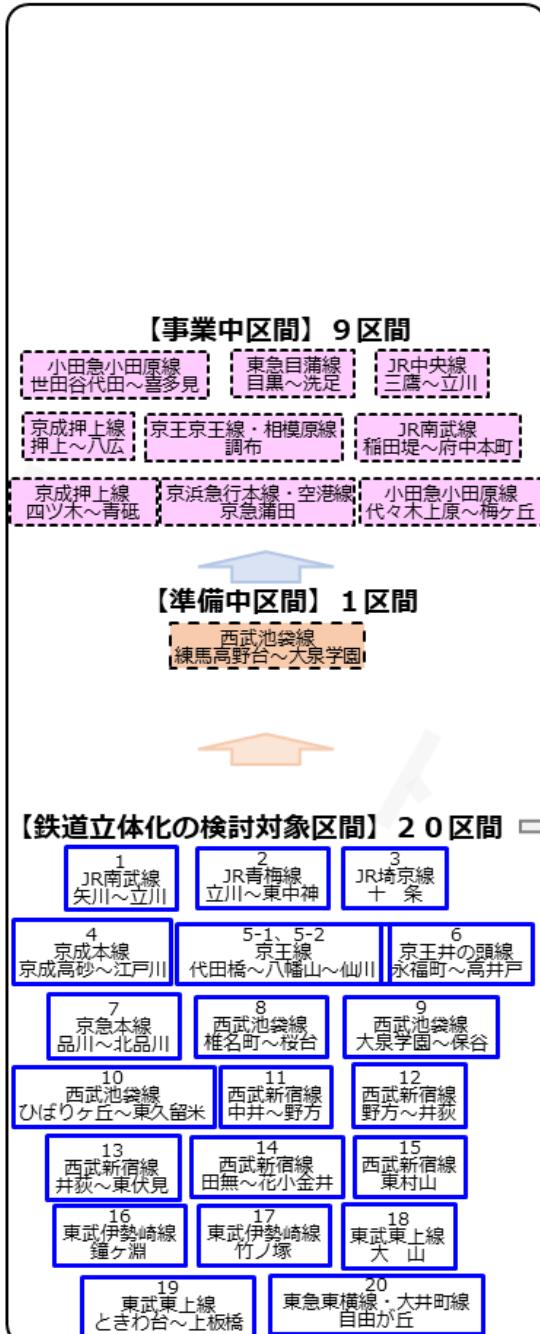
(ア) 対策の状況

現基本方針では、「鉄道立体化の検討対象区間」を 20 区間抽出し、関連する道路整備計画、まちづくりの熟度などを踏まえて、連続立体交差事業の事業化に向けた取組を進めてきました。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、多数の踏切の除却及び新設交差道路との立体交差を一挙に実現する都市計画事業です。「鉄道立体化の検討対象区間」の状況としては、1 区間で事業完了、7 区間で事業中、3 区間で事業化に向けた検討をしています。また、残りの 9 区間では、区間内における鉄道立体化に関連するまちづくり又は道路整備の計画的な実施を検討している区間があり、それらの区間において、鉄道立体化について検討を行っていきます。

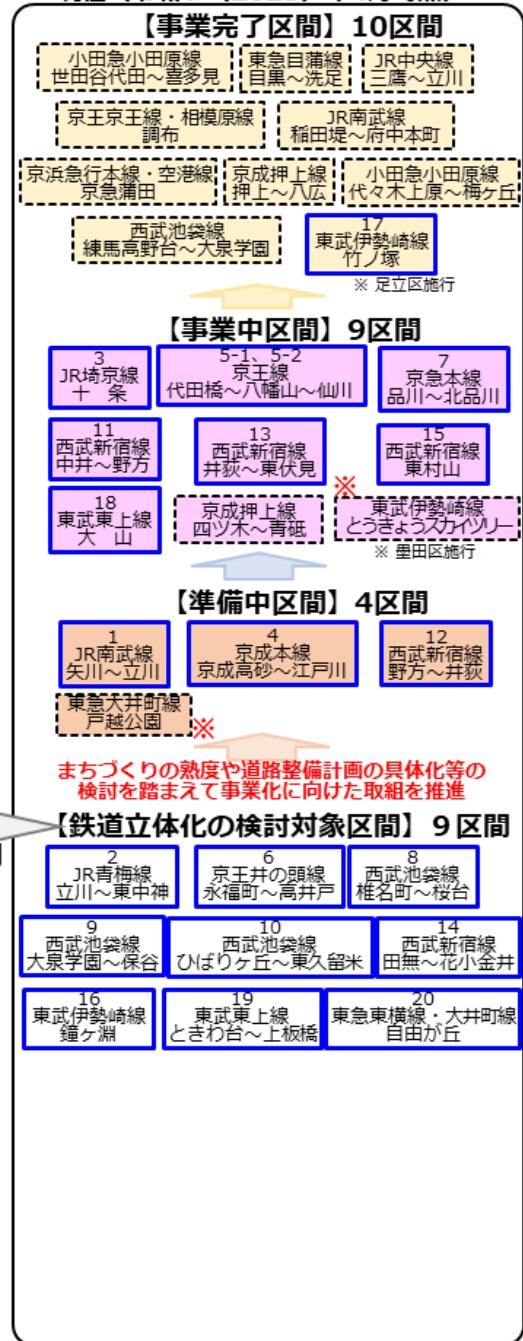
また、現基本方針策定以降、連続立体交差事業が完了した区間は 10 区間に達し、令和 7 (2025) 年 9 月時点では、9 区間が事業中、4 区間が事業準備中となっています。(図 1-3)

平成 17 (2005) 年度からは、都道府県及び政令指定都市に加え、特別区及び人口 20 万人以上の都市も事業主体となって連続立体交差事業を施行することが可能となりました。

現基本方針策定時（平成16（2004）年6月時点）



現在（令和7（2025）年4月時点）



現基本方針における鉄道立体化の検討対象区間

その他の区間

※まちづくりの進展や周辺環境の変化が生じ、鉄道立体化の取組を進めた区間

図 1-3 20年間の鉄道立体化の進捗状況

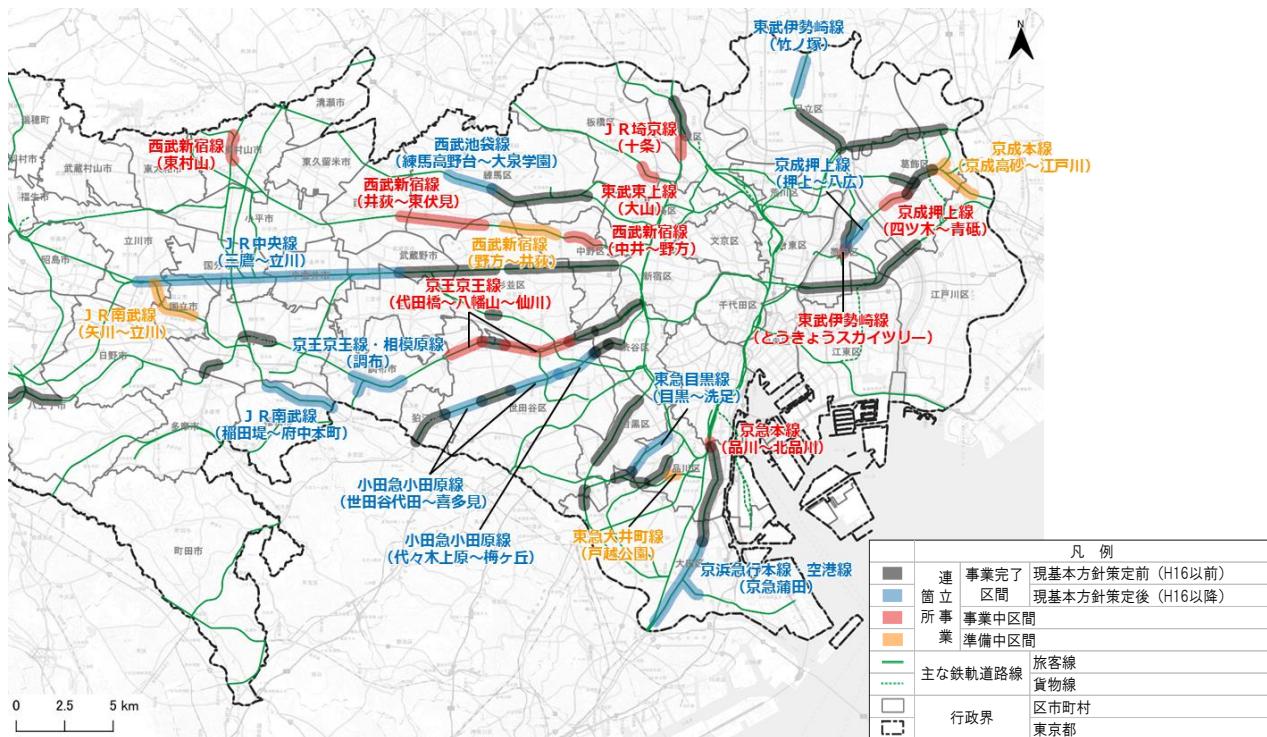


図 1-4 連続立体交差事業箇所

出典：地理院タイルを下図に作成

(イ) 連続立体交差事業の効果

① 人と車の流れがスムーズに

連続立体交差事業は、数多くの踏切を同時になくすことで円滑な道路ネットワークを実現し、交通渋滞を解消します。渋滞緩和により、人及び車の流れがスムーズになります。



京急蒲田駅付近（京浜急行本線・空港線）

② 高架下等の有効利用

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



高架下空間を活用した保育所（西武池袋線）

③ 再開発などによる街の活性化

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



武蔵小金井駅（JR中央線）

④ その他

連続立体交差事業で踏切が除却されることにより、鉄道輸送の安全性の向上等に寄与します。

(4) 鉄道立体化以外の対策による効果

(ア) 対策の内容

鉄道立体化による踏切対策は、多くの事業費と時間を要するため、早期に実施可能な対策として、鉄道立体化以外の対策も実施しています。現基本方針では、「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」を早期に実施可能な対策を実施すべき区間として対策を推進してきました。代表的な鉄道立体化以外の対策は、表 1-1 のとおりです。

表 1-1 鉄道立体化以外の対策一覧

分類	主な対策	対策の内容・効果	
抜本的対策	・道路の単独立体交差化	・1か所の道路と鉄道を立体交差化 ・踏切除却により通行の安全性確保	
構造改良	・踏切道拡幅 ・歩車分離(白帯等) ・歩行帯カラー舗装化 ・踏切道内誘導表示	・踏切道を物理的に改良 ・歩行者等通行時の安全性を向上 ・視覚障害者の誘導	
経路確保	・歩行者立体横断施設 ・自由通路 ・う回路整備	・地上又は地下に歩行者等が通行するための動線を確保 ・踏切道を通行せず横断可能	
設備改良	・障害物検知装置 ・押しボタン設置 ・賢い踏切 ・全方位警報灯	・反射蛍光板 ・監視カメラ設置 ・遮断桿改良 ・遮断桿たれベルト	・踏切警報機及び遮断機の改良並びに踏切内の障害物を知らせる装置の設置 ・視認性向上及び事前の列車停止により事故を防止
啓発	・注意喚起看板	・車両の一時停止の必要性や、事故が多発している場所であることなど、危険性を知らせ、危険性を周知	

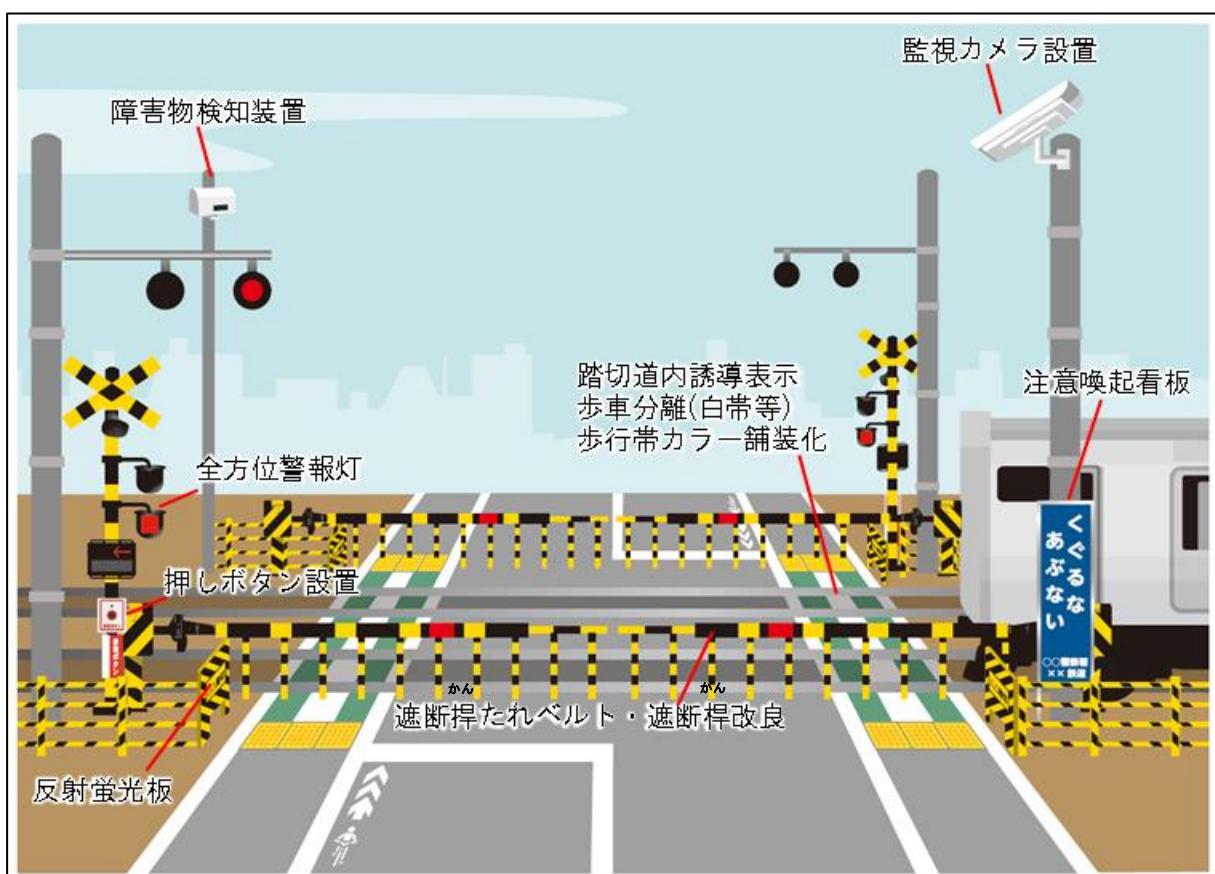
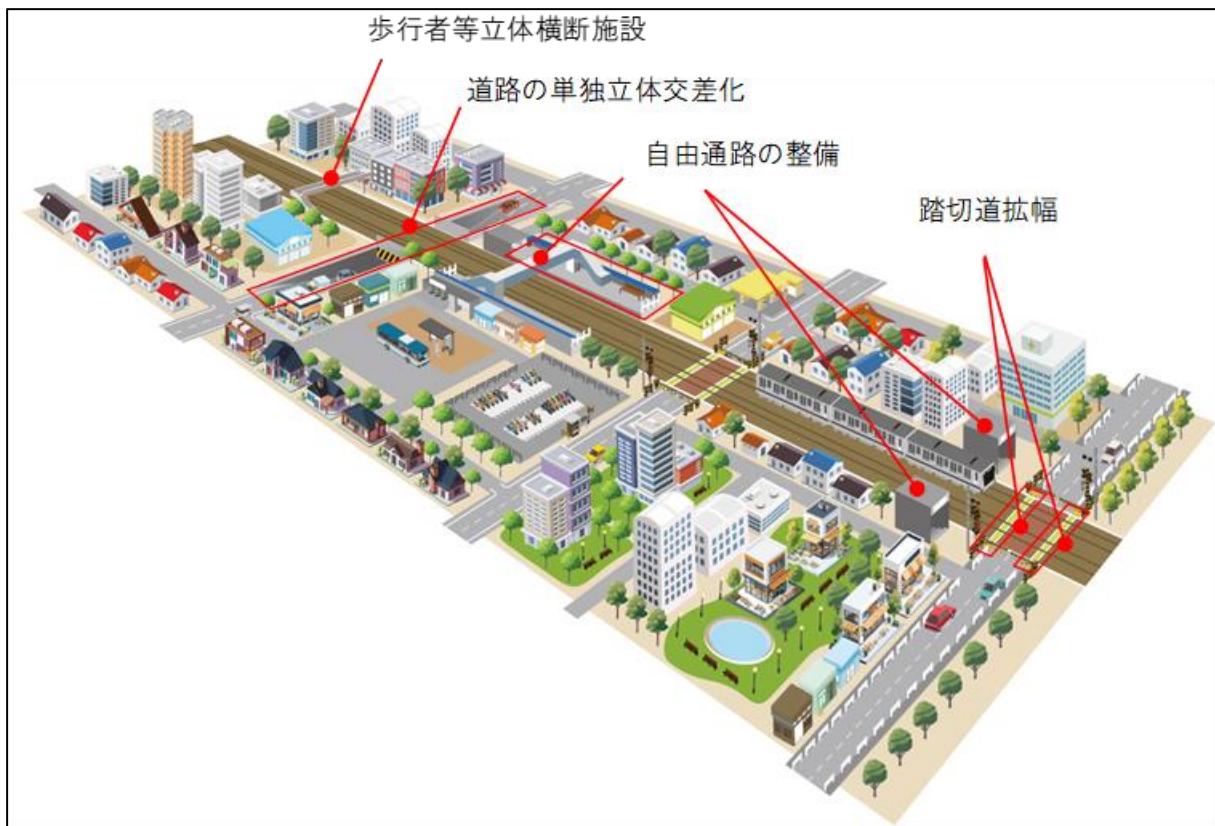


図 1-5 鉄道立体化以外の対策

(イ) 対策の実施状況

表1-1の対策について、現基本方針の「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の重点踏切における、令和7（2025）年4月時点での対策状況は、以下の図1-6のとおりです。

各踏切の課題を踏まえ、歩車分離（白帯等）、歩行帯カラー舗装化及び設備改良（障害物検知装置設置、押しボタン設置等）の実施が特に進んでおり、ほぼ全ての重点踏切で早期に実施可能な対策を実施しています。

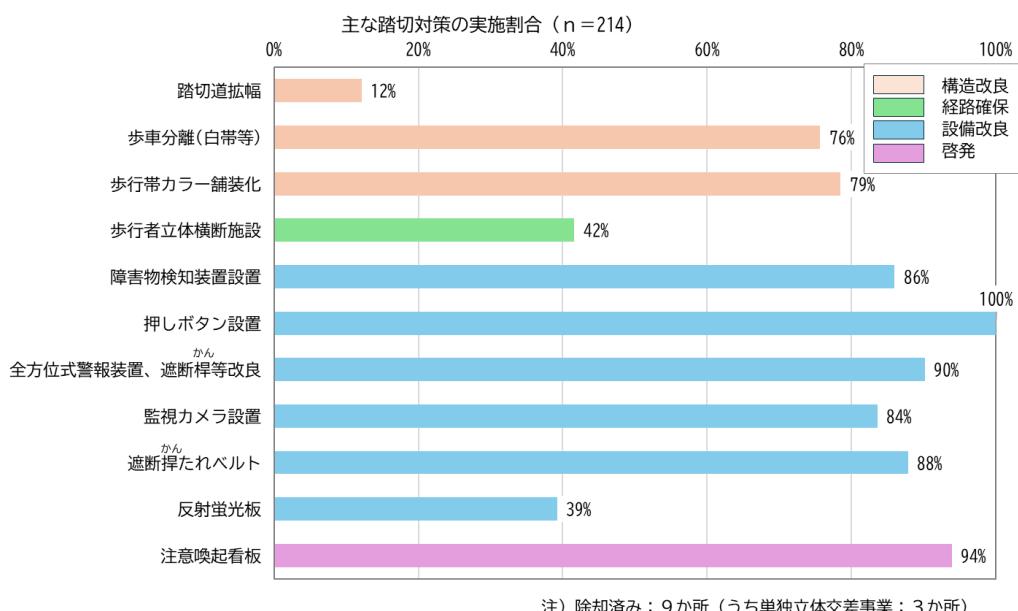


図1-6 都内の重点踏切対策の実施状況（令和7（2025）年4月時点）

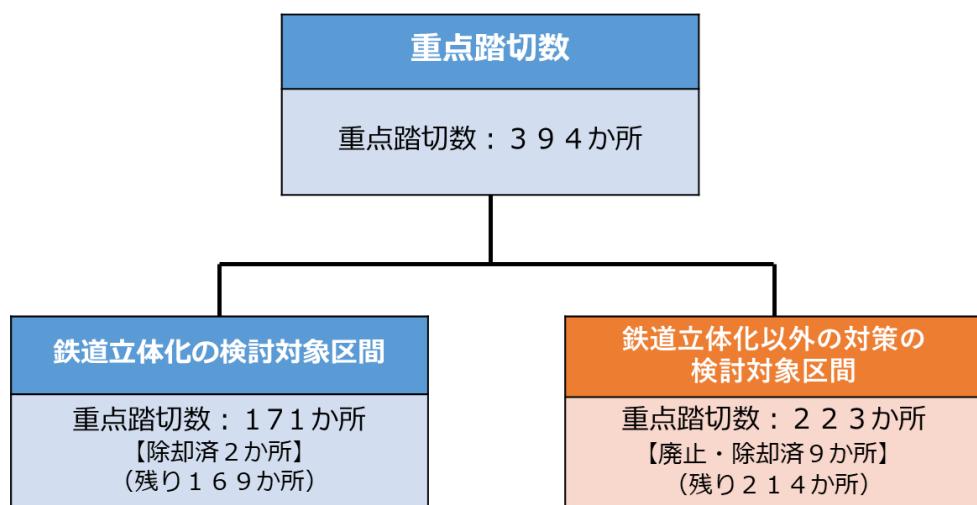


図1-7 現踏切対策基本方針の重点踏切数

1-2 踏切を取り巻く現状

(1) 都内の踏切数

これまで都では、現基本方針を策定し、鉄道立体化を計画的・効果的に推進するとともに、鉄道立体化以外の対策も併せて総合的に実施してきました。都、区市町、鉄道事業者等の関係者が連携して各種の踏切対策を実施し、踏切の除却についても着実に進めた結果、現基本方針の策定から約20年で約140か所の踏切が除却又は廃止されました。

しかし、東京都内には令和7(2025)年4月時点で約1,040か所もの踏切が残されており、郊外に延びる各路線において多くの踏切が残されています。また、多摩地域も、高度経済成長期以降に建設された路線を除いた大部分が、鉄道が地表を走っている区間であり、多くの踏切が残されています。

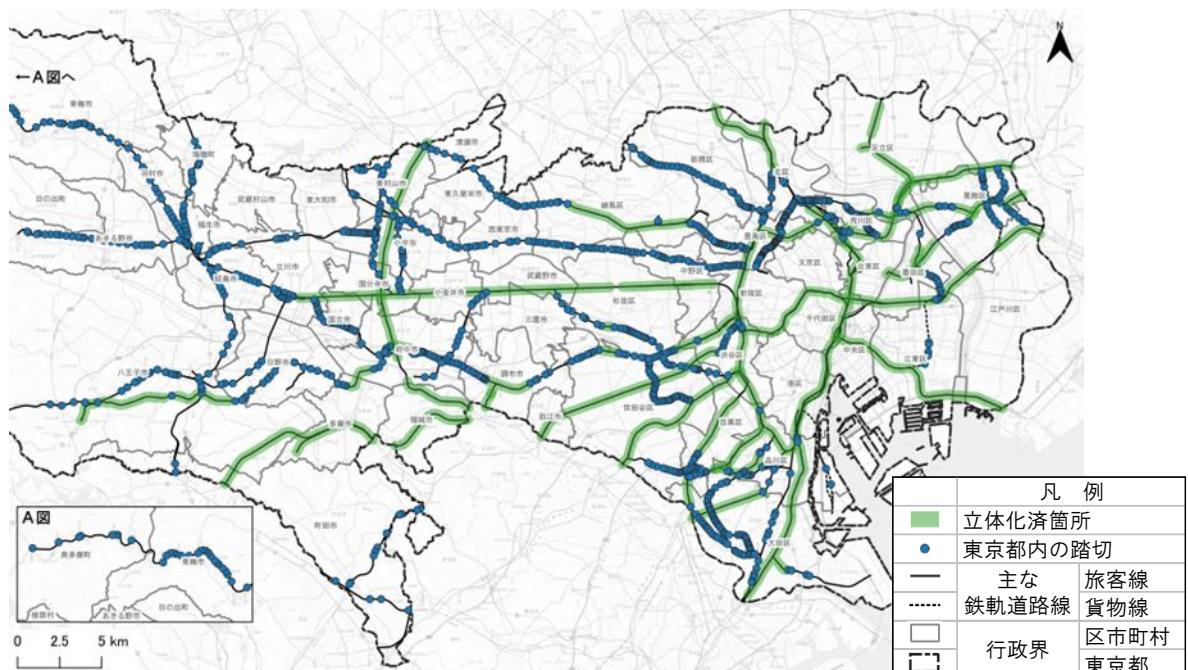


図 1-8 都内の踏切分布状況

出典：地理院タイルを下図に作成

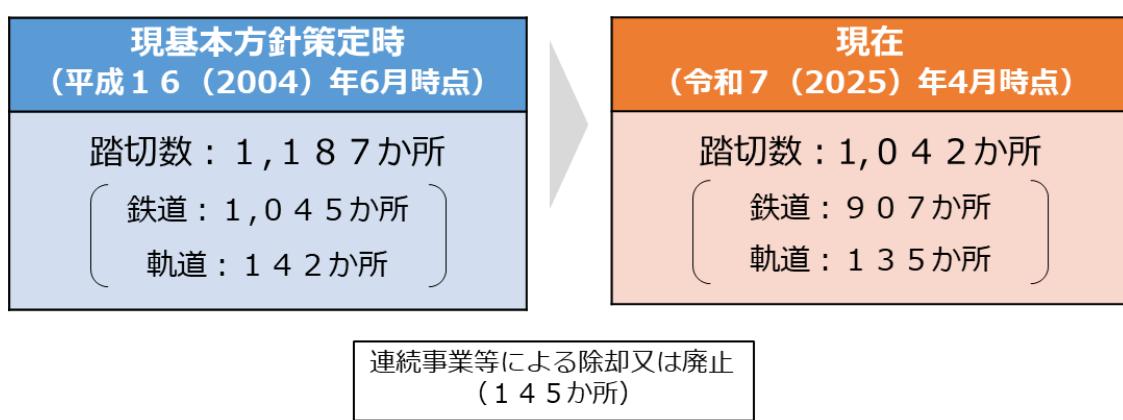


図 1-9 都内の踏切数の変化

都内に残されている踏切には様々な課題がありますが、その中でも大きな課題となっているのが、交通渋滞です。

交通渋滞に関する課題を持つ踏切は、「開かずの踏切」、「自動車ボトルネック踏切」、「歩行者ボトルネック踏切」などがあります。

都内における各課題を持つ踏切数は以下のとおりです。（令和3（2021）年9月末時点）

（ア）開かずの踏切 都内 288 か所

ピーク時間の遮断時間が 40 分／時以上の踏切

（イ）自動車ボトルネック踏切 都内 37 か所

一日当たりの踏切自動車交通遮断量^{※1}が 5 万以上の踏切

（ウ）歩行者ボトルネック踏切 都内 202 か所

一日当たりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量^{※2}の和が 5 万以上かつ

一日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が 2 万以上の踏切

※1：踏切自動車交通遮断量＝自動車交通量 × 踏切遮断時間

※2：踏切歩行者等交通遮断量＝歩行者及び自転車の交通量 × 踏切遮断時間

(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ます。

(ア) 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。

(イ) 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など、防災面で課題がある。

(ウ) 踏切事故の危険性

- ・自動車と歩行者及び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ぼす。

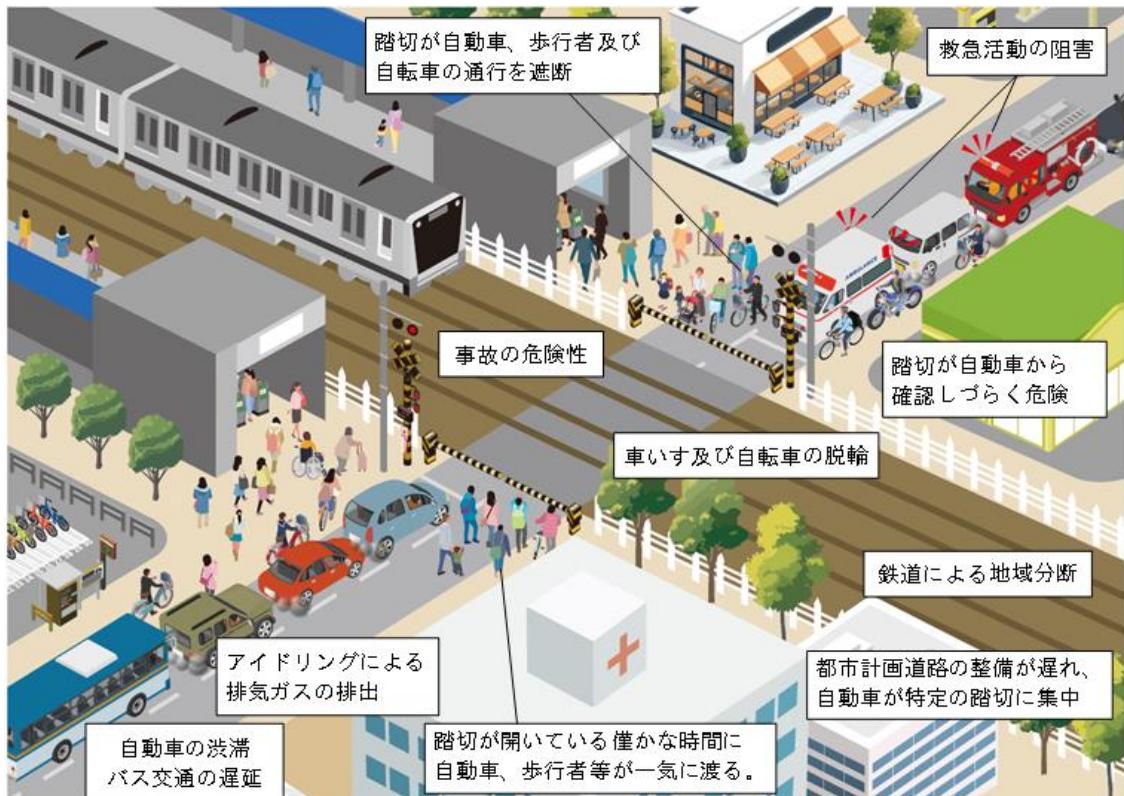


図 1-10 踏切で発生している問題のイメージ

第2章 社会情勢の変化と目指すべきまちづくりの方向性

2-1 考慮すべき社会情勢の変化

(1) 関連計画における位置付け

東京都の関連計画においては、近年ではより「人」を中心の考え方へ価値観が変化しています。

「2050 東京戦略」（令和7（2025）年3月）においては、2050年代のビジョンとして、「日本の成長を牽引し、人がいきいきと輝く都市・東京」及び「世界一のインフラが、人をつなぎ、暮らしを支える」を掲げています。

また、災害対応、安全・安心への関心の高まりなども関連計画に反映されています。

「都市づくりのグランドデザイン」（平成29（2017）年9月）では、戦略の中で「人・モノ・情報の自由自在な交流を実現」が掲げられ、「TOKYO 強靭化プロジェクト upgrade I」（令和5（2023）年12月）では、「強靭化に向けて2040年代に目指す東京の姿」や目指す東京の姿に向けたリーディング事業を記載しています。

さらに、関係法令である踏切道改良促進法においては、課題のある踏切道の改良を促進するとともに、災害時における踏切道の適確な管理を図るため、令和3（2021）年に法改正も行われております。

こうした計画なども参考にしながら、踏切対策の検討を進めていきます。

表 2-1 主な関係法令や関連計画

名称		年次	踏切に係る記載内容
国	踏切道改良促進法	令和3年3月	・改定時に「機動的な見直し」、「改良方法の拡充」、「改良後の評価の実施」、「災害時の管理方法を定めるべき踏切道の指定制度の創設」等を追加
都	2050 東京戦略	令和7年3月	・踏切解消の推進として、今後2035年までに踏切を66か所除却し、除去数(累計)を397か所(2023年)から463か所(2035年)にすることを目標として設定
都	都市づくりのグランドデザイン	平成29年9月	・単独立体交差事業、踏切道の拡幅等による道路交通の円滑化を推進 ・連続立体交差事業を契機とした駅前広場の整備及び高架下等の活用により、駅空間の質的向上を推進
	TOKYO 強靭化プロジェクト upgrade I	令和5年12月	・主要な防災拠点等を結ぶ緊急輸送道路網を補完・強化する骨格幹線道路の整備及び関連する連続立体交差事業を推進

(2) 20年間の社会情勢の変化

現基本方針策定から20年が経過し、各分野で情勢が変化しています。

今後の踏切対策を検討する上では、こうした社会情勢の変化も考慮する必要があります。

主な社会の動向

AI等テクノロジーの進化

- ・様々な分野でAIやIoTを活用したテクノロジーが進化しており、人口減少等による担い手不足の解決策として期待される。
- ・自動運転、新たなモビリティの導入などの検討が進む。

コロナ禍を契機とした ライフスタイル等の変化

- ・コロナ禍の前と後で、人々の働き方及び暮らし方の意識に変化

人口減少・少子高齢化

- ・急速に進む少子高齢化。東京も例外ではなく、将来の社会経済情勢への影響は深刻

物流の重要性の高まり

- ・産業活動及び都民生活にとって、暮らしを支える物流が不可欠

環境への配慮

- ・「東京環境基本計画（2022（令和4）年9月）」において、「環境負荷の少ない交通」を実現するための指針を示す。

道路と鉄道の動向

踏切道の交通動向

- ・依然として自動車ボトルネック踏切が37か所、歩行者ボトルネック踏切が202か所あり、都市間競争は激化している中、都民生活及び経済活動の支障となっている。

鉄道需要供給動向

- ・鉄道乗車人員は、コロナ禍で一時減少。令和3年以降は回復傾向
- ・ダイヤ改正等により、平成16年と比べ運行本数が増加した路線あり

まちづくり

自転車活用推進

- ・都では、「東京都自転車通行空間整備推進計画（2021（令和3）年5月）」を策定し、誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間の確保を推進している。

地域の個性を生かしたまちづくり

- ・ターミナル駅周辺等における拠点形成に加え、都市づくりの方向性として、芸術、文化など、際立った個性や魅力の創出が求められている。

ウォーカブル

- ・にぎわい創出のための道路空間の利活用、駅周辺におけるまちの回遊性の向上など、歩き回りたくなる、訪れたくなるウォーカブルな空間・まちづくりが展開

安全

踏切事故

- ・踏切事故発生件数は近年横ばいの傾向
- ・歩行者の事故割合が61%と高く、歩行者の安全確保の必要性が高まる。

移動円滑化対策

- ・高齢者、障害者の利用が見込まれる道路が特定道路として指定可能となった。
- ・令和6年、特定道路上等のバリアフリー対策について、改良すべき踏切道を指定

災害

災害による寸断

- ・震災時の列車停止により踏切道が遮断され、救急活動の支障となることが顕在化

特定緊急輸送道路

- ・都では、震災時の避難、救急・消火活動等を支える機能を確保するため、平成23（2011）年に特定緊急輸送道路を指定

2-2 踏切対策における新たな課題と改定の必要性

(1) 踏切対策における新たな課題

この20年間で高齢者数の増加、災害時の踏切対策への関心の高まりなどといった社会情勢の変化や、遮断時間、交通量などの状況が異なる踏切が存在するなど、踏切を取り巻く状況に変化が生じています。

また、こうした状況変化により、踏切に新たな課題が生じています。

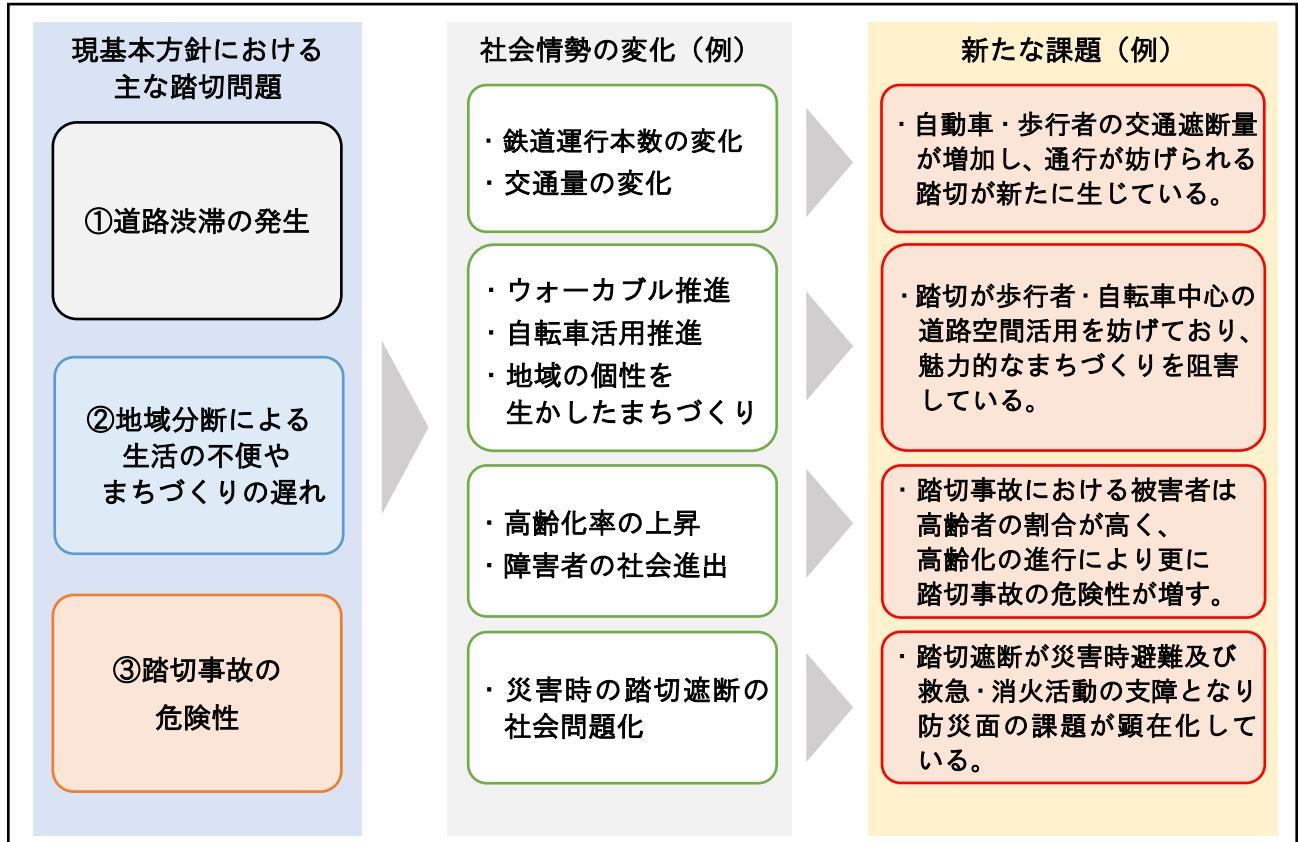


図 2-1 踏切対策における新たな課題（例）

(2) 今後の踏切対策で考慮すべき課題

この20年間の社会情勢の変化から生じた新たな課題を踏まえると、今後の踏切対策の推進に当たっては、大きく分けて「まちづくり」、「ユニバーサルデザイン」及び「都市強靭化」の三つの課題を考慮する必要があります。

○まちづくり

踏切が歩行者・自転車中心の道路空間活用を妨げており、歩き回りたくなる、訪れたくなるようなウォーカブルなまちづくり及び自転車利用推進に寄与する踏切対策が必要となっています。

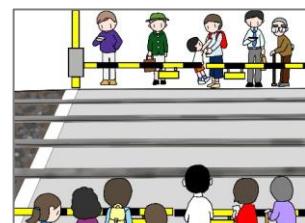
また、拠点形成を図っている駅周辺地域の踏切が、人々の回遊性の阻害となっており、まちづくりを踏まえた踏切対策の検討が必要です。



○ユニバーサルデザイン

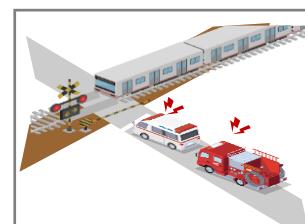
踏切事故に占める高齢者割合の高さ、障害者の社会進出、バリアフリーガイドラインの改定等を踏まえ、高齢者の通行に配慮した安全対策及び障害者の社会進出を支える踏切対策を検討していく必要があります。

また、子どもや学生が多く通行する踏切の対策を検討し、全ての人が安心して通行できる踏切にする必要があります。



○都市強靭化

災害時における長時間の踏切遮断が救急活動の支障となる事例が発生しており、緊急輸送道路などにおいて、災害時の避難及び救急・消火活動を確保するための踏切対策が必要となっています。



まちづくり

- ・ウォーカブル
- ・自転車活用の推進
- ・魅力的なまちづくりの推進

ユニバーサルデザイン

- ・高齢者・子どもの安全
- ・共生社会の実現

都市強靭化

- ・緊急輸送道路の交通の円滑化
- ・避難及び救急・消火活動寸断の解消

図2-2 今後の踏切対策で考慮すべき課題

(3) 改定の必要性

現基本方針の策定から約 20 年が経過し、現基本方針策定時と比べると都内の踏切数は減少していますが、開かずの踏切など対策が必要な踏切はいまだに多く残っています。

さらに、社会情勢の変化、各踏切の状況の変化などにより、新たな課題が生じるなど、現基本方針策定時に比べ踏切を取り巻く状況に変化が生じています。

そのため、社会のニーズに応え、踏切対策によって目指すべきまちづくりの実現に向け、必要な踏切対策にステップアップするため、現基本方針の改定を行い、引き続き、総合的に踏切対策を実施する必要があります。

2-3 新たな踏切対策基本方針と目指すべきまちづくりの方向性

「踏切対策基本方針」は、鉄道立体化や各踏切の課題に対応した鉄道立体化以外の対策を、都、区市町、鉄道事業者など多岐に渡る関係者間で連携し、効率的・効果的に実施するため、基本的な考え方を示すものです。

改定する基本方針（以下「踏切対策基本方針（改定）」といいます。）では、誰もが使いやすくスマートな道路ネットワークの形成に向け、新たな時代に即しつつ、引き続き、総合的に踏切対策を推進するため、次のような考え方で改定していきます。

（1）目標時期

- ・東京都の将来像を示した「2050 東京戦略」を踏まえ、2050 年代を目標時期と設定します。

（2）踏切対策によって目指すべきまちづくりの方向性

- ・ボトルネックを解消し、円滑で快適な交通環境が確保されたまち
- ・まちがつながり、憩い・楽しみ・交流できるまち
- ・踏切事故のリスクを減らし、誰もが安全安心に暮らせるまち
- ・避難、救助・消火活動などが円滑に実施でき、災害対応に強いまち



図 2-3 踏切対策によって目指すべきまちづくりの方向性と効果

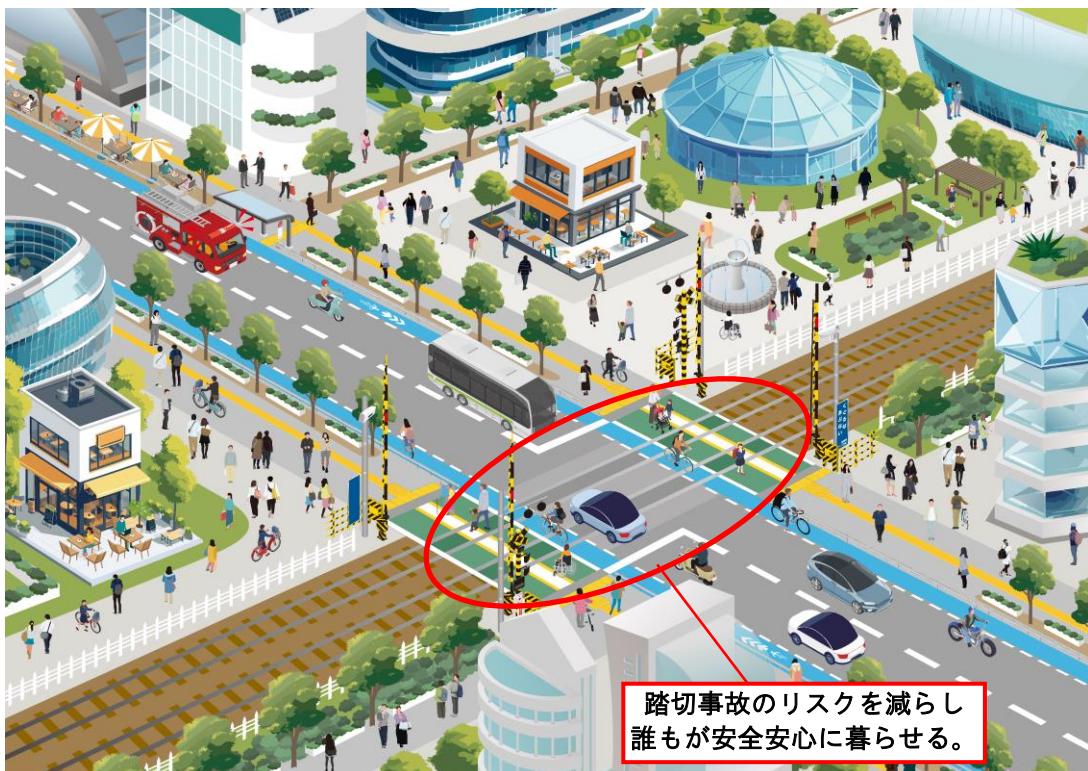
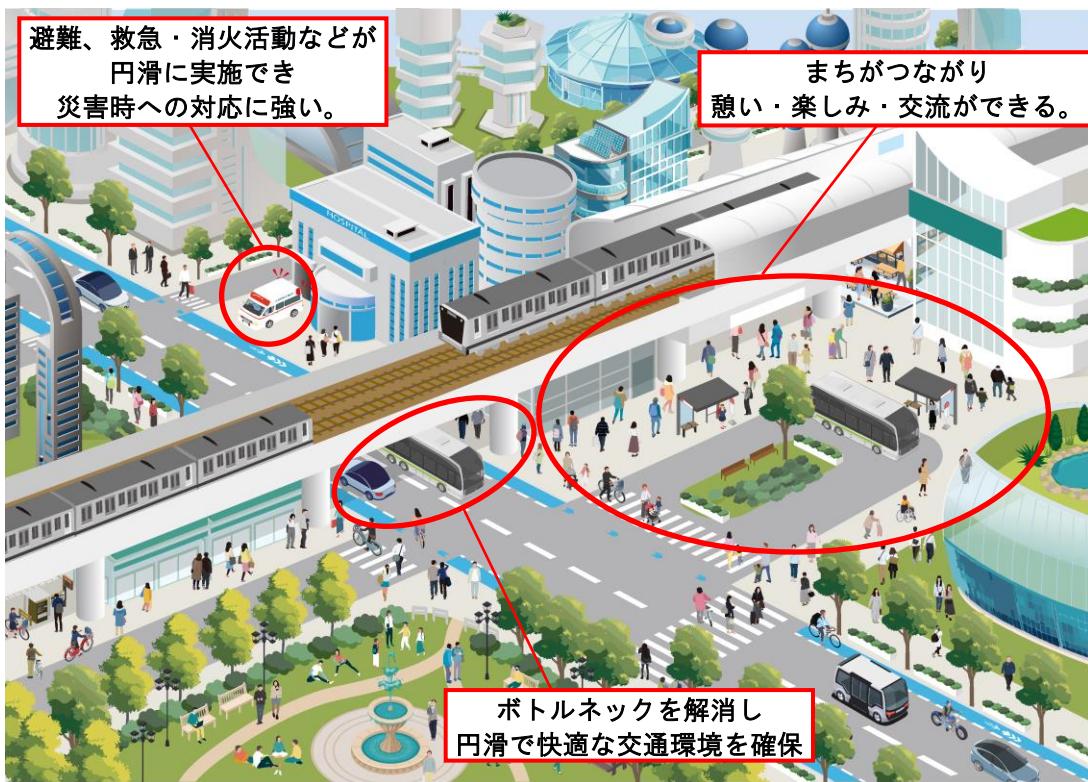


図 2-4 踏切対策によって目指すべきまちづくりの方向性のイメージ

(3) 新たな基本方針の主な内容

(ア) 新たに「重点踏切」^{注1)} 及び「重点交差予定箇所」^{注2)} を抽出します。

ただし、「重点踏切」は、社会状況の変化及び新たな課題に対応したものとするため、指標を時代に見合ったものとなるよう再設定し、抽出します。また、「重点交差予定箇所」についても、最新の優先的に整備すべき都市計画道路を踏まえ、抽出します。

(イ) 「重点踏切」の解消及び「重点交差予定箇所」の抜本対策として効果的な「鉄道立体化の検討対象区間」^{注3)} を抽出します。

(ウ) (イ) 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」^{注4)} として抽出し、現状の踏切の課題を踏まえて、対策を推進します。

注 1)「重点踏切」：2050 年代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

必要に応じて課題に対応した鉄道立体化以外の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」：鉄道立体化以外の課題に対応した対策を検討すべき区間

第3章 今後の踏切対策の在り方

3-1 踏切対策基本方針（改定）のポイント

踏切対策基本方針（改定）のポイントを以下に示します。

抽出の流れは、現基本方針を踏襲しつつ、「重点踏切」及び「鉄道立体化の検討対象区間」の抽出の指標を、時代に見合った指標となるよう再設定します。

また、「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」においては、課題に合った対策を実施できるよう、対策の方向性を記載します。

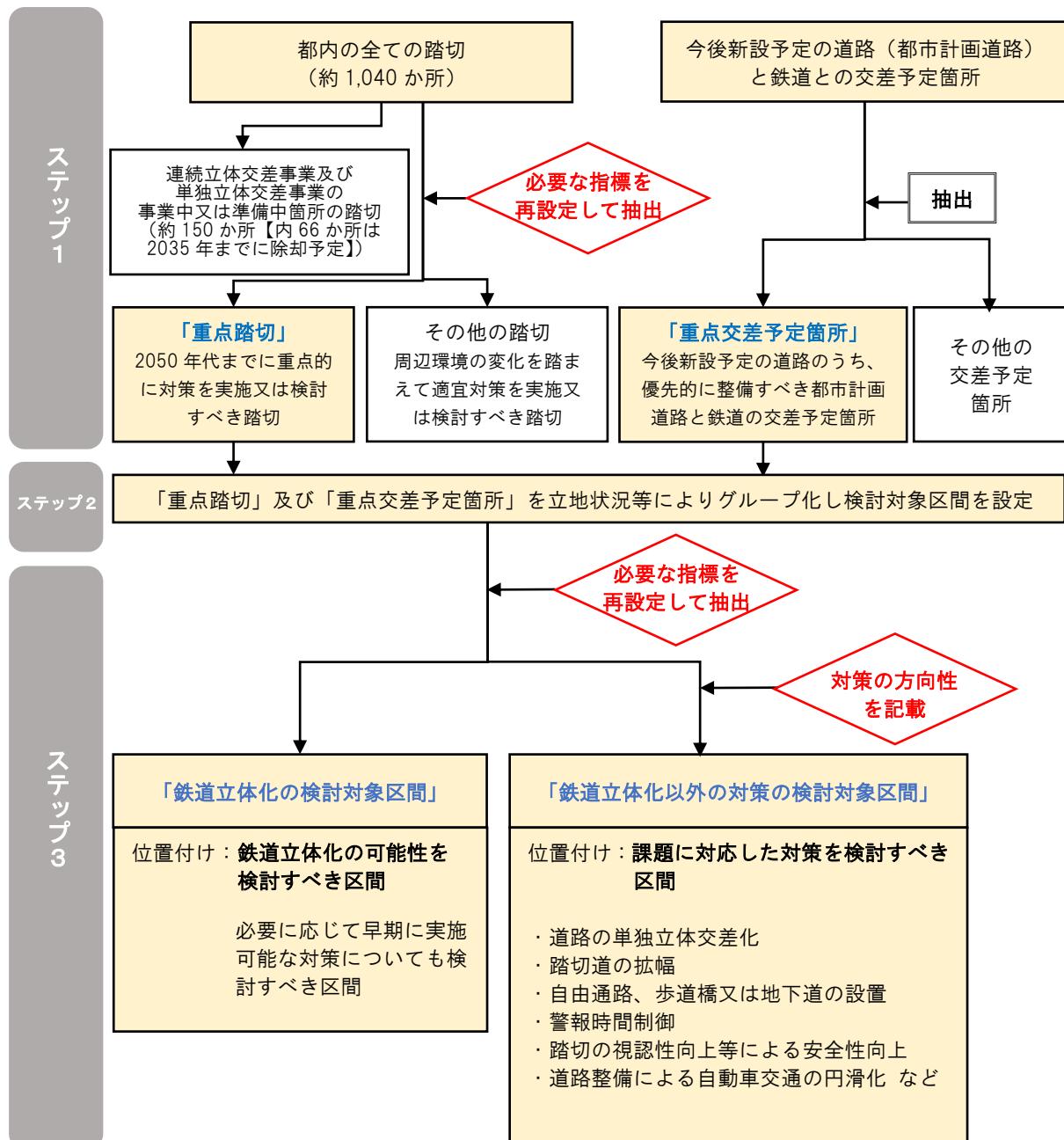


図 3-1 踏切対策基本方針（改定）のポイント

3-2 「重点踏切」抽出の視点

都内にある踏切のうち、2050年代までに重点的に対策を実施又は検討すべき踏切を「重点踏切」として抽出します。

踏切対策基本方針（改定）では、社会情勢の変化から考慮すべき課題（「まちづくり」、「ユニバーサルデザイン」及び「都市強靭化」）を踏まえ、「重点踏切」抽出の視点を設定します。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災害対応の妨げを追加した四つの視点から抽出の指標を検討していきます。指標は、現基本方針の指標の内容を再検討するとともに、社会情勢の変化を踏まえた新たな指標を追加し、再設定します。

①道路渋滞の発生

踏切遮断による道路渋滞は、遮断時間及び自動車交通量が原因となり発生します。渋滞が発生することで自動車交通が阻害され、バス等の公共交通の定時性が確保できなくなるとともに、自動車から排気ガスが発生するといった問題の原因になります。

②地域分断による生活の不便やまちづくりの遅れ

踏切による地域分断は、生活に不便を生じさせ、魅力的なまちづくりの妨げの原因になります。くわえて、ウォーカブルなまちづくり、自転車利用の推進などといった人々の回遊性向上を阻害する原因にもなっています。

③踏切事故の危険性

幅員が狭い踏切では、自動車と歩行者及び自転車との動線が交錯し、接触する危険性があります。また、横断距離の長い踏切では、遮断機が下がり切るまでに渡り切れず、踏切内に取り残されてしまうなどの危険性があり、高齢者や子どもなど全ての人が安心して通行できるバリアフリーな環境となっていません。

④災害対応の妨げ

災害時の避難に際して、踏切が緊急活動及び救急活動の支障となる事例が発生し、緊急輸送道路などの機能不全に陥るなど、防災の観点で課題となります。

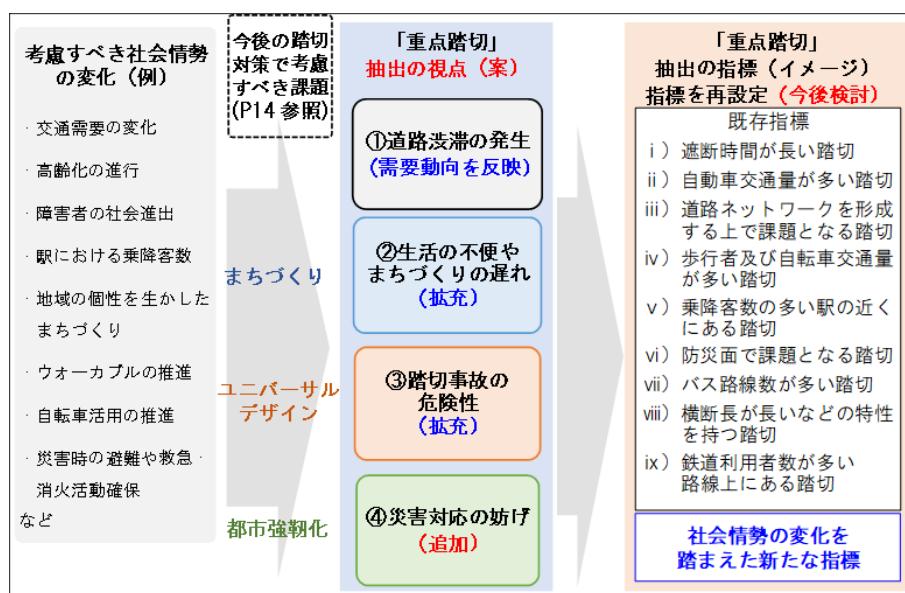


図 3-2 「重点踏切」抽出の視点

【参考】現基本方針の重点踏切抽出指標について

現基本方針の重点踏切抽出指標と、その指標においてどのような踏切を抽出したかを表 3-1 に示します。

踏切対策基本方針（改定）では、現基本方針の指標の内容を再検討するとともに、社会情勢の変化を踏まえた新たな指標を追加し、再設定します。

表 3-1 現基本方針の重点踏切抽出指標と抽出した踏切

指標	抽出した踏切
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
ii) 自動車交通量が多い踏切	踏切自動車交通遮断量が 5 万台時／日以上の踏切
iii) 道路ネットワークを形成する上で課題となる踏切	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
iv) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切	踏切歩行者等交通遮断量が多い踏切
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
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
vii) バス路線数が多い踏切	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	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上にある踏切	鉄道利用者数が多い路線上にある踏切

3-3 「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の方向性

抽出した「重点踏切」及び「重点交差予定箇所」の対策の検討に当たり、個々の重点踏切及び重点交差予定箇所に着目するのではなく、現基本方針と同様、立地状況等によりグループ化を行い、合理的に対策を検討していきます。グループ化した区間から、指標により、鉄道立体化の可能性を検討すべき区間である「鉄道立体化の検討対象区間」を抽出します。

なお、抽出した「鉄道立体化の検討対象区間」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における事業効果、事業費などについて、比較検討を行った上で、「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」などの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きます。

踏切対策基本方針（改定）では、「鉄道立体化の検討対象区間」の検討において、現基本方針の「鉄道立体化の検討対象区間」の抽出指標、各区間の地域特性及び今後の踏切対策で考慮すべき課題を踏まえ、指標を再設定します。



図 3-3 「鉄道立体化の検討対象区間」抽出のイメージ

3-4 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の方向性

「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」については、課題に対応した対策の検討、廃止とすることが有効な踏切の考え方の整理、新たな対策の検討などにより対策を推進します。対策の検討に当たっては、踏切道改良促進法の地方踏切道改良計画及び改正内容との整合を図ります。

①課題に対応した対策の検討

- ・人及び車の交通特性、立地特性など個々の踏切の特徴を整理して、実施済みの対策内容を踏まえ、追加すべき対策を明示します。
- ・廃止とすることが有効な踏切の考え方を整理します。踏切の利用状況、廃止した際の周辺交通に与える影響、事故発生時に道路交通及び鉄道運行に与える影響、代替動線確保の可否、周辺まちづくりの進展に伴う交通動線の変化、地元住民の理解等の観点から整理します。

②新たな対策の検討及び推進

- ・新たな知見や技術革新も活用し、低コストで速効性のある、安全に配慮した新たな対策を実施します。
- （AIや3D画像解析による異常検知、踏切道内誘導標示の整備など）



図 3-4 踏切内誘導表示の整備イメージ

出典：国土交通省 HP

第4章 今後の進め方

今後、皆様からの御意見等を踏まえ、「重点踏切」及び「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の指標等を整理します。

個々の踏切を対象とした検証を実施し、現基本方針の目標時期を勘案した上で、現基本方針を改定します。

さらに、踏切対策基本方針（改定）では、各踏切対策の進め方や事例など、記載を充実化させていきます。