

令和 8 年 7 月 3 日
道路・交通計画部交通政策課

踏切対策基本方針の改定について（東京都）

1 主旨

東京都は、平成 16 年に策定した踏切対策基本方針に基づき、計画的かつ効率的に踏切対策を推進してきた。同方針の策定から約 20 年が経過する中、人中心のまちづくりの進展や技術革新などの時代の変化を踏まえ、このたび、東京都より「踏切対策基本方針（改定）」の策定について情報提供を受けたので報告する。

2 これまでの経緯

平成 16 年 6 月	踏切対策基本方針策定（東京都）
令和 6 年 11 月～8 年 3 月	踏切対策の推進に関する検討会（東京都）計 7 回
令和 7 年 9 月	「踏切対策基本方針（改定）中間のまとめ」を取りまとめ（東京都）
9 月～10 月	「踏切対策基本方針（改定）中間のまとめ」に係る意見公募（東京都）
令和 8 年 6 月	「踏切対策基本方針（改定）策定（東京都）

3 踏切対策基本方針（改定）の内容

- （1）交通渋滞の解消に加え、新たにウォークブルの観点なども含め、都内約 1040 箇所の踏切のうち、382 箇所の踏切を抽出し、鉄道立体化のほか、踏切事故の抑止に資する AI などの新技術も活用した対策等を重点的に実施または検討する。
- （2）都市強靱化の視点を強化し、緊急輸送道路や広域防災拠点へのアクセスルートと交差する箇所などを含む 15 区間を鉄道立体化の検討対象区間として抽出する。

4 添付資料

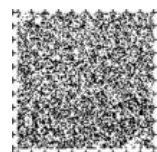
別紙 1 踏切対策基本方針（改定）

踏切対策基本方針(改定)



令和8(2026)年6月
東京都

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



は じ め に

東京都内に存在する踏切とその周辺では、交通渋滞や地域分断、事故の危険性、災害時における避難経路の遮断など、様々な問題が発生しています。都民生活の安全性や利便性の向上、東京都の国際都市としての魅力向上、更には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。

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

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

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

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

令和7(2025)年9月には、改定に向けた基本的な考え方を示した「中間のまとめ」を公表し、都民の皆様から幅広くご意見を頂きました。

そして、このたび、いただいたご意見も参考に「踏切対策基本方針(改定)」をとりまとめました。

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

目 次

第1章 踏切対策基本方針の考え方	1
1-1 踏切対策基本方針の改定の目的	1
1-2 踏切を取り巻く社会情勢	2
(1) 社会情勢の変化	2
(2) 関連計画における位置付け	3
1-3 今後の踏切対策において考慮すべき観点	4
1-4 踏切対策によって目指すべきまちづくりの方向性	6
第2章 東京都内の踏切の現状	8
2-1 踏切の現状	8
(1) 東京都内の踏切数	8
2-2 主な踏切問題	10
第3章 これまでの東京都の踏切対策	14
3-1 踏切対策基本方針（平成16年6月）について	14
3-2 踏切対策の方法	15
3-3 鉄道立体化による対策	16
(1) 連続立体交差事業	16
(2) 鉄道の単独立体交差事業	22
3-4 鉄道立体化以外による対策	23
第4章 「踏切対策基本方針」の改定	30
4-1 目標時期	30
4-2 基本方針の主な内容と効果	30
4-3 「重点踏切」及び「鉄道立体化の検討対象区間」の抽出の流れ	31

第5章 「重点踏切」及び「重点交差予定箇所」の抽出	32
5-1 「重点踏切」	32
(1) 定義	32
(2) 抽出の視点と指標	32
(3) 抽出指標の説明	34
(4) 抽出結果	48
5-2 「重点交差予定箇所」	53
(1) 定義	53
(2) 抽出結果	53
第6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	55
6-1 検討対象区間の設定	55
(1) 重点踏切、重点交差予定箇所のグループ化	55
(2) グループ化の考え方	55
6-2 「鉄道立体化の検討対象区間」	56
(1) 考え方	56
(2) 抽出の視点と指標	58
(3) 抽出指標の説明	59
(4) 事業化又は検討に着手済みの「鉄道立体化の検討対象区間」	69
(5) 抽出結果	70
(6) 「鉄道立体化の検討対象区間」毎の現況と固有の主な課題	71
6-3 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」	86
(1) 考え方	86
(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	90
第7章 踏切対策の更なる推進	113
7-1 踏切道改良促進法	113
7-2 道路の移動等円滑化に関するガイドライン	115
7-3 連続立体交差事業の採択基準の緩和	116
7-4 連続立体交差事業の施行者要件の拡大	117
7-5 国の補助制度等	118
7-6 第4種踏切・第3種踏切の対策に関する動向	121
7-7 踏切廃止	122
7-8 実証実験段階の踏切対策の動向	123
第8章 踏切対策推進会議（仮称）の設置	125

第1章 踏切対策基本方針の考え方

1-1 踏切対策基本方針の改定の目的

東京都は、平成16(2004)年に踏切対策基本方針を策定し、これに基づき、関係区市町や鉄道事業者と連携しながら、鉄道立体化を計画的に推進するとともに、鉄道立体化以外の対策についても併せて実施し、総合的かつ計画的に踏切対策を進めてきました。

一方で、いわゆる開かずの踏切をはじめ、依然として対策が必要な踏切が数多く存在しています。

さらに、人口減少・少子高齢化の急速な進行や、バリアフリーに対する関心の高まり、ウォークラブルなまちづくりの推進、自転車活用の促進、自然災害の激甚化などの社会情勢の変化に加え、踏切道改良促進法の改正や鉄道のダイヤ改正に伴う踏切遮断時間の変化など、踏切を取り巻く状況は大きく変化しています。

こうした状況を踏まえ、必要な踏切対策を改めて整理するとともに、踏切対策によって目指すべきまちづくりを実現していくため、基本方針を改定し、引き続き、総合的かつ計画的に踏切対策を検討・実施する必要があります。

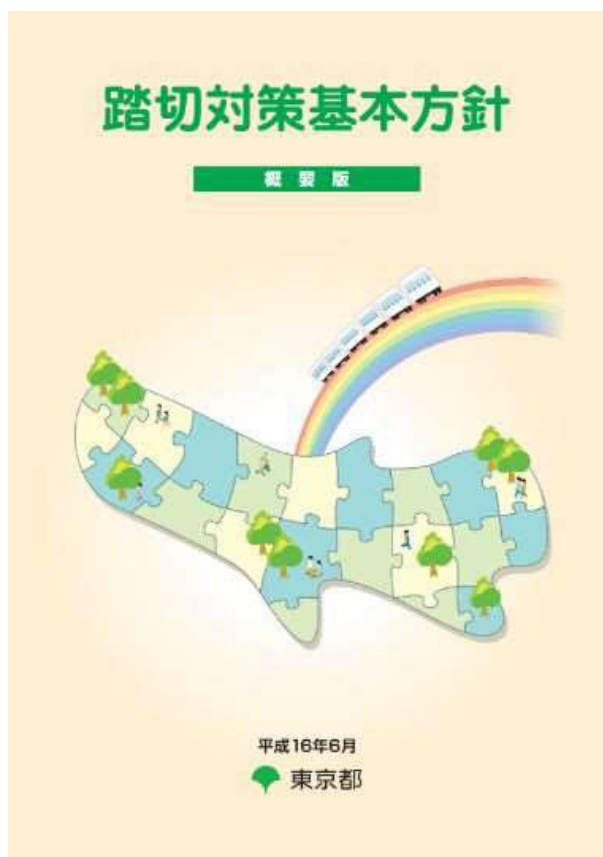


図 1-1 踏切対策基本方針（表紙）

出典：東京都「踏切対策基本方針」（平成16年6月）

1-2 踏切を取り巻く社会情勢

(1) 社会情勢の変化

平成 16 年の方針策定から約 20 年が経過し、この間、様々な分野において社会情勢が変化しています。今後の踏切対策の検討にあたっては、こうした社会情勢の変化についても十分に考慮する必要があります。

主な社会の動向

A I 等テクノロジーの進化

- ・自動運転や新たなモビリティの導入などの検討が進む
- ・様々な分野で A I や I o T 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

ライフスタイル等の変化

- ・テレワークの普及等、人々の働き方・暮らし方の意識に変化

人口減少・少子高齢化

- ・少子高齢化が急速に進行し、将来の社会経済情勢への影響が深刻

物流の重要性の高まり

- ・産業活動や都民生活にとって、暮らしを支える物流が不可欠に

環境への配慮

- ・「東京環境基本計画（2022 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 箇所、歩行者ボトルネック踏切が 202 箇所あり、都民生活や経済活動の支障となっている

鉄道需要供給動向

- ・ダイヤ改正等により、平成 16 年と比べ運行本数が変化した路線がある

まちづくり

自転車活用の推進

- ・東京都では、令和 3 年に「東京都自転車活用推進計画」を策定し、誰もが安心して快適に自転車を利用できる環境を創出することを目指している

地域の個性を活かしたまちづくり

- ・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

- ・賑わい創出のための道路空間の利活用や駅周辺など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高く、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
- ・特定道路上の踏切を改良すべき踏切道に指定するなど、バリアフリー対策を推進

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

緊急輸送道路

- ・東京都では、震災時の避難や救急・消火活動等が確実に行えるよう、緊急輸送道路等を指定

(2) 関連計画における位置付け

『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」や、「世界一のインフラが、人をつなぎ、暮らしを支える」を掲げるなど、より「人」を中心とした考え方へ価値観が転換されています。

また、『都市づくりのグランドデザイン』（平成 29（2017）年 9 月）では、「災害リスクと環境問題に立ち向かう都市の構築」が戦略の柱として位置付けられており、『TOKYO 強靱化プロジェクト upgrade I』（令和 5（2023）年 12 月）においては、「強靱化に向けて 2040 年代に目指す東京の姿」や、その実現に向けたリーディング事業が示されています。

さらに、踏切道改良促進法においては、踏切道の改良対策を一層促進するとともに、道路と鉄道の防災機能を強化し、安全で円滑な交通の確保を図るため、令和 3（2021）年に法改正も行われたところです。

こうした各種計画や制度改正の動向も踏まえながら、踏切対策の検討を進めていきます。

表 1-1 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 都	踏切道改良促進法	令和 3 年 3 月	・改正に伴い「 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
	2050 東京戦略	令和 7 年 3 月	・誰もが使いやすくスムーズな道路ネットワークを形成するため、 踏切の解消に向けた連続立体交差事業を推進 ・今後 2035 年までに踏切を 66 箇所除却し、除去数(累計)を 397 箇所(2023 年)から 463 箇所(2035 年)にすることを目標として設定
	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 強靱化プロジェクト 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

1-3 今後の踏切対策において考慮すべき観点

この20年間における社会情勢の変化を踏まえると、今後の踏切対策の推進に当たっては、新たに「まちづくり」、「ユニバーサルデザイン」、「都市強靱化」の3つの観点を考慮する必要があります。

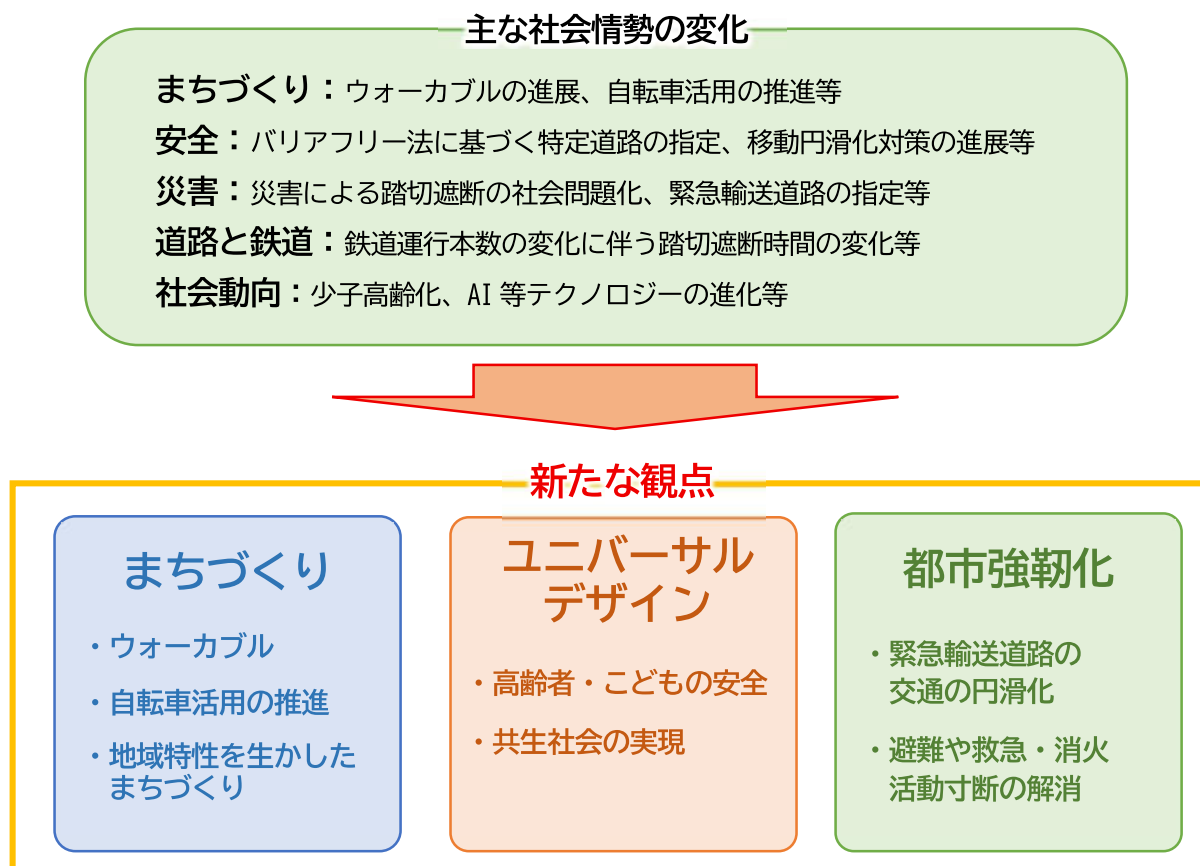


図 1-2 改定で考慮すべき踏切対策の新たな観点

1) まちづくり

踏切は、歩行者や自転車を中心とした道路空間の活用を妨げており、歩き回りたくなる、訪れたくなるようなウォークアブルなまちづくりや、自転車利用の推進に資する踏切対策が求められています。

また、拠点形成を図っている駅周辺地域においては、踏切の存在が人々の回遊性を阻害する要因となっていることから、まちづくりの観点を踏まえた踏切対策の検討が必要です。



2) ユニバーサルデザイン

踏切事故に占める高齢者の割合が高いことや、障害者の社会参加、更には「道路の移動円滑化に関するガイドライン(国土交通省)」の改定等を踏まえ、高齢者の通行に配慮した安全対策の充実や、障害者の社会参加を支える踏切対策を検討していく必要があります。

また、子どもや学生の通行が多い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環境の確保を図る必要があります。



3) 都市強靱化

災害時において、長時間に及ぶ踏切遮断が救急活動の支障となる事例が発生しています。

このため、緊急輸送道路等に位置する踏切については、災害時の避難や救急・消火活動の円滑な実施を図る観点から、適切な踏切対策を講じていく必要があります。



1-4 踏切対策によって目指すべきまちづくりの方向性

先に示した観点等を踏まえ、踏切対策によって目指すべきまちづくりの方向性を以下のとおり設定しました。

■ 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
- まちが繋がり、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
- 避難や救助・消火活動などが円滑に実施でき、災害対応に強いまち



図 1-3 踏切対策によって目指すべきまちづくりの方向性と期待される効果

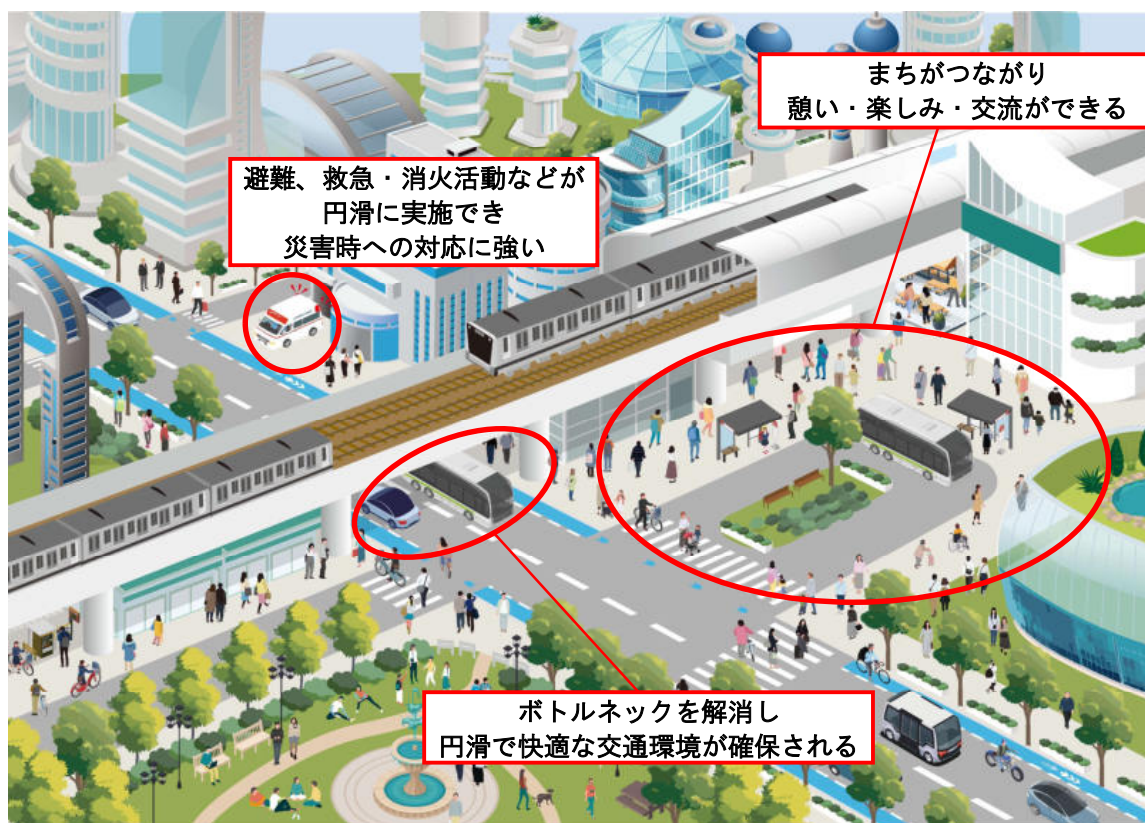


図 1-4 鉄道立体化によって目指すべきまちづくりの方向性のイメージ

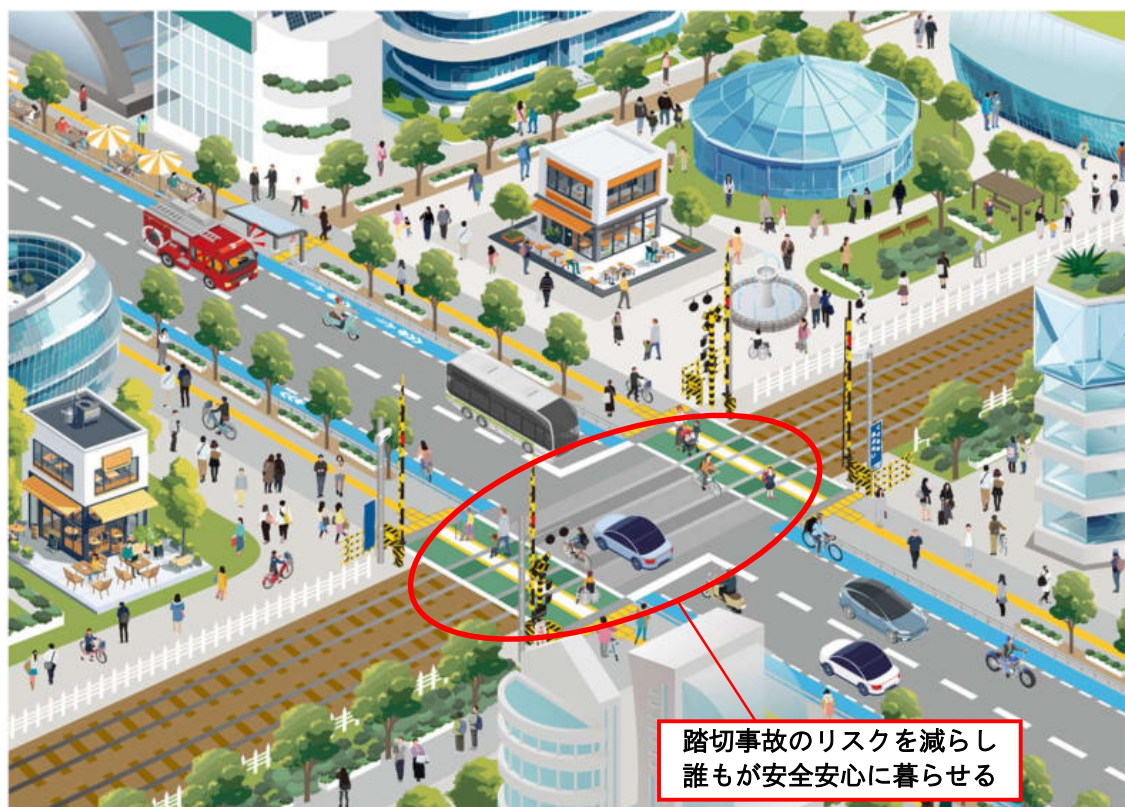


図 1-5 鉄道立体化以外の対策によって目指すべきまちづくりの方向性のイメージ

第2章 東京都内の踏切の現状

2-1 踏切の現状

(1) 東京都内の踏切数

東京都はこれまで、踏切対策基本方針に基づき、関係区市町や鉄道事業者等と連携しながら、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踏切対策を実施してきました。その結果、踏切の除却は着実に進み、方針の策定から約20年で踏切数は減少しています。

しかしながら、東京都内には、令和8(2026)年3月末時点で、依然として約1,040箇所の踏切が残されています。

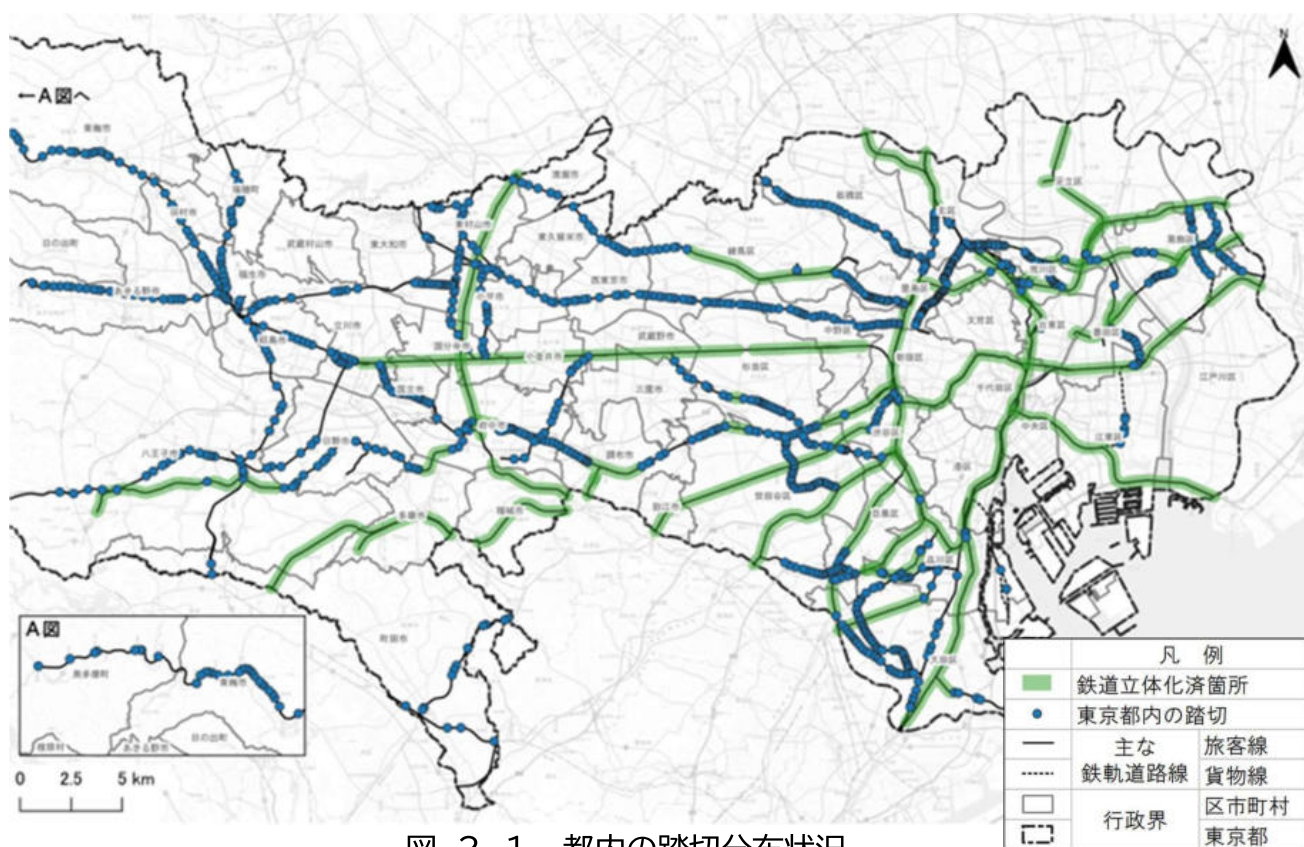


図 2-1 都内の踏切分布状況

※地理院タイルを加工して作成

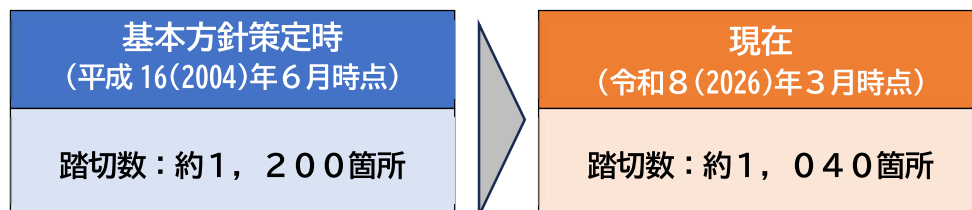


図 2-2 東京都内の踏切数の変化

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

交通渋滞が発生している踏切としては、「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」などが挙げられます。

都内における、これらの課題を有する踏切数は以下のとおりです（国土交通省が公表している「カルテ踏切」を参照。令和3（2021）年9月末時点）。

（ア）開かずの踏切 都内 288 箇所

ピーク 1 時間の遮断時間が 40 分以上の踏切

（イ）自動車ボトルネック踏切 都内 37 箇所

踏切自動車交通遮断量^{※1}が 5 万台・時/日以上 of 踏切

（ウ）歩行者ボトルネック踏切 都内 202 箇所

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 万台(人)時/日以上かつ踏切歩行者等交通遮断量が 2 万台(人)時/日以上 of 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

2-2 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、様々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。

■ 踏切問題の例

● 道路渋滞の発生

- ・ 自動車交通が阻害される
- ・ バス等の公共交通の定時性が確保できない
- ・ 排気ガスが増加する

● 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、生活が不便になっている
- ・ 魅力的なまちづくりが進まない
- ・ まちの回遊性確保や、ウォーカブルなまちづくりの障害となっている
- ・ 自転車活用が推進されない

● 踏切事故の危険性

- ・ 自動車と歩行者・自転車の動線が交錯し、通行時の安全性に課題がある
- ・ 狭い踏切や横断距離の長い踏切があり危険である
- ・ 高齢者、障害者、こどもの安全な通行が確保されない
- ・ 踏切事故は人命に関わるだけでなく、鉄道運行への悪影響も及ぼす

● 災害対応の妨げ

- ・ 災害時の避難、救急、応急・復旧活動の障害となっている

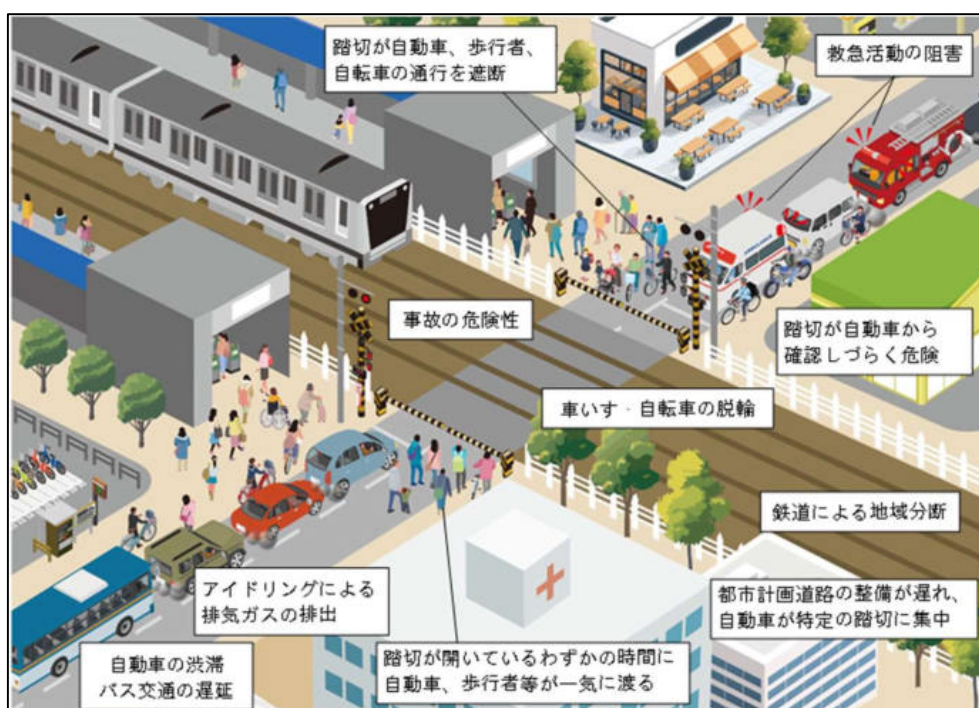


図 2-3 踏切で発生している問題のイメージ

1) 道路渋滞の発生

踏切の遮断時間と交通量がともに多い「自動車ボトルネック踏切」や、踏切の遮断時間が特に多い「開かずの踏切」などは、道路渋滞の主な原因となっており、自動車交通の円滑化を図る上で大きな支障となっています。



西武池袋線 石神井公園第5号踏切
(連立事業により除却済)



京成押上線 京成曳舟第1号踏切
(連立事業により除却済)

図 2-4 踏切による道路渋滞の例

2) 地域の分断による生活の不便やまちづくりの遅れ

開かずの踏切などの存在は、鉄道により地域が分断される一因となっており、人の移動を阻害するとともに、まちの回遊性や一体性を低下させています。このことは、生活利便性の低下を招くだけでなく、魅力的なまちづくりを進める上での支障となっています。



京王京王線 芦花公園5号踏切



小田急小田原線 東北沢6号踏切
(連立事業により除却済)

図 2-5 踏切による地域分断の例

3) 踏切事故の危険性

踏切道内での転倒や渡り遅れなどにより、踏切事故が発生しています。特に、踏切事故に占める高齢者の割合が高く、誰もが安全・安心に暮らせるまちづくりを進める上での支障となっています。

また、東京都の人口推計によれば、今後、65 歳以上の老年人口の比率が更に増大すると見込まれており、こうした状況も踏まえ、より一層の踏切対策の充実が求められています。

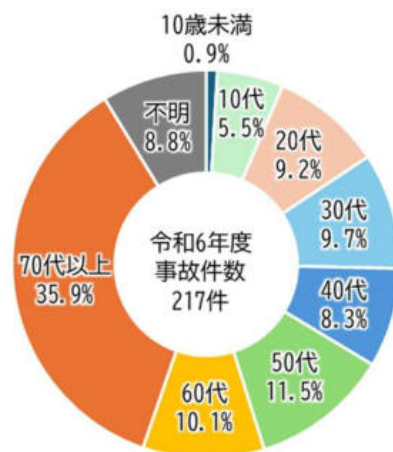


図 2-6 関係者年齢別構成（全国）

出典：国土交通省「鉄軌道輸送の安全に関わる情報（令和6年度）」

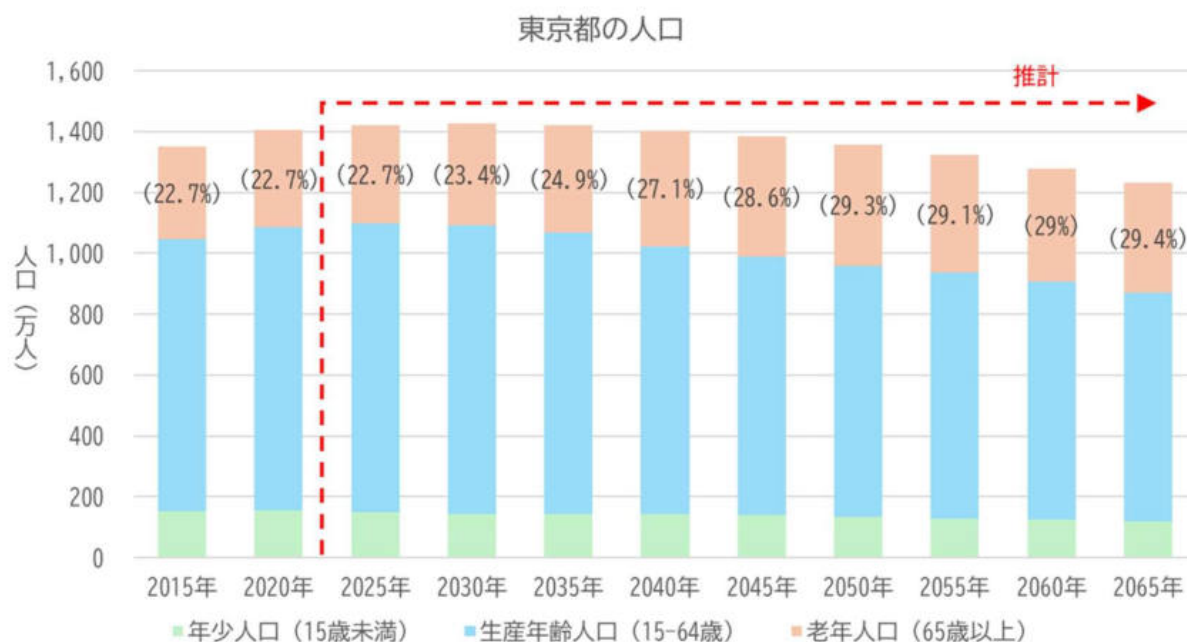


図 2-7 東京都の総人口の推計

注) () 内の数字は老年人口率

出典：東京都「2050 東京戦略 附属資料 東京の将来人口（令和7年3月）」より作成

4) 災害対応の妨げ

平成 23(2011)年に発生した東日本大震災や、平成 30(2018)年に発生した大阪北部地震では、列車の駅間停止等により多数の踏切道が長時間遮断され、救急活動等に支障をきたしました。

さらに、近年の気候変動の影響により、風水害が頻発化・激甚化しているほか、首都直下地震などの大規模地震についても、いつ発生してもおかしくない状況にあり、これらの災害が複合的に発生するリスクも高まっています。

東京都では、地震発生直後から緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と、知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路として、緊急輸送道路を第 1 次から第 3 次まで設定しています。

こうしたことから、災害時における避難、救急、応急・復旧活動の妨げとならないよう、踏切対策の一層の充実が求められています。



図 2-8 東京都の緊急輸送道路（令和 2 年 4 月）

表 2-1 緊急輸送道路の分類と内容

分類	内容
第 1 次緊急輸送道路	応急対策の中核を担う都本庁舎、立川地域防災センター、重要港湾、空港等を連絡する路線
第 2 次緊急輸送道路	一次路線と区市町村役場、主要な防災拠点（警察、消防、医療等の初動対応機関）を連絡する路線
第 3 次緊急輸送道路	その他の防災拠点（広域輸送拠点、備蓄倉庫等）を連絡する路線

出典：東京都資料

第3章 これまでの東京都の踏切対策

3-1 踏切対策基本方針（平成16年6月）について

平成16年の基本方針策定時は、都内約1,200箇所(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として「重点踏切」394箇所を、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として「重点交差予定箇所」19箇所を抽出しました。

さらに、これら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171箇所)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223箇所)に区分し、各区間に応じた対策の方向性を示すことで、総合的かつ計画的に踏切対策を推進してきました。

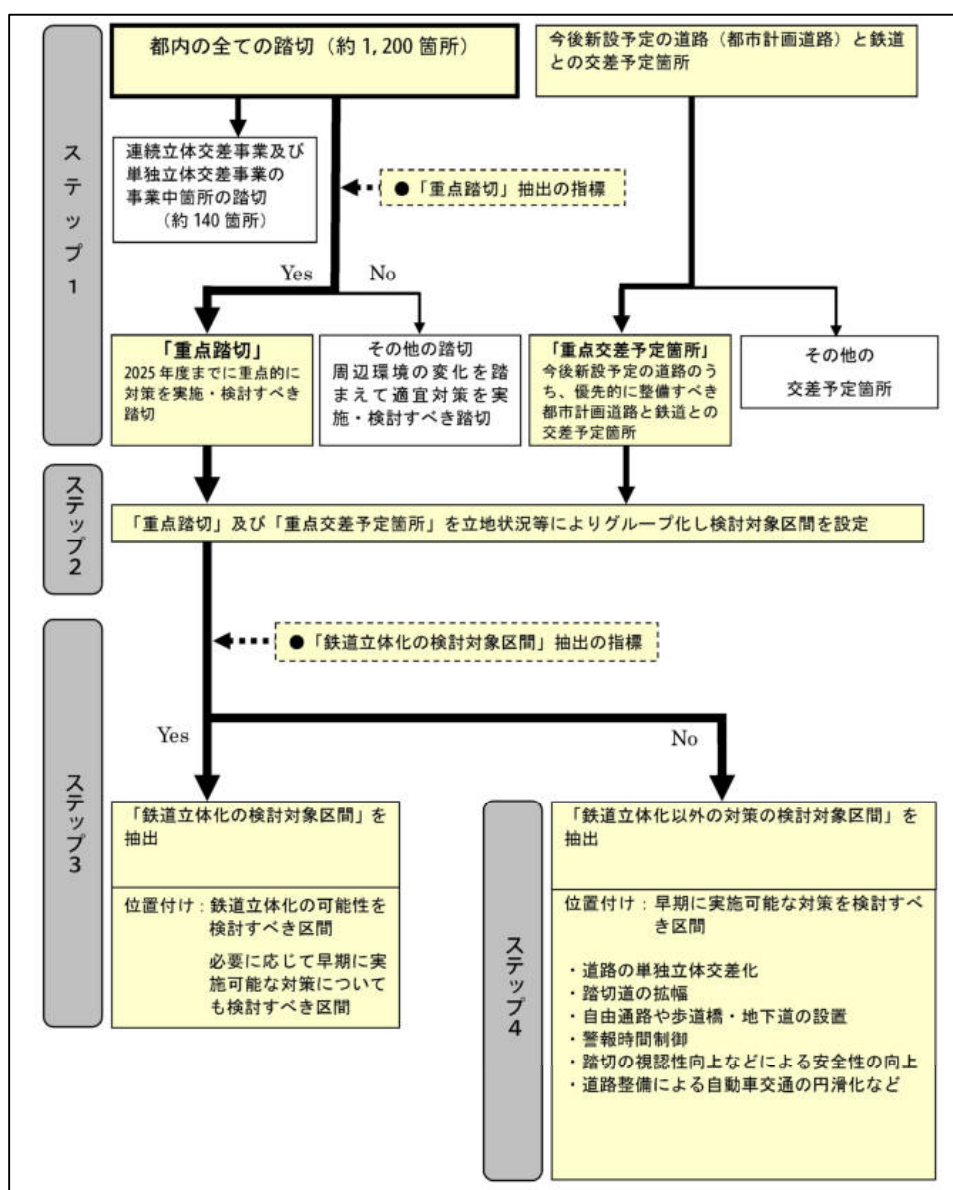


図 3-1 踏切対策基本方針（平成16年6月）（抜粋）

3-2 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、事故の危険性、災害対応の妨げなど、様々な課題があります。これらの課題に対応するため、各踏切の状況や課題に応じた多様な対策メニューがあり、主に道路側で実施する対策と、鉄道側で実施する対策に大別されます。

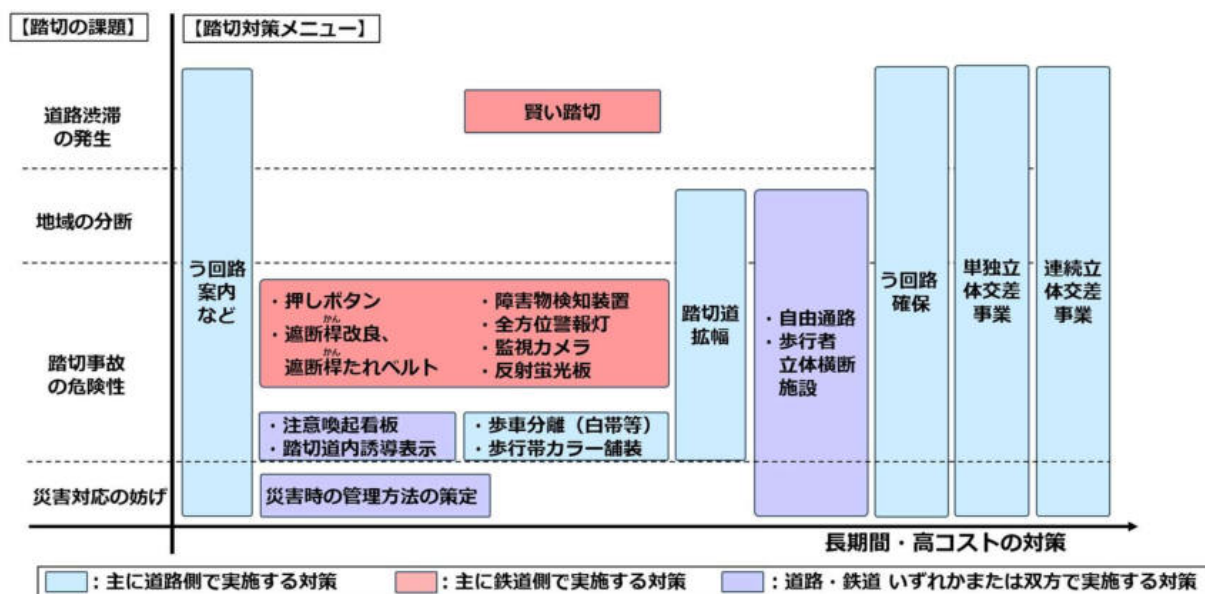


図 3-2 踏切対策の方法

3-3 鉄道立体化による対策

(1) 連続立体交差事業

1) 概要

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挙に実現する都市計画事業です。



京急蒲田駅付近（高架化前）



京急蒲田駅付近（高架化後）



第一京浜（高架化前）



第一京浜（高架化後）



環状第8号線（高架化前）



環状第8号線（高架化後）

図 3-3 連続立体交差事業例（京浜急行本線・空港線(京急蒲田駅付近)）

2) 効果

数多くの踏切を同時に除却することで、円滑な道路ネットワークが形成され、交通渋滞の解消が図られるとともに、人とモノの流れがスムーズになります。また、連続立体交差事業により創出される高架下等の空間を活用することで、地域の利便性や安全性の向上が図られ、まちの魅力向上にも寄与します。

さらに、連続立体交差事業を鉄道沿線のまちづくりと一体的に進めることにより、総合的な都市基盤整備に貢献します。

① 人と車の流れがスムーズに

連続立体交差事業は、数多くの踏切を同時に除却することで円滑な道路ネットワークを実現します。また、交通渋滞の解消により、人と車の流れをよりスムーズにします。



図 3-4 連続立体交差事業のストック効果（人と車の流れがスムーズに）

出典：連続立体交差事業のストック効果パンフレット(東京都建設局)(平成 30 年 7 月)

② 高架下等の有効活用

連続立体交差事業で創出される高架下等の空間を活用することで、地域の利便性や安全性が向上し、まちの魅力向上にも寄与します。



図 3-5 連続立体交差事業のストック効果（高架下の有効利用）

出典：連続立体交差事業のストック効果パンフレット(東京都建設局)(平成30年7月)

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。また、連続立体交差事業を契機とした駅前広場の整備や再開発事業等の推進により、賑わいのあるまちづくりが進展します。



図 3-6 連続立体交差事業のストック効果（再開発等による街の活性化）

出典：連続立体交差事業のストック効果パンフレット(東京都建設局)(平成 30 年 7 月)

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。



図 3-7 連続立体交差化による安全性の向上
(西武池袋線練馬高野台駅～大泉学園駅間)

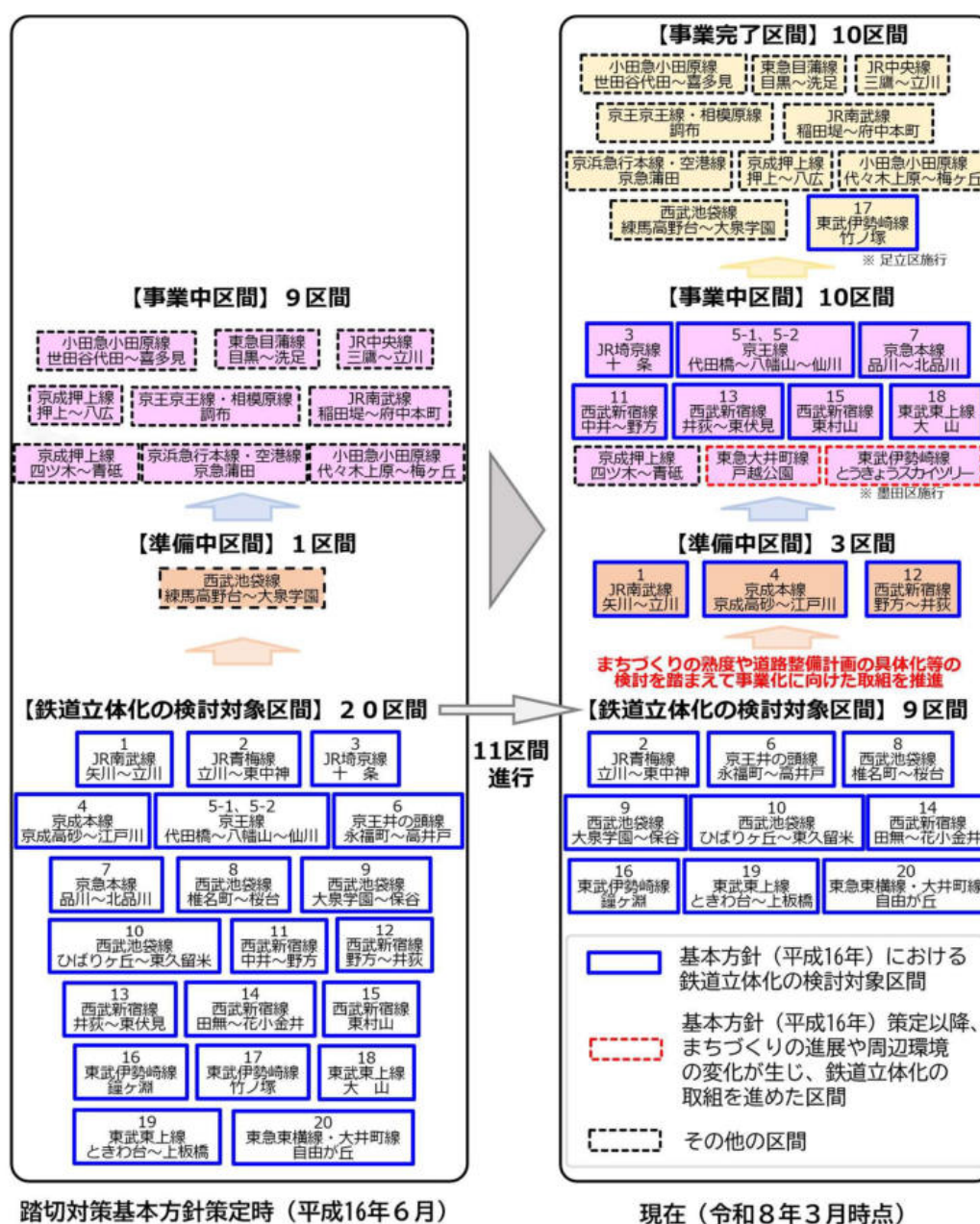
出典：西武鉄道 HP

3) 実績

平成16年の踏切対策基本方針において「鉄道立体化の検討対象区間」とした20区間については、これまでに1区間で事業が完了し、7区間で事業中、3区間で事業化に向けた検討が進められています。一方、残る9区間については、鉄道立体化に関連するまちづくりや道路整備等を検討している区間があります。

また、平成16年の方針策定以降、「鉄道立体化の検討対象区間」以外の区間も含めると、連続立体交差事業が完了した区間は10区間、事業中の区間は10区間、事業化に向けた検討を行っている区間は3区間となっています。

平成 17(2005)年度からは、都道府県又は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して連続立体交差事業を実施することが可能となり、事業推進体制の拡充が図られました。



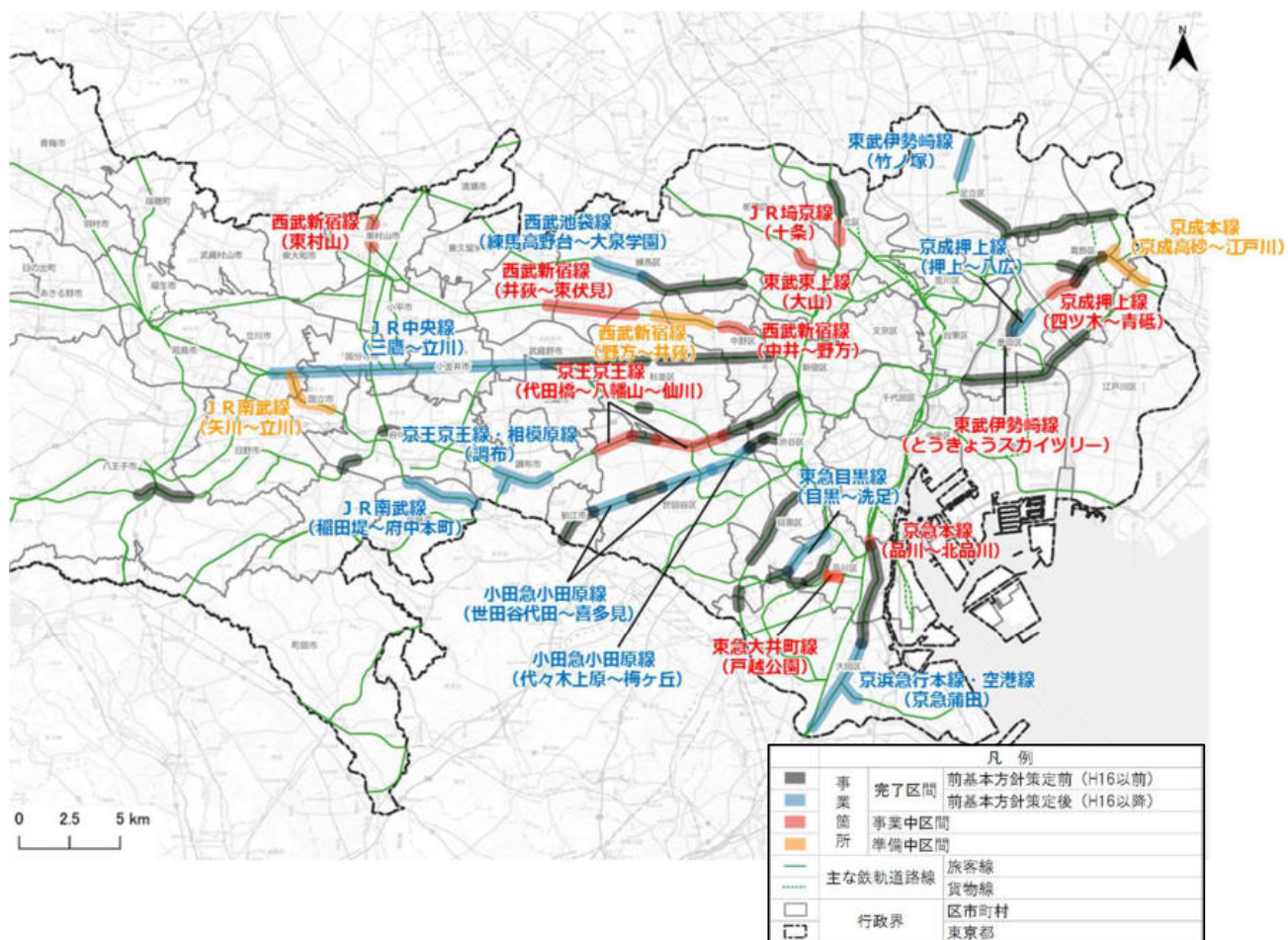


図 3-9 連続立体交差事業箇所

※地理院タイルを加工して作成

(2) 鉄道の単独立体交差事業

鉄道の単独立体交差事業とは、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す。

主に踏切自動車交通遮断量が比較的大きい箇所において、道路交通の円滑化を図ることを目的として実施されています。

幹線道路の渋滞が緩和されることで、並行する生活道路への自動車交通の流入が抑制され、生活道路の渋滞緩和が図られるとともに、歩行者の安全性の向上にも寄与します。



図 3-10 小平3・3・8号線(萩山第3号踏切)における
鉄道の単独立体交差化前後の状況

出典：小平都市計画道路3・3・8号府中所沢線街路事業整備に伴う西武拝島線
(萩山第3号踏切道)立体交差事業の概要パンフレット(東京都建設局)

3-4 鉄道立体化以外による対策

鉄道立体化による踏切対策は、抜本的な解決策である一方、多くの事業費と長い期間を要します。このため、早期に実施可能な対策として、鉄道立体化以外の対策についても併せて推進しています。

抜本的対策としては、道路の単独立体交差化があり、踏切を除却することにより、通行時の安全性が確保されます。

踏切の構造改良による対策として、踏切道拡幅、歩車分離(白帯等)、歩行帯のカラー舗装などがあり、歩行者や自転車利用者の通行時の安全性向上が期待されます。また、踏切道内誘導表示の設置により、視覚障害者の円滑な誘導が可能となります。

踏切道を通行することなく移動経路を確保する対策としては、歩行者立体横断施設の整備、自由通路の整備、う回路の確保などがあります。

踏切の設備改良による対策としては、障害物検知装置、賢い踏切、反射蛍光板、オーバーハング型踏切警報機などの整備があり、安全性の向上に寄与します。

また、注意喚起看板等により、踏切利用者への啓発を行い、横断時の安全意識の醸成を図ります。

さらに、災害による長時間の踏切遮断を解消し、円滑な避難や緊急輸送を確保するため、災害時の管理方法の策定などの対策を行っています。

表 3-1 鉄道立体化以外の主な対策

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	・鉄道と平面交差している道路を立体化 ・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)	・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 ・う回路確保	・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 ・賢い踏切 ・全方位警報灯 ・反射蛍光板	・監視カメラ ・オーバーハング型踏切警報機 ・遮断桿改良 ・遮断桿たれベルト
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、危険性を周知
災害時対応	・災害時の管理方法を策定	・鉄道事業者・道路管理者において災害時の踏切の管理方法を策定 ・災害による長時間踏切遮断を解消し、円滑な避難や緊急輸送を確保

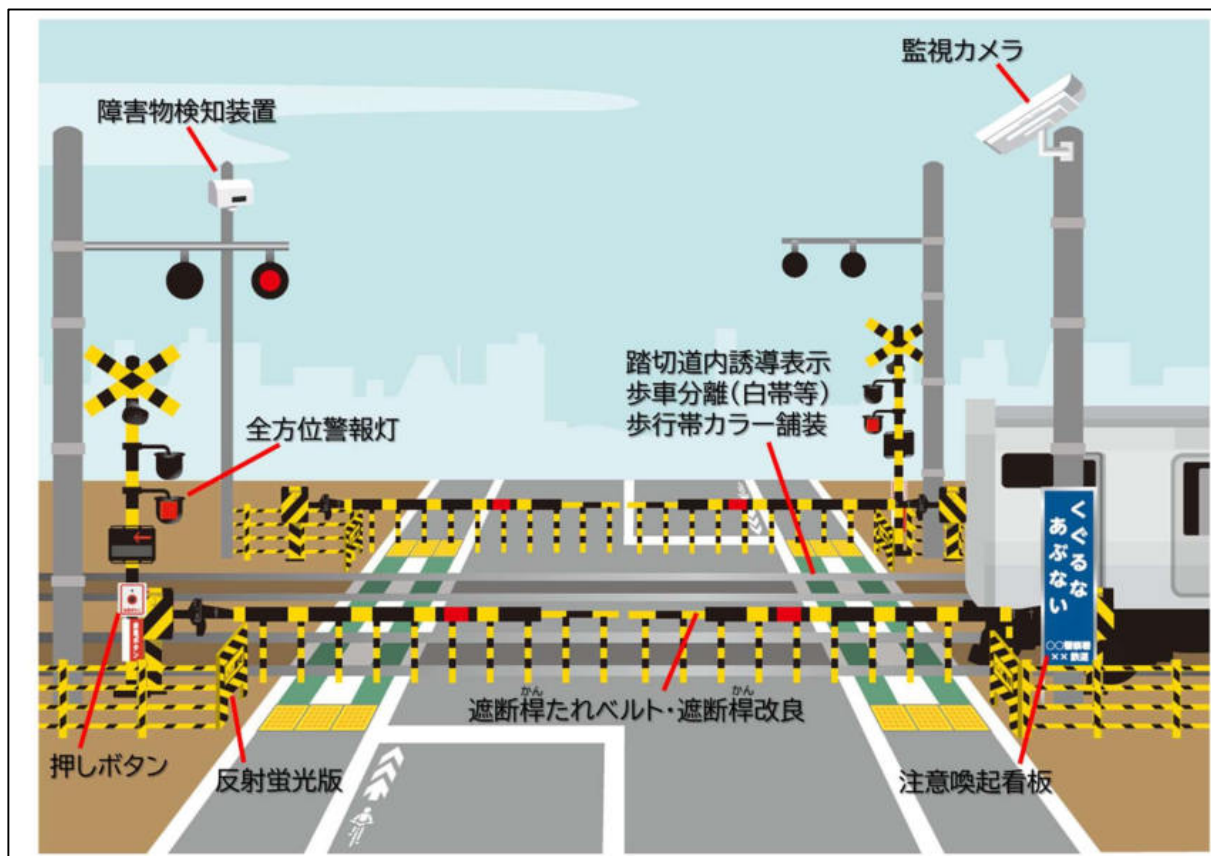


図 3-11 鉄道立体化以外の対策

1) 道路の単独立体交差事業

道路の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)し、踏切を除却する手法です。

主に踏切自動車交通遮断量の比較的大きい箇所において、道路交通の円滑化を図ることを目的として実施されています。

幹線道路の渋滞が緩和されることで、並行する生活道路への自動車交通の流入が抑制され、生活道路の渋滞緩和が図られるとともに、歩行者の安全性の向上にも寄与します。

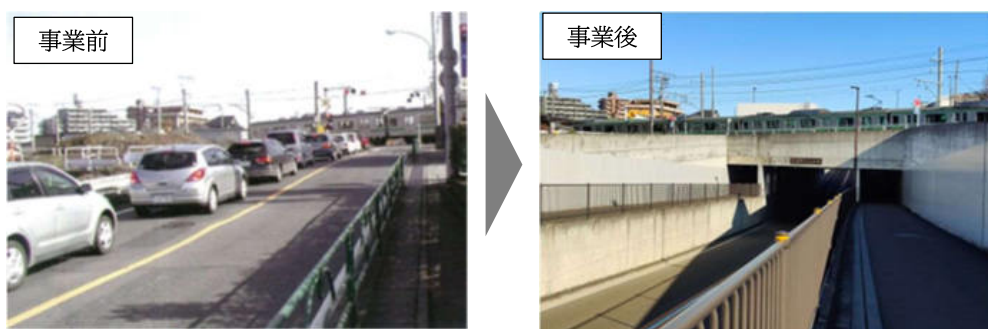


図 3-12 八王子 3・3・13 号線(打越踏切)における事業前後の状況

表 3-2 都内における道路の単独立体交差事業

	都市計画道路名称等	路線名	踏切名	駅間	所在地
事業中	補助第 26 号線	J R 横須賀線	住吉	大崎～西大井	品川区
	昭島 3・2・11 号線	J R 青梅線	村山街道	西立川～東中神	昭島市
	町田 3・3・36 号線	J R 横浜線	大戸	橋本～相原	町田市
	国分寺 3・4・6 号線	西武国分寺線	国分寺第 1 号	国分寺～恋ヶ窪	国分寺市
	主要地方道新宿青梅線	J R 八高線	狭山	箱根ヶ崎～金子	瑞穂町
	一般都道 瑞穂あきる野八王子線	J R 青梅線	志茂	福生～羽村	福生市
平成 16 年以降踏切除却	八王子 3・3・13 号線	J R 横浜線	打越	片倉～八王子	八王子市
	八王子 3・5・53 号線	J R 中央線	桜横町	八王子～西八王子	八王子市
	調布 3・4・7 号線	京王京王線	柴崎 4 号	柴崎～国領	調布市
	日野 3・4・14 号線	京王京王線	高幡不動第 15 号	高幡不動～南平	日野市
	国立 3・3・2 号線	J R 南武線	本宿原	西府～谷保	国立市
	西東京 3・2・6 号線	西武池袋線	保谷第 5 号	保谷～ひばりヶ丘	西東京市

2) 自由通路や歩道橋・地下道の設置

駅の自由通路とは、鉄道によって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、線路上空等を自由に横断できる施設として設置されるものです。

また、歩道橋や地下道などの立体横断施設は、駅付近に限らず、人の流れや周辺状況等に応じて駅間にも設置されることが多く、いずれも歩行者等の通行動線を確保し、踏切を通行することなく鉄道を横断することを可能とします。



図 3-13 橋上駅舎化又は自由通路の整備の例（JR 拝島駅・西武拝島駅）

3) 警報時間制御による遮断時間の短縮

踏切を通過する列車の種別や速度に応じて踏切警報時間を制御し、踏切の遮断時間を短縮化する対策として、「賢い踏切」の設置があります。

踏切に接近する列車の速度を感知し、速度の遅い列車については踏切に近い位置で警報・遮断を開始する一方、速度の速い列車については、より遠い位置で警報・遮断を開始します。これにより、列車の通過条件に応じた適切な警報制御が可能となり、踏切の遮断時間のばらつきを抑え、無駄な踏切待ち時間の削減が図られます。

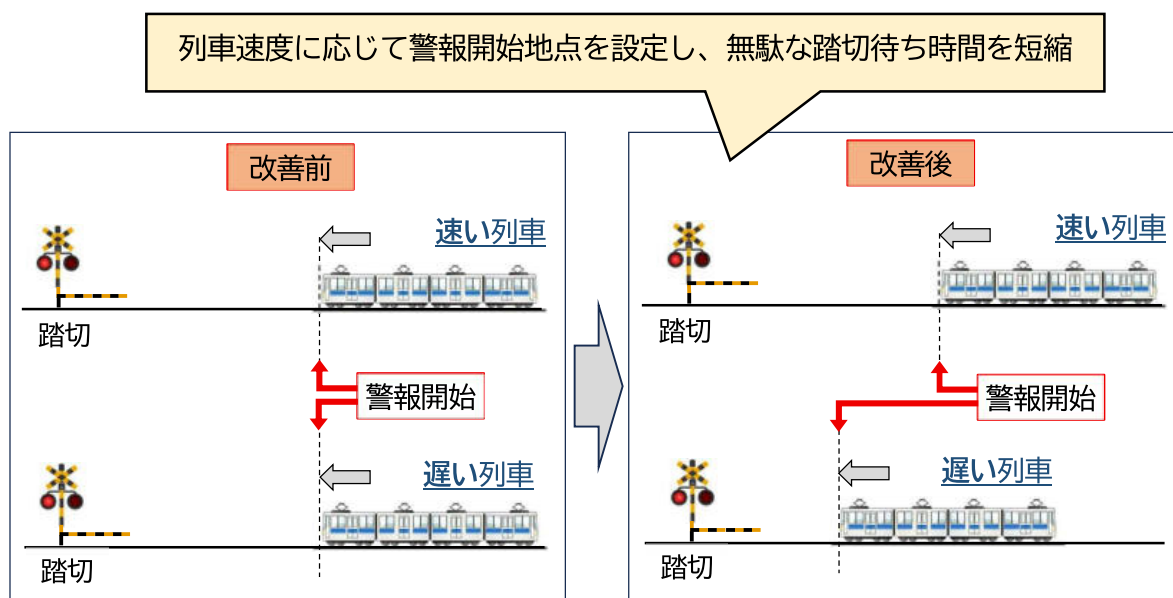


図 3-14 警報時間制御による遮断時間の短縮のイメージ

4) 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

オーバースタック型警報機や全方位警報機、遮断桿^{かん}たれベルト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、安全性を高めています。また、同様の目的から、カーブミラーや反射蛍光板の設置、踏切内及び前後におけるカラー舗装の実施等の対策も行われています。

さらに、障害物検知装置を設置することにより、踏切道内の支障物を検知して列車に知らせ、事故の未然防止を図るなど、安全性の向上に寄与しています。



全方位式警報灯
(JR五日市線 淵上第一踏切)



遮断桿^{かん}たれベルト
(西武池袋線 椎名町第8号踏切)



歩行帯カラー舗装
(JR中央線 裁判所踏切)



障害物検知装置
(東急池上線 久が原4号踏切)

図 3-15 踏切の視認性向上や踏切保安設備の設置

5) 災害時の管理方法の策定

平成 30 年 6 月に発生した大阪北部地震では、列車の駅間停止等により、多数の踏切道において長時間の遮断が発生し、救急救命活動等に大きな支障が生じました。

これを踏まえ、国は、踏切道改良促進法に基づき、災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定を行い、以下の内容を定めることを義務付けています。

東京都においても、これらを踏まえ、災害時に備えた踏切対策を進めています。

■災害時の踏切道の管理方法として定める内容

- ・災害時における警察・消防など関係機関との連絡体制
- ・長時間通行遮断の解消に向けた手順、情報提供の仕組みを定めた対処要領
- ・定期的な訓練の実施 等

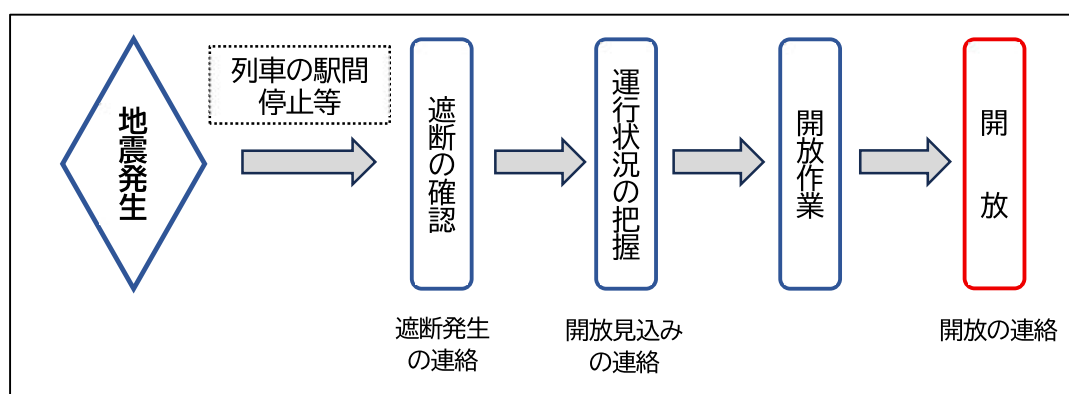


図 3-16 長時間遮断踏切を開放するまでの流れ（イメージ）

出典：国土交通省ウェブサイトより作成

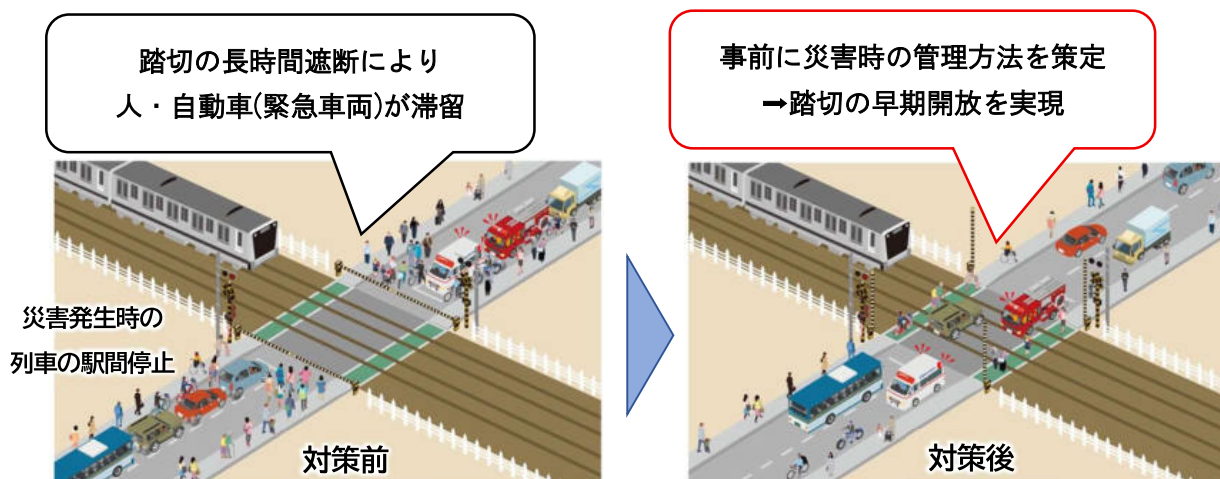


図 3-17 緊急輸送道路上の踏切の早期開放(イメージ)

第4章 「踏切対策基本方針」の改定

4-1 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。

4-2 基本方針の主な内容と効果

1) 「重点踏切」※³及び「重点交差予定箇所」※⁴を抽出

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

2) 「鉄道立体化の検討対象区間」※⁵を抽出

「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ります。また、区間内において鉄道立体化に関連するまちづくりや道路整備が計画的に進められるなど、関係者による効果的な取組が促進されます。

3) 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」※⁶の対策の方向性を提示

「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、全ての重点踏切に対する総合的かつ計画的な踏切対策が促進されます。

なお、以下の踏切については、検討の対象外としました。

■ 対象外とする踏切

- ・ 連続立体交差事業として事業中及び準備中区間の踏切
- ・ 単独立体交差事業により除却見込みの踏切
- ・ 軌道上の踏切

※3 「重点踏切」：重点的に対策を実施又は検討すべき踏切

※4 「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

※5 「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)

※6 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」：早期に実施可能な対策を関係者間で検討すべき区間

4-3 「重点踏切」及び「鉄道立体化の検討対象区間」の抽出の流れ

改定にあたって、「重点踏切」及び「鉄道立体化の検討対象区間」の抽出指標を再設定^{※7}します。

また、「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」について、個々の課題に即した対策を実施できるよう、対策の方向性を記載します。

新たな「重点踏切」及び「鉄道立体化の検討対象区間」の抽出の流れを以下に示します。

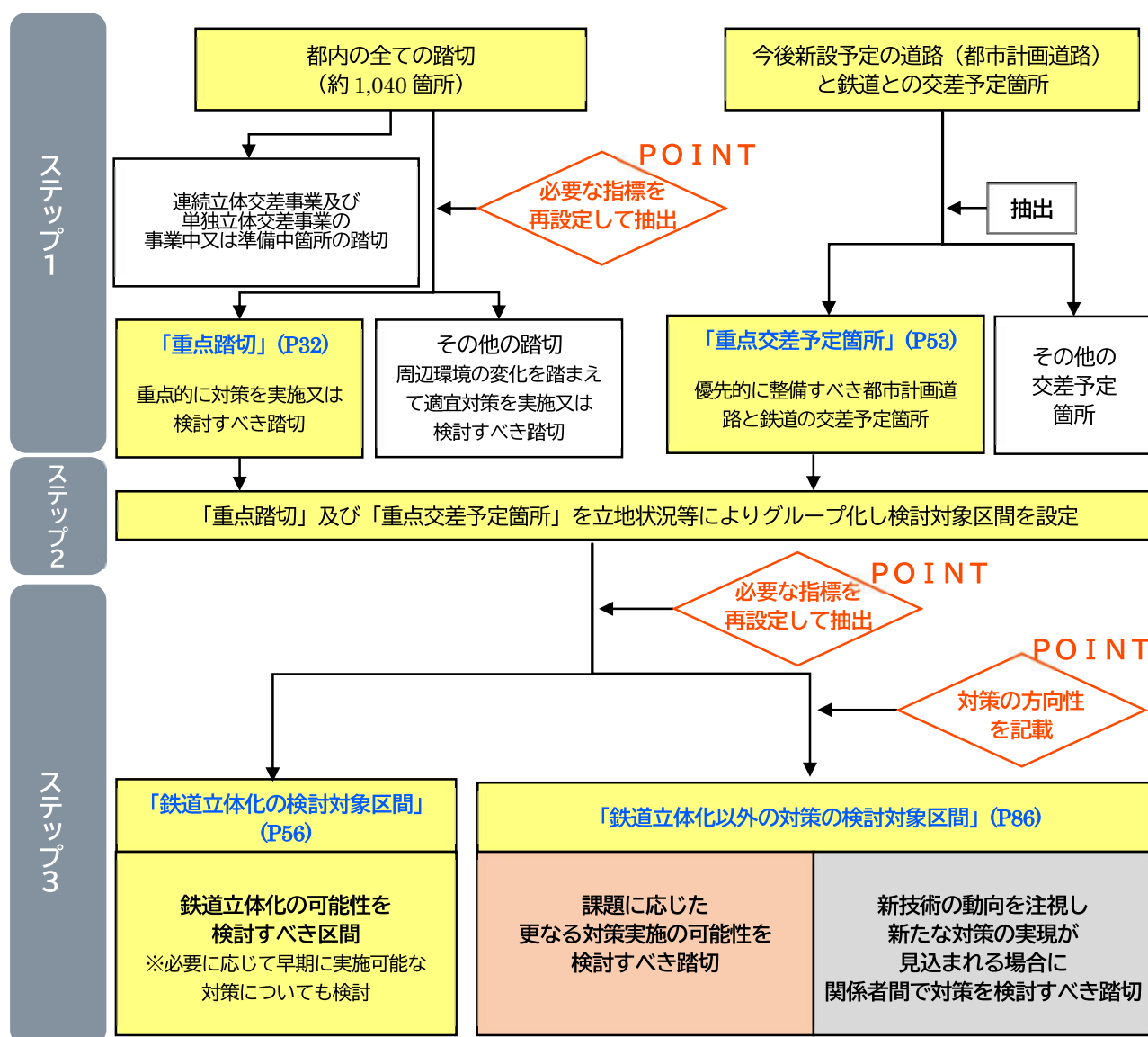


図 4-1 新たな「重点踏切」及び「鉄道立体化の検討対象区間」の抽出の流れ

※7 「重点踏切」及び「鉄道立体化の検討対象区間」の抽出にあたっては、令和3年9月末時点の踏切諸元を使用

第5章 「重点踏切」及び「重点交差予定箇所」の抽出

5-1 「重点踏切」

(1) 定義

重点的に対策を実施又は検討すべき踏切

東京都内に存在する踏切のうち、事業中又は検討中の連続立体交差事業及び事業中の単独立体交差事業により除却が予定されている踏切並びに軌道上の踏切を除いた踏切から、「重点踏切」を抽出します。

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

(2) 抽出の視点と指標

社会情勢の変化から考慮すべき観点を踏まえ、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災害対応の妨げの4つを踏切に関する課題として整理し、これらを「重点踏切」の抽出視点として設定します。

また、「重点踏切」の抽出指標は表5-1のとおりとし、いずれかの指標を満たす踏切を抽出しました。

表 5-1 「重点踏切」の抽出視点と指標

視点	指標
①道路渋滞の発生	a) 遮断時間が長い踏切
	●ピーク時の踏切遮断時間が 40 分以上(開かずの踏切)
	b) 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(自動車ボトルネック踏切)
	c) 道路ネットワークを形成する上で課題となる踏切
②地域分断による生活の不便やまちづくりの遅れ	●第五次事業化計画の優先整備路線にある踏切
	d) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切
	●自動車、軽車両及び歩行者の踏切交通遮断量が5万台(人)時/日以上かつ、軽車両及び歩行者の踏切交通遮断量が2万台(人)時/日以上(歩行者ボトルネック踏切)
	e) 乗降客数の多い駅の近くにある踏切
	●最寄駅(乗降客数が3万人/日以上)から50m以内の踏切
	f) まちなかウォークアブルを推進する上で課題となる踏切
	●滞在快適性等向上区域内にある踏切
③踏切事故の危険性	g) 自転車ネットワークを形成する上で課題となる踏切
	●東京都自転車通行空間整備推進計画の優先整備区間上にある踏切
	h) 構造上課題のある踏切(いずれかに該当)
	●横断長が20m以上の踏切
	●交差角度が45度未満の踏切
	●歩道が狭い踏切
	●特殊な構造の踏切※8
	●第4種踏切又は第3種踏切
	i) 事故発生履歴のある踏切
	●直近5年間に於いて2回以上の事故が発生した踏切
④災害対応の妨げ	j) 高齢者・障害者の通行が多く見込まれる踏切(いずれかに該当)
	●バリアフリー法に基づく特定道路上の踏切
	●半径100m以内に老人福祉施設又は障害者支援施設がある踏切
	k) 小学校の近くにある踏切
	●半径100m以内に小学校又は義務教育学校がある踏切
	l) 防災面で課題となる踏切
	●防災都市づくり推進計画における重点整備地域内にある踏切
	m) 緊急輸送道路又は骨格幹線道路上にある踏切
	●緊急輸送道路又は骨格幹線道路上にある踏切

※8 駅を利用するために踏切の通行が必要な踏切

(3) 抽出指標の説明

①道路渋滞の発生

a) 遮断時間が長い踏切

遮断時間の長い踏切は、道路渋滞を引き起こすだけでなく、通勤・通学や買い物など、都民の日常生活に支障を及ぼし、地域分断の一因となっています。

このため、遮断時間が特に長い踏切、いわゆる「開かずの踏切」を「重点踏切」として抽出しました。

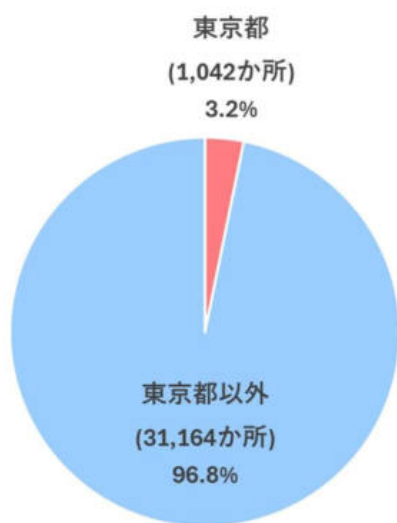


図 5-1 踏切数の割合

出典：国土交通省資料を基に作成

※東京都：令和7年時点

東京都以外：令和6年時点

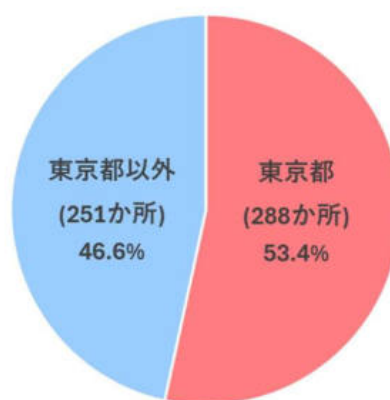


図 5-2 遮断時間が長い踏切
(開かずの踏切) の割合

出典：国土交通省資料を基に作成

※令和3年時点

都内の踏切数は全国の約3%だが、
遮断時間が長い踏切(開かずの踏切)の半分以上が都内に存在

b) 自動車交通量が多い踏切

自動車交通量が多い道路上にある踏切は、自動車等の一時停止などにより道路渋滞を引き起こし、多大な時間的・経済的損失をもたらしています。

このため、自動車交通量が多い踏切、いわゆる「自動車ボトルネック踏切」を「重点踏切」として抽出しました。

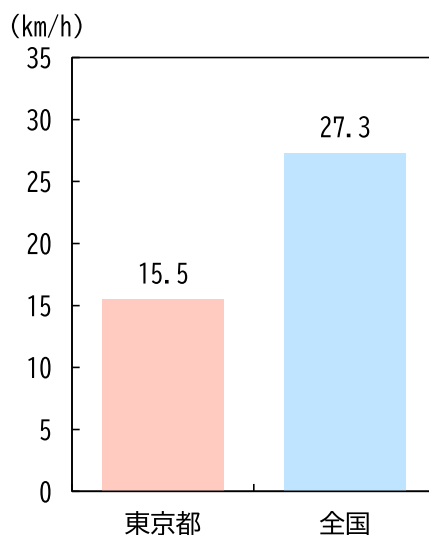


図 5-3 混雑時旅行速度

出典：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査を基に作成

東京都の混雑時旅行速度は全国平均より低く、
踏切による渋滞もその一因である

c) 道路ネットワークを形成する上で課題となる踏切

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、踏切対策を実施・検討する必要があります。

このため、将来優先的に整備すべき路線である、「東京における都市計画道路の整備方針(第五次事業化計画)」に位置付けられた優先整備路線にある踏切を「重点踏切」として抽出しました。

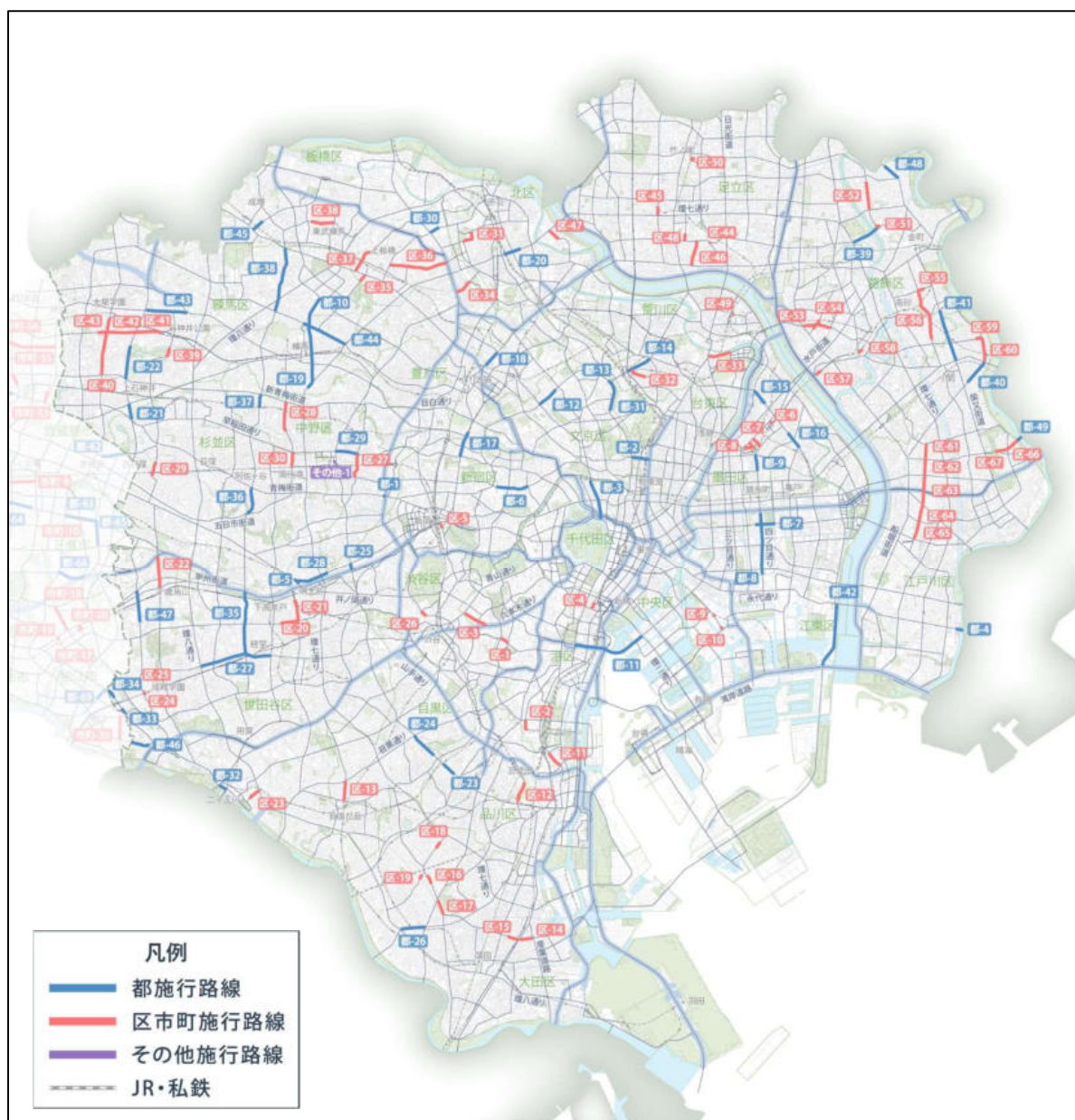


図 5-4 道路ネットワークの整備方針（優先整備路線・区部）

出典：東京都「東京における都市計画道路の整備方針（第五次事業化計画）」
(令和8年3月)

②地域分断による生活の不便やまちづくりの遅れ

d) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切

歩行者・自転車交通量が多い踏切は、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及ぼすおそれがあります。安全で円滑な歩行者・自転車交通ネットワークの形成は、まちの魅力向上に不可欠です。

このため、歩行者及び自転車交通量が多い踏切、いわゆる「歩行者ボトルネック踏切」を「重点踏切」として抽出しました。

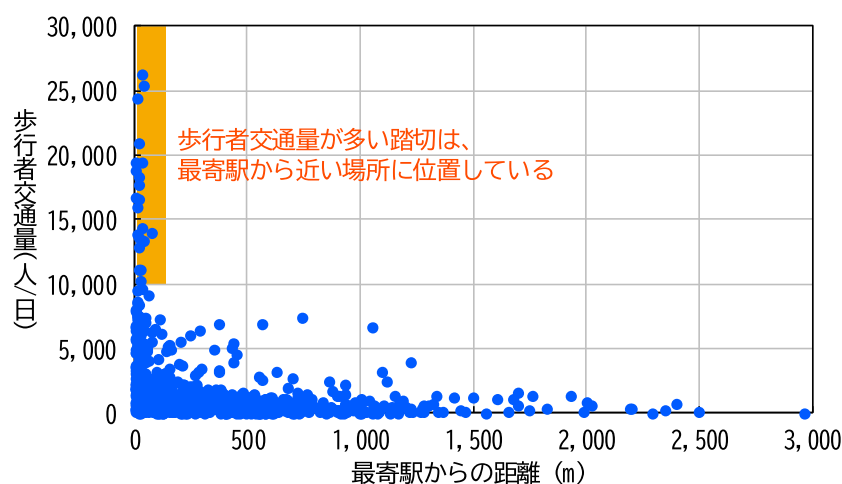


図 5-5 最寄駅からの距離と歩行者交通量の関係

出典：国土交通省資料、東京都資料を基に作成

e) 乗降客数の多い駅の近くにある踏切

駅周辺のまちづくりのポテンシャルは、駅の乗降客数の多寡に大きく影響されます。

また、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エリアであり、踏切により回遊性が阻害されると、まちづくりのポテンシャルを十分に発揮できないおそれがあります。

このため、乗降客数の多い駅の近くにある踏切を「重点踏切」として抽出しました。

f) まちなかウォーカブルを推進する上で課題となる踏切

人中心で魅力ある空間の創出を目指す東京の都市づくりの方向性を踏まえ、ウォーカブルなまちづくりを推進する観点から、歩行者・自転車の回遊性を阻害する要因となっている踏切への対策を進める必要があります。

このため、まちなかウォーカブルを推進する上で課題となる踏切として「滞在快適性等向上区域」内にある踏切を「重点踏切」として抽出しました。

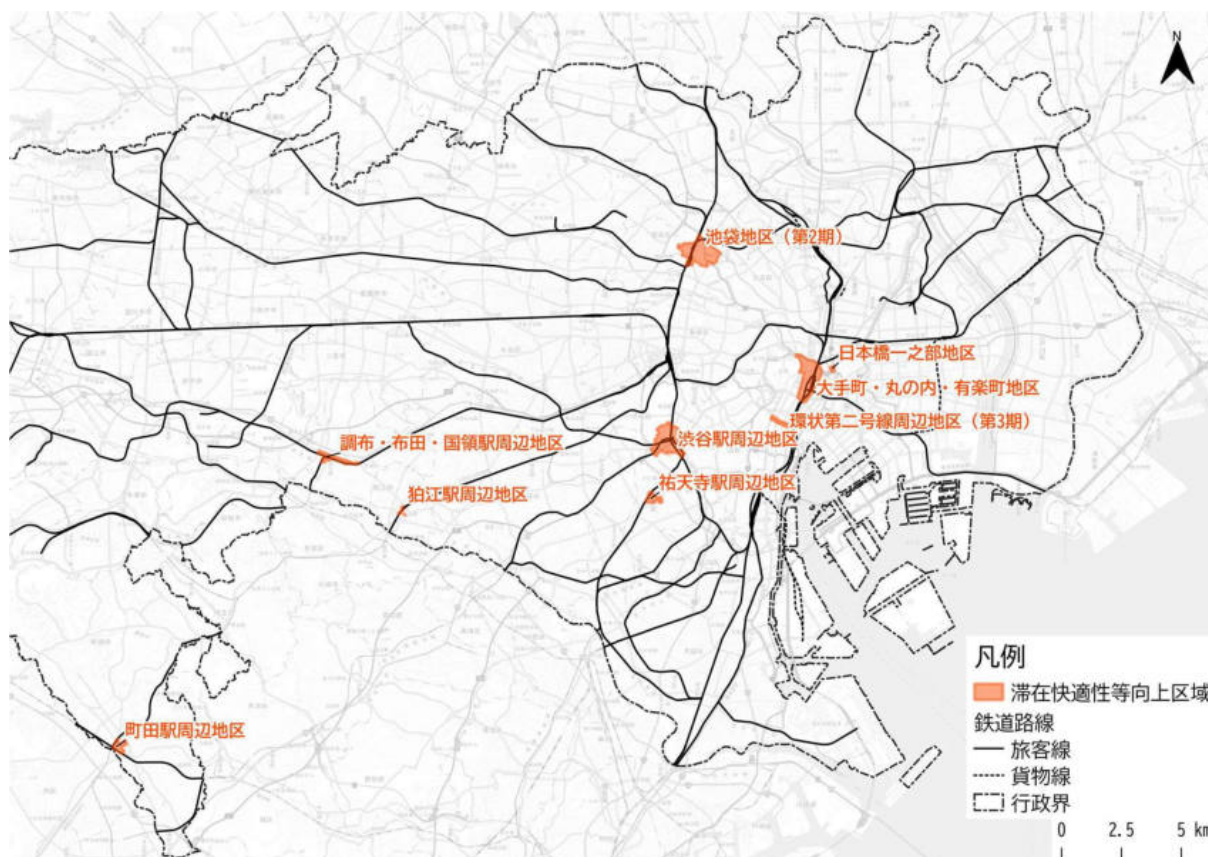


図 5-6 まちなかウォーカブルを推進する区域(滞在快適性等向上区域)

出典：東京都資料、国土交通省ウェブサイトを基に作成(令和5年12月時点)

※地理院タイルを加工して作成

g) 自転車ネットワークを形成する上で課題となる踏切

東京都は、都市の持続的な発展を可能とするため、集約型の地域構造への再編を進めています。こうした将来の都市づくりにおいて、自転車は、環境負荷の低減や健康増進に寄与するだけでなく、重要な交通手段の一つであることから、自転車利用の阻害要因となる踏切について、対策を進める必要があります。

このため、自転車ネットワークを形成する上で課題となる踏切として、「東京都自転車通行空間整備推進計画（令和3年5月）」の優先整備区間上にある踏切を「重点踏切」として抽出しました。

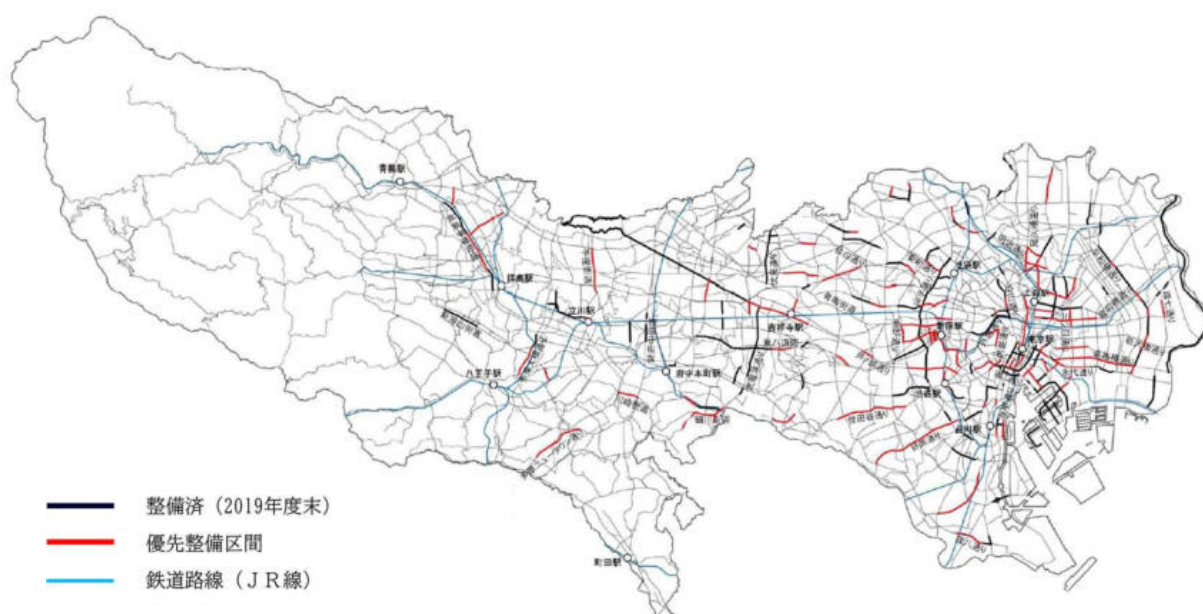


図 5-7 自転車ネットワーク(優先整備区間)

出典：東京都「東京都自転車通行空間整備推進計画」（令和3年5月）

③踏切事故の危険性

h) 構造上課題のある踏切

横断長が長い踏切や交差角度が小さい踏切、歩道が狭い踏切、第4種及び第3種踏切など、構造上に課題を有する踏切は、事故の危険性が高いことから、「重点踏切」として抽出しました。



横断長が長い踏切
(西武新宿線 小平第1号踏切)



交差角度が小さい踏切
(京王井の頭線 永福町5号踏切)



歩道が狭い踏切
(JR青梅線 航空支庁前踏切)



特殊な構造の踏切※9
(東急大井町線 自由が丘6号踏切)



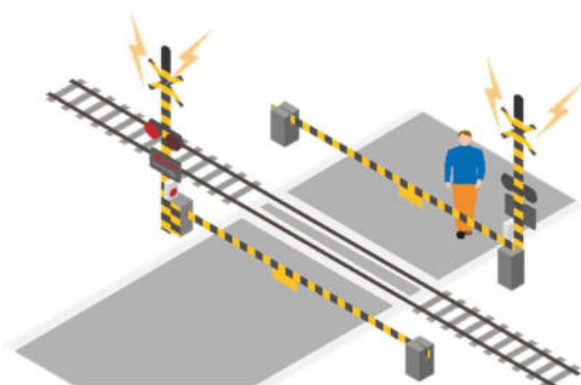
第4種踏切
(JR青梅線 石神前踏切)

図 5-8 構造上課題のある踏切の例

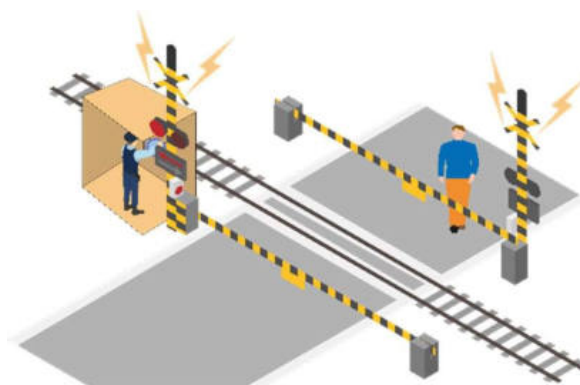
※9 駅を利用するために踏切の通行が必要な踏切

なお、第4種踏切とは、踏切警標のみが設置され、列車の接近を知らせる警報装置が設置されていない踏切を指します。また、第3種踏切とは、踏切警報機及び踏切警標が設置されている踏切を指します。

これらの踏切は、列車の接近に気付きにくいという構造上の課題を有しており、踏切事故の要因となることから、対策を講じる必要があります。



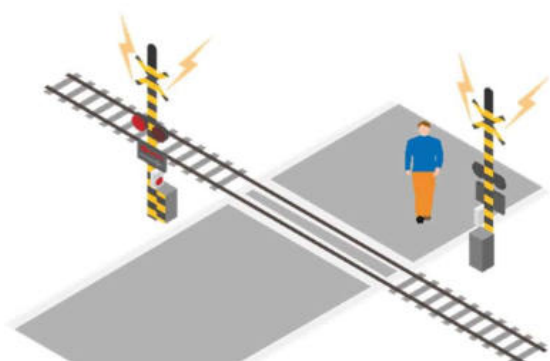
第1種踏切



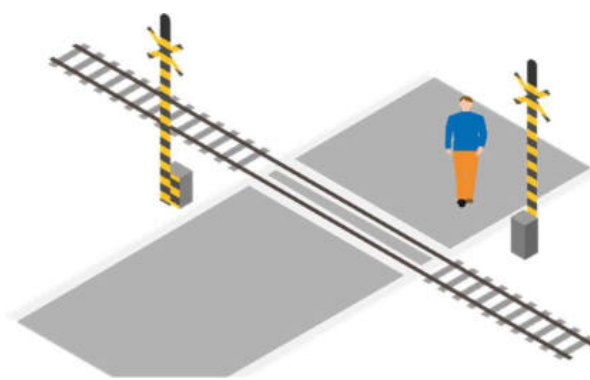
第2種踏切

自動遮断機が設置されている、
又は踏切保安係が配置されている

一定時間に限り
踏切保安係が遮断機を操作する



第3種踏切



第4種踏切

踏切警報機及び踏切警標が
設置されている

踏切警標のみ設置されている踏切で、
列車の接近を知らせる警報装置はない

図 5-9 踏切の種類

i) 事故発生履歴のある踏切

踏切事故は、死傷事故につながるおそれが高く、安全対策は極めて重要です。とりわけ、過去に事故が発生している踏切については、再び事故が発生する可能性があることから、重点的な対策を講じる必要があります。

このため、直近5年(令和元年度から令和5年度まで)に2回以上事故が発生している踏切を「重点踏切」として抽出しました。

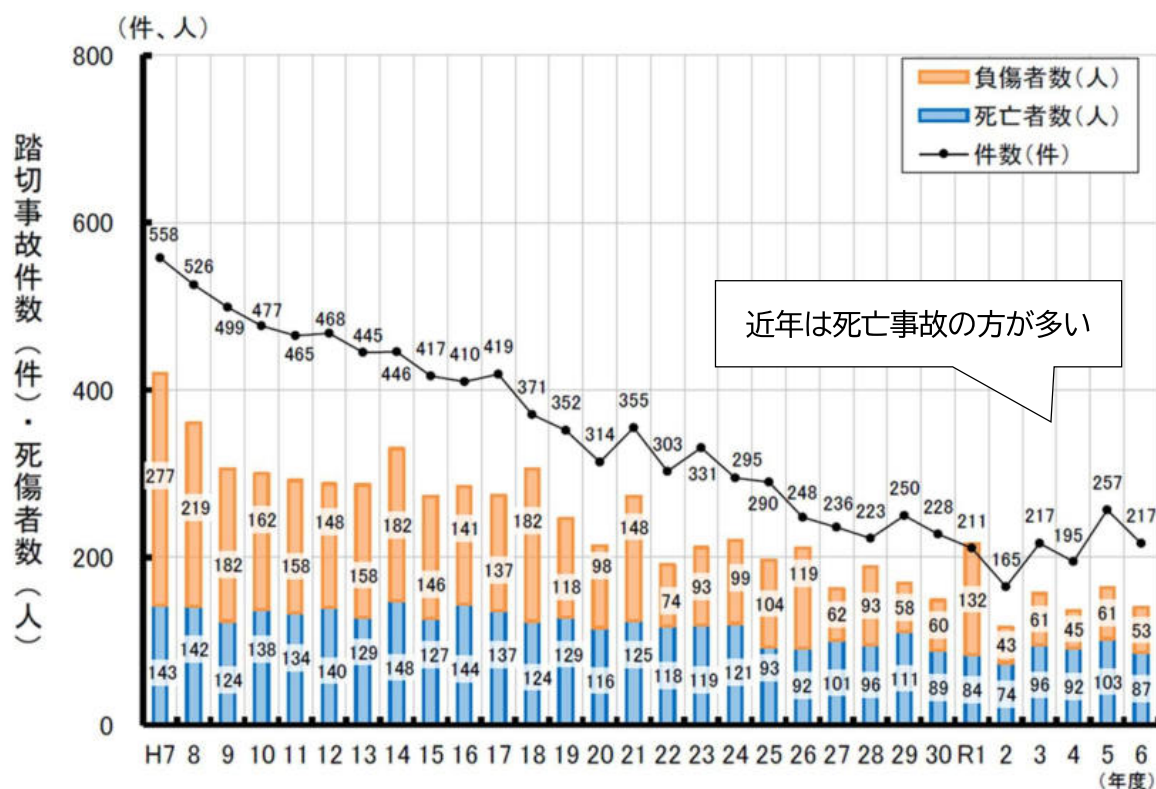


図 5-10 踏切事故件数と死傷者数の推移（全国）

出典：国土交通省資料

※R6年度は速報値

j) 高齢者・障害者の通行が多く見込まれる踏切

踏切事故の関係者のうち、令和6年度においては60代以上の割合が約半数を占めるなど、高齢者による事故が大きな問題となっています。

このため、高齢者又は障害者の通行が多く見込まれる踏切を「重点踏切」として抽出しました。

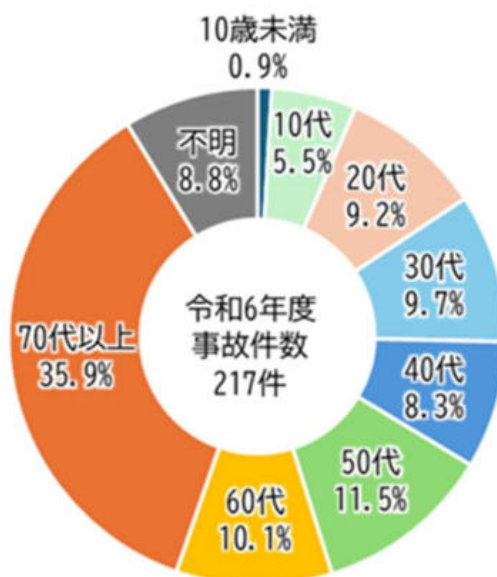


図 5-11 関係者年齢別構成（全国）

出典：国土交通省「鉄軌道輸送の安全に関わる情報(令和6年度)」より作成

k) 小学校の近くにある踏切

児童等の利用が多く見込まれる踏切については、安全確保の観点から重点的に踏切対策を進める必要があります。このため、小学校の近くにある踏切を「重点踏切」として抽出しました。

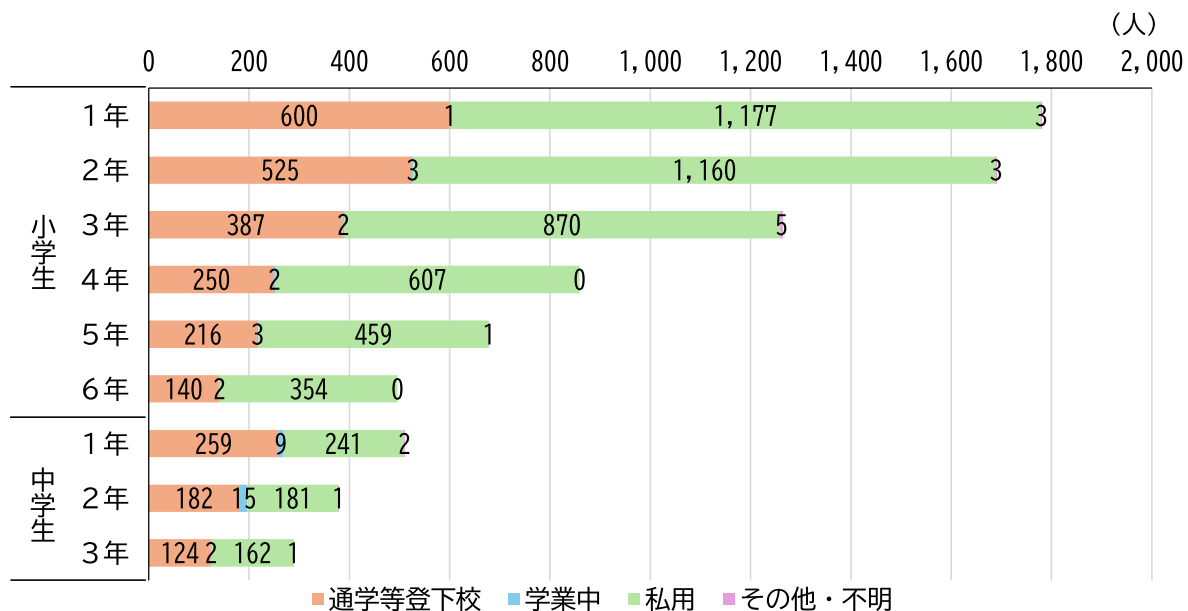


図 5-12 通行目的別にみた学齢別・歩行中交通事故死者・重傷者数
(平成23年～令和2年合計)

出典：内閣府「令和3年版 交通安全白書」

④災害対応の妨げ

1) 防災面で課題となる踏切

防災都市づくりを推進する上で、鉄道が地上を走行している箇所では、震災時に避難路としての機能が阻害される場合があります。このため、防災都市づくりを効果的に推進する観点から、踏切対策を併せて検討する必要があります。

東京都では、震災を予防し、震災時における被害の拡大を防止するため、延焼遮断帯の形成、緊急輸送道路の機能確保、安全で良質な市街地の形成、避難場所等の確保など、都市構造の改善に関する諸施策を体系的に推進することを目的として、「防災都市づくり推進計画」を定めています。

同計画においては、震災時に特に甚大な被害が想定される地域を「整備地域」として指定し、そのうち、防災都市づくりに資する事業を重層的かつ集中的に実施する地域を「重点整備地域」として設定しています。

これらを踏まえ、防災面で課題がある踏切として、重点整備地域内にある踏切を「重点踏切」として抽出しました。

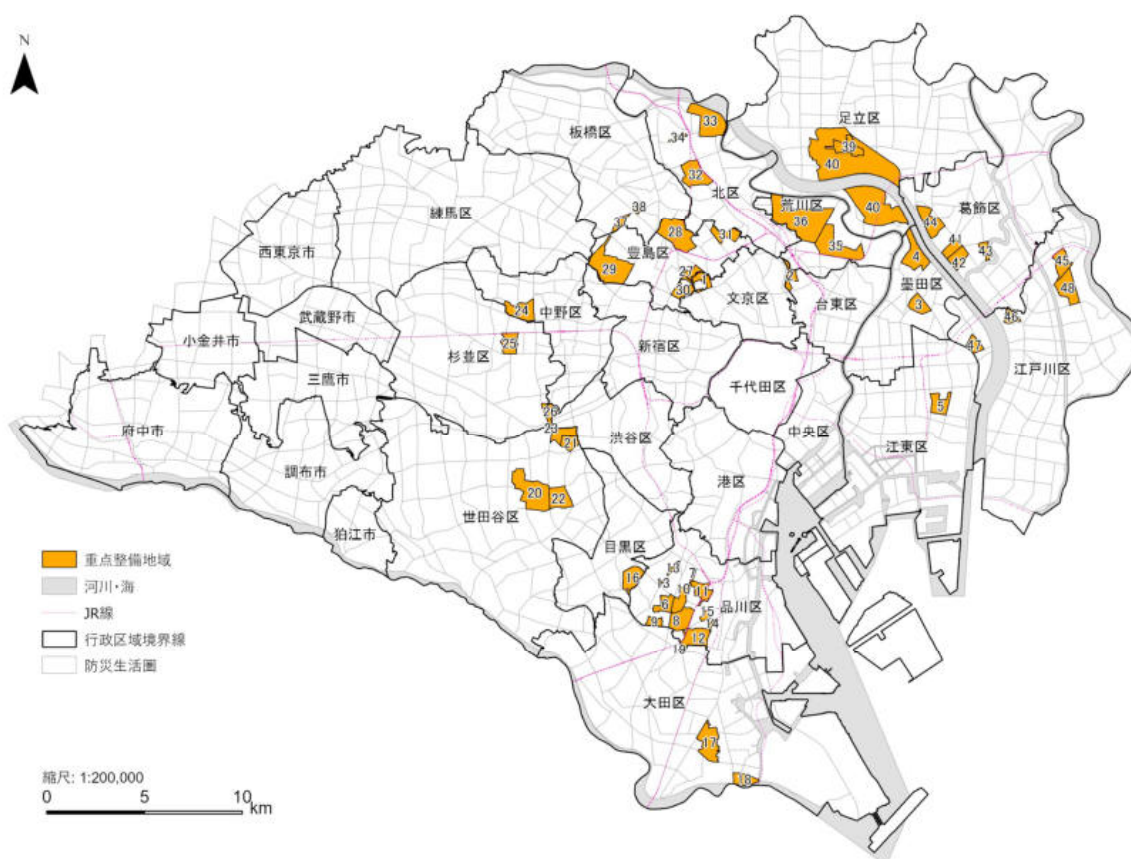


図 5-13 防災面で課題がある地域(重点整備地域)の位置

出典：東京都「防災都市づくり推進計画」（令和8年3月）

表 5-2 防災面で課題がある地域（重点整備地域）の一覧

No.	地域名称	面積(ha)	No.	地域名称	面積(ha)
1	大塚五・六丁目地区	27.9	25	杉並第六小学校周辺地区	46.7
2	谷中二・三・五丁目地区	28.7	26	方南一丁目地区	33.6
3	京島周辺地区	40.0	27	東池袋四・五丁目地区	19.2
4	鐘ヶ淵周辺地区	80.6	28	池袋本町・上池袋地区	124.3
5	北砂三・四・五丁目地区	48.6	29	補助26・172号線沿道地区	153.8
6	東中延一・二丁目、 中延二・三丁目及び西中延三丁目地区	36.8	30	雑司が谷・南池袋地区	38.2
7	補助29号線沿道地区(品川区)	26.5	31	補助81号線沿道地区	40.7
8	豊町四・五・六丁目、 二葉三・四丁目及び西大井六丁目地区	63.6	32	十条駅周辺地区	81.2
9	旗の台四丁目・中延五丁目地区	19.3	33	志茂・岩淵地区	116.7
10	戸越二・四・五・六丁目地区	39.2	34	赤羽西補助86号線沿道地区	6.0
11	西品川一・二・三丁目地区	42.1	35	荒川・南千住地区	123.4
12	大井五・七丁目、 西大井二・三・四丁目地区	68.1	36	町屋・尾久地区	242.6
13	放射2号線沿道地区	7.9	37	大谷口一丁目周辺地区	19.1
14	補助28号線沿道地区	3.8	38	大山駅周辺西地区	9.6
15	大井二丁目地区	10.2	39	西新井駅西口周辺地区	54.8
16	目黒本町五・六丁目、原町一丁目、 洗足一丁目地区	57.2	40	足立区中南部一帯地区	646.2
17	大森中地区(西荻谷、東蒲田、大森中)	90.3	41	四つ木一・二丁目地区	28.1
18	羽田二・三・六丁目地区	34.8	42	東四つ木地区	40.0
19	補助29号線沿道地区(大田区)	1.4	43	東立石四丁目地区	19.5
20	区役所周辺地区(世田谷区)	145.0	44	堀切二丁目周辺及び四丁目地区	68.5
21	北沢三・四丁目地区	33.6	45	南小岩七・八丁目周辺地区	47.2
22	太子堂・若林地区	64.5	46	松島三丁目地区	25.6
23	北沢五丁目・大原一丁目地区	44.2	47	平井二丁目付近地区	28.6
24	大和町地区	67.5	48	南小岩南部・東松本付近地区	73.8

出典：東京都「防災都市づくり推進計画」（令和8年3月）

m) 緊急輸送道路又は骨格幹線道路上にある踏切

災害直後は、避難や救助活動をはじめ、物資供給等の応急活動を円滑に行うため、基幹的な道路において緊急車両の通行を確保することが重要です。

このため、緊急輸送道路又は骨格幹線道路上にある踏切を「重点踏切」として抽出しました。



図 5-14 東京都の緊急輸送道路(令和2年4月)

出典：東京都資料



図 5-15 骨格幹線道路

出典：STOCK EFFECTS IN TOKYO～東京におけるインフラ・ストック効果、東京都 HP

(4) 抽出結果

抽出指標に基づき、382箇所「重点踏切」を抽出しました。
次ページ以降に抽出した「重点踏切」の一覧を示します。

表 5-3 「重点踏切」の一覧(1/4)

通し No	踏切道名	路線名	道路管理者	最寄駅名	通し No	踏切道名	路線名	道路管理者	最寄駅名
1	品川道	J R東海道本線	品川区	大井町	50	永山	J R青梅線	青梅市	青梅
2	学校	J R東海道本線	大田区	大森	51	石神前	J R青梅線	青梅市	石神前
3	山谷道	J R東海道本線	大田区	大森	52	下宿	J R青梅線	青梅市	石神前
4	新田	J R東海道本線	大田区	大森	53	薬師	J R青梅線	青梅市	二俣尾
5	堤方	J R東海道本線	大田区	蒲田	54	海禅寺街道	J R青梅線	青梅市	二俣尾
6	新井宿	J R東海道本線	大田区	蒲田	55	軍畑	J R青梅線	青梅市	軍畑
7	上仲	J R東海道本線	大田区	蒲田	56	旧大丹波	J R青梅線	奥多摩町	川井
8	御園	J R東海道本線	大田区	蒲田	57	小丹波第一	J R青梅線	奥多摩町	古里
9	大倉	J R東海道本線	大田区	蒲田	58	宮ノ前	J R青梅線	奥多摩町	古里
10	雑色	J R東海道本線	大田区	蒲田	59	学校通	J R青梅線	奥多摩町	奥多摩
11	宮前	J R東海道本線	大田区	蒲田	60	熊川第一	J R五日市線	東京都	熊川
12	八幡	J R東海道本線	大田区	蒲田	61	東秋留第一	J R五日市線	認定外	東秋留
13	小竹	J R東海道本線	大田区	蒲田	62	青梅街道	J R五日市線	国土交通省	秋川
14	苗木原	J R東海道支線	品川区	大崎	63	五日市街道	J R五日市線	東京都	秋川
15	権現台	J R東海道支線	品川区	大崎	64	引田	J R五日市線	あさる野市	武蔵引田
16	下村	J R東海道支線	品川区	大崎	65	平井	J R五日市線	東京都	武蔵増戸
17	原	J R東海道支線	品川区	西大井	66	上川原	J R八高線	昭島市	拝島
18	霜田	J R東海道支線	大田区	西大井	67	砂川街道	J R八高線	東京都	東福生
19	堀之内	J R中央線	日野市	豊田	68	福生街道	J R八高線	東京都	東福生
20	黒川	J R中央線	日野市	豊田	69	福生第二号	J R八高線	福生市	東福生
21	八王子街道	J R中央線	日野市	豊田	70	青梅街道	J R八高線	東京都	箱根ヶ崎
22	相模街道	J R中央線	国土交通省	八王子	71	与美東	J R東北本線	北区	尾久
23	梅原横町	J R中央線	東京都	八王子	72	与美西	J R東北本線	北区	尾久
24	台町	J R中央線	八王子市	西八王子	73	第二下田端	J R東北本線	東京都	尾久
25	第一水道	J R中央線	八王子市	西八王子	74	王子街道南亘	J R東北回送線	北区	尾久
26	第二水道	J R中央線	八王子市	西八王子	75	梶原	J R東北本線	北区	尾久
27	並木東	J R中央線	八王子市	西八王子	76	第二王子	J R東北本線	北区	尾久
28	新井	J R中央線	八王子市	高尾	77	根岸	J R東北本線	北区	東十条
29	小学校前	J R南武線	府中市	分倍河原	78	井頭	J R東北本線	北区	東十条
30	神社前	J R南武線	府中市	分倍河原	79	青山街道	J R山手線	渋谷区	新宿
31	下谷保	J R南武線	国立市	谷保	80	廐道	J R山手線	渋谷区	新宿
32	天神前	J R南武線	東京都	谷保	81	金杉	J R常磐線	荒川区	日暮里
33	新青梅街道	J R青梅線	東京都	立川	82	日暮里八丁目3号	J R常磐線	荒川区	三河島
34	上野原	J R青梅線	立川市	立川	83	日暮里道	J R常磐線	東京都	三河島
35	畑道	J R青梅線	立川市	西立川	84	北千住一丁目	J R常磐線	足立区	北千住
36	学校前	J R青梅線	立川市	西立川	85	堀之内	J R埼京線	豊島区	板橋
37	裏通り	J R青梅線	立川市	西立川	86	第二雲雀ヶ谷	J R埼京線	豊島区	板橋
38	航空支庁前	J R青梅線	立川市	西立川	87	仲仙道	J R埼京線	板橋区	板橋
39	富士見街道	J R青梅線	東京都	西立川	88	幹線27号	J R総武支線	東京都	-
40	航空支庁西門	J R青梅線	立川市	西立川	89	立石大通	J R総武支線	葛飾区	-
41	学校前	J R青梅線	昭島市	東中神	90	幹線3号	J R総武支線	東京都	-
42	昭和飛行機前	J R青梅線	昭島市	牛島	91	東京街道	J R総武支線	葛飾区	-
43	牛浜	J R青梅線	東京都	牛浜	92	新砂	J R総武支線	江東区	-
44	中新道	J R青梅線	福生市	福生	93	新宿新道	J R総武支線	国土交通省	-
45	羽村東部	J R青梅線	東京都	羽村	94	浜街道	J R総武支線	葛飾区	-
46	長岡街道	J R青梅線	羽村市	羽村	95	横田5号砂川街道	J R貨物八高線	東京都	-
47	間坂第一	J R青梅線	羽村市	小作	96	横田6号	J R貨物引込線	福生市	-
48	河辺東部	J R青梅線	青梅市	河辺	97	伊勢崎線第22号	東武伊勢崎線	足立区	北千住
49	勝沼第一	J R青梅線	東京都	東青梅	98	伊勢崎線第21号	東武伊勢崎線	足立区	牛田

表 5-4 「重点踏切」の一覧(2/4)

通し No	踏切道名	路線名	道路管理者	最寄駅名	通し No	踏切道名	路線名	道路管理者	最寄駅名
99	伊勢崎線第20号	東武伊勢崎線	足立区	牛田	148	椎名町第8号	西武池袋線	豊島区	東長崎
100	伊勢崎線第17号	東武伊勢崎線	東京都	鐘ヶ淵	149	椎名町第9号	西武池袋線	豊島区	東長崎
101	亀戸線第1号	東武亀戸線	東京都	曳舟	150	椎名町第10号	西武池袋線	豊島区	東長崎
102	亀戸線第2号	東武亀戸線	墨田区	曳舟	151	東長崎第1号	西武池袋線	豊島区	東長崎
103	亀戸線第3号	東武亀戸線	墨田区	曳舟	152	東長崎第3号	西武池袋線	東京都	東長崎
104	亀戸線第4号	東武亀戸線	墨田区	小村井	153	東長崎第4号	西武池袋線	練馬区	東長崎
105	亀戸線第5号	東武亀戸線	墨田区	小村井	154	東長崎第5号	西武池袋線	練馬区	江古田
106	亀戸線第6号	東武亀戸線	墨田区	小村井	155	東長崎第7号	西武池袋線	練馬区	江古田
107	亀戸線第7号	東武亀戸線	墨田区	小村井	156	東長崎第8号	西武池袋線	練馬区	江古田
108	亀戸線第10号	東武亀戸線	東京都	小村井	157	江古田第1号	西武池袋線	練馬区	江古田
109	亀戸線第13号	東武亀戸線	墨田区	東あずま	158	江古田第2号	西武池袋線	練馬区	江古田
110	亀戸線第15号	東武亀戸線	墨田区	東あずま	159	石神井公園第10号	西武池袋線	練馬区	大泉学園
111	亀戸線第19号	東武亀戸線	江東区	亀戸水神	160	大泉学園第3号	西武池袋線	練馬区	大泉学園
112	亀戸線第21号	東武亀戸線	江東区	亀戸水神	161	大泉学園第4号	西武池袋線	練馬区	大泉学園
113	東上本線第2号	東武東上線	豊島区	北池袋	162	大泉学園第6号	西武池袋線	練馬区	保谷
114	東上本線第9号	東武東上線	板橋区	下板橋	163	大泉学園第7号	西武池袋線	東京都	保谷
115	東上本線第6号	東武東上線	豊島区	北池袋	164	大泉学園第9号	西武池袋線	練馬区	保谷
116	東上本線第5号	東武東上線	豊島区	北池袋	165	保谷第1号	西武池袋線	西東京市	保谷
117	東上本線第4号	東武東上線	豊島区	北池袋	166	保谷第3号	西武池袋線	西東京市	保谷
118	東上本線第21号	東武東上線	板橋区	中板橋	167	保谷第4号	西武池袋線	西東京市	保谷
119	東上本線第22号	東武東上線	板橋区	とさわ台	168	保谷第9号	西武池袋線	西東京市	ひばりヶ丘
120	東上本線第26号	東武東上線	東京都	とさわ台	169	保谷第10号	西武池袋線	東京都	ひばりヶ丘
121	東上本線第28号	東武東上線	板橋区	上板橋	170	保谷第11号	西武池袋線	西東京市	ひばりヶ丘
122	東上本線第29号	東武東上線	板橋区	上板橋	171	ひばりヶ丘第1号	西武池袋線	西東京市	ひばりヶ丘
123	東上本線第30号	東武東上線	板橋区	上板橋	172	ひばりヶ丘第2号	西武池袋線	東久留米市	ひばりヶ丘
124	東上本線第33号	東武東上線	板橋区	上板橋	173	ひばりヶ丘第5号	西武池袋線	東久留米市	東久留米
125	東上本線第37号	東武東上線	板橋区	東武練馬	174	ひばりヶ丘第7号	西武池袋線	東久留米市	東久留米
126	東上本線第38号	東武東上線	板橋区	東武練馬	175	東久留米第1号	西武池袋線	東京都	東久留米
127	東上本線第40号	東武東上線	板橋区	東武練馬	176	清瀬第1号	西武池袋線	東京都	清瀬
128	東上本線第42号	東武東上線	私道	東武練馬	177	清瀬第8号	西武池袋線	清瀬市	秋津
129	東上本線第49号	東武東上線	板橋区	下赤塚	178	秋津第1号	西武池袋線	東村山市	秋津
130	東上本線第50号	東武東上線	板橋区	下赤塚	179	高田馬場第2号	西武新宿線	新宿区	高田馬場
131	東上本線第51号	東武東上線	板橋区	下赤塚	180	高田馬場第3号	西武新宿線	新宿区	高田馬場
132	東上本線第53号	東武東上線	板橋区	下赤塚	181	高田馬場第5号	西武新宿線	新宿区	下落合
133	東上本線第56号	東武東上線	板橋区	成増	182	高田馬場第6号	西武新宿線	新宿区	下落合
134	東上本線第58号	東武東上線	板橋区	成増	183	高田馬場第8号	西武新宿線	新宿区	下落合
135	東上本線第59号	東武東上線	板橋区	成増	184	高田馬場第9号	西武新宿線	新宿区	下落合
136	池袋第2号	西武池袋線	豊島区	池袋	185	下落合第1号	西武新宿線	新宿区	下落合
137	池袋第3号	西武池袋線	豊島区	池袋	186	下落合第3号	西武新宿線	新宿区	下落合
138	池袋第6号	西武池袋線	豊島区	椎名町	187	下落合第5号	西武新宿線	新宿区	下落合
139	池袋第7号	西武池袋線	豊島区	椎名町	188	下落合第6号	西武新宿線	新宿区	中井
140	池袋第9号	西武池袋線	豊島区	椎名町	189	下落合第7号	西武新宿線	新宿区	中井
141	椎名町第1号	西武池袋線	豊島区	椎名町	190	中井第1号	西武新宿線	新宿区	中井
142	椎名町第2号	西武池袋線	豊島区	椎名町	191	中井第2号	西武新宿線	新宿区	中井
143	椎名町第3号	西武池袋線	豊島区	椎名町	192	中井第4号	西武新宿線	新宿区	中井
144	椎名町第4号	西武池袋線	豊島区	椎名町	193	中井第5号	西武新宿線	中野区	新井薬師前
145	椎名町第5号	西武池袋線	豊島区	東長崎	194	野方第1号	西武新宿線	中野区	野方
146	椎名町第6号	西武池袋線	豊島区	東長崎	195	下井草第4号	西武新宿線	杉並区	井荻
147	椎名町第7号	西武池袋線	豊島区	東長崎	196	東伏見第4号	西武新宿線	西東京市	西武柳沢

表 5-5 「重点踏切」の一覧(3/4)

通し No	踏切道名	路線名	道路管理者	最寄駅名	通し No	踏切道名	路線名	道路管理者	最寄駅名
197	西武柳沢第4号	西武新宿線	東京都	田無	246	つつじヶ丘1号	京王京王線	調布市	つつじヶ丘
198	田無第2号	西武新宿線	西東京市	田無	247	つつじヶ丘4号	京王京王線	調布市	柴崎
199	田無第3号	西武新宿線	西東京市	田無	248	つつじヶ丘5号	京王京王線	調布市	柴崎
200	田無第8号	西武新宿線	東京都	花小金井	249	柴崎3号	京王京王線	調布市	柴崎
201	田無第9号	西武新宿線	小平市	花小金井	250	調布21号	京王京王線	調布市	西調布
202	花小金井第1号	西武新宿線	東京都	花小金井	251	飛田給1号	京王京王線	調布市	飛田給
203	花小金井第4号	西武新宿線	東京都	花小金井	252	多磨霊園4号	京王京王線	府中市	東府中
204	花小金井第7号	西武新宿線	小平市	小平	253	東府中1号	京王京王線	府中市	東府中
205	小平第1号	西武新宿線	東京都	小平	254	東府中2号	京王京王線	東京都	東府中
206	小平第2号	西武新宿線	東村山市	小平	255	府中4号	京王京王線	府中市	分倍河原
207	小平第3号	西武新宿線	東村山市	小平	256	府中5号	京王京王線	東京都	分倍河原
208	小平第5号	西武新宿線	東村山市	久米川	257	府中6号	京王京王線	府中市	分倍河原
209	久米川第1号	西武新宿線	東京都	久米川	258	分倍河原1号	京王京王線	府中市	分倍河原
210	東村山第7号	西武西武園線	東村山市	西武園	259	聖蹟桜ヶ丘7号	京王京王線	東京都	百草園
211	小川第5号	西武国分寺線	東村山市	東村山	260	渋谷1号	京王井の頭線	渋谷区	神泉
212	小川第3号	西武国分寺線	東村山市	小川	261	神泉2号	京王井の頭線	目黒区	駒場東大前
213	小川第1号	西武国分寺線	小平市	小川	262	駒場東大前1号	京王井の頭線	目黒区	駒場東大前
214	鷹の台第5号	西武国分寺線	小平市	小川	263	駒場東大前3号	京王井の頭線	私道	池ノ上
215	鷹の台第2号	西武国分寺線	小平市	鷹の台	264	駒場東大前4号	京王井の頭線	世田谷区	池ノ上
216	鷹の台第3号	西武国分寺線	東京都	鷹の台	265	池ノ上1号	京王井の頭線	東京都	池ノ上
217	恋ヶ窪第3号	西武国分寺線	東京都	鷹の台	266	池ノ上2号	京王井の頭線	世田谷区	池ノ上
218	国分寺第6号	西武国分寺線	東京都	恋ヶ窪	267	池ノ上3号	京王井の頭線	私道	池ノ上
219	国分寺第3号	西武国分寺線	東京都	恋ヶ窪	268	下北沢1号	京王井の頭線	世田谷区	下北沢
220	国分寺第2号	西武多摩湖線	国分寺市	国分寺	269	下北沢2号	京王井の頭線	世田谷区	新代田
221	国分寺第4号	西武多摩湖線	国分寺市	国分寺	270	新代田1号	京王井の頭線	世田谷区	東松原
222	国分寺第5号	西武多摩湖線	東京都	国分寺	271	東松原1号	京王井の頭線	世田谷区	東松原
223	萩山第1号	西武多摩湖線	東村山市	萩山	272	東松原2号	京王井の頭線	私道	東松原
224	国分寺第6号	西武多摩湖線	東京都	一橋学園	273	東松原4号	京王井の頭線	世田谷区	明大前
225	一橋学園第3号	西武多摩湖線	小平市	青梅街道	274	東松原5号	京王井の頭線	世田谷区	明大前
226	一橋学園第4号	西武多摩湖線	東京都	青梅街道	275	明大前1号	京王井の頭線	杉並区	明大前
227	八坂第2号	西武多摩湖線	東村山市	武蔵大和	276	明大前2号	京王井の頭線	杉並区	永福町
228	小川第2号	西武拝島線	東京都	小川	277	明大前3号	京王井の頭線	東京都	永福町
229	小平第4号	西武拝島線	東京都	萩山	278	永福町1号	京王井の頭線	東京都	永福町
230	玉川上水第4号	西武拝島線	立川市	武蔵砂川	279	永福町3号	京王井の頭線	杉並区	永福町
231	玉川上水第6号	西武拝島線	東京都	武蔵砂川	280	永福町5号	京王井の頭線	杉並区	西永福
232	玉川上水第9号	西武拝島線	立川市	西武立川	281	永福町6号	京王井の頭線	杉並区	西永福
233	西武立川第1号	西武拝島線	立川市	西武立川	282	西永福1号	京王井の頭線	杉並区	西永福
234	西武立川第2号	西武拝島線	昭島市	西武立川	283	西永福2号	京王井の頭線	杉並区	西永福
235	新小金井第2号	西武多摩川線	東京都	新小金井	284	西永福3号	京王井の頭線	杉並区	浜田山
236	新小金井第5号	西武多摩川線	府中市	多磨	285	西永福4号	京王井の頭線	杉並区	浜田山
237	多磨第4号	西武多摩川線	府中市	白糸台	286	西永福5号	京王井の頭線	杉並区	浜田山
238	白糸台第1号	西武多摩川線	府中市	白糸台	287	浜田山1号	京王井の頭線	私道	浜田山
239	白糸台第2号	西武多摩川線	府中市	白糸台	288	浜田山2号	京王井の頭線	杉並区	浜田山
240	堀切菖蒲園第3号	京成本線	葛飾区	お花茶屋	289	浜田山3号	京王井の頭線	杉並区	浜田山
241	お花茶屋第1号	京成本線	私道	お花茶屋	290	浜田山4号	京王井の頭線	杉並区	浜田山
242	お花茶屋第2号	京成本線	葛飾区	お花茶屋	291	浜田山6号	京王井の頭線	杉並区	高井戸
243	押上第1号	京成押上線	墨田区	押上	292	高井戸1号	京王井の頭線	杉並区	富士見ヶ丘
244	柴又第5号	京成金町線	国土交通省	京成金町	293	高井戸2号	京王井の頭線	杉並区	富士見ヶ丘
245	仙川2号	京王京王線	調布市	つつじヶ丘	294	富士見ヶ丘1号	京王井の頭線	東京都	久我山

表 5-6 「重点踏切」の一覧(4/4)

通し No	踏切道名	路線名	道路管理者	最寄駅名	通し No	踏切道名	路線名	道路管理者	最寄駅名
295	富士見ヶ丘2号	京王井の頭線	杉並区	久我山	344	九品仏1号	東急大井町線	世田谷区	九品仏
296	久我山1号	京王井の頭線	杉並区	久我山	345	九品仏3号	東急大井町線	世田谷区	九品仏
297	三鷹台1号	京王井の頭線	三鷹市	三鷹台	346	九品仏4号	東急大井町線	世田谷区	尾山台
298	井の頭公園1号	京王井の頭線	武蔵野市	吉祥寺	347	尾山台1号	東急大井町線	世田谷区	尾山台
299	新宿1号	小田急小田原線	東京都	南新宿	348	尾山台2号	東急大井町線	世田谷区	尾山台
300	新宿2号	小田急小田原線	渋谷区	南新宿	349	等々力1号	東急大井町線	世田谷区	等々力
301	南新宿2号	小田急小田原線	渋谷区	南新宿	350	等々力2号	東急大井町線	世田谷区	等々力
302	南新宿3号	小田急小田原線	渋谷区	南新宿	351	大崎広小路2号	東急池上線	品川区	戸越銀座
303	南新宿4号	小田急小田原線	私道	南新宿	352	戸越銀座1号	東急池上線	品川区	戸越銀座
304	南新宿5号	小田急小田原線	渋谷区	参宮橋	353	荏原中延2号	東急池上線	品川区	旗の台
305	参宮橋1号	小田急小田原線	渋谷区	参宮橋	354	旗の台1号	東急池上線	品川区	旗の台
306	参宮橋4号	小田急小田原線	渋谷区	参宮橋	355	長原2号	東急池上線	大田区	洗足池
307	参宮橋5号	小田急小田原線	渋谷区	代々木八幡	356	洗足池2号	東急池上線	大田区	石川台
308	参宮橋6号	小田急小田原線	渋谷区	代々木八幡	357	石川台1号	東急池上線	大田区	雪が谷大塚
309	代々木八幡1号	小田急小田原線	渋谷区	代々木八幡	358	雪が谷大塚1号	東急池上線	大田区	雪が谷大塚
310	柿生3号	小田急小田原線	町田市	柿生	359	雪が谷大塚2号	東急池上線	大田区	雪が谷大塚
311	柿生4号	小田急小田原線	町田市	鶴川	360	雪が谷大塚5号	東急池上線	大田区	御嶽山
312	鶴川1号	小田急小田原線	町田市	鶴川	361	御嶽山6号	東急池上線	大田区	久が原
313	鶴川2号	小田急小田原線	町田市	鶴川	362	千鳥町1号	東急池上線	大田区	千鳥町
314	鶴川5号	小田急小田原線	町田市	玉川学園前	363	千鳥町5号	東急池上線	大田区	池上
315	玉川学園前1号	小田急小田原線	町田市	玉川学園前	364	池上1号	東急池上線	大田区	池上
316	玉川学園前3号	小田急小田原線	町田市	玉川学園前	365	池上10号	東急池上線	東京都	蓮沼
317	玉川学園前7号	小田急小田原線	町田市	町田	366	蓮沼1号	東急池上線	大田区	蓮沼
318	玉川学園前8号	小田急小田原線	東京都	町田	367	蓮沼2号	東急池上線	大田区	蓮沼
319	都立大学1号	東急東横線	目黒区	都立大学	368	蓮沼3号	東急池上線	大田区	蒲田
320	都立大学2号	東急東横線	目黒区	都立大学	369	蓮沼4号	東急池上線	大田区	蒲田
321	都立大学3号	東急東横線	目黒区	都立大学	370	多摩川2号	東急多摩川線	東京都	沼部
322	都立大学4号	東急東横線	目黒区	自由が丘	371	鶴の木1号	東急多摩川線	大田区	鶴の木
323	都立大学5号	東急東横線	東京都	自由が丘	372	下丸子1号	東急多摩川線	大田区	下丸子
324	自由が丘1号	東急東横線	世田谷区	自由が丘	373	下丸子2号	東急多摩川線	東京都	下丸子
325	自由が丘2号	東急東横線	世田谷区	自由が丘	374	下丸子4号	東急多摩川線	大田区	武蔵新田
326	自由が丘3号	東急東横線	世田谷区	自由が丘	375	武蔵新田2号	東急多摩川線	東京都	矢口渡
327	大岡山1号	東急目黒線	目黒区	大岡山	376	武蔵新田3号	東急多摩川線	大田区	矢口渡
328	大岡山3号	東急目黒線	世田谷区	奥沢	377	矢口渡3号	東急多摩川線	東京都	矢口渡
329	奥沢1号	東急目黒線	東京都	奥沢	378	矢口渡6号	東急多摩川線	大田区	蒲田
330	中延1号	東急大井町線	品川区	荏原町	379	矢口渡7号	東急多摩川線	大田区	蒲田
331	中延2号	東急大井町線	品川区	荏原町	380	糀谷第2踏切道	京急空港線	大田区	糀谷
332	荏原町1号	東急大井町線	品川区	荏原町	381	穴守稲荷第1踏切道	京急空港線	大田区	穴守稲荷
333	荏原町2号	東急大井町線	品川区	荏原町	382	東上野四丁目	東京メトロ銀座線	台東区	上野
334	旗の台3号	東急大井町線	大田区	北千束					
335	緑が丘2号	東急大井町線	目黒区	自由が丘					
336	緑が丘3号	東急大井町線	目黒区	自由が丘					
337	緑が丘4号	東急大井町線	東京都	自由が丘					
338	緑が丘5号	東急大井町線	目黒区	自由が丘					
339	自由が丘1号	東急大井町線	目黒区	自由が丘					
340	自由が丘2号	東急大井町線	世田谷区	自由が丘					
341	自由が丘4号	東急大井町線	世田谷区	九品仏					
342	自由が丘5号	東急大井町線	世田谷区	九品仏					
343	自由が丘6号	東急大井町線	世田谷区	九品仏					

5-2 「重点交差予定箇所」

(1) 定義

踏切対策は、道路整備計画と整合を図り、一体的に推進することで、より大きな効果が得られます。特に、今後新設が予定されている道路のうち、優先的に整備すべき都市計画道路※¹⁰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ています。

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」と併せて、踏切対策の方向性を検討することとしました。

なお、既に道路と鉄道が立体交差化されている箇所や、優先的に整備すべき都市計画道路上に踏切があり、「重点踏切」として抽出する箇所については、「重点交差予定箇所」としては抽出していません。

(2) 抽出結果

以上の考え方にに基づき、9箇所の「重点交差予定箇所」を抽出しました。

これらの一覧は表5-7に、位置についてはP112の位置図に示します。

また、優先的に整備すべき都市計画道路上にある「重点踏切」の一覧を表5-8に示します。

表 5-7 「重点交差予定箇所」の一覧

No	都市計画道路名	鉄道路線名	所在地
1	補助 28 号線	東急池上線	大田区
2	八王子 8・5・1 号線	J R 中央線	八王子市
3	立川 3・2・38 号線	西武拝島線	立川市
4	立川 3・3・3 号線	西武拝島線	立川市
5	府中 3・4・3 号線	京王京王線	府中市
6	府中 3・4・12 号線	西武多摩川線	府中市
7	町田 3・3・36 号線	J R 横浜線	町田市
8	町田 3・3・36 号線	小田急小田原線	町田市
9	東村山 3・4・35 号線	西武新宿線	東村山市

※10 優先的に整備すべき都市計画道路：「東京における都市計画道路の整備方針（第五次事業化計画）」に位置付けられた優先整備路線

表 5-8 優先整備路線にある「重点踏切」の一覧

No	踏切名	鉄道路線名	都市計画道路名	所在地
1	上野原	J R 青梅線	立川 3・1・34 号線	立川市
2	新青梅街道	J R 青梅線	立川 3・1・34 号線	立川市
3	長岡街道	J R 青梅線	福生 3・4・15 号線	羽村市
4	引田	J R 五日市線	秋多 3・4・13 号線	あきる野市
5	福生第二号	J R 八高線	福生 3・4・7 号線	福生市
6	上川原	J R 八高線	昭島 3・4・18 号線	昭島市
7	日暮里道	J R 常磐線	環状 4 号線	荒川区
8	東上本線第 30 号	東武東上線	補助 244 号線	板橋区
9	国分寺第 4 号	西武多摩湖線	国分寺 3・4・6 号線	国分寺市
10	堀切菖蒲園第 3 号	京成本線	補助 272 号線	葛飾区
11	つつじが丘 5 号	京王京王線	調布 3・4・8 号線 調布 3・4・11 号線	調布市

第6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

6-1 検討対象区間の設定

(1) 重点踏切、重点交差予定箇所のグループ化

重点踏切及び重点交差予定箇所の対策の検討にあたっては、個々の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ことが有効です。

このため、本方針では、第5章で抽出した重点踏切及び重点交差予定箇所について、以下の基準によりグループ化し、「検討対象区間」を設定しました。

(2) グループ化の考え方

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有効となることが考えられます。このため、次の考え方に基づき、検討対象区間を区分しました。

■ グループ化において主に考慮する事項

- ①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。
- ②既設及び事業中の道路立体箇所で検討対象区間を分ける。

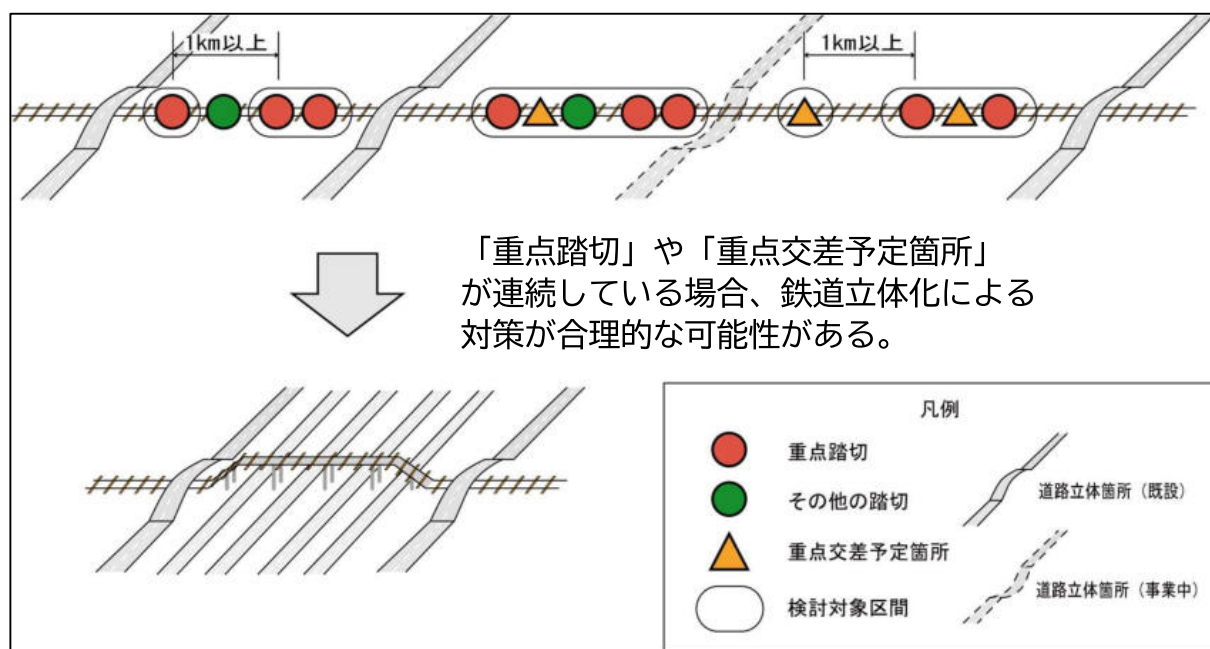


図 6-1 「重点踏切」、「重点交差予定箇所」のグループ化のイメージ

6-2 「鉄道立体化の検討対象区間」

(1) 考え方

1) 「鉄道立体化の検討対象区間」の定義

鉄道立体化の可能性を検討すべき区間

- ・ 事業性が高いと判断される区間において取組を実施

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

2) 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等を踏まえて区間分けを行っていますが、具体的な対策の検討にあたっては、区間毎に地域特性等が異なることから、本方針による区間の範囲に必ずしも拘束されるものではありません。

各区間の具体的な施行範囲等については、今後の詳細な検討段階において、柔軟に検討・設定します。

3) 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、「鉄道立体化の検討対象区間」においても、必要に応じて早期に実施可能な対策について併せて検討していくことが望ましいです。

4) 鉄道立体化を実施する場合の検討手順

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

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

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

(1) 鉄道沿線のまちづくり計画の内容との整合

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

(2) 鉄道沿線の道路整備計画の内容との整合

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

(3) その他の課題整理

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

↓

連続立体交差事業調査

図 6-2 連続立体交差事業により鉄道立体化を実施する場合の検討内容

(2) 抽出の視点と指標

社会情勢の変化から考慮すべき観点を踏まえ、①渋滞解消、②道路整備、③まちづくりの推進、④防災都市づくりの推進、⑤都市鉄道の利便性向上の5つの視点から指標を設定します。これらにより、複数の視点の指標に該当（総合評価）する区間を「鉄道立体化の検討対象区間」として抽出しました。

表 6-1 「鉄道立体化の検討対象区間」の抽出視点及び指標

視点	指標
①渋滞解消	a) 遮断時間が長い踏切数
	●幹線道路で開かずの踏切が2箇所以上ある
	b) 自動車交通量が多い踏切数
②道路整備	●自動車ボトルネック踏切が2箇所以上ある
	c) 鉄道と交差する都市計画道路の整備優先度
	●第五次事業化計画における優先整備路線が鉄道と交差する
③まちづくりの推進	d) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切数
	●歩行者ボトルネック踏切が3箇所以上ある
	e) まちづくりの支障となる踏切数（いずれかに該当）
	●最寄駅(乗降客数が3万人/日以上)から50m以内に開かずの踏切が2箇所以上ある
	●拠点地区内に開かずの踏切が2箇所以上ある
④防災都市づくりの推進	f) 踏切事故の危険性が高い踏切数
	●踏切事故の危険性の視点で抽出された重点踏切が3箇所以上ある（うち1つは構造上課題のある踏切）
	g) 防災都市づくり推進計画での位置付け
	●重点整備地域内に踏切等が2箇所以上ある
	h) TOKYO 強靱化プロジェクトでの位置付け
⑤都市鉄道の利便性向上	●「TOKYO 強靱化プロジェクト」と関連する踏切
	i) 緊急輸送道路上の踏切又は骨格幹線道路との交差箇所数
	●緊急輸送道路上の踏切又は骨格幹線道路との交差箇所が2箇所以上ある
	j) 交通政策審議会答申第198号等での位置付け
	●交通政策審議会答申第198号等に位置付けられている路線

抽出指標の説明

①渋滞解消

a) 遮断時間が長い踏切数

遮断時間が長い踏切は、交通を阻害するとともに、地域の分断を招くなど、まちづくりの観点からも課題があります。こうした踏切が連続して存在する場合には、個々の踏切毎に対策を講じるよりも、鉄道立体化により一体的に対策を実施することが効果的です。

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」抽出の指標としました。



図 6-3 遮断時間が長い踏切の対策例【富士街道】
(西武池袋線(練馬高野台駅～大泉学園駅間)連続立体交差事業)

b) 自動車交通量が多い踏切数

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を高めるなど、社会経済的に大きな影響を及ぼすことから、踏切対策として道路と鉄道の立体化が有効な手法といえます。こうした踏切が連続して存在する場合には、鉄道立体化により一体的に対策を実施することが効果的です。

このため、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」抽出の指標としました。



図 6-4 自動車交通量が多い踏切の対策例【明治通り】
(京成押上線(押上駅～八広駅間)連続立体交差事業)

②道路整備

c) 鉄道と交差する都市計画道路の整備優先度

道路と鉄道が新たに交差する場合、交差方式については、原則として立体交差とすることとされています※11。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第五次事業化計画により定めており、これらの道路整備にあたっては、鉄道立体化と併せて実施することで、より大きな効果が期待される場合があります。

このため、第五次事業化計画における優先整備路線と鉄道が交差する区間を「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の指標としました。

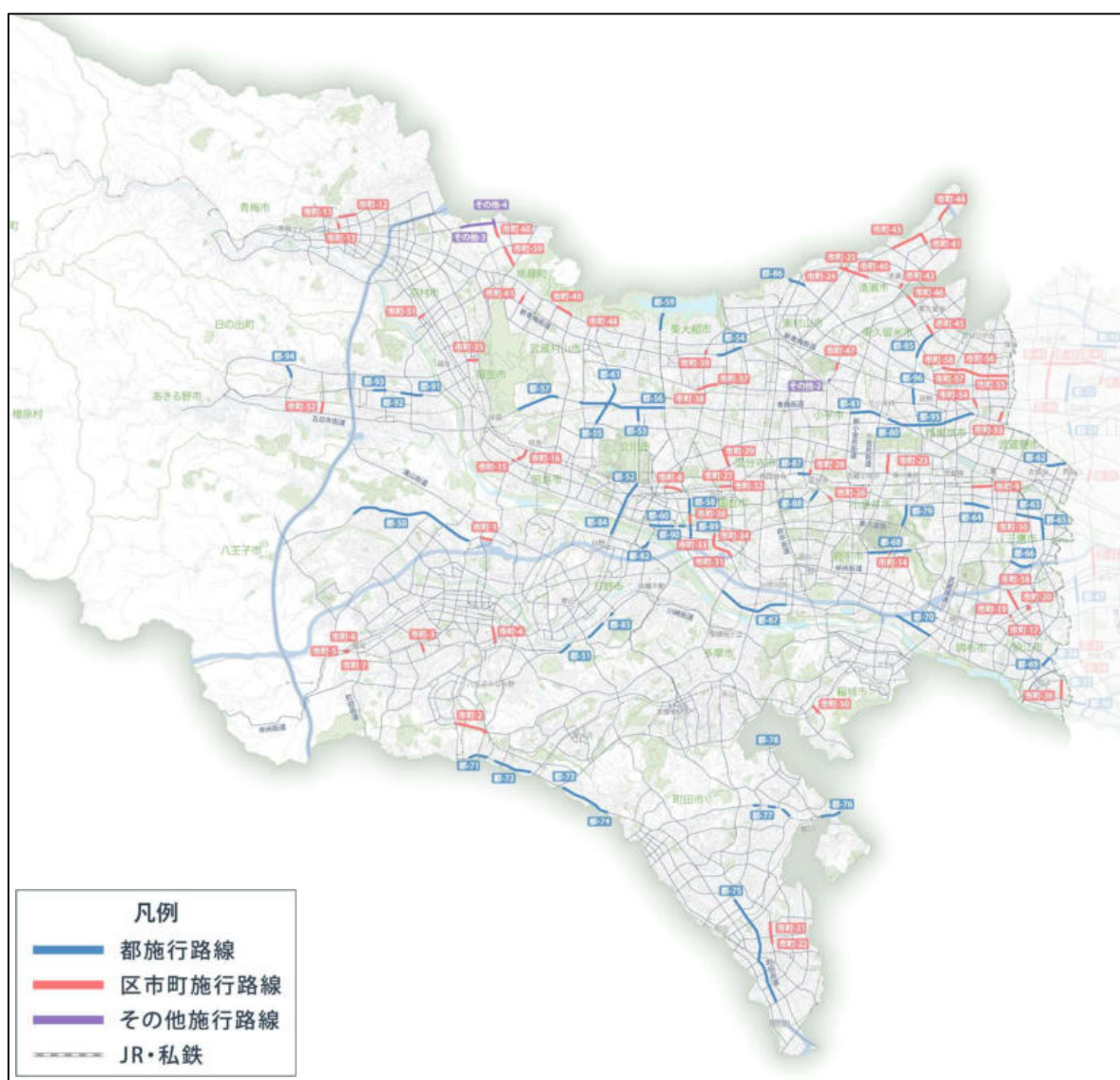


図 6-5 都市計画道路ネットワーク(優先整備路線・多摩部)

出典：東京都「東京における都市計画道路の整備方針(第五次事業化計画)」
(令和8年3月)

※11 道路法 31 条に規定

③まちづくりの推進

d) 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おいて、歩行者・自転車の交通環境の充実、質の高い交通サービスの提供や、安全で快適に暮らせる生活環境の実現に不可欠です。

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りますが、鉄道立体化により、側道等を活用した歩行者・自転車通行空間や、高架下等の空間を活用した駐輪場、鉄道立体化と併せた道路や駅前広場を整備することで、より広範な整備効果が期待されます。

このため、歩行者・自転車交通量の多い踏切が連続して存在する箇所において鉄道立体化を行うことは有効であることから、これを「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の指標としました。



図 6-6 歩行者及び自転車交通量が多い踏切における対策例【下北沢駅付近】
(小田急小田原線(代々木上原駅～梅ヶ丘駅間)連続立体交差事業)

e) まちづくりの支障となる踏切数

東京都では、「都市づくりのグランドデザイン」（平成 29 年 9 月）に基づき策定した「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」において、拠点地区を設定するとともに、割増容積率の限度等を定めることで、地域特性を生かした魅力的な都市空間の形成を図ることとしています。

拠点地区内に遮断時間が長い踏切が存在する場合には、円滑な人の流れや回遊性を阻害し、まちづくりを進める上での支障となることから、鉄道立体化により一体的に対策を行うことが有効です。

また、拠点地区は、主要な鉄道駅を中心として設定されており、鉄道駅には多くの人が集まるとともに、商業施設をはじめとする各種施設が集積しています。このため、拠点地区においては、駅周辺の魅力向上を含めた総合的なまちづくりが重要となります。

こうした観点から、まちづくりのポテンシャルが高い鉄道駅周辺において鉄道立体化を行うことは、地域分断の解消に加え、まちの魅力向上にもつながるため、拠点地区における遮断時間が長い踏切の有無を「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の指標としました。

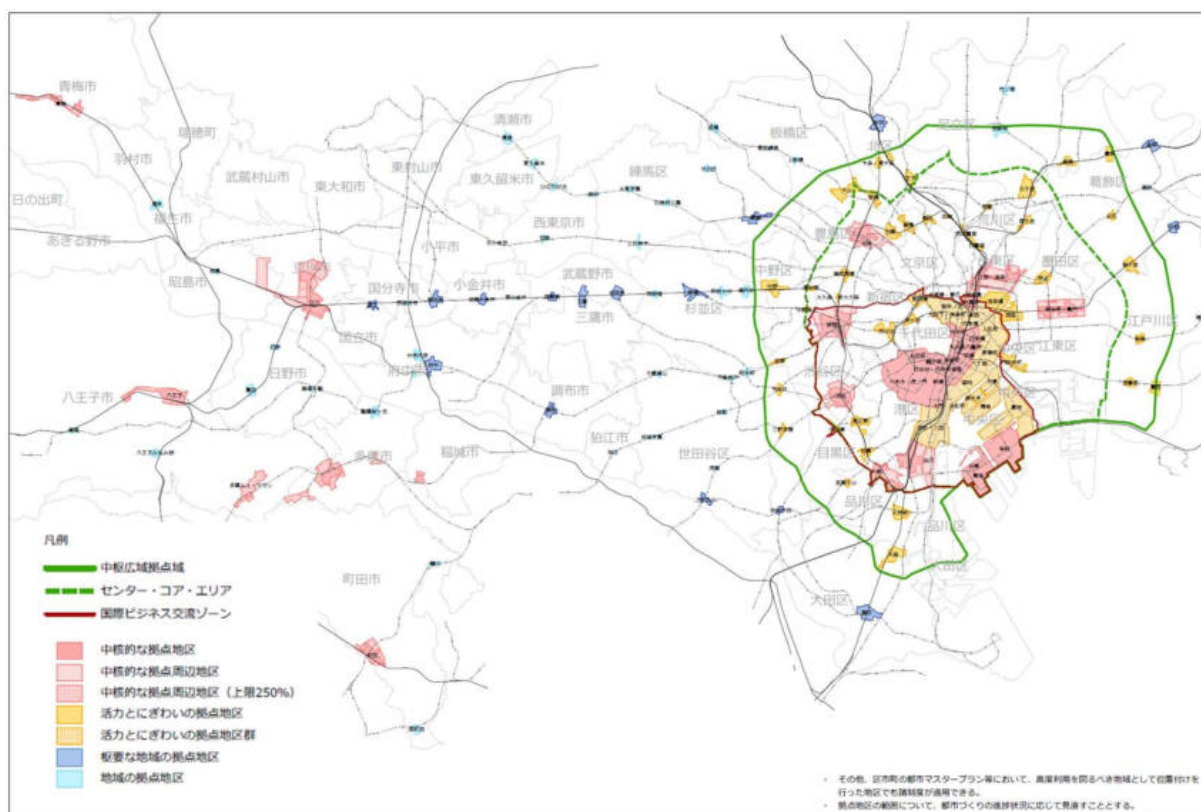


図 6-7 拠点地区の位置

出典：東京都「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」（令和 7 年 3 月改定）

f) 踏切事故の危険性が高い踏切数

踏切事故は、死傷事故につながるおそれが高く、安全対策は極めて重要です。特に構造上課題を有する踏切は、事故の危険性が高く、こうした踏切が連続して存在する場合には、個々の踏切ごとに対策を講じるよりも、鉄道立体化により一体的に対策を行うことが有効です。

このため、踏切事故の危険性が高い踏切数を「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の指標としました。



自動車・歩行者等交通量が多いにもかかわらず、踏切遮断時間が長く、踏切横断長も長いことから、事故発生の危険性が高い踏切であった

図 6-8 東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）続立体交差事業（事業前後の様子）

出典：東武鉄道株式会社「東武鉄道における高架化工事他の現状 第20号」（令和6年3月）

④防災都市づくりの推進

g) 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」は、整備地域のうち、防災都市づくりに資する事業を重層的かつ集中的に実施する地域として位置付けられており、防災性の向上を一段と加速させるため、早期に改善を図るべき市街地が指定されています。鉄道立体化は、道路と鉄道の立体交差化による道路ネットワーク形成に加え、鉄道路線沿いに新たな側道等の空間を創出するなど、重点整備地域が目指す防災都市づくりにおいて、基幹的な事業となる可能性があります。

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種地が不足するケースが多いことから、鉄道立体化により創出される高架下や上部空間を有効活用することは、防災都市づくり推進に寄与するものと考えられます。

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」内の踏切の有無を「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の指標としました。

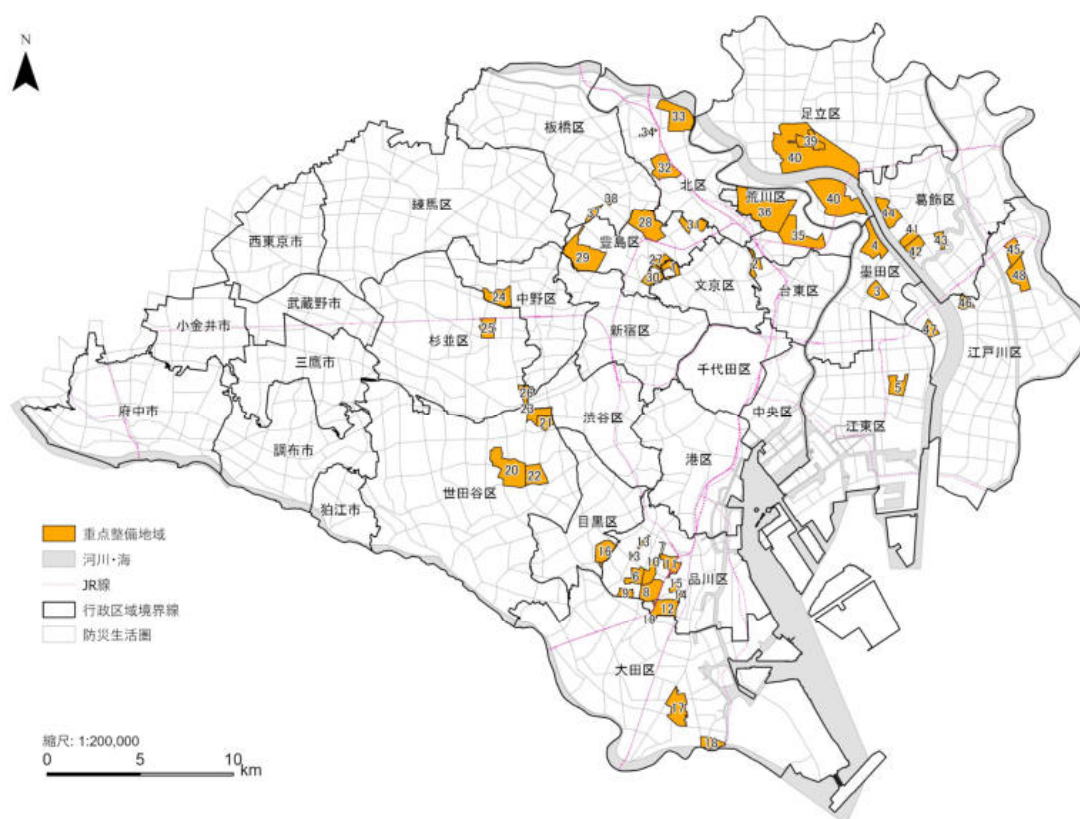


図 6-9 重点整備地域の位置（再掲）

出典：東京都「防災都市づくり推進計画」（令和8年3月）

表 6-2 重点整備地域の一覧（再掲）

No.	地域名称	面積(ha)	No.	地域名称	面積(ha)
1	大塚五・六丁目地区	27.9	25	杉並第六小学校周辺地区	46.7
2	谷中二・三・五丁目地区	28.7	26	方南一丁目地区	33.6
3	京島周辺地区	40.0	27	東池袋四・五丁目地区	19.2
4	鐘ヶ淵周辺地区	80.6	28	池袋本町・上池袋地区	124.3
5	北砂三・四・五丁目地区	48.6	29	補助26・172号線沿道地区	153.8
6	東中延一・二丁目、 中延二・三丁目及び西中延三丁目地区	36.8	30	雑司が谷・南池袋地区	38.2
7	補助29号線沿道地区(品川区)	26.5	31	補助81号線沿道地区	40.7
8	豊町四・五・六丁目、 二葉三・四丁目及び西大井六丁目地区	63.6	32	十条駅周辺地区	81.2
9	旗の台四丁目・中延五丁目地区	19.3	33	志茂・岩淵地区	116.7
10	戸越二・四・五・六丁目地区	39.2	34	赤羽西補助86号線沿道地区	6.0
11	西品川一・二・三丁目地区	42.1	35	荒川・南千住地区	123.4
12	大井五・七丁目、 西大井二・三・四丁目地区	68.1	36	町屋・尾久地区	242.6
13	放射2号線沿道地区	7.9	37	大谷口一丁目周辺地区	19.1
14	補助28号線沿道地区	3.8	38	大山駅周辺西地区	9.6
15	大井二丁目地区	10.2	39	西新井駅西口周辺地区	54.8
16	目黒本町五・六丁目、原町一丁目、 洗足一丁目地区	57.2	40	足立区中南部一帯地区	646.2
17	大森中地区(西糀谷、東蒲田、大森中)	90.3	41	四つ木一・二丁目地区	28.1
18	羽田二・三・六丁目地区	34.8	42	東四つ木地区	40.0
19	補助29号線沿道地区(大田区)	1.4	43	東立石四丁目地区	19.5
20	区役所周辺地区(世田谷区)	145.0	44	堀切二丁目周辺及び四丁目地区	68.5
21	北沢三・四丁目地区	33.6	45	南小岩七・八丁目周辺地区	47.2
22	太子堂・若林地区	64.5	46	松島三丁目地区	25.6
23	北沢五丁目・大原一丁目地区	44.2	47	平井二丁目付近地区	28.6
24	大和町地区	67.5	48	南小岩南部・東松本付近地区	73.8

出典：東京都「防災都市づくり推進計画」（令和8年3月）

h) TOKYO 強靱化プロジェクトでの位置付け

「TOKYO 強靱化プロジェクト」においては、大地震が発生しても「倒れない・燃えない・助かる」まちをつくることを目標に、リーディング事業として「広域防災拠点へのアクセスルートとなる道路等の事業推進」が位置付けられています。

広域防災拠点へのアクセスルート上に踏切が存在する場合、災害時の救急・応急活動に支障を及ぼすおそれがあることから、鉄道立体化による対策を検討することが有効です。

このため、「TOKYO 強靱化プロジェクト」における「広域防災拠点へのアクセスルートとなる道路等の事業推進」の位置付けに関連する区間を「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の指標としました。



図 6-10 広域防災拠点へのアクセスルートとなる道路等の事業推進（抜粋）

出典：東京都「TOKYO 強靱化プロジェクト upgrade I」（令和5年12月）

i) 緊急輸送道路上の踏切又は骨格幹線道路との交差箇所数

災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動を円滑に行うためには、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線を確実に機能させることが不可欠です。このため、災害時における緊急輸送を確保する観点から、緊急車両の通行を確保すべき道路は「緊急輸送道路」に指定されており、その通行機能の確保は、防災上の重要な課題となっています。

また、東京都内及び隣接県を広域的に連絡し、高速自動車国道をはじめとする主要な道路を結ぶなど、枢要な交通機能を担う幹線道路である「骨格幹線道路」についても、災害時における救急活動や緊急輸送を確保する上で重要な役割を果たします。

このため、緊急輸送道路上の踏切や骨格幹線道路が連続している区間においては、鉄道立体化により一体的に対策を行うことが有効であることから、これらを「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の指標としました。



図 6-11 東京都の緊急輸送道路(令和2年4月)

出典：東京都資料



図 6-12 骨格幹線道路

出典：STOCK EFFECTS IN TOKYO～東京におけるインフラ・ストック効果、東京都 HP

⑤都市鉄道の利便性向上

j) 交通政策審議会答申第 198 号等での位置付け

交通政策審議会答申第 198 号(東京圏における今後の都市鉄道のあり方について：平成 28 年 4 月)は、概ね令和 12(2030)年を目標年次として、より質の高い東京圏の都市鉄道ネットワークの構築に向けた考え方を取りまとめたものです。

本答申では、「具体的なプロジェクトについての検討結果」が示されており、これらのプロジェクトの推進にあたっては、鉄道立体化と併せて実施していくことが効率的かつ効果的となる場合があります。

このため、交通政策審議会答申第 198 号等での位置付けを「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の指標としました。なお、鉄道施設の利便性向上に資すると考えられる整備計画が示されている場合などについても、本指標に該当するものとします。

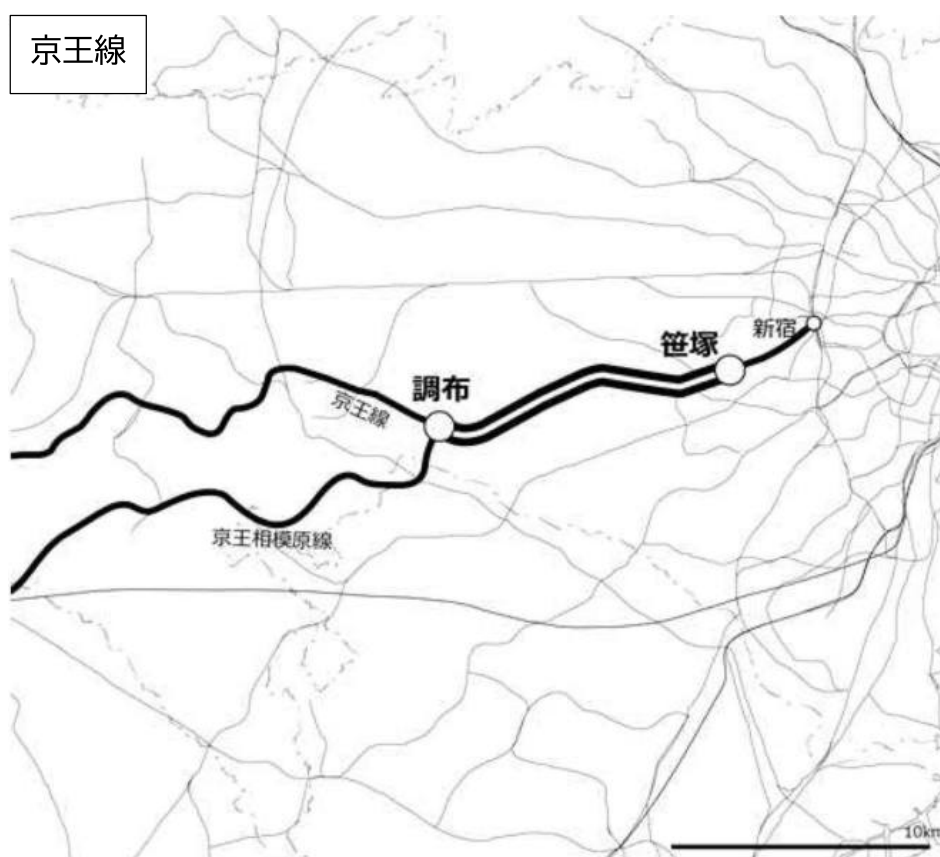


図 6-13 具体的なプロジェクト (例)

出典：交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(答申)」
(平成 28 年 4 月)

(3) 事業化又は検討に着手済みの「鉄道立体化の検討対象区間」

平成 16 年の踏切対策基本方針において抽出した 20 の「鉄道立体化の検討対象区間」のうち、令和 8 年 3 月末時点では、11 区間において事業化又は検討に着手しています（事業完了 1 区間、事業中 7 区間、準備中 3 区間）。

これらの区間については、既に鉄道立体化に向けた検討が進展していることを踏まえ、本方針においては「鉄道立体化の検討対象区間」として抽出せず、引き続き関係者が連携して取組を進めていくこととします。

表 6-3 事業化又は検討に着手済みの「鉄道立体化の検討対象区間」

路線名	区間名	進捗状況
J R 南武線	矢川～立川駅付近	準備中
J R 埼京線	十条駅付近	事業中
東武伊勢崎線	竹ノ塚駅付近	事業完了
東武東上線	大山駅付近	事業中
西武新宿線	中井～野方駅付近	事業中
西武新宿線	野方～井荻駅付近	準備中
西武新宿線	井荻～東伏見駅付近	事業中
西武新宿線	東村山駅付近	事業中
京成本線	京成高砂～江戸川駅付近	準備中
京王京王線	代田橋～八幡山駅付近 八幡山～仙川駅付近	事業中
京急本線	品川～北品川駅付近	事業中

(4) 抽出結果

抽出指標に基づき、「鉄道立体化の検討対象区間」を15区間抽出しました。
詳細な一覧については、表6-4に示します。

表 6-4 「鉄道立体化の検討対象区間」の抽出結果

区間 番号	路線名	区間名	関連自治体
1	JR 中央線	八王子～西八王子駅付近	八王子市
2	JR 青梅線	立川～西立川駅付近	立川市
3	東武伊勢崎線	鐘ヶ淵駅付近	墨田区
4	東武東上線	ときわ台～上板橋駅付近	板橋区
5	西武池袋線	椎名町～桜台駅付近	豊島区、練馬区
6	西武池袋線	大泉学園～保谷駅付近	練馬区、西東京市
7	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
8	西武新宿線	田無～花小金井駅付近	西東京市、小平市
9	西武新宿線	小平駅付近	小平市、東村山市
10	西武拝島線	武蔵砂川駅付近	立川市
11	京王京王線	つつじヶ丘～柴崎駅付近	調布市
12	京王井の頭線	永福町～高井戸駅付近	杉並区
13	東急大井町線 東急東横線	緑が丘～等々力駅付近 都立大学～田園調布駅付近 (自由が丘駅付近)	目黒区、世田谷区
14	東急池上線	御嶽山～千鳥町駅付近	大田区
15	東急多摩川線	鵜の木～武蔵新田駅付近	大田区

(5) 「鉄道立体化の検討対象区間」毎の現況と固有の主な課題

各区間の現況及び鉄道立体化に向けた主な課題について整理します。

なお、各区間の記載順は、鉄道事業者順に従っています。

区間名	J R 中央線 八王子～西八王子駅付近	区間番号	1
		関連自治体	八王子市
抽出視点	渋滞解消、防災都市づくりの推進		
■現況			
区間範囲 J R 中央線：相模街道踏切～裁判所踏切			
踏切状況 踏切数：5 箇所（うち重点踏切 2 箇所） 自動車ボトルネック踏切：2 箇所（相模街道、梅原横町） 歩行者ボトルネック踏切：2 箇所（相模街道、梅原横町）			
都市計画道路等 交差する都市計画道路：2 箇所（八王子 3・4・50、八王子 3・3・10）			
■鉄道立体化に向けた主な課題			
・近接する既設の道路立体箇所（野猿街道、八王子 3・5・53）への影響 ・近接する八王子駅への影響 ・八王子駅西側の留置線への影響			
■位置図			

区間名	J R 青梅線 立川～西立川駅付近	区間番号	2
		関連自治体	立川市
抽出視点	道路整備、まちづくりの推進、防災都市づくりの推進		
■現況			
区間範囲			
J R 青梅線：曙第二踏切・水道前踏切～航空支庁西門踏切			
踏切状況			
踏切数：13 箇所（うち重点踏切 8 箇所）			
自動車ボトルネック踏切：1 箇所（新青梅街道）			
歩行者ボトルネック踏切：1 箇所（新青梅街道）			
都市計画道路等			
交差する都市計画道路：1 箇所（立川 3・1・34 号線【優先整備路線】）			
その他交差する都道：1 箇所（都道 153 号線：立川昭島線）			
■鉄道立体化に向けた主な課題			
・立川広域防災基地へのアクセスルートである立川 3・1・34 号線の整備計画及び事業実施時期との整合			
・J R 青梅線本線及び短絡線の一体的な検討			
・近接する立川駅及び西立川駅への影響			
・J R 中央線及び残堀川との交差部における構造等			
■位置図			
			

区間名	東武伊勢崎線 鐘ヶ淵駅付近	区間番号	3
		関連自治体	墨田区
抽出視点	防災都市づくりの推進、都市鉄道の利便性向上		
■現況			
区間範囲			
東武伊勢崎線：伊勢崎線第 17 号踏切付近（鐘ヶ淵駅を含む）			
踏切状況			
踏切数：1 箇所（重点踏切）			
開 か ず の 踏 切：1 箇所（伊勢崎線第 17 号）			
歩行者ボトルネック踏切：1 箇所（伊勢崎線第 17 号）			
都市計画道路等			
交差する都市計画道路：1 箇所（補助第 120 号線【特定整備路線】）			
■鉄道立体化に向けた主な課題			
・ 補助第 120 号線の整備計画及び事業実施時期との整合			
・ 防災都市づくりに関する計画の内容及び事業実施計画等との整合			
・ 荒川の高規格堤防整備事業の整備計画等との整合			
・ 鐘ヶ淵駅北部の保線基地への影響			
■位置図			

区間名	東武東上線 ときわ台～上板橋駅付近	区間番号	4
		関連自治体	板橋区
抽出視点	渋滞解消、道路整備、まちづくりの推進、防災都市づくりの推進		
■現況			
区間範囲			
東武東上線：東上本線第 22 号踏切～東上本線第 35 号踏切（ときわ台駅、上板橋駅を含む）			
踏切状況			
踏切数：9 箇所（うち重点踏切 6 箇所）			
開 か ず の 踏 切：3 箇所（東上本線第 22 号、東上本線第 30 号、東上本線第 33 号）			
自動車ボトルネック踏切：2 箇所（東上本線第 26 号、東上本線第 30 号）			
歩行者ボトルネック踏切：5 箇所（東上本線第 22 号、東上本線第 26 号、東上本線第 28 号、東上本線第 29 号、東上本線第 30 号）			
都市計画道路等			
交差する都市計画道路：3 箇所 （補助第 239 号線、補助第 86 号線、補助第 244 号線【優先整備路線】）			
■鉄道立体化に向けた主な課題			
・ 交差する都市計画道路等の整備計画及び事業実施時期との整合			
・ 近接する既設の道路立体箇所（環七通り、環八通り）への影響			
・ 上板橋駅西側の引上線の取扱い			
・ 隣接する東上本線第 20 号・21 号踏切の取扱い			
■位置図			
			

区間名	西武池袋線 椎名町～桜台駅付近	区間番号	5
		関連自治体	豊島区、練馬区
抽出視点	まちづくりの推進、防災都市づくりの推進		
■現況			
区間範囲			
西武池袋線：池袋第9号踏切～江古田第2号踏切（椎名町駅、東長崎駅、江古田駅を含む）			
踏切状況			
踏切数：19箇所（全て重点踏切）			
開かずの踏切：18箇所（椎名町第1号を除く全ての踏切）			
自動車ボトルネック踏切：1箇所（東長崎第3号）			
歩行者ボトルネック踏切：7箇所（池袋第9号、椎名町第1号、椎名町第10号、東長崎第3号、東長崎第8号、江古田第1号、江古田第2号）			
都市計画道路等			
交差する都市計画道路：1箇所（補助第26号線【特定整備路線】）			
■鉄道立体化に向けた主な課題			
・補助第26号線の整備計画及び事業実施時期との整合			
・近接する既設の道路立体箇所（山手通り）への影響			
・防災都市づくりに関する計画の内容及び事業実施計画等との整合			
■位置図			

区間名	西武池袋線 大泉学園～保谷駅付近	区間番号	6
		関連自治体	練馬区、西東京市
抽出視点	渋滞解消、まちづくりの推進		
■現況			
区間範囲			
西武池袋線：大泉学園第3号踏切～保谷第4号踏切（保谷駅を含む）			
踏切状況			
踏切数：8箇所（全て重点踏切）			
開かずの踏切：8箇所（全ての踏切）			
自動車ボトルネック踏切：1箇所（大泉学園第7号）			
歩行者ボトルネック踏切：2箇所（大泉学園第7号、大泉学園9号）			
都市計画道路等			
交差する都市計画道路：1箇所（補助第230号線）			
交差する都道：1箇所（都道233号線：東大泉田無線）			
■鉄道立体化に向けた主な課題			
・補助第230号線の整備計画及び事業実施時期との整合			
・近接する既設の道路立体箇所（補助第135号線、伏見通り）への影響			
・大泉学園駅への影響			
・白子川との交差部における構造等			
・保谷駅西側の車両基地への影響			
・隣接する石神井公園第10号踏切の取扱い			
■位置図			

区間名	西武池袋線 ひばりヶ丘～東久留米駅付近	区間番号	7
		関連自治体	西東京市、東久留米市
抽出視点	渋滞解消、まちづくりの推進		
■現況			
区間範囲			
西武新宿線：保谷第7号踏切～東久留米第3号踏切（ひばりヶ丘駅、東久留米駅を含む）			
踏切状況			
踏切数：11箇所（うち重点踏切8箇所）			
開 か ず の 踏 切：7箇所（保谷第9号、保谷第10号、保谷第11号、ひばりヶ丘第1号、ひばりヶ丘第5号、ひばりヶ丘第7号、東久留米第1号）			
自動車ボトルネック踏切：3箇所（保谷第10号、ひばりヶ丘第7号、東久留米第1号）			
歩行者ボトルネック踏切：3箇所（ひばりヶ丘第1号、ひばりヶ丘第7号、東久留米第1号）			
都市計画道路等			
交差する都市計画道路：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）			
その他交差する都道：2箇所（都道36号線：保谷志木線、都道234号線：前沢保谷線）			
■鉄道立体化に向けた主な課題			
・ 交差する都市計画道路の整備計画及び事業実施時期との整合			
・ 近接する既設の道路立体箇所（伏見通り）への影響			
・ 河川との交差部における構造等			
■位置図			
			

区間名	西武新宿線 田無～花小金井駅付近	区間番号	8
		関連自治体	西東京市、小平市
抽出視点	渋滞解消、まちづくりの推進、防災都市づくりの推進		
■現況			
区間範囲			
西武新宿線：西武柳沢第4号踏切～花小金井第4号踏切（田無駅、花小金井駅を含む）			
踏切状況			
踏切数：12箇所（うち重点踏切7箇所）			
開かずの踏切：2箇所（西武柳沢第4号、田無第9号）			
自動車ボトルネック踏切：2箇所（花小金井第1号、花小金井第4号）			
歩行者ボトルネック踏切：6箇所（西武柳沢第4号、田無第2号、田無第8号、田無第9号、花小金井第1号、花小金井第4号）			
都市計画道路等			
交差する都市計画道路：3箇所（西東京3・4・25号線、西東京3・4・26号線、小平3・4・17号線）			
その他交差する都道：3箇所（都道12号線：武蔵境通り、都道132号線：小川山田無線、都道5号線：青梅街道）			
■鉄道立体化に向けた主な課題			
・ 交差する都市計画道路の整備計画及び事業実施時期との整合			
・ 近接する既設の道路立体箇所（新小金井街道、西東京3・4・20）への影響			
・ 田無駅西側の引上線の取扱い			
■位置図			

区間名	西武新宿線 小平駅付近	区間番号	9
		関連自治体	小平市、東村山市
抽出視点	渋滞解消、まちづくりの推進		
■現況			
区間範囲			
西武新宿線：花小金井第5号踏切～小平第3号踏切（小平駅を含む）			
踏切状況			
踏切数：5箇所（うち重点踏切4箇所）			
開かずの踏切：1箇所（小平第1号）			
自動車ボトルネック踏切：2箇所（花小金井第7号、小平第3号）			
歩行者ボトルネック踏切：2箇所（花小金井第7号、小平第1号）			
都市計画道路等			
交差する都道：1箇所（都道230号線：小平停車場小川新田線）			
■鉄道立体化に向けた主な課題			
・小平3・4・19号線の整備計画及び事業実施時期との整合			
・近接する既設の道路立体箇所（新小金井街道）への影響			
・西武拝島線への影響			
・小平駅東側の引上線の取扱い			
■位置図			
			

区間名	西武拝島線 武蔵砂川駅付近	区間番号	10
		関連自治体	立川市
抽出視点	道路整備、防災都市づくりの推進		
■現況			
区間範囲 西武拝島線：玉川上水第4号踏切～立川3・2・38号線（重点交差予定箇所）			
踏切状況 踏切数：3箇所（うち重点踏切2箇所）			
都市計画道路等 交差する都市計画道路：2箇所 （立川3・3・3号線【優先整備路線】、立川3・2・38号線【優先整備路線】） その他交差する都道：1箇所（都道55号線：所沢武蔵村山立川線）			
■鉄道立体化に向けた主な課題			
・ 交差する都市計画道路等の整備計画及び事業実施時期との整合 ・ 武蔵砂川駅への影響 ・ 武蔵砂川駅東側の留置線への影響 ・ 近接する送電線及び鉄塔への影響			
■位置図			

区間名	京王京王線 つつじヶ丘～柴崎駅付近	区間番号	1 1
		関連自治体	調布市
抽出視点	道路整備、まちづくりの推進、都市鉄道の利便性向上		
■現況			
区間範囲			
仙川2号踏切～柴崎3号踏切（つつじヶ丘駅、柴崎駅を含む）			
踏切状況			
踏切数：5箇所（全て重点踏切）			
開 か ず の 踏 切：5箇所（全ての踏切）			
歩行者ボトルネック踏切：1箇所（つつじヶ丘5号）			
都市計画道路等			
交差する都市計画道路：1箇所（調布3・4・9号線）			
■鉄道立体化に向けた主な課題			
・ 交差する都市計画道路等の整備計画及び事業実施時期との整合			
・ つつじヶ丘駅西側の引上線への影響			
・ 交通政策審議会答申第198号に位置付けのある、京王線の複々線化（笹塚～調布）の整備計画等との整合			
■位置図			

区間名	京王井の頭線 永福町～高井戸駅付近	区間番号	1 2
		関連自治体	杉並区
抽出視点	渋滞解消、まちづくりの推進		
■現況			
区間範囲			
京王井の頭線：明大前1号踏切～浜田山6号踏切（永福町駅、西永福駅、浜田山駅を含む）			
踏切状況			
踏切数：17箇所（全て重点踏切）			
開 か ず の 踏 切：17箇所（全ての踏切）			
歩行者ボトルネック踏切：5箇所（明大前3号、永福町1号、永福町6号、西永福5号、浜田山1号）			
都市計画道路等			
交差する都市計画道路：3箇所（補助第128号線、補助第133号線、補助第215号線）			
その他交差する都道：1箇所（都道428号線：荒川水道道路）			
■鉄道立体化に向けた主な課題			
・ 交差する都市計画道路の整備計画及び事業実施時期との整合			
・ 近接する既設の道路立体箇所（環八通り）への影響			
・ 高井戸駅への影響			
・ 永福町駅西側の引込線への影響			
・ 神田川との交差部等における構造等			
■位置図			

区間名	東急大井町線 緑が丘～等々力駅付近 東急東横線 都立大学～田園調布駅付近 (自由が丘駅付近)	区間番号	13
		関連自治体	目黒区、世田谷区
抽出視点	渋滞解消、まちづくりの推進		
■現況			
区間範囲 東急大井町線：緑が丘1号踏切～尾山台2号踏切（自由が丘駅、九品仏駅、尾山台駅を含む） 東急東横線：都立大学1号踏切～自由が丘3号踏切 踏切状況 踏切数：25箇所（うち重点踏切22箇所） 開かずの踏切：21箇所（九品仏3号を除く全ての重点踏切） 自動車ボトルネック踏切：2箇所（自由が丘2号〔大井町線〕、九品仏3号） 歩行者ボトルネック踏切：7箇所（緑が丘4号、緑が丘5号、自由が丘1号〔大井町線〕、自由が丘2号〔大井町線〕、自由が丘6号、尾山台1号、都立大学5号） 都市計画道路等 交差する都市計画道路：3箇所（補助第46号線、補助第207号線、補助第208号線） その他交差する都道：1箇所（都道426号線：自由通り）			
■鉄道立体化に向けた主な課題			
・ 交差する都市計画道路の整備計画及び事業実施時期との整合 ・ 近接する既設の道路立体箇所（目黒通り、環八通り）への影響 ・ 緑が丘駅、都立大学駅及び等々力駅への影響 ・ 東横線、大井町線との交差形態及び留置線の取扱い ・ 隣接する等々力1号～3号踏切の取扱い			
■位置図			

区間名	東急池上線 御嶽山～千鳥町駅付近	区間番号	14
		関連自治体	大田区
抽出視点	道路整備、まちづくりの推進		
■現況			
区間範囲			
東急池上線：雪が谷大塚5号踏切～千鳥町3号踏切（御嶽山駅、久が原駅、千鳥町駅を含む）			
踏切状況			
踏切数：17箇所（うち重点踏切3箇所）			
歩行者ボトルネック踏切：3箇所（雪が谷大塚5号、御嶽山6号、千鳥町1号）			
都市計画道路等			
交差する都市計画道路：2箇所（補助第28号線【優先整備路線】、補助第44号線）			
■鉄道立体化に向けた主な課題			
・ 交差する都市計画道路の整備計画及び事業実施時期との整合			
・ 近接する既設の道路立体箇所（第二京浜）の影響			
・ 近接する送電線及び鉄塔への影響			
・ J R横須賀線及びJ R湘南新宿ラインとの交差部における構造等			
■位置図			
凡例 ● 重点踏切 ● その他の踏切 ▲ 重点交差予定箇所 — 鉄道路線 — 主な道路 - - 現道のない都市計画道路 — 優先整備路線 — 緊急輸送道路			

区間名	東急多摩川線 鵜の木～武蔵新田駅付近	区間番号	15
		関連自治体	大田区
抽出視点	まちづくりの推進、都市鉄道の利便性向上		
■現況			
区間範囲			
東急多摩川線：鵜の木1号踏切～武蔵新田1号踏切（下丸子駅、武蔵新田駅を含む）			
踏切状況			
踏切数：8箇所（うち重点踏切4箇所）			
自動車ボトルネック踏切：1箇所（下丸子2号）			
歩行者ボトルネック踏切：4箇所（鵜の木1号、下丸子1号、下丸子2号、下丸子4号）			
都市計画道路等			
交差する都市計画道路：1箇所（補助第28号線）			
■鉄道立体化に向けた主な課題			
・鵜の木駅、武蔵新田駅への影響			
・交通政策審議会答申第198号に位置付けのある、新空港線（矢口渡～京急蒲田）の整備計画等との整合			
■位置図			

6-3 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」

(1) 考え方

1) 定義

「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」とは、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、早期に実施可能な対策を関係者間で検討すべき区間です。

2) 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等を踏まえて区間分けを行っていますが、方針策定後の具体的な対策の検討にあたっては、区間毎に地域特性等が異なることから、本方針による区間の範囲に必ずしも拘束されるものではありません。

各区間の実際の施行範囲等については、今後の具体的な検討段階において、柔軟に検討・設定します。

3) 区間で示す理由

区間内又は区間周辺において、道路や歩行者立体横断施設等を1箇所整備することにより、当該区間全体の踏切に関する課題が解消される場合もあります。このため、対策検討にあたっては、一定の区間を設定して整理することとしました。

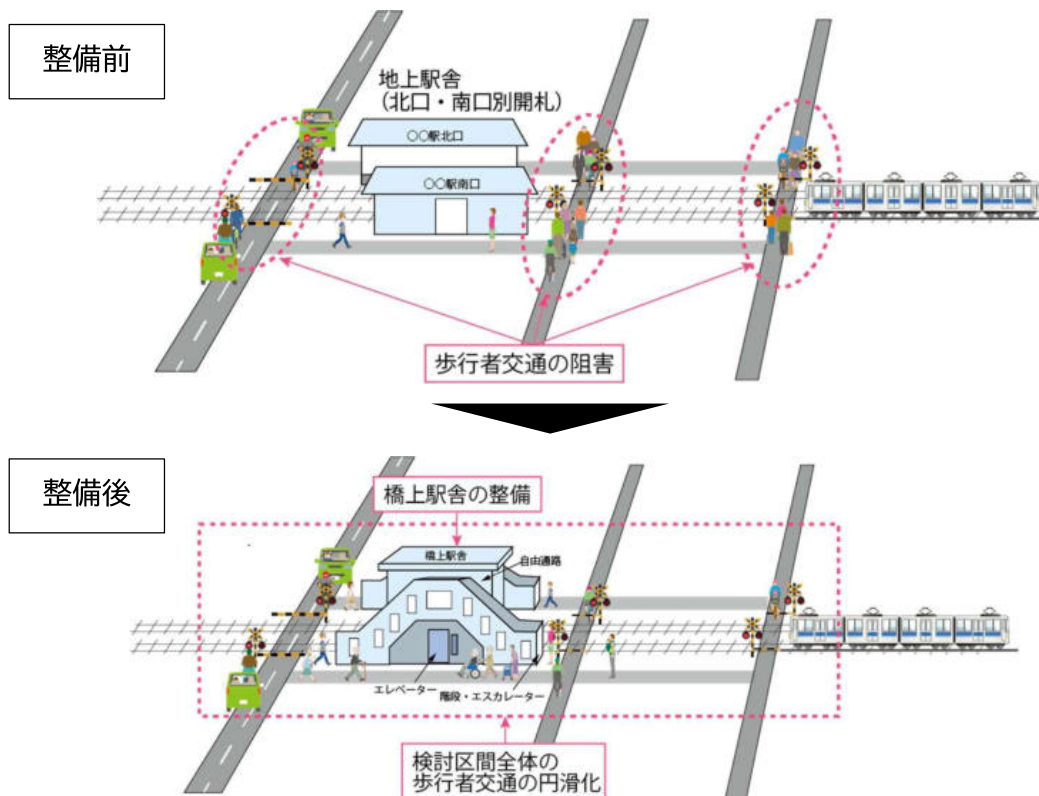


図 6-14 区間における踏切問題の解消イメージ(橋上駅舎を整備した場合)

4) 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の扱いについて

「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」は、早期に実施可能な対策を関係者間で検討すべき区間ですが、以下の場合においては、対策の一つとして鉄道立体化も検討することもあり得ます。

○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あり得ます。

※とりわけ、まちづくりの上で特に課題となる新宿1号踏切（小田急小田原線）や、過去に複数の重大事故が発生している東府中2号踏切（京王京王線）など、配慮すべき事情がある踏切については、まちづくりの進展や周辺環境の変化等を踏まえ、今後、道路と鉄道との立体交差化を含む踏切対策を関係者間で意見交換することが望ましいです。

【踏切対策基本方針（平成16年）の「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」において鉄道立体化を進めることとした事例】

- ・東武伊勢崎線（とうきょうスカイツリー駅付近）連続立体交差事業
- ・東急大井町線（戸越公園駅付近）連続立体交差事業

○「鉄道立体化の検討対象区間」や「準備中区間」と隣接する区間については、まちづくりの進展や周辺環境の変化等も踏まえ、それらの区間を併せて検討することが望ましいです。

＜踏切対策基本方針（平成 16 年）の「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」
において鉄道立体化を進めることとした事例＞

【事例】

東武伊勢崎線(とうきょうスカイツリー駅付近)連続立体交差事業

- ・東京スカイツリー(平成 24 年 5 月開業)の建設を契機として、墨田区は「押上・業平橋地区まちづくりグランドデザイン」(平成 18 年 9 月)や「押上・業平橋駅周辺地区地区計画」(平成 20 年 3 月)を策定し、同地区におけるまちづくりを進めることとしました。
- ・その後、改定された「墨田区基本計画」(平成 23 年 12 月)において、まちづくりと併せて「東武伊勢崎線(とうきょうスカイツリー駅付近)連続立体交差事業」に取り組むことが明記されました。
- ・こうしたまちづくりの進展等を踏まえ、平成 28 年 3 月に都市計画決定、平成 29 年 6 月には事業認可を取得し、墨田区施行による連続立体交差事業として事業化されました。

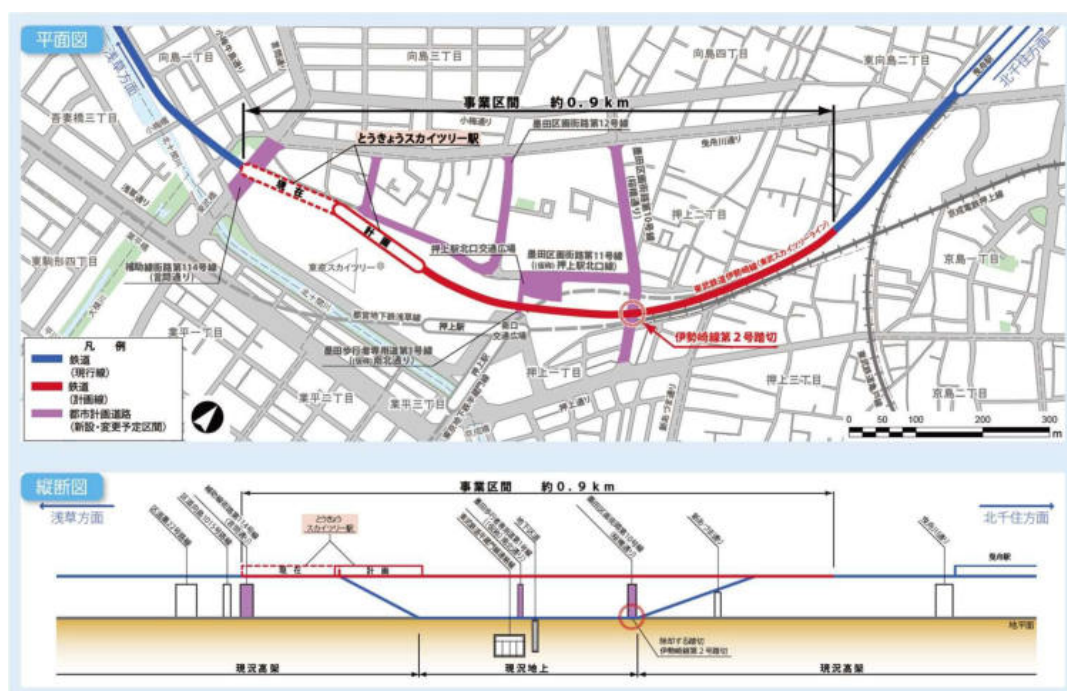


図 6-15 事業の概要

出典：墨田区、東武鉄道株式会社
「東武伊勢崎線(とうきょうスカイツリー駅付近)連続立体交差事業の概要」
(令和 5 年 1 月)

(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

1) 課題に即した対策

鉄道立体化以外の対策については、各踏切が抱える課題（「重点踏切」の抽出指標）に即した対策を検討・実施することが重要です。

一方、これまでの踏切対策の推進により、課題に応じた対策が実施されている踏切も多く存在します。

このため、踏切の各課題（「重点踏切」の抽出指標）に対して特に効果の高い対策を整理するとともに、「重点踏切」の課題及びこれまでの取組状況を整理し、対策の方向性を踏切毎に区分しました。

これにより、これまでの取組を適切に評価するとともに、今後、より課題に即した踏切対策が効果的に実施されることを目的としています。

■ 対策の方向性の区分

① 課題に応じた更なる対策実施の可能性を検討すべき踏切

② 新技術の動向を注視し、新たな対策の実現が見込まれる場合に関係者間で対策を検討すべき踏切

2) 課題に即した主な対策の基本的な考え方

遮断時間が長い踏切

[対策の方向性：交通の円滑化]

遮断時間の長い踏切は、道路渋滞を引き起こすとともに、通勤・通学や買い物など、都民の日常生活を制約し、地域分断の要因となっています。

このため、主に踏切遮断時間の短縮に資する対策や、踏切を通行することなく線路の反対側へ移動できるようにする対策が有効です。

○踏切遮断時間の短縮に資する対策

(【例】賢い踏切)

○踏切を通行することなく線路の反対側へ移動できるようにする対策

(【例】橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保)

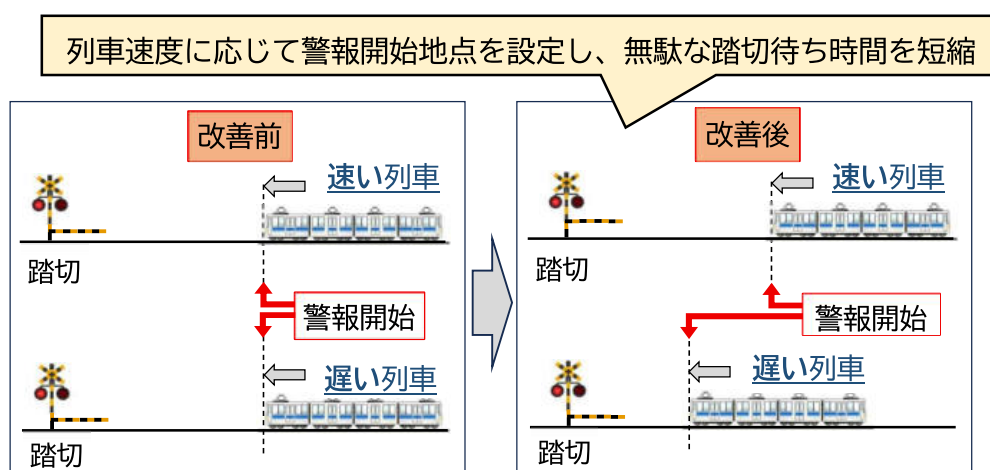


図 6-17 警報時間制御による遮断時間の短縮のイメージ

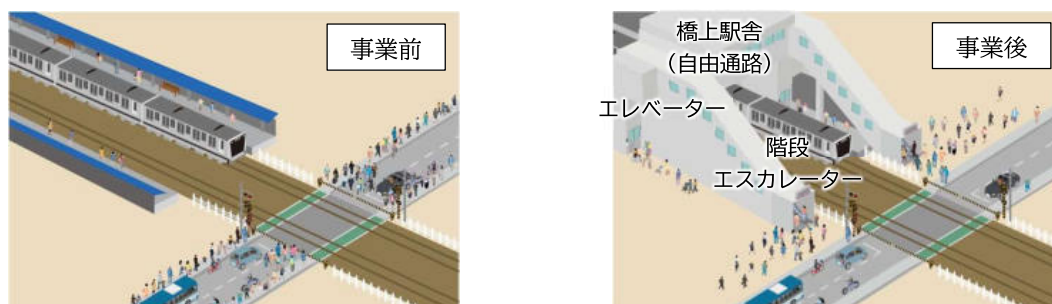


図 6-18 橋上駅舎化又は自由通路の整備イメージ

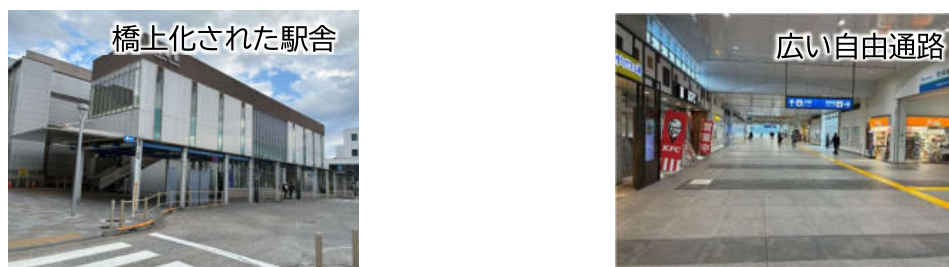


図 6-19 橋上駅舎化又は自由通路の整備 (例：JR 拝島駅・西武拝島駅)

自動車交通量が多い踏切

[対策の方向性：交通の円滑化]

自動車交通量が多い道路上に位置する踏切は、踏切通過時の一時停止等により、道路渋滞の発生要因となっています。

このため、主に自動車が踏切を通行することなく線路の反対側へ移動できるようにする対策が有効です。

○踏切を通行することなく線路の反対側へ移動できるようにする対策

(【例】う回路確保、う回路案内)

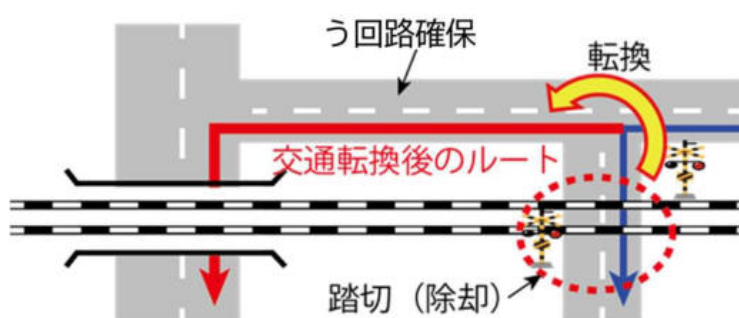


図 6-20 う回路確保イメージ



図 6-21
う回路案内のイメージ

道路ネットワークを形成する上で課題となる踏切[対策の方向性：交通の円滑化]

将来優先的に整備すべき路線(第五次事業化計画における優先整備路線)上にある踏切は、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、道路ネットワークの形成に支障が生じます。

このため、主に道路又は鉄道の単独立体交差化による対策が有効です。

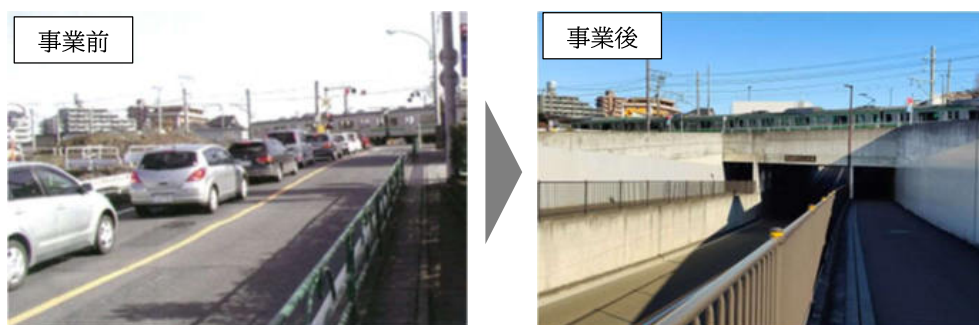


図 6-22 道路の単独立体交差化 (例：八王子 3・3・13 号線)

- ・歩行者及び自転車交通量が多い踏切
 - ・乗降客数の多い駅の近くにある踏切
- [対策の方向性：回遊性の向上]

歩行者及び自転車交通量が多い踏切や、乗降客数の多い駅の近くにある踏切は、歩行者・自転車の回遊性を阻害し、駅周辺等におけるウォークブルなまちづくりの支障となっています。

このため、主に歩行者及び自転車が踏切を通行することなく線路の反対側へ移動できるようにする対策が有効です。

○踏切を通行することなく線路の反対側へ移動できるようにする対策

（【例】橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設）



図 6-23 橋上駅舎化又は自由通路の整備（例：西武多摩川線 多磨駅）

構造上課題のある踏切

[対策の方向性：踏切事故の防止]

歩道が狭い踏切や第4種踏切など、構造上の課題がある踏切は、事故の危険性が高い状況にあります。

このため、主に個々の踏切の特徴に応じた構造改良に関する対策が有効です。

○個々の踏切の特徴に応じた構造改良に関する対策

【例】 第4種踏切 ⇒ 警報装置・遮断桿^{かん}の設置
歩道が狭い踏切 ⇒ 歩道拡幅 など

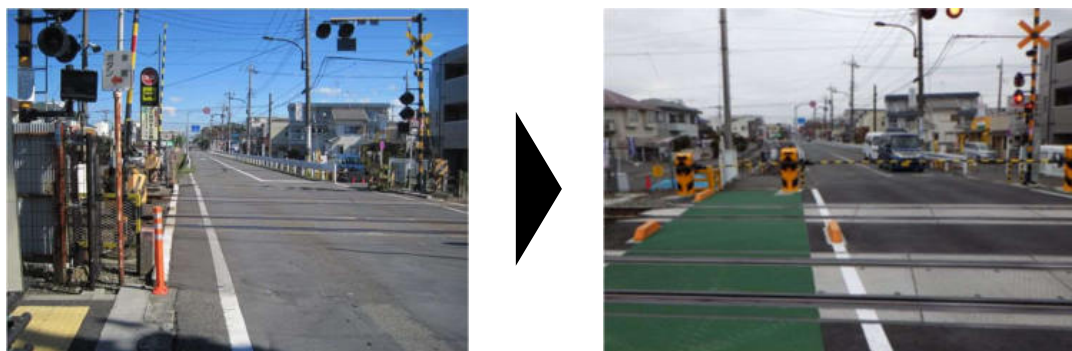


図 6-24 歩道拡幅のイメージ（例：J R 青梅線 羽村東部踏切）

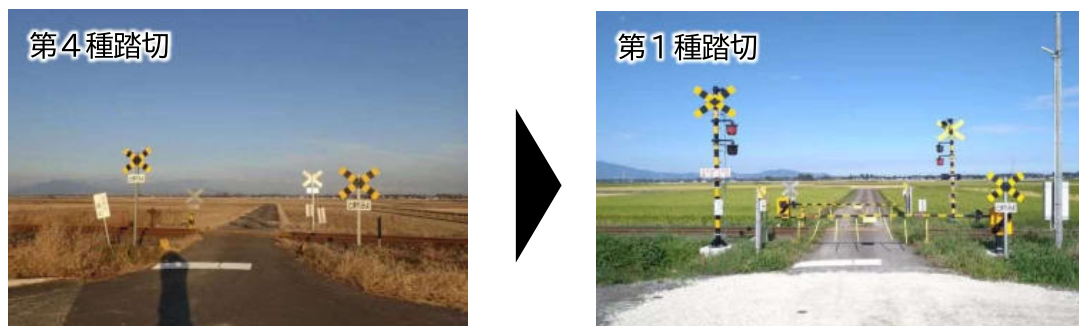


図 6-25 踏切の第一種化【警報装置及び遮断桿^{かん}の設置（例：茨城県）】

出典：関東鉄道株式会社「安全報告書 2023 年版」

事故発生履歴のある踏切

高齢者、障害者の通行が多く見込まれる踏切

小学校の近くにある踏切

[対策の方向性：踏切事故の防止]

事故が多発している踏切や、高齢者・障害者の通行が多く見込まれる踏切、並びに小学校の近くに位置し、児童等の利用が多い踏切では、踏切事故の発生リスクが高い状況にあります。

このため、主に踏切道の通行に関する注意喚起や踏切の設備改良など、事故の未然防止に資する対策が有効です。

○事故の未然防止に資する対策

【例】障害物検知装置の設置、監視カメラ設置、注意喚起看板の設置

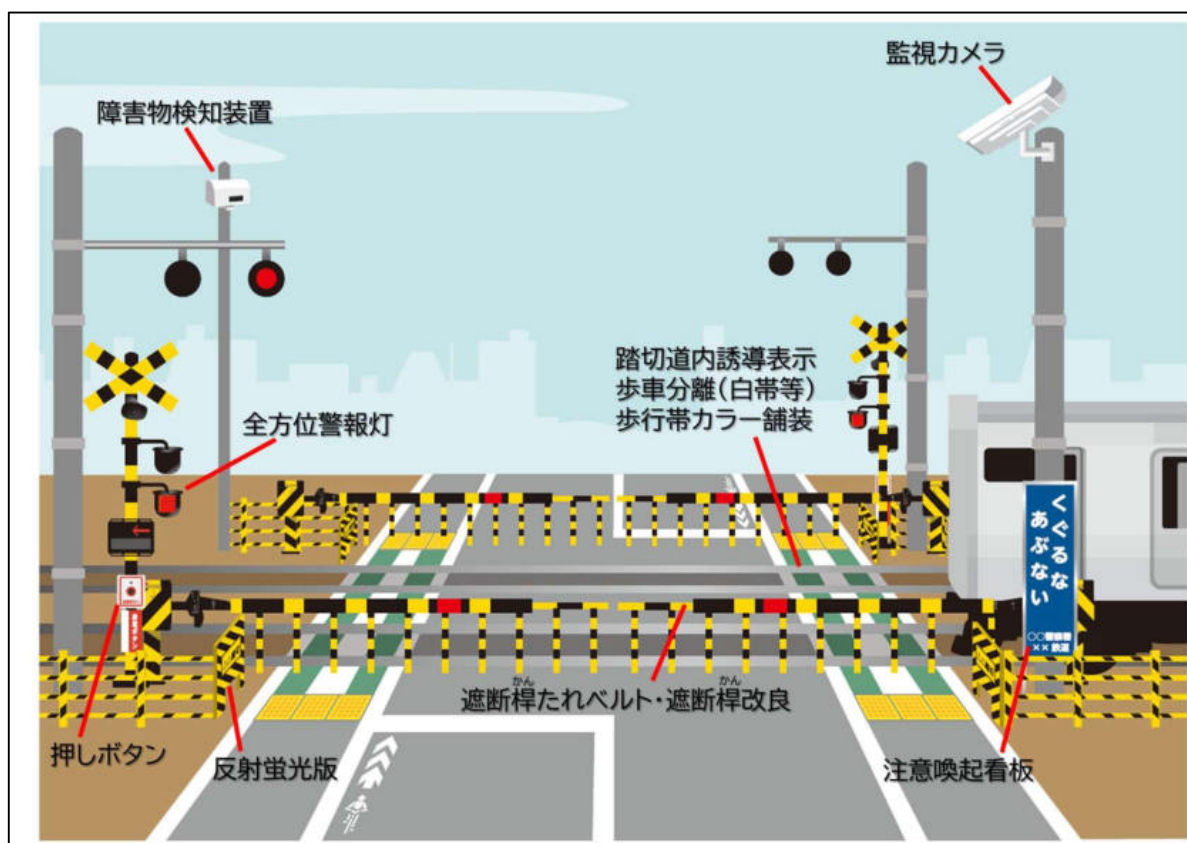


図 6-26 事故の未然防止に資する対策例



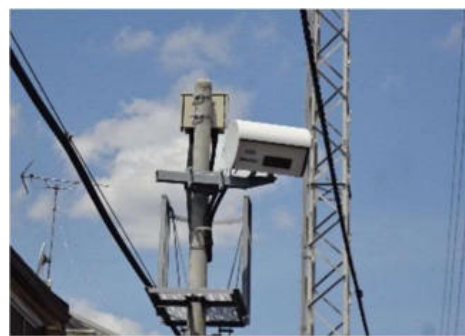
全方位式警報灯
(JR五日市線 淵上第一踏切)



遮断棒^{かん}たれベルト
(西武池袋線 椎名町第8号踏切)



歩行帯カラー舗装
(JR中央線 裁判所踏切)



障害物検知装置
(東急池上線 久が原 4 号踏切)

図 6-27 踏切の視認性向上や踏切保安設備の設置

緊急輸送道路上にある踏切

[対策の方向性：災害対応の強化]

東京都では、災害直後における避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動を円滑に行うため、基幹的な道路を緊急輸送道路に指定しています。緊急輸送道路上に踏切が存在する場合には、踏切遮断により緊急車両の通行に支障を及ぼすおそれがあります。

このため、主に災害発生後に早期に緊急車両が通行可能となるようにする対策が有効であると考えられます。

○災害発生後に早期に緊急車両が通行可能となるような対策

【例】災害時の踏切道の管理方法を定めるなどの対策

■ 災害時の踏切道の管理方法として定める内容

- ・災害時における警察・消防など関係機関との連絡体制
- ・長時間通行遮断の解消に向けた手順、情報提供の仕組みを定めた対処要領
- ・定期的な訓練の実施 等

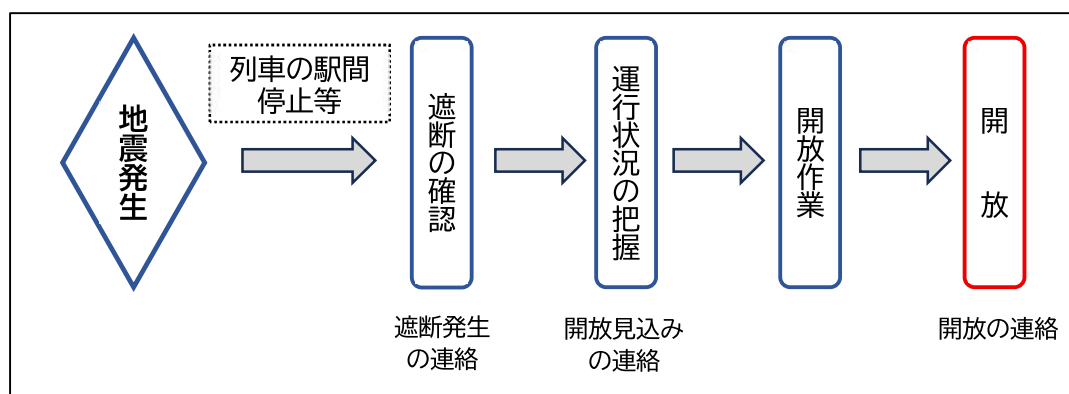


図 6-28 長時間遮断踏切を開放するまでの流れ（イメージ）

出典：国土交通省ウェブサイトより作成

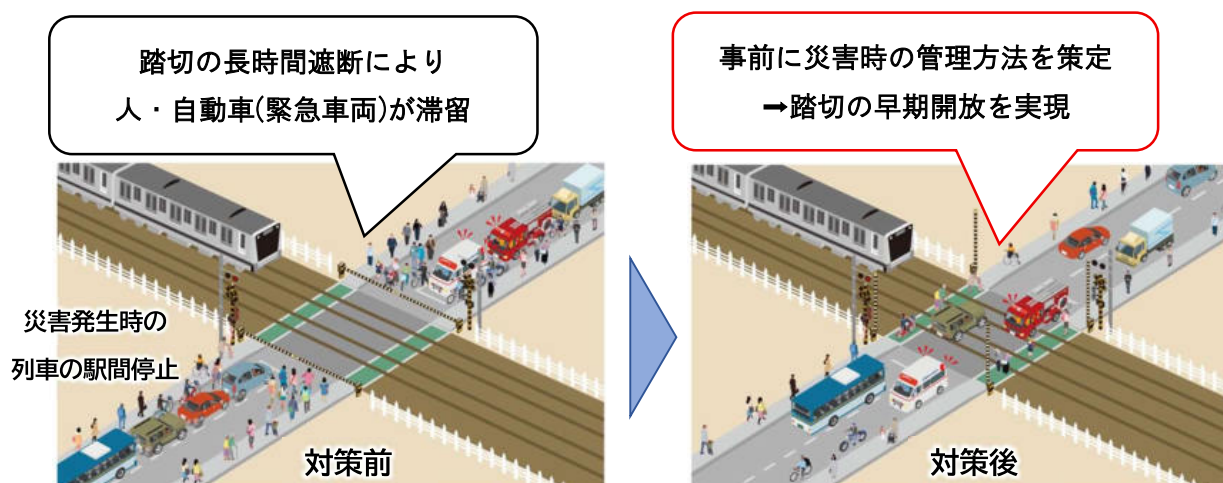


図 6-29 緊急輸送道路上の踏切の早期開放（イメージ）

3) 各区間の対策の方向性

個々の踏切の課題や、これまでの対策の実施状況等を踏まえ、「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」における対策の方向性を次頁以降に示します。

なお、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、関係者間で調整を図りながら検討していきます。

「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の対策の方向性について

表 6-5 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の対策の方向性（1／13）

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	道 路 管 理 者	対策の方向性 課題に応じた 更なる対策実施の可能性を 検討すべき踏切 新技術の動向を注視し 新たな対策の実現が 見込まれる場合に 関係者間で対策を検討すべき踏切	「重点踏切」の抽出指標															主な実施済みの踏切対策 （令和7年9月時点） ※都の調査に基づき掲載			
							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						④災害対応の妨げ					
							a 遮断時間が長い踏切	b 自動車交通量が多い踏切	c 課題となる踏切	d 歩行者及び自転車交通量が多い踏切	e 乗降客数の多い駅の近くにある踏切	f 上で課題となる踏切	g 自転車ネットワークを形成する上で課題となる踏切	h) 構造上課題のある踏切 横断長が長い 交差角度が小さい 歩道が狭い 特殊な構造 4種踏切又は3種踏切				i 事故発生履歴のある踏切	j) 高齢者・障害者の通行が多く見込まれる踏切 バリアフリー特定道路上 老人の福祉施設・障害者支援施設に近接する踏切		k 小学校の近くにある踏切		l 防災面で課題となる踏切	m 幹線道路送路上にある踏切又は踏切格	
1	J R 東海道本線	大井町～大森	品川道		品川区	・交通の円滑化、回避性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●			●	●			●									う回路確保、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等		
2	J R 東海道本線	大森～蒲田	学校		大田区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																う回路確保、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等		
			山谷道		大田区	・交通の円滑化、回避性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●			●													う回路確保、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等		
3	J R 東海道本線	大森～蒲田	新田		大田区	・交通の円滑化、回避性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●			●													う回路確保、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等		
			堤方		大田区	・交通の円滑化、回避性の向上、踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●			●					●								う回路確保、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等		
			新井宿		大田区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																	注意喚起看板、歩行帯カラー舗装、押しボタン 等	
			上仲		大田区	・交通の円滑化、回避性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●			●														注意喚起看板、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等	
4	J R 東海道本線	蒲田～川崎	御園		大田区	・回避性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●														障害物検知装置、押しボタン、注意喚起看板 等	
			大倉		大田区	・回避性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●					●		●							歩行帯カラー舗装、注意喚起看板、障害物検知装置 等	
			雑色		大田区	・交通の円滑化、回避性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●			●														注意喚起看板、歩行帯カラー舗装、踏切道拡幅 等	
			宮前		大田区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																	橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等	
			八幡		大田区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討							●												注意喚起看板、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等
			小竹		大田区	・回避性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●			●												歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、押しボタン 等
5	J R 東海道支線	品川～西大井	権現台		品川区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討															●		う回路確保、障害物検知装置、押しボタン 等		
			苗木原		品川区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討															●		う回路確保、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等		
6	J R 東海道支線	品川～新川崎	下村		品川区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●														●		賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等		
			原		品川区	・交通の円滑化、回避性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●			●	●													う回路確保、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等	
7	J R 東海道支線	西大井～新川崎	霜田		大田区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等		
8	J R 中央線	日野～八王子	堀之内		日野市	・交通の円滑化、回避性の向上、踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●			●							●							注意喚起看板、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等	
			黒川		日野市	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																	賢い踏切、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等	
			八王子街道		日野市	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●						●											賢い踏切、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等	
9	J R 中央線	八王子～高尾	台町		八王子市	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討											●							歩行帯カラー舗装、注意喚起看板、押しボタン 等	
			第一水道		八王子市	・回避性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討		●		●														う回路確保、歩行帯カラー舗装、賢い踏切 等	
			第二水道		八王子市	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討				●	●														橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等
			散田		八王子市	（重点踏切ではない）																			橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等
			並木東		八王子市	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討								●											注意喚起看板、押しボタン、う回路確保 等

表 6-6 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の対策の方向性（2／13）

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	道 路 管 理 者	対 策 の 方 向 性	「重点踏切」の抽出指標															主 な 実 施 済 み の 踏 切 対 策 （令和7年9月時点） ※都の調査に基づき掲載		
							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							④災害対応の妨げ			
							a) 遮断時間が長い踏切	b) 自動車交通量が多い踏切	c) 課題となる踏切	d) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切	e) 乗降客数の多い駅の近くにある踏切	f) 上で課題となる踏切	g) 自転車ネットワークを形成する上で課題となる踏切	h) 構造上課題のある踏切				i) 事故発生履歴のある踏切	j) 高齢者・障害者の通行が多く見込まれる踏切	k) 小学校の近くにある踏切	l) 防災面で課題となる踏切		m) 緊急輸送上道路又は踏切格	
						課題に応じた更なる対策実施の可能性を検討すべき踏切 新技術の動向を注視し新たな対策の表現が見込まれる場合に関係者間で対策を検討すべき踏切																		
10	J R中央線	高尾～相模湖		八王子 8・5・1		八王子8・5・1の整備の可能性を検討																		—
11	J R中央線	高尾～相模湖	新井		八王子市	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討							●											注意喚起看板、押しボタン、う回路確保 等
12	J R南武線	府中本町～西府	小学校前		府中市	・ 回避性の向上、踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討					●										●			歩行帯カラー舗装、注意喚起看板、障害物検知装置 等
			神社前		府中市	・ 交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																う回路確保、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等	
13	J R南武線	西府～矢川	下谷保		国立市	・ 踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討															●			歩行帯カラー舗装、注意喚起看板、障害物検知装置 等
			下谷保一号		国立市	（重点踏切ではない）																		う回路確保、障害物検知装置、押しボタン 等
			天神前		東京都	・ 災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討																●		橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等
14	J R横浜線	成瀬～町田		町田 3・3・36		町田3・3・36の整備の可能性を検討																	—	
15	J R青梅線	東中神～中神	学校前		昭島市	・ 踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討															●			歩行帯カラー舗装、注意喚起看板、障害物検知装置 等
16	J R青梅線	昭島～拝島	昭和飛行機前		昭島市	・ 回避性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●														歩行帯カラー舗装、踏切道拡幅、障害物検知装置 等
17	J R青梅線	拝島～牛浜	牛浜		東京都	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討																●		災害時の管理方法策定、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等
18	J R青梅線	牛浜～福生	中新道		福生市	・ 災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討																●		橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等
19	J R青梅線	福生～羽村	羽村東部		東京都	・ 回避性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討							●											踏切道拡幅、障害物検知装置、押しボタン 等
20	J R青梅線	羽村～小作	長岡街道		羽村市	・ 交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討			●															う回路確保、障害物検知装置、押しボタン 等
			学校通		羽村市	（重点踏切ではない）																	障害物検知装置、押しボタン、注意喚起看板 等	
			田の上		羽村市	（重点踏切ではない）																	う回路確保、押しボタン、注意喚起看板 等	
			間坂第一		羽村市	・ 点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討													●					歩行帯カラー舗装、注意喚起看板、押しボタン 等
21	J R青梅線	小作～河辺	河辺東部		青梅市	・ 踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討															●		障害物検知装置、押しボタン、う回路確保 等	
22	J R青梅線	東青梅～青梅	勝沼第一		東京都	・ 踏切事故の防止、災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討								●									●	注意喚起看板、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等
			東願寺		青梅市	（重点踏切ではない）																		う回路確保、押しボタン、注意喚起看板 等
			勝沼神社		青梅市	（重点踏切ではない）																		う回路確保、障害物検知装置、押しボタン 等
			宗徳寺		青梅市	（重点踏切ではない）																		う回路確保、障害物検知装置、押しボタン 等
			永山		青梅市	・ 交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																	
23	J R青梅線	石神前～二俣尾	石神前		青梅市	・ 踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討												●						注意喚起看板、う回路確保 等
			下宿		青梅市	・ 踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討													●					注意喚起看板、押しボタン、う回路確保 等
			薬師		青梅市	・ 踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討													●					注意喚起看板、押しボタン、う回路確保 等
			曲手		青梅市	（重点踏切ではない）																		う回路確保、障害物検知装置、押しボタン 等
			海禅寺街道		青梅市	・ 踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討																●		

表 6-7 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の対策の方向性（3／13）

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	道路管理者	対策の方向性	「重点踏切」の抽出指標															主な実施済みの踏切対策 (令和7年9月時点) ※都の調査に基づき掲載						
							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						④災害対応の妨げ							
							a) 遮断時間が長い踏切	b) 自動車交通量が多い踏切	c) 課題となる踏切	d) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切	e) 乗降客数の多い駅の近くにある踏切	f) 上で課題となる踏切	g) 自転車となる踏切	h) 構造上課題のある踏切				i) 事故発生履歴のある踏切	j) 高齢者・障害者の通行が多く見込まれる踏切	k) 小学校の近くにある踏切	l) 防災面で課題となる踏切		m) 幹線急輸送上の路又は踏切格					
						課題に応じた 更なる対策実施の可能性を 検討すべき踏切									横断長が長い	交差角度が小さい	歩道が狭い	特殊な構造	4種踏切又は3種踏切		バリアフリー特定道路上	老人福祉施設・障害者支援施設・近づくにある	小学校の近くにある踏切					
24	J R 青梅線	二俣尾～沢井	軍畑		青梅市	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討														●						注意喚起看板、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、押しボタン 等		
25	J R 青梅線	川井～鳩ノ巣	旧大丹波		奥多摩町	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討														●						注意喚起看板、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等		
			小丹波第一		奥多摩町	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討														●						注意喚起看板、う回路確保 等		
			小丹波第二		奥多摩町	(重点踏切ではない)																					う回路確保、障害物検知装置、押しボタン 等	
			宮ノ前		奥多摩町	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討																	●				押しボタン、う回路確保 等	
26	J R 青梅線	白丸～奥多摩	学校通		奥多摩町	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討																	●			注意喚起看板、押しボタン 等		
27	J R 五日市線	熊川～東秋留	熊川第一		東京都	・災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討																			●	う回路確保、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、踏切道拡幅 等		
28	J R 五日市線	東秋留～秋川	東秋留第一		認定外	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討												●								注意喚起看板、障害物検知装置 等		
29	J R 五日市線	東秋留～武蔵引田	青梅街道		東京都	・災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討																			●	歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、押しボタン 等		
			五日市街道		東京都	・災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討																			●	歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、押しボタン 等		
30	J R 五日市線	秋川～武蔵引田	引田		あきる野市	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●																歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、押しボタン 等		
31	J R 五日市線	武蔵増戸～武蔵五日市	平井		東京都	・災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討																			●	歩行帯カラー舗装、踏切道拡幅、障害物検知装置 等		
32	J R 八高線	小宮～拝島	上川原		昭島市	・災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●															●	歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、押しボタン 等		
33	J R 八高線	拝島～東福生	砂川街道		東京都	・災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討																			●	歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、押しボタン 等		
			公団		福生市	(重点踏切ではない)																				注意喚起看板 等		
			武蔵野第一		福生市	(重点踏切ではない)																				障害物検知装置、押しボタン、注意喚起看板 等		
			武蔵野第二		福生市	(重点踏切ではない)																					障害物検知装置、押しボタン、注意喚起看板 等	
			福生街道		東京都	・災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討																				●	歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、押しボタン 等	
			福生第一号		福生市	(重点踏切ではない)																						障害物検知装置、押しボタン、注意喚起看板 等
			福生第二号		福生市	・踏切事故の防止、災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●								●								●	障害物検知装置、押しボタン 等	
34	J R 八高線	箱根ヶ崎～金子	青梅街道		東京都	・災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討																		●	う回路確保、障害物検知装置、押しボタン 等			
35	J R 東北本線	上野～尾久	与美東		北区	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討 ・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討																●	●			踏切道手前部の誘導表示、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等		
			与美西		北区	・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討																●	●			踏切道手前部の誘導表示、歩行帯カラー舗装、注意喚起看板 等		
			第二下田端		東京都	・回遊性の向上、災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討 ・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討				●												●			●		踏切道手前部の誘導表示、歩行帯カラー舗装、踏切道拡幅 等	

表 6-8 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の対策の方向性（4／13）

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	道 路 管 理 者	対 策 の 方 向 性	「重点踏切」の抽出指標															主 な 実 施 済 み の 踏 切 対 策 （ 令 和 7 年 9 月 時 点 ） ※都の調査に基づき掲載			
							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						④災害対応の妨げ				
							a) 遮断時間が長い踏切	b) 自動車交通量が多い踏切	c) 課題となる踏切	d) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切	e) 乗降客数の多い駅の近くにある踏切	f) 上で課題となる踏切	g) 自転車ネットワークを形成する上で課題となる踏切	h) 構造上課題のある踏切				i) 事故発生履歴のある踏切	j) 高齢者・障害者の通行が多く見込まれる踏切	k) 小学校の近くにある踏切	l) 防災面で課題となる踏切		m) 幹線道路送路上にある踏切又は骨格		
						課題に応じた 更なる対策実施の可能性を 検討すべき踏切 新技術の動向を注視し 新たな対策の実現が 見込まれる場合に 関係者間で対策を検討すべき踏切																			
36	J R東北本線	尾久～王子	梶原		北区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討 ・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討	●				●				●					●					賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、踏切道手前部の誘導表示 等
			第二王子		北区	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討 ・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討										●				●					踏切道手前部の誘導表示、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等
37	J R東北本線	王子～東十条	根岸		北区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●							●									●		注意喚起看板、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等
			井頭		北区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●								●								●		橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保、注意喚起看板 等
38	J R山手線	原宿～代々木	青山街道		渋谷区	・回遊性の向上、踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●				●	●										障害物検知装置、押しボタン、注意喚起看板 等
			厩道		渋谷区	・回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●	●														障害物検知装置、押しボタン、注意喚起看板 等
39	J R東北回送線	田端～日暮里	王子街道南亘		北区	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討 ・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討								●	●					●					踏切道手前部の誘導表示、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等
40	J R東北回送線	田端～日暮里	日暮里八丁目3号		荒川区	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討																●			歩行帯カラー舗装、注意喚起看板、障害物検知装置 等
			日暮里道		東京都	・踏切事故の防止、災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討 ・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討				●			●						●				●		踏切道手前部の誘導表示、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等
41	J R常磐線	日暮里～三河島	金杉		荒川区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討	●																		賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等
42	J R常磐線	南千住～北千住	北千住一丁目		足立区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討	●				●												●		賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等
43	J R埼京線	池袋～板橋	堀之内		豊島区	・交通の円滑化、踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●								●					●		●			賢い踏切、注意喚起看板、押しボタン 等
44	J R埼京線	池袋～十条	第二雲雀ヶ谷		豊島区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討									●								●	●	歩行帯カラー舗装、注意喚起看板、障害物検知装置 等
			仲仙道		板橋区	・回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討					●														歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、 等
45	J R総武支線	新小岩～金町	新砂		江東区	・災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討																		●	障害物検知装置、押しボタン、障害物検知装置 等
46	J R総武支線	新小岩～金町	幹線3号		東京都	・災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討																		●	歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、押しボタン 等
			綿川		江東区	（重点踏切ではない）																			う回路確保、押しボタン 等
			幹線27号		東京都	・災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討								●										●	歩行帯カラー舗装、押しボタン、注意喚起看板 等
47	J R総武支線	新小岩～金町	立石大通		葛飾区	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討											●					●			歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、押しボタン 等
			細田		葛飾区	（重点踏切ではない）																			う回路確保、歩行帯カラー舗装、押しボタン 等
			東京街道		葛飾区	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討										●									
48	J R総武支線	新小岩～金町	新宿新道		国土交通省	・災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討																		●	障害物検知装置、押しボタン、注意喚起看板 等
			柴又		葛飾区	（重点踏切ではない）																			う回路確保、押しボタン 等
			浜街道		葛飾区	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討											●								注意喚起看板、押しボタン、う回路確保 等
49	J R貨物引込線	拝島～横田基地	横田5号砂川街道		東京都	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討																		●	災害時の管理方法策定、障害物検知装置、押しボタン 等
			横田6号		福生市	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討													●						う回路確保 等
50	東武伊勢崎線	牛田～北千住	伊勢崎線第20号		足立区	・交通の円滑化、回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●				●												●		賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等
			伊勢崎線第21号		足立区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●								●								●		賢い踏切、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等
			伊勢崎線第22号		足立区	・交通の円滑化、回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●				●				●								●		

表 6-9 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の対策の方向性（5／13）

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	道 路 管 理 者	対策の方向性	「重点踏切」の抽出指標																主 な 実 施 済 み の 踏 切 対 策 （ 令和7年9月時点 ） ※都の調査に基づき掲載		
							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							④災害対応の妨げ				
							a 遮断時間が長い踏切	b 自動車交通量が多い踏切	c 課題となる踏切	d 歩行者及び自転車交通量が多い踏切	e 乗降客数の多い駅の近くにある踏切	f 上で課題となる踏切	g 自転車となる踏切	h) 構造上課題のある踏切				i 事故発生履歴のある踏切	j) 高齢者・障害者の通行が多くなる踏切	k 小学校の近くにある踏切	l 防災面で課題となる踏切	m 幹線急輸送上道に路又は踏切格			
						課題に応じた更なる対策実施の可能性を検討すべき踏切 新技術の動向を注視し新たな対策の実現が見込まれる場合に関係者間で対策を検討すべき踏切																			
51	東武亀戸線	曳舟～亀戸水神	亀戸線第1号		東京都	・災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討															●	●	歩行帯カラー舗装、踏切道拡幅、障害物検知装置 等		
			亀戸線第2号		墨田区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討																●		う回路確保、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、押しボタン 等	
			亀戸線第3号		墨田区	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討																●	●	押しボタン、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等	
			亀戸線第4号		墨田区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討																●		う回路確保、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、押しボタン 等	
			亀戸線第5号		墨田区	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討																●	●	押しボタン、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設 等	
			亀戸線第6号		墨田区	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討																●	●	押しボタン、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等	
			亀戸線第7号		墨田区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討																	●		う回路確保、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、歩行帯カラー舗装 等
			亀戸線第8号		墨田区	（重点踏切ではない）																			う回路確保、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、歩行帯カラー舗装 等
			亀戸線第9号		墨田区	（重点踏切ではない）																			う回路確保、歩行帯カラー舗装、踏切道拡幅 等
			亀戸線第10号		東京都	・回遊性の向上、災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討 ・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討				●												●		●	踏切道手前部の誘導表示、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等
			亀戸線第12号		墨田区	（重点踏切ではない）																			う回路確保、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、押しボタン 等
			亀戸線第13号		墨田区	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討																●			押しボタン、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設 等
			亀戸線第14号		墨田区	（重点踏切ではない）																			う回路確保、歩行帯カラー舗装、押しボタン 等
			亀戸線第15号		墨田区	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討																●			歩行帯カラー舗装、押しボタン、う回路確保 等
			52	東武亀戸線	亀戸水神～亀戸	亀戸線第19号		江東区	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討										●						
亀戸線第20号		江東区				（重点踏切ではない）																	う回路確保、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、押しボタン 等		
亀戸線第21号		江東区				・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討															●			注意喚起看板、押しボタン、う回路確保 等	
53	東武東上線	池袋～北池袋	東上本線第2号		豊島区	・交通の円滑化、踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●								●					●	●	●	賢い踏切、注意喚起看板、押しボタン 等		
54	東武東上線	北池袋～下板橋	東上本線第4号		豊島区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●															●		賢い踏切、注意喚起看板、障害物検知装置 等	
			東上本線第5号		豊島区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●															●		賢い踏切、注意喚起看板、押しボタン 等	
			東上本線第6号		豊島区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討	●			●												●		賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等	
55	東武東上線	下板橋～大山	東上本線第9号		板橋区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討	●			●													賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等		
56	東武東上線	大山～中板橋	東上本線第20号		板橋区	（重点踏切ではない）																	う回路確保、歩行帯カラー舗装、賢い踏切 等		
			東上本線第21号		板橋区	・回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●														歩行帯カラー舗装、賢い踏切、障害物検知装置 等	

表 6-10 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の対策の方向性（6／13）

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	道路管理者	対策の方向性	「重点踏切」の抽出指標																主な実施済みの踏切対策 (令和7年9月時点) ※都の調査に基づき掲載																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
							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						④災害対応の妨げ																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
							a) 遮断時間が長い踏切	b) 自動車交通量が多い踏切	c) 課題となる踏切	d) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切	e) 乗降客数の多い駅の近くにある踏切	f) 上で課題となる踏切	g) 自転車ネットワークを形成する上で課題となる踏切	h) 構造上課題のある踏切				i) 事故発生履歴のある踏切	j) 高齢者・障害者の通行が多く見込まれる踏切	k) 小学校の近くにある踏切	l) 防災面で課題となる踏切	m) 緊急輸送上道路又は骨格																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
						課題に応じた更なる対策実施の可能性を検討すべき踏切																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														</

表 6-11 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の対策の方向性（7／13）

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	道 路 管 理 者	対策の方向性	「重点踏切」の抽出指標															主な実施済みの踏切対策 （令和7年9月時点） ※都の調査に基づき掲載				
							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						④災害対応の妨げ					
							a) 遮断時間が長い踏切	b) 自動車交通量が多い踏切	c) 課題となる踏切	d) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切	e) 乗降客数の多い駅の近くにある踏切	f) 上で課題となる踏切	g) 自転車ネットワークを形成する上で課題となる踏切	h) 構造上課題のある踏切				i) 事故発生履歴のある踏切	j) 高齢者・障害者の通行が多くなる見込まれる踏切	k) 小学校の近くにある踏切	l) 防災面で課題となる踏切		m) 幹線急輸送上道にある踏切又は骨格			
						課題に応じた 更なる対策実施の可能性を 検討すべき踏切							横断長が長い				交差角度が小さい	歩道が狭い	特殊な構造	4種踏切又は3種踏切			バリアフリー特定道路上	老人福祉施設・障害者支援施設の近くに		
65	西武新宿線	高田馬場～中井 ※連続立体交差事業として都市計画決定されている。	高田馬場第2号		新宿区	・交通の円滑化、回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●				●															う回路確保、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等
			高田馬場第3号		新宿区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																			賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等
			高田馬場第5号		新宿区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討	●																			賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等
			高田馬場第6号		新宿区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																			賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、注意喚起看板 等
			高田馬場第8号		新宿区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																			賢い踏切、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等
			高田馬場第9号		新宿区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																			賢い踏切、注意喚起看板、押しボタン 等
			下落合第1号		新宿区	・交通の円滑化、回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討 ・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討	●	●		●								●								賢い踏切、踏切道手前部の誘導表示、注意喚起看板 等
			下落合第3号		新宿区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																			賢い踏切、注意喚起看板、押しボタン 等
			下落合第5号		新宿区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																			賢い踏切、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等
			下落合第6号		新宿区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討	●																			賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等
			下落合第7号		新宿区	・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討	●				●	●							●							賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等
66	西武新宿線	中井～新井薬師前	中井第1号		新宿区	・交通の円滑化、回遊性の向上、踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●					●									●			賢い踏切、注意喚起看板、う回路確保 等		
			中井第2号		新宿区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																	賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等		
			中井第4号		新宿区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																	賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等		
			中井第5号		中野区	・交通の円滑化、災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																●	賢い踏切、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等		
67	西武新宿線	野方～都立家政	野方第1号		中野区	・交通の円滑化、回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討 ・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討	●			●							●		●				賢い踏切、歩行帯カラー舗装、注意喚起看板 等			
68	西武新宿線	下井草～井荻	下井草第4号		杉並区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等			
69	西武新宿線	東伏見～西武柳沢	東伏見第4号		西東京市	・回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●														歩行帯カラー舗装、賢い踏切、障害物検知装置 等		
70	西武新宿線	小平～東村山	小平第5号		東村山市	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討				●														橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、歩行帯カラー舗装、賢い踏切 等		
			久米川第1号		東京都	・回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討 ・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討				●							●							踏切道手前部の誘導表示、歩行帯カラー舗装、賢い踏切 等		
71	西武新宿線	東村山～所沢		東村山3・4・35		東村山3・4・35の整備の可能性を検討																		－		
72	西武西武園線	東村山～西武園	東村山第7号		東村山市	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討														●				注意喚起看板、押しボタン、う回路確保 等		
73	西武国分寺線	東村山～小川	小川第5号		東村山市	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討														●				歩行帯カラー舗装、注意喚起看板、障害物検知装置 等		

表 6-12 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の対策の方向性（8／13）

区間 番号	路線名	駅間	区間内の踏切 (太字：重点踏切)	重点文差 予定箇所	道路管理者	対策の方向性	「重点踏切」の抽出指標															主な実施済みの踏切対策 (令和7年9月時点) ※都の調査に基づき掲載													
							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					④災害対応 の妨げ															
							a) 遮断時間 が長い踏切	b) 自動車交通 量が多い踏切	c) 道路ネット ワークを形成 する上で課題 となる踏切	d) 歩行者及び 自転車交通 量が多い踏切	e) 乗降客数の 多い駅の近 くにある踏切	f) 上で課題と なる踏切	g) 自転車ネット ワークを形成 する上で課題 となる踏切	h) 構造上課 題のある踏切			i) 事故発生履 歴のある踏切	j) 高齢者・障 害者の通行 が多く見込 まれる踏切		k) 小学校の近 くにある踏切	l) 防災面で課 題となる踏切		m) 幹線道路輸 送上にある 踏切又は骨 格												
						課題に応じた 更なる対策実施の可能性を 検討すべき踏切															新技術の動向を注視し 新たな対策の実現が 見込まれる場合に 関係者間で対策を検討すべき踏切														
74	西武国分寺線	東村山～鷹の台	小川第3号		東村山市	・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討																	●							踏切道手前部の誘導表示、歩行帯カラー舗装、注意喚起看板 等					
			小川第2号		小平市	（重点踏切ではない）																								歩行帯カラー舗装、押しボタン、注意喚起看板 等					
			小川第1号		小平市	・回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討					●																				歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、押しボタン 等				
			鷹の台第5号		小平市	・回遊性の向上、災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討							●															●			歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、押しボタン 等				
75	西武国分寺線	小川～鷹の台	鷹の台第3号		東京都	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討																				●		●		歩行帯カラー舗装、災害時の管理方法策定、注意喚起看板 等					
			鷹の台第2号		小平市	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討																				●				注意喚起看板、押しボタン 等					
76	西武国分寺線	鷹の台～恋ヶ窪	恋ヶ窪第3号		東京都	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討																						●		災害時の管理方法策定、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等					
77	西武国分寺線	恋ヶ窪～国分寺	国分寺第6号		東京都	・回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討						●																●		災害時の管理方法策定、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等					
			国分寺第3号		東京都	・交通の円滑化、回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討			●		●																	●		災害時の管理方法策定、歩行帯カラー舗装、踏切道拡幅 等					
78	西武多摩湖線	国分寺～一橋学園	国分寺第2号		国分寺市	・回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討							●																	歩行帯カラー舗装、押しボタン、注意喚起看板 等					
			国分寺第3号		国分寺市	（重点踏切ではない）																								う回路確保、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等					
			国分寺第4号		国分寺市	・交通の円滑化、回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●	●																			う回路確保、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等					
			国分寺第5号		東京都	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討																					●		●		歩行帯カラー舗装、災害時の管理方法策定、注意喚起看板 等				
79	西武多摩湖線	国分寺～一橋学園	国分寺第6号		東京都	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討																					●		災害時の管理方法策定、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等						
80	西武多摩湖線	一橋学園～青梅街道	一橋学園第3号		小平市	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討																				●				歩行帯カラー舗装、注意喚起看板、障害物検知装置 等					
			一橋学園第4号		東京都	・回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討					●																	●		災害時の管理方法策定、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等					
81	西武多摩湖線	萩山～八坂	萩山第1号		東村山市	・回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討						●																		歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、押しボタン 等					
82	西武多摩湖線	八坂～武蔵大和	八坂第2号		東村山市	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討											●													注意喚起看板、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等					
83	西武拝島線	小平～萩山	小平第4号		東京都	・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討																	●							踏切道手前部の誘導表示、注意喚起看板、押しボタン 等					

表 6-13 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の対策の方向性（9／13）

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	道路管理者	対策の方向性	「重点踏切」の抽出指標																	主な実施済みの踏切対策 (令和7年9月時点) ※都の調査に基づき掲載															
							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							④災害対応 の妨げ																		
							a) 遮断時間が長い踏切	b) 自動車交通量が多い踏切	c) 課題となる踏切	d) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切	e) 乗降客数の多い駅の近くにある踏切	f) 上で課題となる踏切	g) 課題となる踏切	h) 構造上課題のある踏切				i) 事故発生履歴のある踏切	j) 高齢者・ 障害者が多く 見込まれる踏切	k) 小学校の近くにある踏切	l) 防災面で課題となる踏切	m) 幹線輸送上 にある踏切 又は踏切格																	
						横断長が長い 交差角度が小さい 歩道が狭い 特殊な構造 4種踏切又は3種踏切																																	
84	西武拝島線	小川～東大和市	小川第2号		東京都	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討											●										注意喚起看板、障害物検知装置、押しボタン 等												
85	西武拝島線	武蔵砂川～拝島	玉川上水第9号		立川市	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討																				●	災害時の管理方法策定、歩行帯カラー舗装、踏切道拡幅 等												
			西武立川第1号		立川市	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討																					注意喚起看板、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等												
			西武立川第2号		昭島市	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討													●									注意喚起看板、障害物検知装置、押しボタン 等											
86	西武多摩川線	新小金井～多磨	新小金井第2号		東京都	・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討															●				●	災害時の管理方法策定、歩行帯カラー舗装、注意喚起看板 等													
87	西武多摩川線	新小金井～多磨	新小金井第5号		府中市	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討																		●			歩行帯カラー舗装、注意喚起看板、押しボタン 等												
				府中3・4・12		府中3・4・12の整備の可能性を検討																					－												
88	西武多摩川線	多磨～競艇場前	多磨第4号		府中市	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討												●										注意喚起看板、押しボタン、う回路確保 等											
			多磨第5号		東京都	(重点踏切ではない)																					歩行帯カラー舗装、踏切道拡幅、賢い踏切 等												
			白糸台第1号		府中市	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討 ・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討																●		●				歩行帯カラー舗装、注意喚起看板、障害物検知装置 等											
			白糸台第2号		府中市	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討																●						注意喚起看板、歩行帯カラー舗装、押しボタン 等											
89	京成本線	堀切菰蒲園～青砥	堀切菰蒲園第3号		葛飾区	・回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●																		賢い踏切、障害物検知装置、押しボタン 等											
			お花茶屋第1号		私道	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討					●																	橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、賢い踏切、障害物検知装置 等											
			お花茶屋第2号		葛飾区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討					●																	橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、賢い踏切、障害物検知装置 等											
90	京成押上線	押上～京成曳舟	押上第1号		墨田区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																				賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等												
91	京成金町線	柴又～京成金町	柴又第5号		国土交通省	・回遊性の向上、災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討					●														●			障害物検知装置、押しボタン、注意喚起看板 等											
92	京王京王線	調布～武蔵野台	調布21号		調布市	・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討					●														●				橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、歩行帯カラー舗装、賢い踏切 等										
			西調布2号		調布市	(重点踏切ではない)																						歩行帯カラー舗装、賢い踏切、注意喚起看板 等											
			西調布3号		調布市	(重点踏切ではない)																						賢い踏切、押しボタン、注意喚起看板 等											
			西調布5号		調布市	(重点踏切ではない)																						歩行帯カラー舗装、賢い踏切、注意喚起看板 等											
			飛田給1号		調布市	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討					●																			橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、歩行帯カラー舗装、賢い踏切 等									
93	京王京王線	多磨霊園～府中	多磨霊園4号		府中市	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討												●										注意喚起看板、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、障害物検知装置 等											
			東府中1号		府中市	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討					●				●													橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、歩行帯カラー舗装、賢い踏切 等											
			東府中2号		東京都	・過去に複数の重大事故が発生していることを踏まえ、関係者間で踏切対策を検討										●	●											注意喚起看板、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等											
94	京王京王線	府中～分倍河原	府中4号		府中市	・回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討 ・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討					●												●					歩行帯カラー舗装、賢い踏切、障害物検知装置 等											
			府中5号		東京都	・回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討					●																	歩行帯カラー舗装、賢い踏切、障害物検知装置 等											
			府中6号		府中市	・回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討					●	●																歩行帯カラー舗装、賢い踏切、障害物検知装置 等											
95	京王京王線	分倍河原～中河原	分倍河原1号		府中市	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討																		●			歩行帯カラー舗装、注意喚起看板、障害物検知装置 等												
96	京王京王線	中河原～聖蹟桜ヶ丘		府中3・4・3		府中3・4・3の整備の可能性を検討																					－												
97	京王京王線	聖蹟桜ヶ丘～百草園	聖蹟桜ヶ丘7号		東京都	・災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討																			●			歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、押しボタン 等											
98	京王井の頭線	渋谷～神泉	渋谷1号		渋谷区	・新技術等の動向を注視し、関係者間で検討 ・周辺のまちづくりに合わせて個々に回遊性向上の対策を検討	●								●													賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等											

表 6-14 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の対策の方向性（10／13）

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	道路管理者	対策の方向性	「重点踏切」の抽出指標														主な実施済みの踏切対策 (令和7年9月時点) ※都の調査に基づき掲載			
							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							④災害対応の妨げ		
							a) 遮断時間が長い踏切	b) 自動車交通量が多い踏切	c) 課題となる踏切	d) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切	e) 乗降客数の多い駅の近くにある踏切	f) 上で課題となる踏切	g) 自転車ネットワークを形成する上で課題となる踏切	h) 構造上課題のある踏切				i) 事故発生履歴のある踏切	j) 高齢者・障害者の通行が多くなる見込まれる踏切	k) 小学校の近くにある踏切		l) 防災面で課題となる踏切	m) 幹線急輸送上道にある又は踏切格	
						課題に応じた更なる対策実施の可能性を検討すべき踏切																		
						新技術の動向を注視し 新たな対策の実現が見込まれる場合に 関係者間で対策を検討すべき踏切																		
99	京王井の頭線	神泉～池ノ上	神泉2号		目黒区	・交通の円滑化、踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●													●			賢い踏切、歩行帯カラー舗装、注意喚起看板 等	
			駒場東大前1号		目黒区	・交通の円滑化、踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●													●			賢い踏切、歩行帯カラー舗装、注意喚起看板 等	
100	京王井の頭線	駒場東大前～下北沢	駒場東大前3号		私道	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																賢い踏切、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等	
			駒場東大前4号		世田谷区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等	
			池ノ上1号		東京都	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討	●			●													賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等	
			池ノ上2号		世田谷区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討	●																	賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等
			池ノ上3号		私道	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																	賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等
101	京王井の頭線	下北沢～新代田	下北沢1号		世田谷区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討	●			●	●												賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等	
			下北沢2号		世田谷区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																賢い踏切、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等	
102	京王井の頭線	新代田～明大前	新代田1号		世田谷区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																賢い踏切、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等	
			東松原1号		世田谷区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●			●													賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、注意喚起看板 等	
			東松原2号		私道	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																賢い踏切、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等	
			東松原4号		世田谷区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等	
			東松原5号		世田谷区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																	賢い踏切、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等
103	京王井の頭線	高井戸～三鷹台	高井戸1号		杉並区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等	
			高井戸2号		杉並区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討	●			●													賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等	
			富士見ヶ丘1号		東京都	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討	●	●		●													賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等	
			富士見ヶ丘2号		杉並区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討	●			●	●													賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等
			久我山1号		杉並区	・交通の円滑化、回避性の向上、踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●				●			●	●									賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等
104	京王井の頭線	三鷹台～井の頭公園	三鷹台1号		三鷹市	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討 ・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討	●	●		●									●		●		賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、踏切道手前部の誘導表示 等	
105	京王井の頭線	井の頭公園～吉祥寺	井の頭公園1号		武蔵野市	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討									●								注意喚起看板、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等	
106	小田急小田原線	新宿～参宮橋	新宿1号		東京都	・まちづくりの上で特に課題であることを踏まえ、関係者間で踏切対策を検討	●			●			●	●					●				賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、踏切道手前部の誘導表示 等	
			新宿2号		渋谷区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討	●			●													賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等	
			南新宿2号		渋谷区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、注意喚起看板 等	
			南新宿3号		渋谷区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討	●																賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等	
107	小田急小田原線	南新宿～参宮橋	南新宿4号		私道	・交通の円滑化、踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●													●			賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、注意喚起看板 等	
			南新宿5号		渋谷区	・交通の円滑化、踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●													●			賢い踏切、歩行帯カラー舗装、注意喚起看板 等	

表 6-15 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の対策の方向性（１１／１３）

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	道路管理者	対策の方向性	「重点踏切」の抽出指標															主な実施済みの踏切対策 （令和7年9月時点） ※都の調査に基づき掲載						
							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							④災害対応の妨げ								
							a) 遮断時間が長い踏切	b) 自動車交通量が多い踏切	c) 課題となる踏切	d) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切	e) 乗降客数の多い駅の近くにある踏切	f) 上で課題となる踏切	g) 課題となる踏切	h) 構造上課題のある踏切				i) 事故発生履歴のある踏切	j) 高齢者・障害者の通行が多く見込まれる踏切	k) 小学校の近くにある踏切	l) 防災面で課題となる踏切		m) 幹線道路送上路又は踏切格					
						課題に応じた 更なる対策実施の可能性を 検討すべき踏切									横断長が長い	交差角度が小さい	歩道が狭い	特殊な構造	4種踏切又は3種踏切		老人福祉施設・障害者支援施設・特定道路上							
108	小田急小田原線	参宮橋～代々木八幡	参宮橋1号		渋谷区	・交通の円滑化、回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●			●																賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等		
			参宮橋3号		渋谷区	（重点踏切ではない）																					う回路確保、踏切道拡幅、賢い踏切 等	
			参宮橋4号		渋谷区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																				賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等	
			参宮橋5号		渋谷区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																				賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等	
			参宮橋6号		渋谷区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●			●																		賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等
109	小田急小田原線	代々木八幡～東北沢	代々木八幡1号		渋谷区	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●			●												●				賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、歩行帯カラー舗装 等		
110	小田急小田原線	柿生～鶴川	柿生3号		町田市	・交通の円滑化、踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●									●										賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等		
			柿生4号		町田市	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●	●																			賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等	
111	小田急小田原線	鶴川～玉川学園前	鶴川1号		町田市	・交通の円滑化、回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●			●																	賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等	
			鶴川2号		町田市	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																					注意喚起看板、踏切道拡幅、障害物検知装置 等
112	小田急小田原線	鶴川～町田	鶴川5号		町田市	・交通の円滑化、回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討 ・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討	●	●		●	●											●					賢い踏切、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等	
			玉川学園前1号		町田市	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●			●	●																	賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、注意喚起看板 等
			玉川学園前3号		町田市	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討 ・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討	●																●					賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等

表 6-16 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の対策の方向性（１２／１３）

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	道路管理者	対策の方向性	「重点踏切」の抽出指標																	主な実施済みの踏切対策 (令和7年9月時点) ※都の調査に基づき掲載			
							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							④災害対応 の妨げ						
							a) 遮断 時間 が長い 踏切	b) 自動 車交 通量 が多い 踏切	c) 道路 ネット ワーク を形成 する上 で	d) 歩行 者及 び自 転車 交通 量が多 い踏切	e) 乗降 客数の 多い駅 の近く にある 踏切	f) 上ま ちな かウォ ーカ ブルを 推進す る	g) 自転 車ネッ トワー クを形 成する 上で	h) 構造上課題のある踏切				i) 事故 発生 履歴 のある 踏切	j) 高齢者・ 障害者の 通行が多 く見込ま れる踏切	k) 小学 校の近 くにあ る踏切	l) 防災 面で課 題とな る踏切	m) 幹線 急道輸 送路上 にある 又は骨 格					
						課題に応じた 更なる対策実施の可能性を 検討すべき踏切									横断長が長い	交差 角度が 小さい	歩道が 狭い	特殊な 構造	4種踏切 又は3種 踏切								
113	小田急小田原線	玉川学園前～町田		町田3・3・36		町田3・3・36の整備の可能性を検討																				—	
114	小田急小田原線	玉川学園前～町田	玉川学園前7号		町田市	・ウォーカブルなまちづくりと併せ、回避性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討 ・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討 ・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討	●			●		●			●											賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等	
			玉川学園前8号		東京都	・ウォーカブルなまちづくりと併せ、回避性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●			●	●	●														賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等	
115	東急目黒線	大岡山～田園調布	大岡山1号		目黒区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討	●			●																賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等	
			大岡山2号		世田谷区	（重点踏切ではない）																				う回路確保、賢い踏切、障害物検知装置 等	
			大岡山3号		世田谷区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																			賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等	
			大岡山4号		世田谷区	（重点踏切ではない）																				う回路確保、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、賢い踏切 等	
			奥沢1号		東京都	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討	●			●							●										賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、踏切道手前部の視覚障害者用ブロック 等
116	東急大井町線	中延～旗の台	中延1号		品川区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討	●																●			賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保 等	
			中延2号		品川区	・交通の円滑化、回避性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●			●													●			賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等	
			荏原町1号		品川区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																	●			賢い踏切、う回路確保、注意喚起看板 等
			荏原町2号		品川区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討	●																	●			賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保
117	東急大井町線	旗の台～北千束	旗の台3号		大田区	・交通の円滑化、踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●															●			賢い踏切、橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、注意喚起看板 等		
118	東急大井町線	等々力～上野毛	等々力1号		世田谷区	・回避性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●																歩行帯カラー舗装、踏切道拡幅、賢い踏切 等	
			等々力2号		世田谷区	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討																	●			歩行帯カラー舗装、注意喚起看板、障害物検知装置 等	
			等々力3号		世田谷区	（重点踏切ではない）																				歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、押しボタン 等	
119	東急池上線	大崎広小路～荏原中延	大崎広小路2号		品川区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																		う回路確保、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等		
			戸越銀座1号		品川区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討				●																	橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等
120	東急池上線	荏原中延～長原	荏原中延2号		品川区	・回避性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討 ・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討				●	●										●					歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、押しボタン 等	
			旗の台1号		品川区	・回避性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●																	歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、押しボタン 等
121	東急池上線	長原～洗足池	長原2号		大田区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																			橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、う回路確保、注意喚起看板 等	
122	東急池上線	洗足池～石川台	洗足池2号		大田区	・回避性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●												●				歩行帯カラー舗装、注意喚起看板、障害物検知装置 等	
123	東急池上線	石川台～池上	石川台1号		大田区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																			う回路確保、注意喚起看板、障害物検知装置 等	
			石川台2号		大田区	（重点踏切ではない）																				う回路確保、障害物検知装置、押しボタン 等	
			石川台3号		大田区	（重点踏切ではない）																				う回路確保、障害物検知装置、押しボタン 等	
			雪が谷大塚1号		大田区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討				●																	橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等
			雪が谷大塚2号		大田区	・交通の円滑化を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●																				う回路確保、注意喚起看板、障害物検知装置 等
			雪が谷大塚3号		大田区	（重点踏切ではない）																					う回路確保、障害物検知装置、押しボタン 等
			雪が谷大塚4号		大田区	（重点踏切ではない）																					障害物検知装置、押しボタン、注意喚起看板 等

表 6-17 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の対策の方向性（13／13）

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	道路管理者	対策の方向性	「重点踏切」の抽出指標															主な実施済みの踏切対策 (令和7年9月時点) ※都の調査に基づき掲載		
							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							④災害対応 の妨げ			
							a) 遮断時間が長い踏切	b) 自動車交通量が 多い踏切	c) 課題となる踏切	d) 歩行者及び自転車交通 量が多い踏切	e) 乗降客数の多い駅の近 くにある踏切	f) 上で課題となる踏切	g) 自転車ネットワークを形 成する上で課題となる踏切	h) 構造上課題のある踏切				i) 事故発生履歴のある踏切	j) 高齢者・障害者の通行が多 く見込まれる踏切	k) 小学校の近くにある踏切	l) 防災面で課題となる踏切		m) 幹線輸送上道にある踏切 又は骨格	
						課題に応じた 更なる対策実施の可能性を 検討すべき踏切		新技術の動向を注視し 新たな対策の実現が 見込まれる場合に 関係者間で対策を検討すべき踏切																
124	東急池上線	千鳥町～蒲田	千鳥町5号		大田区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討				●													橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等	
			池上1号		大田区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討				●	●												橋上駅舎化又は歩行者立体横断施設、障害物検知装置、押しボタン 等	
			池上2号		大田区	(重点踏切ではない)																	う回路確保、障害物検知装置、押しボタン 等	
			池上3号		大田区	(重点踏切ではない)																	う回路確保、障害物検知装置、押しボタン 等	
			池上4号		大田区	(重点踏切ではない)																	う回路確保、障害物検知装置、押しボタン 等	
			池上5号		大田区	(重点踏切ではない)																	う回路確保、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等	
			池上6号		大田区	(重点踏切ではない)																	障害物検知装置、押しボタン、注意喚起看板 等	
			池上7号		大田区	(重点踏切ではない)																	う回路確保、障害物検知装置、押しボタン 等	
			池上8号		大田区	(重点踏切ではない)																	う回路確保、歩行帯カラー舗装、踏切道拡幅 等	
			池上9号		大田区	(重点踏切ではない)																	う回路確保、障害物検知装置、押しボタン 等	
			池上10号		東京都	・回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●													踏切道拡幅、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等	
			蓮沼1号		大田区	・回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●													障害物検知装置、押しボタン、注意喚起看板 等	
			蓮沼2号		大田区	・回遊性の向上、踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●			●										歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、押しボタン 等	
			蓮沼3号		大田区	・交通の円滑化、回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●			●													注意喚起看板、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等	
			蓮沼4号		大田区	・交通の円滑化、回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●			●													歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、押しボタン 等	
125	東急多摩川線	多摩川～沼部	多摩川2号		東京都	・回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●												歩行帯カラー舗装、踏切道拡幅、交角改良 等		
126	東急多摩川線	武蔵新田～蒲田	武蔵新田2号		東京都	・踏切事故の防止を図るための対策の可能性を関係者間で検討							●					●				歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、押しボタン 等		
			武蔵新田3号		大田区	・回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●												歩行帯カラー舗装、踏切道拡幅、障害物検知装置 等		
			矢口渡1号		大田区	(重点踏切ではない)																う回路確保、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等		
			矢口渡2号		大田区	(重点踏切ではない)																う回路確保、歩行帯カラー舗装、障害物検知装置 等		
			矢口渡3号		東京都	・回遊性の向上、災害対応の強化を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●											●		歩行帯カラー舗装、障害物検知装置、押しボタン 等	
127	東急多摩川線	矢口渡～蒲田	矢口渡6号		大田区	・交通の円滑化、回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●			●											う回路確保、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等			
			矢口渡7号		大田区	・交通の円滑化、回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討	●			●												う回路確保、注意喚起看板、歩行帯カラー舗装 等		
128	京急空港線	糺谷～大鳥居	糺谷第2踏切道		大田区	新技術等の動向を注視し、関係者間で検討													●			押しボタン、注意喚起看板、賢い踏切 等		
129	京急空港線	穴守稲荷～天空橋	穴守稲荷第1踏切道		大田区	・回遊性の向上を図るための対策の可能性を関係者間で検討				●												歩行帯カラー舗装、賢い踏切、障害物検知装置 等		
130	東京メトロ銀座線	上野～上野検車区	東上野四丁目		台東区	・点字ブロック（踏切道内誘導表示等）設置を関係者間で検討												●				踏切道手前部の誘導表示、注意喚起看板、う回路確保 等		

○「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」の位置について

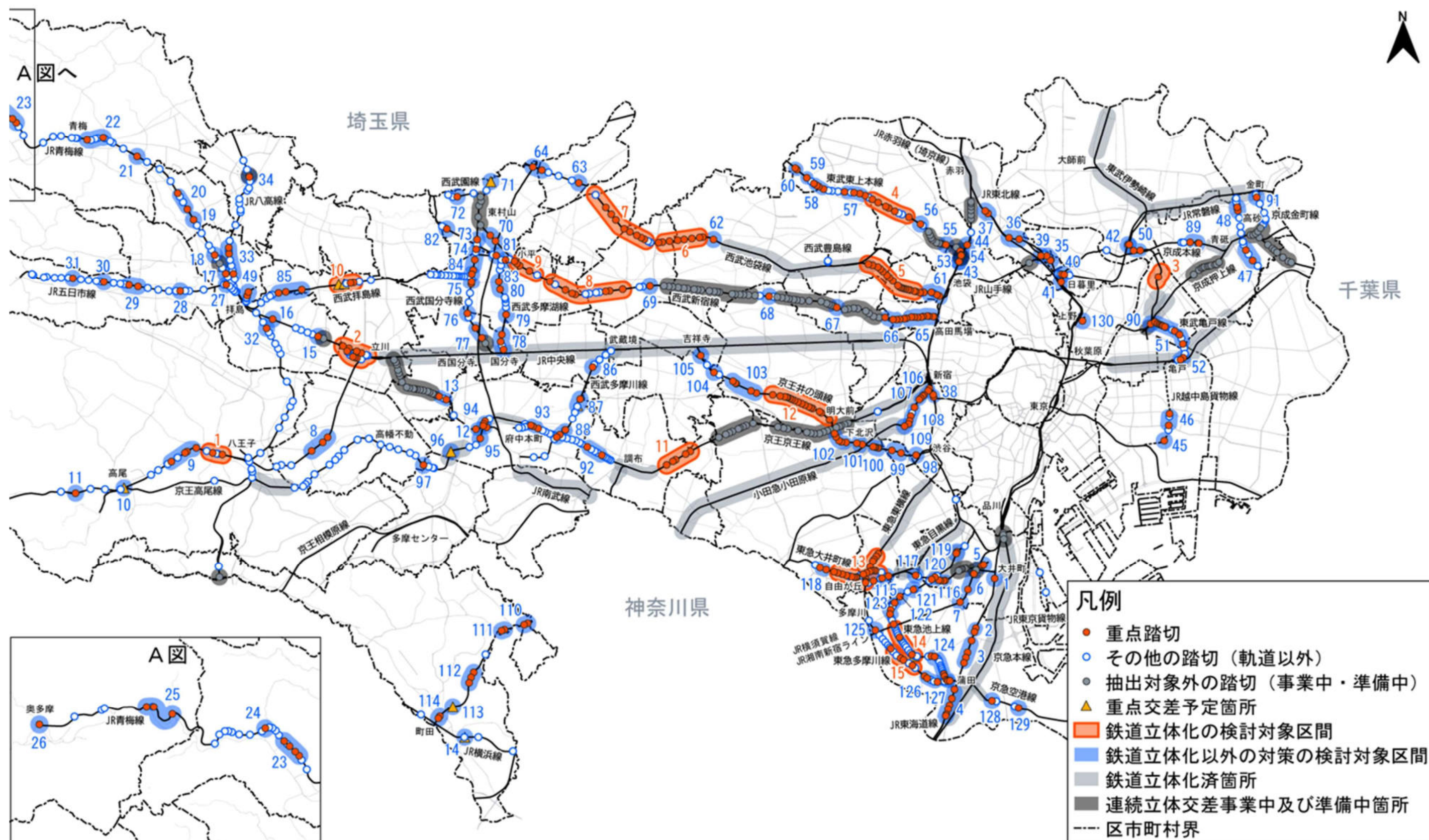


図 6-30 「鉄道立体化の検討対象区間」及び「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の位置

第7章 踏切対策の更なる推進

7-1 踏切道改良促進法

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、昭和36年に「踏切道改良促進法」が制定されました。

同法では、「改良すべき踏切道の指定に係る基準」が定められており、これらの基準に該当する踏切道の中から、踏切道における交通量や踏切事故の発生状況等を考慮し、踏切道改良基準に適合する改良の方法により、改良する必要がある踏切道を国土交通大臣が指定します。

指定された踏切道については、踏切道の改良に要する期間等を定めた国踏切道改良計画又は地方踏切道改良計画を作成し、計画的に改良を行うこととなります。

また、令和3年3月には同法の一部改正が行われ、機動的な指定への見直し(指定年限の撤廃・恒久化)、改良方法の拡充(新たにう回路等の確保や駅改札口の追加を位置付け)、道路管理者及び鉄道事業者による改良後の評価の導入、バリアフリー化への対応(特定道路上の踏切道の指定推進)、「災害時の管理方法を定めるべき踏切道」の指定制度の創設が盛り込まれました。さらに、平成28年6月には、国が緊急に対策が必要な踏切について、踏切の諸元等を取りまとめた「踏切通行安全カルテ」を公表し、踏切対策の推進を図っています。

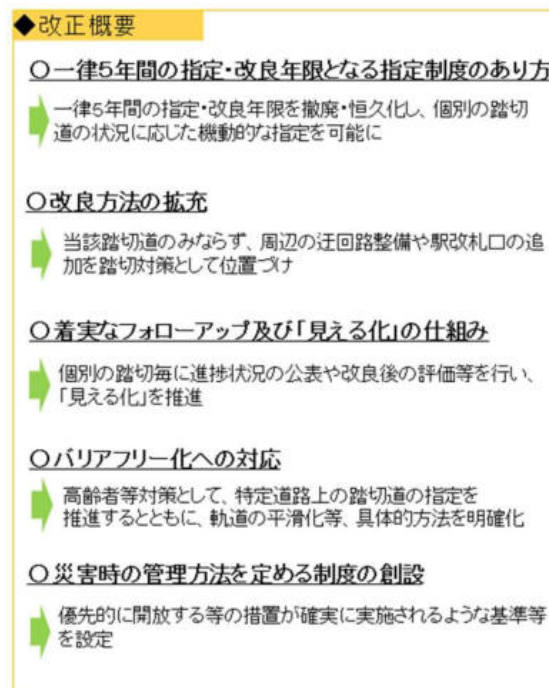


図 7-1 踏切道改良促進法の一部改正の概要

出典：国土交通省ウェブサイト

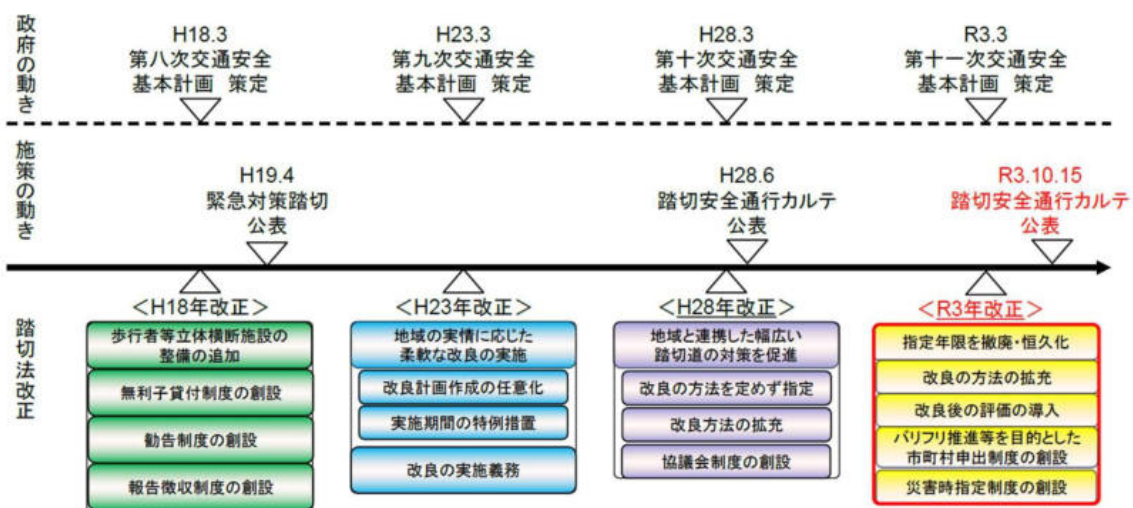


図 7-2 踏切道改良促進法の改正の経緯

出典：国土交通省ウェブサイト

7-2 道路の移動等円滑化に関するガイドライン

道路管理者が道路施設等を新設・改築及び管理する際にあたっては、バリアフリー法や同法に基づく道路移動等円滑化基準への適合に加え、高齢者や障害者等をはじめとした全ての人が利用しやすいユニバーサルデザインの観点から、道路空間のあり方を具体的に示すことが求められています。このため、国土交通省では、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を策定しています。

令和6年1月に行われた「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の改定では、踏切道内誘導表示の設置が標準的な整備内容として新たに位置付けられるなど、主に視覚障害者が踏切道内にいることを認識しやすくするための安全対策が盛り込まれました。

主な改定内容は、以下のとおりです。

■ 主な改定内容

- ・踏切道内へ踏切道内誘導表示を設けることを標準的な整備内容に位置付け
- ・踏切道内誘導表示の標準的な設置方法及び構造を規定
- ・歩行者通行空間の確保及び路面等の整備を望ましい整備内容に位置付け

歩行者通行空間の確保及び路面等の整備については、「視覚障害者誘導用ブロックと遮断桿^{かん}の間の路面はゴムチップ舗装とすることが望ましい」ことや、「踏切道内のカラー舗装及び車道外側線の設置等が望ましい」ことが明記されています。

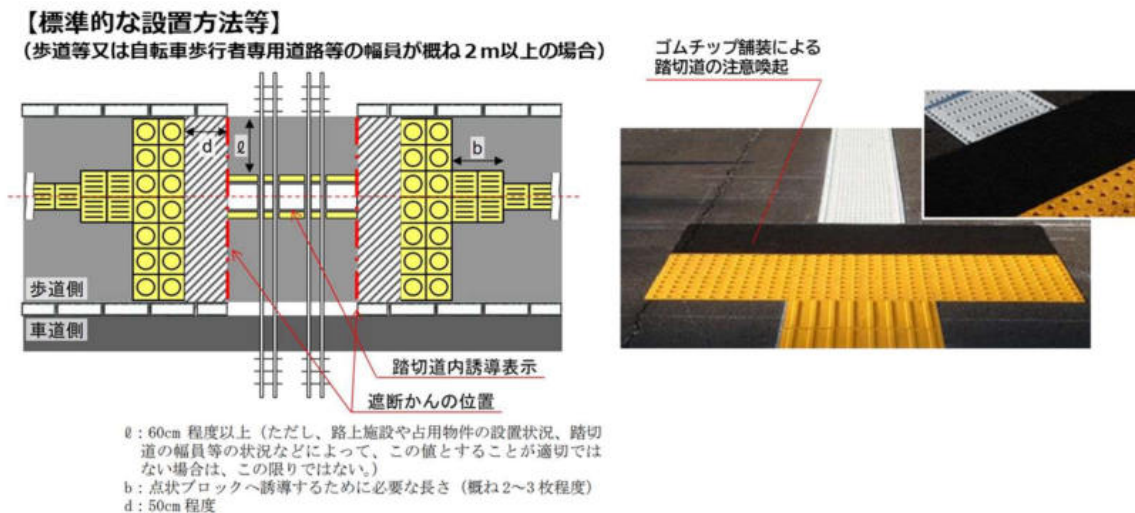


図 7-3 「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の改定概要

出典：国土交通省資料を基に作成

7-3 連続立体交差事業の採択基準の緩和

平成 19 年 8 月から適用された「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」により、連続立体交差事業の採択基準が緩和されました。

<平成 11 年までの連続立体交差事業の採択基準>

以下の条件のすべてに該当し、

まちづくりの上で効果のある事業費 10 億円以上のもの

- ①鉄道と道路を 3 か所以上において立体交差させるもので、
両端で 350m 以上離れた幹線道路 2 本を含み、踏切を 2 ケ所以上除却
- ②高架区間のあらゆる 1,000m の区間の踏切道において、5 年後における
1 日踏切交通遮断量の和が 20,000 台/日以上であるもの。



<現在の連続立体交差事業の採択基準>

①～③の条件のいずれかに該当し、

鉄道と道路を 3 か所以上において立体交差させるもの

- ①両端で 350m 以上離れた幹線道路 2 本を含み、踏切を 2 箇所以上除却
- ②幹線道路^{※1}の開かずの踏切又は自動車ボトルネック踏切を除却
- ③生活道路^{※2}の歩行者ボトルネック踏切を除却

また、整備済み区間に隣接する鉄道区間について、整備済み区間と併せた全体の区間として上記の①又は②に適合するもの。

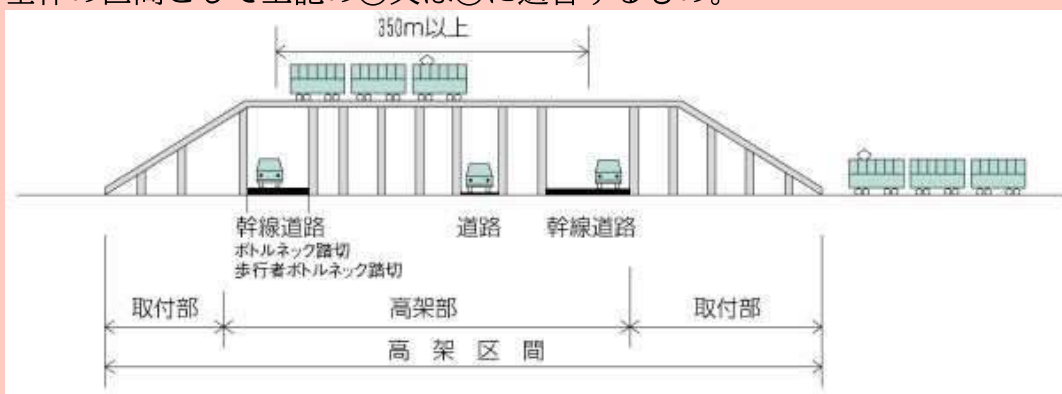


図 7-4 連続立体交差事業の採択基準の緩和

※1 幹線道路：道路法による一般国道及び都道府県道、都市計画法により都市計画決定された道路

※2 生活道路：幹線道路以外の道路(都市計画決定されていない区市町村道)

7-4 連続立体交差事業の施行者要件の拡大

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により立体化を行い、多数の踏切の除却や、新設される交差道路との立体交差を一体的に実現する都市計画事業です。

連続立体交差事業は、踏切問題の抜本的な解決手法である一方、従来は施行者要件が都道府県・政令指定都市に限定されていましたが、平成17年度に人口20万人以上の都市及び特別区が追加されました。

近年、特別区が事業主体となって実施された事例としては、足立区施行の東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業及び墨田区施行の東武鉄道伊勢崎線(とうきょうスカイツリー駅付近)連続立体交差事業があります。



図 7-5 都内の区施行連立の事例

出典：足立区、墨田区、東武鉄道株式会社

「東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）連続立体交差事業の概要」及び
「東武鉄道伊勢崎線（とうきょうスカイツリー駅付近）連続立体交差事業の概要」より抜粋

7-5 国の補助制度等

踏切対策には多大な事業費を要することから、国の補助制度も活用して財政面での負担軽減を図るとともに、鉄道事業者や道路管理者などの関係者が連携し、踏切対策を推進していくことが重要です。

令和8年3月末現在、踏切対策に関する国の補助制度としては、「踏切道改良計画事業補助制度」、「連続立体交差事業補助制度」、「鉄道施設総合安全対策事業費補助制度(踏切保安設備整備事業、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業、第4種踏切緊急対策事業)」などが設けられています。

今後の踏切対策を促進するための参考として、踏切対策に係る国の補助制度の概要を以下に示します。

・踏切道改良計画事業補助制度

交通事故の防止及び駅周辺における歩行者等の交通利便性の確保を図るため、踏切道改良促進法に基づき改良すべき踏切道に指定された踏切道を対象に、道路の単独立体交差や踏切道拡幅等の対策について、計画的かつ集中的に支援する補助制度

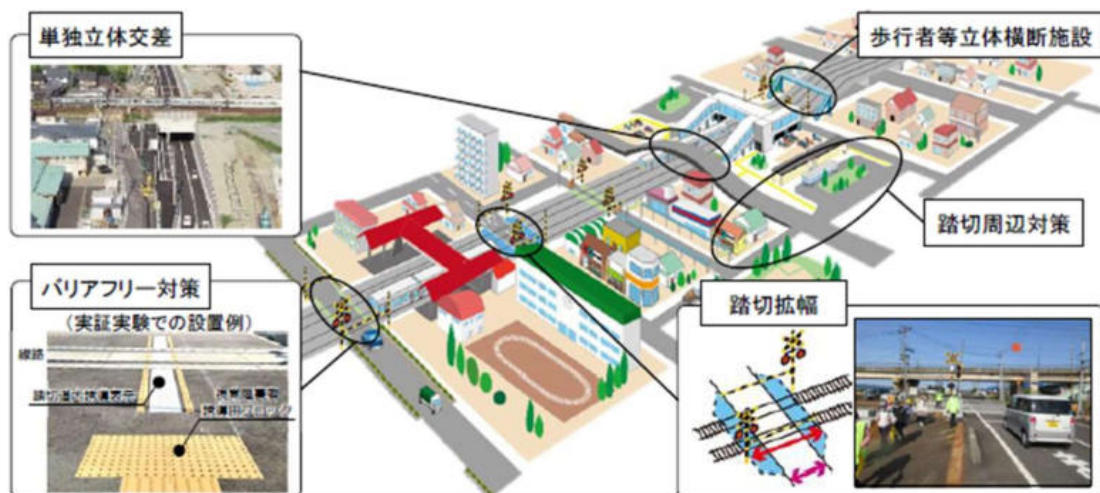


図 7-6 踏切道改良計画事業補助制度の概要

出典：国土交通省ウェブサイトより抜粋

・連続立体交差事業補助制度

連続立体交差事業を計画的かつ集中的に支援する補助制度



図 7-7 連続立体交差事業補助制度の概要

出典：国土交通省ウェブサイトより抜粋

・鉄道施設総合安全対策事業費補助（踏切保安設備整備事業）

踏切道改良促進法に基づき指定された踏切を対象に、遮断機や警報機をはじめ、高齢者等の歩行者における踏切事故防止に資する設備、及び災害時における踏切設備の稼働状況等の把握に資する設備等の整備を支援する補助制度



図 7-8 踏切保安設備の整備例

出典：東京都・神奈川県踏切道改良協議会合同会議資料より抜粋

・鉄道施設総合安全対策事業費補助（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）

安全な鉄道輸送を確保することを目的として、鉄道事業者が実施する安全性の向上に資する設備の更新等を支援する補助制度



軌道改良



法面固定



ATSの整備



遮断機・警報機の整備

図 7-9 安全性向上に資する整備例

出典：東京都・神奈川県踏切道改良協議会合同会議資料より抜粋

・鉄道施設総合安全対策事業費補助（第4種踏切緊急対策事業）

第4種踏切を対象に、歩行者等の踏切横断時の安全確保を図るため、簡易かつ効果的に実施可能な安全対策設備の整備を支援する補助制度

【設備例】



※メーカーにより、様々な種類有



【設置前】



【設置後(イメージ)】

図 7-10 鉄道施設総合安全対策事業の対象となる整備例

出典：東京都・神奈川県踏切道改良協議会合同会議資料より抜粋

7-6 第4種踏切・第3種踏切の対策に関する動向

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

これらの踏切は、安全性の確保に課題があることから、全国的には「踏切の統廃合の促進」や、「遮断機・警報機の整備支援による第1種化の促進」などの取組が進められており、総数としては減少傾向にあります。

一方で、踏切の統廃合や第1種化にあたっては、地域住民や関係者との合意形成に時間を要するなどの課題もあります。

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

表 7-1 第4種踏切の一覧

No	踏切名	鉄道路線名	所在地
1	石神前	J R 青梅線	青梅市
2	旧大丹波	J R 青梅線	奥多摩町
3	小丹波第一	J R 青梅線	奥多摩町
4	横田 6 号	J R 貨物引込線	福生市

表 7-2 第3種踏切の一覧

No	踏切名	鉄道路線名	所在地
1	下宿	J R 青梅線	青梅市
2	薬師	J R 青梅線	青梅市
3	軍畑	J R 青梅線	青梅市

7-7 踏切廃止

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

このため、踏切の廃止についても、踏切に起因する問題の解決に向けた有効な取組の一つと位置付けることができます。特に、以下のような場合には、踏切廃止が有効な取組となると考えられます。

○ 踏切廃止が有効な取組となると考えられる場合

【例】・踏切事故の危険性が高い場合

(第4種踏切、構造上課題のある踏切、事故が多発している踏切 など)

- ・踏切の交通量が少ない場合
- ・踏切の近傍に代替動線が確保されている場合

ただし、上記の場合であっても、実際に踏切の廃止を検討する際は、踏切の利用状況や、廃止に伴い周辺交通へ与える影響、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、地元住民の理解等に十分配慮する必要があります。

参考として、これまでに都内で実施された踏切廃止の事例を以下に示します。

【事例】倉庫前踏切、八高倉庫裏踏切（JR・JR 貨物）、西武立川第7号踏切

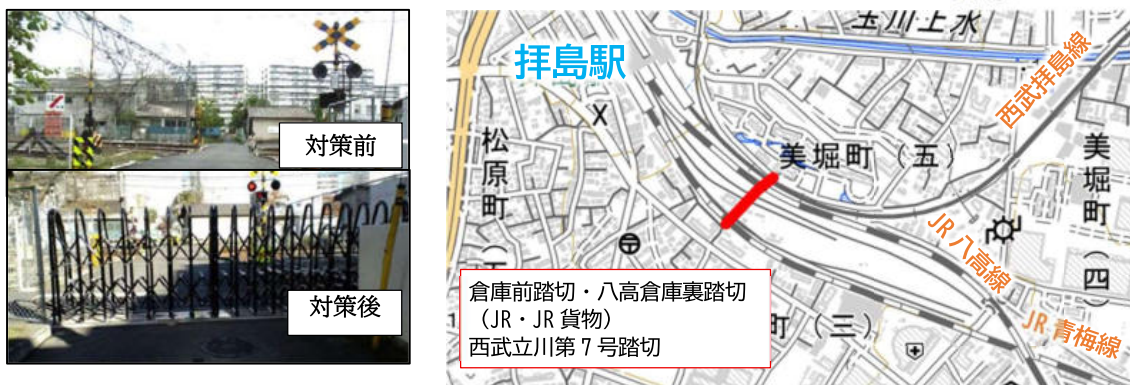


図 7-11 踏切廃止の例

対策前の状況

- ・踏切部の構造等：延長 127m、幅員 0.9～3.2m、歩行者・自転車のみ通行可
- ・踏切部の交通状況：歩行者約 650 人/日、自転車約 750 台/日
- ・当該踏切の危険性：踏切死亡事故が過去 3 回発生

対策の概要

- ・拝島駅の橋上駅舎化により自由通路を整備し、連続する 4 つの踏切を廃止

対策にあたっての調整状況

- ・関係者調整のため、地元自治体及び鉄道事業者が出席する会議体を設置
- ・拝島駅自由通路及び周辺道路整備事業の説明会を計 7 回開催
- ・踏切閉鎖(廃止)の説明会を開催するとともに、周辺住民にチラシを配布

対策後の交通状況

約 250m離れた自由通路等に歩行者・自転車の交通が転換

7-8 実証実験段階の踏切対策の動向

近年、全国において、A I 画像解析等を活用した踏切異常検知に関する実証実験が数多く実施されており、早期の本格導入による踏切の安全性向上や、鉄道の安定輸送の確保が期待されています。また、視覚障害者の誘導を目的として、音声案内等と組み合わせた実証実験も行われています。

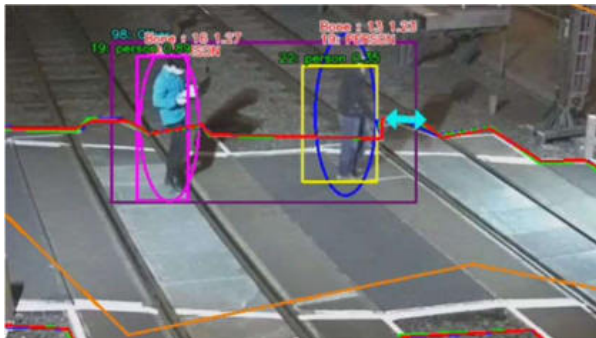
今後は、こうした技術動向を注視し、新たな対策の実現が見込まれる場合には、関係者間で連携しながら対策の検討を進めていくことが重要です。

参考として、令和8年3月末時点で実施されている実証実験段階の対策事例を以下に示します。

【事例】

A I や3 D画像解析を用いた検知システムの導入試験（西武鉄道）

- ・ A I や3 D画像解析により、踏切内における人の滞留等の異常を検知した場合に、当該踏切に接近する列車へ停止信号を通知する導入試験を実施
- ・ 池袋第9号踏切及び所沢第3号踏切(西武池袋線)においては、「踏切滞留 A I 監視システム」、井荻第2号踏切(西武新宿線)においては、「3 D画像解析踏切監視システム」を導入(いずれも令和3年12月から令和4年3月まで実施)



踏切滞留 A I 監視システム



3 D画像解析踏切監視システム

図 7-12 システムの検知イメージ

出典：西武鉄道HP

【事例】

A I 画像解析技術を活用した踏切道の安全性向上に関する実証実験（東急電鉄）

- ・ 踏切監視カメラの映像を活用し、踏切道における長時間滞在等の特定事象を A I 画像解析技術により検出し、鉄道の運行拠点に通知する検証を実施
- ・ 令和6年6月から令和7年3月まで、都立大学1号踏切及び2号踏切(東急東横線)において実施。また、令和7年6月から令和8年3月まで、都立大学2号踏切(東横東横線)において実施。

【事例】

A I 検知と指向性を持ったスピーカーでの音声案内の実証実験（国土交通省）

- ・車両や歩行者を高精度に検知し、高速処理を行うA I 検知システム(低照度カメラ及びA I 処理部)と指向性スピーカーを組み合わせ、白杖の位置を自動検知の上、人の声による音声アナウンスを行う仕組み
- ・高精度な位置検知により、踏切道内外における歩行者の通行位置や滞留位置に応じて、音声アナウンスの内容を切り替えることが可能
- ・危険な滞留を検知した場合には、特殊信号発光機と連動し、接近する列車の運転士へ警告を発報することも可能
- ・LTE通信を用いたクラウド連携により、指令所へのリアルタイム通知や、ヒヤリ・ハット事象の蓄積・分析にも対応可能

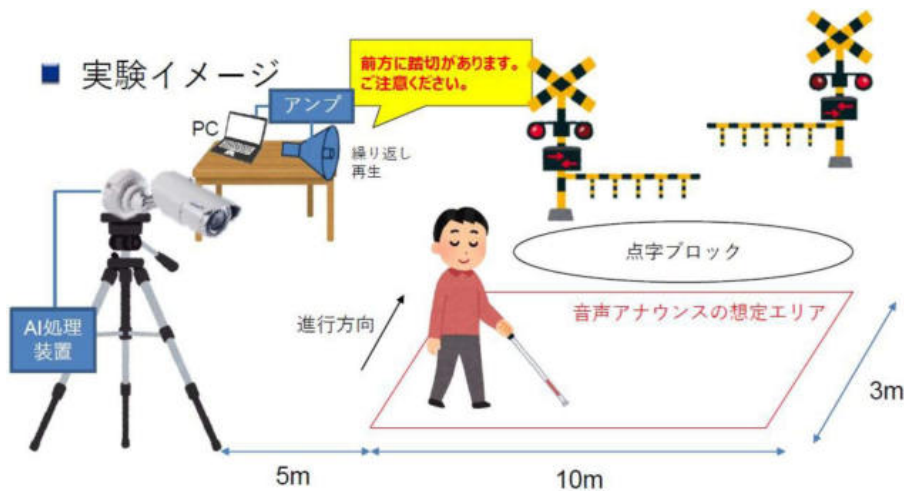
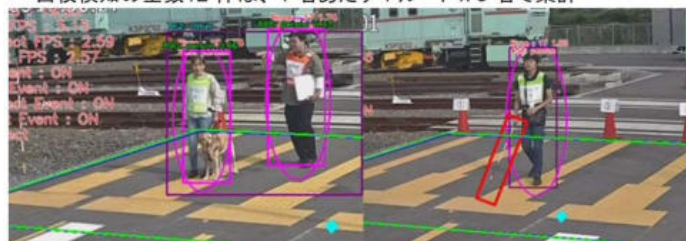


図 7-13 実験イメージ

出典：国土交通省資料

人物検知			白杖検知		
全数	検知数	検知率	全数	検知数	検知率
16	16	100%	12	12	100%

※人物検知の全数 16 件は、1 名あたり 4 ルート × 4 名で集計
白杖検知の全数12 件は、1 名あたり 4 ルート × 3 名で集計



人物検知の例：
紫色の丸枠、四角枠が人物
検知を示す

白杖検知の例：
赤色の四角枠が白杖検知を
示す

図 7-14 A I カメラ検知の結果概要

出典：国土交通省資料

第8章 踏切対策推進会議（仮称）の設置

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

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

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

令和8年6月 発行
踏切対策基本方針(改定)

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

※表紙の写真は一部イメージを含みます。