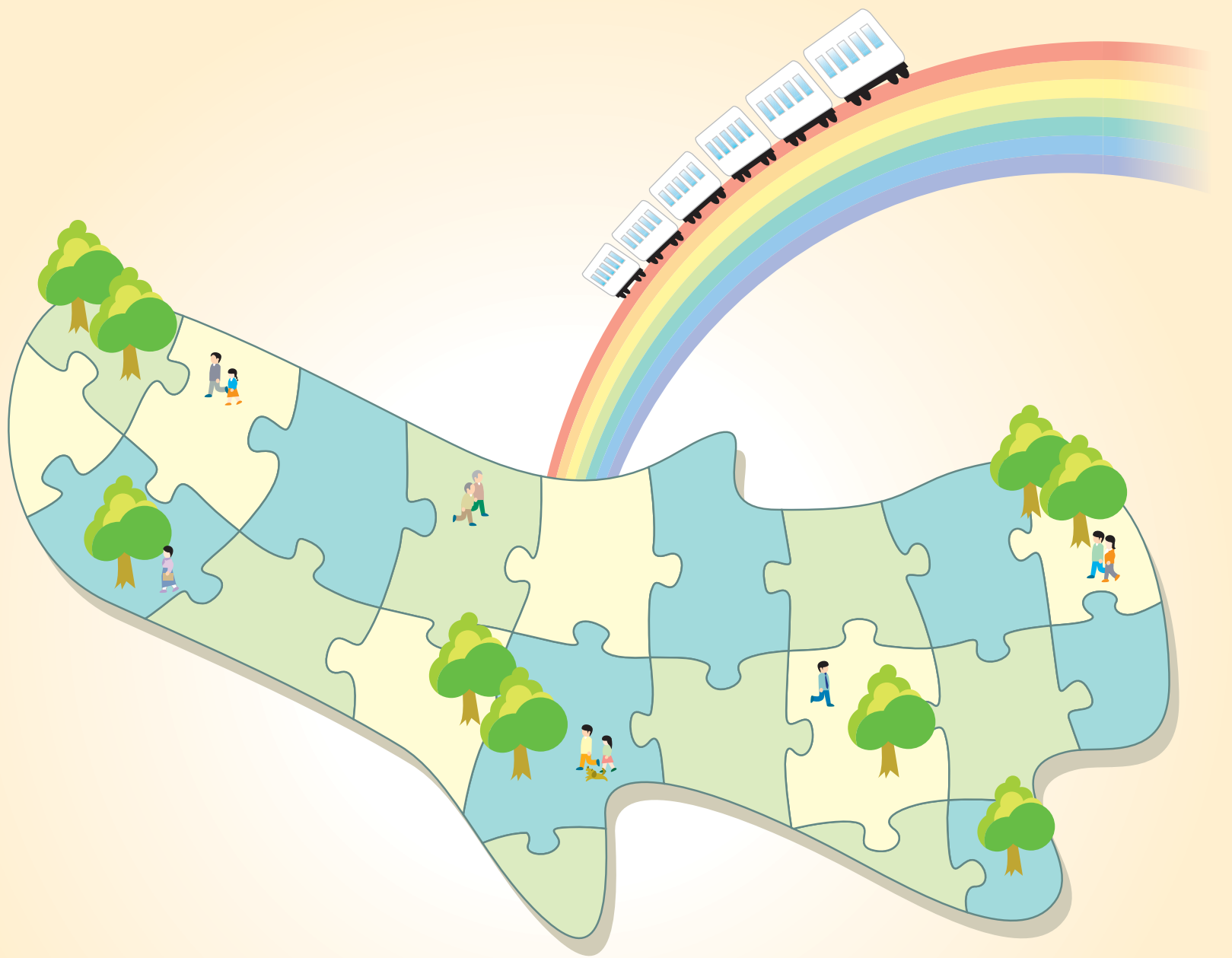



踏切対策基本方針

概要版



平成16年6月

 東京都

「踏切対策基本方針」の策定にあたって

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

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

現在、東京都内には約1,200箇所の踏切が存在し、交通渋滞をはじめとした様々な問題が日常的に発生しています。一方、欧米の主要都市では踏切は少なく、スムーズで安全性の高い交通ネットワークが形成されています。

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

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

この方針を策定することにより、総合的かつ計画的な踏切対策の実施を可能にするとともに、関係者の効率的な取組を促進していきます。

踏切による自動車渋滞



連続立体交差事業の例



目標とするサービス水準

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

このため、下記に示すサービス水準を目指して関係者間で努力していきます。

東京都内の踏切に関するサービス水準

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

(1) 歩行者・自転車交通に関する踏切のサービス水準

踏切による最大待ち時間を5分以内とする。

または、踏切付近にバリアフリー化された立体横断施設が設置されている。

(2) 自動車交通に関する踏切のサービス水準

踏切による最大待ち時間を10分以内とする。

または、踏切周辺に立体交差化された道路(又は円滑で安全な交通機能が確保された踏切)が整備されている。

注) 上記のサービス水準は努力目標です。

「踏切対策基本方針」の主な内容

1 「重点踏切」及び「重点交差予定箇所」

「重点踏切」抽出の視点は、道路渋滞の発生、地域の分断による生活の不便やまちづくりの遅れ、踏切事故の危険性とし、下記の指標のいずれかを満たす踏切を約390箇所抽出しました。

「重点踏切」とは、2025年度までに重点的に対策を実施・検討すべき踏切です。

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

「重点踏切」以外の踏切についても、周辺環境の変化を踏まえて適宜対策を実施・検討します。

「重点交差予定箇所」は、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19箇所抽出しました。

2 「鉄道立体化の検討対象区間」

「重点踏切」の解消を図るため、「鉄道立体化の検討対象区間」を下記の指標により総合評価して20区間抽出しました。

これらの区間は、鉄道立体化の可能性を関係者間で検討していきます。なお、必要に応じて早期に実施可能な対策についても検討していきます。

- i) 遮断時間が長い踏切数
- ii) 自動車交通量が多い踏切数
- iii) 国道及び都道等の幹線道路の踏切数
- iv) 鉄道と交差する都市計画道路の整備優先度や交差予定箇所数
- v) 歩行者及び自転車交通量が多い踏切数
- vi) 駅及び駅乗降客数など
- vii) 防災都市づくり推進計画での位置付け
- viii) 運輸政策審議会答申第18号での位置付けなど

3 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」

「鉄道立体化の検討対象区間」に含まれない「重点踏切」及び「重点交差予定箇所」については、「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」として83区間抽出しました。

これらの区間は、下記のような早期に実施可能な対策を関係者間で検討していきます。

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

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

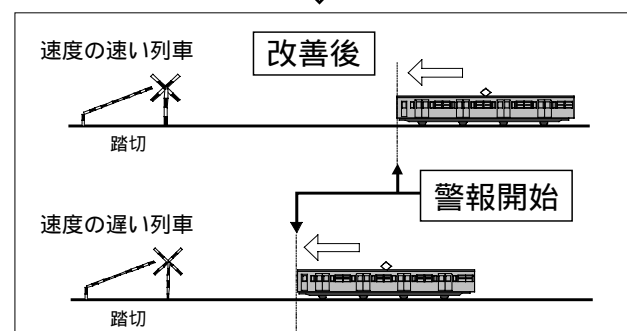
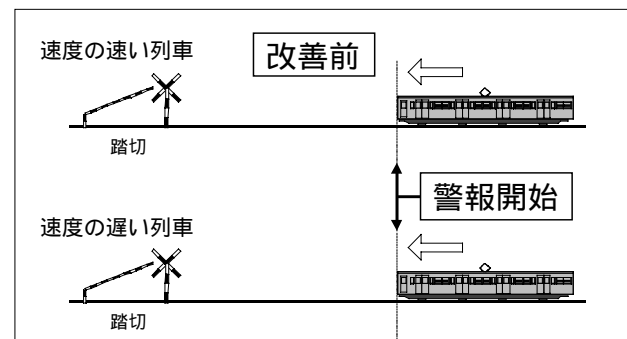
単独立体交差事業の例



自由通路の設置例

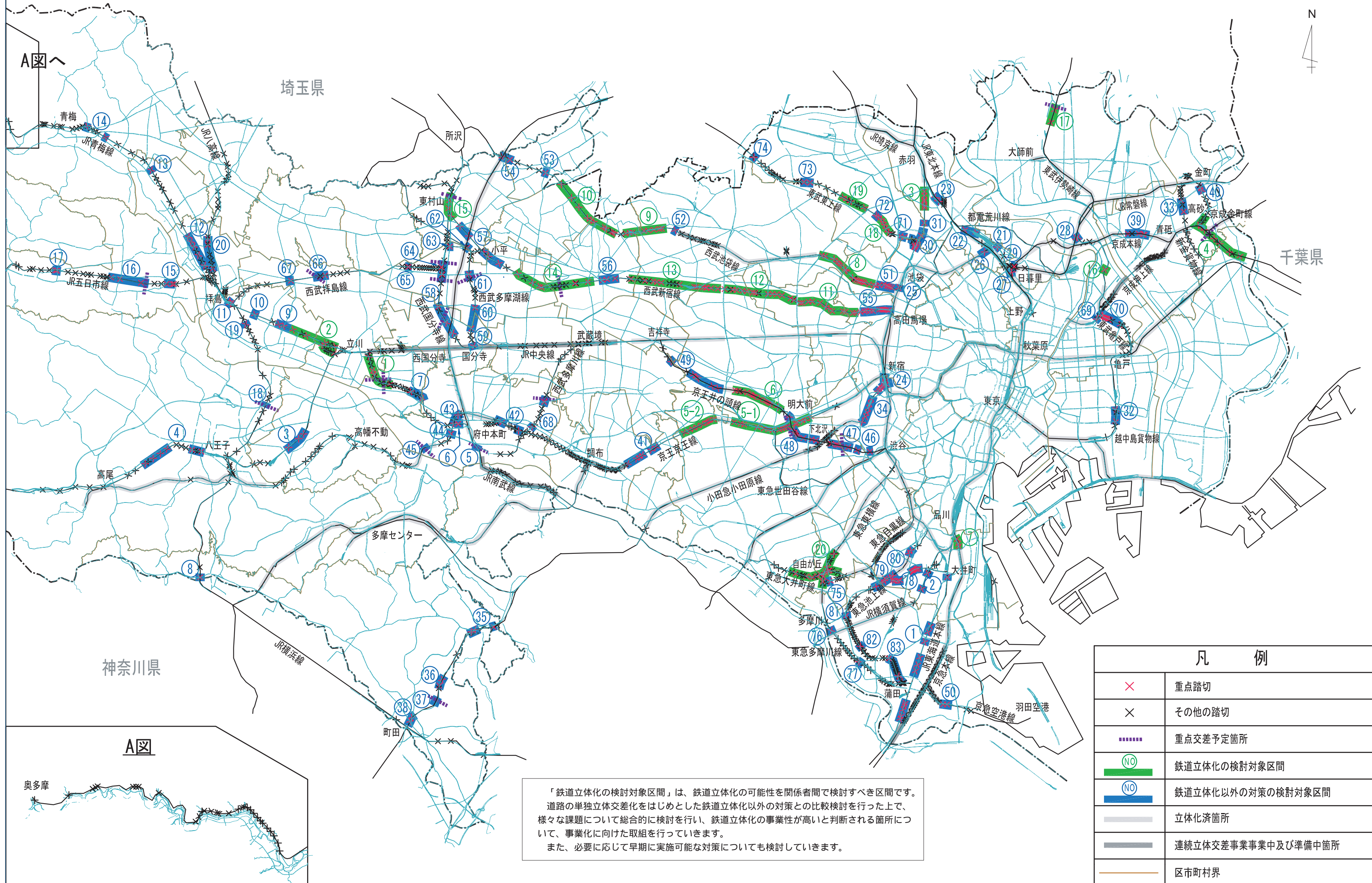


警報時間制御イメージ



* 警報開始地点からの到達時間を等しくする。

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



「鉄道立体化の検討対象区間」は、鉄道立体化の可能性を関係者間で検討すべき区間です。道路の単独立体交差化をはじめとした鉄道立体化以外の対策との比較検討を行った上で、様々な課題について総合的に検討を行い、鉄道立体化の事業性が高いと判断される箇所について、事業化に向けた取組を行っていきます。また、必要に応じて早期に実施可能な対策についても検討していきます。

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

※ 都電荒川線、東急世田谷線の踏切は示していない。

鉄道立体化の検討対象区間		
図面上の番号(緑色)	路線名	区 間 名
1	JR南武線	矢川～立川駅付近
2	JR青梅線	立川～東中神駅付近
3	JR埼京線	十条駅付近
4	京成本線	京成高砂～江戸川駅付近
5 1	京王京王線	代田橋～八幡山駅付近
5 2	京王京王線	八幡山～仙川駅付近
6	京王井の頭線	永福町～高井戸駅付近
7	京急本線	品川～北品川駅付近
8	西武池袋線	椎名町～桜台駅付近
9	西武池袋線	大泉学園～保谷駅付近
10	西武池袋線	ひばりヶ丘～東久留米駅付近
11	西武新宿線	中井～野方駅付近
12	西武新宿線	野方～井荻駅付近
13	西武新宿線	井荻～東伏見駅付近
14	西武新宿線	田無～花小金井駅付近
15	西武新宿線	東村山駅付近
16	東武伊勢崎線	鐘ヶ淵駅付近
17	東武伊勢崎線	竹ノ塚駅付近
18	東武東上線	大山駅付近
19	東武東上線	ときわ台～上板橋駅付近
20	東急大井町線 ・東横線	緑が丘～等々力駅付近 都立大学～田園調布駅付近 (自由が丘駅付近)

鉄道立体化以外の対策の検討対象区間		
図面上の番号(青色)	路線名	駅 間
1	JR東海道本線	大井町駅構内～川崎
2	JR横須賀線	大崎～新川崎
3	JR中央線	日野～豊田駅構内
4	JR中央線	八王子～高尾
5	JR南武線	南多摩～府中本町
6	JR南武線	府中本町～分倍河原
7	JR南武線	分倍河原～谷保駅構内
8	JR横浜線	橋本～相原
9	JR青梅線	中神駅構内
10	JR青梅線	昭島駅構内
11	JR青梅・八高線 西武拝島線	拝島駅構内
12	JR青梅線	牛浜駅構内～羽村
13	JR青梅線	羽村～小作
14	JR青梅線	河辺～東青梅駅構内
15	JR五日市線	東秋留駅構内
16	JR五日市線	東秋留～秋川駅構内
17	JR五日市線	武蔵増戸駅構内～武蔵五日市
18	JR八高線	北八王子～小宮
19	JR八高線	小宮～拝島
20	JR八高線	拝島～東福生駅構内
21	JR東北本線	尾久駅構内
22	JR東北本線	尾久駅構内～赤羽
23	JR東北本線	王子～東十条
24	JR埼京線	渋谷～新宿
25	JR山手線	目白～池袋
26	JR山手線	駒込～田端
27	JR常磐線	日暮里～三河島
28	JR常磐線 東武伊勢崎線	北千住駅構内

図面上の番号(青色)	路線名	駅 間
29	JR常磐貨物線	三河島駅構内
30	JR埼京線 東武東上線	池袋～板橋駅構内 池袋～北池袋駅構内
31	JR埼京線	板橋～十条
32	JR越中島貨物線	小名木川駅構内～越中島
33	JR新金貨物線	新小岩～金町
34	小田急小田原線	新宿駅構内～代々木上原
35	小田急小田原線	柿生～玉川学園前
36	小田急小田原線	鶴川～町田
37	小田急小田原線	玉川学園前～町田
38	小田急小田原線	町田駅構内
39	京成本線	堀切菖蒲園～お花茶屋駅構内
40	京成金町線	柴又～京成金町駅構内
41	京王京王線	仙川～国領
42	京王京王線	武蔵野台～府中
43	京王京王線	府中～分倍河原
44	京王京王線	分倍河原～中河原
45	京王京王線	中河原～聖蹟桜ヶ丘
46	京王井の頭線	渋谷～神泉
47	京王井の頭線	神泉～下北沢
48	京王井の頭線	下北沢～永福町
49	京王井の頭線	高井戸～井の頭公園
50	京急空港線	糎谷～大鳥居
51	西武池袋線	池袋～椎名町
52	西武池袋線	大泉学園駅構内
53	西武池袋線	清瀬駅構内
54	西武池袋線	秋津駅構内～所沢
55	西武新宿線	高田馬場～中井駅構内
56	西武新宿線	東伏見～田無
57	西武新宿線	花小金井～久米川駅構内
58	西武国分寺線	小川～国分寺
59	西武多摩湖線	国分寺～一橋学園
60	西武多摩湖線	国分寺～一橋学園
61	西武多摩湖線	青梅街道駅構内
62	西武多摩湖線	萩山駅構内
63	西武拝島線	小川～萩山
64	西武拝島線	小川駅構内
65	西武拝島線	小川～東大和市
66	西武拝島線	玉川上水～武蔵砂川
67	西武拝島線	武蔵砂川～西武立川
68	西武多摩川線	多磨駅構内～白糸台駅構内
69	東武伊勢崎線	業平橋駅構内
70	東武亀戸線	曳舟～小村井駅構内
71	東武東上線	下板橋駅構内
72	東武東上線	大山～中板橋駅構内
73	東武東上線	上板橋～東武練馬駅構内
74	東武東上線	成増駅構内
75	東急目黒線	奥沢～田園調布
76	東急多摩川線	多摩川～沼部
77	東急多摩川線	下丸子～武蔵新田
78	東急大井町線	下神明～旗の台
79	東急大井町線	旗の台～北千束
80	東急池上線	大崎広小路～長原
81	東急池上線	雪が谷大塚～御嶽山
82	東急池上線	久が原～千鳥町
83	東急池上線	池上～蒲田

注) 今後、具体的に対策を検討するにあたっては、区間毎に地域特性が異なることなどから、本方針による「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」の範囲に拘束されるものではありません。

方針策定による効果

1 重点踏切

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

2 鉄道立体化の検討対象区間

「鉄道立体化の検討対象区間」を抽出することにより、計画的な鉄道立体化が可能となります。また、区間内における鉄道立体化に関連するまちづくり・道路整備が計画的に行われるなど、関係者の効率的な取組が促進されます。

3 鉄道立体化以外の対策の検討対象区間

「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」内の「重点踏切」についても早期に実施可能な対策を取り入れることにより、すべての重点踏切について総合的かつ計画的な踏切対策が促進されます。

踏切対策の新たな取組

区市町等が事業主体となる連続立体交差事業制度の創設

現在、連続立体交差事業の事業主体は都道府県・政令市に限定されています。したがって、区市町等が事業主体となり、早期に事業実施が可能となるような制度の創設を国に求めています。

まちづくりの面から鉄道立体化を図る制度の創設

現在の連続立体交差事業は、幹線道路の整備を重視したものとなっており、まちづくりのポテンシャルの高い駅を局所的に立体化するような場合に、採択要件を満たさないケースもみられます。

駅周辺のまちづくりの推進を目的として、駅周辺のみを局所的かつ早期に鉄道立体化することのできる制度の創設あるいは基準の緩和を国に求めています。

踏切システムの改善による交通処理能力の向上

東京都内では、列車運行本数を確保しながら遮断時間を短縮することや踏切開放時間内にできるだけ多くの自動車を通行させるための工夫が求められます。

交通処理能力の向上に資する踏切システムの改善を都市計画・道路部門の視点から進めるため、新たな国庫補助制度の創設を国に求めています。

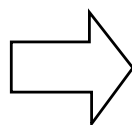
踏切対策推進会議(仮称)の設置

今後、区市町や鉄道事業者など関係者との連携を一層強化し、踏切問題の解消を図っていく必要があります。このため、本方針策定後、東京都において「踏切対策推進会議(仮称)」を設置し、対策の早期実現に取り組んでいきます。

踏切道の拡幅例



整備前



整備後

お問い合わせ先

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課
〒163-8001 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号 第二本庁舎22階
TEL (03) 5388-3284

登録番号(15)130



古紙配合率100%再生紙を使用しています