

踏切対策等に関する 報告会

～事前にいただいたご質問への回答～

新宿区

令和8(2026)年7月14日

事前にいただいた質問について

1

質問内容・件数について

事前にいただいた質問の件数・・・4件

以下の順番にご紹介、回答します。

Q1:開かずの踏切の歴史について

Q2:下落合駅横断通路検討について

Q3:西武新宿線と東京メトロ東西線の直通について

Q4:高田馬場5号踏切について

Q1 ここまでの「開かずの踏切」になった歴史を教えてください。

A1 西武新宿線の運行本数、車両数が増えるにつれ、踏切の遮断時間が増加しました。近年はコロナ禍の影響もあり、列車本数も減少しているほか、「賢い踏切」の導入がされていますが、依然「開かずの踏切」の状況は続いています。

列車本数、通過本数、混雑率の推移(昭和30(1955)年～昭和60(1985)年)

年	最混雑時列車本数 (片方向) (本)	平均列車両数 (両)	混雑率 (%)
昭和30 (1955)	18	3.1	267%
昭和40 (1965)	24	5.3	247%
昭和45 (1970)	24	6.9	224%
昭和50 (1975)	24	7.4	225%
昭和60 (1985)	24	9.0	203%

この時点で
開かずの踏切と
推測される

出典:都市交通年報

Q1 ここまでの「開かずの踏切」になった歴史を教えてください。

列車本数、通過本数、混雑率、下落合1号踏切の遮断時間の推移
(平成6(1994)年～令和7(2025)年)

年	最混雑時列車本数 (片方向) (本)	平均列車 両数 (両)	混雑率 (%)	最大踏切 遮断時間 (分:秒)
平成 6 (1994)	26	9.2	187%	53分
平成16 (2004)	26	9.2	157%	45:58
平成21 (2009)	26	9.2	159%	48:27
平成26 (2014)	26	9.2	155%	50:17
令和元 (2019)	25	9.2	164%	49:52
令和 4 (2022)	24	9.3	123%	45:39
令和 7 (2025)	24	-	-	48:45

コロナ禍

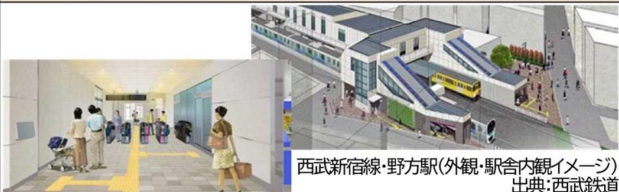
出典:都市交通年報 踏切道実態調査
※令和7年度混雑率・平均列車両数は未公開

→引き続き「開かずの踏切(遮断時間40分以上)」の状態が続いています

Q2 下落合駅の横断通路の検討状況を教えてください。

A2

下落合駅への横断通路(跨線橋・橋上駅舎化)については、過年度までに検討を行い、いずれの**整備も移動時間の短縮や快適性の向上がみられる一方、十分な費用対効果が得られない**ことから、事業化が難しいと判断しました。

	こ線人道橋の設置	橋上駅舎に改修(自由通路の整備)
概 要	 西武新宿線・氷川前歩道橋	 西武新宿線・野方駅(外観・駅舎内観イメージ) 出典:西武鉄道
総事業費 (維持管理費込)	約20億円(税抜)	約40～50億円(税抜)
効果	- 朝ピーク時に大幅な移動時間短縮(利便性の向上) - 踏切横断者が減少することで歩行の快適性が向上し、交通事故リスクも低減 (自由通路を設置する場合、こ線人道橋よりも踏切横断者が減少)	
残課題	- まちの南北分断は継続 - 現状の踏切横断に比べて移動距離が長くなる(自由通路を設置する場合、こ線人道橋よりも距離が長い)	
費用対効果	基準1.0未満 - 朝ピーク時以外において、踏切遮断時間と、こ線人道橋を利用して短縮される移動時間の差が少ない - 歩行快適性の向上は見られるが、こ線人道橋を利用する駅利用者・非利用者が少なく効果が低い - 整備された効果に対して、事業費が高い	基準1.0未満 - 朝ピーク時以外において、踏切遮断時間に対し、自由通路を利用して移動する時間が長い(移動時間が短縮されない) - 歩行快適性の向上は見られるが、自由通路を利用する非利用者が少なく効果が低い - 整備された効果に対して、事業費が高い

Q2 下落合駅の横断通路の検討状況を教えてください。

～なんであんなに踏切で待つのに効果が少ないの？～

[効果の求め方]

【もし跨線橋(橋上駅)ができたときに利用する人数】

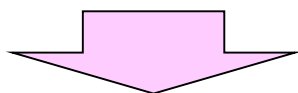
×

【跨線橋を使った場合の短縮時間】

×

時間短縮価値(国基準)

跨線橋(橋上駅)ができて、**階段の上り下りなどで時間がかかるため、**
「(踏切の待ち時間を含み)踏切を使って駅に行く」場合と
「跨線橋(橋上駅)を使って駅に行く」場合で、時間が短縮されることが少ない



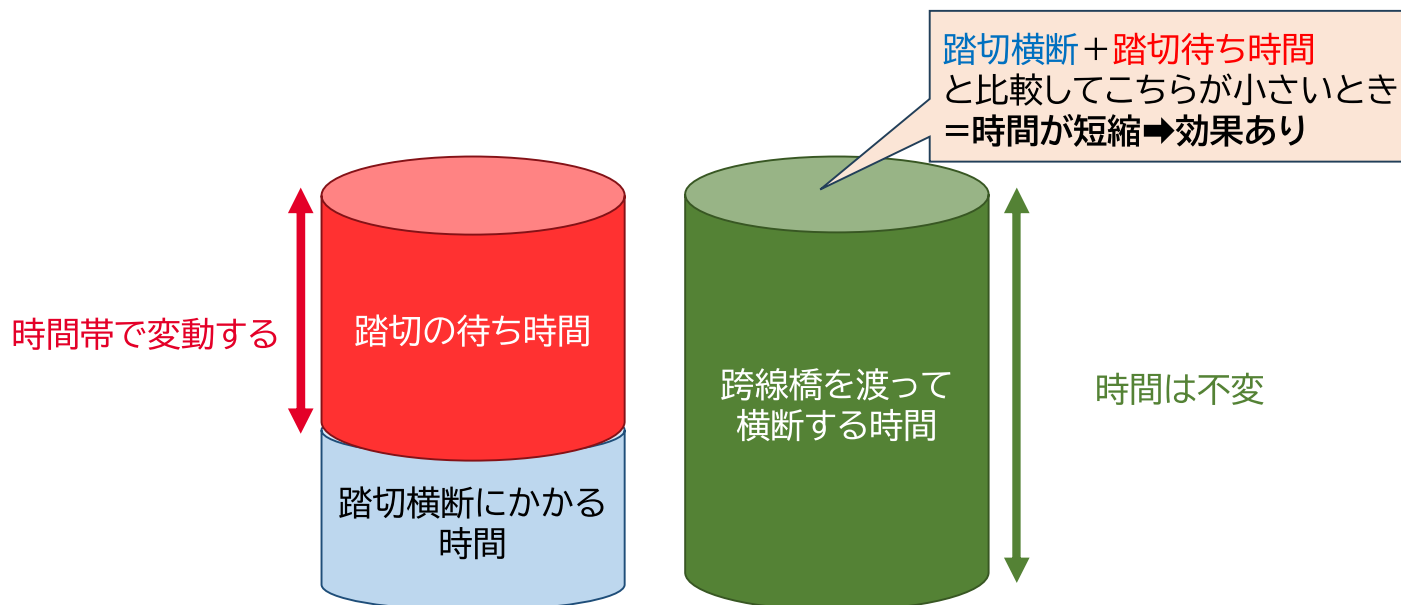
効果が少なくなる = **費用対効果が小さくなる**

※階段上り下りの改善のためにエスカレーターをつけても追加費用よりも得られる効果が少なくなります。

Q2 下落合駅の横断通路の検討状況を教えてください。

～なんであんなに踏切で待つのに効果が少ないの？～

跨線橋(橋上駅)ができて、**階段の上り下りなどで時間がかかるため**、
 「(踏切の待ち時間を含み)踏切を使って駅に行く」場合と
 「跨線橋(橋上駅)を使って駅に行く」場合で、**時間が短縮されることが少ない**

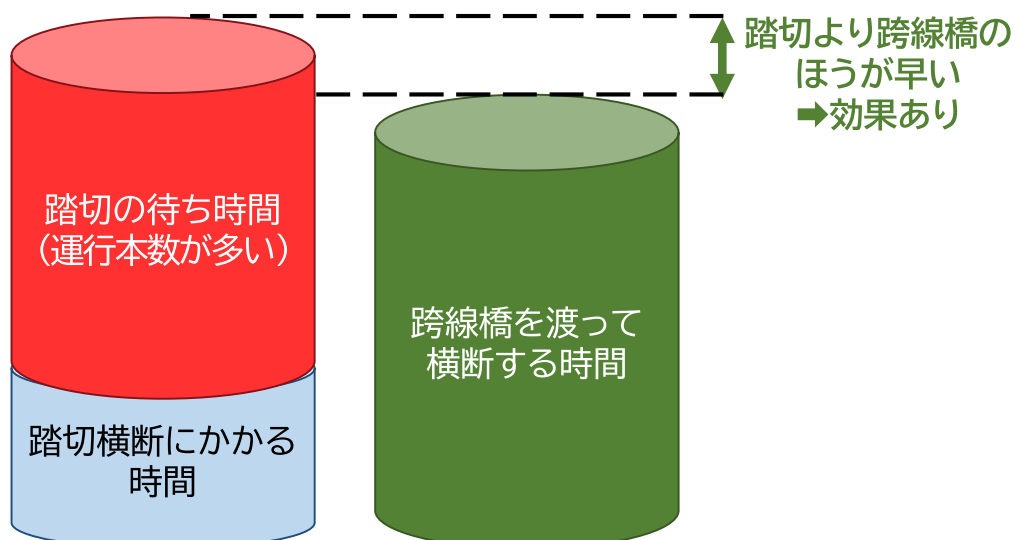


Q2 下落合駅の横断通路の検討状況を教えてください。

～なんであんなに踏切で待つのに効果が少ないの？～

跨線橋(橋上駅)ができて、**階段の上り下りなどで時間がかかるため**、
 「(踏切の待ち時間を含み)踏切を使って駅に行く」場合と
 「跨線橋(橋上駅)を使って駅に行く」場合で、**時間が短縮されることが少ない**

【ラッシュ時など踏切が長く閉まる時間】



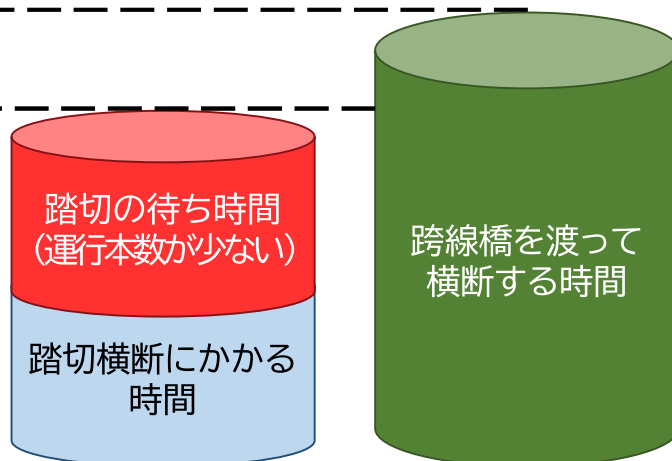
Q2 下落合駅の横断通路の検討状況を教えてください。

～なんであんなに踏切で待つのに効果が少ないの？～

跨線橋(橋上駅)ができて、**階段の上り下りなどで時間がかかるため**、
「**(踏切の待ち時間を含み)踏切を使って駅に行く**」場合と
「**跨線橋(橋上駅)を使って駅に行く**」場合で、**時間が短縮されることが少ない**

【日中などのすぐ踏切が開く時間】

跨線橋より踏切の
ほうが早い
→効果なし



Q3 西武新宿線の東西線乗り入れに関する進捗状況を教えてください。

A3 現時点で具体的な計画は確認されておらず、西武グループおよび東京メトロの
中期経営計画等においても、該当する記載はありません。



- 国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト
- 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト

プロジェクト番号	プロジェクト名
(1)	都心直結線の新設
(2)	羽田空港アクセス線の新設及び京葉線・りんかい線相互直通運転化
(3)	新空港線の新設
(4)	京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設
(5)	常磐線の新設
(6)	都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐線延伸の一体整備
(7)	東京8号線(有楽町線)の延伸(豊洲～住吉)
(8)	都心部・品川地下鉄構想の新設
(9)	東西交通大宮ルートの新設
(10)	埼玉高速鉄道線の延伸
(11)	東京12号線(大江戸線)の延伸
(12)	多摩都市モノレールの延伸
(13)	東京8号線の延伸(押上～野田市)
(14)	東京11号線の延伸
(15)	総武線・京葉線接続線の新設
(16)	京葉線の中央線方面延伸及び中央線の複々線化
(17)	京王線の複々線化
(18)	区部周辺部環状公共交通の新設
(19)	東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線の新設
(20)	小田急小田原線の複々線化及び小田急多摩線の延伸
(21)	東急田園都市線の複々線化
(22)	横浜3号線の延伸
(23)	横浜臨海線の新設
(24)	いずみ野線の延伸

国土交通省の交通政策審議会が検討した、
「東京圏における今後の都市鉄道のあり方
について」(交通政策審議会答申第198号)
においても掲載されていない。

(注1)「路線の新設」には貨物線の旅客線化を含む
(注2)「既設路線の改良」には複々線化を含む

Q4

アリミノビル横のセブンイレブンのある道(高田馬場5号踏切)は、朝夕の時間帯に特急や急行等が連続して通過するため、長時間遮断されることがあります。

歩道橋(氷川前歩道橋)は足腰への負担が大きいため、踏切の待ち時間を改善してほしいです。特に、上り電車待ちのため踏切が閉まり始める時間が早過ぎると感じます。また、混雑時には電車が途中で停止し、踏切が閉まったままとなることがあります。電車が停止する場合は、もう少し駅寄りで停止すれば踏切への影響を軽減できると思います。長時間の遮断により危険な横断行為を誘発するおそれがあるため、早急な改善を求めます。

A4

踏切の待ち時間について、西武鉄道では各駅停車と特急・急行等で踏切が閉まり始める地点を変える「賢い踏切」を導入しており、遮断時間の短縮に一定の効果があると考えています。

また、ご指摘のとおり混雑時などダイヤが乱れた際には、電車の滞留が発生し、踏切の遮断時間が長くなる場合があります。

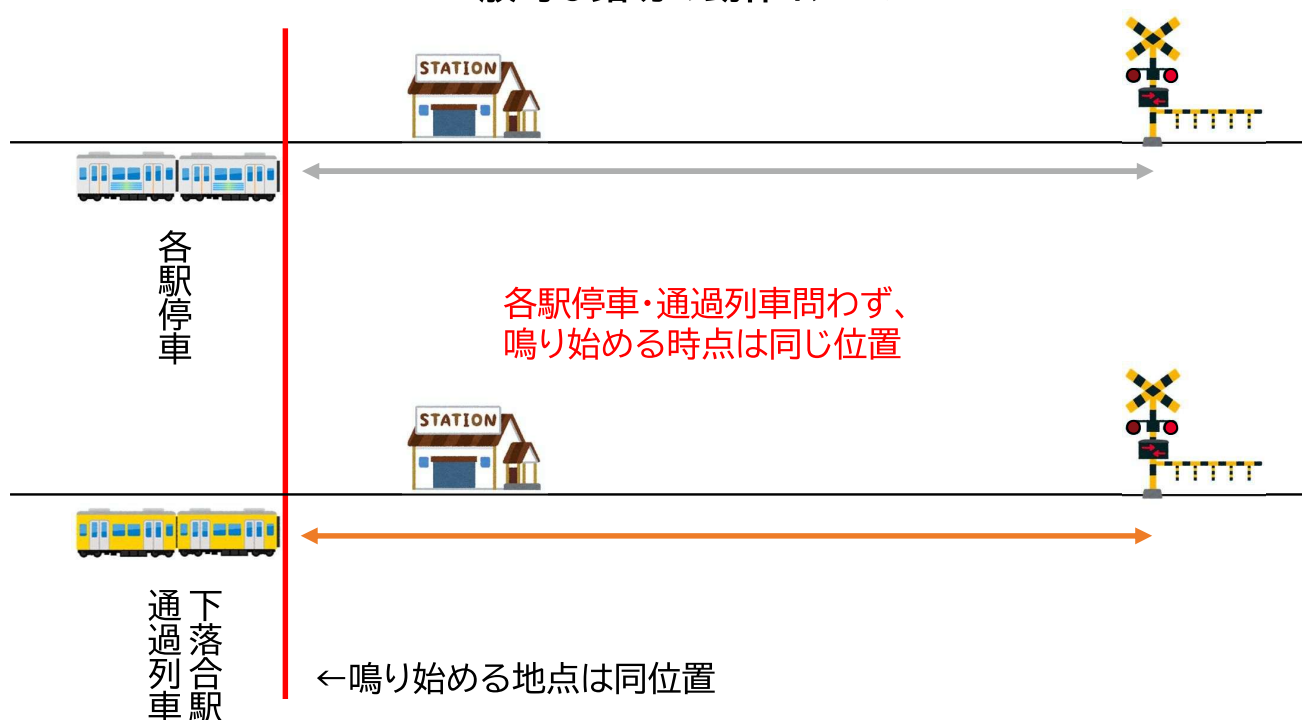
この点について、電車の運行管理上、安全性の観点から列車間隔の制約等があり、停止位置の調整は難しいと西武鉄道から聞いています。

なお、西武鉄道では新たな運行システムの導入に向けた検討を進めていると聞いており、区としても今後の技術開発を注視していきます。

また、歩道橋(氷川前歩道橋)のバリアフリー化については、用地確保が困難であることから、整備は難しいと考えています。

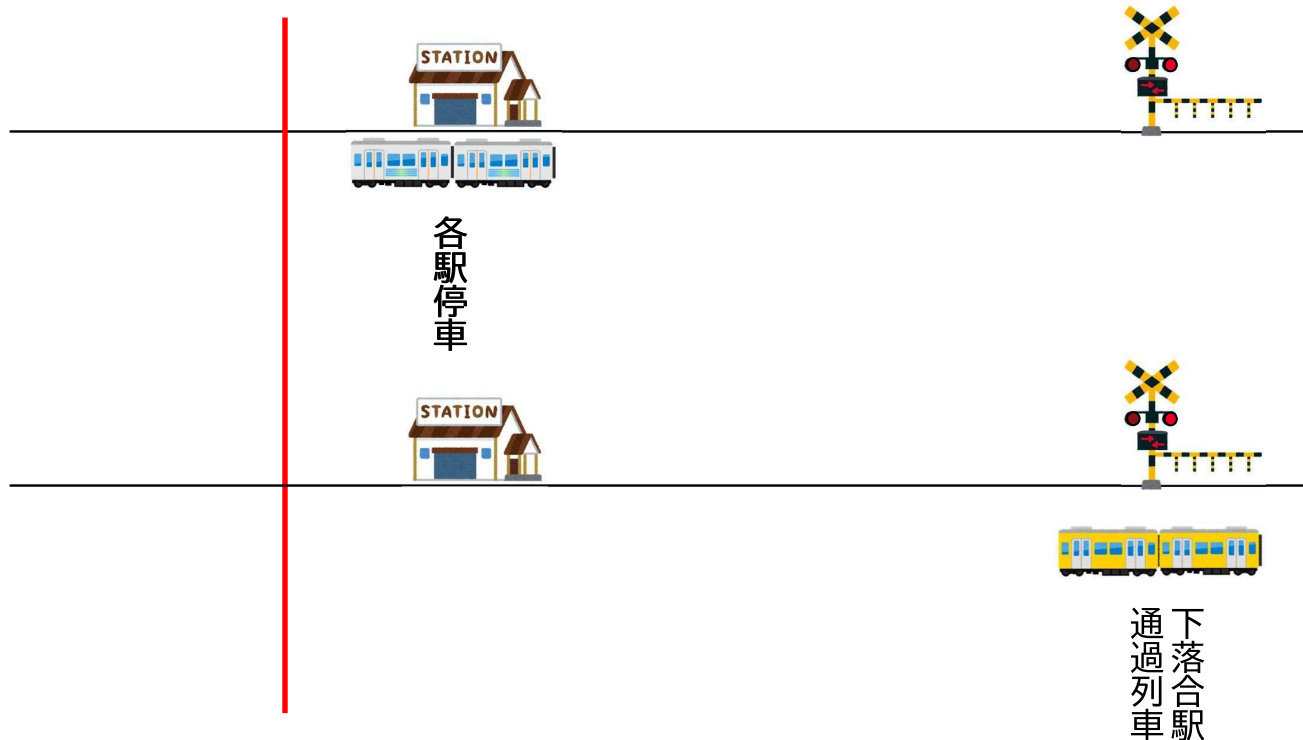
上り(新宿方面)の電車待ちの踏切が閉まり始める時間が早過ぎると感じます。

一般的な踏切の動作イメージ



上り(新宿方面)の電車待ちの踏切が閉まり始める時間が早過ぎると感じます。

一般的な踏切の動作イメージ

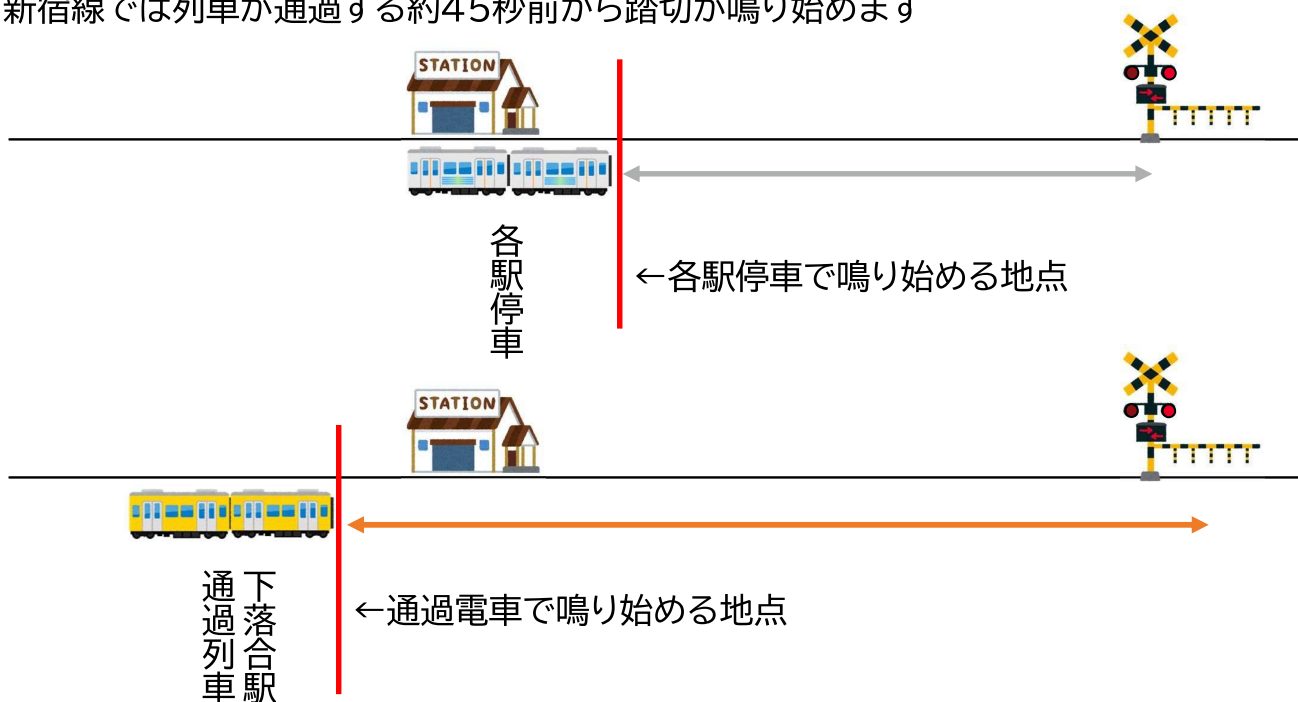


速度差があるため、各駅停車の遮断時間は長くなる

上り(新宿方面)の電車待ちの踏切が閉まり始める時間が早過ぎると感じます。

賢い踏切の動作イメージ

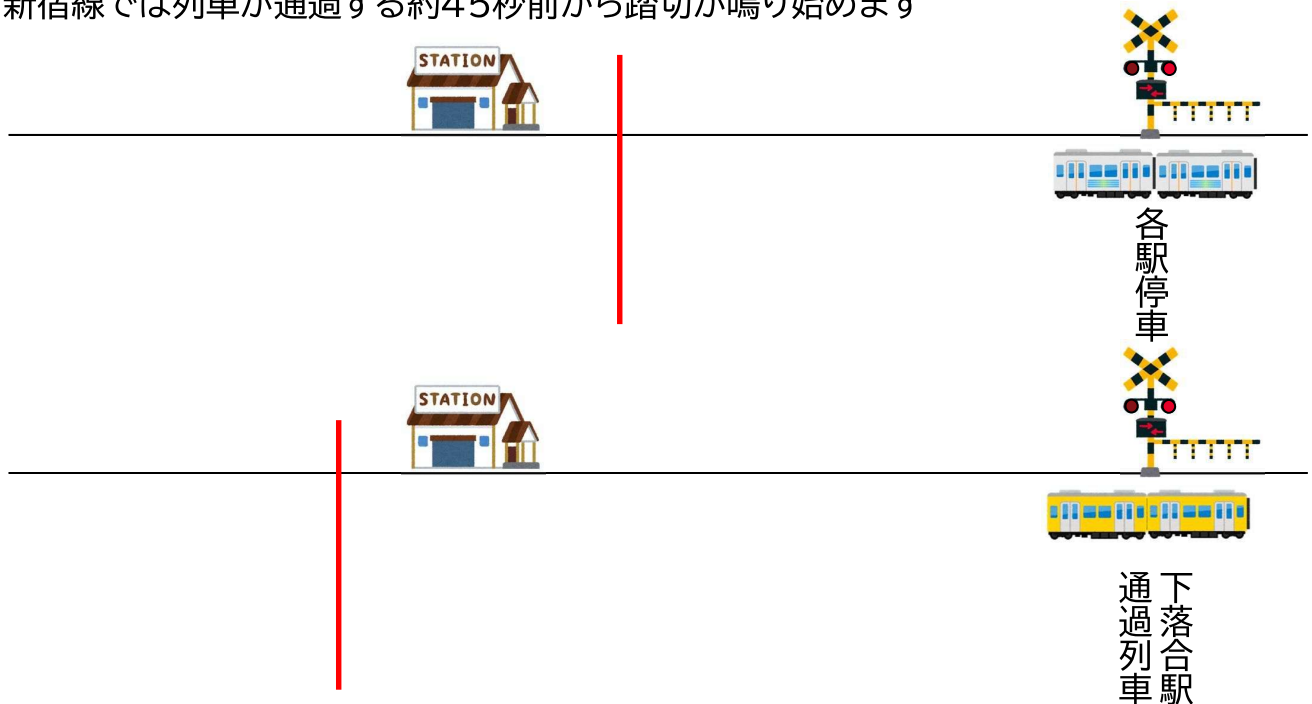
新宿線では列車が通過する約45秒前から踏切が鳴り始めます



上り(新宿方面)の電車待ちの踏切が閉まり始める時間が早過ぎると感じます。

賢い踏切の動作イメージ

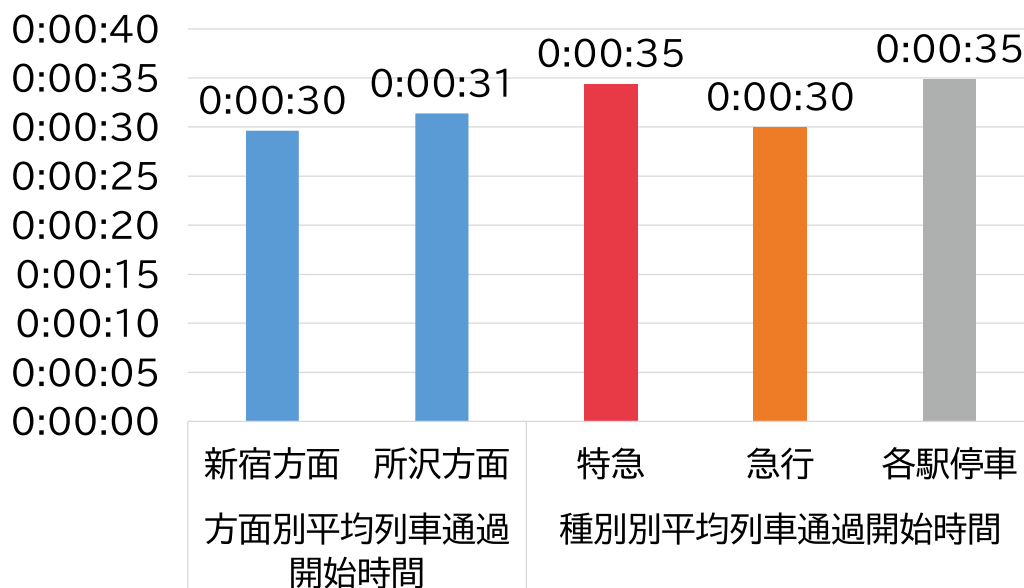
新宿線では列車が通過する約45秒前から踏切が鳴り始めます



遮断開始場所が違うので通過するまでの時間に差がなくなる

上り(新宿方面)の電車待ちの踏切が閉まり始める時間が早過ぎると感じます。

高田馬場第5号踏切の方面、列車種別での列車通過開始時間の比較
(列車通過開始時間:踏切が閉まってから電車が来るまでの時間)



調査日:令和8年6月18日 15:00~17:00

列車の方面や種別によって大きな差が発生していないことから、
賢い踏切として機能しています