

踏切対策等に関する 報告会

新宿区

令和8(2026)年7月14日

踏切対策等に関する報告会について

1

報告会の目的

地元の皆様から、

西武新宿線・開かずの踏切に対する対策のご要望を頂いたことを契機に、
新宿区において、

令和4(2022)年度から踏切対策等の検討を進めてまいりました。

今回の報告会では、

これまでの踏切対策等に関する**検討結果をご報告**するとともに、

皆様からご意見を頂戴し、**今後の検討**に活かしていきたいと考えております。

今回の報告事項

- ① 西武新宿線・新宿区内にある踏切の現状
- ② 西武新宿線・開かずの踏切に対する計画・検討状況
- ③ 交通量調査などの基礎調査 <令和4（2022）年度調査>
- ④ 鉄道立体化への課題整理 <令和5（2023）年度調査>
- ⑤ 鉄道立体化以外の対策も含めた整備検討 <令和6（2024）年度調査>
- ⑥ 下落合第1号踏切での自由通路等の整備検討 <令和7（2025）年度調査>
- ⑦ 踏切対策等に関する検討結果一覧
- ⑧ 検討結果を踏まえた今後の取組み

① 西武新宿線・新宿区内にある踏切の現状

踏切の現状について

開かずの踏切（踏切遮断時間に関する課題）
 > ピーク時に1時間あたり40分以上の踏切遮断

西武新宿線・高田馬場駅西側の新宿区内にある14踏切は、
「開かずの踏切」であり、日常の暮らしなどで大きな課題となっています。



上落中通りの踏切(下落合第1号踏切)遮断時の
 歩行者等(歩行者・自転車)滞留状況
 <8時台>



上落中通りでの
 踏切待ち渋滞状況
 <7時台>

開かずの踏切に対する現在までの経緯

様々な都市計画が事業認可失効や廃止されており、
今まで通りすべての電車が地上を走る状況

鉄道立体化都市計画(高架化)
事業認可失効

- ・未着手のまま、事業認可失効
- ・一方で都市計画は維持

東京都踏切対策基本方針

- ・高田馬場駅～中井駅間
- ・「鉄道立体以外の検討区間」に位置づけ

昭和45年
(1970年)

昭和54年
(1979年)

平成5年
(1993年)

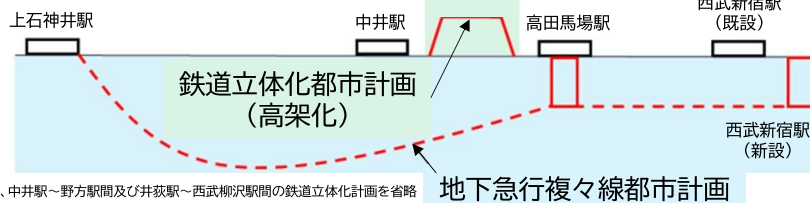
平成16年
(2004年)

令和3年
(2021年)

鉄道立体化都市計画(高架化)
都市計画決定

地下急行複々線計画
都市計画決定

地下急行複々線都市計画
都市計画廃止



- ・都市計画廃止をうけて、地元町会から「西武新宿線開かずの踏切対策」要望書提出

開かずの踏切に対する新宿区の検討状況

「開かずの踏切」の解消に向けて東京都や西武鉄道へ働きかけていくため、
 令和4(2022)年度から**新宿区独自で踏切対策等の検討開始**

交通量調査などの基礎調査

- ・踏切及び周辺状況の把握
- ・交通量調査を実施
- ・踏切の交通課題を把握

鉄道立体化以外の対策も含めた
整備検討

- ・全踏切を対象に、自由通路整備や踏切拡幅といった短期的整備を検討

令和4年
(2022年)

令和5年
(2023年)

令和6年
(2024年)

令和7年
(2025年)

鉄道立体化への課題整理

- ・鉄道立体化(連続立体化・単独立体化)の構造検討
- ・鉄道立体化への課題把握

下落合第1号踏切での
自由通路等の整備検討

- ・昨年検討した自由通路整備を詳細検討

西武新宿線・新宿区内にある踏切の課題について

「開かずの踏切」の基準値以上の踏切遮断がみられ、
現在までに**継続的な交通課題として残る**

開かずの踏切（踏切遮断時間に関する課題）
▶ ピーク時に1時間あたり40分以上の踏切遮断



交通課題	第4号 中井	第2号 中井	第1号 中井	中井駅	第7号 下落合	第6号 下落合	第5号 下落合	第3号 下落合	第1号 下落合	下落合駅	第9号 高田馬場	第8号 高田馬場	第6号 高田馬場	第5号 高田馬場	第3号 高田馬場	第2号 高田馬場
開かずの踏切	◎	◎	◎		◎	◎	◎	◎	◎		◎	◎	◎	◎	◎	◎
歩行者等 ボトルネック踏切	—	●	—		◎	—	—	—	◎		—	—	—	—	—	◎
自動車 ボトルネック踏切	—	—	—		—	—	—	—	○		—	—	—	—	—	—

※◎＝踏切安全通行カルテ(令和3(2021)年9月末時点)・新宿区調査(令和4(2022)年)の両方で該当、
○＝踏切安全通行カルテ(令和3(2021)年9月末時点)のみ該当、●＝新宿区調査(令和4(2022)年)のみ該当

西武新宿線・新宿区内にある踏切対策の状況

「開かずの踏切」解消に至っていないため、
踏切対策の検討を進めていくことが必要

賢い踏切

▶ 列車種別(各停・快速など)により警報開始地点を変えて
踏切遮断時間を均一化させ、踏切待ち時間の減少を図る



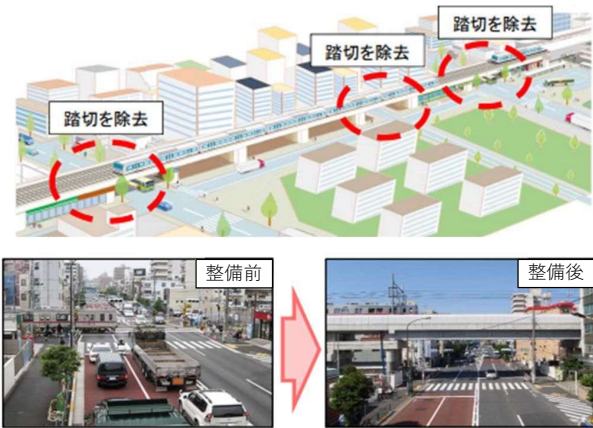
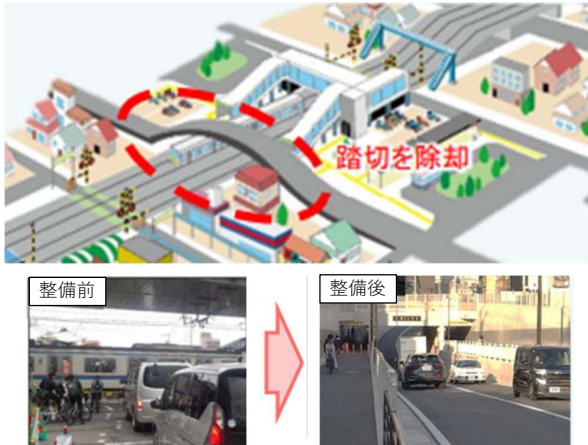
踏切対策 導入状況	第4号 中井	第2号 中井	第1号 中井	中井駅	第7号 下落合	第6号 下落合	第5号 下落合	第3号 下落合	第1号 下落合	下落合駅	第9号 高田馬場	第8号 高田馬場	第6号 高田馬場	第5号 高田馬場	第3号 高田馬場	第2号 高田馬場
賢い踏切	●	●	●		●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	—
カラー舗装	—	—	—		●	●	●	—	●		—	●	●	●	●	●
自由通路 (こ線人道橋)	—	—	—		※1	—	—	—	—		—	—	●	—	—	—

※ ●＝踏切対策として導入済 ※1：下落合第7号踏切の自由通路は、中井駅の地下自由通路が該当

令和5（2023）年度調査の概要について

西武新宿線・新宿区内の踏切を対象に、

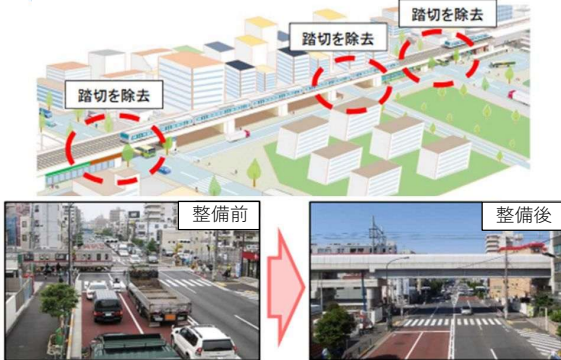
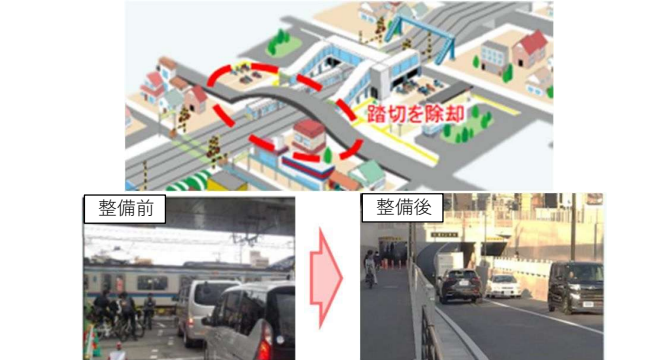
鉄道立体化の構造検討や、事業費の算出、実施時の課題抽出

連続立体交差化	単独立体交差化
	
鉄道の一定区間を高架化(地下化)し、 区間内の踏切を一挙に取り除く	道路・鉄道を単独で立体化し、連続立体交差化よりも 短い区間で踏切を取り除く

※図出典：国土交通省

鉄道立体化の検討結果

※図出典：国土交通省

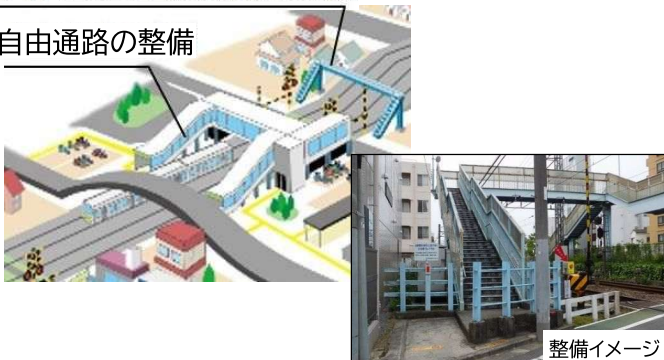
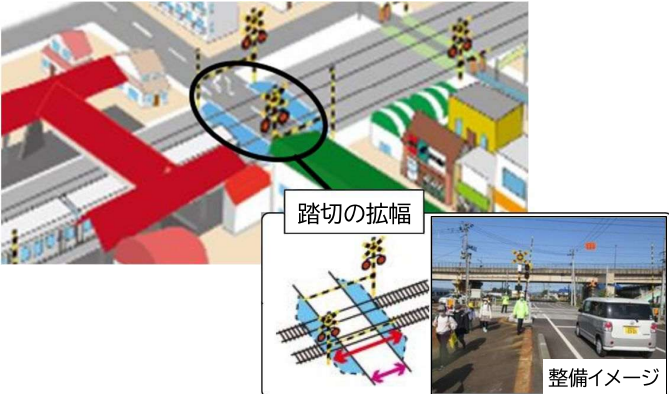
	連続立体交差化	単独立体交差化
概 要		
総事業費 (税抜)	約400億円 (地下化は更に事業費が膨大)	約140億円
費用対効果	事業費に見合う効果が期待できない	側道整備による 地域への影響が極めて大きい ことに加えて、 地形的な条件から 効果が期待できない

- **連続立体交差化**は、現状では国の補助が得られる条件に満たないため、**現時点では事業化は困難**
- **単独立体交差化**は効果が期待できず、**有効な方策ではない**

令和6（2024）年度調査の概要

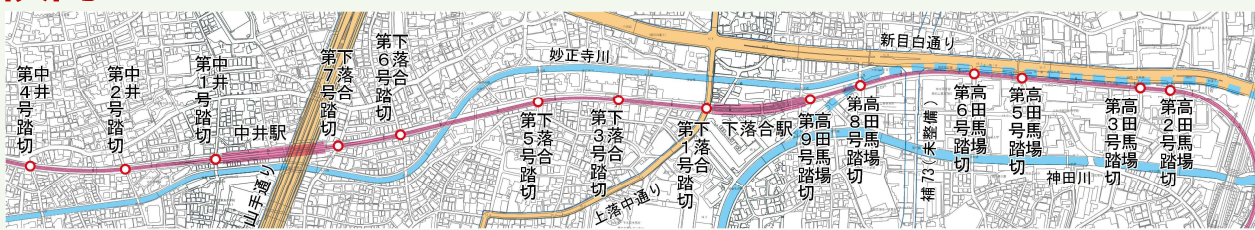
西武新宿線・新宿区内の全踏切を対象に、
歩行者等立体横断施設の整備、踏切の拡幅に関する
実施可能性検討

※図出典：国土交通省

歩行者等立体横断施設の整備	踏切の拡幅
歩行者等立体横断施設の整備 自由通路の整備  整備イメージ 踏切近くまたは鉄道駅に立体横断施設を整備し、 踏切の横断交通量を減少	 踏切の拡幅 整備イメージ 歩道新設・拡幅、車道拡幅等といった改良を行い、 歩行者等の安全性を向上

令和6（2024）年度調査の検討の流れ

西武新宿線・新宿区内の踏切(全14カ所)を対象に、
歩行者等立体横断施設の整備や**踏切の拡幅**に関する**必要な検討**を実施



踏切ごとに**整備の可能性**を整理し、**対策の優先度**を検討

<対策の優先度の考え方>

- ・ 利用者数が多い
- ・ 交通課題が多い
- ・ 用地確保がしやすい
- 等



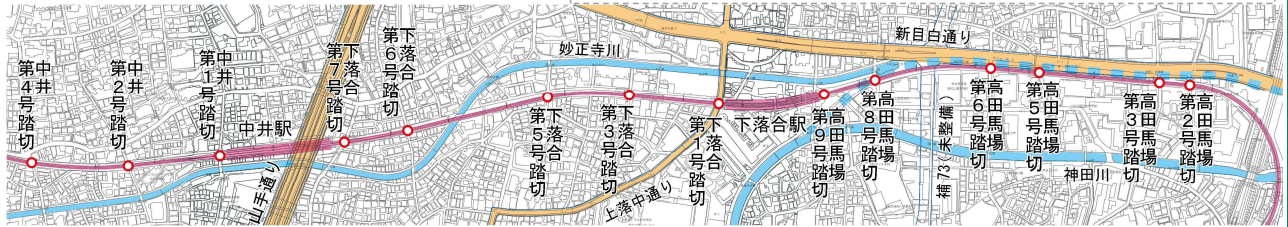
最優先検討箇所として、**下落合第1号踏切**を位置づけ

令和7(2025)年度調査の概要について

下落合第1号踏切を対象に、

昨年検討した**歩行者等立体横断施設の整備**について**詳細検討**

ボトルネック踏切（踏切遮断時の交通量に関する課題）

▶ 踏切遮断時に**多くの自動車・歩行者等が滞留**

交通課題	第4号 中井	第2号 中井	第1号 中井		第7号 下落合	第6号 下落合	第5号 下落合	第3号 下落合	第1号 下落合		第9号 高田馬場	第8号 高田馬場	第6号 高田馬場	第5号 高田馬場	第3号 高田馬場	第2号 高田馬場
開かずの踏切	◎	◎	◎	中井駅	◎	◎	◎	◎	◎	下落合駅	◎	◎	◎	◎	◎	◎
歩行者等 ボトルネック踏切	—	●	—		◎	—	—	—	◎		—	—	—	—	—	◎
自動車 ボトルネック踏切	—	—	—		—	—	—	—	○		—	—	—	—	—	—

※◎＝踏切安全通行カルテ(令和3(2021)年9月末時点)・新宿区調査(令和4(2022)年)の両方で該当、

○＝踏切安全通行カルテ(令和3(2021)年9月末時点)のみ該当、●＝新宿区調査(令和4(2022)年)のみ該当

自由通路等の整備に関する詳細検討の結果

概要	こ線人道橋の設置	橋上駅舎に改修(自由通路の整備)
	 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	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	- 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

いずれの整備も**時間短縮による利便性や歩行時の移動快適性が向上**
 する一方、事業費に対して**効果が限定的であり、事業化が難しい**

検討した踏切対策一覧

※星(★)の数が多いほど評価が高い

概要		令和5（2023）年度調査		令和7（2025）年度調査	
		連続立体交差化 （高架化）	単独立体交差化 （上落中通り）	こ線人道橋の設置 （上落中通り）	橋上駅舎に改修 （下落合駅・自由通路の整備）
					
評価	事業費 （税抜）	約400億円 ★	約140億円 ★★	約20億円 ★★	約40～50億円 ★★
	踏切横断者数 （安全性）	0人/日（複数踏切） ★★	0人/日（単一踏切） ★★	約5,500人/日 ★	約2,600人/日 ★★
	移動距離 （ホームまでの 距離等）	・駅利用者の上下移動は増加するものの、移動距離は短縮 ★★	・踏切除却で歩行者の迂回が発生し南北移動距離が増加 ★ ・反対側ホームへは跨線橋の利用が必要なため、上下移動および移動距離が増加 ★	・駅利用者の上下移動および移動距離が増加する場合あり ★	・駅利用者は上下移動が生じるものの、移動距離が短縮する場合あり ★★
	設置効果	・踏切遮断解消 ★★ ・自動車交通の円滑化（いずれも複数踏切） ★★	・踏切遮断解消 ★★ ・自動車交通の円滑化（いずれも単一踏切） ★★	・踏切横断歩行者が減少 ★	・こ線人道橋よりも踏切横断歩行者が減少（駅利用者が全員利用） ★★
	用地等 支障	約3,700㎡ ★★	約6,900㎡ ★	約610㎡ ★★	約400～450㎡ ★★
	費用対 効果	基準1.0未満 ★★	— —	基準1.0未満 ★	基準1.0未満 ★

⑧ 検討結果を踏まえた今後の取組み

下落合第1号踏切におけるソフト面での踏切対策

ソフト面から開かずの踏切対策を検討するとともに、**西武鉄道**に対し、引き続き**実施に向けた協議**を進めていきます。

ソフト対策案（一例）

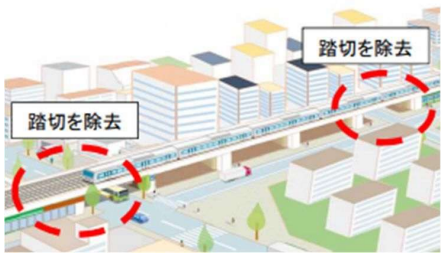
下落合駅南口改札時間の延長



- 駅南口改札の営業時間延長により、
 - ・ 駅南側地域の駅利用者が南口改札利用に変わり、**利便性が向上**
 - ・ 北口改札利用を目的とした踏切横断が少なくなり、**踏切の安全性が向上**
- 地域の方々も**営業時間延長を望む**状況

鉄道立体化に関する実施可能性の模索

※赤枠の効果は一例として表示
 ※効果：●=効果として計上可能、
 ★=効果として発現するが、
 国の補助が得られる条件の適用外

概 要		鉄道立体化
		
効果	走行時間の短縮	●
	走行経費の減少	●
	交通事故の減少	●
	高架下の創出	★
	踏切による列車遅延の解消	★
	地価の上昇	★

鉄道立体化によって発現する効果を十分に評価できるように、
国の補助が得られる条件の見直しを国へ働きかけていくとともに、
 様々な機会をとらえた要望活動を引き続き行い、**実施の可能性を模索**