

踏切対策等に関する報告会で頂いたご意見・ご質問と区の回答

※個人情報に関連した内容は非表示のうえ、頂いた御意見の内容を踏まえて整理しております。

ジャンル		ご意見・ご質問※	回答																																																									
これまでの検討	①	優先対策箇所に下落合駅前の踏切(下落合第1号踏切)を選定するのも重要だが、地域住民としてはいずれの踏切も優先順位はないので、全ての踏切で踏切対策を考えていただきたい。	下落合駅前の踏切(下落合第1号踏切)については、利用者数や交通課題の状況などを踏まえ、最優先検討箇所として優先的に検討しています。一方で、区内にある西武新宿線の14箇所の踏切は全て開かずの踏切であり、いずれも重要な課題であると認識しています。今後も、地域の皆様のご意見を伺いながら、他の踏切への対策についても検討してまいります。																																																									
これまでの検討	②	踏切遮断時間について結果報告されたが、地元住民としては1時間あたりの遮断時間ではなく、「1時間のうちに踏切が何回開くのか、1回あたりで踏切が何秒開くのか」という方が大きな問題であり、その回数・秒数を知りたい。	ご指摘のとおり、地域住民の皆様にとっては、1時間当たりの総遮断時間だけでなく、「1時間のうちに何回踏切が開くのか」や「1回当たりどの程度の時間踏切を通行できるのか」といった情報も、踏切の利用実態を把握するうえで重要な指標であると認識しています。 過年度調査において確認したこれらの結果につきましては、別添「踏切開放回数・平均踏切開放時間に関する調査結果」をご参照ください。																																																									
これまでの検討	③	新宿区都市計画課のホームページに掲載されている「踏切の現状について」を見ると、下落合駅前にある踏切(下落合第1号踏切)では1日あたりの自動車の往來台数は4,200台超とある。一方で総数のみの公開にとどまっており、中・大型車(トラック、路線バス等)、自転車といった細かい内訳が公開されていないため、その内訳を教えてください。	2022(令和4)年に実施した交通量調査は7時～19時(12時間)を対象に、自動車交通量は「乗用車」、「小型貨物車」(これら2つで「小型車」として分類)、「大型貨物車」、「バス」(これら2つで「大型車」として分類)を計測し、歩行者交通量は「歩行者」と「自転車」の2種類を計測しています。 各交通量の内訳は下表のとおりであり、1日自動車交通量・歩行者等交通量は、2022(令和4)年交通量調査で計測した各12時間交通量から推計した値となります。(1日あたりの自動車交通量:4,421台/日、1日あたりの歩行者等交通量:5,890人・台/日) 参考として2025(令和7)年に始発～終電時間帯を対象に歩行者等交通量調査を実施しており、こちらの結果についても示しています。 <table><tr><th rowspan="2">2022(令和4)年調査</th><th colspan="3">小型車</th><th colspan="3">大型車</th><th>自動車</th></tr><tr><th>乗用車</th><th>小型貨物車</th><th>計</th><th>大型貨物車</th><th>バス</th><th>計</th><th>計</th></tr><tr><td>1日交通量(台/日)</td><td>2,658</td><td>1,309</td><td>3,967</td><td>354</td><td>100</td><td>454</td><td>4,421</td></tr><tr><td>12時間交通量(台/12時間)</td><td>1,969</td><td>970</td><td>2,939</td><td>262</td><td>74</td><td>336</td><td>3,275</td></tr></table> <table><tr><th rowspan="2">2022(令和4)年調査</th><th colspan="3">歩行者等</th></tr><tr><th>歩行者</th><th>自転車</th><th>計</th></tr><tr><td>1日交通量(人・台/日)</td><td>4,501</td><td>1,389</td><td>5,890</td></tr><tr><td>12時間交通量(人・台/12時間)</td><td>3,334</td><td>1,029</td><td>4,363</td></tr></table> <table><tr><th rowspan="2">[参考] 2025(令和7)年調査</th><th colspan="3">歩行者等</th></tr><tr><th>歩行者</th><th>自転車</th><th>計</th></tr><tr><td>始発～終電交通量(人・台/始発～終電)</td><td>7,103</td><td>2,298</td><td>9,401</td></tr></table>	2022(令和4)年調査	小型車			大型車			自動車	乗用車	小型貨物車	計	大型貨物車	バス	計	計	1日交通量(台/日)	2,658	1,309	3,967	354	100	454	4,421	12時間交通量(台/12時間)	1,969	970	2,939	262	74	336	3,275	2022(令和4)年調査	歩行者等			歩行者	自転車	計	1日交通量(人・台/日)	4,501	1,389	5,890	12時間交通量(人・台/12時間)	3,334	1,029	4,363	[参考] 2025(令和7)年調査	歩行者等			歩行者	自転車	計	始発～終電交通量(人・台/始発～終電)	7,103	2,298	9,401
2022(令和4)年調査	小型車				大型車			自動車																																																				
	乗用車	小型貨物車	計	大型貨物車	バス	計	計																																																					
1日交通量(台/日)	2,658	1,309	3,967	354	100	454	4,421																																																					
12時間交通量(台/12時間)	1,969	970	2,939	262	74	336	3,275																																																					
2022(令和4)年調査	歩行者等																																																											
	歩行者	自転車	計																																																									
1日交通量(人・台/日)	4,501	1,389	5,890																																																									
12時間交通量(人・台/12時間)	3,334	1,029	4,363																																																									
[参考] 2025(令和7)年調査	歩行者等																																																											
	歩行者	自転車	計																																																									
始発～終電交通量(人・台/始発～終電)	7,103	2,298	9,401																																																									

踏切対策等に関する報告会で頂いたご意見・ご質問と区の回答

※個人情報に関連した内容は非表示のうえ、頂いた御意見の内容を踏まえて整理しております。

ジャンル		ご意見・ご質問※	回答																											
連続立体交差化	①	事業費の負担先とそれぞれの割合について教えてほしい。また、国の補助が得られる条件を満たさない場合は、全額新宿区負担になるのか。	連続立体交差事業に要する費用は、国、地方公共団体及び鉄道事業者がそれぞれ負担します。東京23区内で実施される場合、鉄道事業者の負担割合は総事業費の約15%とされています。また、国の負担割合は総事業費の約42%とされています。 東京都が事業主体となる場合は、鉄道事業者と国の負担分を除いた事業費を地方公共団体(東京都・区)が負担します。地方負担分については、東京都と区が概ね7対3の割合で負担しています。一方で、区が事業主体となる場合は、東京都が事業主体となる場合と負担割合が異なるため、区の負担額が増加する可能性があります。また、国庫補助が得られない場合の費用負担については、近年に同様の事例がないことから、現時点では明確にお答えすることができません。																											
自由通路・こ線橋	①	下落合駅に現在設置されている跨線橋があるが、一部を区切って自由通路化したり、場合によっては跨線橋の上に自由通路を作ってしまう、もっと安くできると思うがどうか。	ご指摘のとおり、既存の跨線橋を活用すれば事業費を抑えられる可能性はあります。 区においても、下落合駅構内跨線橋の一部を自由通路とする案は検討しましたが、出入口までの動線を確保するため新たな用地取得は避けられないと考えております。また、西武鉄道からは、「安全管理上、駅利用者以外の構内通行は難しいため実施は困難である。」と聞いております。																											
自由通路・こ線橋	②	今回の報告では、自由通路の事業費に対して費用対効果が出ないという話であったが、下落合駅に設置されている跨線橋を使った対策は考えられないか。また、費用対効果に見合う整備費用などを明確にしていきたい。	この費用対効果は、区が試算した設置にかかる整備費・維持管理費(C:費用)と、国土交通省が発行している「費用便益分析マニュアル」及び「連続立体交差事業の整備効果にかかる参考資料集」を参考に設置したときの便益(B:効果)を算出し、費用便益比(B/C)=1.0を目安に事業性の判断をしています。 その算定のもと、仮に費用便益比(B/C)=1.0以上とするための整備費用・利用人数は、以下の通りとなります。 <table><tr><th rowspan="2">算定対象</th><th colspan="2">整備費用</th><th colspan="2">利用人数</th></tr><tr><th>過年度検討 (億円)</th><th>試算結果※1 (億円)</th><th>過年度検討 (人/日)</th><th>試算結果※2 (人/日)</th></tr><tr><td>こ線人道橋の設置</td><td>21.7</td><td>4.5</td><td>1,610</td><td>12,606</td></tr><tr><td>橋上駅の改修 (自由通路の整備)</td><td>52.7</td><td>9.2</td><td rowspan="3">4,558</td><td>32,840</td></tr><tr><td>橋上駅の改修 +エスカレーター設置 (自由通路の整備)</td><td>57.0</td><td>11.5</td><td>34,163</td></tr><tr><td>下落合駅に設置されている 跨線橋を活用した橋上駅の改修 (自由通路の整備)</td><td>47.7</td><td>9.2</td><td>29,578</td></tr></table> 注:いずれも整備費用の対象は、建設費・用地費・維持管理費とする。 ※1:現在想定している便益を前提に、B/C=1.0となる整備費用 ※2:現在想定している整備費用を前提に、B/C=1.0となる必要利用人数 【ホームページURL】 ・「費用便益分析マニュアル(令和7年2月)」 https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001983.html ・「連続立体交差事業の整備効果にかかる参考資料集(平成26年3月)」 https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000071.html	算定対象	整備費用		利用人数		過年度検討 (億円)	試算結果※1 (億円)	過年度検討 (人/日)	試算結果※2 (人/日)	こ線人道橋の設置	21.7	4.5	1,610	12,606	橋上駅の改修 (自由通路の整備)	52.7	9.2	4,558	32,840	橋上駅の改修 +エスカレーター設置 (自由通路の整備)	57.0	11.5	34,163	下落合駅に設置されている 跨線橋を活用した橋上駅の改修 (自由通路の整備)	47.7	9.2	29,578
算定対象	整備費用		利用人数																											
	過年度検討 (億円)	試算結果※1 (億円)	過年度検討 (人/日)	試算結果※2 (人/日)																										
こ線人道橋の設置	21.7	4.5	1,610	12,606																										
橋上駅の改修 (自由通路の整備)	52.7	9.2	4,558	32,840																										
橋上駅の改修 +エスカレーター設置 (自由通路の整備)	57.0	11.5		34,163																										
下落合駅に設置されている 跨線橋を活用した橋上駅の改修 (自由通路の整備)	47.7	9.2		29,578																										

踏切対策等に関する報告会で頂いたご意見・ご質問と区の回答

※個人情報に関連した内容は非表示のうえ、頂いた御意見の内容を踏まえて整理しております。

ジャンル		ご意見・ご質問※	回答
自由通路・ ご線橋	③	開かずの踏切が起因として、歩行者だけでなく自転車利用者も踏切遮断時に踏切遮断機を上げて踏切を横断する状況がみられる。また、西武新宿線の新宿区内にある踏切では氷川前跨線橋が設置されているが、活用する方も少ない状況にある。そのため、迂回を促す意味や高齢者に向けたバリアフリーの意味でもスロープ付きの跨線橋に改修したほうがよいと思う。	氷川前跨線橋のバリアフリー化については、「エレベーターを設置する方法」や、自転車等も通行可能な「スロープを設置する方法」が考えられます。しかし、いずれの方法においても、エレベーターやスロープの設置スペースを確保するための周辺用地の確保に加え、跨線橋の架け替えが必要になるものと考えています。 いただいたご意見については、今後の検討の参考とさせていただきます。
自由通路・ ご線橋	④	費用対効果について、現状のまま踏切横断する場合と立体横断施設で迂回する場合の時間の差などといった複雑な計算が必要であると報告されたが、地元住民に不便を強いられていることを費用対効果の中に入れてもらえないのかとすごく感じた。	事業性の検討にあたっては、「費用便益分析マニュアル」及び「連続立体交差事業の整備効果にかかる参考資料集」を参考に、交通量や所要時間短縮効果などの客観的な指標に基づき、事業による便益を算出しています。 ご指摘のとおり、開かずの踏切により地域にお住まいの皆様が日常的にご不便を感じていることは認識しております。いただいたご意見を踏まえ、今後の検討に活かしてまいります。 【ホームページURL】 ・「費用便益分析マニュアル(令和7年2月)」 https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001983.html ・「連続立体交差事業の整備効果にかかる参考資料集(平成26年3月)」 https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000071.html
自由通路・ ご線橋	⑤	スロープ付き跨線橋の設置費といったお金の問題ばかり出てくるが、住民から奪った時間を貨幣換算したらいくらか。	事業性の検討にあたっては、「費用便益分析マニュアル」及び「連続立体交差事業の整備効果にかかる参考資料集」を参考に、交通量や所要時間短縮効果などの客観的な指標に基づき、事業による便益を算出しています。 ご指摘のとおり、開かずの踏切により地域にお住まいの皆様が日常的にご不便を感じていることは認識しております。いただいたご意見を踏まえ、今後の検討に活かしてまいります。 【ホームページURL】 ・「費用便益分析マニュアル(令和7年2月)」 https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001983.html ・「連続立体交差事業の整備効果にかかる参考資料集(平成26年3月)」 https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000072.html
踏切の 運用方法	①	踏切の遮断動作が終了してから列車到着時間するまでの時間が30～35秒とあるが、朝時間帯は徐行運転がされていて35秒以上の遮断が発生している。それなのに15～17時のデータで報告するのは都合が良いように思える。また、「賢い踏切」の機能は当たり前の話ではないか。	今回報告した賢い踏切に関する調査は、新宿区内の西武新宿線の踏切において賢い踏切が適切に作動されているかを検証するため、徐行運転などが少ないと考えられる時間帯で一般的な作動時間を確認したものととなります。 賢い踏切について、西武鉄道からは、「新宿線など複数の列車種別が運行されている区間(単線区間を除く)では、導入をしている。」と聞いております。 ご意見は西武鉄道にも伝えており、西武鉄道からは、「将来的な取り組みの中で、新技術の活用等による更なる機能向上について引き続き検討して遮断時間の短縮に努めていく。」と聞いております。区といたしましても、技術動向を注視するとともに、新たな対策の実現が見込まれる場合には、関係者間で連携を図りながら、検討を進めてまいりたいと考えております。

踏切対策等に関する報告会で頂いたご意見・ご質問と区の回答

※個人情報に関連した内容は非表示のうえ、頂いた御意見の内容を踏まえて整理しております。

ジャンル		ご意見・ご質問※	回答
踏切の 運用方法	②	昔は下り電車の場合、各駅停車がホームに止まったら、踏切が閉まり終わったが、現在はホーム手前から踏切の遮断が開始し、昔に比べたら早く踏切が遮断している。上りの各駅停車でもホーム停車して少ししたら踏切遮断が終了するが、昔は踏切を通過したら踏切遮断が終了しており、遮断時間が伸びているように感じる。また、朝に中井駅で各駅停車を準急といった速達列車が追い越してくるが、その抜いてきた速達列車が下落合駅の踏切(下落合第1号踏切)を通過しても、中井駅で追い越した各駅停車が通過まで踏切遮断が終わらない。 西武に要望してほしいのは、踏切が遮断する時間を遅くするとともに、踏切が空く時間を早くしてほしい。加えて、同じ方向二本繋がって閉まる状況を少しでも改善するために、中井駅で各駅停車を抜かなくてよいと思う。	踏切の遮断時間について、西武鉄道からは、「国が定める安全上の基準を準用している。」と聞いております。 また、中井駅での通過待ちについて、西武鉄道からは「西武線全線の利用状況や各駅の乗降人員などを総合的に判断してダイヤを決定している。」と聞いております。 さらに、西武鉄道からは、「将来的な取り組みの中で、新技術の活用等による更なる機能向上について引き続き検討して遮断時間の短縮に努めていく。」と聞いております。区といたしましても、技術動向を注視するとともに、新たな対策の実現が見込まれる場合には、関係者間で連携を図りながら、検討を進めてまいりたいと考えております。
踏切の 運用方法	③	朝時間において準急といった速達列車が徐行運転している状況や、人身事故等により長時間空かない状況にあるため、1時間当たりの遮断時間が増減したという見方ではなく、踏切が開く回数を増やす方向で考えてほしい。 最新の技術や現在ある技術などを活用して時間調節する方法を模索し、運用方法の変更や西武鉄道に投資してもらうよう働きかけてもらいたい。	踏切利用者の利便性向上に向けては、最新技術の活用を含め、踏切の閉鎖時間の短縮や円滑な交通処理の可能性について検討していくことが重要であると考えています。 ご指摘のとおり、地域住民の皆様にとっては、「1時間のうちに何回踏切が開くのか」や「1回当たり何秒踏切が開くのか」が重要な課題であると認識しています。 いただいたご意見については西武鉄道へお伝えするとともに、踏切対策に関する最新技術の活用事例についても注視してまいります。 なお、踏切安全確認等が発生した際の踏切の運用については、安全確保の観点から鉄道事業者の判断によるものとなりますが、こうした運用に関するご意見についても、お伝えしてまいります。
踏切の 運用方法	④	現在の踏切遮断機は片方向ずつ遮断しているが、両方向遮断への変更や、遮断機の棒自体を短くして渡り切れない人がスムーズに移動出来るようにしたらどうか。また、西武鉄道以外の駅近くの混雑する踏切において、手動で遮断機を操作し、踏切遮断時間を短縮出来るように誘導していると聞いた。 住民の不便に寄り添って対策する姿勢があるなら、意思を示してください。	踏切遮断機の運用については、安全確保の観点から鉄道事業者が適切に管理しているものと認識しております。そのため、運用方法については鉄道事業者の判断によるものとなりますが、いただいたご意見につきましては、西武鉄道にお伝えしてまいります。 保安員を配置した遮断機の手動運用については、現在、自動制御により運用されていることに加え、過去に他の鉄道事業者において、列車の接近確認の誤りにより重大な事故に至った事例もあることから、安全性確保の観点から導入は困難であると考えております。

踏切対策等に関する報告会で頂いたご意見・ご質問と区の回答

※個人情報に関連した内容は非表示のうえ、頂いた御意見の内容を踏まえて整理しております。

ジャンル	ご意見・ご質問※	回答
踏切の運用方法	⑤ 下落合駅前にある踏切(下落合第1号踏切)は歩行者や子供を乗せた自転車の往来が多く、荷物を持っている通勤者も通行することで幅員の相互通行ができず、車道もしくは線路側にはみ出す状況がみられる。そのため、比較的往来しやすい十分な幅員があれば、遮断時間は変わらなくても交通の流れは良くなると感じている。 踏切の歩道拡幅方法の一案として、警察との協議を踏まえた中、大型車の通行禁止が挙げられ、西武鉄道がお金を出すこともなく、近隣自治体としても規制をするだけなので、誰の財布も傷まない考え方だと思われる。 これらの車両は、路線バスのほかに新宿エリアの観光の回送などを目的とした観光バスや、東京都中央卸売市場(淀橋市場)を往来するトラックが挙げられ、それらの車両を山手通りの中井以南から都心方面、西新宿方面で迂回できるかと思うので、その辺の大型車の車両の進入規制を検討してほしい。	●下落合第1号踏切の歩道拡幅について ご指摘のとおり、下落合第1号踏切における歩行者等の通行に課題があるため、踏切道における歩行者通行空間の拡大に向けた検討をしております。 ●下落合第1号踏切の大型車車両規制について 大型車の交通規制については、地域全体への影響も大きいことから交通量調査の結果や実態等を踏まえ、関係機関の意見等を伺ってまいります。
踏切の運用方法	⑥ 路線バス利用者であるが、朝の混雑時に自動車の踏切前の一時停止が原因で踏切待ちが発生している。朝時間に警察が来て踏切前の一時停止を無くすことはできないか。	踏切前後の道路運用については警察や道路管理者の判断によるものとなります。法令で定められている通り、安全確保のために踏切前の一時停止は必要となります。
南口改札の営業時間延長	① 西武鉄道の駅に対し、「南口改札時間の延長」に関して何度も意見を出しているが、「夜10時以降は駅員が1人に減るため、延長できない。」「駅構内を通過させると、人が多くなるせいで危険だ」と回答があった。区が聞いている延長できない理由を聞きたいのと、適切な人員配置や朝・夜ともに南口改札の営業時間が延長されるよう交渉してもらいたい。	西武鉄道に対しては、これまでも協議の場等で改善について継続して要望しており、西武鉄道からは「設備や要員など運営面の課題がある。」と聞いております。 南口改札の利用時間延長は、地域の利便性やアクセス性の向上につながることから、引き続き西武鉄道に対して要望してまいります。
報告会の実施方法	① 西武鉄道は踏切対策について協議の場についているのか。また、今日の報告会に西武鉄道の方が参加していない理由は。	西武鉄道とは継続的に協議を重ねており、区の要望や考え方を伝えながら、必要な協力を得て踏切対策の検討を進めています。また、今回の説明は区における検討結果をお示しするものですが、西武鉄道に対するご意見については、区からお伝えいたします。
報告会の実施方法	② 説明会の参加者が少なかったのは、周知が行き届かなかったこと、申し込み制としたことが原因ではないか。また、質疑応答の時間が短く感じており、時間延長できたのではないか。	説明会の周知方法や申込制のあり方についてのご指摘は、今後の運営に生かしてまいります。なお、申込制は、説明会への参加人数のおおよその規模を事前に把握するため実施したものです。また、質疑応答は当初予定していた時間を延長し、参加者の皆様からの挙手がなくなるまで対応いたしました。ご指摘の趣旨は今後の説明会運営の参考とさせていただきます。