



踏切の解消は街づくりの基本

1. 異常に多い日本の踏切、大都市に集中：日本全国に約3万3千ヶ所

《 東京と世界の主要都市における踏切数の比較（平成26年度末時点） 》

東京23区	ニューヨーク	ロンドン	パリ	ベルリン
620ヶ所	48ヶ所	13ヶ所	7ヶ所	46ヶ所

踏切がもたらす悪影響

- ①踏切による交通渋滞、物流停滞などにより、全国で年間1兆円以上の経済損失
- ②踏切は最も重大事故が起こりやすく、2017年には111人が亡くなっている

2. 国の踏切対策：踏切改良事業は公益性が高く、原則として公費で賄う

改正踏切道改良促進法（2016年施行）

踏切の改善方法について、自治体と鉄道会社の間に意見の相違があっても、国土交通大臣の権限によって踏切対策を義務付けることができるようになった。

『開かずの踏切』など、1000ヶ所の踏切に対策を義務付け

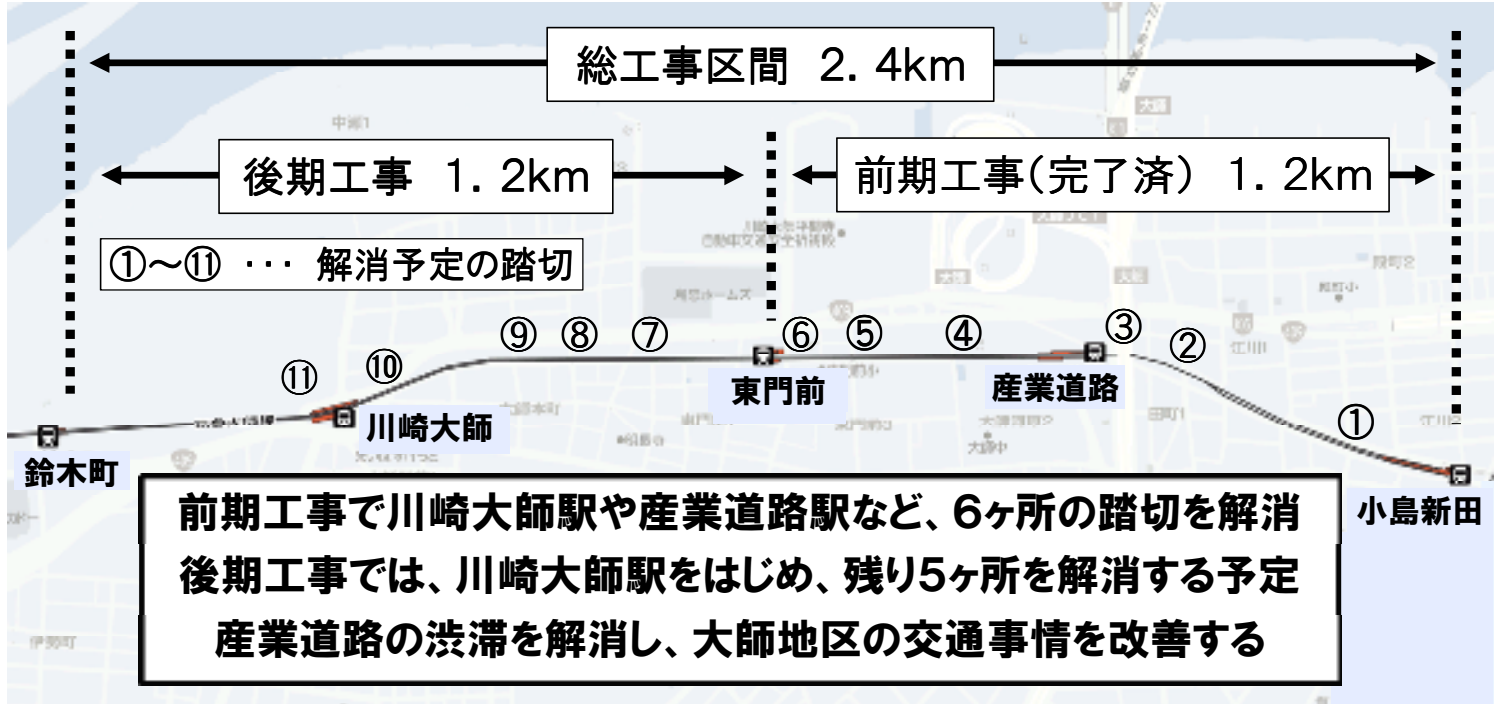
3. 踏切問題の解消・改善に向けた様々な公共事業

立体交差事業	鉄道や道路を地下や高架上に移し、踏切自体を解消する。特に、鉄道の連続立体交差には莫大な費用が必要で、ほとんど公費で賄われる。
踏切の拡幅	踏切を拡幅することで、歩行者の安全のため歩道を確保する。
周辺施設整備	迂回路や歩道橋、駐輪場の設置などで、踏切を通る歩行者を減らす。
踏切信号の設置	鉄道車両が通過する時だけ赤・黄信号になる信号機を設置する。一時停止が不要なため、渋滞や騒音・大気汚染の改善に資する。

4. 川崎市で進められている踏切改良計画

川崎市には『開かずの踏切』が20ヶ所以上存在し、対策を急ぐ必要がある。
『開かずの踏切』とは、ピーク時に1時間の内、40分以上閉じている踏切を指す。

- 京浜急行大師線立体交差事業（小島新田駅～鈴木町駅） 後期の完了時期は未定
前期工事の総工費：642億円 後期工事の総工費：800億円
負担割合：国 = 48.5% 川崎市 = 48.5% 京浜急行 = 3%



- JR南武線立体交差事業（尻手駅～武蔵小杉駅、一部横浜市） 2034年完了予定
川崎市域のみの総工費：1185億円 負担割合：国=45% 川崎市=45%、JR=10%
横浜市部分については、川崎市と横浜市で事業内容を協議している。

