

京王電鉄井の頭線浜田山駅踏切道の横断 に関する実態調査報告書

令和8年（2026年）3月

杉並区 都市整備部 市街地整備課 拠点整備係

目次

1. 調査概要	3
2. 調査方法	5
3. 調査結果	7
4. 考察	9
5. その他（参考）	12
6. 本調査から分かったこと	12
7. 調査データ	13

1. 調査概要

■目的

浜田山駅は、区内にある京王井の頭線の地上駅5駅の中で唯一南北自由通路が整備されておらず、また駅そばの踏切道が「開かずの踏切」となっている。

本調査は、浜田山駅そばの踏切道（西永福5号・浜田山1号）について、通勤通学のラッシュ時間帯（朝・夕）及びそれ以外の昼間の時間帯において、横断する踏切道利用者や踏切待ちの人数等を数えるとともに、警報音の鳴動開始・終了時刻や遮断機の閉塞時刻等を計測することで、踏切道の横断に関する実態を把握することを目的とする。

■調査場所・調査日・調査時間

○調査場所：西永福5号踏切・浜田山1号踏切（(図1)参照）

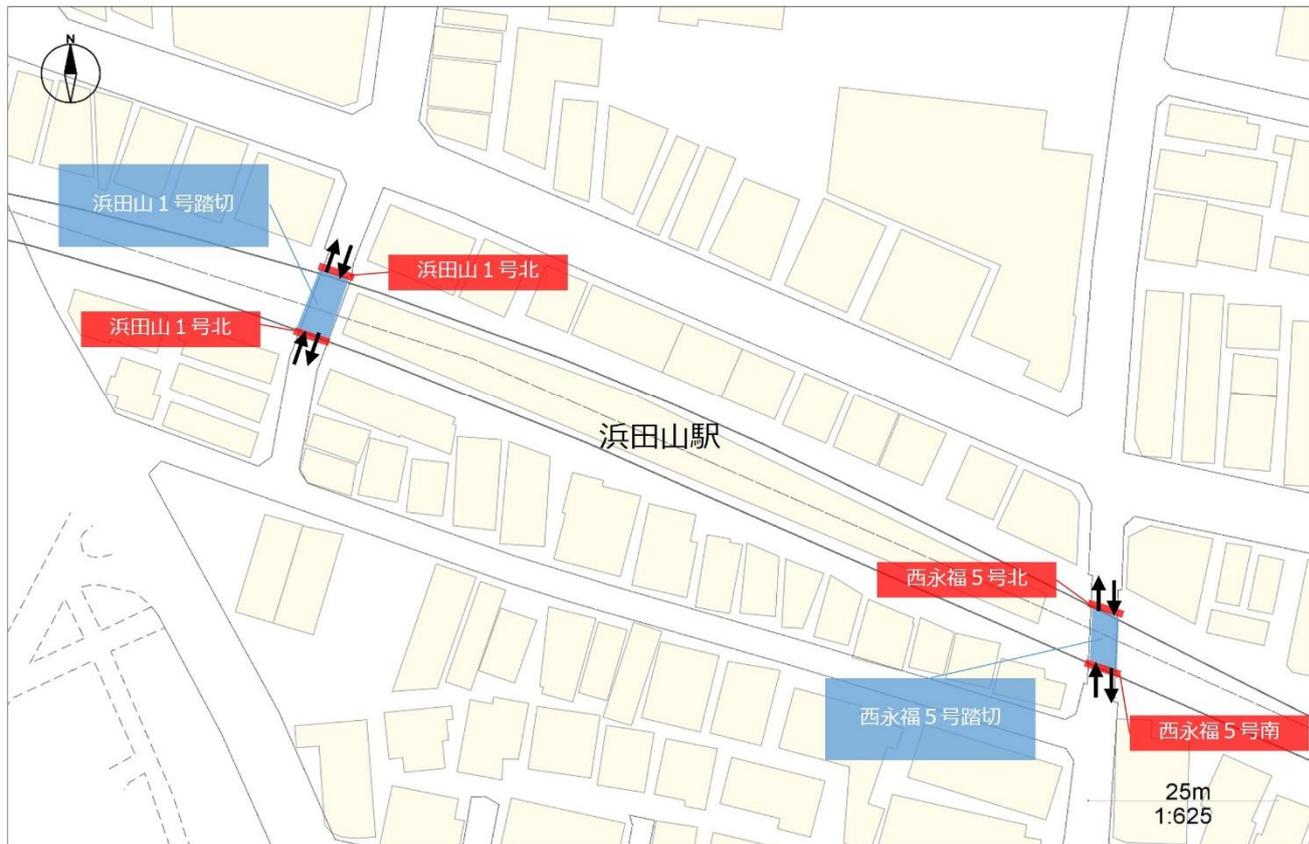
○調査日：平日

○調査時間：朝時間帯（8:00～9:00）・昼時間帯（12:00～13:00）・夕時間帯（18:00～19:00）

※調査日は、1日を通して、浜田山駅を通過する電車（各駅停車・急行）の本数の合計（以下「通過本数」という。）に、通勤通学のラッシュといった時間帯による偏りが見られる平日とした。

※調査時間は、平日の通勤通学のラッシュ時間帯（朝・夕）及びそれ以外の昼間の時間帯のうち、継続する1時間において通過本数が最大となる時間帯とした（(表1)参照）

京王電鉄井の頭線浜田山駅（東京都杉並区浜田山三丁目）周辺（図1）



○平日の通過列車本数調査票(表1)

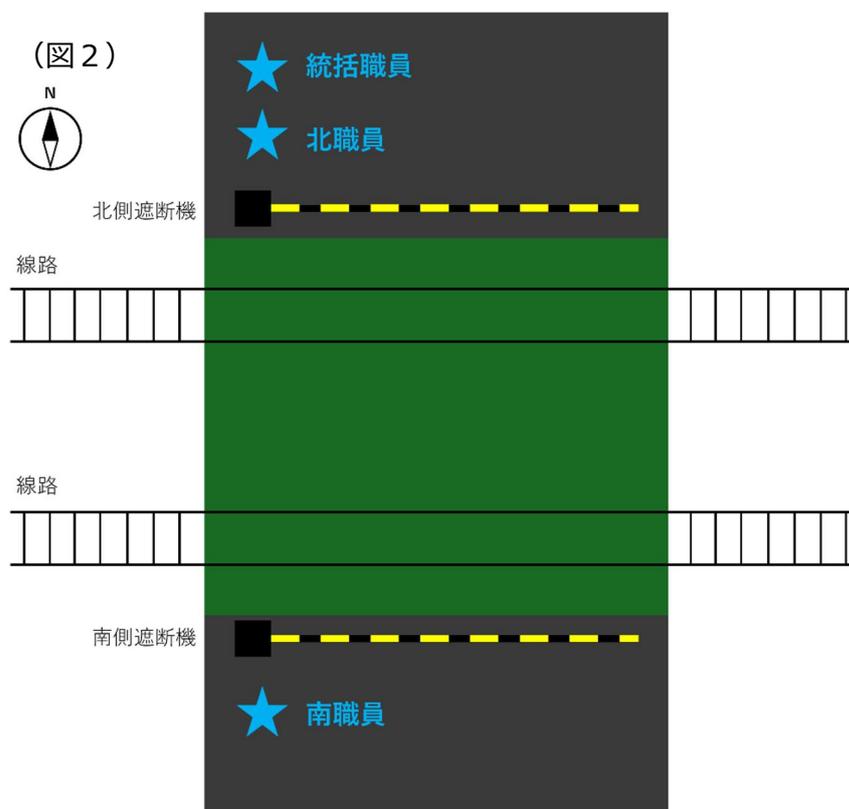
※京王電鉄株式会社ホームページを参考に杉並区が作成

時間帯	本数					調査時間帯
	各駅停車		急行		合計	
	上り (渋谷方 面)	下り (吉祥寺方 面)	上り (渋谷方 面)	下り (吉祥寺方 面)		
4	2	0	0	0	2	
5	5	4	2	0	11	
6	9	9	8	0	26	
7	21	16	2	2	41	
8	20	25	4	0	49	朝
9	11	19	10	4	44	
10	8	13	8	7	36	
11	7	7	7	8	29	
12	8	8	8	7	31	昼
13	7	7	7	8	29	
14	8	8	8	7	31	
15	7	7	7	8	29	
16	9	8	8	7	32	
17	9	7	8	8	32	
18	10	10	10	9	39	夕
19	8	9	8	10	35	
20	7	8	7	8	30	
21	7	7	7	7	28	
22	7	7	7	6	27	
23	6	7	4	6	23	
00	2	6	0	2	10	

2. 調査方法

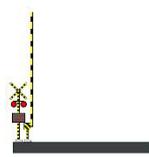
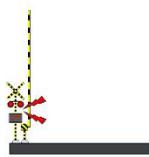
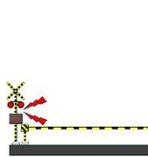
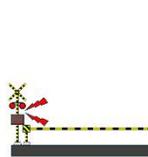
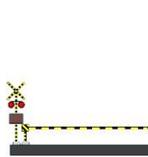
■調査方法

- 区職員が3名一組となり、調査を行う。
- 踏切道ごとに北側、南側の遮断機横に1名ずつ配置し、外から踏切道内に進入する人数を遮断機ごとに計測・記録する。残りの1名の調査員（以下「統括職員」という。）は、警報音の開始・終了時刻の記録等のほか、現場の統括的な指示を行う。なお、北側の遮断機横の調査員を北職員といい、南側の踏切横の調査員を南職員という。（(図2) 参照）



- 各調査員は、踏切道及び調査時間帯ごとに（表2）上段に定める A～F の6つのケースごとに（表2）下段の内容を計測・記録する。
- 北職員及び南職員は、踏切ごとに外から踏切道内へ進入した踏切道利用者の人数及び踏切前の待ち人数を計測・記録する。
- 統括職員は、警報音の開始及び終了時刻、遮断機の閉塞開始時刻を秒単位で記録するとともに、警報音開始時（ケースB）に踏切道内に残っている踏切道利用者の人数等を計測・記録する。
- 統括職員は、北職員及び南職員と連携し、踏切道利用者等の危険な状況に遭遇した場合には、電車の緊急停止ボタンの押下や踏切道利用者等の手助けなど、状況に合った対応を行う。
- 歩行者等及び自転車等を別に記録する。なお、歩行者等は、歩行者・ベビーカー利用者・車いす利用者を指し、自転車等は、自転車・バイク利用者を指す。

○調査ケース及び計測・記録内容(表2)

調査ケース	踏切の状態	A	B	C	D	E	F
		警報音終了～ 警報音開始	警報音開始	警報音開始～ 遮断機閉塞	遮断機閉塞	遮断機閉塞～ 警報音終了	警報音終了
							
計測・記録内容	統括職員	-	・警報音開始時刻	・踏切道内に残っている人数 ・遮断機を押し退けて外に出た人数	・遮断機閉塞開始時刻	-	・警報音終了時刻
	北・南職員	・踏切道内へ進入した人数	-	・踏切道内へ進入した人数	-	・踏切前の待ち人数	-

■調査スケジュール

調査は、以下の日時で実施した。

踏切名称	調査日	時間帯
浜田山1号	11月26日(水)	12:00～13:00(昼時間帯)
	11月27日(木)	18:00～19:00(夕時間帯)
	11月28日(金)	08:00～09:00(朝時間帯)
西永福5号	12月2日(火)	12:00～13:00(昼時間帯)
	12月2日(火)	18:00～19:00(夕時間帯)
	12月3日(水)	08:00～09:00(朝時間帯)

3. 調査結果

調査記録から得られた結果は、(表3)のとおり。また、本報告書における主要な用語の定義は、以下のとおりとする。

- ・ターム : 遮断機が上がった状態から閉塞状態に移行し、再び上がった状態に戻るまでの1サイクル ((表2) のケースAからケースFまでの1サイクル)
- ・通行可能時間 : 警報音が鳴動していない時間
- ・遮断時間 : 警報音が鳴動し始めてから警報音が鳴動しなくなるまでの時間

調査結果(表3)

		浜田山1号			西永福5号		
①	時間帯	朝	昼	夕	朝	昼	夕
②	ターム数	23	25	23	22	27	24
③	計測時間	1:04:50	1:05:44	1:03:06	1:01:04	1:03:11	1:03:52
④	踏切道遮断人数(時間帯別)	253	360	250	321	406	469
⑤	警報音開始後に踏切道内へ進入した人数【人】	24	23	29	55	24	32
	() は、その内の自転車等利用者数	(2)	(3)	(6)	(7)	(11)	(4)
⑥	遮断機を押し退けて外に出た人数【人】	2	1	1	4	0	0
	() はその内の自転車等利用者数	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
⑦	通行可能時間合計※ 【時間：分：秒】以下同じ	0:11:07	0:34:30	0:22:00	0:13:21	0:31:27	0:23:11
⑧	遮断時間合計※	0:53:43	0:31:14	0:41:06	0:47:43	0:31:44	0:40:41
⑨	遮断率※	83%	48%	65%	78%	50%	64%
⑩	最短通行可能時間※	0:00:04	0:00:06	0:00:05	0:00:04	0:00:06	0:00:04
⑪	最長通行可能時間※	0:02:00	0:02:11	0:02:06	0:01:43	0:02:40	0:03:01
⑫	最短遮断時間※	0:01:05	0:00:48	0:00:59	0:00:40	0:00:43	0:00:54
⑬	最長遮断時間※	0:05:42	0:02:30	0:04:54	0:04:14	0:02:01	0:03:15
⑭	平均通行可能時間※	0:00:29	0:01:23	0:00:57	0:00:36	0:01:10	0:00:58
⑮	平均遮断時間※	0:02:20	0:01:15	0:01:47	0:02:10	0:01:11	0:01:42

※⑦通行可能時間合計 : 各時間帯における1タームごとの通行可能時間の合計

※⑧遮断時間合計 : 各時間帯における1タームごとの遮断時間の合計

※⑨遮断率 : ⑧遮断時間合計を③計測時間で除した割合

- ※⑩最短通行可能時間 : 各時間帯における1タームごとの通行可能時間のうち最も短い時間
- ※⑪最長通行可能時間 : 各時間帯における1タームごとの通行可能時間のうち最も長い時間
- ※⑫最短遮断時間 : 各時間帯における1タームごとの遮断時間のうち最も短い時間
- ※⑬最長遮断時間 : 各時間帯における1タームごとの遮断時間のうち最も長い時間
- ※⑭平均通行可能時間 : 各時間帯における⑦通行可能時間合計を②ターム数で除したもの
- ※⑮平均遮断時間 : 各時間帯における⑧遮断時間合計を②ターム数で除したもの

4. 考察

「3. 調査結果」を受け、以下の(1)、(2)においては踏切道利用者の実態に応じた考察を行い、(3)から(6)においては遮断機及び警報音の実態に応じた考察を行った。

- (1) 各踏切道の横断人数
- (2) 警報音の鳴動開始後に踏切道内へ進入した人数
- (3) 遮断率
- (4) 踏切道の最短通行可能時間と最長遮断時間
- (5) 踏切道の平均通行可能時間と平均遮断時間
- (6) 踏切道の横断中に警報音が鳴り始めてしまう状況の事例分析

(1) 各踏切道の横断人数

- ・各時間帯における踏切道の横断人数は(表4)のとおり。
- ・各時間帯における横断人数は、浜田山1号は昼の時間帯が最も多く、西永福5号は夕の時間帯が最も多くみられた。
- ・西永福5号の横断人数合計は、浜田山1号に比べ4割ほど多く見られた。

(表4)

時間帯	浜田山1号			西永福5号		
	朝	昼	夕	朝	昼	夕
踏切道横断人数(時間帯別)	253	360	250	321	406	469
合計(踏切別)	863			1,196		

(2) 警報音の鳴動開始後に踏切道内へ進入した人数

- ・警報音の鳴動開始後に踏切道内へ進入した人数及び横断完了前に踏切遮断機が閉塞状態となり、遮断機を押し退けて踏切道の外に出た人数は(表5)のとおり。
- ・警報音の鳴動開始後に踏切道内へ進入した人数は、昼の時間帯に比べ朝、夕の時間帯で多くなっており、それぞれ1~2割の利用者にそのような状態が見られた。
- ・遮断機を押し退けて踏切道の外に出た人数は、比較的朝の時間帯に多く見られた。

(表5)

時間帯	浜田山1号			西永福5号		
	朝	昼	夕	朝	昼	夕
警報音開始後に踏切道内へ進入した人数【人】	24	23	29	55	24	32
(対踏切通行人数構成比※)	9.5%	6.4%	11.6%	17.1%	5.9%	6.8%
遮断機を押し退けて外に出た人数【人】	2	1	1	4	0	0
(対踏切通行人数構成比※)	0.8%	0.3%	0.4%	1.2%	0%	0%

※対踏切通行人数構成比：警報音開始後に踏切道内へ進入した人数または遮断機を押し退けて外に出た人数を各時間帯の踏切道横断人数（時間帯別）で除したものの

(3) 遮断率

- ・各時間帯における遮断率は（表6）のとおり。
- ・両踏切とも朝の時間帯は開かずの踏切基準※を大きく超え、「開かずの踏切」状態になっている。また、夕の時間帯においては、両踏切ともわずかに基準値を下回った。

(表6)

時間帯	浜田山1号			西永福5号		
	朝	昼	夕	朝	昼	夕
遮断率	83%	48%	65%	78%	50%	64%
開かずの踏切基準※ (66.7%)との比較	上回る	下回る	わずかに 下回る	上回る	下回る	わずかに 下回る

※開かずの踏切基準：国土交通省ホームページに記載の「開かずの踏切」（電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分/時以上となる踏切のこと）を参考に、本調査の考察の便宜上作成した基準である。1時間当たりの遮断時間を40分とした場合の割合である66.7%（40分÷60分）を基準値とした。

(4) 踏切道の最短通行可能時間と最長遮断時間

- ・各時間帯における最短（最長）通行可能時間と最短（最長）遮断時間は、（表7）のとおり。
- ・最短通行可能時間の結果より、両踏切ともすべての時間帯において踏切が上がってもすぐに次の警報音が鳴り始めてしまうタームが見られた。
- ・両踏切とも最長遮断時間は、朝の時間帯に見られた。

(表7)

時間帯	浜田山1号			西永福5号		
	朝	昼	夕	朝	昼	夕
最短通行可能時間	0:00:04	0:00:06	0:00:05	0:00:04	0:00:06	0:00:04
最長通行可能時間	0:02:00	0:02:11	0:02:06	0:01:43	0:02:40	0:03:01
最短遮断時間	0:01:05	0:00:48	0:00:59	0:00:40	0:00:43	0:00:54
最長遮断時間	0:05:42	0:02:30	0:04:54	0:04:14	0:02:01	0:03:15

(5) 踏切道の平均通行可能時間と平均遮断時間

- ・各時間帯において踏切道の1タームあたりの平均通行可能時間と平均遮断時間は、（表8）のとおり。
- ・両踏切ともに、朝の時間帯は、平均通行可能時間が他の時間帯に比べ短く、平均遮断時間も他の時間帯に比べ長く、最も横断しづらい状況が見られた。

(表8)

時間帯	浜田山1号			西永福5号		
	朝	昼	夕	朝	昼	夕
ターム数	23	25	23	22	27	24
平均通行可能時間	0:00:29	0:01:23	0:00:57	0:00:36	0:01:10	0:00:58
平均遮断時間	0:02:20	0:01:15	0:01:47	0:02:10	0:01:11	0:01:42

(6) 踏切道の横断中に警報音が鳴り始めてしまう状況の事例分析

- ・踏切道利用者の年齢層別に、踏切道の横断に必要な時間と通行可能時間との比較を行った。
- ・踏切道の横断に必要な時間を算出するにあたり、踏切道利用者の出発点を踏切道の3m手前に想定し、踏切道の横断に必要な歩行距離を16mと仮定した。
- ・踏切道利用者の歩行速度は、年齢層別に「成人一般」の歩行速度(1.33m/秒)*1、「65～74歳平均」の歩行速度(0.98m/秒)*2、「85歳以上平均」の歩行速度(0.67m/秒)*2とした。
- ・踏切道利用者が踏切道の横断に必要な時間は、「成人一般」(歩行速度1.33m/秒)の場合は12秒程度、「65～74歳平均」(歩行速度0.98m/秒)の場合は16秒程度、「85歳以上平均」(歩行速度0.67m/秒)の場合は24秒程度となった。
- ・各時間帯において、通行可能時間が踏切道の横断に必要な時間を下回るタームの数は(表9)のとおり。なお、(表9)の分母の数値は、各時間帯におけるターム数を示す。
- ・踏切道の横断中に警報音が鳴り始めてしまう状況は、どの年齢層においても朝の時間帯に多くなることが分かった。

(表9)

時間帯	浜田山1号			西永福5号		
	朝	昼	夕	朝	昼	夕
成人一般(12秒以下)	6/23回	2/25回	4/23回	8/22回	2/27回	5/24回
65～74歳平均(16秒以下)	7/23回	3/25回	5/23回	8/22回	2/27回	8/24回
85歳以上平均(24秒以下)	11/23回	4/25回	7/23回	10/22回	3/27回	8/24回

*1「成人一般」の歩行速度は、不動産公正取引協議会連合会「不動産の表示に関する公正競争規約・同施行規則」(2022年9月1日施行改定)に定める「徒歩による所要時間」の定め(道路距離80メートルにつき1分間)を引用し、1.33m/秒とした。

参照：https://www.rftc.jp/webkanri/kanri/wp-content/uploads/2019/02/h_kiyaku.pdf

*2「65～74歳平均」及び「85歳以上平均」の歩行速度は、東京都健康長寿医療センター研究所(東京都老人総合研究所)、東京大学高齢社会総合研究機構、ミシガン大学による『中高年者の健康と生活 No.4』(p.9)【図16:性・年齢別にみた歩行速度(平均値)】に掲載されている男性平均値と女性平均値の平均を用いて算出した。

参照：<https://www2.tmig.or.jp/jahead/dl/pamphlet04.pdf>

5. その他（参考）

現場調査を通じ、「3. 調査結果」で得られたデータとは別に以下の事象を確認することができた。

（1）踏切道利用者の特徴

- ・朝時間帯（8:00～9:00）においては、8時30分頃まで通勤途中や通学途中と思われる踏切道利用者が多く見られた。
- ・昼時間帯（12:00～13:00）においては、朝、夕に比べ踏切道利用者の特徴は特に見られなかった。
- ・夕時間帯（18:00～19:00）においては、帰宅途中と思われる踏切道利用者が多く見られた。

（2）踏切道を渡る際の利用者の実態

- ・西永福5号踏切では、接続道路の関係からか、浜田山1号踏切に比べ自転車等利用者が多く、歩行者等と錯綜する状況が見られ、中にはスピードを落とさずに踏切道へ進入する自転車利用者が見られた。
- ・自転車利用者の中には、踏切道手前で一時停止を行わず、そのまま通り抜ける事例が見られた。
- ・警報音が鳴り始めると、無理に横断せず踏切前で待つ踏切道利用者もいたが、踏切の数メートル手前から走って横断する踏切道利用者が見られた。
- ・西永福5号踏切においては、警報音が鳴り始めた途端、踏切の10m以上手前から走り抜ける踏切道利用者が見られた。
- ・スマートフォンの「ながら歩き」で踏切道に進入する利用者が見られ、中でも警報音が鳴っているにも関わらず、イヤホンを着用した状態でスマートフォンの画面を見ながら渡る踏切道利用者が見られた。
- ・遮断機を押し退ける必要のあった踏切道利用者については、警報音が鳴り始めてから踏切道内に進入した者がほとんどであった。

（3）踏切道の構造による実態

- ・踏切道の電車のレールのくぼみに、ベビーカーの小さな車輪が取られる状況が見られた。

6. 本調査から分かったこと

- ・本調査を通じ、浜田山駅そばの2箇所の踏切について、踏切道の状況及び踏切道利用者の実態を把握することができた。浜田山駅南口が整備されることで、踏切道を渡らなくても南北の行き来ができるようになり、また遮断機の開閉時間に影響を受けることなく電車の利用が出来るようになることから、踏切道利用者の安全性及び利便性が向上することを改めて認識することができた。
- ・一方、踏切道利用者の交通ルールやマナーの違反により、踏切道の危険性が高くなる実態や、電車の遅延につながる状況が見られたことから、設備的な安全対策はもとより、踏切利用者が交通ルールやマナーを正しく理解し行動することも求められることが分かった。

7. 調査データ

○別添資料のとおり。