

議事概要

作成者: JR 東日本 千葉市

件 名	第3回 土気踏切勉強会		
開催年月日	2022年6月28日(火) 19時00分～20時15分	場 所	土気公民館
主 催 者	千葉市・JR 千葉支社		
出 席 者	千葉市道路計画課、JR 東日本千葉支社保線課 土気地区町内自治会連絡協議会、土気町内会、あすみが丘東自治会、 土気本町1組町内会、山の谷自治会、楓台自治会、梅ヶ丘自治会、 土気南中央町内会		
打 合 せ 内 容			
<p>1 開会挨拶</p> <p>2 議事</p> <p style="margin-left: 20px;">(1) 踏切の概況</p> <p style="margin-left: 20px;">(2) 踏切事故防止の取組み</p> <p style="margin-left: 20px;">(3) 土気踏切に関する情報</p>			
<p>(1)踏切の概況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR千葉支社管内の踏切数は、1989年の784箇所から2021年の758箇所と26箇所減少。 ・踏切には3種類あり、そのほとんどが警報機及び遮断機が設置されている「第1種踏切」である。 ・2019年～2021年の3か年において、JR千葉支社管内で踏切障害事故が14件発生。そのほとんどが「第1種踏切」で発生している。 ・令和3年に全国の踏切で発生した事故割合を見ると、「歩行者」による事故が約43%と最も割合が多く、自転車等と合わせると事故割合は約55%と半分以上を占めている状況。 <p>(2)踏切事故防止の取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・取組み事例としては、「踏切道の廃止」のほか、「保安装置整備」、「第1種踏切に改良」、「啓発活動」、「構造強化」などが挙げられる。 ・「保安装置整備」としては、踏切支障報知装置(非常ボタン)の設置、障害物検知装置の設置などがある。 ・土気踏切には障害物検知装置は設置されていない。 ・構造強化としては、木製の踏切敷板をコンクリート製に改良することなどがあるが、自動車の交通量が多い踏切を優先的に整備している状況。 千葉支社管内の踏切には木製の踏切敷板が約3割残っており、土気踏切については、現時点で改良する計画はない。 <p>(3)土気踏切に関する情報</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土気踏切の大網側には曲線半径600mのカーブがあり、列車の遠心力に対抗するため、車両を内側に傾かせるよう左右のレールに約10cmの高低差をつけている。 ・カーブにより列車から土気踏切の見通し距離は短く、上り線に至っては約140mである。 ・踏切支障報知装置(非常ボタン)は、列車が踏切手前で止まれるようブレーキの制動距離を考慮して特殊信号発光機を設置しているが、非常ボタンを押下しなければ、運転士は支障対象を発見してからブレーキをかけることとなるため、踏切手前で停止することは不可能である。(列車の制動距離600m) ・左右のレールに約10cmの高低差があることにより、踏切内の通路勾配が基準となる5%を 			

超えてしまい、高齢者や身体障がい者の方々が安心して歩くことが出来る勾配の基準を満たすことができない。

- ・土気踏切を横断歩道橋や地下道で立体交差とする場合、運行する列車や線路に影響がないように施工する必要があり、工事費が通常の工事と比べて数倍もかかる高額なものとなることから、土気踏切の通行実態を踏まえても立体交差化は現実的に厳しい。

【地元からの意見】

- ・大網街道の歩道の方が勾配はきついのではないか。
- ・「4種踏切」は市内にあるのか。
- ・土気踏切はカーブで見通しが悪いのであれば、障害物検知装置を設置すべきではないか。設置するにはどれくらい費用がかかるのか。
- ・外房線は、踏切がたくさんあるので連続立体にする考えもあるのではないか。
- ・土気踏切は、これまで事故履歴がほとんどない中、踏切に危険性があるからという理由で踏切廃止の判断に至ったことが理解しづらい。
- ・自治会内からは、土気踏切の主な利用目的は買い物や病院へ歩いていく際の移動ルートであり、踏切の安全対策を実施した上で引き続き利用できるようにしてほしいと意見があった。
- ・踏切の危険性は認識しており、事故に巻き込まれる可能性が高いのは、高齢者や子供になると思う。二度と同じような事故を起こさないためにも踏切の廃止方針については賛成。もし踏切を残すのであれば、踏切の安全対策を強化してほしい。
- ・踏切廃止に伴う対策としては、買い物などの日常生活に不便がないよう商業施設や出張販売を誘致したり、乗合いタクシーの運行を導入するなどの対策もあるのでは。
- ・大網街道などの迂回路の課題が改善されるまでは土気踏切を廃止しないなどの方針を示すべきではないか。
- ・大網街道の北側のエリアでは、住宅開発が進んでおり、新たな住民が増えることで土気踏切の利用需要が増えることも想定される。

【市・JRからの所見】

- ・大網街道の歩道の切り下げ部分の勾配も基準を満足していない箇所があると思う。
- ・市内に「4種踏切」はない。
- ・土気踏切に障害物検知装置を設置することは可能であるが、JR千葉支社管内の踏切において危険性の高い踏切から優先順位をつけて順次整備しており、土気踏切を今すぐ整備することはできない。一般的な整備費用については、後日回答したい。
- ・連続立体交差は、非常に多額の費用がかかり、費用対効果の面から厳しい。
- ・踏切事故の件数は、踏切の通行需要にも起因するものであり、これまでの事故件数が少ないから安全とは考えていない。
- ・土気踏切の主な課題としては、「列車からの踏切見通し距離が短いこと」、「踏切内に起伏があり歩きづらいこと」を説明させていただいた。踏切内で立ち往生等が発生したときに、非常ボタンを押下し、特殊信号発光機が明灯しなければ重大な踏切事故に直結する恐れがあることをご理解いただきたい。
- ・大網街道については、課題を抽出していきたい。今後、勉強会で皆様と一緒に現地診断を実施したいと考えているが、暑くなり現地立会は厳しいため、まずは、市側で大網街道のビデオ撮影をして、次回、皆様に映像でご確認いただきたい。
- ・大網街道の北側における住宅開発の動向については承知しており、交通状況の変化については注視したい。なお、今後、踏切利用者に利用目的のヒヤリング調査も実施予定である。
- ・6月24日に土気踏切に特設掲示板を設置した。勉強会の内容を掲示していきたい。
- ・次回は、7月14日(木)19:00から土気公民館で開催したい。

以上

