

## 議事概要

作成者:JR 東日本 千葉市

件名	第5回 土気踏切勉強会		
開催年月日	2022年9月13日(火) 19時00分~20時30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、土気本町一組町内会、 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			
1 開会挨拶 2 議事 (1) 利用実態調査について (2) 大網街道の歩道について(動画の視聴) (3) 歩道の整備事例について			
<p>(1)利用実態調査について</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・土気踏切を利用されている方が、どのような目的で、どこから来てどこへ向かっていくのかなど、土気踏切の利用実態を把握するために調査を行いたい。</li><li>・時期は10月の平日と休日1日ずつ、時間は朝7時~夜7時までの12時間で考えている。地図を指差ししてもらおう形でヒアリングを行い、資料にある表で集計を行うことを想定している。</li></ul> <p><b>【地元からの意見】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・意見・異論なし。</li></ul> <p>(2)大網街道の歩道を撮影した動画を視聴     視聴範囲(土気公民館から起点 A までの区間の上り線・下り線歩道部)     配布した地図に課題と感ずる箇所を記載していただいた。</p> <p><b>【地元からの意見】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・歩行者がすれ違いできない幅のところもある。</li><li>・坂道だから歩くと疲れる。</li><li>・子供も通る。</li><li>・年齢によっては市が提示した歩行時間より時間がかかる場合もある。歩道の整備にはどれくらい時間を要するのか。</li><li>・歩道を全部直すのは無理だと思うので、安全に踏切を渡れる方法を考えたほうがいい。</li><li>・お金をかけずに安全を向上させるのは難しい。</li><li>・早送りの部分が、わかりづらかった。</li></ul>			

#### 【市・JR からの所見】

- ・現地確認の結果、蓋のがたつき、狭さ、切り下げ部の勾配、雑草、道路内で舗装されていない箇所がある等、課題が出ているが、まずは全体像を把握して、応急的にできるもの、短中期的にできるもの、用地取得を伴う長期的なものをふるい分けして確認していきたいと思っている。
- ・踏切の安全対策はハード対策だけでなく、啓蒙活動のようなソフト対策もある。最終的にどのような対策方針とするのかは勉強会の結果を踏まえて考えたい。
- ・交差点の切り下げ部は、視覚障害者が歩車道の境界を認識できるように、あえて段差を設けている。
- ・限りある時間で見えていただくため、動画を一部早送りにした。ポイントとなる箇所に関しては通常の速さで見えていただいている。

### (3)歩道の改良方法について

#### 【地元からの意見】

- ・歩道が60cmしかないところもある。拡幅の予定は？

#### 【市・JR からの所見】

- ・全体的に歩道が狭く歩きにくいというご意見があることは承知している。ただ歩道を広げるには現道の幅員の中で改良することは難しく、用地取得を伴うため長期的な対策になる。通学路でもあり、整備の必要性は認識しているが、勉強会の意見等を踏まえ検討の上、う回路整備の考え方をお示していきたい。

### (4)その他

#### 【地元からの意見】

- ・土気踏切の対応方針を決定するにあたり、どのような基準に基づいて決定していくのか。車の通行制限は JR と協議して行ったのか。市は JR の立ち場に偏っているように感じる。
- ・危険であるという定量的な指標はあるのか。他の踏切と比べてどうなのか。
- ・車が通れなくなったことで、危険は解消されたのではないか。
- ・土気踏切に障害物検知装置は設置してあるのか。踏切の異常を信号だけでなく掲示板のようなもので列車の運転手に伝えたほうがいいのか。
- ・市は踏切の維持管理にお金を払っているのか。
- ・勉強会の時間をもう少し早く開始できないのか。

### 【市・JRからの所見】

- ・判断基準の一つとして、事故のリスクがある。一方で皆様の利便性の面も判断基準の一つである。この勉強会において、判断の要素となる利用実態や、う回路の課題などについて確認をしていきたいと考えている。
- ・踏切は道路と鉄道が交わる箇所であり、利便施設であるのと同時にリスクの伴う施設でもある。踏切については、市は道路管理者の立場、JRは鉄道の安全運航とお客様の安全確保をする立場で考えている。
- ・危険性に関する定量的な指標は持っていないが、複数回事故が発生している踏切は、国の法律で対策しなくてはならない踏切と位置付けられることがある。
- ・規制杭の設置により、車のリスクは排除できたが、列車からの視認性や踏切内の勾配のリスクは存在していると考えている。
- ・いずれの踏切にもリスクがあるが、すべての踏切をなくすことは現実的に難しい。踏切の拡幅整備は歩道がなく、車の通行が多いところなどから、優先的に取り組んでいる。
- ・土気踏切にレーザーの障害物検知装置はついていない。障害物検知装置は安全性向上には有効だが、コストの問題もあり、車が通る踏切を優先に設置を進めている。また、土気踏切には踏切支障報知装置(非常ボタン)は設置されており、踏切の手前に複数の発光器が設置されており、非常ボタンが押された際、発光器が赤色に明滅し、それを運転手が見れば、非常ブレーキ(制動距離は600m)を扱い、安全に止まれる仕組みになっている。運転手にも信号を視認した場合には速やかに止まるよう教育指導している。
- ・踏切はそれぞれ、構造や周辺環境が異なるので危険度合いを定量的に示し、比較をするのは難しい。
- ・踏切内の設備など維持管理に関しては、JRが費用を負担している。
- ・勉強会の時間を早めることにご異論なければ、開催時間を再考し、皆様にお伝えさせていただく。→異論なし。

以上