八幡台踏切相談会で頂いたご質問等とりまとめ一覧

1 ご質問とその回答

	ご質問	回答	回答者
01.	八幡台踏切以外の踏切でも事故は起こっているのか。	県内の他の踏切でも事故が起こっています。	JR
02.	過去の3件の事故の発生後に、非常停止ボタンの視認性の向上や、踏切内の舗装版の整備など対策を行ってから事故が起きていないのであれば、廃止しなくても問題ないのでは。	今まで実施した対策は、暫定的な措置であり、事故防止のための抜本的な対策にはなっていません。 踏切があるということ自体が事故の危険が大きく残るということですので、人命を優先と考え、踏切の廃止を方針案としています。	JR
03.	過去の3件の事故というのは、自殺ではないのか。自殺であれば、踏切を廃止しても意味はないのではないのか。	警察から自殺の見解が示されたものについては、事故の件数としては含めておりません。	JR
04.	踏切廃止の代替手段と越智はなみずき台入口交差点改良はどんな関係があるのか。	利用実態調査を行った結果、利用者の半数以上が車両であることがわかりました。その理由として、大網街道から団地へと入る際の交差点に右折矢印がなく、通行しづらいからという意見であったため、踏切廃止により、少しでも利便性を低下させないための対策として考えています。	市
05.	踏切の警報機が見えづらいことはないか。	警報機は、踏切の両側に設置されており、警報機の周辺に視界を遮る構造物もないため、視認性に問題はないと認識しています。	JR
06.	踏切のかわりに、橋梁、歩道橋あるいは地下道を付けられないのか。	橋や地下道の設置も課題解決の1つの手法ではありますが、八幡台踏切は、利用実態や周辺の交通状況を鑑みた結果、改良ではなく廃止が望ましいと考えております。	市 JR
07.	踏切を廃止する権限は誰にあるのか。	鉄道事業者であるJRと道路管理者である市の同意により決定します。	JR 市
08.	八幡台踏切以外にも、危険な踏切がたくさんあると思うが、それらについて廃止は考えていないのか。	土気―大網駅間にある土気踏切についても、複数回の事故発生を受けて踏切廃止をすることとしています。	JR 市

八幡台踏切相談会で頂いたご質問等とりまとめ一覧

1 ご質問とその回答

	ご質問	回答	回答者
09.	土気踏切の廃止に続いて、八幡台踏切の廃止の話が出て、これらをきっかけに他の踏切の廃止も進んでしまうのではと不安に感じてしまう。	土気踏切や八幡台踏切は、踏切手前で線路がカーブしており運転手からの視認性が悪いこと等、構造上の課題により改良が困難であることから、廃止を提案させて頂いています。 そのため、計画的に順次ほかの踏切を廃止にしていこうという考えではありません。	JR市
10.	土気踏切は最初に車止めを設置した。 八幡台踏切もいきなり廃止ではなく、車止めをして、歩行者と自転車だけでも通れるような対策はしないのか。	土気踏切と八幡台踏切は、車両だけでなく歩行者の事故も発生してしまっています。 土気踏切では、車止め設置後も電車を緊急停止させるような事案が2件、歩行者の死亡事故が1件発生したことなどを受け、廃止を決定しております。 踏切があるということは事故の危険が大きく残るということですので、人命を優先と考え、八幡台踏切についても踏切廃止を方針案としています。	市
11.	今後のスケジュールはどうなるのか。	意見交換会での意見を元に、JRと市は方針について協議を進め、決定後、改めて説明会を行う予定です。	市
12.	JRを横断する歩道橋を知らない人もいるのでは、代替路を考えているのであれば、案内をしっかりとる必要があると思う。	代替路となる横断歩道橋の周知方法について検討していきます。	市
13.	踏切をなくしてしまうと、災害時に避難するためのルートが大網街道の陸橋だけになってしまう。	JRを横断する歩道橋や陸橋などを活用して、避難していただきたいと考えています。	市
14.	線路がカーブしており、踏切の手前での急停止が間に合わないのであれば、八幡台踏切の前後で徐行すればよいと思うが、出来ないのか。	速度を落とすと、数分程度の列車遅延が発生します。これにより目的地までの所要時間が増えるため、乗換駅での接続列車にも影響を及ぼし、外房線以外の他の路線を含めた輸送サービスの低下に繋がります。 これにより、外房線を含めた周辺の沿線価値の低下も懸念されることから、鉄道事業者として、特定の区間のみを徐行することはできません。	JR
15.	踏切の運用を続けていく間は、人感センサーを付けて運転士が踏切手前で停止できるような対策を行えないのか。また、AIなどの技術を使って防止ができないのか。	センサーについては、交通量の多い踏切から優先順位をつけて整備を進めています。千葉県には、700箇所ほどの踏切があり、その内400箇所が未整備のため、踏切の利用実態などを踏まえると、八幡台踏切を優先的に整備することは難しいです。 また、AIや3D画像分析を用いて踏切内の異常を検知し、踏切に接近する列車へ停止信号を現示するシステムを導入している鉄道事業者もありますので、引き続き、技術開発などを含め、踏切の安全性向上について検討します。	JR

八幡台踏切相談会で頂いたご質問等とりまとめ一覧

1 ご質問とその回答

	ご質問	回答	回答者
16.	バスの本数が減ってきている。昔は朝6時台のバスもあったため問題なかったが、今は6時台のバスが減ってきている、やむを得ず自転車で誉田駅まで向かうのに踏切を利用している。	バス会社からは、運転手不足と労働時間の関係で本数を減らしているのが現状となっており、増便は困難であると聞いています。	市
17.	交差点が改良されれば踏切を通行する車の台数が減るのでそれでいいのではないか。	八幡台踏切では歩行者と電車の事故もあるため、車両の台数が減ることで安全性の課題が解決するとは考えていません。	市
18.	廃止理由の中で、人通りが少なく緊急時に人が気づけないなどの理由があるが、八幡台踏切前後の踏切のほうが少ないと思われるため、廃止理由にはならないのではないか。	線路の構造上の課題に加え、人通りが少ないことによる救助の遅れも課題の一つであると考えています。	市