

土気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

	項目	ご質問	回答	回答者
01.	踏切事故等	土気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.		土気踏切の近隣2カ所（土気から千葉方）の踏切について、直近20年の事故歴はどうか。	事故情報 2001(H13)～2022年(R4) 【岩下踏切】 ・列車と自動車の衝突 : 0件（死亡0） ・列車と歩行者・自転車等の事故 : 0件（死亡0） ・車の進入による緊急停止 : 5件（死傷者0） ・歩行者の進入による緊急停止 : 3件（死傷者0） 【高津戸踏切】 ・列車と自動車の衝突 : 0件（死亡0） ・列車と歩行者・自転車等の事故 : 1件（死亡1） ・車の進入による緊急停止 : 5件（死傷者0） ・歩行者の進入による緊急停止 : 3件（死傷者0）	JR
03.		土気踏切での事故原因は何か。	事故原因は不明です。事故当時、周りに人がおらず、車の運転手が亡くなっているため、原因を聞きとることはできませんでした。 ただ、列車の運転士の話によると、踏切内に車が滞留していたこと、警報機、遮断機は正常に作動しており、遮断機に損傷が無かったことから、車両が踏切内に進入した後に遮断機が下り、車が留まったと推測しています。	JR

土気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

	項目	ご質問	回答	回答者
04.	踏切事故等	<p>自転車代替路を使うことは危険を感じる。 大網街道と土気町47号線について、過去20年間で歩行者や自転車の事故がどれだけあったのか。 土気踏切では事故や危険な事象がどれくらいあるのか。 踏切と代替路の危険性を客観的に見比べたい。</p>	<p>事故情報 2001(H13)～2022年(R4)</p> <p>【大網街道】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車と歩行者の事故 : 7件(死亡0、重傷1、軽傷6) ・車と自転車の事故 : 1件(死亡0、重傷0、軽傷1) ・自転車と歩行者の事故 : 0件(死亡0、重傷0、軽傷0) <p>【土気町47号線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車と歩行者の事故 : 2件(死亡0、重傷0、軽傷2) ・車と自転車の事故 : 2件(死亡0、重傷0、軽傷2) ・自転車と歩行者の事故 : 1件(死亡0、重傷0、軽傷1) <p>【土気踏切】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・列車と自動車の事故 : 1件(死亡1) ・列車と歩行者・自転車等の事故 : 0件(死亡0) ・車の進入による緊急停止 : 2件(死傷者0) ・歩行者の進入による緊急停止 : 8件(死傷者0) <p>※2021年10月28日に発生した死亡事故を受け、車止めポールを設置により、物理的な自動車の進入防止策を実施済</p>	<p>市</p> <p>市</p> <p>JR</p>

土気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

	項目	ご質問	回答	回答者
05.	踏切の安全管理	踏切道の両脇にポールがあったら、事故に直結しなかったのではないかと。 ポールがない状態だったから事故が起こったのではないかと。	以前、落輪防止壁に視認性向上を目的としたポールが設置されていましたが、経年劣化により事故発生時には損傷しておりました。勉強会でご指摘を受け、現在は反射材を設置しています。 事故の原因はわかっておりませんが、頂いたご意見は真摯に受け止め、鉄道の実安全運行に努めて参る所存です。	JR
06.		列車と自動車の衝突事故の後、安全対策は行ったのか。	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の通行を制限するため、車止めポールを設置しました。 ・非常停止ボタンの押しづらいついご指摘を受け、ボタンの押し下高さの調整や柱の足元を整地する整備を行い、より非常停止ボタンを押しやすくするよう対策しました。 ・勉強会で、踏切から大網街道側の道路が砂利道のままでは砂利が踏切に溜まり、つまづいて転んでしまうというご指摘があり、踏切を存続している間、より安全に踏切を通行できるようにするため、暫定的な舗装を行いました。 	JR JR 市
07.		上り線側は特に、列車の運転士からの視認性が悪いと説明があったが、トンネル出口の法面を削る、樹木を伐採するなどの視認性確保の対策を実施すればよいのではないかと。	トンネル出口の法面は、崩壊防止のためにコンクリートによる設備強化を行っており、安全上削ることはできません。 また、線路がカーブしているため、樹木の伐採等により、列車の運転士から踏切を視認できる距離が根本的に改善される訳ではありませんが、踏切廃止までの安全確保のため、視距の改善について検討します。	JR
08.	踏切道改良促進法	踏切道改良促進法では、協議会を設置できると書いてあるため、土気踏切も協議会を作って進めた方が良くと思うが、いかがかと。	踏切をどのように改良していくのか、道路管理者と鉄道事業者だけでは、方針が定まらない場合、広域的な観点・専門的な知見を有する地方整備局長や地方運輸局長等で協議会を組織し、助言を頂くものです。 土気踏切については、道路管理者と鉄道事業者において、改良はせず廃止とする方針に相違がないことから、協議会は設立しません。	JR 市

土気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

	項目	ご質問	回答	回答者
09.	踏切道改良促進法	<p>法により早急に対策が必要な踏切を国が指定している。その中で指定の要件に合致するカルテ踏切というものがある。近隣の八幡台踏切や第一鎌取踏切が数年間にカルテ踏切として、早急に対策が必要とされ国に指定されているが、廃止の準備は進めているのか。なぜ、法で指定されていない土気踏切を先行して廃止するのか。</p>	<p>八幡台踏切や第一鎌取踏切など法指定されている踏切は、廃止を含めた様々な対策について、鉄道事業者と市で協議し、進めております。</p> <p>土気踏切は、死亡事故が発生した後、車止めポールを設置したものの、自転車や歩行者により、列車を緊急停止させる危険な事案が発生していることから、いつ死亡事故が起こってもおかしくない踏切と認識しております。このようなことから、法の指定の有無にかかわらず、踏切利用者や乗客の安全を守るため、廃止する方針であることをご理解頂きたいと考えております。なお、廃止の時期については、周辺道路の波打ち歩道の解消や歩道が途切れている箇所の解消などの整備が完了した時点としたいと考えています。</p> <p>(参考) 以下の基準により、緊急に対策の検討が必要として抽出された踏切(カルテ踏切)は、「踏切道安全通行カルテ」を作成し、現状を見える化しています。</p> <p>【緊急に対策の検討が必要な踏切の基準】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開かずの踏切 (電車の本数が多い時間帯で1時間あたり40分以上遮断) ・ボトルネック踏切 (車両や歩行者の交通量が多く、渋滞や歩行者の滞留が踏切前後に多く発生) ・歩道が狭い踏切 (踏切の歩道幅が接続道路より狭く、車や歩行者等の交通量が比較的多い) ・通学路要対策踏切(通学路で特に安全確保が必要) ・事故多発踏切(直近5年で2回以上事故が発生) ・移動等円滑化要対策踏切(バリアフリー化が必要と位置付けられた道路) <p>その他にも、踏切道における事故の発生状況や踏切道の構造などの事情を考慮し、鉄道事業者や道路管理者が地域特有の課題があることを国へ報告し、国が法指定を行い、対策を実施することも可能となっております。法により「改良すべき踏切道」として指定された踏切は、改良計画を作成し、対策を行うこととなります。</p>	JR市

土気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

	項目	ご質問	回答	回答者
10.	踏切道の拡幅	なぜ、土気踏切を広くしなかったのか。 広くしておけば、脱輪せず事故が起こらなかったかもしれない。	土気踏切は、線路の複線化に伴い農耕者のために設置されたという経緯があります。そのため、1.3m以上の車両が進入しないよう注意看板を付けて、事故防止を行っていました。	JR
11.		土気踏切を広げる案はないのか。	幅を広げるか否かは、踏切の交通状況や迂回路などの周辺状況を考慮し、判断するものです。 土気踏切は、これらを踏まえ、広げるべき踏切としておりません。 なお、踏切が広くても脱輪する可能性はゼロではありません。	
12.	立体構造	踏切道のかわりに、橋梁、歩道橋あるいは地下道を付けられないのか。	車両を通行させる橋梁、歩行者用の歩道橋については、踏切の交通状況や迂回路などの周辺状況を考慮し、判断することとしています。 これらを踏まえると、土気踏切では橋梁や歩道橋を設置しません。 また、地下道については、犯罪や冠水などの自然災害が起こりやすいこと、また、ホームレスの方が滞在し得るなど課題があるため、設置はしません。 いずれの構造物も新たに作る費用やメンテナンス費が莫大にかかるため、現実的ではありません。	市
13.	踏切の利用目的	山側に住んでいる子供たちは、中峠公園の遊具が減ったので、踏切を通過してあすみが丘側の宝が台公園へ遊びに行っている。 中峠公園の遊具を増やせないか。	関係部署に確認したところ、遊具は設置可能とのことでしたので、今後、皆さまの意見を基に、遊具の種類を含め、設置等の検討を進めていきます。 なお、中峠公園から比較的近い場所で開発しているエリアでは、滑り台等の遊具を設置する公園を整備する計画で進めているようです。	市

土気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

	項目	ご質問	回答	回答者
14.	踏切の利用目的	土気踏切は、大網街道の歩道に比べて通行幅が広く、安全だと感じて利用している。踏切の前後道路も自動車が少ないため、交流しながら利用している。その交流の場を住民から取り上げるのか。	土気踏切には課題があることから、代替路の波打ち歩道の解消、歩道が途切れている箇所などの解消など短期的整備を行った上で、踏切を廃止したい考えであることを地元の皆様にご理解頂きたいと考えています。 並行して、長期的整備となる大網街道の拡幅を行い、自転車利用者の安全対策の検討も踏まえ、幅が2～2.5mの歩道を両側に設置するなどの整備を行っていきたくと考えています。	JR市
15.		現在、土気町側で開発が進められており、人口が増えると思う。そうなれば、踏切利用が増えると思う。どのくらい利用が増えれば、存続の必要性を認めるのか。	土気踏切は、利用者数だけでなく、構造上に課題があるため、安全のために廃止をすることとしております。	JR市
16.	踏切廃止の方針	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
17.		土気踏切以外にも、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。	土気踏切以外についても、危険な踏切は、廃止を含めた対策について、地元と調整しています。	JR市

土気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

	項目	ご質問	回答	回答者
18.	地元への説明	JRや市の廃止方針が変わらない中で、相談会を開催して住民に説明をたくさんしました、という廃止のためのアリバイ作りではないか。	鉄道利用者や踏切利用者の安全を確保するため、JRと市の考えをお示しし、皆さまと意見交換をさせていただきました。相談会で頂いた意見の中には、すぐに改善出来るものもあったため、実施に向けて調整等を行っていきたく考えています。	JR市
19.		代替路の整備を行うのであれば、金額や整備期間はどのくらいなのか。 市のプランを周知する必要があると思うが。	今後、設計を行った上で、概算事業費や計画期間をお示しできると考えています。 皆様にお知らせするため、町内会長にご協力頂き資料の回覧や市のホームページ、特設掲示板に掲載することを考えています。	市
20.	啓発活動	踏切を廃止するまでの間に事故が起こらないよう、児童向けの交通安全教室のように、踏切の適切な利用について講習した方が良い。このような活動は行っていないのか。	JRでは踏切道が通学路になっている学校に対して、安全教室を実施しているところもあります。土気踏切でも非常停止ボタンの押下訓練を行うなどの取組みを考えていきます。	JR

土気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

	項目	ご質問	回答	回答者	
21.	周辺道路の対策	<p>現道の歩道幅で波打ち歩道の解消や途切れた歩道の解消だけでは、安全性は向上しない。歩道幅を広げる必要がある。</p> <p>道路両側に狭い歩道を付けるよりか、歩道は片側にして歩道幅員を広く確保するなど考えられないか。</p> <p>あとは歩道と車道を同じ高さにするとか検討余地があるが、どう考えているのか。</p>	<p>踏切事故を少しでも減らすため、早期に廃止を行いたいと考えてましたが、大網街道などの周辺道路を改善させ、利便性、安全性が今より良くなったことを確認した上で、廃止することが最善であると考えました。そのため、短期的整備をもって廃止することを決定しましたが、ご質問にあります、自転車の安全対策である矢羽根などの走行空間確保などは、短期的整備の中で検討・実施します。</p> <p>短期的整備の設計は、頂いた意見を踏まえ、勉強会で意見交換しながら、代替路の短期的整備の設計を作り上げていきたいと考えています。</p>	市	
22.		<p>大網街道は、歩道幅が狭く、自転車は自動車交通量が多い車道を走らなければならない。路肩が狭く、カーブがあって急勾配の道路である。</p> <p>大網街道など周辺道路は、自転車で通行することが非常に危険である。</p> <p>踏切を通るルートの方が安全だ。</p> <p>対応方針の内容が歩道の対策だけと見受けられるが、自転車利用者の安全対策は考えていないのか。</p>		市	
23.		<p>大網街道など周辺道路は道路照明がなく、夜間は暗くて危険である。踏切を通るルートの方が明るくて安心して通行できる。</p> <p>周辺道路を整備する際、照明柱を設置しないのか。</p>		<p>道路照明柱は、歩道部に設置する必要があります。</p> <p>現況の道路幅員で設置する場合、歩道の有効幅がより狭くなるため、設置できる箇所など設計を進める中で検討したいと思います。</p>	市
24.		<p>大網街道の交通量が多くて、歩道を歩いたり、自転車で通るとき、危険を感じる。道路の交通規制をするなど、車両の通行を制限することは考えられないのか。</p>		<p>今後、交通量を調査し、速度規制などの交通規制の可否については、警察に伝えていこうと思います。</p>	市

土気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

	項目	ご質問	回答	回答者
25.	方針に対する代案	ブレーキを掛けて土気踏切の手前で停止するために徐行すればよいと思うが、出来ないのか。	緊急時に踏切の手前で列車を停止させるためには、時速20キロ前後まで速度を落として運転する必要があり、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、土気踏切だけを徐行することはできません。	JR
26.		徐行するアイデアについては、視距が悪い他の踏切でも、やらないといけなくなる。そうすると土気踏切とは関係ない乗客に多大な迷惑が掛かってしまう。私たちのエゴで進められるものではないと思う。		
27.		「警報機が鳴り出したら踏切内に絶対に入らないください」という看板があったら、より事故防止になるのではないか。	注意喚起の看板を設置することについて社内で検討します。	JR
28.		踏切廃止の方針が変わらないのであれば、利用できる間、踏切自体の安全対策を行えないのか。 たとえば、起伏のある線路を少しでも平坦にすることや、踏切内の木製の部分でつまづき易くなっているところを解消するなど対策ができるのではないか。	線路がカーブしており、走行する列車の遠心力に抵抗するために左右のレールに高低差をつけており、その構造自体を改良することは出来ませんが、踏切内の敷板部分については、少しでも平坦性を向上できるよう、検討したいと思います。	JR

土気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

	項目	ご質問	回答	回答者
29.	方針に対する 代案	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。	踏切内で立ち往生した歩行者や車両等の障害物を検知し、発光信号等により列車の運転士に危険を知らせる保安装置である「踏切障害物検知装置」を、優先順位をつけて整備を進めています。管内では、未整備の箇所も多く残っており、踏切の利用実態などを踏まえると、土気踏切を優先的に整備することは難しいですが、設置について社内で検討します。 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
30.		道路のようにカーブミラーを付けられないのか。	線路の曲線部に道路のようなカーブミラーを付けた事例はなく、今後も付ける選択肢は考えておりません。	JR
31.		バスの本数が減ってきている。バスの本数を増やせば、踏切廃止しても利便性は損なわないのではないか。	関係部署に確認しましたが、運転手不足と労働時間の問題など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

土気踏切相談会で頂いたご意見等とりまとめ一覧

2 ご意見

	項目	御意見
01.	地元への説明	踏切のところにある掲示板を見たけど、17回も開催すると知った。地元住民に対して、十分すぎるほど説明していると思う。
02.	対策方針	大網街道より踏切を通る方が安全だと感じており、移動時間も短縮できるため、廃止せずに存続してほしい。
03.		短期的対策と銘打っているが、土気踏切と同等の安全性と利便性が確保できれば、対策が出来たと言える。
04.		廃止はやむを得ないと考えるが存続を希望する住民がいることを覚えていてほしい。
05.		廃止することで不便を感じる人がいるとは思いますが、代替路の対策を行うのであれば、踏切を廃止することで良いのではないかと。
06.		踏切周辺の人口から考えると、踏切を利用している人数は少ないと思う。 踏切の安全性は低いし、利用者数が少ない。さらには代替路がある踏切なので、なるべく早く廃止した方が良い。 死亡事故や繰り返されている緊急停止の事案がある中で、反対意見を言うのは住民のエゴである。
07.		普段から踏切を利用するけど、ここは迂回できる。 利用する方は便利で使うけど、認知症の方、高齢者、子どもがいる家族からすると、廃止した方が良い。
08.	踏切道の利用	あすみが丘側には、カスミ、トウズやウエルシアがあり、踏切を歩いて買い物をする人がいる。 最近では千葉トヨタがオープンし、今後もいろんな会社や店舗が増えると思う。 あすみが丘へ行くためには、踏切を通るルートは利便性が高く、交流促進になると思う。 土気踏切は、生活に密着した、欠かせないものである。

土気踏切相談会で頂いたご意見等とりまとめ一覧

2 ご意見

	項目	御意見
09.	代替路の利用	平面で見ると距離に差はないが、急な勾配であったり、歩道が狭いことから、歩きづらいため、移動時間は全然違う。
10.		迂回すると、直線で利用できる踏切に比べて、心理的に遠いと感じるのかもしれない。
11.	踏切事故のリスク	土気踏切は、踏切を利用している側からも列車を確認できるのは、結構近づいてきてからになり、利用者側からも視認性が悪い。 小さい子供が利用することを考えると危険を感じる。
12.		道路を通るより踏切を利用する方が死亡リスクが高いと感じる。地域住民の年齢層が上がってくると、今よりリスクが高まると思う。
13.		運転士からしても、土気踏切は、踏切を直前まで確認できないので怖いと感じると思う。 やはりここは危ない。早く閉じた方が良い。
14.		立入事案があったと説明があったが、遮断機が下りた後に待ちきれなくて、渡る人は減らないと思う。 今後、年齢層が上がると、同様の事案が増えると思う。
15.		親が踏切でつまづいたことがある。大した転倒じゃなくても、本人は動揺してしまう。 同伴していたから大丈夫だったけど、高齢者が1人で歩行されると危険で心配。
16.		土気踏切は起伏があって危ない。 遮断機が下りた状態で、転んで踏切内に残された人をたまたま見つけて、外に引きずり出して助けたことがある。 あわや大惨事になるところだった。