

## 第7回一宮町バリアフリー協議会議事録

- 1 日 時 平成21年9月29日（火）13時30分～15時00分
- 2 場 所 一宮町保健センター3階多目的室
- 3 出席者 別紙出席者名簿のとおり
- 4 配布資料
  - ・第7回一宮町バリアフリー協議会 会議次第
  - ・国県道に係る要望事項
- 5 議事の経過

### 事務局：

定刻となりましたので、これより第7回一宮町バリアフリー協議会を開会いたします。

本日の議題でございますが、『国県道に係る高齢者・障害者の移動の安全・快適・利便性の向上を求める要望書』についてということでございます。

これに関係いたしまして、前回8月26日に皆さんでこの協議会にて協議しました「重点整備地区の国県道のバリアフリー化についての要望書」を先日、会長と事務局で千葉県長生地域整備センターへ提出して参りました。

本日はこのことにつきまして、千葉県長生地域整備センターより調整課長と維持課長が見えておりますので、ご紹介いたします。

千葉県長生地域整備センター 調整課 横山課長でございます。

### 調整課長：

横山でございます。お世話になります。どうぞよろしく願いいたします。

### 事務局：

続きまして、同じく、維持課 鈴木課長でございます。

### 維持課長：

鈴木でございます。どうぞよろしく願いいたします。

事務局：

それでは、会長あいさつをお願いいたします。

可世木会長：

それでは、第7回一宮町バリアフリー協議会をはじめたいと思います。

本日はお忙しいところ、ご参加ありがとうございます。

今、ご紹介ありましたように県からお二人の課長さんをお招きいたしまして、先般、お持ちしました要望書を中心に、今日はお話をお伺いしたいと思います。その後、皆さん方といろいろな話し合いをして、実現に向けて進めていきたいと思います。

どうぞよろしくをお願いいたします。

事務局：

ありがとうございました。

続きまして、一宮町長あいさつをお願いいたします。

一宮町長：

皆さん、こんにちは。

本日はお忙しい中、お集まり頂きまして誠にありがとうございます。

先ほどお話がありましたように、9月4日にバリアフリー協議会から千葉県長生地域整備センターへ国県道の関係のバリアフリーの要望書を提出し、また、昨日は私も同行いたしまして、JR千葉支社へ上総一ノ宮駅のバリアフリー化の要望書を手渡しして参りました。

これを受けまして、今日は、千葉県長生地域整備センターから国県道関係の要望書についてのご回答、検討結果をご報告頂けるということで、横山課長さん、鈴木課長さんが見えでございます。お忙しいところありがとうございます。どうぞよろしくをお願いいたします。

この要望書の中には、町の都市計画に関連する部分もございまして、なかなか一気に解決するには難しい問題もあるかと思っておりますけれども、町と県の役割分担を明確にいたしまして、連絡調整など連携を図って、実現に向けて取り組んで参りたいと考えております。

つきましては、皆さま方のご協力を引き続き賜りたく、本日の会議でのご協議をよろしくをお願いいたします。

事務局：

ありがとうございました。

それでは早速、議題に入りたいと思います。

議題の進行、議長を可世木会長にお願いいたします。

可世木会長：

それでははじめに、先般、県へお持ちしました要望書の内容、皆さん方でお作りになったものを一度読み上げますので、再認識して頂きたいと思います。

1. バリアフリー重点整備地区の歩道側溝と車道路面の段差を解消すること。  
車道と歩道の段差のことで、昔の歩道ですからかなりの段差があります。それを対象にしていきたいと思います。
2. バリアフリー重点整備地区の歩道の補修を行なうこと。  
これは、皆さん方もすぐおわかりになるかと思えます。歩道の補修となります。
3. 歩道の車両乗入箇所の勾配を解消すること。  
これは、駐車場に入るところが勾配になっているということです。
4. 加納屋薬局付近から神門踏切間の車道外側線の確保をすること。  
今、車道外側線は途中で切れてしまっております。
5. 今後の道路整備計画への対応について
  - (1) グレーチングの蓋は、網目の粗い物は滑りやすいため細かい物を使用すること。(既存の物を含む)  
特に雨の日は網目の粗い物は非常に滑りやすいので、既存の物も併せて細かい物に修正して欲しいというものです。
  - (2) 側溝の蓋は、歩く際には障害とならない穴のない物、又は、細い縦穴の物を使用すること。  
横穴の場合は高齢者がよくつまずくのですが、縦穴の細い物はずつまずくことはありません。そういうことで、ぜひお願いしたいと思います。

- (3) 電柱、標識の移設を含め、歩道の幅員の確保をすること。  
これは、県だけにお願いしても解決できる問題ではないと思います。  
N T T、警察などにもお願いしなくてはなりません。
- (4) 道路舗装時の目地板部分の窪みを修復すること。  
道路舗装工事終了後の目地板をはずした窪みが、自転車走行などの妨げとなり危険であるため、補修をするものです。

## 6. 踏切の改善について

- (1) 神門踏切北側に横断歩道を設置すること。  
これはどういうことかと言いますと、電車を降りて参りますとほとんどの人は踏切内の歩道のない北側を通ります。非常に危険であると言えます。ただこれについても県だけでは解決はできません。J Rにもお願いしなくてはなりません。

以上のような要望書を先般、県にお渡しして参りました。それにつきまして、今日は、県の考え方をいろいろとお聞きしたいと思います。  
どうぞよろしく願います。

### 調整課長：

先ほど会長さんからお話のありました9月4日に提出されました要望事項については、現地を確認させて頂きました。確認の結果を報告させて頂きます。  
どうぞよろしく願います。

### 維持課長：

私、維持・補修を担当しております維持課長の鈴木と申します。  
全てに関係するのでございますが、1～5につきましては、全てかなり老朽化も進んでいるのを私どもも確認してございます。一気にやるというものはかなり難しいものですから、1～5に関しましては、今後、道路維持工事等のできる範囲から順次修繕を図って参りたいと考えております。  
特に、1番目の場合で「段差の解消」ですが、現在セミフラット型の2cmくらいのもので改修していく方向になっておりますので、そういう機会があればそういう機会を捉えて、順次整備を進めていきたいと考えております。  
2番目の「バリアフリーの重点整備の歩道の補修」でございますが、たしかに舗装は経年劣化でかなり傷んでおりますので、本当に必要と思われる箇所から再度現地を確認いたしまして、やれるところから補修していこうと考えております。

す。

3番目の歩道の車両乗入箇所の勾配を解消することでございますが、これはたしかに一宮町の歩道は側溝部分が大きくて、縁石までの幅が狭いものですから、どうしても短い範囲で20cmから5cm、15cmの差をすりつけております。ですから、どうしても勾配がきつくなっている状況になっております。民地の方の宅地の高さを勘案しながら、解消できるところから、機会がある毎に解消していくよう努力して参ります。

また、4番目でございますが、加納屋薬局付近から神門踏切までの外側線、たしかに歩道側の外側線はございませんでした。現地を測りましたところ、車道部が3mと歩道のエプロン部が50cmでございますので、道路交通法で言えば2.75mあれば外側線は引けるはずでございます。これは警察の規制担当の方と協議して許可、同意が得られましたら、早急にとりかかれる問題だと考えております。

5番目(1)のグレーチングの蓋は、網目の粗い物は滑りやすいため細かい物を使用すること。(既存の物も含む)につきましては、歩いてみましたら、網目が粗く経年劣化で表面がつるつるになっている物はたしかに滑りやすいですし、網目が2cmほどありますので、女性のヒールや下駄などがはさまれる可能性はあります。かなりの枚数ございまして、あれだけの枚数を一気に替えていくというのは厳しいものがございまして、人通りの多いところ、要望の強いところを後で教えて頂いて、優先順位をつけながら整備させて頂ければと思います。

(2)側溝の蓋は、歩く際に障害とならない穴のない物、又は、細い縦穴のものを使用すること。につきましては、現在、駅から農協さんの前を通過して国道へ出るまでの間はこのような歩道の整備をさせて頂きました。このような歩道のことを言っておられるかと思っておりますので、このような蓋を施工することは容易でございますので、今後、排水整備等で要望があった時に、町当局と協議、許可を頂きながら進めていこうと思っております。

(3)電柱、標識の移設を含め、歩道の幅員の確保をすること。につきましては、私どもの管理している標識類ですと、今後立て直す時に設置場所等検討して参りたいと思っております。その他の警察が管理している信号柱、東電の東電柱、NTTの電柱等につきましてはそれぞれ管理区分が違いますので、この協議会で改めて管理されておられる企業等を捉えて、今後、打合せを進めさせて頂ければと思います。

(4)道路舗装時の目地板部分の窪みを修復すること。ですが、これは大規模なものでない限り、私どもの路上の点検、修繕を日々パトロールしながら気がついたところからやらせておりますので、私どもでも気をつけてパトロール

して参りますが、お気づきになった点がありましたら、町の建設関係の課を通して言って頂ければ、日常で手当てできる部分に関しましては、早急に対応できると思います。お気づきな点がありましたら、教えて頂きたいと思います。6番目につきましては、調整課長からご説明させていただきます。

調整課長：

**踏切の改善**ということで6番目の案件なのですが、長年の懸案事項でございまして、道路管理者の県といたしましても頭をいためているところでございます。

現状は、皆さんが一番よくご存知だと思いますけれども、今もすでに南側に道路がふれているような形になっております。そこに図面が貼られていますが、都市計画道路が計画された時の道路とJRのホーム位置のずれなど、いろんなことが関連して使い勝手が悪いような形になっております。

なかなか進まなくて皆さんにご迷惑をかけているのですが、将来的には、うちの方でも進めております南総一宮線という128号に向かってくるバイパスが計画されており、踏切はもっと縮小する計画がされていたもので、現況のようになっています。

ご要望された**北側に歩道**ということでいろいろ検討するにあたって、測量をかけて、JRとも協議をしております。JR側といたしましても、踏切事故防止の問題です。今の状態ですと、都市計画道路はホームにぶつかっている形になっているものを南側にさらにふってということになりますと、踏切がカーブするような形、ないしは前後の道路がかなりの範囲で今の都市計画道路とは違う、大規模な計画変更をやらなければなりません。

そのような課題を整理しながら、検討している最中でございます。答えが出てこなくて大変申し訳ないのですが、県においても現地を再三見ていろいろなことを頭において検討しております。

例えば、今、踏切北側を人が歩いているのですが、踏切の国道側にある町の駐車場の方へ行くための横断歩道2本を1本にし、もっと踏切側に寄せて設置することにより、直接踏切北側を歩くことが少なくなるのではないかと考えております。横断歩道は警察の問題もありますが、もう少しお時間を頂きたいというのが現状であります。

維持課長：

委員の方もお帰りに都市計画図を見てお帰り頂きたいと思いますが、町の都市計画の中では、将来的にはこの踏切は除却の対象になってございますので、そういった条件もございまして、神門踏切の改良というのは難しい問題を絡ん

であります。町の都市計画では、将来的に七島の踏切に高架をつくり、神門踏切は無くすという計画がございます。こういう計画があるためにいろいろ進め方が難しいという状況でございます。お帰りに、こちらを図面を見て頂ければわかると思います。

調整課長：

いずれにしても時間がかかることですので、先ほども言いましたように、横断歩道を踏切側に寄せた1本化にすることにより、町の駐車場の方と踏切南側歩道の両方の使い勝手が良くなる提案を、管理する警察へご提案できるのではないかと考えております。

維持課長：

こちらが平面図でございまして、現況の横断歩道は駅の方から1本、島へ渡り、また町の駐車場の方へ渡る横断歩道が1本あるといった状況でございます。調整課長が言っているのは、踏切近くに横断歩道を1本に設けることにより、最短で利便性が良くなり、北側を通る人も少なくなるということです。警察と協議する価値はあるご提案であると思います。

一宮町長：

率直に、道路管理者であります県と警察とのお話になりますか。

調整課長：

県から、こういう風にして頂きたいという発言はできます。

一宮町長：

町の意見はどうなりますか。

維持課長：

当然できます。協議会の意見としてあげて頂くのが一番よろしいかと思います。

一宮町長：

協議会の意見として出して、道路管理者であります県が警察と協議するということですね。

維持課長：

歩道を改良する必要があるれば、県が歩道の切り下げ等関係して参りますので行ないます。

調整課長：

即、改善できる方法はこのような方法が1つあると思います。

事務局：

意見というより要望書の方が良いと思います。横断歩道をつけるという場合は、PTA等含めて町から要望書を出しています。そうしますと警察の方で協議してくれます。

維持課長：

警察の規制担当が協議いたします。

可世木会長：

都市計画について、皆さんわかりませんので、小柳さんの方からご説明をお願いいたします。

事務局：

今ある国道は幅員を明記した都市計画道路です。宮原のせんどうから跨線橋、跨線橋過ぎて三共興業のちょっと先までが都市計画道路です。なおかつ、GSSセンターから一宮中学校まで道ができていますが、これは現在、県で用地買収を行なっており、この先国道につながり、この道がいずれ七島踏切が弧線橋となり、つながるわけです。そして、切町の区画整理組合と一緒にあります。この道ができることにより、神門踏切は閉鎖されます。そして橋上駅舎ができ、中の橋と新生橋の間に道ができます。都市計画道路はこういう形で計画されております。

維持課長：

天道跨線橋はもう既にできていますね。

事務局：

天道跨線橋については県でやって頂いてできております。交差点用地も県で作って頂いております。あとは、町で道を作るだけです。

ただ実際問題、昭和46年に町の都市計画ができたわけですが、それに伴っ



て昔から町は計画に基づいてやってきていないため、これからこれらの都市計画道路を作るとなると非常に厳しいというのが、今の一宮町の現状です。本来は都市計画道路が頂点にあって、それがビジョンとなり、町道、県道、国道もすべてその方向で進んでいきます。県では、国道改良工事など、都市計画に入っていれば、この都市計画道路の幅員ですべてやって頂いております。一宮橋も都市計画道路の幅員でできていると思います。しかし、町では、この都市計画が昭和46年に計画されてからほとんど着手していませんので、計画自体は生きているのですが、県などの事業でもいろいろと問題となっております。

先ほど、県の横山課長、鈴木課長からお話がありました踏切の件ですが、道路を携わる方といたしましては道路法という法律がありまして、作る時には道路構造令もありますので、それに沿って行ないます。

例えば、今、踏切北側に歩道をつけたいという単純な皆さんのお考えがありますが、見て頂ければわかりますが、前後の歩道がつながりません。ですから、まず、そこには警察が横断歩道をつけるとか、歩道をつけるとか、そういったことが必要となります。

JR側は北側のホームは切れないと言っておりますので、広げるのであれば南側になります。南側に広げますと、道路の方は速度等によって半径の円を描くR（アール）がありますから、例えば、20km走行、40km走行になってきますと、それに備わった道路を作らなければなりません。ですから、踏切南側歩道を1m広げますと、駅側の町の駐車場、それから駅東側の新しく家が建った三角地帯の用地買収をしないと、円のある道がうまくできません。

今日はお話には出てきておりませんが、県がJRと協議した中では、踏切を1m移設するだけで1億円程度の費用が発生し、それは県負担でJRは一切出しません。要するに、県道は県が行なうものということなのです。ですから、なかなかこの踏切の歩道を単純に1m広くするというのも、難しいわけです。

可世木会長：

皆さん方から、今のこの内容についてご質問があればお願いします。

黒川委員：

道路北側から歩いてくる人を見ていますと、道路南側に渡る横断歩道がないんです。車がきていようが渡っていくわけです。

調整課長：

ですから、踏切前後の横断歩道はセットで設置が必要となります。

黒川委員：

時間ギリギリで電車に乗らなくてはいけない人達はそういうことは考えないで、踏切北側を渡っていくのです。北側から南側へ、また南側から北側へ渡るというこの場所を、一時的に車が停止して、歩行者が自由に歩けるような、そんな信号が必要だと思います。

維持課長：

スクランブル交差点みたいな、一時、歩行者の自由通路となるになれば、こういうこともできるのでしょうか。

調整課長：

JRとしては、踏切内で対向車と事故をおこしても責任はないのですが、しかし、そこで事故をおこされて立ち往生された時に、電車運行に対する障害がおきてしまうわけです。そういう道路というものは好ましくないわけです。

黒川委員：

ですから極端なことを言いますと、これを一方通行にしたらどうでしょうか。

調整課長：

それも1つあると思います。

これについても警察でやっておりますが、地元の人たちの同意書が必要となります。警察等の許可が得られれば、駅から国道に抜ける道は狭いですから、どちらかを一方通行にするなどの考え方もあるかと思えます。地元が要望すればできないこともないかと思えますが、不便になるかと思えます。

保田委員：

都市計画道路となっているGSSセンター前の道路工事ですが、かなりの年数が経過し一向に進んでいませんが、どうなっているのでしょうか。

調整課長：

先ほども申し上げましたとおり、土地を横断する河川や取り付けの道路の調整などいろいろな関係で、今のところ時間がかかっております。県での調整不足でございまして、地元の同意が頂ければ、即、動けるようになっており

ます。

保田委員：

先ほどのような一方通行にしようというお考えですか。

調整課長：

先ほどのお話は、道路によっては一方通行できる場所があればやった方が  
良いということで、即やりましょうということではありません。

保田委員：

私もそう思います。一方通行にすることは大変なことだと思います。

調整課長：

先ほどご提案させて頂きましたのは、踏切内の歩道のないところを人が横断  
して、車が行き来し事故がおきると危ないので、国道側の2段階の横断歩道  
を1本化にすることと、海側にも1本横断歩道を設置することにより、踏切  
南側の利用者が増えるのではないかとということで、今ある歩道をうまく使っ  
ていこうとのご提案であります。

でもそのような形にしても、踏切北側は近いですし、朝急いでいる中では、  
改善がみられず、依然北側を通るということであれば、車との接触事故がな  
いように一方通行にしたら事故もおきないのではないかと、一方通行の  
お話をさせて頂きました。

森田委員：

踏切北側を歩いて行くという人達は、バリアフリーの対象とは違うのではな  
いでしょうか。

露崎委員：

県から全てにつままして前進的な考えで、できるところからとのお話があり  
大変ありがたいと思っております。

その中で、今問題になっている神門踏切の件ですが、踏切手前に横断歩道を  
設置し南側へ渡ればどうかというご説明ですが、踏切の手前に横断歩道とい  
うことでありますと、踏切が遮断されている時はいくらでも渡れるのですが、  
開いている時に人が渡っていた場合、踏切内に車が止まってしまうという危  
険が生じますから、その辺についてもご協議願いたいと思います。

維持課長：

そういうことも含めて警察の規制当局と協議し、やれるかの判断をお願いしたいと思います。

露崎委員：

それも1つの案ですが、実際問題として、本当に急いでいる人達は踏切北側を歩いているのです。ですから、人が歩ける、車椅子の幅、1mちょっともないと思うのです。ただ単に、車椅子で通れる幅を確保したらいいのではないのでしょうか。正式にやれば、先ほど、小柳さんが言いましたような形になるわけですが、踏切北側に必要な最低限の幅だけを確保して頂いて、その分、踏切南側を狭くするとか、方法はあるかと思います。まともに南側へ1.5mくらいずらしてしまいますと、1億円くらいのお金はすぐに飛んでしまいます。町においても1/5の負担金は支払わなくてはいけなくなります。大変なお金になります。単純にできるようなところで、その部分的な改良ができないのかと思います。

調整課長：

それも協議させて頂いております。

ご存知だと思いますが、ホームの下に2ヶ所、信号感知の施設、センサーがあります。そこをかまうことによって、その他のものへも影響が出てきます。ですから、簡単にはできないのです。人が歩くのであれば1m、車椅子が渡るのであれば最低1m50cmなければならないと思います。

露崎委員：

その1m50cmですと、大変なお金になるわけです。本当に、車椅子と人が通れるだけの幅でなんとかできないのかということなのです。

維持課長：

踏切南側の歩道が2mあります。踏切北側を確保して、南側を狭めるご提案もJRにはいたしました。

調整課長：

こういった意見を整理して、もう1回JRと打合せをします。

維持課長：

一宮町の福祉の関係の方から、車椅子が渡る時にはどうしても2mは必要と

のことです。現在2mある踏切南側の幅を1メートル50cmにすることは、車椅子側の人から言えばやめて頂きたいとの意見も聞いております。そうしますと、邪魔な縁石をとってしまったらどうかと思い、JRへご提案しましたら、縁石をとることにより歩行者を巻き込む恐れがあるので、JRとしては縁石をとることは容認できないとも言われております。

思いつくことについてはこのような形でJRと協議をしております。その中で、なかなか難しくなっております。最終的には、JRからは、あの踏切は除却するのでしょうかと言われてしまいます。

露崎委員：

もっと簡単に言えば、あそこで事故がおきない限り、県においてもJRにおいてもやって頂けないかという話になります。

例えば、踏切北側にそれだけの歩道スペースがあった中で、あるいは横断歩道設置の中で交通事故にあった場合と、歩道の外部で交通事故にあった場合では、補償問題などを考えた場合、歩行者が有利になる方法も考えなければいけないと思います。

そういった点も含めて、一番良い方法をなんらかの形でお願いしたいと思いません。

維持課長：

先ほど森田委員からも出ましたが、今日はバリアフリーの関係であります。だいたい踏切北側を歩いている人は、駆け抜けていく人達です。狭いところを1mの幅をとって車椅子を通せるようにした時に、はたして車椅子は1mで安全かと言いますと、安全ではありません。かえって危なくするだけだと思います。

事務局：

あと前後の歩道がつながりません。

維持課長：

だから、今の状況でモラルを守って頂きたいというのが、私の本音です。

可世木会長：

今、露崎委員がおしゃったような踏切が大原にもあります。踏切の幅も同じで、南側が1m20cm、北側が80cmです。神門踏切南側の2mを1m

20cmと80cmに切ったような踏切です。縁石はありません。そういうのが、実際、存在するのです。

黒川委員：

そういうものは法律的に、既にあるものはしょうがない。ですが、新しく作るとは法律上できないという、何かがあるのでしょうか。

維持課長：

それは聞いたことはありません。

調整課長：

JRについてはよくわかりませんが、県に関しましてはバリアフリーに必要なところを改善する時はバリアフリースタイルでやるということ、バリアフリーはコストがかかるという事であれば、別の整備を採用したりしています。今あるものは、時代時代で考え方が違ってきています。例えば、乗入口が急勾配になっているものというのは、当時は歩行者と車を分けるため、わざわざ縁石を20cmの高さにしていました。家の出入りは多少なり不便でも、道路を歩行する人と自動車が少しでも安全になるような形でという時代があったのです。今は、改修時にセミフラット型という勾配の少ないものにしてこうと方向になっております。

また、障害者にもいろいろございまして、身体に障害をもたれている方と視覚障害をもたれている方とでは、道路の利用の仕方が違ってきます。視覚障害者に関しましては段差が必要ですし、車椅子使用の方につきましては、ほんの少しの段差でも前の車輪がふれて危ないわけです。障害の種類、程度によってバリアフリーもいろいろあります。道路の方はこれにできるだけあう形で整備していきます。その都度その都度やっております。そういった状況です。

また、歩道についても昔は人が歩くには75cmあればいいとされてきました。75cmから1mになって、1m50cmになって、今は車椅子は2m50cmという基準でやっております。当時やったものを変えらるとなると、人家等の問題もあり時間がかかりますので、事業があった時に改善していきます。

可世木会長：

今お話のありましたセミフラット型というのは、皆さん方わかりますか。

調整課長：

段差があつてすりつけが急であるものをマウンドアップ型、ブロックだけが出ているものをフラット型と言ひ、その中間で、すりつけも少なくなるし、出っ張りもそんなに苦にならないものをセミフラット型と言ひます。そうしますと、乗入口がよりゆるやかになります。それと当然低くなりますから、民地側とのすりつけができます。

維持課長：

一宮町ですと、一宮橋を一宮側に渡つて、交差点のセブンイレブの反対側の角の歩道部分のようなイメージです。以前より上がりやすく、段差が少しゆるくなつております。

茂原ですと本町通り、旧128号線の千葉銀の交差点から木更津方向へ走つて頂いて、川を渡つて、それから大きなバイパス通り線があつて、また旧道の方を走つて頂きますとあります。あの部分の歩道は、もともとあつた歩道をセミフラット型に直した、歩きやすい歩道となつております。

可世木会長：

あの歩道は、もともと高かつたのですか。

維持課長：

高かつたです。しかも、幅員は旧基準で75cmあればいいということで、そのまま用地買収せずに現況の中で歩道をあのようになしたわけなんです。

事務局：

でも、宅地とは高さがあつていましたね。

維持課長：

そうですね。あれは、実は車道分を上げてあります。だから、20cmあつた段差を、車道部を5cm上げて、歩道を5cm下げましたから、結局、よりついてきています。

今後は一宮町の街中を改修する時に、やる機会があればやっつけていければと思ひます。国道は今の形態では、まずいじることにはあり得ませんので、歩道だけの改修になつていくかと思ひますが、歩道を直していく機会があればセミフラット型に、今後はやっつけていくつもりでございます。

可世木会長：

他にはどうでしょうか。

保田委員：

神門踏切を車をかきわけいくというのは朝のラッシュの事ですね。どの辺に住んでいらっしゃる人達が主に使われるのでしょうか。

また、下村地下道を通れば駅にすぐ出るので、その道をもっと使えば良いと思います。そのためには、もう少し明るくしたりして、なるべくそちらに誘導するというのも1つの手ではないでしょうか。今ある神門踏切を直すということは大変なことだと思います。やはり責任問題もありますから、たったこれだけのところを歩けるようにして行くといっても、やはりだめだと思います。それに少しの移設でも1億円かかってしまうというのであれば、先ほどの下村地下道を、もう少し手をかければいいのではないのでしょうか。もう1つですが、新生橋、一宮川の北側の土手を新たに人が散歩できるようになりました。押し車で行きましたら、勾配が強くて押し車が降りれません。介助者がいる車椅子の方でも、あれでは怖いと思います。その部分をもう少しゆるやかに直して頂きたいと思います。

事務局：

それは新生橋の出入口ですか。

露崎委員：

恐らく左岸側の出入口の勾配でしょう。右側はスロープになっています。

保田委員：

身体障害者や高齢者の人はたっぷり時間をとって、下村地下道や新生橋の方の安全なところを通ったら良いのではないのでしょうか。

可世木会長：

下村地下道は、車椅子の方は無理です。

保田委員：

神門踏切で1億円かけるのであれば、下村地下道をもっと少ない金額で直して使用するのです。



黒川委員：

駅の東側、神門の北側付近には駐車場がたくさんあります。その駐車場に停める人は若い人もいればお年寄りもいますし、いろいろな人がいます。そういう人達がああ踏切を渡っていくのです。

森田委員：

神門踏切に歩道がないわけではありません。片方に歩道がありますので、ご面倒ですがそれを利用したらどうかと思います。もう片方欲しいというのは道幅がないのですから。

露崎委員：

電柱や標識などがあるために歩道が狭く、非常に歩きにくいという問題が出ておまして、標識等につきましては県で悪いところから改修を検討しますという回答を頂いております。

しかし、直径のある電柱が道幅のかなりを占め支障になっており、そうした場合については歩道という形ではなくて、民家にご協力頂けるかということで、これは県の方でやる仕事ではないと思います。この協議会で方向性というものをを出しておかなければいけないと思います。どのように出したらいいかと言いますと、民家に直接入れて下さいと言っても実際現地を見ますと家が歩道近くまで建っており、民地に電柱を入れるスペースもありません。ですから、何か機会がある時、将来家を建てる時、ブロックを直した時などに入れて頂けませんかという事前交渉を将来に渡って、この協議会として、個々の方にお願ひするといった検討も必要ではないでしょうか。

保田委員：

本当にそうです。うちの方にも新しい家がたくさん建ちました。その回りの歩道にもすぐに電柱が立つわけですから、それを民地に入れるなり、地下を通すなり、条例で決めてもらいたいです。

可世木会長：

重点整備地区の中は商店街で、お願ひすればというところは若干ありますが、たしかに立てる場所がないところがほとんどです。これをどうしていくのか、将来の建替えの時にとお願ひしていくのか、何か他にいい案はございませんか。

調整課長：

電柱については、道路管理者の県が許可しています。NTT、東電なども許可していますので、当然申請の際には一言条件をつけますが、立替え等の申請が出てきた場合は、許可条件としてこれを出したいと思います。それには先ほど、露崎委員からお話がありましたとおり、バリアフリー協議会の中でもそういう場合には、個人の土地に入れる場所があるのであればご承知おきして頂ければと思います。占有者も用地交渉に歩いておりますので、県から言われても立てる場所がない場合もあります。また、建物の関係でどうしても路上でなくてはいけないという場所もあります。そういったものも全て調整しながら、土地の協力についてお願いいたします。

可世木会長：

これは県の問題かわかりませんが、例えば電柱があってそのすぐそばに信号が立っているというのは、非常に無駄のように感じます。

調整課長：

信号機と電柱は共架協議というのが、されていないと思います。

事務局：

道路に設計者がいて、ビルにも設計者がいるように、電柱にも電柱が永久に倒れないような設計者がいます。東電にもNTTにもいます。例えば、この線にこれだけ付加がかかっているとか、電線が1本線であるとか四方にいつているなどにより、電柱の立て方も違いますし、やり方も違います。また、そこに支線をつけることもあります。ですから、信号は電柱にはつけられません。東電ではNTTの線は受け付けても信号を受け付けることはないと思います。設計上、難しいと思います。

もう1点、民地に入れるという話がありましたけれども、線が家の上に通るというのは、基本的に火災などの災害面でできません。ですから、今は、少しずらしてやる場合もあります。

また、この協議会で将来のために事前交渉と言ってもそれは非常に難しいと思います。

また、私がもう1つ思うのは、電柱は全て真ん中に立っていますので、せめて、民地側か道路側にできないものか、県に聞いておきたいと思います。

真ん中に立っていますと非常に邪魔です。多少でも縁石ギリギリですとか、歩道より道路の方によっていればかなり違いますので、そのような形でお願いしたいと思います。

そういったことから、実質面での考えた方であった方が良いと思います。県には、歩道の真ん中ではなく道路側ですとか、歩車道境界ブロックギリギリですとか、民地ギリギリなどに入れられないものなのかどうか、何か方法があればお聞きしたいです。

調整課長：

まず、道路側というのは道路の建築限界で無理です。一宮町にも一部車道に側溝があるところがあるかもしれませんが、ほとんどが民地側に側溝が入っているかと思います。そうしますと、民地側につけるとなると側溝の真ん中につけることになり、排水ができなくなってしまいます。苦肉の策で真ん中についてしまっているというのが現状です。

事務局：

今、建築限界上とありましたけど、重点整備地区を歩いてみますと歩車道限界ブロックのギリギリのところ立っているところもあるのです。車のバックミラーなどがあたるとか、建築上の問題など、あるかもしれません。でも実際歩いてみると、道路ギリギリのところにあります。その辺も踏まえて県の見解で真ん中ではなく、どうにかできないのかということです。

一宮町長：

先ほど県の方がおっしゃったのは、電柱の行き場がないということですよ。

調整課長：

先ほど小柳さんから、民地側に電柱が立っているとのことでしたが、その場所は反対にどこでしょうか。そのような形で入れられるのであれば、入れてもらうのも良いとは思いますが。

一宮町長：

将来的には電柱をなくす方向で、地下に入れるしかないですね。

調整課長：

そうですね。そういう方法もあるかと思います。

可世木会長：

しかし、地下に入れるとなると、歩道にかなり大きなボックスを置くように

なります。

維持課長：

地中化するには歩道付近が2m50cmは必要となります。途中途中、地上機器、地上のボックスみたいなものを設置します。それが50～60cm程度の幅をとってしまいますので、相当の幅員がある歩道でないと難しい状況ということです。茂原の市役所の通り、バイパス通りは今回、県で地中化を進め、今年で終わりになります。

一宮町長：

では、地中化は難しいということですね。

維持課長：

もう少し歩道幅員があればよろしいのですが。

黒川委員：

国道はこれだけの幅がなければいけないというものではないという認識を持っていますが、世の中に国道というのはいろいろな幅があるのでしょうか。

調整課長：

いろいろあります。一車線の道路もあります。

黒川委員：

現在の国道に電柱のスペースを設けるとするのは、あり得ないのでしょうか。

調整課長：

はっきりないとは言えないのですが、昔、歩道にあったものをだんだん道路へ出してきているとケースがあるかということでしょうか。

一宮町長：

対面通行せず、一方通行にすればいいのではないですか。実際にあります。

黒川委員：

今の国道128号線、電柱1本くらいの太さはまだ余裕があると思います。

事務局：

白線と歩道の間がすごく広いですよね。

調整課長：

都市計画道路の規格だからです。

事務局：

白線と歩道がかなり間がありますから、逆に皆さん車をいつも止めているのです。良い悪いは別といたしまして、この歩道を調整し、電柱の移設をしたらどうかということを行っているのではないかと思います。

調整課長：

全般的に都市計画道路ということで広くとってあります。一概には言えませんが、例えば、今後、都市計画を改善してく中で、方法はあります。現在、道路に電柱が全くないかと言いますと、あるところもあります。歩車道ブロックを巻き込んで作っているところもありますし、側溝の中にあつて側溝を迂回させているところも実際にあります。あまり言うてはいけないことですが、車椅子の通行が頻繁でないところは電柱が立ったままのところもあります。道路の中にあるところもあり、電柱を見るとぶつけていたりもしています。人だけ安全で、車の方によせるということもできないとはいきれませんが。

一宮町長：

かつては車が走っていた道路を一方通行にして、歩道を広く大きくとった方法というのがあり、現に町の流れの中で分けて使用されています。アメリカの道路はほとんどそうですね。奇数道路は右側で、偶数道路は左側というように、1号ずつ一方通行が交替交替になっております。

伊藤委員：

そうですね。三島の町もそうです。昔の古い国道は通らず、バイパスを作つてそちらを通っています。一宮町も一宮橋を渡らず、せんだうから海岸に向かう良い道を通ってもらえばいいのではないのでしょうか。

一宮町長：

最近、車の流れが変わってきています。街中は込むので中の橋などを通っています。そうなりますとさっき言っていた一方通行という流れも出てきますね。ですが、皆さんの意見もありますからね。

森田委員：

たしかに理想かもしれませんが、それに対し地元の人達がどのようなお考えを思っているかということです。バリアフリーに対してはすごく良いのですが、実際関係ない住民の方から反発があるのではないかと思います。

可世木会長：

一番可能性のある道路というのは、駅から玉前神社への道です。あの辺あたりは一方通行にできるのではないのでしょうか。

森田委員：

私は以前、陣屋に住んでおりまして、陣屋も道が狭いんです。やはり、一方通行にしようかという話が出ました。しかし、皆さん反対しました。

一宮町長：

今まで一方通行になっていませんでしたか。本当狭いですよね。

可世木会長：

あれは旧道ですか。

露崎委員：

いいえ、旧道ではありません。

一宮町長：

やはり一方通行は難しいですね。

露崎委員：

もう家が道路の境界いっぱい建ってしまっていますので、これを広げるということは不可能に近いということです。町だけでは補償費を払い切れませんから、また、期間が短いと国庫補助事業にも対象にならないという形があります。ですからそういうところは昔のままの道路で、U字溝を入れて舗装して、利便性を図っているというのが現状です。

伊藤委員：

なぜ、一方通行にはできないのですか。

露崎委員：

それは先ほどからお話しています通り、住んでいる人達の問題等があります。

伊藤委員：

それは発想の展開だと思います。今までずっとこのような形でしたが、高齢者がこれだけ増えて、買い物も一宮町でしたいという時に、道路を広げられないということであれば、そういう考え方が良いと思います。

事務局：

ちょっとよろしいですか。

今日は県が見えていますが、一方通行は基本的に警察となります。また、警察を呼んだ時によく一方通行について議論して頂きたいと思います。

というのは、実は私、建設課へ行ったはじめての年に、オランダ屋さんのところの一方通行であった道路を解除するのに、1年かかりました。その協議たるものは、相当大変でした。一方通行にするのはもっと大変でしょうが、一方通行を解除するのも相当大変なのです。その近辺に住んでいる方たちの同意書一人一人全部必要ですし、そこを通る会社などの同意書も必要になってきます。それを警察の規制課と協議します。先ほどの踏切や国道、県道の大きいところは全て警察と協議しないと、規制課の許可なくしては道路ができません。町の大きな一級町道、二級町道の交差点などもみんな規制課と協議なのです。規制課の言うとおりにやらないと道路というのはできないのです。ですから、その辺は警察の規制課との協議ですので、警察の方に詳しく話を聞いた方がよろしいかと思います。今回、上総踊りでも国道を使いたいという話があったのですが、警察が絶対許してくれず、もし使いたいのであれば、佐川急便など国道を通る全ての会社から同意書をもらうようにと言った話になるんです。結局、道路は公道ですので、いろいろな人が通ります。そこまでの話になります。

露崎委員：

今のお話に補足させていただきますが、町道の一方通行は現在、町としましては考えております。それはどこかと言いますと、宮原交差点です。宮原交差点は7方向くらいの変則道路がいろいろ入り混じっておりまして、最近、死亡事故が発生しております。死亡事故がおきた場合は、どういう原因でこうなったのかと、県をはじめ警察等、町も入った中で、いろいろ協議するわけです。先般も、地元の方から、街中から走行してきた場合、せんだうの方になかなか曲がれないということも聞いております。町長はじめ議員さん、区長

さん等を交えて、右方向へ曲がるという時間差をして欲しいと警察へお願いに行ったのですが、はじめは警察もとりにやってくれなかったのですが、やはり死亡事故等がおきた中では、道路があまり多いもので、町道を1本つぶして下さいということで、宮原地区へお願いし、現在この一方通行について協議中です。皆さんも使いますが、いわゆる地元の人が多く使うわけですから、区長を中心とした地元の皆さんの同意が頂ければ、宮原の信号も変わる予定でございます。いわゆるせんだうの方へ矢印でいけるように、現在、協議中です。一方通行はそれなりにかなり難しいということです。その地元の人の同意が得られなければ全てだめになります。そういうことです。

一宮町長：

今日はせっかく国県道の関係で県の方で来ていますので、国県道の関係で今すぐにできる可能なことについて、お話頂きたいと思います。

可世木会長：

非常に早くできるものと時間がかかるものがあると思いますが、比較的早めにできるというものはどの辺でしょうか。

維持課長：

4番目の加納屋薬局さんのところからの外側線の確保については、警察と協議をして、許可が出れば、これは早急にできます。

一宮町長：

これはどういう意味ですか。

調整課長：

役場の方からきている白線が途中で切れてしまっています。なぜ切れてしまっているかはわかりませんが、道路交通法で言えば最低の2.75mあるので、外側線は引けます。

黒川委員：

要望については先ほどできるところからとのお話でしたが、これについてのタイムスケジュールで、どこからやってどこが最後となりますか。おおよそで結構です。お教え下さい。



調整課長：

現地を確認しながら危険箇所からやっていきます。それぞれ拾いながらやっていく状況となります。街中を全般に改修ということであれば、予算措置や測量等、皆さんと協議・計画を立てられますが、この維持・補修的なものにつきましては無理です。

可世木会長：

茂原のセミフラット型にしたところは、一気に整備されたのですか。

維持課長：

あれは、安心歩行エリアという事業区エリアを決めまして、重点的に整備していこうという計画があり、その中で認可されましたので、計画的に整理して参りました。

調整課長：

大変申し訳ないのですが、今日言いました計画とは、皆さんもご存知だと思いますが、9月16日に政権交代いたしまして、本日新聞にも載っているかと思いますが、現段階でだいぶ予算が白紙になっております。今までの計画でのセミフラット型などお話をさせて頂きましたが、当然安全のことですので継続してもらうわけですが、ここできちんとしたお返事ができません。それが決まり次第、またスケジュール的なものも考えていきます。国が負担する分、県が独自で使える分、そういうものを整理してやりたいと思います。その予算の枠、形、それが10月半ばに示される予定です。現在はそういう状態であります。

一宮町長：

今の関連のお話をさせて頂きますと、昨日、JRへバリアフリー関係で行き、エレベーターの問題が出ました。エレベーターはバリアフリー新法で期限が平成22年度までとなっております。平成23年度以降についてはどうなのかお話になったわけですが、これについては全く今の段階ではわからないとのことでした。

昨日帰ってきてから、今度の新政権で国土交通省の副大臣になった真淵澄夫氏の事務所へ問い合わせをし、先ほど電話でお返事がありまして、国土交通省としては平成23年度以降も続けたいが、民主党の方針がまだ決まっておらず、バリアフリーもまだ結論を出していないということで、今の段階ではわからないということでした。

民主党の方針としては、今までの公共事業はいったん凍結して、やるものとやめるものとの仕分けをするということです。

可世木会長：

他に何かご質問等ございますか。なければこれで終わりたいと思います。  
いろいろと今日はありがとうございました。