

◆三宅和広議員 6月定例会一般質問、てんどう創生の会3番手の三宅和広です。通告に従いまして質問をさせていただきます。

今回は、踏切の安全確保、具体的には、JR奥羽本線第一谷地踏切の拡幅について、お伺いします。

第一谷地踏切の改良については、まちづくり懇談会で何度か要望が出され、また市議会においても一般質問で取り上げられたことがあります。残念ながら改良事業の実現には至っていません。理由としていろいろと挙げられていますが、今回は違った観点から、この第一谷地踏切の改良についての市としての考えをお伺いしたいと思っております。よろしくお伺いいたします。

天童中部地域まちづくり懇談会で、JR奥羽本線第一谷地踏切の立体交差化などについて、数回にわたり要望が出されています。

私が知り得る範囲では、平成21年、27年、29年にあったようです。平成27年には、第四中学校の生徒の通学路の安全確保のために、久野本と柏木町を結ぶ第一谷地踏切を立体交差化してもらえないか。また、同踏切から25メートル道路に出るまでの道路に、歩道を新設してもらえないかと住民の方から要望が出されました。

これに対する回答は、「第一谷地踏切については、山形新幹線の新庄延伸に合わせて踏切の統廃合が図られた際、JRに存続を要望し、その後、県事業による踏切拡幅計画を踏切東側の区域から実施してきたが、西側区域については関係者から同意が得られず、事業中止になった。一度中止した事業を再開することは課題が多く、立体交差化については、現在、交通量や道路ネットワークの観点から事業化は困難と県から聞いている。また、第一谷地踏切から市道矢野目久野本線、いわゆる25メートル道路までの間の県道の歩道整備については、家屋が連たんしており、多額の費用と時間を要することに加え、関係地権者等の合意形成が必要不可欠であり、相当困難な状況とのことである。今後は道路関係者、警察、学校関係者との通学路の合同安全点検などを引き続き行い、必要な安全対策について積極的に道路管理者である県に要望していく」というものでした。

また、平成29年には、奥羽本線の東側から登下校する四中生徒の通学時の安全確保のために、奥羽本線の下を歩行者や自転車が通れるアンダーパスの整備を検討していただけいかと住民の方から要望が出されました。

これに対する回答は、「主要地方道山形天童線を東西に横断し、奥羽本線の下をくぐって四中まで通り抜けられる道路やアンダーパスの御要望については、主要地方道山形天童線から西側に家屋や墓地等があり、そこに歩行者専用道路や線路下を横断するための人道ボックスを市道として整備する計画はなく、交通量や道路ネットワークの観点からも事業化は困難であると考えている」というものでした。

このように第一谷地踏切に関しては、これまでにたびたび要望が出されていますが、これは地域住民の方がこの踏切が非常に危険であると認識していることのあらわれと感じます。

説明するまでもなく、この第一谷地踏切は、踏切の道幅が4.5メートルと非常に狭く、市内の6カ所ある踏切の中で最も狭いのではないのでしょうか。自動車がすれ違うことができ

ない状況です。東進車線の線路手前に「止まれ」と横書きでペイントされていますが、線路の幅が狭いために、「止まれ」の3文字が踏切の幅におさまらず、「止」の字が踏切の幅を超えています。通常の道幅であれば3文字がおさまるはずなのに、2文字分の道幅しかないということだと思えます。

しかし、歩道がないわけで、車道が狭隘な上に、歩道がない線路上を歩行者が歩かなければならない状況は大変危険な状況であると思えます。この踏切を渡って通学している四中生はおよそ130人とのことです。特に登校時は130人が短時間に集中しますし、通勤時間とも重なります。ドライバーにとっても神経を使うのではないのでしょうか。また、四中生に限らず、地域の方、その中には高齢者もいらっしゃるかと思われまいます。そうした方々も歩かれるわけですので、危険な状況は、早急に改善する必要があると思えます。

しかし、残念なことに10年以上前から危険性が指摘されているにもかかわらず、依然として状況は変わっていません。要望の事業化が困難な理由として、多額の費用と時間を要することや、住宅の移転等の問題が挙げられています。確かに立体交差化や人道ボックスを整備するとなると、多額の費用と時間を要します。また、住宅の移転等の問題があるということとは理解できます。

しかし、踏切部分だけの拡幅であれば、そうした問題は発生しないため、実現の可能性は高いのではないのでしょうか。地域住民の方からも踏切部分だけの拡幅でいいから改善してほしいとの声をお聞きします。

歩道がなく、しかも車道部分も狭隘な現在の危険な状況を克服するために、踏切部分だけの拡幅をする事業の推進をJRや県に求めていく考えはないかお伺いします。

以上、1回目の質問といたします。

◎山本信治市長 三宅和広議員の御質問にお答え申し上げます。

踏切の安全確保についてのJR奥羽本線第一谷地踏切の拡幅について申し上げます。

当踏切の拡幅事業につきましては、県事業として、平成3年度から平成14年度にかけて道路拡幅と踏切拡幅事業を一体として進めてまいりましたが、踏切西側区域の関係者から同意が得られず、踏切東側区域のみの拡幅で事業が中止となっております。

その後、天童中部まちづくり懇談会において数回、踏切拡幅や立体化整備等の要望があったため県と協議して行ってまいりましたが、関係者の同意や整備費用の問題など課題が多く、事業化が難しいとの回答をいただいております。

今回議員が提案しております踏切のみの拡幅事業が可能かどうかにつきましては、現在、道路管理者である県や鉄道事業者である東日本旅客鉄道株式会社など関係機関への確認を行っております。

当踏切の拡幅については、県事業として一度中止した事業であることや、踏切に交差点が接近していることによる交通処理の問題、新幹線運行上の安全対策、踏切の統廃合等多くの課題があります。

今後、関係機関との調整を進めていく中で、踏切のみの拡幅事業に県やJRの理解が得られれば要望してまいりたいと考えております。

◆三宅和広議員 御答弁ありがとうございました。

それでは、再質問させていただきます。

踏切だけの拡幅が可能かどうか、JRと県のほうに照会していただいているということでございますので、よい回答が帰ってくることを期待したいなと思っております。

ところで国の法律に、鉄道と道路が交差している踏切を改良し、交通事故の防止と交通の円滑化に寄与することを目的として制定された踏切道改良促進法というものがあります。「踏切道」という聞きなれない言葉が使われていますが、「踏切道」とは、鉄道と道路が平面交差する場所を言い、「踏切」と同じ意味であると理解していいようです。

この踏切道改良促進法は、私が生まれた昭和36年に制定されたもので、踏切道指定基準に該当する踏切道の中から、交通量、踏切事故の発生状況を考慮して改良する必要がある踏切道について、国土交通大臣が法指定をすることとしています。法指定は、短時間で効果を上げるために、期間を定めて集中的に事業を促進することとしており、昭和36年の法制定時より法指定の期間を5年間とし、踏切道の改良が進められています。期間終了後に法律を改正し、新たにまた5年間を定めて踏切道の改良を進めてきたところでございます。

現在は、平成28年度から平成32年度までの5年間となっており、法指定された踏切道については、平成32年度までに改良を行うか、踏切道の改良に要する期間等を定めた踏切道改良計画に従って改良を行うことになっています。

この踏切道改良促進法ですが、平成28年に改正されています。改正の主な内容は、一つ目は、先ほども申し上げましたように、改良すべき踏切道の指定期限を5年間延長し、平成28年度から平成32年度までとし、課題のある踏切道を少なくとも全国で1,000カ所指定することとしています。平成28年1月に58カ所、平成29年1月に529カ所、平成30年1月に237カ所、現在合計して824カ所の踏切道が指定されています。山形県内では、山辺町の船町踏切と寒河江市の嶋踏切の2つが指定されています。国土交通省は今後も指定踏切道の対策促進を図るとともに、残る課題のある踏切道について、順次指定に向けた検討を行ってまいりますとしています。

次に、改正内容の二つ目ですが、今回の法改正前は、鉄道事業者と道路管理者が改良の方法について合意した踏切道でなければ、改良すべき踏切道として指定ができませんでしたが、改正後は、鉄道事業者と道路管理者との間で改良の方法が合意されていなくとも、国土交通大臣が指定することができるようになったことです。国土交通省によると、課題を抱える踏切は鉄道事業者と道路管理者が改良方法で合意できなくとも、国土交通大臣が指定し、期限を定めて対策を促進できるようにしたとしています。

改正内容の三つ目は、改良方法を検討するための協議会制度の創設です。鉄道事業者と道路管理者は、踏切道の所在地を管轄する都道府県知事や関係市町村長、国交省の地方整備局長、地方運輸局長を構成員とする地方踏切道改良協議会を組織して、必要な協議を行うことができるようにし、地域の関係者と連携し、地域の実情に応じた対策の検討が推進されるようにしました。また、指定された踏切道の改良方法を検討するに当たって、いつ、誰が、どのような話し合いをしたのかを明らかにし、検討プロセスの見える化を図っております。こうすることによって進捗状況がわかり、効果的な踏切対策の推進が図られることを期待されているということです。

以上のように、鉄道と道路が交差している踏切道を改良し、交通事故の防止と交通の円滑化に寄与することを目的とした踏切道改良促進法という法律がありますが、これまでこの踏切道改良促進法を踏まえて第一谷地踏切の改良について検討されたことがないように思います。

平成 28 年の改正で、国土交通省は課題のある踏切について、順次指定に向けた検討を行っていくとしました。また、鉄道事業者と道路管理者が改良方法で合意していなくとも、国土交通大臣が指定し対策を推進することができるようになり、改良方法については協議会を組織し地域の関係者も加わり、対策を検討することができるようになりました。

第一谷地踏切についても、この踏切道改良促進法に基づく改良を進めることができると思います。JRと県に踏切だけの拡幅について照会していただいているということでございますが、その際に、この法律に基づく改良の指定を受けて、第一谷地踏切の踏切部分だけの拡幅をする事業の推進をJRや県に求めているだけだと思いますが、その辺のお考えはいかがでしょうか。

◎小笠原祐治建設部長[併]上下水道事業所長 お答え申し上げます。

ただいま議員のほうから提案ございました踏切道改良促進法による平成 28 年度の改正ということでございます。こちらにつきましては、やはり踏切内におけます事故、それから開かずの踏切が解消されないというようなことから、国のほうでそういった改良についての促進を図る上で、平成 28 年に改正されたというような内容だと思います。

その中で、先ほど議員からもありましたとおり、平成 28 年以降に山形県内でその指定を受けたのが2カ所ということで、議員からありましたとおり、寒河江市の踏切、それから山辺町の踏切というようなことでございます。

今回の改正の内容で大きく4つほど改正になっておりますけれども、その中で先ほど議員からも御提示ありましたとおり、大きく変わったのが、踏切道の改良方法の合意がされなくてもこの指定が受けられるというのが大きな内容だと思っております。

ただ、今回県内のほうで指定になっております一つの踏切でございますけれども、道路管理者と鉄道事業者の事前協議がなされないままに指定をされたところが1カ所ございまして、その指定がされないままに現在に至っているということで、現在その踏切道の改良方法について、鉄道事業者と道路管理者の食い違いが生じて、事業のほうが大分難しいような状況に至っているというようなお話を、県のほうから伺っているところでございます。

そういったこともありまして、今後のこの踏切道の改良につきまして知事のほうで申し出をするわけなんですけれども、その申し出につきましては、やはり道路管理者と鉄道事業者のほうがある程度協議をして、どういった改良方法をするのか、その辺を取り決めた後に申し入れを行うというような県のスタンスだというふうになっておりますので、まずこの第一谷地踏切につきましては、県道というようなこともございます、そういった観点から、まず踏切道の拡幅の必要性について、今後とも県のほうと、それから鉄道管理者のほうと協議を進めさせていただきたいというふうに考えておりますので御理解をよろしく願いたいというふうに思います。

以上です。

◆三宅和広議員 国土交通大臣が指定するといっても、やはり鉄道事業者と道路管理者を抜きにして、頭ごなしにすることはできないのかなと思いますので、事前に鉄道管理者、道路管理者の協議が必要なのではないかなというふうに私も思います。

ですので、拡幅の必要性について十分説明をしていただいて、今後進めていただければいいのかなという気がしております。

改良すべき踏切道としての指定基準というのがありまして、踏切道改良促進法施行規則第2条の第5号にこういったものがあります。

「踏切道における歩道の幅員が踏切道に接続する道路の歩道の幅員未満のもので、次のいずれにも該当するもの」ということで、「踏切道の幅員が 5.5 メートル未満のもの」、先ほど御紹介いたしました、この谷地第一踏切 4.5 メートルですので、この基準はクリアしております。それから、「踏切道の幅員と踏切道に接続する道路の幅員との差が2メートル以上のもの」というのがあります。これも、西側、東側、道路の形状は違いますけれども、それぞれ2メートルを超えているというふうに思います。それから、「踏切道を通過する1日当たりの交通量が、通学路である場合は 500 以上」というものがあります。それから、「歩行者の数が通学路の場合は 40 以上」という基準もあります。この4つの基準、第一谷地踏切は全てクリアしているのかなという気がしております。

4.5 メートルの幅員というのは、非常に狭いというふうに思いますし、通学路として渡る生徒の数が 130 人を超えているという状況は、非常に危ない状況だということがありますので、その辺のところをよく県のほうに説明していただいて、御理解をいただければいいのかなと思いますが、その辺のところいかがでしょうか。

◎小笠原祐治建設部長[併]上下水道事業所長 答えいたします。

先ほどの議員ほうから御説明ありましたこの規則の中にそういった文言があるということでございます。その辺につきましても、合致する部分もあるのかなというふうには感じておりますので、その辺も含めて協議のほうでは、県のほうには申し伝えしていきたいというふうに考えております。

ただ、JRのほう、鉄道事業者になりますけれども、そちらのほうの今回の法改正に伴う案件でございますけれども、まず鉄道事業者につきましては、今のところ平成 13 年 10 月 1 日の国土交通省都市地域整備局、踏切道の拡幅に係る指針というものがございまして、その指針に基づいて、まず踏切道のほうの改良を行うというふうな計画を立てているというふうなことでございます。

こちら鉄道事業者のほうの基本的な考え方につきましては、まず踏切道は、踏切事故の防止及び道路交通の円滑化のため、立体交差化もしくは平面踏切の統廃合により、極力踏切をなくす方針だというのが基本的な考え方というふうな形でお聞きしております。

ですから、平成 28 年に法改正はなつたとしても、鉄道管理者のほうは平成 13 年のこの指針に基づいて今のところやっておるというふうなことでございます。

ただ、この指針のほうを見ますと、ただし書きというものがございまして、歩道の設置、それから道路の拡幅について、全く読めないことではなくて、読める部分もありますので、その

辺につきましては、再度この鉄道事業者のほうに確認をしながら進めていきたいというふうに考えておりますので、御理解よろしくお願ひしたいと思ひます。

◆三宅和広議員 その平成 13 年の指針でございますけれども、国土交通省都市地域整備局長、道路局長、鉄道局長名の通達だというふうに理解しておりますが、今おっしゃられたように、ただし書きがありまして、「踏切道に歩道がないか狭隘な場合の歩道整備については、その緊急性に鑑み、踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする」というのがあって、この同じ時期に出された「踏切道の拡幅に係る指針の取り扱いについて」というのがあります。ここに、「踏切道に歩道がないか狭隘な場合の歩道の整備の対象となる踏切」というのがありまして、その3号に、「その他踏切道における歩道の設置の必要性の確認がなされた場合」というのがありますので、この辺のところ、市としても強くアピールしていただければいいのかなと思ひますが、いかがでしょうか。

◎小笠原祐治建設部長[併]上下水道事業所長 お答えいたします。

議員がおっしゃられるとおり、指針、それから指針の取り扱いということで、そのただし書き並びにその取り扱いのほうの中で、歩道の設置、それから現道幅員のままでの取りつけができるというような読み方もできるということでございますので、その辺につきましては、いろいろ市のほうの内部としましても、改良方法についてさまざま検討させていただきながら、踏切道を改良する必要性について、まず県のほうと協議を進めながら、そういった改良方法についても、引き続き県のほうとも打ち合わせをさせていただきたいというようなことで考えているところでございます。

ただ、先ほど申しましたとおり、山辺町のほうにつきましては、こちらも県道でございます。県道で両方道路改良が終わりまして、二車線の道路、それから歩道もついているというような状況でございますが、こちらについても踏切だけを拡幅すれば間に合うというふうな状況でございますが、先ほど申し上げましたとおり、踏切につきましては立体交差化、それから踏切の統廃合というような鉄道事業者の基本的な考え方があるということで、なかなか事業が進んでいかないということもございまして、その辺いろいろ参考にしながら協議のほうを進めさせていただきたいというふうに考えております。

以上です。

◆三宅和広議員 鉄道事業者、JRさんを説得する必要があるわけなんですけど、先ほど申しましたように、狭隘な部分と、それから利用する歩行者が多いというところで、ぜひJRさんを説得していただければいいのかなと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

それで、先ほどの説明の中で、「あそこの第一谷地踏切は新幹線が通るから」というようなお話があったかと思ひますが、あそこはミ二新幹線ということで、新幹線ではなく、新幹線直行特急という理解でございますが、最高速度が 130 キロしか出せない線路になっています。今、普通列車でも 100 キロを超える速度を出しておりますので、「新幹線が通っている」というような理由は成り立たないのかなという気がしております。

新幹線のように 200 キロとかそんな感じではないですが、普通の電車よりもちょっと早いぐらいのものでございますので、できないという理由にはならないのかなという気がしております。むしろ少し早い列車が走っているのであれば、逆に改良して安全に歩行者がわたれるように改良する必要があるのかなと思いますが、市長、いかがでしょうか。

◎山本信治市長 新幹線、通常我々呼んでいますものですから、そう呼んでいると思うんですけども、議員がおっしゃるとおり、直行特急というような呼び方が正式なあれだと思っています。

そういう意味では、先ほどの答弁の内容については、少し問題があったかもしれません。だから、少なくともそういう観点からの課題もあるということには御理解いただければというふうに思います。

◆三宅和広議員 私が言いたいのは、JRを説得するときに使えるような題材なのかなという気がしていますので、その辺ところ、JRさんに先ほど歩行者が多いとか狭隘だという部分のほかに、こういった新幹線ではなく、新幹線直行特急だということで理解していただいて、ぜひ進めていただければというような話をしていただければいいのかなという気がしております。その辺のところはいかがでしょう。

◎小笠原祐治建設部長[併]上下水道事業所長 お答えいたします。

今回の県道の天童河北線の改良につきましては平成3年から事業を実施しています。これにつきましては、道路と踏切を一体的に拡幅するという事で事業が行われております。そうした中で、県のほうの回答になりますけれども、平成 11 年に山形新幹線が新庄延伸されたというところで、平成3年から事業を行ってきた後に、それ平成 11 年以降につきましては、この踏切のほうの拡幅については、県と鉄道管理者のほうで協議が全く進まなくなったというふうな回答をいただいております。

そういったことで、在来線と比べまして、そういった山形新幹線が運行することにより、やはり鉄道の車両の運行の安全性というような観点から、どうしても鉄道事業者のほうでは重きを置いているというふうに捉えているというようなことを伺っておりますので、その辺もあわせまして今後の協議の中では、いろいろ詰めさせていただきたいというふうに考えております。

◆三宅和広議員 JRさんの踏切を減らしたいということは理解できます。

ですけれども、あそこの踏切を廃止するということはできないと思いますので、廃止できないなら危険な状態をいつまでも続けていくわけにいかないのかなという気がします。ですので、踏切部分だけの拡幅だけでも進めていただくようJRさんをぜひ説得していただければいいのかなと思いますので、よろしく願いいたします。

天童市としてそういった方針で臨むというので、していただければいいのかなと思いますので、よろしく願いいたします。

お金と時間がかかるということで、JRさんとか県のほうではやりたがらないのかなという気がします。ですけれども、より安全な踏切になるよう、粘り強くJRと県に協議していただければいいのかなと思います。ぜひ実現できるように取り組んでいただければと思います。

私もこの第一谷地踏切の拡幅について、踏切道改良促進法により指定していただけるように、各所で要望していきたいなと思いますので、よろしく願いいたします。

以上で質問を終わらせていただきます。ありがとうございました。