

第2回合同会議の意見について

- ① 踏切内誘導表示対策の計画段階において、鉄道事業者・道路管理者の協議を実施すること
- ② 大塩踏切は、近傍に橋上駅舎に併設された自由通路（視覚障害者誘導用ブロック・エレベーター完備）が2022年に整備済みであり、安全上の観点からも踏切内誘導表示の整備について、特定道路の見直しを含めた検討が必要
- ③ 特定道路上の踏切道には、歩車分離ができていない（あるいは十分でない）踏切があることから、歩道整備や車両通行規制等による歩車分離を前提としなければ、却って危険な状態になる可能性がある
- ④ 国または県が、踏切内誘導表示の統一規格、および踏切部の舗装材に応じた施工方法等を示すべき

→ 特定道路上や地域ニーズのある踏切道のバリアフリー対策について、視覚障害者団体等の意見を踏まえ、踏切道内誘導表示の設置の他、迂回路の整備等により踏切道の横断交通量減少を図るなど、引き続き踏切対策を推進していきます。

歩道がなく、路肩も狭いなどの狭小踏切において、拡幅計画に引きずられ、バリアフリー対策が遅れることにならないよう、先行して実施したいとしています。

利用者の安全な通行のため、誘導表示の形状についてはガイドライン改定に向けた検討を実施しているところです。

その他意見

- 踏切内誘導表示は合成ゴムとの接着が悪く、耐久性に課題があるため、剥離片が通過列車車輪に接触した場合、緊急停止が懸念される
- 合成ゴム製踏切板への踏切内誘導表示の設置に向け、接着性・維持管理の技術的な指針、鉄道事業者との協議方法を示されたい
- 施工事例の踏切内誘導表示の設置位置の根拠、服部踏切の移設経緯、ならびに移設後の状況の変化について示されたい

→ 踏切道内誘導表示の剥がれに伴う費用等鉄道事業者の負担にならないよう、合成ゴム製踏切板への誘導表示の接着については、ガイドライン改定の中で提示する方向で検討しているところです。