

事業費が1億3千万円となっています。

工事日程は、JR千葉支社が全体調整をおこなつてまして、平成24年1月に工事に着手し、平成24年10月には新設するエレベーターを供用開始する予定になっています。なお、既存跨線橋の撤去まで含めた事業全体の完了は、平成25年3月を予定しています。



現在成東駅で使用されている跨線橋

Q この事業にかんして、山武市の負担金はいくらになるのかうかがいます。

ベーラー及び跨線橋の新設にかかる事業で、事業費は4億6千500万円です。

A 都市建設部長 成東
円と東金線複線化促進協議会負担金364万6千円が含まれていますので山市の実質的な負担金額は9千279万9千円になります。

A 者にどのように周知していくのかがいります。

つきましては、平成24年
度から着工となります
が、事業に全く影響は
ございません。

A 総務部長 工事関係の周知については、駅前に周知ポスターを掲示、区長や自治会長を通じての市内回覧、近隣の中高等学校へは文書を配布して、周知を図っていきたいと思います。なお駅の周辺につきましてはJRが戸別訪問して、事業内容を説明すると聞い

Q 現在、成東駅で使
用されている跨線橋
は工事終了後にJRが1
億3千万円をかけて撤去
することですが、この
跨線橋は歴史的にみて
も貴重なものです。また
駅のホームの利便性を考
えますと、跨線橋が1カ所
より2カ所あつたほう
が便利です。

この既存の跨線橋を、
工事終了後も残すことは
できないのですか。

東駅に設置されてい
る跨線橋は、レールを活
用して骨組みが造られて
いると聞いています。一
般の跨線橋と比較して高
さが低いため、パンタグ
ラフが接するところが特
殊な構造となつていて、
メンテナンスや緊急時の
対応が複雑になつてしま
うとのことです。

このため、JRでは既
存の跨線橋をそのまま残
すことは困難であるとい
う判断です。

しかしながら、歴史的
に価値があるという話も
ございましたので、再度

A この既存の跨線橋を、工事終了後も残すことはできないのですか。

A 東駅に設置されてい
る跨線橋は、レールを活
用して骨組みが造られて
いると聞いています。一
般の跨線橋と比較して高
さが低いため、パンタグラフ

A 日向駅、松尾駅の
バリアフリー化について、どのように考えていますか。

A 市長 成東駅が一日
5千886人。日向
駅が一日、2千732人。
松尾駅が一日、2千162人です。

JRのほうにこの既存の跨線橋を残すよう、要望したいと思います。

Q 近隣のJRの駅でエレベーターが設置されている駅はどこですか。また、JRとして駅にエレベーターを設置する基準はあるのですか。

A 総務部長 近隣の駅では、大綱駅、東金駅、八街駅にエレベーターが設置されています。

なお、基準ですがバリアフリー新法に基づいて決まっておりまして、一日の乗降客が3千人以上ということです。

ておこなっていく事業です。

一日の乗降客が3千人以上ということが現在の基準となっていますので、今回、成東駅の整備をお願いすることができますので、日向駅と松尾駅につきましては、方法は2つ、一日の乗降客を3千人以上にするか、2千人でも何とかできる方法を考えるかということです。

市としては、一日の乗降客が2千人だからバリアフリーでなくともいいという考え方がありませんので、日向駅、松尾駅についても今後の利用状況等を踏まえながら、JRに要望を重ねていきました。

一般質問の内容は、各議員より提出された原稿をそのまま掲載しました。

※詳しくは、図書館又は
インターネットで会議録
が検索・閲覧できます。
(発行は後日)

A 市長 駅のバリアフリー化は、JRがバリアフリー新法に基づいています。