

## 生見尾踏切の安全対策に関する説明会及び質問票でのご質問・ご意見一覧（原文）

※本資料に掲載しているご質問・ご意見は、原則として原文のまま掲載していますが、個人情報の保護や発言内容の明確化等の観点から、内容の趣旨を損なわない範囲で一部記述の削除や表現の変更を行っています。

No.	説明会/質問票	ご質問・ご意見
1	説明会 (3月27日)	<p>今回の説明資料の一番最後のイメージ図は、まだ検討会の中では聞いてないお話。今の京急から来ている既設の跨線人道橋の安全スロープについては、この間、先日話合いをしましたけど、並行して建てるということは、今までありましたか。</p> <p>横浜市さんとJRさんの意見のみ記載して、我々の地元の意見として3つほど挙がっていましたが。最近2件の事故については、ながらスマホというんですか、2件とも外国の方ですよね。当然日本語が分からない方ですから。事故の状況については、私どもでちょっと調べたんですけど、やっぱりこういう会議でしたら、JRさんも出てくるのが普通じゃないかなと思います。いつもこれは言っていることなんですけど、どうしてもJRさんの意見、それから横浜市さんの意見のみで、我々の意見は、まあ聞いてはくれていますけど、こういう表現の中にほとんどない。ちょっとそれは、私としては不思議だなと思っております。</p> <p>今現在もしも踏切が止まった場合、山の方から海へ出る道路がなくなっちゃうんですね。とすると、鶴見の方まで行くか、新子安の方まで行かないと行けないんですよ。今、山のほうから海に行くのも生麦の踏切のみになりますので、例えば滝坂の踏切を両方から行けるようにするとかね、そういった案もちょっと含めて考えてもらいたい。先ほど何か考えていただけるといってお話は伺いましたが、今現状ではどうしようもないと思うんですよね。</p>
2	説明会 (3月27日)	<p>横浜市が事業主体なので、横浜市が責任を持って対応するため、JRは来ないということでした。それで1つお尋ねいたしますが、本日初めて、本当に10年ぶりにこの生見尾踏切の歩行者、あるいは自動車による交通に支障が生じた件数、二千何件というのが出ましたよね。本当に初めて。私も何度も何度もこれを出してくれてお願いしていたんですが、本当に10年、11年ぶりぐらいに出ました。これ、年度別の内訳というのは分かりますか。2002年から2025年まで何件ずつこういう支障が起きているのかと。その年度別の件数を言葉で言われても困るので、できれば紙に書いてね、お示しいただきたいと思います。</p> <p>横浜市が責任を持って住民に対応するとしても、JRが非公表とされてしまうと、それまでなんですよね。ですから、JRにも来ていただきたいと。住民の生の声を聞いてほしいと他の方がおっしゃったんじゃないかなと思います。</p>

No.	説明会/質問票	ご質問・ご意見
		<p>もう1点、5件の死亡事故と出ております。これは京浜東北線が1件と、あとは全部東海道線4件ということですね。まず、事故の発生時間は書いてあるんですが、それぞれ保安員の方がいたのかどうか教えていただけますか。</p> <p>道路局、あるいはJRがこの踏切は危ないんだと主張されている、そのお気持ちはよく分かるんです。じゃあ、その次には、どのぐらい危ないんだということが大事になってきますね。もちろん踏切というのは、安全な踏切というのは1か所もないと思いますよ。踏切は危ないんです。なきゃないほうが良いと思います。ただ、今私が質問したのは、保安員がいれば防げた事故が多いんじゃないか。もし安全を第一に考えるならば、保安員の時間帯を増やせばいいのではないかと。説明資料を見ますと、19時44分なんて割と早い時間にも保安員はいなかったんですね。もちろん一番古い例は18時50分なんていうね、結構交通の最盛期にも保安員はいなかった。こういうことです。</p> <p>それと、踏切上の歩行者、自動車等の影響で列車が止まった年度別件数をJRは公表しないということは、踏切の安全性が年度ごとにどの程度推移しているのか、保安員の配置とどういう関係があるのか、これが分からないまま全体で24年間でこれだけ危ないんですよ。ですから、本当に危ないなら危ないということをもうちょっと正確に説明する必要があると。こういう意味でお尋ねしております。</p>
3	説明会 (3月27日)	<p>説明資料の『3生見尾踏切の安全対策』に図を載せているが、前のページに、『2これまでの経緯』というのがある。これまでの経緯で載せている図や写真との関係というのはどうなるんですか。例えば説明資料の21枚目の表には、平成25年〈2013年〉、2014年、2017年、2019年というのがあるんですが、これと、『2これまでの経緯』で、いろいろ出ている写真との関係というのはどのようになるのか。特に2014年はニュースVOL.1、2017年はニュースVOL.5、その前は検討委員会、最後は、建築・都市整備・道路委員会で決めた。検討委員会で決めたというのはどれなのかということをお聞きしたいと思います。</p> <p>基本的にこの検討委員会なんかで決めたことが、その後の経過に反映されるんだと思うんですけども、それぞれの関係をどんなふうに考えればいいのかちょっとわかりづらい。</p>
4	説明会 (3月27日)	<p>スライドの20ページ目の一番下のところに、新設の跨線人道橋の整備は、踏切閉鎖への地域のご理解を得てから抜本的対策を実施するというふうに書いてあるんですけども、地域のご理解を得られていることと得られていないこと、ここの基準というのは何かあるんでしょうか。</p> <p>現時点で理解を得られていないというのは、あくまでも横浜市と地域の皆さんとの話合いの中でのいわゆる感覚というところによる。そういうこと</p>

No.	説明会/質問票	ご質問・ご意見
		ですよね。
5	説明会 (3月27日)	2点あるんですけども、1つ目は、21 ページの下に書いてある部分ですね、既存の跨線橋のスロープ化とありますけど、どんなふうにするのかということ。あと、資料 21 ページに記載のあるBルートとは何かということですね。あともう1点は、今日説明会ということで、この後どういう経緯を経て決定に至るのか、プロセスを教えてくださいなと思います。
6	説明会 (3月27日)	今日の説明会の総括というのはどこかで公表されるんですか。こういう意見が出て、市としてはこういうふうにと考えると、それに対して市はどういう対応をするかというのは、特に公表の予定はないという理解でよろしいですか。
7	説明会 (3月27日)	<p>20 ページのこれまでの経緯というところの一番下の踏切封鎖への地域のご理解を得てから抜本対策を実施することとして書いてあるんですが、踏切廃止については、合意形成が必要だと市長もおっしゃっていたと思う。これを先ほどの方も言っていたんですが、どれぐらいなのかというのは今分からないということで、ただ、今この説明会でも見るとおり、あとは10年以上やっているこの委員会ですかね、検討会と平行線ですよ。この書き方だと何か毎回毎回歩み寄って、どんどんこの検討会で全てだんだん踏切廃止に向かっているみたいな感じで僕なんかは捉えられるんですが、決してそういうことではなくて、この検討会では結構平行線で、そこまで話が詰まっているというのは私も出ているので思うんですが、感じます。この書き方だと、この検討会でどんどん進んでいるみたいに書いてあるのがちょっと違うかなというのは感じます。</p> <p>もう1点ですね。合意形成、このままだと取れないとは思いますが、議会での予算が勝手に決まることもあると思います。それについて、合意形成はないのに予算は取り付けることは可能なのでしょうか。それをちょっと「はい」か「いいえ」で聞きたいんですけども、お願いします。</p> <p>あともう1点、多分 2016 年ぐらいに、あれは地域の方々から横浜市に、ちょっと請願書か陳情書か分からないんですけども、踏切廃止をやめてくれという意見書というか、そういうものが出たと思うんですが、そのときにやはりここに書いてあるとおりの理解を得てからじゃないと抜本的対策を実施しないというふうに言ったと思うんですけども、何かどんどん抜本対策に向かっているような気はします。その陳情書というか、請願書はまだ有効なのでしょうか。</p>
8	説明会 (3月27日)	予算の執行というか、予算が計上されて、それが承認されるというのは、ここの説明会云々、やったやらない関係なく進んじゃうということですかね。議員さんとかが決めることですよ。
9	説明会	まず、説明資料の8ページの生見尾踏切の概要に、残念ながら、現在の跨

No.	説明会/質問票	ご質問・ご意見
	(3月27日)	<p>線人道橋を改修し、スロープをつけて、バリアフリー化ができるということが入ってないんですね。これ、大変重要なことだと思うんです。踏切横には跨線人道橋があるが、バリアフリールートが確保されていないと説明されている。今日のご説明の中で、ほかのところに出ていますけどね、これは斜路を造って、車椅子、あるいは乳母車がこの跨線人道橋を使えるようになることをぜひ触れてほしかったなと思います。</p> <p>それと、説明資料の24ページの安全対策というところに図が載っていますが、これを見ても既設の跨線人道橋は途中に階段がありますよね。これは正確ではなくて皆さんに誤解を生じるんじゃないでしょうか。これもできれば、隣にある新しい人道橋は将来のもので、古いほうも将来の姿で書いてほしかった。これをぜひ機会があればね、明日は無理でしょうけど、直していただきたい。</p> <p>説明資料24ページの図によりますと、踏切を廃止するのが前提で、踏切のど真ん中に支柱が立つということですね。例えば、じゃ、この工事の際は、踏切は当然閉鎖されると、こういうことになります。そうしますと、今、古い跨線人道橋の補修工事をやっていますが、これは何年何月までかかるんでしょうか。</p> <p>また、斜路を造る際、一時的には古い跨線人道橋は通行ができなくなると思うが、補修工事が続く間は新しい跨線人道橋の工事は始まらないというふうに理解してよろしいでしょうか。</p> <p>安全性についてですね、保安員のいないときに全ての事故が起きているということが明らかになりました。横浜市からは、保安員の配置は難しい、あるいはその機能について完璧ではないという話がございましたけども、人命第一を考えて、踏切の安全性を第一とするならば、要するに雇用形態とかお金に関わりなく保安員を全面的に配置すれば、人身事故は極端に減るんじゃないかと思いますが、いかがでしょうか。ぜひ保安員の拡充をお願いしたいと思います。</p>
10	説明会 (3月27日)	<p>事故後、保安員の方が配置されましたね。保安員の方と、話したことがあるんですけど、JRさんから依頼されて立っているとのことでした。今のお話では何か横浜市さんのほうで立てられているというような話に受けたんですけど、その方はJRさんから頼まれたというふうに伺っておりますが、その辺いかがなんでしょう。</p>
11	説明会 (3月27日)	<p>今日、金曜日の6時半からこの説明会で、明日は土曜日の説明会もあると思うんですが、私は来られないので、今日来られる人と明日来られる人がいると思うので、今日あった質問、また明日あった質問、それに関する回答をぜひともホームページか何かで議事録的なことでしっかりと載せていただきたいなと思います。今日、どちらかという賛成の意見があんまりなかったようなので、明日また賛成の意見とか私も聞きたかったりする</p>

No.	説明会/質問票	ご質問・ご意見
		<p>ので、そういう意見、もちろんあると思いますので、そういうのが明日来ないと分からないとか、そういうのがないように全て全部議事録や何かでホームページなどに載せてほしいなと思います。集約してしまうと、ちゃんとした意見がわからないと思うので、意見と回答について、集約しないでしっかり載せることを強く要望いたします。</p>
12	<p>説明会 (3月28日)</p>	<p>既設の跨線橋について、今、中央のスロープの工事をなされているのかどうかちょっと分からないんですけど、生麦駅に行くところが非常に跨線橋が狭くなっていて、特に雨の日はすれ違うのが大変困難な状況になっています。この工事はそのスロープの工事であるのか、いつまで続くのかということを知りたいと思います。</p>
13	<p>説明会 (3月28日)</p>	<p>既設の跨線人道橋のスロープ化の話なんですけど、あれは全体をスロープにするんですか。幅員が変わるのか、具体的なイメージが分からないので、それを教えてください。</p> <p>それともう1つの質問が、最終的な案が何か変わっちゃいましたよね。ずっと幅6mでやるという案だと、たった今まで思っていたんですけど、そうじゃなくて既設の跨線人道橋を残しつつ、かつ6mの幅員を4mに減らして、新しい跨線人道橋を造るということで、2つ残すという形に急に変わっちゃったような印象を受けました。これはなぜなのかということの説明が一切ないので、詳しく教えてほしいと思います。</p> <p>要は、私の質問の趣旨は、踏切をなぜなくすかというところが一切分からないんです。何か踏切をなくすことありきみたいな印象を受けちゃっているんで、本当に何のためになくすのかということがよく分からないのと、私なりに解釈したのは、最初に上れない人とかね、車椅子の人は今まではスロープがなかったから、踏切を渡らざるを得なかった。それをエレベーターで通れるようにすると。それをさらにもっとエレベーターを使ったほうが便利だよというふうにすれば、踏切なんてわざわざ通る必要はないんですよ。そうすると、自動的に人が通らなくなれば、廃止云々なんてことを前提にしなくたってスムーズに進むと思うのに、なぜ廃止したいのかというのが本当に分からない。</p>
14	<p>説明会 (3月28日)</p>	<p>新たな跨線人道橋の幅員を6mから4mに変更になるというのは私も今日初めて聞きました。2mの既設の人道橋が残っていて、あれは設置から何年ですか。その辺の強度計算も再度考えていただきたいんですが、電車が通っているということは、電食を起こしている可能性があると思うんです。あのくぎや柱も。その辺のことを考慮されているのか、また検査をされているのか。いつまであのまま残しておくのか。よくその辺は検討される必要があるんじゃないかなと思います。</p> <p>それと、2mと4mの2本の跨線橋を残しておいて、どういう使い勝手を考えていられるのか。非常に利用者としては使い勝手は不便になると思い</p>

No.	説明会/質問票	ご質問・ご意見
		<p>ます。1本しかないからそれを渡れば良いという考え方、2本あるからどちらか行きなさいという考え方、自転車または車椅子の方はどういった方法でもって渡ったらいいのか。それと、設置する大型エレベーターの大きさ、容量等をどのように考えていただけるのか。それをちょっとお聞きしたいのと、それと現在の跨線橋を、補修をかけていただいているんですけども、長い年月かかると思うんですが、これの理由をちょっとお聞かせ願いたい。今は、幅員を狭めていますけども、あれによって今、非常に通行が悪い状態です。雨のときには特に悪い状態です。もう今更仮囲いを撤去しろとは言えないかと思しますので、それはそれでもって動くんですが、工期短縮が図れるのかどうか。その辺のことも検討課題の1つとしていただければと思います。よろしく願いいたします。</p>
15	説明会 (3月28日)	<p>1つは、北線の開通前後で、南北道路の交通量は少なくなったのか、多くなったのかという点で、今度の調査、第1回目の調査のときは自動車が515台、歩行者が4,630ということだったんですが、少なくなったということになるのかなというのを確認したいと思います。</p> <p>もう1つは、私は跨線橋をまず造って、そして駅から出て、商店街を通って、商店街の分断ではなくて、それをどんなふうに使いこなすかということを含めて住民が判断するべきだということを考えている。説明資料で既存の踏切の上にしかできないというところがどうも腑に落ちないところなんです。踏切の横側を通るということがどうしてできないのかというところの説明がよく分からないというところがあります。</p> <p>3つ目は、2021年の6月6日に梅津課長に来てもらって、この跨線橋で新しくエレベーターを造ったわけですが、1億円ぐらいかけて造ったんですが、中央部にあるこの階段が残ったままでは全然速効対策にならないんじゃないかと、みんなでこの問題について話をしたところなんですが、改修については古いということがあって、耐震化の問題もあって、無理ですということで階段は残したままなんだけど、緊急的に造ったんだから、使えということだったんですね。今回その辺が、スロープ化できることになったんですが、この辺の変更が了解できないところ。56年も前の既設の跨線橋ですから、幾らメンテナンスをやっても早晚駄目になると思うし、横浜市でも最大の地震が起きるのが、30年以内に80%近い確率で起きるという状況になっているので、そんな地震にも耐えられるよう、しっかりと新しいものを造るべきじゃないかなと思います。また、自転車が2台乗っていて、26人乗りのエレベーターを造るということであれば、4mなんて小さくしないで、6mということで広々とした形で跨線橋を造ることのほうが将来にわたって有意義だろうし、商店街の分断ということも、この橋を使って6mの幅があれば、いろんな対応の仕方ができるんじゃないかと思っておりますので、ただ人が通行するだけの問題ではなくて、まちの発展ということも考えたら、そういうことを考慮すべきではないかなと思って</p>

No.	説明会/質問票	ご質問・ご意見
		<p>おります。</p> <p>既存の跨線橋、現在 56 年たっているということなのですが、いつまで使うつもりなんですか。今新しく造ろうとするものを 4m にしてしまった場合、当初の計画の 6m という発想そのものはやめることになるわけですが、旧の跨線橋、今ある跨線橋を 100 年以上使おうとしているのであれば、そんなばかなこと考えるのやめてほしい。今新しく造るものを何年の寿命で考えるのかということを見ると、この 56 年間の差はどっかに出てくるわけですね。</p>
16	<p>説明会 (3月28日)</p>	<p>普段子供を自転車に 2 人乗せて踏切を使う子育て世代なんですけど、スライドの 6 枚目にありましたイメージ図の概要というところに交通量が、歩行者と自転車で 1 日 3,667 人ということなんですけど、これって自転車は何台なのかなというのが気になった。新しいイメージ図が出ていますが、新しい人道橋のほうが 6m から 4m に変更になるという内容なんですけど、これだとエレベーターが 1 基ずつで、人だと 26 人で、自転車だと 2 台乗って上がるというイメージで合っているか。現状、朝の時間帯に保育園の送迎と会社へ通勤される方で、自転車がすごく今の踏切の幅でも多いときだと多分 10 台は踏切を待っているような状況なんです。そういう点をエレベーター、2 人ずつで上がるとなると、すごく時間がかかってしまうんだろうなと思った。斜路付き階段のイメージ写真だと、真ん中がスロープになっていて、左右は階段になっているようですが、これを子供を 2 人乗せたまま母親だけ自転車を降りて上がるというのはすごく危険だなと思ったのと、その場合、上から来る人、下から来る人、どういう優先なのかなとか、そういったところがちょっと分からない。このイメージ図を見た感じだと、新たな跨線人道橋の幅員が 6m から 4m になってしまったら、自転車利用者で 1m 使われると、残りは 3m になる。これが両サイドに何台かずつになったら、そのまま人の流れにぶつかるんじゃないかなというふうに思った。自転車は押して歩くということを想定しているということだが、押して歩くとそれだけで幅は 1.5m ぐらい、1m 以上使うと思うんです。そうすると、4m で足りるのかなというのはちょっと疑問に思ったのと、それに加え、エレベーターは車椅子、ベビーカーの方も使うので、そういった方が間に入ってくると、余計に朝の時間帯、夕方の頃になると接触事故は逆にそういう意味ではリスクが増えてしまうんじゃないかなというふうに思ったので、その辺、自転車の対応としてはどのように考えられているかということをお伺いできればと思います。</p>
17	<p>説明会 (3月28日)</p>	<p>車は 1 日 436 台通っているんですが、この内訳はありますか。その場合、総持寺側も閉鎖されているので、隣の滝坂のみになっているんですが、あれを通すんでしたら両通行にしてもらおうようにしてもらえないですかね。考えてもらえますかということです。</p>

No.	説明会/質問票	ご質問・ご意見
18	説明会 (3月28日)	<p>1つ目は、この新設の人道橋の建設に当たって、既設の人道橋も踏切も使えないみたいな期間がどのくらいあることを想定しているのか。全くなくてどっちかは必ず使える状態で工事をするのかということが1つ。</p> <p>もう1つは、私も結構自転車を使うんですけど、自転車の使い方をどう想定されているのかということで、新しく造る人道橋の画像を見ると、例えば南側から北側に渡りたい場合って、一回京急前のエレベーターで下りて、京急は踏切を渡るという想定なのかなと思っているんですけど、それだと結構自転車を使う身からすると不便かなと思っていて、京急のほうのエレベーターを降りるといふか、そういうことをして踏切を使うことなく向こう側に渡ることができないのかなというのをちょっと聞きたいと思ったところです。よろしくお願いいたします。</p>
19	説明会 (3月28日)	<p>まず、あの踏切は閉鎖というのはもう決定しているんでしょうかということですね。</p> <p>それからあと、昨年事故があったんですけど、関係者の方が1,2週間立ち会われたと思うんですけど、そのときに質問したんですけど、かねがね危険だかなと思っていますのが、横須賀線と京浜東北線との間に遮断機が無いんですね。遮断機がない理由をおたずねしたら、何かあそこ、幅員が規定よりも短いから、4mか5m以上ないと遮断機が取り付けられないということだった。そんな幅員の関係じゃなくて、あそこに遮断機をつければ昨年の事故は防げたんです。そういったことで、まず遮断機をあそこにつければ、要するに立ち入らなくなる。横須賀線と京浜東北線の間は、先ほどビデオにもありましたけど、横須賀線側に入ったときに電車が止まったと思うんですけど、あその間に人が発見されると電車は止まるようになっていくということですね。そういったことで、別に踏切の開く時間とか踏切の閉まる時間を想定して、あその遮断機をつければ、かなりそういった誤認識といいますかね、入って閉まるという事故は防げるんじゃないかと。</p> <p>それからもう1つは、過去にもご指摘をしたんですけど、京急は列車の最後尾が通過してから遮断機が上がるまで7秒なんです。JRは10秒以上。これはどういうことでしょうか。要するに電車が通過してから遮断機が上がるまでの時間が長ければ長いほど、あそこが開放される時間は短くなりますから、当然危険度は上がります。その時の説明は、電車が長いからだとおっしゃいましたが、最後尾が通過するから関係ない。そういったことのご検討があれば事故は当然減る。</p> <p>この間もちょっと目撃したんですけど、あそこはかなりお年を召した方が中には立っていらっやいますね。朝と夕方。そのときにお年寄りが横須賀線と京浜東北線の間に入られてしまったんですね。要するにピンポンピンポンと警報器が鳴り始めた。その警備員の方が戻ってこいと。山側のほうに戻ってこいとという指示を出した。お年寄りなので、うろちょろしちゃ</p>

No.	説明会/質問票	ご質問・ご意見
		<p>って、戻ってこいじゃなくて、その場にしゃがみ込むとか何かそういう指示のほうが私は安心じゃないかと。そういうようなことで遮断機の設置を検討されたい。</p> <p>それから、死亡事故の原因というのは何か。事故の真の原因は何かというのを把握していただきたいんですね。列車事故の真の原因は何か。そういったことで先ほど申し上げたようなことを検討いただけたらと思います。あと、地域社会、地域の経済上の問題を心配されるという反対意見があるとおっしゃるんですけど、それは人の問題でお答えされるんじゃないで、車のこともおっしゃっていると思うんですね。だから、車を止めてしまうということは、ご商売をなさっている人なんかはご懸念されていることの一つになっていますので、人の動きがメインになりますけど、車の動きを遮断するということに対するもっと前向きな検討をされたいかがかなというふうに思います。</p>
20	説明会 (3月28日)	<p>この最初の事故から13年もたっているわけですが、懸念事項に対する取組ということで、市としてもいろいろ取り組まれていると思うんですが、いまだに13年経ても踏切廃止にならない、その理由は何なのか。この間に5名の方が亡くなっている状況の中で、13年も経て、この取組が進んでいない一番大きな理由ですね。ご説明いただければ幸いです。</p>
21	説明会 (3月28日)	<p>通勤や通学でやっぱり生麦駅を利用するというので、跨線橋を利用する方も多いと思う。結局、費用の問題とかもあると思うんですけど、生麦駅を利用するということでは、京急さんとかとはどういったお話が出ていたりとか、そういったまちづくりという取組になると思うんですけども、そういった部分での生活しやすいというところの視点はどうかかなというふうに思ったんですけど。</p>
22	説明会 (3月28日)	<p>今度新しくできるであろう人道橋について、私いつもバイクを使っているんですけども、例外的にエレベーター等でそういう小型自動二輪は使えないのかという質問と、廃止するというので、安養寺側と第一京浜国道側、それぞれの商店街のふだん車、それからオートバイを使っている等々の方たちの承諾をすでに得ているのか。</p>
23	説明会 (3月28日)	<p>要望なんですけども、1つが車の話で、新しくできた岸谷生麦線がありますけども、その産業道路側の出口が、朝どうしてもすごく出口渋滞で詰まっちゃっていて、あれを何とかもう少し広げないと、迂回路にもならないような状況です。特に朝は。産業道路は常に渋滞しているので。</p> <p>困っていることだと、岸谷生麦線で生麦側に出た後、産業道路から国道15号側に出ると思いますけど、そこでUターンして戻れないと北線に乗れないんですね。北線に乗りたい人がどうやって迂回するのかというのを知りたい。そこを改善すればもう少しやりやすいと思いますけど。</p> <p>もう1点要望なんですけど、鶴見区というのはすごくJRに対して貢献し</p>

No.	説明会/質問票	ご質問・ご意見
		<p>ていると思うんです。今回さらに車も止めちゃって、さらに貢献させられるというすごく被害者意識があって、そういう被害者意識を抑えるためにも、先ほどの6mから4mにしたという人道橋、そうした理由の1つとして、やっぱりお金の話が出てきましたけど、これくらいのお金は削らなくていいんじゃないか。少しは飴を与えてくださいというものです。そうしないと、この話いつまで経っても解決しなくて、一番の要望は、早く結論を出して進めてほしいというのが私の要望です。なんで13年も止まっているんですか。冗談じゃないです。</p>
24	<p>説明会 (3月28日)</p>	<p>新設する人道橋を踏切上に造るという形なので、工事中の人道橋ができるまでの間、自転車とかは通れなくなりますか。あと、もう1つが、京急線の踏切のほうの対策として何か考えられているのかということをお聞きしたい。</p>
25	<p>質問票 (3月27日)</p>	<p>説明資料15ページにある、ルート案④を進めて欲しいです。 ベビーカーを使用しているので今のままでは不便で危ないです。</p>
26	<p>質問票 (3月27日)</p>	<p>閉鎖してください</p>
27	<p>質問票 (3月27日)</p>	<p>新しいこ線人道橋の費用と工期を教えてください</p>
28	<p>質問票 (3月27日)</p>	<p>最近引っ越してきたため生見尾踏切に関する今までの経緯について理解しました。 日常的に跨線橋を利用している中で、既存の跨線橋そのものの劣化を感じておりますので、問題解決には時間がかかりそうなものも理解したため、今回の補修工事含め安全に利用できるように考えていただきたいです。 今後も定期的な説明会の開催を希望いたします。</p>
29	<p>質問票 (3月27日)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者、自転車、車が通れる橋をかけるのは不可能なのでしょうか？</li> <li>・今現に人道橋を工事していてとても狭いですが、スロープ化が終了する2029年までこのままなのでしょうか…？雨の日に傘をさしてすれちがい不可能です。</li> <li>・今妊娠中でベビーカーが人道橋を通れないのが不安だったのですが工事でスロープ化すると聞き、うれしいです。</li> </ul>
30	<p>質問票 (3月27日)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・途中で見させて頂いた動画で、遮断機が下りてきて走り出した人を、もう少し止めても良かったのかと思いました。(JRさんが雇用しているようなので伝える経路分からなかったの)</li> <li>・最終的に現段階で生見尾踏切でどのような作業があるのか、年表のような形でまとめてくれたら分かりやすくて助かります。</li> <li>・今の補修工事でスロープ化になるのが初耳だったのでもっと周知してもいいのかと思いました。</li> </ul> <p>(工事期間と直近1週間のスケジュールしか分からないので)</p>

No.	説明会/質問票	ご質問・ご意見
		<p>※全体的にどこかで公表されていたら、知らなかったです。申し訳ないです。説明会ありがとうございました。</p>
31	<p>質問票 (3月27日)</p>	<p>生見尾踏切は地域にとって不可欠な生活道路であり、安易な閉鎖は地域分断を招くと危惧しています。</p> <p>①最新の AI 検知技術等を活用した「踏切を維持したままの安全対策」の検討結果を詳細に開示してください。</p> <p>②新設歩道橋について、ベビーカーや電動自転車利用者が、現在（平面移動）と同等のスムーズさで通行できる保証はあるのでしょうか。エレベーターの待ち時間推計を提示してください。</p> <p>③災害避難時、停電でエレベーターが停止した際の高齢者等の避難経路について、踏切廃止後の具体的かつ現実的な代替案を求めます。</p> <p>④市は踏切閉鎖計画を地域住民側への理解だけでなく、鉄道会社（JR）側にも同じように求めているのでしょうか。例えば線路の高架化などによる生活道路の存続。</p>
32	<p>質問票 (3月27日)</p>	<p>私は当該踏切の廃止について、現時点では反対の立場です。</p> <p>また、生見尾踏切は JR のみならず京急の踏切も含めた一体の交通環境として捉えるべきと考えています。</p> <p>以下の点についてご回答をお願いいたします。</p> <p><b>【質問 1】</b></p> <p>踏切問題の根本原因は列車本数および線路数の多さにあると考えます。そのため、線路の立体化（地下化または高架化）により踏切そのものを削減する検討はなされているのでしょうか。</p> <p>特に、付近に駅のない路線である横須賀線および東海道線については、地上から切り離し高架化することで踏切の負担軽減が可能と考えます。</p> <p>この場合、既存の貨物線と同様の位置関係での整備が現実的と思われるますが、市としての見解をお示してください。</p> <p><b>【質問 2】</b></p> <p>今回の説明会では京急側の踏切に関する言及が見受けられません。</p> <p>しかし、利用者の実感としては JR のみならず京急を含めた複数踏切を一体として認識しているケースが多いと考えます。</p> <p>そのため、三つの踏切を一体的に廃止・再編する案や、それに伴う生麦駅周辺の再整備（駅機能の拡張等）について、検討の有無およびその理由をご説明ください。</p> <p><b>【質問 3】</b></p> <p>既設の跨線人道橋について、バリアフリー化のみならず、床面の老朽化対策は検討されているのでしょうか。</p> <p>現状では降雨時に水たまりが発生し、また歩行時に床面から水が噴き出す箇所も確認されています。</p>

No.	説明会/質問票	ご質問・ご意見
		<p>このような状況について市として把握しているのか、また今後の改善予定についてご教示ください。</p> <p>以上、よろしくお願いいたします。</p>
33	<p>質問票 (3月27日)</p>	<p>・現在、2本の人道橋設置が計画されていますが、距離の短い既存の人道橋については道幅が狭いままで。</p> <p>雨天時に傘をさしての相互通行が困難な状況に変わりありません。</p> <p>このままでは、足腰の弱い高齢者やベビーカーを利用する子育て世代が、利便性の高い最短ルートを諦め、あえて距離の長い橋を選択せざるを得ない状況を生み出します。これは移動の権利における実質的な格差ではないでしょうか。</p> <p>これまでのエレベーター設置費用等の経緯も承知していますが、駅前構造物は誰もが等しく思恵を受けられる、差別感のない設計であるべきです。生麦駅周辺の道路整備を一体的に進め、長年整備を待ち望んできた住民が納得し将来にわたって不満を残さない包括的な整備計画を強く求めます。</p> <p>・もうすぐ子どもが生まれる予定ですが、ベビーカーであの長い踏切を渡るのに強い不安を感じます。</p> <p>既設人道橋のスロープ設置工事は3年後に完了するとのことですが、早急な整備を求めます。</p>
34	<p>質問票 (3月27日)</p>	<p>まず大前提として、私は「何がなんでも踏切廃止に反対」と言っているわけではありません。商店街の人流が変わってしまうことを恐れて反対しているなどとは全く考えておらず、今日初めて聞いて驚いたくらいです。私にとっても「人命が第一」です。痛ましい事故がこれ以上起きることは絶対に避けてほしいと心から願っています。私が今の計画に反対している理由はただ一つ。「市が提示している跨線人道橋の計画が、全く安心・安全なものに思えないから」です。現場の現実を軽視したこの計画のままでは、別の事故が起きると確信しているからです。具体的な懸念点は以下の通りです。</p> <p>1. 幅4mの「地獄絵図」とピーク時の想定のかさ</p> <p>現在でも、朝の通学時間帯（小・中・高・大学生）の人の波は地獄のように溢れかえっています。ここに、これまで踏切を使っていた歩行者、ベビーカー、車椅子、そして「自転車」が合流して幅4mの橋に押し寄せるなど、到底信じられません。市は平均値で計算しているのかもしれませんが、学生の通学にピークシフトなど不可能です。さらに雨の日で傘を差した状態になれば、橋の上はまさに地獄の様相を呈します。計画自体が現場の想定を完全に舐めています。事故が起きてからでは遅いのです。「ピーク時でも余裕を持って安全にすれ違える輸送力」を前提にしない計画などあり得ません。</p> <p>2. 既設の跨線人道橋が寿命を迎えた後の「致命的な欠陥」</p>

No.	説明会/質問票	ご質問・ご意見
		<p>今の計画は、もしかして「既設の跨線人道橋も残るから輸送力は足りる」という計算になっていませんか？もしそうだとしたら、既設の橋が将来的に寿命を迎えて取り壊された時、この幅4mの新設橋だけでは明らかに輸送力が足りず、パニックに陥ります。既設の橋が将来無くなることまで見据えた、単独でも十分に機能する安全な計画にしてください。毎日この道を通っている住人の肌感として、今回の幅では絶対に無理だと断言できません。</p> <p>3. 構造上の危険性と、抜本的な見直しの要求</p> <p>中途半端な橋を無理やり架けるのではなく、生麦駅に一直線でスムーズに行けるような構造が望ましいです。曲がり角があり、そこを自転車と歩行者が入り乱れて通るとなれば、出会いがしらの衝突事故など新たな危険を生みます。生麦駅自体の改装が必要であればする、用地買収が必要であればする。それくらいの覚悟で、真に安心・安全な計画に見直してください。最後に市に問います。これほど長い年月、合意形成ができず平行線を辿っている根本的な原因は、住民がわがままだからではなく、「市が提案している案そのものに抜本的な問題（危険性）があるから」ではないですか？横浜市全体のスケールで見れば賛成意見が多いのは分かります。しかし、地元住民がここまで反対するのは、踏切閉鎖後に「通行に相当な支障と危険が出ること」を現場の人間として確信しているからです。</p> <p>私達も安全な街を望んでいます。だからこそ、数字上の平均値ではなく、最も混雑するピーク時でも絶対に事故が起きない、真の「抜本的対策」と言える計画を出し直すことを強く望みます。</p>
35	質問票 (3月28日)	<p>上層部歩行帯のバリアフリー化（スロープ化）出来ればエレベーターの床面積の増大化！←これはすでに実施中と説明有り</p> <p>例外的に小型自動二輪車の通行を願うものです！</p>
36	質問票 (3月28日)	<p>既設の人道橋を残す必要があるのか、56年以上経過して、見るからに腐食が進んでいて、通るたびにゆれている。</p> <p>また、横須賀線を列車が通るたびに人道橋の西側の階段での風圧が強くて怖い。</p>
37	質問票 (3月28日)	<p>新設の人道橋の工事期間は何年位かかるのですか？</p>
38	質問票 (3月28日)	<p>岸谷に引っ越してきて15年になります。当初より踏切についての話し合いはきいていました。</p> <p>老人、外国人、子供だれが通っても安全な踏切にするには踏切の閉鎖が一番確実であると思います。</p> <p>商店等の利害が関係しているとはいえ、安全対策が必要であると思っています。</p>
39	質問票	<p>・跨線橋の新設に関して（既存を含む）</p>

No.	説明会/質問票	ご質問・ご意見
	(3月28日)	<p>水はけ、床面すべり止め等（積雪対策等）の検討をお願いします。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存橋の降雨時の環境は大変厳しく感じています。</li> <li>・跨線橋新設工事と踏切閉鎖の期間の混乱が心配されます。</li> </ul> <p>新橋完成までは、踏切を生かしておいた方が良いのではないのでしょうか。</p>
40	質問票 (3月28日)	<p>岸谷より生麦駅を利用して通勤、20年がたちそう。</p> <p>全くといって良い程、進歩がなく（EV設置はありましたが）残念に思っています。</p> <p>ボロボロのご線人道橋、雨の日はぐちゃぐちゃです。</p> <p>少数の声の大きな方の声に振り回されることなく、一日も早く整備が進むことを切に願います。</p>
41	質問票 (3月28日)	<p>築55年の人道橋と0年の人道橋を並列で考えずに当初の予定通り6mで作ってほしい。</p>
42	質問票 (3月28日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新設の人道橋は6mでやってほしい</li> <li>・岸谷生麦線の産業道路側の出口をUターン可能にしてほしい</li> </ul>
43	質問票 (3月28日)	<p>新跨線橋を現在踏切を無くした後に新しい跨線橋を作るのでは、踏切廃止前提ではなく、跨線橋新設後に検討してはどうか。</p>
44	質問票 (3月28日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の動線を考えたときに踏切利用者は京急の踏切から生見尾踏切を横断する人が多いのでは？</li> </ul> <p>動線確保と利便を考える必要があるのでは？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・すでに人道橋があるなかでも踏切の利用者が多い要因の一つとして、階段利用が面倒、エレベーターだと待ち時間があるという理由は考えられないか？</li> </ul> <p>エスカレーターの設置も考えてみてはどうか？</p>
45	質問票 (3月28日)	<p>強い地震で橋が損壊した場合、踏切を閉鎖すると避難経路が確保されない。</p> <p>避難ルートを周知してもリスクの回避にはならない。</p>
46	質問票 (3月28日)	<p>既存の人道橋の床が雨天の際、水たまりがあり、すれ違うのが大変である。</p> <p>床面の整備や屋根を付けるなどの検討はされているのでしょうか。（改善をしてほしい）</p>
47	質問票 (3月28日)	<p>1 工事費について</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 全体の総工費はいくらを見込んでいますか？</li> <li>(2) 幅員を4mから6mに戻すといくら増えますか？</li> </ol> <p>2 踏切の廃止について</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 踏切が通行できなくなるタイミングはいつですか？ <ol style="list-style-type: none"> <li>a. 新歩道橋の工事が始まる時</li> <li>b. 新歩道橋の供用が始まる時</li> <li>c. その他（例えば、工事がある段階に達したとき等）</li> </ol> </li> </ol>

No.	説明会/質問票	ご質問・ご意見
		<p>3 交通量について</p> <p>(1) ピーク時の交通量はいくらですか？</p> <p>(2) 自転車の交通量はいくらですか？</p> <p>(3) 既設歩道橋の交通量はいくらですか？</p> <p>4 収容量について（エレベータに関して）</p> <p>(1) 1台1回当たり、何人又は何台運べますか？</p> <p>(2) 1時間に何回往復できますか？</p> <p>(3) 交通量を考慮したとき、何分位の渋滞を予想していますか？</p> <p>5 維持管理費、修繕費について</p> <p>(1) 新・旧それぞれの維持費はいくらですか？</p> <p>(2) 建替費を積み立てますか？</p>
48	質問票 (3月28日)	<p>説明会 参加はしましたが娘がぐずってしまい冒頭の15分程度しかお話は聞けなかったので頂いた説明会資料を参照した上での質問票となります。</p> <p>説明資料からみると前回は新たに橋を作ってから踏切閉鎖するとなっていたのが今回は解釈によっては実質、同時進行でのプラン。</p> <p>既存の人道橋のスロープ工事でベビーカー、車いすは通過できますがそのスロープができてても自転車は通過できない為、スロープ完了後の踏切閉鎖にて人道橋工事完了までの期間の自転車通行はできず商店街の方々が気になる人の導線だけでなく自転車の方々の根本的な生活移動も大変になるのではないかと思います。</p> <p>既存の人道橋スロープのだけでなく工事完了まで京急駅側と岸谷側の階段に自転車用のスロープを用意し駅改札前の手押しによる自転車通行を可能するなど自転車通行の考慮を検討願います。</p> <p>(通行量の確認が自転車と歩行者が同様なものなのかと)</p> <p>私たち家族は岸谷地区に住み約5年程度になりますが、その前は妻が隣の新子安に住んでいたため生見尾踏切の件はそれなりに聞いていました。</p> <p>反対運動の看板など見たのは覚えています。</p> <p>※人の導線は減った感はありませんが時代もかわり申し訳ないが十数年前の商店街の活気は感じれず工事完成までは自転車の人たちの導線は変わるのとは手痛そうな気はします。</p> <p>踏切閉鎖事体反対する気は全くなく途中参加ですが前回のプランのほうが良い気がします。</p>
49	質問票 (3月28日)	<p>踏切の廃止について、賛成です。</p> <p>現況の歩道橋では、慣員が狭く、南北の往来に不便さと危険性を感じていますので幅員の広い歩道橋は、ぜひ実現して欲しいです。</p> <p>(特に朝・夕については、生中生、岸谷小生も加わり混雑を感じています。)</p> <p>廃止により車の往来を心配されている意見がありますが、危険なため私</p>

No.	説明会/質問票	ご質問・ご意見
		<p>は、利用していません。(利用しているのは地元以外の方が多いので、交通違反やトラブルをよく見かけます。)</p> <p>利便性についても、岸谷生麦線があるので特に問題はありません。</p> <p>今後の懸念事項としては、踏切を廃止にし、歩道橋を整備したあとに自転車の往来利用に不便さを感じることをしないよう配慮をお願いします。</p>