

御宿駅エレベーター設置整備事業等促進協議会 会議録(要旨)

令和6年3月19日(火)
午後1時30分～3時
御宿町役場 中会議室

○事務局

定刻となりましたので、御宿駅エレベーター設置整備事業等促進協議会を開催します。会議に入ります前に、前回会議(R5.9.26)の日程調整の仕方について、急な開催日の設定になったことにより出席できなかった方が多くなったことについて、お詫び申し上げます。

○会長 (あいさつ)

○議長

それでは、次第の3 報告)『御宿駅バリアフリー設備に係る検討状況について』説明をお願いします。

○事務局

本件は、町長よりご報告がありますが、はじめに事務局から前回会議の内容についてご報告します。

前回会議を振り返りますと、町長から御宿駅のバリアフリー化について一定の方向性が示されました。その内容は、検討してきた3つのバリアフリー化の選択肢のなかから、工事費や管理面等から考えた場合、町としては、『駅構内に踏切りをつくり線路を横断してスロープでホームにあがる』案を進めていくという内容でした。

様々な課題や詳細な内容については、引き続き協議を進めなければなりません、町としては、構内通路設置案の方向性で進めていくということでご理解いただいた という内容が前回までの協議会の概要となります。

○会長

前回会議の概要を申し上げましたが、私から少し詳しく補足して説明します。御宿駅のバリアフリー化推進に係る問題については、はじめに JR 東日本千葉支社を訪れましてから 10 年が経過していますが、最近の動きについて申し上げます。

一昨年暮れ、令和 4 年 12 月に JR 東日本千葉支社からご来庁いただいて意見交換を行った際に、概算工事費について、構内通路設置案はエレベーター設置案のおよそ1/2程度、御宿駅単線化案は、エレベーター設置案の2倍程度の事業費がかかるとの説明をいただきました。

昨年1月には、国土交通省を訪れ、このようなご報告とあわせて駅バリアフリー化についてご指導をいただき、次の内容を強く要望しました。

すでに国交省において要綱として定められている「駅等における旅客用構内通路の設置に係る取扱いについて」の指導をいただき、この要綱に基づいて、すでに九州支社日豊本線の三股駅や山の口駅において工事が進められている旨の説明をいただきました。

御宿町は乗降客が少ない現状にあります。駅西側に位置する御宿台行政区にはおよそ 1,700 名の皆さんが居住し、老人福祉施設などもあります。当地区の高齢化率は 61%を超えており、高齢者の皆さんはこ線橋の階段を昇り降りすることは困難なため、駅を利用したくてもできない状況にあること。

観光立町として、今後の観光発展、地方創生に駅バリアフリー化は必須であることを強く要望しました。

その後、協議を重ねるなかで、エレベーター設置については、こ線橋の耐震補強や建替えが必要であるが、JR は施設のスリム化を指向との説明があり、自ずとこ線橋の建替え・エレベーターの設置は困難であることが想定されました。

また、構内通路設置案については、駅構内に踏切りを設置することは町内の踏切が1つ増えることになるので、現在ある町内踏切を1つ廃止する必要がある旨の説明がありました。踏切りを設置することで危険性が増すということで、町内にある踏切りと駅構内にある踏切りは安全性の面で全く違うのではないかと、九州支社日豊本線の例を挙げ主張しましたが、踏切りの箇所を増加しないということは JR の方針であると変えていただけませんでした。

9 月に入り JR 東日本千葉支社で構内通路設置案について協議を行いました。協議のなかで、踏切りは増やさないという方針は変わりませんでした。次の話がありました。

現在ある2つの踏切りのうち1つを廃止すれば構内通路設置案は実現できますかという問いに対し、そのように配慮していただければ社内を調整し、バリアフリー化の実現に最大限努力しますとのことでした。

9 月 19 日でありましたが、その後 9 月 26 日に当協議会を開催させていただきましたが、その会議では踏切り廃止の話は申し上げませんでした。廃止にあたっては、調査・研究の必要があるからです。

また、11 月には浜踏切りの通行調査を1か月間行い、24 名の利用があることがわかりました。以上が経過であります。

○事務局 ありがとうございます。進行を議長にお返しします。

○議長 ただいまご説明を申し上げましたが、なにかご質問がございますか。

○委員

前回の協議会以前に、踏切り廃止の条件が出されていたわけですが、その説明がないままに方向性を決めるというかたちで、私もスロープ案で、できる限り早く進めてくださいという話をしました。しかし、全体の条件が出そろってないと方向性の協議ができないのではないかと思いますので、前回会議の方向性を白紙にもどして新たに協議することが望ましいと思うのですがいかがですか。

○委員

この件については、私も承知しています。2つありまして、1つはこれを進めるには御宿町全体のバリアフリー化をなさないと。その時に JR も参加して駅のバリアフリー化も検討すると。これが第1条件ですね。

もう1つは、この段階で、ここまでいけば JR も町のバリアフリー化に参加できるというのが、浜の踏切りを廃止してやっていくということ。この2つの条件のところまで話がつまってきたと思います。

これをまた元に戻すというのは、私も4年間くらいかかっているんですが、ここまでつめるのには相当の努力をしているわけです。国交省に行ったり何回行ったかわからない。国会議員や JR に足を運んだりして、昨年9月にこういった条件が出てきたと。この2つの条件をこの協議会で了解できるのであれば、その方向で決めていけばいいと思う。これを1からやり直すのであれば難しくなります。もう1つは、足腰が弱っている人など JR を使えない人がたくさんいる。この問題をいつまでも引っ張っているわけにはいかない。だから、できる限り短時間で解決しないと。おそらく今回の JR のダイヤ改正をみると、大原駅もみどりの窓口がなくなります。それも含めてバリアフリーを早くやって利用者も増やしていかないと。塩田病院に行く人も足が悪いと使えない。大原病院へ行くのにもそうだとやっている。

私はここまできているんだったら、前に進める方向でこの会議は進めるべきなんじゃないかなと思う。これは私の意見です。

○会長

3つの案を1つにしぼって、前回の会議で方針が固まったことを、踏切りの廃止の内容が加わったことによって、はたして、1つの方向にしぼったことに関係があるのかどうかを考えたときに、私はほとんどないと考えています。

そういう中で、そうではないというご意見があるかもしれませんが、私は全体的にみて、今までやってきた協議・内容は当然いきていると思います。

前回の会議で内容をしぼったことについて、再確認をもって、いまこの会議でお願いをしている。そういう意味で受け取っています。

○委員

踏切りの廃止に関して、御宿台の区の会議に町長が来られた。あの道は、浜の方が津波の危険があるときに御宿台にあがるための避難路として使われているのではないかという意見があったときに、あそこがなくなったとして浜の愛宕山の上に避難所を建設すると明言されているんです。

ですから、避難所の建設コストであるとか維持管理コストであるとか、そういうものをすべて具体的に明らかにしていただかないと、全体の条件を比較することがそもそもできないんじゃないかと思います。

○会長

愛宕山があつた周辺の地区の避難場所となつてゐるのですが、そういうご意見がありましたので手を入れて、避難所の建設というご意見の中でやはり一時避難として雨をしのぐとかというようなこともありましたので、それは検討しようという意味で申し上げましたけど、言ったからにはやらなくちゃいけない。ただ、そういう考えであります、そこで私がイメージとして申し上げたのは、屋根があつて雨がしのげればよいということで理解していますので、そこに電氣を通じて云々までは考えていません。3か所くらい空き地がある、愛宕山の頂上まで150mあるんです。草を刈つてきれいにして、小屋的なものは考えていますが、生活するようなものは考えていませんが、そういうことは考えています。

○委員

これから避難所の話がこの会議で出てくるんですね。

方針決定で出てくる内容ですか？

○会長

そういう内容は入っていません。ご質問がありましたので答えたということです。

○委員

バリアフリーの踏切り問題だけでなく、避難場所の問題もいづつか話があつたと思うんです。どうするということまではでていない。町長は浜の人と話をして、そういう方向で話をしているという話でしたから、それが新しい話ということ。

○会長

避難所の話は、御宿台区の役員にご説明に行ったときに出た話で、浜の方は自主防災組織としては、愛宕山が第1次避難場所自分たちでやるからという認識でいらつしゃいます。この通りはあまり人通りはないから町の方針でけっこうですよというご理解をいただいています。

避難所云々という話は御宿台区の役員会に行ったときに出た話です。

○会長 ほかにご意見ありますか。無いようでしたら次第4の議題『御宿駅バリアフリー設備に係る今後の

方向性及びスケジュールについて
事務局から説明をお願いします。

○事務局

今後の方向性及びスケジュールについてご説明します。資料をご覧ください。これは、御宿駅の構内通路設置事業を進めていくとなった場合に活用する国の補助事業の説明となります。あくまで、想定ということでご理解いただきたいと思えます。

駅構内における構内通路整備については、国の鉄道駅総合改善事業を活用して実施していくことになります。

事業主体は JR で、事業開始は令和 8 年度以降となろうかと考えています。

事業費は JR により算出されることになり、国・県の補助制度を活用して進めていくこととなります。ただし、国の補助 1/2 を活用し、御宿駅バリアフリー化を実現するためには、町バリアフリー基本構想を策定する必要があり、町バリアフリー基本構想を策定するにあたっては、各課担当所管の意見を聞いて進めていくこととなります。

町としては、構内通路設置事業で進めていくこととしましたが、JR からは、町内に踏切りを増やす前提がないなかで、駅構内に踏切を増やす場合は、町内にある既存の踏切を1つ閉鎖することについて、『町民の理解を得ていただきたい』との相談がありました。

町はJRからの話を受け、現在、その踏切りと接する浜区と御宿台区に内容を説明させていただいているところです。

町バリアフリー基本構想の策定については、まちづくり全体の方針を検討する必要があること、JR 社内における協議調整が整っていることなど、協議・調整する事項が多くあるため、最終的な構内通路整備（線路横断スロープ設置）の決定までには、引き続き協議を進め調整する必要があると考えています。

資料にもありますとおり、町側と JR 側それぞれが、この内容について協議調整を図って、一致した場合にはじめて、構内通路整備(案)が具体的に進んでいくという内容で考えています。

現在、町の方針を検討していますが、JR も JR の内部で協議が整ってはじめて業務が進んでいくということでございます。

次に、令和6年度、7年度に係るスケジュールは記載の通りです。

令和6年度は、踏切り閉鎖に係る町民の皆様の理解と町内のバリアフリー整備方針について検討を進めます。

令和7年度は、令和6年度で協議が整った内容を受け、バリアフリー基本構想の策定という流れになります。以上で説明を終わります。

○議長 ただいまご説明を申し上げました。委員の皆様ご質問がございますか。

○委員

駅の改札を通過して、手前のホームは高さが違うのですか

○会長

駅バリアフリー化について3つの案がありまして、エレベーター設置案と改札を入りまして線路を踏切り横断してスロープでホームに上る案と下りの線路を廃止して、そこから上る案とございます。その中でエレベーター設置案の概算事業費を出したときに、約3億くらいの額が出ていたのですが、それを基にすると、線路を渡ってスロープで上る案は、エレベーター設置案のおよそ1/2程度、御宿駅単線化案は、エレベーター設置案の約2倍かかるとの説明をいただきました。

エレベーター設置案については、この線橋が老朽化してしまっていて、JRは耐震補強や建替えの考えは持っていないということができましたので、鉄道施設のスリム化を指向しているなかで、エレベーター設置案の困難性が出てきましたので、いまこのような議論になっています。

○委員

改札を通過して、すぐ前のホームがすぐ使えないのですか。

線路からすぐ乗れないのか。高さが違うのか。

○会長

1.2メートルほど高さがあり違いますね

○委員

JRはスリム化と言っていて、この線橋の耐震補強もしないし、老朽化してくるとこの線橋はなくなるという話ですか。なんらかの手をうたないとホームまで行けなくなる。単線方式でやるとエレベーター設置の2倍かかるとするのはだれの試算ですか。

○会長 JR です。

○委員

工事は JR でないとできないわけですか。

○会長 そうです。

○事務局

こ線橋の修繕の件ですが、現在は、人が横断する程度の負荷は大丈夫だと伺っています。人が渡る重量においての耐震補強等はするであろうと思いますが、エレベーターを設置する場合はこ線橋と合わせますから、エレベーターを設置したときのこ線橋の耐震というものが難しいということです。

○委員

話を進めていって、町はバリアフリー基本構想を駅のみならず全体的な計画でやっていくと。どの程度各論に及んでつくっていくのかわからない状況で、どれを優先するのかというときに、おそらく駅のバリアフリーを1位であると考えていいと思うんですが。それでやるのに国 1/2、県町 1/2 と書いてありますが、これは確定ですか。

○事務局

国の補助スキームでのルールは 1/2 以内となっておりますが、県の補助事業においても確定ではないと思います。

○会長

今までの状況をみますと、例えば、その年に3か所(申請)あれば、県の予算内においてその申請数でわけるかたちです。

町の負担は、事業費から国・県の補助金を差し引いた残りの額となります。

○委員

そのときの県の持ち合わせるバリアフリーに関する予算と各市町村の申請状況で按分されるということですね。おそらくコロナを機にモノの値段が違っていると思うんです。国・県・町もそうですが、いろんな物事を練り上げていって、はたしてどのくらいまで行きつくのか、バリアフリーはやっていかななくてはいけないと思うが、実現に向けては国との話で予算化していただけるのかまったくわからないので、どうやっていくのか。

また、踏切りの数を1つ増やすなら1つ減らせたいことはなんとかならないのか。

○会長

この件については、全国统一ではないみたいです。九州支社はあまり制限がないように伺っています。一般の踏切りについては車も人も通ります。駅構内の踏切りは当然車は通れない。警報機などつけて安全管理をすれば大丈夫ですよと国が示しているんです。それにも関わらず、JRは危険だといいい、またそれも1つの踏切りとして考えると。踏切りが1つ増えるということは危険性が増すということで、現在町内にある踏切りを減らしてくださいということになっています。これまでJRと話をつめてきましたが考えはうごかないと。ただ、町民の皆さんの踏切りについてのご理解をいただけるというご提案があれば、JR社内での調整に全力を尽くしますというお約束をいただきました。

○委員

私も浜区の踏切りを使ったことがあります。これは道路になっているのですか

○会長

道路図をみると踏切りを渡って途中まで道路になっています。

途中は町有地を当時歩けるように整備して、道路までつなげて踏切りを通過して128号線につながりません。

○委員

踏切りを廃止したとして、避難路を考えたときに、その道は獣道というか遊歩道のような道なので、誰も通らなくなると2~3年するとなくなってしまうと思うんです。なので、有事の際に踏切りがなくても本当に身の危険を感じれば、逃げると思うんですが御宿台に逃げられるだけの道路だけを確保しておけば踏切り

自体は廃止されても避難路としての機能は果たせるんじゃないかという気がしますが、そういう方法というのはまずいんでしょうか。

○委員

東北の震災時に踏切りが渡れなくて問題になって、それ以降、災害時は線路を超えてもいいと国の方針も確か変わったんじゃないでしょうか。道さえ残しとけば、電車の運転手さんも方針が変わったんで頭に入っていると思うんですが、その辺は問題ないんじゃないですか。

浜から御宿台を抜けるのに、一番近道なんです。実際には踏切りを通らないで横断した人がいるんですよね。2年ほど前か人身事故があつて。

令和6～7年度の計画ですが、最終的なゴールはいつになりますか？

○会長

事務局から話がありましたとおり、令和6年度に様々な調整を行っていきます。バリアフリー基本構想を令和7年度に行う予定です。基本構想の中で概算事業費が出てくる、たとえば全体でどれくらいと、それで国が予算をつけてくれる、それでスムーズにいけば8年度～9年度と具体的になってくる。

○委員

基本構想の中の概算の中で、駅構内のバリアフリーについては、JRが概算見積を立てて組み入れるということですか。

○会長

国土交通省で概算事業費の算出はどうするんですかと伺ったところ、概算事業費だけ出す場合は補助はできないが、JRとの協議のなかで基本構想の中で出すことはできると。

前回の会議で申し上げましたが、基本構想の策定で最大5,000千円の補助金が事業費の1/2出ます。事業費が10,000千万であれば5,000千円の補助金が出て残りは町負担ということになります。

○事務局

補足で、資料に事業実施に向けた協議調整事項とありますが、6年度は町が調整する内容で、浜踏切りの閉鎖についての議論をご理解いただいたという前提のもと、JRにその話を進めていくとJRの社内協議が

始まりまして、バリアフリーの工事はJRが行いますので、こういった構造にするのかと協議がはじまります。それに向けてバリアフリーの町内の検討を、JRとのやりとりの中で、できる限り早く工事費を算出し、維持管理の話がありますが、あくまで所有者のJRが負担するのか、多少は行政が負担するのかなどの検討、そのあとに、財政上の影響もありますので資金計画を立てることなど、ある程度まとめて、またアンケートをやるとの話もありましたので、そういったものをどうするかが見えた段階でアンケートを行って最終的にアンケート結果を踏まえるというのが当初の話でした。これを6年度中にクリアするのが1つの条件となります。

町内全体のバリアフリー化について、駅が軸になると思いますが、駅周辺の道路や周辺のバリアフリーもありますが、それは町がどういう風に計画に落とし込んでいくか各課調整する。あらかじめそういう作業を6年度にやらなくちゃいけない、それらが整って、7年度に全体でバリアフリー基本構想をつくりましょとなりま。このときにはJRも町も同じ方向をみているので、バリアフリーの協議会を設置して基本計画をつくっていきます。こういった協議が整わないうちに進めてしまうと計画策定中に後戻りできません。バリアフリー基本構想は国の認可が必要で1年から1年半くらいで策定できると思います。認可後に8年度以降にバリアフリーの工事に係る動きになってきて、工事はJRが国に補助申請して、基本設計・実施設計を経て工事に入ります。早くて8年度から設計が始まってゴールが見えるのは9～10年となると。JRや国とのやりとりがありますから。なので、6年度の作業は重くなるので、まず、踏切り廃止の整理、観光の関係者や議会、住民への説明もあります。ある程度金額や計画を出していったら、JRと町の双方の調整を経てお互いの方向性がそろってからでないと基本構想に入っていけません。それらを考えると、かなり急ぎ足でやらないと間に合わないと思います。

まずは踏切りをどう扱うかによってJRが動いてくれるのかどうか、という話になっています。

○委員

今日の会議の趣旨は、踏切り廃止の同意をこの協議会でとるとというのが主な目的でしょうか

○事務局

今後のスケジュールにもあるように6年度中の仕事になると思います。本日はじめて出したばかりなので、地域の事情など伺っていますがもう少し掘り下げないといけない。ただ6年度中も早い段階で踏切りの方向性を出していかないと認識しています。

○会長

前回の会議で踏切りの話がなかったということで、いまの踏切り廃止の話が入ったなかで、方針として構内通路設置案でいきたいということを再確認させていただきたい。そのことについては皆さんの気持ちが統一されて前に進みたいと考えていますので、その点はよろしくお願ひしたいと考えています。

○委員

いま駅には1番線と2番線があって、それを1番線だけにしてバリアフリーにする方法が一番手っ取り早く安価にできると思うんですが。

○事務局

大きな話でいうとダイヤが変わってしまう影響が大きいと思います。

○委員

コロナで減収もあって、久留里線のように赤字を公表するようになってきていて、なんとかお金がかからない方法でできないものか。

○事務局

複線化もあって複線の意味がなくなってしまうこともあります。

○委員

ポイントを変えるのに費用がかかるという話もありました。一方が複線で一方が単線なので、そのポイントを変えなくてははいけない。

○委員

単線から複線になるポイントが、いま御宿駅の大原側にあるんです。それを勝浦側でポイントを変える必要がでてくる。

○会長

それと、単線化しますと特急がなくなることがある。ダイヤ改正の関係で。
特急を減らしたり、なくなったりすると困ります。

○委員

資料では浜踏切りの閉鎖について協議となっていますが、ここでは決定事項としてとらえていいのか。

○会長

方向性としてはここで決定してもらって、目的を達成するためにご理解いただきたい。

○委員

6年度中に協議するのではなくて、廃止の決定でないと前に進まないのではないかと。

○事務局

方向性がそうであれば、浜の踏切は閉鎖の方向で進めていくことになろうかと思います。

○委員

町長に確認したいのが、高度化することよりも簡易に安くできる踏切横断ということで理解していますが、町長からアナウンスがあったのは、大原側から線路を渡っていくものでした。それよりも改札口から直接横断した方がより利便性があがると思いますので、アナウンスをはっきりした方がいいのではないかと。

もう1点は、浜の踏切りについて、JRは踏切を減らせというなかで非常時のときはJRは電車を止めます。なので、そういったときの避難に関する対応をってもらう条件をつけられないか。大きな地震がきたときは逃げないといけない。今後は災害時における要望もしてはどうか。

○会長

災害時の緩和措置ということですね。

○事務局

有事の際、特急が止まったときに、防災上の方法のなかでお互いに取り決めればよいと思います。

また、大原側から線路を渡ってという話ですが、最終的にはJRの設計になると思いますが、特急の5両編成が駅に入ってきます。普通電車だと2両編成。特別電車がない限りは5両が最大となりますが、それが

前に止まっていると渡れなくなるので、どのような方法がいいかその辺は JR が決めることだと思います。

○会長

線路横断の位置をどこにするかは次の段階なので、それは具体的な話の中で進めていくことになると思います。もう1つの災害時の緩和措置に関する要望は協議の対象にしていきたいと思います。

駅構内通路案で確定することは、JR の踏切りに対する見解が変わらない限り、イコール浜の踏切りは廃止ということになる、廃止に伴う町の措置は、浜の住民に対する対応が必要だと思っています。

今日の会議の重要なテーマは、協議会として構内通路設置案でよろしいかどうかを確認します。同時に、いいということであれば、これは浜の踏切りの廃止につながるということをご認識いただいて方針を決定したいと思います。それでよろしいですか。

○委員

はい

○会長

よろしいですね。ありがとうございます。

○委員

駅の話が町内全体のバリアフリーの整備方針の一環であるとなると、駅以外の全体のバリアフリーの規模はどうなるのか

○会長

いろいろな自治体があって、町全体のバリアフリー構想を策定しているところもありますが、ほとんどの自治体は駅をバリアフリー化するために基本構想が必要であると。高齢化社会が進展している中で町全体のバリアフリーは必要だという根底的なものはあるなかで駅のバリアフリー化を進めていくと。これを達成するためには基本構想が必要になります。

○事務局

全体的な話であります。今回バリアフリー構想に盛り込むのは、駅は付帯施設として JR が、町が実施するのはどこを中心に実施するのか、町全域すべて実施するということではないので、エリアを決めて実施していく方法もあります。予算や関連施設などを協議して決めていくことになろうかと思えます。

○委員

町内のバリアフリー方針となっているが、基本は駅がメインの計画で大丈夫ということですか。

○事務局

まだ方針が決まってないので、どこを中心にバリアフリーするかを決めて計画策定していけばいいと思います。

○委員

一般的に考えると駅だけでなく、例えば公民館や学校、行政施設全般をやらなくてはいけないような気がするんですが、そうではないんですか。

○事務局

バリアフリーが遅れている施設等については、計画に入れておいて、将来的にはやっていきたいと思います。

○事務局

町全体を対象に重点地域を定めてやっていきたいと思います。

○委員

基本構想のモデルをつくって、駅のバリアフリーや町内の意見を入れて前に進めて、これでいけるなというところまでやっていかないといけない。

○事務局

町内のバリアフリーの検討と同時に駅のバリアフリーの協議、内部の協議が平行して進んでいくことになろうかと思えます。平行して進んでいって最終的にはバリアフリー協議会が構想を作っていくことになりま

○委員

町全体のバリアフリーがあって、駅があって、計画は策定するが予算化していくのは駅からというやり方もあるのか。計画にはあるけれど、ほかのものはあとからというのもありか。まずは駅のバリアフリーを前進させるというやり方でもいいわけですね。

○事務局

駅のバリアフリー化を進めるために基本構想が必要であるということで、駅バリアフリー化が第一となりますが、町内全域のバリアフリー化については可能な箇所や範囲を構想に盛り込み、随時、財政状況を勘案しつつ進めていくこととなります。

○委員

今年度は予算確保するのですか

○会長

国の調査があり、内部で協議した結果、まだ調整がされていない部分もあるので6年度～7年度の2か年において、7年度には基本構想を策定するというかたちで報告しています。

○事務局

内部調整がまとまって、JR の社内調整がまとまって、同じ方向を向かなければいけないので、それを6年度中に行うということです。

○会長

今後、議会や区長会などに説明して進めていきたいと思います。

○議長

前回の会議を踏まえまして、方針としまして、駅バリアフリー化については構内通路設置案でいくことで確認させていただきました。

同時にJRの方針は、踏切を増やさないということは確定していますので、駅構内設置案を進めるためには、町内の踏切りは御宿中学校前の踏切りと浜の踏切りの2か所しかありませんので、通行の少ない浜の

踏切りが廃止されることになるということをご理解いただきたいと思います。

以上をもちまして、御宿駅エレベーター設置整備事業等促進協議会を閉会します。