

# 横断歩道橋の撤去に関する手引き

平成 26 年 12 月

静岡県交通基盤部  
道路局道路保全課

## 目 次

1. はじめに	1
2. 横断歩道橋を取り巻く背景	2
3. 既設横断歩道橋の現況調査	9
4. 横断歩道橋の撤去・存続の基本方針	16
5. 参考資料（撤去事例）	26
6. 付録資料	32

## 1. はじめに

横断歩道橋は、昭和30年代後半から急激なモータリゼーションの進展に伴い課題となった交通事故対策として、全国的に設置が行われてきた。

自動車と歩行者を物理的に分離するこの施設は、通学路の重要な部分となるなど、交通安全や自動車交通の円滑化に対し、大きく貢献してきた。

一方、時代を経て、社会情勢の変化から横断歩道橋を取り巻く多様な課題も生じてきている。

近年、少子高齢化の進行により、小学校、中学校の統廃合による通学路の変更に伴い横断歩道橋の対象利用者が減少しているとともに、ユニバーサルな視点から、高齢者にとっては階段のある横断歩道橋はバリアとなっている。

また、社会資本整備審議会道路分科会が「最後の警告—今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ」と示したように、社会インフラの老朽化が問題視され、横断歩道橋も例にもれず、施設を適切に維持管理していくためには、人材や予算を投入しつづけていく必要がある。

交通安全対策は、今後も道路行政の重要な施策の一つであるが、前出のような横断歩道橋の取り巻く環境が変化してきている中、横断歩道橋の撤去についても管理の選択肢として考慮する時期がきている。

本手引きは、静岡県が管理する横断歩道橋の撤去・存続の検討を的確に行うため、「静岡県道路技術審議会」で有識者の意見も聞きながら、県の統一した考え方を整理したものである。

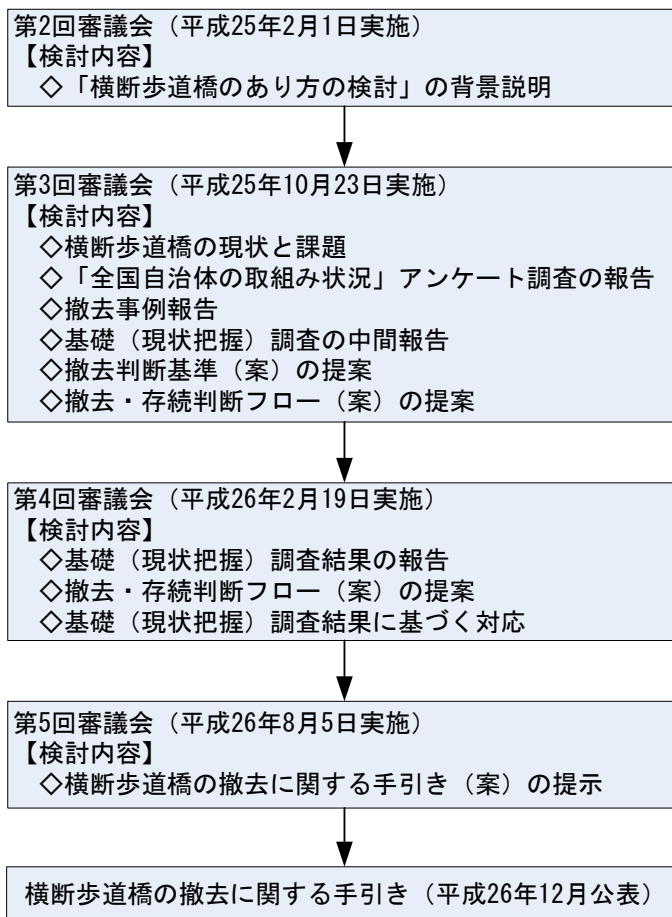


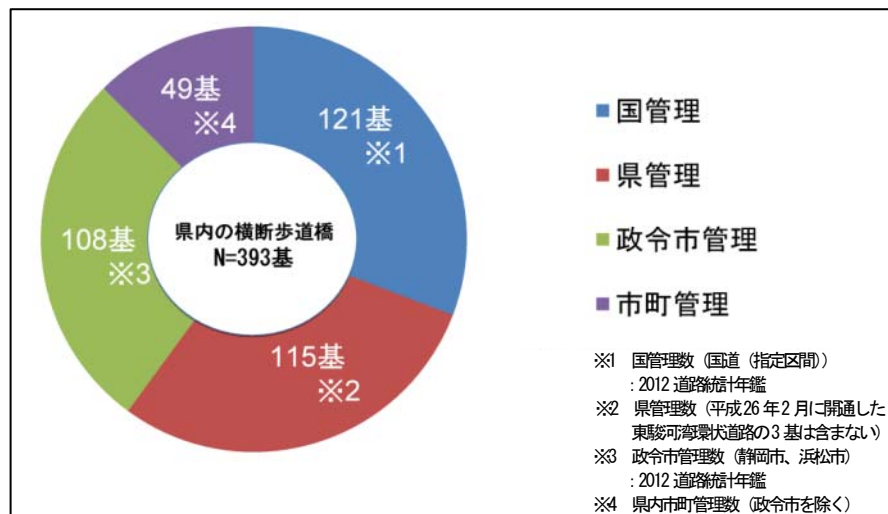
図 1-1 静岡県道路技術審議会における審議の流れ

## 2. 横断歩道橋を取り巻く背景

横断歩道橋は、横断者の安全を確保する施設として役割を果たしているが、一方では、施設の老朽化、利用者数の減少などの課題が発生してきている。

### (1) 静岡県内の横断歩道橋

横断歩道橋は、横断者を道路の面より上方に分離した施設であり、自動車交通と道路を横断する歩行者等を完全に分離することで交通安全を確保している。県内には約 400 橋もの横断歩道橋があり、うち 115 橋を県が管理している（図 2-1）。



### (2) 横断歩道橋の役割

日本では、昭和 30 年代後半から、経済発展とともに急激なモータリゼーションが進んだことから、いわゆる「交通戦争」と呼ばれる交通事故の多発<sup>※1</sup>が社会問題となった。対策の一つとして、自動車と歩行者を完全に分離することで交通安全を確保する横断歩道橋の設置が始まった<sup>※2</sup>（図 2-2）。

昭和 40 年には、「横断歩道橋設計基準」（建設省道路局長通達）が定められ、歩行者の安全確保とともに、自動車交通の円滑化を図るための効果的な施設として、全国的に横断歩道橋の設置が進められることになった。県が管理する横断歩道橋の多くは、当時の主要幹線道路であった国道（現在は、県に移管された旧直轄管理国道を含む）を中心に設置された。

※1 昭和 41 年には、静岡県で、死者数 716 人を記録

※2 日本で最初の横断歩道は、昭和 34 年、愛知県西枇杷島町で国道 22 号に設置された「学童専用陸橋」

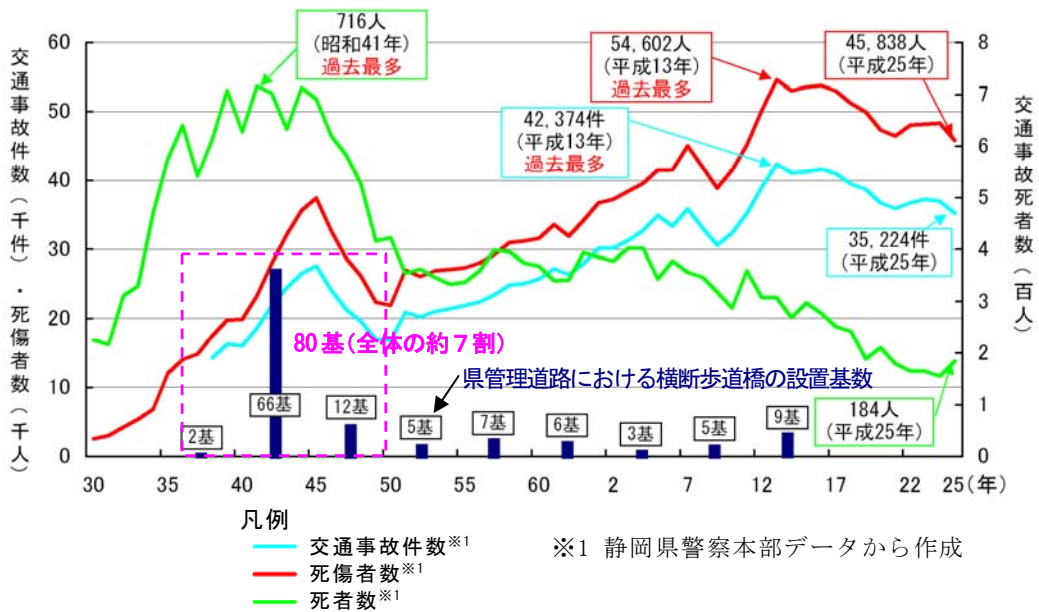


図 2-2 県内における交通事故件数等推移と横断歩道橋設置時期

### (3) 施設の老朽化

県が管理する横断歩道橋は、その約 7 割が供用後 40 年を経過している（図 2-2）。

施設の健全性を確保し、機能を維持し続けるためには、定期点検、維持補修のために、人材と予算を投入し続ける必要がある。国土交通省が、平成 25 年を「社会資本メンテナンス元年」と位置付け、インフラの老朽化対策や長寿命化の取り組みを全国的に推進していこうという中で、横断歩道橋も計画的なメンテナンスを行うことが求められている。



写真 2-1 支柱の腐食事例

#### (4) 少子高齢化の影響

少子化が進行するなか、県内では、平成 20 年度以降で約 20 校の小学校が廃校となるなど（統合を伴う廃校）学校統廃合により、通学路の指定が変化している状況が見受けられる（図 2-3）。



※ B 小学校が A 小学校に統合されたことにより、D 地区の児童が通学路として利用していた C 歩道橋が利用されなくなった。

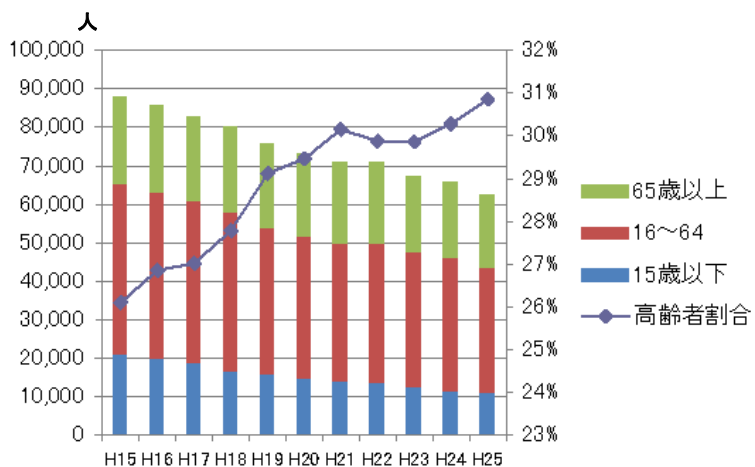
図 2-3 小学校の統廃合による通学路の変更事例

また、高齢化も進行し、静岡県では、高齢化率（65 歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合）が、現時点（平成 24 年）で 24.9%、平成 52 年には 37.0%に達すると見込まれている。高齢化率の急激な上昇が深刻な状況にある中、身体能力が低下している高齢者にとって、横断歩道橋は利用しにくい施設となっている。

高齢者の交通事故は増加する傾向にあり、少子高齢化に伴う安全な道路環境の提供は、より一層重要な道路行政における課題である。

TOPICS

- ・ 全国的に、歩行中の交通事故死傷者数は減少傾向にある。
- ・ 一方、高齢者の割合は、増加傾向にある。

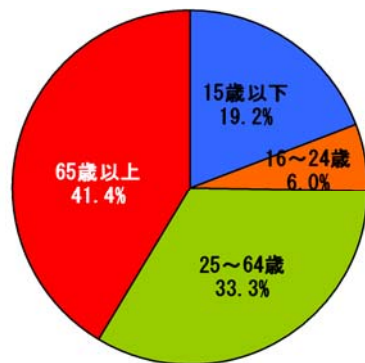


警察庁データから作成

図 2-4 歩行中に発生した事故の年齢層別死傷者数の推移

TOPICS

全国的に、歩行中の交通事故死傷者数のうち、横断違反行為中に事故にあった高齢者の割合は約 4 割以上と高い。



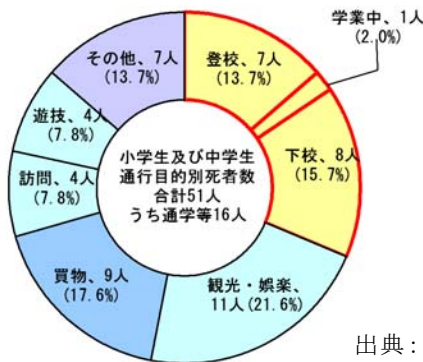
警察庁データから作成

図 2-5 歩行者の法令違反（横断違反※）年齢層別死傷者数（平成 25 年度）

※横断違反とは、「横断歩道外、斜め横断、駐車車両の直前後、走行車両の直前後、横断禁止場所箇所」を横断する違反である。

TOPICS

小学生及び中学生の交通事故死者数を通行目的別にみると、通学等（登校、下校及び学業中）が全体の約3割を占めており、また、通学中に多数の子供が被害に遭う重大な交通事故が多発したことから、通学中の子供の交通安全に向けた取組は重要な課題となっている。

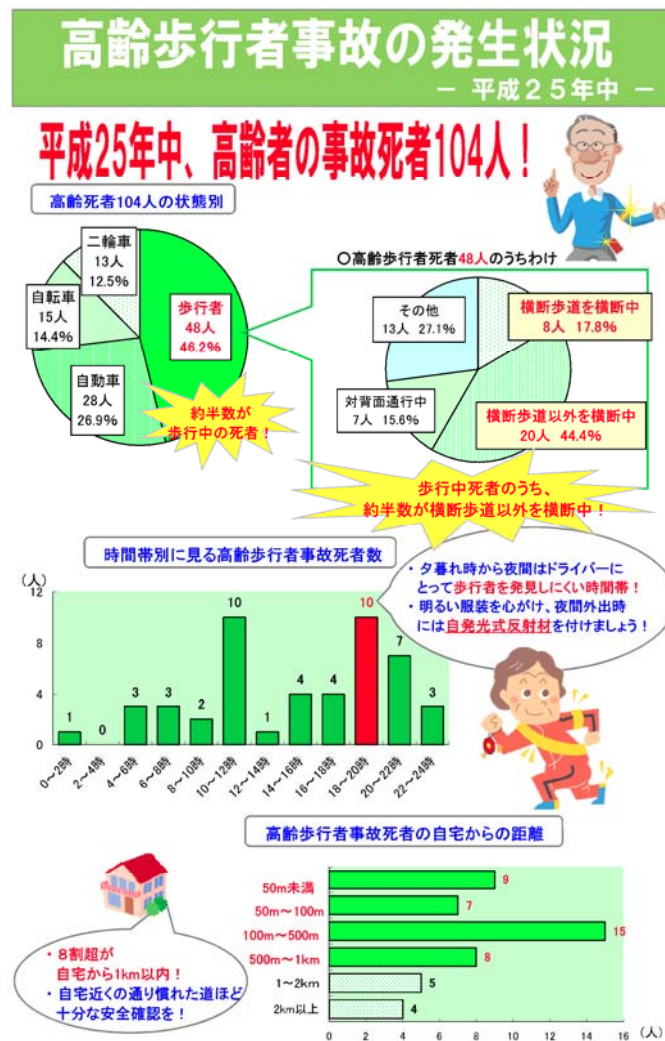


出典：警察庁「平成25年度版警察白書」

図2-6 小学生及び中学生の通行目的別死者数（平成24年度）

TOPICS

- ・ 県内では、平成25年中に高齢者104人が交通事故死。
- ・ うち、5割近くが歩行中の事故で、その4割が横断歩道以外を横断中の事故である。



出典：静岡県警察ホームページ

図2-7 県内における高齢歩行者事故の発生状況（平成25年中）

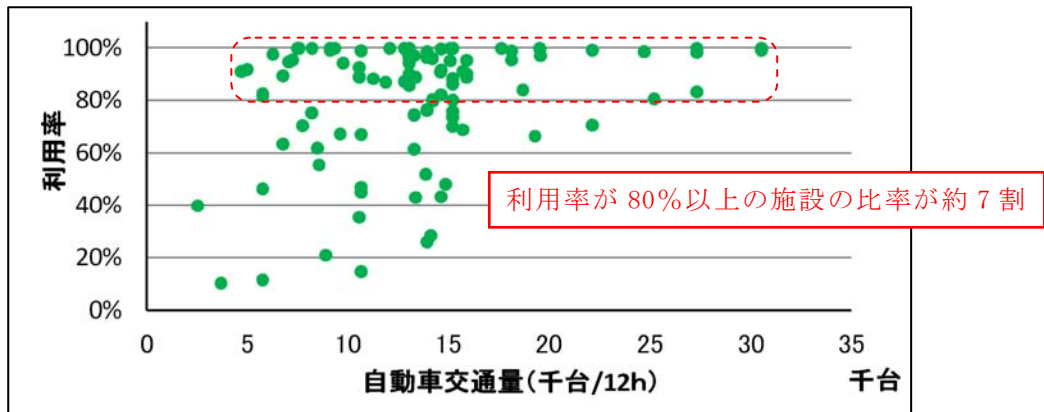


## (5) 横断歩道橋の利用率

このような状況の中、横断歩道橋の役割は変化することなく、自動車と歩行者を物理的に完全分離し、安全面の機能を発揮している。

県が実施した現況調査では、80%以上の横断者が利用している横断歩道橋の比率が約7割あり(図2-8)、横断者の経路選択としても一定の役割を果たしていると言える。

一方で、自動車交通量が少ない箇所では、利用率が低い横断歩道橋も確認されている。



※ 横断歩道橋利用率 = 利用者数 / (利用者数 + 非利用者数)  
 なお、袋井土木事務所管内の17基は、非利用者数が未調査のため、本集計には含めていない。

図2-8 県管理道路における横断歩道橋の利用率\*

## (6) 土地利用の変化

昭和30年代から現在まで、高度成長が進む中、企業、宅地開発などが進み、歩行者等の交通の発生点、目的地やそれをつなぐ動線も変化してきている。

ただし、これら開発行為も突然変化するわけではなく、基盤となる中心市街地などを核エリアとして徐々に拡大している場合が多く、それにより歩行者の目的地等が多様化してきたものと考えられる。また、幹線道路の利用形態も交通量に代表されるように突然変化するのではなく、結果として、既存の横断歩道橋は、その地域の中でこれまでと同様重要な役割を持ち合わせていると考えられる。

### TOPICS

- ・ 時代を経ても、南北方向の往来は地域の主たる動きである。
- ・ また、地域の幹線道路の役割(交通量)も変わらない。

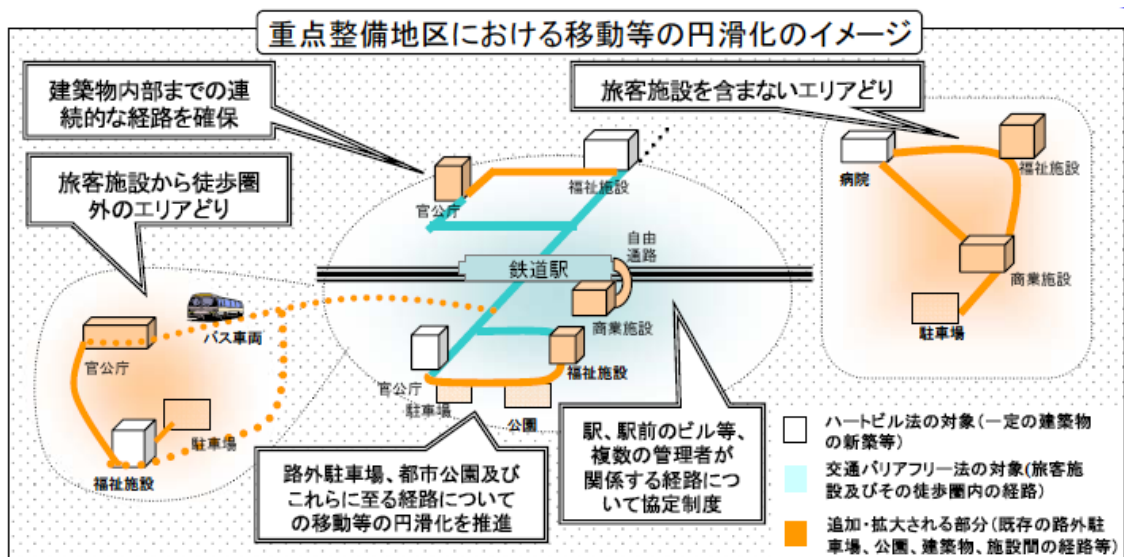


図2-9 土地利用状況の変化

## (7) バリアフリーの推進

平成 18 年に制定された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(以下、「バリアフリー新法」という。)により、高齢者や障害者等の誰もが移動しやすい歩行空間の確保が求められている。県では、地区を定めて生活の主要な移動経路となる駅、商店街、病院、福祉施設、行政機関、文教施設等を結ぶ道路をバリアフリー化し、高齢者や障害者にも安心・安全・快適に移動ができる歩行空間のネットワーク整備を総合的に実施している(図 2-10)。

横断歩道橋は身体能力が低下している高齢者にとっては、バリアとなり、新基準では、幅員(踊場、階段)、昇降方式、手すり、高低差、踊場の広さ、エレベーターの設置などの時代にあった基準に見直しされたものの、利用者の見方、ニーズには変化が生じてきている。また、国民の健康増進の意識が高まっている中、運動習慣や身体活動の向上のためにも、より一層バリアのない安全で外出しやすい道路環境づくりを進めていく必要がある。



出典：国土交通省ホームページ「バリアフリー法の概要」

図 2-10 重点整備地区における移動等の円滑化のイメージ

## (8) 地域のニーズと手引きの策定

このような背景のもと、今後、横断歩道橋の撤去要望が増加することが予想されることから、横断歩道橋のあり方における県全体の統一した考え方を整理し、撤去・存続の検討を円滑に進めていくための手引きを策定する。

本手引きは、静岡県が管理する横断歩道橋の撤去・存続を判断する際の基本方針を定めたものであり、平成 24 年度から 26 年度にかけて開催された「静岡県道路技術審議会」での 4 回の審議を経て策定した。

### 3. 既設横断歩道橋の現況調査

既設横断歩道橋の現況利用実態等を確認するため、県が管理する 115 基の横断歩道橋について、近隣状況調査、利用状況調査、劣化状況調査及び利用者の意識調査（アンケート調査）を実施した。

#### (1) 近隣状況調査

##### 1) 自動車交通量、横断幅員

現況の自動車交通量は、「平成 22 年度道路交通センサス報告書」（静岡県道路企画課）のほか、交通量推移を把握するため、過年度の報告書についても確認した。

また、横断歩道橋設置箇所の道路の車道部幅員（横断幅員）を現地にて測定した。

図 3-1 に示すとおり、静岡県管理の横断歩道橋の多くは、2 車線または付加車線を含めた交差点部の 3 車線に相当する幅員 8.0～12.0m、かつ自動車交通量が 5,000 台/12h 以上の道路に設置されている。

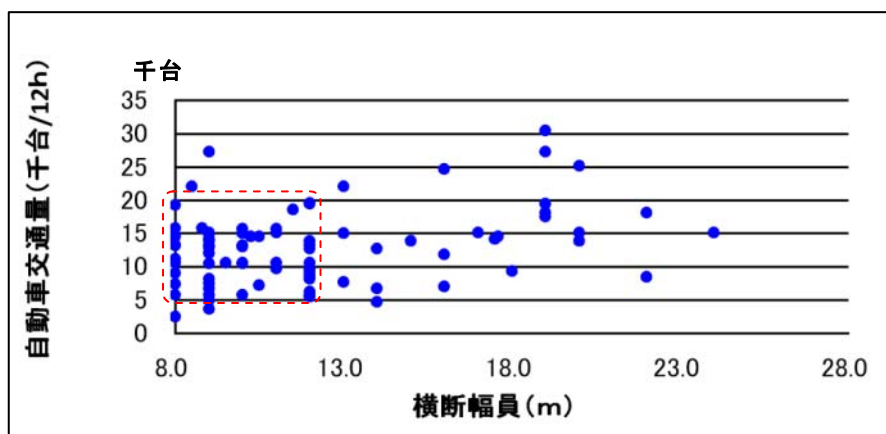


図 3-1 自動車交通量（H22 センサス）と横断幅員の関係

##### 2) 土地利用の変遷

横断歩道橋周辺の市街化区域の拡大等による土地利用の変化は、横断歩道橋を利用する対象者や利用者数に影響を与えるため、設置当時と現在の土地利用状況を都市計画図等で確認した。

##### 3) 公共施設の有無

通学路としての横断歩道橋利用のみならず、周辺に市役所、図書館、病院等の公共施設がある場合、来場者が道路を横断する施設として利用することも想定されるため、横断歩道橋から半径約 1 km の範囲にある公共施設を確認した。

##### 4) 通学路指定の有無

児童・生徒が多く通学する道路では、歩行者の横断の安全を確保するため、横断歩道橋が通学路に指定されている場合が多い。

通学路に指定されている横断歩道橋を撤去する場合、学校や周辺地域に与える社会的影響が大きいため、調査対象の横断歩道橋の通学路指定状況を確認した。

#### 5) 近傍の道路横断施設の設置状況

横断歩道橋を撤去した場合でも、道路を横断する歩行者等の安全確保のため、横断歩道や信号機等の道路横断施設が必要である。このため、横断歩道橋の代替機能となり得る道路横断施設が近傍に存在するか確認した。

#### 6) 緊急輸送路・緊急輸送ルート

地震等による大規模災害発生時に、横断歩道橋が倒壊し道路を閉塞した場合、救援物資の輸送等に支障を来すおそれがあるため、横断歩道橋の設置されている道路が、緊急輸送路、緊急輸送ルートに指定されているか確認した。

## (2) 利用状況調査

### 1) 横断者数

横断歩道橋設置箇所の道路における横断需要を把握するため、横断歩道橋の利用者数だけでなく、横断歩道橋を利用しない横断者数(以下、「乱横断者数」という)も観測した。

図 3-2 に県管理の横断歩道橋設置箇所 115 箇所におけるピーク 1 時間あたりの道路横断者数 (=横断歩道橋利用者数+乱横断者数) を示す。

今回調査により、横断歩道橋 115 箇所のうち、全体の約 3 割にあたる 34 箇所では、ピーク 1 時間あたり 100 人以上の歩行者等の横断需要があることが確認された。

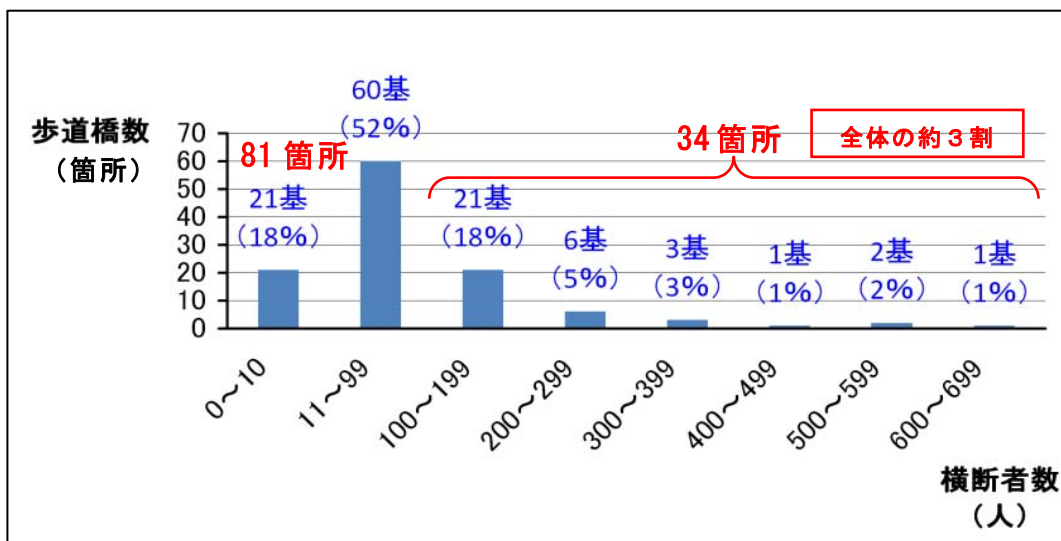
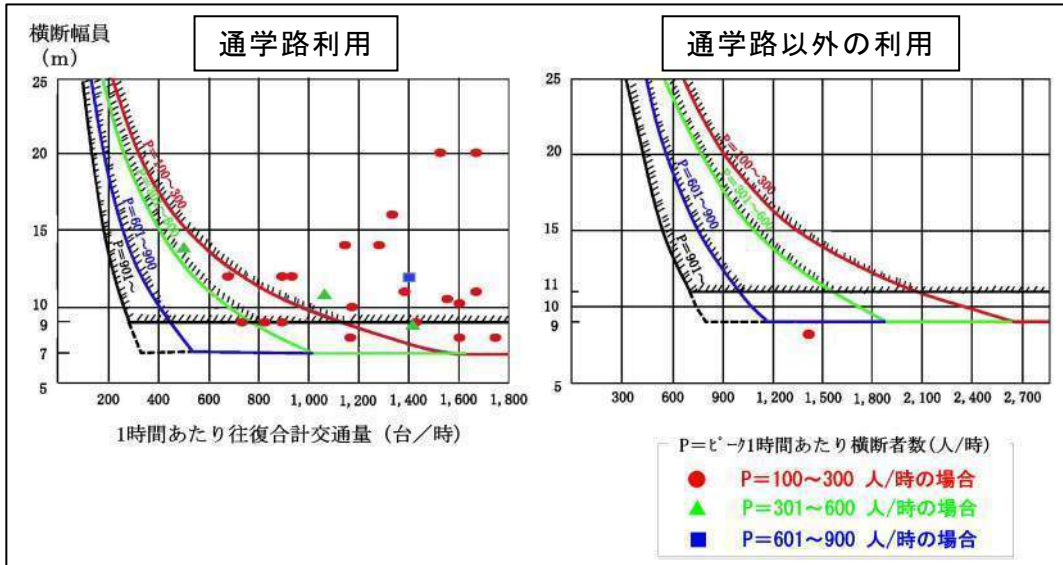


図 3-2 ピーク 1 時間あたりの道路横断者数による区分

また、3. (1). 1) で調査した自動車交通量 (1 時間あたり往復合計交通量) と横断幅員、横断者数との関係を図 3-3 に示す。

同図は、「立体横断施設技術基準・同解説」(昭和 54 年 1 月、社団法人日本道路協会) の中で、車道を横断する立体横断施設を設置する場合の基準として用いられるもので、ピーク 1 時間あたりの横断者数に応じて、立体横断施設を設置することができる基準を往復合計交通量と横断幅員との領域で図示したものである (斜線で示す範囲内が、必要に応じ立体横断施設を設置することができる)。

この図から、ピーク 1 時間あたり 100 人以上の横断需要がある 34 箇所のうち、28 箇所では現在も立体横断施設 (横断歩道橋) の設置基準を満たしている。



※「立体横断施設技術基準・同解説」の「単路または信号機のない交差点に設置する立体横断施設の判定図」に県管理横断歩道橋の調査結果を加筆

図 3-3 横断歩道橋の必要性の確認

## 2) 横断歩道橋の利用率

図 3-4、図 3-5 は県管理の横断歩道橋の利用率と自動車交通量、利用率と横断幅員との関係を示したものである。

横断歩道橋の利用率とは、道路の横断者数に占める横断歩道橋の利用者数の割合であり、利用率が低い場合は、乱横断者による交通事故発生の危険性が潜在している。

県管理の横断歩道橋では、自動車交通量が少なく横断幅員が狭い箇所では利用率が低くなる傾向が確認された。

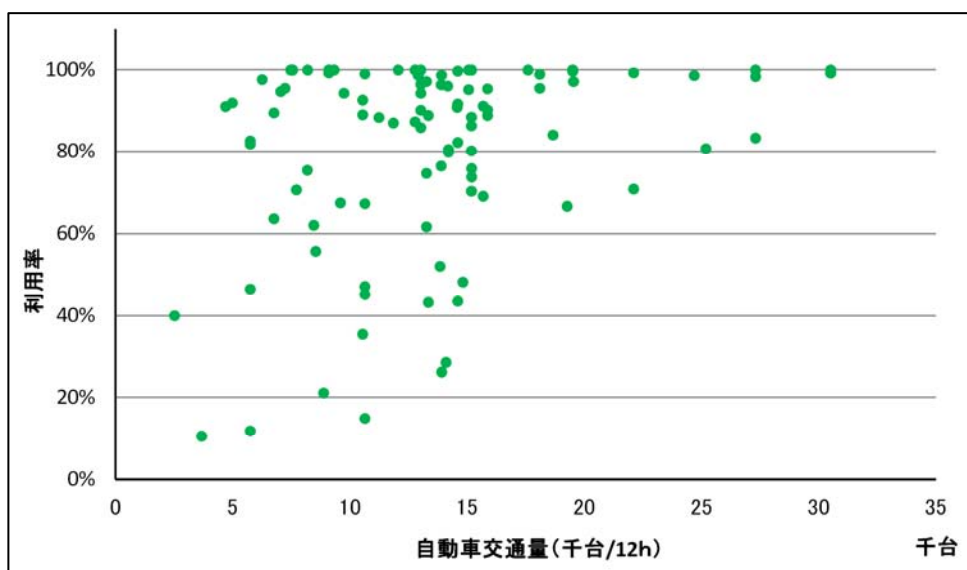
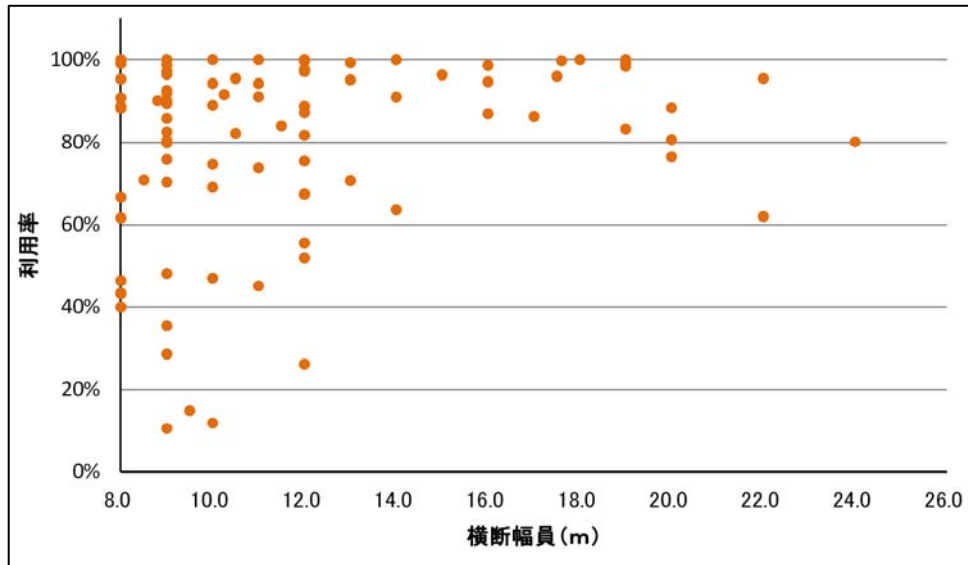


図 3-4 自動車交通量と横断歩道橋利用率の関係



※袋井土木事務所管内の17基は、乱横断者数が未調査のため、本集計には含めていない。

図 3-5 横断幅員と横断歩道橋利用率の関係※

### (3) 劣化状況調査

県管理の横断歩道橋の約 7 割は、供用後 40 年が経過している。老朽化による施設の損傷状況を把握するため、国土交通省道路局が平成 25 年 2 月に策定した「総点検実施要領（案）【横断歩道橋編】・【橋梁編】」に基づき、劣化状況調査を実施した。

図 3-6 に調査結果を示す。県管理の横断歩道橋のうち、全体の約 6 割にあたる 71 基に何らかの損傷が確認された。損傷の多くは鋼材の腐食によるもので、特に階段部や主桁で多く見受けられる。

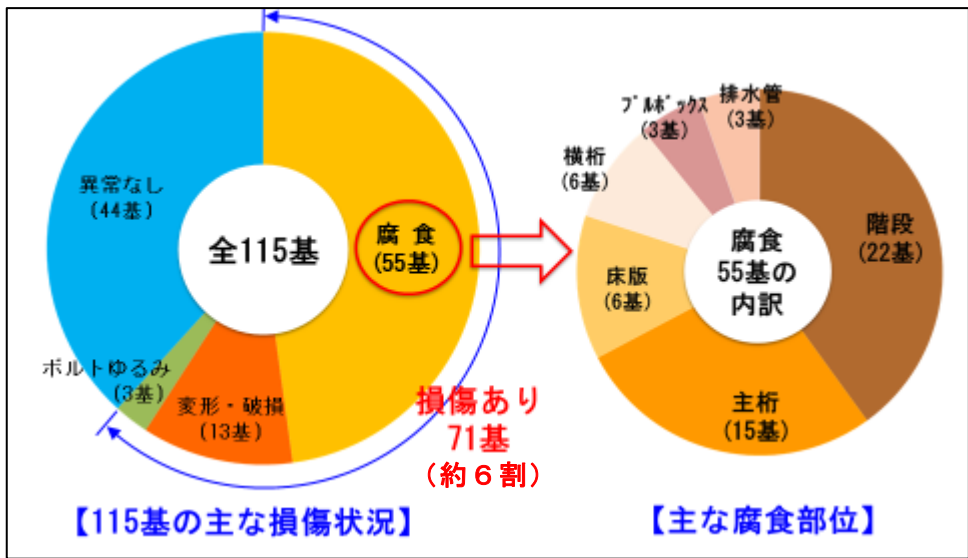


図 3-6 損傷状況と腐食部位



橋台接合部の腐食



主桁接合部の錆び

写真 3-1 損傷事例



#### (4) 利用者の意識調査

横断歩道橋の必要性を判断するにあたり、地元関係者の意見を参考とするため、県管理の横断歩道橋周辺の小中学校 138 校の学校関係者を対象に、アンケート調査を実施した。

図 3-7 に通学路指定されている横断歩道橋の今後の必要性を、図 3-8 に当該横断歩道橋を利用する児童・生徒数を示す。

アンケート調査の結果、歩行者と自動車を立体的に分離できる横断歩道橋は、利用者数にかかわらず、児童・生徒の安全を確実に守ることができる有力な道路横断施設として、今後も存続させるべきとの意見が 9 割近くを占めた。

一方、利用者数や自動車交通量の減少、自転車通学が多い等の理由により撤去してもよいと回答があった箇所では、横断歩道橋を撤去する際の条件として、横断歩道等の代替横断施設を確保すべきとの意見があった。

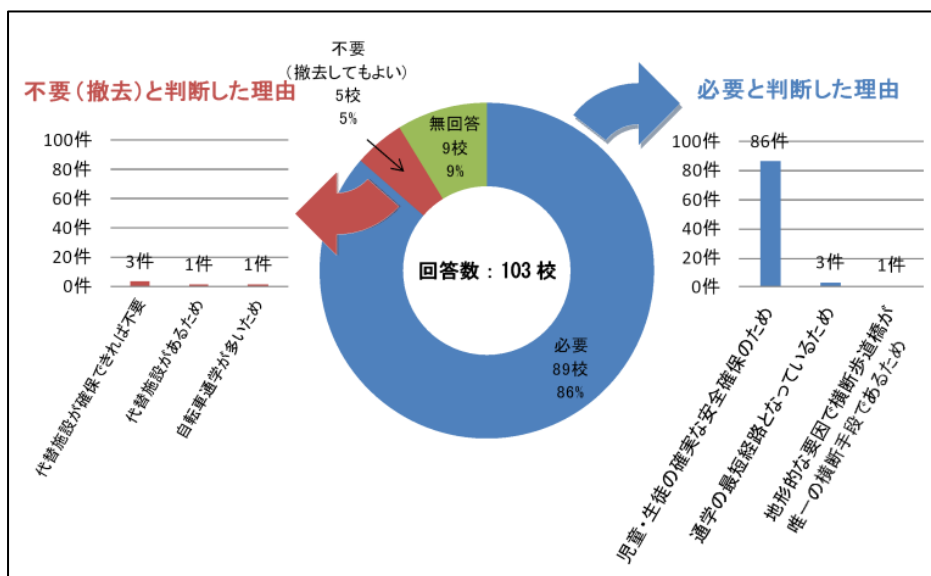


図 3-7 今後の横断歩道橋の必要性について

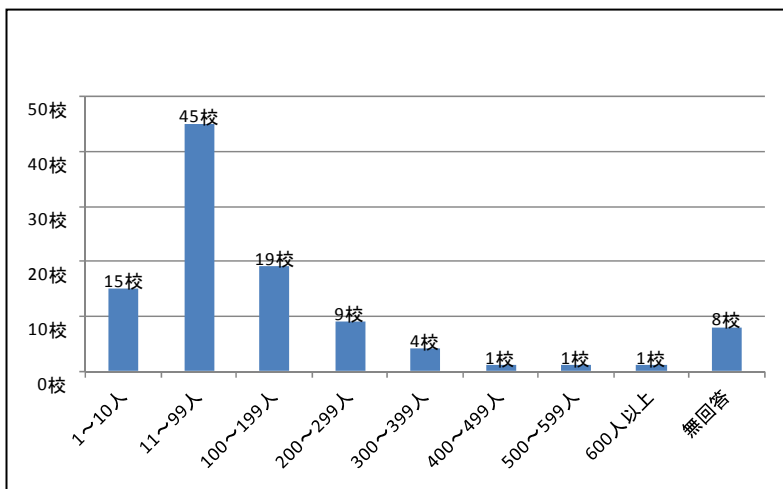


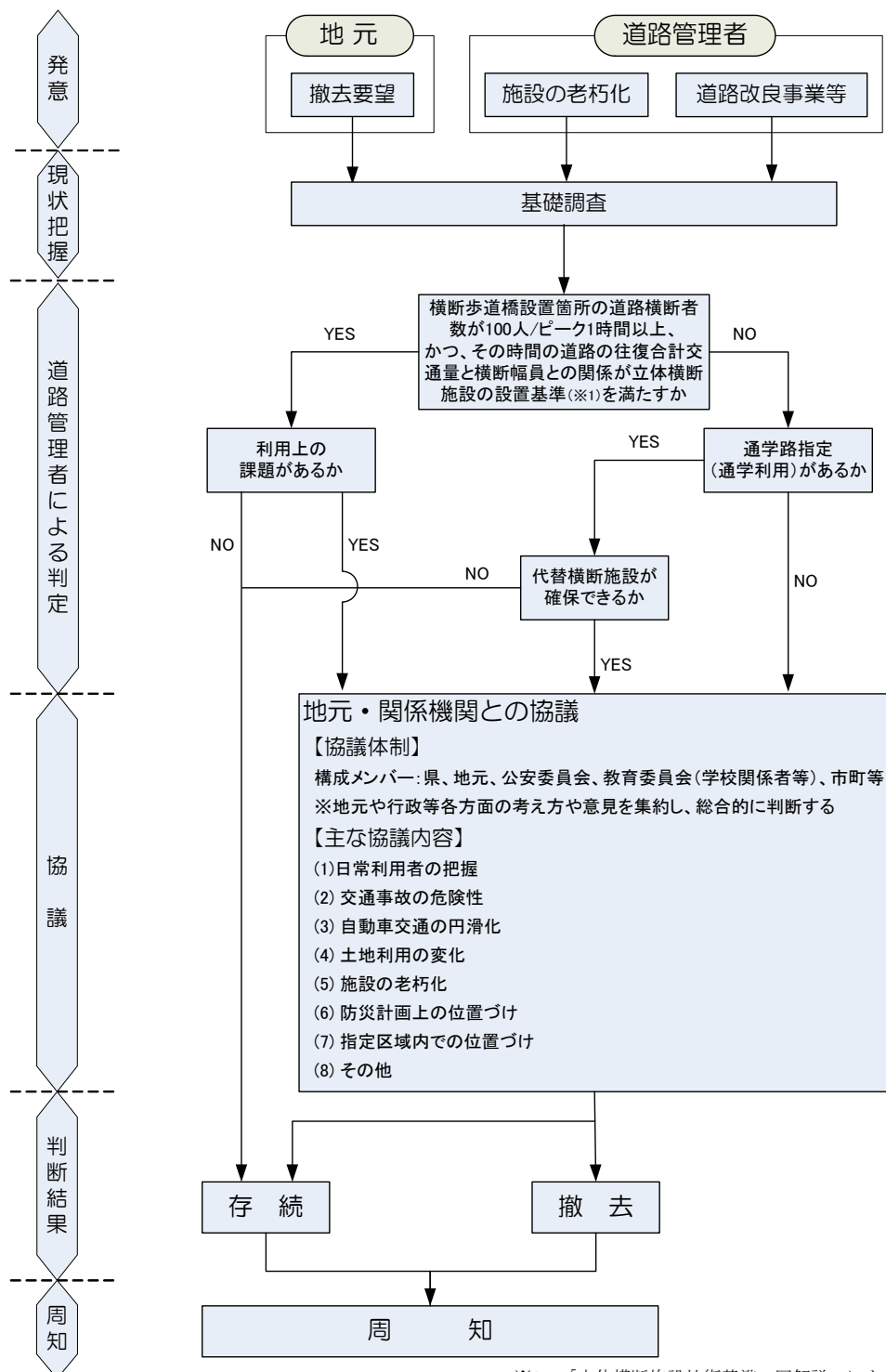
図 3-8 横断歩道橋の児童・生徒の利用者数

#### 4. 横断歩道橋の撤去・存続の基本方針

横断歩道橋は、歩行者と車両を立体的に分離することで横断者の安全を確保するために設置された施設である。このため、撤去を検討する横断歩道橋は、原則として地元（地元自治会、町内会等）から撤去要望がある横断歩道橋のみを対象とする。

ただし、老朽化の進行に伴い横断歩道橋の更新が必要となる場合や、道路拡幅や交差点改良等の道路事業を実施する場合、多額の更新費用や撤去・再設置費用を費やすことから、撤去・存続の検討対象に含めるものとする。

以下に、横断歩道橋の撤去・存続の判断フロー及び基本方針を定める。



※1 「立体横断施設技術基準・同解説」による。

## (1) 発意

以下の項目に該当する場合、横断歩道橋の撤去・存続を検討するものとする。

### 1) 地元要望

地元（地元自治会、町内会等）から横断歩道橋の撤去要望があった場合。

### 2) 道路管理者

老朽化に伴い横断歩道橋の更新が必要となる場合、及び道路事業等により横断歩道橋の撤去・再設置が必要になる場合。

## (2) 現状把握

道路管理者が横断歩道橋の必要性を判定するための基礎調査を実施する。

### 1) 既存資料の収集整理

横断歩道橋台帳等の既存資料を収集整理するとともに、設置当時の建設目的や建設に至った過去の経緯等について確認する。

### 2) 自動車交通量、横断幅員

横断歩道橋設置箇所の道路の自動車交通量(1時間あたりの往復合計交通量(台/時))、横断幅員を調査する。

### 3) 横断者数

横断歩道橋設置箇所の道路におけるピーク1時間あたりの横断者数（横断歩道橋の利用者数及び乱横断者数）を調査する。

### 4) 通学路指定（通学利用）

横断歩道橋が通学路に指定されているか、または通学路に指定されていなくても児童・生徒の通学に利用されているか確認する。

### 5) 近傍の道路横断施設の設置状況

横断歩道橋の近傍に横断歩道橋の代替機能となり得る横断歩道や信号機等の道路横断施設が設置されているか確認する。

### 6) その他

必要に応じて、老朽化による施設の損傷状況等を調査する。

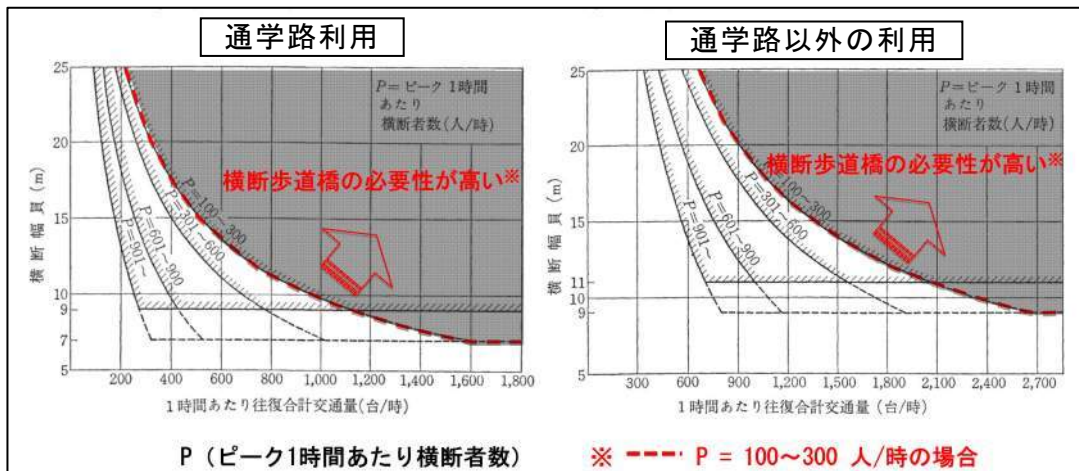
### (3) 道路管理者による判定

基礎調査の調査結果に基づき、以下の項目を検討し、道路管理者として横断歩道橋を存続させるか判定を行う。

#### 1) 横断者数等による量的判定

現況の横断需要に対する立体横断施設としての必要性を、「立体横断施設技術基準・同解説」の立体横断施設の設置基準（図 4-2）を用いて判断する。

基礎調査によって得られた横断者数、往復自動車交通量及び横断幅員の関係から、立体横断施設の設置基準を満たす横断歩道橋は、現在も横断需要に対する立体横断施設としての必要性が高いと判断し、存続を検討する。



「立体横断施設技術基準・同解説」に加筆

図 4-2 横断歩道橋の必要性の確認

#### 2) 利用上の課題の存在

1) 項の横断者数等による量的判定において、設置基準を満たしている場合であっても、横断歩道橋周辺で乱横断者が多く横断歩道橋が利用されない、または利用されにくい実態がある場合には、横断歩道橋の撤去や構造的改善について、地元や関係機関と協議を行う。

#### 3) 通学路指定（通学利用）

横断歩道橋が通学路に指定されていない、または児童・生徒の通学に利用されていない場合は、将来的に通学路に指定される可能性がないか確認の上、横断歩道橋の撤去を検討する。

横断歩道橋が通学路に指定されている場合や、児童・生徒の通学に利用されている場合は、横断歩道橋の存続を検討する。

ただし、通学路に指定されている場合であっても、通学路や通学ルートの変更が可能な場合は、横断歩道橋の撤去を検討する（図 4-3）。

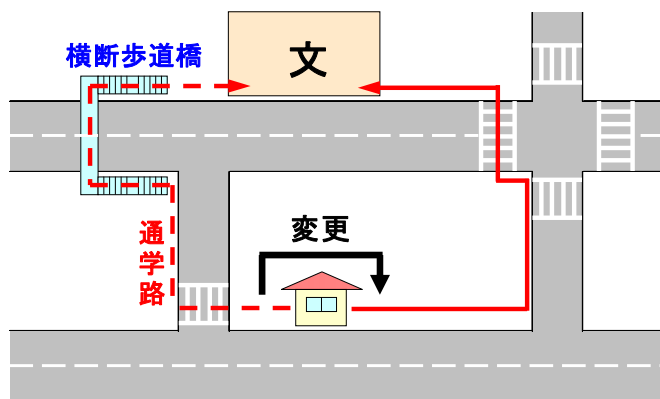


図 4-3 通学路の見直し例

#### 4) 代替横断施設の確保

横断歩道橋が通学路に指定されている、または通学に利用されており、近傍に横断歩道橋の代替となる道路横断施設がない場合や道路横断施設が新たに設置できない場合には、道路を横断する児童・生徒の安全が確保できないため、横断歩道橋を存続する。

しかし、横断歩道橋の近傍に道路横断施設が設置されている場合や、横断歩道橋の撤去後、代替の道路横断施設の新設が可能な場合には、横断歩道橋の撤去を検討する（図 4-4、図 4-5）。

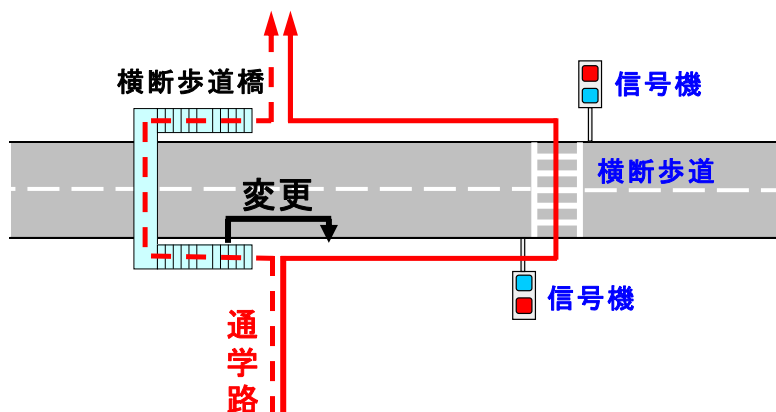


図 4-4 既設横断施設の利用による通学路の変更例

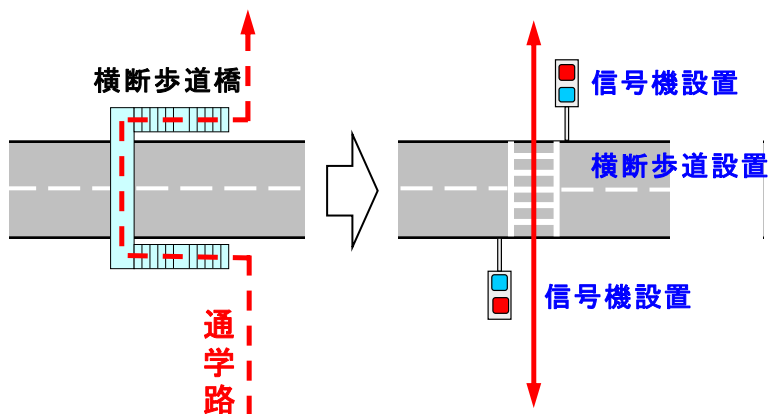


図 4-5 横断歩道橋撤去に伴う代替横断施設の設置例

#### (4) 地元・関係機関との協議

道路管理者の判定で「存続」の判定とならなかった横断歩道橋については、道路管理者が主体となり、地元や関係機関と十分な協議を行い、建設に至った経緯や建設後の環境変化、現状抱えている課題等を総合的に勘案し、関係者との合意形成を図った上で、撤去・存続の判断を行う。

協議の実施にあたっては、以下の項目を確認の上、進めるものとし、地域の実情に応じて、適宜、構成メンバーや協議項目を追加または変更するものとする。

##### 1) 構成メンバー

###### ① 道路管理者

静岡県

###### ② 地元

地元自治会、町内会等

###### ③ 関係機関

公安委員会（交通管理者）、教育委員会（学校関係者等）、市町等

##### 2) 日常利用者の把握

児童・生徒の通学利用のほか、横断歩道橋の日常的な利用が想定される地元自治会や町内会等の地元住民の利用状況について確認する。

また、横断歩道橋の近傍に市役所、図書館や病院等の公共施設や、大型商業施設、観光施設、工場等があり、これら施設への移動経路としての利用も確認する。

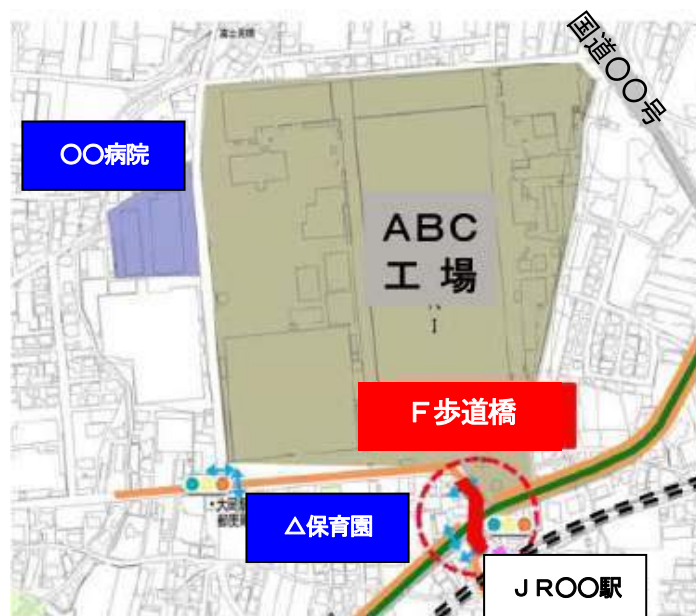


図 4-6 病院、工場、駅等への移動経路としての例

### 3) 交通事故の危険性

#### ① 事故履歴

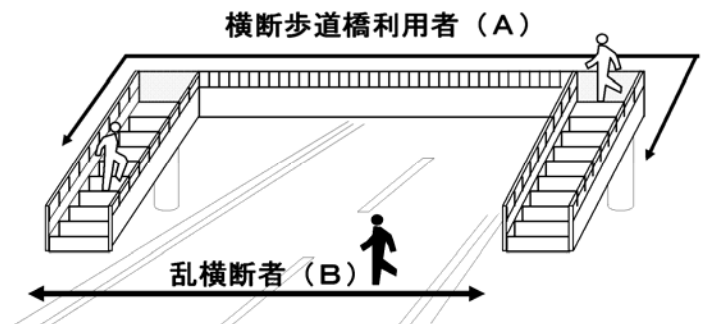
横断歩道橋の建設に至った経緯を可能な範囲で調査し、交通事故の履歴を確認する。特に、重大事故の発生履歴がある場合は、事故形態や事故原因についても確認する。

また、横断歩道橋設置後に発生した周辺事故についても、可能な範囲で調査し、横断歩道橋との因果関係を確認する。

#### ② 横断歩道橋の利用率

横断歩道橋の利用率が低い（＝乱横断者が多い）場合は、乱横断者による交通事故発生の危険性が潜在している。

利用率が低い場合は、「利用されない」、「利用しにくい」原因を確認する。



$$\text{利用率 (\%)} = \frac{\text{横断歩道橋利用者数 (A)}}{[\text{横断歩道橋利用者数 (A)} + \text{乱横断者数 (B)}]}$$

図 4-7 利用率の考え方

#### ③ 視認性阻害

横断歩道橋が交通安全上の支障となっていないかを確認する。

交差点部に設置されている横断歩道橋では、支柱や階段が歩行者や走行車両の視認性を阻害している場合がある（写真 4-1）。また、支柱や階段の占有により、既設歩道が狭くなっている箇所では、歩行者同士のすれ違いが困難なため、車道へのはみ出しによる交通事故の危険性がある（写真 4-2）。



写真 4-1 視認性阻害の事例



写真 4-2 歩道が狭くなっている事例

#### 4) 自動車交通の円滑化

横断歩道橋を撤去する場合、歩行者等の路上横断により自動車交通の流れが妨げられ、渋滞等が発生するおそれがある。

横断歩道橋の撤去及び代替の道路横断施設の設置にあたっては、交通管理者と十分な協議を行うとともに、必要に応じて、方向別交通量や渋滞長調査を行い、横断歩道橋撤去後の交通影響や横断歩行者の安全性についても確認する。

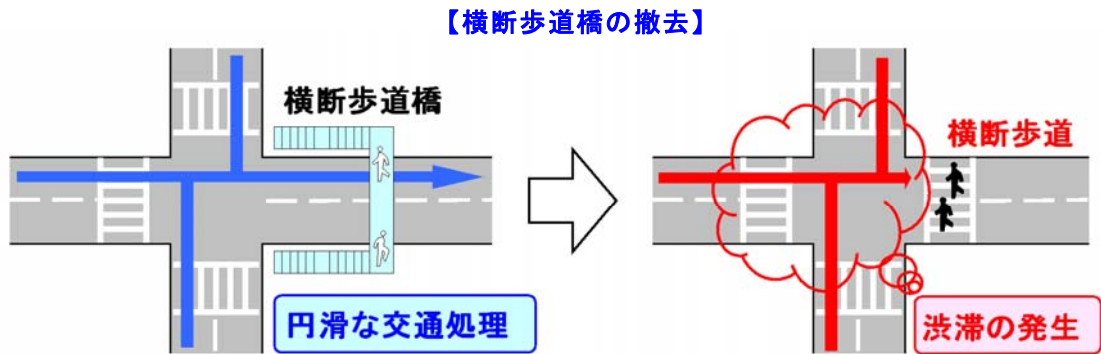


図 4-8 横断歩道橋撤去後の影響例

#### 5) 土地利用の変化

土地利用状況の変化に伴い、歩行者の目的地や移動経路、横断歩道橋の利用者数等に変化が生じている可能性があるため、設置当時と現在の横断歩道橋周辺の土地利用状況の違いについて確認する。

#### 6) 施設の老朽化

老朽化に伴う施設の損傷等により、歩行者や自動車の安全な通行に支障を与えていないか、横断歩道橋定期点検要領（平成 26 年 6 月 国土交通省道路局）に基づく点検等を実施し確認する。

また、施設の補修や更新の必要性がある場合には、今後必要となる維持補修費や更新費、対策時期等を確認する。



写真 4-3 鋼材の腐食による落下



写真 4-4 高欄の腐食



## 7) 防災計画上の位置付け

横断歩道橋の設置されている道路が、緊急輸送路や緊急輸送ルートに指定されているか確認する。

また、地震・津波等の大規模災害発生時の避難路や避難施設利用など防災上の位置付けがあるか確認する。

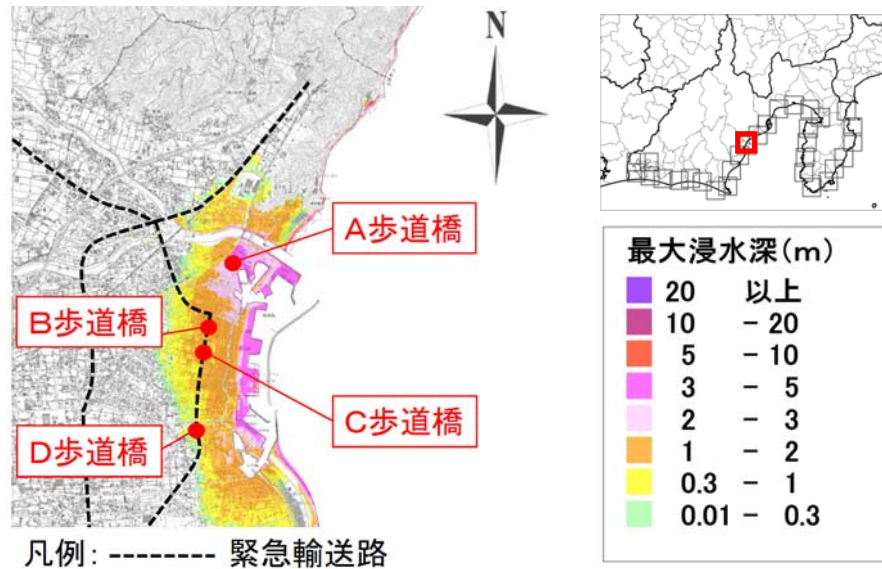


図 4-9 横断歩道橋と津波浸水域、緊急輸送路との位置関係

## 8) 指定区域内での位置付け

各種法令や国の施策等で定められている区域内に横断歩道橋が設置されている場合、当該区域内での横断歩道橋の位置付けや役割等についても確認する。

- (例) ・ あんしん歩行エリア、ゾーン 30、くらしのみちゾーン等の交通安全対策を重点的に実施する地区
- ・ バリアフリー重点整備地区
  - ・ 国立公園、風致地区等の景観に配慮すべき地区 など

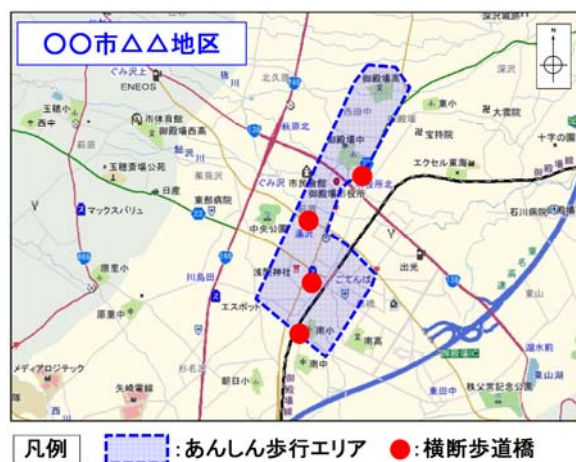


図 4-10 あんしん歩行エリア内にある横断歩道橋の例

## 9) その他の確認事項

### ① 防犯上の課題

横断歩道橋の死角部分等において、防犯上問題がないか確認する。

### ② 景観上の課題

周辺の街並みの変化に伴い、横断歩道橋が周辺景観と調和しているか、景観阻害の要因になっていないかを確認する。また、撤去した場合の景観面の向上の可能性についても確認する。



(国道 139 号 青島歩道橋)



(国道 139 号 国久保横断歩道橋)

写真 4-5 「ふじのくに色彩・デザイン指針（社会資本整備）」に則した塗装事例

### ③ 環境・衛生面での課題

横断歩道橋の死角部分へのゴミ投棄や鳥の糞害等により、横断歩道橋が衛生面で周辺環境に影響を与えていないか確認する。



写真 4-6 鳥の糞害の事例

#### ④ 道路改良計画の有無

横断歩道橋設置箇所において、道路拡幅や交差点改良等の道路改良計画の有無を確認する（他の道路管理者による計画も含む）。

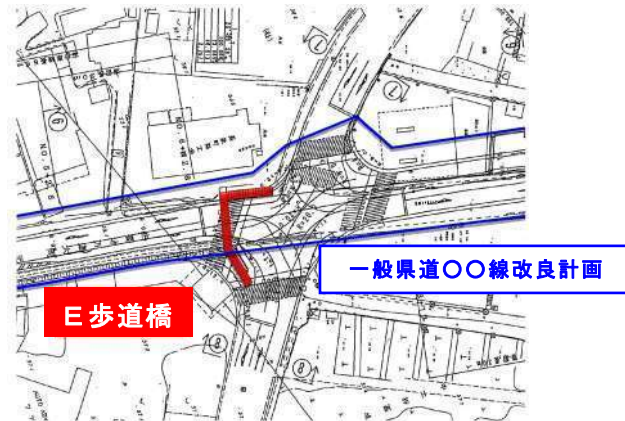


図 4-11 道路改良事業に伴い横断歩道橋が支障となった事例

#### (5) 地元等への周知

地元や関係機関との協議により決定した横断歩道橋の撤去・存続の方針については、その合意形成の過程と結果を広報誌やホームページ等を活用し、地元や県民に広く周知していくものとする。

## 5. 参考資料（撤去事例）

撤去事例①：黄瀬川歩道橋

撤去事例②：平町1丁目歩道橋

撤去事例③：平井歩道橋

撤去事例④：東陸橋

撤去事例⑤：北海道千歳市「千代田歩道橋」（出典：北海道開発局札幌開発建設部）

撤去事例① 【(一) 富士清水線 沼津市大岡地内】設置年：S42 撤去年：H22

# 黄瀬川歩道橋

## 発意

### 地元要望

大岡黄瀬川自治会

### 要望時期

平成 21 年 6 月

### 要望理由・内容

- ・ 通学路として利用されていない
- ・ 昇降部が階段式のため利用しづらい
- ・ 老朽化が進んでいる (S42 設置)
- ・ 横断歩道の新設要望



位置図

## 地元・関係機関との協議

### 協議対象者

黄瀬川自治会ほか関係自治会

清水町関係自治会

沼津市、清水町、県警本部、沼津警察署

東海バス、伊豆箱根鉄道

静岡県トラック協会、静岡県タクシー協会

### 主な協議内容

撤去後の安全対策 (横断歩道設置など)



老朽化状況

## 協議結果

- ・ 横断歩道橋の撤去、視線誘導標の設置 (道路管理者)
- ・ 代替横断施設として横断歩道設置 (警察)



横断歩道等の設置 (撤去後)



撤去前



撤去後

# 平町一丁目歩道橋

## 発意

### 地元要望

平町一丁目自治会

### 要望時期

平成 22 年 10 月

### 要望理由・内容

- ・昇降部が階段式のため利用しづらい
- ・横断歩道橋の利用者が少ない
- ・横断歩道橋の老朽化が進んでいる

(S47 設置)



位置図



## 地元・関係機関との協議

### 協議対象者

平町一丁目自治会ほか関係自治会  
沼津市、県警本部、沼津警察署  
東海バス、伊豆箱根鉄道  
静岡県トラック協会、静岡県タクシー協会

### 主な協議内容

撤去後の安全対策  
(代替横断施設の必要性について)



老朽化状況



## 協議結果

- ・横断歩道橋の撤去（道路管理者）
- ・近隣に横断歩道橋があるため、新たな信号機、横断歩道は不要と決定



撤去前



撤去後

撤去事例③ 【(主)熱海函南線 田方郡函南町平井地内】設置年： 撤去年：H16

# 平井歩道橋

## 発意

### 道路管理者

静岡県沼津土木事務所

### 撤去理由

交差点改良事業に伴う



## 地元・関係機関との協議

### 協議対象者

地元、県警本部、三島警察署

### 主な協議内容

撤去後の安全対策  
(代替横断施設の確保について)



## 協議結果

- ・ 交差点改良、横断歩道橋の撤去 (道路管理者)
- ・ 交差点部に横断歩道設置 (警察)



位置図



老朽化状況



横断歩道の設置 (撤去後)



撤去前



撤去後

# 東 陸 橋

## 発 意

### 道路管理者

静岡県島田土木事務所

### 着手時期

平成 22 年 6 月

### 撤去理由

交差点改良事業に伴う



位置図

## 地元・関係機関との協議

### 協議対象者

金谷東町自治会、島田警察署

### 主な協議内容

撤去後の安全対策  
(代替横断施設の確保について)



横断歩道の設置 (撤去後)

## 協議結果

- ・ 交差点改良、横断歩道橋の撤去 (道路管理者)
- ・ 交差点部に横断歩道設置 (警察)



撤 去 前



撤 去 後

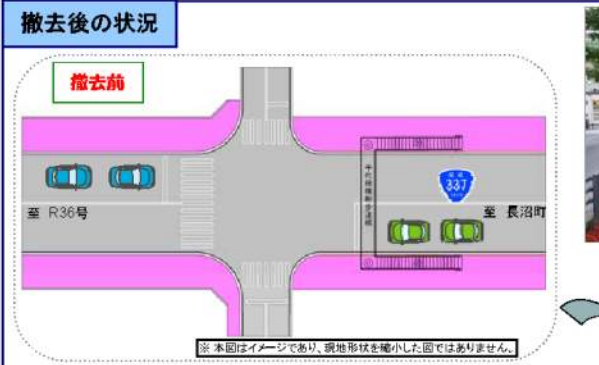


撤去事例⑤【国道337号 千代田横断歩道橋 北海道千歳市千代田町4丁目地内】

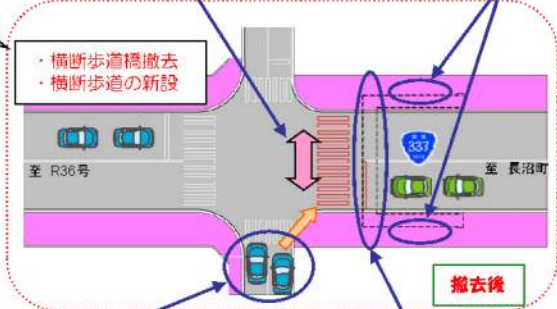
国道337号 千歳市「千代田横断歩道橋」を撤去しました  
～撤去後の歩行者交通状況・地域の声をお知らせします～

平成24年10月19日、「国道337号千代田横断歩道橋に関する懇話会」の意見(利用者の減少、乱横断防止、バリアフリー化)を反映し、横断歩道橋を撤去し信号機付横断歩道を設置しました。

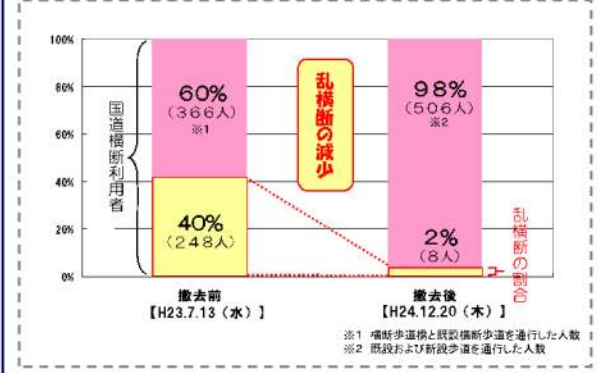
横断歩道橋撤去前には、国道を横断する方の約4割が乱横断する危険な状況でしたが、横断歩道橋の撤去・信号機付横断歩道の設置によって、乱横断の割合が大幅に減少するとともに、前後のバリアフリー化整備済区間と一体となった歩行経路が形成されました。また、横断歩道橋撤去後において、“移動が非常に楽になった”など、地域の声が寄せられております。



- バリアフリー化された歩行経路が形成されました
- 狭小な歩行空間が改善され、前後区間と同様のバリアフリー化された歩行空間が確保されました



- 市道から国道への通行に際し、視認性が向上しました
- 横断歩道橋の撤去により良好な景観が形成されました



出典：北海道開発局 札幌開発建設部

## 6. 付録資料

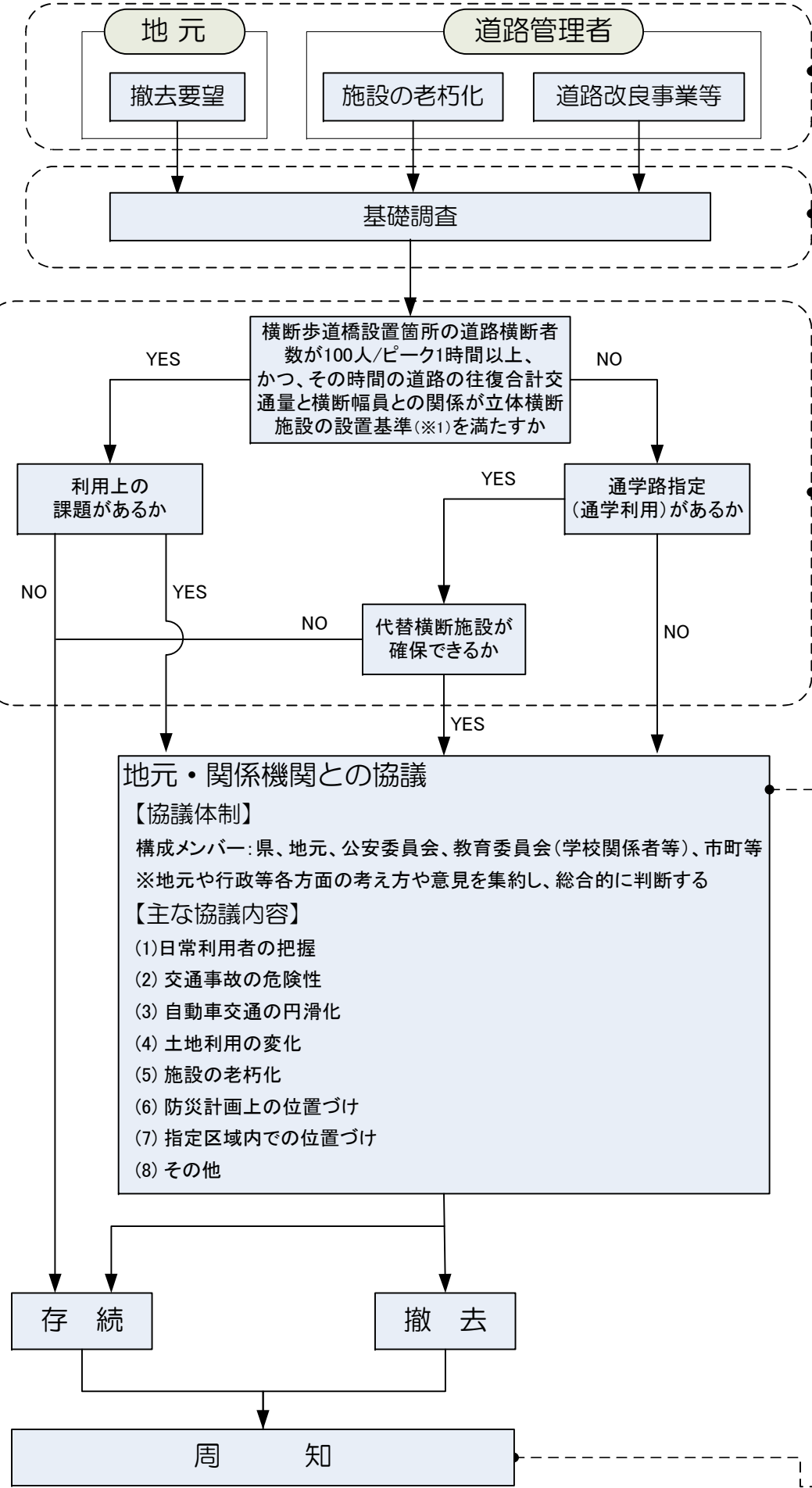
付録：横断歩道橋の撤去・存続の基本方針（要約版）

横断歩道橋の撤去・存続の基本方針（要約版）

【確認項目・留意点】

付録資料

発意  
現状把握  
道路管理者による判定  
協議  
判断結果  
周知



- 発意**
- 地元要望
    - ・地元（地元自治会、町内会等）から横断歩道橋の撤去要望があった場合
  - 道路管理者
    - ・老朽化に伴い横断歩道橋の更新が必要となる場合
    - ・道路改良事業等により横断歩道橋の撤去・再設置が必要になる場合
- 現状把握**
- 道路管理者が横断歩道橋の必要性を判定するため、基礎調査を実施する。
- 既存資料の収集整理
    - ・横断歩道橋台帳等の既存資料の収集整理、設置当時の建設目的や建設に至った過去の経緯等を確認
  - 自動車交通量、横断幅員
    - ・横断歩道橋設置箇所の道路の自動車交通量（1時間あたりの往復合計交通量(台/時)）及び横断幅員を調査
  - 横断者数
    - ・横断歩道橋設置箇所の道路のピーク1時間あたりの横断者数（横断歩道橋の利用者数及び乱横断者数）を調査
  - 通学路指定（通学利用）
    - ・横断歩道橋の通学路指定や通学での利用を確認
  - 近隣の道路横断施設の設置状況
    - ・横断歩道橋の代替機能となり得る道路横断施設（横断歩道、信号機等）の設置状況を確認
  - その他
    - ・必要に応じて、追加調査を実施（老朽化による施設の損傷状況等）
- 道路管理者による判定**
- 基礎調査の調査結果に基づき、道路管理者として横断歩道橋を存続させるか判定を行う。
- 横断者数等による量的判定
    - ・「立体横断施設技術基準・同解説」における立体横断施設の設置基準を満たしているか
  - 利用上の課題の存在
    - ・利用率が低いなど横断歩道橋が利用されない実態があるか
  - 通学路指定（通学利用）
    - ・横断歩道橋が通学路に指定されているか、または通学に利用されているか
    - ・将来的な通学路指定、通学利用の可能性があるか
    - ・横断歩道橋を撤去した場合、通学路や通学ルートの変更が可能か
  - 代替横断施設の確保
    - ・横断歩道橋の代替機能となり得る道路横断施設が近傍にあるか
    - ・新たな代替横断施設の設置は可能か
- 地元・関係機関との協議**
- 地元・関係機関との協議は、道路管理者が主体となって、地元や関係機関と十分な協議を行い、建設に至った経緯や建設後の環境変化、現状抱えている課題等を総合的に勘案し、関係者との合意形成を図った上で撤去・存続の判断を行う。協議の実施にあたっては、下記項目を確認の上、進めるものとし、地域の実情に応じて、適宜、構成メンバーや協議項目を追加または変更するものとする。
- ① 日常利用者の把握
    - ・児童・生徒の通学利用だけでは把握できない日常利用者の利用状況を確認
    - ・公共施設や大規模施設等への移動経路として利用されていないか確認
  - ② 交通事故の危険性
    - ① 事故履歴：横断歩道橋の建設に至った事故履歴、また過去の周辺事故と横断歩道橋との因果関係を可能な範囲で確認
    - ② 横断歩道橋の利用率：横断歩道橋の利用率が低い場合はその原因を確認
    - ③ 視認性阻害：横断歩道橋の橋脚や階段が、歩行者や自動車の視認性阻害、歩道狭隘の原因となっているか確認
  - ③ 自動車交通の円滑化
    - ・横断歩道橋を撤去した場合の渋滞等の交通影響や横断歩行者の安全性を確認
  - ④ 土地利用の変化
    - ・設置当時と現在の横断歩道橋周辺の土地利用状況の違いを確認
    - ・土地利用状況の変化に伴う歩行者の目的地や移動経路、利用者数等の変化を確認
  - ⑤ 施設の老朽化
    - ・歩行者や自動車の安全な通行を確保するため、老朽化による施設の損傷状況等を確認
    - ・施設の補修や更新の必要がある場合は、必要経費や対策時期等を確認
  - ⑥ 防災計画上の位置づけ
    - ・横断歩道橋設置箇所の道路が、緊急輸送路や緊急輸送ルートに指定されているか確認
    - ・大規模災害発生時の避難路や避難施設利用など、防災計画上の位置づけを確認
  - ⑦ 指定区域内での位置づけ
    - ・あんしん歩行エリアやバリアフリー重点整備地区など、各区域内での位置づけや役割等を確認
  - ⑧ その他
    - ・防犯上の課題、景観上の課題、環境・衛生面での課題、道路改良計画等について確認
    - ・その他、地域特性等を考慮して項目を適宜追加
- 地元等への周知**
- 地元や関係機関との協議により、決定した横断歩道橋の撤去・存続の方針については、その合意形成の過程と結果を広報誌やホームページ等を活用し、地元や県民に広く周知する。

※1 「立体横断施設技術基準・同解説」による。