

第3回 静岡県道路技術審議会 会議録

日時	平成 25 年 10 月 23 日 (水) 10:30 ~ 12:00
場所	静岡県庁本館 4 階 静岡県議会 401 会議室
出席者 職・氏名	<p>会長 兵藤 哲朗 (東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科教授)</p> <p>委員 海野 俊也 ((株)静岡新聞社経済部長兼論説委員) 小野寺郷子 (しずおかNPO市民会議代表) 杉山 涼子 (常葉大学社会環境学部教授) 曾根 修一 (一般社団法人静岡県トラック協会専務理事) 高木 敦子 ((有)アムズ環境デザイン研究所代表取締役) 谷口 綾子 (筑波大学大学院システム情報工学研究科リスク工学専攻准教授) 原田 博子 (NPO 法人はままつ子育てネットワークぴっぴ理事長) 平野 洋一 (社団法人静岡県バス協会専務理事) 森川 博邦 (国土交通省中部地方整備局静岡国道事務所長) 四方田雅史 (静岡文化芸術大学文化政策学部文化政策学科准教授)</p> <p>事務局 長島交通基盤部長、村松道路局長、井ノ口道路企画課長、石塚道路整備課長、梨本道路保全課長 他</p>
議題	<p>(1) 「横断歩道橋のあり方の検討」について</p> <p>(2) 静岡県における ITS の取組について</p>
配付資料	<p>次第、委員名簿、座席表</p> <p>資料 1 「横断歩道橋のあり方の検討」について</p> <p>資料 2 静岡県における ITS の取組について</p> <p>参考資料 ・ 審議会の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 25 年度静岡県の道路事業概要 ・ ふじのくにの “みちづくり” (概要版) ・ 静岡県地震・津波対策アクションプログラム 2013 ・ 中部横断自動車道の開通の見通しについて ・ 富士登山口におけるマイカー規制

(開会)

(会長あいさつ)

では、(1) 「横断歩道橋のあり方の検討」について、事務局から説明をお願いします。

(1) 「横断歩道橋のあり方の検討」について〔事務局から、資料1により説明〕

(兵藤会長)

横断歩道橋の撤去に関する話題ということだが、ポイントは細かい数字が何%というところを議論するものではなく、例えばP24の具体的な検証事例のA~Iの項目だけでよいか、他の視点もあるのではないかということ。またP25のフローがこれでよいのかどうかということ。気になるのは地元要望の地元とはいったい何を指すのか、定義が曖昧である。ないしは地元要望がもっとフローの先の方にあってもいいかとも思う。こうしたフローについても皆さんの考えなどもお聞きし、議論したい。大変、身近な問題であり、いろいろな意見が出ると思うので、どなたからでも御指摘、ないしは質問でも結構である。

まず、私から確認ですが、1点目は、今回のP24の資料にある具体事例は明らかに撤去に該当しないようだが、調査を進めるうちに、ほとんどの項目が該当するような調査結果は出てくるということによいかということ。2点目は、P17に平日休日共に歩行者及び自転車の「乱横断」が多いと記載されているが、歩行者は理解できるが、自転車の「乱横断」とはどういうケースを指すか教えていただきたい。3点目は実際の利用者が100人以下と少なく、かつ撤去要望がある横断歩道橋の場合でも、少数意見として存続を求めるマイノリティの声があり、こうした点もどう対応していくか、配慮が必要である。2点目の自転車の「乱横断」という点についてだけでも確認したい。

(事務局)

2点目の「乱横断」としてカウントした数値については、横断歩道橋の下を通る自転車の取扱いを「乱横断」と記載している。P17で示したケースの場合、交差点の1方向に横断歩道橋があるものの、残りの3方向は普通の横断歩道であり、その横断歩道橋の下部分を自転車を通る場合の記載を「乱横断」としてカウントしている。

(兵藤会長)

自転車の横断を気にしていることは理解できるが、車道を走っている自転車は「乱横断」ではないと思うので確認して欲しい。他の皆さんの意見も伺いたい。

(谷口委員)

2点確認したい。1点目は、P23の撤去判断基準案の中で視認性や防犯対策、環境について、誰がどういう基準で判断するのかわかりにくい。特に視認性は、誰がどういうふうに、何%見えるといった数値化は難しいだろうし、見えやすい、見えにくいといったざっくりした整理とするのか。防犯対策の必要性といっても「暗い」とかそういう整理という意味か。ケースバイケースだとは思いますが、必ずしもかっちり決める必要はないかとも思うが、何かあった方がいいかとも思う。2点目は、横断歩道橋を仮に撤去した場合、交通事故件数が増えてしまって、または重大な事故が起きてしまっては元も子もない。「乱横断」のおかげで交通事故が起きているのか否か、交差点の事故を交差点ごとに整理するのはかなり大変と思うが、そこも確認する必要性もあるのではないかと思う。

(事務局)

1点目であるが、視認性と防犯対策の項目については、撤去判断基準の全国調査の撤去した理由と

して上がった項目である。具体的な基準としている訳ではないので、どのような位置づけするかどうかは今後の議論と考える。

(兵藤会長)

今の点に関して、アンケートの中には視認性等の数値的な判断基準等があったのか。

(事務局)

数値的に示している自治体はない。

(兵藤会長)

了解。2点目についてはどうか。

(事務局)

交通事故については、事故件数が多い箇所について県警とも協力して事故削減に努めている。横断歩道橋を撤去した箇所について、今後事故がどうなっていくのかについて、改めて調査するかどうかも含めて今後検討したい。

(兵藤会長)

事前にこの交差点でどんなタイプの事故がおきているか、視認性等で影響を及ぼしている可能性があるので、過去の事故事例のチェックはあった方がよいと思う。

(高木委員)

P24の撤去判断基準の項目はいいと思うが、中でも重要だと思うのは道路幅である。例えば4車線、6車線の道路に横断歩道橋がある場合と2車線の道路にも横断歩道橋がある場合も多く、使う側としては、頑張ってしまうば渡ってしまうことができる道路は、上る、降りるという手間もあり、交通量が多くても交差点部をつい横断してしまうケースもある。通学路だから横断歩道橋を残すという考えもあると思うが、児童を安全な空間に押しやるのではなく、通学時間帯にある一定の時間帯は車の速度制限を行うなどの新しい切り口も悲惨な交通事故を無くす意味で必要かと思う。従って、例えば、道路幅や交通量を撤去判断基準の中で重要なポイントとして位置付けるとか、先ほどの視認性や防犯対策などは点数を低くするなど、判断基準のところを「該当する」、「該当しない」ではなく、何点以上といった点数制を導入した方が判断できると思う。

「乱横断」に関して、静岡県は自転車の数が多く、特に静岡市は日本の北京と言われるほど自転車利用者が多い。バイクに関して、静岡県からメーカーが出たのは、遠州は風が強くて、自転車で行けないバイクメーカーが出たと聞いたことがある。P17の下の写真にあるような、おばあさんが右左折している車両の間を横断しているのは非常に危険と思う。横断歩道橋があるから横断歩道が設置できず、横断歩道がないために「乱横断」する自転車の事故が多い場合、横断歩道橋を撤去して横断歩道を設置した方が安全上望ましい場合もあると思う。交通事故の状況とか、地元の状況を県警との調整の上、基準の中でヒアリングを行っていることを点数化等することで、地域の実情にあった判断基準になると思う。

(事務局)

幅員が広くなれば、特に高齢者等の交通弱者の横断時間も当然長くなり、また信号青の時間も長くなる。当然、横断時間が長くなると方向を変える車の阻害要因にもなり、幅員は重要なファクターの一つと考えている。このため、P20の撤去判断基準にも幅員が要素として入っている。

「乱横断」の自転車の件だが、自転車が道交法上の軽車両であるため、本来は兵藤会長の御意見のとおり問題はない。例に挙げた事例を「乱横断」と現段階では整理しているが、場所によっては横断歩道橋の下に自転車専用レーンが設置され自転車が渡れるようにしている場所もある。警察との連携の上での取り組みだが、こうした自転車レーンの設置も今後重要であると考えている。

(曾根委員)

2点ある。1点目は、視認性については広いエリアで求められるのではないかとということ。例えばP23に「柱が邪魔で視認性が悪い」というような記載があるが、ドライバーから見ると、「柱だけが邪魔だから視認性が悪い。」という感覚はないので、走行しながらの視認性を考慮した方がよいのではないかと。私の職場の近くでも、街路樹が歩道上の歩行者の視認性を阻害しているケースがあり、街路樹の撤去を要望している。そうした「走行視認」、移動しながら視認という視点も重要ではないか。2点目は、撤去に関する話題が多いが、津波の浸水想定地域におけるこのような事案はあるのかということ。つまり、横断歩道橋は防災の視点からみると、場合によっては新設した方がよいということもあるのではないかと。吉田町では横断歩道橋型の津波避難タワーが建設されて、避難施設となっているが、そうした事例も合わせて検討願いたい。

(兵頭会長)

乗用車とトラックで視認性が異なるということですが。

(事務局)

視認性については数値的なものはないものの、関係する者は様々な人もおり、県警と事故状況を確認することや運転手の見え方等も確認しながら、次回に向けて検討項目としたい。

(曾根委員)

数値的なものだけでなく、ヒヤリ、ハツ的な点は数値としては表せない、移動しての視認性のチェックを、合わせて検討してほしい。

(平野委員)

今の整理は、現状と撤去後の対比になっている。基本的に視認性は横断歩道橋を撤去すれば当然上がるものではないのか。障害物が無くなる訳だから。点数化にあたっては、「撤去すれば当然よくなること」を前提としなければいけないし、防犯対策やごみの問題についても撤去すればオープンになることから当然良くなるのは明らかであることをどのように評価、点数化するかを検討しなければいけない。

(海野委員)

P25 の撤去存続判断フローについては、例えば東京都等の事例を参考にしたものか。

(事務局)

基本的に他県の事例を参考に、あくまでも大まかな流れと考えて書いている。他県では、細かい数値、項目も記載されている。今後、検討する中で加わる項目もある。

(海野委員)

この判断フローでは存続が前提にあるように思う。まず当初の議論では、地元の撤去等の要望がまずあって、撤去を検討していたはずである。これでは、兵藤会長が言うように地元要望が後ろにありすぎる。存続を前提にとりあえず全部調べているという形になっているように思う。撤去すれば視認性が良くなるのは明らかである。特に歩道の狭隘性は非常に怖い。私も自分の子供を小学校に通学させる際に歩道が狭く危険な場面を見た。従って、地元の要望がもっと大きな比重を占めてしかるべきかと思う。アンケートなどを参考に検討しているのだろうが、この判断フローでは、そもそもの考え方が違っているのではないかと思う。

(事務局)

地元要望は第一と考えているが、今回はまず全体である 115 橋の把握をしたいという視点でまとめている。撤去が可能なケースをピックアップした上で、撤去について検討する道路管理者主体のイメージでまとめている。現在はまだ基礎調査の段階なので、このようなまとめとなっているが、地元要望は重要なものという認識はしている。この資料では、地元要望についての対応が少し弱く見えるかもしれないが、地元要望は重要であると認識している。

(兵藤会長)

少なくとも撤去判断基準の下に地元要望があるというのはおかしいかと思う。判断にあたり地元要望に対するコメントをもらってもいいと思う。

(海野委員)

存続することに対するリスクもある。存続した場合の費用対効果も検討する必要があると思う。

(事務局)

おっしゃる通り、補修や修繕、架け替え等が必要な場合もある。実際には、撤去できるかどうかは、安全性が非常に重要だと考える。撤去判断基準の中に老朽化に対する項目も入れてある。

(小野寺委員)

撤去判断基準に対して、曽根委員から防災の話でも出たが、「何かの役に立てないか」という付加的要素もあると思う。今あるものをどう活かすかという視点もある。初期の設置目的とは違った意味で、例えば眺望がよく観光のために利用できるとか、運動する人が横断歩道橋の方が安心して走れるといった、道路利用者の視点もあるかと思う。というのは、調査対象が 115 基と多いため、一斉に全ての項目について調査を行うことが非常に大変と思うし、地元の声を聞いた上で、調査も優先順位を

決めて対応することが必要だと思う。また、材料が鉄骨で造られていて丈夫な材質なので、撤去した材料が、地震の際に有効利用できるのではないのかとも感じる。

（兵藤会長）

プライオリティのつけ方や横断歩道橋の付加価値の話も重要だと意見だが。

（事務局）

おっしゃる通り、現在の判断項目は定量的なものを上げており、利用者の声のような定性的なものを判断基準の一つに加味していくのも一つの考え方であると思う。

（杉山委員）

P24 の判断基準について、今あるものを撤去するかどうかという視点だけで決めるものなのか。先ほどの島田の事例でも3箇所に横断歩道があるのであれば、横断歩道橋を撤去して、横断歩道とすれば上手くいくようにも思える。何か新しいものを付加しながら撤去できるということもありえるが、今あるものを撤去するかどうかという視点だけで判断していくのか伺いたい。

（事務局）

現在の項目は定量的なものを対象としている。実際には地元の意向を聞く必要もあり、交通管理者の意見も取り入れる必要がある。現在行っている基礎調査は1次判定の段階であり、1次判定により仮に撤去と判断したから必ず撤去するというものではない。

（谷口委員）

P9 の東京都の事例では4項目全ての条件を満たさないとダメだったが、県の案はA~Iの全てを満たさないといけないのか。例えば、一つの項目だけ突出して危険である場合、それを評価すべきというケースもあるかと思う。撤去の条件を「すべて満たす」なのか「いずれかを満たした場合、ここの状況を鑑みて検討する」のか、あらかじめ決めておいた方が良いと思う。

本意見の回答は不要である。

（2）静岡県におけるITSの取組について〔事務局から、資料2により説明〕

（兵藤会長）

ITS 世界会議は、毎年アジアとヨーロッパとアメリカと交互に行われており、大変大きな会議で、先週9年ぶりに日本で開催したものであった。今の資料について御質問等はあるか。

（高木委員）

静岡県が考えるのはどんな姿が理想的と考えて活動しているか。具体的にどんな形で使うことで、どういうふうな静岡県がよくなるかというふうにお考えか。

（事務局）

国として推進している ITS は自動運転、カーナビゲーション等、高いレベルのものを考えているが、地域が目指すものは、高いレベルのものではなく、より地域の課題に対応した利用ということかと思う。その意味で、本日紹介したすれ違い困難な狭隘な道路に対向車両が接近する案内表示を出す「ゆずりあいロード支援システム」のようなケースも、多額の予算を投じて道路拡幅を行うのではなく、より経済的に課題に対応していくという意味で、重要であると捉えている。地域の課題に対して ITS を利用できるところを研究して、使えるところに ITS を活用していきたいと思っている。

(高木委員)

7～8年前、ITSについて、駅での利用について検討したこともあった。そのときは、現在のようにスマホなど子機がこれほどまで進歩するとは思っていなかった。静岡県課題である渋滞対策に対して、ITS が使える部分もあるかと思う。期待値としての意見だが、今後、静岡県は多くの観光客を誘客することが求められていると思っているので、観光客に対し、適切な情報提供が行えるようにすることも重要だと思う。道路に多くの予算をかけるのではなく、このような仕組みの中で対策していくことを期待したい。道の駅での情報提供スポットなどにも、ITS が反映できたらよいかと思う。

(兵藤会長)

観光という視点も重要だと思う。

(森川委員)

本来 ITS は、道路整備が進み、利便性が上がった中で、車社会の負の部分である交通渋滞や交通事故といった課題解決に向けた取り組みの一つと思う。静岡県では前向きに色々取り組んでおられるが、どういう形で対応していくかはケースがいろいろあるかと思う。ICT の技術を使い、そうした課題の解決を図り、より道路を使い易くするのが大きな意味での目標ではないか。

横断歩道橋のあり方の検討について。P24 の検討項目は、全て現状の利用をベースに捉えられているが、P16 の土地利用の変遷を検討されているように「なぜ横断歩道橋をつけたのか」という理由が必ずあるはずなので調べておいた方がよい。島田の事例においても、なぜ3方向が横断歩道で、1方向が横断歩道橋なのか。P17 の写真を見るとバス利用を考慮しての設置をしたのかなとも思うし、小学生が横断歩道橋を、中高生が横断歩道を利用しており、通学路として何故そのような形になっているのか、撤去になる箇所は掘り下げておいた方がよいと思う。

(兵藤会長)

車の流れとの兼ね合いで、例えば左折が卓越していることもあるので、配慮が必要かと思う。

(閉会)