

第4回 静岡県道路技術審議会 会議録

日時	平成26年2月19日(水) 13:30~15:10
場所	静岡県庁西館4階第1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 青山 佳代(フリーアナウンサー) 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) 岸 昭雄(静岡県立大学経営情報学部経営情報学科講師) 杉 雅俊(一般社団法人静岡県商工会議所連合会専務理事兼事務局長) 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) 中嶋 晴隆(静岡県警察本部交通部交通規制課長) 早川 育子(静岡県議会議員建設委員会委員長) 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(一般社団法人静岡県バス協会専務理事) 二村真理子(東京女子大学現代教養学部国際社会学科准教授)</p> <p>事務局 村松道路局長、梨本道路保全課長、齋藤道路企画課長代理 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)その他(情報提供)</p>
配付資料	<p>次第、委員名簿、座席表</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資料1 横断歩道橋のあり方の検討 (参考資料1-2 横断歩道橋全橋調査結果一覧) ・資料2 その他(情報提供) ・参考資料1 審議会の概要 ・参考資料2 東駿河湾環状道路の開通情報 ・参考資料3 新東名 遠州森町スマートIC開通情報 ・参考資料4 浜名湖花博2014開催のお知らせ

(開会)

(会長あいさつ)

では、資料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)

前回、多様な御意見をいただき、それらを踏まえ、存続・撤去の基準の原案を作成している。115橋全ての横断歩道橋について、詳細調査の上、当面、老朽化の激しい2橋については撤去対象で、今後、地元関係者との協議も踏まえて検討していくという紹介があった。いくつかテクニカルな説明もあったが、資料1について、御質問等あれば伺いたい。

(岸委員)

まず、立体横断施設技術基準を用いて第一段階の存続・撤去のスクリーニングを行うことは、明確な判断基準だと思うが、適用すると現状のうち76%が条件を満たさない。そもそも横断歩道橋を作った段階で、この判断基準は適用していなかったのか。要するに設置したときの経緯を御紹介願いたい。地元関係者との協議の中でも設置した経緯が重要である。設置した当初の状況が大きく変わっていることが協議の中で明らかであれば、当然廃止すべきだし、設置した経緯が重要であれば存続となる。

(事務局)

立体横断施設技術基準は昭和54年に設定されたものである。前回の審議会の資料で説明しているが、現在ある横断歩道橋115基のうち約7割が昭和50年代以前、すなわち立体横断施設技術基準の適用以前に設置されたものが多い。現段階で、利用者数等から必要性がどうなのか、最初の判断基準として設けている。

判断基準に照らし合わせて87橋が今後地元との協議が必要であるが、全ての横断歩道橋について地元協議を進めることは困難なことから、地元要望が出てきた段階、もしくは道路管理上必要が出てきた段階で検討を行っていきたい。

(兵藤会長)

岸委員が言いたいのは、ヒストリーを追ってくださいということではないか。ほとんどの横断歩道橋が交通戦争最中の1970年代に一斉に作られた。その時代は、通学路が近いとか、なんらかの理由があって作られているはずである。事例紹介だと小学校が最近、廃校になっているように、もう一回作られた経緯に立ち返って、ヒストリーと絡めた定性的な事柄をきちんとチェックしてもらいたい。

(岸委員)

後から立体横断施設技術基準を照らし合わせて、現段階でやはり満たしていなかったということになると、なぜ設置する必要性があったのかという話にもなる。交通量もしくは歩行者が多いとか、要因以外の事柄があったはずである。兵藤会長が言ったように交通事故が多発している等、社会的背景の世論があったとか、いろいろな事情があると思うので、協議の中で注意深く確認すべきである。

(谷口委員)

関連して、ピーク時1時間というのは朝ラッシュを想像するが、場所によっても異なると思うが、本当に12時間取ったのか、商店街なら商店が開く時間かもしれないし、ピーク時はどのような時間を取っているのか伺いたい。

(事務局)

交通量調査としては、12 時間続けて調査を実施したので、その中で最も交通量の多い1時間としている。

(兵藤会長)

関連して、4 ページの図の見方が腑に落ちない。例えば、4 ページ左側の通学路の場合、1 時間あたり往復合計交通量は車両の交通量か。

(事務局)

はい。

(兵藤会長)

400 台を見ると、縦軸の赤とのクロスが、横断幅員 17m 程度。1 時間ピークの横断者数が増えると横断幅員は 10m 狭くなる。その関係はどうして下に行くのか。ピーク 1 時間あたりの横断者が多ければ多いほど、必要な横断幅員は狭くていいということか。横断幅員の定義を教えてください。

(事務局)

歩行者が車道を横断する時間をグラフ作成の際の基準としている。グラフの考え方としては、横断者の最大待ち時間を 60 秒と考え、通過車両が 60 秒に 1 回の割合で上下線に 1 台程度滞留する確率をグラフ化したものである。

(兵藤会長)

横断幅員 10m、15m といったものはどこの幅員か。

(事務局)

車道の幅員である。

(兵藤会長)

ピーク 1 時間あたり、紫色の四角の 600~900 人の場合は、横軸が 400 台の場合は、横断幅員は 10 m であるということか。

(事務局)

右上にあるほど横断歩道橋の必要性が高いということで、幅が広いと渡るために時間がかかる。交通量が多い場合も待ち時間が長くなるので、必要性が高くなるというようなグラフである。

(二村委員)

4 ページのグラフを興味深く見ており、この関係はもう技術的に確立されたもので、信頼していいものなのか。どのような所から引っ張ってきたグラフであるか。

(事務局)

基準としては、立体横断施設設置基準というものが日本道路協会から出ている。昭和 54 年 1 月に
出たもので、現在もこの基準を基本としている。

(二村委員)

公に定めた基準であり、それに照らして考えるのは望ましいと考えて良いことはわかった。

また、グラフの見方であるが、等危険線を表したものであるか。赤い線上に乗っているものであれば、同じ危険度を表していると判断できる。例えば、横断幅員が 25m のときは、交通量が少なくても危険があるし、例え 10m でも 1,000 台の交通量があれば同じように危険であるということで、同じ危険度を表している。

(事務局)

はい、グラフ自体の考え方はそのようになる。

(兵藤会長)

ただし、四半世紀前の 1979 年、昭和 54 年に策定された基準であり、その後、高齢化社会が進展し、
高齢者なら歩行速度が低下しているから、完全に 25 年前の基準を適用していいか若干疑問はある。
今回は、厳密に赤線の上下で存続、撤去を定めるということではなく、一つの判断基準として採用し
たということであるが、使い方は注意が必要である。

(海野委員)

上船原の歩道橋であるが、劣化が著しいように見える。前回、判断基準の中に費用対効果の概念を
入れたらどうかと言ったが、今回は入ってないのか。20 年でこれだけ劣化するのであれば、存続し
た場合、それだけ補修するための費用がかかる。海に近いなど、現場の条件によっても劣化の進行度
は違うと思うが、判断の参考になるのではないかと思う。

また、115 橋の中に政令市である静岡市と浜松市は含まないということによいか。

(事務局)

費用対効果については、ポイントの一つとして捉えているが、今回必要性を優先したポイントとし
てまとめた中で、事例にあるように、老朽化を検討する際に費用対効果の検証をする必要もあると考
えている。

(兵藤会長)

海野委員が言っているのは、塗装にどれぐらいのお金がかかるとか、補修にどれぐらいのお金がか
かる等の費用について、もし分かればということだと思うが。

(事務局)

費用について、設置する規模にもよるが、おおよそ塗装に 5 百万～1 千万円位かかる事例が多い。

バリアフリー化、自転車対応等の概念もあり単純比較は難しいが、新設した場合は、小規模なもので2千万～3千万円位要し、規模が大きくなれば費用は更に大きくなる。

また、費用対効果について、古びていても必要な箇所は塗装をし、取り替えなければならないので、撤去・存続の判断基準としては、B/Cは検討しなくてもいいのではとの議論をしていた。

政令市の静岡市、浜松市の状況についてであるが、政令市の横断歩道橋が108基あるという点を把握しているが、詳細な調査は県では実施していない。

(海野委員)

今回の県の存続・撤去判断基準を政令市が準用するということになるのか。

(事務局)

あくまでも県の基準であり、この基準を準用するかどうかの判断は政令市が行う。

(青山委員)

利用率について伺う。利用率が低いというのは乱横断者が多いということとイコールなのか。通行量が減ったということと横断歩道を利用しないで下を通ってしまうことと、どういう区別をしているか。

また、今回の検証結果は、これからどのように使われていくのか。2件は老朽化により撤去判断基準から地元協議に移っていくということだが、調査結果は一般に公表して、地元の皆様に存続するのか、撤去に向かっていくのか、判断を促すのに使っていくのか、今後の展望を教えてください。

(事務局)

今回、利用率として横断者数としている数値には、乱横断者は含まれていない。個々の横断歩道橋の調査結果を見ながら、道路を横断する人に対する乱横断者の割合が高い場合は、利用率が低いということになる。

13 ページに利用率の定義が記載されている。ここで言う利用率とは、大勢の利用者があって、乱横断者、すなわち歩道橋を利用しない人の率は低いと歩道橋が必要ではないかという一つの判断をしようと思うもので、利用者数は最初の判断基準のAの中で選択されるので、ここでは比率を見てみようというものである。

(青山委員)

参考資料1-2の中にある利用者数というのは、実際の利用者数ということで良いか。また、ここには乱横断者というのは含まれていないということが良いか。

(事務局)

はい。この結果を公表して撤去を促していくというのではなく、地元から撤去要望が上がった段階で速やかに対応ができようフローを検討している。

(青山委員)

一般に公表していくのか。

(事務局)

公表する予定である。

(原田委員)

ソフト面の意見である。青山委員の意見のように、判断基準で乱横断者が数えられないということは、もしかしたら必要であるという判断もあり得る。公表するということだが、どういう公表のされ方をするのが重要で、気づかない人も多いので、公表しましたよという形で、いつの間にか撤去されてしまっただけでは困る。しっかりと公表して判断してほしい。

また、要望があれば協議をするということだが、もし要望がなければ協議しないということだと、かなりの数が撤去になってしまうものと心配する。地元関係機関との協議の中で学校の通学路の協議先は教育委員会ではなく、地元のPTAにしてほしい。

(事務局)

要望のイメージが誤解されているようで、ここで言う要望とは撤去の要望である。例えば地元から利用者が少ないのでとか、定量的、定性的理由から、撤去したらどうかとの要望があった場合に協議していくという意味である。存続をするための要望ではない。撤去の要望がなければ、存続が基本と考えている。

(高木委員)

道路上の景観を良くしようと、歩道橋を自分たちで塗り直すというプチメンテナンスというプログラムで、国道にかかる歩道橋を塗り直した。歩道部分は塗ってもいいが、ペンキがぼたぼた落ちて通行している車両に害があるような場所の塗り直しは困ると言われ、志半ばで完成しなかったが、見える所だけでも錆を取って塗り直したらきれいになり、地元と良かったねと話したことがある。

22 ページの老朽化した歩道橋は、今後、静岡県は観光振興や交流人口を増やす、沿道上の景観を良くしていく、予算が少なくても皆の協力でやっていこうとする中、要望が無ければそのまま置いておくのかもしれないが、構造物はどんどん劣化が進む。劣化したものは、汚いまま置いておく訳にはいかないし、錆びて危険な場合は補修しなければいけないこととなり、補修するよりも使っていないければ撤去しなければいけないということになる。

時代背景があり、横断歩道橋を作っていったことも理解できるが、一回作ったものはメンテナンスなり、撤去なり費用がかかることについては、声を大にして言ってもらいたい。塗装に5百万～1千万円、新設するのに2～3千万円、撤去するのに1千万円かかるとしたら、87橋撤去したら10億円近くかかると思うと非常にもったいない。地元に関しても費用がかかるという説明をする必要があり、道路施設に関しては維持と管理にも周辺の住民を巻き込んでという姿勢が必要だ。歩道橋に関して維持管理を住民にという事は難しいが、その分撤去する費用がこれ位かかるというのは、道路管理者がPRしていかないといけないと思う。

信号機も設置すると1千万円近くするが、地域から危険だから信号機を設置してほしいという要望を出して、すぐに設置されることが多い。ガードレールであれば、1mあたりいくらぐらいかかるも

のなのかをPRしてもらいたい。というのも横断幅員を見ても、7mとか9mの道路でも横断歩道橋が設置されている。7mだとこの部屋の横幅3/4程度の距離のため、横断歩道橋を渡る人より、乱横断してしまう人が多いのではないかと思う。要望があっても、設置するにあたっては判断基準を持っていないと不要な構造物を作り、どんどん余分なお金がかかってしまうようにも思える。

(小野寺委員)

少し気になった点は、ピーク時に100人以上使われている所で通学路の場合5基、それ以外で1基必要性が低いとなっていることである。特に通学路の5基に関しては、注意して見てもらいたい所である。また、115基の中の、全てが同率ではなくて、実際ピーク時が100人以上の所で存続と決めたのは28基で、今後話し合いで協議していくのが87基あるということであった。数の多さを思うと今後の展開が心配である。

加えて、このような一斉調査は、時間の面でも費用的な面でもなかなか実施できないと思う。調査結果に基づいて、横断歩道橋の設置時期とか、利用頻度100人未満とか、本当に課題があるという横断歩道橋の優先順位を道路局で決めているとは思いますが、一般市民の関心を高めて安全で快適な道路整備を適切な順番に行っていくことも大切だと思う。このようなデータを市民が見ることはできると良い。しかし、今回見せていただいた資料だけだと腐食箇所にしても115基のどの基の、どこの部分に損傷があったかについてデータでまとめられていない。実際あまり使われていないもの、古いものはどんな箇所に損傷があったのか等がわかると、いろいろな人が関心を持って、歩道橋を見るようになるのではないか。従って、データをどういう形で市民に提供するのが重要だと思う。これから考えていかなければいけない歩道橋の存在意義や修理、維持管理、廃止などへの具体的な方向性を考える情報が読み切れない。情報提供の仕方、今後の継続的な調査はどう考えるか伺いたい。

(事務局)

調査は詳細を把握するために実施したものであり、調査の公表については今後検討していかなければいけない。特に市民の方がわかりやすくなるように公表の仕方を検討したい。単なるデータで良いのか、事例を交えて公表するのか検討したい。また、市民の方からお問い合わせがあれば、回答もしていきたい。

(小野寺委員)

歩道橋のあり方と言っても廃止するかどうかについての基準であるが、存続してほしいという要望も一方であると思う。津波想定浸水域にあるような横断歩道橋が防災上、有効である可能性もあると思うと、廃止したいときに要望するのではなく、歩道橋を存続するとか、歩道橋について関心を持ってもらってこそ、存続とか廃止とかの議論になると思う。情報公開するときには、撤去に関する要望だけではなく、存続する要望についても聞けるようなものにしてほしい。

(事務局)

存続について御心配だという点で、腐食の2橋がクローズアップされているが、腐食については、115橋全て調べてあり、必要なものは補修していく。特に利用者も少なく、撤去の議論になるであろうという2橋の事例を出してある。他の横断歩道橋の腐食についても調べてあるが、存続を前提に補

修をしていくスタンスである。

それぞれの地元との協議を行う項目をたくさん出したが、87 基一つ一つ今の段階でチェックをしていくのは、膨大な労力がかかる。地元の意見を踏まえて選んだ中で詳細な検討を実施していく。地元協議を経て、撤去していくので、知らないうちに歩道橋がなくなってしまったということはないはずである。逆に高木委員から意見があったが、撤去してくださいという話があったら、検討に入りますということである。地元という言葉幅広に捉えており、PTAを入れてほしいという発言も含めて、地元要望があれば丁寧に議論していきたいと考えている。

(曾根委員)

ピーク時のデータだが、乱横断者数は調査の上でカウントしているか。

(事務局)

調査では、乱横断者数もカウントしている。

(曾根委員)

渡る必要性のあった人のうち、何人が歩道橋を使い、何人が歩道橋を使わず渡ったのか。または、乱横断者対策を別途講じないといけないケースもあると思う。冒頭、本日出席委員は半数以上で成立するという話があったが、何人中何名が歩道橋を使用しているという点をはっきりさせる必要がある。例えば 383 人が渡った、うち 53 人が歩道橋を利用した。すると、この歩道橋の存続性と全く無縁なものかという、むしろこちらのデータの方が欲しいのではないか。

バスの利用者もそうである。井川梅ヶ島からの通勤客が増えて渋滞しているが、バス利用者は減っている。実際は、マイカー通勤が増えている。これと同じような数値のつかみ方、公表の仕方が良いのではと思う。

いらなくなったという申し出があった場合、極端な 2 例は詳細な打合せで決定すれば良いが、それ以外の箇所については、例えば意向調査をやってみても良いと思う。地元住民としてみると別に無くても良いと思えるような横断歩道橋がある。地元行政があっても良いとして、そのままにしていると維持管理する費用がかかっていく。全数について意向調査をかけて、こういう利用状況だけど、地元としたらこういう理由があって欲しいということもつかんだ方が良いと思う。

(事務局)

乱横断者について、ピークで 50 人が使っていて、300 人が乱横断者だったというケースでは、100 人に満たないので次のステップで検討するので、その中で、全体としては使いたい人が 350 人だったということは、他の方法があったのかについては検討する。

意向調査は、検討してみる。どのようなレベル、聞き方によっても捉え方が異なってくるので慎重に対応したい。行政の方で手引きが出来て、それだけを公表して後は見ていたのではだめという意見が多いので、地元で意向が聞けるようなものは少し考えてみたい。

(曾根委員)

特に昭和 54 年基準と状況が変わっている。普段、通常目にしていない部分で、こういう基準でも

のさしを当ててみたら、こういうことにはなるのだけど、現地はいかなるものかぐらいの感覚で良いと思う。

(事務局)

少し検討してみる。

(早川委員)

関連して、元々横断歩道橋は、歩行者の安全確保のための施設で、車社会の先駆けで設置された経緯もあり、歩く人が車に遠慮して通行した時代である。高齢化社会を迎え、乱横断者の中には高齢者も多いと思う。社会構造が変化している中で、どのような必要性があるのかという点を調査するという点では意向調査は是非すべきであると思う。

また、撤去する場合に、少なくとも横断する人はいるので、交通安全の確保も考えなければならない。必要性が低い、老朽化したからいらぬのでは、本来の目的の歩行者の安全確保を保つという点が欠けてしまう。

歩道橋の長寿命化計画に沿って早期のメンテナンスを実施していると思うが、どのような進捗であるか伺いたい。

(事務局)

今回、劣化状況調査も同時に実施しており、2橋のみ事例として提示したが、他の横断歩道橋についても損傷がある部分については、補修を行っていきたいと考えている。

(早川委員)

早期メンテナンスにより、補修費用が抑えられると思われるため、気が付いたときから、早期対策を心掛けてほしい。これからの時代の横断歩道橋のあり方がどうかという点については、是非、意向調査を踏まえて実施していってほしい。

こんな事例がある。近所の小学校で信号を付けて欲しいという要望があり、警察と道路管理者と相談したところ、歩道橋がある以上、歩道橋を利用してもらうのが第一義なので歩道橋を利用してもらいたいとの回答であった。しかし、PTAから意見を伺うと歩道橋を利用すると遠回りになるため、雨風の強いときに低学年のお子様は厳しいにも関わらず、横断歩道橋を撤去するには費用もかかるということで、撤去が進まない事例があった。存続を含めた地域との検討を、何らかの形で継続した調査をお願いしたい。

(平野委員)

11 ページに通学路に5基必要性の低い横断歩道橋があって、撤去の対象になり得るという話があった。前回の審議会で島田市の旧国道1号の現地を見学したが、横断歩道もあり、横断歩道橋もあった。横断歩道を渡る人もいるし、横断歩道橋を渡る人もいる。もし、横断歩道橋がなくなった場合、交差点で信号が変わるまで子供たちが待つことになる。通学時間帯は、横断歩道に子供たちが溢れてしまうことになり、先日見学した現地には防護柵があって良かったが、車道まで膨らんでくる危険性もあるので、そのあたりも検討に加えてほしい。

曾根委員の方から意見のあった内容で、設置基準の中で決められた100人を下回っている箇所も多いことから、町内会等に事前に情報を与えて、基準に満たないから何かあった際には撤去しますよといった下均しをしていったらどうか。バスでもそうだが、一度廃止するというと、利用がほとんどなくても反対、反対といった声上がる。事前に情報を流しておいて、地元で周知を図っていったらどうかとも思う。

(高木委員)

午前中、行政改革の委員会に出席していたので予算に対する意識が強いのだが、メンテナンスに1千万円位のお金がかかるとなるとそれに値する施設ですかというような、紙では聞けないがアンケートを持っていくときに、少し聞いてみたり、みち～満ち・充ちミーティングで聞いてみたり、いろいろな取組をやっているの、周知を図る、意見を聞く体制の戦略を持たれたらと思う。

安全性に対しては、道は一つだし、交通量は増えていく状況の中で、どの国も学校の近くに行くと、速度を落とすよう定められている。子供たちの安全はそれぞれの車が確保している。日本の場合は、信号とか歩道橋とか施設に安全を託しているの、道路を利用する側へも訴えるネットワークを構築してはと思う。

今年、焼津市でラウンドアバウトの社会実験が行われているので、新しい道路の安全性について、道路を作る側からしっかり発信していくようなことをしていけないといけない。今、ここで議論になった必要性とか安全性とか高齢者とか子供たちのこととか、道路施設を整備するだけでは解決できないと思う。

(兵藤会長)

資料14ページのパターンであるが、横断歩道はないが、横断歩道橋があるパターンで、渋谷の青山学院の横の交差点も、10年位前に横断歩道橋を撤去して横断歩道に付け替えた事例がある。115基の中でそのようなパターンのものも考えてほしい。

(2) その他(情報提供)〔事務局から、資料2により説明〕

(兵藤会長)

今の資料について御質問等はあるか。ラウンドアバウトは、二つ目位の事例ですかね。前は沖縄に大きなラウンドアバウトがあったが今は無くなったようである。だんだん増えていくものと思われる。

(曾根委員)

社会実験は今後どうなっていくのか。実験後は撤去し、元に戻すのか。

(事務局)

焼津の社会実験については、元々1月16日から2月14日まで1ヶ月間実施する予定だったが、9月30日まで延長して、同じ形態で社会実験を実施している。その後、市としては効果を検証し、効果があるという結果であれば、そのまま用地買収し、同じ形態で施工する。

道交法の改正の関係もあり、今年12月に道交法でラウンドアバウトが施行されるので、以降にな

れば、標識等の設置も法制化されるため、これに基づき運用していく。

全国の事例としては飯田市で2例、長野県の軽井沢、滋賀県の森山市でもラウンドアバウト社会実験をしており、全国的にもラウンドアバウトといった信号機のいない交差点が、交通量にもよるが、広まっていくものと思われる。

(曾根委員)

道交法ができていないのか。標識がないのか。

(事務局)

はい、道交法の施行が12月までに行われる見込みである。

(兵藤会長)

資料1の横断歩道橋の内容でも良いので、何か御意見があれば伺う。

(谷口委員)

先程、最後の方で話題となっていた意向調査であるが、意向調査といっても、住民全部を対象とするものすごい数となるし、かといって町内会長を対象とすると少ないのかもしれない。静岡県としては、歩道橋の撤去を今いきなり全部実施するのは無理だと思う。皆撤去してほしいと言われても困るのではないかと思う。従って、まずは、地元から要望があった所を優先してやるという流れだった。意向調査をすればしたら、皆撤去してほしいとなるかどうかは不明だが、流れがどのように変わるのか、わからないので、意向調査をした方がいいと発言した委員に考えを聞きたい。

(早川委員)

調査の方法は検討する必要があるが、横断歩道橋そのもののあり方が、これからの時代、設置当初と比べて必要性も変わってきており、設置後50年近く経過している施設もかなりあり、存続させていく必要性を財政面も含めて考えていかなければいけない。つまり、やみくもに存続をさせていけばいくほど、老朽化が進んでいくので、早めに撤去の方が財政的な負担がかからないという点もあるし、継続させていく場合に、計画的なメンテナンスの必要性もある。あり方を計画に反映させていくという面で地元調査を実施すべきであると発言した。

それと撤去をすればいいという訳ではなく、撤去した場合の安全確保も地域性を考え、関係機関と十分に検討されるべきである。

(谷口委員)

調査対象は、町内住民にするということか。

(早川委員)

必要性という部分では、住民も含めてということになる。

(兵藤会長)

もれなく幅広く意見を吸い上げてということだと思う。住民だけではなく、観光客もいるし、通行しているドライバーも影響がある。どこかで決め打ちできるものではない。

(曾根委員)

いろんな立場で意見がある。町内会の意見もあるし、市町の行政の安全関係に携わる方の意見もある。所轄の意見もある。一律の判断基準は厳しい時代である。皆全て撤去というのは予算的にも無理であるが、昭和54年当時の基準は安全を確保すると言うよりも、歩行者は渡りたいのなら安全な上に上がれという時代背景があった。また、最近の新しい考え方としては、横断歩道橋を津波避難施設として位置付けも考えられるので、地域の皆さんの意見を汲み取れるような地元調査をといった意味合いで発言した。

(兵藤会長)

手引き策定に向けての今後の予定は、1ページに記載されている。頂いた意見を踏襲し、良い手引きとなるように、なるべく多くの人に見てもらい、横断歩道橋そのもののあり方を皆さんに再考してもらおうようなビジュアルな手引きとしてもらいたい。

今年の7月に再度審議会を行うため、また議論させてもらう。

(閉会)