

平成 29 年 10 月 3 日

赤井委員

資料の 2 ページに、通学路における安全対策がありました。これは通学路に限らないが、安全対策ということで、先ほど来、歩道や信号の話がありました。立体横断施設の整備といったものがあるので、立体横断施設について伺いたいと思います。

横断歩道橋ともいわれておると思いますが、この横断歩道橋について、昭和 40 年代から設置されたと伺っています。通学路における安全施設という、安全対策という意味でこの横断施設は非常に有効で、子供たちも横断歩道ではなくて、わざわざ遠回りをして横断歩道橋を渡ることによって、交通事故が少なくなっているのは分かるのですが、ここへ来て高齢社会ということで、高齢者の方が非常に増えている。バリアフリーという点からいきますと、障害者の方の車椅子、また杖をつかれている方々が増えてきている中であって、横断歩道橋が今までのままでいいのかという感じがします。この辺についてもよく伺いたいのですが、まず、現在確認できています横断歩道橋の数は、県道、市道といういろいろあると思いますが、県内でどの程度あるのか、分かれば教えてください。

道路管理課長

横断歩道橋の数ですが、現在県内に 868 橋あります。内訳としては、国が管理する横断歩道橋が 173 橋、県が管理する歩道橋が 162 橋、政令市が管理する横断歩道橋が 482 橋、市町村が管理する横断歩道橋が 51 橋あります。

赤井委員

神奈川県は 165 橋ではなくて 162 橋ですか。いずれにしても、政令市 482 橋ということで、ほとんどが政令市の市道や、また政令市で管轄している横断歩道橋になるのかと思いますが、平成 23 年度に実態調査したとも伺っています。その実態調査の状況について、どんな状況だったのか、その辺の状況について、内容を教えてください。

道路管理課長

委員お話しのとおり、横断歩道橋については歩行者と車道を分離することから、交通戦争と呼ばれた昭和 40 年代に、交通安全の観点から非常に効果を発揮してきましたが、小学校の移転で通学児童が減少したものや、あるいは高齢化社会になって、バリアフリー化するための用地取得が困難な横断歩道橋などが散見されるようになりました。

そうしたことから、委員お話しのとおり、平成 23 年度から通学路の指定状況や利用者数の実態調査を開始した段階では、県管理道路は 165 橋がたしかにありました。現在の状況ですが、一応市町が地元自治会、学校の意向などを確認していきまして、そのうち廃止の了解をいただいたものが 4 橋、また市町、地元、学校の 3 者が存続を希望しているものが 98 橋、その他、今年度末までに整備するものが 63 橋という形になっています。

赤井委員

廃止要望が 4 橋、存続が 98 橋、今後整備するものが 63 橋ということですが、

その平成 23 年度以降の実態調査意向を受けて、神奈川モデルを作成するという知事答弁が当時あったと思いますが、この神奈川モデルは、今どう考えられて進めておられますか。

道路管理課長

神奈川モデルについては、きちっと利用者数を把握して実態調査した上で、地元の意向を伺って廃止、存続を決定していくということでありまして、先ほど申し上げましたとおり、4 橋が廃止という形で決定していますが、そのうちの 3 橋を既に平成 23 年度以降、落橋というか廃止工事を行っています。

赤井委員

学校や自治会や、様々なところとの協議という形でしょうが、この横断歩道橋の在り方等について、ちなみに静岡県でこの在り方検討ができているとも伺ったのですが、それについて承知していますか。

道路管理課長

申し訳ありません、在り方検討について内容の詳細を把握しておりません。

赤井委員

今後の課題として、平成 25 年 10 月 23 日に静岡県で横断歩道の在り方検討を始めているようです。この資料等もありますが、静岡県と神奈川県では、規模が全然違うかもしれませんが、お隣の県でこういうものをやっているということを見ると、神奈川県でもこういった点について検討していく必要があるのではないかと思います。この辺について、これから検討して、物を見ていない方は分からないかもしれないが、今後の課題としていただけますか。

道路管理課長

委員お話しのとおり、これから高齢者社会を迎えるに当たりまして、既に非常に利用者数が少ない、こういった横断歩道橋も散見されるようになってきております。

先ほどお話ししましたとおり、あと残り 63 橋について、今年度末までに廃止、存続の結論を出していこうと考えております。ただ、一定程度課題もありまして、横断歩道橋を単に廃止するだけではなくて、そこを通行する人をどのようにして担保していくかという、たとえば横断歩道を設置しなければいけないとか、あるいはそのまま、う回させていいとか、そういったことも種々検討していかなければいけないと思っております。この辺については、所轄の警察とかと、しっかりと調整して臨んでまいりたいと考えております。

赤井委員

そういう意味で、今、課長がおっしゃっていた内容がこの横断歩道橋の在り方という中に書いてある。たとえば視認性や見通しとか、横断歩道橋の柱があることによって見えなかったり、そのことによって横断歩道があればいいのですが、こっち側だけ歩道橋があって、向こうに横断歩道があるという場合は、これがあることによって見えないといったいろんな問題が、この横断歩道橋の在り方という中に出ています。是非その辺を今後の課題としていただきたい。

さらには、横断歩道橋の撤去についての検討とか手引きといったものも各自自治体でいろいろあるようですが、その辺については掌握していますか。

#### 道路管理課長

各自治体の細かな手引きについては掌握していませんが、私どもとしても、まず地元の意向で廃止の了解をとれたもの、それから利用実態について通学路の指定がないもの、非常に利用者が少ないものをピックアップした上で、交通管理者としっかりと調整して、協議が整ったものについて廃止していく方針です。

#### 赤井委員

この検討、撤去についての検討や手引き、平成 25 年 12 月に札幌市では既に歩道橋の撤去の考え方というきちっとしたものが、撤去する場合にはこういう条件が必要であるというものがあるようです。それから静岡県においても、歩道橋の撤去に関する手引きという、これは案と出ているものしか手元にないのですが、県としてこういうものもあるようです。そういう意味では、平成 25 年、平成 26 年、ついここ三、四年の間にこういうものが自治体ででき上がってきていることは、横断歩道橋については撤去ということも、これからもう大きな視野に入れて考えていかなければいけないのではないのかと考えられます。

特に静岡県の場合は、地震被害ということを考えて、歩道橋について耐震関係は相当施されてはいるとは思いますが、それにしても地震で静岡方面は相当の被害を受けるのではないかということで、落橋してしまえば道路が使えなくなります。そういったことで、この撤去についていろいろと考えていると思いますが、神奈川県においても、この政令市の方が 482 橋と非常に多いわけで、政令市の方でもそういうものを考えているとは思いますが、せめて県の場合は、緊急輸送路とか、そういうものに相当なっていると思うので、この県の道路についても、しっかりとこの撤去についての検討もあってもいいと思うので、今後の課題としてもらいたいと思います。

この歩道橋の撤去の考え方、もう一回最後に整理をして、撤去してくれという、たとえば住民要望だとか、いろんな方からの話があった場合、今の時点でどういう基準、どういうことを判断材料とされているのか、まとまっているものがあれば、教えてもらえますか。

#### 道路管理課長

一応、私ども神奈川県の方としても、平成 23 年から実態調査を実施するとともに、一定程度のフローは作成しています。その中で一番大きな要因としては、地元の意向が市町、地元自治会、学校といったものの意向が整合、皆さん、3 者が合意できるものというのが一つあります。

それから、代替としての機能、横断歩道橋を撤去するに当たって、交通管理者との調整がとれるもの、それから利用交通量、歩行者交通量といったものを総合的に勘案するというフローは作成していますので、それにのっとった形で順次撤去できるものについては撤去していきたいと考えております。

#### 赤井委員

先ほど申し上げた札幌市の撤去の考え方、それから静岡県の撤去に関する手引きの案などを見ますと、撤去について四つ言っています。

まず、先ほども話がありましたように利用状況が非常に減っている。高齢者が増えてしまってほとんど使っていない、それから学校が統廃合されて、こち

らの方はもうほとんど使わなくなったという利用状況が1番にあります。

それから二つ目には、目で見る、認識するという視認性としてこの撤去、邪魔になってしまうということがあります。

三つ目として、せっかく横断歩道橋があるのだが、ほとんど使わないでみんな横断してしまう、いわゆる乱横断するということがあります。

四つ目として、その決定する過程において、小学校あるいは自治会からどうしてもという状況があることが、札幌市や静岡県のこういう手引きや検討の考え方の中に出ています。

先ほど来、課長から話がありましたが、神奈川県としてもフローがあるということですから、今後、高齢の人が増えてくる中であって、バリアフリーを考えたときに、更には災害対策を考えたときに、この横断歩道橋を撤去し、そして横断歩道を今度は逆にいうとつくらなければいけないかもしれませんが、そういう点については是非検討していただきたいと思ひまして、これは終わります。

次に、同じように道路の2ページの交通安全施設の整備、(2)であります、この中に交差点及びその付近の交通事故の防止を図るために、交差点の改良を行っているとなっております。これも、今までも何回かいろんなところでお話ししたことですが、交差点の形状に環状交差点という、俗にラウンドアバウトといいます、これが2014年9月に道路交通法の改正で、その当時、全国34箇所を設置されていると伺っております。現在、ちなみに全国でどの程度あって、そして神奈川県としては、今このラウンドアバウトという環状交差点は今幾つあるのでしょうか。

交通規制課長

全国ですが、平成29年6月末現在で、22都道府県の68箇所で環状交差点を実施しています。県内については、道路管理者と連携して、平成27年3月から整備を始めて、平成29年8月末現在、3箇所に交通規制を実施しています。

赤井委員

ちなみに、この3箇所、県道、国道、市道とか、いろいろあると思います。そこら辺、更には市街地、田園地帯とか、いろいろあると思いますが、そこら辺の3箇所については、その場所の状況はどのような状況でしょうか。

交通規制課長

県内の3箇所については、いずれも市道になります。住宅街の中にあります。

赤井委員

住宅街ということは、交通量もそんなにないと思いますが、ラウンドアバウト、環状交差点ということで、真ん中が環状にならなければいけないという意味では、敷地をとるということがあろうと思います。このラウンドアバウトの外径、大きさ、ものによっていろんな種類があると伺っているのですが、ちなみにこの神奈川県の3箇所というのは、真ん中にたとえば噴水があるぐらい大きいのか。その辺の外径とか、大きさ的なものというのは、大体どの程度のものででき上がっているのですか。

交通規制課長

一例ではありますが、金沢区の方に設置されております環状交差点ですが、

そちらについては、外径が 23 メートルという形になります。真ん中には、まちのシンボルとなる母子像を設置していたところを使っているという形になっております。

赤井委員

狭いところで、外径がどうしてもそれだけとれないところは、真ん中にマーキングだけをしておいて、乗り上げてもいいというラウンドアバウトがあると聞いております。また、場所がとれるところは、今言ったように真ん中に植栽か何かいろんなものがある場合もあると思います。今後、このラウンドアバウト、いろんな点でいい面、悪い面があると思いますが、今まで 3 箇所設置をした状況で、交通事故が増えたのか減ったのか、あるいは運転者から見てどうだったかという意味でのメリット、デメリットについて、今把握している範囲で、どのような状況か教えてください。

交通規制課長

県内で規制を実施した 3 箇所の効果等ですが、実施前後の 1 年間、交通事故発生状況を比較してみますと、事故発生状況については 25% 減少しているという形になっています。

メリット、デメリットですが、委員御指摘のとおりではありますが、環状交差点化しますと、交差点へ流入する車の速度や、交差点を通過する速度自体が低下することによりまして、交通事故の抑止、事故が起きた場合の被害そのものの程度の軽減が見込まれる状況であります。それから、信号機そのものが不要となりますので、災害発生時、信号機が滅灯してしまいまして、交差点の交通が混乱するということが防止できるといったメリットは見込まれています。

一方で、先ほど来、委員の御指摘もありましたが、デメリットも当然ありまして、敷地面積について御指摘のとおり、通常の交差点よりも面積を必要とします。また、一定の交通量を超えてしまうと処理できないというか、交通量の状況によっては円滑化が図れないということもありまして、県警としては、その導入に対して効果が見込めるのかどうかといったこと、それから地域住民の方の御意見なども踏まえて、道路管理者として検討していくという立場に立っています。

赤井委員

メリットでは、事故も実際に 25% 減ったということです。それから災害時、電気が通らなくても信号が要らないわけですから、逆にいうと電気代も要らないという意味では、非常にメリットなのかと思います。

さらに、国交省のホームページでは、ラウンドアバウトのメリットということで、出会い頭の事故がまず減るという記載があります。たしかに、ぐるぐる回っていますから、出会い頭はない。また、重大事故につながっていないという点ではメリットはある。

デメリットとしては、多分自分もラウンドアバウトに入ったことが余りないので、慣れないと厳しいと思います。信号がないわけですから、右から来る車に注意しながらさっと入るわけで、そういう意味では、これは慣れないと厳しいとも思います。

さらには場所の問題、渋滞という話もありました。慣れないと厳しいという

意味で、今後、たとえば自動車教習所で免許証を取るときには必ず信号で止まれとありますが、ラウンドアバウトがこれから少しずつでも増えてきた場合、免許の更新時に困ってしまうのではないかと思います。ラウンドアバウトは、まだ教習所にもないですから、その辺について、何か今考えていることはありますか。

交通規制課長

当然教習というか、免許を取得する場合については、そういったようなこともあります。道交法に関して、こういう規定があることを教導されると思いますし、免許を更新していく中での教導の中、いわゆる講習の中で、教本の中にも書いてあったと私は記憶していますが、そういった形でのもの、それからこの環状交差点の規制を始めたときにも、警察庁からの指示といいますか、いわゆる広報を通じて周知徹底していくという形でやっておりますので、そういった意味での教導はやっていくとは考えておりますが、いかんせん、今のところすぐにどうこうということではないです。

赤井委員

たしかに神奈川県内で3箇所しかありませんので、すぐに見ることができない。自分の身近にないという意味でいくと、必要のないことなのかもしれませんが、全国的にも約70箇所近くあると考えると、環状交差点があるということだけで、本当に戸惑ってしまうのではないかと思います。そういう点が今後の課題とも思うので、その辺についてまた、鋭意検討していただきたいと思います。

それから、交通事故の防止という意味で、平塚に湘南平塚サイクルポリスをつくっていただきました。2014年5月5日に、サイクルポリスの発足式を平塚警察署でやっていただきました。ちょうど東京マラソンでもランニングポリスを設けて、横浜マラソンでも2015年3月にサイクルポリスが活躍してくれたとも伺ったのですが、ちなみに今年の横浜マラソンが10月29日にありますが、これに対してランニングポリス、サイクルポリスの出動はどうでしょうか。

交通総務課長

今の段階で、ランニングポリス、サイクルポリスを配備するかどうかについては、警備部の方で所管しておりますので、私の方では承知しておりません。

赤井委員

このサイクルポリス、横浜マラソンのサイクルポリスは、例のアメリカであったマラソンのゴール地点でのあのテロの対策のために、たしか東京マラソン、横浜マラソンでもやったのではないかと思います。平塚で発足したサイクルポリスは、交通事故防止という、また子供たちに対しての朝晩の通学時間帯の横断歩道の渡り方について、すごい評判がよかった。そういう意味で、今のサイクルポリスはどういう状況なのか、教えてください。

交通総務課長

委員おっしゃいますとおり、平成26年5月5日に発足していますが、本年8月末まで延べ923人の警察官が活動に従事しております。発足当時はマスコミや非常に取り上げられて、非常に効果があったということで、具体的に活動している内容としては、これは発足からですが、交通違反の取締りが104件、自

転車に対する指導警告が 553 件といった活動をしております。また、各種キャンペーンでは、チラシを配ったり、自転車の講習のときに模範演技みたいなものをしたりということも実施しております。

赤井委員

発足当時はちょうど 10 名のメンバー、これは商工会議所が 10 台のサイクルポリス用のサイクルを寄贈して、更にはヘルメットや手袋、グローブやいろいろなものをたしか寄贈、寄附で受けて、それで始まったと思いますが、その後、そういう寄贈とかそういうようなことはありましたか。

交通総務課長

その後、寄贈を新たに受け入れるとか、そういったことは現在のところありません。

赤井委員

そういう意味では、まだ 3 年ぐらしかたっていませんので、自転車自身はそれほど問題なく使えていると思いますが、最近サイクルポリスのメンバーを余り見かけないという話を聞きます。10 人体制でたしかやっていたと思いますが、今の状況はどうでしょうか。

交通総務課長

サイクルポリスは、平塚警察署にいる直轄警察隊、交通課、あるいは生安課の勤務員が交代で乗って運用している状況で、主に直轄警察隊が乗ってやっています、専従で乗るといふ態勢が確立されておられません。ですから、発足当初よりは活動が少なく見えてしまう部分がもしかしたらあるのかもしれないという状況だと思います。

赤井委員

そんな中であって、実際に平塚市は交通事故等についても、たしか 2014 年は 54 警察のうち一番ワースト 1 だったと思います。それが、今年の 7 月にはワースト 7 ぐらいまで何とか盛り上げてきているので、このサイクルポリスのメンバーの活躍が交通事故、特に自転車事故の防止につながっていると思いますが、そういう意味でのサイクルポリスの導入、ビフォー・アフター的には県警察としてはどう捉えていますか。

交通総務課長

自転車のマナーアップに対するキャンペーンの周知徹底、自転車の運転者講習を周知するために、いろいろ取り上げていただいて、広報効果は大変あったと承知しております。ただ、委員おっしゃるとおり、事故も減ってはおりますが、そのサイクルポリスだけによって劇的に減ったということまでは、確証は得られない状況です。

赤井委員

先ほどから言っているように、県警としてはお金がないので、自転車を導入するのに備品関係の予算として付ければいいのですが、なかなか付かない。平塚市の場合はたまたま寄贈があったので、それができたという点では、これは他の都府県、たとえば埼玉県も神奈川県もサイクルポリスをまねて始めたようです。これも寄贈で自転車を使っているんで、全警察署でこのサイクルポリスを同じようにやれというのは、なかなか難しいことかもしれないのですが、せ

っかく神奈川県として全国に先駆けてこのサイクルポリスをはじめたという点で、お巡りさんというのは、パトカーだとさっと通り過ぎてしまうのだが、自転車は身近ですから、何かあるともう裏道にも入れるし、またすごく細かい点に目が行き届くのだと思うのです。

それから、子供たちが朝の通学路でサイクルポリスを見ると、みんなで拍手して、喜んでお巡りさんのところに来るという状況を見ると、警察官を身近に感じることもできるし、日常的なそういう交通事故に限らず、犯罪の防止にもつながるのではないかと思います。そういう点では、たしかに本来業務、これも本来業務ですが、本来自分たちの担当している業務の合間を縫って、交代でサイクルポリスをやらなければいけないという点では大変かもしれないですが、県警としても、その辺について、人員の配置も少し何とか考えてもらいたいと思います。特に、サイクルポリスがあるから、そこに人員が余計にいるということはないですか。

交通総務課長

サイクルポリスについて、自転車 10 台があることによって、専従の警察官を特に配置はしておりません。

赤井委員

そういう点で難しいとは思いますが、このままさびつかせてしまったのではもったいない。ただ、実際にこのサイクルポリスに乗っている人たちに聞いてみると、ヘルメットが使い回しだそうです。そうすると、汗で臭くなってしまったりとか、いろんなことを聞きます。手袋、グローブぐらいは買うことができるかもしれないですが、そんな話も聞いたこともあります。

さらには、自転車に乗るわけですから、荷物がすごい軽くなっているわけです。その中に、お巡りさんとして必要なものほどこかに持っていなければいけないという点で、そういう入れ物というか、そんなものもなかなかないという、いろんなことも聞いているのですが、とにかく先ほど申し上げましたように、神奈川県警察としてこのサイクルポリスをつくった。そして交通事故、また犯罪をなくすという点では、すごい宣伝にもなるし、あの 2014 年 5 月 5 日は、神奈川県警でこういうものをつくりましたということで、たしか全国ネットのテレビにも出たと思います。そういう点では、このサイクルポリスを是非継続的に神奈川県警察として進めていただきたい。そして犯罪を、また交通事故を少なく、なくしていただきたいとお願いして、私の質問は終わります。