

## 第3回 持続可能な交通安全施設の整備の在り方に関する検討会 議事概要

### 1 開催日時

令和3年1月19日(火) 14:00～15:30

### 2 開催場所

奈良県警察本部4階 第一会議室

### 3 委員等

#### (1) 委員

(委員長)	蓮花 一己	帝塚山大学学長
(副委員長)	飯田 克弘	大阪大学大学院准教授
(委員)	中村 秀雄	(一財)奈良県老人クラブ連合会会長
	原 久弥	国土交通省近畿地方整備局奈良国道事務所長
	西橋 奈穂	奈良県こども・女性局女性活躍推進課長
	岡部 共成	奈良県県土マネジメント部道路政策官
	六車 憲雄	奈良県県土マネジメント部道路保全課長
	稲葉 功	奈良県教育委員会保健体育課長
	山崎 友宏	奈良県警察本部交通部長
	金田 実	奈良県警察本部交通部参事官
	今村 浩三	奈良県警察本部交通部交通規制課長
	松岡 成明	奈良県警察本部交通部交通管制官

#### (2) 事務局

奈良県警察本部交通部交通規制課

### 4 議事進行

#### (1) 開会

- ・ 事務局より開会を宣言
- ・ 奈良県警察本部交通部長より挨拶

本検討会にあっては、第1回、第2回と続き、第3回目を迎えたわけであるが、本日は、これまでの検討を踏まえて作成した「奈良県における持続可能な交通安全施設の整備の在り方に関する報告書(案)」について、皆様方それぞれのお立場から忌憚のない御意見を賜り、報告書に反映させて参りたい。

#### (2) 出席者

全委員出席

#### (3) 議題1

「第2回持続可能な交通安全施設の整備の在り方に関する検討会議事概要(案)」

事務局が資料1「第2回持続可能な交通安全施設の整備の在り方に関する検討会議事概要(案)」について説明。各委員が当該資料を確認の上、その記載内容について承認。併せて奈良県警察ホームページへの掲載に関する同意を得た。

#### (4) 議題2

「奈良県における持続可能な交通安全施設の整備の在り方に関する報告書(案)」事務局から資料2「持続可能な交通安全施設の整備の在り方に関する報告書(案)」について説明。当該資料の内容について検討

#### (5) 委員意見(要旨)

- ・ 12頁の合理化の1行目に出てくる「現状の交通実態に対して」という表現は、もう一段階具体化した方がいい。地域を面的に見て、どこの道路が最も使われているのか、例えばこの道路で信号や橋がなくなると、地域に対してものすごく影響が及ぶ。ネットワークで施設の重要度を考え、例えそれが、ほかの施設よりも若い構造物だったとしても、重点的に維持管理をしていく。劣化だけではなく、地域全体を「面」ととらえ、重要性において判断することで、道路管理者ともリンクできる。
- ・ 国土交通省の直轄国道等は、「5年に1回点検して次回点検までに補修」というミッションが課せられている。それを基に必要な予算要求を行って優先的に直すというメンテナンスサイクルを推進しているが、点検補修の予算確保等に問題もある。このような場合、先ず集約・撤去で合理化。これはこの報告書の流れと一緒に、全部見直しをかけて、真に必要なところに絞っていく。交通量が多いところや、ここは集落に向かう唯一の1本道なので、この橋が落ちたら大変だということには、計画的に行っていくが、ここは林道で関係者が年に1~2回入るだけのところは頻度を落とすなど、優先順位にメリハリをつけているのが実態。警察の更新も、交通量だったり、倒壊が起きた時など、影響の大きなところは優先的に更新していくことも考え方として入れておくのはありではないか。
- ・ 道路管理者は、防災上重要な道路や地域の目抜き通りなど、同じ悪い中でも、こういうところが重要なのか、ということから順番に補修している状況である。
- ・ 経済性も大事だが、安全性や地域、コミュニティーの存立も非常に大事なところ。必ずしもこれで合っているという絶対的な観点があるわけではない。
- ・ 信号機がなくなっても、安全性を担保し、それを更に改善していけるだけの方策をきちっと作っていかなければならない。信号機は交通管理者である警察が実施しているが、それ以外の対策の多くは道路管理者が関わっている。市町村の細かいところになると、それぞれ地域住民がものすごく関わってくる。
- ・ 学校の再編統合が各市町村でも進み、それに応じて、通学路が変わるところが出てくると思う。地域や関係機関と連携しながら臨機応変に点検作業を進め、安全な

通学路を確保していく。

- ・ ゾーン30のほか、最近キッズゾーンなど、色んなゾーンがあるが、その関連性はどう調整するんだと少し気になる。学校の統廃合は避けられないので、その辺の計画が事前に分かって、見込みの形でシミュレーションすることは非常に大事なこと。
- ・ 現在48か所目のゾーン30が今年度中に整備される。ゾーン30で交通事故や実勢速度が全部減ったかという、残念ながら減っていないのが現状。これは何故かと言うと、抜け道として使われる車が多いから。そのため警察は、可搬式のオービス等を用いて、今まで取締りができなかった場所で取締りを実施して、実勢速度を下げている状況。引き続き、ゾーン30を拡大するよう各警察署と調整を図りながら進めていく。
- ・ キッズゾーンは保育園児等がお出かけ中に交通事故に遭わないように、通学のみならず、日常の活動時における安全を確保しようということで、県内において整備が進められているところ。これは自治体主体だが、警察としてどんな対策ができるのか、どういうことをすれば実効性が上がるのか、関係機関と調整を図っているところ。奈良県内では桜井市、その後、大和高田市でも整備されている。
- ・ 道路管理と河川管理が別々な行政をしている。川があれば橋をかけるのは当たり前であり、道路を良くしても橋が良くならなければ意味がない。地域を面として見て対策を講じる場合は、行政間の調整が必要
- ・ 橋をかける際には、道路管理者と河川管理者が協議する。その中で、今のままの形で橋をかけていいのか、将来河川が幅を広げるのであれば、それに対応しておかないと、手戻りが生じるので、この橋の形で問題がないかなど、そこに時間がかかる場合はあるが、協議しながら進めている状況にある。
- ・ 交通状況だけではなくて、地域全体を見て優先度をつける話に共感。実際の街づくりに関わってくる。道路は道路、河川は河川とか、管轄になりがちなのが行政であるが、面的に街づくりをどうしていくのかという中で、この道路はどう管理していくか、あるいは何を設置していくかが、必要な観点ではないか。奈良町などは、狭い生活道路の中に観光客が流入してきて非常に管理がしづらい場所。ここは住宅地域だからと、完全に生活圏として分けることができない。全体を見て、道路の整備であったり、交通安全施設の更新であったり、優先順位をつけることが重要
- ・ 12頁の1点目は「現状の道路環境を最大限に活かしつつ、地域の特性を踏まえて、撤去、効率化、必要な場所への移設を検討する」とすれば、一通り出た議論を吸収した表現になるのではないか。
- ・ 一番最初に大きな考え方を書き、例として色んな対策案がある中で、基本的に採用していく対策を記載し、最後に一番厳しい撤去に関し、地域の実情及び地域の考

えというものを十分反映した形で撤去するという事でまとめると、メッセージ性があるのではないか。

- ・ 交差点に信号柱もあれば道路管理者の標識柱もある場合、それをまとめて1本に束ねる方法もあるので、それを合理化のところに盛り込み、道路管理者と一緒に効率的に進めていくような形にしてもいいと思う。
- ・ 例えばこういう第三者が入る協議を、どういう名称にするかは別として、不定期にでもいいから設けておいた方がいいと個人的に思うので、どこかに入れておいてもいいと考える。
- ・ 7頁の2(3)は、本文に「現状の交通実態に応じた他の安全対策を講じる」と書いてあるので、見出しにも「必要性が低下した信号機の撤去と安全対策の実施」とか、信号機に代わる安全対策を実施することを入れておいた方がいい。
- ・ 地元で協議に入ると、必ず言われるのが信号機の設置要望。これに対して「警察の管轄なので、意向は伝える」等と伝えながら、道路整備を進めているのが実態である。地元にとって信号機が欲しい場所が、信号機設置の指針に合わないから設置できないとなると、地元とのニーズギャップが生まれる。その解消方法として、クラウドファンディングなど、お金を募金で集めて作り寄贈するようなスキームを警察も作れないのかなと思う。
- ・ 信号機は年間70~80件の要望があり、地元からの要望には答えたいというのは警察としても同じであるが、ただ設置に当たっては、信号機設置の指針が警察庁から示されている。地元としては、指針に関係なく信号機をつけて欲しいというのが実情。お金の集め方というのは、今後の研究としたい。
- ・ 信号に限らず、横断歩道とか、基準をクリアした上で、地域の人が地域のために、必要なものをみんなでお金を出してやるのであれば解決できる。数十年後には、地元が自分たちのために身銭を切ることや、地域の有力企業等が寄贈するとか、これを受け入れられるスキームがあってもいいのかなと思う。自分たちが作った施設という意識付けにもなるので、検討する余地は十分あると思う。
- ・ 大型の横断歩道標識の下に照明が付いていて、横断歩道を歩行者が渡りかけたら、横断歩道がパッと照らされる。横断歩道が非常に分かりやすくいいので、普通の標識よりはお金はかかると思うが、これを普及させると歩行者の安全が確保できる。
- ・ 街づくりの面で、例えば神戸国際会館の近くの道路を1車線にして歩道を広げ、人優先の道作りをしている。そういうのをうまく取り入れて、奈良らしい形に改善して作って良いものができれば、ほかにも展開しやすい。
- ・ 観光は、奈良の主要な産業であり、観光と連動して対策することも十分可能性があるし、景観を活用して信号を撤去するなら、歴史とマッチするような形の安全施設も可能ではないか。

- ・ 歩道を広げて、車道をくねらせ、くねらせた窪地のところにベンチを置いたりして道を変え、より地域に根ざした安全性の高い道にしていくことが国土交通省で提案されている。国土技術政策総合研究所のマニュアル等に対策事例があるので、それを活用することを示しておく。
- ・ 本来ならシケインと言って、道路を狭くしてベンチを置いたり、木を植えたりするが、日本ではスペースがないから、京都の亀岡では、ポールを立てて狭くして、走行速度を下げる取組がある。そこに至るまでの住民や行政の調整をどのように進めたのかが非常に大事である。

## (6) 閉会

- ・ 奈良県警察本部交通部参事官より謝辞  
人口減少と治安維持が喫緊の課題。そういった意味でも、こうした議論を重ねて、良好な交通環境に取り組んで参りたい。今後ともよろしく願います。
- ・ 事務局より閉会を宣言