

静岡市管理道路横断歩道橋 の在り方基本方針

平成 28 年 4 月
静 岡 市

目次

第1章 基本方針の基本的考え方

1. 基本方針策定の背景・目的	1
2. 本基本方針の位置付け	1
3. 関連する上位計画	2
4. 横断歩道橋を取り巻く環境	4
5. 本基本方針の基本的考え方	9

第2章 基礎調査

1. 対象となる横断歩道橋の概要	10
2. 基礎調査の内容	13
3. 基礎調査の結果	22
4. 基礎調査結果のまとめ	40

第3章 横断歩道橋の在り方

1. 「横断歩道橋の在り方」の選定方針	41
2. 「横断歩道橋の在り方」の検討フロー	44

第4章 今後の対応

1. 今後の取組み方針	45
-------------	----

参考資料

1. 静岡市管理道路横断歩道橋の在り方検討委員会設置要綱	46
2. 静岡市管理道路横断歩道橋の在り方検討委員会名簿	48

第1章 基本方針の基本的考え方

1. 基本方針策定の背景・目的

- 横断歩道橋は昭和30年代後半からの急激なモータリゼーションの進展に伴い、交通事故対策として設置され、歩行者の交通事故の削減に寄与してきた。
- しかし、近年、社会情勢の変化に伴い「増加するストックの対応」、「少子高齢社会への対応」、「通学路の安全確保」といった横断歩道橋を取り巻く環境に変化が生じている。
- そこで、本基本方針ではこれらの社会情勢や環境の変化を受け、アセットマネジメント基本方針を踏まえ、『今後の横断歩道橋の在り方』の方向性を明確にすることを目的とする。

- ・ 横断歩道橋は昭和30年代後半からの急激なモータリゼーションの進展に伴い、交通事故対策として設置され、歩行者の交通事故の削減に寄与してきた。
- ・ しかし、近年、社会情勢の変化に伴い横断歩道橋を取り巻く環境にも多様な変化が見られる。
- ・ 今後、膨大な量となるストックの老朽化が進展し、維持管理費用が増大していくことが懸念される中で、いかにして計画的・効率的な維持管理をしていくかが課題となっているため、アセットマネジメント基本方針を踏まえ、方向性を検討する必要性が出てきている。
- ・ 一方、近年、少子高齢化の進展で横断歩道橋の利用者が減少している状況も見受けられる。
- ・ さらに、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の制定（H18）により、誰もが移動しやすいシームレス^(注)な歩行空間の確保や、通学児童の交通事故の削減に向け、安全な歩行空間の確保も求められている。
- ・ この様な横断歩道橋を取り巻く環境を踏まえ、横断歩道橋の考え方を取りまとめた「横断歩道橋の取扱いについての基本方針」を策定し、横断歩道橋の今後の在り方を明確にしていくことを目的とする。

(注) シームレス： 「継ぎ目のない」の意味。出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。

2. 本基本方針の位置付け

- 本基本方針は、「第3次静岡市総合計画」、「第2次静岡市のみちづくり」を上位計画とし、「静岡市アセットマネジメント基本方針」を踏まえて、「道路付属施設維持管理計画」とともに本市が管理する横断歩道橋の今後の具体的な取組みについて実施していく。

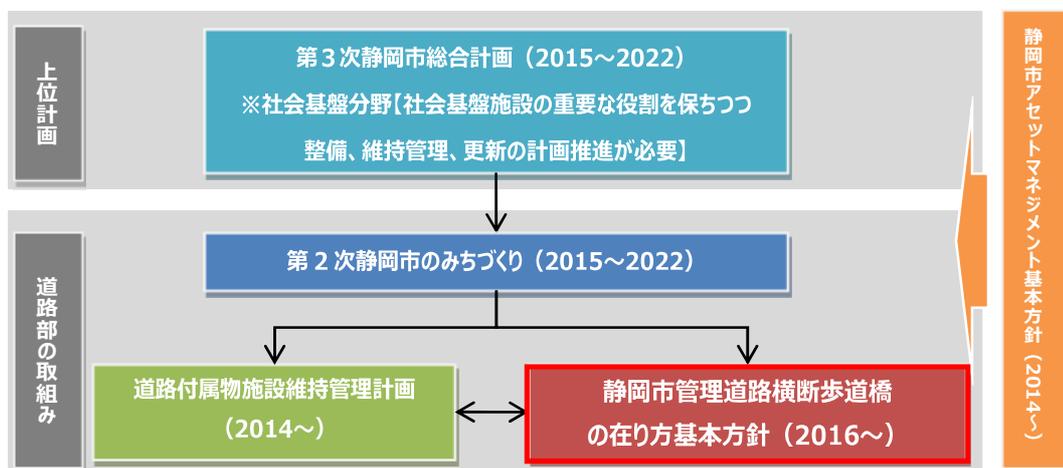


図 本基本方針の位置付け

3. 関連する上位計画

(1) 第3次静岡市総合計画

① 社会基盤施設の増加と高齢化・老朽化の進展に対する取組み

- 本市では、急激な人口減少、厳しい財政状況が予測されるため、これまで整備してきた多くの公共施設についてのあり方を見直しすることを必要としている。
- こうした中、「社会基盤分野」では、アセットマネジメントの考え方を踏まえ、既存ストックの施設延命や施設の統廃合等を行い、的確な施設運営を推進していくことを位置付けている。

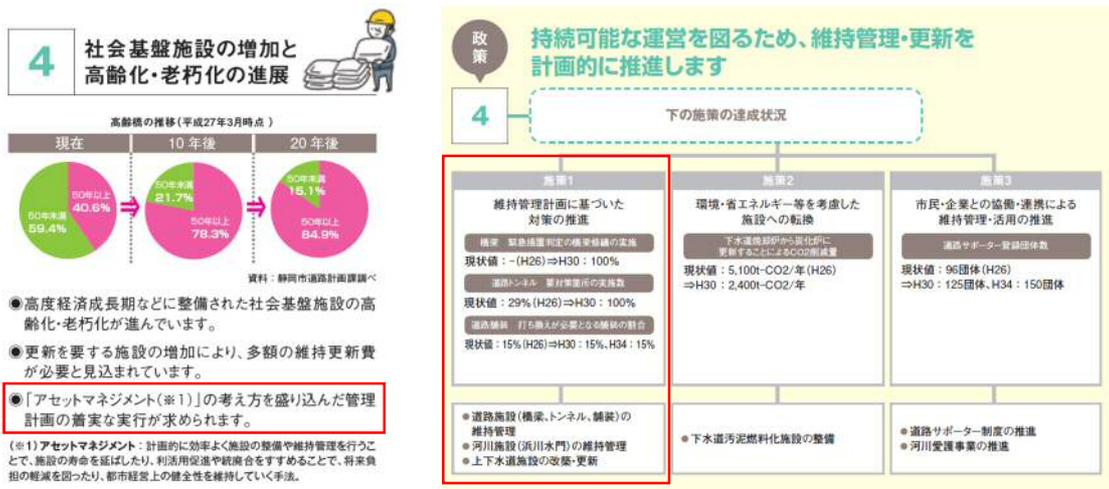


図 第3次総合計画における計画的な維持管理の推進

(出典：第3次静岡市総合計画／社会基盤分野)

② 歩いて楽しいまちづくりの取組み

- 重点プロジェクトのテーマの一つである「健康」では、少子高齢社会の進展に向け、「楽しく歩いて自転車にも乗りやすいまちを創る」を政策として位置付けている。
- その中で、鉄道駅や道路のバリアフリー化を図り、歩いて楽しいまちづくりを推進していくものとしている。



図 第3次総合計画における「健康」への取組み

(出典：第3次静岡市総合計画／重点プロジェクト)

(2) 第2次静岡市のみちづくり

- 本計画は、4つの基本方針に基づき、効率的かつ効果的な道路行政を推進するための道路整備プログラムとなっている。
- 橋梁等のアセットマネジメントは、「基本方針3 持続可能な生活基盤を構築するみちづくり／施策⑥ 次の世代へ繋げるみちづくり」に位置付けしている。



図 「第2次静岡市のみちづくり」の基本的考え方等

4. 横断歩道橋を取り巻く環境

(1) 増加するストックの対応

- 我が国の横断歩道橋が、学童の通学路での交通事故防止のため、昭和 34 年以降に建設されはじめたように、本市においても建設のピークは昭和 42 年～昭和 48 年となっている。
 - このため、本市では、建設後 40 年以上経過した横断歩道橋が全体の 8 割（36 橋）と集中しており、その 36 橋全てが、一般的な横断歩道橋の平均寿命（45 年）まで、後 5 年のため、今後、維持管理費の増大が懸念される。
 - 今後、適正な維持管理・更新ができない場合、特に地震の被災時には落橋等も予測され、円滑な緊急輸送活動が困難となることが懸念される。
- ⇒ 以上からアセットマネジメント基本方針を踏まえ、整備状況等から今後の方向性を検討する必要がある。

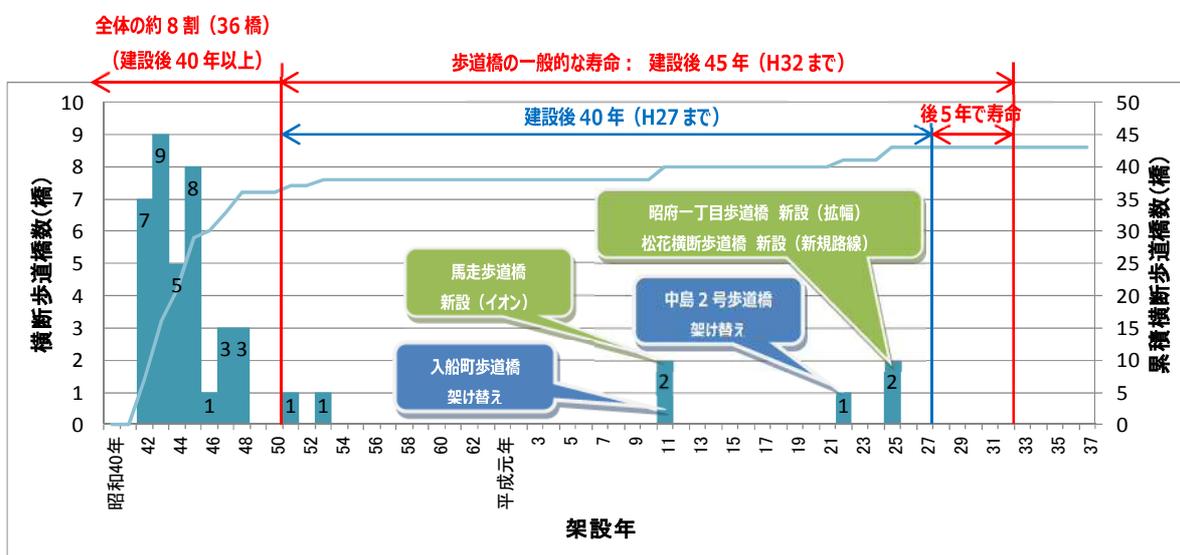


図 本市の横断歩道橋数の架設年次別の推移 (出典：静岡市資料)

※ 「34 (36) 春日一丁目歩道橋」は架設年度が不明のため、上記グラフに含めていない



図 被災時に落橋した横断歩道橋の状況 (仙台市若林区)

(出典：Yahoo! JAPAN 東日本大震災写真保存プロジェクト)

(2) 少子高齢社会への対応

- 本市の人口は、平成2年の約74万人をピークに減少に転じている。
- 人口構成では、生産年齢人口（15～64歳）が大幅に減少する中で、少子高齢化が更に進展することが予測されている。
- また、近年、本市の通学児童（小学生）は減少傾向にある。
- ⇒ こうした中、横断歩道橋は、第1、2次交通戦争における交通事故削減に寄与してきたが、県内の交通事故による死者数の減少や少子高齢社会の到来を見据え、その在り方を見直す時期が到来している。
- ⇒ 一方、高齢社会が進展する中、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おり、また、今後は、車椅子やセニアカーが増加する等、高齢者が円滑に移動できる環境として、シームレスな移動環境を形成することが求められているため、こうした視点からも横断歩道橋の在り方を見直す時期が到来している。

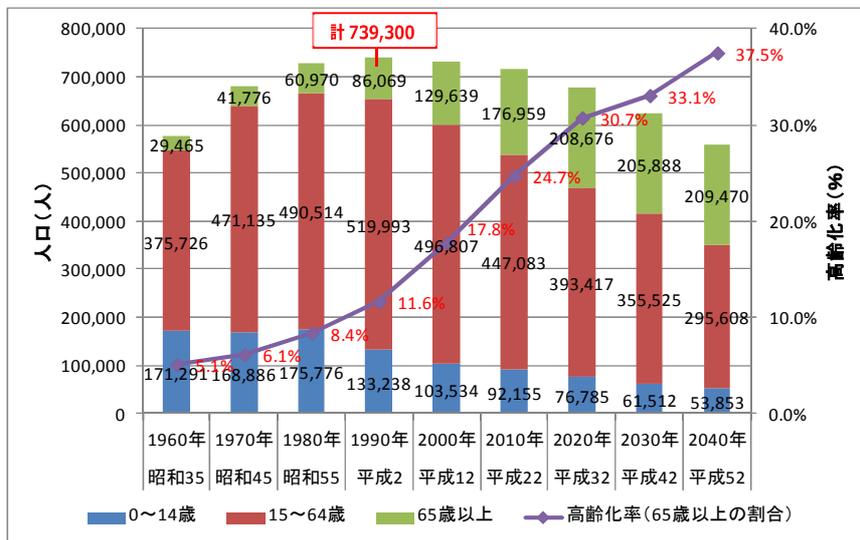


図 本市の少子高齢化の現状

(出典：総務省統計局「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」を基に静岡市作成)

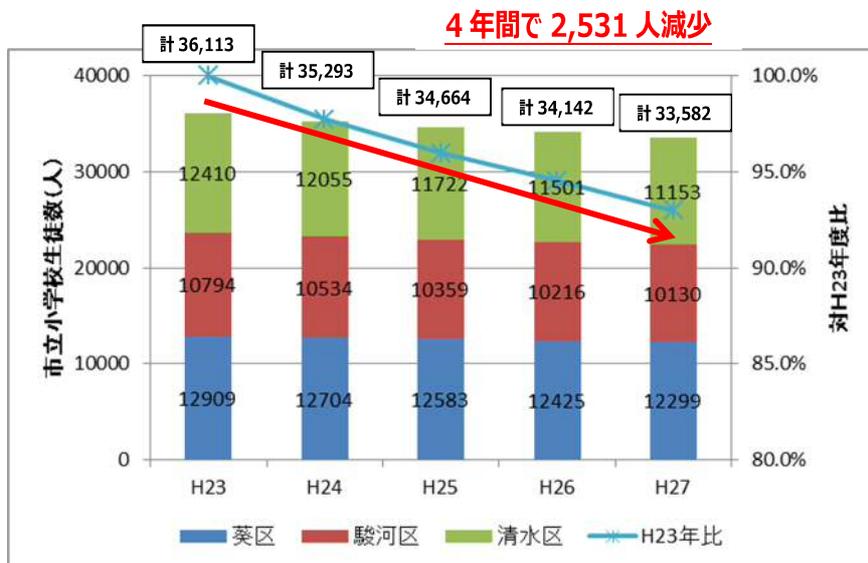


図 市立小学校生徒数の推移（出典：静岡市資料）

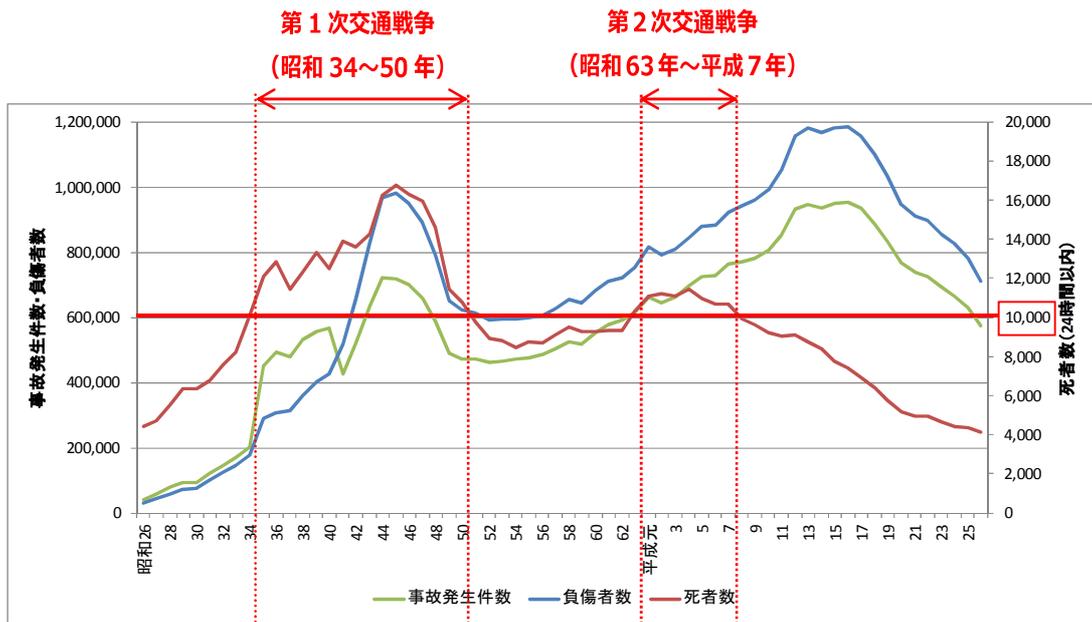


図 全国における交通事故発生件数、負傷者数、死者数の推移

(出典：平成27年度 交通安全白書)

本市の横断歩道橋は
交通戦争を背景に建設

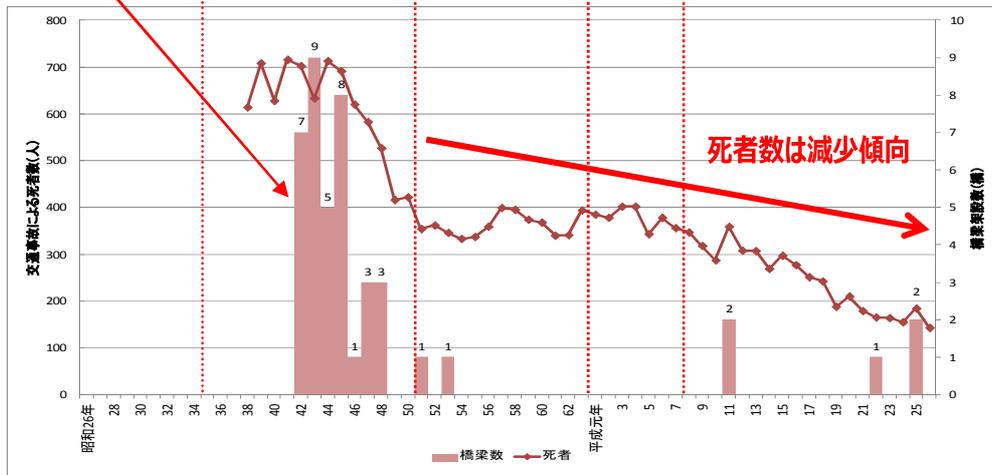


図 「静岡県内における交通事故死者数」及び「本市の横断歩道橋の架設数」の推移

(出典：静岡県警資料)

(3) 通学路の安全確保

○ 歩行中（16歳未満）の重傷者数は年々減少傾向にあるものの、6～12歳までの通学児童は「歩行中」及び「自転車乗用中」の重傷者数の割合が高い。

（歩行中の重傷者数は1,052人、自転車乗用中の重傷者数は770人；平成22年度）

⇒ 以上から、引き続き、通学児童の安全を確保していくことが必要である。

⇒ 横断歩道橋については歩行者と自動車を物理的に分離できるため、児童、生徒の安全を守ることができる有力な道路横断施設である。ただし橋脚や昇降口が歩道幅員を減少させている箇所もありこうした視点からも横断歩道橋のあり方を見直ししていくことが必要である。

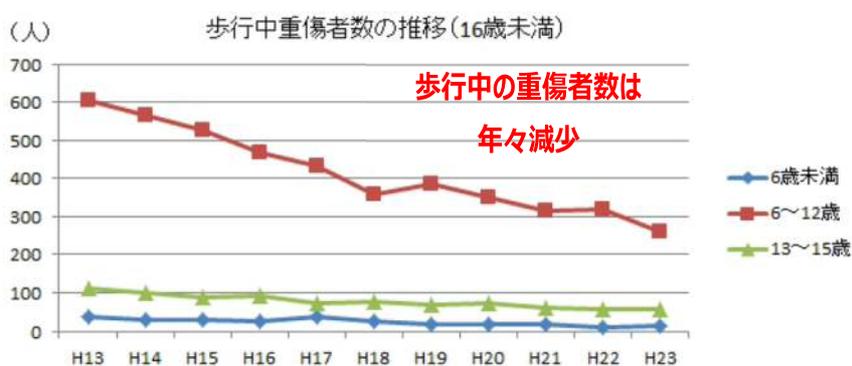


図 歩行中における重傷者数の推移

（出典：公益財団法人 交通事故総合分析センター資料）

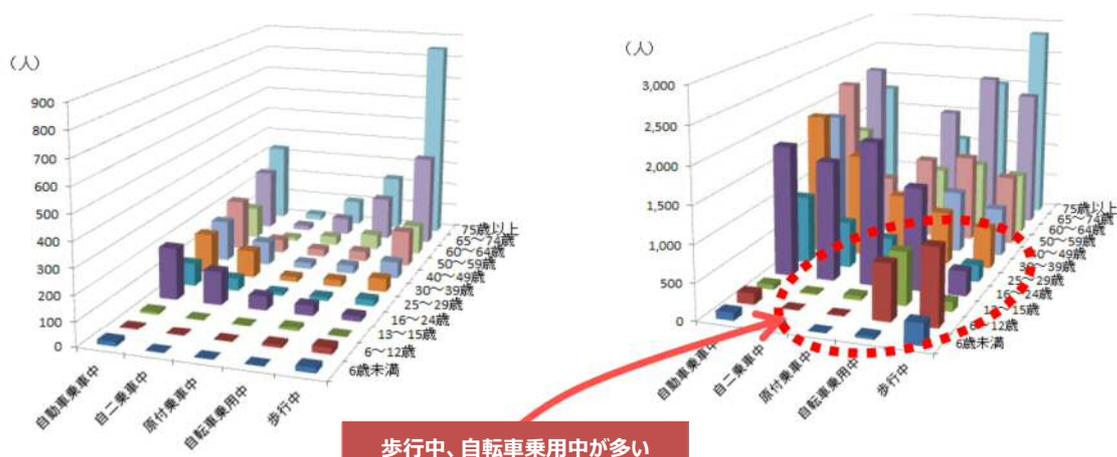


図 状態別年齢階層別による事故の死者数（左）、重傷者数（右）

（出典：公益財団法人 交通事故総合分析センター資料）



図 歩道幅員を阻害する横断歩道橋の利用状況（駿河区：有東歩道橋 南側）



図 歩道幅員を阻害しない近年整備の横断歩道橋（葵区：昭府一丁目歩道橋 東側）

5. 本基本方針の基本的考え方

- 本基本方針では、関連する上位計画を背景に、「① 増加するストックの対応」、「② 少子高齢社会への対応」、「③ 通学路の安全確保」といった近年、横断歩道橋を取り巻く環境の変化を踏まえ、『今後の本市の横断歩道橋のあり方』を検証する。

表 基本方針策定の基本的考え方

◇ 関連上位計画： 第3次静岡市総合計画、第2次静岡市のみちづくり

- ・ 財政状況が厳しい中、増加する社会インフラを適正かつ的確に管理していくことが重要

◇ 取り巻く環境①： 増加するストックの対応

- ・ 本市では、建設後 40 年以上経過した横断歩道橋が全体の 8 割と集中しており、老朽化の進展による維持管理費の増大が懸念されているため、今の時点から検討が必要である。
- ・ ついては、アセットマネジメント基本方針を踏まえ、整備状況等から今後の方向性を検討していく。



◇ 取り巻く環境②： 少子高齢社会への対応

- ・ 少子高齢化の進展により、横断歩道橋の利用者も減少しているため、横断歩道橋のあり方を見直す時期が到来している。
- ・ また、高齢化が進展する中、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おり、また、今後は、車椅子やセニアカーが増加する等、高齢者が円滑に移動できる環境として、シームレスな移動環境を形成することが求められているため、こうした視点からも横断歩道橋の在り方を見直す時期が到来している。



◇ 取り巻く環境③： 通学路の安全確保

- ・ 交通事故が減少する中、引き続き、通学児童の安全を確保することが必要とされている。
- ・ 横断歩道橋は、歩行者と自動車を物理的に分離できるため、児童、生徒の安全を守ることができる有力な道路横断施設である。ただし、橋脚や昇降口が歩道幅員を減少させている箇所もあり、こうした視点からも横断歩道橋のあり方を見直ししていくことが必要である。



横断歩道橋を取り巻く「①増加するストックの対応」、「②少子高齢社会への対応」、「③通学路の安全性確保」といった環境を踏まえ、今後の『横断歩道橋の在り方』を検証

第2章 基礎調査

1. 対象となる横断歩道橋の概要

- 本基本方針では、静岡市が管理する横断歩道橋の44橋を対象とする。
- 管理区分で見ると、清水区が最も多く21橋が設置されている。
- 道路種別で見ると、一般県道が最も多く23橋が設置されている。

① 管理区分

- ・ 清水区に設置されている横断歩道橋が21橋と最も多く、対象となる横断歩道橋の48%を占める。

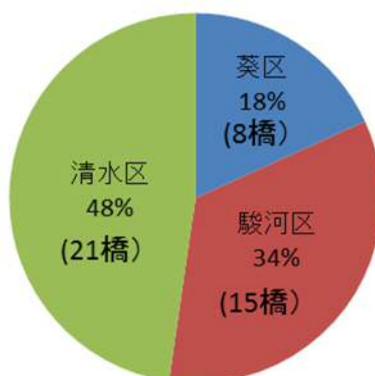


図 管理区分別による対象横断歩道橋の設置状況

② 道路種別

- ・ 市道上の横断歩道橋は4橋（9%）と少なく、政令移行により移管された補助国道、主要地方道、一般県道上に横断歩道橋が91%設置されている。

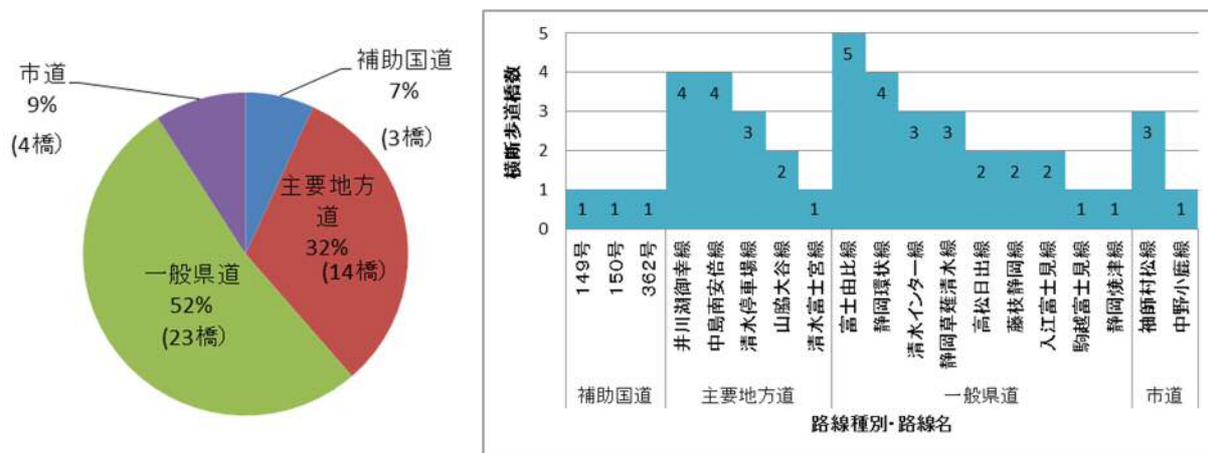


図 道路種別及び路線別による対象となる横断歩道橋の設置状況

表 対象となる横断歩道橋の一覧表

整理番号	管理番号	横断歩道橋名	管理者	管理対象	道路種別	路線名	設置住所	設置位置	踏下条件	塩害	橋種	架設年度	支間長(m)	有効幅員(m)
1	1	1(1)入船町歩道橋	清水区	○	一般国道	149号	清水区入船町	単路	道路	100m~1km	鋼	H11.1.11	30.2	3.5
2	2	2(2)中島2号歩道橋	駿河区	○	一般国道	150号	駿河区中島	単路	道路	1km~5km	鋼	H22.4.1	28.7	2.1
3	3	3(3)安西歩道橋	葵区	○	一般国道	362号	葵区安西5丁目	交差点	道路	1km~5km	鋼	S43.1.1	36.7	1.5
4	4	4(4)井宮町歩道橋	葵区	○	主要地方道	井川湖御幸線	葵区井宮町	単路	道路	5km~20km	鋼	S43.7.1	21.8	1.9
5	5	5(5)八千代町歩道橋	葵区	○	主要地方道	井川湖御幸線	葵区馬場町	交差点	道路	5km~20km	鋼	S43.1.1	32.0	1.9
6	6	6(6)八坂南町歩道橋	清水区	○	主要地方道	清水停車場線	清水区八坂南町	交差点	道路	1km~5km	鋼	S47.3.1	20.0	1.5
7	7	7(7)八坂西町第一歩道橋	清水区	○	主要地方道	清水停車場線	清水区八坂西町	交差点	道路	1km~5km	鋼	S48.2.1	21.0	1.9
8	8	8(8)八坂西町第二歩道橋	清水区	○	主要地方道	清水停車場線	清水区八坂西町	交差点	道路	1km~5km	鋼	S48.2.1	21.0	1.9
9	9	9(9)清永歩道橋	葵区	○	主要地方道	山脇大谷線	葵区南	単路	道路	5km~20km	鋼	S53.1.1	15.2	1.5
10	10	10(10)千代田歩道橋	葵区	○	主要地方道	山脇大谷線	葵区東千代田1丁目	単路	道路	5km~20km	鋼	S47.1.1	21.0	1.9
11	11	11(11)中島1号歩道橋	駿河区	○	主要地方道	中島南安倍線	駿河区中島	単路	道路	100m~1km	鋼	S45.1.1	21.0	1.5
12	12	12(12)中野新田歩道橋	駿河区	○	主要地方道	中島南安倍線	駿河区中野新田	単路	道路	1km~5km	鋼	S43.1.1	15.2	1.9
13	13	13(13)緑が丘歩道橋	駿河区	○	主要地方道	中島南安倍線	駿河区中原	交差点	道路	1km~5km	鋼	S42.3.1	17.2	1.9
14	14	14(14)西中原歩道橋	駿河区	○	主要地方道	中島南安倍線	駿河区西中原2丁目	交差点	道路	1km~5km	鋼	S43.12.1	15.2	1.5
15	15	15(15)入江岡町歩道橋	清水区	○	一般県道	入江富士見線	清水区桜橋町	単路	道路	100m~1km	鋼	S43.3.1	17.0	1.9
16	16	16(16)桜が丘町歩道橋	清水区	○	一般県道	入江富士見線	清水区桜が丘町	交差点	道路	100m~1km	鋼	S42.3.1	49.4	1.5
17	17	17(17)神田町歩道橋	清水区	○	一般県道	駒越富士見線	清水区神田町4	単路	道路	100m~1km	鋼	S42.10.1	14.3	1.9
18	18	18(18)丸子歩道橋	駿河区	○	一般県道	藤枝静岡線	駿河区丸子3丁目	単路	道路	1km~5km	鋼	S45.12.1	14.5	1.9
19	19	19(19)手越歩道橋	駿河区	○	一般県道	藤枝静岡線	駿河区手越原	交差点	道路	1km~5km	鋼	S45.3.1	13.0	1.5
20	20	20(20)袖師町第一歩道橋	清水区	○	一般県道	清水インター線	清水区袖師町	単路	道路	100m~1km	鋼	S45.3.1	26.0	1.9
21	21	21(21)袖師町第二歩道橋	清水区	○	一般県道	清水インター線	清水区袖師町	単路	道路	100m~1km	鋼	S44.1.1.1	26.0	1.5
22	22	22(22)袖師町第三歩道橋	清水区	○	一般県道	清水インター線	清水区袖師町	交差点	道路	100m~1km	鋼	S45.3.1	26.0	1.5
23	23	23(23)新川歩道橋	駿河区	○	一般県道	静岡環状線	駿河区新川1丁目	交差点	道路	1km~5km	鋼	S45.3.1	15.2	1.2
24	24	24(24)八幡二丁目歩道橋	駿河区	○	一般県道	静岡環状線	駿河区八幡2丁目	交差点	道路	1km~5km	鋼	S44.3.1	16.7	1.2
25	25	25(25)八幡三丁目歩道橋	駿河区	○	一般県道	静岡環状線	駿河区八幡3丁目	交差点	道路	1km~5km	鋼	S51.3.1	17.0	1.9
26	26	26(26)駒形歩道橋	葵区	○	一般県道	静岡環状線	葵区駒形通6丁目	交差点	道路	100m~1km	鋼	S42.3.1	37.5	1.9
27	27	27(27)登呂一丁目歩道橋	駿河区	○	一般県道	高松日出線	駿河区富士見台1丁目	交差点	道路	100m~1km	鋼	S48.3.1	19.0	1.5
28	28	28(28)有東歩道橋	駿河区	○	一般県道	高松日出線	駿河区有東2丁目	交差点	道路	1km~5km	鋼	S43.3.1	20.5	1.9
29	29	29(29)五見坂歩道橋	清水区	○	一般県道	富士由比線	清水区蒲原	交差点	道路	1km~5km	鋼	S44.2.1	13.9	1.5
30	30	30(30)蒲原東小歩道橋	清水区	○	一般県道	富士由比線	清水区蒲原4丁目	単路	道路	100m~1km	鋼	S42.3.1	13.0	1.9
31	31	31(31)蒲原西小歩道橋	清水区	○	一般県道	富士由比線	清水区蒲原新田2丁目	交差点	道路	100m~1km	鋼	S42.1.1	13.0	1.5
32	32	32(32)曲金歩道橋	駿河区	○	一般県道	静岡草薙清水線	駿河区曲金4丁目	単路	道路	1km~5km	鋼	S43.3.1	16.9	1.2
33	33	33(33)馬走歩道橋	清水区	○	一般県道	静岡草薙清水線	清水区上原1丁目	単路	道路	1km~5km	鋼	H11.4.1	13.7	3
34	34	34(34)春日一丁目歩道橋	清水区	○	一般県道	静岡草薙清水線	清水区桜が丘町	単路	道路	1km~5km	鋼	不明		
35	35	35(35)広野歩道橋	駿河区	○	一般県道	静岡焼津線	駿河区広野3丁目	交差点	道路	100m~1km	鋼	S45.2.1	18.4	1.5
36	36	36(36)南八幡町歩道橋	駿河区	○	市道	中野小鹿線	駿河区石田2丁目	交差点	道路	1km~5km	鋼	S44.5.1	17.0	1.2
37	37	37(37)辻四丁目歩道橋	清水区	○	市道	袖師村松線	清水区宮代町10-1	単路	道路	100m~1km	鋼	S44.3.1	12.8	1.5
38	38	38(38)浜田町歩道橋	清水区	○	市道	袖師村松線	清水区千歳町14-34	交差点	道路	100m~1km	鋼	S42.10.1	12.8	1.9
39	39	39(39)新緑町歩道橋	清水区	○	市道	袖師村松線	清水区新緑町2-22	交差点	道路	100m~1km	鋼	S47.3.1	22.4	1.5
40	40	40(40)滝上歩道橋	葵区	○	主要地方道	井川湖御幸線	葵区龍上	交差点	道路	5km~20km	鋼	S46.3.1	21.0	1.5
41	41	41(41)由比歩道橋	清水区	○	一般県道	富士由比線	清水区由比町屋原	交差点	道路	100m~1km	鋼	S43.3.1	15.0	1.9
42	42	42(42)寺尾歩道橋	清水区	○	一般県道	富士由比線	清水区由比今宿	交差点	道路	100m~1km	鋼	S45.2.1	15.0	1.5
43	43	43(43)昭府一丁目歩道橋	葵区	○	主要地方道	井川湖御幸線	葵区昭府1丁目	交差点	道路	5km~20km	鋼	H25.2.1	30.0	2.1
44	44	44(44)松花横断歩道橋	清水区	○	主要地方道	清水富士宮線	清水区庵原町	単路	道路	1km~5km	鋼	H25.5.1	29.5	2.1

注)「33 (35) : 馬走歩道橋」は、(一) 静岡草薙清水線の歩道の一部である。基礎調査の段階では、他の横断歩道橋と同様の考えに基づき、(一) 静岡草薙清水線の車両交通量等を用いて各種データ整理を行う。

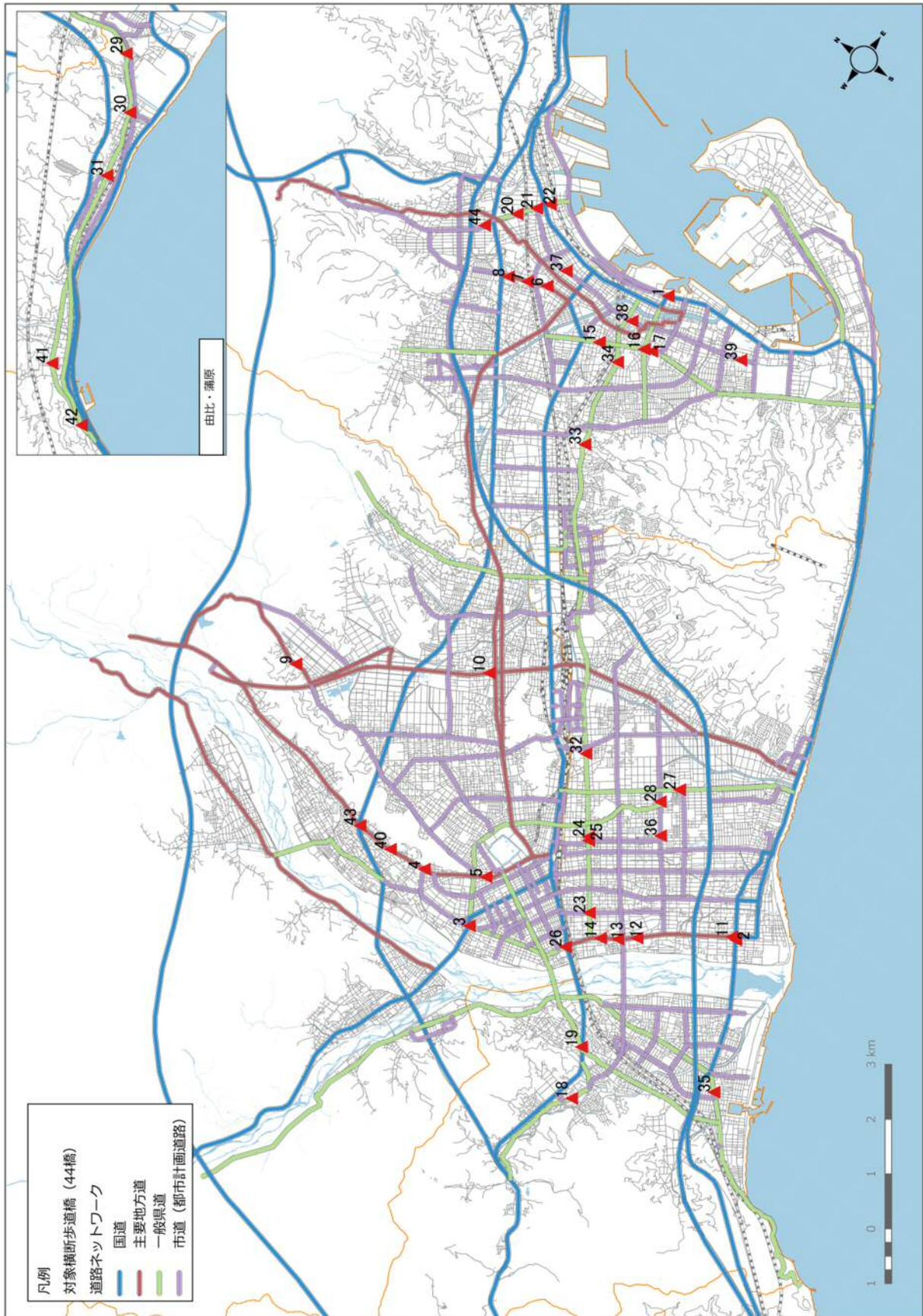


図 対象となる横断歩道橋 (44 橋) の位置

2. 基礎調査の内容

- 対象となる横断歩道橋の設置状況や利用状況等を把握するため、7つの視点から現状調査を実施し、その結果を調査カルテに取りまとめる。

表 基礎調査の内容

	調査の視点・内容	既存資料での調査	現地確認
1 自動車交通量 道路断面構成	○ 横断歩道橋設置箇所の自動車交通量（12時間及びピーク1時間当たりの断面交通量）	・ H26 主要交差点調査 ・ H22 道路交通センサス	—
	○ 横断歩道橋設置箇所の道路幅員	・ 道路台帳（静岡市HP）	・ 幅員調査
	○ 設置基準の適合判定	・ 立体横断施設技術基準・同解説に示されるグラフから設置基準の適合を判定	—
2 横断者数	○ 横断歩道橋の利用者数及び乱横断者数（ピーク1時間）	・ H25 道路施設維持管理計画策定業務委託 報告書を参考	・ 利用者計測
	○ 横断歩道橋の利用率（ピーク1時間）	・ 利用者数、乱横断者数から横断歩道橋の利用率を算定	—
3 利用状況	○ 通学及び日常利用の状況（公共施設、大規模施設への移動経路での利用等）	・ マップ等	・ 既存資料の検証
4 近傍の道路横断施設の設置状況	○ 横断歩道橋の代替となりうる周辺の道路横断施設（横断歩道、信号機等）の設置状況	・ グーグルアース、マップ等	・ 既存資料の検証
5 交通事故の状況	○ 事故履歴（周辺事故と歩道橋の因果関係等）	・ 事故発生箇所、件数、状況等に関する既存資料	—
	○ 視認性阻害の状況（自動車の視認性阻害状況）	—	・ 視認性阻害に係る調査
	○ 歩道の有効幅員（歩道狭隘の状況を把握）	・ グーグルアース、マップ等	・ 幅員の調査
6 道路の位置付け	○ 通学利用（通学路指定及び通学利用）	・ 指定通学路等に関する資料（小中学校）	・ 既存資料の検証
	○ 防災計画上の位置付け（緊急輸送路（県、市）の位置付け（津波避難対象区域内の歩道橋）	・ 地域防災計画（県緊急輸送路） ・ 緊急輸送路確保計画検討会資料（H27.3） ・ 本市の津波避難に関する資料	—
	○ 歩行者優先エリアでの位置付け（バリアフリー重点整備地区、あんしん歩行エリア等の位置づけ）	・ バリアフリー重点整備地区 ・ あんしん歩行エリア、ゾーン30 ・ コミュニティゾーン形成エリア	—
7 施設の老朽化状況	・ 施設の損傷度合い	・ H27 横断歩道橋点検業務委託資料	—

※ 赤文字は、後のページで詳細について説明

※ スロープ付き階段を有する横断歩道橋では、スロープの勾配をカルテに記載

(1) 設置基準の適合判定

① 設置基準の適合判定

- ・ 現状の横断需要に対する立体横断施設の必要性は、「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（下図）を用いて判断する。
- ・ 基礎調査によって得られた往復自動車交通量及び横断幅員の関係から、設置基準の適合性を判断する。

※ 「立体横断施設技術基準・同解説」では、ピーク1時間あたりの横断者数を100人以上としている。

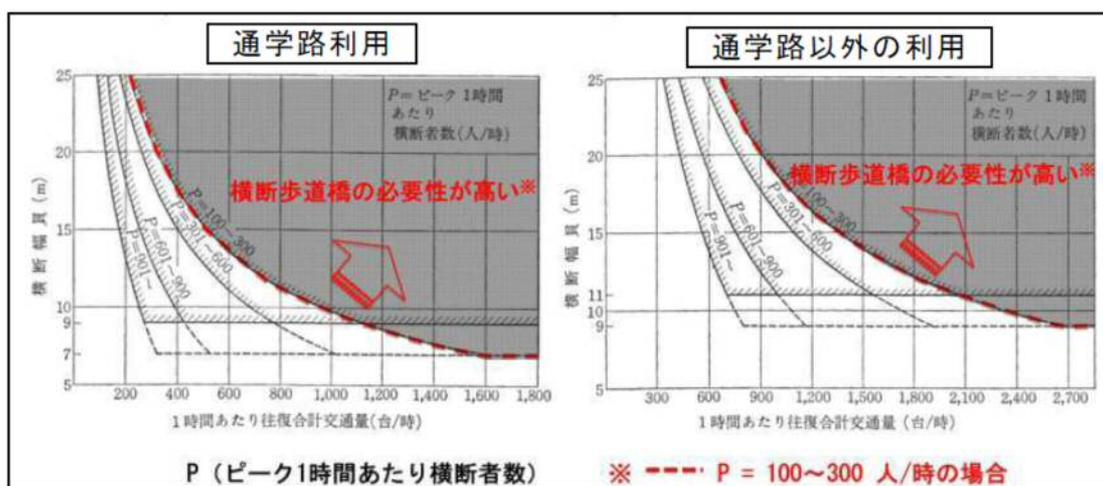


図 横断歩道橋の設置基準の適合判定

（出典：静岡県横断歩道橋の撤去に関する手引き）

② 適用する設置基準

- ・ 本基本方針では、横断歩道橋の利用目的を下表の5つに分類し、各目的別に「適用する設置基準」を区分した。

表 横断歩道橋の利用目的と適用する設置基準

No	利用目的	判断の方法	適用する設置基準
1	商業系	○ 中心市街地活性化基本計画区域に位置し、通学路利用されていない横断歩道橋	通学路以外
2	商業系 ・ 通学路	○ 中心市街地活性化基本計画区域に位置し、かつ通学路利用されている横断歩道橋	通学路
3	通学路	○ 設置箇所を問わず、通学路利用されている横断歩道橋	通学路
4	観光 ・ 通学路	○ 旧東海道等、ウォーキング等で利用される道路上に設置され、かつ通学路利用されている横断歩道橋	通学路
5	その他	○ 中心市街地活性化基本計画区域外に位置し、かつ通学路利用されていない横断歩道橋	通学路以外

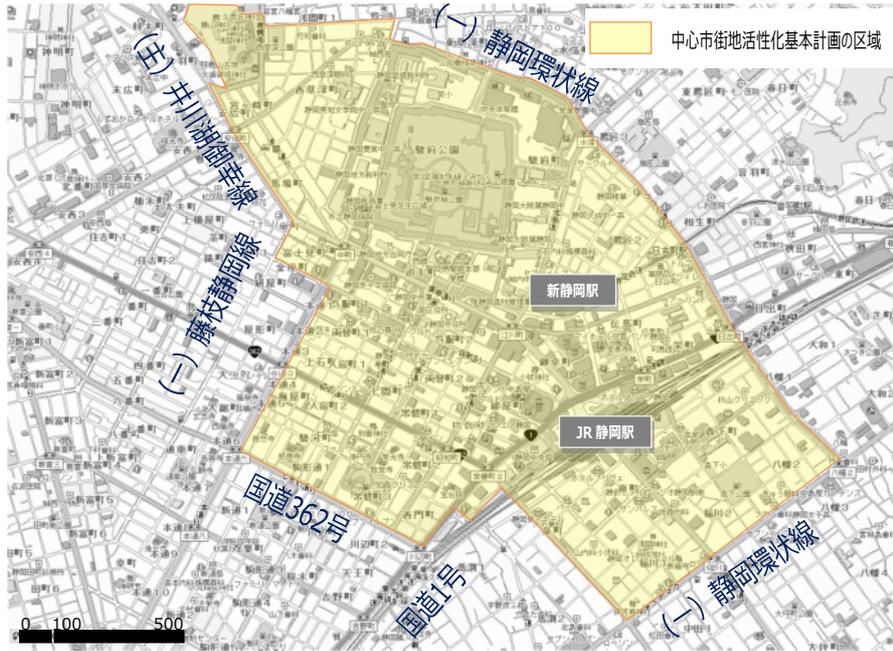


図 静岡地区の区域／ 静岡市中心市街地活性化基本計画（H28～H33）



図 清水地区の区域／ 静岡市中心市街地活性化基本計画（H28～H33）

(2) 横断歩道橋の利用率

- 横断歩道橋の利用率は、「利用者数（横断歩道橋を利用する人数）(A)」と「乱横断者数（横断歩道橋を利用せず、横断歩道橋下を乱横断する人数）(B)」から算定する。

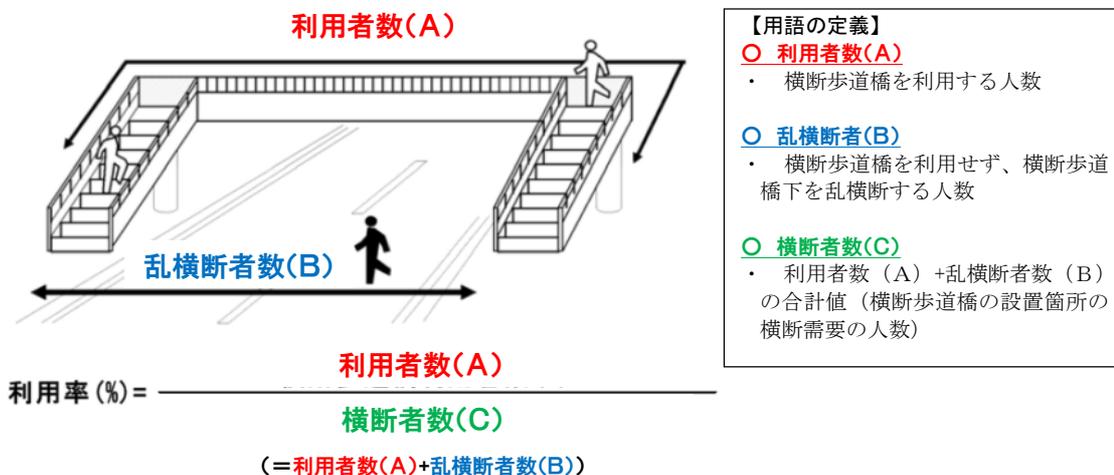


図 横断歩道橋の利用率の算定方法

(出典：静岡県横断歩道橋の撤去に関する手引き)

(3) 歩道の有効幅員

- 横断歩道橋の橋脚や昇降口により、歩道幅員が阻害される状況が見受けられているため、その状況を判断するために、歩道の有効幅員を整理する。
- 歩道の有効幅員は、「標準的な歩道幅員 (A)」と「横断歩道橋設置部の幅員 (B)」から算定する。

歩道の有効幅員

= 「標準的な歩道幅員 (A)」 — 「横断歩道橋設置部の幅員 (B)」



図 歩道の有効幅員の算定イメージ

(4) 視認性阻害の状況

1) 調査の目的

- ・ 平成 23～25 年度の横断歩道橋付近の交通事故の発生状況を確認したところ、横断歩道橋の橋脚や昇降口が、道路利用者の視認性を阻害することにより発生したと考えられる事故は、確認出来なかった。
- ・ しかし、ヒヤリ・ハットなどの状況も考えられるため、現地において視認性を確認する。

2) 調査の実施方針

① 基本的な考え方

- ・ 本調査では、『自動車からの視線』に着目し、各道路からの視認性を確認する。
- ・ また、『信号制御される交差点』に設置されるケースと『信号制御されない交差点又は単路』に設置されるケースでは、視認性の対象が異なるため、各横断歩道橋の設置箇所に合わせた調査を実施する。

表 各ケースにおける調査の視点

ケース	調査の視点① (対象道路からの視点)	調査の視点② (交差道路からの視点)
信号制御される 交差点	○ 対象道路を走行する自動車が、 交差道路へ左折する際に、横断 歩道橋が横断歩道への視界を遮 っていないか	○ 同左
信号制御されない 交差点又は単路	○ 交差道路を走行する自動車が、 対象道路へ左折する際に、横断歩道 橋が横断歩道への視界を遮ってい ないか	○ 交差道路を走行する自動車が、対 象道路へ流入する際、横断歩道橋 が、交差点の自動車、歩行者、自 転車への視界を遮っていないか

※ 対象道路： 横断歩道橋が設置される道路

※ 交差道路： 横断歩道橋が設置される道路と交差する道路

② 各ケースでの視点

a) 信号制御される交差点

【1】 横断歩道橋が設置される道路（対象道路）

- ・ 対象道路を走行する自動車、交差道路へ左折する際に、横断歩道橋の昇降口や橋脚が横断歩道を利用する歩行者、自転車への視界を遮る状況が考えられる。
- ・ このため、本調査では、対象道路上において、横断歩道橋が設置される箇所から、交差道路側の横断歩道が確認できない場合、視認性が阻害されていると考える。



図 対象道路を走行する自動車からの視認性阻害調査のイメージ

【2】 横断歩道橋が設置される道路と交差する道路（交差道路）

- ・ 交差道路を走行する自動車、対象道路へ左折する際に、横断歩道橋の昇降口や橋脚が横断歩道を利用する歩行者、自転車への視界を遮る状況が考えられる。
- ・ このため、本調査では、交差道路上において、横断歩道橋が設置される箇所から、対象道路側の横断歩道が確認できない場合、視認性が阻害されていると考える。

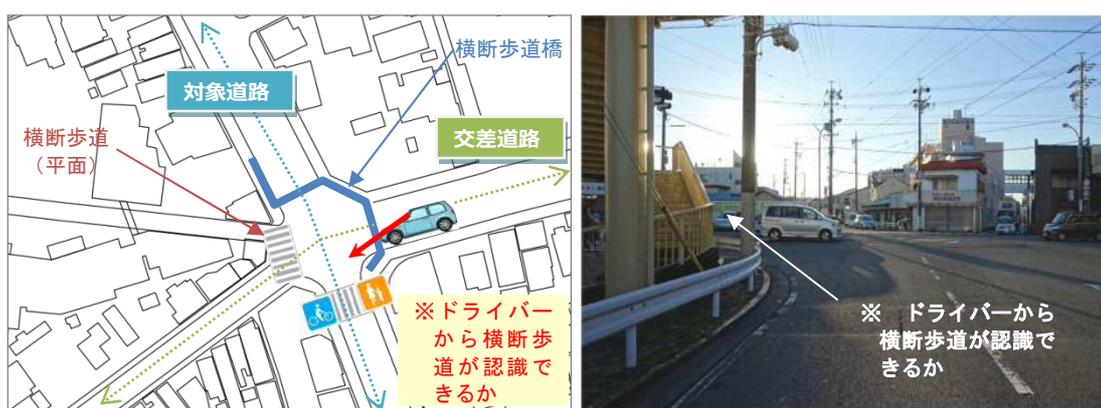


図 交差道路を走行する自動車からの視認性阻害調査のイメージ

b) 信号制御されない交差点又は単路

【1】 横断歩道橋が設置される道路(対象道路)【再掲： 1) 信号制御される交差点と同様】

- ・ 対象道路を走行する自動車が、交差道路へ左折する際に、横断歩道橋の昇降口や橋脚が横断歩道を利用する歩行者、自転車への視界を遮る状況が考えられる。
- ・ このため、本調査では、対象道路上において、横断歩道橋が設置される箇所から、交差道路側の横断歩道(横断部)が確認できない場合、視認性が阻害されていると考える。



図 対象道路を走行する自動車からの視認性阻害調査のイメージ

【2】 横断歩道橋が設置される道路と交差する道路(交差道路)

- ・ 交差道路を走行する自動車が、横断歩道橋の橋脚、昇降口が視認性の障害となり、対象道路の自動車、歩行者、自転車を認識できない状況が考えられる。
- ・ このため、本調査では、交差道路の停止線付近から交差点の自動車、歩行者、自転車が確認できない場合、視認性が阻害されていると考える。



図 交差道路を走行する自動車からの視認性阻害調査のイメージ

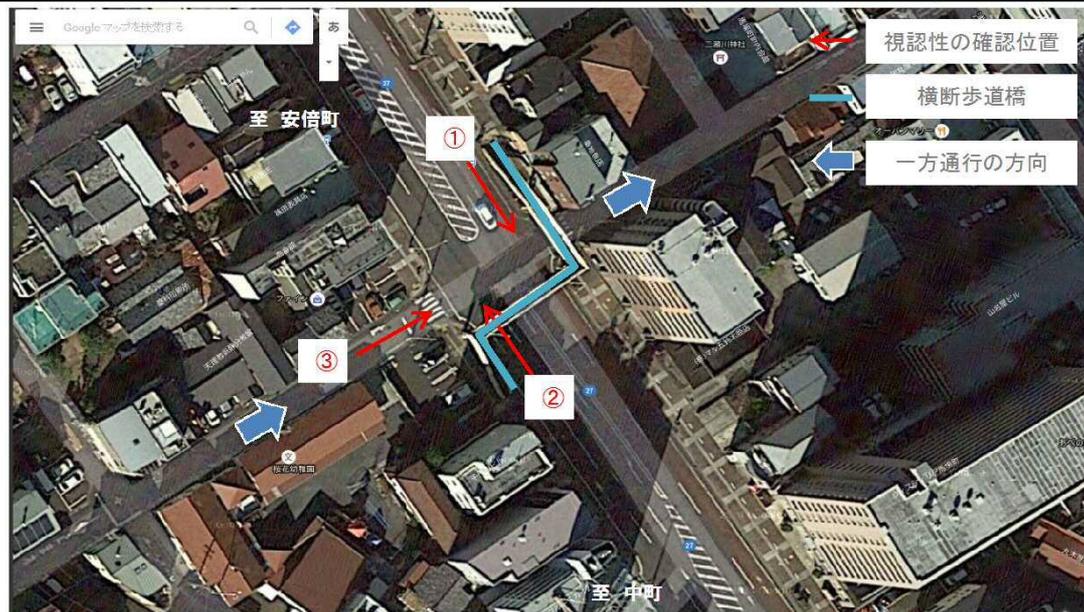
◇ 視認性阻害の状況

評価方法

交差点(信号あり)

交差点(信号なし)、単路

整理番号	管理番号	歩道橋名	視認性阻害 (箇所)		
			対象道路	交差道路	計
5	5	八千代町歩道橋	2	0	2



位置	確認位置	視認性阻害状況
①	対象道路	有り

・ 横断歩道橋は視認時の支障となっており、左折時に交差道路側の横断歩道を認識することが困難である。



位置	確認位置	視認性阻害状況
②	対象道路	有り

・ 横断歩道橋は視認時の支障となっており、左折時に交差道路側の横断歩道を認識することが困難である。



位置	確認位置	視認性阻害状況
③	交差道路	無し

・ 横断歩道橋は視認時の支障となっておらず、対象道路側の交差点を認識することが可能である。



位置	確認位置	視認性阻害状況

図 調査カルテ (視認性阻害) の取りまとめイメージ

3. 基礎調査の結果

○ 基礎調査を実施した結果を各調査視点から総合的に評価する。

(1) 自動車交通量

① 横断歩道橋が設置される道路の規模

- 本市が管理する横断歩道橋は、12時間の自動車交通量が25,000(台)、車道幅が20m以内の範囲に集中して設置されている。

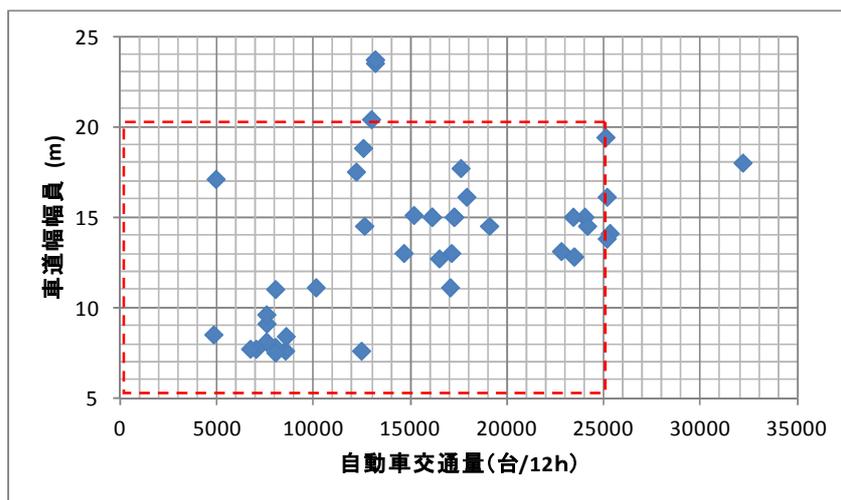


図 車道幅員と12時間自動車交通量

② 設置基準の適合状況

- 本市が管理する横断歩道橋は、全体の27%である12橋のみが適合基準に合致している。
- 適合しないケースは、全体の73%、32橋となっている。

※ 「立体横断施設技術基準・同解説」では、ピーク1時間あたりの横断者数を100人以上としている。

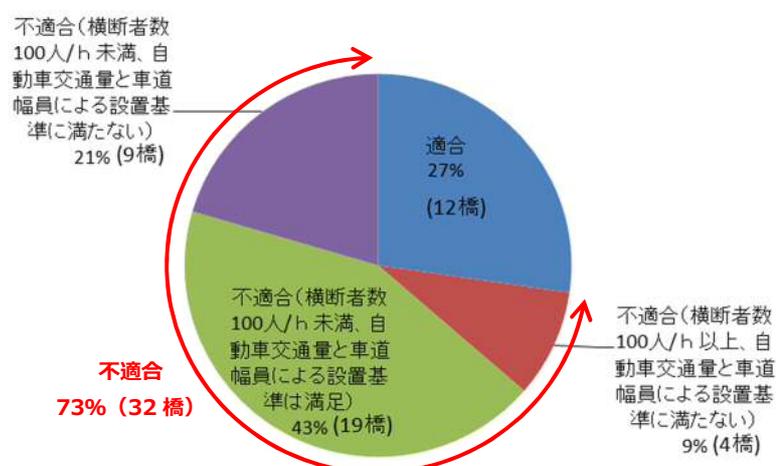


図 対象となる横断歩道橋の設置基準の適合状況

(2) 横断利用者数

① 横断歩道橋の利用率（ピーク 1 時間）

- ・ 本市が管理する横断歩道橋は、自動車交通量が少ない場合、横断歩道橋を利用せず、車道を乱横断する状況が見られる。
- ・ また、車道幅員が狭いほど、乱横断者が増加する傾向が見られる。

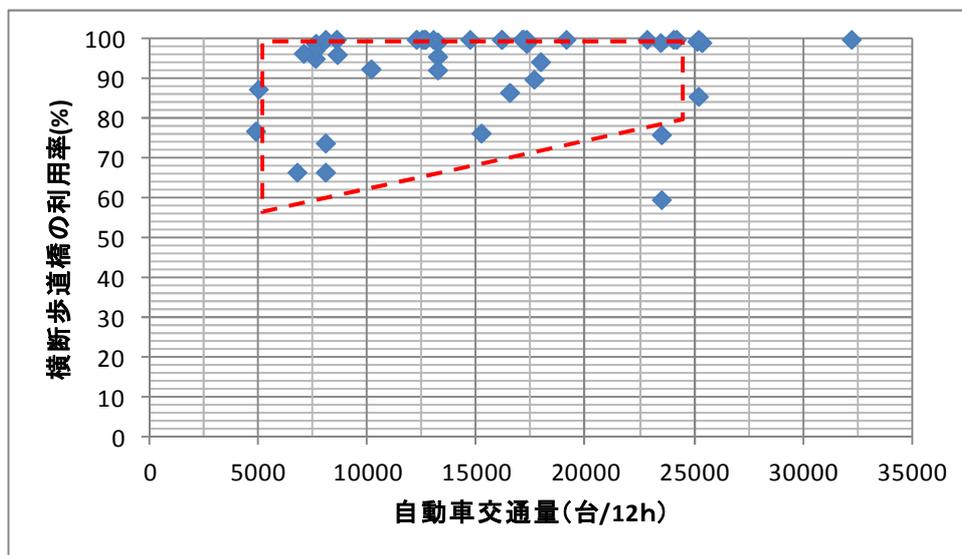


図 横断歩道橋の利用率と 12 時間自動車交通量

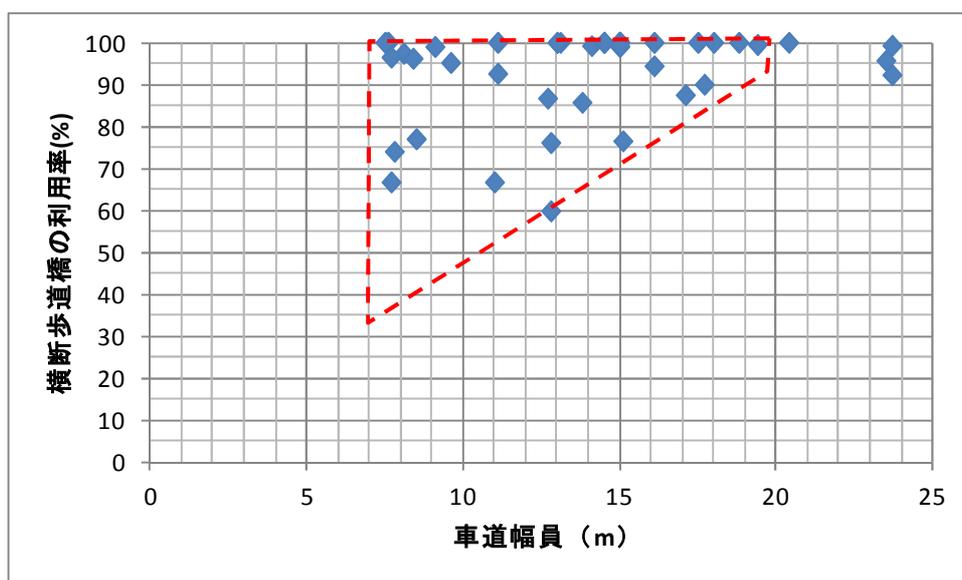


図 横断歩道橋の利用率と車道幅員

② 横断歩道橋別の利用率（ピーク 1 時間）

- ・ 葵区では 40 : 籠上歩道橋の利用率が 80%未満となっている。
- ・ 駿河区では、24 : 八幡二丁目歩道橋、25 : 八幡三丁目歩道橋の利用率が 80%未満となっている。
- ・ 清水区では、29 : 五見坂歩道橋、30 : 蒲原東小歩道橋、37 : 辻四丁目歩道橋の利用率が 80%未満となっている。

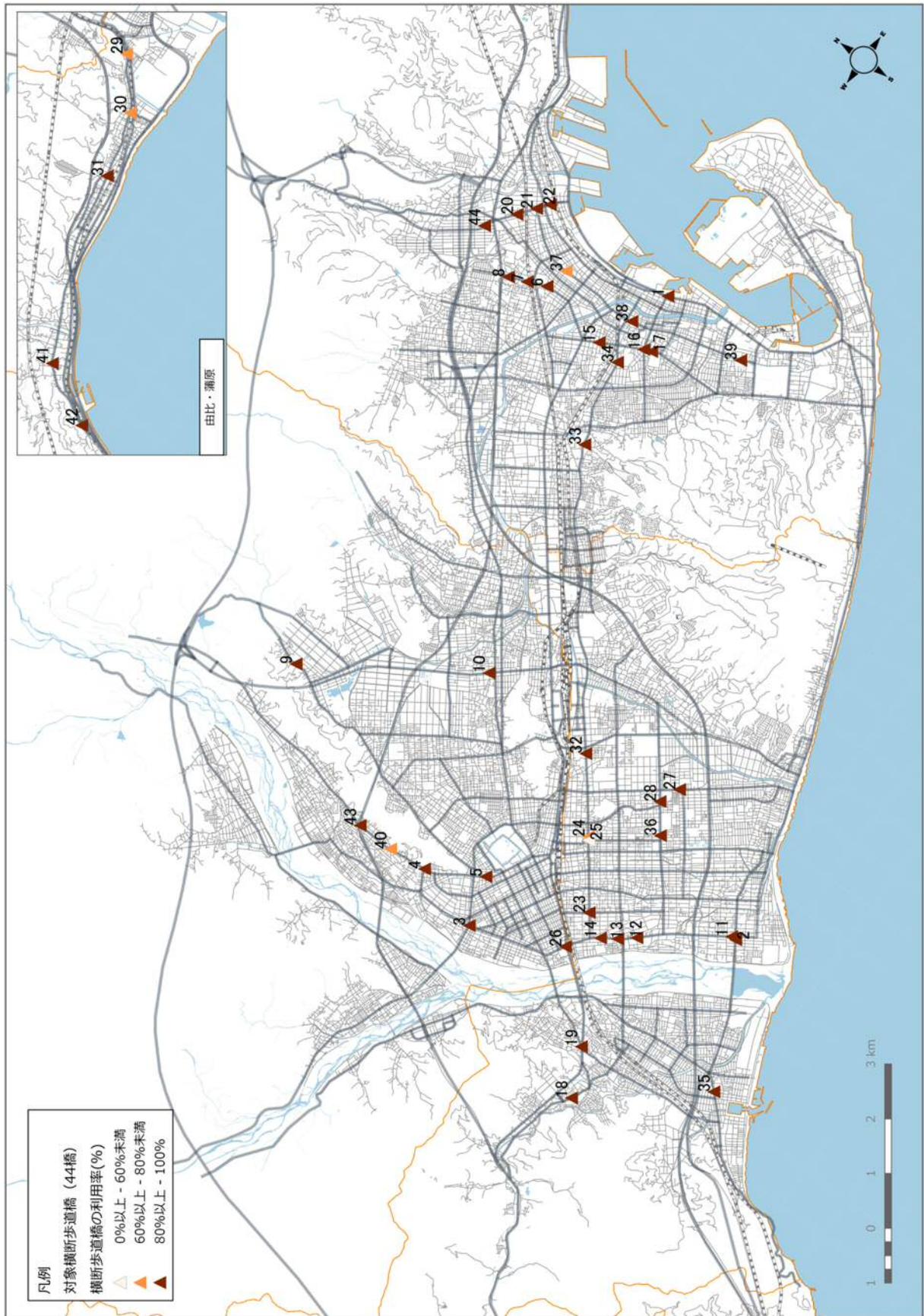


図 横断歩道橋の利用率

(3) 利用目的別の傾向

① 利用目的別の横断歩道橋数

- 本市が管理する横断歩道橋では、通学路利用が最も多く 36 橋 (82%) となっている。
- 次いで、商業系・通学路が 3 橋 (7%)、商業系 1 橋 (2%)、観光・通学路 1 橋 (2%) となっており、それ以外の目的の横断歩道橋が 3 橋 (7%) となっている。

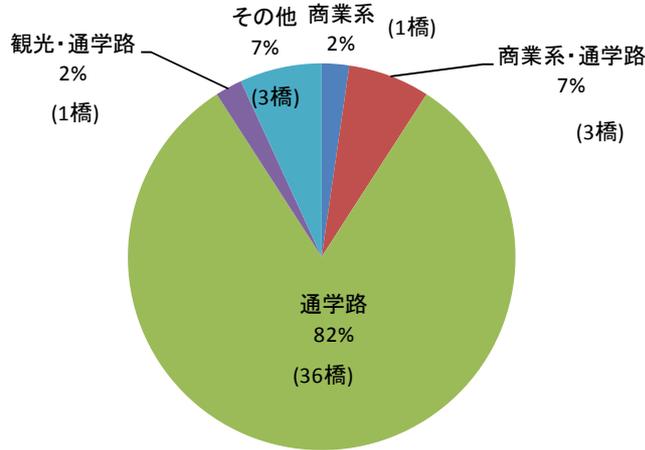


図 主な利用目的別の横断歩道橋数

② 利用目的別の横断者数

- 横断者数 100 (人/h) 以上の横断歩道橋は 16 橋 (36%) となっている。
- 1：入船町歩道橋が、横断歩道橋の中で最も横断者数が多く、1,003 (人/h) が横断している。
- 商業系・通学路では、25：八幡三丁目歩道橋が最も多く、189 (人/h)、通学路のみでは、32：曲金歩道橋が最も多く 535 (人/h) が横断している。

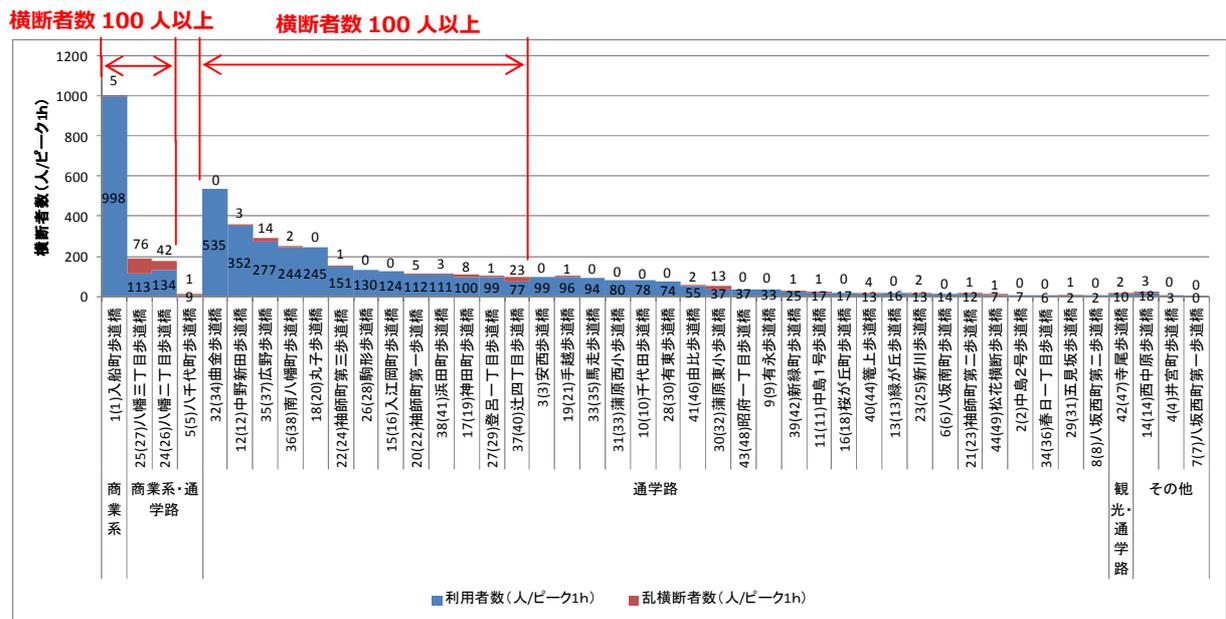


図 利用目的別の横断者数

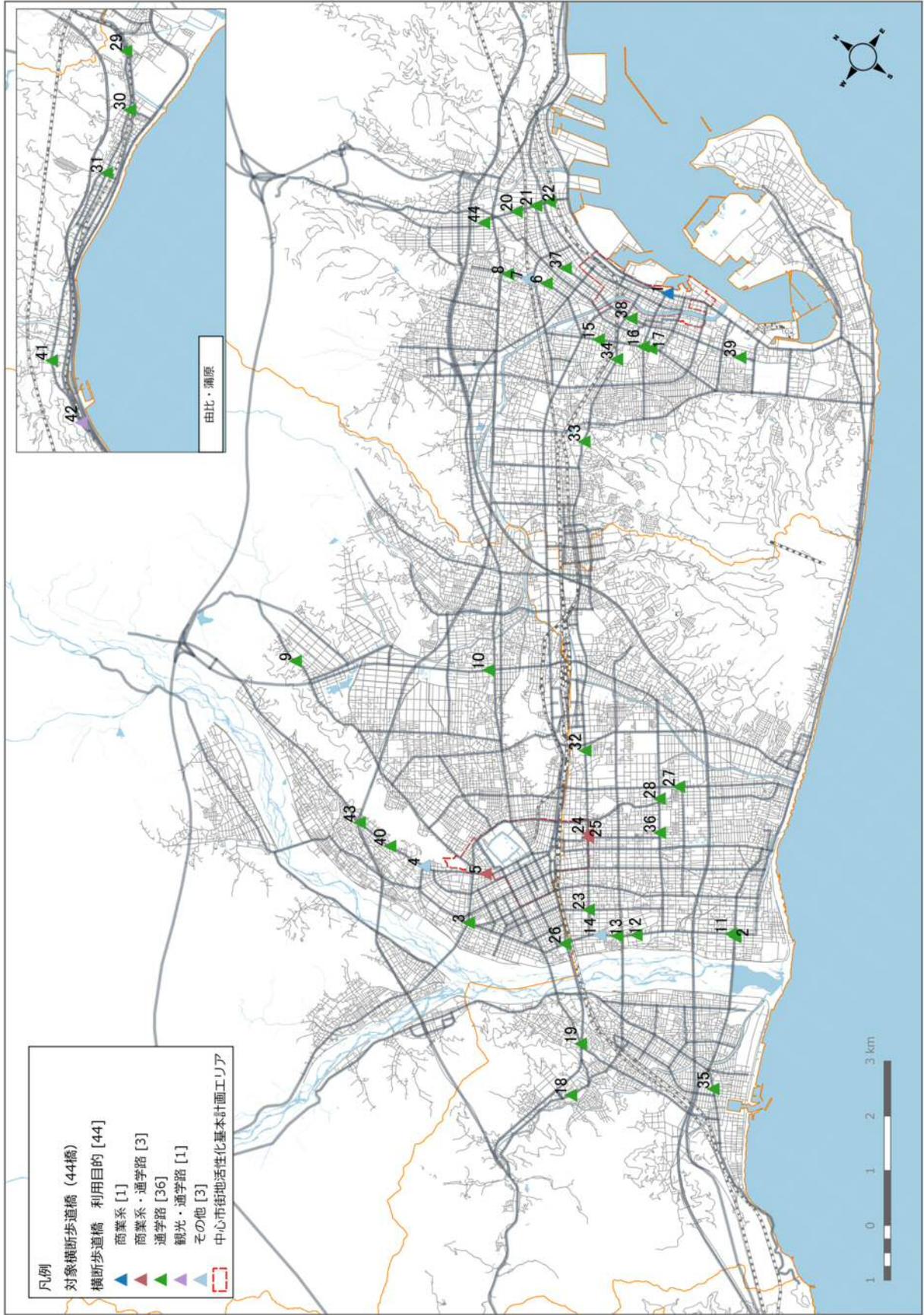


図 各横断歩道橋の主な利用目的

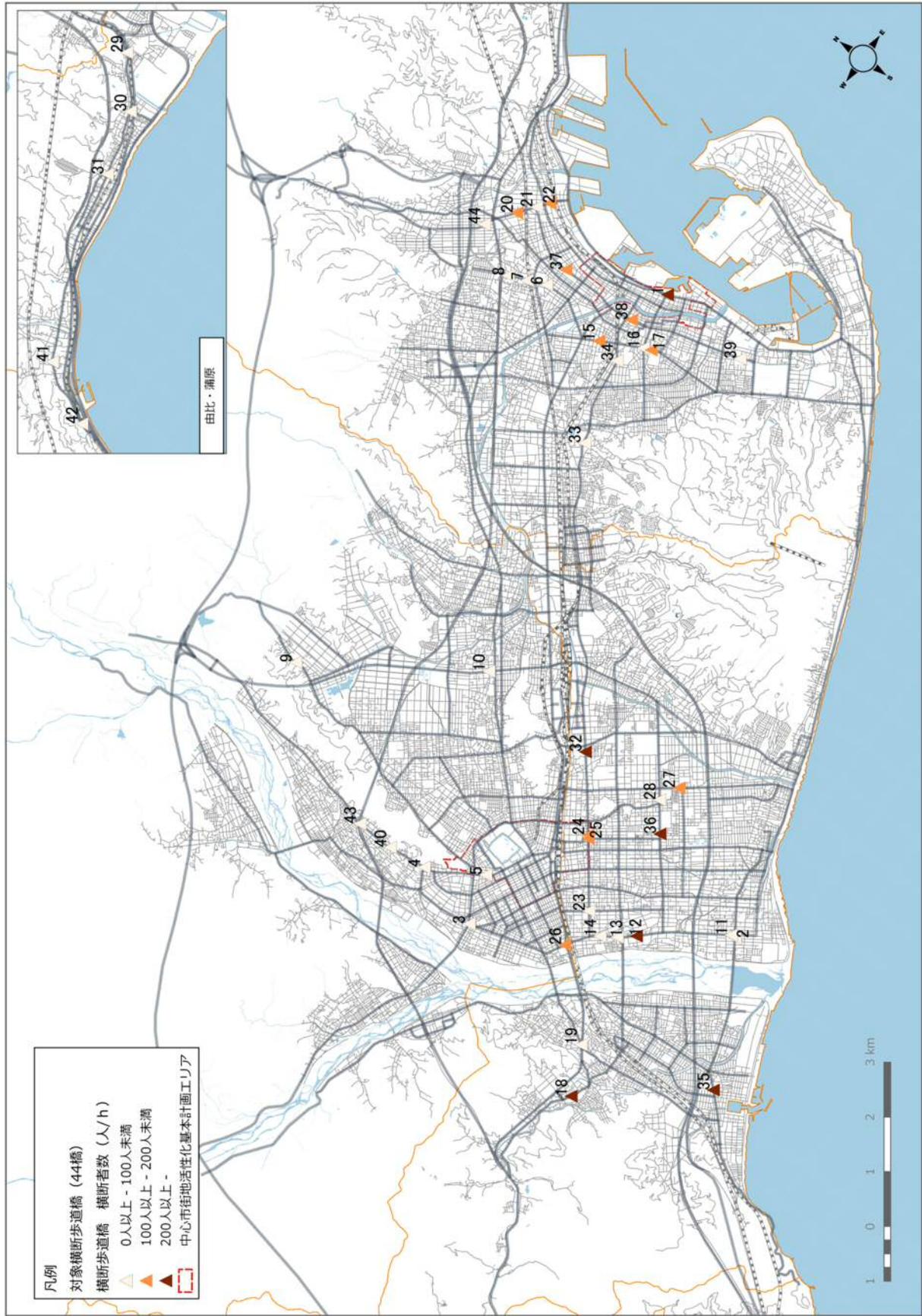


図 各横断歩道橋の横断者数

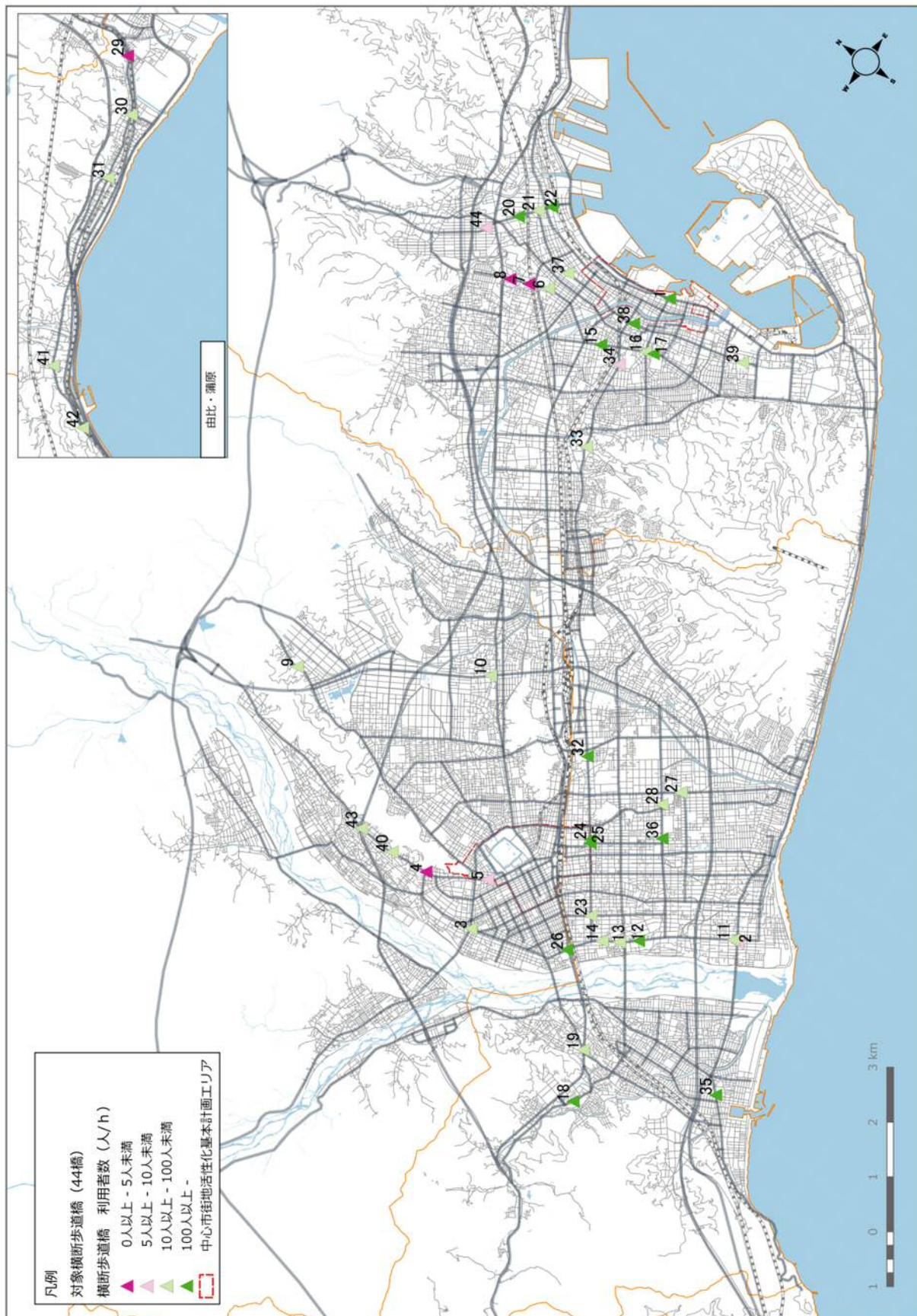


図 各横断歩道橋の利用者数

(4) 近傍の道路横断施設の設置状況

① 代替となる横断施設（平面横断）までの最短距離区分

- 対象となる横断歩道橋から最も近傍となる代替横断施設（平面横断）までの距離は、150m以上が多く17橋（39%）となっている。
- 一方、50m未満に代替横断施設（平面横断）が設置される箇所は5橋（11%）となっている。

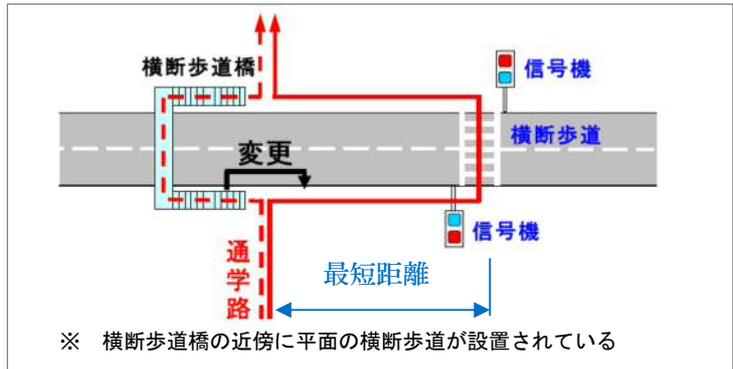
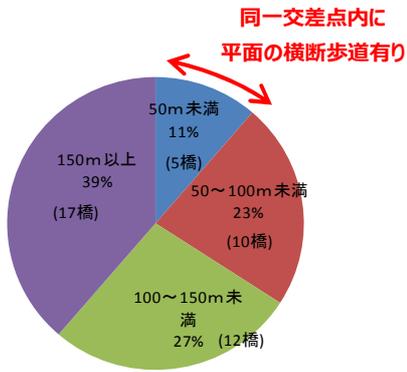


図 代替となる横断施設（平面横断）までの最短距離の区分

図 代替となる横断施設（平面横断）の定義

② 各横断歩道橋の代替となる横断施設（平面横断）までの最短距離

- 横断歩道橋の代替となる横断施設（平面横断）までの最短距離のうち、最も長い箇所は、42：寺尾歩道橋であり、416mとなっている。
- 一方、交差点に設置される横断歩道橋で、横断歩道橋の反対側に平面横断が設置されている箇所は、25 八幡三丁目交差点、15 入江岡町歩道橋、25 新川歩道橋、28 有東歩道橋、4 井宮歩道橋の5橋となっている。

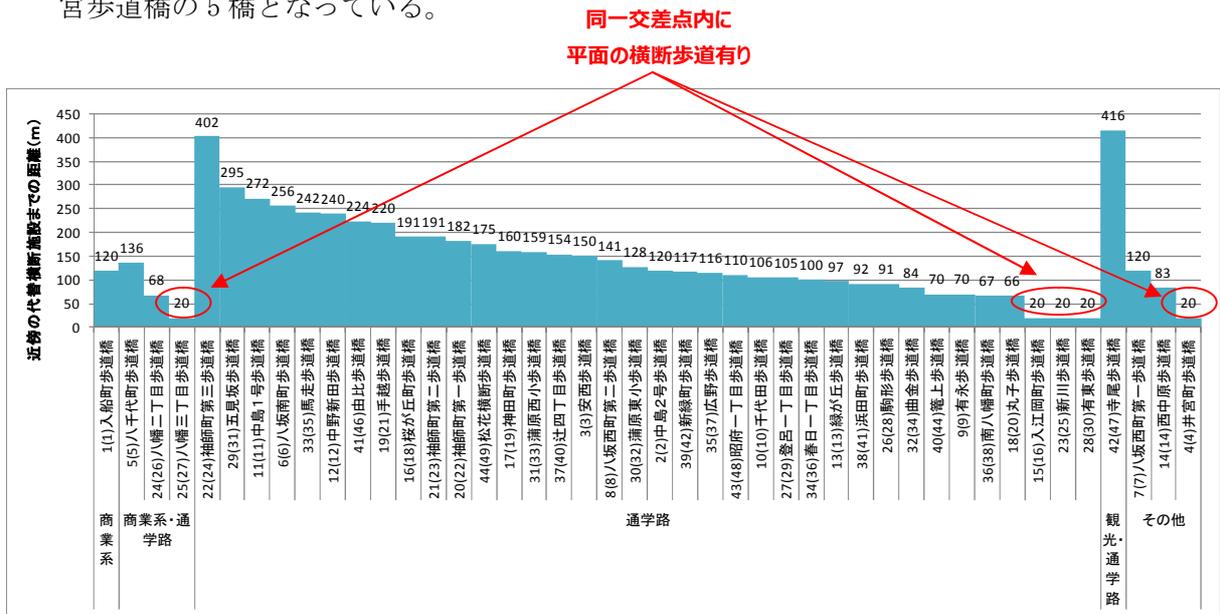


図 各横断施設の代替となる横断施設（平面横断）までの最短距離

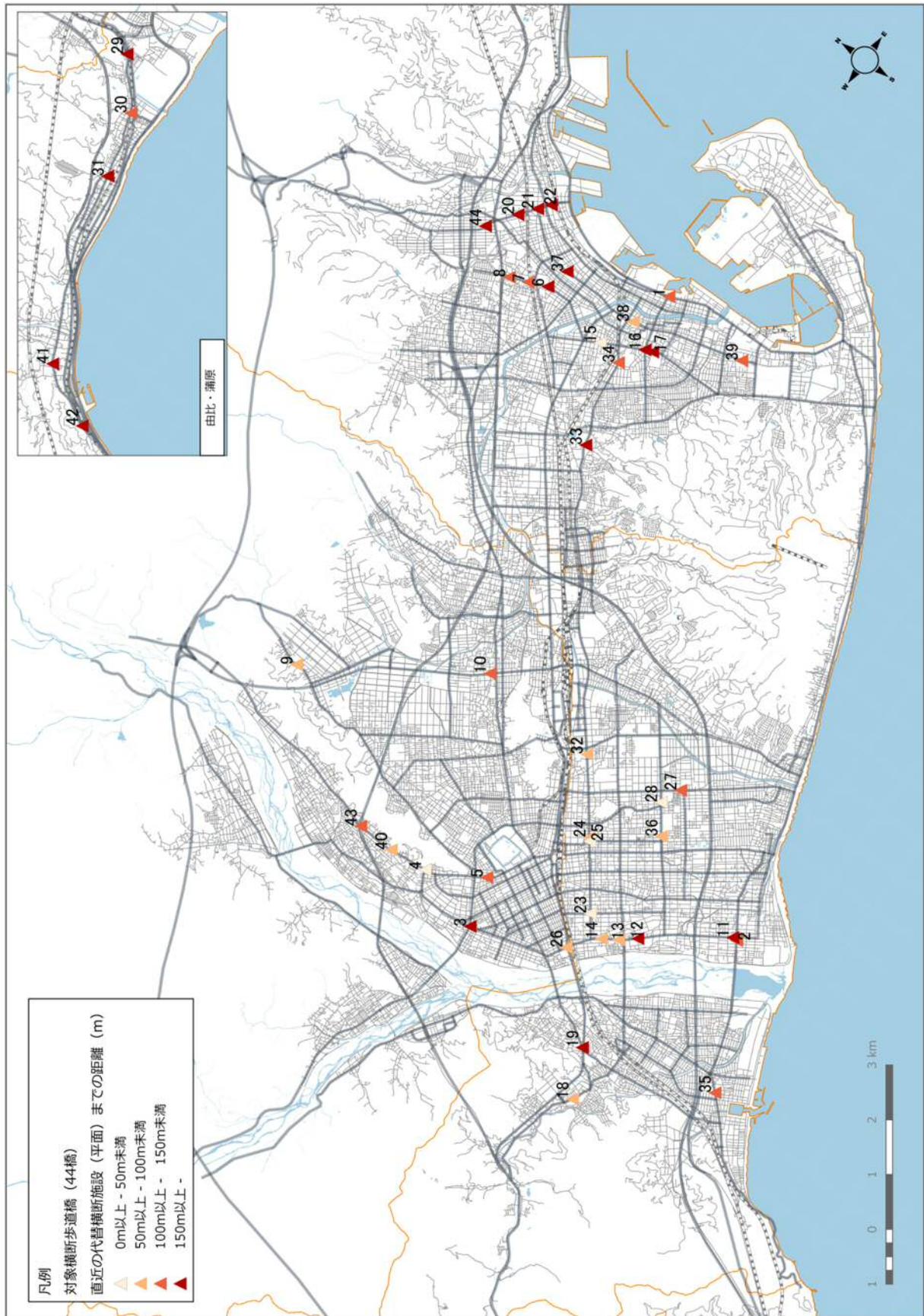


図 近傍の道路横断施設 (平面横断) までの距離

(5) 交通事故の状況等

① 横断歩道橋が起因する交通事故の発生状況／ 視認性阻害の状況

- 平成 23～25 年度の横断歩道橋付近の交通事故の発生状況を確認したところ、横断歩道橋の橋脚や昇降口が、道路利用者の視認性を阻害することにより発生したと考えられる事故は、確認出来なかった。
- しかし、ヒヤリ・ハットなどの状況も考えられるため、現地において視認性を確認した。
- 今回の調査方法により、横断歩道橋が自動車からの視認性を阻害していると考えられる箇所は、13 橋 (30%) となっている。

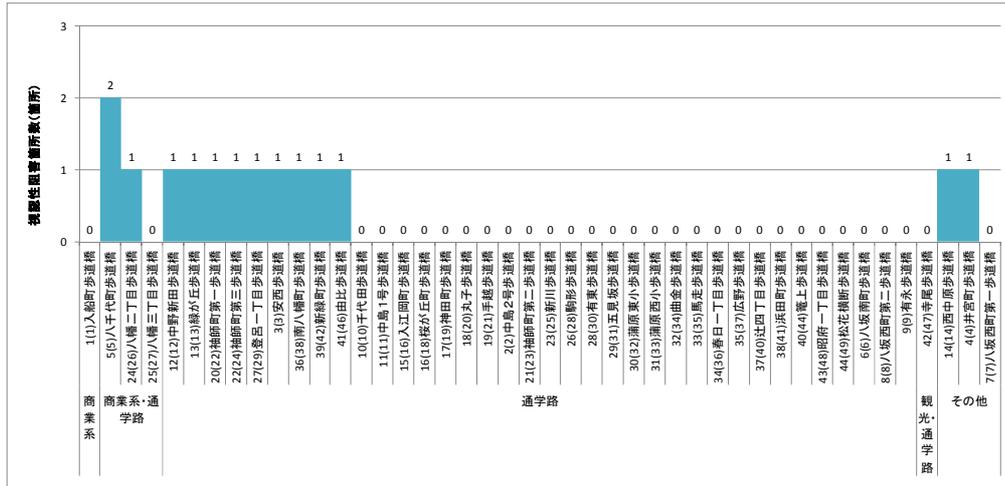


図 横断歩道橋別の視認性阻害箇所数の状況

② 歩道の有効幅員

- 横断歩道橋の橋脚や昇降口が歩道幅員を阻害している状況を歩道の有効幅員で整理したところ、18 橋 (41%) で横断歩道橋により、すれ違い通行のできる歩道幅員 1.5mが確保されていない状況となっている。
- 特に、横断歩道橋により、歩道の有効幅員が 0.8m未満となる狭隘な箇所は 1 橋 (2%) となっている。(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律／ 建築物移動等円滑化基準： 建物の出入口、エレベーターの出入口 (車椅子利用の最小幅))



図：歩道幅員を阻害するイメージ

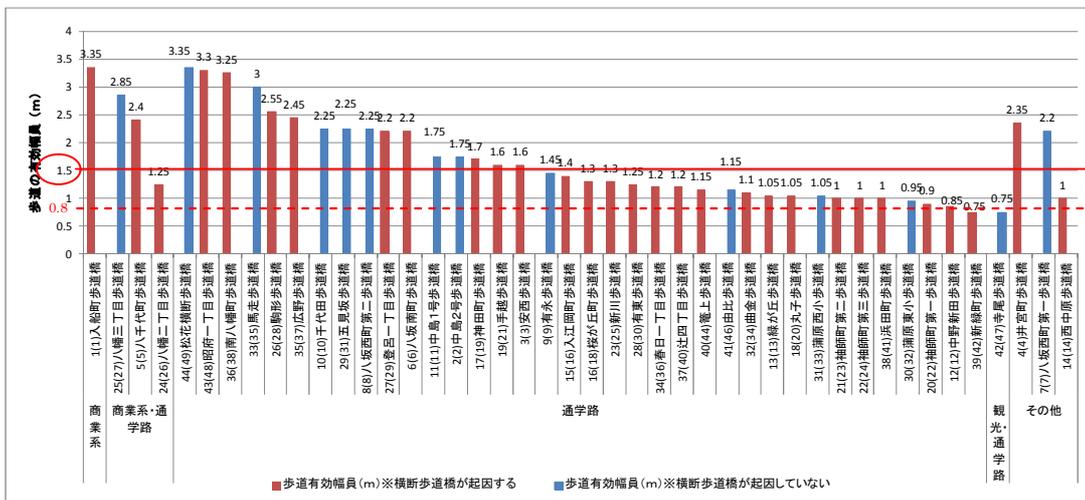


図 横断歩道橋別の歩道有効幅員の状況

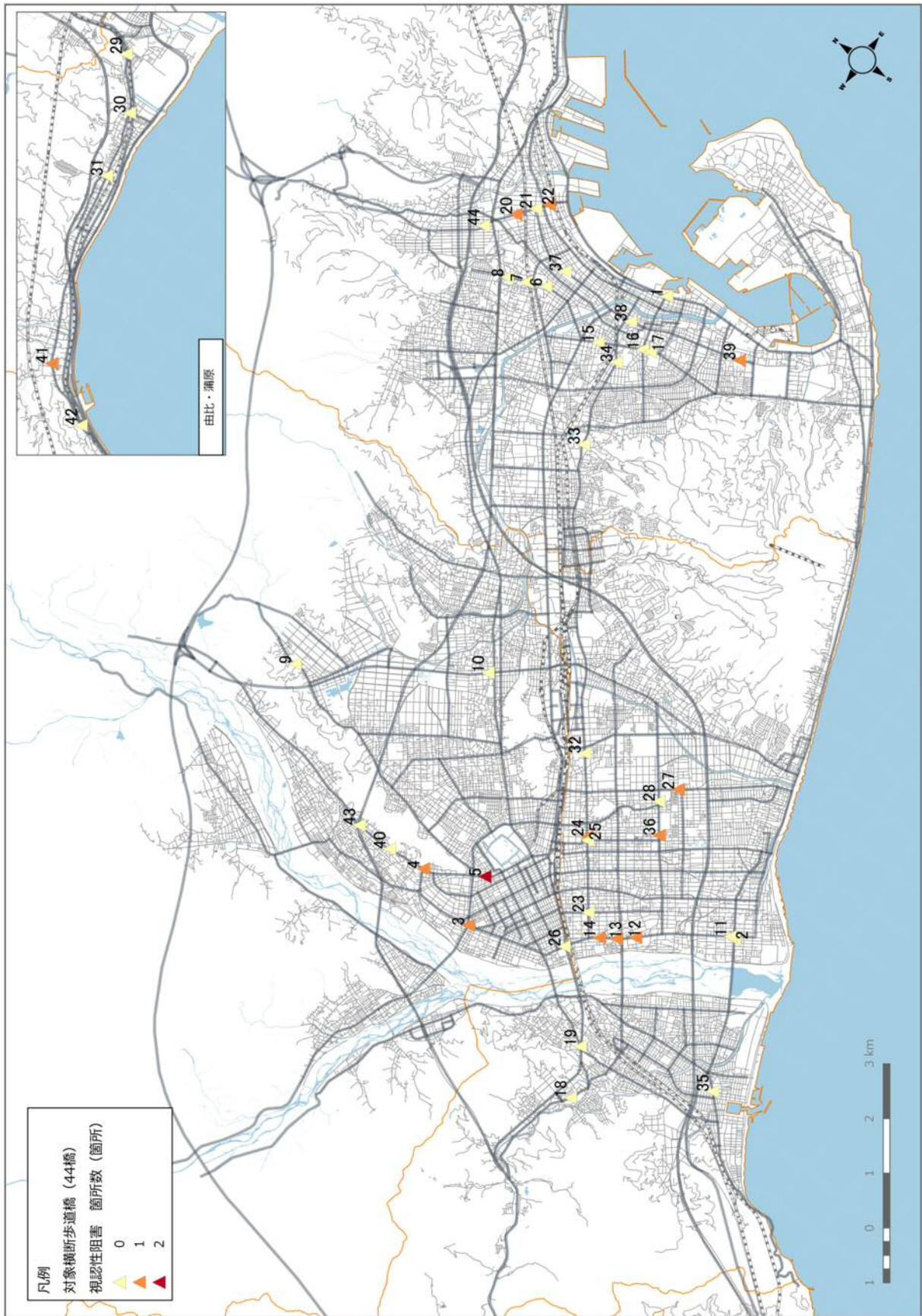


図 各横断歩道橋の視認性阻害の状況

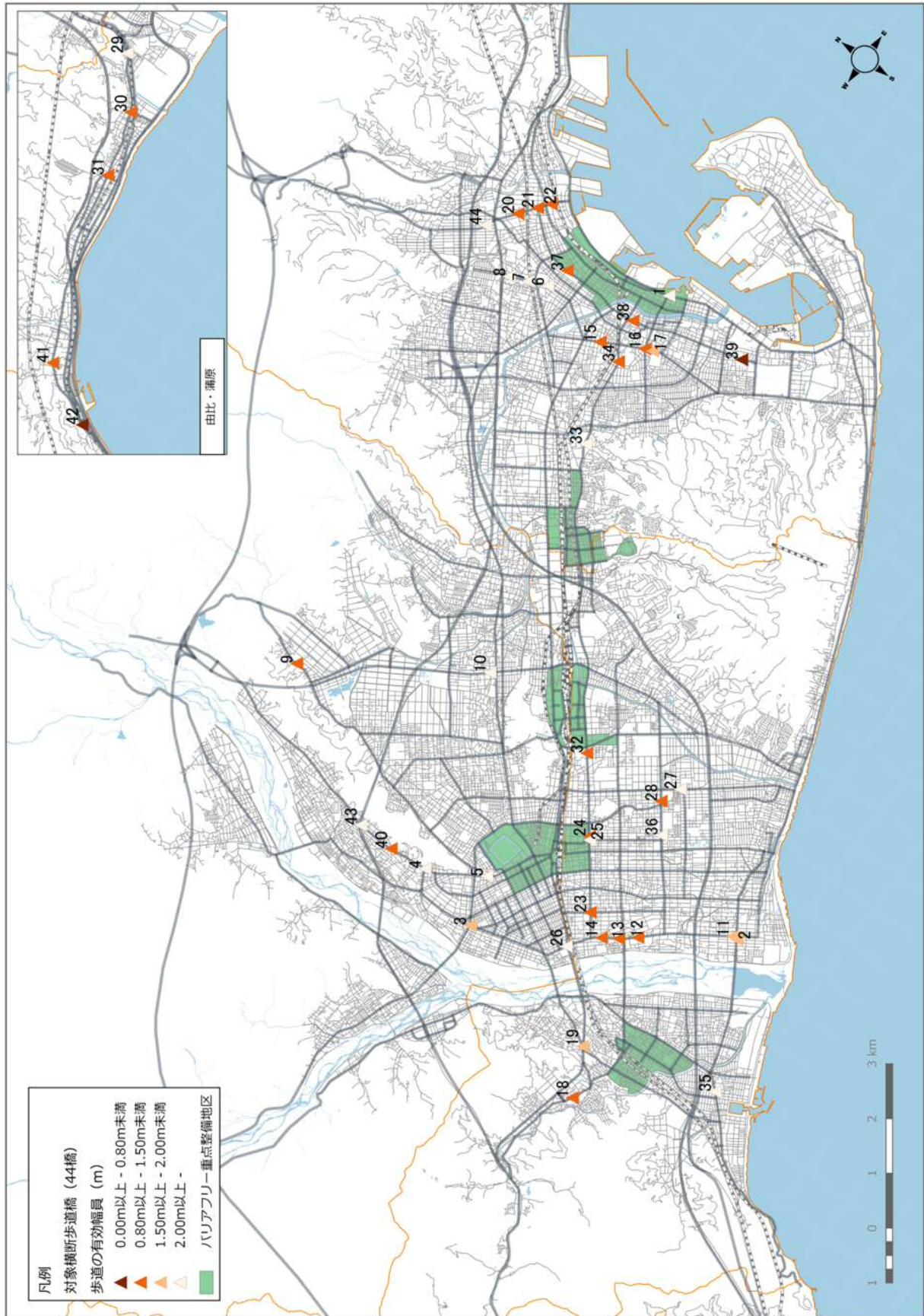


図 各横断歩道橋の歩道の有効幅員の状況

(6) 道路の位置付け

① 緊急輸送路上等における横断歩道橋

- ・ 県が指定する第1～3次緊急輸送路上に設置される「本市が管理する横断歩道橋」は27橋(61%)となっている。
- ・ また、本市が「緊急輸送路確保計画検討会」で県の緊急輸送路を補完する道路として位置付けした候補路線「優先確保ルート候補路線※」上には11橋(25%)となっている。
- ・ 一方、県が指定する緊急輸送路及び優先確保ルート候補路線上において、「中部版くしの歯作戦ルート」として位置付けされる道路上にある「本市が管理する横断歩道橋」は12橋となっている。

※「優先確保ルート候補路線」とは、防災拠点間を結ぶアクセスルート及び緊急輸送路が通行不能となった場合の迂回候補路線

(出典：緊急輸送路確保計画検討会／平成27年3月 静岡市)

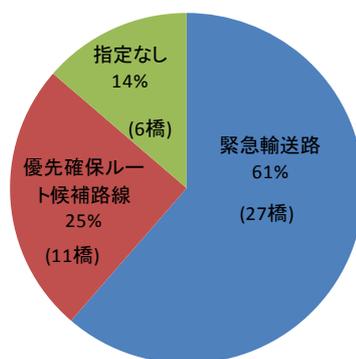


図 緊急輸送路上等に設置される本市の横断歩道橋の割合

② 津波避難対象区域内に設置される横断歩道橋

- ・ 津波避難対象区域内に設置される横断歩道橋は9橋(20%)となっている。

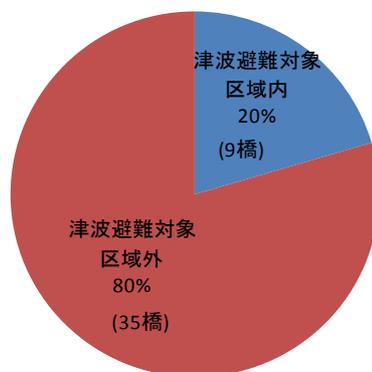


図 津波避難対象区域内外に設置される横断歩道橋の割合

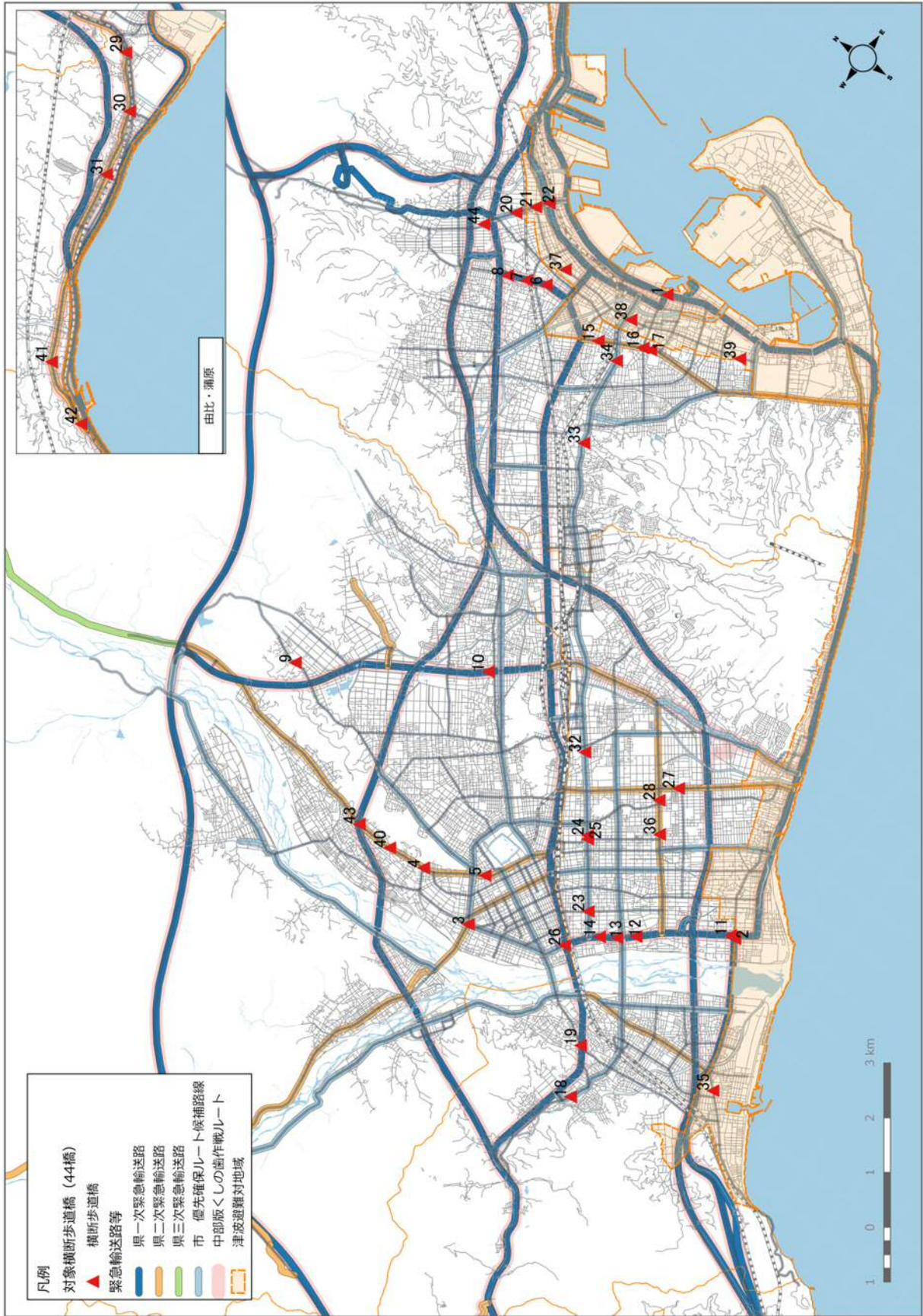


図 緊急輸送路等上及び津波避難対象区域に設置される横断歩道橋状況

③ 歩行者優先エリア内に設置される横断歩道橋

- ・ 少子高齢社会の到来に伴い、誰もが移動しやすい歩行空間の確保が求められている「バリアフリー重点整備地区」には、横断歩道橋が4橋設置されている。
- ・ また、参考として、交通事故対策が実施されている「コミュニティゾーン形成エリア」では横断歩道橋が1橋、「あんしん歩行エリア」では横断歩道橋が9橋、「ゾーン30」では横断歩道橋が5橋設置されている。

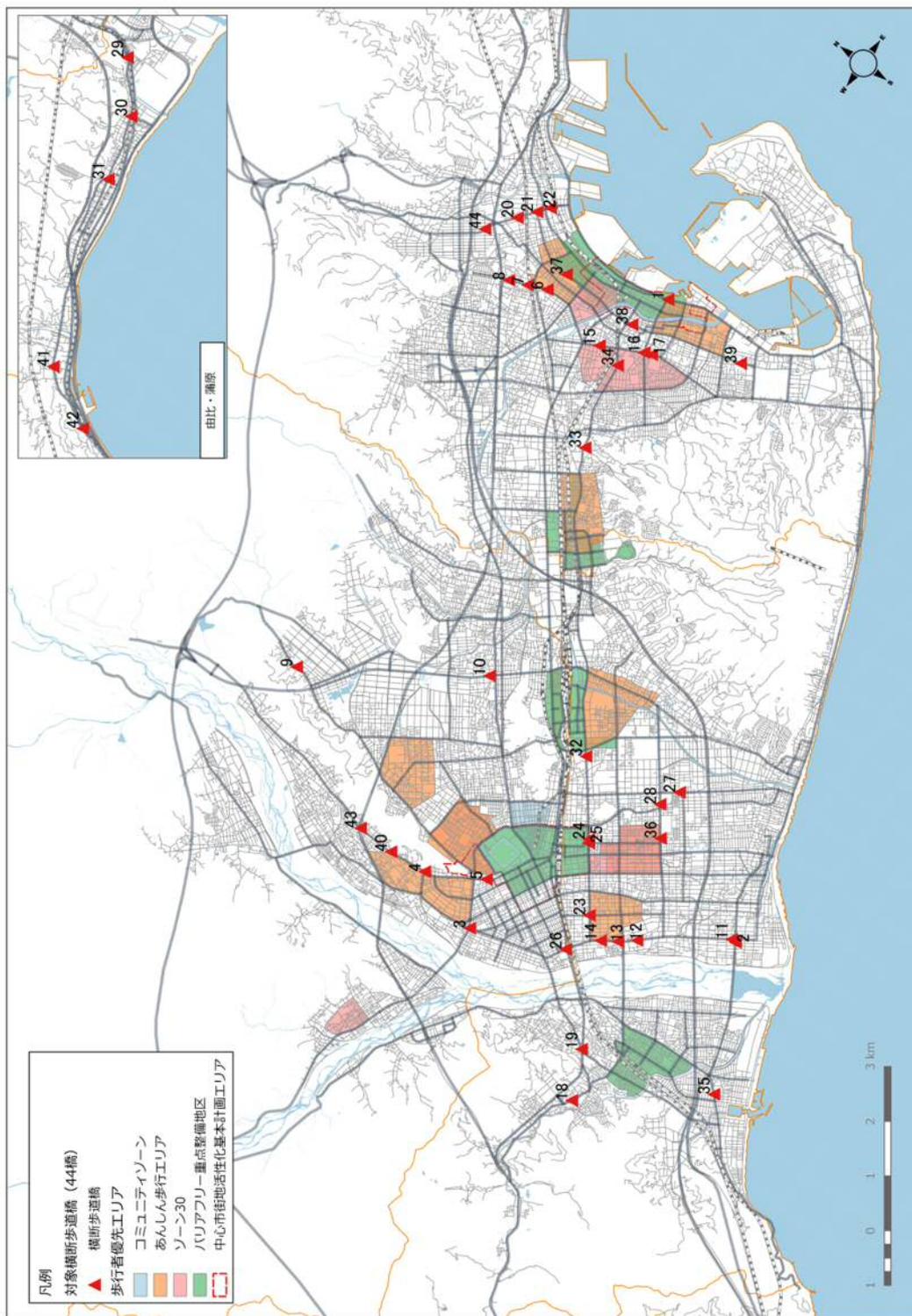


図 歩行者優先エリア内に設置される横断歩道橋

(7) 横断歩道橋の劣化診断状況

- 対象となる横断歩道橋のうち、劣化診断区分Ⅲ（早期に措置を講じるべき）は、27橋（61%）となっている。
- 劣化診断区分Ⅳ（緊急に措置を講じるべき）は、0橋となっている。

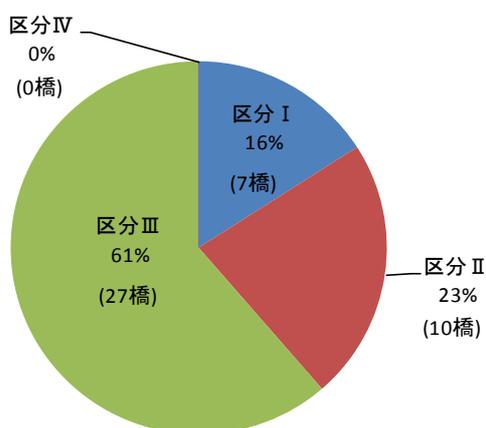


図 対象となる横断歩道橋の劣化診断状況
 (出典：平成27年度 横断歩道橋点検業務委託)

■ 劣化診断区分

表 健全性の診断と措置の基本的な考え方

区分	状態	措置の基本的な考え方
I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。	監視や対策を行う必要のない状態をいう。
II 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。	状況に応じて、監視や対策を行うことが望ましい状態をいう。
III 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。	早期に監視や対策を行う必要がある状態をいう。
IV 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。	緊急に対策を行う必要がある状態をいう。

(出典：横断歩道橋定期点検要領 (H26.6) 【国土交通省道路局】)

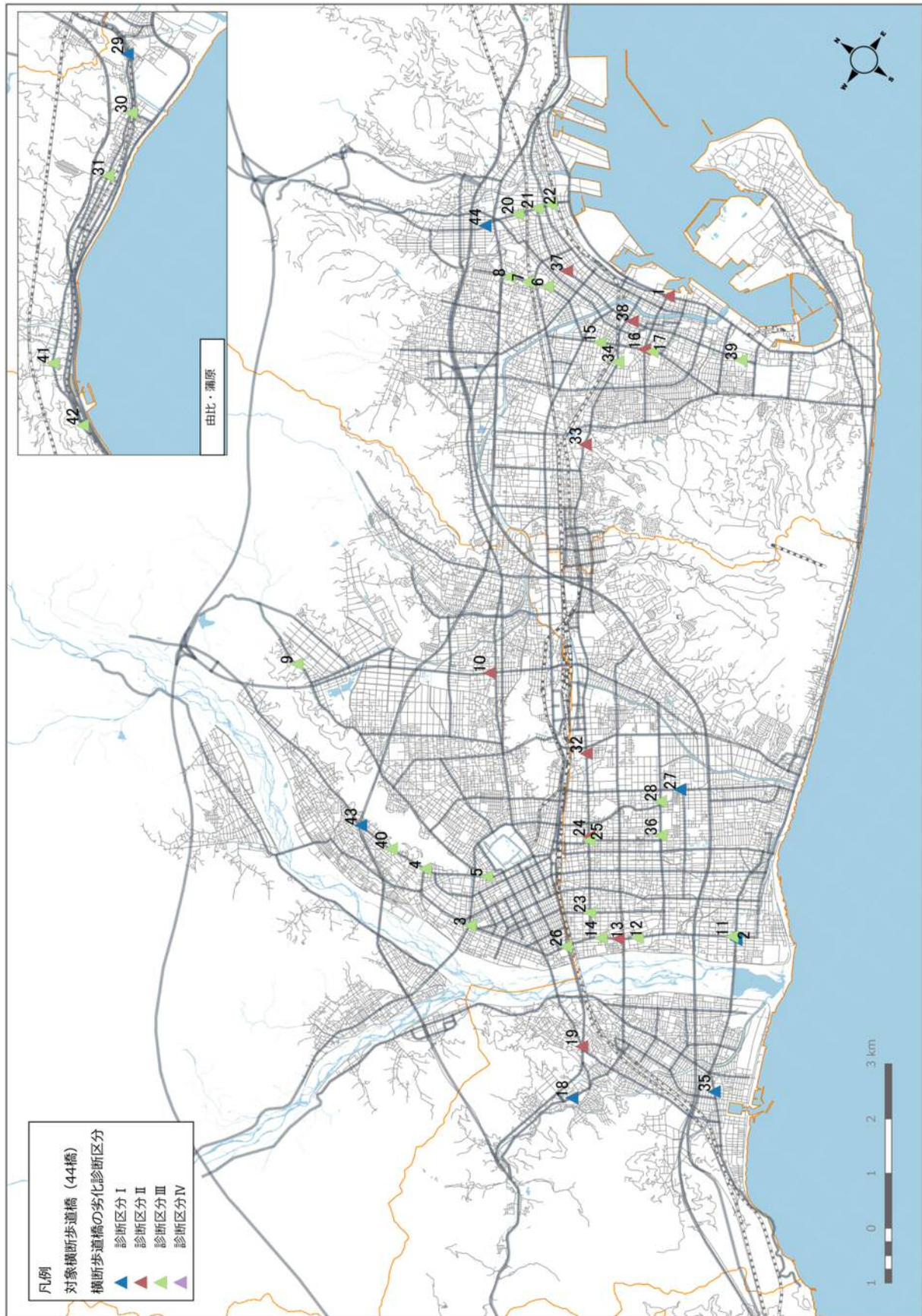


図 横断歩道橋の劣化診断状況

4. 基礎調査結果のまとめ

○ 基礎調査から得られた結果を総合的に評価した結果のまとめを下表に整理する。

表 基礎調査結果のまとめ

調査の視点・内容		調査結果のまとめ
1 自動車交通量 道路断面構成	○ 横断歩道橋設置箇所の自動車交通量（12時間及びピーク1時間当たりの断面交通量）	○ 本市が管理する横断歩道橋は、12時間自動車交通量が25,000（台）、車道幅が20m以内の範囲に集中している。
	○ 横断歩道橋設置箇所の道路幅員	
	○ 設置基準の適合判定	○ 12橋（27%）のみが、「立体横断施設技術基準・同解説」に示される設置基準を満たしている。
2 横断者数	○ 横断歩道橋の利用者数及び乱横断者数（ピーク1時間）	○ 自動車交通量が少ない場合、横断歩道橋を利用せず、車道を乱横断する状況が見られる。 ・ また、車道幅員が狭いほど、乱横断者が増加する傾向が見られる。
	○ 横断歩道橋の利用率（ピーク1時間）	○ 6箇所横断歩道橋では、利用率が80%未満となっている。
3 利用状況	○ 通学及び日常利用の状況（公共施設、大規模施設への移動経路での利用等）	○ 通学利用される横断歩道橋が主体であり、40橋（91%）となっている。 ○ 商業系利用される「1：入船町歩道橋」の横断者が最も多く1,003（人/h）となっている。 ○ 設置基準である横断者数100（人/h）以上の横断歩道橋は16橋（36%）となっている。
4 近傍の道路横断施設の設置状況	○ 横断歩道橋の代替となりうる周辺の道路横断施設（横断歩道、信号機等）の設置状況	○ 対象となる横断歩道橋から最も近傍となる代替横断施設（平面横断）までの距離は、150m以上が最も多く17橋（39%）となっている。 ○ 一方、50m未満に代替横断施設（平面横断）が設置される箇所は5橋（11%）となっている。
5 交通事故の状況	○ 事故履歴（周辺事故と歩道橋の因果関係等）	○ 横断歩道橋の橋脚や昇降口が道路利用者の視認性阻害により発生した事故は確認出来なかった。
	○ 視認性阻害の状況（自動車の視認性阻害の状況）	○ 横断歩道橋が自動車からの視認性を阻害していると考えられる箇所は、13橋（30%）となっている。
	○ 歩道の有効幅員（歩道狭隘の状況を把握）	○ 横断歩道橋の橋脚や昇降口が歩道幅員を阻害している状況を現地で確認し、歩道の有効幅員を整理した。 ○ その結果、横断歩道橋により、車椅子の利用が困難となる歩道の有効幅員が0.8m未満の狭隘な箇所は1橋（2%）となっている。
6 道路の位置付け	○ 通学利用（指定及び通学利用）	※ 「3 利用状況の調査」と同様
	○ 防災計画上の位置付け（緊急輸送路（県、市）の位置付け）（津波避難対象区域内の歩道橋）	○ 「県が指定する緊急輸送路」及び「市の優先確保ルート候補路線」上に設置される横断歩道橋は38橋（86%）となっている。 ○ 津波避難区域内に設置されている横断歩道橋は9橋（20%）となっている。
	○ 歩行者優先エリアでの位置付け（バリアフリー重点整備地区、あんしん歩行エリア等の位置づけ）	○ 少子高齢社会の到来に伴い、誰もが安全、安心して利用できる環境が確保されている「バリアフリー重点整備地区」には、横断歩道橋が4橋設置されている。
7 施設の老朽化状況	・ 施設の損傷度合い	○ 措置が講じる必要がある劣化診断分Ⅲは、27橋（61%）となっている。（但し、劣化診断区分Ⅳは0橋）

第3章 横断歩道橋の在り方

1. 「横断歩道橋の在り方」の選定方針

- 本基本方針における3つの基本的な考え方に基づく、選定方針により、対象となる横断歩道橋の今後の在り方を検討する。

(1) 増加するストックの対応

■ 選定方針1

- 必要性の認められる横断歩道橋は、「存続」とする。
- 但し、増加するストックに対応していくため、「必要性が低いと判断される横断歩道橋」は、横断歩道橋の利用状況等を考慮し、撤去候補とする。

□ 選定方法

- ① 横断歩道橋の設置箇所の道路横断数が100（人/ピーク1時間）以上かつ、その時間の道路の往復合計交通量と横断幅員の関係が「立体横断設技術基準・同解説」に示される設置基準を満たす場合は、存続とする。



図 選定箇所のイメージ

- ② 「近年、建設された新しい横断歩道橋」は、必要性が明らかのため、存続とする。



図 選定箇所のイメージ

(2) 少子高齢社会への対応、通学路の安全確保

■ 選定方針 2-1

- 横断歩道橋は、歩行者と自動車を物理的に分離できるため、児童、生徒の安全を守ることができる有力な道路横断施設である。
- このため、「通学路指定（通学利用）」の横断歩道橋は、通学路上の安全性確保のため、存続を基本とする。
- 但し、利用者が著しく少ない状況の場合は、必要性が低いと判断し、撤去候補とする。

□ 選定方法

- ① 設置基準を満たさない横断歩道橋を対象とする。
- ② 対象となる横断歩道橋が、「通学路指定」または「通学利用されている横断歩道橋」の場合は、通学路上の安全性確保のため、存続を基本とする。



図 選定箇所のイメージ

- ③ 但し、利用者数が著しく少ない場合は、必要性が低いと判断し、撤去候補とする。

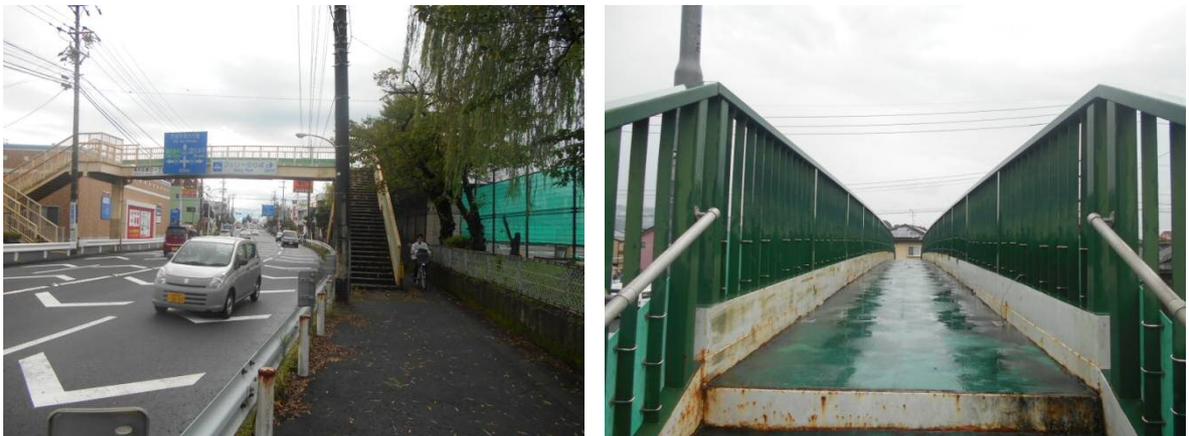


図 選定箇所のイメージ（利用状況）

■ 選定方針 2-2

- 高齢化が進展する中、今後は、車椅子やセニアカーが増加する等、高齢者が円滑に移動できる環境として、シームレスな移動環境を形成することが必要である。
- このため、「バリアフリー重点整備地区」では、高齢者や障害者等の誰もが移動しやすい歩行空間形成の観点から、車椅子の通行が可能な有効幅員を確保できない場合に限り、撤去候補とする。

□ 選定方法

- ① 設置基準を満たさない横断歩道橋のうち、「通学路指定」または「通学利用されている横断歩道橋」を対象とする。
但し、利用者数が著しく少ない横断歩道橋を除く。
- ② バリアフリー重点整備地区内に設置される横断歩道橋では、車椅子の歩道利用を考慮し、横断歩道橋の昇降口等において、車椅子の通行が可能な有効幅員を確保できない場合に限り、撤去候補とする。

2. 「横断歩道橋の在り方」の検討フロー

○ 基本方針に基づき、「横断歩道橋の在り方」を検討するためのフローを以下に整理する。

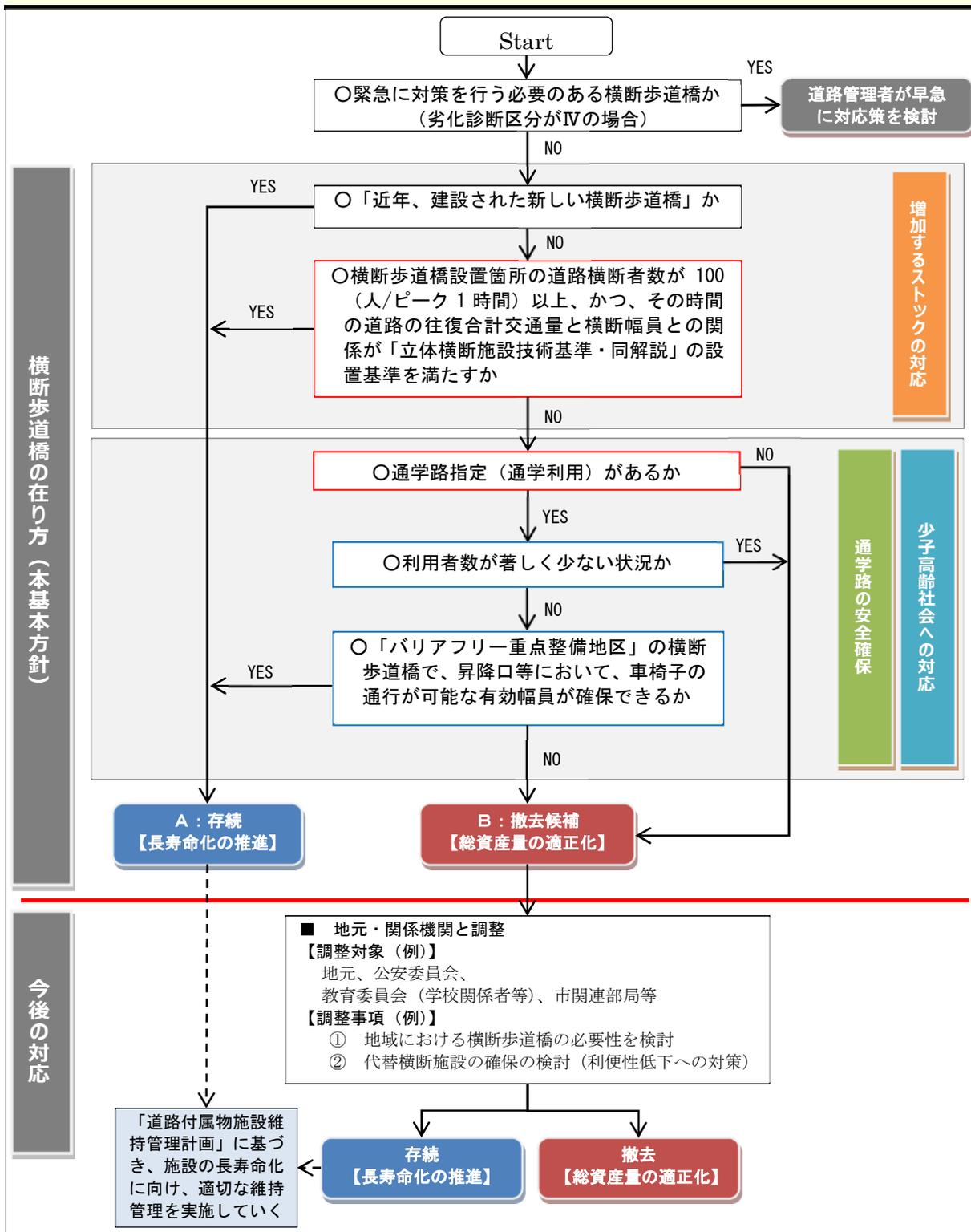


図 「横断歩道橋の在り方」の検討フロー

第4章 今後の対応

1. 今後の取組み方針

- 今後は撤去候補の横断歩道橋について、地元・関係機関と個別調整を行い撤去を検討する。
- ただし、今後、更なる少子高齢社会の進展等、本市の横断歩道橋を取り巻く環境が変化していくことが考えられる。
- また、本基本方針に基づく様々な取組みの中で、改善すべき様々な課題も顕在化することも考えられる。
- このため、横断歩道橋を取り巻く環境や改善課題を的確に捉え、今後の横断歩道橋の在り方を継続的に見直ししていくこととする。(PDCAサイクルに基づく改善の実施)
- なお、本基本方針は、アセットマネジメント基本方針を踏まえ、その方針期間である平成26年度～平成55年度の30年間で、PDCAサイクルによる継続的な見直しを行うものとする。



図 本基本方針の進め方

参考資料

1. 静岡市管理道路横断歩道橋の在り方検討委員会設置要綱

静岡市管理道路横断歩道橋の在り方検討委員会設置要綱

(設置)

第1条 静岡市は、静岡市アセットマネジメント基本方針を踏まえ、静岡市管理道路横断歩道橋の在り方について検討を行うに当たり、関係機関と協議を行うため、静岡市管理道路横断歩道橋の在り方検討委員会（以下「委員会」という。）を置く。

(所掌事項)

第2条 委員会の所掌事項は、次のとおりとする。

- (1) 横断歩道橋の在り方について関係機関と協議を行うこと。
- (2) 前号に掲げるもののほか、市長が必要があると認める事項

(組織)

第3条 委員会は、委員長、副委員長及び委員をもって組織する。

- 2 委員長は建設局道路部長の職にある者を、副委員長は建設局道路部道路保全課長の職にある者をもって充て、委員は別表に掲げる者を委嘱し、又は同表に掲げる職にある者をもって充てる。

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、第2条に規定する所掌事項が終了したときまでとする。

(委員長及び副委員長の職務)

第5条 委員長は、委員会の会務を総理し、委員会を代表する。

- 2 委員長は、委員会の会議の議長となる。
- 3 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会の会議は、委員長が招集する。

- 2 委員会は、委員の過半数の出席がなければ、会議を開くことができない。
- 3 委員会は、必要があると認めるときは、委員会の会議に関係者の出席を求め、その意見又は説明を聴くことができる。

(検討部会)

第7条 第2条各号に掲げる所掌事項について、事前の調査及び調整その他の作業をさせるため、委員会に検討部会を置く。

- 2 検討部会は、建設局道路部道路保全課長の職にある者及び委員がその属する団体から、又はその所属職員のうちから指名する者をもって組織する。

- 3 検討部会に部会長を置き、建設局道路部道路保全課長の職にある者をもって充てる。
- 4 部会長は、検討部会の会議の議長となる。
- 5 前条の規定は、検討部会の会議について準用する。この場合において、同条中「委員会」とあるのは「検討部会」と、「委員長」とあるのは「部会長」と、「委員」とあるものは「部会員」と読み替えるものとする。

(庶務)

第8条 委員会及び検討部会の庶務は、建設局道路部道路保全課において処理する。

(雑則)

第9条 この要綱に定めるもののほか、委員会及び検討部会の運営に関し必要な事項は、委員長が委員会に諮って定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この要綱は、平成27年12月4日から施行する。

(要綱の失効)

- 2 この要綱は、第2条に規定する所掌事項が終了したときに、その効力を失う。

別表(第3条関係)

静岡県警察本部交通部交通規制課長補佐
静岡県静岡中央警察署交通第一課長
静岡県静岡南警察署交通課長
静岡県清水警察署交通課長
国土交通省中部地方整備局静岡国道事務所管理第二課長
企画局企画課長
企画局公共資産経営課長
市民局生活安心安全課長
教育委員会事務局教育局学校教育課長
建設局土木部土木管理課長
建設局道路部道路計画課長
建設局道路部葵南道路整備課長
建設局道路部駿河道路整備課長
建設局道路部清水道路整備課長

2. 静岡市管理道路横断歩道橋の在り方検討委員会名簿

静岡市管理道路横断歩道橋の在り方検討委員会名簿

所属			
関係機関	静岡県警察本部交通部	交通規制課	課長補佐
	静岡県静岡中央警察署	交通第一課	課長
	静岡県静岡南警察署	交通課	課長
	静岡県清水警察署	交通課	課長
	国土交通省中部地方整備局 静岡国道事務所	管理第二課	課長
市関係部局	建設局道路部	-	部長（委員長）
	建設局道路部	道路保全課	課長（副委員長）
	企画局	企画課	課長
	企画局	公共資産経営課	課長
	市民局	生活安心安全課	課長
	教育委員会事務局教育局	学校教育課	課長
	建設局土木部	土木管理課	課長
	建設局道路部	道路計画課	課長
	建設局道路部	葵南道路整備課	課長
	建設局道路部	駿河道路整備課	課長
	建設局道路部	清水道路整備課	課長
事務局	建設局道路部	道路保全課	交通安全施設係
			長寿命化推進係