平成２３年度第１２回御船町議会定例会（１月会議）　議事日程（第１号）

○４番（福永　啓君）　質問いたします。

御船町は今、道路事情がとても大きく変化しています。既に国道443号バイパスが町内を横切り、今年にはシンボルロードが開通する予定です。また来年には御船インターからつながる国道445号線バイパスが開通する予定です。ドライバーにとっては利便性が増すかもしれませんが、それと同時に、道路整備拡張によって発生するさまざまな問題に対処していかなければなりません。その中でも大変重要な問題であり必要不可欠な対策が交通安全対策です。小中高校生やお年寄りも多く利用しているシンボルロードの交通安全対策、そして、町内を通る国道443・445号両国道の安全対策について、ハード面、ソフト面を含め、町はどのような対策を計画しているのか質問いたしますとともに、専門家の方々にお聞きしました意見をもとに作成しました交通安全対策案を提案いたします。

詳細は、質問席から質問いたします。

○町長（山本孝二君）　お答えします。

国道443号、445号バイパス及びシンボルロードが整備され、全線完成間近となってきました。道路網の整備により、車道と歩道が区別され、歩行者の安全が確保されることになってくると考えられます。国道443号バイパスの完成、445号バイパス、シンボルロードの一部供用開始後は、小学校、中学校、高校の児童生徒の通学はもちろんのこと、地域住民の散歩やジョギング等に広く利用されております。町としましても利用者の安全と防犯を目的に、防犯灯の設置を行っております。また、車道についても、シンボルロードを除いて片側２車線で整備されており、交通混雑の緩和につながるものと思っております。しかし、通行する車両や歩行者で中央分離帯があって、片側２車線の道路に慣れていないため、誤った通行をする車両、歩行者も出てくるのではないかということが懸念されておりまして、今後関係機関と協議しながら安全対策を講じるとともに、各種団体、地域等において交通教室等を開催し、正しい交通ルールのもと、安全安心な地域社会の構築を考えていかなければならないと思っております。

質問につきましては、自席よりお答えします。

○４番（福永　啓君）　今日は風邪ひいていましてお聞き苦しい点があると思いますが、ご了承ください。

まず、シンボルロードの安全対策についてお尋ねいたします。現在シンボルロード自体

設計速度が50キロになって設計されております。なぜそのような高速走行が可能な道路設計にしたのか、そのあたりをお伺いしたいと思います。

○建設課長（松岡秀明君）　質問にお答えをいたします。

シンボルロード線につきましては、速度の本来整備をする前の町道御船高校線と言っていましたが、その道路につきましては30キロの規制がされておりました。このシンボルロードにつきましては、道路の高規格道路といいますか、という設計をいたしたということで、その高規格道路の基準設計速度といいますか、が設計速度50キロということに設定をされております。これは、道路交通法に基づくところの標識令等に基づいたところの設計速度であります。

以上のような点から50キロの設計速度をいたしたところであります。以上です。

○４番（福永　啓君）　高規格道路でも、設計速度を落とすことは可能だと思います。シンボルロード、昔はこれは高校通りですとか学園通りと言っておりました。ほとんどの町民の方が、今おっしゃったのでご存じかと思いますが、道幅が非常に狭くて、車２台がやっとすれ違う程度で、車がスピードを上げることは不可能な通りでした。対向車、歩行者、自転車がいない場合でも、私もあそこの住人ですからわかりますが、時速は30キロ、本当に規制がなくても30キロ程度しか出せなかった道路です。また対向車や歩行者、自転車がいる場合は、停車をしながらいかなければいけませんので、最高時速はもう20キロを切るような、そのような道路でした。今後、今開通するシンボルロードは、歩道、車道、そして自転車も分離されております。車にとっては大変車道でスピードも出しやすい環境が揃っています。設計では、50キロの走行は可能ですね。これは、そこを40キロ規制にするか30キロ規制にするかということにもかかわってまいりますが、車をご存じの方はおわかりだと思います。それよりも速く走る車というのはとても多いわけですね。特にあそこは信号が今のところ１カ所、２カ所、３カ所です。その信号が青になった場合にはスピード上げてグンと次の信号に間に合うようにと通ってしまう。これは、そのような可能性が非常に出てきます。このように、一見、さっき町長がおっしゃいました、車道、歩道が分離され、安全な道路になったかのように思われますが、逆に歩行者が道路を横断するとき、大変な危険を伴うことが十分に予測されます。例えば、制動距離とかは測られましたか。車が歩行者を発見して急ブレーキをきゅっとかけてする場合に、20キロと50キロではどれくらいの差があると思われますか。

○建設課長（松岡秀明君）　お答えいたします。

車速による制動に伴っての停車までの距離といいますか、それについては、速度ごとに具体的に計測をしたという経緯はありませんので､そこまでは確認をいたしておりません。

以上です。

○４番（福永　啓君）　これは､警察の本ですとか､そういう教習所の本にも載っております。大体、今まで普通にとろとろ走っていた、あそこは時速20キロぐらいだったと思います。そしたら、飛び出しがあっても、７メートルさえ離れていれば停車ができるような道路でした。ところが、時速50キロとかの場合は、それが30メートルになってしまいます。あそこはお年寄りの方が多いところです。不意な飛び出しに30メートルはとても対応できるものではございません。もちろん60キロになればもっと制動距離は延びまして、40メートルを超えます。もともとの、今の状態の６倍から７倍の制動距離が必要な道路になってしまったわけなんですね。そしてまた１つ心配なのが、道路を歩いて横断する。私は今一番心配しているのは横断のときなんですよ。あそこは、小中高校生及びお年寄りの方が役場に向かったり小学校、中学校に向かったり横断されます。道路幅、これを歩いて渡るのに大体人の速度だったら６秒強から７秒程度かかります。この間に、例えば時速50キロの車でしたら90メーター進むんですね。時速50キロだったら。そして時速60キロでしたら106メーター進むんです。今までは､「ああ、遠くにおったから、これは渡られるばいな」と思っていて渡っていた。しかし、今後車がスピードを出す環境が整っていくと、遠くにいた車が渡っている間に来るようなことが起こる可能性がありますし、起こってくると思います。やはり、このような状況を考えますと、シンボルロードを走る車の走行速度自体を具体的にいかにして落としていくかという対策が併せて必要になってくると思います。これはとても重要だと思います。

町として、あそこのシンボルロードを走る車の速度を具体的に落とすための対策は、どのようなものを考えていらっしゃいますか。

○総務課長(竹下紀一君)　道路の速度を落とすための対策という質問かと思いますけれども、町としてはシンボルロード建設がやがて終わるということになるかと思いますけれども、それと併せまして現行の状況から、全線開通ということになりますので、全線を見据えたところでの対策が必要かと思っております。都市計画道路ということで、先ほど来話があっておりますように、設計速度50キロということで整備されたシンボルロードということ

ですけれども、ご承知のとおりその沿線には役場、学校、商業施設等があるということも考慮いたしまして、今のところ計画されているのが最高速度規制を40キロということで整備される予定になっていると聞いております。また、車速を落とすための対策ということで、今現在は中央分離帯と路側帯ということで引かれているかと思いますけれども、そういったものをもう少し改良することによって、道路を狭く見せるといいますか、横断歩道とか､そういったものの近くになりますと当然三角形といいますか､道路に標示をしたり、それと併せて、ドットラインと呼ばれているかと思いますけれども、中央分離帯と路側帯の内側、路側帯の内側または中央分離帯の両側に点線状のラインを引くことによって道路を現状よりも狭く見せるというわけではないんですけれども、視覚の錯覚といいますか、そういったことを狙って速度を落とさせる工夫、そういったものが今後計画されていくと思っておりますので、今後、そういったことも含めて、また関係当局とも協議ができればと思っております。

○４番（福永　啓君）　シンボルロードは都市計画道路ではありますが、今おっしゃったように生活道路であり、やはりコミュニティ道路ですね。公園もありますし、先ほど山田議員の質問の中でもございましたが、以後、公園と中心部に離れたところに車を止めてそこから徒歩で町を歩いて回ってもらうですとか､そういうことも計画の一つに入っております。そのように、ここの道の性格上そして位置付け上、これは歩行者を優先しなければならないという道路になっていると思います。本来ならば、道路の構造自体を車が物理的に高速走行できない構造にするべきだと考えました。私も議員になる前から、シンボルロードをそのような構造自体を歩行者優先の構造にできないかという提案をやってまいりました。求めてまいりましたが、今現在の道でできてしまいました。

この際､道路の専門家や警察の方にご意見をお伺いしました｡その際にも言われたのは、さっき言ったみたいに、本来そのように速度を落とす、性格上の問題であれば道路の構造自体に踏み込んでやらないと抜本的な解決は大変難しいとおっしゃいました。しかし、だからやらないというわけにはいきません。これは、命にかかわる問題ですので。現状の道路設計のままでもできる限りの安全対策をした後にやはり開通をさせなければいけないと思います。それで、専門家の方にもお尋ねして、この道路設計のままでもできる安全対策案を幾つか作成してみました。今日朝から議会の前にお配りしたと思いますが、すみません、ご覧ください。

まず、１ページ、これが現状の、そのままのシンボルロードになります。こういうふうに今何も対策が行われていなければ、非常に車が走りやすい道路になると思います。そして、先ほど課長が言われました、ドットラインですとか二重線です、それを含め、例えば、このような、これが先ほど課長が言われたドットラインですとか二重線です。これにすることによって、視覚的に道幅が狭くなり車が速度を出しにくい、そういう効果があると。これは警察の方も道路の構造の専門家の方もおっしゃいました。やはり、ただそれだけでは不十分な面があると思います。これは視覚に訴えるだけです。物理的に車の走行が若干しにくいような対策を打つべきだと思います。ここは交差点に当たります。小さい交差点、こういうところに面ハンプと言われるのですが、素材を替えて、ちょっとこれぐらいデコボコするそうなんです。そういう素材をここに替えていく。そしてその前に減速帯を設けると。減速帯というのはハンプと違います。若干サッサッという音がするかもしれませんが、それによって減速を促す、これもある種視覚的効果のほうが大なものです。このように、物理的に車に対して走行しにくいような場所を設ける。そして、しかもこれを、ただ１カ所だけ設けていくのでは、ほぼ効果がないとお伺いしました。やはり定期的に場所、交差点、交差点、交差点ごとにこのような場所を設けていく。そうすると、その減速効果というのは大分上がってくるとおっしゃいました。

これが、３ページなんですが、これはシンボルロード全線ですね。ここからここまで、約900メーターございます。この交差点、最初高校の前の交差点、ここはカラーハンプか何かを予定されていたらしいんですが、カラーハンプにつきましての効果を専門家の方にお聞きいたしましたら、一過性的効果は考えられる。ただ学習をするので、そこを通常通る人に対しては、２回目以降はほとんど効果を得ることは難しいとおっしゃっていました。ですから、カラーハンプではなくて、実際にちょっと面ハンプ、ちょっとガタガタするハンプを何カ所も設けていくと。そういうことによって、この道路は物理的に高速走行をするとしても不快な高速道路になると。車を使う人にとっては減速せざるを得ないと。このような道にしていって、実際に速度を落とす工夫とかをしていかなければならないと思います。

このような考え方については、いかが思われますか。

○総務課長（竹下紀一君）　今のご提案ということですけれども、この件につきましては、経費的な面、その他いろいろと嵩んでくるかと思います。そういったことも含めまして、今

後は道路管理者または道路の安全管理者、そういったものとの協議を重ねながら、安全対策がとっていければと思っております。

○４番（福永　啓君）　新たな道路をつくるということは、新たな交通安全対策もこれは必要になるということです。お金の問題ではなく、道路をつくるということは、そういう経費が必然的に発生するということだと思います。シンボルロードが開通するときに、このようにでき得る限りの安全対策を講じて、そして先ほどおっしゃいましたけれども、その上で、シンボルロードやそれにつながる国道445号が開通し、車の流れの変化等を確認した上で、状況に合わせ、本当に事故とかの場合によっては道路の構造自体を変えるような、さらなる交通安全対策が必要不可欠だと思います。

シンボルロードについては、この道路の車道のみの問題ではございません。歩道に関して、最近よく言われている問題がございます。自転車と歩行者の事故が最近問題になっております。今回、歩道が広くなるとともに、自転車を歩道通行可にしています。しかも歩道の表面は大変滑らかといいますか走りやすいつるつるですね。自転車の走行速度が上げやすくなっていますし、歩行者と自転車ともにスリップしやすい場合があるのではと、大変心配いたします。歩道におけるスリップ防止対策、歩行者と自転車による事故防止対策はどのようなものを計画されていますか。

○総務課長（竹下紀一君）　こういったことを、歩行者、自転車ということですけれども、自転車につきましては、先日、一昨年あたりから非常に自転車の事故というのが問題になってきておりまして、無保険の自転車が歩行者に追突、意識不明の重体というニュースもたびたびあったかと思います。自転車ということで、免許を有しなくて乗れるということで、安易に乗っていらっしゃる方がいるということですけれども、いったん事故になった場合は、バイク、自動車、それに匹敵する障害といいますか、損害を与えてしまうというのが現状かなと思います。そちらにつきましても、一番の対策をとるとした場合には、やはり自転車、歩行者、自動車ともに安全走行というのが必要になってくるかと思います。こういったことを含めて、今現在免許を持っていらっしゃる方は当然安全協会というのがあるかと思いますけれども、ご加入の方、ご加入でない方、いろいろあるかと思いますけれども、やはりそういった機関を活用しながら交通安全教室、そういったものでルール、そういったものというのを植え付けていくというとちょっと言い方が悪いんですけれども、そういったものを習得していただくというのが一番大事になってくると思います。そういっ

たものを含めた後の対策ということになるかと思いますけれども、やはり自転車の安全走行ということで、歩道に歩行の障害になるものを設置するわけにはいきませんので、そういったところを、中には道路、道路の歩道、歩道の中間、中間に少しスピードが落とせるような装置等を施した道路があると思いますので、そういったものも含めて、今後検討することになるかと思いますので、そういうところでお願いしたいと思います。

○４番（福永　啓君）　これはやはり道路を事故において一番大きな原因は、車、自転車ともに速度なんです。自転車も速度が上がってさえいなければ、人にぶつかる前に止まれますし、ぶつかったときに重大事故を引き起こす可能性は非常に低い。車も一緒です。ですから、具体的な、物理的な車及び自転車が速度を上げて走りにくい道づくり、これが重要だと思います。そしてそれは今後すぐ開通するわけです。ですから、それもリミットがあると思うんです。そこまでに検討ではなくて、ある程度対策に対策を繰り返さなければいけないんです。先ほど課長がおっしゃいました交通安全協会です。警察の方にもお伺いしました。そういうふうにソフト面、今から御船町の交通の流れは大きく変わります。簡単に渡れていたところが渡れなくなります。命にかかわります。こういうのを小学校、中学校、高校及び社会人の方々にもいろんな形で交通安全教育、こういうのを開く必要性もあるとおっしゃっていました。それはソフト面です。

と同時に、ハード面においても対処していかなければ、これは重大事故が起こってしまう可能性がある。もう待ったなしの時間に来ておりますので、早急にこの対策を検討ではなくて、何をどのように実行するか、ということを決めていただくような時期に入っていると思いますが、いかがでしょうか。

○総務課長（竹下紀一君）　先ほども申しましたように、町だけでできるもの、公安委員会、警察等々の協力によって行うものとありますので、話し合いを進めながらやっていきたいと思います。

○４番（福永　啓君）　シンボルロードは管理者は町ですね。ただ、シンボルロードだけの交通安全対策では不十分でありまして、やはり443・445号も考えていかなければならない。そうしますと、そういう地域振興局及び警察との広域的な連携が必要になっていきます。その際に、何回も同じことを申し上げますが、もう、待ったなしですので、具体的な対策を一つずつ進めていかなければならない時期だということを申し上げておきます。

続きまして、そのシンボルロード以外でも、町内を通る国道にも大変気になる交差点が

ございます。お配りした資料の４ページをご覧ください。これはドラッグモリ前の交差点です。ここにあります。こちらが甲佐でこちらが益城側になります。今、ここから曲がるときにどの線を行ったらいいのかと、非常にわかりにくい印になっております。例えば甲佐からドラッグモリ前を通じてＵターンしようとしたら、一つ斜線を越えてＵターンしなければなりません。そこのところで、接触事故が起こったりする可能性が高く、またわかりにくい道路になっております。このような現状を町としても把握されていると思いますが、このような現状はどのように考えていらっしゃいますか。

○総務課長（竹下紀一君）　国道面の安全対策ということですけれども、この４ページということで今提示されましたけれども、ここはホームワイドと反対側はドラッグストアモリというところですけれども、ご承知のように、ここの沿線上に町道が１本入っております。その町道と国道443号の通称木倉バイパスと以前は呼ばれていたかと思いますけれども、この国道443バイパスとの交差点部分を協議した折に、どうしても、町道から出てきた車と国道部分を整理するのにということで、一転二転しましていろんな関係者との協議がなされたと聞いておりますけれども、今の現状に落ち着いたといいますか、状況です。これを、またということになりますと、今まで慣れた方がまた困惑するのかなという気もしますし、しかし、そこがどうしても不十分であるということであれば、やはり関係者の同意のもと変更していくべきではないかなと思います。

ただ、これの改良型というのが多分おっしゃる前に言うのも何ですが、６ページかなと思いますけれども、こういった形にしますと、やはり入り込みの感じでちょっとこの形もたしか検討されたとは聞いておりますけれども、今の現状の状態に落ち着いているというところです。ですから、警察とも私のほうもお話を伺ったんですけれども、やはりどうしても当初できた新しい道路ですので、そういった対策を念じながらやっていくけれども、どうしてもそれじゃ不都合であるということであれば、いろんな方面の方々の要望その他を考慮しながら改善していきたいというお話も聞いておりますので、そういったところも含めて、今後改善ができればいいなと思っております。

○４番（福永　啓君）　この、なぜこんなところがぽこっとここですけど、近くに交差点があるのに中の中央分離帯が空いているのかについては、私も警察の方にお伺いいたしました。同じようなお答えでした。警察としては、本来交通安全上は空けたくないという、正直なことをおっしゃっていました。どうしても、住民の方の強い要望があったので、ただ、今

後、今は事故が、警察が把握していらっしゃるだけで２～３件接触事故です。重大な人身事故には至っておりませんが、起こっております。そして、ここは何回か、１回変えられているんですね、走行部分が。そういうふうに非常に難しい、走行を誘導するのが難しい場所になっております。

なぜ私が、ここのところを取り上げたかと申しますと、ここからこちらから、これは445号なんですよ。445号はまだ開通しておりません。それが、445号が開通いたしますと、今こちらの御船川沿いを走っている道路が、これからこうやってここに来るわけです。445号の交通量のほうが443号よりもはるかに多いです。そうしますと、445号は開通した時点で、ここですね、ここの交通量は２倍とか３倍とかに増える可能性があるわけです。それ以前にきちっと、事故が起きてからではなくて、どのようにしたらいいのかというのをお互いに検討し対策を練っておかなければならないと思ったからです。ここを取り上げています。先ほど課長がちょっとおっしゃいました。一番いいのは、やはり警察の方がおっしゃったのは、もうここは閉めてしまいましょうと。ただ、里道というか、町道がございます。その方の交通の便を考えてここを閉めて、ここに横断歩道を付ける。自転車と歩行者だけは安全に渡れるようにする。そして、ここの信号とここの信号を全く同機にさせておけば交通に対する障害もない、ここが青のときはここも青になります。赤のときは赤になりますとなるわけですから。そうしますと車はこういうふうに、ちょっと不便になります。ただ逆に人及び自転車はここから里道がありますから直行できるんですね。今のとは逆に、車をちょっと不便にして、人と自転車は渡りやすくするという案がこれです。これに関しては警察の方がおっしゃったのは、横断歩道というのはそこに付けてください、あそこに付けてくださいということで、そうそう付けられるものではございませんと。ある程度の歩行者の交通量が確保できていないといけませんよとおっしゃっていました。今は、子どもたちは通学でこう回っていっているんですよ。その子どもたちをここのところに、信号があって、止まって、こう渡れるようにしていけば、通行量は十分確保できますし、人に優しく、ここに対する接触事故も防げると。これが、こういうのが一番、私としては望ましいかなと思いました。これは大学の先生も、「ここを閉めるたい」とおっしゃっていましたですね。これが根本的な対策になってきます。

そしてやはり、住民の方々の意向とか、そういう「やっぱりここは車ば、空けんとどうしても行かん」という話が出てくる可能性もないとは言えません。その際に考えたのが、

さっき課長が言いましたこれです。これは過去に考えられているんです、おっしゃったとおり。でも、考えてやっていないことは色分けしてないんですね。だから矢印だけだったんです。そうすると、矢印を見てどこに入ったらいいかわからない。手前のほうから色で分けて、実際、これは道路に色を塗るわけです。そうするとここを行くわけですね。そういうふうに道路を色分けして視角に訴えてきちっと右に曲がる人はここですよと、それからずれないような対策をして、道路と接するところにはきちっと停止線を入れて止まれをしておきます。その案ですね。そうすれば、格段にこれがやりやすいと。これも警察の方は、「ああ、これが一番よかね」とは言いよんなはったんですよ、逆にですね。

そのように、今からこちらのほうから開通した後は交通量が何倍にもなります。既に３件ほど接触事故が起こっております。今後、ここにおいて重大事故が起こらないとも限りません。起こってからではなくて、十分に予想できることですから、それに対し対処していただきたい。ここに関しましては、町が道路管理者ではございません。上益城地域振興局及び警察との連携の上、説得力を持ってぜひここのところを今後の事故防止のために改良していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○総務課長（竹下紀一君）　今安全対策ということでお話が進んでいるわけですけれども、いろいろと横断歩道をつくってしまって車をシャットアウトすると、これは道路を443号ができるときにその話は多分出ていたと思いますけれども、どうしても住民サイドからの空けてもらわないと困るという、そういったものが含まれてこの現状になっているということですので、これを今閉めてしまうということは不可能かなと。不可能ではないでしょうけれども、困難を要するというところになるかと思いますので、そういったものを含めて、福永議員のほうから警察のほうにも提案がなされているということでありますので、警察のほうもそれなりに考えていくかなとも思います。そういったものを含めて、この道路関係、交通安全対策、そういったものを進めていければと思います。

○４番（福永　啓君）　これは検討ではなくて、どのような対策を実行するかという時期に来ていると思っています。先ほど閉めるところが難しいとかおっしゃいましたが、ここで仮に死亡事故、重大事故が起きた場合、それはそちらのほうがはるかに住民の安全と財産に利することになります。そういう面もあるんですね。ですから、できれば事故が起きる前にいろんな対策をしなければならないと思いますが、その445号、443号が開通した後にも、またさらなる対策が必要だと考えますので、そのあたりは今どのような対策を実際に何を

いつまでにするかということを決める時期になってきていると思います。

最初に質問いたしましたシンボルロード、これは御船高校の多分開校に合わせてつくられた道路です、一番最初は。御船高校の開校といいますと90年ほど前です。この旧学園通りとか言っていました道路では、記録にある限り、１件の死亡事故もありません。今まであそこで交通事故で死んだ人は一人もいないんですね。何十年も続くその歴史をシンボルロードが開通したといって途切れさせるわけにはいきません。これは指命だと思っております。そのためにも、地域、警察と協力しながら、交通安全教室や交通安全指導等を通した交通安全意識の向上など、さっきおっしゃったソフト面的対策と同時に、物理的に車速を遅くする、ハード面対策が一体となった交通安全対策が必要不可欠な時期に来ていると思います。今年と来年で町内の道路状況は大きく変化します。その変化に伴った交通安全対策は道路整備と一体なものです。必ず行わなければならない対策です。重大事故の犠牲者は子どもやお年寄りなど交通弱者と言われる方々です。そして、シンボルロードはそういう方々が日常的に使う生活道路です。これは、命にかかわる問題です。絶対に重大事故は起こさせないという強い決意のもと、安全対策に当たっていただきたいと思います。

これで、私の質問を終わります。