

協議初心者による警察協議

渡邊 優作¹・小島 喜一

¹川崎国道事務所 計画課 (〒213-8577 神奈川県高津区梶ヶ谷2-3-3)

本論文は、警察協議未経験者である私が、実際に国道16号保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）事業における交差点改良の警察協議を担当した経験を踏まえ、業務の流れや留意点を取りまとめることで今後の参考となることを目的としたものである。今回警察協議を実施した箇所は交通量が多く、渋滞解消や安全対策など課題が多岐に渡るなか、国際園芸博覧会の開催を控え、早期の協議締結が求められる難しい協議となった。協議は、車線構成の決定、安全性確認のための合同現地実査、信号機移設調整、図面修正を経て締結に至った。円滑な協議には、事前準備、分かりやすい資料作成や関係者との調整、密なコミュニケーションの確立であると実感できた。

キーワード 警察協議, 保土ヶ谷バイパス, GREEN×EXPO2027 (国際園芸博覧会)

1. 目的

本論文は、警察協議未経験者である私が実際に警察協議を経験する中で得た知見や反省点を踏まえ、次回以降の協議業務に活用するとともに、今後同様の立場で協議を担当する職員が、業務の流れや留意点を事前に理解し、円滑に協議を進めるための参考となることを目的とするものである。

(1) なぜ警察協議が必要なのか

道路法第95条の2では、道路管理者が区画線の設置等を行う場合、都道府県公安委員会の意見聴取手続きを義務付けている。道路の改築工事による構造変更は、自動車や歩行者等の動きが変わり、事故リスクの増加や渋滞の発生につながる可能性がある。また、警察は交通管理者という立場から交通規制や信号運用、事故防止の観点で専門的な知見を持っており、協議を行うことで道路管理者だけの判断では見落とされやすい危険性を事前に把握することができる。そのため、構造変更を伴う工事に先立ち交通管理者と事前協議を行うことにより、工事後の不具合発生を未然に防止し、交通の安全性および円滑性を確保することが求められる。特に国道など交通量の多い道路においては、社会的影響が大きいことから、十分な期間を確保した上で警察との事前協議を実施することが重要となる。

2. 事業の概要（協議の背景）

(1) 保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）事業について

保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）事業は、交通量が非常に多く、慢性的な渋滞や事故が発生していた国道16号の区間

（東京都町田市鶴間地先）において、国道246号と交差する東名入口交差点を含む、三つの交差点を高架化することにより交通の流れの改善を図ることを目的に行われた道路整備事業である。平成28年に立体部、平成31年に東名横浜町田ICに接続するランプ部が供用し、現在は残る一般部の整備を進めている。



図1 保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）位置図

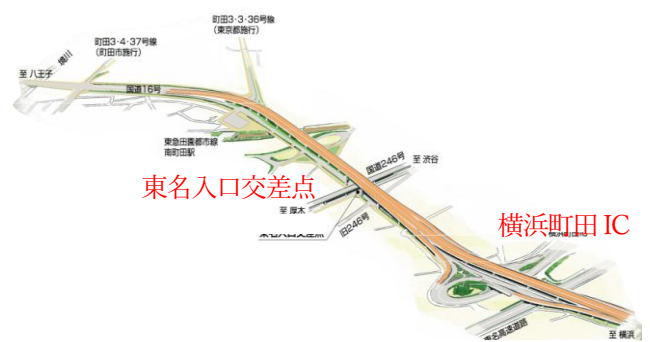


図2 保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）完成イメージ図

(2) 交差点改良の必要性について

保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）事業区間における一般部は、E1東名高速道路横浜町田インターチェンジや国道246号と接続しており、非常に交通量の多い重要道路である。前節に記載した通り、交差箇所の立体化整備は完了しているが、一般部では引き続き、主に国道246号と交差する「東名入口交差点」を先頭に横浜側において渋滞が頻発しており、平日休日問わず朝夕を中心に円滑な通行が妨げられている状況にある。

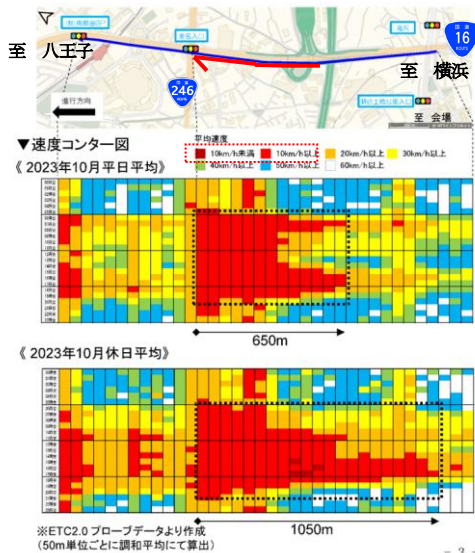


図3 速度カウンター図



写真1 東名入口交差点渋滞状況

このような現状を改善するため、川崎国道事務所では保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）事業と合わせて慢性的な渋滞解消を目的とした、交差点改良に取り組むこととした。

(3) 警察協議を急ぐ理由について

過年度より、渋滞対策については、交通量の増加や周辺土地利用の変化を踏まえ、信号制御の調整や最適な車線構成の見直し等、段階的な検討を行ってきた。しかしながら、2027年3月から開催される「GREEN×EXPO 2027 国際園芸博覧会（以下、園芸博）」が本事業箇所とほど近い、横浜市瀬谷地区で開催されることとなり、現状以上に交通量が増加し、東名入口交差点において著しい渋滞発生が懸念される状況となった。加えて、園芸博期間中には来訪者輸送を目的としたシャトルバスの運行が予定されており、走行ルートの一つとして当該箇所が選ばれている状況である。

このような大規模な交通需要の増加に対して、当該箇所における交差点改良を園芸博の開催期間前に完成させるべく、早急な警察協議が必要となった。

3. 協議の流れと留意点

協議の流れは(1)車線構成の決定→(2)安全性の確認(3)合同現地実査→(4)信号機移設調整→(5)図面修正・協議締結という段階を経て完了した。以下、それぞれの段階における内容と工夫点をまとめる。

(1) 車線構成の決定

a) 概要

交差点改良の設計にあたっては、まず現在の渋滞状況や交通需要の分布、時間帯別の交通特性を十分に把握し、右折待ちや信号処理能力不足など、渋滞の主要因を正確に整理することが重要である。

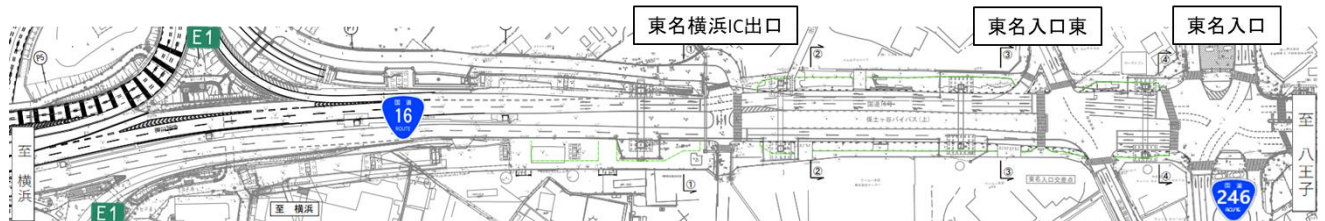


図4 現況平面図

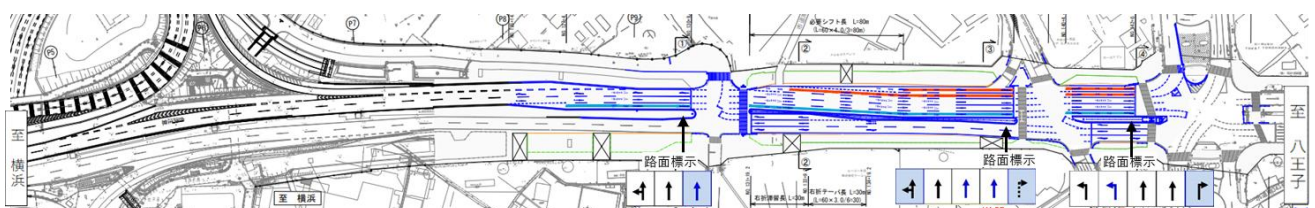


図5 計画平面図

b) 留意点

車線運用で考えうるすべての候補案の検討を行った上で最適案を提示することで、協議の中で他の候補案の検討が後から必要になる手戻りを防いだ。渋滞原因となっていた東名入口交差点の滞留長は理論値で291mから137mに改善した。

(2) 安全性の確認

a) 概要

安全性の確認に関しては警察が最も重視していた項目である。

構造変更後の車線構成や交差点形状がドライバーにとって直感的に分かりやすく、急な進路変更や無理な減速を招かない安全な動線となるよう配慮するとともに、歩行者等が安心して横断できる空間を確保する必要がある。

b) 留意点

交差点内での右左折の軌跡の確認や、歩道での歩行者等の安全確保を協議の早期に実施することにより、後々構造全体の見直しが生じないようにしなければならない。

また、当該箇所は短い距離に交差点が連続しておりドライバー目線で車線変更がわかりにくいことから、カラー舗装や案内標識を警察協議の先行事例から提案し、安全性の確保と速やかな合意形成に努めた。



図 6 案内標識イメージ図



図 7 カラー舗装イメージ図

(3) 合同現地実査

a) 概要

警察協議における現地実査は、図面や資料だけでは分からない実際の交通状況や安全上の課題を現地で確認し、

交通規制や信号運用が現実的かつ安全に機能するかを判断するために行われるものである。

現地では、交通量の多い方向や時間帯、右折待ちや歩行者横断による滞留状況、見通しの良し悪し、バスや大型車の動きなどを実際に確認し、計画案と現況との差を把握する。これにより、机上検討だけでは見落とししやすい危険箇所や運用上の問題点を明確にすることができる。



写真2 現地実査 (中央分離帯幅計測)

b) 留意点

図面や計算書など机上での資料と、現地実査の際にギャップが生まれることが無いよう、写真や現地寸法のイメージを資料に添付し説明することで、構造見直しの手戻りを防ぐ。

(4) 信号機移設調整

a) 概要

警察との協議では、信号機を担当する部署（交通管制課）と、車線構成や交差点の形を担当する部署（交通規制課）が分かれているため、双方の検討内容を整理して説明することが求められる。信号の動きとしては問題ないと考えられる案でも、交差点の形や車線配置の制約から実現が難しい場合があり、逆に構造的には成立していても、信号制御の面で調整が必要となることがある。

b) 留意点

協議経験の浅い立場からだと、どの内容をどの部署にどのように説明すべきか判断が難しく、説明不足や認識のずれにより再検討を求められることも度々あった。警察内で担当が分かれていることにより、交差点構造と信号機運用の両面で合意形成とることに多くの時間を要した。

(5) 図面修正・協議締結

a) 概要

線形が決まった後も、より安全な交差点とするため、区画線の指導線、プリンカーライト、ボラードなどの安全施設の追加など多くの意見を賜り、交差点形状の決定から決裁完了までに3ヵ月以上を要した。

b) 留意点

協議の過程においては、警察からの指摘や要請により、計画内容の修正を十数回求められた。これに対し、協議が長期化することを防ぎ、関係者間の認識のずれを最小限に抑えるため、アカウントビリティを確保しつつ、指摘事項については速やかに内容を整理し、対応の可否や検討方針を早期に示すことを重視した。特に、可能な範囲で当日中に回答を行うワンデーレスポンスを心がけることで、協議のテンポを維持し、再確認や追加説明を円滑に行うことができる。

4. 考察と結論

(1) 事前準備（設計段階）で意識すること

交差点改良や道路設計においては、単に交通容量を拡大することのみを目的とするのではなく、車線の分岐や合流によるシフト回数を抑え、ドライバーにとって安全で分かりやすく、過度に複雑とならない車線運用となっているかを十分に検討することが重要である。これにより、不要な進路変更や急減速を防ぎ、交通の円滑化と安全性の向上を同時に図ることができる。

(2) 協議（打ち合わせ・現地実査）で大切なこと

複数部署による協議では、それぞれの部署が重視している点や判断基準が異なるため、協議に臨む際には、まず計画の目的や背景、前提条件を自分なりに整理し、全体像を理解しておくことが重要であると感じた。

また、一部の修正が他の部署の検討内容に影響する機会が多いため、「どこを変えると何がかわるのか」を意識しながら主体的に協議を進めていくことで、初心者であっても複数部署での協議に対し円滑な協議の進行に貢献することができると感じた。

(3) 次回以降に気を付ける点

P (Plan : 計画)

協議に入る前に、交差点改良や交通対策の目的、課題、前提条件を整理し、交通量や現地状況、関係部署ごとの検討事項を把握する。あわせて、どの部署に何を説明する必要があるかを明確にし、資料や論点を準備する。

今回の事例では、R7.6月ころより協議を開始し、10月には線形は固まったものの、区画線や安全施設等の表示など図面の修正に時間を要し、締結がR8.3月となった。このことから次回以降は余裕をもったスケジュール管理を心がける。

D (Do : 実行)

各部署との協議を実施し、計画案や考え方を説明する。信号運用、道路構造、安全性など、部署ごとの視点を意識しながら丁寧な説明を行い、指摘事項や懸念点などを取りこぼしが無いよう聞き取る。

C (Check : 評価)

協議で出された意見や指摘を整理し、計画案に対する影響や課題を確認する。特に、ある部署の指摘が他部署の検討内容にどのような影響を与えるかを確認し、全体として整合が取れているかを検証する。

A (Act : 改善)

整理した指摘事項を踏まえて計画や資料を修正し、対応方針を明確にする。必要に応じて関係部署（管理事務所等）と調整を行い、次回協議に向けて改善内容を反映させる。

5. さいごに

本論文内での警察協議が無事に完了したことを受け、今後は工事段階へと移行していく予定である。工事を円滑に進めるため、設計段階において検討してきた内容を、施工段階においても正確に引き継いでいきたい。そのため、設計図書の内容を十分に理解したうえで、現地条件や施工時に生じる制約にも柔軟に対応していきたい。

また、工事の受注者とも密なコミュニケーションを図り、設計の背景や考え方を丁寧に説明・共有することで、認識のずれを防ぎ、発注者として施工が円滑に進むよう努めていきたい。

今回初めて警察協議を経験することができた。今後の業務においては、警察協議に限らず、関係機関とのさまざまな協議に直面することが想定される。協議の相手や内容が異なっても、相手にとって分かりやすい資料を作成することや、要点を整理した説明方針を立てることといった基本的な姿勢は共通していると考えられる。今回の経験を今後の業務に活かし、より円滑な協議や調整を行うための糧としていきたい。

今後の応用として、今回の警察協議ではBIM/CIMを活用することは無かったが、地形データを取得できている箇所などはBIM/CIMを活用することにより標識や信号、車両感知器移設の有無の箇所を視覚的に説明し易くなるため、積極的に活用していきたい。