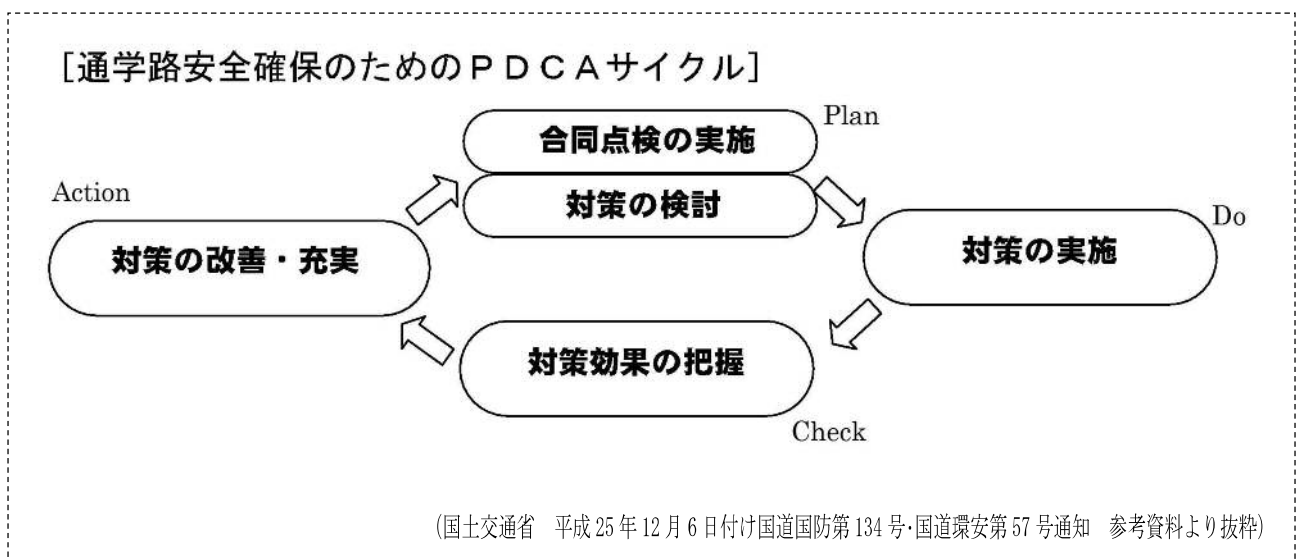


通学路安全対策事業のまとめ

平成25年度から2か年に渡り、愛知県通学路安全推進委員会においては、事業対象市町村での取組をもとに、通学路安全対策の在り方について議論を重ねてきた。その中で、対策上の課題が明らかになるとともに、安全確保に向けたP D C Aサイクル構築の必要性が共通認識としてもたれた。

また、平成25年12月6日付けの文部科学省、国土交通省、警察庁の三省庁合同通知「通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取組の推進について」において、P D C Aサイクルの実施方針が示された。



上記P D C Aサイクルに照らして、県推進委員会で取り上げられた課題を位置づけ直すと次のようになる。

< 県推進委員会において話題となった通学路安全対策上の課題 >

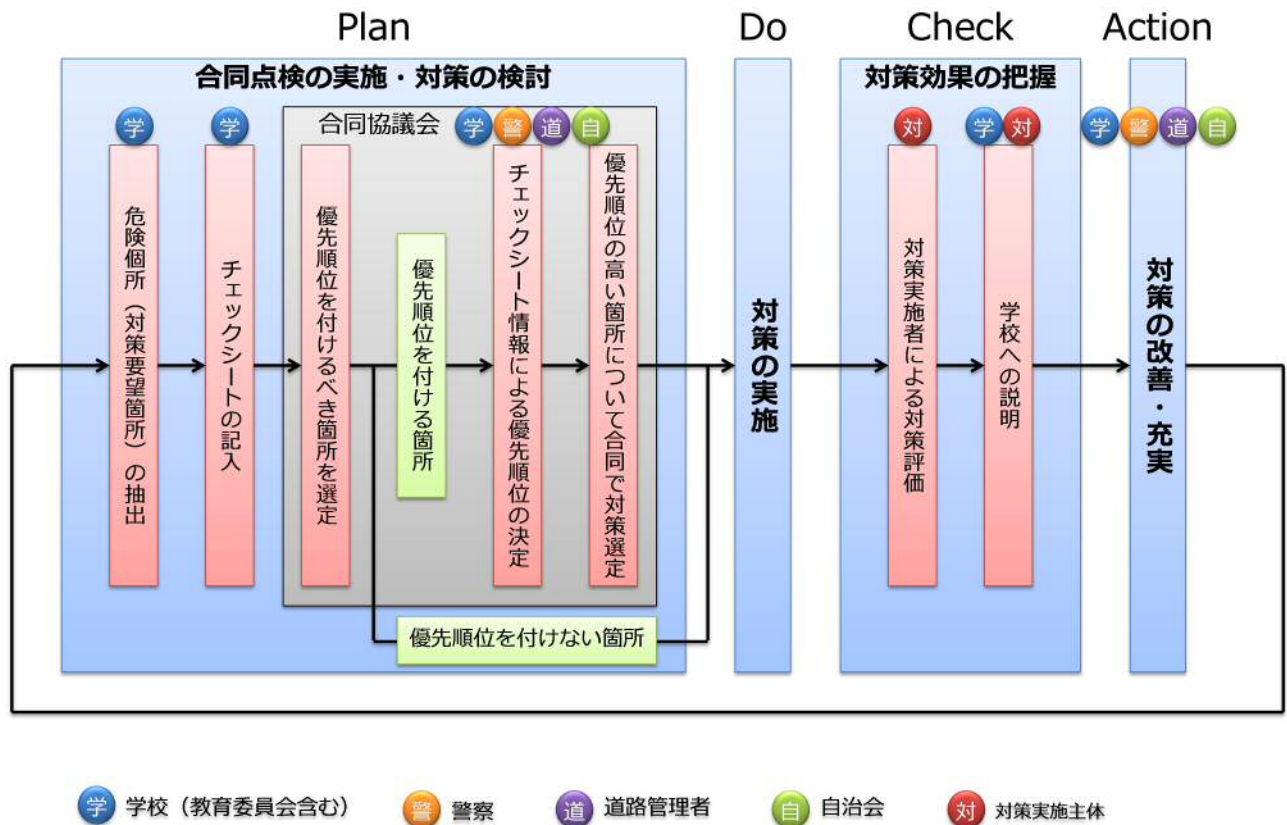
「P l a n（合同点検の実施及び対策の検討）」における課題

- 【課題1】危険箇所の抽出方法について
- 【課題2】対策優先順位の決定方法について
- 【課題3】適切な対策の選定方法について

「C h e c k（対策効果の把握）」における課題

- 【課題4】対策の評価方法について

これらの課題を受け、昨年度の取組成果をまとめた事業報告において、以下に掲げる通学路安全推進のためのP D C Aサイクルを提案した。



1 合同点検の実施・対策の検討（P l a n）

学校は、子ども、保護者からの情報も考慮しつつ、対策を要望する箇所を危険箇所として挙げる。学校、教育委員会、道路管理者、警察などの関係主体を集めた推進協議会を開催し、学校から挙げてきた危険箇所について、優先順位をつけるべき箇所とつけてよい箇所を分別する。優先順位をつける箇所については、推進協議会でチェックシートに整理し、対策順位を決定するとともに適切な対策の検討を行う。

2 対策の実施（D o）

推進協議会での審議結果を踏まえ、関係する対策実施主体同士が分担・協働して対策を実施する。

3 対策効果の把握（C h e c k）

各対策箇所について、目標とする効果が出ているか評価し、その結果を学校へ説明する。対策実施機関及び推進協議会として組織的に実施できることが望ましい。

4 対策の改善・充実（Action）

対策効果が不十分であれば、推進協議会で対策の改善について審議し、その結果を新規対策や補完等の次なる計画に反映する。

本年度、このPDCAサイクルを一つのモデルとして、通学路安全推進事業対象自治体において試行し、その取組の実際に基づいて、県通学路安全推進委員会の場で検討・議論を行った。事業実践にあたっては、PDCAサイクルを機能的かつ効果的に運用することを目指し、各市町の実情に応じて安全対策の実現を図ることとした。

【課題 1】 危険箇所の抽出方法について

関係機関と連携した通学路点検による抽出

道路管理者や警察では、その所管する交通施設の点検を行っており、一般的な道路の安全対策においては、交通事故件数という客観的な基準により危険箇所を抽出することもできる。しかし、交通事故を未然に防ぐことを求められる通学路の交通安全対策においては、道路利用者の視点から交通環境の問題点を見いだす仕組みが大切となる。毎日のように通学路を使用している学校が指摘した危険箇所は、それが主観的だとしても非常に重要な情報といえる。その基本情報をもとに、児童生徒や保護者及び地域住民等の関係者からの意見も考慮し、総合的見地から対策要望箇所を挙げる組織的な抽出システムを構築する必要があると考えた。

【本事業対象市町の取組概要】

犬山市では、4月から6月にかけて各学校で、スクールガード活動推進員、PTAなどと協力して通学路の点検を行い、危険箇所の抽出をした。その際、前年度から引き続いて指摘されている箇所を明確にするため、「新規」、「継続」欄を設けて抽出するようにした。第1回安全対策連絡協議会の開催時、学校要望の一覧表をもとに道路管理者を交えて対策方法などの情報共有を図り、その後各学校を対象として、現場の合同点検・確認、ヒアリングを行い、最終的な危険箇所の抽出を行った。

豊橋市では、「通学路における危険箇所について、関係部局が連携し安全対策を推進する」「道路管理者、警察と交通工学の専門家を派遣し、対策の難しい危険箇所の調査及び助言を行う」ことを前提に、指定通学路一斉点検による危険箇所調査を5月に実施した。調査の留意点は、以下のとおりである。

- ・必ず現地へ行き、児童生徒が登下校する時刻で調査する。
- ・平成24年度通学路合同点検の結果を参考にする。
- ・継続して改善を要望する場合は、継続であることがわかるようにする。
- ・通学路の危険な状況、内容等を具体的に記述する。
- ・希望する具体的な対策を記述する欄を設ける。
- ・各対策箇所について、現場写真を撮る。
- ・防災、防犯の視点も加えて点検活動を行う。
- ・対策箇所を地図に示す場合、児童生徒が通る動線を地図上に明示する。
- ・地域、自治会、PTAと連携して行うようにする。
- ・通学路別に、通行する児童生徒数を調べる。

児童生徒からの聞き取り、地域やPTAからの情報も参考にしながら、教職員による現地調査を行い、学校からの危険箇所報告については、数の制限等は設けていない。学校が危険と判断したものは、すべて要望箇所として挙げていく方針をとっている。その結果、合計837件の改善要望箇所（小学校706箇所、中学校131箇所）が挙がり、対応にあたる管理者の延べ件数は、警察428件、市道路管理者335件、県道路管理者48件、市安全生活課49件となった。

豊川市では、市内の小学校について中学校区を単位としてAからEまでの5つのグループに分け、それぞれ5年に1回、その地区から合同点検の候補地を決定する形をとっている。本年度は、Aグループの学校から挙がってきた危険箇所について、第1回豊川市通学路安全推進協議会で対策を検討し、白線などの塗装のはがれの塗り直しや、取締りなどの要望については、その場で警察に依頼をした。検討を要する箇所については、学校、道路管理者、警察等が参加する現地調査を行い、その結果をもとに第2回豊川市通学路安全推進協議会で対策を審議した。学校からの要望に際しては、報告様式を定めて、安全点検状況が関係者で一覧できるように配慮した。また、優先順位はつけず、対策が可能な全ての危険箇所を対象とした。

その他の危険箇所抽出方法

①交通事故情報の収集・活用による抽出

件数は限定されるが、生活道路を中心とする通学路において実際に発生した交通事故情報を可能な範囲で警察から提供してもらい、軽微な事故も含めて各学校が把握したものを記録・整理する等により対策を進める。

②ヒヤリハットマップを活用した抽出

ヒヤリハット（重大な災害や事故には至らないものの、直結してもおかしくない一歩手前の事例の発見）事例を用いて、危険箇所の情報を集約する。児童や保護者、地域住民、道路利用者など様々な立場からのデータを収集することが望ましい。調査方法等の詳細については、平成25年度本事業報告書を参照されたい。

③道路環境や交通条件による抽出

○道路環境条件による抽出

通学路上の道路構造、交通規制について整理し、以下のような観点から抽出する。

[抽出の観点]

- ・単路部の場合

歩道の有無、車道幅員、道路幅員、駐車禁止や一方通行規制の有無などから児童と車両の距離が近くなりがちな区間

- ・交差点部の場合

一般に事故が多いとされる五叉路交差点、交差角が直角でない交差点、面積が広い交差点

○交通条件による抽出

通学路を交差点などの任意の場所で分割した区間別の通行児童数と、当該区間の自動車交通量、速度について時系列で整理し、以下のような観点から抽出する。

[抽出の観点]

- ・通学時間あたりの通行児童数及び自動車交通量が多い区間（自動車に遭遇する機会が多い、すなわち事故に遭う可能性が高い区間）

- ・通学時間あたりの通行児童数及び自動車の危険な速度（例えば規制速度以上など）で走行する車両が多い区間（自動車に接触した場合の被害が、重度化する可能性が高い区間）

【課題 2】 対策優先順位の決定方法について

チェックシートを活用した対策優先順位の決定

限られた財源の中で安全対策を効果的かつ計画的に進めるためには、学校ごとに提出された改善要望を精査し、適正な尺度をもって実施することが肝要である。また、優先順位をつけて対策を行うべき箇所とつけずに行うべき箇所を分けることも大切である。横断歩道や車道外側線、停止線等の路面表示などの塗り直しや標識の修繕など比較的短期間に行える対策必要箇所にはあえて優先順位をつけずにできるところから行っていけばよい。一方、横断歩道、信号機の新設、新たに用地買収が必要となる歩道設置など関係者との調整に時間を有する対策必要箇所については優先順位をつける必要がある。

【本事業対象市町の取組概要】

犬山市では、基本的には、各学校から提出された要望順位に基づき、危険度を考慮して順位を決定している。しかし、通学路における対策が、長期的にわたる箇所（道幅の拡張等）、短期的に解決できる箇所（看板設置、通学路変更等）に分けられてしまうこと、それぞれ道路管理者が異なり、財政・予算状況にも違いがあることから、危険度のものさしだけで、優先順位を決定はできていない。現状は、道路管理者と相談しながら、可能な箇所から優先して対策を講じている。

東浦町では、毎年、学校とPTAが連携して通学路を点検し、対策を要する箇所を危険箇所として次年度のPTA予算要望に挙げている。その際に、危険箇所の内容、学校として考える対策内容等についても報告されており、毎日のように通学路を使用している学校による危険箇所の選定は、非常に重要な情報であるため、要望に挙げた箇所を本事業の危険箇所として抽出した。ただし、要望として挙げた箇所が平成24年度に実施した緊急合同点検において、既に危険箇所として挙げられている場合については、今回は対象外とした。危険箇所の抽出が、数値的根拠もなく、ヒヤリハットの位置づけであるため、優先順位はつけないこととした。なお、長期計画が必要なものも少なくないため、取組はできるものから順次行うこととする。対策の検討結果や整備計画等を盛り込んだ対策一覧表（一部抜粋）については、以下のとおりである。

平成28年度東区間通学路交通安全調査 対策一覧表

地区 状況 番号	町区 学校名	通学 経路	通学 経路	通学 経路	通学 経路	通学 経路	通学 経路	通学 経路	通学 経路	通学 経路	対策		
											実施年度	実施年度	
18 児童	東南中学校	東南中学校	東南中学校	東南中学校	東南中学校	東南中学校	東南中学校	東南中学校	東南中学校	東南中学校	東南中学校	①通学路(担当)	1826 1827 1828 1829
												②通学路(担当)	1826 1827 1828 1829
												③通学路(担当)	1826 1827 1828 1829
												④通学路(担当)	1826 1827 1828 1829
												⑤通学路(担当)	1826 1827 1828 1829
												⑥通学路(担当)	1826 1827 1828 1829
												⑦通学路(担当)	1826 1827 1828 1829
												⑧通学路(担当)	1826 1827 1828 1829
												⑨通学路(担当)	1826 1827 1828 1829
												⑩通学路(担当)	1826 1827 1828 1829
												⑪通学路(担当)	1826 1827 1828 1829
												⑫通学路(担当)	1826 1827 1828 1829
												⑬通学路(担当)	1826 1827 1828 1829
												⑭通学路(担当)	1826 1827 1828 1829
19 児童	片鹿小学校	片鹿小学校	片鹿小学校	片鹿小学校	片鹿小学校	片鹿小学校	片鹿小学校	片鹿小学校	片鹿小学校	片鹿小学校	片鹿小学校	①通学路(担当)	1926 1927 1928 1929
												②通学路(担当)	1926 1927 1928 1929
												③通学路(担当)	1926 1927 1928 1929
												④通学路(担当)	1926 1927 1928 1929
												⑤通学路(担当)	1926 1927 1928 1929
												⑥通学路(担当)	1926 1927 1928 1929
												⑦通学路(担当)	1926 1927 1928 1929
												⑧通学路(担当)	1926 1927 1928 1929
												⑨通学路(担当)	1926 1927 1928 1929
20 児童	片鹿小学校	片鹿小学校	片鹿小学校	片鹿小学校	片鹿小学校	片鹿小学校	片鹿小学校	片鹿小学校	片鹿小学校	片鹿小学校	片鹿小学校	①通学路(担当)	2026 2027 2028 2029
												②通学路(担当)	2026 2027 2028 2029
												③通学路(担当)	2026 2027 2028 2029
												④通学路(担当)	2026 2027 2028 2029
												⑤通学路(担当)	2026 2027 2028 2029
												⑥通学路(担当)	2026 2027 2028 2029
												⑦通学路(担当)	2026 2027 2028 2029
												⑧通学路(担当)	2026 2027 2028 2029
												⑨通学路(担当)	2026 2027 2028 2029

対策の運用に際しては、学校から提出された危険箇所及び対策要望をもとに担当者が現場確認を行い、要望に対する回答を学校関係者、道路管理者及び警察が同席する町連絡会で報告した。なお、要望された対策の実施が困難な場合は、アドバイザーの意見を参考に連絡会で代替案を検討し、その中で実現可能で効果のある方法を選定した。

津島市では、定期的に教職員が児童と共に付添下校を実施しているが、その時に児童の声を聞き、気になる箇所をチェックしている。また、保護者や見守り隊の意見を聞いて今回の危険箇所を抽出した。高台寺小学校区で6箇所、西小学校区で8箇所が抽出された。対策の進め方について、危険度の優先順位か実施の優先順位か、通学路安全対策アドバイザーから指導があり、結果として学校から見た危険度の優先順位で決定をした。また、各関係機関より提案のあった内容について、実施機関の意見による実現の可能性を踏まえて対策内容を絞り込む、一箇所に対して複数案ある場合は、実現可能性を考慮して対策案を絞り込むことも検討する、対策内容から判断し、補修・停止線の塗り直しなど比較的短時間に行える対策と横断歩道の設置など関係者との調整により対策に時間を要するものに分類するという段取りを踏み、下記のような一覧表（一部抜粋）にまとめた。

西小学校通学路危険箇所

番号	箇所名・住所	通学路の状況・危険内容	対策優先順位		対 策 内 容<所管>【提案】	実施主体	可能性 可 能 難 い	補修など 比較的容 易に可能 な修繕	優先順位	
			学 校 の 優 先 順 位	推 進 会 議 の 順 位					児童数	危険度
1	江東町3丁目宮川町5 又路交差点 登下校児童 数103	信号の時間が短く、横断距離が極端に長い、途中で待つ場所がなく危ない	1	1	① 既設横断歩道の途中に緑地帯へ入口を設置し、横断する時間を短縮する。(車止め等共) <都市整備>【#】	都市整備		×	103	
					② 緑地の現在看板がある箇所辺りに、歩道を設置(構造上公安委員会に認められるか、要調整)し横断距離を短縮 <都市整備>【建設事務所】 <警察署>					
					③ 信号サイクルの再考(本部との調整) <警察署>【#】					
2	天王通り1丁目交差点 登下校児童 数26	歩行者用の信号機がないため、危険である	2	2	① PTA等の立哨活動<教育委員会>【建設事務所】 定期的に見るように話し合いを進める。	教育委員会		×	26	
					② 歩行者用信号の設置<警察署>【建設事務所】	警察署	×	26		
					③ 灯火の再考(本部との調整) <警察署>【#】	警察署	×	26		
3	永楽町1丁目 船置き場横 登下校児童 数18	歩道がなく危険な状態のまま、通学路の変更は難しい	3	(1)	① 「外側線」を引き交差点を小さくする。 <都市整備>【#】	都市整備		○		
					② 船置場の一部に路側帯を表示する <都市整備>【#】	都市整備		×		
					③ 単路部は、注意喚起路面標示(路肩カラー舗装(緑)、ドットマーク、文字等)、注意喚起看板等の設置 <都市整備>【建設事務所】	都市整備				
					④ 道路形状見直し<警察署>【#】	警察署		×	18	
					⑤ 交差点部分において、巻込部の区画線を設置(前出し)し、横断歩道を設置<警察署>【建設事務所】	警察署		×	18	

その他の対策優先順位の決定方法

前述した危険箇所の抽出方法に対応して、ヒヤリハットの発生頻度や発生したヒヤリハットの重大性などの情報を考慮して優先箇所を決定する。また、児童と車両の距離が近くなりがちな区間の状況や、通学児童数と危険な形状の交差点の横断状況、自動車交通量の多さ、危険速度で走行する自動車の多さの関係等、道路環境や交通条件を考慮して、多面的な観点からリスク評価の基準をさらに明確化できるとよい。