

【課題3】 適切な対策の選定方法について

市町村通学路安全推進会議による対策内容の協議

これまでは、「学校が対策を選定」→「関係主体（道路管理者、警察など）が独立してその対策の実施可否を判断」→「学校へ回答」という流れになっている市町村が多い。こうしたプロセスでは、より効果的・効率的な対策や代替案の検討がなされにくい、複数機関に関係する対策の検討が難しいなどの課題が残るため、適切な対策決定のための方策を検討する必要がある。

そこで、教育委員会、道路管理者、警察など関係主体が参加し、必要に応じて保護者や地域住民を交えて合同で協議する組織を起ち上げ、その場を活用して具体的な対策案を検討していくことにした。

【事業対象市町の取組概要】

常滑市では、県知多建設事務所（維持管理課、道路整備課）、常滑警察署、区、小中学校（教職員、PTA）、子どもを守る会、市安全協働課、市土木課、市教育委員会が構成員となる常滑市通学路安全推進会議の協議を経て、適切な対策の選定をした。推進体制における具体的な対策手順は、以下のとおりである。

①合同点検をもとに各学校から出された危険箇所について、アドバイザーと事務局とで現地調査を行う。

②第1回常滑市通学路安全推進会議で、危険性や考えられる対策について協議する。会議の参加者が、状況を明確に把握し、具体的な対策を提案できるよう、右図のような資料を準備した。

| 対策困難箇所事例報告書 | | |
|-------------|-------|--------------------------|
| 市町村 | 事例No. | 危険箇所 |
| 常滑市 | 6 | 大野町8丁目と6丁目を挟んだ県道に架かる横断歩道 |

1 危険箇所の状況

■危険箇所の状況
県道が知多市方面に向かって緩やかに右カーブしている。児童が知多市方面から走行してくる車両の認識が難しい。逆に車両からは、西から東へ横断しようと路側帯に立つ児童の姿が認識されにくい。

■通学路地図



緩やかなカーブ

横断歩道
この地点に児童が立つと知多市方面からの車両に認識されにくい。

■現場写真



この地点に児童が立つと知多市方面からの車両を認識しづらい。

- ③事務局が道路管理者・警察とそれぞれ事前協議を行い、事務局案を作成する。
- ④第2回常滑市通学路安全推進会議で事務局案を提案し、協議する。
- ⑤第2回常滑市通学路安全推進会議での協議をもとに、事務局が道路管理者・警察とそれぞれ協議を行い、事務局最終案を作成する。
- ⑥第3回常滑市通学路安全推進会議で事務局最終案を提案し、協議の上、対策を決定する。

豊橋市では、5月の安全主任者会にて、危険箇所の具体的な対策方法について、警察、道路管理者から資料を配付して説明した。6月中旬までに、学校は指定通学路の一斉点検を実施し、危険箇所と具体的な対策方法を集約して市教育委員会へ提出、7月に、各小中学校から出された要望事項について、警察、市道路管理者、県道路管理者、市安全生活課、市教育委員会が同席し、通学路安全対策アドバイザーの助言を得ながら対策の選定協議を行った。

ある小学校の通学路では、バスが通る交通量の多い市道だが、狭い白線のみのため、歩行者も車両も危険を感じる状況があり、歩道の拡張または、ガードレールの設置を要望した。道路管理者からの回答は、路肩幅が狭いため設置は難しく、代替案として路肩のカラー化は検討したいというものであった。

この回答を受けて、センターラインを抹消して、グリーン塗装にできないか、また、路肩を広げてブルー塗装はできないか、センターラインの抹消がバス通りのため難しいなら、そのまま路肩だけをブルーに塗装できないかとの要望が改めて小学校から出された。



また別の小学校の通学路では、多くの児童が横断歩道を利用するが、通過する車両が多く、大変危険であるため、押しボタン式信号機の設置が要望された。警察からは、設置を検討していく旨の回答があり、待機場所の確認作業を行うこととした。

こうした事例に則して、道路管理者、警察、通学路安全対策アドバイザーらと危険箇所を巡回し、最善策を求めて協議を深めた。



次の段階として、8月下旬の4日間、市内72校（中学校ブロックごとで実施）に、要望に対しての回答又は要望がかなわない場合の次善策について、関係部署（豊橋警察署交通課、東三河建設事務所道路維持管理課、東三河建設事務所道路整備課、市建設部道路維持課、市建設部道路建設課、市文化市民部安全生活課、通学路安全対策アドバイザー2名、市教育委員会担当主事）から1校ずつ説明する機会を設けた。

豊橋市では、基本的に危険対応箇所の優先順位は設けておらず、関係部署が現地を調査し、可能な要望については予算の範囲内で対応している。横断歩道の再塗装等は数が多いため、学校と話し合った上で、優先的に補修する箇所を決めている。緊急を要する学校からの要望や、継続的な要望で自治会等の調整が図れているものについては、できるだけ速やかに対策を施すよう努めている。

豊川市では、前述したとおり市内全26小学校を5グループに分け、5年一巡で計画的に対策を行っていくこととした。今年度はAグループの学校に、危険箇所、優先順位、希望する対策の提出を依頼し、第1回豊川市通学路安全推進協議会で、現地調査箇所を決定した。現地調査では、学校から出された希望する対策が可能であるのか、その他どのような対策が考えられるのかを関係機関で検討し、第2回、第3回の協議会で、対策方法の検討・確認、各校への伝達を行った。

現地調査に、関係機関（学校・警察・市・県・市教委）が参加したことにより、学校の希望する対策を基本としながらも、その可能性やさらに良い対策方法をその場で話し合うことができた。また、調査の実施時期が7月中旬から夏休み前半であり、比較的早い段階で検討できたため、予算を見通しながら安全対策を実行することができた。諸要件により当初の改善要望が実施困難な場合について、別の方策を助言する体制作りを今後考慮していく予定である。

対策マニュアルの作成・活用

通学路における様々な危険箇所に対応した対策マニュアルがあると、対策内容の検討をよりスムーズに行うことができると考えられる。国土技術政策総合研究所が作成した「交通事故対策事例集」(<http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryuu/tnn/tnn0165.htm> 参照)などでは、課題要因に対応する対策メニューが整理されている。

各市町村におかれては、今後継続して進めていかれる安全対策の検討過程を蓄積・整理し、対策の基準や成果をホームページ等で公開・周知することが望まれる。

【課題4】 対策の評価方法について

対策実施主体が中心となつての評価

対策の評価は、P D C Aサイクルを効果的に運用する上で重要なポイントとなるが、通学路の交通安全対策では、ほとんど実施されていないのが現状である。一般道路の交通安全対策のように交通事故件数の比較による評価は難しい。では、誰がどのような方法で評価するのか。また、市町村によっては大変多くの対策箇所があるが、それらを全て評価できるのか等々、様々な問題があり、継続的なチェック体制を整えるためには、検討すべきことが多い課題である。今年度における事業対象市町の取組を以下に掲げる。

【犬山市】

①道路管理者が施工した改修箇所について、対策目標が達成されているか評価し、学校へ評価結果を述べる。

②全ての対策実施箇所の評価を行うことは困難なため、学校、警察、道路管理者で、以下の手順により評価を行う。

1. 学校側による一次評価：対策により意図した安全性向上が見られるかを評価。
2. 特に一次評価で低かった対策実施箇所について、学校、保護者、警察、道路管理者等が一体となって通学路を踏査する機会を設ける。

【常滑市】

昨年度の対策結果は、第2回常滑市通学路安全推進会議で報告したが、本年度の対策評価は、まだ行っていない。通学路安全対策アドバイザーからの指導を受けながら、今後、評価の在り方について考えていきたい。

【東浦町】

対策要望された危険箇所はヒヤリハットの多い箇所であり、実際に事故等が起こった場所ではないため、具体的な数値で評価することは難しい。このため、毎日のように通学路を利用している学校側による目視及び感覚で評価する。対策内容は決定したが未実施の箇所もある。今後は感覚的に行える評価項目を検討する必要があると考えている。

【津島市】

津島市では、8小学校のうち今年度より2校ずつ合同点検を実施している。合同点検実施後、4年後の合同点検まで下記の評価を行う。

- ①学校が、事故情報やヒヤリハット情報において、児童・保護者への聞き取りなどにより対策前後の変化の把握をする。
- ②対策実施後、意図した安全性の向上が見られるか、学校が児童・保護者への聞き取りなどにより評価する。
- ③対策実施主体により、対策実施箇所について目標とされる効果がでているのか評価する。
- ④津島市通学路安全推進会議は、4年後、対策実施箇所について安全性の継続が図られているか評価する。

【豊橋市】

今年度の対策予定箇所については、次年度、対策が実現しているか調査を実施する。既に対策が講じられている箇所の評価については、評価方法を通学路安全対策連絡協議会で検討・協議し、実施していく予定である。

【豊川市】

昨年度対策を講じた箇所については、学校への聞き取りをして対策に対する評価を聞いた。おおむね良好な結果であった。ただ、その評価は学校だけのものであったり、断片的な場面を捉えたものだったりして、必ずしも客観的であるとはいえない。危険箇所の交通量の調査やスピードの測定は現実的には不可能である。年度初めに各校で行われる通学路の点検時に、児童や保護者、地域の声をアンケートなどで収集していく。

対策評価における今後の課題

対策の実効性を正当に測るためには、科学的な定量評価が実施できることが望ましいが、専門的な見識・方法の不足、時間や労力の制約が伴い、実現は難しい。対策実施箇所が非常に多く、その全てにおいて評価を行うことが困難な場合もある。

そこで、従前と比較して意図した安全性の向上が見られるか、学校による一次評価を踏まえ、教育委員会、学校、道路管理者、警察等の推進協議会が中心となり二次評価を行う等、段階的に実施できるとよい。現地踏査の機会を複数回設けることで、それが目視による評価であっても信頼性が高められる。また、市民アンケートやヒアリング調査を行うなど、立場の異なる多くの目で多角的に検証することは、客観的かつ公正な評価につながる。

評価に係る提言については、県推進委員会においても審議不十分の面はあるが、対策の改善・充実を図り、PDCAサイクルを円滑に循環させるための重要な振り返りの場であることは強く念頭に置いておきたい。

おわりに

【通学路安全推進体制の構築】

通学路の交通安全対策には、学校や教育委員会だけでなく、家庭や地域、さらに関係機関との協働が欠かせない。各市町で「通学路安全推進会議」等の名称で推進体制が組織され、効果的な運用が図られたことが、本事業の取組成果としてまず挙げられる。

これまでは、各学校単位で個別に要望・対策が行われていた傾向が強いが、危険箇所の現地調査や具体的な対策方法の検討が組織的に行われ、可能な対策が迅速に実施される運びとなった。限られた予算の中で着実な効果を挙げるためには、多面的な指標による検討を必要とする。また、地域住民等との利害調整が困難なケースもあり、対策の実施による子どもの安全性向上と関係者の利便性をいかに調和させるかが大きな課題となる。推進会議の場でこうした調整を図り、実現性が高く、より効果的な対策を生み出していく共同作業が定着しつつある点は大いに評価されるべきである。

子どもたちの安全を確保するという共通の目的の下、関係者が相互に知恵を出し合う協議会の役割は大きい。緊密な連携と協力を目指して、今後も継続してその機能を強化するべきである。

【通学路安全対策の実際】

通学路安全推進体制のもと、各市町で実施された代表的な対策事例を以下に列記する。詳細については、別添資料「対策困難箇所事例報告書」を参照されたい。

- ・道幅が狭く交通量の多い道路のカーブ地点にグリーンベルト塗装を施した。
- ・抜け道に向かう車両の流れを調整するため信号待機時間を変更したが、渋滞状況が悪化したため信号サイクルを元に戻した。
- ・見通しの悪い三叉路にカーブミラーを移設・増設するとともに、停止指導線、T字路面表示を施した。
- ・歩車道の区別がない狭い四つ辻で、交差部に十字マーク、横断歩道前に「横断者注意」、及び「菱形」を標記、さらに一時停止線、「止まれ」標示の塗り直しをした。
- ・通学路脇道の側溝に蓋のない箇所があるため、応急措置として虎柵を設置した。

- ・ 2車線になったため交通量が増加し、横断歩道がなく見通しの悪い交差点について、既設の十字マークを復元し、外側線とグリーンベルトを新設した。
- ・ 脇にある階段から歩道に降りる際、走行中の自転車と接触する危険を避けるため、ポストコーンを5本設置した。
- ・ 交通量が大変多く、道路の見通しが悪いカーブした交差点に横断歩道の設置が困難なため、通学路の変更を予定している。
- ・ 抜け道としての利用が多く、車の走行速度が速い道路について、横断歩道の看板設置、警戒標識の移設、路肩を拡げて車幅を狭める対策を施した。
- ・ 狭い道だがとても交通量が多く、信号のない交差点に住宅敷地が一部重なるため、横断歩道の設置は不能。歩道幅の拡張、横断始動線の標記で対応した。
- ・ 近くに工場団地等があり朝の交通量が多く、信号が少ないため車の走行速度が速い。歩道をグリーン舗装とし、停止線前にドットマークを表示するとともに、児童が道路を渡る位置を変更した。

どの市町も、対策の理想像はあるものの様々な事情により根本的な措置を講じることができず、対応に苦慮している様子が見える。道路幅員が十分でない、交通量が多い、車の走行スピードが速い、交差点等の見通しが悪いなどの危険要因が認められ、本来なら信号や横断歩道、ガードレール等の設置、道路の拡張、車両の通行規制、滞留スペースの確保などの対策が望まれるところ、関係部局の慎重な協議により代替案等の折り合いをつけながら、上述の対策を施行している。

一例を挙げれば、交通量が多いという危険状況は、構造的対策が難しい。可能であれば地域等の協力を得て、車両の通行経路を変えたり、通学児童生徒と車両が接近する時間のピークをずらしたりできるとよい。また、抜け道として利用する車両は急いでいるため走行速度が速い傾向が見られる。通過車両への直接的な速度抑制策として、凸部（ハンプ）や屈曲部（シケイン）などの道路対策があるが、騒音問題や不便さゆえに活用されることは少ない。専門家の指導を受けた上で、社会実験的にこうした対策を実施し、その効果を検証することは、今後の対策の展開に役立つと考えられる。

【交通安全プログラムの策定・公表】

事業対象市町では、各地域の実情を踏まえた合同点検や対策の改善・充実等の取組を着実かつ効果的に実施するため、基本方針となる「交通安全プログラム」を策定した。その主な内容は、合同点検の実施方針（時期、体制、方法）及びPDCAサイクルの実施方針（対策の検討、実施、効果の把握、改善・充実）からなる。

策定された「交通安全プログラム」については、ホームページや広報紙等を活用して、

適切に情報発信する必要がある。対策箇所図や対策一覧表を作成・公表することにより、関係機関で認識を共有するとともに、地域住民や道路利用者の理解・協力を深めることにつながられる。

今後さらに、道路改良の目的や実態、安全対策に向けた組織的な取組の様子、実施済みの対策の中でどのような対策が有効であったのかの評価などの情報を広く提供することを通して、地域ぐるみの通学路安全推進体制を築き上げていけるとよい。

【人的対応による安全対策の補完】

通学途上の安全確保においては、子どもたちを見守り、学校を支えてくださる多くの方々の助力が不可欠である。施設・設備面における通学路の安全対策には、制約や限界があることは否めず、各市町の取組の中で対策が十分でない危険箇所については、地域住民等の協力を得て以下のようなフォローがなされている。

- ・学校職員が分担して、毎日、交通安全立哨指導を行っている。
- ・スクールガード（地域ボランティア）や保護者の立ち番により、児童生徒の誘導や車への注意喚起が行われている。
- ・有志の地域住民が、子どもたちに寄り添い、学校の行き帰りを一緒に歩きながら、安全確認をしている。
- ・近隣の中学校や高校と連携し、拠点指導を行いながら、歩行通学者と自転車通学者双方の安全確保を図っている。

また、地元自治会によるまちづくりの一環として、通学路上の駐車車両をなくすように働きかける、見通しを悪くしている樹木の枝を剪定してもらうよう住民に依頼する、民地に属する側溝に蓋を設置してよいか交渉するといった実例も見られ、大勢のボランティアが、自分たちにできることから通学路の安全確保に努めてくださっている。こうした立場の方々からの要望等を交通環境の改善に結び付ける構えも必要となろう。

【交通安全教育の重要性】

「交通」に関わる一員としての自覚や主体性を育成するという観点で児童生徒に対する交通安全教育や啓発活動の推進を図ることが重要である。

道路改良が施され安全施設が充実しても、現実の道路状況においては、交通事故の危険性が高い箇所が多数残存する。また、県内で実際に起こった事故例を見ると、飛び出しや周囲環境への配慮不足が原因と思われる事案が多い反面、きちんと信号を守り、横断歩道を渡っていて事故に遭うケースもある。残念極まりないことに、子ども自身が交通ルールを遵守していても事故は発生する。

悲惨な交通事故を防止するためには、状況に応じて児童生徒自らが危険回避の行動を取る必要があり、自分の命は自分で守る自己防衛の習慣を身につけさせるための安全教育が求められる。安全マップ作りを通して自分たちの通学環境のリスクを具体的に理解する、現場写真や動画資料を学習材として活用し、通学路上の危険箇所における実践的な安全行動を子ども自身が主体的に考えるなどの取組が大切となろう。今後は、これまで積み上げてきた施設・設備面におけるハード対策を継続しつつ、交通安全教育等の人的ケアを加え、児童生徒の安全確保に向けた総合的な事業に発展させていきたいと考えている。

最後になるが、本事業対象市町におかれては、通学路安全確保のためのP D C Aサイクル構築を目指し、充実した取組を進める中で多大な成果を上げていただいた。御担当された通学路安全対策各アドバイザーの適切な助言を得ながら、難しい課題を着実に克服していった足跡が、添付資料として掲載した「対策状況報告」「対策困難箇所事例報告」の一つ一つに凝縮してあらわれている。それぞれの事例は、汎用性が高く、対策のあり方も参考とすべき点が多い。

子どもたちのかけがえのない尊い命を守るため、通学路の安全確保は喫緊の課題である。本事業報告書が、交通安全プログラムの策定や推進体制の確実な運用に向けた参考資料として各市町村で積極的に活用されることを希望する。