

通学路の交通安全の確保に関する有識者懇談会

意見のポイント

1. 「子どもの命を守る」ための道路交通環境の整備について

- (1) 「歩行者と車両の分離」と「自動車の速度の低減」が重要
- (2) 生活道路の通学路においては、ゾーン対策が効果的
- (3) ハンプや狭さくなどの各対策の特徴を理解し、適切な対策を選択することが重要
- (4) 対策の普及のためには、対策効果の検証が必要
- (5) 「子どもの命を守る」というメッセージを明確に打ち出すことが重要

2. 関係機関等の連携・協力による地域全体の安全確保について

- (1) コーディネータ、リーダーの存在や受け皿となる窓口の一本化が必要
- (2) 地域住民、保護者の協力・参画による地域の合意形成が必要
- (3) 学校やPTAが発信源となった合意形成が有効であり、合意形成のルールが必要
- (4) 体系的な行動計画による継続的な取り組みと予算の確保が重要

3. 危険性を予測し、自らの身を守るための交通安全教育の効果的な促進について

- (1) 危険を予測し、回避するという交通安全教育の基本の徹底が重要
- (2) 児童生徒・保護者に対するより実践的な交通安全教育・指導が重要

4. その他、自転車利用等について

- (1) 自転車の利用環境を整えるには、道路空間の「整理整頓」が必要
- (2) 登下校時の交通事故特性からみた事故対策の徹底が重要

通学路の交通安全の確保に関する有識者懇談会

意見とりまとめ

平成 24 年8月8日

文部科学省・国土交通省・警察庁

<目次>

はじめに.....	P. 1
1. 「子どもの命を守る」ための道路交通環境の整備について.....	P. 2
2. 関係機関等の連携・協力による地域全体の安全確保について.....	P. 6
3. 危険性を予測し、自らの身を守るための交通安全教育の効果的な促進について.....	P. 9
4. その他、自転車利用等について.....	P. 10

はじめに

平成24年4月に京都府亀岡市で発生した登校中の児童等の列に車が突っ込むという事故をはじめ、児童等が巻き込まれる痛ましい事故が相次いだことは大変残念でなりません。相次ぐ事故を受けて、文部科学省、国土交通省、警察庁では、相互に連携し、通学路の交通安全の確保に関する取組みを行うこととしました。

平成24年5月28日に開催された関係省庁副大臣会議において、①国レベルの連携体制の強化、②地域レベルの関係機関による連携体制の整備、③緊急合同点検の実施を決定しました。

緊急合同点検については、公立小学校等を対象として学校、道路管理者、警察が連携し、保護者、地域住民等の協力も得て、8月末までを目途に実施し、国へ報告することとし、各地において、点検の結果を受けて、要対策箇所として抽出された箇所について対策を検討・実施することとしており、その旨、三省庁同時に教育委員会・道路管理者・警察に対して、5月30日に通知を発出しました。

本懇談会は、合同点検後の各地における対策の検討の参考にしていただけるよう、教育、交通工学、交通規制等の各分野の有識者から意見の聴取を実施したものです。

本懇談会でいただいた有識者からの貴重な意見が、各地における通学路の交通安全対策の検討の一助となることを心から期待しています。

1. 「子どもの命を守る」ための道路交通環境の整備について

(1) 「歩行者と車両の分離」と「自動車の速度の低減」が重要

- 歩行者の安全を第一に考えた道路整備や交通規制を行い、自動車優先の考え方からの転換を促していくべきである。
- 事故のない道路のためには、道路の交通量を削減することと、自動車の速度を低減させることが重要。
- 交通環境そのものを安全にするということが重要であり、可能な限り歩行者と車両が分離された安全な空間が確保できるようにすることが望ましいが、現実的には地域住民の生活もあり、生活道路から自動車をすべて排除することは難しいため、自動車の速度をいかに落とさせるかということに力を注ぐべきである。
- 事故時の自動車の速度が、30km/h を超えると死亡率や重傷になる割合が急激に高まるというデータがあり、安全な速度の1つの基準として、住宅地内等の幹線道路でないところの規制速度については30km/h にすることが大変有効である。
- ドライバーはずっとスピードメーターを見て走行する訳ではなく、街路全体から受ける雰囲気の影響されて安全と思われる速度で走行する。従って、街路全体の雰囲気をコントロールすれば、自動車の走行速度もコントロールできる。

(2) 生活道路の通学路においては、ゾーン対策が効果的

- 通学路は生活道路の一部であり、生活道路の安全性が高まらなければ通学路の安全も高まらない。子どもにとって安全な道路環境は、高齢歩行者や他の歩行者、障害者の方々にとっても安全な道路環境である。従って、通学路対策は生活道路対策と一緒に進める必要がある。
- 比較的幅員が狭く、地域住民自身の利用が中心となる生活道路では通学路とは関係のないところでも広範囲に多くの交通事故が発生している。子どもの安全を考えると、通学路のみではなく、地域全体が安全になるように対策を行うことが必要。通学路だけを安全な道路にするということではなく、地域全体を安全にすることで結果として通学路も安全になるという考え方が重要である。

- 生活道路など比較的幅員が狭い道路が通学路の場合は、「ゾーン30」¹などのゾーン対策の中に通学路対策を位置付けることが有効。
- ネットワーク上の位置付けや他の生活道路への影響を考慮すると、通学路単独の対策では限界があることから、ゾーン対策を基本とすべき。
- 広幅員の幹線道路で、歩道が整備されているような道路で通学路のネットワークが形成されているところは、必ずしもゾーン対策と連動させる必要はない。歩道設置や交差点の歩車分離化(歩車分離式信号)を行うことが有効。
歩車分離式信号について、1日中実施することが難しいのであれば、通学時間帯だけでも分離化するなど、いろいろな工夫も当面の措置としては考えられる。
- 歩行者用道路規制、時間規制、一方通行規制等を検討する際は、交通シミュレーションによる迂回ルートの検証を行うことが重要。

(3) ハンプや狭さくなどの各対策の特徴を理解し、適切な対策を選択することが重要

- ゾーン30を推進するにあたっては、規制速度の30km/hをきちんと担保するために、ハンプや狭さく²等の設置による空間整備の実施を考えていく必要がある。
- ハンプは、速度抑制のほか、注意喚起の効果も大きく、幅員の狭い日本の生活道路に適合する。形状の工夫で騒音・振動問題もほぼ解消できることから、全国で集中的に普及させる必要がある。
- 一方、ハンプに不慣れな貨物車等が高速で走行してしまうと騒音や振動が発生してしまうおそれもあるため、まずは、無信号交差点の手前や学校や公園の出口など、注意喚起や速度抑制が絶対に必要な箇所への集中的な設置から始めることが非常に有効。
- 狭さくは、交差点付近に設置することにより、地区内の自動車の速度抑制とあわせて、子どもの飛び出しによる出会い頭事故を削減できる。
- 路側帯の拡幅、カラー舗装等は、地域住民の反対が少なく、エリア全体でコストをかけずに速度抑制を図るのに有効。

¹ ゾーン30: 警察庁が国土交通省と連携して推進するゾーンによる生活道路対策であり、
・歩行者等の通行が最優先され、通過交通が可能な限り抑制されるという基本的なコンセプトに対する地域住民の同意が得られる地区をより柔軟にゾーンとして設定する。
・ゾーン内は、最高速度30km/hの区域規制の実施を前提として、その他の対策については、住民の意見や財政的制約も踏まえつつ、実現可能なものから順次実施していく。
という2点の考え方を重視した対策

² 狭さく: 車両の通行部分の幅を物理的に狭くしたり、視覚的に狭く見せかけることにより、過度な速度の車両に減速を促す。

- 「ライジング・ボラード」³(自動昇降式の車止め)は、特定の車両(緊急自動車、その他の許可された車両)だけが通行でき、これを設置することで、労力軽減、住民トラブル回避に有効であり、ヨーロッパでは導入されている。日本においても速やかな導入・普及が期待される。

※ 例えば、スクールゾーンでの時間通行規制中に「うま」(移動式のバリケード)を置いても、違反ドライバーがそれをどかして進入したり、ドライバーと住民でトラブルが生じる例も見られる。

- 夕暮れどきの横断歩道での事故を防止するために、歩行者が横断歩道に近づいた際、付近が照らされるというセンサー付きのライトを設置することにより、コストをかけずに、大きな効果があった例がある。

(4) 対策の普及のためには、対策効果の検証が必要

- 対策を普及させるためには、対策の効果を長期にわたって科学的に検証し、データを用いた説明により、理解を得ていくことが必要。対策が進まない理由として、長期的な検証があまりなされていないということが考えられる。

- 安全対策に関する、科学的な検証を適切に行い、それをバックグラウンドに、政策に長期的に反映させるというプロセスが少し欠けているという印象がある。

- 社会実験という形で、主要な交差点にハンプを置いたり、路側帯のカラー舗装を施したり、自動車と歩行者の通行区分を明確にするための区画線を引くなどの対策を施した結果、一定の区画内ではスピードを出して走行する車が大幅に減少した事例も報告されているため、速度抑制のためのハード対策を積極的に進めることが必要である。

※ 鎌ヶ谷市の取り組み事例では、対策前 40km/h 以上で走行する車が 46.2%から 4.1%まで減少し、当該地区内での交通事故件数は、対策前後で比較して半減した。

- 日本は、海外に比べて、ハンプの普及が進んでいない。普及しない最大の理由は、“ハンプが普及していない”からハンプを知らない人が多く、高速でハンプに進入してしまうことがある。例えば、自動車教習所の中に1個ずつ必ず設置して、手前でスピードを落とすという癖をつけたドライバーが増えれば、随分変わるのではないか。

(5) 「子どもの命を守る」というメッセージを明確に打ち出すことが重要

- 「通学路を含む学校周辺を安全にする」という施策が、地域住民等に明快に分かるようにメッセージ性を持ったものにすべき。

- そのために、無電柱化や踏切道の整備等を含めて、関連施策の連携を強化、あるいは場合によっては総合化して打ち出すことが必要。

³ ライジング・ボラード:リモコンやICカードなどで自動で昇降する車止め。特定の車両に限り通行を可能とする手段の1つとして用いられる。

- ドライバーに「学校の周辺である」「子どもが多い」ということを注意喚起することが必要。通学路であることを周知するために、路側に緑色のラインを引き、安全な運転を促す取組を行っている地域がある。

- 警察による取締りやパトロールはドライバーに対する抑止力が非常に大きい。学校周辺において、PTAや地域住民の安全指導と効果的に組み合わせて実施していくことが重要。特に、ドライバーに「今日は取締りを行っているかもしれない」と思わせることが効果的。
学校周辺における取締りにより、「特に子どもたちが多い場所は社会みんなが守ろうとしている」というメッセージを出していくべき。

2. 関係機関等の連携・協力による地域全体の安全確保について

(1) コーディネータ、リーダーの存在や受け皿となる窓口の一本化が必要

- 多くの地域で、通学路に関する住民要望の受皿が不明確である場合が多い。また、市役所や警察署において、自動車交通優先の発想から脱却しないと現状は変わらない。
- 住民には、課題をどこに要望していいかわからない。窓口が一本でないということが改善を遅らせる原因になっている側面も考えられ、どこかがコーディネータとして窓口を一つにして、そこからしかるべきところに連絡をとるなど、できる限り学校や住民からの要望を対策につなげるまでのロスタイムをなくす必要がある。
- 通学路の点検や学校の交通安全教育を推進していくためには、学校側と関係機関との間に立つ調整役の人が必要。交通安全関係の部署が複数にわたり、それぞれが主体的に動かない部分がある。
- イギリスでは Road Safety Officer という役職があり、自治体に所属して警察や学校現場など関係機関の間に立って調整を行っている。例えば、安全教育を推進するに当たって、学校と保護者の間に立って、どういう教育をどういうふうに進めていこうかということの検討に協力したり、自ら子どもたちの自転車の安全な乗り方の教育を担当したりする方もいる。
- 地域の学校やPTAが中心となってまとまっていくことが重要。学校長やPTA会長など、率先して汗を流すリーダーの存在が重要。

(2) 地域住民、保護者の協力・参画による地域の合意形成が必要

- 通学時の安全確保のための取組を進める上では、地域住民、保護者の協力が不可欠。
- 関係機関が連携協力して安全対策を進める上で、当初から地域住民の参画を得て合意形成を図っていくことが重要。
 - ※ 鎌ヶ谷市では、交通安全確保にあたって、交通事故半減プロジェクト推進協議会を設立。学識経験者、国土交通省、県、警察が参加し、新規施策や支援について協議を行った。
この協議会の下組織として、該当地区の住民、学校関係者、老人クラブの方々等が参加し、ワークショップを立ち上げた。このワークショップの中で、対策について具体的な協議を行い、最終的に、地域住民の方々に対策内容を決定するという形を取ることで、対策を円滑に進めることができた事例がある。

- 学校、PTAも大きな役割を果たすが、通学路だけでなく、地域全体の安全性を高めようということになってくると、別の組織と一緒に考える必要がある。

地域の各団体(自治体、交通安全協会等)と、学校やPTAが連携したまちづくり協議会の形成等、地域の全体の活動を整理・方向付けすることが重要。

- 組織を作る際に、様々な団体の代表者ばかりで構成するのではなく、実際に困っていることを知っている人たちに集まってもらうことが大事。例えば、まちづくり協議会の下にワーキンググループを構成し、その場で、本当は、こういうことだから問題だと言える人が必要。

また、異なる年代の人を議論に加えるのも効果的。例えば、実際に通学している中学生や高校生が議論に加わることによって、大人が様々なことを考慮して発言を控えるような的を射た発言をすることもある。このように、世代の異なる人たちを加えると良い方向に動くことがある。

(3)学校やPTAが発信源となった合意形成が有効であり、合意形成のルールが必要

- 学校やPTAが通学路の安全対策の必要性について地域に情報発信していくことが、合意形成に有効。
- 住民の合意形成について、若い保護者の意見を、高齢者の方が多くなっている地域の中で、自治会に伝えてもらって、保護者の方とも一緒になりながら、学校から意識的な啓発を発信していくということが重要。
- 対策実施上、住民の合意形成を円滑に進めることが重要である。警察や道路管理者のほか自治会やPTA等が集まって説明会を開催したり、対策の広報周知を徹底することが有効。
- 多くの地域において、地域の課題解決や合意形成のルールが、まちづくりの中に存在しないというのが、非常に大きな問題。地域の合意形成のルールを確立し、スピード感をもって対応していくことが重要。住民の何%が賛成したら合意形成がなされたというようなルールがないため、合意形成に時間がかかってしまう。
- 合意形成に基づいて対策を進めていくことが重要だが、合意形成は時間や労力がかかることが少なくない。それを前提とした対策を待ってはいけない。
合意形成がなくても、即効的に効果を上げるような対策やコストがかからない対策は何なのかを選択し進めていくことが必要。

(4)体系的な行動計画による継続的な取組と予算の確保が重要

- 大事故や強い住民要望があった場合のみ予算化していると、役所の中で誰かが後ろ向きになったら、それで事業化がストップしてしまうこともある。時限的でもかまわないので思い切って通学路・生活道路対策費を定常的に一定額を予算化し重点的に整備すべき。
- 鎌ヶ谷市では、教育委員会、道路管理者、警察など関係機関や地域住民等が連携して、市全体の通学路安全対策に関する体系的な行動計画を策定し、安全対策のために毎年度予算計上している。
- 取組の継続性を確保することが必要。学校や警察で担当者が異動してしまうことにより、円滑に対策が進まないことがある。熱心な担当がいても、異動してしまえば、これまでの経緯をまた説明し直さないといけないなど、継続性が確保しづらい。
- 通学路の安全対策に関する好事例・先進事例を全国に普及し、情報共有を図ることが必要。

3. 危険性を予測し、自らの身を守るための交通安全教育の効果的な促進について

(1) 危険を予測し、回避するという交通安全教育の基本の徹底が重要

- 子どもたちに交通ルールを守ることがを教育することは大前提であるものの、自分さえ交通ルールを守っていれば安全というものではない。自分がルールを守っていても、守らない人によって事故に遭うことがあるということを認識させることが重要。青信号になったからと言って、いきなり走り出さないなど、自分の身の安全を守るために必要なことをしっかり伝えることが大切。

- 子どもが危険性を認識(予測)することができるようになる交通安全教育カリキュラムの研究や訓練が必要。

交通ルールを守ることだけではなくて、エンジンがかかっている車はいつ、どういう動きをするか分からないことや、車の近くで自分がしゃがんだら、運転者の目には見えない、というような危険性をきちんと教育する必要がある。形どおりの交通ルールを形どおり教えるだけでは今般のような事故は防げないという状況にも対処していく必要がある。

- 歩行者や自転車利用者のマナーが欠けている。「マナーを守らないことは、恥ずかしいことである。」という教育を子供の頃に行う必要がある。

マナー以前に交通ルールはきちんと守ることを改めて徹底することが必要。

(2) 児童生徒・保護者に対するより実践的な交通安全教育・指導が重要

- 児童生徒の発達の段階に応じた安全指導・安全学習が重要。その際、主体的に行動する力を身に付けさせることが大切。この力が、危機を予測して、それを回避する力につながる。しかし、学校における安全教育に関する指導時間が少ない。安全教育の時間確保が必要。

- 静岡県では、交通安全指導員などが学校と連携して児童生徒や保護者に交通安全指導を行うとともに、通学安全マップの作成についても指導している。

子どもの目線から見た危険箇所をマップにして、学校に貼り出したり、家庭への配付を行っている学校もある。

- 小学校低学年の児童には、動画や写真等はインパクトに残る。パソコン機器やビデオなどを用いて教育することが効果的。そうした教材・教具の活用に関する教員に対する指導についても重要。

例えば、交通ルールを地元の道路の写真に合わせて教えると、低学年の児童は、身近な場所が写っているというだけで興味を持って考え始める。

子どもたちに対して、どのように、大事なことをおもしろく、しかもできるだけ印象的に伝えるかを考えることも重要。

4. その他、自転車利用等について

(1) 自転車の利用環境を整えるには、道路空間の「整理整頓」が必要

- 自転車の関連する交通事故を減らすためには、道路空間の「整理整頓」を行い自転車がスムーズに通行できる環境を整えることが大事。
- 自転車通行空間を確保するために、歩道では立看板を無くし、車道では、配送用のトラックやタクシー等の駐停車を無くすべき。また、事業者に対し、道路上への駐停車にかかるコストを自ら負担するという意識を持たせるべきである。
- 子どもの自転車使用時のヘルメット着用について、その効果についてデータ等を用いて説明し、ヘルメットの着用を普及させていくことが必要。

(2) 登下校時の交通事故特性からみた事故対策の徹底が重要

- 登下校時の交通事故のデータを検証すると、新学期開始後4～6月に小学校低学年の歩行中の重傷者数が多く、自転車乗車中の重傷者数は5、6月に多い。また、夏休み後の事故も多いという特性がある。事故多発時期に合わせた(特に小学校低学年を対象とした)安全教育、安全運転意識の啓発・取締りが重要。
- 歩行中の死亡事故の多くは交差点で発生しているが、重傷者は交差点・単路何れも同程度発生。事故類型では横断歩道の横断中、その他横断中が多い。また、歩行者の違反では飛出しが多い。
- 自転車乗車中の事故は、交差点がかなり大きな割合を占めており、事故類型でいうと出会い頭が多い。自転車側の違反としては、指定場所の不停止とか、安全不確認が多い。
- 危険認知速度⁴が低ければ重大事故の割合は低下するが、低速走行時でも重量車両や車の前面が垂直形状の自動車(ワンボックスカーなど)の場合は、死亡事故が発生していることに留意も必要。

前面の形状が垂直に近いような形の車と歩行者がぶつかると、歩行者が押し倒されるという現象が起き、歩行者が巻き込まれる、あるいは歩行者がタイヤで轢かれるといったような事故が起きる。そのため、重傷・死亡事故につながりやすいということがデータ上明らかになっている。

⁴ 危険認知速度: 運転者が相手方車両、人、駐車車両を認め、危険を認知した時点の速度。

<参考資料>

1. 懇談会開催要項「通学路の交通安全の確保に関する有識者懇談会について」

2. 有識者提出資料

[第1回]

- [資料1] 小川 和久 東北工業大学教授 提出資料(抄)
- [資料2] 松岡康太郎 鎌ヶ谷市教育委員会学校教育課長 提出資料(抄)
- [資料3] 鎗田 淳 鎌ヶ谷市都市建設部道路河川管理課長 提出資料(抄)
- [資料4] 五十嵐俊子 日野市立平山小学校長 提出資料(抄)
- [資料5] 天野智津美 静岡県交通安全指導員 提出資料(抄)

[第2回]

- [資料6] 橋本 成仁 岡山大学大学院環境生命科学科准教授 提出資料(抄)
- [資料7] 下田 進 (株)あさひ会長 提出資料(抄)
- [資料8] 武田 岳彦 (社)日本PTA 全国協議会会長 提出資料(抄)

[第3回]

- [資料9] 久保田 尚 埼玉大学大学院理工学研究科教授 提出資料(抄)
- [資料10] 浅野 且敬 埼玉県警察本部交通部交通規制課係長 提出資料(抄)
- [資料11] 山田 晴利 (公財)交通事故総合分析センター研究部長 提出資料(抄)

通学路の交通安全の確保に関する有識者懇談会について

1. 趣 旨

通学路の交通安全の確保に関する関係省庁副大臣会議の取りまとめ(平成 24 年 5 月)等を踏まえ、地域における通学路の交通安全確保の推進に資するため、有識者との懇談会を開催する。

2. 開催方法

関係省庁連絡会議を活用し、大まかなテーマを分類した上で、毎回3名程度の有識者から通学路の交通安全の確保に関する提案等を説明していただき、その後、出席者間で意見交換を行う。

意見聴取・意見交換の成果は、事務局において取りまとめ、関係機関へ参考送付し、各地域において具体的対策の検討・実施に活用。

3. スケジュール

6月26日(火) 第1回懇談会

※教育委員会・学校の取組、交通安全教育、交通安全指導員の取組など

7月13日(金) 第2回懇談会

※道路交通環境の整備・交通規制の実施、保護者の役割、自転車通学など

7月17日(火) 第3回懇談会

※道路交通環境の整備・交通規制の実施、通学中の交通事故の分析など

8月上旬頃 主な意見の取りまとめ

4. 有識者

(1) 交通安全教育関係

小川 和久 東北工業大学教授

天野智津美 静岡県交通安全指導員

(2) 学校・教育委員会関係

松岡康太郎 鎌ヶ谷市教育委員会学校教育課長

鎗田 淳 鎌ヶ谷市都市建設部道路河川管理課長

五十嵐俊子 日野市立平山小学校長

(3) 地域住民・保護者の代表

武田 岳彦 (社)日本PTA全国協議会会長

(4) 道路交通環境整備、交通規制関係

久保田 尚 埼玉大学大学院教授

橋本 成仁 岡山大学大学院准教授

浅野 且敬 埼玉県警察本部交通部交通規制課係長

(5) 事故分析関係

山田 晴利 (公財)交通事故総合分析センター研究部長

(6) 自転車・車両関係

下田 進 (株)あさひ会長

5. 有識者に提案をお願いする主な事項

- ・安全な通学路の在り方、学校における交通安全教育の在り方
- ・通学路の交通安全を図るための道路交通環境整備、交通規制の在り方
- ・対策を効果的に進めるための関係機関等の連携の在り方、地域住民・保護者の役割 等

6. 庶務(事務局)

庶務(事務局)は、国土交通省及び警察庁の協力を得て、文部科学省スポーツ・青少年局学校健康教育課において処理する。