

# 通学路の交通安全に向けた提案

児童・生徒の通学路

通学路の交通安全の確保に関する有識者懇談会 第3回

2012/7/17

埼玉大学大学院理工学研究科

久保田尚

1

## 提案1 「子供の命を守る」メッセージを明確に打ち出した施策展開

- ・施策の明快さ: 関連する諸施策の連携強化(できれば総合化)
- ・現地の明快さ: 交通規制、サイン、道路による表現
- 通学路を含む「学校周辺の総合的な交通安全対策」の確立

現状: 施策及び施策間の関係が複雑で、一般市民には理解しにくい

### 「スクールゾーン」

- ・市町村長の設定する「ゾーン」
- ・(歩行者用道路規制(時間規制)の「分布」)

### 「通学路」

- ・学校が指定する「概ね40人以上が通行する道路」
- ・((広く)子供が家から学校まで通学する道路)

※スクールゾーンと通学路の関係は？



〇〇市〇〇地区スクールゾーン規制図  
(〇〇市ホームページ)

提案: 通学路とゾーン対策(ゾーン30)を、必要に応じて適宜組み合わせる

例: ・広幅員道路網で概ね通学路がネットワーク化されている場合

→単路部の歩道設置と交差点の歩車分離化※

※通学時間帯に限定した分離制御も当面の措置として検討の余地

・狭幅員道路(生活道路等)を通学路にせざるを得ない場合

→ゾーン30をベースとするゾーン対策の中に通学路を位置づけ

2

# 参考事例：韓国の「スクールゾーン」

## 韓国版「スクールゾーン」



車両速度を自動計測  
→ 30km/hを超えると赤字で警告

- ・ 1995年の道路交通法で制定
- ・ 小学校・幼稚園の半径500m以内で徹底した安全対策
- ・ ゾーン内では、幹線道路にさえもハンプ設置
- ・ ゾーン内のCCTVカメラ設置(交通違反監視+治安維持)
- ・ **ゾーン内での速度違反などの反則金は一般道路の2倍(2011年より)**

「子供の命が何より大切」という明快なコンセプトで施策展開に成功



3

## 小学校正門前の6車線道路にハンプが設置されている例



6車線道路へのハンプ設置は、交通工学的には疑問がないとは言えないが、「子供の命が最優先」というメッセージが明快



4

## 提案2:生活道路のゾーン対策との連携

- 「道路ネットワーク」、「ゾーン」で考える重要性
  - 対象の通学路単独の対策では限界
    - 当該道路のネットワーク上の位置づけ
    - 他の生活道路への影響
      - ※亀岡:「山陰街道」(旧街道)に並行して走る国道の存在
  - 「ゾーン対策」が基本
    - 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、迂回ルート(ゾーン外周道路)の検証が必要
    - 交通シミュレーションによる交通解析



### 「生活道路のゾーン対策マニュアル」

- H23年12月発行
- ゾーン30、スクールゾーン等に対応
- 交通規制+道路対策

5

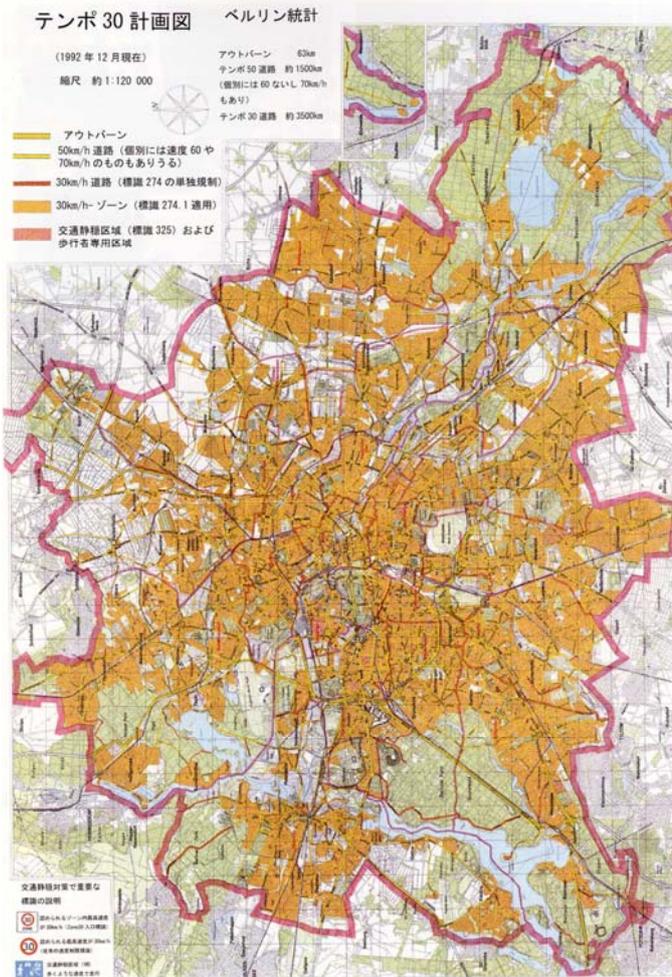


亀岡 事故現場

6



参考事例：欧州におけるゾーン30の定着



## ゾーン30

欧州：市街地の大部分に導入済みの都市多数

(左図：ベルリン：黄土色の部分がゾーン30)

ケルン市：人口約100万人

Zone30 に約15年前から着手し、現在市内に約350か所整備済み

# 提案3：生活道路・スクールゾーン対策の実施を前提とした体制づくり

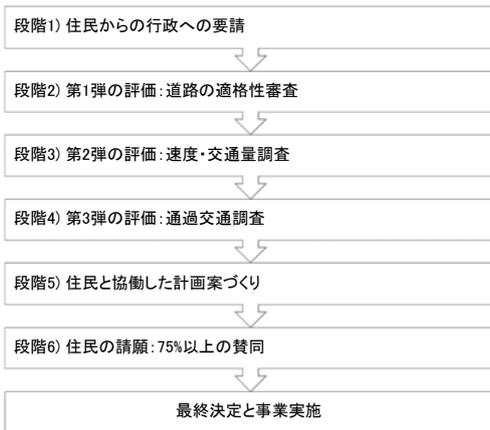


## 「はじめる」体制づくり

- 住民要望の受け皿
  - 多数の通学路・生活道路が安全問題を抱えているにもかかわらず、改善への着手すらできていない例が多数  
「どこに要望すればよいのかわからない」  
「天下の公道だから仕方がない」
- 「市役所道路課」「警察署交通課」のお仕事
  - 従来とは異なる対応が必要なのに、スイッチの切り替えができていない
    - ネット等で勉強している住民との差  
（「ハンパって？」）
    - 対策検討の際、従来型の道路管理・交通管理の枠を超えられない（注意看板、注意表示・・・）
    - 自動車交通優先の発想に固着  
「通学路から通過交通を追い出すと幹線道路の交通量が増えて混雑する恐れがある」  
→シミュレーションで十分検証可能なはず

## ● 予算の問題

- 通学路、生活道路の対策費が定常的に予算化されていない  
→特に大きな事故や強い住民要望があった場合に予算化を検討  
→担当者の誰かが後ろ向きになるとそこでストップ  
  
→時限的にでも、通学路対策予算を確保できないか



参考: Neighborhood Traffic Management Program (米)

- ・市が、あらかじめ一定規模の予算を生活道路対策費として確保
- ・自治体内の各地区から対策を要望
- ・簡易調査により、対策必要度を得点化
- ・必要度の高い地区から、予算枠内で対策を実施

ボルチモア郡のNTMPのフロー

11

## Neighborhood Traffic Management Program

ダブリン市のNTMPパンフレットに示されている「義務の概要」

義務の概要	
住民の義務	市の義務
1) 交通静穏化を希望する書面を提出する。 2) 請願を回覧し、交通静穏化のための調査を行うため、沿道の90%以上、および影響区域の67%以上の住民の署名を集める。署名は12カ月以内に集めて土木局に提出する。 3) どの交通静穏化対策を実施するか、近隣の合意形成をする。沿道および影響区域の世帯の85%以上の署名を集めなければならない。	1) 応募地域の影響区域の範囲を定義する。 2) 請願の正確さ、署名の数を確認する。 3) 交通静穏化に向けた包括的な調査を実施する。 4) 応募地域にNTMPを推奨する（調査で必要と判断された場合）。 5) 適切な交通静穏化対策について、最終的な推薦をする。 6) 財源を確保するため、都市改良プログラムの申請、あるいは特別な予算を市に要求する。 7) 交通静穏化デバイスを設置する。 8) 実施したNTMPの効果を評価する。

ボルチモア郡で点数化方式に用いられる得点表

項目	点数化ルール
ピーク時間交通量	100台/時～149台/時：5点 150台/時～250台/時：10点 250台/時以上：15点
平均速度	規制速度から3～6mph超過：5点 規制速度から7～10mph超過：10点 規制速度から10mph以上超過：15点
通過交通	通過交通率0～49%：0点 通過交通率50～75%：10点 通過交通率76%以上：15点
学校	スクールゾーンであるか、その他の歩行者施設がある場合：5点
歩道	歩道がない場合：5点

12

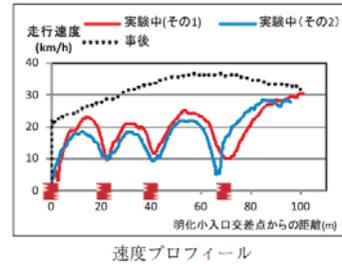
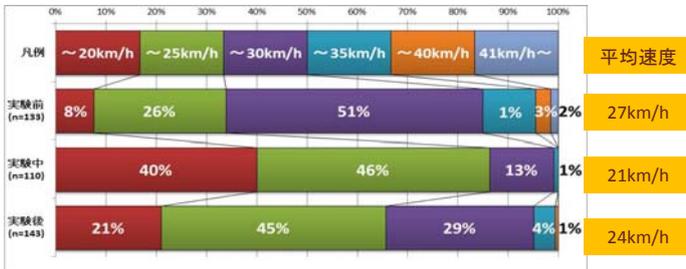
# 提案4: 普及が遅れているツールの促進

## ハンパ: 世界で一番普及が遅れている?

- 期待
  - 速度抑制(30km/hを超えるとドライバーにショックを与える)
  - 注意喚起(居眠り運転、わき見運転の防止)
  - 幅員の狭い日本の生活道路に適合
  - 形状の工夫(サイン曲線)により、騒音・振動問題は**ほぼ**解消
- 現状
  - 導入実績はそれなりに増えてはいるが、「普及」という段階には程遠い
  - ハンパが普及しない理由: **ハンパが普及していないこと**
    - ハンパの存在を知らないドライバーが、稀に高速で通過  
→トラックの荷台で大音響 →沿道住民が「受容できない」
    - ハンパが普及すれば、標識・標示を見て事前に速度を落とすようになる
- 課題: 全国的な集中投資によりハンパを一気に普及できないか



例: 全国の自動車教習所に設置



13

# サインハンパによるスムーズ横断歩道

小学校

公園



名古屋市中川区

14

## サインハンブによる交差点手前のハンブ 不注意、脇見、居眠りの防止



15

## 提案5:わが国では未導入のツールの検討

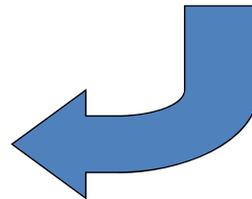
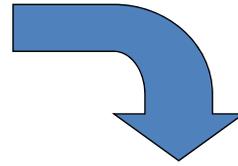
### ライジングボラード



16

# ライジング・ボラード(自動昇降ボラード)

路車間通信やICカード等による選択的通行止め／時間規制  
フランス、イギリスなどで爆発的に普及しつつある



許可車両が通り過ぎるとボラードが自動で上がる

17

## なぜライジングボラードなのか

### 1. 労力軽減

- いわゆる「うま」を毎回出し入れする労力を削減

### 2. 交通規制の確実な実施

- 交通規制内容を物理的に担保
- 「うま」: 違法車両が動かして通過すると、後続車両が続々と進入してしまう



### 3. トラブル回避

- 「うま」を死守ないし設置しようとする地元住民と違法車両の間のトラブル

時間規制(7:30~8:30、16:00~18:00)が有名無実化

18

# 実現までの課題

- ライジングボラードの位置づけ
  - 従来にない「車道上を昇降するボラード」
- 安全性の担保
  - 歩行者、自転車、違法走行車両
  - センサー等の必要性？
  - 材質(ハード？ ソフト?)
  - 非常時の対応
- 導入前の交通シミュレーション
  - 設置した場合の、周辺交通等への影響評価

19

以上の議論の先に・・・

## 「新・天下の公道」論

- どうすれば生活道路から「通過交通を排除」できるのか？
  - 現在の道路法、道路交通法では、生活道路を含むすべての道路が一律に「道路」であり、「通過交通を排除する」発想は実は存在しない
  - 一部の通学路や生活道路に、一般の「道路」と異なる位置づけが与えられないか？
- 「人重視」の発想に立ち、道路の位置づけの再定義



20