

通学路・生活道路の安全確保に向けた
道路管理者による対策実施事例

平成31年1月

国土交通省道路局

本資料は、通学路・生活道路の交通安全対策の事例について、地方公共団体等から提供して頂いたものを取りまとめたものです。

1. 交通量の抑制	1
1-1 交差点部	1
▶ ライジングボラードの設置	1
▶ バリケードの設置	2
▶ ブロック系舗装	3
2. 速度の抑制	4
2-1 単路部	4
▶ ハンプ・スムーズ歩道	4
▶ 狭さく	7
▶ シケイン	9
▶ 路面標示	10
▶ 警戒標識	11
▶ 速度検知センサーの設置	11
▶ ブロック系舗装	12
2-2 交差点部	13
▶ ハンプ・スムーズ歩道	13
▶ 狭さく	15
▶ 路面標示	17
▶ 警戒標識	19
▶ カラー舗装	20
▶ ブロック系舗装	21
▶ 歩行者感知システムの設置	22
▶ 交差点改良	23
3. 歩行空間等の確保	24
3-1 単路部	24
▶ 歩道設置	24
▶ 歩道拡幅	26
▶ 路側帯拡幅	28
▶ 無電柱化	30
▶ 自転車通行空間	31
▶ 踏切拡幅	33
▶ 防護柵	34

➤ カラー舗装	36
➤ ブロック系舗装	37
➤ ラバーポール等の設置	38
➤ 外側線の高輝度化	39
➤ 二段階横断施設	40
➤ 側溝の改修	42
➤ 平張コンクリート設置	43
➤ 歩車共存道路等	43
3-2 交差点部	45
➤ 防護柵	45
➤ 歩道だまりの確保	46
4. ドライバーの視認性向上	47
4-1 交差点部	47
➤ 道路反射鏡	47
➤ 目かくし板撤去	48
➤ 立入防止フェンスの移設	48
5. 関係者との連携・協力の取組事例	49
➤ 地域との連携による対策の実施	49
➤ 合同点検の実施	59
➤ 対策の検討	62
➤ 整備効果の把握	64
➤ 通学路交通安全プログラムの策定	70
➤ 情報発信	74

通学路・生活道路の交通安全対策の事例一覧

	単路部	交差点部
交通量の抑制		<ul style="list-style-type: none"> ・ライジングボラードの設置 (P1) ・バリケードの設置 (P2) ・ブロック系舗装 (P3)
速度の抑制	<ul style="list-style-type: none"> ・ハンプ・スムーズ歩道 (P4) ・狭さく (P7) ・シケイン (P9) ・路面標示 (P10) ・警戒標識 (P11) ・速度検知センサーの設置 (P11) ・ブロック系舗装 (P12) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ハンプ・スムーズ歩道 (P13) ・狭さく (P15) ・路面標示 (P17) ・警戒標識 (P18) ・カラー舗装 (P20) ・ブロック系舗装 (P21) ・歩行者感知システムの設置 (P22) ・交差点改良 (P23)
歩行空間等の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道設置 (P24) ・歩道拡幅 (P26) ・路側帯拡幅 (P28) ・無電柱化 (P30) ・自転車通行空間 (P31) ・踏切拡幅 (P33) ・防護柵 (P34) ・カラー舗装 (P36) ・ブロック系舗装 (P37) ・ラバーポール等の設置 (P38) ・外側線の高輝度化 (P39) ・二段階横断施設 (P40) ・側溝の改修 (P42) ・平張コンクリート設置 (P43) ・歩車共存道路等 (P43) 	<ul style="list-style-type: none"> ・防護柵 (P45) ・歩道だまりの確保 (P46)
ドライバーの視認性向上		<ul style="list-style-type: none"> ・道路反射鏡 (P47) ・目かくし板撤去 (P48) ・立入防止フェンスの移設 (P48)
関係者との連携・協力の取組事例	<ul style="list-style-type: none"> ・地域との連携による対策の実施 (P49) ・合同点検の実施 (P59) ・対策の検討 (P62) ・整備効果の把握 (P64) ・通学路交通安全プログラムの策定 (P70) ・情報発信 (P74) 	

1. 交通量の抑制

1-1 交差点部

➤ ライジングボラードの設置

通過交通の抑制（通学路）（新潟県新潟市）

○対策前



- ・通過交通が多く、走行速度の高い車両が通行する為、危険

○対策後



- ・ライジングボラードの設置により、通学時間帯の通過交通を抑制
- ・時間規制（平日 7:30-8:15（通学時間帯）に通行規制）と併せて実施

通過交通の抑制（商店街）（新潟県新潟市）

○対策後



- ・ライジングボラードの設置前は、規制時間帯であるにもかかわらず、進入する違反車両が多数あったが、H25年度の社会実験でライジングボラードを設置した後、進入する違反車両の減少が続き、設置1か月後以降は、ほぼ違反車両が無くなった。
- ・従来の通行規制の時間帯（正午-翌朝 8:00）に合わせて、ライジングボラードを稼働し、進入車両を制限

通過交通の抑制（遊歩道）（岐阜県 岐阜市）

○対策後



○通行時（一時通行券の発券）

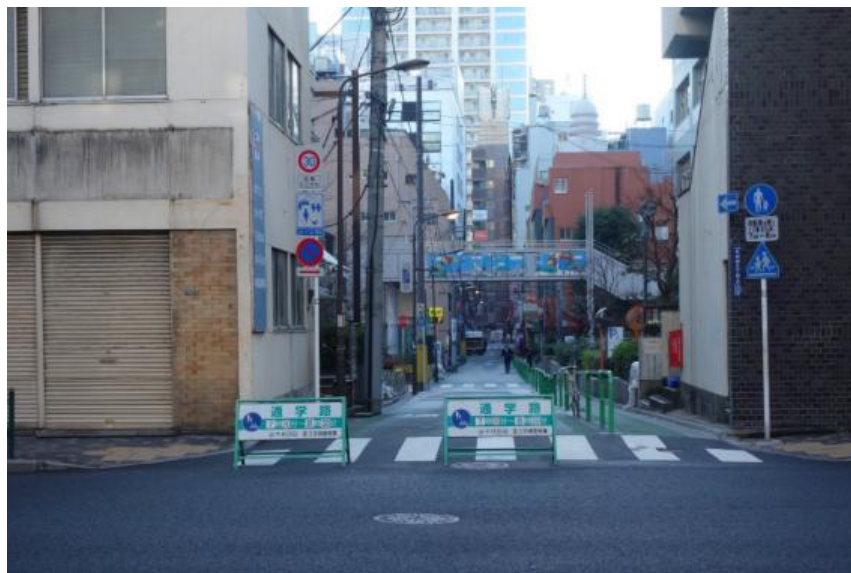


- ・ 許可車両のみ通行できる遊歩道（自転車歩行者専用道路）への通過交通を抑制するため、道路入口にライジングボラードを設置
- ・ 沿線住民や旅館客等の車両は、IC カード及び一時通行券にて通行可能

➤ バリケードの設置

バリケードによる時間規制

○対策後



- ・ スクールゾーンや商店街等で一定時間の車両通行を防止することで、通過交通を抑制し、車道を一時的に歩行者のための空間とすることができる
- ・ バリケードの設置を人の手で行う場合は、毎回の設置や撤去が必要となり、継続していくためには、地元住民の理解と協力が必要となる。

➤ ブロック系舗装

インターロッキング舗装による流入抑制（ドイツ）

○対策後



- ・ 歩行者優先空間の入口にインターロッキング舗装（スムーズ歩道）を設置

2. 速度の抑制

2-1 単路部

➤ ハンプ・スムーズ歩道

課題	・単路部での車両の通行速度が高い。
対策内容	車両の通行速度が高い箇所において、単路部にハンプ（凸部）を設置する。
効果	過度な速度で車両が通過した際にハンプによってドライバーへ不快感を与えることにより、ハンプ手前で速度の抑制が図られ、交差点部での速度抑制も期待される。また、連続設置することで区間全体の速度抑制が可能である。

車両の通行速度の高い生活道路にハンプを設置（沖縄県 浦添^{うらそえ}市）

○対策後



・ハンプの設置

車両の通行速度の高い生活道路に路側帯を含めたハンプを設置（佐賀県 佐賀^{さが}市）

○対策前



○対策後



・自転車の通行に配慮し、路側帯を含めたハンプを設置

歩道のない生活道路にハンプを設置（広島県^{ふくやま} 福山市）

○対策後



・ 車道幅に合わせてハンプを設置

車両の通行速度の高い車線にハンプを試験的に設置（鹿児島県^{かごしま} 鹿児島市）

○実証実験中



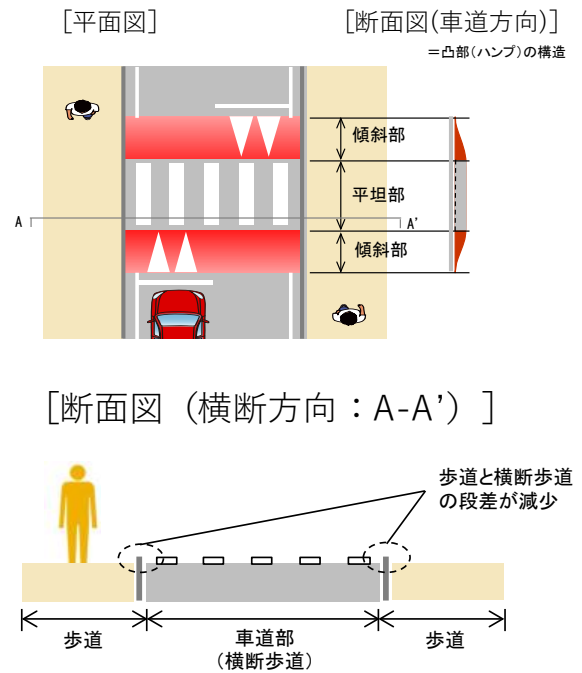
・ 実証実験として2車線のうち1車線にハンプを設置

車両の通行速度の高い生活道路にスムーズ横断歩道を設置

○対策後



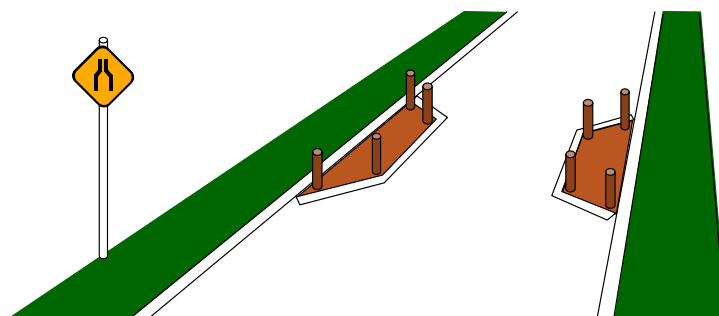
写真：埼玉大学交通・計画グループ提供



- ・車道にはハンプ構造とすることで自動車の通行速度の低減を図るとともに、歩道と横断歩道の段差が小さくなり、歩道と横断歩道の通行がスムーズとなる。(スムーズ横断歩道)

➤ 狭さく

課題	・ 単路部での車両の通行速度が高い。
対策内容	車両の通行速度の高い箇所において、狭さくを設置する。
効果	自動車の通行部分の幅を物理的に狭くする、あるいは視覚的にそう見せることにより自動車の運転者が速度を低減する。但し、速度抑制効果はハンプの方が大きい。



単路部の狭さく

通行速度の高い区間に両側狭さくを整備（標準形：3.0m）（愛知県いなざわ 稲沢市）

○対策後



- ・ 狭さくの設置
- ・ 車線分離標（ラバーポール）を設置

通行速度の高い区間に両側狭さを整備 (3.0m 未満) (千葉県かまがや鎌ヶ谷市)

○対策後



- ・大型車や通過交通を抑制するため、狭さの幅員を「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」における標準形 3.0m よりも狭めて設置

通行速度の高い区間の横断歩道に歩道張り出しによる狭さを整備 (東京都ぶんきょう文京区)

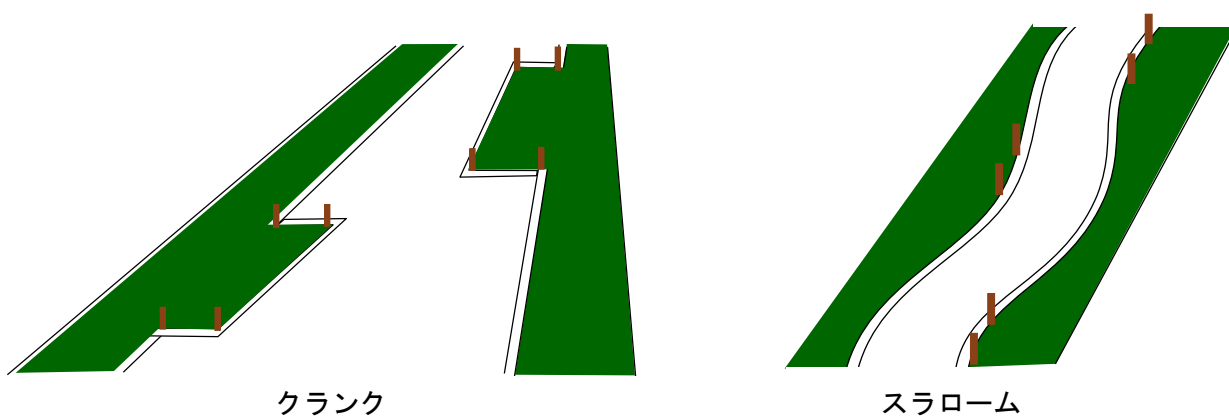
○対策後



- ・横断歩道付近への速度抑制策として狭さを設置
- ・横断歩道である事を強調するため、歩道を車道側に部分的に張り出した

➤ シケイン

課題	・ 単路部や交差点部での車両の通行速度が高い。
対策内容	シケインは、クランクとスラロームに分類される。 クランクは、直線的な線形の変化により車道部を屈折させ、スラロームは曲線で車道を蛇行させる。ポラードや植栽マスによってスラローム・クランクを形成することで、安価で済むこともある。
効果	車両が通行する際に振り幅を持たせることにより、ドライバーが速度を低減する。



通行速度の高い区間にスラロームを整備（島根県 ^{まつえ} 松江市）		※既往の事例	
○対策前		○対策後	
・ 歩行者、車両ともに交通量が多いが、歩道の幅員が狭いため危険		・ 一方通行規制を実施し、スラロームを整備 ・ 無電柱化、歩道の拡幅	

事故多発区間にクランクを整備（愛知県名古屋^{なごや}市）

※既往の事例

○対策前



- ・通過交通が多く、車両が高速で通行するため危険

○対策後



- ・両側に歩道を整備し、クランクを整備するとともに交差点部をカラー舗装化し、車両の通行速度抑制を図る

➤ 路面標示

通過速度の高い区間で中央線を抹消し、道路空間を再配分（和歌山^{わかやま}県和歌山^{わかやま}市）

○対策前



- ・制限速度を上回る車両が多く存在し、危険

○対策後



- ・中央線の抹消、車線幅員の縮小により路肩を拡幅

➤ 警戒標識

通学路区間を知らせる標識の設置（北海道開発局旭川開発建設部）

○対策前



・自動車、自転車が通学路として認識していない

○対策後



・ドライバー向けに通学路区間を周知するため、警戒標識を設置

➤ 速度検知センサーの設置

速度検知センサーと可変表示器の設置（韓国・ソウル市）

○対策後



・速度検知センサーにより、速度超過の車両に自車の速度情報を提供

➤ ブロック系舗装

歩車道全体にブロック系舗装を設置（長野県 飯田^{いいだ}市）

○対策後



- ・歩道と車道に同じブロック系舗装を敷設し、車両の速度抑制・侵入抑制を実施

狭隘道路の速度抑制策としてブロック系舗装を敷設（東京都 杉並^{すぎなみ}区）

○対策後

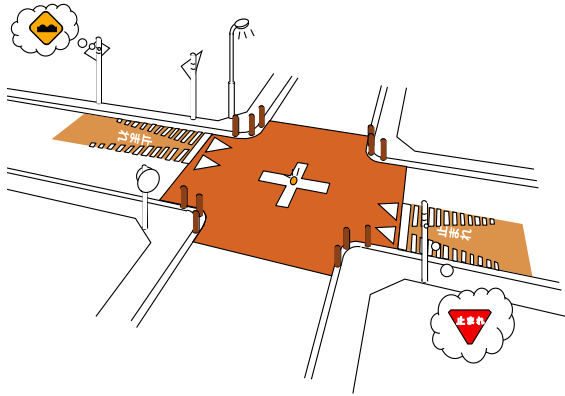


- ・人通りの多い狭隘道路にブロック系舗装を敷設
- ・車道と歩道を曖昧にして車両の速度抑制・侵入抑制を図った。

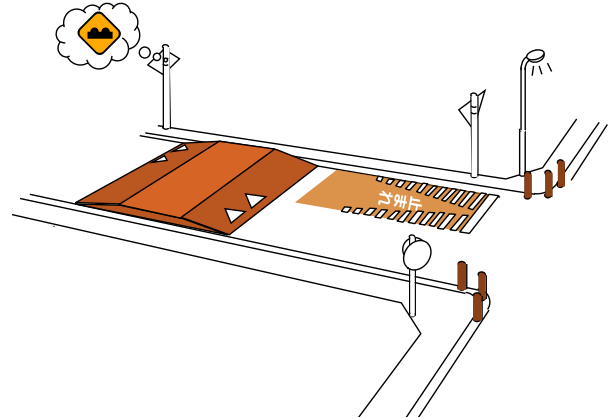
2-2 交差点部

➤ ハンプ・スムーズ歩道

課題	・ 交差点部での車両の通行速度が高い。
対策内容	車両の通行速度が高い箇所において、交差点部に凸部（ハンプ）を設置する。
効果	過度な速度で車両が通過した際にハンプによってドライバーへ不快感を与えることにより、ハンプ手前で速度の抑制が図られ、交差点部での速度抑制が期待される。また、連続設置することで区間全体の速度抑制が可能である。



交差点ハンプ



交差点部手前のハンプ

車両の進入速度の高い交差点部にハンプを設置（静岡県 静岡市）

○対策後



・ 交差点ハンプの設置

通学路の交通安全対策としてスムーズ歩道を設置（新潟県 ^{にいがた}新潟市）

○対策後



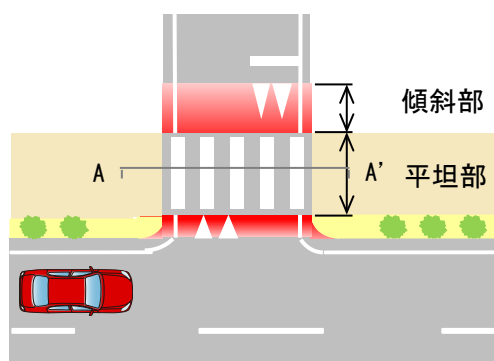
- ・通学路にスムーズ歩道を設置
- ・速度抑制効果のほかに車両からの通学児童の視認性も向上

車両の進入速度の高い生活道路の入り口にスムーズ歩道を設置（神奈川県 ^{ふじさわ}藤沢市）

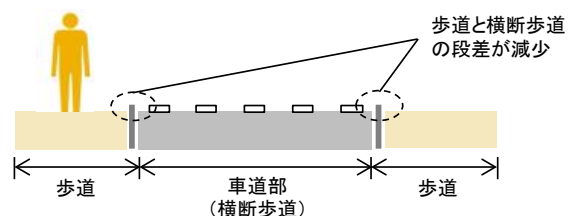
○対策後



〔平面図〕



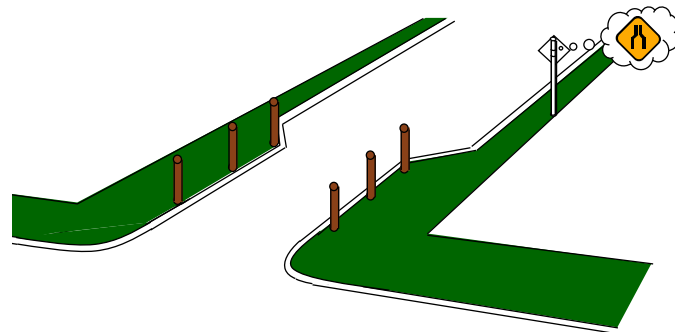
〔断面図（横断方向：A-A'）〕



- ・幹線道路と生活道路を結ぶ交差点部の横断歩道をハンプ構造とすることで、自動車の通行速度の低減や通過交通の進入抑制を図るとともに、歩道と横断歩道の段差が小さくなり、歩道と横断歩道の通行がスムーズとなる。（スムーズ歩道）

➤ 狭さく

課題	・ 交差点部での車両の通行速度が高い。
対策内容	車両の通行速度の高い箇所において、狭さくを設置する。
効果	自動車の通行部分の幅を物理的に狭くする、あるいは視覚的にそう見せることにより自動車の運転者が速度を低減する。但し、速度抑制効果はハンプの方が大きい。



交差点部手前の狭さく

進入速度の高い交差点部手前に狭さくを整備（兵庫県淡路市^{あわじ}）

○対策前



・ 交差点部が広く、減速せず通行するため危険

○対策後



・ 交差点部を狭め、車両を減速させる

交差点部への流入速度が高い箇所に狭さを設置（東京都葛飾区^{かつしか}）

○対策後



- ・ 交差点部直前に、狭さを設置することで、「車両速度の低減」と「通過交通の抑制」を図り、歩行者・自転車が安全に利用できる道路とした。

➤ 路面標示

課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通過交通が多い。 ・ 車両の通過速度が高い。
対策内容	ドライバーに前方の道路状況（通行上注意が必要な箇所）を標識や道路標示によって予告する。
効果	ドライバーに通行上注意すべき道路の状況を予告することにより、速度の抑制や慎重な運転の促進が図られる。

スクールゾーンの路面標示（東京都江戸川区）

○対策前



- ・ 歩行者専用道路の時間規制がかかっているが、通行する車両がある

○対策後



- ・ スクールゾーンの路面標示を設置し、通学路区間の周知を図る

横断歩道の手前に注意喚起を促す路面標示とイメージハンプを整備（山形県）

○対策前



- ・ 交通量が多く、車両の通行速度が高いため児童が横断する際に危険

○対策後



- ・ 横断者注意の路面標示
- ・ 路面標示及びイメージハンプによる注意喚起

横断歩道手前のカラー化と注意喚起看板を整備（北陸地方整備局金沢河川国道事務所）

○対策前



- ・横断歩道の先にある交差点部に気を取られ、ドライバーが横断する歩行者を見落とす危険があった

○対策後



- ・この先通学路走行注意の注意喚起看板設置
- ・横断歩道手前をカラー化

交差点部の存在を明確化する十字マークの標示

○対策後



- ・交差点部を明確にする為の十字マークの設置

➤ 警戒標識

左折時の注意喚起看板の設置（中部地方整備局名古屋国道事務所）

○対策前



- ・車両の交通量が多いため、歩行者が横断時に危険

○対策後



- ・ドライバー向けに歩行者に対する注意喚起看板を設置

➤ カラー舗装

課題	・ 交差点部での車両の通行速度が高い。
対策内容	交差点内を着色し、交差点部があることを明示する。
効果	交差点部を色彩によって区別し、ドライバーに交差点部の存在を事前に認識させることにより、速度の抑制が図られる。

車両の通行速度が高い箇所の交差点部・横断歩道をカラー化（山口県^{しものせき} 下関市）

○対策前



・ 多くの小学生の通学路であるが、抜け道として利用する車が多数あり、車両の通行速度が高く、危険な交差点部

○対策後



・ ドライバーに注意喚起を促すため、交差点部や横断歩道をカラー化

横断歩道を明示するために横断歩道付近をカラー化（岐阜県^{たじみ} 多治見市）

○対策前



・ 横断歩道付近で車両速度が高く、危険

○対策後



・ 横断歩道の直前をカラー化

➤ ブロック系舗装

交差点部にブロック系舗装を設置（鳥取県 ^{とっとり}鳥取市）

○対策後



・観光客の通行が多い交差点部にブロック系舗装を敷設

交差点部にインターロッキングを設置（千葉県 ^{ながれやま}流山市）

○対策後



・新興住宅地の交差点部にインターロッキングを敷設

➤ 歩行者感知システムの設置

課題	・ 交差点部での車両と歩行者、自転車の接触事故が発生。
対策内容	歩行者・自転車が横断歩道を通行していることを LED 表示板で注意喚起する。
効果	ドライバーに歩行者・自転車の存在を事前に認識させることにより、一時停止や速度抑制が図られる。

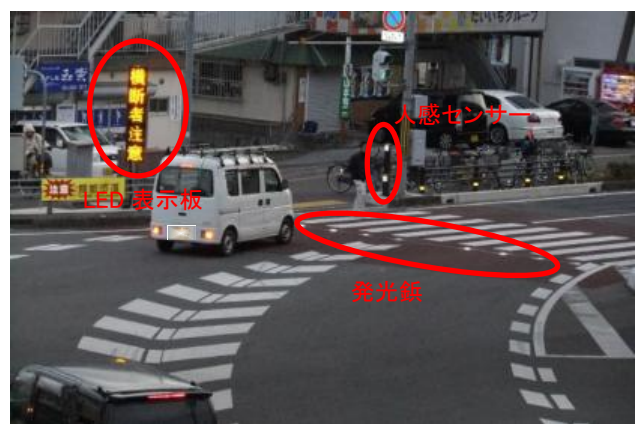
横断歩行者・自転車を知らせる歩行者感知システムの設置（四国地方整備局土佐国道事務所）

○対策前



・ 県内屈指の交通量を誇る交差点部で、右左折車と横断歩行者、自転車との接触事故が多く発生

○対策後



・ 横断歩行者・自転車の右左折車両への視認性向上を図るため、歩行者感知システムを設置

➤ 交差点改良

課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交差点部に進入する車両の通行速度が高い。 ・ 交差点部進入時の一時停止の順守率が低い。
対策内容	信号機の設置や横断歩道の手前で車両の速度抑制対策を実施する。
効果	交差点部手前での車両の速度抑制や一時停止が図られることにより、横断する歩行者の安全を確保できる。

車両の通行速度が高い区間の横断歩道手前へゼブラ帯を設置（東北地方整備局仙台河川国道事務所）

○対策前



- ・ 国道と市道が斜めに交差しており、左折車の速度が高いため、児童が横断する際に危険

○対策後



- ・ 横断歩道の手前へゼブラ帯を設置し車両の進入速度の抑制を図る

3. 歩行空間等の確保

3-1 単路部

歩道設置

課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通量が多く、歩行者と車両が錯綜する。 ・ 車両の通行速度が高い。
対策内容	歩道を新たに設置、もしくは既存の歩道を拡幅することによって、歩行者と車両を分離し、安全な歩行空間を確保する。
効果	歩行者と車両を分離することで歩行者が車両と接触する危険性が減少し、歩行者の安心感が高まる。

交通量の多い道路への歩道整備（佐賀県しろいしちよう白石町）

○対策前



・ 交通量が多いが、歩道が設置されていないため、危険な状況

○対策後



・ 用地買収を行い、歩道を設置

大型車交通量の多い道路への歩道整備（北海道開発局旭川開発建設部）

○対策前



・ 大型車の交通量が多いが、歩道が設置されていないため危険な状況

○対策後



・ 歩道を設置し、児童の安全な通行空間を確保

学校からの用地提供により歩道を整備（神奈川県かわさき川崎市）

○対策前



・歩道がないため危険な状況

○対策後



・学校からの用地提供により歩道を設置

カーブ区間の危険箇所には歩道を整備（茨城県）

○対策前



・カーブ区間であり、歩道がないため危険

○対策後



・歩道を設置

➤ 歩道拡幅

すれ違いが困難な歩道を拡幅（中国地方整備局三次河川国道事務所）

○対策前



- ・歩道が狭いため、すれ違いが困難であり、歩行者が危険な状況となっている。

○対策後



- ・歩道を拡幅することで、児童の安全な通行空間を確保

農業用水路の蓋かけによる歩道整備（群馬県 ^{たまむらまち}玉村町）

○対策前



- ・歩道が設置されていないため、危険な状況

○対策後



- ・農業用水路に蓋を敷設して歩道を設置

バス停と歩道を同時に整備（中国地方整備局鳥取河川国道事務所）

○対策前



・バス停がカーブの途中にあり、停車中のバスに後続車が追突する危険があった

○対策後



・歩道およびバスの停車帯を整備

バス乗降のたまり場と歩行者通路の確保（中国地方整備局三次河川国道事務所）

○対策前



・路線バス等が通行するが、歩道幅員が狭く、児童の通行空間が十分に確保されていないため危険

○対策後



・歩道拡幅によりバス乗降のたまり場確保および歩行者通路の確保

➤ 路側帯拡幅

課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両の交通量が多く、歩行者と車両が錯綜する。 ・ 車両の通行速度が高い。
対策内容	路側帯を新たに設置、もしくは既存の路側帯を拡幅することによって、歩行者と車両を分離し、安全な歩行空間を確保する。
効果	歩行空間を拡幅し、明確にすることで、通行車両へ注意を促し、歩行者の安心感が高まる。

交通量の多い道路への歩行空間の整備（山形県）

○対策前



- ・ 車両の交通量が多く、歩道が設置されていないため危険

○対策後



- ・ 路側帯を拡幅し、カラー舗装化
- ・ ドットラインを設置

交通量の多い道路への歩行空間を整備（愛知県しんしろ 新城市）

○対策前



- ・ 車両の通行速度が高いが歩道が設置されていないため、危険な状況

○対策後



- ・ 中央線を抹消し、車道幅員を狭め、路側帯をカラー舗装化

カーブ区間の危険箇所に歩行空間を整備（福島県）

○対策前



- ・急カーブで見通しが悪い
- ・自動車の通行速度が速く、路側帯が狭いため危険

○対策後



- ・道路敷地内で路側帯拡幅を行い、ラバーポール、減速マーク等を設置し、歩行空間を創出

➤ 無電柱化

課題	・歩行空間が電柱により狭められることにより、連続的な歩行が阻害され、歩行者が車道を通行している。
対策内容	電線共同溝の整備や電柱の移設により、歩行空間を無電柱化。
効果	歩行空間が拡幅され連続的な歩行が可能となり、車両や自転車との錯綜が減少する。

電線共同溝整備による無電柱化（中国地方整備局鳥取河川国道事務所）

○対策前



- ・児童の通学時間帯は、自転車等の交通量が多く、歩道上の電柱により、部分的に幅員が狭くなっており危険

○対策後



- ・電線共同溝整備による歩道拡幅（抜柱）

路側帯の電柱を移設（富山県）

○対策前



- ・道が狭く、路側帯に電柱がある所は児童が車道にはみ出し危険

○対策後



- ・電柱の移設
- ・路側帯の確保（側溝蓋掛け）

➤ 自転車通行空間

課題	・自転車の交通量が多く、歩行者と錯綜する。
対策内容	歩行者の安全性を確保するため、自転車道、自転車専用通行帯等を整備することで自転車の通行位置を明示する。
効果	歩行者と自転車の錯綜が解消され、歩行者と自転車の接触する危険性が低くなる。

自転車専用通行帯を整備（長野県 諏訪市）

○対策前



・児童の登下校時に歩道部で歩行者と自転車が輻輳するため危険

○対策後



・歩行者と自転車を分離するため、自転車専用通行帯を設置

自転車道の整備（歩道隣接）（近畿地方整備局京都国道事務所）

○対策前



・自転車と歩行者の分離が明確でなく、歩行者と自転車が錯綜し、危険

○対策後



・歩行者と自転車を分離することで、歩行者、自転車双方の安全性を確保するため、自転車道を整備

自転車道の整備（車道近接）（関東地方整備局東京国道事務所）

○対策後



○対策後



- ・ 自転車と歩行者・車両等が錯綜する可能性のある区間に歩道から分離された自転車道を設置

➤ 踏切拡幅

課題	・踏切部で歩行者と車両が錯綜する。
対策内容	踏切部の拡幅により踏切内に歩行者と車両を分離した歩行空間を整備する。 (遮断機、一部縁石による物理的分離、ラインやカラー舗装による視覚的分離)
効果	歩行者と車両を分離することで歩行者が車両と接触する危険性が減少し、歩行者の安心感が高まる。

踏切部拡幅による歩道整備 (京都府)

○対策前



・前後道路に比べて踏切部の幅員が狭く、歩道が設置されていないため危険

○対策後



・踏切拡幅による歩道の設置

踏切部拡幅による歩道整備 (鹿児島県 ゆうすいちよう湧水町)

○対策前



・踏切内に歩道が設置されていないため危険

○対策後



・踏切の拡幅を行い、歩道を設置

➤ 防護柵

課題	<ul style="list-style-type: none"> ・車両の通行速度が高く、車道外に逸脱する危険がある。 ・歩行者の車道へのはみ出しや乱横断が発生している。
対策内容	主に車道と歩道の境界に防護柵を設置し、歩行者と車両を分離する。
効果	自動車が車道から逸脱することを防止することにより、歩行者等の通行の安全性の確保が図られる。また、歩行者等がみだりに車道にはみ出したり、道路を横断したりすることを防止することにより、歩行者等の通行の安全性が確保される。

カーブ区間の危険箇所にガードパイプを整備（北海道開発局函館開発建設部）

○対策前



- ・下り坂のカーブで通行車両が歩道に逸脱する可能性がある

○対策後



- ・歩車道境界にガードパイプを設置

歩行者が車道にはみ出す箇所へガードパイプを整備（石川県）

○対策前



- ・歩道が狭く、児童が車道にはみ出し危険な状況
- ・通勤時間帯は交通量が多い

○対策後



- ・歩車道境界部にガードパイプを設置し、児童の安全を確保

一方通行化と連携した路側帯・ガードパイプの設置（神奈川県 ^{よこすか}横須賀市）

○対策前



- ・ 抜け道利用の車両が多く、路側帯も無いため、危険

○対策後



- ・ 一方通行規制により車道部を縮小し、ガードパイプ、外側線を設置
- ・ ゾーン 30 エリア指定による速度規制

トンネル内歩道へのガードパイプの設置（北海道開発局室蘭開発建設部）

○対策前



- ・ 歩道幅員が狭隘であり、通過車両も多いため、危険

○対策後



- ・ トンネル内の歩車道境界部にガードパイプを設置し、児童の安全を確保

➤ カラー舗装

課題	<ul style="list-style-type: none"> ・車両の交通量が多く、歩行者と車両が錯綜する。 ・車両の通行速度が高い。
対策内容	路側帯をカラー舗装化する。
効果	路側帯をカラー舗装化し、車道を色彩によって区別することで、ドライバーに歩行空間の存在を認識させ、注意を喚起し、通行速度の抑制を図る。

交通量の多い道路の路側帯をカラー舗装化（静岡県 すんとうぐんしみずちょう 駿東郡 清水町）

○対策前



- ・自動車の交通量が多く、歩行空間の確保がされていないため、危険な状況

○対策後



- ・路側帯のカラー舗装化により、歩行空間の確保及び通行車両に注意喚起

カーブ区間の危険箇所の路側帯をカラー舗装化（山形県）

○対策前



- ・車両の通行速度が高く、カーブで見通しが悪い区間であるが、路側帯がなく危険

○対策後



- ・路側帯を設置、カラー舗装化するとともに、車道にドットラインを標示し、車両速度の減速を図った

➤ ブロック系舗装

課題	<ul style="list-style-type: none"> ・車両の交通量が多く、歩行者と車両が錯綜する。 ・車両の通行速度が高い。
対策内容	歩道や歩行者優先空間をブロック舗装化する。
効果	歩道や歩行者優先空間をブロック舗装化し、車道と歩道の境界を明確化することで、ドライバーに歩行空間の存在を認識させ、注意を喚起し、通行速度の抑制を図る。

歩道側ブロック舗装の車道側への「にじみだし」(島根県^{いづも}出雲市)

○対策後



- ・歩道と同じブロック系舗装を区画線からはみ出して敷設することで視覚的に歩道を拡張

歩行空間のインターロッキング舗装化

○対策後



- ・歩行空間のみをインターロッキング舗装

➤ ラバーポール等の設置

課題	<ul style="list-style-type: none"> ・車両の交通量が多く歩行者と車両が錯綜する。 ・車両の通行速度が高い。
対策内容	外側線にラバーポール等を設置し、歩行者と車両を分離する。
効果	道路形状をドライバーに認識させ、または車道幅員を狭く見せることにより、速度の抑制が図られる。また、自動車の通行部分と歩行者等の通行部分を分離することにより、歩行者等の通行の安全性の向上が図られる。

交通量の多い道路の路側帯をカラー舗装化・ラバーポールの設置（京都府）

○対策前



- ・自動車の交通量が多く、歩車道の分離も無いため危険

○対策後



- ・路側帯のカラー舗装化
- ・車道分離標（ラバーポール）を設置

➤ 外側線の高輝度化

課題	・道路照明がなく、夜間等の歩行空間の視認性が低い。
対策内容	外側線を高輝度化し、路側帯を明確化する。
効果	ドライバーの路側帯の視認性を向上させることにより、歩行空間があることを注意喚起し、車線逸脱の防止が図られる。

外側線の高輝度化による路側帯の明確化（愛媛県）

○対策前



- ・路側帯を標示する外側線が消えており、危険
- ・道路照明がなく、周辺も暗いため、歩行者が危険

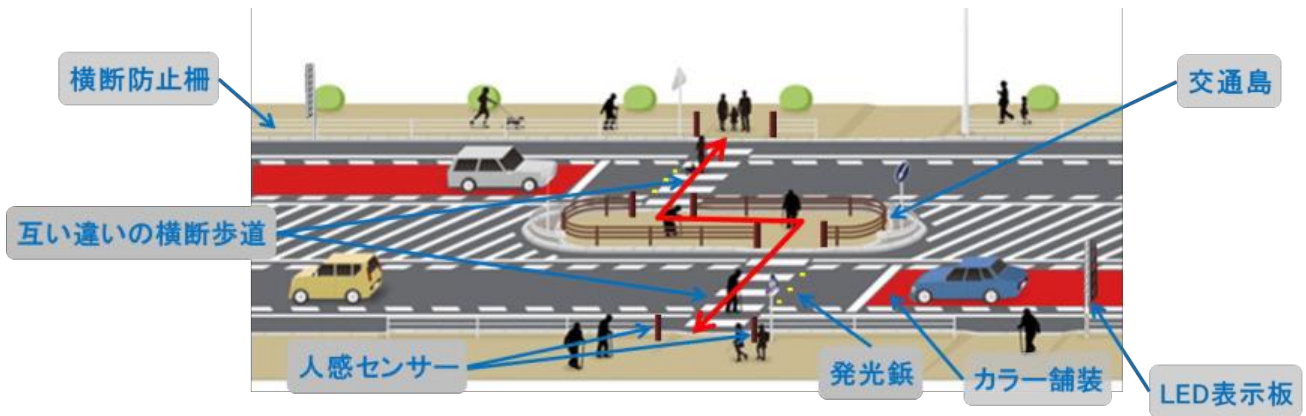
○対策後



- ・外側線を設置することにより、路側帯を明確化
- ・外側線を高輝度化することで、夜間及び雨天時等の視認性を向上

➤ 二段階横断施設

課題	・ 歩行者の乱横断により、車両との接触の危険性がある。
対策内容	横断歩道と交通島を設置する。
効果	交通島の設置により、横断距離が短くなるとともに、安全確認（片側車線のみで可）が容易になることで歩行者の乱横断による事故を抑制する。



二段階横断施設

車線幅員の広い国道上に二段階横断施設を設置（宮崎県 児湯郡）

○対策前



・ 歩行者が横断歩道のない場所を横断し、危険

○対策後



・ 横断歩道と交通島を設置し、歩行者の乱横断による事故を抑制

二段階横断施設を簡易的に整備（静岡県 ^{やいづ}焼津市）

○対策後



○対策後



- ・ 簡易的な整備により二段階横断施設を整備

➤ 側溝の改修

側溝の改修による歩行空間の整備（山梨県）

○対策前



- ・ 歩道の幅が狭く危険

○対策後



- ・ 側溝の改修、ラバーポールの設置により、歩行空間を創出

➤ 平張コンクリート設置

平張コンクリート設置による歩行空間の拡幅（四国地方整備局中村河川国道事務所）

○対策前



・路側帯が狭く、カーブで見通しも悪いため危険

○対策後



・歩行空間拡幅のための平張コンクリート設置
・除草の優先順位を上げる

➤ 歩車共存道路等

生活道路を歩車共存道路として整備（群馬県 ^{たかさき}高崎市）

○対策後



・速度の出やすい直線的な生活道路を歩車共存道路として整備

通過交通の多い商店街をコミュニティ道路として再整備（愛媛県^{まつやま}松山市）

○対策前



・歩行空間について、バリアフリーが確保されておらず、車道と比較して狭い

○対策後



・車道を2車線から1車線に縮小し、歩道を拡幅

繁華街の裏通りをボンエルフとして速度抑制（ベルギー）

○対策後



・車道に駐車スペースなどを設け、速度抑制を図ることで歩車共存道路として整備

3-2 交差点部

➤ 防護柵

課題	・車両の通行速度が高く、車道外に逸脱する危険がある。
対策内容	主に車道と歩道の境界に防護柵を設置し、歩行者と車両を分離する。
効果	自動車が車道から逸脱することを防止することにより、歩行者等の通行の安全性の確保が図られる。

歩道への車止めの設置（関東地方整備局甲府河川国道事務所）

○対策前



・交通量が多く、スピードを出している車が多いため、歩行者が危険な状況。

○対策後



・車止めを設置することで車の巻き込み防止を図り、児童の安全な通行空間を確保。

➤ 歩道だまりの確保

課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交差点部において、歩行者が滞留する空間が狭い。 ・ 歩行者の車道へのはみ出しや乱横断が発生している。
対策内容	滞留する空間を新たに設置、もしくは防護柵等を整備することにより、歩行者と車両を分離し、安全な滞留空間を確保する。
効果	滞留空間を拡幅し、歩行者と車両を物理的に分離することで、歩行者が車両と接触する危険性が減少し、歩行者の安心感が高まる。

横断歩道前の歩行者が滞留する空間を拡幅（九州地方整備局福岡国道事務所）

○対策前



・ 横断歩道手前の歩道だまりが狭く危険

○対策後



・ 歩行者が滞留する空間を拡幅し、縁石およびラバーポールを設置し、安全を確保

歩行者が滞留する箇所へガードレールを整備（栃木県）

○対策前



・ 交差点部の歩行者だまりが車道と分離されていないため危険

○対策後



・ 交差点部の歩道だまりにガードレールを設置し、児童の安全を確保

4. ドライバーの視認性向上

4-1 交差点部

➤ 道路反射鏡

課題	・道路の見通しが悪く、出会頭事故等の危険がある。
対策内容	カーブ区間や見通しの悪い交差点部に道路反射鏡を設置する。
効果	ドライバーに交差する道路やカーブ区間の先における交通の状況を認識させることにより、出会頭事故等の防止が図られる。

歩行者を確認しづらい交差点部に道路反射鏡を整備（北海道あさひかわ旭川市）

○対策前



・交差点部付近に建物があり、歩行者を視認しづらい

○対策後



・道路反射鏡を設置し、歩行者の視認性を向上

死角がある交差点部に道路反射鏡を整備（広島県くまのちよう熊野町）

○対策前



・交差点部に死角があり、巻き込みの危険性がある

○対策後



・道路反射鏡のサイズアップ（φ800→φ1000）により視認性を向上

➤ 目かくし板撤去

横断歩道橋の歩行者の視認性の改善（四国地方整備局香川河川国道事務所）

○対策前



- ・左折車両の運転者からは、横断歩道橋の階段部に隠れて、県道を横断する児童が見えづらい。
- ・スピードを落とさずに横断歩道に進入しているため、児童が危険

○対策後



- ・横断歩道橋の目隠しを一部撤去し、ドライバーからの視認性を改善

➤ 立入防止フェンスの移設

交差点部における視認性の向上（四国地方整備局大洲河川国道事務所）

○対策前



- ・高架下立入防止フェンスにより車両・歩行者相互の視認性が悪く、危険な状況

○対策後



- ・立入防止フェンスの移設や植樹帯の防草化により視認性を確保し、安全な通行空間を確保

5. 関係者との連携・協力の取組事例

➤ 地域との連携による対策の実施

地域住民の協力による歩道整備の実施（長野県）

- ・ 緊急合同点検や現地調査により危険箇所を確認し、車道を川側へシフトさせることにより、山側の歩道幅員を確保した。
- ・ 学校、PTA が協力して歩道整備に関する署名活動を行ったことにより、地域住民の合意が得られた。

○対策前



○対策後



学校及びPTAを含めた地域住民との連携による事業内容の合意形成（北陸地方整備局羽越河川国道事務所）

- ・当該箇所は平成24年10月の通学路緊急合同点検の結果、早急に子供達の安全対策が必要と共通認識を得て事業推進を図ることとなった。
- ・点検結果を踏まえ、地区PTAが保護者会を開き、意見集約を経て危険箇所の対策を求める要望書を羽越河川国道事務所へ提出。対策方針について地域および関係機関が協議した結果、歩道橋延伸が最良の対策であると合意した。
- ・横断歩道橋延伸に伴い用地買収が必要となったことから、学校及びPTAを含めた地域住民の総意を地権者へ説明することで、「地域の子供達のためなら快く協力します。」と地権者より了解を得て事業合意に至った。

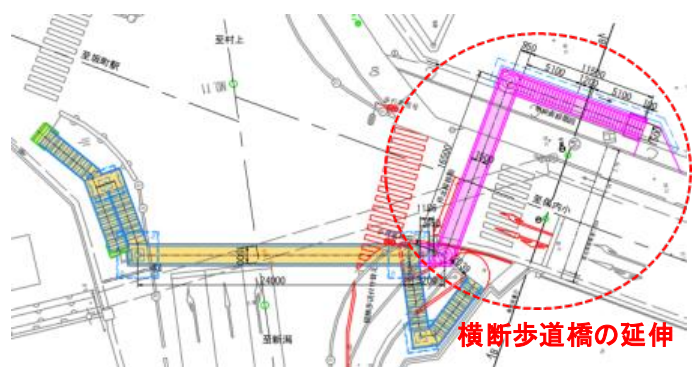
■現在の通学状況（警察・地域住民による誘導を実施）



■通学路緊急合同点検の様子



■横断歩道橋の延伸案の図面



学校及び PTA を含めた地域住民による用水管理者に土地提供の協力を要望（福井県^{まにかい}坂井市）

- ・当該箇所は平成 24 年 10 月の通学路緊急合同点検の結果、地区 PTA を通して学校関係者を含めた意見の集約を行うとともに、地元とも計画当初から対策内容の協議を進め、事業の進捗を図った。
- ・横断歩道の歩道だまりがなく非常に危険な状況である為、既設用水路を利用した隅切部を設置することに決定した。当初、既設用水路を利用することに対して、維持管理の問題から用水路管理者の理解が得られず早期の工事施工が困難な状況であった。
- ・そのため、学校及び PTA と協力して関係管理者との調整を行い、現況における通学者等の危険性等を早期に理解してもらうことで、大幅な遅延なく理解が得られ、迅速な工事施工により安全確保を行うことができた。

■ 対策前の状況



■ 既設用水路を利用した隅切部を設置



学校関係者と地域役員が地権者に土地提供の協力を要望（山梨県）

- ・通学路緊急合同点検をきっかけに歩道整備に対する地元の機運が高まったことから、地域役員の呼びかけで、学校関係者、警察、市及び道路管理者である県の担当者が集まり、今後の事業方針について検討した。
- ・さらに、学校関係者と地域役員が地権者に土地提供の協力を直接お願いし、歩道整備計画の承諾を得た。
- ・沿道地権者への事業説明会では、車道拡幅も含めた歩道設置を説明。承諾を得たのち、詳細設計を実施し、地元関係者の協力を得ながら、早期に工事着手を行うことができた。

■ 対策前



歩道が狭いため、朝の通学時間帯では小中学生が錯綜し、中学生が車道を歩行している状況であった。車道が狭く通勤時間帯で交通量も多いため、非常に危険な状態であった。

■ 通学路緊急合同点検の状況



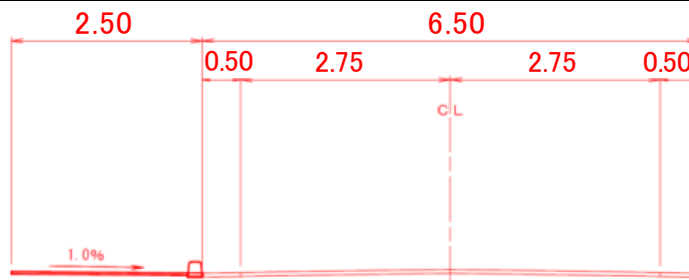
点検時にはマスコミも同行し、翌日の地元新聞に掲載された。その後、道路改良事業の要望が隣接地権者の同意書とともに地域役員、学校関係者・交通安全協会の連名で県に提出された。

■ 対策後



工事完成後、歩車道の分離がなされ、児童が安全・安心に通行ができるようになった。

■ 計画断面図



地元自治体と地権者の協力による歩道整備の実施（愛知県）

- ・平成 23 年度には地元から市へ歩道整備要望があったものの整備は実施されておらず、近隣の小学校の通学路は当該歩道未整備区間を避け、遠回りしている。
- ・通学路緊急合同点検の際に関係機関と協議の結果、歩道整備を行うこととなった。
- ・平成 25 年 1 月に、地元から「歩道未整備区間の地権者の同意書」を添えて、市へ要望。
- ・地元及び安城市からの要望を受け、平成 25 年度から歩道設置事業を実施。

隣接幼稚園の協力により幼稚園敷地に歩道を整備（奈良市）

- ・PTA、学校、地元、道路管理者、警察が連携し、緊急合同点検を実施した結果、歩道設置による対策を行うことを決定した。
- ・歩道設置には用地買収が必要であったが、隣接幼稚園の協力により幼稚園の敷地に歩道を設置した

■ 対策前の状況



■ 幼稚園の敷地に歩道を設置



学校との連携による路肩整備の実施（岡山県）

- ・歩道の整備事業を実施している区間であるが、事業進捗に時間が掛かっているため、即効的な対策として学校が通学路を変更し、道路管理者が変更した通学路まで路側帯を拡幅。

■対策前の状況



■路側帯の拡幅



警察と連携し中央線を抹消・車道幅員を縮小して歩行空間を確保（神奈川県 川崎市 ^{かわさき}）

- ・既存道路幅員では、路側帯の設置が困難であった
- ・側溝蓋掛けを行うとともに、地域住民・警察と連携して、中央線の抹消・路側帯の設置・カラー舗装を行った。

■対策前の状況



■路側帯に歩行空間を確保



児童の保護者との連携によるソフト対策（岐阜県^{もとす}本巣市）

- ・当該箇所は本巣小学校の通学路に指定された区間で、時速 30 キロの速度規制がある。
- ・幹線道路の抜け道として利用されており、交通量が多く道路幅員が狭いため、保護者らの会合等でも危険性が指摘されていた。
- ・通学児童の安全を確保するため、2013 年より児童の保護者がペースカーを時速 30 キロ以下で走らせ、制限速度を超えて通学路を通行する車の速度を抑制する取組みを開始。
- ・ペースカーの導入により車両速度が抑えられ、小学校児童からも「安心して歩ける」といった感想が得られている。

■対策実施箇所



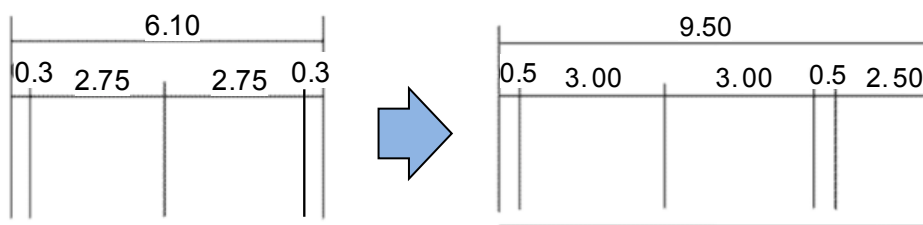
市道本巣 1046 線 L=1,500m

本巣小学校の通学路として、全児童 333 人の 7 割強が利用。

地元 PTA や学校と一緒に用地交渉を実施（高知県）

- ・当箇所は住宅地から小・中学校への通学路となっているが歩道が設置されておらず、朝夕は通学する児童、生徒が非常に危険な状態となっている。高知県では早期の安全確保が必要と考え、平成 4 年度から交通安全（歩道設置）事業により、用地買収の調整を行っていたが、一部で理解が得られず事業が休止状態となっていた。
- ・しかし、平成 24 年度の通学路緊急合同点検により要対策箇所となり、地元 PTA や学校と一緒に再度用地交渉したところ状況が好転した。
- ・平成 25 年度中に用地買収が完了する予定であり、平成 27 年度に歩道の設置が完成する見込みである。

■計画断面図



学校関係者・PTA と協力して地権者との調整を実施（福井県 ^{さかい}坂井市）

- ・通学路緊急合同点検結果を踏まえ、地区 PTA を通して学校関係者を含めた意見の集約を行うとともに、地元住民とも計画当初から対策内容の協議を進め、事業の進捗を図った。
- ・歩道新設に伴い用地買収が必要になったが、当初、多数の関係地権者調整において早期な歩道確保が困難な状況であった。
- ・そのため、学校関係者及び PTA と協力して地権者との調整を行い、現況における通学者等の危険性等を理解してもらうことで、大幅な遅延なく理解が得られ、迅速な事業進捗により安全確保を行うことができた。

■対策前の状況



■道路拡幅により歩道を設置



住民参加による交通安全対策の設置（佐賀県 佐賀市）

- ・佐賀県は、人口 10 万人当たりの人身交通事故発生件数が 5 年連続（H24-28）全国ワースト 1 であり、生活道路での事故が 3 割を占めていることから、地元住民の要望等を踏まえた生活道路対策を検討（検討フローは p. 64 参照）。
- ・地元住民を交えたワークショップ（WS）を対策実施前に 2 回（ヒヤリマップの作成、対策案の検討）、実施後に 1 回（効果報告）行い、社会実験実施時は、住民参加の対策施工を行った。

■ 第 1 回 WS（ヒヤリマップの作成）の様子



■ 第 2 回 WS（対策案の検討）の様子



■ 住民参加による対策施工の様子



■ 第 3 回 WS（対策効果の報告）の様子



高校生が参加するワークショップで安全対策を検討（中部地方整備局静岡国道事務所）

- ・学識者、自転車専門家、連合自治会、沿道の高校生、タクシー協会、静岡県、静岡市、静岡県警察、交通安全協会の方々が集まり、ワークショップを実施。
- ・ワークショップでは自転車通行空間の整備方針やハード・ソフト両面からの安全対策を検討、自転車通行ルール、マナーの勉強を実施。

■ 対策前の状況



■ ワークショップの様子



ハンプ設置における周辺住民の地域合意形成のためハンプ体験会を実施（福岡県久留米市）

- ・生活道路における交通安全対策である凸部（ハンプ）の設置を検討するにあたり、地域住民の方にハンプの走行性や周辺への騒音や振動の状況、安全性を体験していただくため、国土交通省と地域の協力を得て可搬型ハンプを活用したハンプ体験会を実施
- ・ハンプ体験会では、乗用車によるハンプの走行実演や乗車体験、また自転車や車椅子での歩行体験を実施
- ・実際のハンプを模擬体験することで、ハンプ設置における地域住民の合意形成を得られることができ、平成29年度にハンプを設置することができた。



車両走行体験



車椅子通行体験

➤ 合同点検の実施

地域住民の参加による通学路合同点検（栃木県 ^{おおたわら}大田原市）

・地元小学校の保護者や自治会長も参加し、通学路合同点検を実施した（市内4小学校にて実施）。

■通学路合同点検の実施状況



地域住民による通学路点検および対策実施（山梨県 ^{にしかつらちょう}西桂町）

- ・ 地域住民が主体となり、定期的に通学路の安全点検を実施している。
- ・ 道路反射鏡の清掃や支障草の除去を行い、通学路の安全を確保した。
- ・ 民地から通学路へ飛び出している枝についても、土地所有者と話をし除去を行った。

■ 支障草の除去の様子



■ 樹木剪定の様子



冬季合同点検の実施（山形県）

- ・ 山形県では、平成24年12月以降も冬季降積雪期における通学路緊急合同点検を実施した。今後も冬季の降積雪期において通学路の危険箇所がある場合は、冬季の合同点検を継続して行う予定としている。

■ 冬季の合同点検の様子



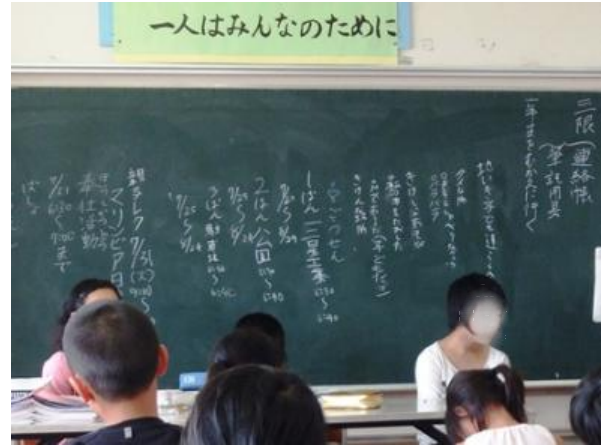
道路管理者が小学校の授業に参加し、児童から危険箇所を聞き取り（北陸地方整備局高田河川国道事務所）

- ・ 通学路の安全点検について、小学校側より直接児童から意見を聞く事を提案されたことから、職員が授業に参加。
- ・ 児童から、「国道8号は大型車が多くて怖い」、「車のスピードが速い」、「法音寺交差点では曲がる車が近寄ってきて怖い」などの意見があった。

■道路管理者が授業に参加、児童の意見を聴取



■児童の意見



➤ 対策の検討

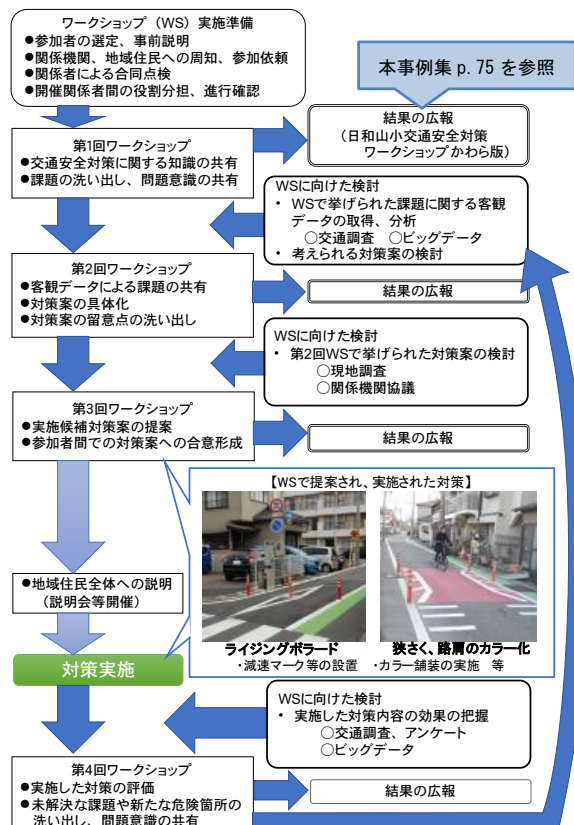
近隣住民を交えたワークショップによる通学路の改善策の検討（新潟県 新潟市）

- ・ 小学校の移転による通学路の変更を契機に、近隣住民・学校・警察・国・市等が連携し、通学路の交通安全対策に関するワークショップ（WS）を開催（平成28年7月から4回開催）。
- ・ 第1・2回ワークショップでは、グループワークにより通学路における問題点を抽出、具体的な対策案を検討した。
- ・ 第3回ワークショップでは、提案された具体的な対策案に対する実施方針案をとりまとめた。
- ・ 第4回ワークショップでは、対策の効果説明と改善箇所を検証を行った。

■ グループワークの様子



■ ワークショップのフロー（出典：国際交通安全学会）



■ 第1回・2回 WS で提案された主な対策案



出典：新潟市中央区 HP

■ 第3回 WS でとりまとめた主な実施方針案



出典：新潟市中央区 HP

地域住民との協力による追加対策の検討（鹿児島県 志布志市）

- ・平成 24 年度に車道幅員を 5m に狭め、路側帯のカラー舗装化を実施。しかし、速度抑制効果が確認されなかったことから、地域住民との意見交換会を実施。
- ・地域住民から「中途半端な対策では交通事故は無くない。子供たちを守れない。自治会役員も住民に理解と協力を促すので 30km 以下の速度規制をお願いしたい。また、道路をわざと狭くするなど、速度抑制効果のある対策を実施してほしい」との意見があり、狭さくの設置、交差点部及び車道に歩行者優先の路面標示の設置を実施することとなった。

■意見交換会の実施



地域住民と道路整備のあり方について意見交換会を実施

■通学路の状況（対策前）



路側帯にカラー舗装を実施

■通学路の状況（対策後）



狭さくの設置

➤ 整備効果の把握

住民との協働による交通安全対策案の検討及び社会実験の実施（佐賀県 佐賀市）

- ・佐賀県佐賀市北川副地区では、住民と一緒に安全対策の検討を行い、着手から1年で交通安全対策の社会実験及び効果検証を実施。
- ・国交省の生活道路対策エリアに登録したことで、佐賀県道路交通環境安全推進連絡会議（安推連）が事故データの提供や可搬型ハンプの貸し出しなど取組をサポートし、効率的な対策の検討・社会実験の実施・本施行を行った。

■ 交通安全対策の検討フロー



出典：佐賀県安推連・佐賀市資料「生活道路の交通安全対策の進め方」

■ 現地状況の事故データ（事故発生状況）



■ 現地状況の事故データ（速度規制状況）



出典：佐賀県安推連・佐賀市資料「生活道路の交通安全対策の進め方」

整備効果についての検証（車両の平均速度の低下）（山形県）

- ・山形県では、平成 24 年度に道路管理者が行った対策について、対策実施前後の状況からデータを測定することで整備効果を検証し、その結果を公表した。
- ・効果検証の結果を今後の通学路の安全対策に活用する。

■対策実施前後の様子



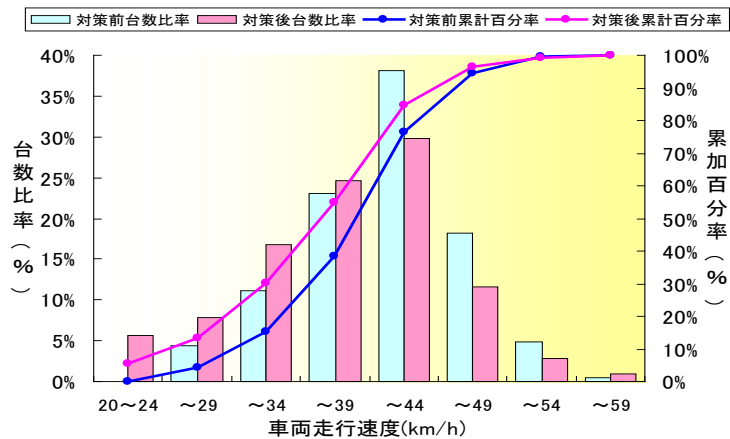
対策実施前



対策実施後

車両の平均速度 40.8km/h→38.2km/h (▲ 2.6km/h)
(▲ 6.4%)

■車両通行速度調査結果



■車両通行速度調査の実施状況



調査実施状況

整備効果についての検証（車両と歩行者の隔離距離の変化）（山形県）

- 山形県では、平成 24 年度に道路管理者が行った対策について、対策実施前後の状況からデータを測定することで整備効果を検証し、その結果を公表した。
- 効果検証の結果を今後の通学路の安全対策に活用する。

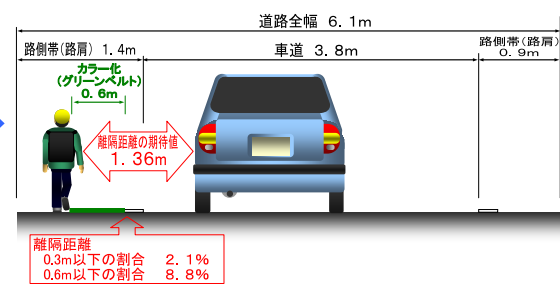
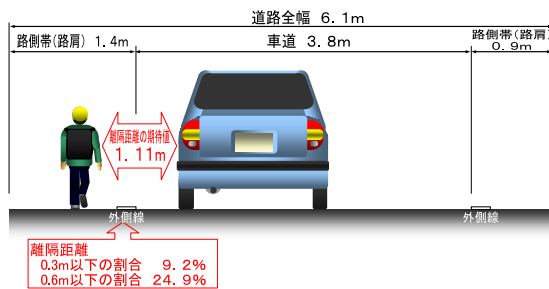
■対策実施前後の様子



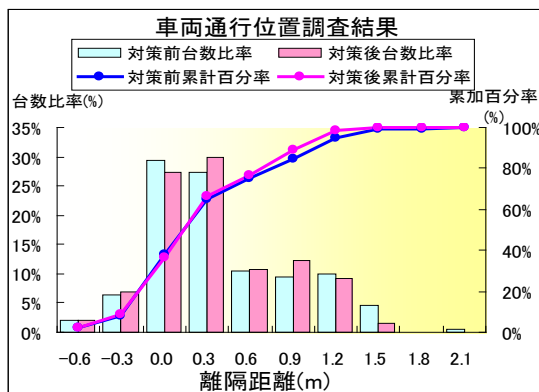
対策実施前



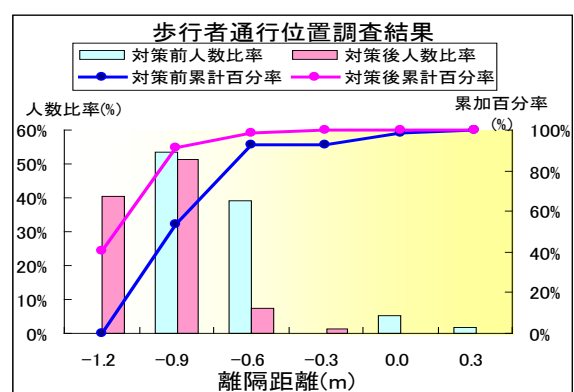
対策実施後



■車両通行位置調査結果



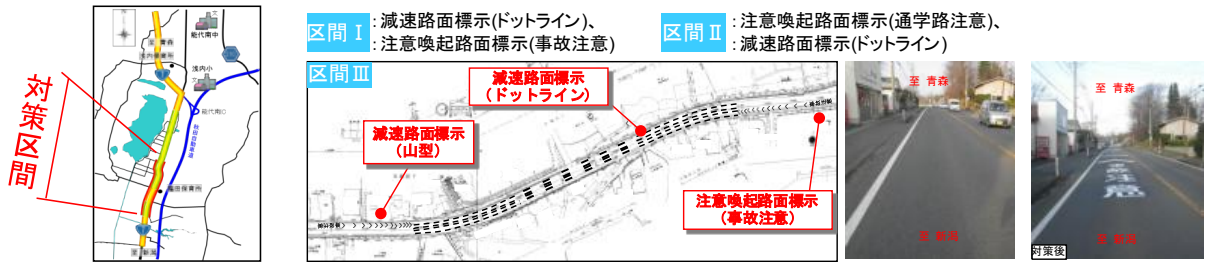
■歩行者通行位置調査結果



整備効果についての検証（平均速度や中央線はみ出し回数の変化）（東北地方整備局能代河川国道事務所）

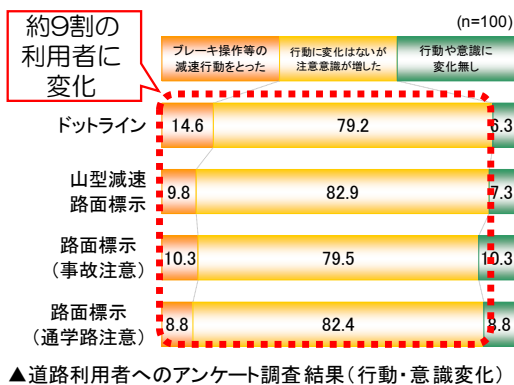
- ・自治会、PTA、学校、市教育委員会、交通安全協会、警察署等をメンバーとする懇談会を実施。
- ・第1回懇談会では、地域の抱える問題点を共有し、合同現地点検、意見交換を行った。
- ・第2回懇談会では、第1回懇談会後に行ったビデオ調査結果を紹介しながら、短期対策、中・長期対策を検討した。
- ・平成26年度に短期対策として路面標示を行い、効果検証を行った。

■対策内容

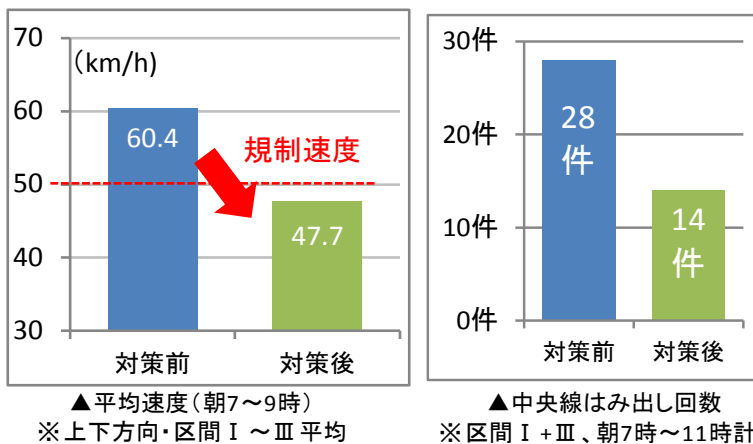


■道路利用者の実態による効果評価（H27.1）

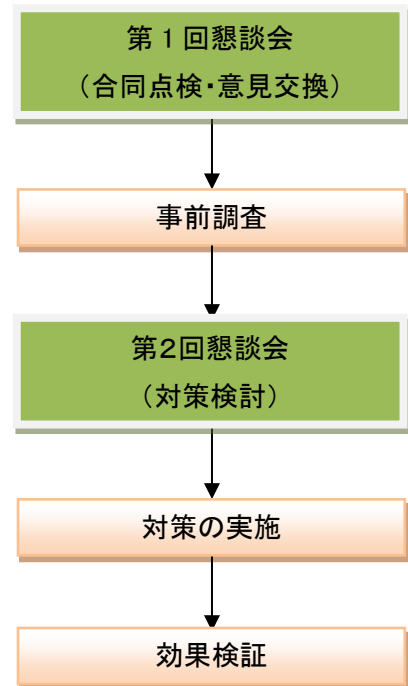
対策後、約9割の利用者のブレーキ操作等の減速行動や注意意識に変化があった。



■通行車両の挙動による効果評価（対策前H25.11、H26.10、対策後H26.12）



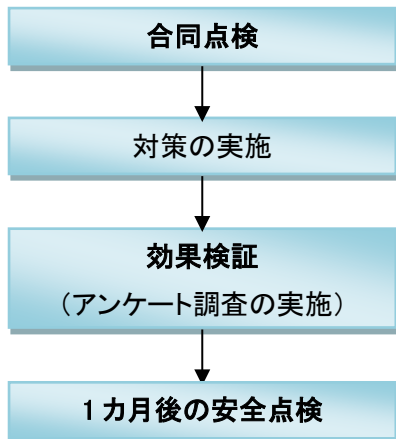
■検討フロー



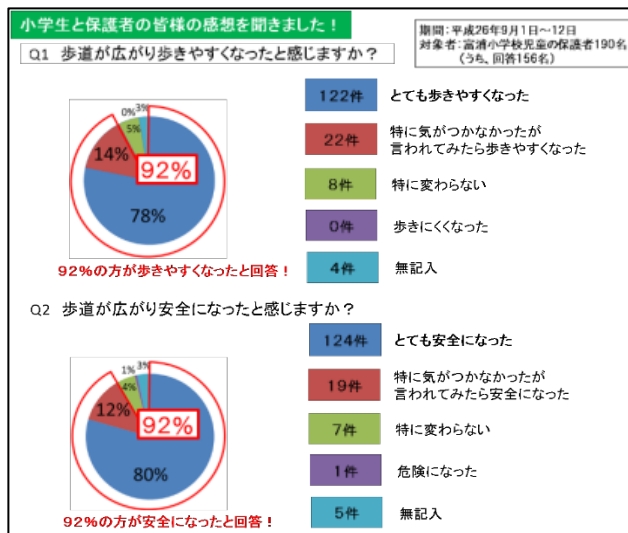
利用者の安全性向上効果を確認（関東地方整備局千葉国道事務所）

- ・ 通学路に指定されているものの、一部歩道が未整備であるため、登校する児童の列の脇を大型車が通り抜けるなど、非常に危険な状況であり、対策として道路の拡幅、歩道整備を行った
- ・ 整備後小学生と保護者へのアンケートを実施し、利用者の歩きやすさや安全性向上効果を確認するとともに、整備1カ月後には関係者との安全点検を行い、効果を確認した

■ 検討フロー



■ 歩道整備に関するアンケート調査の結果



利用者の安全性向上効果の確認（佐賀県 佐賀市）

- ・佐賀県佐賀市では、社会実験（ハンプの設置、交差点のカラー化、自転車通行位置のカラー化）実施時の対策効果をビデオカメラ調査と近隣住民等へのアンケート調査により把握。
- ・ビデオ調査では、対策前後の車両速度や自転車の通行位置の変化状況について、アンケート調査では、近隣の住民や高校・中学校の学生、沿道施設利用者にそれぞれアンケートを行い、車両速度や自転車通行位置の変化、対策の総合評価について対策効果を確認した。

■社会実験の効果計測（ビデオ調査）（調査日：平成29年2月8日（水））

【ビデオカメラ設置位置】

※調査時間帯：朝ピーク時3時間（6:00～9:00）、夕ピーク時4時間（15:00～19:00）

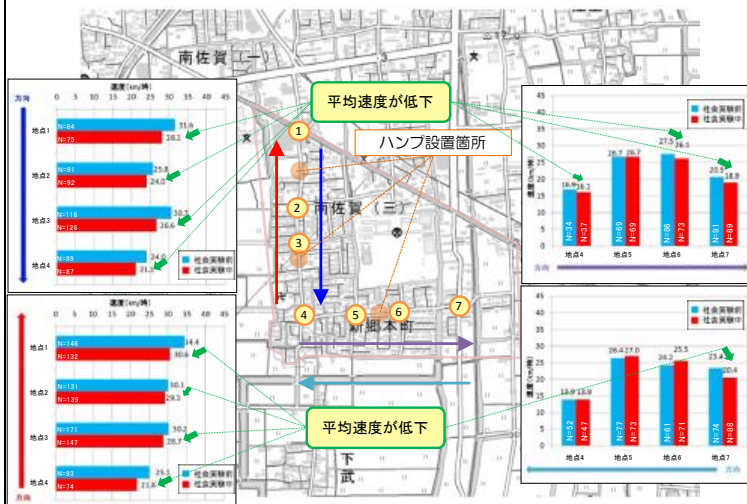


当日のカメラ
取付状況

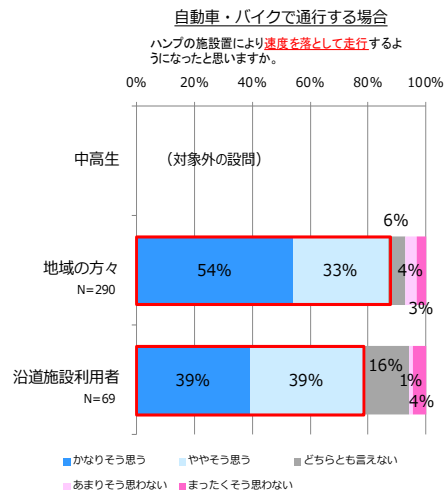
■アンケート調査

回答者属性	中学生・高校生	地域の方々	沿道施設利用者
調査方法	佐賀市立城南中学校 佐賀県立佐賀東高校（1、2年生）	各世帯にポスティング。郵送回収。	あんくるふじや来店者へヒアリング
配布数	中学校 335票 高校 560票	1356票 ・新村180部 ・南佐賀489部 ・新郷410部 ・千々岩団地67部 ・南佐賀団地210部	自治会毎の回収数と回収率 新村 39部（回収率：22%） 南佐賀 75部（回収率：15%） 南佐賀団地 67部（回収率：32%） 新郷 152部（回収率：37%） 千々岩団地 6部（回収率：9%）
回収数	中学校：289票（回収率：86.3%） 高校：412票（回収率：73.6%）	340票（回収率：25.1%）	124票
回収数を確保するための工夫点	・学校へ調査票を持参し、ホームルーム等の時間を利用してその場でアンケートに回答	・地元自治会に協力を依頼し、回収板等で封筒入りの調査票を配布 ・自治会長に配布を依頼し、同封の返信用封筒で郵送回収	・質問数を限定し、短時間で回答できる調査票を作成 ・歩行者・自転車その他、自動車利用者へのヒアリングも実施

■ビデオ調査結果（一部抜粋）



■アンケート結果（一部抜粋）



出典：佐賀県安推進資料

➤ 通学路交通安全プログラムの策定

スクールゾーンを設定したうえで通学路対策の PDCA サイクルを実施（栃木県^{うつのみや}宇都宮市）

- ・「宇都宮市通学路交通安全プログラム」を策定し、通学路の交通安全に関する推進体制や、合同点検～対策の実施～対策効果の把握～対策の改善・充実を図る PDCA サイクルを実施する取組方針を示している
- ・児童が登下校時に集中する小学校周辺の特定地域を児童の安全を確保する重点エリアとする「スクールゾーン」を全ての市立小学校に設定し、車両等の運転者に対して注意喚起の強化を図ることとしている。
- ・プログラムには、通学路における児童生徒の安全確保に関するガイドラインやスクールゾーンの設定手順、交通安全対策例などを示して関係者間で情報共有している。

■宇都宮市通学路交通安全プログラム



URL : http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/009/628/tugakuro.pdf

（平成 30 年 12 月現在）

降雪期前の危険箇所も把握するため「夏季・冬季」交互に合同点検を実施（石川県かほく市）

- ・「かほく市通学路交通安全プログラム」を策定し、小、中学校の通学路の交通安全を図るために、推進体制や合同点検～対策の実施～対策効果の把握～対策の改善・充実を図る PDCA サイクルを実施する取組方針を示している
- ・推進協議会に石川県通学路安全対策アドバイザーが参画している
- ・合同点検を新学期前や降雪期前の危険箇所把握のため「夏季・冬季」を交互に行うこととしている。
- ・通学路対策箇所図に事前事後の写真を掲載し、対策効果をわかりやすく示している

■かほく市通学路交通安全プログラム



URL: http://www.city.kahoku.ishikawa.jp/www/04/408/003/000/index_1262.html（平成30年12月現在）

県全体での通学路交通安全プログラムの策定（静岡県）

- ・緊急合同点検に加え、登下校中の児童等に危険が生じる可能性が高い箇所を潜在的な対策必要箇所
に位置付けて重点的な安全対策を実施していくため、平成 25 年度に県警察本部、県教育委員会、
各道路管理者（県・市町※）が連携し、「通学路対策推進会議」を組織。
- ・「通学路対策推進会議」を活用し、県全体での通学路交通安全プログラムを策定し、合同点検～対策
の実施～対策効果の把握～対策の改善・充実を図る PDCA サイクルを実施し、通学路の安全確保を
図っていくこととしている。

■県全体での通学路交通安全プログラムの策定

静岡県 通学路交通安全プログラム

～通学路の安全確保に関する取組方針～



平成 26 年 7 月

静岡県通学路対策推進会議

【静岡県、沼津市、熱海市、富士宮市、富士市、磐田市、横濱市、
掛川市、藤枝市、御殿場市、袋井市、下田市、裾野市、
湖西市、伊豆市、御前崎市、菊川市、伊豆の国市、牧之原市、
東伊豆町、河津町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町、函南町、
清水町、長泉町、小山町、吉田町、川根本町、森町】

■通学路安全確保のための PDCA サイクル



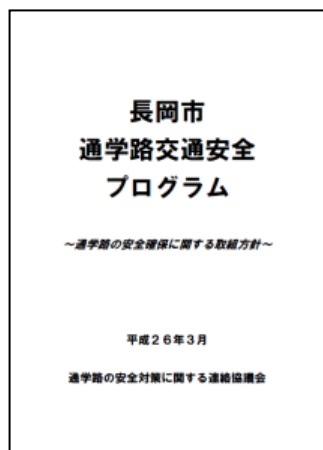
URL:<http://www.pref.shizuoka.jp/kensetsu/ke-210/20140806.html>（平成 30 年 12 月現在）

※市単独で施策に取り組む方針を採った、伊東市・三島市・島田市を除く

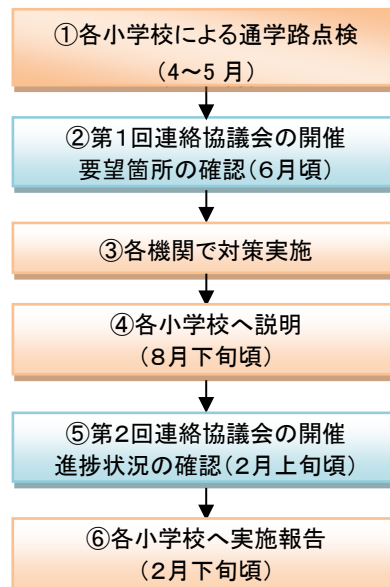
通学路の安全対策実施のための事務システムの構築（新潟県^{ながおか}長岡市）

- ・ 緊急合同点検をきっかけに「通学路の安全対策実施のための事務システム」を構築し、継続的な取組としてスタート。さらに本取組の推進を図るため、「長岡市通学路交通安全プログラム」を策定。
- ・ 「通学路の安全対策実施のための事務システム」では、各機関の役割や実施内容が明確化されており、毎年実施する内容（点検、要望箇所の確認、対策実施、各小学校への説明、進捗状況の確認、各小学校への実施報告）が明確となっている

■長岡市通学路交通安全プログラム



■通学路の安全対策実施のための事務システムの流れ

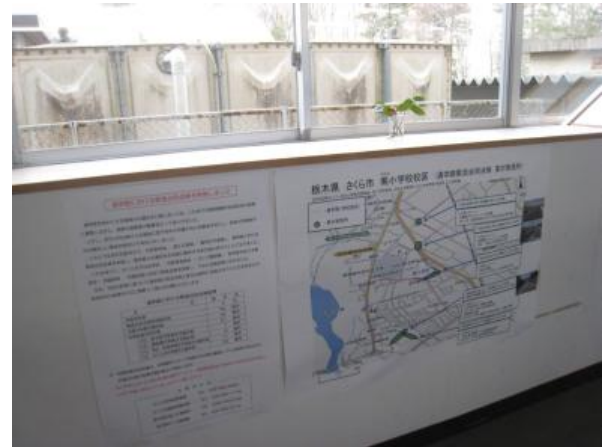


URL : <http://www.city.nagaoka.niigata.jp/kurashi/cate15/school-zone.html>（平成29年12月現在）

➤ 情報発信

通学路合同点検箇所マップを小学校に提示（栃木県さくら市）

- ・安全点検の結果について、児童や保護者に周知が必要との見解から、危険箇所図を各学校の玄関付近等児童や保護者が確認しやすい場所に掲示した。
- ・さらに、子どもたちへの具体的な指導について各家庭でも対応いただくよう保護者あてに通知を発送した。



歩道整備事業を児童に説明（関東地方整備局千葉国道事務所）

- ・夏休み中に歩道整備が完了したことに併せて、小学校の始業式で児童へ歩道整備事業を説明
- ・また、歩道完成1ヶ月後に通学路緊急合同点検を実施した警察・南房総市・小学校と再度合同点検を行い、歩道整備前の課題が解消されていることを確認



住民参加の交通安全対策検討状況の情報発信（新潟県新潟市）

- 生活道路や通学路の交通安全対策を検討するワークショップ（WS）を近隣住民・学校・警察・国・市などが連携して実施（実施内容は本事例集 p.62 を参照）。
- ワークショップに参加していない近隣住民等への周知を図るため、広報資料「日和山小交通安全対策ワークショップ かわら版」を発行し、地域の交通安全対策検討状況を情報発信した。

■日和山小交通安全対策ワークショップ かわら版

●第1号



【発信内容】

- 第1回ワークショップの開催概要
- WSで挙げられた地域交通への意見
- 第2回ワークショップの開催告知

●第2号



【発信内容】

- 第2回ワークショップの開催概要
- ビッグデータ等を用いた交通実態調査の結果公表
- ワークショップで提案された対策案
- 第3回ワークショップの開催告知

●第3号



【発信内容】

- 第3回ワークショップの開催概要
- これまでのワークショップの実施フロー
- 今後進めていく交通安全対策の主な実施方針（ワークショップのまとめ）
- 実施される交通安全対策のイメージ

出典：新潟市中央区HP

URL : https://www.city.niigata.lg.jp/kurashi/ku_info/kurashi_chuo/douro-kotsu/chuo_kense_hiyoriyaya.html