

子どもの移動経路等の交通安全点検と エリア対策の推進について

濱田 禎¹・小林 寛²・上原 勇氣³・稲垣 諒太⁴

¹正会員 国土交通省道路局 道路交通安全対策室（〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3）

E-mail:hamada-t2yt@mlit.go.jp

²正会員 博士（工学） 国土交通省国土技術政策総合研究所 道路交通安全研究室（〒305-0804 茨城県つくば市旭1）

E-mail:kobayashi-h92qs@mlit.go.jp

³国土交通省道路局 道路交通安全対策室（〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3）

E-mail:uehara-y22ab@mlit.go.jp

⁴国土交通省道路局 道路交通安全対策室（〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3）

E-mail:inagaki-r86qi@mlit.go.jp

歩行者安全対策の統合的推進に向け、部門にお集まりの関係者各位の短期・長期のご協力を賜るため、政府が重点的に推進している三つの施策の概要と課題をご紹介します。一つ目は「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」に基づく未就学児の日常的な移動経路の緊急安全点検（安全対策）、二つ目は通学路安全対策プログラム、三つ目が生活道路のエリア対策である。

Key Words : 交通安全, 歩行者, 子供, 通学路, 生活道路, エリア対策

1. はじめに

高齢運転者による交通死亡事故、子供が犠牲になる事故が相次いで発生していることを踏まえ、5月21日に「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」が設けられ、総理から①交通事故から、次世代を担う子供のかげがえのない命を社会全体で守るため、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保方策を早急に取りまとめること、②「高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進」及び「高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の充実」について、新たな技術の進展なども考慮しつつ、一層強力で推進すること、といった指示が出された。これを受けて、内閣府、国土交通省、警察庁、厚生労働省、文部科学省などの関係府省庁による施策立案、調整を経て、6月18日に「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」（以下「緊急対策」）がとりまとめられた。この対策は、

- (1) 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保、
- (2) 高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進、
- (3) 高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の充

実

から構成されている。このうちとりわけ(1)は部門テーマである「歩行者の安全性確保」と密接に関連する。国土交通省道路局では、この未就学児の日常的な移動経路の安全対策に限らず、通学路の対策や生活道路のエリア対策、あるいは幹線道路対策などを統合的に進めることにより、歩行者全体の安全性を向上することを企図している。歩行者安全対策の統合的推進に向け、部門にお集まりの関係者各位の短期・長期のご協力を賜るため、本稿では関連する施策とその課題についてご紹介したい。

2. 緊急安全点検の概要

緊急対策においては、「幼稚園、保育所、認定こども園等（以下保育所等対象施設）のほか、その所管機関（地方公共団体の民政主管部、私立学校主管課、教育委員会、保育担当部局等）や道路管理者、警察等の連携・協力により、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等の緊急安全点検を本年9月末までに実施し、所管機関において、10月中に結果の概要を集約する、これを踏まえ、関係機関等において対策を具体化し、本

年度内から順次対策に着手し、着実に必要な対策を推進する」とされており、これを受けて、内閣府、文部科学省、厚生労働省から所管機関あてに「未就学児が日常的に集団で移動する経路の交通安全の確保の徹底について」の通知が行われている。この通知の要点は以下の通り。

①対象施設（幼稚園、保育所、認定こども園等）による危険箇所の抽出

保育所等対象施設は、「未就学児が日常的に集団で移動する経路」について、関係機関と連携して安全点検を実施。この経路について、単独で対応できる箇所（第1類型）、通学路対策（後述）の一環として既に対策の実施が予定されている箇所（第2類型）、それ以外（第3類型）に分類し、所管機関に提出するとともに、道路管理者及び地元警察署と情報を共有。

②合同点検の実施及び交通安全対策が必要な箇所の抽出

保育所等対象施設及びその所管機関は、前述の第3類型の箇所について、道路管理者及び地元警察署等の関係機関と連携し、9月末までに合同で点検を実施、また、合同点検に参加した関係機関で協議の上、交通安全対策が必要な箇所を抽出し、所管機関等において10月中旬に箇所数等を取りまとめ。

③対策案の作成・提出、合同点検等の実施結果の報告

所管機関及び保育所等対象施設は、②で抽出した対策必要箇所について、道路管理者及び地元警察署から技術的な助言を得つつ、対策案を作成し、要望として道路管理者及び地元警察署にも提出。なお、保育所等対象施設のみが対策案を作成する場合には、所管機関にも併せて対策案を提出。内閣府、厚生労働省、文部科学省は、所管機関から提出された対策箇所数等を集計。

全国には約5万の幼稚園、保育所、認定こども園等の対象施設があるが、どのくらいの要対策箇所数が上がってくるかは本稿を書いている9月の段階では知り得ない。平成24年に全国の約2万の小学校で行われた通学路の安全点検では7万を超える要対策箇所が報告されており、今回も相当な数の要対策箇所が抽出されることが予想される。

3. 未就学児が日常的に集団で移動する経路の安全対策」と「通学路安全対策」や「生活道路のエリア対策」との連携の重要性

全国の多くの関係者のご尽力によって抽出された多数の危険箇所等については、応急的な対策に止まらず、長期的に安全性を向上する取り組みが続けられていくこと

が望ましい。先に述べた通学路の安全点検については、今日までに、対策が十分であったか、緊急点検で抽出された箇所以外にも対策を行う必要が無いか等を、各地の教育委員会、学校関係者、住民、警察、道路管理者等が連携してチェックし、改善していく「通学路安全プログラム」の取組に発展している。国土交通省においては、この取組に対して防災・安全交付金の重点配分の対象とする等の支援を実施しており、現在、プログラム策定済みの地方公共団体は約1700に拡大している。

一方、児童、あるいは未就学児が利用する経路に限定せず、一定の生活道路のエリアについて、車両の速度抑制や通過交通の進入抑制を行うゾーン対策についても警察や道路管理者が推進している。代表的な施策は、警察によるゾーン30で、全国に3,700箇所（ゾーン）以上に拡大している。また、地域の道路管理者等が、警察による規制と連携して、物理的デバイスの設置等を行い、エリア内における安全性の総合的な向上を図る「生活道路対策エリア」の取組についても全国で約900箇所に拡大している。国土交通省では、この「生活道路対策エリア」の取組についても防災・安全交付金の重点配分の対象とする、また、直轄の国道事務所がETC2.0のビッグデータから得られたエリア内の急ブレーキ箇所の情報を提供し効果的な対策立案や地域の合意形成を促進する等の支援を実施してきたところである。

ここからは私見であるが、「未就学児が日常的に集団で移動する経路の安全対策」を一過性の取組とせず、歩行者の安全向上、更には地域の安全向上のための継続的な取組へと昇華させていくためには、次のような施策を講じていくことが有効、かつ現実的ではないか。

①「エリア対策」を講じる地域の大幅拡大（未就学児が日常的に集団で移動する経路を対策が講じられたエリア内に変更していく）

②「通学路安全プログラム」の枠組みへの、地方公共団体の子ども子育て部局や地域の保育所、こども園関係者等の参画促進（更には、その拡大された枠組みの中でのエリア対策の検討促進）

4. 「エリア対策」の導入地域の大幅拡大の意義

言わずもがなであるが、交差点の改良や歩道への防護柵の設置など道路側のハード対策だけでは事故は無くない。道路を通行する人、特にドライバーの交通規則や交通安全規範の遵守意識とハード対策の効果があいまってこそ、今後の一層の事故削減は達成される。

警察庁が平成29年に発表したゾーン30の効果に関するデータにおいては、ハンブなどの物理的デバイスが設置されていないゾーンでは、速度の低減効果が（設置さ

れているゾーンと比較して) 少ない結果となっている。このことは、規則を整備するだけでもまた、十分な効果が上がらないこと、ゆえに、如何に遵守意識を高揚させるかが課題であることを示唆している。

自分が知らないところで決められた規則と、自分も関心・関与のある規則とでは、一般的に後者の方がより遵守されるであろう。エリア内において速度規制や物理的デバイスの設置を行おうとする場合、ドライバーやデバイス設置箇所近傍の住民の利便性が損なわれる等の恐れから、対策の計画についての合意形成には、マンパワーの面、時間の面でコストを要する。しかしながら、これを乗り越えたエリアにおいては、規制に対するオーナーシップのような心理が働き、より遵守の可能性が高まることが期待される。従って、国土交通省としては、物理的デバイスの設置について、強制的に車両の速度を低下させる等ための装置としてではなく、車両に対して、地域の合意に基づき速度を抑制すべきエリアにいることを認識して貰うための装置として設置を拡大していきたい。

今後、我が国では、幹線道路網が自動車交通の量を処理できる水準に整備される地域が多数出てくる一方、少子高齢化に伴う諸課題への対応の必要性は一層高まり、余裕のできた道路空間を地域の賑わい創出のために活用したい、あるいは、高齢者が移動しやすいうように空間配分を変えたい(二段階横断施設等もその一つである)といったニーズも多数出てくるのが想定される。このようなニーズを充足していくためには、中央で基準や制度を整備するだけでは不十分で有り、各地域において、その実情を踏まえつつニーズに対応する方策を構成員の積極的関与のもとで創り上げていくことが欠かせない。上述のエリアにおける速度規制や物理的デバイスの設置に係る合意形成の枠組みは、安全だけでなくエリアにおける道路空間の配分全体に対する合意形成の枠組みにも発展しうる。このような観点もまた「エリア対策」の導入地域拡大の意義であると考えている。

なお、通学路安全プログラムの枠組みにその他の関係者を加え、エリア対策の検討に導いていくアプローチ、既にあるゾーン30の枠組みを活用して物理的デバイスの設置にまで踏み込んでいくアプローチ等の他にも、既にある、地域づくりに関連する政策課題(例えば、施設の統廃合などの)に関する合意形成の枠組みの中で、交通安全、エリア対策についても計画して頂く等のアプローチも有力である。順番はどうかであれ、地域の将来像について構成員のオーナーシップが働きさえすれば、如何なるアプローチでも構わないと考えている。

5 学界をはじめとした関係者の皆様にご協力を賜りたいこと

本企画セッションにご参加の皆様をはじめとした関係者の皆様方には、まずもって、地域の交通安全、あるいはセキュリティを含めた地域の安全、更には生き活きとした地域づくりに、地域の構成員が主体的に参画していく意識の高揚にご協力を賜りたい。

更に、皆様がお持ちの専門的知識、技術を、地域のありように関する合意形成、地域の規範の醸成に資するように御提供賜ることができれば大変有り難いところである。

地域において合意を形成するとは、言い換えると地域の構成員の間にある様々な利害を調整する、場合によっては、不利益を被る構成員に、全体としてそれよりも大きな価値を実現するために不利益を許容して貰う、そういったコミュニケーションを積み重ねていくことである。

このようなコミュニケーションを結論に導くためには、中立的に議論を進める1) ファシリテーターと議論の前提となる現状や効果、あるいは事例等についての2) データが不可欠である。

現状、1) のファシリテーターについては、万や千の単位にエリア対策の検討を拡大して行くには不十分と言わざるを得ない。2) のデータの整備についても、こちらは特にコストの観点から、万や千の単位のエリア対策の質を維持するには、現状では不十分と言わざるを得ない。1) については、交通安全以外の分野でファシリテーションの能力を発揮されている自治体職員、あるいは地域の顔役等が容易に交通安全についても扱えるような道具や仕組みを整備していく、2) についてはコスト削減へのIOT技術の活用がその方向性と考えている。

行政の分野もまた、人手不足が大きな課題となっていることは論を待たず、イノベーションにより解決を図ることが急務である。課題解決に資するアイデア、研究等をご存知の方がいらっしゃれば、道路交通安全対策室にご連絡頂けるよう、あるいは、次回の土木計画学研究発表会に投稿して頂けるようお願いして結びとしたい。