

学校運営協議会を活用した通学路安全対策の検討組織の試行と今後の課題

徳山工業高等専門学校 正会員 ○目山 直樹

NIPPO 非会員 福田 桂大

西日本高速道路 非会員 原田 幸蔵

1. はじめに

(1) 研究の背景

2012年4月23日、京都府亀岡市で起きた登校中児童ら交通事故死事件¹⁾では、無免許の少年による居眠り運転により、通学路上で児童と引率の保護者をはね、3人が死亡、7人が重軽傷を負った。この事件を含む通学路上の事故や危険事象が契機となって、通学路の安全が社会問題視されるようになり、同年8月、通学路の緊急点検²⁾が全国一斉で実施された。さらに、2013年7月には全国で通学路安全対策アドバイザー³⁾を設置して、個別の取り組みを開始した³⁾。

教育委員会、警察、道路管理者の行政機関の連携により個別箇所の具体的な対策が行われる中、周南市勝間地区では、2011年度に起きた国道2号歩道上の事故事例とはかい離した対策がなされていた²⁾。

(2) 研究の着眼点と位置づけ

本研究の着眼点は、通学路の安全対策の検討組織として、学校運営協議会（以下、協議会と称す）⁴⁾を活用することである。学校・地域社会・行政機関（教育委員会、道路管理者、交通管理者）の3者が相互に連携することで、細やかな対策が可能になると考えた。

国土交通省道路局担当官による「通学路における交通安全の確保」⁵⁾によると、緊急合同点検は都道府県が、対策案策定は市町村が対応する組立てとなっており、地域社会や小学校が主体的に取り組むスタイルは想定されていない。しかしながら、対策案検討に学校や保護者も参加した体制を構築したところもあり、地域と連携した推進体制の必要性を示唆している。

通学路に限らないが、エリアマネジメントによる歩行空間整備の事例は、東京都⁶⁾、札幌市^{7,8)}などの大都市、鳥取市⁹⁾などの地方中小都市で進められており、地域のなかで話し合っ道路空間の再配分や整備手法を決めることは時流にのったことといえる。ただし、通学路

の安全対策への適用は、萌芽的な段階といえよう。

2013年度、歩行者の交通事故死者数は全国で1584人、山口県下でも23人にのぼる^{10,11)}。歩道上での交通事故には、中学生の通学自転車との接触事故が含まれており、児童・生徒を被害者にも加害者にもならないように対策することが急務の課題である。

(3) 研究の目的と方法

本研究の目的は、学校・地域社会からなる協議会と行政機関が連携し、通学路³⁾の道路空間における安全対策を協議する仕組みを試行し、提言書にとりまとめることである。研究対象は周南市立勝間小学校とし、協議会による5回の意見交換を行い、意見整理として提言書案をとりまとめ、安全対策検討案の評価を試み、これら結果をふまえ、今後の課題を整理した。

表-1 学校運営協議会での検討の流れ

経緯	学校	地域社会	行政機関	目山研究室
2013年10月				勝間小学校を候補にする
11月22日				現地調査開始
12月12日	第1回協議会			学校運営協議会で通学路に対する意見交換開始
2014年				
1月10日				再度、意見交換を行う
6月25日	第2回協議会			対策案を検討
				歩道に歩道をつくるのプレゼン
				国・県道路管理者から否定意見
7月				市道事例調査
8月24日	第3回協議会			① 国道2号の歩道での塗り分け ② 市道での舗装塗り分け案
				是否
12月5日	第4回協議会			アンケート作成
				提言書案・アンケート実施
2015年	第5回協議会			データ分析
2月4日				評価結果の提示
				提言書

キーワード 通学路、交通安全、学校運営協議会、道路空間の再配分、評価

連絡先 〒745-8585 山口県周南市学園台 徳山工業高等専門学校土木建築工学科 TEL0834-29-6334

2. 学校運営協議会を活用した検討組織の試行

第3回までの協議会で意見交換を行い、歩車分離と歩車未分離に分けて対策を検討することとした。

(1) 歩車分離区間での改善策について

道路構造令の制約から、国道2号歩道での通行空間分離は、4m以上の幅員が確保されていないためできないと判断した。また、道路空間の外側に歩行者の通行空間を確保することも検討したが、事業主体、調整の仕組みが難しく、現時点での対策から外した。国道2号歩道上の通行空間分離は運用上の対策のみとし、提言書案では、自転車を降りて通行する旨を記した。

(2) 歩車未分離区間での改善策について

歩車未分離区間（市道）では、路側帯に薄層舗装（緑・黄・ベンガラ）を施し、視覚的な歩車分離を行うことを提案した。これは山形県で行われた手法¹²⁾で、着色後の調査結果から離隔距離の拡大と車両の速度低下が実証されている。勝間小学校でも、歩行空間の路面着色により、安全性の向上が期待される。

3. 安全対策検討案の評価

(1) 歩車未分離区間での改善策の評価手法について

歩車未分離区間（市道、勝間駅横）を1か所選定し、視覚的な道路空間の分離について、フォトモンタージュによる事例写真を3種作成した。山口県下での路側帯の着色事例が緑・黄・ベンガラの3種であったことから、その3種類の着色に対応したフォトモンタージュを用いて、SD法¹³⁾によるアンケート調査を行った。

被験者は、①協議会のメンバー議会と小学校教職員、②徳山高専土木建築工学科の学生（4年生・5年生）とした。なお、学生には当該地域の居住者はいない。利用者視点はあくまで歩行者の立場とした。

アンケートは相反する形容詞対30項目を設定し、各項目を5段階、尺度を安全性・整然性・開放性・親近感の4分類で実施した。t検定、f検定を行った。

(2) SD法による評価結果について

評価結果を総括すると、緑色は安全性の評価が低く、黄色・ベンガラに絞り込めた。この2色を尺度別に比較したが、ほとんどの項目で差異がなく、着色の違いによる優位性を確認できなかった。協議会メンバーと学生では、評価に差が出ており、居住者とそうでない者で評価が分かれた。

4. 提言書案のまとめ

協議会で4回の検討をふまえて提言書案をまとめた。

第5回協議会で、アンケート結果の提示とともに、提言書最終案を提示し、協議会の承認を得た。

5. 今後の課題

今後の対応方針を以下のように整理する。

- ① 路面着色の色（色調・明度・彩度）を正確に設定したフォトモンタージュを作成する
- ② 路面着色の評価についてさらに深度化させていく。
- ③ 上記をふまえて、歩車未分離道路での路面着色の実施とその効果を検証していく。

そのため、今後も検討組織の運用を継続していく必要がある。

謝辞:本研究を進めるため、周南市立勝間小学校学校運営協議会の協力を得た。学校関係者、地域住民の皆様に対し謝意を表したい。本研究は日本科学協会笹川科学研究助成活動助成を受けて行った成果の一部である。

注記

- (1) 目山は2013年度、2014年度の山口県通学路安全対策アドバイザーとして交通安全教育などを担当している。
- (2) 2011年度の事故事例（歩道上での自転車と歩行児童の接触）に対応できていなかった。
- (3) 通学路の定義は、小学校が指定し、児童が20人以上利用する経路とされている。通学路の歩行空間は、歩車分離の視点からみると、分離（歩道設置）と未分離（50cm程度の路側帯）の2つのタイプに大別できる。

参考文献

- 1) 無免許運転「以前から」 亀岡死傷 少年「大変なことをした」：2012年4月25日付 朝日新聞夕刊
 - 2) 通学路緊急合同点検結果及び危険箇所対策事例について：<http://www.pref.nara.jp>
 - 3) 子供の安全を守る学校健康教育の推進-文部科学省：<http://www.mext.go.jp>
 - 4) コミュニティ・スクール（学校運営協議会制）：www.mext.go.jp/a_menu/shotou/community/
 - 5) 阿部悟：通学路における交通安全の確保，交通工学 Vol.49, No.1, pp.24-27, 2014
 - 6) 佐野克彦：世界都市・東京が目指す質の高い歩行空間，都市計画, 312号, pp.42-45, 2014
 - 7) 星卓志：札幌都心部における人のための公共空間の計画と整備，都市計画, 312号, pp.36-39, 2014
 - 8) 服部彰治：札幌大通のまちづくり，都市計画, 312号, pp.40-41, 2014
 - 9) 大島英司：鳥取駅前太平線再生プロジェクト，都市計画, 312号, pp.32-35, 2014
 - 10) 平成26年交通安全白書：内閣府ホームページ www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/index-t.html
 - 11) 自転車を安全に利用するために-山口県警：www.police.pref.yamaguchi.jp/koutsu/page_d001_000010.html
 - 12) 山形県における通学路安全確保対策-山形県ホームページ：<https://www.pref.yamagata.jp>
 - 13) 土木工学大系 13 景観論：pp.302-308
- ※webサイトの最終確認は、すべて2015年2月19日に実施した。