

**道路の安全・安心対策について
提言書(素案)**

松本市議会

目 次

1	はじめに	1
2	調査研究の経過	1
3	調査研究の内容	2
4	提言	4
5	おわりに	5

1 はじめに

平成24年、京都府亀岡市で集団登校中の児童らの列に無免許の少年が運転する軽乗用車が突っ込み、10人がはねられ、そのうち3名が亡くなるという痛ましい事故がありました。その後も全国で通学途中の事故が発生し、通学路の安全対策が課題となりました。

松本市では亀岡市のような痛ましい事故は発生していませんが、慢性的に渋滞している国道19号や幹線道路等を避け、抜け道として通学路や生活道路を通行する車両等があります。

安心して児童を通学させることはもちろんのこと、通学路をはじめとする生活道路の安全確保は重要な課題であり、より一層の対策が必要であると考えます。

今までも子どもや高齢者等、交通弱者を守るための対策はそれぞれの立場でされてきてはいますが、改めて悲惨な事故を起こさないために、建設委員会として調査研究を行いました。

2 調査研究の経過

平成25年	6月19日	調査研究テーマの決定
	8月7日	福岡市を視察
	8月9日	京都市を視察
	9月17日	本市の現状と取り組みについて担当課から説明を受ける
	11月27日	市内通学路等の現地調査(市内5小学校周辺道路)
	12月13日	調査研究
	1月20日	調査研究

3 調査研究の内容

(1) 他市の状況

ア 福岡市 ゾーン30の取り組み

- (ア) 通学路のある住宅密集地の一定エリアを「ゾーン30¹」に設定し、歩行者や自転車を優先した交通安全対策を行っている。
- (イ) エリアの入口には、注意喚起標識、路面標示、路側帯・交差点のカラー化、車道幅員の縮小を行っている。
- (ウ) 広報活動は、交通安全運動や各種行事でのパンフレットの配布や、学校便りに取り組みを掲載して全家庭に配布している。
- (エ) 人身事故の発生状況については、ゾーン30導入前後の1年間で比較すると、導入後は半減した。
- (オ) 当初は亀岡市の事故を受けて警察主導でゾーン30の導入を進めたが、その後は地域の関心が高まり、地域住民からの要望でゾーン30が導入されるようになった。

イ 京都市

- (ア) 学校を中心とした半径200mのエリアに、警戒標識や注意喚起の電柱幕等を設置。またエリア内の主要な通学路には路側帯・交差点のカラー化、路面標示の新設・補修等を図り、通行車両に注意喚起を促す対策をエリアで行っている。
- (イ) ソフト対策として、通学路の変更、見守り活動の人員の増加、交通安全教室の充実等を行っている。
- (ウ) 建設局調整管理課が主導となり、これらの通学路安全対策事業を実施した。
- (エ) 市街地中心部では「歩くまち京都」の取り組みと連携して、生

¹ 区域（ゾーン）を定めて時速30kmの速度規制を行い、その区域内の歩行者等の安全を確保する交通施策。

活道路の安全対策として、車道幅員を絞り込むなど、歩行空間等を確保し通過車両の減少を目的としたゾーン対策を行っている。

(2) 本市の状況

ア 現状

(ア) 交通安全施設等の整備

- ・ 交差点・路側帯へのカラー舗装
- ・ 外側線の車道側にドットラインの設置
- ・ 注意喚起標識、反射鏡、防護柵等の設置
- ・ 歩道や路肩の整備、交差点改良

これらの整備は、学校やP T A、町会等からの個々の要望を受けての対応であることが多いため、統一感がなく、場所によってはラインの補修等が必要な箇所が見受けられる。

(イ) 交通安全啓発

交通安全運動期間中におけるチラシ等の配布による街頭啓発。幼児及び高齢者対象の交通安全教室の開催。

(ウ) 歩車分離

既存の限られた道路空間の中で、歩行者の安全確保を図るため、路側帯のカラー化や外側線の車道側にドットラインを設置する等、歩車分離を進めている。

(エ) スクールゾーン

現地調査時にも、規制箇所をスピードを出して通過する車両が見受けられたが、幹線道路の渋滞を避けるために通過する車両等が多い。

(オ) ゾーン30の取り組み

学校周辺地域においては、平成26年1月に公安委員会が梓川小・中学校周辺に標識を設置し規制を開始。実行性を確保するた

めのハード整備（路面標示等）は、道路管理者である松本市が4月以降実施予定。

イ 課題

(ア) 道路、特に通学路の安全対策は、関係機関や組織が複数にまたがっているため、積極的な対策が取りにくい。

なお通学路においては「通学路安全対策庁内連絡会」を設置しているが、庁内組織の連絡会にとどまっている。また合同点検を関係機関と行っているが、年に数箇所の点検となっている。

(イ) 公安委員会が行っている規制（スクールゾーン等）について、教育委員会、道路管理者とも全てを把握できていない。また、住民等に対して、スクールゾーンの周知徹底がなされていない。

(ウ) 学校周辺地域において、生活道路の安全対策として有効な面的な速度規制である「ゾーン30」の導入が全国的に進められているが、本市における実施箇所は現在1ヶ所のみとなっている。

4 提言

(1) 交通安全対策施設等の整備強化

学校周辺の住宅密集地といったようなエリアを定め、全市統一的な基準を設けて、以下の交通安全対策を重点的に実施する。

ア 歩道へのカラー舗装

歩道整備が困難な道路の路肩や路側帯にカラー舗装を行う。

イ 車道幅員の絞り込みと狭窄等の設置

交差点付近の車道を狭くして、車両速度を抑制し、ひいては通過車両の抑制を図る。

ウ 路面標示や注意喚起標識の設置

規制標識は警察対応だが、路面標示や注意喚起標識は市独自での

設置が可能であるため、効果的に設置をする。

(2) スクールゾーンの周知徹底

ア 規制の把握と交通安全施設の充実

スクールゾーンの実態を把握し、規制に応じた路面標示や注意喚起標識等の交通安全施設を充実させる。

イ 意識付けの実施

学校やPTA、警察等と連携して、交通安全週間などに期間を設けて道路を封鎖するなどして、規制を周知する。

(3) ゾーン30の積極的な導入

ア 各種団体との協力、推進

公安委員会や地元住民と連携し、学校周辺の住宅密集地には積極的にゾーン30の導入を進める。

イ ゾーン30エリア内への交通安全対策の実施

警戒標識の設置、路面標示等の充実を図る。

(4) 危険予知訓練（KYT）の実施

交通安全教室や町会の集まり等において、事故を未然に防ぐことを目的とした、危険を予知し指摘し合う訓練の機会を設ける。

5 おわりに

現在、松本市では、中心市街地において車優先から歩行者優先のまちづくりに向けた施策が展開されております。

調査研究の中、現地調査では改めて早期対策の必要性を強く感じました。提言につきましてはできることは早急に実行していただきたく思います。

また、自動車が歩行者に配慮し、互いに思いやりを持ち生活のできるまちづくりを、強く願うものであります。