

総 括 調 査 票

事案名	(41) 通学路対策			調査対象 予 算 額	平成 26 年度：1,084,057 百万円の内数 平成 25 年度：1,045,953 百万円の内数、平成 24 年度：1,439,530 百万円の内数		
所管	国土交通省	組織	国土交通本省	会計	一般会計	調査区分	本省調査
						取りまとめ財務局	—

①調査事案の概要

【事案の概要】

○通学路緊急合同点検の取組

平成 24 年 4 月に京都府亀岡市で発生した登下校中の児童等の列に自動車が入り込む事故をはじめ、登下校中の児童等が死傷する事故が連続して発生。

これを受け、平成 24 年 5 月に、関係省庁である国土交通省、文部科学省、警察庁が連携し、全国の小学校で「通学路緊急合同点検」を行うよう要請。

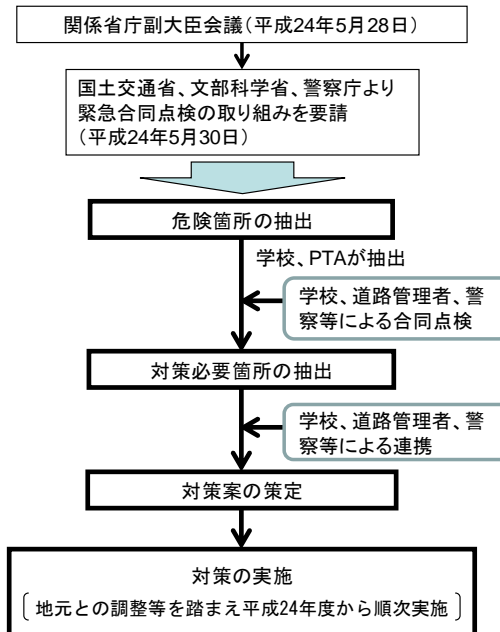
学校、教育委員会、道路管理者、警察が連携し、保護者、地域住民等の協力も得て、通学路の合同点検を実施し、対策必要箇所（7.4 万箇所）を抽出。

○道路管理者による対策

緊急合同点検に基づく対策必要箇所について、道路管理者、都道府県警察、教育委員会等がそれぞれ対策を実施。

道路管理者が行う対策箇所（4.5 万箇所）については、歩道整備、防護柵設置、路肩のカラー舗装化等の対策を実施し、25 年度末で 8 割完了。

【通学路緊急合同点検の実施フロー】



■緊急合同点検の概要

- 緊急合同点検実施学校数 : 20,160 校
 - 緊急合同点検実施箇所数 : 80,161 箇所
 - 対策必要箇所数 : 74,483 箇所
 - うち、道路管理者分 : 45,020 箇所
- (25 年度末時点で 8 割完了)

【交通事故の概要】

交通事故の発生状況

平成 24 年の交通事故による死傷者数は、約 83 万人で 8 年連続減少。小学生の死傷者は 2.5 万人で、うち通学中において 2,391 人が事故に遭遇。

通学中の児童が巻き込まれた主な重大事故

- | | |
|-----------------|------------------|
| ○平成 24 年 | ○平成 25 年 |
| ・京都府亀岡市 3 名が死亡 | ・千葉県袖ヶ浦市 1 名が死亡 |
| ・千葉県館山市 1 名が死亡 | ・京都府京都市 1 名が死亡 |
| ・愛知県岡崎市 2 名が重軽傷 | ・山形県山形市 1 名が死亡 |
| | ・埼玉県吉見町 1 名が死亡 等 |

【主な通学路対策事業】

 歩道等の確保 (歩道整備、交差点改良等)	 防護柵の設置 (車両用防護柵等)	 車両の速度抑制 (ハンプ、狭さく等)
 歩車道境界の明示 (路肩のカラー舗装化等)	 警戒標識の設置 (警戒標識、路面標示等)	 走行環境の改善 (道路反射鏡、照明設置等)

総括調査票

事案名 (41) 通学路対策

②調査の視点

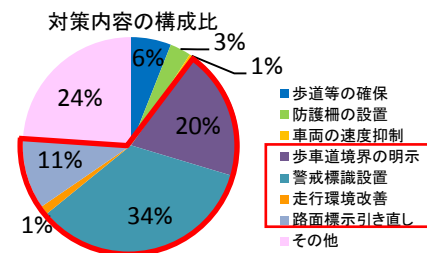
- 地方自治体が実施する通学路対策について、整備内容や進捗状況等の調査※を行い、効率的・効果的な対策実施になっているか分析を行う。
 - 対策が未完了の地方自治体に、対策内容および対策が進んでいない原因や生じている問題について調査を行うとともに、対策済みの地方自治体の対策内容と比較し、分析を行う。
- ※対象：12 都道府県、5 政令市、24 市町村

1. 対策内容毎の分析

(1) 対策内容の内訳及び進捗状況

緊急合同点検の対策必要箇所のうち、道路管理者が対応すべき箇所は 4.5 万箇所であり、25 年度末で 8 割完了 (3.5 万箇所)。

対象 41 自治体を調査したところ、対策内容は、「歩車道境界の明示」や「警戒標識設置」等暫定的な対策が多く、概ね 9 割完了。一方「歩道等の確保」等抜本的な対策は完了率が低い状況。



対策内容別の完了進捗状況

対策内容	完了率
歩道等の確保	43%
防護柵の設置	85%
車両の速度抑制	84%
歩車道境界の明示	92%
警戒標識の設置	98%
走行環境の改善	88%
路面標示の引き直し	94%

(2) 未完了箇所の要因分析

「歩道等の確保」が未完了の 24 自治体を調査したところ、未完了の主たる要因は用地買収の難航や関係機関との合意に時間を要しているとのことであった。

歩道整備が未完了の主たる要因

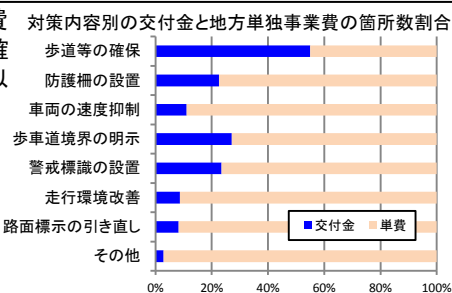
要因	自治体数
用地買収が難航しているため	8自治体
関係機関の合意が得られないため	5自治体
時間を要する工事・調査が必要のため	2自治体
当初の計画通り	9自治体

(3) 交付金の活用状況

対策内容別に交付金の活用状況を調査したところ次のとおり。

③調査結果及びその分析

これによると事業費が大きい「歩道等の確保」が交付金を 5 割以上活用している。その他の簡易な対策については、単費で対応している自治体が多数ある一方、交付金を活用している事例も見られた。



2. 対策による効果分析

○ 通学中の事故件数の分析をしたところ、小学生の事故件数(通学等)の減少率を、全対策の完了率(上位・下位)で比較。上位の自治体の方がより減少。

小学生(通学等)の死傷者数

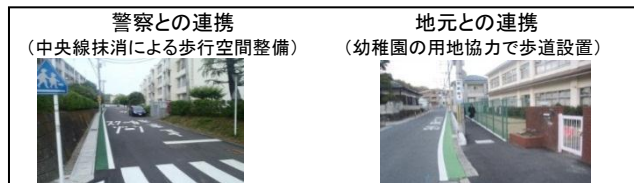
	H22-H24平均	H25	減少率
上位	62	52	16%
下位	31	27	12%

※(公財)交通事故総合分析センター

○ 完了率が上位の自治体が事故削減率も高いことから、下位の自治体が緊急に対応できる工夫が必要と言える。

3. 関係機関や地元と連携した取組

○ 調査結果によると、緊急合同点検において、関係者の協力により、用地買収なく歩行空間を確保したなど、効率的に対策に取り組んでいる例もみられた。



4. 計画目標の達成状況

○ 交付金を活用した 23 自治体のうち、16 自治体は交通安全に係る定量的な目標を掲げていた一方、7 自治体は掲げていなかった。

○ また対策後に何らかの評価を行った自治体は 13 自治体のみであり、10 自治体は評価を行っていなかった。

④今後の改善点・検討の方向性

通学路対策をより効率的・効果的に実施するよう、以下の点について改善すべきである。

1. 対策の推進

- ・ 取組が遅れている自治体においては、関係者の一層の協力を仰ぐなどして、効率的な取組を進めるべき。
- ・ 緊急合同点検の取組は、緊急性を重視しているものであり、歩道整備など計画が複数年にわたる場合には、暫定的な対策を併せて実施することを検討すべきである。
- ・ また、用地買収を伴わずに歩行空間を確保している事例など関係者間で連携した効率的な取組事例を広く周知していくことが必要である。

2. 交付金の活用

- ・ 交付金を活用するものについては、効果を把握できるようにするため、交通安全に係る目標及び評価指標を適切に設定するように各自治体に周知する必要がある。
- ・ また、対策実施後には、達成状況等についての評価結果や継続的な点検等を踏まえて、今後必要となる対策の実施につなげていくべきである。
- ・ 地方単独事業との役割分担が不明瞭であることから、国が支援すべき対象を明確にするよう見直すべき。