

通学路における安全対策について

伊藤 聖晃¹

¹南部土木事務所 道路計画課

通学路の安全確保が急務とされ国家レベルで交通安全対策を推進する動きがある中で、県や市でも通学路安全点検を行い実施可能な範囲で早期対応してきた。その中で、歩道が未整備であり、歩道設置が困難である「民家の連立した市街地部」「橋梁部」の二つの区間において検討・実施した。本稿は、それらの内容を紹介するものである。

キーワード 通学路, 歩道未整備, 安全対策

1. はじめに

今年4月に登校中の小学生の列に自動車が入り込み、児童等が死傷するという痛ましい事故が発生した。これを受け通学路における交通安全を確保するために国土交通省、文部科学省、警視庁の国レベルで連携した取り組みが実施されることとなった。

また、滋賀県においても5月に安全点検を実施し要対策箇所を抽出した。各市でも、通学路の危険箇所を抽出し、県管理道路について安全対策を求める要望が出された。これらの抽出された箇所において順次安全対策を検討・実施してきた。

本稿は、歩道が未整備かつ歩道幅が困難な区間において実施可能な安全対策を検討・実施してきた。その中の「民家の連立した市街地部」「橋梁部」の事例を紹介する。

2. 中山道(大津能登川長浜線)

(1) 対象区間概要

「中山道」と愛称がつけられているとおり、沿道には民家、店舗等が連続した歴史のある道路である。対象区間は栗東市糺付近から守山市守山1丁目付近の間である。車道幅員は、箇所によって差異はあるが、最小で車両が離合困難な3m程度の箇所がある。店舗への搬入、自宅への車庫入れ等で一時停止の車両があれば数台の車両がそれを待つことになる。通勤通学時間帯では、通学路と指定されている区間が数か所あるため、歩行者、自転車、車両等が細い道路に混在するという状況である。

また、本区間を含む大津能登川長浜線は、草津方面、野洲方面へ通じる路線である。上述のように狭小部分が



図1 状況写真



図2 位置図

あるため本路線のバイパスとしての役割を担う市道「新中山道」が整備された。しかしながら、市道「新中山道」が渋滞しているときは、それを回避する抜け道となって

いる現状もある。以上のように、本区間は「幹線道路」という機能を有しながらも、幅員が狭く集落内の「生活道路」という役割を担っている。

(2) 課題

本区間において、通学路の安全を確保するという問題に対し課題となっているのは、「走行速度低減」と「通過交通の排除」であると考えた。

通学路点検において挙げられた意見は、「交通量が多い」「スピードを出す車が多い」「路側帯が狭い」等であった。また、アクションプログラム第1回地域ワーキングでは、「県道2号(大津能登川長浜線)がわかりにくく、走っていると細い路線になっている」という意見が挙げられた。これらの意見から2つの課題を抽出し、早期の対応が可能な対策を検討した。

(3) 対策案内容

a) 案内標識の内容変更し

対象区間の中心部で交差する県道片岡栗東線には、国道8号から琵琶湖向き車線の本区間手前に図3のような案内標識(108の2-A)が設置されている。左折すると「栗東」、右折すると「野洲・守山市街」へと通じる標記になっており、最小車道幅員約3mの道路に誘導することとなっている。ところが、片岡栗東線を直進し守山市道を進むと、片側2車線を有する新中山道と呼ばれる市道に交差し、この交差点でも同様に、左折すると栗東に行き、右折すると野洲・守山市街に到達する。案内標識は図4のとおりである。

このような状況のため、図3の案内標識に記載されている内容を図5のように直進に栗東、浜街道、守山市街とし、線を細くする。

b) 交差点部分の狭窄化

片岡栗東線、大津能登川長浜線の交差点部において、本区間に進入するとき、ドライバーに対し圧迫感を与えて進入を抑制しようと考え、車道幅員を狭くし、路肩を緑色に着色する。

c) グリーンベルト設置

通学路で車道を狭くし、路肩を拡幅して緑色にする(グリーンベルト)。

d) 路面標示設置

通学路部や横断歩道の手前に「速度落せ」等の路面標示を設置する。

(4) 効果

標識内容の変更と交差点部分の狭窄化により「通過交通の排除」が、グリーンベルトと路面標示により「走行速度低減」が達成できると考えている。

(5) 今後の取り組み

本対策は現在、検討段階であり、市、警察等と調整し実施してきたい。



図3 案内標識①



図4 案内標識②

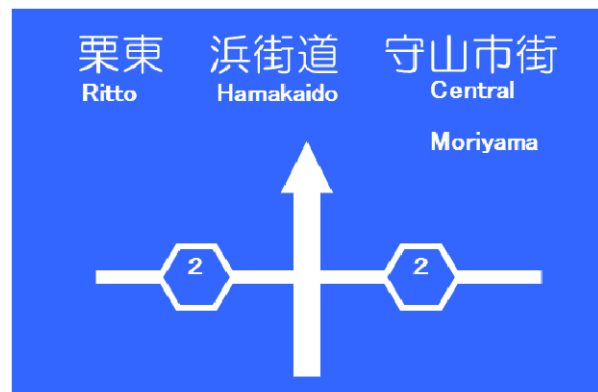


図5 案内標識①変更案

3. 稲荷大橋(幸津川服部線)

(1) 対象区間概要

対象区間は、守山市幸津川町から服部町の稲荷大橋を含む約600mである。稲荷大橋は野洲川改修工事時に架橋され、幅員6.5mの橋梁である。この地域の小学校区は野洲川の右岸側も含まれており、この橋を渡って左岸側にある小学校に通学している子供たちもいる。

橋梁上においては、車道が5m、路肩が約1mと0.5mとなっていたため、通勤通学時間帯では、車両が離合する際に5m幅員いっぱいを占めると、歩行者と車両が近接していた。さらに、橋梁部のため逃げる場所がなく危

険な状況であった。

この状況を解消するためには、構造物で区切った「歩道」の設置が必要である。地元からも過去から歩道橋設置の要望書が出されている。しかしながら河川上に歩道を設置するという行為には検討・調整・実施に時間と費用を要するため、早期効果を発現できる暫定的な応急の対応が必要であった。

(2) 課題

本区間において、通学路の安全を確保するという問題に対し課題となっているのは、「車輦速度の低減」、「通過交通排除」、「車道と歩行者通行帯の分離強化」であると考えた。

潜在的な課題は中山道と同様であると考え「車輦速度の低減」、「通過交通排除」を挙げた。さらに、通学路点検での意見は「車道幅が狭い」「雨や雪の日が危険」という意見が挙げられた。また、橋梁上であり、車両から逃げることが不可能であるということ、車道と歩行者通行帯が近接していることが要因と推測できるため、「車道と歩行者通行帯の分離強化」という課題を挙げた。

(3) 対策内容

a) 車道運用変更

車道幅員を5mから3mに縮小し、待避所を2箇所設けた。実施前の幅員構成は図6、実施後の一般部の幅員構成は

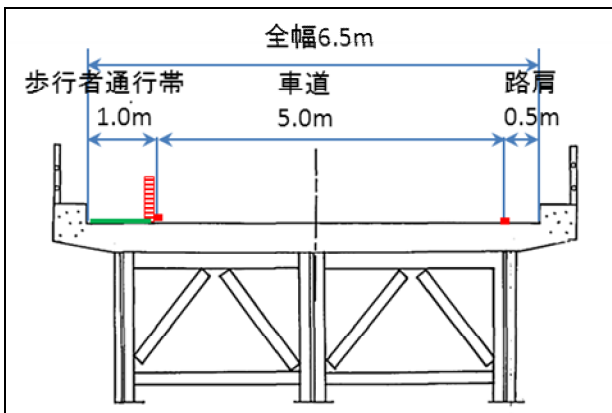


図6 実施前の幅員構成

図7のとおりである。なお、待避所部は実施前と同様である。待避所の寸法は、延長20m、幅2m、テーパー5mとした(図8)。

b) 歩行者通行帯拡幅(グリーンベルト部)

これまでは約1mの歩行者通行帯が設けられていた。これを一般部は2mに、待避所部は現状のまま約1mとした。

c) ポストコーン増設

これまでの20m以上の間隔を5m以下とした。

d) 外側線

これまでは一般的な外側線用の区画線であったが、高視認性区画線とした。

e) 減速帯設置

待避所前に黄色の減速帯を設置した。この減速帯及びd)には、車両が踏むと音が鳴り歩行者自身が車両の接近を認識できると考えた。

f) 路面標示設置

始点部、終点部に「幅員狭し速度落せ」を、車道部と歩行者通行帯部の間の1mの中に「路側帯」という路面標示を設置した。

g) 案内標識設置

待避所前後に待避所の案内標識を設置した。

h) 区間外での対策

区間前後に「この先幅員狭し」という路面標示を設置した。また、「幅員減少」の警戒標識を設置した。そして、中山道の対策と同様に、本区間へ誘導する案内標識

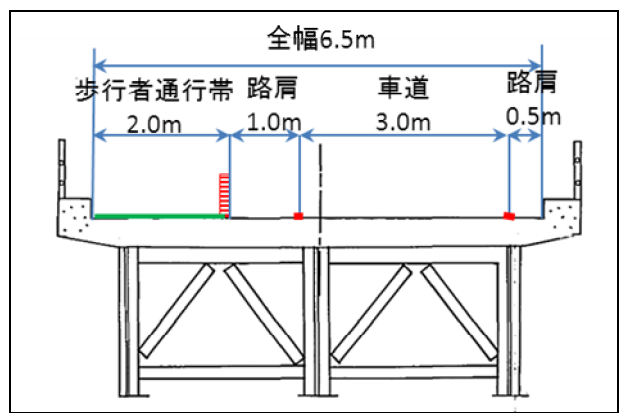


図7 実施後(一般部)の幅員構成

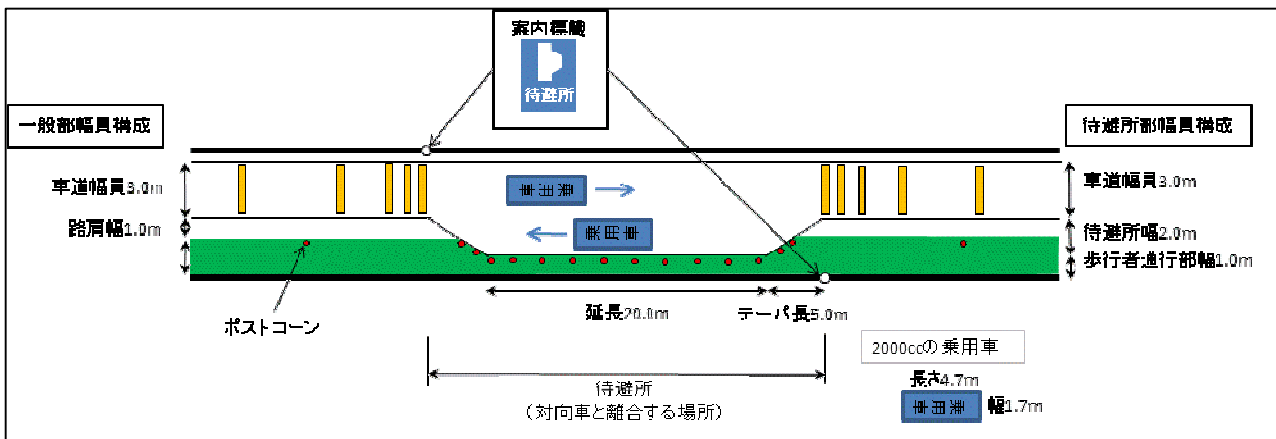


図8 待避所概略図

の内容を変更した。

i) 啓発

実施に先立ちビラを配布した。対象学区に対しては全戸に配布し、通過交通が発生すると予想される区域には回覧にて周知を行った。また区間の周辺には予告看板を設置した。

(4) 効果

本区間では、速度調査、交通量調査を実施した。また、アンケート調査を実施中である。車両速度調査及び交通量調査は週3日間の7:00～9:00までの通勤通学時間帯で実施した。

詳細は後述のとおりであるが、「通過交通の排除」に対しては、交通量は減少しているため効果はあったと考えられる。「車両速度の低減」については、速度は不変であり、現段階では効果があったとは言い難い。「車道と歩行者通行帯の分離強化」については、アンケート結果から考察することとした。

a) 速度

速度調査の結果不変であった。対策前後とも最高速度約70km/h、平均速度50km/hという結果であった。

b) 交通量

交通量調査の結果、交通量は減少した。実施前が250前後に対し実施後は200台前後という結果であった。

c) アンケート

アンケート調査は、学区内全戸及び地元企業2社に依



図9 実施前の写真



図10 実施後の写真

頼している。11月に収集予定のため、本稿では省略する。

d) 利用者の声

速度調査・交通量調査中に利用者から、「地元住民は趣旨を概ね理解し、低速走行しているが、他の人は速度をあげてこれまでどおり通行している。」、「待避所で待っているときに後ろから抜かしていく。」、「待避所で待っていても対向車が手を挙げるなどしないため、『待とう』という気がなくなる。」という意見があった。

(5) 今後の取り組み

今回の対策は、歩道設置までの応急的な対応という位置づけとなっている。本年度、通行規制の内容や橋梁の拡幅の可否等を検討し、今後、恒久的な対策を検討・実施していく予定である。また、事故が多発するなど、今回の内容が不十分であれば随時対応していくこととなる。

4. まとめ

本稿では、「民家の連立した市街地部」「橋梁部」での事例を紹介した。道路を拡幅し歩道整備を進めていこうとすると、広範囲の用地買収及び補償や橋梁新設に莫大な予算が必要であり、予算が確保されたとしても検討・調整等に時間を要し、早期効果の発現は困難である。そのような状況を少しでも回避するために現状の道路幅員の中で早期対応可能な事例と考えている。

しかしながら、歩行者の安全は守られる反面、車両は不便になるという面がある。不便さを受け入れてもらうために、目的を明確にして利用者に説明していかなければならない。また、地元自治会、保護者、教育機関、市町の各関係部署、警察等との意思疎通を図り、目的を共有して進めていくことが必要である。

5. おわりに

最後に、事故を減らすにはドライバーの安全運転・ゆずりあいの運転に対する心がけが大きなウエイトを占めている。この部分が欠けていたらどのような対策を講じても効果が小さくなる。この研究発表を通じてみなさんの運転への意識が少しでも安全運転・ゆずりあいの運転へ傾いてもらえれば幸いである。

謝辞：本対策の検討・実施・調査を進めるに当たり中洲学区の新庄、服部、立田、幸津川、小浜自治会、守山市国県事業対策課、市民生活課、滋賀県警守山警察署交通課等の関係機関のみなさまにご協力をいただきました。この場をお借りしまして感謝の意を表します。