

【課題4】 対策の評価方法について

【現 状】

対策の評価は、P D C Aサイクルを効果的に運用する上で重要なポイントとなるが、通学路の交通安全対策では、ほとんど実施されていないのが現状である。一般道路の交通安全対策のように交通事故件数の比較による評価は難しい。では、誰がどのような方法で評価するのか。また、市町村によっては大変多くの対策箇所があるが、それらを全て評価できるのか。等々、様々な問題があり、継続的なチェック体制を整えるためには、検討すべきことが多い課題である。

※本課題は検討すべきことが多いため、「提案」とはせず、全て「研究」とした。

研究4－1

対策実施主体が行う評価

【想定する実施主体：対策実施主体】

対策実施主体が対策目標に準じて達成されているか評価し、学校側へ評価結果を説明することを提案する。

研究4－2

学校および対策実施主体が段階的に評価を行う

【想定する実施主体：学校、市町村教育委員会、対策実施主体】

対策実施箇所が非常に多く「研究4－1」のように対策実施者のみで全ての対策実施箇所の評価を行うことが困難な場合、学校、警察、道路管理者で、以下の手順により段階的に評価を行うことを提案する。

- ①学校側による1次評価：対策により意図した安全性向上が見られるかを評価。なお「提案1－2」や「提案1－3」のように、事故情報やヒヤリハット情報を収集している場合には、それらの対策前後の変化も考慮して評価することができる。

②上述の方法によって、安全性向上が見られない、もしくは分からない箇所については「研究４－１」と同様に、対策実施者によって２次評価を行う。

研究４－３

関係主体合同での評価

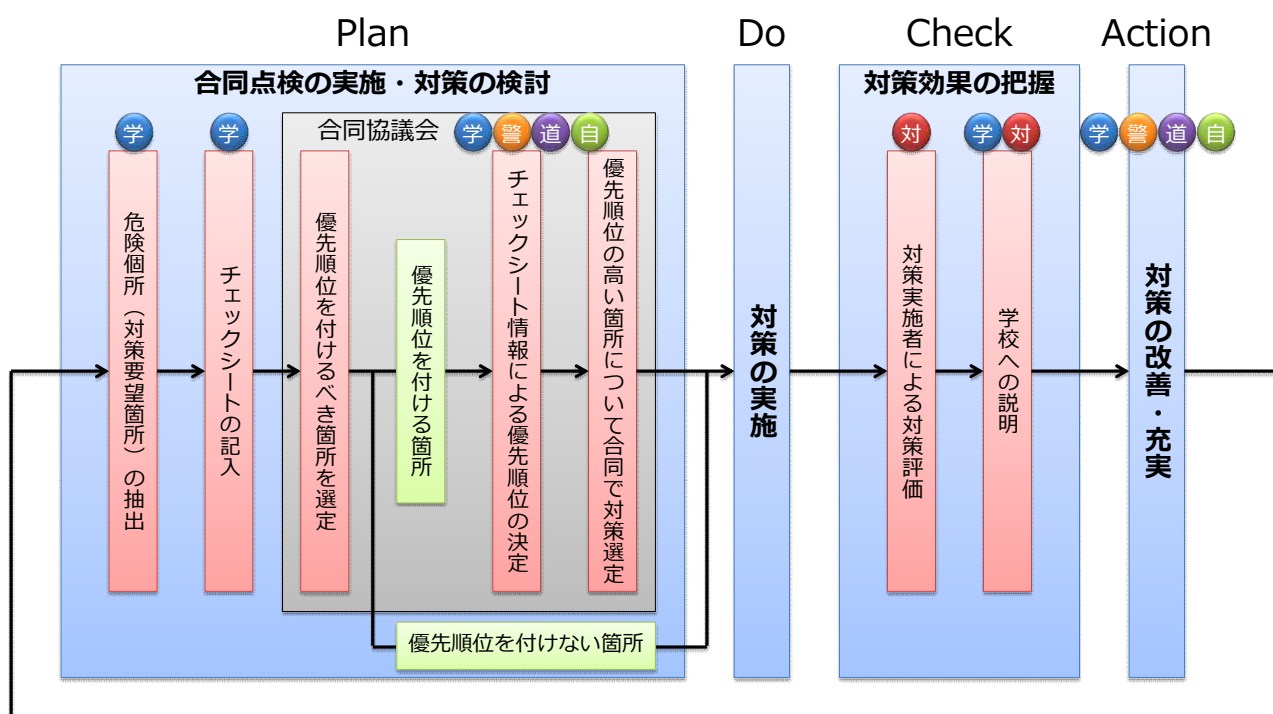
【想定する実施主体：学校、市町村教育委員会、警察、道路管理者、自治会】

毎年もしくは隔年で、特に優先順位の高かった対策実施箇所について、学校、児童、保護者、警察、道路管理者等と一緒に通学路を踏査し、点検、対策の評価を行う機会を設けることを提案する。例えば、何かの行事、例えば授業参観日等に合わせて、皆で下校しながら点検、対策の評価を行うなどの方法が考えられる。

通学路安全推進P D C Aサイクルの例

通学路安全推進のためのP D C Aサイクルの一例として、上述した「提案1-1」、「提案2-1」、「提案3-1」、「研究4-1」を組み合わせたものを以下に示す。

なお、本P D C Aサイクルは、来年度の通学路安全推進事業へ参加する自治体において試行し、その結果を通学路安全推進委員会において検討・議論を行い、内容を改訂していく予定である。



以下のサイクルを2年毎に回していく。

1 合同点検の実施・対策の検討（Plan）

- ① 学校側は、平成24年度緊急合同点検と同様に、通学団会や子ども、保護者からの情報も考慮しつつ、対策を要望する箇所を危険箇所として挙げる。
- ② 学校側で各危険箇所についてチェックシートを記入する。

- ③ 教育委員会、学校、P T A、警察、道路管理者などの関係主体を集めた合同協議会を開催し、学校から挙がってきた危険箇所について、優先順位をつけるべき箇所(歩道や横断歩道、信号機の新設など関係者との調整に時間を有する対策が必要な箇所)と付けなくて良い箇所(横断歩道や車道外側線、停止線等の路面表示などの塗り直しなど比較的短期間に行える対策が必要な箇所)を分別する。
- ④ 優先順位をつける箇所については、合同協議会でチェックシート情報により点数付けをして優先順位を決定する。
- ⑤ 合同協議会で、優先順位の高い箇所について適切な対策の検討を行う。

2 対策の実施 (D o)

- ⑥ 優先順位を付けなくても良い箇所は、関係する対策実施主体が対策を実施する。優先順位を付けた箇所については、前項④～⑤の結果を踏まえ、対策実施主体が対策を実施する。

3 対策の効果把握 (C h e c k)

- ⑦ 各対策箇所について、対策実施主体が、対策により目標とされる効果が出ているかを評価する。
- ⑧ 対策実施主体が評価結果を学校側へ評価結果を説明する。

4 対策の改善・充実 (A c t i o n)

- ⑨ 対策の効果が十分に出ていないようであれば、合同協議会で対策の改善について協議を行い、その結果を次のプランに反映する。

※ なお、ここでは上述の「提案1-1」、「提案2-1」、「提案3-1」、「研究4-1」を組み合わせたものを基礎的なP D C Aサイクルの一例として挙げたが、可能性に応じて、例えば「提案1-2」や「提案1-3」にあるように事故情報やヒヤリハット情報を用いるなど、さらに充実させていくことが重要である。

他の観点での意見

【交通安全教育からの観点】

- ・優先順位をつけて道路側対策を行うことも重要であるが、それではあくまで対策箇所の局所的な安全性の向上効果しか望めない。広範囲にわたる安全性を向上するためには、交通工学的な視点を取り入れた交通安全教育（見通しが悪い道路ではどこを歩くのが良いか等）などが非常に重要である。
- ・子どもに、安全に対する自覚を持たせることで、ハード対策に頼らずに済む場合もある。

【都市計画からの観点】

- ・沿道住民の理解により、安全が確保できる場合もある。通学路沿道住民、通学路周辺住民が一体となる動きにつながるような活動も必要ではないか。
- ・通学路というより、生活道路全般の問題として捉え、すべての歩行者の安全対策として取り組む課題であるという認識を各自治体がもって予算を組むべきである。そういう要望を県や国へ発信することを提案する。
- ・通学路問題はまちづくりの問題と関わる。地域のまちづくり組織の下部組織として、通学路安全推進体制を運用するとよい。
- ・地域住民が小学生を地域の財産として静かに見守り、交通安全に限らず、様々な情報が学校へ集まってくる体制づくりが必要である。

【その他】

- ・通学距離や通学環境によっては、バスの利用を考えることも有効である。
(http://www.mext.go.jp/b_menu/hakusho/nc/06050822/001.htm 参照)

平成25年度愛知県通学路安全推進委員会

	氏名	所属	役職	備考	
アドバイザー	1	磯部 友彦	中部大学工学部都市建設工学科	教授	委員長
	2	藤田 素弘	名古屋工業大学大学院	教授	副委員長
	3	嶋田 喜昭	大同大学工学部建築学科	教授	
	4	野田 宏治	豊田工業高等専門学校環境都市工学科	教授	
	5	山岡 俊一	豊田工業高等専門学校環境都市工学科	准教授	
	6	安藤 良輔	(公財)豊田都市交通研究所	主幹研究員	
	7	加藤 秀樹	(公財)豊田都市交通研究所	主任研究員	
	8	三村 泰広	(公財)豊田都市交通研究所	主任研究員	
	9	松尾 幸二郎	豊橋技術科学大学大学院工学研究科	助教	
	10	鈴木 弘司	名古屋工業大学大学院	准教授	
	11	松本 幸正	名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科	教授	
県関係部局	12	橋本 浩二	愛知県警察本部交通部交通総務課	課長補佐	
	13	高木 宏	愛知県警察本部交通部交通規制課	係長	
	14	岩月 康男	愛知県建設部道路維持課	課長補佐	
	15	川崎 久仁生	愛知県建設部道路維持課	主査	
	16	野本 敬弘	愛知県建設部道路維持課	主査	
	17	吉野 雅信	愛知県県民生活部地域安全課	課長補佐	
	18	杉浦 かおり	愛知県県民生活部地域安全課	主査	
	19	三輪 昌美	愛知県教育委員会健康学習課	課長補佐	事務局
	20	彦坂 登一朗	愛知県教育委員会健康学習課	指導主事	事務局
市町村教育委員会	21	田中 尚美	犬山市教育委員会学校教育課	課長補佐	
	22	伊藤 綾子	犬山市教育委員会学校教育課	統括主査	
	23	佐藤 尚	あま市教育委員会学校教育課	係長	
	24	澤田 勝則	常滑市教育委員会学校教育課	課長	
	25	小竹 紀夫	常滑市教育委員会学校教育課	指導主事	
	26	二村 圭史	東浦町教育委員会学校教育課	指導主事	
	27	太田 幹也	岡崎市教育委員会学校教育課	指導主事	
	28	塚本 吉郎	刈谷市教育委員会教育総務課	施設係長	
	29	小林 伸之	刈谷市教育委員会教育総務課	主事	
	30	上野 喜一郎	豊橋市教育委員会学校教育課	指導主事	
	31	鈴木 一哉	豊川市教育委員会学校教育課	指導主事	