

# 通学児童生徒の安全確保に関する調査特別委員会

## 調 査 結 果 報 告 書

平成 25 年 12 月

茨 城 県 議 会

平成25年12月16日

茨城県議会議長 白田 信夫 殿

通学児童生徒の安全確保に関する調査特別委員会

委員長 小川 一成

通学児童生徒の安全確保に関する調査特別委員会調査結果報告書

平成25年第1回定例会において本委員会に付託された「通学児童生徒等を事故や事件の被害から守り、暮らしの中の安全と安心を一層高めるための諸方策」について、これまでの調査の経過及び結果を次のとおり報告する。

## 目 次

- はじめに -	1
第 1 調査方針及び調査経過	2
第 2 通学児童生徒を取り巻く環境の現状と課題	4
1 通学児童生徒の状況	4
2 過去に発生した事故の状況及び原因など	6
3 緊急合同点検の対策の実施状況	8
4 中学校・高等学校などにおける通学路の安全点検の実施状況	11
5 学校における交通安全教育の状況	13
6 防犯対策の状況	15
第 3 通学児童生徒の安全確保の基本方向	18
1 安全な道路環境整備について	18
2 安全教育の推進について	22
3 交通指導取締り及び防犯対策の強化について	25
4 安全確保体制について	27
第 4 通学児童生徒の安全確保に向けた今後の対応	29
1 安全な道路環境整備のあり方	29
2 安全教育のあり方	32
3 交通指導取締り及び防犯対策のあり方	33
4 安全確保体制のあり方	35
- おわりに -	38
参考資料 1～16	39

## はじめに

平成 24 年 4 月 23 日に発生した京都府亀岡市での事故をはじめとして、千葉県館山市、愛知県岡崎市、愛知県小牧市、大阪府大阪市など、登下校時の児童などが犠牲となる痛ましい事故が連続して発生した。

将来を担う幼い子供達が犠牲になっている事故であり、しかも、安心して登下校できるはずの通学路での事故であり、決してあってはならないことである。

これらの事故を受け、国は、平成 24 年 4 月 27 日に「学校安全の推進に関する計画」を閣議決定し、関係大臣が協力・連携して学校の通学路の安全を確保するため、関係省庁副大臣会議において、通学路の交通安全の確保に関する取組を取りまとめ、各都道府県に、関係機関と連携した通学路の緊急合同点検及び対策の検討・実施を文書により依頼するなどの対応を行ったところである。

本県においても、平成 24 年 6 月に、桜川市の道幅が狭い県道で、登校中の児童の列に乗用車が接触する事故が発生するなど、通学路に危険箇所があることが指摘されてきたが、平成 24 年 8 月に、学校、警察、道路管理者などの連携により緊急合同点検が実施され、平成 24 年 11 月末現在で 1,800 箇所を超える危険箇所があることが判明した。

このように、安全、安心であるべき通学路が危険な状態にあることは大きな問題であり、通学児童生徒だけでなく、交通弱者である障害者や高齢者を含めた地域の生活者の安全確保を図るためにも、通学路の安全確保を徹底することにより、交通安全を損なう危険を着実に取り除いていく必要がある。

さらには、登下校中に児童生徒が事件に巻き込まれる事例も後を絶たないことから、そうした被害から子供たちを守るための対策にも配慮が必要である。

そのため、本委員会は、特に本県の未来を担う通学児童生徒たちを守るという観点から、県民の暮らしの中の安全・安心を確保し、明るい希望の持てる郷土づくりを進めるための諸施策のあり方について精力的に審査及び調査を進めてきた。

この間にも、交通安全を確保するための対策は確実に進んでいるものの、いまだ多くの危険な箇所が残されており、速やかな対応が求められている。

よって、本委員会は、通学児童生徒などを事故や事件の被害から守り、暮らしの中の安全と安心が一層高まるよう、通学児童生徒の安全確保に向けた今後の対応について、ここに報告するものである。



# 第 1 調査方針及び調査経過

## 1 調査方針

本委員会の設置の経緯などを踏まえ、調査方針を次のとおり決定した。

### ( 1 ) 調査目的

平成 24 年 4 月以降、登下校中の児童の列に自動車が入り込み、死傷者が発生する痛ましい事故が相次いだ。

これを受け、平成 24 年 8 月、学校、警察、道路管理者などの連携により、全国的に通学路における緊急合同点検が実施され、平成 24 年 11 月末現在で全国では 7 万箇所以上、県内でも 1,800 箇所を超える危険箇所があることが明らかになった。

このように、安全、安心であるべき通学路が危険な状態にあることは大きな問題であり、通学児童生徒だけでなく、交通弱者である障害者や高齢者の方など、地域の生活者の安全確保を図るためにも、交通安全を損なう危険を着実に取り除き、通学路の安全確保を徹底していく必要がある。

さらには、登下校中に児童生徒が事件に巻き込まれる事例も後を絶たないことから、そうした被害から子供たちを守るための対策にも配慮が必要である。

このため、通学児童生徒などを事故や事件の被害から守り、暮らしの中の安全と安心が一層高まるような諸施策のあり方について調査する。

### ( 2 ) 調査項目

- 安全確保体制のあり方
- 通学路などにおける安全な環境の整備
- 安全教育の充実
- 交通指導の強化及び防犯対策
- 市町村との連携
- 地域の協力

### ( 3 ) 調査期間

本委員会の調査期間は、平成 25 年 12 月までの概ね 9 ヶ月とし、平成 25 年第 4 回定例会の会期中に調査結果の報告を行うこととする。

## 2 調査経過

本委員会は、平成 25 年 5 月 24 日の第 1 回委員会において調査方針を決定して以降、これまでに 9 回にわたる委員会を開催し、調査・審議を進めてきた。

調査・審議に当たっては、まず、通学児童生徒の人数や通学の手法・手段、通学距離や、過去に発生した事故の状況及び原因、合同点検の結果及び現在の取り組み状況などの現状と課題について調査し、さらにそれらに対する施策の基本方向について、安全な道路環境の整備、児童生徒などへの安全教育、交通指導及び防犯対策、安全確保体制の 4 つの項目に分類し、執行部から詳細な資料の提出を求め、説明聴取を行ってきた。

特に、緊急合同点検における対策必要箇所を進捗状況については、平成 25 年 3 月末現在で対策計画そのものが未定となっている対策未定箇所が 262 箇所も残っていたことから、概ね 2 ヶ月おきに対策の実施状況について、報告を求めるとともに、対策未定箇所については、対策が立てられない理由などの説明聴取を行った。

さらに、県内の緊急合同点検において危険箇所として挙げられた箇所の中から、学区が広く、常磐道、圏央道の高速道路や国道 354 号・408 号などの幹線道路が学区内を通り、一日を通して交通量が多い上に、本年 3 月に大型商業施設「イオンモールつくば」がオープンし、周辺の交通量が増加しているつくば市の小野川小学校と、昨年 6 月に走行中の車のドアミラーが登校中の児童に接触し、2 名が軽傷を負う事故が発生した桜川市の谷貝小学校の 2 校を対象に、現地調査を実施した。

また、国土交通省、文部科学省、本田技研工業株式会社から参考人を招致し、道路の環境整備の面からの取り組みの方向性や、ソフト面での対策の視点による安全確保に向けた安全教育の今後の対応、本田技研工業株式会社が行き組む SAFTYMAP の内容などについて、意見聴取を行ったところである。

さらに、11 月 13 日に開催した第 8 回委員会において、通学児童生徒の安全確保対策を確実に、かつ速やかに実施するため、国に対し、特段の措置が講じられるよう、意見書を提出することとしたところである。（P.41「参考資料 2」、P.43「参考資料 3」 参照）



## 第2 通学児童生徒を取り巻く環境の現状と課題

### 1 通学児童生徒の状況

(1) 児童生徒数・学校数の推移：平成24年度 (P.44「参考資料4」参照)

公立小学校において、近年のピークである昭和57年度と比べ約42.5%減少しているなど、全体として減少傾向にある。

(児童生徒数)

学校の種類		人数(H24)	人数(年度)	増減	摘要	
公立	小学校	160,354	278,689(S57)	118,335	近年ピーク時比較	
	特別支援学校小学部	1,246	851(H4)	395		
	中学校・中等教育学校(前期)	81,561	144,503(S62)	62,942	近年ピーク時比較	
	高等学校・中等教育学校(後期)	全日制	59,030	103,569(H2)	44,539	近年ピーク時比較
		定時制	1,637	2,052(H3)	415	近年ピーク時比較
	県立特別支援学校	中学部	852	522(H9)	330	
高等部		1,438	661(H6)	777		
私立	小学校	522	17(H15)	505		
	中学校・中等教育学校(前期)	4,342	4,592(H21)	250	近年ピーク時比較	
	高等学校・中等教育学校(後期)	19,720	22,329(H15)	2,609		
合計		330,702				

(学校数)

学校の種類		校数(H24)	校数(年度)	増減	摘要
公立	小学校	549	592(H11)	43	近年ピーク時比較
	特別支援学校小学部	21	17(H8)	4	
	中学校・中等教育学校(前期)	233	235(H12)	2	近年ピーク時比較
	高等学校・中等教育学校(後期)	100	111(H15)	11	近年ピーク時比較
	県立特別支援学校	21	17(H元)	4	
私立	小学校	5	1(H15)	4	
	中学校・中等教育学校(前期)	12	9(H15)	3	
	高等学校・中等教育学校(後期)	25	23(H15)	2	
合計		966			

( 2 ) 通学方法について

( P.46「参考資料5」参照 )

徒歩及び自転車で登下校する児童生徒が全体の8割以上になっており、通学児童生徒の安全確保には、歩道の整備や、車両の速度抑制など、人優先、人中心の道づくりを進めることが重要である。

( 通学方法 )

		徒歩	自転車	スクールバス	交通機関	タクシーなど	保護者等の送迎	その他	合計
公立	小学校	155,562	1,215	2,843	2,333	73	1,975	168	164,169
	特別支援学校小学部	1		1,074			128		1,203
	中学校・中等教育学校(前期)	26,260	54,255	475	110	14	469	2	81,585
	高等学校・中等教育学校(後期)	2,355	27,932		24,720			5,255	60,262
	県立特別支援学校	14	122	1,560	214		398		2,308
私立	小学校	5		407	21		89		522
	中学校・中等教育学校(前期)	233	642	830	2,335		219	83	4,342
	高等学校・中等教育学校(後期)	1,067	5,386	2,679	9,706		863	19	19,720
合計		185,497	89,552	9,868	39,439	87	4,141	5,527	334,111
割合		55.5%	26.8%	3.0%	11.8%	0.0%	1.2%	1.7%	100.0%
		82.3%							

( 遠距離通学の状況 )

		徒歩	自転車	スクールバス	交通機関	タクシーなど	保護者等の送迎	その他	合計
公立	小学校 通学距離4km以上	2,157	235	1,618	721	57	933	135	5,856
	中学校・中等教育学校(前期) 通学距離:6km以上	5	4,191	61	70	9	286	2	4,624
私立	小学校 通学距離4km以上			399	17		74		490
	中学校・中等教育学校(前期) 通学距離6km以上		133	780	1,925		165		3,003
合計		2,162	4,559	2,858	2,733	66	1,458	137	13,973
割合		15.5%	32.6%	20.4%	19.6%	0.5%	10.4%	1.0%	100.0%
		48.1%							



## 2 過去に発生した事故の状況及び原因など

### (1) 人身交通事故の発生状況

(P.55「参考資料6」参照)

#### 歩行者の原因別死傷者数

小学生(歩行者)の原因別死傷者数では、飛び出しが最も多く、中学生でも車両の直前直後横断に次いで多くなっており、交通安全教育による交通ルールの遵守とマナーの向上が重要である。

(平成20~24年・5年間の累計)

	飛び出し	車両直前後横断	横断歩道外横断	斜め横断	信号無視	その他	原因なし	合計
小学生	65	19	8	1	3	14	142	252
中学生	5	7	2	2			38	54

「横断中」には、車道への飛び出しを含む。

#### 歩行者の類型別死傷者数

歩行者の類型別死傷者数では、小学生、中学生ともに横断歩道での事故が多く、交差点の整備や、信号機など安全施設の整備とともに、交差点を中心した見守り活動の充実なども重要である。

(平成20~24年・5年間の累計)

	横断中				通行中	路上遊戯	その他	合計
	横断歩道	横断歩道付近	歩道橋付近	その他				
小学生	82	7	1	87	54	1	20	252
中学生	26	2		20	6			54

「横断中」には、車道への飛び出し等を含む。

### (2) 物件事故の発生状況

(P.63「参考資料7」参照)

#### 自転車乗車中の時間帯別物件事故発生件数

6~10時及び16~20時の時間帯が多く、特に中学生、高校生では、登校時間帯に多い傾向にあり、通学時間帯への対応が重要である。

(平成24年中)

時間帯	6~8	8~10	10~12	12~14	14~16	16~18	18~20	20~22	22~24
6歳~11歳 (小学生相当)	2	6	15	25	57	102	13		
12歳~14歳 (中学生相当)	105	36	20	44	44	99	60	5	1
15歳~17歳 (高校生相当)	126	148	32	40	57	125	104	32	6
合計	233	190	67	109	158	326	177	37	7

0~6時の間の発生件数はなし

自転車乗車中の事故類型別物件事故発生件数

出会い頭の事故が最も多くなっており、一時停止の遵守や、危険予測の能力向上などを図る安全教育が重要である。

(平成24年中)

	正面衝突	追突	出会い頭	相互他	合計
6歳～11歳 (小学生相当)	6	1	163	50	220
12歳～14歳 (中学生相当)	23	10	254	127	414
15歳～17歳 (高校生相当)	19	15	408	229	671
合計	48	26	825	406	1,305
割合	3.7%	2.0%	63.2%	31.1%	100.0%

### 3 緊急合同点検の対策の実施状況

#### (1) 通学路における緊急合同点検の実施

平成 24 年 4 月に全国で通学路における児童の登校中での交通事故が多発したことを受け、国からの調査で、P T A を含む学校関係者、警察、道路管理者の三者による緊急合同点検を行った。

- ・平成 24 年 5 月 30 日 緊急合同点検の実施依頼 (P.67「参考資料 8」参照)  
文部科学省、国土交通省、警察庁から県関係部局へ依頼
- ・平成 24 年 8 月末まで 緊急合同点検の実施
- ・平成 24 年 11 月末まで 対策案の策定  
対策案が決定次第、順次、対策の実施

(参考：通学路における主な交通事故状況)

発生場所	月 日	状 況
京都府 亀岡市	4 月 23 日	亀岡市安詳小学校の児童 9 人と保護者 1 人の列に車が突っ込み、児童 2 人と保護者 1 人が死亡、7 人が重軽傷。
千葉県 館山市	4 月 27 日	登校のためバス停で待っていた児童に自動車突っ込み児童 1 人が死亡。
愛知県 岡崎市	4 月 27 日	登校のため横断歩道を渡っていた児童に自動車突っ込み児童 2 人が負傷。

#### (2) 対策の実施状況

緊急合同 点検 箇所数	対策必要 箇所数 ( A )	対策状況				対策済率 ( B / A )
		時期	対策済 ( B ) *1	対策 予定 *2	対策 未定 *3	
2,067	1,890	H24年11月末	690	731	469	36.5%
		H25年 3月末	1,131	497	262	59.8%
		H25年 6月末	1,219	552	119	64.5%
		H25年 8月末	1,341	509	40	71.0%
		H25年10月末	1,444	444	2	76.4%

\* 1 対策が終了している箇所数

\* 2 対策実施機関や対策内容が決定しており、現在着工中又は対策実施時期の見通しが立っているもの

\* 3 次の理由により対策計画が未決定となっているもの

- ・ 対策の方向性を検討中
- ・ 関係機関と協議中
- ・ 関係機関が困難としたもの

### (3) 対策未定箇所の解消

10月末時点の対策未定箇所は2箇所(2市町)であったが、12月4日までに、道路管理者による路面標示等が対策予定となったため、対策未定箇所はすべて解消された。

### (4) 対策済箇所(1,444箇所)の主な対策内容

複数対策の箇所あり

学校などによる対策(608箇所)

・交通安全指導, ボランティアなどによる見守り, 通学路の変更 等

道路管理者による対策(753箇所)

・路面標示や外側線などの設置, 除草・樹木の剪定, 簡易看板・ラバーポール・防護柵などの設置, 道路・交差点改良 等

警察による対策(420箇所)

・パトロール, 路面標示・標識の設置, 横断歩道の設置, 信号機の設置, 交通指導・取締り, 交通規制(速度・進入禁止など) 等

### (5) 対策予定箇所(444箇所)の主な対策内容と実施予定時期

複数対策の箇所あり

学校などによる対策(69箇所)

・交通安全指導, ボランティアなどによる見守り, 通学路の変更 等

(おおむね平成25年度中に実施予定: 通学路の変更で、一部平成26年度以降となるもの有り)

道路管理者による対策(349箇所)

・路面標示や外側線などの設置, 道路・交差点改良, 歩道整備, 簡易看板・ラバーポール・防護柵などの設置 等

〔箇所数内訳〕

(単位: 箇所)

対策終了予定年度	国	県	市町村	合計
平成25年度中に終了予定	1	68	127	196
平成26年度に終了予定	0	8	35	43
平成27年度以降に終了予定	0	31	79	110
合計	1	107	241	349

〔概算事業費内訳〕

(単位: 百万円)

対策終了予定年度	国	県	市町村	合計
平成25年度中に終了予定	1	747	441	1,189
平成26年度以降に終了予定	0	5,492	1,565	7,057
合計	1	6,239	2,006	8,246

一部の箇所(市町村)の概算事業費で未積算有り

警察による対策（42箇所）

・横断歩道の設置，信号機の設置，路面標示・標識の設置 等

〔箇所数内訳〕

（単位：箇所）

対策終了予定年度	合 計
平成 25 年度中に終了予定	12
平成 26 年度に終了予定	20
平成 27 年度以降に終了予定	10
合 計	42

〔概算事業費内訳〕

（単位：百万円）

対策終了予定年度	合 計
平成 25 年度中に終了予定	24
平成 26 年度以降に終了予定	37
合 計	61

## 4 中学校・高等学校などにおける通学路の安全点検の実施状況

### (1) 公立中学校(日上市立日立特別支援学校中等部を含む)

合同点検結果 (平成25年10月末現在)

学校数	報告 学校数	対策必要 箇所数 (A)	対策済 箇所数 (B)	対策予定 箇所数	対策未定 箇所数	対策率 (B/A)
229	229	605	171	336	98	28.3%

(小学校などの重複箇所を除く)

対策済箇所(171箇所)の内容(複数対策あり)

学校などによる対策(96箇所)

・交通安全指導, 通学路の変更, 見守り活動 等

道路管理者による対策(61箇所)

・路面標示, 除草・伐採, カーブミラーの設置 等

警察による対策(16箇所)

・横断歩道の設置, 交通規制 等

対策予定箇所(336箇所)・対策未定箇所(98箇所)の内容

小学校などと同様に「通学路における交通安全の確保に関する緊急会議」の体制の下, 市町村教育委員会と連携を図りつつできるだけ早く対策を推進する。

### (2) 県立学校

中学校・高等学校・中等教育学校の点検結果 (平成25年10月末現在)

学校数	報告 学校数	対策必要 箇所数 (A)	対策済 箇所数 (B)	対策予定 箇所数	対策未定 箇所数	対策率 (B/A)
100	100	137	120	12	5	87.6%

(小学校などの重複箇所を除く)

対策済箇所(120箇所)の内容(複数対策あり)

学校による対策(118箇所)

・交通安全指導, 見守り活動, 通学路の変更 等

道路管理者による対策(7箇所)

・除草・伐採, 路面標示, 注意喚起の看板設置 等

警察による対策（1箇所）

・路面標示 等

### （3）県立特別支援学校（中学部・高等部）

点検結果

（平成25年10月末現在）

学校数	報告 学校数	対策必要 箇所数 (A)	対策済 箇所数 (B)	対策予定 箇所数	対策未定 箇所数	対策率 (B/A)
21	21	26	21	3	2	80.8%

（小学校などの重複箇所を除く）

対策済箇所（21箇所）の内容（複数対策あり）

ホームルーム，集会などによる交通安全指導（17箇所）

教職員などによる見守り活動（8箇所）

通学路の変更（迂回）（2箇所）

防犯灯の設置（1箇所）

### （4）私立学校

点検結果

（平成25年10月末現在）

学校種	学校数	報告 学校数	対策必要 箇所数 (A)	対策済 箇所数 (B)	対策未定 箇所数	対策率 (B/A)
中学校	10	10	58	26	32	44.8%
高等学校	23	23				
中等教育	2	2	6	5	1	83.3%
計	35	35	64	31	33	48.4%

公立小学校及び県立学校などの対策必要箇所と重複する箇所を除く。

中学校10校中8校が中高一貫校であるため，高等学校と併せて点検を実施。

対策済箇所及び対策未定箇所は，点検により学校法人が判断したものの。

対策済箇所（31箇所）の内容（複数対策あり）

教職員などによる立哨・巡回指導（23箇所）

ホームルーム，集会などによる交通安全指導（12箇所）

関係機関と連携した標識の整備（3箇所）

## 5 学校における交通安全教育の状況

### (1) 交通安全教育の状況

各教科，特別活動，総合的な学習の時間など学校教育活動全体において交通安全教育を実施している。

#### 主な事業内容

##### ア 小・中学校

###### 交通安全教室

- ・警察署員などの外部講師を活用した交通安全教室の開催
- ・校庭に白線を引き交差点にみたとて，安全な自転車運転や道路の渡り方を指導するとともに，反射材やシートベルトの着用の有効性などを体験しながら理解させる参加体験型の教室も実施

###### 通学路安全マップの作成

- ・通学路の交通安全や防犯に関する通学区域内の地図を作成し，危険箇所を周知

#### 実施状況

(平成25年3月調査)

校種	交通安全教室	通学路安全マップ
小学校 (549校)	547校 (99.6%)	546校 (99.5%)
中学校 (233校)	193校 (82.8%)	226校 (97.0%)

##### イ 高等学校

###### 交通安全教室

- ・映像などの活用や参加体験型を含む学校の実態にあった交通安全指導
- ・全県立高校100校において毎年開催

###### 二輪対策事業

- ・二輪車（原付バイク）などの通学許可校において，二輪車通学の生徒を対象に，自動車教習所を活用して，危険予測，危険回避能力育成などに関する実技研修会を実施
- ・平成24年度は15校実施

#### 指導上のポイント

##### ア 小学校低学年

- ・歩行中の道路横断時の左右確認
- ・保護者へのシートベルト着用の徹底周知 等



- イ 小学校高学年
  - ・自転車の構造の理解
  - ・自転車の正しい乗り方 等
  
- ウ 中学校
  - ・歩行者に対する思いやりを持った自転車乗車マナー
  - ・事故に対する責任 等
  
- エ 高等学校
  - ・自転車，原付バイクなどの構造の正しい理解
  - ・事故をなくすための社会への貢献 等

## ( 2 ) 学校安全計画の作成

学校保健安全法に基づき，全ての学校において安全教育，安全管理，教職員研修を含めた総合的な学校安全計画を毎年度策定している。

## 6 防犯対策の状況

### (1) 登下校時における児童生徒の安全確保

#### 県教育委員会における取組

##### 学校安全管理に関する手引きの発行・改定

- ・学校安全管理の手引き【不審者対応編】(H20年12月改定)

##### 不審者情報に関する情報の提供・共有

- ・不審者情報インターネット掲示板(H18年1月～)

書込件数 H24年度：203件， H25年7月現在：37件

アクセス件数：1,598,199件(H18年1月～H25年7月8日まで)

- ・緊急情報メール配信システム(H25年4月～)

配信件数 平成25年度 7件(6月末現在)

##### 学校安全教育指導者の資質向上

- ・学校保健・学校安全指導者研修会の開催(年1回)
- ・防犯教室指導者養成講習会の開催(年1回)

##### 関係機関(警察本部，教育庁，知事部局)との連携

- ・「学校安全対策班会議」の開催(随時)
- ・「警察本部と教育庁等との連絡会」の開催(年4回)

#### 各学校における取組

##### 学校における安全管理体制の構築

- ・不審者対応マニュアルの作成
- ・通学路の安全点検
- ・児童生徒の登下校を地域全体で見守る体制の整備
- ・不審者情報の迅速かつ適切な把握・警察との連携

##### 危険予測能力や危機回避能力を身に付けさせる安全教育の推進

- ・防犯教室の実施・安全マップの作成状況(平成24年度取組状況)

	防犯教室	安全マップ
小学校	4 5 5 (83%)	5 4 6 (99%)
中学校	1 4 1 (61%)	2 2 6 (97%)

- ・不審者などに遭遇した場合の具体的な対処方法の訓練など実践的な指導を実施  
(不審者からの声かけ対応訓練，防犯用語「いかのおすし」の活用など)

##### その他

- ・こどもを守る110番の家などの周知
- ・防犯ブザーの利用・携帯方法の訓練
- ・防犯グッズの配布

(2) 子供の犯罪被害の状況

(P.73「参考資料9」参照)

事案の認知状況では、「声かけ」が最も多く、次いで「露出」「つきまとい」の順となっている。

(声かけ事案などの認知状況：高校生以下不審者情報)

	H24中		H23中 (B)	差し引き (A-B)	H25上期		H24上期 (D)	差し引き (C-D)
	(A)	登下校時			(C)	登下校時		
声かけ	295	197	212	83	138	87	159	21
露出	182	108	191	9	90	59	84	6
痴漢	100	61	135	35	36	18	46	10
つきまとい	108	73	114	6	72	52	48	24
写真撮影	81	51	67	14	42	28	32	10
強制わいせつ	18	9	25	7	6	4	8	2
暴行	71	42	50	21	23	18	38	15
その他	66	33	51	15	27	14	26	1
合計	921	574	845	76	434	280	441	7

(3) 不審者情報の傾向と対策

不審者事案の傾向 (P.75「参考資料10」参照)

時間帯別では、日中「15時～18時」の下校時間帯での被害が多い。

(不審者情報の時間帯別件数：平成24年中)

時間帯	6～9	9～12	12～15	15～18	18～21	21～24	合計
小学生	30	1	7	120	1	0	159
中学生	43	4	14	70	17	1	149
高校生	68	13	17	67	84	17	266
合計	141	18	38	257	102	18	574

地域的には「住宅街」、通りの種別では「裏通り」での被害が多い。

(不審者情報の時間帯別件数：平成24年中)

	住宅街	農漁村	住宅団地	商店・飲食店街	新興住宅街	その他	合計
小学生	67	40	11	9	9	3	139
中学生	59	58	4	9	2	5	137
高校生	108	70	13	23	10	5	229
合計	234	168	28	41	21	13	505
割合	46.3%	33.3%	5.5%	8.1%	4.2%	2.6%	100.0%

(不審者情報の時間帯別件数：平成24年中)

	裏通り	表通り	路地	幹線道路沿い	駅付近	その他	計
小学生	64	34	18	11	7	5	139
中学生	66	37	11	13	2	8	137
高校生	121	46	14	23	19	6	229
合計	251	117	43	47	28	19	505
割合	49.7%	23.2%	8.5%	9.3%	5.5%	3.8%	100.0%

## 犯罪被害防止対策

### ア 学校周辺や通学路における街頭活動の実施

- ・登下校時間帯に、制服で勤務する警察官を動員した各種街頭活動を実施。

### イ スクールサポーターによる活動

- ・県下 28 警察署に非常勤嘱託職員(スクールサポーター)を 1 名ずつ配置し、登下校時の児童の安全確保を目的とした、学校周辺や通学路でのパトロール活動などを実施。

### ウ 自警団など防犯ボランティア団体による子供の見守り活動

- ・登下校時に、学校付近での立哨や通学路などでの子供の見守り活動を実施。

### エ こどもを守る 110 番の家との連携

- ・児童らが「声かけ」、「つきまとい」などの被害に遭遇した場合に、通学路にある「こどもを守る 110 番の家(車)」へ逃げ込めるよう、学校やこどもを守る 110 番の家と連携し、設置場所や活用方法について周知を行う。

### オ 先制・予防的活動の推進

- ・通学路及び児童が利用する公園などにおける性犯罪及びその前兆事案が発生した際、集中的な警らを実施。
- ・不審者情報を多角的に分析し、管轄する警察署だけでなく、隣接警察署と情報を共有した、よう撃捜査などの実施。
- ・容疑情報に基づき、必要な捜査などを実施し、行為者の特定と的確な検挙及び指導・警告の実施。

### カ 情報発信活動の推進

- ・声かけ、不審者情報などの「子ども・女性対象の犯罪情報」を、ひばりくん防犯メールにて配信。
- ・子供が対象となる被害の情報を、平成 23 年に構築を開始した防犯ネットワークを通じ、関連する団体へ情報提供を実施。
- ・茨城県警察公式ホームページ上において、「子どもに対する不審者情報」と「不審者情報マップ」を掲載。

### キ 防犯インフラの整備促進

- ・通学路などにおける街頭防犯カメラ・街路灯の設置を促進するため、自治体・事業者などに対し、その有効性を示し、設置の働きかけを実施。



## 第3 通学児童生徒の安全確保の基本方向

### 1 安全な道路環境整備について

#### (1) 緊急合同点検に基づく対策必要箇所への対応

##### 対策実施状況の把握及び進行管理

- ・各危険箇所における対策の実施状況，対策未定箇所の検討状況を把握
- ・通学路における交通安全の確保に関する緊急会議において情報を共有するとともに，全県的な進行管理を実施
- ・合同点検及び対策協議などに係るガイドラインの検討

##### 対策立案の支援

- ・市町村に対して，国の制度の活用支援や技術的助言を行いながら，各危険箇所における対策案の検討を支援する。
- ・通学路安全対策アドバイザーを引き続き市町村などに派遣し，通学路の安全確保に努める。(P.77「参考資料11」参照)
- ・地域全体で通学路の安全確保対策に取り組む体制を整備するためにも，市町村連絡協議会や既存の類似組織を活用した取組を推進する。【再掲】
- ・随時，効果的な対策事例を収集し，情報提供を行う。(事例収集後は，事例集としてとりまとめを行う)

##### 想定事業費のとりまとめなど

- ・対策予定箇所における概算事業費を対策の実施予定時期ごとにとりまとめ，国への要望などを実施

##### 道路整備の推進

###### ア 県管理道路

- ・用地取得を伴わない路面標示などの即効性のある対策については年度内の完了を図る。
- ・用地取得を伴う歩道整備などについては，早期完成が図られるよう，引き続き用地取得に努め事業の推進を図る。
- ・交通安全施設の整備に当たっては，現地の状況などを踏まえ導入を図る。  
【再掲】
- ・路面や路肩のカラー舗装の色彩については，関係機関などと連携を図りながら調整していく。【再掲】

#### イ 市町村管理道路

- ・防災・安全交付金を活用した、歩道整備などを実施（来年度以降へ継続する見込みの箇所については、早期の事業完了が図れるよう、継続的な交付金の活用を支援していく。）

#### 交通安全施設の整備促進【再掲】

##### ア 信号機の設置について

- ・道路改良が必要な箇所については、道路管理者と連携を図り、整備を進める。また、道路改良に長期間を要する場合は、他の安全対策などを道路管理者や関係機関と連携を図りながら進めていく。

##### イ イメージハンプなどの路面表示の促進

- ・車両運転者に対する注意喚起、速度抑制の対策を関係機関と連携して進めていく。（なお、このような箇所については、今後も交通量や横断者数、道路環境などの変化を見ながら信号機設置などについて検討していく。）

##### ウ 交通規制の拡充

- ・関係機関、地域住民などの理解と協力を得て、連携を図りながら整備を進めていく。

### （２）中学校，高等学校などにおける通学路点検結果への対応

- ・学校から抽出された危険箇所について、必要に応じ、合同点検を実施し、対策案を検討。その後、順次、対策を実施

### （３）歩道整備，交差点改良の推進

- ・歩行者と車両を歩車道境界ブロックなどにより分離する歩道整備の推進
- ・人家連坦や地形の状況などによりやむを得ない箇所への歩道幅員の縮小規定の適用を検討
- ・歩道のない危険な交差点について、道路改良と併せて歩道整備を進める。

### （４）交通安全施設の整備促進

#### 安全な歩行空間の確保

- ・ガードレール，ラバーポール，路面標示などの交通安全施設の整備に当たっては、現地の状況や整備効果などを踏まえ導入を図る。
- ・路面や路肩のカラー舗装の色彩については、地域特性を踏まえ、市町村及び交通管理者と緊密な連携を図りながら調整していく。

#### 凸部（ハンプ）の設置

- ・ゾーン 30 に指定された区域などにハンプの設置を検討する。

信号機，横断歩道の整備促進

・信号機の設置について

道路改良が必要な箇所については，道路管理者と連携を図り，整備を進める。また，道路改良に長期間を要する場合は，他の安全対策などを道路管理者や関係機関と連携を図りながら進めていく。【再掲】

## (5) 市町村道整備への支援

国の支援制度の活用

・市町村が通学路整備を行うにあたり，防災・安全交付金をはじめとする国庫交付金事業を積極的に活用できるよう，整備計画の策定や交付申請の手続きなどについて支援する。

技術的な支援

・市町村から県（所管土木事務所など）に提出される設計図書の審査及び助言を行う。  
・市町村からの要請に応じた，橋梁など重要な構築物についての技術的な助言を行う。  
・過疎代行事業などにおいて 県が代行または受託して市町村道の整備を行う。

## (6) 通学状況に応じたスクールゾーンの設定

・通学状況や地域の実態に合わせて，柔軟に設定できるよう市町村の取り組みを推進する。

## (7) 通学路沿いの平地林整備

・これまで，通常の森林整備の一環として進めてきたものを，平成 25 年度から事業区分を明確にすることにより，更なる市町村の取り組みを推進する。

### 【H25 事業区分】

- ・平地林・里山林の除間伐等の整備
- ・通学路等道路沿いの森林整備（追加）
- ・森林に侵入する竹の駆除整備
- ・有害鳥獣（イノシシ）対策としての里山林整備

## (8) イメージハンブ（トリックアート）などによる対策

新しい表示による対策

・信号機などの設置が困難な狭隘道路や歩行者用道路の車両の進入を防止する

必要のある箇所などへの対策として、イメージハンプによる強調表示を進めていく。

#### 外側線や横断歩道のイメージハンプによる強調表示

- ・外側線の内側や横断歩道の手前にイメージハンプ（トリックアート）による強調表示を行う。

#### ゾーン 30 内におけるハンプ設置

- ・ゾーン 30 の区域の入口や区域内道路にハンプを設置することは、騒音などの問題があることから、イメージハンプなどの方法による整備を進めていく。



## 2 安全教育の推進について

### (1) 交通安全教室の充実

児童生徒に危険予測・回避能力を身に付けさせるための交通安全教育の推進

ア 発達段階に応じた系統的な指導の実施

イ 参加・体験型交通安全教育の実施

- ・自転車シミュレーターの活用による危険予測・回避能力の向上
- ・スタントマンを活用したスケアード・ストレイト教育技法を用いた参加・体験・実践型の安全教室活動を推進する。

交通安全教育モデル事業（仮称）の実施

- ・対策未定箇所の解消に向けて市町村に派遣した「通学路安全対策アドバイザー」を学校に派遣し、通学路の点検状況などを踏まえた交通安全指導を行う。

民間事業者・団体などと連携した交通安全教育の推進

ア 「ホンダセーフティマップ」を活用した安全マップの作成

- ・事故多発エリアなどの情報をもとに、危険性や事故防止対策を児童生徒に考えさせ、安全マップの作成に活かしていく。
- ・作成した安全マップを地域で共有することで、交通安全意識の醸成を図る。

イ 交通事業者と連携した交通安全教育の推進

- ・バス事業者の協力のもとに乗車時のマナーなどについての乗車体験活動などを推進する。
- ・鉄道事業者の協力のもとに踏切の渡り方など、安全啓発活動を推進する。

ウ 交通安全関係団体などとの連携

- ・交通安全協会などが実施している作文コンクールや交通安全子供自転車大会などへの積極的な参加を促し、交通安全意識の高揚を図る。

高校生交通マナーアップ学校委員会の充実

- ・優良事例の紹介などによる委員会活動の活性化を図る。

## (2) 通学用自転車，原付バイクの安全運転指導の強化

### 自転車安全利用モデル校の促進

- ・各警察署長が管内の中学，高校の中から，自転車安全利用モデル校を指定し，市町村，関係機関・団体などと連携を図り，学校独自の取組を支援する。

### 自転車などの運転中における携帯電話・イヤホンなどの禁止に係る指導の徹底

- ・茨城県警察作成リーフレットなどを活用し，周知徹底を図る。
- ・自転車など利用者としての義務と責任を自覚した行動ができるよう指導の充実を図る。

## (3) 運転者又は企業などにおける交通安全教育

### 車の運転者に対する交通安全教育

#### ア 運転免許取得時の交通安全教育

危険を予測し，これを回避する意識と能力を高めるための基本的な教育を実施する。

#### イ 運転免許取得後の交通安全教育

累積点数が一定の基準に該当する者や行政処分を受けた者に対し，その危険性の改善を図るための教育を行う。

#### ウ 高齢運転者対策

受講者自らが身体機能の変化を自覚してもらった上で，その結果に基づく助言・指導を実施する。

### 企業などへの働きかけ，協働の取り組み

#### ア 安全運転管理者に対する講習

道路交通法の規定に基づき選任された安全運転管理者などを対象とした講習を行う。

#### イ 交通マナーアップ運動の推進

模範的な運転マナーを県民に示す交通マナーリーダーカーの指定を行う。

ウ 企業などとの協働の取組

バス会社のバスガイドや企業の従業員を交通安全アドバイザーに委嘱し、機会ある毎に、交通事故防止に関するアドバイス活動やキャンペーンに参加してもらう。

エ 関係機関・団体との連携

財団法人日本自動車研究所と連携し、新たな交通安全教育手法について共同研究中。

オ 企業などに対する安全教育の実施

各企業などに警察官を派遣し、交通安全教室を開催する。

### 3 交通指導取締り及び防犯対策の強化について

#### (1) 交通指導取締りの強化

- ・通学路や学校周辺における交通指導取締りの強化
- ・通学路を重点とした県下一斉交通指導取締りの実施
- ・自転車運転中の携帯電話使用等に関する道路交通法施行細則の改正

#### (2) 防犯対策の強化

##### 学校周辺や通学路における街頭活動の強化

勤務ローテーションの見直しなどにより、動員可能な警察官の充実を図り、登下校時間帯を中心に、街頭活動の強化を図る。

##### 自警団など防犯ボランティア団体による子供の見守り活動への支援

自警団など防犯ボランティア団体による、見守り活動を充実のため、情報提供をはじめとする支援を行う。

##### こどもを守る 110 番の家との連携

学校やこどもを守る 110 番の家との連携を強化し、子供に設置場所や活用方法について一層の周知を図る。

##### 先制・予防的活動の推進

##### ア 前兆事案発生時における集中警らの実施

通学路及び児童が利用する公園などにおける性犯罪及びその前兆事案が発生した際の、集中的な警らを継続して実施していく。

##### イ 不審者情報の分析などによるよう撃捜査などの実施

情報を共有をはじめとする警察署間の連携強化を図り、よう撃捜査などを実施していく。

##### ウ 行為者の特定と的確な検挙及び指導・警告の実施

容疑情報の更なる収集に努め、必要な捜査などを実施し、行為者の特定と的確な検挙とともに、積極的な指導・警告を行う。

## 情報発信活動の推進

### ア ひばりくん防犯メールの活用促進

ひばりくん防犯メールの一層の活用を図るため、学校や家庭と連携した登録の働きかけを継続して行っていく。

### イ ネットワークを通じた情報提供

子供が対象となる被害情報について、関連する団体に対し、防犯ネットワークを通じ、引き続き情報提供を実施していく。

### ウ 県警ホームページでの情報提供

茨城県警察公式ホームページに掲載している「子どもに対する不審者情報」や「不審者情報マップ」について、より見やすいものにするなど、内容の充実を図る。

### 防犯インフラの整備促進

通学路などにおける街頭防犯カメラ・街路灯の設置を促進するため、自治体・事業者などに対し、その有効性を示した上で、設置の働きかけを継続的に実施していく。

## 4 安全確保体制について

### (1) 関係機関との連携強化による啓発活動

#### 全県的な県民運動の推進

- ・交通安全県民運動を通じて、県民全体で通学路の安全確保を図る気運醸成のための広報啓発活動を強化
- ・交通安全協会、交通安全母の会連合会、防犯協会など、関係機関・団体を通じた各地域における取り組み強化の要請
- ・企業(サポートカンパニーなど)と連携した交通安全活動を推進
- ・茨城県交通安全県民運動推進体制の充実

#### 情報共有の充実

- ・合同点検結果及び対策状況の公表促進
- ・事故情報のいばらきデジタルマップへの掲載促進
- ・メールの活用による迅速な事故情報などの提供
- ・交通事故分析結果などの提供
- ・道路情報板の活用
- ・ラジオ広報などの充実

#### 地域との協力体制の強化

- ・地域全体で学校を支え児童生徒の安全を確保する取組を推進する。

#### 道路除草ボランティアなどの活用

- ・道路ボランティアサポート事業を活用し、通学路の安全確保に努める。
- ・緊急合同点検の結果、除草を実施した箇所においては、ボランティア活動による協力の可能性について、小学校周辺のPTAなどの関係者と協議していく。
- ・既存の表彰制度に加えて、自主的な環境美化活動に取り組んでいる方に対して感謝状の贈呈を行うなど、地域との連携を深めていく。
- ・市町村などと連携し、広く情報収集を図りながら、ボランティアの拡大に努める。

### (2) 危険箇所解消に向けた体制整備

通学路における交通安全の確保に関する緊急会議(P.78「参考資料12」参照)の定期的な開催(緊急会議は、常設の組織として改組を検討)

- ・合同点検及び対策協議などに係るガイドラインの検討

- ・点検結果に基づく市町村の意見などの集約及び支援策などの協議

#### 「通学児童・生徒交通事故防止タスクフォース」の設置

- ・関係機関が早期に連携して、情報を共有するとともに、事故発生現場点検などを行い、安全確保と再発防止を図るため、交通部内に設置。

#### 市町村における推進体制の設置促進

- ・地域全体で通学路の安全確保対策に取り組む体制を整備するためにも、市町村連絡協議会や既存の類似組織を活用した取組を推進する。（再掲）

#### 関係機関（交通管理者と道路管理者）による連携

- ・交通管理者や道路管理者など関係機関が連携を図りながら、交通安全施設の整備を進めていく。

### （３）徒歩通学児童へのヘルメットなどの着用促進

#### ヘルメットの着用推進

- ・登下校時のヘルメットなどの着用は安全対策として有効であることから、導入済みの市町村の状況などの情報提供や、企業・団体などへの働きかけにより普及を促進する。

#### 反射材などのPR

- ・反射材の有効性などについても引き続きPRに努める。

### （４）スクールバス導入の支援

- ・市町村への先進事例の情報提供や、スクールバス運行などに関する既存の財政支援制度について一層の周知を図るとともに、国に対しスクールバス運行などに係る財源措置拡充の要望を行う。



## 第4 通学児童生徒の安全確保に向けた今後の対応

昨年4月の京都府亀岡市における、通学児童が巻き込まれる痛ましい事故などを受け、通学路の安全を図り、通学児童などを守ろうという動きは、国の緊急合同点検の取り組みなどを始めとして、全国的な広がりを見せている。

それにもかかわらず、今年9月にも、京都府八幡市において、集団登校中の児童の列に乗用車が突っ込み、5人が重軽傷を負う事故が発生するなど、罪のない、将来ある子供たちが巻き込まれる痛ましい事故があとを絶たない。

本委員会においては、通学路の安全を図り、通学児童生徒を守るため、取りかかることができることから順次、対策に着手するよう、意見集約が図られる都度、執行部に申し入れてきたところである。

執行部においても、積極的に対策を講じてきているものの、いまだ多くの交通危険箇所が残されているのが実情であり、1日も早く、通学児童生徒が安心して学校に通うことができるようにすることが必要である。

また、通学児童生徒の安全を確保することは、交通弱者である障害者や高齢者など、地域の生活者の安全確保にも繋がるものであり、安全・安心な生活環境を整えるという、まさに行政の最優先課題であると言えるものである。

よって、通学児童生徒の安全確保を通じ、茨城県に住みたいと思われるような、全国に誇る安全な県とするため、「スピード感をもって、できることは全てやる」を基本に、今後の対応として、以下に掲げる提言を行う。

### 1 安全な道路環境整備のあり方

安全、安心であるべき通学路の一部が危険な状況におかれていることは、大きな問題であり、今この瞬間にも起きる可能性がある事故に備えるため、継続的な安全点検を実施するとともに、危険が把握された箇所に対し、応急措置的な対策も含めて可及的速やかに対応することが必要である。

それと同時に、応急措置的な対策を講じた箇所について、抜本的な対策を検討していくことも必要である。

【緊急合同点検結果に基づく対策必要箇所への基本的な考え方について】

#### (1) 対策予定箇所の計画的整備

通学路の危険箇所を長期間放置することは許されないことから、概ね3年以内を目途に全ての対策が完了するよう、以下に掲げる対策を講じるべきである。

- ・必要な対策については、予算も含め、3年程度の期限を切って計画的に推進するべきである。



- ・特に通学路の危険箇所への信号機設置については，撤去も含めた全体経費に配慮しつつ新規設置に必要な予算枠を確保することなどにより，一層の設置促進を図るべきである。
- ・対策に必要な予算（市町村分を含む）については，国に対しても防災・安全交付金などにより十分な財源措置を講じるよう働きかけるべきである。
- ・森林湖沼環境税を活用した通学路沿いの平地林の整備を促進すべきである。

## （２）継続的な合同点検の取り組み

通学路を取り巻く環境の変化に対応するため，緊急合同点検の枠組みを活用し，継続的に合同点検を実施するべきである。

各市町村が合同点検を的確に行えるよう県がガイドラインを示すべきである。

対策済箇所についても，応急措置的な対策をとった箇所については，抜本的な対策について引き続き検討するよう市町村への助言などを行うべきである。

県は，市町村における点検の実施状況を継続的に把握するとともに，迅速かつ的確な対策が実施できるよう全庁を挙げて支援すべきである。

通学路の安全対策が継続的に実施できるよう，必要な財源の確保を図るべきである。本委員会での議論を契機に，新たに通学路の点検を実施した中学校，高等学校，特別支援学校などについても，早期に対策未定箇所が解消できるよう県で進行管理を行うべきである。

### 【緊急合同点検を踏まえた道路環境整備の推進について】

#### （３）歩道整備，交差点改良の推進

自転車の交通量が多い箇所は，自転車の通行を考慮した歩道整備を検討すべきである。

#### （４）一方通行などの交通規制による道路環境整備の推進

通学路の安全を確保することは，地域全体のためになることであることに鑑み，一方通行の規制やハンプの設置などによる一定の不便さを享受し，安全を確保しようという地域住民の合意形成に努め，道路環境整備の推進を図るべきである。

通学路の危険箇所への信号機設置については，撤去も含めた全体経費に配慮しつつ新規設置に必要な予算枠を確保することなどにより，一層の設置促進を図るべきである。

【再掲】

#### （５）路面や路肩のカラー舗装などの路面標示及び任意看板などの表記統一化

カラー舗装や路面表示，任意の看板などは視認性が重要であることから，周囲の景観などに配慮しつつ茨城モデル的な統一ルールを策定すべきである。

統一ルールの策定にあたっては，関係者による協議の場を早急に設けるとともに，有識者などの意見も取り入れるべきである。

## ( 6 ) ハンプなどの設置促進

ハンプや狭さくなどについて、ゾーン 30 の整備にあわせた設置など、道路形態や周囲の状況に応じた対策を講じるべきである。

仮設用ハンプの活用による住民への体験会などを実施することにより、地域住民の合意形成に努めるべきである。

## ( 7 ) イメージハンプ(トリックアート)の更なる活用

歩道などの整備困難箇所へのトリックアートの活用を研究し、積極的な導入を図るべきである。

## ( 8 ) スクールゾーンの拡大

通学児童生徒の安全を確保するため、スクールゾーンは有効であり、通学状況や地域の実態を踏まえてスクールゾーンの設定や見直しを市町村に促すべきである。

## ( 9 ) 通学路設定のあり方

通学路は一定の安全性を満たすべきであるが、その設定は各学校が行うことになっているので、通学路の設定に関する統一的な考え方について、一層の周知を図るべきである。

## 2 安全教育のあり方

児童生徒の交通事故原因を見ると、通学中の小学生（歩行者）については、道路への飛び出しが最も多く、中学生においても、自転車による通学中の事故では安全不確認が最も多くなっている。

また、通学児童生徒などの安全を守ろうとする動きのきっかけとなった、京都府亀岡市における事故など、ドライバーによる無謀運転が大きな要因となっている事例も多く、現に、歩道や信号機が整備されている箇所でも事故が発生していることから、道路環境の整備だけでは、通学児童生徒の安全を確保することは困難である。

よって、一層の交通ルールの遵守とマナーの向上を図るため、児童生徒などに対する交通安全教育について、より一層の充実を図ることが必要である。

### （１）学校における交通安全教育の充実

安全教育を充実させるため、これまでの保健などの授業に加え、特別活動や総合的な学習の時間を活用するなど、より多くの時間を安全教育のために確保すべきである。児童生徒の発達段階に応じて、危険予測や危険回避能力を身に付けさせるための交通安全教育をより一層充実させるべきである。

### （２）中学、高校生への自転車、二輪車（原付バイク）の安全教育の充実

自転車、二輪車（原付バイク）通学が行われている学校については、家庭や警察との連携を強化し、二輪車の安全教育をより一層充実させるべきである。

### （３）運転者や企業などにおける交通安全教育の充実

通学時間帯における児童生徒に対する注意喚起など、運転者に対する交通ルールの遵守とマナーの向上のため、安全教育のより一層の充実を図るべきである。

企業や団体などが自らの社員などに行う交通安全教育の充実を図るため、県をはじめとする関係団体などとの連携を一層強化するべきである。

### （４）ホンダ SAFETY MAP などの活用

今年３月末に立ち上がったホンダ SAFETY MAP は、潜在化している危険も可視化するので、危険をあらかじめ認知し、事故が起きる前に対策を講じることが可能になるなど、事故を未然に防ぎ、安全なまちづくりを実現するのに大いに役立つと考えられることから、本県においても、このようなツールの積極的な活用を図るべきである。

- ・安全マップの作成のほか、道路整備の計画立案への活用など、どのような利用方法があるかを検討し、できるものから順次、早急に導入するべきである。
- ・警察が保有する事故情報の提供についても積極的に検討すべきである。

### 3 交通指導取締り及び防犯対策のあり方

交通事故を防ぐためには、交通ルールの徹底を図る必要がある。そのためには、交通安全教育を推進するとともに、ルールを守らない者に対して交通指導取締りを行い、両者を両輪として推進して行かなければならない。

今般の交通安全運動の引き金となった京都府の亀岡市や八幡市の事故もドライバーの交通ルールを無視した暴走行為が大きな原因のひとつであり、また、交通事故だけでなく、東京練馬区で下校中の小学生が刃物で切りつけられるなど、社会や交通のルールを守らない者による事件・事故が後を絶たないことに鑑み、通学児童生徒などを守り、通学路の安全を確保するため、交通指導取締りの強化や防犯対策の充実を図る必要がある。

#### 【交通ルールの遵守徹底に向けた取り組み】

##### (1) 交通指導取締りの強化

交通ルールの遵守による交通秩序の維持を図るため、通学路や学校周辺における交通指導取締り強化の対策を継続すべきである。

制服を着た警察官が街頭に立つことによる抑止効果が大きいと期待されることから、警察官が、事故の多い朝夕を中心に、スクールゾーンや交差点などの現場に出て活動できるように努めるべきである。

#### 【事件などから通学児童生徒を守るための防犯対策の強化】

##### (2) スクールサポーターの増員

警察官の数にも限りがあることから、児童生徒の見守り活動を強化するため、現在、各警察署に1名配置しているスクールサポーター（非常勤嘱託員）について、増員を検討すべきである。

##### (3) 見守り活動の充実

自警団及び地域住民や保護者などの学校安全ボランティアによる見守り活動などは、継続して実施されることが重要であり、ボランティアなどの養成及び活動に対する支援とともに、危険箇所に関する情報の積極的な提供などにより、活動の充実を図るべきである。

見守り活動の回数や内容が、通学路の状況に応じて適切に設定されるよう、努めるべきである。

##### (4) 防犯カメラなどの設置促進

防犯カメラは、犯罪者の足取りを掴むのに役立つだけでなく、犯罪などの抑止効果も期待できるので、効果の高い場所を検討しながら設置を推進すべきである。

防犯カメラの設置については，県が独自に行うものを含め，十分な財源措置を講じるよう，国に働きかけるべきである。

#### ( 5 ) 防犯関連情報の発信強化

既存のメール配信サービスと併せて，ひばりくん防犯メール（警察本部）や緊急情報メール（教育庁）の登録者の拡大を図るとともに，地域と学校が連携して情報を共有するなど，情報発信対策を強化すべきである。

ひばりくん防犯メールなどの登録者拡大について，防犯協議会などの会議出席者に，その場で登録を促すなど，積極的な働きかけを行うべきである。

#### ( 6 ) 「110番の家」の充実

110番の家が何種類も存在しているので，小学校の低学年などにも分かりやすくする工夫をするべきである。

## 4 安全確保体制のあり方

道路管理者、交通管理者、学校などが連携して通学路の緊急合同点検を実施したが、やむを得ず応急措置的な対策を実施した箇所もあり、これらについては抜本的な対策の実施に向け、引き続き対策が必要になる。また、通学路の危険は、通学路の変更や周辺環境の変化などに伴い、その場所や内容が変化するものであることから、今回の緊急合同点検を一過性のものとせず、継続的に取り組む必要がある。

さらに、通学児童生徒の安全を確保するための取組を効果的に進めるためには、関係機関、地域住民や自治会、民間事業者などを含め、地域全体で取り組む必要がある。

以上のことから、地域全体で継続的な取組を行うための体制の整備と活動の充実を図るための市町村などとの連携強化に取り組むことが必要である。

### (1) 危険箇所解消に向けた体制整備

県においては、通学路における交通安全の確保に関する緊急会議を定期的開催するとともに、同会議を核として、庁内はもとより、交通安全協会や交通安全母の会などの関係団体と相互に連携協力する体制の強化を図るべきである。

市町村において、合同点検及び安全確保対策の円滑かつ確実な実施とともに、立哨、見守り活動など、地域の協力の下で安全確保対策を推進できるよう、関係機関・団体のほか、地区住民代表などが参画する体制の整備を促進するべきである。

交通安全確保のための対策を効果的に推進して行くためには、関連機関<sup>( )</sup>の連携が重要であり、一層の連携強化に努めるべきである。

関連機関：道路管理者、交通管理者、学校、PTA、交通安全協会、交通安全母の会、防犯協会、研究所、など

国土技術政策総合研究所や日本自動車研究所など県内の研究所において、交通安全対策に関する研究が行われていることから、これらとの連携を強化し、研究成果の更なる活用を図るべきである。

大規模ショッピングセンターの駐車場などにおける事故も多いことから、民間企業との連携を強化することにより、企業の敷地内における安全対策の促進も図るべきである。

### (2) 県民総ぐるみの取組み

交通安全県民運動や安全なまちづくり県民運動を一層推進することにより、県民総ぐるみで通学児童生徒を守るといった意識の醸成を図るべきである。

地域における交通安全などの取組を活性化させるためには、地域の核となるリーダーが不可欠であり、こうした人材の育成を図るべきである。

### ( 3 ) 情報共有の強化

通学路上の危険の内容や、事件・事故の発生状況などについて、関係機関で共通認識を持つことが重要である。そのため、次の観点から情報共有を強化する取組みを推進するべきである。

- ・通学路の合同点検及び対策状況の公表促進
- ・重大な交通事故の発生情報、不審者情報

情報共有の推進にあたっては、SNSやメール配信システム、広報誌など様々な媒体を活用して、情報が幅広く浸透するよう努めるべきである。

既存のメール配信サービスと併せて、ひばりくん防犯メール（警察本部）や緊急情報メール（教育庁）の登録者の拡大を図るとともに、地域と学校が連携して情報を共有するなど、情報発信対策を強化すべきである。 【再掲】

ひばりくん防犯メールなどの登録者拡大について、防犯協議会などの会議出席者に、その場で登録を促すなど、積極的な働きかけを行うべきである。 【再掲】

### ( 4 ) 見守り活動の充実

【再掲】

自警団及び地域住民や保護者などの学校安全ボランティアによる見守り活動などは、継続して実施されることが重要であり、ボランティアなどの養成及び活動に対する支援とともに、危険箇所に関する情報の積極的な提供などにより、活動の充実を図るべきである。

見守り活動の回数や内容が、通学路の状況に応じて適切に設定されるよう、努めるべきである。

### ( 5 ) ボランティアなどの活用

通学路の除草などの環境整備は、行政の対応だけでなく、地域のボランティアによる協力も必要であり、地域住民自らも参加するという気運を醸成し、ボランティアの拡大に努めるべきである。

草刈りや枝払いなど、安全確保対策への地元の協力を促進する運動を全県的に展開し、地域で通学路の安全確保を図るといった気運の醸成を図るべきである。

### ( 6 ) ヘルメットなどの着用推進

ヘルメットの着用は安全対策として有効であるとともに、災害時などにも活用できることから、児童や保護者などの意見も考慮し、県が主体となって強力に推進し、早急な導入を図るよう市町村に促すべきである。

ヘルメットの着用促進にあたっては、保護者や市町村の新たな費用負担を考慮し、ネーミングライツなど、財源を確保するためのあらゆる手法を検討すべきである。

児童や保護者などの意見も考慮し、通気性がよく、ファッション性が高い保護帽子に

についても検討すべきである。

反射材についても，有効性のPRなどにより，一層の着用促進に努めるべきである。

#### (7) スクールバスの活用

小学校低学年による自転車通学をさせないための手法として，先進事例や財政制度の周知を行うなど，県と市町村が連携して，スクールバスの導入を推進すべきである。



## お わ り に

平成 24 年度に全国的に発生した児童生徒を巻き込む悲惨な交通事故は、私たちに通学児童生徒が、日々大きな危険と隣り合わせであることを改めて認識させ、通学路の安全を確保しようとする動きが全国的な広がりをみせる大きなきっかけとなった。

本県においても、通学中の児童生徒が関係した交通事故発生件数は減少傾向にあるものの、平成 20 年から平成 24 年までの過去 5 年間に於いて、6 名の尊い命が奪われる交通死亡事故が発生するなど、児童生徒が安心して登下校できる通学路の安全確保が喫緊の課題となっている。

本委員会は、この緊急を要する課題に対応するため、5 月 24 日の第 1 回委員会から 7 ヶ月間に 9 回におよぶ委員会を開催し、鋭意調査審議を進め、ここに提言したところである。

短期間の中、県執行部におかれては、通学児童生徒の安全確保のための対策について、道路環境の整備、安全教育の充実、交通指導取締りと防犯対策の強化、安全確保体制のあり方と、広範囲にわたり、現状・課題や今後の方向などについて詳細な説明をしていただいた。ここに感謝申し上げます。

しかし、本県においては、緊急合同点検における対策済率が 10 月末現在で 76.4%と、いまだ多くの交通危険箇所が残されており、早急に対策を講じるよう県をあげて取り組んでいく必要がある。

また、対策済みとはいえ、応急措置的な対策を行った箇所への対応や、変化する道路交通状況などへの対応、あるいは中学校・高等学校の通学路点検による対策必要箇所への対応など、今後も継続した対策が求められている。

そのため、議会においては、今後も対策の進捗状況について、常任委員会などにおいて審議していくことが必要である。

また、執行部においては、本委員会の提言を真摯に受け止め、関係部局が一丸となって対応するとともに、それが通学児童生徒の安全確保に繋がるものであれば、提言にないことであっても積極的に取り組み、本県の未来を担う子供たちが安心して通学できるよう、また、地域の生活者が安心して生活できるよう、施策を推進されることを望むものである。

以上、申し添えて、本委員会の報告とする。