

# 子供達の安全を守るために ～未就学児移動経路の緊急合同点検～

鈴木 桂太 ・ 高橋 大輔 ・ 石丸 美穂

新潟国道事務所 管理第二課（〒950-0912 新潟県新潟市中央区南笹口2丁目1番65号）

令和元年5月、滋賀県大津市において保育園児らを巻き込んだ凄惨な事故が発生したことを受け、お散歩コースなどの未就学児が日常的に集団で移動する経路における安全対策を講ずるべく、全国で一斉に緊急合同点検が実施された。本論文では、新潟国道事務所管内の直轄国道において抽出された危険箇所における緊急合同点検への取り組み状況及び安全対策の検討結果について報告する。

キーワード 未就学児, 緊急合同点検, 安全対策

## 1. はじめに

令和元年5月、滋賀県大津市において、交差点で右折車と直進車が衝突し、信号待ちをしていた保育園児らが死傷する事故が発生した。保育園児らは交差点部から離れて信号待ちをしていたが、当該交差点には防護柵等の歩行者を守る安全施設は設置されておらず、車両は歩車道境界ブロックを越えて保育園児らの列へ突っ込んだ。この他にも、全国で子供が巻き込まれる事故が相次いでおり、歩行者が安全に利用できる道路環境の確保が求められている。

平成24年度には京都府亀岡市で発生した事故を契機として、小学校の通学路を対象とした緊急合同点検が実施された。以降、各自治体において通学路交通安全プログラムを策定し、抽出された危険箇所について安全対策の検討・実施を推進してきたが、未就学児のお散歩コースなどを対象とした安全対策は行われてこなかった。今回の事故の発生を受け、未就学児が日常的に集団で移動する経路の安全対策の必要性が浮き彫りとなり、全国で一斉に緊急合同点検を実施し、その結果に基づく安全対策を講ずることとなった。

本論文では、新潟国道事務所管内の直轄国道における危険箇所の点検及び安全対策の検討結果について報告する。

## 2. 緊急合同点検の実施手順

令和元年6月18日付で内閣府、文部科学省及び厚生労働省より、未就学児が日常的に集団で移動する経路を対象とした緊急合同点検及び対策実施について通知がされた。本点検は、幼稚園、保育園、認定こども園等の対象施設（以下、対象施設）、対象施設を所管または担当する機関（以下、所管機関）、道路管理者及び警察により、下記の手順で実施された。

- 1) 対象施設により、未就学児が日常的に集団で移動する経路の点検を実施し、交通安全上の危険箇所を抽出する。抽出した危険箇所のうち、移動経路の変更などにより対応できる箇所（第1類型）を除外する。
- 2) 所管機関により危険箇所をとりまとめ、通学路交通安全プログラムにおいて既に対策の実施が予定されている箇所（第2類型）を除外する。
- 3) 抽出された危険箇所のうち、第1類型及び第2類型以外の危険箇所（第3類型）について、対象施設、所管機関、道路管理者及び警察による合同点検を実施する。
- 4) 点検の結果を踏まえ、安全対策が必要な箇所及び対策案を決定する。道路管理者及び警察は、対策案をもとに安全対策を実施する。

### 3. 新潟県内における緊急合同点検の結果

新潟県内における緊急合同点検の結果を表-1に示す。新潟県内においては819箇所の危険箇所が抽出され、うち新潟国道事務所管内の直轄国道においては、4箇所が点検対象となった。

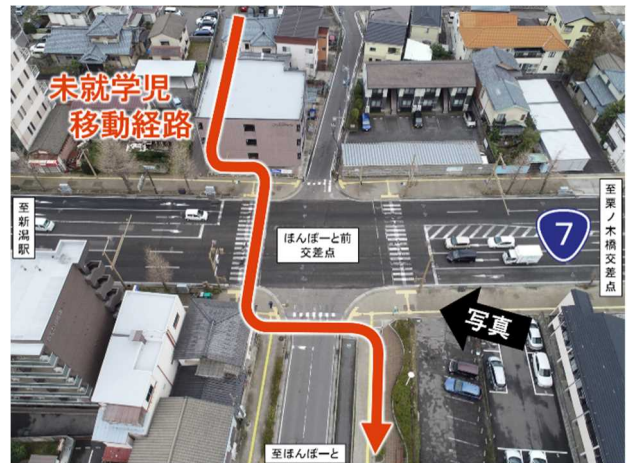
表-1 新潟県内における危険箇所数

No	市町村	危険箇所 (第3類型)	うち直轄国道
			( )内は新潟管内
1	新潟市	256	3 (3)
2	長岡市	33	1
3	三条市	9	0
4	柏崎市	8	0
5	新発田市	108	0
6	小千谷市	14	0
7	加茂市	0	0
8	十日町市	82	0
9	見附市	2	0
10	村上市	7	0
11	燕市	16	0
12	糸魚川市	13	0
13	妙高市	0	0
14	五泉市	19	0
15	上越市	57	0
16	阿賀野市	50	1 (1)
17	佐渡市	56	0
18	魚沼市	32	0
19	南魚沼市	18	0
20	胎内市	0	0
21	聖籠町	15	0
22	弥彦村	2	0
23	田上町	1	0
24	阿賀町	4	0
25	出雲崎町	0	0
26	湯沢町	9	0
27	津南町	0	0
28	刈羽村	1	0
29	関川村	7	0
30	粟島浦村	0	0
計		819	5 (4)

点検の実施にあたり、事前に現況の交通状況や事故発生状況、ETC2.0 プローブデータによる急ブレーキ等の挙動履歴を整理し、それらのデータから考えられる対策案検討した。その上で、現地において関係者と点検を行い、対策方針を確認した。

#### (1) 国道7号 ほんぽーと前交差点

当該交差点は新潟駅北東に位置しており、近隣には図書館や公園などの公共施設が立地している。交通量は約 27,000 台/日と多く、通学路にも指定されているため、自転車及び歩行者の利用頻度の高い交差点である。当該交差点では、近年(H26~H29)、2 件の死傷事



(a) 全景



(b) 危険箇所

写真-1 国道7号 ほんぽーと前交差点

故が発生している。

平日の午前中に点検を行ったが、交通量も多く、国道からほんぽーと方面への右左折についても多い状況であった。歩行者や自転車の利用が多いが、国道沿いに防護柵等の安全施設は無く、交差点部はフラット構造となっているため、車両が容易に歩道へ進入できる状況であった。対象施設の方の話では、国道からほんぽーと方面へ右折する際に対向車の合間を縫ってスピードを緩めない車両が多く、左折する際は歩道に乗り上げる車両も見られ、信号待ちの際に危険を感じるということだった(写真-1)。また、従道路側からの視認性が悪い歩行者溜まりがあり、信号待ちをしている園児をドライバーが視認できない状況も把握することができた。他にも、国道を横断する際の青信号の現示が短く園児が渡りきれない、横断歩道が薄くなっており視認しづらいなどの意見が得られた。

現状、4 箇所の交差点隅切り部は共に防護柵等の安

全施設は設置されていないが、国道沿いの歩道幅員は十分に確保されている状況であり、安全施設の設置が可能であることを確認した。警察からは防護柵は車両から小さな園児が視認できる構造を検討する必要があるとの意見が得られたため、これらの意見を踏まえて対策方針を検討する必要がある。

## (2) 国道 116 号 関屋昭和町交差点

当該交差点は新潟市街地に位置する五叉路の交差点であり、青山方面はリバーシブルレーンとなっており、当該交差点において車線数に変化する。交通量は約 18,500 台/日と多く、朝夕の通勤時間帯には慢性的に渋滞が発生しているほか、通学路にも指定されているため、自転車や歩行者の利用者も多い。また、当該交差点では、近年(H26～H29)、9 件の死傷事故が発生しており、うち 5 件は横断歩道を通行する歩行者と車両の接触事故である。

平日の午前中に点検を行ったが、朝夕の通勤時間帯ほどの混雑は無いものの交通量は多く、交差点内の走行速度が速い状況であった。交差点部の安全施設としてボラードや車止めが設置されていたが、設置延長が短く、車両が進入可能な状況であった。T 対象施設の方の話では、青山方面及び新潟市役所方面から新潟県庁方面へスピードを緩めずに右左折する車両が多く、横断中に危険を感じるとのことだった。新潟市役所方面から新潟県庁方面への左折時には、交差点隅切り部の CCTV 及び発電機が支障となり、通行する歩行者を視認しづらい状況が確認できた(写真-2)。また、当該区間は自転車歩行者道となっているため、朝夕の通学時間帯には歩行者と自転車が錯綜しており危険を感じるとのことだった。対策として、信号現示の改良、歩車分離式信号の採用などの要望があった。警察からは、朝のピーク時に更に渋滞が発生する恐れがあるため歩車分離式信号の採用は難しく、自転車と歩行者の分離についても自転車交通需要が多いため通行禁止はできないが、引き続き指導を行うとの意見があった。

歩道幅員は十分に確保されている状況であり、既設の安全施設を撤去すれば、防護柵等の安全施設の設置は可能であることを確認した。また、交差点隅切り部の CCTV 及び発電機についても、死角が生じない位置



(a) 全景



(b) 危険箇所

写真-2 国道 116 号 関屋昭和町交差点

に移設するなどの対策が必要である。新潟国道事務所管内の中でも死傷事故率が高い箇所であるため、交差点改良等の抜本対策も視野に検討が必要である。

## (3) 国道 116 号 関新一丁目交差点

当該交差点は関屋昭和町交差点と隣接しており、交通量は 18,500 台/日であり、朝の通勤時間帯に多く利用されているほか、通学路にも指定されているため、自転車や歩行者の利用者も多い。また、当該交差点では、近年(H26～H29)3 件の死傷事故が発生している。

関屋昭和町交差点方面及び新潟県庁方面の両方向から信号待ちの車両の列が当該交差点の中まで伸びており、中には横断歩道上で停車している車両も見られ、歩行者を視認しづらい状況が生じていた。従道路方面へ右左折する車両はあまり見られなかった。対象施設の方の話では、交差点隅切り部に防護柵等の安全施設が設置されておらず、交通量も多いため危険を感じるとのことだった。警察からは、関屋昭和町交差点方面下り側の交差点隅切り部は沿道施設への乗入れと横断歩



道が分離されておらず、車両が出入りする際には歩行者に危険が生じるため、分離を図る必要があるとの意見があった(写真-3)。

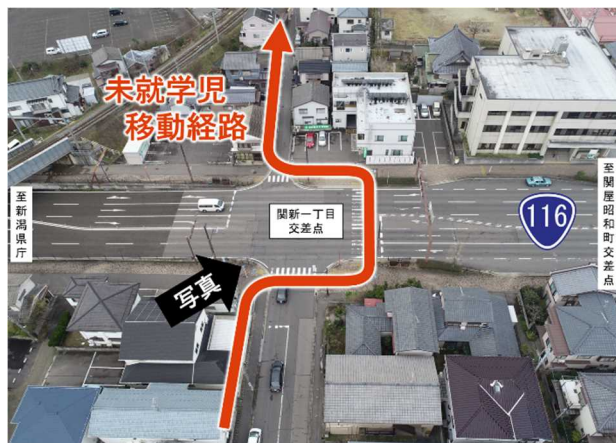
既設の安全施設は乱横断防止のチェーンや夜間の視認性確保のための反射材などであり、車両の進入から歩行者を守る安全施設は設置されていない。既設の安全施設を撤去すれば、防護柵等の安全施設の設置は可能であると判断した。当該箇所は自転車交通量が多いため、安全施設の設置に当たっては歩行者や自転車の動線を考慮して検討する必要がある。また、沿道施設への乗り入れ部と横断歩道の分離については、乗り入れの利用状況を確認する必要がある。

#### (4) 国道 49 号 天朝山交差点

当該交差点は阿賀野市街地に位置し、天朝山公園と隣接している。交通量は約 20,000 台/日と多く、通学路に指定されているほか近隣には商業施設や市役所などの公共施設が多く立地しているため、自転車及び歩行者の利用者も多い。また、当該交差点では、近年(H26～H29)、4 件の死傷事故が発生している。

平日の日中に点検を行った際は、交通の混雑は無く、危険な速度で走行する車両も見られなかったが、大型車の交通が頻繁に見られた。また、天朝山公園側の国道の横断歩道は歩行者の利用が多く見られた。歩道はマウントアップ形式となっており、上り側は歩道と車道の間に植栽帯で分離されているが、下り側は歩車道境界ブロックが設置されているのみで安全施設は設置されていない。対象施設の方の話では、天朝山公園へ行く際は阿賀町方面にある横断歩道橋で国道を横断して下り側歩道を通行しているが、信号待ちをする際は国道に沿って園児が並んでおり、交差点隅切り部の滞留スペースが狭く防護柵等の安全施設も無いため危険を感じるということだった(写真-4)。警察からは、交差点隅切り部に安全施設が設置されておらず車両が進入可能な状況であるため、車止め等を設置することが望ましいとの意見があった。

当該箇所は、交差点隅切り部が狭く、マンホールや水路等の支障物も確認された。対策の検討に当たっては交差点形状の見直しや埋設物の調査を行い、安全施設の設置が可能であるか確認する必要がある。



(a) 全景



(b) 危険箇所

写真-3 国道 116 号 関新一丁目交差点



(a) 全景



(b) 危険箇所

写真-4 国道 49 号 天朝山交差点危険箇所

表-2 対策方針

対策検討図	点検箇所	対策内容	
		簡易対策	抜本対策
(a)	国道7号 ほんぼーと前交差点	防護柵設置 注意喚起路面標示	—
(b)	国道116号 関屋昭和町交差点	防護柵・ポラード設置 ドットライン設置 注意喚起看板設置 CCTV発電機移設・小型化	信号現示改良 交差点改良
(c)	国道116号 関新一丁目交差点	防護柵・ポラード設置	—
(d)	国道49号 天朝山交差点	防護柵・ポラード設置 歩道拡幅	交差点改良

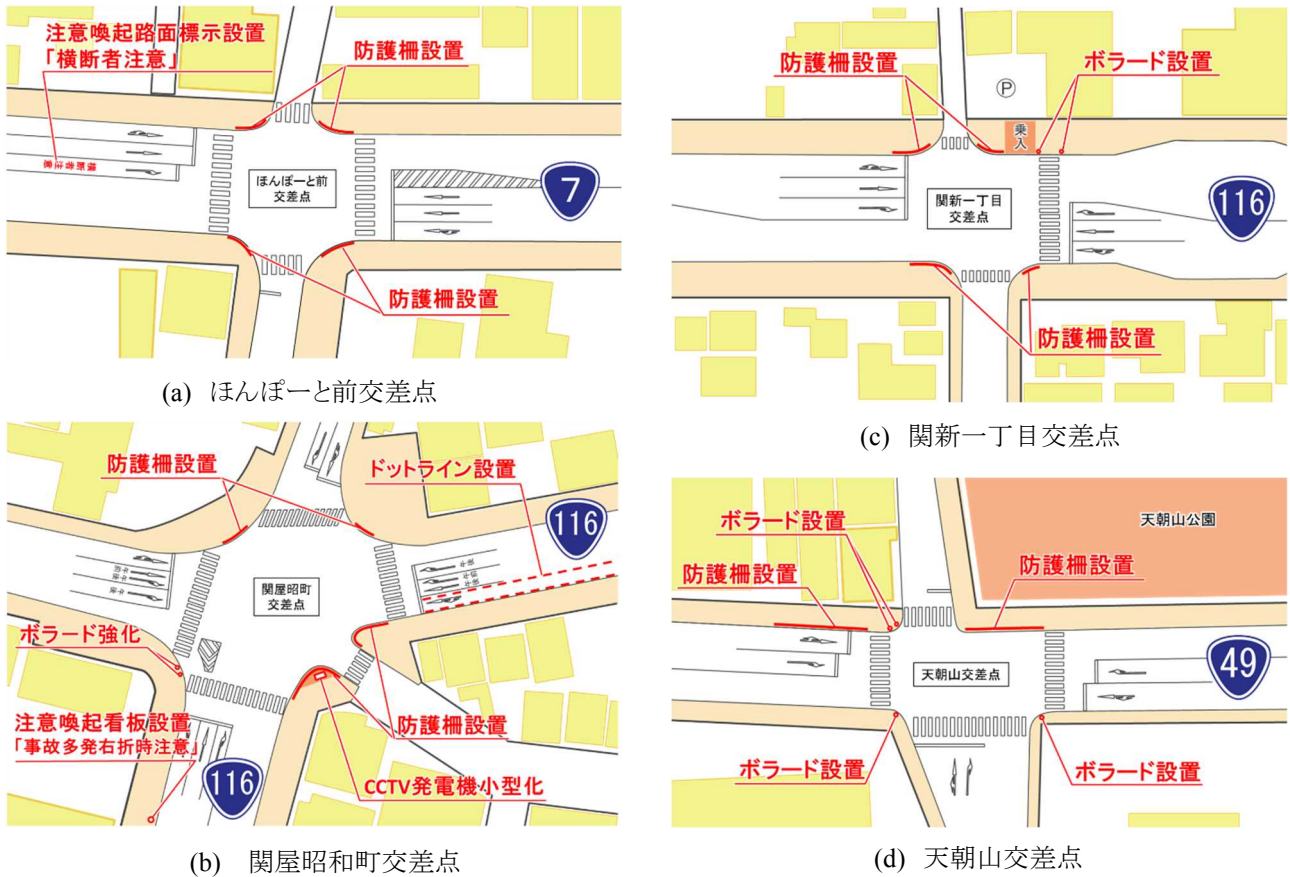


図-1 対策検討図

#### 4. 対策方針の検討

点検を踏まえて検討した各交差点の対策方針を表-2及び図-1に示す。

##### (1) 防護柵

交差点の隅切り部には、十分な延長が確保できる箇所については防護柵を設置し、それ以外の箇所にはポラードを設置することにより、車両が歩行者溜まりに進入できない配置とすることを基本とした。防護柵は、背の低い未就学児を視認しやすいよう、景観配慮型の2ビーム式ガードパイプを選定した。防護柵を設置する際はガードパイプと車道の間には歩車道境界ブロックを設置

し、車両の衝突に対して二重で受けることができる構造とした。ガードパイプ及びポラードは、反射材などにより常時視認性を確保することで、歩道への進入を抑制する。

##### (2) 路面標示

横断中の歩行者と右左折車の接触への対策としては、横断者への注意や減速を促す路面標示や標識を設置することとした。

##### (3) CCTV 発電機小型化

関屋昭和町交差点においては、死角を生じさせているCCTV及び発電機の移設を検討したが、地下埋設物

が支障となり移設が困難であったため、既設の発電機(970×770×1840)よりも小型な電源装置(500×350×1150)へ取り替えることで死角を減らすこととした。

## 5. 今後の課題

本論文では、安全施設の設置等、簡易対策の検討結果について報告した。今後は、対策の効果を検証するとともに、抜本対策の検討も合わせて進めていく予定である。

今回の緊急合同点検は事故の発生を受けて実施されたが、この取り組みは単発で終わってしまった意味が無く、通学路安全点検プログラムと同様に継続的に点検を実施して危険箇所の安全対策を進めていくとともに、小さな子供を含めた歩行者の誰もが安全に利用できる道路環境の整備に務めていく必要があると考える。そのためには、今後も自治体や警察署等の関係機関と連携を図っていくことが重要である。

## 6. おわりに

交通事故対策を検討する際、発生した事故のデータやETC2.0プローブデータ等のビッグデータは有用な検討材料となる。しかし、点検を通して実際に道路を利用している施設の方や地域の方の声を聞くと、データからでは読み取ることのできない危険な事象に気づくことができた。

今回の点検では「未就学児」が安全に利用できる道路の視点から対策を検討したが、視点が「自転車」や「高齢者」、「身体障害者」と変われば必要な対策内容も変わってくると考えられる。交通事故対策を検討する際は様々な視点に立つことで、より多くの利用者が安全に利用できる道路環境をつくることができると考える。

## 7. 謝辞

本論文の作成にあたりご協力いただいた皆さまに心より感謝申し上げます。