

## 平成 28 年第 3 回定例会 防災警察常任委員会

平成 28 年 12 月 15 日

高橋(稔)委員

私の方からは、通学路の交通安全対策に絞って何点か伺ってまいりたいと思います。

先ほど、治安状況の報告で、特に人身交通事故の発生状況については、対前年同期と比べても減少しているということでした。

このような状況下、過日の港南区において痛ましい通学児童の事故がありました。これを踏まえ、現状を確認するために、県内の児童が関係した交通事故の発生状況とその推移について確認させてください。

交通総務課長

児童が関係した交通事故の発生状況につきましては、本年 10 月末現在で、発生件数が 1,043 件で、前年同期比マイナス 66 件、亡くなられた方が 2 人で、前年同期比マイナス 1 人、けがをされた方が 1,086 人で、前年同期比マイナス 78 人となっております、いずれも減少している状況でございます。

次に、推移につきましては、平成 27 年から過去 5 年間で申し上げますと、亡くなられた方は、毎年 3 人前後で増減を繰り返している状況であり、けがをされた方は減少傾向で推移している状況でございます。

高橋(稔)委員

通学児童を交通事故から守る今後の対策が重要であるということで、平成 24 年に京都府亀岡市で起きました同様の事故後、文科省、国土交通省、警察庁といったところで力を入れてきたように感じております。

平成 24 年の事故を踏まえますと、当時文科省が全国 2 万校の通学路、約 8 万箇所の緊急合同点検をしました。そのうち、およそ 7 万 5,000 箇所で危険箇所があったということが報じられていました。この 7 万 5,000 箇所の危険箇所が見付かっても、対策がとられていない危険箇所が、今年 3 月末でもおよそ 5,500 箇所あるということでした。こういう対策が遅れているところを、やはり今後しっかりと対応していかなければいけないと強く感じております。

そこで、通学児童を交通事故から守る対策ということで、現在、県警察が行っている通学路の交通安全対策について伺います。

交通総務課長

県警察では、年間を通じて重点的に推進すべき課題の一つに、高齢者と子どももの交通事故防止を掲げております。この中で、通学路における各種の安全対策に取り組んでおりますが、具体的には、通学時間帯における見守り活動であるとか、通学路での指導取締り、横断歩道等の交通安全施設の整備を中心に取り組んでおります。

高橋(稔)委員

通学時間帯における見守り活動についてですが、どのような方法で、どのくらい実施しているのか確認させてください。

交通総務課長

児童の登下校時間帯における見守り活動につきましては、毎月 1 日の交通安

全日ですとか、各期の交通安全運動期間などにおきまして、制服警察官や交通指導員が、児童が安全に横断できるように交差点等での保護誘導を行う活動でございませう。

実施状況につきましては、本年10月末現在であります。延べ2,720回実施してございまして、警察官や関係機関、団体を含めまして、延べ約3万6,000人が従事してございませう。

また、新学期シーズンは、一般的に保護者の不安が高まっていることや、通学児童に基本的な交通ルールを遵守させる必要がありますので、この時期を捉えまして県内一斉の見守り活動を実施してございませう。今年、4月5日と9月1日に白バイなどの警察車両を活用して実施してございまして、警察官及び関係機関、団体の関係者、延べ約3,200人が従事したところでございませう。

高橋(稔)委員

通学路における対策の中で、交通指導取締りはどのくらい行われているのでしょうか。

交通指導課長

通学路における交通事故防止につきましては、大変重要な課題と考えてございまして、交通指導取締りにございまして、登下校時間帯を重点に、強力に推進してございませう。

通学路とは、各小学校において児童の通学の安全を確保する必要がある道路の区間を指定するものでございませうが、その通学路における交通違反の取締りにございましては、本年10月末現在で、全交通違反取締件数50万6,055件の約33.3%を占める16万8,315件を検挙してございませう。

なお、取締りを行った主な交通違反につきましては、通行禁止違反や一時停止違反などとなつてございませう。

高橋(稔)委員

今、交通指導取締りの中で、通行禁止や一時停止違反の取締りとありましたが、速度違反の取締りは行っていないのか、現状を確認させてください。

交通指導課長

通学路における速度取締りにございましては、交通事故の発生実態や地域住民の方の要望等を踏まえ、取締り可能な場所を選定して実施してございまして、本年10月末現在、1万4,227件を検挙してございませう。

しかしながら、道路幅員が狭く、違反車両を停止させる場所が確保できない等、道路状況から速度取締りが困難な通学路につきましては、赤色灯を点灯させた白バイやパトカーを投入した警戒活動や、制服警察官による保護誘導活動を強化するなどしまして、速度抑制を図つてございませう。

また、他県で導入されている新型速度測定機につきましては、その有効性など、情報を収集し、その導入も視野に入れながら研究、検討を行うなど、必要な対応を進めてまいりたいと考えてございませう。

高橋(稔)委員

過日の本会議で、我が党の佐々木議員の方から県警本部長に質問させていただきまして、通学路に指定されている道路幅員の狭い生活道路の速度取締りについて、是非新型測定機の導入をお願いしたところでございませう。かなり前向きな答弁

を頂いたものと受け止めておりますので、今の答弁にもありましたが、しっかりと進めていただきたいと思います。

見守り活動や取締りといった取組については一定の理解させていただきましたが、交通規制による取組についてお伺いします。

交通規制課長

先ほど、委員御指摘のとおり、平成24年3月、京都府亀岡市で通学中の児童複数人が死傷する交通事故の発生を受けまして、全国で教育委員会、道路管理者、県警察の3者による緊急合同点検が行われまして、本県では、警察が行う対策箇所922箇所のうち914箇所で、既に対策を実施しております。

また、平成27年度に行った点検では、警察が行う対策箇所として830箇所を選定しており、平成28年10月末現在で、626箇所で対策を既に実施しており、実施率は75.4%となっております。

この警察が行う対策のうち、交通規制につきましては、通学路を通行する車両の速度が高い道路において、時速30キロの速度規制を実施したほか、横断歩道の設置や一時停止規制を実施するなどしております。また、交通量の多い交差点等におきましては、信号機の新設や既存の信号機の歩車分離制御への改良、歩行者用信号機の青色時間の延長などを実施しております。

高橋(稔)委員

この通学路の安全点検についてですが、10月28日の港南区の登校中の死亡事故を受けまして、国でも、文科省、国交省、警察庁が緊急の会議を開いて一層の取組強化を全国の都道府県、各教育委員会等に促したという報道もありました。

私の地元の港南区の事故発生現場において、過去に同種の交通事故は発生していなかったのか確認させてください。

交通総務課長

事故発生場所であり、バス通りの交差点を除いた直線道路の部分、約135メートルの区間になりますが、平成23年から27年までの過去5年間を確認しましたところ、登下校中の児童が被害に遭う交通事故の発生はございません。

過去1件の交通事故が発生しておりますが、これは平成24年に原付バイクが歩行者と衝突する事故で、60歳代の歩行者が軽傷を負ったもののみとなっております。

高橋(稔)委員

地元ですから、よく私も利用する生活道路であり、バス通りなのですが、意外に道路幅員が狭いため、誰もが気を付けて歩行、運転しているわけです。この事故現場の交通規制は一方通行であり、駐車禁止のみであると認識しておりますけれども、これまでなぜ速度規制がされていなかったのかお伺いします。

交通規制課長

交通規制につきましては、道路利用者に制限を加えるものであるため、実施に当たっては必要最小限度を基本とし、道路交通の実態、交通事故の発生状況、住民等の要望等を踏まえて必要な規制を実施しているところでございます。

本件事故現場につきましては、過去に交通事故の発生も少なく、自動車の実際の速度も低い状態で、住民等から特に要望等もなかったことから、既存の交

通規制以外は実施しなかったものと認識しております。

高橋(稔)委員

135メートルの部分は、速度規制をされていなかったということですが、その前後については、30キロ規制がされているということで、あえて速度規制しなくても、一連の道路形態ですから、あそこだけ速度を上げるということは、常識的には考えられないということは理解できます。

しかしながら、明示をしておきませんと、誤った考え方をしている人もいないとは限りません。私の意見としては、明示を今後考えておくことが、リスクを考えた上でも大事なことであると思うのです。普通の考えですと、今申し上げましたように一連の道路ですから、あのような狭いところで速度を上げる人はいないと思いますが、そういう意思表示をしておいた方がいいと思います。

そこで、今後の対策として、事故現場における交通規制や交通安全施設の整備をどのように検討しているのか確認させてください。

交通規制課長

本件事故現場につきましては、道路幅員が狭い上、特に通勤通学時間帯に歩行者が多くなる中を路線バスを含む車両が通行している状況でございます。そのため、交通規制につきましては、通過交通の抑制を目的とした通行禁止規制や速度規制について、現在、付近住民、学校関係者や道路管理者等の意見を踏まえて検討しているところでございます。

なお、速度規制につきましては、実際に走行している車両の速度が時速20キロ前後であるという状況において、最高速度を指定すべきであるのか、指定するのであれば時速何キロとするのかについて検討していかなければならないところでございます。

また、交通安全施設につきましては、事故現場近くの交差点に設置されている横断歩道の標示の補修や歩行者の円滑な通行の妨げとなる道路標識の移設や撤去を行うこととしております。

高橋(稔)委員

是非、地元の合意形成を図り、速やかに公安委員会の意思決定をしていただいて、2箇月程度で対応をしていくという答弁がありました。迅速な対応を私からもお願いしておきたいと思っております。

また、今回の悲惨な事故は、87歳の男性が運転して起こった痛ましい事故です。これを高齢者特有の問題と捉えている方もいらっしゃるのですが、先ほど申しました京都府亀岡で集団登校中に車が突っ込んだ事故は、運転者が18歳の少年ということだったということです。そのため、高齢者特有の問題としてのみ捉える見方ですと、少し全体的な捉え方が違ってきてしまうのではないかと感じます。

何よりも子供の安全を最優先に守るためにどうあるべきかということの基本として考えますと、今御答弁いただきました通学時間帯の通学路を一時進入禁止にするとか、様々な規制を挙げていただきましたが、そういうことに取り組んでいただくことが大事であると思っております。

確かに、高齢運転者の免許返納も増えてきていますので、安全運転への配慮が

欠ける場合には返納も促し、運転免許試験場を訪れる方に免許返納のことや受験、免許卒業といったメッセージも、新しい試験場においては発信していくことが大事であると考えております。是非、県警察から正しい運転免許試験場での発信を期待して、私の質問を終わります。