

八街市における通学路・生活道路の 安全対策の方向性について(提案)

赤羽弘和(千葉工業大学)

スクールバス運行の意義と結末のつけ方(1)

1. 今回の重大事故の発生を飲酒運転のみに帰せるのか、**他の要因の影響も小さくないか？** ← 今後のデータ分析、ヒアリング
2. スクールバス運行の意義
 - ① 児童・生徒の心理的ケア
 - ② **現状の道路交通環境**から児童・生徒を**隔離**して安全を確保
←→通学路、生活道路の安全水準自体を改善する方策ではない
3. スクールバス運行の留意点
 - ① 登下校時の児童・生徒以外には安全効果を及ぼさない。
 - ② 児童・生徒間および学年間の登下校時刻の調整等が困難？
 - ③ 運行台数、バス停位置→運行経路→通学時間増大ケースも？
 - ④ 「隔離」状態の継続は、交通安全教育等の面で望ましいか？
4. →スクールバス運行経路に沿った安全対策の施工と効果確認後に、運行を終息させるのも、ひとつの選択肢か？

スクールバス運行の意義と結末のつけ方(2)

5. スクールバス運行を終息させる場合の道筋

- ① 通学路(=運行経路?)の安全性向上
- ② 児童生徒、父兄、八街市民の納得、受け入れ

6. 通学路(運行経路)の交通安全対策の計画、施工および効果評価

- ① 今回の事故発生箇所の近傍には、ガートパイプ、ハンプおよび狭窄(2つとも車両の**速度抑制用**デバイス+**迂回交通の抑制**効果もあり)が設置済み
- ② 迂回交通の経路分析等も踏まえると、**幹線の円滑対策と連携**も必要
- ③ **事故データ、プローブデータ(ビッグデータ)**等の分析により適切な対策、箇所を選択し、効果評価が可能(→**ビッグデータ**による迂回状況、走行速度、急減速頻度の変化の評価は、**短期間に実施可能**)
- ④ スクールバス運行中に**当面の対策**を実現

7. 生活道路対策への発展

- ① 通学路対策は少なからず生活道路安全対策と重なる
- ② 児童・生徒の年齢層以外の、特に高齢者の安全対策も重要課題
- ③ **当面の対策**でノウハウを獲得し、八街市が自律的にPDCAサイクルを運用!

通学路＝幹線道路＋生活道路

1. →「幹線の円滑化」＋「生活道路の抜け道対策」と同じく、
「両面対策」が必要
2. どちらが総体として通学路として安全か？
 - ① 歩車分離が不十分な幹線
 - ② 並行する生活道路
 - ・（登下校時間帯だけでも）静穏化
 - ・沿道住民も受け入れ→区間毎に見直す余地は？
3. 対応しきれない危険箇所では？
 - ① 追加の短期的安全対策
 - ② 児童・生徒の実践的安全教育