

通学路総合交通安全 マネジメント ガイドライン(案)



2018年3月

通学路総合交通安全マネジメント ガイドライン（案）

－通学路 Vision Zero（通学路の死亡事故をゼロに！）－

2018年3月

公益財団法人 国際交通安全学会

目次

はじめに

(1) 交通事故の現状とこれまでの対策の実施状況.....	1
(2) 通学路総合交通安全マネジメントとは	3
(3) ワークショップの必要性.....	4
(4) 本ガイドラインについて.....	4

I. ワークショップ運営マニュアル

1. 第1回ワークショップ.....	10
1.1. 第1回ワークショップ実施準備	10
1.1.1. 参加者への参加依頼.....	10
1.1.2. ワークショップ進行準備.....	10
1.1.3. 会場準備.....	11
1.2. 第1回ワークショップ	12
1.2.1. ワークショップの目的・全体スケジュールの説明.....	12
1.2.2. 交通安全対策に関する知識の共有.....	12
1.2.3. 認識されている課題の洗い出し、問題意識の共有.....	12
1.2.4. 次回の予定	14
2. 第2回ワークショップ.....	15
2.1. 第2回ワークショップに向けた検討.....	15
2.1.1. 第1回ワークショップのまとめ.....	15
2.1.2. 交通問題に関する客観データの取得	17
2.1.3. 第2回ワークショップで検討対象とする対策案のメニューの準備	18
2.1.4. 対策案メニュー実施時の留意点の整理（交通シミュレーション利用など）	19
2.1.5. 第2回ワークショップの開催案内	20
2.1.6. ワークショップ進行準備.....	20
2.2. 第2回ワークショップ	21
2.2.1. 前回のワークショップ意見の復習（ふりかえり）	21
2.2.2. 客観データによる課題の共有.....	21
2.2.3. 対策案の理解・検討による対策イメージの共有	22
2.2.4. 具体案の提案.....	22

2.2.5.	次回の予定	24
3.	第3回ワークショップ	25
3.1.	第3回ワークショップに向けた検討	25
3.1.1.	第2回ワークショップのまとめ	25
3.1.2.	対策実施方針の検討	26
3.1.3.	対策実施方針に関する説明資料の作成	26
3.1.4.	第3回ワークショップの開催案内	27
3.2.	第3回ワークショップ	28
3.2.1.	これまでのワークショップ内容の復習（ふりかえり）	28
3.2.2.	実施方針の説明	28
3.2.3.	対策案実施に向けた参加者間での合意形成	28
3.2.4.	今後の予定	29
4.	ワークショップ実施後	30
4.1.	地域全体への実施方針の周知、意見聴取	30
4.2.	対策実施方針に沿った対策の実施	30
5.	第4回ワークショップ	31
5.1.	第4回ワークショップに向けた検討	31
5.1.1.	実施した対策内容の整理	31
5.1.2.	対策の効果に関する客観データの取得	31
5.1.3.	対策の効果に関するアンケートの実施	33
5.1.4.	対策効果の説明資料の準備	33
5.2.	第4回ワークショップ	34
5.2.1.	実施した対策内容や効果の説明	34
5.2.2.	対策実施後の評価についての話し合い	34
5.2.3.	今後の予定	36
5.3.	ワークショップ実施後	37
5.3.1.	地域全体への実施方針の周知、意見聴取	37
5.3.2.	一般市民向け資料の作成	37
5.3.3.	交通問題に関する客観データの取得	37

【付録】

付録1	実施準備	38
付録1.1	開催案内	40
付録2	第1回ワークショップ	40
付録2.1	第1回ワークショップ進行案	40

付録 2.2	生活道路の交通安全に関する講演資料.....	50
付録 2.3	地域の交通状況等の説明.....	56
付録 2.4	第 1 回ワークショップ 意見集約結果.....	57
付録 2.5	一般市民向け資料.....	58
付録 3	第 2 回ワークショップ.....	60
付録 3.1	第 2 回ワークショップ進行案.....	60
付録 3.2	地域の交通状況等の分析結果.....	66
付録 4	第 3 回ワークショップ.....	69
付録 4.1	第 3 回ワークショップ進行案.....	69
付録 5	第 4 回ワークショップ.....	76
付録 5.1	第 4 回ワークショップ進行案.....	76

II. 対策編

1.	通学路総合交通安全マネジメントにおける対策選択.....	84
1.1.	対策選択の概要.....	84
1.2.	通学路の特徴を踏まえた対策のポイント.....	85
2.	状況別対策.....	87
2.1.	対策 1 児童や生徒が集中する校門前は、スムーズ横断歩道をシンボルに！.....	87
2.2.	対策 2 児童や生徒が集中する学校前の道は、歩行者専用！.....	89
2.3.	対策 3 学校周辺で特に児童や生徒の安全を守るべきエリアは、速度規制を！... 91	91
2.4.	対策 4 児童や生徒の横断箇所は、車と分離！.....	93
2.5.	対策 5 自動車の速度が速い道、通過交通の多い道は、道路構造を工夫して慎重な運転を！.... 95	95
2.6.	対策 6 地域固有の問題対応／園児らの送迎が混在する道路では、それぞれのスペースを確保！ ... 97	97
3.	対策の解説.....	99
3.1.	時間帯規制 【ソフト的手法】.....	100
3.2.	歩車分離信号 【ソフト的手法】.....	101
3.3.	ゾーン 30 【ソフト的手法】.....	102
3.4.	取締り、交通指導 【ソフト的手法】.....	103
3.5.	ハンプ（単路） 【ハード的手法】.....	104
3.6.	ハンプ（交差点） 【ハード的手法】.....	105
3.7.	狭さく 【ハード的手法】.....	106
3.8.	シケイン（クランク） 【ハード的手法】.....	107
3.9.	シケイン（スラローム） 【ハード的手法】.....	108
3.10.	スムーズ横断歩道 【ハード的手法】.....	109
3.11.	ライジングボラード 【ハード的手法】.....	110

3.12. 自転車通行空間 【ハード的手法】	111
3.13. 路面標示・サイン 【ハード的手法】	112

Ⅲ.調査・分析編

1. 調査の概要.....	114
2. 調査方法	115
2.1. 交通安全 ①交通事故発生状況	115
2.2. 交通安全 ②交通事故危険箇所の状況.....	117
2.3. 交通環境の状況 ①交通量の状況.....	122
2.4. 交通環境の状況 ②走行速度の状況	123
2.5. 交通環境の状況 ③通過交通の状況	125
2.6. 交通環境の状況 (補足) 交通シミュレーション.....	127
2.7. 地区の状況等 ①地区の道路・交通規制等の状況.....	129
3. 検証	130

【参考資料】

参考資料 1 浦添市 通学路交通安全プログラム

参考資料 2 サイン形状ハンブ設置による自動車の速度抑制効果

はじめに

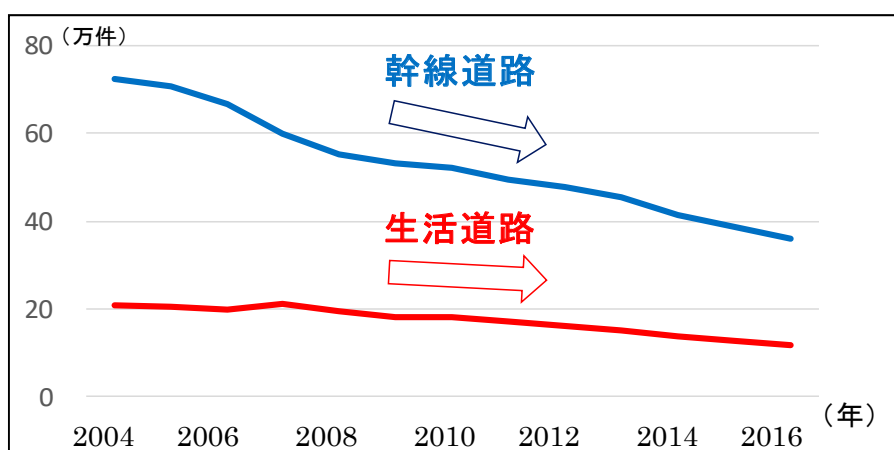
(1) 交通事故の現状とこれまでの対策の実施状況

近年、交通事故の死者数、死傷者数は、減少傾向にある。これは、これまで多くの関係者が交通事故削減に向け、さまざまな交通安全対策を実施してきたことが要因である。

しかし、私たちに身近な生活道路は、幹線道路と比較すると交通事故件数の削減が進んでいない。また、歩行中の死傷事故者数を年齢別に見ると、人口10万人あたりでは小学生の事故にあう確率が高く、通学路など身近な生活道路の対策がまだまだ必要である。

生活道路では車両速度が30km/h以下の事故の致死率¹は30km/h以上の事故の4分の1というデータがあり、生活道路では車両速度を抑制する対策を実施することが生活道路の安全のために必要である。

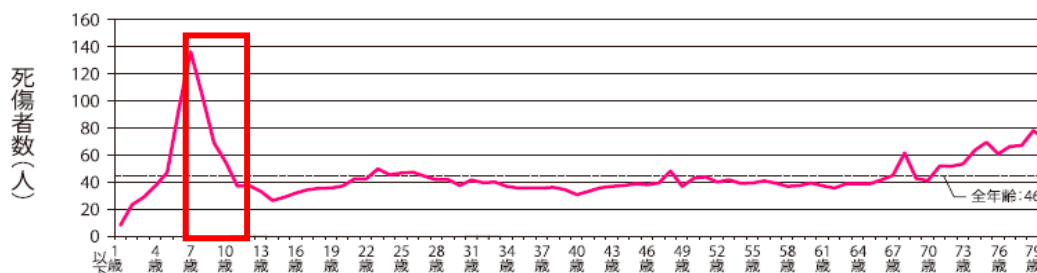
■道路種別の交通事故発生件数の推移



※生活道路：車道幅員5.5m未満、幹線道路：車道幅員5.5m以上として集計

(公財) 交通事故総合分析センター (ITARDA) データをもとに国土交通省作成

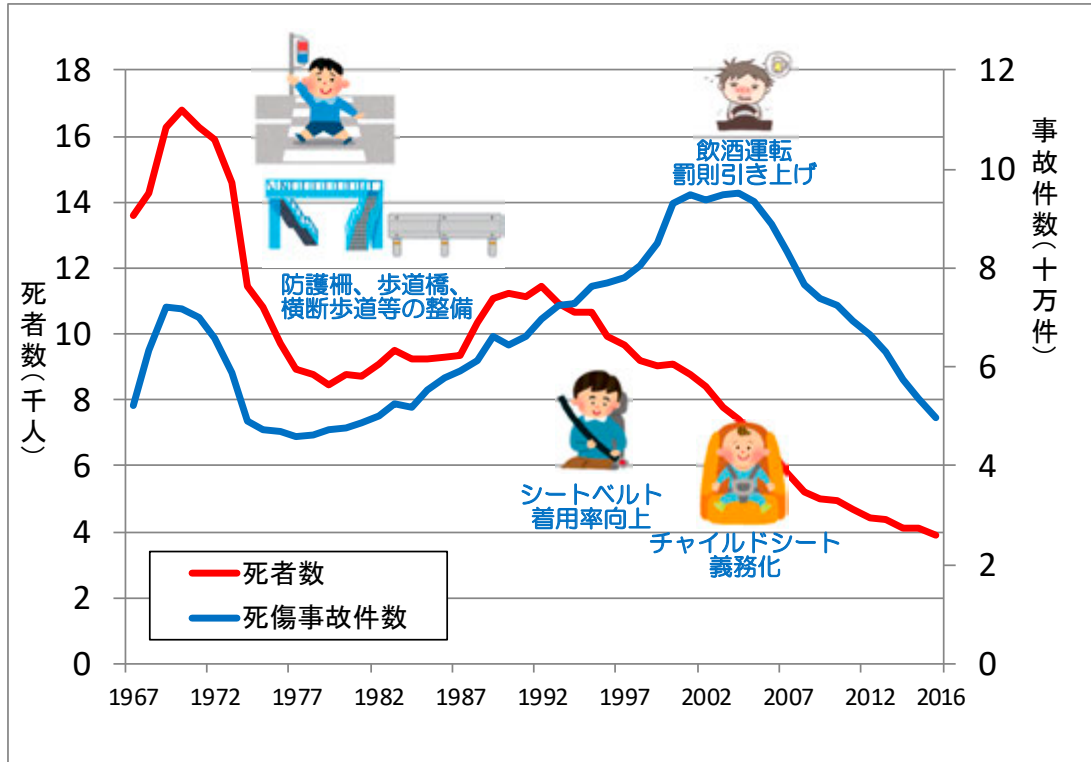
■人口10万人あたりの歩行中の交通事故死傷者数(2015年)



出典：ITARDA INFORMATION 交通事故分析レポート No.116

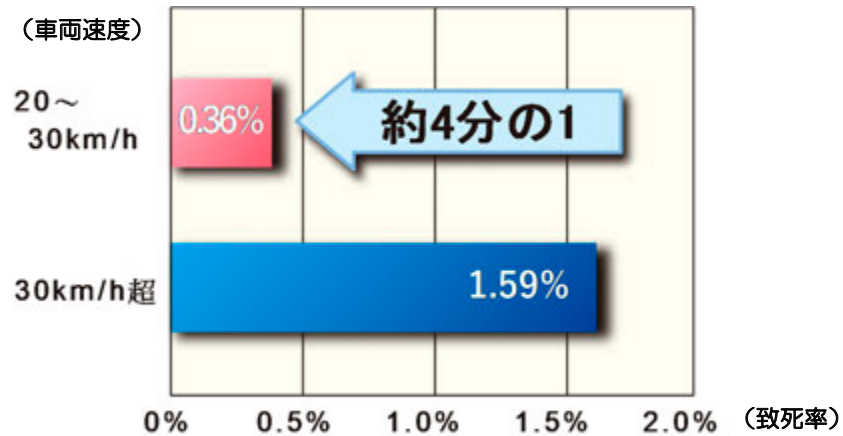
¹ 事故に遭遇した場合に死亡する率 (=死者数/死傷者数)

■死傷事故発生件数及び死者数の推移



出典：交通事故統計年報

■生活道路における速度別の致死率(平成 28 年)



出典：国土交通省道路局資料

【用語の定義】

「通学路」とは

通学路の明確な定義はないが、一般的には児童の自宅から学校までの道路である。

通学路指定方法は、一定のルールはなく各学校もしくは地方公共団体毎に指定している。さまざまな方法があるが、一例をあげると「保護者等が通学路について話し合いルートを提案」→「地方公共団体の規定に基づき、提案されたルートを元に通学路を設定」することなどがある。その後の指定の手続きは、各学校が「通学路」を決定し、教育委員会の承認を受けることとなる。教育委員会では適正かどうかを判断し、必要に応じて指導、変更を提案できる。

「通学路」を指定した後、学校から関係機関への協力要請・協議があった場合、道路管理者は「ハンプ・歩道・ガードレール・標識等」の整備、警察署は「ゾーン 30・時間帯通行規制等」の実施などを行うことにより、効果的な安全の確保が可能となる。

「スクールゾーン」とは

文部科学省（通学路における緊急合同点検等実施要領）によると、特に子供の交通安全の確保を図る地域として、幼稚園及び小学校を中心に周囲 500mの範囲を「スクールゾーン」としている。

「スクールゾーン」自体には、交通規制を行う効力はない。しかし、「通学路交通安全プログラム」などにおいて関係機関と協力した検討を行うことにより、通学路の各道路に交通規制や歩道整備などを実施し、結果的にスクールゾーンとしての安全性が高まることがある。

なお、学校周辺において、通学時間に車両通行止めをする道路をスクールゾーンと呼ぶ場合もある。

(2) 通学路総合交通安全マネジメントとは

これまで通学路の交通安全対策は、多くが学校や PTA 等からの要望等に対応して道路管理者や各警察署が対策を検討・実施するという方法で進められてきた。しかし、通学路の安全性を高め、通学路での交通事故の根絶を図るためには、通学路を周辺地域の交通計画の一環とした周辺道路の交通ネットワークの一部として検討し、効果的・効率的な対策を実施する必要がある。

その対策の実現のためには、学校関係者、警察署、道路管理者が連携して、最新の交通安全対策と交通規制を有機的に組み合わせ、周辺地域とあわせた対策を検討する「通学路総合交通安全マネジメント」の考え方が必要である。

(3) ワークショップの必要性

通学路総合交通安全マネジメントを進めるために、各管理者や学校関係者、PTA、地域住民など多様な関係者が参加するワークショップを実施することにより、多くの人々の意見を取り入れることが可能となるとともに、現状の課題認識から対策立案までを関係者全体で話し合い、合意形成を図ることが可能となる。

本ガイドラインで事例として紹介している新潟市でも、小学校の統合により通学路を大きく変更する際、ワークショップにおいて、現状の課題認識や対策の検討を実施した。ワークショップに参加した行政、学校関係者、交通の専門家へのアンケート結果によると、ワークショップを実施したメリットとして、関係者が一堂に会していたこと、地域の方々が感じている問題点が客観的データで示されたこと、対策の効果検証を行うことを決めたことが報告されている。

通学路の交通事故削減に向けた取り組みとして、2012年に登下校中児童の死傷事故が全国で相次いで発生したことから、同年8月に学校、PTA、道路管理者及び各警察署と連携して、緊急合同点検を実施し、通学路の安全確保に向けた対策を関係機関と協議して推進している。また、こうした通学路の安全確保に向けた取組みを継続的に推進するため、推進体制を構築するとともに「通学路交通安全プログラム」（沖縄県浦添市の例を参考資料に添付）を策定し、各地域において定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等を図るPDCAを継続的に推進している。この取組を実行するためにもワークショップを活用することも有効である。

(4) 本ガイドラインについて

通学路総合交通安全マネジメントガイドラインは、(公財)国際交通安全学会 平成29年度 研究プロジェクト [1705C]「通学路 Vision Zero –通学路総合交通マネジメントの提案と有効性の検証プロジェクトの研究」の成果の一つとして、本プロジェクトのガイドラインサブチームのメンバーが中心となって作成したものである。

本ガイドラインは、以下によって構成されている。

ガイドラインの構成	概要
I ワークショップの運営マニュアル	通学路総合交通安全マネジメントを進めるため、関係者によるワークショップを実施する際の進め方や留意点を示す
II 対策編	学校を中心とした通学区域エリアにおいて状況別に効果的な対策を示す
III 調査分析編	交通安全対策に必要な調査内容と把握方法について示す

本ガイドラインが通学路の安全を守る市民の皆様、道路管理者、警察関係者、学校関係者の活動の一助となることを祈念する。

(公財)国際交通安全学会 平成29年度 研究プロジェクト

[1705C]通学路 Vision Zero ー通学路総合交通マネジメントの提案と有効性の検証
プロジェクトメンバー

2017年 11月 1日時点

1	リーダー	久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科 教授
2	IATSS 会員	今井 猛嘉	法政大学法科大学院 教授
3	〃	岩貞 るみこ	モータージャーナリスト
4	〃	太田 和博	専修大学商学部 教授
5	〃	小川 和久	東北工業大学教職課程センター 教授
6	〃	長谷川 孝明	埼玉大学大学院理工学研究科 教授
7	〃	森本 章倫	早稲田大学理工学術院社会環境工学科 教授
8	特別研究員	橋本 鋼太郎	IATSS 顧問 / (株) NIPPO 顧問
9	〃	蓮花 一己	IATSS 理事 / 帝塚山大学 学長
10	〃	久野 譜也	筑波大学大学院人間総合科学研究科 教授
11	〃	小嶋 文	埼玉大学大学院理工学研究科 准教授
12	〃	神谷 大介	琉球大学工学部環境建設工学科 准教授
13	〃	池田 博俊	新潟青陵大学 COC+推進コーディネーター地域貢献センター 特任研究員
14	〃	梅野 秀明	警察庁交通局交通規制課 課長補佐
15	〃	(勝又 憲彦)	警察庁交通局交通規制課 課長補佐
16	〃	(植竹 昌人)	警察庁交通局交通規制課 課長補佐
17	〃	三原 佳則	警察庁交通局交通規制課 規制第一係長
18	〃	(北井 健太)	警察庁交通局交通規制課 規制第一係長
19	〃	酒井 洋一	国土交通省大臣官房 技術調査官
20	〃	五十川 泰史	国土交通省道路局環境安全課道路交通安全対策室 室長
21	〃	大榎 謙	国土交通省道路局環境安全課道路交通安全対策室 課長補佐
22	〃	(竹下 卓宏)	国土交通省道路局環境安全課道路交通安全対策室 課長補佐
23	〃	越智 健吾	国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室 室長
24	〃	(新屋 千樹)	国土交通省都市局街路交通施設課街路交通施設企画室 企画 専門官
25	〃	(東 智徳)	国土交通省都市局街路交通施設課 企画専門官
26	〃	(井上 慧介)	国土交通省道路局路政課道路利用調整室 課長補佐
27	〃	(樋口 陽介)	国土交通省道路局路政課道路利用調整室 課長補佐
28	〃	菊池 雅彦	復興省 参事官
29	〃	上矢 雅史	文部科学省初等中等教育局健康教育・食育課 交通安全係長
30	〃	(高瀬 麻美子)	文部科学省初等中等教育局健康教育・食育課 交通安全係長
31	〃	吉門 直子	文部科学省初等中等教育局健康教育・食育課 安全教育調査官
32	〃	大橋 幸子	国土技術政策総合研究所道路交通研究部道路交通安全研究室 主任研究官
33	〃	萩田 賢司	自動車安全運転センター 調査研究部 参事
34	〃	坂庭 宏樹	新潟市土木部土木総務課 副主査
35	〃	(遠山 慎二)	新潟市土木部土木総務課 主幹
36	〃	(佐久間 洋平)	新潟市土木部土木総務課 主査
37	〃	西澤 暢茂	新潟市中央区役所建設課整備係 係長
38	〃	萩原 岳	(公社) 日本交通計画協会 交通計画研究所 所長
39	〃	林 隆史	フリーランス / 元 (一財) 国土技術研究センター 主席研究 員
40	〃	竹本 由美	(一財) 国土技術研究センター 上席主任研究員
41	〃	佐々木 政雄	(株) アトリエ74 建築都市計画研究所 代表取締役

42	〃	松原 悟朗	(株)国際開発コンサルタンツ 取締役会長
43	〃	高瀬 一希	(株)国際開発コンサルタンツ プロジェクトマネージャー
44	〃	伊藤 将司	(株)福山コンサルタンツ 企画室 室長
45	〃	山中 亮	(株)中央建設コンサルタンツ 調査部長
46	〃	知念 悠次	浦添市都市建設部道路課維持管理係 係長
47	〃	玉寄 綾子	浦添市都市建設部道路課維持管理係 主任技師
48	〃	望月 拓郎	内閣府沖縄総合事務局開発建設部 企画調整官
49	研究協力者	大田 吉秀	埼玉大学工学部建設工学科 4年
50	〃	稲田 竜一	埼玉大学工学部建設工学科 4年
51	〃	小磯 寿生	埼玉大学大学院理工学研究科 1年
52	〃	星野 一輝	埼玉大学工学部建設工学科 4年
53	〃	田中 秀人	早稲田大学創造理工学部社会環境工学科 4年
54	〃	(小野川 達郎)	埼玉大学工学部建設工学科 4年
55	〃	(松本 育滉)	埼玉大学工学部建設工学科 4年
56	〃	(高田 真)	埼玉大学工学部建設工学科 4年
57	〃	(北田 俊一)	埼玉大学工学部建設工学科 4年
58	〃	(塩田 啓介)	埼玉大学工学部建設工学科 4年
59	〃	(宮崎 萌)	早稲田大学大学院創造理工学研究科建設工学専攻 修士1年
60	オブザーバー	川松 祐太	国土技術政策総合研究所道路交通研究部道路交通安全研究室 交流研究員

()内は前任者

(公財)国際交通安全学会 平成29年度 研究プロジェクト

[1705C]通学路 Vision Zero ー通学路総合交通マネジメントの提案と有効性の検証

ガイドラインサブチームメンバー

2017年 11月 1日時点

1	特別研究員	林 隆史	フリーランス / 元(一財)国土技術研究センター 研究主幹
2	〃	萩原 岳	(公社)日本交通計画協会 交通計画研究所 所長
3	〃	小嶋 文	埼玉大学大学院 理工学研究科 准教授
4	〃	池田 博俊	新潟青陵大学 COC+推進コーディネーター 地域貢献センター 特任研究員
5	〃	大橋 幸子	国土技術政策総合研究所 道路交通研究部 道路交通安全研究室 主任研究官
6	〃	西澤 暢茂	新潟市 中央区役所建設課整備係 係長
7	〃	竹本 由美	(一財)国土技術研究センター 上席主任研究員
8	〃	高瀬 一希	(株)国際開発コンサルタンツ プロジェクトマネージャー
9	〃	伊藤 将司	(株)福山コンサルタンツ 企画室 室長
10	〃	山中 亮	(株)中央建設コンサルタンツ 調査部長
11	オブザーバー	川松 祐太	国土技術政策総合研究所道路交通研究部 道路交通安全研究室交流研究員

I ワークショップ運営マニュアル

(5) 本マニュアルの目的、使い方

本マニュアルは、通学路対策を実施する各地の自治体で、住民参加によるワークショップによって対策案を検討する場合に円滑な準備と実施の一助となることを目的としている。

巻末の「付録」には、ワークショップの準備、実施時等、ワークショップの運営に使用する各種の資料が掲載されている。これらの資料について、地域ごとの内容や担当者名等を変更するだけで、ワークショップを開催しようとしている担当者に、本マニュアルの「ワークショップの実施方法」に沿ったワークショップを実施可能とすることを目指している。

(6) 本マニュアルの構成

ワークショップの概要

- 通学路の交通安全対策にかかるワークショップの概要を説明する

ワークショップの実施方法

- ワークショップの各回の内容について、具体的な流れに沿って説明する。

付録：ワークショップ運営資料集

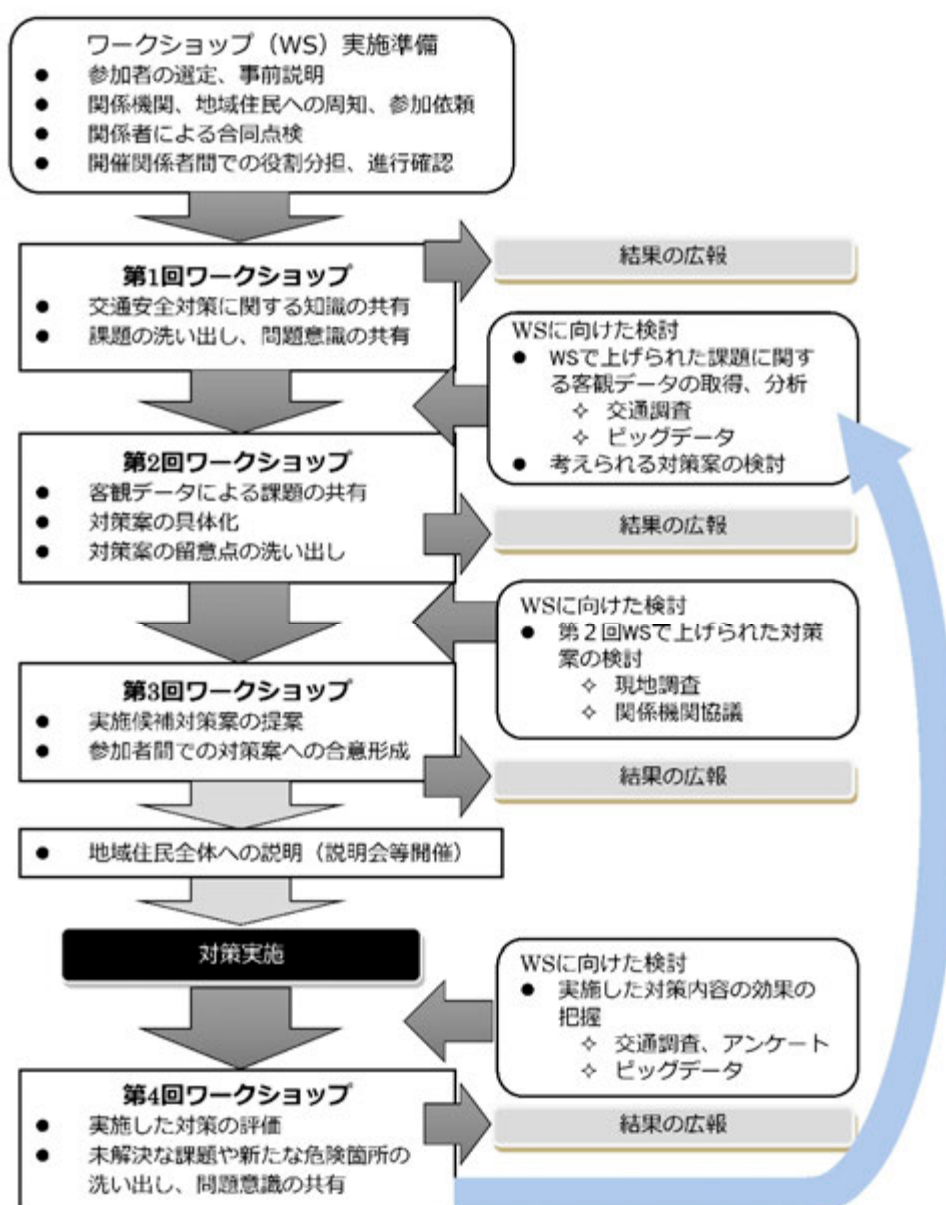
- ワークショップで利用する資料について、ワークショップ進行マニュアルや住民への説明資料の例を紹介する。

(7) 交通安全対策ワークショップの概要

通学路における交通安全対策ワークショップを実施することを関係機関（学校関係者、警察、道路管理者等）で確認後、下記の流れでワークショップを進める。本マニュアルでは、対策実施までのワークショップは3回、また、対策実施後の評価、追加対策等による更なる改善を検討する場合に4回目のワークショップを実施することを想定している。

ワークショップの各回の内容及び各回の開催の間に実施すべき事項について、以下に説明するが、現地の状況に応じて実施回数や内容を適宜検討していただきたい。

ワークショップの基本的な流れ



1. 第 1 回ワークショップ

1.1. 第 1 回ワークショップ実施準備

- ◇ 対策実施に関係する対象（関係する機関、地元組織等）を抽出し、代表者等への事前説明で理解を得た上、参加者の募集を行う。
- ◇ ワークショップの進行方法、役割について運営参加者間で確認する。
- ◇ 参加者がリラックスして議論できるような会場づくりにも工夫する。

1.1.1. 参加者への参加依頼

(1) 参加者の選定

通学路の安全対策を実施するにあたって、関係する機関、地元組織、地域住民等、意見を伺い、合意形成が必要な対象を選定する。なお、対象はなるべく広く設定し、漏れの無いようにすることが肝要である。

例) 小学校教職員、小学生の保護者、自治会、通学路見守りボランティア、その他地元組織、警察、自治体関係部署、道路管理者（国、都道府県）等

(2) 代表者への事前説明

参加者として選定した対象の代表者へ、ワークショップの目的やアウトプット等について事前説明し、ワークショップへの参加の可否や代表者を通じての参加者募集を依頼する。

(3) 開催通知の作成

ワークショップを開催することを周知するため、通知を作成する。

付録 1.1 開催案内（P39）を参照

(4) 参加依頼

作成した開催通知により、上記で選定した対象者の代表者宛てにワークショップの開催通知を送り、参加者募集を依頼する。小学校の保護者や地域住民全体などより広く参加を呼びかけてもかまわない。また、参加希望者は、受け入れることが望ましい。

1.1.2. ワークショップ進行準備

(1) ワークショップ進行マニュアルの作成

ワークショップのルールや進行方法、開催者側メンバーの役割を記載した第 1 回ワークショップの進行マニュアルを作成する。

付録 2.1 第 1 回ワークショップ進行案（P40）を参照

(2) 開催関係者間での役割、ワークショップ進行マニュアルの確認

ワークショップを進行するファシリテーター（促進者、中立な会議の進行役）、班ごとの話し合いをまとめるテーブルマネージャー、テーブルマネージャーの補佐をする記録者等、担当を決める。ワークショップ開始前に、ワークショップ進行マニュアルの読みあわせを行い、それぞれの役割の確認と進行について確認する。

地域の状況をあまり把握できていない場合には、道路交通状況やアウトプットの方向性等を関係者間であらかじめ確認しておくことが望ましい。

付録 2.1 第 1 回ワークショップ進行案（P40）を参照

付録 2.3 地域の交通状況等の説明（P56）を参照

1.1.3. 会場準備

班ごとに話し合いをするテーブルの配置、全体発表用のワークショップ会場の準備を行う。参加者が自由に立ち寄れる場所やテーブルに飲物やお菓子を置くことで、リラックスした雰囲気作りができる。

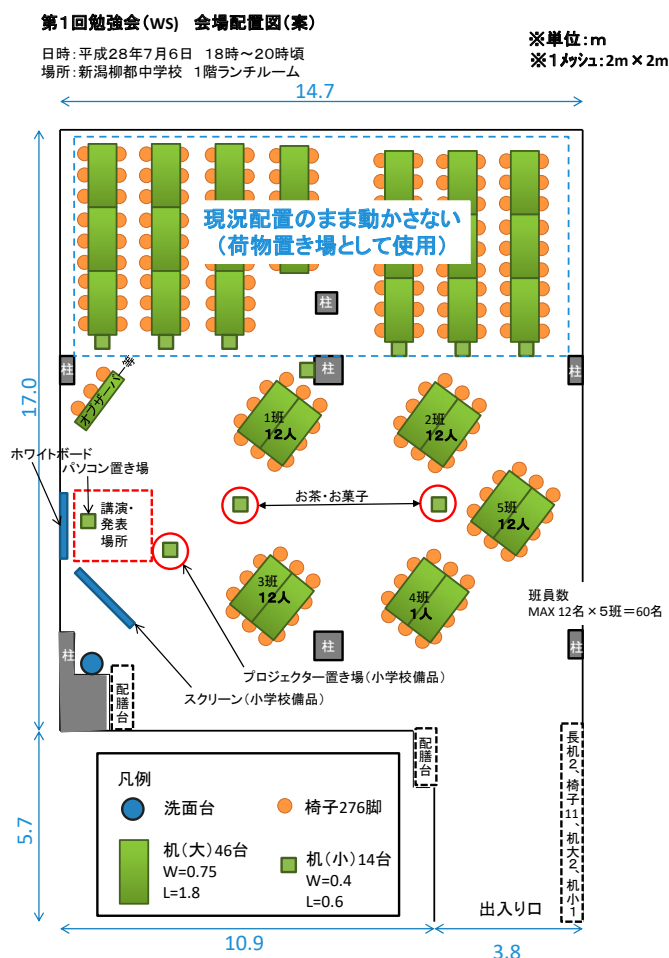


図 1-1 会場レイアウトの例（新潟市提供）

1.2. 第1回ワークショップ

- ◇ 多様な参加者同士での話し合いの準備として、通学路の交通安全対策の必要性や対策メニューについて、参加者間で知識を共有する
- ◇ 班ごとのグループディスカッションにより、認識されている地域の課題を洗い出す。
- ◇ 全体発表を行い、参加者全体で問題意識を共有する。

1.2.1. ワークショップの目的・全体スケジュールの説明

ワークショップの参加者に、ワークショップの目的や目指すアウトプットを示すとともに、ワークショップの回数やスケジュール、それぞれの回に何を話し合うのか等の意識の共有を図る。

1.2.2. 交通安全対策に関する知識の共有

ワークショップの参加者は多様な立場であるため、話し合いを始める前に、交通安全対策に関する知識の共有を行う。ここでは、通学路の交通安全に関する必要性、さらに交通安全対策の実施メニューにどのようなものがあるのかについて、ワークショップ主催者、またはその他の専門家から説明する。

対象地域における既存の調査データなどがある場合は、資料を提示することにより、理解を深めることができる。

地域における危険箇所の把握などは、ワークショップの前などに参加者全員でまちあるき（現地点検）をすることにより、知識の共有を深くすることも可能である。

付録 2.2 生活道路の交通安全に関する講演資料（P50～55）を参照

1.2.3. 認識されている課題の洗い出し、問題意識の共有

(1) ワークショップのルールの確認

議論を始める前に、参加者全員で、ディスカッションをする際のルールを確認する。

【ワークショップの基本的なルールの例】

- ① 他の人の意見やアイデアを否定、非難するような発言は控え、自分とは違った考え方や視点も大切にしましょう。
- ② 発言にあたっては、なるべく専門用語の使用は避けましょう。もし、どうしても使用する場合には、みんなにもわかるように解説しましょう。
- ③ なるべく多くの人が議論に参加できるように、発言はできるだけ短く簡潔にするように心がけましょう。

(2) 班ごとのグループディスカッション：認識されている課題の洗い出し

5～10人程度の班に分かれて、対象地域の交通問題について、班ごとにグループディスカ

セッションを行う。

挙げられた課題は付箋に記入し、模造紙等に大判印刷した地図の該当箇所に貼っていく。必要に応じて、地図にも問題の内容を書き込む（図 1-2）。

最後に、テーブルマネージャーと記録係が主導して、班ごとの話し合いの内容を模造紙にまとめて書き込む（図 1-3）。



図 1-2 地図に交通問題を貼り付けた様子

2班 模造紙へのまとめ内容 (写真)

	問題点	対策案
自動車	交通量(大)	交通量
(自転車)	速度(大)	抑制
	道幅(狭)	交通規制
		物理的装置
歩行者	夜の道が暗い	街火丁(土管)
(可成り)		工夫(色)

図 1-3 模造紙へのまとめの例

(3) 全体発表：問題意識の共有

班ごとに行った議論の内容を参加者全体で共有するため、全体発表の時間を持つ。

まとめの模造紙、書き込みを行った地図を貼りだし、各班の代表者が内容を発表する。



図 1-4 全体発表の様子

(4) 講評

班ごとの議論の内容をもとに、全体の総意となりそうな内容や今後検討が必要な内容等を取りまとめ、講評する。

1.2.4. 次回の予定

今後のスケジュールや次回の実施内容等を参加者に知らせ、継続参加する意識を醸成する。

2. 第2回ワークショップ

2.1. 第2回ワークショップに向けた検討

- ◇ 第1回ワークショップの内容・結果を、参加者、参加者以外で共有できるようにまとめる。
- ◇ 第1回ワークショップで挙げられた課題について、現状を正確に把握し対策案を検討するため、客観データを集める
- ◇ 第2回ワークショップで検討対象とする対策案のメニューを準備する。
- ◇ 第2回ワークショップの開催を周知する。

2.1.1. 第1回ワークショップのまとめ

(1) ワークショップ内容のまとめ、開催関係者間での共有

第1回ワークショップで議論された内容を、参加者だけでなく、参加していない人にも伝えられるよう、まとめる。

- ワークショップ開催中に各班の議論において、手書きで書きこまれた地図、模造紙に書かれた内容をデータ化する。
- 各班の意見を課題ごとにまとめる。

付録2.4 第1回ワークショップ意見集約結果（P57）を参照



図 1-5 地図と付箋で書き込まれた課題のデータ化の例

視点	問題点	改善策
自動車	地点① ・朝・夕方、トンネルに向かう車で渋滞 地点③ ・朝、通勤車両が多い 地点⑤ ・公益社前の見通し悪い 地点⑥ ・菅川洋品、公益社交差点、S字（クランク）になっており、車が立ち往生 ・車通行多い 地点⑦ ・朝・夕方、五十嵐、酒店よりトンネルへ入る車が抜けていく ・スピードも速い ・交通規制により、新たな課題が生まれる可能性	・通行規制 ・速度抑制
歩行者 高齢者 子ども	地点① 渋滞して、子供たちが通りづらい 地点② ・一方通行をトンネル方向に車が制限速度超過 ・附船町近辺は一方通行多く、歩道がない 地点③ ・窪田町、並木道においてトンネルに入る時のスピードが速い ・そのため、生徒の登下校に支障 地点④ ・曙町近い交差点が変形しており、車の速度も速く危険	・普通の信号を手押し信号に変えることで、子供の待ち時間短縮（地点①） ・速度抑制（ハンブの導入）（地点②、③） ・中学校の中を歩かせる ・時間帯による通行規制（規制時間は7:30~8:15）（地点⑦） ・表道路の立ち見だけでなく、皆さんでセーフティスタッフの配置を考える

図 1-6 模造紙に書かれた内容のデータ化の例

(5) 一般市民向け資料の作成

第1回ワークショップの参加者以外にも、ワークショップで実施された内容や議論の内容を周知するため、読みやすくまとめた資料を作成する。作成した資料は、自治会等を通じて配布する。次回のワークショップ開催の案内を兼ねることも可能である。

付録 2.5 一般市民向け資料（P58～59）を参照

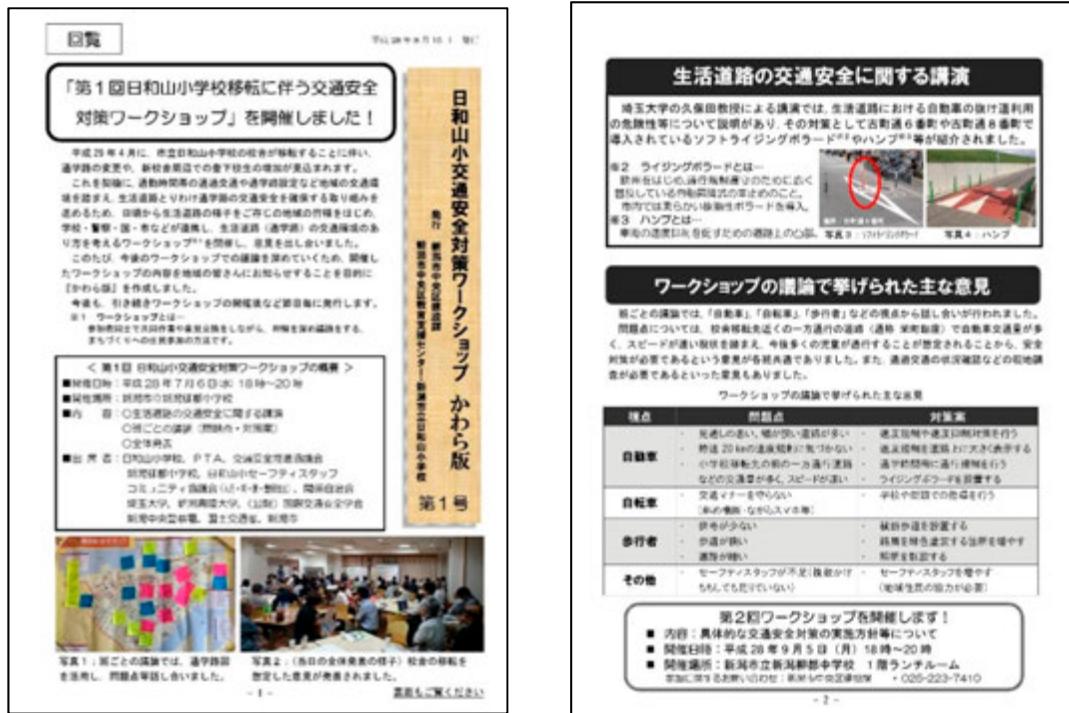


図 1-7 一般市民向け資料「かわら版」の例（新潟市提供）

2.1.2. 交通問題に関する客観データの取得

第1回ワークショップで挙げられた、地域で認識されている課題について、客観データから実態を把握し、実施可能性のある対策案の検討を行う材料とする。

(1) 交通調査の実施

第1回ワークショップで自動車の交通量、速度が問題として挙げられた場所では、交通調査により実態を把握する。

問題が起こっている時間帯が特定できている場合は、その時間帯に合わせた調査を行う。

また、地域に用事のない車が抜け道目的で走っていることが問題として挙げられた場合は、複数の交差点で車両ナンバープレート調査を実施し、通過する車両のナンバープレート、方向、時間を記録することで、抜け道目的の自動車の有無、交通量、交通量全体に占める割合等を知ることができる。

こうしたデータは、交通規制の変更等による影響評価をするために交通シミュレーションを実施する場合にも役立てることができる。

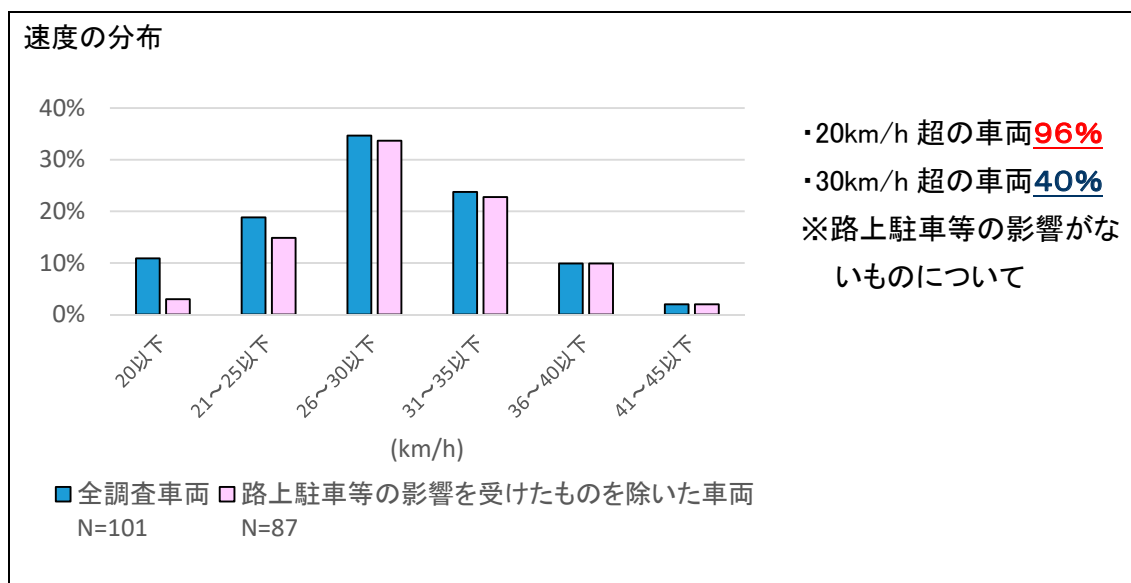


図 1-8 速度調査の結果の例

(2) ビッグデータの利用 (ETC 2.0 データの分析等)

問題の実態把握には、カーナビゲーションシステムから得られる自動車の位置情報等、交通関係のビッグデータが利用できる場合がある。例えば、国土交通省の各事務所と連携することで、ETC 2.0 のデータが利用できる。データの蓄積量により、速度、地域内での交通量の相対的な大小、急ブレーキの発生状況、抜け道に使われている道路か、といったことが分析できる。

1. 旧栄小学校周辺における車両の走行速度

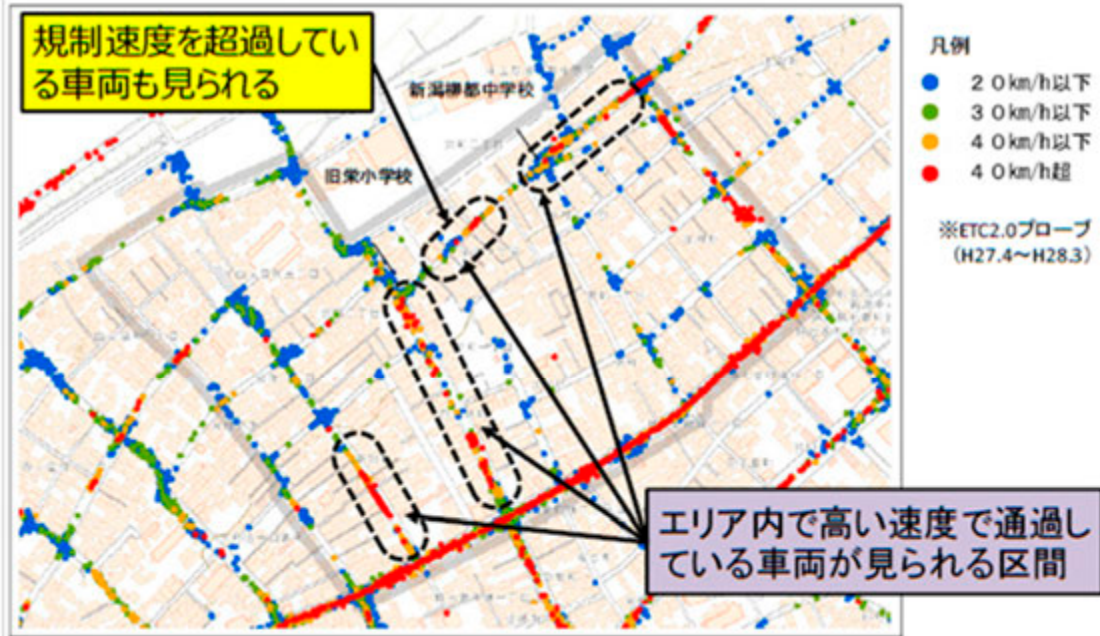


図 1-9 ETC 2.0 による通行速度データの分析結果（国土交通省新潟国道事務所提供）

2.1.3. 第 2 回ワークショップで検討対象とする対策案のメニューの準備

第 2 回ワークショップで、各課題のための対策案を議論してもらうため、検討対象とする対策案のメニューを準備する。第 1 回ワークショップで挙げられた課題、及び上述した実態把握から、可能性のある対策案を選定する。具体的なイメージを持って議論してもらうため、可能であれば、対象地点の写真に対策案を重ねた画像を作成する。

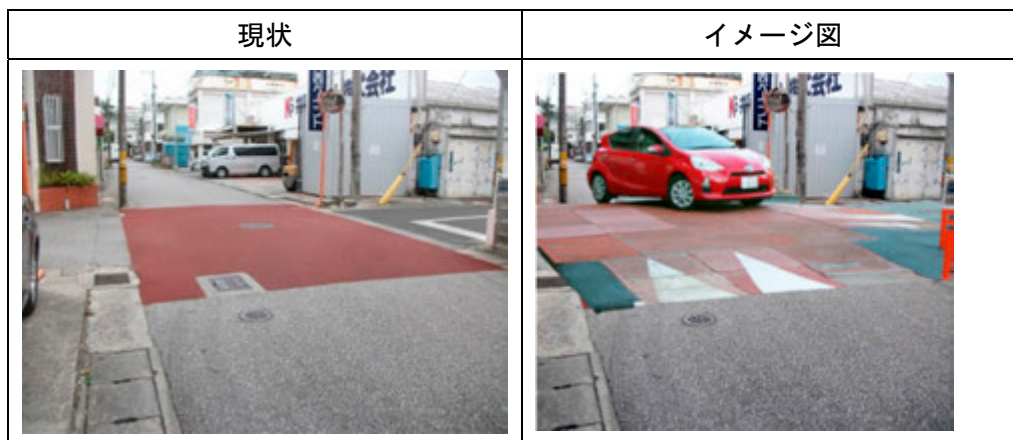


図 1-10 対策案のイメージ図の例（交差点ハンプの例）

2.1.4. 対策案メニュー実施時の留意点の整理（交通シミュレーション利用など）

対策案メニューについて、実施時の留意点を整理する。特に、交通規制の変更等、周囲の交通状況への波及効果があるような対策案については、問題の有無の確認をするとともに、地域の不安に答えられるような資料を準備する。

例えば、歩行者用道路規制の導入により通過交通を排除する場合、経路変更する自動車による周辺道路の渋滞の有無や、地域住民の旅行時間の増加量等を、ナンバープレート調査等から得られたデータを用いて、交通シミュレーションにより確認することができる。



図 1-11 交通シミュレーションにより交通規制実施後の平均通過速度を計算した例

新日和山小学校前を通行規制した場合の所要時間

交通シミュレーションによる所要時間の推定値

- 2016年7月21日(木)の調査結果をもとに、新日和山小学校前の道路に車両通行規制をかけた場合の、所要時間を推定しました。
- その結果、規制がない場合と比べて、大幅な所要時間の増加は見込まれませんでした。



図 1-12 交通シミュレーションを実施して通行規制後の所要時間を紹介した例

2.1.5. 第2回ワークショップの開催案内

第2回ワークショップへの参加を呼びかける。第1回ワークショップの一般市民向け資料の配布とあわせて呼びかけることで、ワークショップの内容や雰囲気を伝える。

2.1.6. ワークショップ進行準備

(1) ワークショップ進行マニュアルの作成

ワークショップのルールや進行方法、開催者側メンバーの役割を記載した、第2回ワークショップの進行マニュアルを作成する。

付録 3.1 付録 3.1 第2回ワークショップ進行案 (P60)

(2) 開催関係者間での役割、ワークショップ進行マニュアルの確認

ワークショップを進行するファシリテーター、班ごとの話し合いをまとめるテーブルマネージャー、テーブルマネージャーを補佐する記録者等、担当を決める。ワークショップ開始前に、ワークショップ進行マニュアルの読みあわせを行い、それぞれの役割の確認と進行について確認する。

付録 3.1 第2回ワークショップ進行案 (P60) を参照

2.2. 第2回ワークショップ

- ◇ 第1回ワークショップで挙げられた課題について、客観データを踏まえて、より具体的に課題を共有する。
- ◇ 対策案の理解・検討により対策実施イメージを共有する。
- ◇ 地点、課題ごとに、具体的な対策案を提案する。
- ◇ 挙げられた対策案について留意点を洗い出す。

2.2.1. 前回のワークショップ意見の復習（ふりかえり）

第2回の議論に入る前に、第1回ワークショップのまとめの資料を使って、前回ワークショップのふりかえりを行う。第1回ワークショップの参加者に議論の内容等を思い出しってもらうとともに、第2回から参加する参加者と情報を共有し、今回のワークショップの位置づけを確認する。

2.2.2. 客観データによる課題の共有

第1回ワークショップで挙げられた問題について、交通調査、ビッグデータの分析等で得られた結果から、客観データによる課題の再確認を行い、問題意識の共有化をはかる。

付録 3.2 地域の交通状況等の分析結果（P66～68）を参照



図 1-13 交通調査結果の提示例

2.2.3. 対策案の理解・検討による対策イメージの共有

第1回ワークショップで挙げられた問題に対応する対策案メニューの例を提示し、実施イメージを共有するとともに、各対策に対する理解を深める。

歩者分離信号の設置	
対策前	対策実施後（イメージ）
	

図 1-14 対策案イメージの提示の例

2.2.4. 具体案の提案

(1) ワークショップのルール確認

第1回ワークショップと同様に、議論に入る前に、ワークショップのルールを確認する。

【ワークショップの基本的なルールの例】

- ① 他の人の意見やアイデアを否定、非難するような発言は控え、自分とは違った考え方や視点も大切にしましょう。
- ② 発言にあたっては、なるべく専門用語の使用は避けましょう。もし、どうしても使用する場合には、みんなにもわかるように解説しましょう。
- ③ なるべく多くの人が議論に参加できるように、発言はできるだけ短く簡潔にするように心がけましょう。

(2) 班ごとのグループディスカッション：地点ごとの具体的な対策の議論、提案

検討対象になっている対策案メニューを踏まえて、第1回ワークショップで挙げられた各課題について、具体的な対策案を提案する。

- 提案された対策案は、大判の地図上で実施箇所書き込んでいく。
- 対策実施にあたっての留意点についても議論を行うようにする。
- 議論のまとめとして、実施地点、対策案、留意点を模造紙にまとめる。

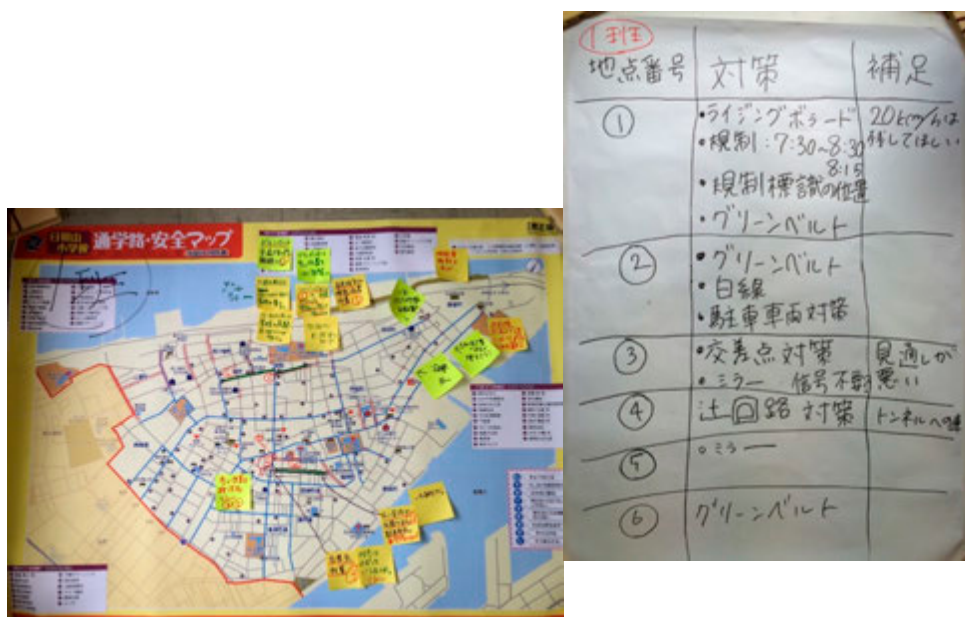


図 1-15 地図への対策案の書き込み（左）、対策案の模造紙へのまとめ（右）

(3) 全体発表：対策案の共有

班ごとの議論内容を参加者全体で共有するため、全体発表をおこなう。

まとめの模造紙、書き込みを行った地図を貼りだし、各班の代表者が内容を発表する。



図 16 全体発表の様子

(4) 講評

班ごとの議論の内容をもとに、全体の総意となりそうな内容や今後検討が必要な内容等を取りまとめ、講評する。

2.2.5. 次回の予定

今後のスケジュールや次回の実施内容等を参加者に知らせ、継続参加する意識を醸成する。

3. 第3回ワークショップ

3.1. 第3回ワークショップに向けた検討

- ◇ 第2回ワークショップの内容・結果を、参加者、参加者以外で共有できるようにまとめる。
- ◇ 対策実施方針について、実施箇所、手法を具体的にした上で、関係機関で協議する。
- ◇ 提案する実施対策について、実施対策リスト、地図、イメージ図による説明資料を作成する。
- ◇ 第3回ワークショップの開催を周知する。

3.1.1. 第2回ワークショップのまとめ

(1) ワークショップ内容のまとめ

第2回ワークショップで議論された内容を、参加者だけでなく、参加していない人にも伝えられるよう、まとめる。

- ワークショップ開催中に各班の議論で、手書きで書きこまれた地図、模造紙をデータ化する。
- 各班の意見をまとめる。

(2) 一般市民向け資料の作成

第2回ワークショップの参加者以外にも、ワークショップで実施された内容や議論の内容を周知するため、読みやすくまとめた資料を作成する。作成した資料は、自治会等を通じて配布する。次回のワークショップ開催の案内を兼ねることも可能である。



図 1-17 一般市民向け資料「かわら版」の例（新潟市提供）

3.1.2. 対策実施方針の検討

第2回ワークショップでの議論を踏まえて、対策を実施する箇所、手法について検討する。道路管理者、警察間で連携し、実施可能性を検討した上で、対策実施方針を決定する。

第1回、第2回ワークショップの議論の中で提案された対策案について、実施方針に入らなかったものについても、検討した経緯を記録し、ワークショップ参加者に公開するようにする。

3.1.3. 対策実施方針に関する説明資料の作成

対策実施方針について説明する資料を作成する。

- 実施方針リスト

第1回、第2回ワークショップで挙げられた課題、提案された対策案、必要であればその他の対策案ごとに、道路管理者、警察による検討結果を記載したリストを作成する。

- 実施方針のうち、実施箇所・手法を記載した地図

対策実施を提案するものについて、地図上に実施箇所と手法を記載した資料を作成する。

- イメージ図

対策実施を提案するものについて、実施箇所の写真上へ対策案を重ね合わせる等で、イメージ図を作成する。



図 1-18 対策イメージ図の例（新潟市提供）



図 1-19 対策方針のまとめの例 (新潟市提供)

3.1.4. 第3回ワークショップの開催案内

第3回ワークショップへの参加を呼びかける。第2回ワークショップの一般市民向け資料の配布とあわせて呼びかけることで、ワークショップの内容や雰囲気を伝えます。

3.2. 第3回ワークショップ

- ◇ これまでのワークショップで挙げられた課題、対策案について、道路管理者、警察で検討した経緯・実施方針を説明する。
- ◇ 実施を提案する対策について、地図、イメージ図で実施イメージを共有する。
- ◇ ワークショップ参加者間で、実施方針について合意を形成する。

3.2.1. これまでのワークショップ内容の復習（ふりかえり）

第3回の議論に入る前に、第1回、第2回ワークショップのまとめ資料を使って、これまでのワークショップのふりかえりを行う。前回までのワークショップの参加者に議論の内容等を思い出してもらうとともに、第3回から初めて参加する参加者と情報を共有し、今回のワークショップの位置づけを確認する。

3.2.2. 実施方針の説明

第1回、第2回ワークショップで議論されてきた課題、対策案、及び追加的な対策案について、道路管理者、警察で検討した経緯・実施方針を説明する。ここでは、実施を提案する対策とともに、実施が見送られた対策についても、検討経緯を含めて説明する。

3.2.3. 対策案実施に向けた参加者間での合意形成

(1) ワークショップのルール確認

第1回、第2回ワークショップと同様に、議論に入る前に、ワークショップのルールを確認する。

【ワークショップの基本的なルールの例】

- ① 他の人の意見やアイデアを否定、非難するような発言は控え、自分とは違った考え方や視点も大切にしましょう。
- ② 発言にあたっては、なるべく専門用語の使用は避けましょう。もし、どうしても使用する場合には、みんなにもわかるように解説しましょう。
- ③ なるべく多くの人々が議論に参加できるように、発言はできるだけ短く簡潔にするように心がけましょう。

(2) 班ごとのグループディスカッション：実施方針への意見、留意点

実施方針で説明された個別の対策について、班ごとに実施へ賛同できるか、留意点はないかを話し合う。

- 個々の対策について、ワークショップにて提案したイメージと合っているか、合っていないか、どのようなことかを議論し、模造紙にまとめていく。
- 対策を実施するにあたっての留意点についても議論を行うようにする。

付録 4.1 第3回ワークショップ進行案 (P69) を参照

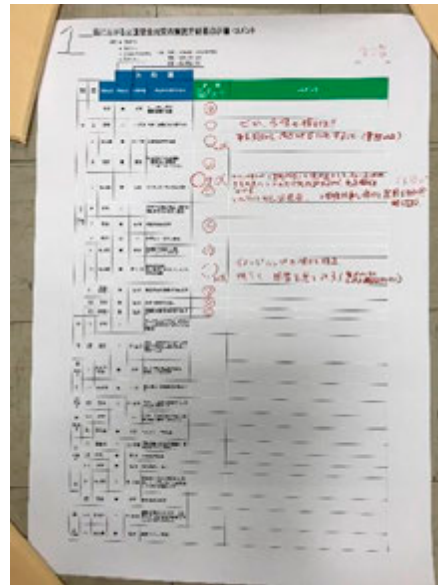


図 1-20 班における議論の地図への書き込み、模造紙へのまとめの例

(3) 全体発表：班ごとの議論の内容の共有

班ごとの議論の内容を参加者全体で共有するため、全体発表をおこなう。

まとめの模造紙を貼りだし、各班の代表者が内容を発表する。

(4) 講評

班ごとの議論の内容をもとに、全体の総意となりそうな内容や今後検討が必要な内容等を取りまとめ、講評する。

3.2.4. 今後の予定

今後のスケジュールを参加者に知らせ、継続して通学路の安全対策に関わる意識を醸成する。

4. ワークショップ実施後

- ◇ 第3回ワークショップの内容を、参加者、参加者以外で共有できるようにまとめる。
- ◇ 対策実施方針について、まとめ資料や説明会を通じて地域全体に周知する。
- ◇ 対策実施方針について、地域全体から意見を聴取する機会を設ける。
- ◇ 関係機関、住民との協議をしながら、実施方針に沿って対策実施を進める。

4.1. 地域全体への実施方針の周知、意見聴取

(1) ワークショップ内容のまとめ

第3回ワークショップで議論された内容を、参加者だけでなく、参加していない人にも伝えられるよう、まとめる。

- ワークショップ開催中に各班の議論で、模造紙に書かれた内容をデータ化する。
各班の意見をまとめる。

(2) 一般市民向け資料の作成

地域全体にワークショップで実施された内容や議論の内容を周知するため、読みやすくまとめた資料を作成する。作成した資料は、自治会等を通じて配布する。

(3) 説明会等の開催

地域全体に広く参加者を募集して、対策の実施方針に関する説明会を実施する。

(4) 地域全体からの意見聴取

ワークショップ参加者以外の地域の方からも、対策実施方針について意見を出す機会を設ける。

4.2. 対策実施方針に沿った対策の実施

(1) 対策の実施

関係機関、地域住民との十分な協議を継続しながら、対策実施方針に沿った対策の事業実施を進める。

(2) 実施状況の周知等

対策の実施中、実施後の状況についても、チラシ配布、自治体ウェブサイトでの公開等地域に情報発信する機会を設ける。ワークショップ参加者に対して、対策実施状況や効果の報告、実施された対策への評価のヒアリングを兼ねた第4回ワークショップを開催することも考えられる。次頁から第4回ワークショップを開催する場合の実施内容等を示す。

5. 第4回ワークショップ

5.1. 第4回ワークショップに向けた検討

- ◇ 対策を実施した内容について、地図、写真等による説明資料を作成する。
- ◇ 実施した対策の効果を把握するための調査内容を検討し、調査・分析を実施する。
- ◇ 調査した内容と分析結果について、説明資料を作成する。

5.1.1. 実施した対策内容の整理

対策実施方針を基にこれまで実施した対策内容について、実施した内容や位置がわかるように地図や写真を用いて作成する。



図 1-21 地図上に対策実施箇所や内容を整理した例（新潟市提供）

5.1.2. 対策の効果に関する客観データの取得

第2回ワークショップで提示した交通問題に関する客観データについて、対策後にも調査・分析し、地域の課題がどの程度解消したのかを把握する。

(3) 交通調査の実施

対策前に自動車の交通量や速度のデータを取得していた場合は、交通調査等により対策後の実態を把握する。問題が起きている時間帯が特定できている場合は、その時間帯に合わせた調査を行う。

また、地域に用事のない車が抜け道目的で走っていることが問題として挙げられており、車両ナンバープレート調査を実施していた場合は、対策後にも車両ナンバープレート調査

を実施し、抜け道目的の自動車の交通量、交通量全体に占める割合等の変化を調査し、対策による効果を把握することが望ましい。

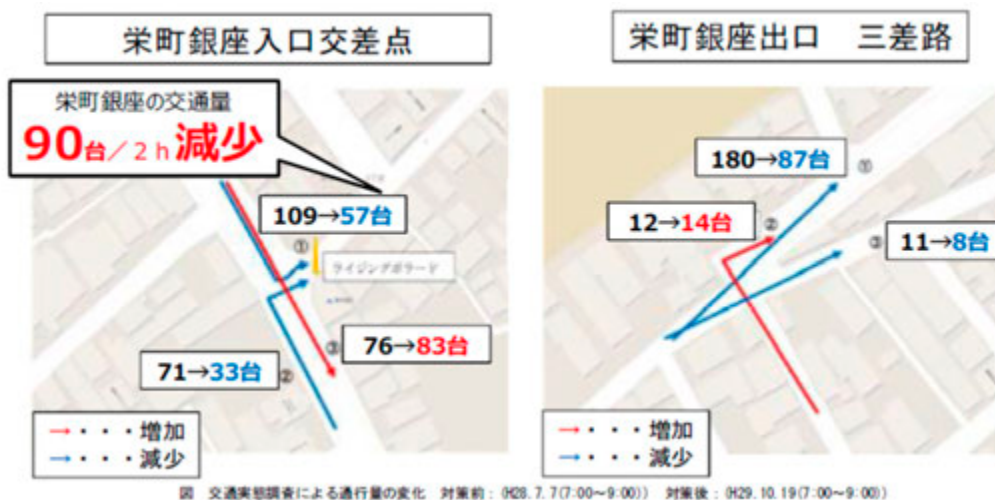


図 1-22 交通量調査による対策前後の調査結果整理の例（新潟市提供）

(4) ビッグデータの利用（ETC 2.0 データの分析等）

対策後の効果の把握にも、カーナビゲーションシステムから得られる自動車の位置情報等、交通関係のビッグデータが利用できる場合がある。例えば、国土交通省の各事務所と連携することで、ETC 2.0 のデータが利用できる。データの蓄積量により、速度、地域内での交通量の相対的な大小、急ブレーキの発生状況等の変化が分析できる。

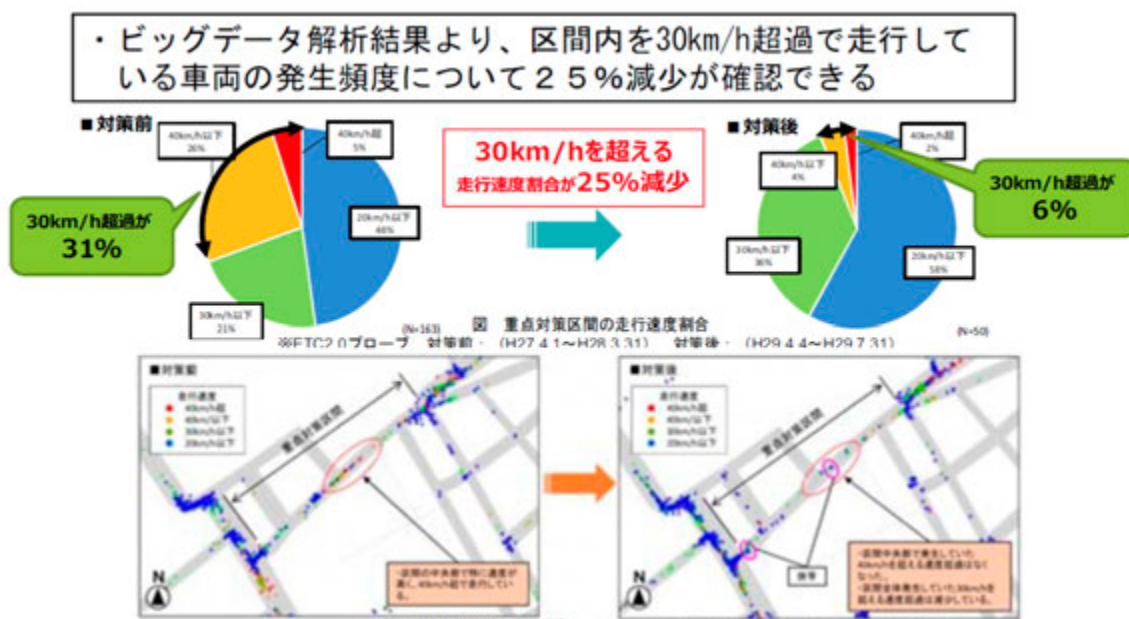


図 1-23 ETC 2.0 による通行速度の変化分析結果（国土交通省新潟国道事務所提供）

5.1.3. 対策の効果に関するアンケートの実施

客観的データのほかに、沿道住民等へのアンケートやヒアリング調査を行い、対策による地域の交通問題の解決を実感しているのかどうかを把握する方法もある。アンケート等の対象としては、沿道住民のほか、ワークショップへの参加者、通勤通学での利用者（小学生など）などが考えられる。

写真1: ライジングボラード上昇前

写真2: ライジングボラード上昇中

写真3: 狭さく

日和山小学校
高野酒店
願随寺

ライジングボラード

自動で昇降し、警察の通行規制を補完する「ライジングボラード」（写真1,2）についていくつかお伺いします。

現在、ライジングボラードは、学校近くの通り（柴町銀座）の入口で、平日の登校時間帯の午前7時30分から8時15分まで柴町銀座へ車で進入できないようにし、歩行者の安全を確保するために運用しています。

平成30年3月まで試験運用を行い、ライジングボラードの効果を検証したうえで、平成30年4月以降も継続するか判断する予定です。

以下の質問にお答えください。

問4. あなたは、上昇中のライジングボラードを見たことがありますか。
(1つ選んで番号に○)

1. 見たことがある
2. 見たことがない

問5. あなたは、ライジングボラードの役割を知っていましたか。(1つ選んで番号に○)

1. 知っていた
2. 知らなかった

問6. あなたは、ライジングボラードを運用している時間（朝7時30分～8時15分）について、どう思いますか。
(1つ選んで番号に○)

1. 長い
2. ちょうどいい
3. 短い
4. わからない

問7. あなたは、平成30年4月以降も登校時間帯でのライジングボラードの運用を継続してほしいと思いますか。(1つ選んで番号に○)

1. 継続してほしい
2. 継続しなくてもよい
3. わからない

問8. 写真3の「狭さく」についてお聞きします。車がここを通るとき、スピードを落としましたか。
(1つ選んで番号に○)

1. スピードを落としていた
2. スピードを落としていなかった
3. わからない
4. この「狭さく」がある場所を通ったことがない

図 1-24 アンケート票の例

5.1.4. 対策効果の説明資料の準備

第4回ワークショップで説明するため、客観的データやアンケート等の調査分析結果を整理し、説明資料を準備する。

5.2. 第4回ワークショップ

- ◇ 実施した対策内容と対策後の効果を説明する。
- ◇ 実施した対策について評価をし、改善の必要性の有無を話し合う。
- ◇ 対策を実施した箇所以外で、未解決な箇所、新たな危険箇所がないかを話し合う。

5.2.1. 実施した対策内容や効果の説明

対策実施方針に沿って実施した対策内容とその効果の発現状況について、とりまとめた説明資料を使って説明する。

5.2.2. 対策実施後の評価についての話し合い

(1) ワークショップのルール確認

第1～3回のワークショップと同様に、議論に入る前に、ワークショップのルールを確認する。

【ワークショップの基本的なルールの例】

- ① 他の人の意見やアイデアを否定、非難するような発言は控え、自分とは違った考え方や視点も大切にしましょう。
- ② 発言にあたっては、なるべく専門用語の使用は避けましょう。もし、どうしても使用する場合には、みんなにもわかるように解説しましょう。
- ③ なるべく多くの人が議論に参加できるように、発言はできるだけ短く簡潔にするように心がけましょう。

(2) 班ごとのグループディスカッション：対策内容の評価

実施した対策について、班ごとに評価をとりまとめる。評価してもらう対策や道路区間ごとに評価内容を整理して提示し、問題の改善状況を5段階などでわかりやすい方法で評価してもらうことが考えられる。その際、ワークショップの資料として上記を記載した評価用の用紙を配布し、グループディスカッション前に各自で記入しておいてもらうことで、時間短縮につながる。

- 各項目について、班の評価をとりまとめる。
- 評価が悪い項目については改善の必要性についても意見をだしてもらう。

付録5.1 第4回ワークショップ進行案（P76）を参照

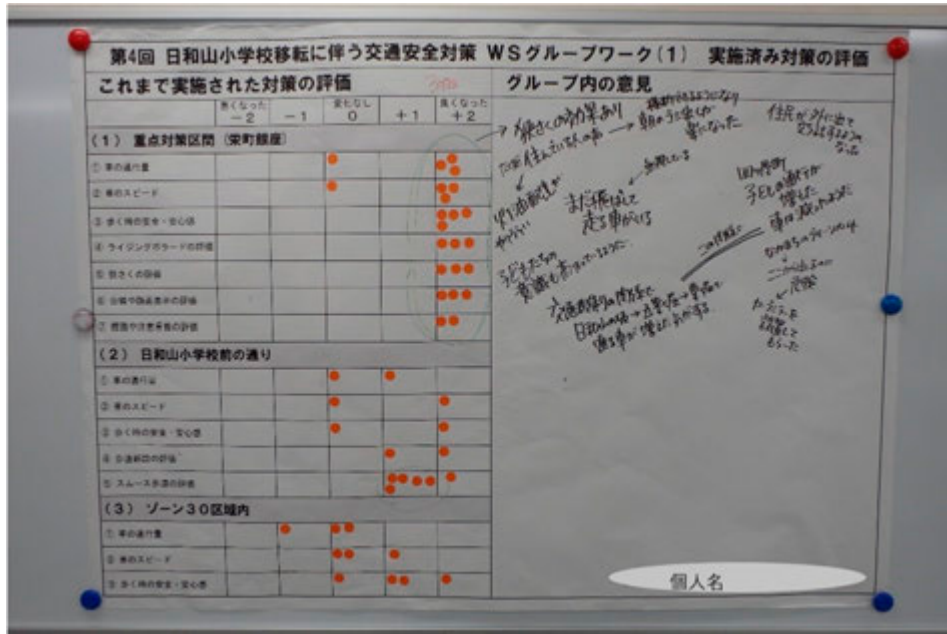


図 1-25 班における議論のまとめの例（新潟市提供）

これまでの対策の評価について (評価シート)

【全体説明～これまでの実施対策の内容および対策効果について～】の内容や、あなたが想像している状況をもとに、下記の項目が対策前とどう変わったかについて、5段階評価で該当するものに○をつけて下さい。

※本シートは、グループディスカッションの資料で活用しますので、グループディスカッションの前までにご記入下さい。

	高くなった +2	少し高くなった +1	変化なし 0	少し低くなった -1	低くなった -2
(1) 重点対策区間 (重点区間) について					
① 車の進行量					
② 車のスピード					
③ 多く時の安全・安心感					
④ ライジングガードの評価					
⑤ 狭さくの評価					
⑥ 自転車横断帯の評価					
⑦ 遮断や仕立帯の評価					
(2) 日和山小学校前の通り について					
① 車の進行量					
② 車のスピード					
③ 多く時の安全・安心感					
④ 歩道敷地の評価					
⑤ スムース歩道の評価					
(3) ゾーン30 区域内 について					
① 車の進行量					
② 車のスピード					
③ 多く時の安全・安心感					

日和山小学校区域全体において、下記について感じていることなどがありましたらご記入下さい。

- ・実施された対策で特に評価すること
- ・交通安全に関して気になること

評価用マップ

図 1-26 ワークショップで配布する評価用紙の例（新潟市提供）

(3) 班ごとのグループディスカッション：未解決の課題や新たな危険箇所と解決策案次に、対策を実施した箇所での未解決な課題や新たな危険箇所について話し合う。

挙げられた課題や新たな危険箇所は付箋に記入し、模造紙等に大判印刷した地図の該当箇所に貼っていく。必要に応じて、地図にも問題の内容を書き込む。

その後、未解決な箇所、新たな危険箇所での解決策を話し合う。

最後に、テーブルマネージャーと記録係が主導して、班ごとの話し合いの内容を模造紙にまとめて書き込む。



図 1-27 班における議論のまとめの例（新潟市提供）

(4) 全体発表：班ごとの議論の内容の共有

班ごとの議論の内容を参加者全体で共有するため、全体発表の時間を持つ。

まとめの模造紙を貼りだし、各班の代表者が内容を発表する。

(5) 講評

班ごとの議論の内容をもとに、全体の総意となりそうな内容や今後検討が必要な内容等を最後にとりまとめる。

5.2.3. 今後の予定

今後のスケジュールを参加者に知らせ、継続して通学路の安全対策に関わる意識を醸成する。

5.3. ワークショップ実施後

- ◇ 第4回ワークショップの内容を、参加者、参加者以外で共有できるようにまとめる。
- ◇ 第4回ワークショップで挙げられた課題について、現状を正確に把握し対策案を検討するため、客観データを集める
- ◇ 検討対象とする対策案のメニューを準備する。

5.3.1. 地域全体への実施方針の周知、意見聴取

(6) ワークショップ内容のまとめ

第4回ワークショップで議論された内容を、参加者だけでなく、参加していない人にも伝えられるよう、まとめる。

ワークショップ開催中に各班の議論で、模造紙に書かれた内容をデータ化する。

5.3.2. 一般市民向け資料の作成

地域全体にワークショップで実施された内容や議論の内容を周知するため、読みやすくまとめた資料を作成する。作成した資料は、自治会等を通じて配布する。

5.3.3. 交通問題に関する客観データの取得

第4回ワークショップで未解決の課題や新たな危険箇所について意見が出された場合、客観データから実態を把握し、実施可能性のある対策案の検討をする材料とする。

また、客観データを元に、各課題のための対策案を関係者で議論し、検討対象とする対策案のメニューを必要に応じて実施する。

これ以降は第2回のワークショップに向けた検討（P15）からの内容と同様であるので、そちらを参照いただきたい。

【付録】

付録 1 実施準備

付録 1.1 開催案内

〇〇〇小学校校長 様

〇〇市〇〇課 〇〇〇 (担当課長名等)

交通安全に関する勉強会の開催について (依頼)

平素より、市政についてご理解、ご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

現在、通勤時間帯の通過交通の問題に伴う通学時の児童の増大など地域の交通状況を踏まえ、生活道路、とりわけ通学路の交通安全確保に向けた取り組みを進めるため、地域の皆様と一緒に考えていきたいと考えています。

つきましては、生活道路（通学路）の交通環境のあり方を一緒に考える勉強会（ワークショップ）を下記のとおり開催いたします。

ご多忙のおり大変恐縮ですが、ご出席くださいますようお願い申し上げます。

記

1. 開催日時 平成〇年〇月〇日 (〇) 午後〇時から (2時間程度)
2. 開催場所 〇〇〇 [別紙参照]
3. 内 容 生活道路の交通安全に関する講演・グループディスカッションなど (予定)

【担当】

〇〇市 〇〇課

担当：〇〇

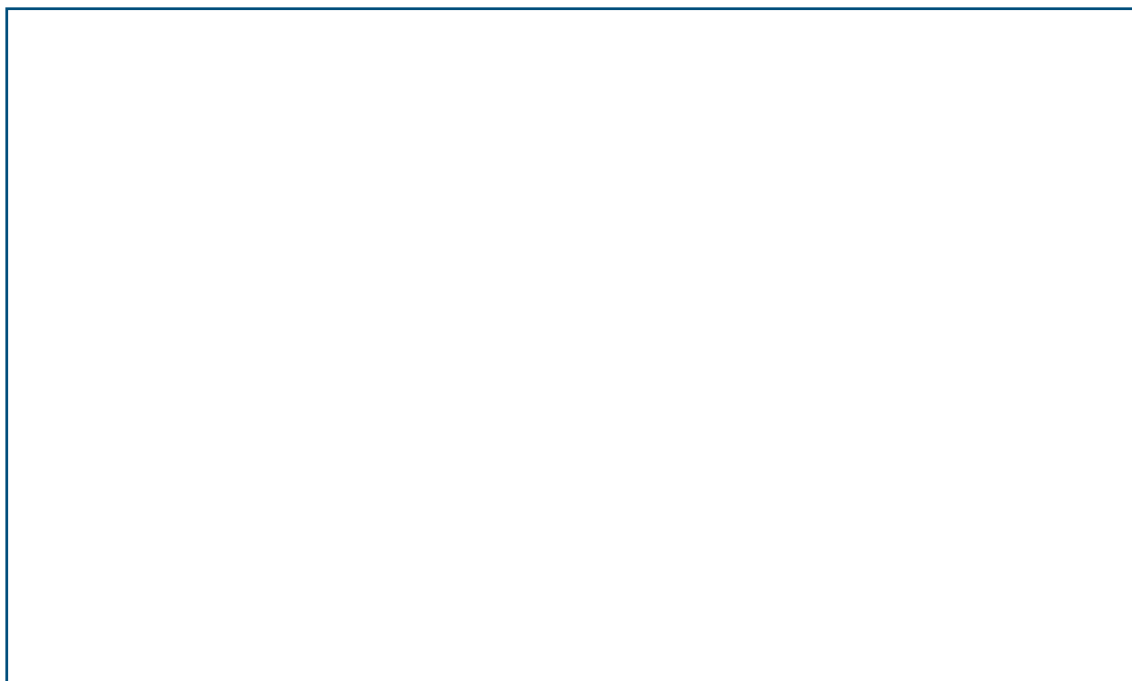
〒〇〇 〇〇

TEL：***-***-****

FAX：***-***-****

〔別紙〕

会場 案内図



日時：平成○年○月○日（○）○時～（2時間程度）

場所：○○○○

○ 参加される皆様へのお願い

駐車場を設けておりませんので、車でのご来場はご遠慮ください。

正面玄関より、案内看板に従って会場までお進みください。

玄関にスリッパをご用意しています。

会場において必要な注意事項を
記述する

付録2 第1回ワークショップ

付録2.1 第1回ワークショップ進行案

■ 目的

テーマ1：通学路（交通環境）が変わることを契機として、生活道路のあるべき姿を目指す

【ビジョン共有】

テーマ2：通学路の現状【課題の抽出、不明点の洗い出し】

→各主体が何をしているか？（*学校、地元見守りボランティア、警察、道路管理者）

例：*見守りボランティアの配置ってどうなっているの？

→今後、確認すべき内容を洗い出し

例：通過交通は、どうなっているの？

例：危険個所の洗い出し（ETC2.0による急ブレーキ箇所、速度）

テーマ3：今後、各主体でできることは？【手段の検討】

→例：【地元】セーフティスタッフの配置計画、後継者育成

例：【警察】交通規制（ゾーン30）

例：【道路管理者】歩道、ハンプ等の整備

例：【学校】児童教育、マップづくり、中学生との集団登校

■ 日時

平成〇年〇月〇日（〇）〇時～〇時（2時間程度）

■ 場所

〒***-****

〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇

■ 参加予定者一覧

関係機関ごとに参加予定者リストを作成。

参加主体			参加予定数
小学校 関係者	***小学校		
	校長		
	教頭		
	安全担当教員		
	***小学校区交通安全推進協議会		
***小学校PTA	Pat	会長、4役、関係部長	
中学 地元 関係	***中学校		
	教頭		
	コミュニティ協議会		
	**地区自治会	自治会長	
	***小学校見守りボランティア		
小計（学校～地元）			〇〇名
国	道路管理者		
大学			
県	***警察署		
	道路管理者		
	教育委員会		
市			
小計（国～市）			〇〇名
合計			〇〇名

■ テーブルマネージャー、記録係配置

班ごとにテーブルマネージャー、記録係の氏名を記載する。

	テーブルマネージャー	記録係
1班		
2班		
3班		
4班		
5班		

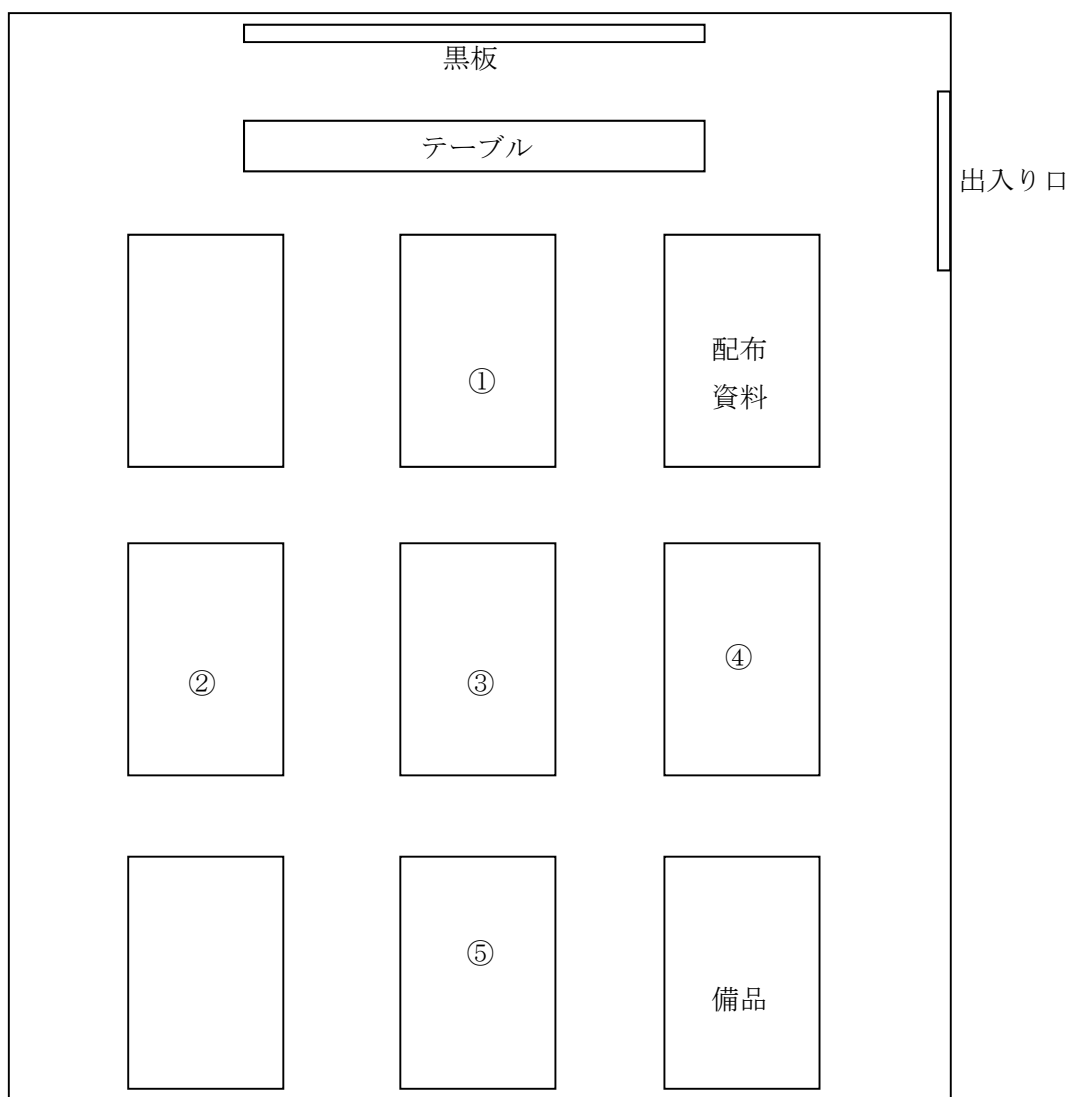
※なるべく立場の異なる人で班を構成する。人数は全員が発言できるように最大10名とする。

■ 会場配置図

会場レイアウトを作成する。以下の配置は一例

5テーブルを想定（臨機応変に対応）

会場配置の例



■ 準備品リスト

準備品リストを作成し、担当を確認する。以下のリストは一例。

使用場所	名称	数量	準備担当			
			市〇〇課	〇〇小学校	学校備品	大学等協力者
会場	机 (大)	14			○	
	机 (小)	4			○	
	椅子	87			○	
	長机	1			○	
	ホワイトボード・マーカー	1			○	
	スクリーン	1			○	
	プロジェクター	1	○		○	
	延長コード	1	○			
	パソコン (説明用)	1	○			○
	デジタルカメラ	2	○			○
	指し棒	1	○			
	延長コード	1	○			
	ワイヤレスマイク	2		○		
	スピーカー	1		○		
	ドラム式延長コード	1		○		
	軽食・お菓子	適量				○
	ジュース・お茶	適量				○
	テーブルクリーナー	2	○			
	ビニール袋 (ごみ袋)	10	○			
	班テーブル	通学路安全マップ (A1 版)	10	○		
通学路安全マップ (A3 版)		100	○			
付箋紙 ピンク□7.5cm		20	○			
付箋紙 青□7.5cm		20	○			
付箋紙 黄緑□7.5cm		20	○			
付箋紙 黄色□7.5cm		20	○			
油性ペン カラー ※机に裏写りしないもの (例：三菱プロッキー等)		10セット	○			
班名表示		10	○			
模造紙白 A1 版 ※罫線があるとよい		10	○			
受付	個人名札用のシールシート	15	○			
	名簿 (記入用紙)	10	○			
	記名用ボールペン	10	○			
	次第	100	○			
玄関・廊下	案内板	5			○	
	案内表示の紙	5				
	スリッパ	適量			○	
	玄関前ブルーシート (靴置き場)	1			○	
その他	WS 会場配置図	20				

■ ワークショップのプログラム(18時開始、2時間程度の例)

0) 集合(18:00) (集合場所、会場名)

1) 全体挨拶(10分程度)

- ◇ ○○小学校校長先生
- ◇ ○○地元代表(見守りボランティアなど)
- ◇ WSの目的の説明(行政)

2) 交通安全に関する講演(20分程度)

- ◇ 交通安全に関する講演(行政、専門家等)

3) 班ごとのグループディスカッション(1時間程度)

① 自己紹介(名前、住まい等)(5分程度)

② 全体説明:WSの方法・ルールの説明(10分程度)

※以上までの時間は短くてもよい。余った時間は議論の時間とする。

③ 通学路の現状:問題点と改善案の抽出(20分程度)

- ◇ テーブルごとに大きな地図を用いて、皆さんの意見を書いたポストイット(付箋)を貼ったり、地図に書き込んだりしていく。
- ◇ 班で意見をまとめる。

④ 手段の検討(15分程度)

- ◇ テーブルごとに大きな地図を用いて、皆さんの意見を書いたポストイット(付箋)を貼ったり、地図に書き込んだりしていく。
- ◇ 今後、各主体でできることについて、班で意見をまとめる。

⑤ 班の意見をまとめる(10分程度)

- ◇ 班の意見を模造紙にまとめる。
- ◇ 班の発表タイトルを決める。

4) 全体ディスカッション(25分程度)

- ◇ 班の代表者による発表
- ◇ 質疑応答
- ◇ まとめ

5) その他、終了・解散(5分程度)

プログラムの詳細

3) グループディスカッション(60分程度、以下時間進行には一例を記載)

① 自己紹介(5分程度)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
18:30 ~18:35	<グループ顔合わせ> テーブルマネージャー、参加者の自己紹介	
進め方の例 (テ: テーブルマネージャー、記: 記録係)		
<p>まずは、全員のネームプレートを見ながら全員に自己紹介を促す。</p> <p>テ 「それでは、今日は第一回ということなので、まずは簡単に自己紹介をしましょう。」</p> <p>テ 「私は○班のテーブルマネージャーを務める○○と言います。よろしくお願いします。」</p> <p>記 「私は○班の記録係を務める○○と言います。よろしくお願いします。」</p> <p>テ 「簡単にどこの地区にお住まいかとお名前をお願いします。それでは○○さんから、お願いします。」</p> <p>テ 「はい、次は○○さんお願いします。」</p>		

② 全体説明: WSの方法、ルールの説明(10分程度)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
18:35~18:45	<ディスカッション準備> ワークショップのルールを説明する。	
進め方の例 (テ: テーブルマネージャー)		
<p>テ 「それでは、WSのルールについて説明します。」</p> <p><WSのルール></p> <p>① 他人の意見やアイデアを否定、非難するような発言は控え、自分とは違った考え方や視点も大切にしましょう。</p> <p>※テ: 違う考えを述べるのがいけないのではなく、あくまで否定するような発言を抑える旨を説明します。また違う考えについてはその理由も述べるようお願いします。</p> <p>② 発言にあたっては、なるべく専門用語の使用は避けましょう。もし、どうしても使用する場合には、みんなにもわかるように解説しましょう。</p> <p>③ なるべく多くの方が議論に参加できるように、発言はできるだけ短く簡潔にするように心がけてください。</p> <p>④ 話し合いの中で、疑問点も出てくると思います。テーブルマネージャーが答えられないものについては周りのスタッフが答えさせていただきます。</p> <p>最後に、「第1回なのでみなさんの名前を覚えていくためにも、できるだけ発言の前に名前を言うようにしていきましょう」と伝える。</p>		

③通学路の現状:問題点と改善案の抽出(20分程度)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
18:45 ~19:05	<p><グループ意見交換></p> <ul style="list-style-type: none"> 意見を一人ずつ発表してもらい、地図上にポストイットを置く。 議論の中で新たに気づいた点があれば付け足す。 どのように改善されるとよいか考えてもらう。 	<p>ポストイットは、●●●(ピンク)、○○○(青)、□□□(黄緑)、高齢者や子供の視点(黄色) ※項目別に色分けすると良い</p>

進め方の例(テ:テーブルマネージャー、記:記録係)

現状の把握

テ「*小学校周辺の交通安全について、現状の課題や今後想定される課題、既に取り組まれていることについて確認していきましょう。ご発言の前には、どの視点(自動車、自転車、歩行者、高齢者、子供)からの意見であるかを言うようにしてください。では○○さんからお願いします。」

一人ずつ順番に発表してもらう。

※参加者が意見発表しているときは、**笑顔とうなずき**を忘れずに。

※発表者と同意見を発表途中に言う参加者がいた場合は、それぞれ順番に発表してもらう。

記:発表していただいた意見をポストイットに書き写す。地図上の問題のある地点に、シールやペンで印をつけてポストイットを置く。

※色分け:●●●(ピンク)、○○○(青)、□□□(黄緑)、高齢者や子供の視点(黄色)

※似たような意見はまとめて、多く出される意見は書き出しておくでまとめやすい。

疑問点、今後確認すべき内容の洗い出し

テ「次に、これまで挙げられた課題を参考に、疑問点や、今後確認が必要なことがらについて、確認していきましょう。では○○さんからお願いします。」

意見が偏る場合は、他の視点からの意見を促してみる。

テ「○○の視点ではこのような場所が危険ということであるが、他の視点で考えてみるとどうですか?」

※テ:ただし、危険箇所の意見を吸い上げることが目的なのですべての立場(自動車、自転車、歩行者、高齢者、子供)からの意見がでなくても、無理に聞く必要はない。

④手段検討(15分程度)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
19:05 ～19:20	<p>＜グループ意見交換＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 意見を一人ずつ発表してもらい、地図上にポストイットを置く。 ・ 議論の中で新たに気づいた点があれば付け足す。 ・ どのように改善されるとよいか考えてもらう。 	<p>ポストイットは、●●●(ピンク)、○○○(青)、□□□(黄緑)、高齢者や子供の視点(黄色)</p>
<p>進め方の例 (テ:テーブルマネージャー、記:記録係)</p>		
<p>手段の検討</p> <p>テ「それでは次に、さきほどあげていただいた課題について、対策案が考えられないか、確認していきましょう。ご発言の前には、どの視点(自動車、自転車、歩行者、高齢者、子供)からの意見であるかを言うようにしてください。では○○さんからお願いします。」</p> <p>一人ずつ順番に発表してもらう。</p> <p>※参加者が意見発表しているときは、笑顔とうなずきを忘れずに！！</p> <p>※発表者と同意見を発表途中に言う参加者がいた場合は、それぞれ順番に発表してもらう。</p> <p>記：発表していただいた意見をポストイットに書き写す。地図上の問題のある地点に、シールやペンで印をつけてポストイットを置く。</p> <p>※色分け: ●●●(ピンク)、○○○(青)、□□□(黄緑)、高齢者や子供の視点(黄色)</p> <p>※似たような意見はまとめて、多く出される意見は書き出しておくでまとめやすい。</p>		
<p>ファシリテーター 各班の状況を見て、とりまとめを始めるよう促す。</p>		

⑤班の意見をまとめる(10分程度)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項																								
<p>19:20 ～19:30</p>	<p>・ 模造紙を用いてグループの意見をまとめていく。</p> <table border="1" data-bbox="411 405 847 801"> <tr> <td colspan="3">1班：交通事故ゼロを目指して</td> </tr> <tr> <td></td> <td>問題点</td> <td>対策案</td> </tr> <tr> <td>自動車</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>自転車</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>歩行者</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>...</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3">◎今後確認すべき内容</td> </tr> <tr> <td colspan="3">.....</td> </tr> </table> <p>模造紙活用イメージ</p>	1班：交通事故ゼロを目指して				問題点	対策案	自動車			自転車			歩行者			...			◎今後確認すべき内容					<ul style="list-style-type: none"> 意見交換で出た意見の中で、グループ内で最も言いたい要点を確認しながら、模造紙にまとめていく。 模造紙にまとめていくときは、できるだけ発表者が発表しやすいようにまとめていく。
1班：交通事故ゼロを目指して																										
	問題点	対策案																								
自動車																										
自転車																										
歩行者																										
...																										
◎今後確認すべき内容																										
.....																										

進め方の例 (テ:テーブルマネージャー、記:記録係)

地図上に示したポストイットを模造紙に集約し要点をまとめていく。

記: 模造紙に要点をまとめていく。模造紙に要点を集約していくときは、発表時に見えなくなるので、文字が小さくならないようにあまり多くの意見(細かい意見)を書かないようにする。できるだけ、最も言いたい要点(まとめられる意見はまとめる)だけ書くようにする。

テ「それでは、さまざまな意見が出ましたが、これらの意見の要点をまとめていくため、模造紙の方へ集約していきましょう。」

テ「先ほど出していただいた意見では、〇〇、〇〇、〇〇のようにまとめられそうであるが、班の意見としてはこのようなまとめでよろしいですか？」

まとめ終わったら、班の発表タイトルを決める。

テ:「この班の発表にタイトルをつけましょう。アイデアやキーワードを挙げていただけますか？」

※例: 交通事故ゼロを目指して、安心して歩ける通学路に、などなど

※タイトルが決まったら、模造紙の上部に書き込む

グループの中で全体発表の代表者を一人決める。

テ「それでは、このグループで発表する人を決めましょう。誰か発表していただける方はいらっしゃいませんか？」

発表していただける方がいた場合

テ「それでは、〇〇さんにお願ひしましょう。地図で場所を示しながら発表を行ってください。」

誰もいなかった場合

テ「誰もいないようであるので、今回は〇〇さんにお願ひしたいと思います。よろしくお願ひします。発表の際は、地図で場所を示しながら発表を行ってください。」

4)全体ディスカッション(25分程度、班の数に応じて時間を配分する)

班ごとの発表

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
19:30 ～19:50	<p><班ごとに発表></p> <ul style="list-style-type: none"> ・班の代表の方に班でまとめた意見を発表してもらい、質疑応答を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・議論で活用した地図と模造紙を前に貼り出す。(テ、記) ・全体発表の記録は、記録係、テーブルマネージャーが行う。 ・地図・模造紙は写真で記録(記)

進め方の例(ファ:ファシリテーター テ:テーブルマネージャー、記:記録係)

議論で活用した地図と模造紙を、前の方に貼り出す。(テ、記)

必要であれば、プロジェクターの準備(全体補佐)

ファ「それでは1班から発表していきましょう。よろしくお願いします。」

ファ「ありがとうございました。ちょっと確認させていただきます。1班の意見では～ということですね?では1班の発表について質問はありませんか?」

質疑応答が終わった後、すみやかに次の班の地図と模造紙に交換する。

ファ「次に、2班お願いします。」

ファ「ありがとうございました。確認させていただくと、2班のご意見は～ということですね?2班の発表について何か質問はありませんか?」

→最後の班まで続ける

全体でのディスカッション

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
19:50 ～19:55	<ul style="list-style-type: none"> ・各班の発表についての感想と、第1回WSのまとめ(専門家等)。 	

進め方の例(ファ:ファシリテーター)

全ての班の発表が終了したら、それぞれの班の発表について感想と第1回WSのまとめを発表する。:質疑応答

ファ「それぞれの班からさまざまな意見が出されました。普段利用している住民の方だから気づくような問題点なども聞くことができ、大変充実した議論が行えたと思います。」などなど。

※行政や警察に対する質問が出た場合

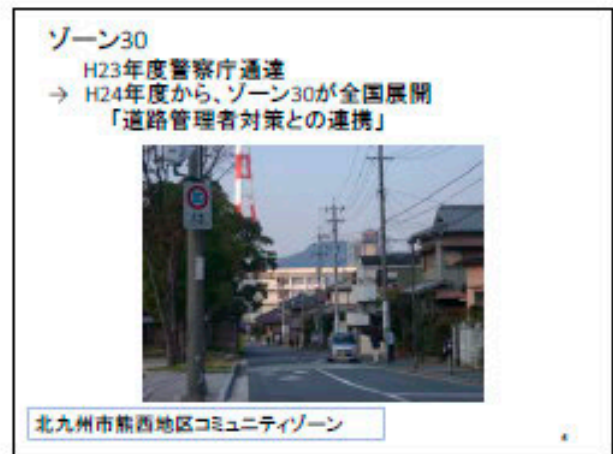
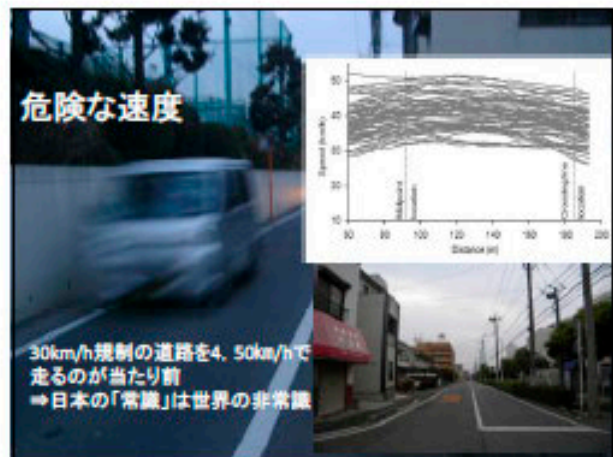
ファ「質問については事務局の方々に説明していただきましょう。」

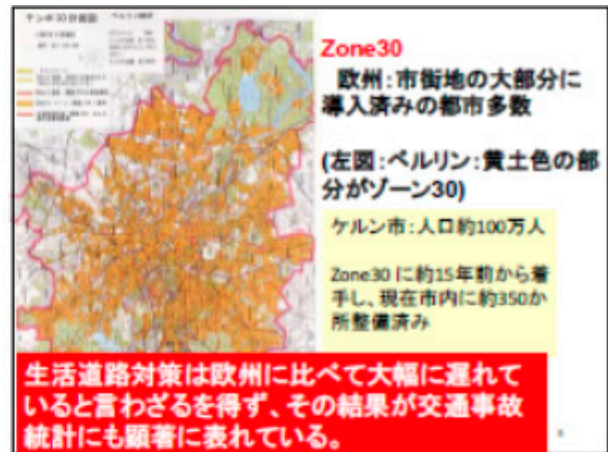
ファ「それでは、〇〇さんに本日のWSについて総評をいただきたいと思います。お願いします。」

第2回WSの説明(5分程度)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
19:55 ～20:00	第2回WSについての説明(行政)	

付録 2.2 生活道路の交通安全に関する講演資料





凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準(抜粋)
平成28年4月1日施行 国土交通省道路局

第1章 総則

1-3 凸部等の設置に関する基本方針

(1)生活道路において、歩行者又は自転車の安全な通行を確保するため、必要に応じて凸部等を効果的に設置し、自動車の速度を十分に減速させるとともに、自動車の通行を安全性の高い幹線道路等へ誘導するよう、努める。

(2)凸部等の設置にあたっては、車両の安全な通行及び歩行者安全かつ円滑な通行が助けられないことがないように留意する。

凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準(抜粋)平成28年4月1日施行 国土交通省道路局

第2章 計画

2-1 対象とする道路

生活道路において、次のいずれかに該当する場合は、沿道の状況等を踏まえ、必要に応じて、凸部等を設置する。

- 1)歩行者又は自転車の事故が多発している道路
- 2)自動車の速度が高い道路
- 3)通過交通が多い道路
- 4)急減速等が多発している道路
- 5)その他、地域において凸部等の設置が必要と認められる道路

凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準(抜粋)
平成28年4月1日施行 国土交通省道路局

2-2 設置計画

凸部等の設置にあたっては、計画区域を設定し、設置箇所及び種類について、計画することが望ましい。

(1)計画区域の設定

凸部等の設置の効果をもとめ、幹線道路等で区画された区域や、個別の抜け道の起点から終点までの区間等、凸部等の設置を一体的に計画すべき範囲(以下、「計画区域」という。)を設定する。

出典：生活道路における物理的デバイス等検討委員会(第3回) 配付資料

凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準(抜粋)
平成28年4月1日施行 国土交通省道路局

(3)種類の選定
凸部等の種類は、道路、交通、沿道の状況等を踏まえて選定する。

	車路部	交差点部
凸部		
狭窄部		
屈曲部	(一方通行) 	

凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準(抜粋)
平成28年4月1日施行 国土交通省道路局

第3章 構造
3-1 凸部

(3)速度が1時間につき30キロメートルを超えている自動車を十分に減速させる場合には、凸部の構造は次による。

- 1)凸部の高さ
10センチメートルを標準とする。
- 2)傾斜部の縦断勾配
平均で5パーセント、最大で8パーセント以下を標準とする。
- 3)傾斜部の形状
凸部を設置する路面及び平坦部とのすりつけ部を含め、なめらかなものとする。
- 4)平坦部の長さ
2メートル以上を標準とする。

凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準(抜粋)
平成28年4月1日施行 国土交通省道路局

高さ 10cm

平坦部 2m

出典：生活道路における物理的デザイン検討委員会(第3回) 配付資料

凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準(抜粋)
平成28年4月1日施行 国土交通省道路局

2)傾斜部の縦断勾配
平均で5パーセント、最大で8パーセント以下を標準とする

傾斜部 平均5% 最大8%以下 平坦部

出典：生活道路における物理的デザイン検討委員会(第3回) 配付資料

狭い日本の道路
歩道がない道路への設置もありうる。
→車いす使用者を含む歩行者への対応が必要
⇒道路のバリアフリー基準
「縦断勾配：5%以下 やむを得ない場合8%以下」

凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準(抜粋)
平成28年4月1日施行 国土交通省道路局

2)傾斜部の縦断勾配
平均で5パーセント、最大で8パーセント以下を標準とする

車いすでの通行に支障がないことを実証済み

凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準(抜粋)
平成28年4月1日施行 国土交通省道路局

3)傾斜部の形状
凸部を設置する路面及び平坦部とのすりつけ部を含め、なめらかなものとする。

○ なめらか × 不連続

▶ 騒音・振動
すりつけ部をなめらかにすることで、騒音・振動を抑えられることが確認されている。内輪パンなど、道路面とのすりつけが不連続であると、騒音が発生する可能性が高い。

○なめらかな形状として、サイン曲線形状などが考えられる。

出典：生活道路における物理的デザイン検討委員会(第3回) 配付資料



沖縄県浦添市仲西小学校前で実施中のハンプ実験
(長さ6m 平坦部2m)
好評につき、本格実施に移行(2015年8月)

28

浦添市仲西小学校 本格設置ハンプ



29

サインハンプによる交差点手前のハンプ



埼玉県上尾市

30



名古屋市中川区

サインハンプによるスムーズ横断歩道

31

スクールゾーンのバリケード



スクールゾーンの入口で、交通規制時間帯に地元住民などのボランティアが毎日出し入れするバリケード(いわゆる「うま」)



時間規制が著る無害化した例

トラブルの例

- 「うま」: 違法車両が動かして通過すると、後続車両が続々と進入してしまう
- 「うま」を死守しないし設置しようとする地元住民と違法車両の間のトラブル

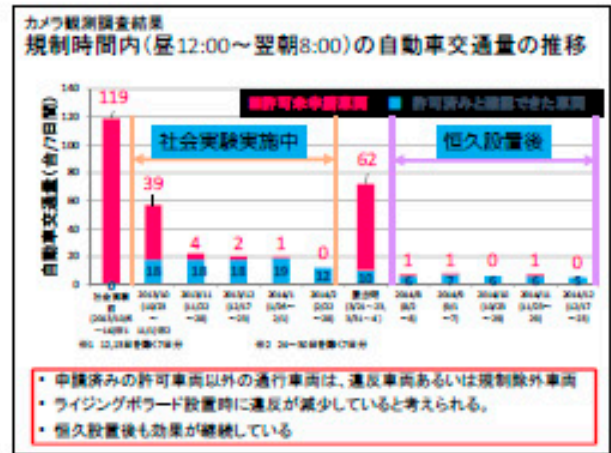
32

ライジングボラードへの期待



フランス・ストラスブールの小学校前の道路

33



IATSS型ソフトライジングボラードのその後の展開



2015年4月 岐阜市長良川プロムナード

通学路への設置を前提とする簡易型ライジングボラード



通学路点検およびそれに基づく対策が全国で実施されている

ただ、対策内容および検討プロセスが未確立

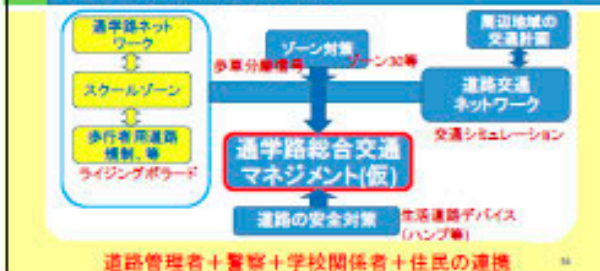
総合的施策を確立し通学中の事故根絶を目指すべき！

H27年度からの3年間で、「通学路総合交通マネジメント(案 仮称)」の確立を目指す

亀岡 事故現場

通学路総合交通マネジメント(案 仮称)

- 通学路+スクールゾーン+交通規制の有機的連携
- 周辺地域の交通計画の一環として検討
- 周辺道路の交通ネットワークの中での検討
- 最新デバイスの活用(ライジングボラード、生活道路デバイス)
- 道路管理者、警察、学校の連携



通学路とまちづくり

- 学校の周辺には、公共施設・民間施設、様々な施設が存在
 - コンパクトシティ・歩いて暮らせるまちづくりの方向性
 - さらに、学校自体を複合化しつつ、また学校の周囲に施設を集約しようとしている
 - 一方で、これらは、学校周辺にいろいろな交通を集中させる可能性
 - このため、次のような検討が必要では？
 - 学校周辺の自動車交通から通過交通は排除
 - 目的地がある交通や居住者の交通を供しつつ通学路を安全にするための歩車共存対策
- ⇒これらを通学路総合マネジメントに盛り込む。

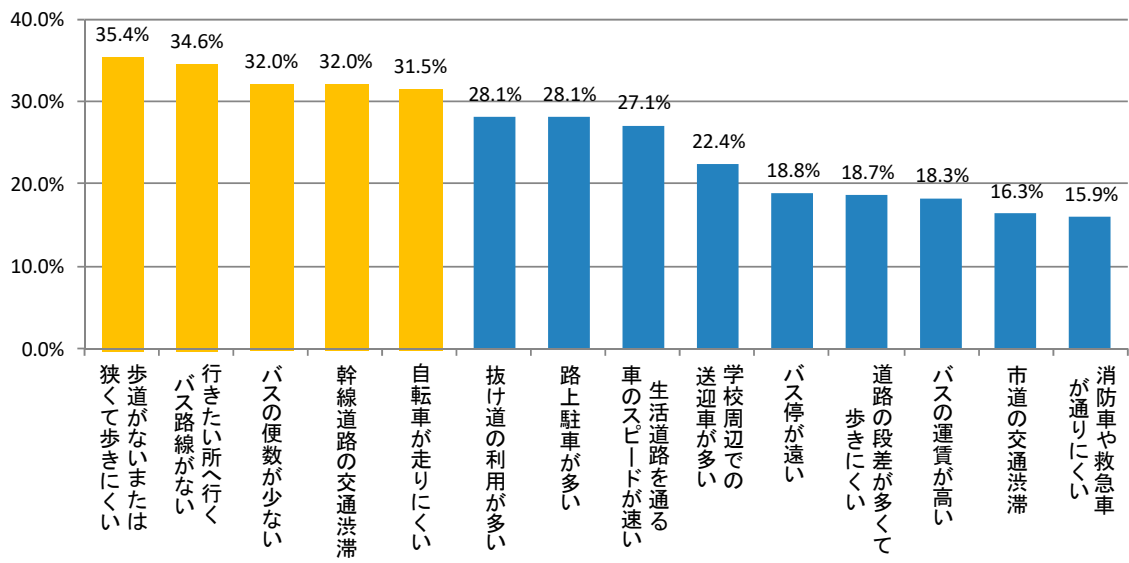


付録 2.3 地域の交通状況等の説明

- 幹線道路の渋滞を避け、生活道路に通過交通が流入し、生活道路でも車対歩行者の事故が発生
- 学校周辺の生活道路では送迎交通も目立つ、園児・児童との交錯が問題
- 夏休みになると、幹線道路の渋滞が緩和



- 生活道路について、歩道がない、抜け道利用、路上駐車、車のスピード、学校周辺の送迎について、問題と思っている人が一定水準存在



出典：浦添市交通基本計画

付録 2.4 第1回ワークショップ 意見集約結果

各班でどのような意見がでたのか、一覧表を作成する。

方針	1班	2班	3班	4班	5班	対策案
①歩行者・子ども・高齢者の安全性の向上	○	○	○		○	・通学時間帯の交通規制による通過交通の抑制
	○	○	○	○	○	・ライジングボラードの設置による規制遵守の強化
	○	○				・ハンプの設置による自動車の速度抑制
			○	○		・横断歩道の増設
	○			○		・押しボタン式信号機の設置
	○	○	○	○		・セーフティスタッフの増員・指導強化・配置の考慮
	○				○	・中学校の中を歩かせる
		○				・街灯を増やす・街灯の工夫（色をブルーにする等）
②自動車・自転車運転者への注意喚起			○	○	○	・道路のカラー舗装（路肩の緑色塗装等）
		○	○	○		・通学路であることをわからせる（看板設置等）
		○		○		・「速度落とせ」等の注意喚起の看板・標識の設置
					○	・警察による取り締まり強化
③視認性の向上			○			・道路上の障害物（放置自転車、植木鉢等）の撤去
④交通安全の周知			○	○	○	・交通マナーを守らせる（勉強会等）

付録 2.5 一般市民向け資料

目録

平成29年9月10日 発行

「第1回日和小学校移転に伴う交通安全対策ワークショップ」を開催しました！

平成29年4月に、赤立町日和小学校の校舎が移転することに伴い、通学路の変更や、新校舎周辺での上下校生の増加が見込まれます。これを契機に、通勤時間帯の通学交通や通学路設定など地域の交通環境を踏まえ、生活道路と日和小学校の通学路を安全に確保する取り組みを進めるため、日頃から生活道路の様子をご存じの地域の皆様をはじめ、学校・警察・国・市などが連携し、生活道路（通学路）の交通環境のあり方を考えるワークショップを開催し、意見を交わしました。

このたび、今後のワークショップでの議論を深めたいため、開催したワークショップの内容を地域の皆さんにお知らせすることを目的に「かわら版」を作成しました。

今後も、引き続きワークショップの開催後など節目毎に発行します。

※1 ワークショップとは
参加者同士で共同作業や意見交換しながら、問題を深め議論をする、まちづくりへの積極参加の方法です。

＜ 第1回 日和小交通安全対策ワークショップの概要 ＞

■開催日時：平成29年7月6日（水）18時～20時

■開催場所：新沼町の新沼郡中学校

■内 容：
○生活道路の交通安全に関する講演
○前ごとの議論（質問・回答）
○全体発表

■出席者：日和小学校、PTA、交通交通安全推進員、新沼郡中学校、日和小小セーフティスタッフ、コミュニティ協議会（NPO・N-GO）、関係自治会、埼玉大学、新沼総合大学、（公財）国際交通安全協会、新沼中央公民館、国土交通省、新沼庁



写真1：前ごとの議論では、通学路を踏まえ、問題点を話し合いました。



写真2：（右側の全体発表の様子）校舎の移転を物色した意見が発表されました。

日和小交通安全対策ワークショップ かわら版 第1号

発行 新沼中央公民館 編集 国土交通省 監修 新沼郡中学校 協賛 新沼中央公民館 日和小学校

写真もご覧ください

生活道路の交通安全に関する講演

埼玉大学の久保田教授による講演では、生活道路における自動車の抜け道利用の危険性等について説明があり、その対策として右折通車歩行者や右折通車歩行者で導入されているソフトライジングボラード^{※1}やハンブ^{※2}等が紹介されました。

※2 ライジングボラードとは…



敷設をはじめ、通行規制遵守のために広く普及している自動機式の安全の道具。市庁では柔らかい弾力性ボラードを導入

※3 ハンブとは…



車道の道幅に高低差を設けるための道路上の凸部。写真3：ソフトライジングボラード 写真4：ハンブ

ワークショップの議論で挙げられた主な意見

前ごとの議論では、「自動車」「自転車」「歩行者」などの視点から話し合いが行われました。問題点については、飲食移動先送りの一方通行の道路（通称 歩道側道）で自動車交通量が多く、スピードが速い現状を踏まえ、今後多くの児童が通行することが想定されることから、安全対策が必要であるという意見が各所共通でありました。また、通学路の状況確認などの地域調査が必要であるといった意見もありました。

視点	問題点	対策案
自動車	・交通量の多い、幅が狭い道路が多い ・速度 20 kmの速度規制が気づかない ・小学校移転先の前の一方通行道路 などの交通量が多く、スピードが速い	・違法駐車や歩道側道側を通行 ・違法駐車を道路にスペースを確保する ・通学時間帯に通行規制を行う ・ライジングボラードを設置する
自転車	・交通マナーを守らない （歩道側道、など）	・学校や交差点での危険を回避する
歩行者	・歩道が狭い ・速度が速い ・視界が悪い	・歩道幅を確保する ・視界を確保する ・視界を確保する
その他	・セーフティスタッフ不足（後者が付 もなし、など）	・セーフティスタッフを増やす （地域住民の協力が必要）

第2回ワークショップを開催します！

- 内容：具体的な交通安全対策の実施方針等について
- 開催日時：平成29年9月5日（月）18時～20時
- 開催場所：新沼市立新沼郡中学校 1階ラウンジルーム
申込に関するお問い合わせ：（株）中央建設コンサルタント 029-223-7410

「第1回牧港小通学路ワークショップ」を開催しました！

浦添市では、関係機関が連携して、児童生徒が安全に通学できるように通学路の安全を確保していくことを目的として、平成28年9月に「浦添市通学路安全プログラム」を策定されています。

これを契機に、地域の皆様の生活道路と日和小通学路の安全を高める取り組みを進めるため、日頃から通学路の様子をご存じの地域の皆さまをはじめ、学校・警察・市などと連携し、通学路の交通環境のあり方を考えるワークショップを開催し、意見を交わしました。

このたび、今後のワークショップでの議論を深めたいために、開催したワークショップの内容を地域の皆さんにお知らせすることを目的に「かわら版」を作成いたしました。

今後も、引き続きワークショップの開催後など節目毎に発行し配布いたします。

※ワークショップとは
参加者同士で共同作業や意見交換しながら、問題を深め議論を行う住民参加型のまちづくりを行うための方法の一つです。

（第1回 牧港小通学路ワークショップの概要）

■開催日時：平成29年12月10日（金）午後6時～8時

■開催場所：浦添市立牧港小学校

■内 容：
○通学路の交通安全対策に関する講演
○前ごとの意見交換（問題点・対策案）
○全体発表

■出席者：牧港小学校、牧港幼稚園、交通ボランティアの方、関係自治会、浦添市、沖縄総合事務局、埼玉大学、琉球大学、国際交通安全協会、中央建設コンサルタント



◆前ごとの意見交換では、地図も活用し、問題点を話し合いました。



◆意見交換の結果も、各所で発表されました。

牧港小通学路ワークショップ かわら版 第1号

編集 公民館協賛会 監修 国際交通安全協会

写真もご覧ください

通学路の交通安全対策に関する講演

埼玉大学の久保田教授による講演では、生活道路や通学路における事故の実態や、全国的な動向などについて説明があり、その対策として浦添市立牧港小学校に導入されている自動機式歩行者や右折通車歩行者で導入されているソフトライジングボラード^{※1}やハンブ^{※2}等が紹介されました。

※2 ハンブとは…



車道の道幅に高低差を設けるための道路上の凸部

※1 ソフトライジングボラードとは…



敷設をはじめ、通行規制遵守のために広く普及している自動機式の安全の道具。国庁では、柔らかい弾力性ボラードを導入

ワークショップの意見交換であげられた主な意見

前ごとの、「自動車」「自転車・歩行者」などの視点から意見交換が行われました。問題点については、正門前の私道の送迎交通の問題、周辺に通学路での抜け道利用、新通学路の視界などがあげられ、通学路対策が必要であるという意見が各所の意見としてありました。

視点	問題点	対策案
自動車	・通学路の送迎交通（交通量、走行速度） ・駐車車両が多い ・送迎車両（小学校、幼稚園、保育園）	・ハンブの設置 ・駐車場の取替 ・送迎の指導
自転車・歩行者	・国道58号の横断歩道時間が短く危険（送り迎えの一因） ・立体交差の左折ブレイクが危険 ・小さな信号交差点の左折が危険 ・歩道が設置されていない	・歩道時間の調整 ・交差点改良 ・横断歩道橋 ・歩道分離信号

第2回ワークショップを開催します！

- 内容：牧港小周辺の具体的な通学路の対策方法等について
- 開催日時：平成29年2月28日（火）18時～20時
- 開催場所：浦添市立牧港小学校
申込に関するお問い合わせ：（株）中央建設コンサルタント 098-877-0302

58

「第1回港川小通学路ワークショップ」を開催しました！

浦安市では、関係機関が連携して、児童生徒が安全に通学できるように通学路の安全を図っていくことを目的として、平成28年4月に、「浦安市通学路安全プログラム」を策定されています。

これを契機に、地域の各種の生活道路と併せて通学路の安全を高める取り組みを進めるため、日頃から通学路の様子をご存知の地域の皆さまをはじめ、学校・警察・市などと連携し、通学路の交通環境のあり方を考えるワークショップを開催し、意見を交換しました。

このたび、今後のワークショップでの議論を深めていくために、開催したワークショップの内容を地元の皆さまにお知らせすることを目的に「かわら版」を作成いたしました。

今後も、引き続きワークショップの開催後など節目毎に発行し配布いたします。
※ワークショップとは…
参加者同士で共同作業や意見交換をしながら、理解を深め議論を行う住民参加型のまちづくりを行うための方法の一つです。

〈第1回 港川小通学路ワークショップの概要〉

■開催日時：平成28年12月19日 午後6時～7時

■開催場所：浦安市立港川小学校

■内 容：

- 通学路の交通安全対策に関する講演
- 話し合いの意見交換（問題点・対策案）
- 全体発表

■出 席 者：

港川小学校、港川幼稚園、交通ボランティアの方々、関係自治会、浦安市、浦安市 沖縄総合事務局、埼玉大学、筑波大学、国際交通安全学会、中央建設コンサルタント



◆特別に、活発な意見交換が行われました



◆意見交換の結果を、地図や表としてまとめ、各局で発表を行いました



港川小通学路ワークショップ かわら版

第1号

裏面に気づいたこと

通学路の交通安全対策に関する講演

講師の林氏(元国土研究所研究センター)による講演では、生活道路や通学路における事故の要因や、全国的な動向などについて説明があり、その対策として浦安市立港川小学校に導入されている騒音壁や、県外で導入が始まっているライジングボラードなどが紹介されました。



- ※1 ライジングボラードは…
車両の速度抑制のための道路上の凸部
- ※2 ライジングボラードとは…
動物をはじめ、通行規制遵守のために広く普及している自動昇降式の車止めのこと
国内では、海外から有償で導入を請入

ワークショップの意見交換であげられた主な意見

同じく、「自動車」、「自転車・歩行者」などの視点から意見交換が行われました。

問題点については、正門前や裏門前の市道の送迎交通の問題、馬の通学路での徒歩利用、路上駐車、見通しの悪い場所などがあげられ、通学路対策が必要であるという意見が各局の意見としてありました。

視点	問題点	対策案
自動車	・通学路の送迎交通(交通量、歩行速度) ・駐停車車両が多い(ファウェイ) ・送迎車両(正座、裏門) ・卒業が新設されることによる送迎(駐車可能台数も大幅に減る) ・交差点の見通しが悪い ・交差点が広く、フットパッド突出車が多い	・ライプの設置 ・駐停車の取締り ・送迎の指導 ・交差点改良
自転車・歩行者	・小さな番号交差点の右折が危険 ・歩道が設置されていない	・歩道分岐信号 ・幅員再構築

第2回ワークショップを開催します！

■内容：港川小周辺の具体的な通学路の対策方法等について

■開催日時：平成29年2月27日(月)18時～20時

■開催場所：浦安市立港川小学校

※参加するお申し込み先：(株)中央建設コンサルタント 098-877-4392

付録3 第2回ワークショップ

付録3.1 第2回ワークショップ進行案

■ 目的

テーマ1：前回のWSで出していただいた意見の復習【ふりかえり】

テーマ2：交通調査結果、ETC 2.0 データ【現状把握、情報共有】

テーマ3：対策案の理解・検討【対策イメージの共有、具体案の提案】

→通行規制の実施、ゾーン30、その他各種施策についての理解。

→地点ごとの具体的な対策の議論、提案

→対策イメージのギャップをなくす

例：対策後のイメージ図が、住民の方々のイメージと合っているか、合っていなければ、どのようなイメージなのか話し合いを行ってもらう。

■ 日時

平成○年○月○日（○）○時～○時（2時間程度）

■ 場所

〒***-****

○○○○○○○○○○

■ 参加予定者一覧

関係機関ごとに参加予定者リストを作成。

付録2.1 P41 参加予定者一覧を参照。

■ テーブルマネージャー等配置

各班のテーブルマネージャー等を記載する

	テーブルマネージャー	サポーター	記録	
1班				
2班				
3班				
4班				
5班				
6班				

■ 会場配置図

会場レイアウトを作成する。

付録2.1 P42 会場配置図を参照。

■ ワークショップのプログラム(18 時開始、2 時間程度の例)

0) 集合(18:00) (集合場所を記載する)

1) 全体挨拶(5 分程度)

2) 前回のWSで出していた対策案の対応や交通調査結果についての説明(40 分程度)

※説明時間を短縮できる場合は、班ごとのディスカッションに時間を配分する

- ◇ 前回の振り返り：ファシリテーター
→第1回 WS 開催結果の一般周知用の資料を使用
班ごとのまとめについては、会場に大判プリントを掲示.
- ◇ 交通調査結果説明(18:05~18:20)
 - ・ 例) ETC 2.0 : 市役所(18:05~18:10)
 - ・ 例) 速度調査、ナンバープレート調査、交通シミュレーション : (18:10~18:20)
- ◇ 考えられる対策案について(18:20~18:40)
 - ・ 交通安全対策の一般論(18:20~18:30)
→対策案イメージ図を使用
 - ・ 例) 道路管理者による対策実施例 : 市役所(18:30~18:35)
 - ・ 例) 交通管理者による対策実施例 : 警察(18:35~18:40)
ゾーン 30、時間規制
- ◇ 全体質問 (18:40~18:45)

3) 班ごとのグループディスカッション(45 分程度)

- ① 自己紹介(名前、住まい等)(18:45~18:48)
- ② 全体説明:WS の方法・ルールの説明(18:48~18:50)
- ③ 地点ごとの対策案の提案(18:50~19:20)
 - ◇ 対策をしてほしい箇所ごとに、具体的な対策案について議論を行う。
→卓上資料「対策案イメージ図」を見ながら、議論を行う.
 - ◇ 机上の地図に地点ごとの対策案を書き込む
- ④ 班の意見をまとめる(19:20~19:30)
 - ◇ 班の意見を模造紙にまとめる.
 - ◇ 模造紙に、地点ごとの対策案、留意点や希望等を書き込む.

4) 全体ディスカッション(25 分程度)

- ◇ 班の代表者による発表
- ◇ 質疑応答
- ◇ まとめ

5) その他、終了・解散(5 分程度)

■ プログラムの詳細

3) 班ごとのグループディスカッション(40分程度、以下時間進行は一例)

① 自己紹介(3分程度)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
18:45 ~18:48	<グループ顔合わせ> テーブルマネージャー、参加者の自己紹介	
進め方の例 (テ:テーブルマネージャー)		
<p>まずは、全員のネームプレートを見ながら全員に自己紹介を促す。</p> <p>テ「それでは、今日は第二回ですがお話をスムーズに進める為に、まずは簡単に自己紹介をしましょう。」</p> <p>テ「私は〇班のテーブルマネージャーを務める〇〇と言います。よろしくお願いします。」</p> <p>テ「簡単にどこの地区にお住まいかとお名前をお願いします。それでは〇〇さんから、お願いします。」</p> <p>テ「はい、次は〇〇さんお願いします。」</p>		

② 全体説明: WSの方法、ルールの説明(2分程度)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
18:48 ~18:50	<ディスカッション準備> ワークショップのルールを説明する。	
進め方の例 (テ:テーブルマネージャー)		
<p>テ「それでは、全体で一度説明しましたが、もう一度WSのルールについて説明する。」</p> <p><WSのルール></p> <p>① 他の人の意見やアイデアを否定、非難するような発言は控え、自分とは違った考え方や視点も大切にしましょう。</p> <p>※テ: 違う考えを述べるのがいけないのではなく、あくまで否定するような発言を抑える旨を説明する。また違う考えについてはその理由も述べるようお願いいたします。</p> <p>② 発言にあたっては、なるべく専門用語の使用は避けましょう。もし、どうしても使用する場合には、みんなにもわかるように解説しましょう。</p> <p>③ なるべく多くの人々が議論に参加できるように、発言はできるだけ短く簡潔にするように心がけてください。</p> <p>④ 話し合いの中で、疑問点も出てくると思います。テーブルマネージャーが答えられないものについては周りのスタッフがお答えします。</p> <p>最後に、「第2回ですがみなさんの名前を覚えていくためにも、できるだけ発言の前に名前を言うようにしていきましょう」と伝える。</p>		

③対策案の提案(30分程度)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
18:50 ~19:20	<グループ意見交換> ・ 地点ごとに対策案の確認を行う。 ・ 留意点や希望があれば挙げてもらう。	対策イメージ図について「この家の出入り口になって不便ではないか」といった意見が出た場合には、あくまでイメージ図であり、設置箇所は今後の検討課題であることを伝える。

進め方の例 (テ:テーブルマネージャー、サ:サポーター、記:記録係)

具体的な地点ごとの対策案の提案

テ「先ほどの全体説明を参考に、地点ごとに前回よりもより具体的な対策案を考えていきましょう。ただし、全部の地点について対策案を出さなくても結構です。時間も限られているので、思いつくところから考えていきましょう。どの地点についても結構ですので、思いつく人から発表してください。」

※ テ

- 参加者が意見発表しているときは、**笑顔とうなずき**を
- **前回挙げられた全ての地点について、グループで対策案を話し合う必要はない。意見が出るものについてだけでよい。**

※特に懸念事項がある地点等、全班から意見を聞きたい事項がある場合は、**テーブルマネージャーが意見・議論を促す。**

- 具体的にイメージが浮かんでいて、絵などを描いて示したいという方には描いてもらう(地図や机上の対策案イメージ図に書き込む)。

※ サ

- 出てきた意見をポストイットや地図上に記入していく。
- 模造紙のまとめと対応するよう、地点ごとに1から番号をふる
- 住民の方が言葉だけで説明するようなら、イメージを**描ける範囲**で描いてください。

※記: 発表していただいた意見を、手持ち記録用の様式「班のまとめ」に記録する。

「班のまとめ」の「地点」「対策案」「補足説明」欄にまとめていく

(→WS終了後、議論のまとめに利用する)

④班の意見をまとめる(10分程度)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項																								
19:20 ~19:30	<p>・模造紙を用いてグループの意見をまとめていく。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>地点</th> <th>対策</th> <th>補足説明欄</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>ボラード</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td></td> <td>連続設置がよい</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td></td> <td>沿道の車の出入</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>模造紙活用イメージ</p>	地点	対策	補足説明欄	1	ボラード		2		連続設置がよい	3		沿道の車の出入	4			・			・			・			<ul style="list-style-type: none"> ・意見交換で出た意見の中で、グループ内で最も言いたい要点を確認しながら、模造紙にまとめていく。 ・模造紙にまとめていくときは、できるだけ発表者が発表しやすいようにまとめていく。
地点	対策	補足説明欄																								
1	ボラード																									
2		連続設置がよい																								
3		沿道の車の出入																								
4																										
・																										
・																										
・																										

進め方の例 (テ:テーブルマネージャー)

地図上に示したポストイットを模造紙に集約し要点をまとめていく。

テ: 模造紙に要点をまとめていく。模造紙に要点を集約していくときは、発表時に見えなくなるので、文字が小さくならないようにあまり多くの意見(細かい意見)を書かないようにする。できるだけ、最も言いたい要点(まとめられる意見はまとめる)だけ書くようにする。

テ「それでは、さまざまな意見が出ましたが、これらの意見の要点をまとめていくため、模造紙の方へ集約していきましょう。」

テ「先ほど出していただいた意見では、〇〇、〇〇、〇〇のようにまとめられそうですが、班の意見としてはこのようなまとめでよろしいですか？」

グループの中で全体発表の代表者を一人決める。

テ「それでは、このグループで発表する人を決めましょう。誰か発表していただける方はいらっしゃいませんか？」

発表していただける方がいた場合

テ「それでは、〇〇さんをお願いしましょう。地図で場所を示しながら発表を行ってください。」

誰もいなかった場合

テ「誰もいないようですので、今回は〇〇さんをお願いしたいと思います。よろしくお願いします。」

4)全体ディスカッション(25分程度)

班ごとの発表

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
19:30 ~19:50	<p><班ごとに発表></p> <ul style="list-style-type: none"> ・班の代表の方に班でまとめた意見を発表してもらい、質疑応答を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・議論で活用した模造紙を前に貼り出す。(テ、記) ・全体発表の記録は、テーブルマネージャー、記録係が行う。 ・模造紙は写真で記録(テ)

進め方の例(ファ:ファシリテーター テ:テーブルマネージャー、記:記録係)

議論で活用した地図と模造紙を、前の方に貼り出す。(テ)

必要であれば、プロジェクターの準備(全体補佐)

ファ「それでは1班から発表していきましょう。よろしくお願いします。」

ファ「ありがとうございました。ちょっと確認させていただきます。1班の意見では～ということですね？では1班の発表について質問はありませんか？」

質疑応答が終わった後、すみやかに次の班の地図と模造紙に交換する。

ファ「次に、2班お願いします。」

ファ「ありがとうございました。確認させていただくと、2班のご意見は～ということですね？2班の発表について何か質問はありませんか？」

→最後の班まで続ける

全体でのディスカッション

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
19:50 ~19:55	<ul style="list-style-type: none"> ・各班の発表についての感想と、第2回WSのまとめ(専門家等)。 	

進め方の例(ファ:ファシリテーター)

5つの班の発表が終了したら、それぞれの班の発表について感想と第2回WSのまとめを発表する。:

質疑応答

ファ「それぞれの班からさまざまな意見が出されました。普段利用している住民の方だから気づくような問題点なども聞くことができ、大変充実した議論が行えたと思います。」などなど。
※行政や警察に対する質問が出た場合

ファ「質問については事務局の方々に説明していただきましょう。」

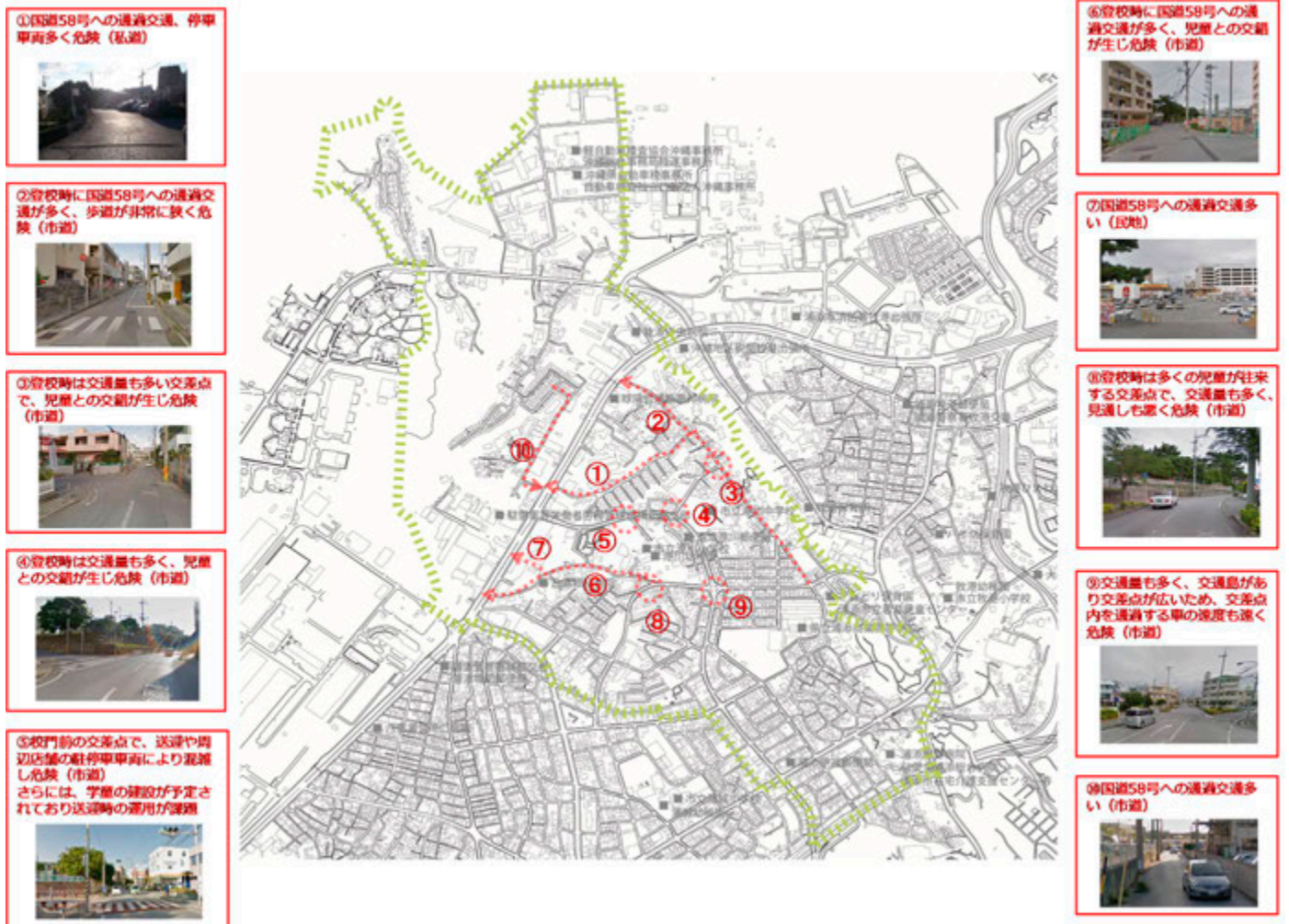
ファ「それでは、〇〇さんに本日のWSについて総評をいただきたいと思います。お願いします。」

第2回WSの説明(5分程度)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
19:55 ~20:00	第3回WSについての説明(行政)	

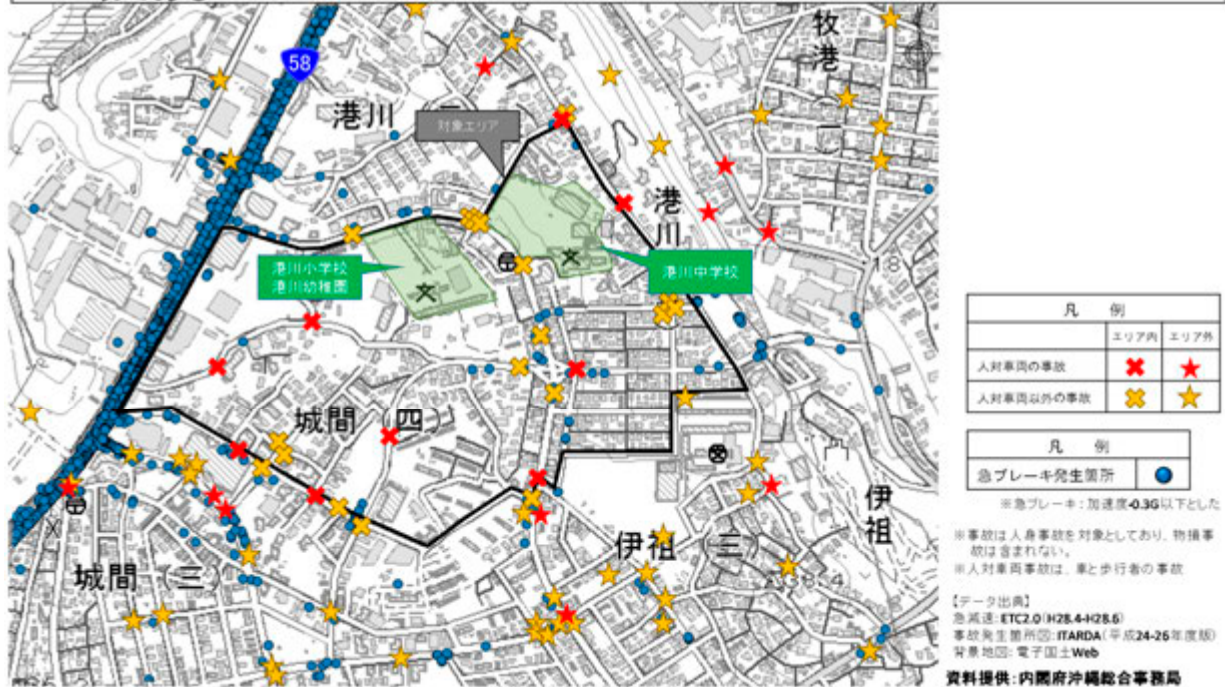
付録 3.2 地域の交通状況等の分析結果

■各小学校の通学路点検などを活用した現地状況図の作成



■事故の発生状況

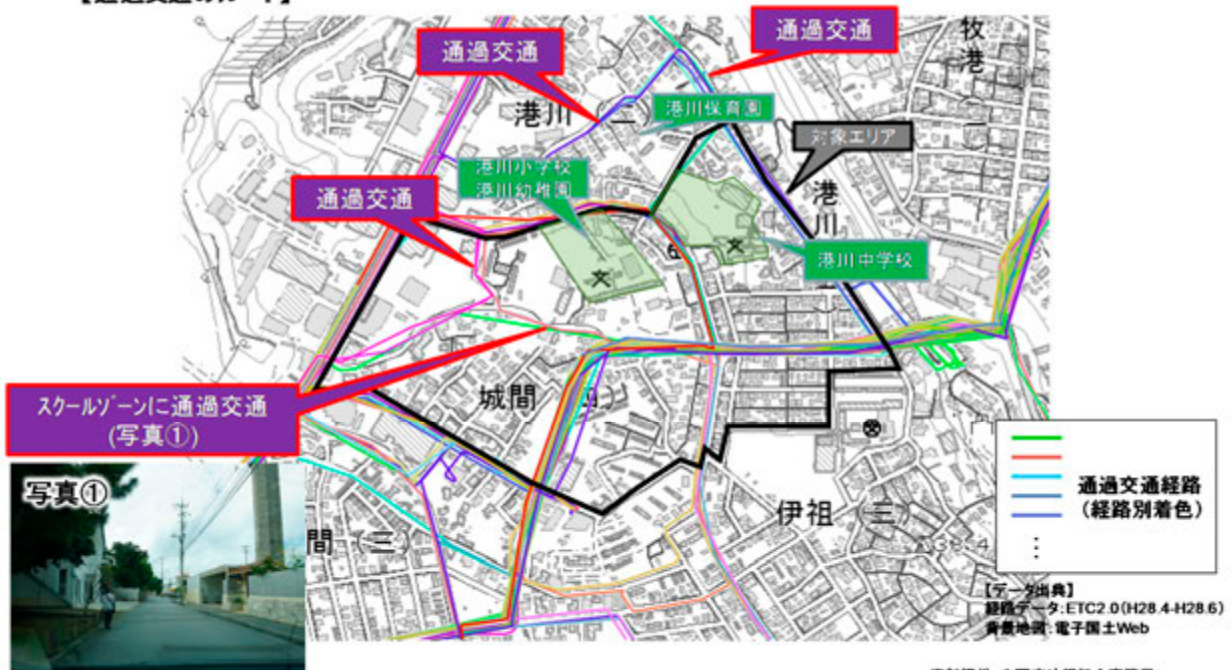
- 前回WS等の意見で取り上げられた、危険交差点、通過交通と児童の交錯が懸念される箇所では、過去3年の間にも事故が発生している
- 市道相互の交差点を中心に急ブレーキが発生しており、事故発生リスクは高い地域である



■通過交通の状況(ルート)

- 学校周辺エリアに目的を持たない通過交通のルートは、前回WS等の意見のルートが確認できた。

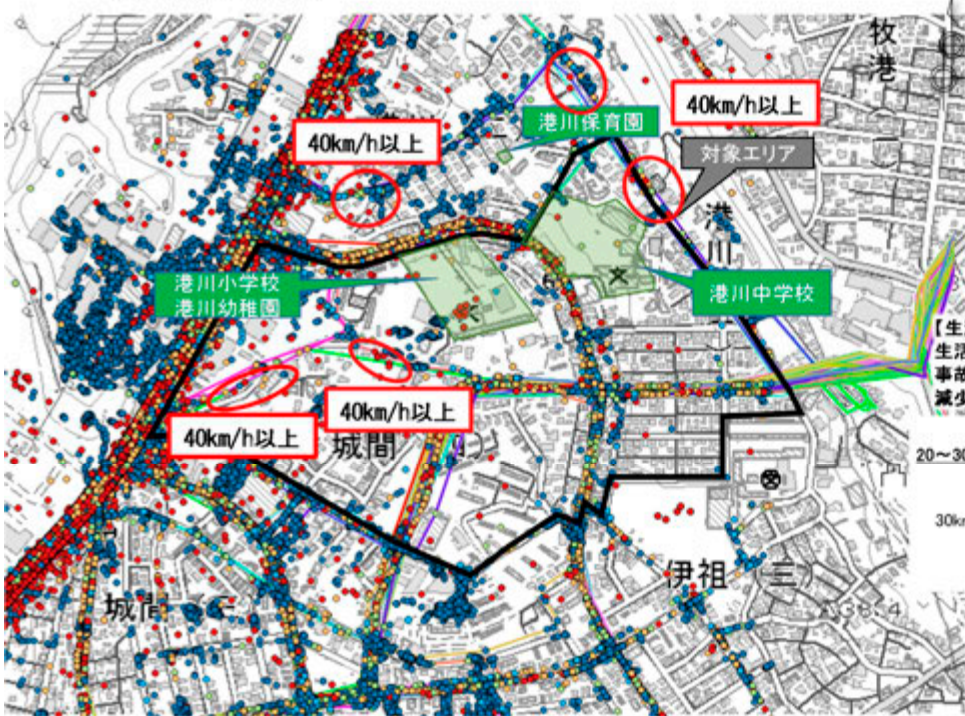
【通過交通のルート】



■通過交通の状況(速度)

- 小学校周辺の歩道が無い、もしくは歩道が狭い道路に、40km/h以上の速度の分布が確認でき、危険な状況である。

【通過交通の速度】



凡 例	
0～20km未満	●
20～25km未満	●
25～30km未満	●
30～40km未満	●
40km～	●

【生活道路における速度別の致死率】
生活道路では、30km/hを超えた車両と超えない車両で事故による致死率(=死者数/死傷者数)が1/4と大幅に減少する。



30km/hを超えると死に至る確率が大幅に増加

【データ出典】
速度データ:ETC2.0(H28.4-H28.6)
背景地図:電子国土Web
資料提供:内閣府沖縄総合事務局

付録4 第3回ワークショップ

付録4.1 第3回ワークショップ進行案

■ 目的

テーマ1：これまでのWSで出していただいた意見の復習【ふりかえり】

テーマ2：これまでのWSで出していただいた意見に対する実施主体からの方針案の提示
【今後の方針を決定】

→・今後のスケジュールを共有する

例：地元説明会の実施や対策実施時期の確認

・今後の要望をとりまとめる

例：対策案に対する詳細な要望(歩道幅で防護柵を付けてほしいなど)

例：年1回は共有する場がほしい

(効果検証や、追加対策について議論の必要があるなど)

■ 日時

平成〇年〇月〇日 (〇) 〇時～〇時 (2時間程度)

■ 場所

〒****-****

〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇

■ 参加予定者一覧

関係機関ごとに参加予定者リストを作成。

付録2.1 P41 参加予定者一覧を参照。

■ テーブルマネージャー等配置

各班のテーブルマネージャー等を記載する

	テーブルマネージャー	サポーター	記録	
1班				
2班				
3班				
4班				
5班				

■ 会場配置図

会場レイアウトを作成する。

付録2.1 P42 会場配置図を参照。

■ ワークショップのプログラム(18時から2時間を想定)

0) 集合(18:00)

1) 全体挨拶(5分程度)

2) これまでのWSで出していた意見のふりかえりや、実施主体別の対応についての説明(35分程度)

※説明時間を短縮できる場合は、班ごとのディスカッションに時間を配分する

- ◇ 前回の振り返り：ファシリテーター(18:05～18:10)
→かわら版第1号、2号を使用、班ごとのまとめについては、会場に大判プリントを掲示。
- ◇ 実施主体別の方針案について(18:10～18:30)
→それぞれ実施方針案・対策地図・対策具体案の図面についての資料を使用
- ◇ 全体質問：(18:30～18:40)

3) 班ごとのグループディスカッション(35分程度)

① 自己紹介(名前、住まい等)(18:40～18:43)

② 全体説明:WSの方法・ルールの説明(18:43～18:45)

③ 地点ごとの対策方針の議論(18:45～19:05)

- ◇ 実施主体別の方針を元に、挙げられた地点ごとに、具体的な対策方針について議論を行う。
→卓上資料「対策具体案の図面」を見ながら、議論を行う。
- ◇ 机上の地図に地点ごとの意見を書き込む

④ 班の意見をまとめる(19:05～19:15)

- ◇ 班の意見を模造紙にまとめる。
- ◇ 模造紙に、地点ごとの対策方針の評価、留意点や希望等のコメントを書き込む。

4) 全体ディスカッション(45分程度)

- ◇ 班の代表者による発表(19:15～19:35)
- ◇ ディスカッションに対する実施主体の回答(19:35～19:45)
→ディスカッション出していた意見に対する実施主体からの回答を行う
- ◇ 総括(19:45～19:55)
- ◇ まとめ(19:55～20:00)

5) その他、終了・解散

プログラムの詳細

3)グループディスカッション(35分程度、以下時間進行は一例)

①自己紹介(3分程度)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
18:40 ~18:43	<グループ顔合わせ> テーブルマネージャー、参加者の自己紹介	
進め方の例(テ:テーブルマネージャー)		
<p>まずは、全員のネームプレートを見ながら全員に自己紹介を促す。</p> <p>テ「それでは、今日は第3回ですがお話をスムーズに進める為に、まずは簡単に自己紹介をしましょう。」</p> <p>テ「私は〇班のテーブルマネージャーを務める〇〇と言います。よろしくお願いします。」</p> <p>テ「簡単にどこの地区にお住まいかとお名前をお願いします。それでは〇〇さんから、お願いします。」</p> <p>テ「はい、次は〇〇さんお願いします。」</p>		

②全体説明:WSの方法、ルールの説明(2分程度)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
18:43 ~18:45	<ディスカッション準備> ワークショップのルールを説明する。	
進め方の例(テ:テーブルマネージャー)		
<p>テ「それでは、全体で一度説明しましたが、もう一度WSのルールについて説明します。」</p> <p><WSのルール></p> <p>① 他の人の意見やアイデアを否定、非難するような発言は控え、自分とは違った考え方や視点も大切にしましょう。</p> <p>※テ: 違う考えを述べるのがいけないのではなく、あくまで否定するような発言を抑える旨を説明する。また違う考えについてはその理由も述べるようお願いいたします。</p> <p>② 発言にあたっては、なるべく専門用語の使用は避けましょう。もし、どうしても使用する場合には、みんなにもわかるように解説しましょう。</p> <p>③ なるべく多くの方が議論に参加できるように、発言はできるだけ短く簡潔にするように心がけてください。</p> <p>④ 話し合いの中で、疑問点も出てくると思います。テーブルマネージャーが答えられないものについては周りのスタッフがお答えします。</p> <p>最後に、「第3回ですがみなさんの名前を覚えていくためにも、できるだけ発言の前に名前を言うようにしていきましょう」と伝える。</p>		

③方針の議論(20分程度)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
18:45 ~19:05	<p><グループ意見交換></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地点ごとに対策案の確認を行う。 ・ 留意点や希望があれば挙げてもらう。 	<p>対策案の方針が、住民の方々のイメージと合っているか。合っていないければ、どのようなイメージなのか発表してもらう。</p> <p>また、実際に対策を行うか行わないかの確認。今回は行わなくてもよいのではないかというようなものがあるか。</p>

進め方の例(テ:テーブルマネージャー、サ:サポーター、記:記録係)

具体的な地点ごとの対策案の提案

テ「今回は、対策案を最終的に決定するというので、今日この場で決定した対策が実際に実施に向けて検討されることとなります。最終確認ということで、対策案について一つ一つ確認していきましょう。」

対策案一つ一つについて、以下の3つの中で判断してもらう

例1	例2	例3
①十分(◎)	①提案通り行う(○)	①よい(◎)
②おおむね十分(○)	②イメージが少し異なる(△)	②おおむね良い(○)
③不十分(△)	③行わなくてよい(×)	③イメージが異なる(△)

※②、③については住民の方が思い描くイメージを発表してもらい、理由などを聞く。

※テ：参加者が意見発表しているときは、笑顔とうなずきを

※サ：出てきた意見をポストイットや地図上に記入していく。

※記：発表していただいた意見を、手持ち記録用の様式「班のまとめ」に記録する。
記録用紙に印をつけ、イメージの相違点や、不十分な理由などを記入する。

テ：「対策案の一つ目ですが、これはこの図のようなイメージでよろしいですか。」

同様に順番に一つずつ意見を聞いていく。

⑤ 班の意見をまとめる(10分)程度

時間進行	具体的な作業内容	留意事項																																	
19:05 ~19:15	<p>・ 模造紙を用いてグループの意見をまとめていく。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>地点番号</th> <th>対策番号</th> <th>実施主体</th> <th>対策時期</th> <th>今後の具体的な対策</th> <th>評価</th> <th>コメント</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">①</td> <td>1</td> <td>市</td> <td>短期</td> <td>狭さくの設定</td> <td>◎</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>市</td> <td>短・中期</td> <td>.....</td> <td>◎</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">②</td> <td>4</td> <td>警察</td> <td>短期</td> <td>一方通行規制</td> <td>◎</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>市</td> <td>短期</td> <td>.....</td> <td>△</td> <td>.....</td> </tr> </tbody> </table> <p>模造紙活用イメージ</p>	地点番号	対策番号	実施主体	対策時期	今後の具体的な対策	評価	コメント	①	1	市	短期	狭さくの設定	◎	3	市	短・中期	◎		②	4	警察	短期	一方通行規制	◎	5	市	短期	△	<ul style="list-style-type: none"> 意見交換で出た意見の中で、グループ内で最も言いたい要点を確認しながら、模造紙にまとめていく。 模造紙にまとめていくときは、できるだけ発表者が発表しやすいようにまとめていく。
地点番号	対策番号	実施主体	対策時期	今後の具体的な対策	評価	コメント																													
①	1	市	短期	狭さくの設定	◎																													
	3	市	短・中期	◎																														
②	4	警察	短期	一方通行規制	◎																													
	5	市	短期	△																													

進め方の例 (テ:テーブルマネージャー)

地図上に示したポストイットを模造紙に集約し要点をまとめていく。

テ: 模造紙に要点をまとめていく。模造紙に要点を集約していくときは、発表時に見えなくなるので、文字が小さくならないようあまり多くの意見(細かい意見)を書かないようにする。できるだけ、最も言いたい要点(まとめられる意見はまとめて)だけ書くようにする。

テ「それでは、さまざまな意見が出ましたが、これらの意見の要点をまとめていくため、模造紙の方へ集約していきましょう。」

テ「先ほど出していただいた意見では、〇〇、〇〇、〇〇のようにまとめられそうですが、班の意見としてはこのようなまとめでよろしいですか？」

グループの中で全体発表の代表者を一人決める。

テ「それでは、このグループで発表する人を決めましょう。誰か発表していただける方はいらっしゃいませんか？」

発表していただける方がいた場合

テ「それでは、〇〇さんをお願いしましょう。地図で場所を示しながら発表を行ってください。」

誰もいなかった場合

テ「誰もいないようですので、今回は〇〇さんをお願いしたいと思います。よろしくをお願いします。」

4)全体ディスカッション

班ごとの発表(20分程度)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
19:15 ～19:35	<p><班ごとに発表></p> <ul style="list-style-type: none"> ・班の代表の方に班でまとめた意見を発表してもらい、質疑応答を行う。(各班4分程度) 	<ul style="list-style-type: none"> ・議論で活用した模造紙を前に貼り出す。(テ、記) ・全体発表の記録は、テーブルマネージャーが行う。 ・模造紙は写真で記録(テ)
進め方の例(ファ:ファシリテーター テ:テーブルマネージャー)		
<p>議論で活用した地図と模造紙を、前の方に貼り出す。(テ、記)</p> <p>必要であれば、プロジェクターの準備(全体補佐)</p> <p>ファ「それでは1班から発表していきましょう。よろしくお願いします。」</p> <p>ファ「ありがとうございました。ちょっと確認させていただきます。1班の意見では～ということですね?では1班の発表について質問はありませんか?」</p> <p>質疑応答が終わった後、すみやかに次の班の地図と模造紙に交換する。</p> <p>ファ「次に、2班お願いします。」</p> <p>ファ「ありがとうございました。確認させていただくと、2班のご意見は～ということですね?</p> <p>2班の発表について何か質問はありませんか?」</p> <p>→最後の班まで続ける</p>		

ディスカッションに対する実施主体の回答(10分程度)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
19:35 ～19:45	<ul style="list-style-type: none"> ・各班の発表について、実施主体が回答を行う 	
進め方の例(ファ:ファシリテーター)		
<p>班ごとの発表が終了したら、発表に対する実施主体の回答を行う。</p> <p>→先に説明した対策案の方針に対する要望などについて、その場で回答可能なものについては回答を行う。</p> <p>ファ「それぞれの班からさまざまな意見が出されました。意見に関して、実施主体から回答をして頂きます。」</p>		

総括(10分程度)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
19:45 ~19:55	・実施する対策の確認をする	
進め方の例(ファ:ファシリテーター)		
<p>ディスカッションに対する実施主体の回答が終了したら、総括を行う</p> <p>ファ「ありがとうございました。先ほどの実施主体の回答を含め、各班からそれぞれ最終的な対策案を出してもらいましたが、全体として意見のまとめをしていきたいと思えます。」</p> <p>ファ「地点〇〇についてですが、各班の発表をまとめると・・・ですが、この方針で進めてよろしいでしょうか」</p> <p>→すべての地点で確認を行う。</p> <p>→①最終的にまとめた意見が同じだった場合 その意見をそのまま今後の対策検討に対するWSの意見とすることを伝える。</p> <p>②異なる意見が生じた場合 その場で、全体で話し合い、その対策案についてどのような意見をWSの意見とするか決める。</p> <p>結論がでない場合は、実施主体で再検討すること、その結果を第3回WS結果の一般向け周知資料で報告することを伝える。</p>		

まとめ(5分程度)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
19:55 ~20:00	・各班の発表についての感想と、第3回WSのまとめ	
進め方の例(ファ:ファシリテーター)		
<p>ファ「それぞれの班からさまざまな意見が出されました。普段利用している住民の方だから気づくような問題点なども聞くことができ、大変充実した議論が行えたと思えます。」などなど。</p> <p>ファ「それでは、〇〇さん(専門家等)に本日のWSについて総評をいただきたいと思えます。お願いします。」</p>		

今後についての説明(必要に応じてまとめに引き続き行う)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
	今後のスケジュールなどについての説明	

付録5 第4回ワークショップ

付録5.1 第4回ワークショップ進行案

■ 目的

テーマ1：実施済み対策の評価

→対策の効果を情報共有

テーマ2：新たな危険箇所等の課題および対策案

→未解決の課題や新たな危険箇所の洗い出し

→地点ごとの具体的な対策の議論、提案

■ 日時

平成○年○月○日（○）○時～○時（2時間程度）

■ 場所

〒***-****

○○○○○○○○○○

■ 参加予定者一覧

関係機関ごとに参加予定者リストを作成。

付録2.1 P41 参加予定者一覧を参照。

■ テーブルマネージャー等配置

各班のテーブルマネージャー等を記載する

	テーブルマネージャー	サポーター	記録	
1班				
2班				
3班				
4班				
5班				
6班				

■ 会場配置図

会場レイアウトを作成する。

付録2.1 P42 会場配置図を参照。

■ ワークショップの進行案(18時開始、2時間程度の例)

0) 集合(18:00) (集合場所を記載する)

1) 全体挨拶(5分程度)

2) これまでの実施対策の内容および対策効果について説明(25分程度)

※説明時間を短縮できる場合は、班ごとのディスカッションに時間を配分する

- ① 説明(18:05～18:25)
- ② 質疑応答(18:25～18:30)

3) 班ごとのグループディスカッション(45分程度)

- ① 全体説明:WSの方法・ルールの説明(18:30～18:35)
- ② 自己紹介(名前、住まい等)(18:35～18:40)
- ③ 実施済み対策について班としての評価や意見をまとめる(18:40～18:50)
 - ◇ 対策の効果についての評価を、5段階程度で評価する
 - ◇ 机上に評価のためのシートを用意し、シールを貼っていく
 - ◇ 班の意見をまとめる。
- ④ 新たな危険箇所等の課題および対策案の意見をまとめる(18:50～19:05)
 - ◇ テーブルごとに大きな地図を用いて、皆さんの意見を書いたポストイット(付箋)を貼ったり、地図に書き込んだりしていく。
- ⑤ 班の意見をまとめる(19:05～19:15分程度)
 - ◇ 班の意見を模造紙にまとめる。

4) 全体ディスカッション(35分程度)

- ◇ 班の代表者による発表
- ◇ 質疑応答
- ◇ まとめ

5) その他、終了・解散(5分程度)

■ プログラムの詳細

※「**テ**:テーブルマネージャー」、「**ファ**:ファシリテーター」

1. ワークショップのルール説明

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
18:30～18:35	・ワークショップのルール説明	・会場全体に伝わるように、マイクを使用する。
進め方の例 (ファ:ファシリテーター)		
<p>ファ:「それでは、ワークショップのルールを簡単に説明します。」</p> <p>→PPT で説明</p> <p>(1)全体の流れ</p> <p>(2)作業方法</p> <p>(3)グループディスカッションの心得</p>		

2. グループ内自己紹介

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
18:35～18:40	・ファシリテーター、参加者の自己紹介	・名前とお住まいの地区を聞く
進め方の例 (テ:テーブルマネージャー)		
<p>まずは、全員のネームプレートを見ながら全員に自己紹介を促す。</p> <p>テ:「それでは、まずはグループ内で簡単に自己紹介をしましょう。」</p> <p>テ:「私は〇班の進行を務める〇〇といたします。よろしくお願いします。」</p> <p>テ:「簡単にどこの地区にお住まいかとお名前をお願いします。また、配布された評価シートの下のように、「実施された対策で特に評価すること」や「交通安全に関し気になっていること」がある人はそれも簡単に述べて下さい。それでは〇〇さんから、お願いします。」</p> <p>テ:「はい、次は〇〇さんお願いします。」</p>		

3. グループワーク (1)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
18:40 ～18:50(目安)	・実施済み対策について班としての評価や意見をまとめる	
進め方の例 (テ:テーブルマネージャー)		
全体の流れを簡単に説明する・参加者の評価結果をシールで貼ってもらう : 5分程度		
<p>テ:「それではディスカッションを始めたいと思います。」</p> <p>テ:「まず全体の流れを簡単に説明します。」</p> <p>グループワークでは大きく分けて「(1)実施済み対策の評価」と「(2)未解決・新たな課題及び対策案」に取り組めます。</p> <p>今回のワークショップではグループワーク(2)の方でできるだけ多くの意見が挙げられれば良いと考えており、グループワーク(1)はすでに皆さんの意見が概ねまとまっていると思いますので、グループワーク(1)はできるだけ淡々と進め、グループワーク(2)で多くの時間を使いたいと思います。」</p> <p>テ:「それでは最初の5分程度で、対策の効果についての皆さんの評価を集計したいと思いますので、自分の評価結果を記入用紙に貼ってください。」</p> <p>→参加者に各項目の該当箇所にシールを貼ってもらう。</p> <p>※参加者には事前の全体説明時に、個人用評価シートにそれぞれの評価を記入しておくようアナウンスがあるため、あまり時間はかからない予定である。</p>		
班としての意見をまとめる・重点箇所以外の意見を確認する : 5分程度		
<p>テ:「それでは、皆さんに出していただいた評価結果を基に、班としての意見をまとめたいと思います。」</p> <p>→各項目に対し、班としての評価とする箇所に○等で印を付ける。</p> <p>→明らかに多数が固まっている項目については、参加者に確認を取りながら○を付ける。</p> <p>→評価が割れている所は、参加者の意見を聞きながら班としての意見をまとめる。どうしても甲乙付け難い場合は、それを班としての意見としても良い。(ただし、この場合には具体的な理由などがあると良い。)</p> <p>→時間に余裕がある場合は、評価が決まった項目についても、多数派、少数派の意見等を聞き、なるべく全員に話す機会ができるようにする。(臨機応変でよい)</p> <p>テ:「ここまでは、重点箇所に絞った議論でしたが、重点箇所以外の対策で、何か良かつ</p>		

た点や良くないと思う点などの意見がありますでしょうか。」

→特に意見が挙がらなければ、それを班としての議論の結果としても良いが、なるべく意見が挙げられた方が良い。

→時間に余裕がある場合は、評価が決まった項目についても、多数派、少数派の意見等を聞き、なるべく全員に話す機会ができるようにする。(臨機応変でよい)

4. グループワーク (2)

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
18:50(目安) ～19:15	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな危険箇所や未解決の課題の確認 ・上記課題に対する解決案 	<ul style="list-style-type: none"> ・ポストイットの色に注意
進め方の例 (ファ:ファシリテーター、テ:テーブルマネージャー)		
<p>未解決な課題や新たに生じた課題を出す : 10分程度</p> <p>テ:「1枚目の課題がまとまってきましたので、次の課題に移りたいと思います。」</p> <p>テ:「この地区ではこれまでに様々な対策が実施されてきましたが、未解決となっていて是非解決したいと思っている箇所や、対策による状況変化によって新たに課題が生じたと思う箇所はないでしょうか。」</p> <p>→課題箇所で行き詰った感がある場合、配布資料の「資料3: 現行の対策状況全体マップ」に記載のアンケート自由回答を参考に参加者に話題提供する。</p> <p>→また、現在の課題でなくても、時間の経過により今後顕在化しそうな課題や、現在は解決されていてもその状態を維持し続けられるかという視点で意見を挙げてもよい。</p> <p>→出された課題はマップ上に位置を示すとともに、赤色のポストイットに内容を記録する。</p> <p>出された課題に対する解決案を出す : 15分程度</p> <p>テ:「それではいくつかの課題が挙げられましたので、出された課題に対する解決案についてご意見のある方はいませんか。」</p> <p>→解決案で行き詰った感があったら、配布の話題提供資料を活用し、他地区の事例を参考に意見を挙げてもらおう。</p> <p>→解決案は一つの課題に対し、なるべく「ハード対策」、「ソフト対策」の良案が出ると良い。</p> <p>例えばハード対策についての意見が出た場合は、「他にもこのようなソフトな対策の事例もあるようですがこの現場ではどうでしょうか?」と聞いてみるのもよい。</p> <p>→出された解決案は黄色のポストイット(ハード対策)、緑のポストイット(ソフト対策)に記入し、対応する課題と同じ箇所に貼る。</p> <p>※ハード対策: 市や警察などが工事によって構造物や路面表示を施工するものをいう。</p> <p>※ソフト対策: 地域住民が主体となり、構造物等を必要とせず自らの活動や取り組みにより解決を図るものをいう。</p>		

テ：「〇〇さんのお住まいは〇番の課題箇所近くですが、解決された実感などありますか。」

とりまとめのアナウンス：(19：05頃)

ファ：「残り10分となりました。そろそろとりまとめ作業に入ってください。
また、全体発表の際の役割分担も決めておいてください。発表者はできるだけ地域関係者のみなさんの中から選ぶようにしましょう。」

発表の役割決めなど：1分程度

- なるべく参加者に発表してもらい、誰もいなければテーブルマネージャー自身が発表しても良い。
- 「発表の際にこれだけは是非言ってほしいという事項はありませんか。」と最終確認をするのもよい。

5. 発表および意見交換

時間進行	具体的な作業内容	留意事項
19:15～19:50	・発表、意見交換	1班7分程度(質疑応答込み)
進め方の例 (ファ:ファシリテーター)		
<p>ファ：「それでは、発表に移りたいと思います。発表時間は1班4分程度でお願いします。4分が経過した時点でベルを鳴らしますので、すぐにまとめに入ってください。それでは〇班お願いします。」</p> <p>ファ：「〇班の意見は〇〇という事でよろしいですね？」(必要に応じて確認)</p> <p>ファ：「〇班の発表について、確認したいことや意見等はありませんか。」</p> <p>→時間が余れば事業主体やオブザーバーに話を振る。</p> <p>ファ：「それでは、これでグループディスカッションを終了します。ご協力ありがとうございました。」</p>		

II 対策編

1. 通学路総合交通マネジメントにおける対策選択

1.1. 対策選択の概要

学校を中心とする通学路において、「学校直近」、「学校ゾーン」、「通学路」の3つにエリア区分をし、それぞれの区域特性に応じた効果的な対策の検討が必要となる。

以下に、状況や特徴を踏まえた対策を示す。

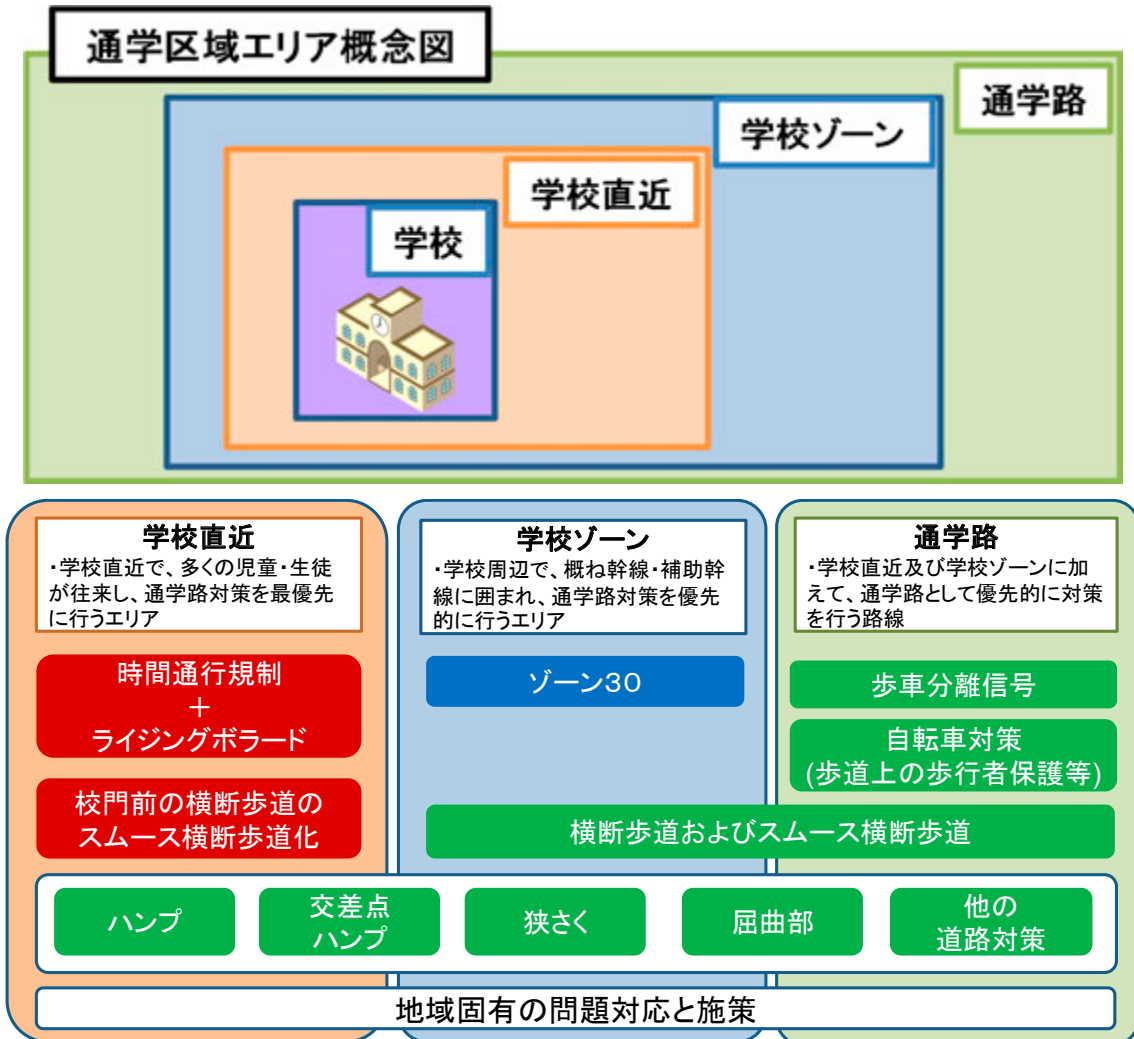


図 2-1 通学区域エリアと対策概要

1.2. 通学路の特徴を踏まえた対策のポイント

通学区域エリアに対応する状況別対策を下記の通り面的に検討する。特に学校直近エリアに関しては児童や生徒が集中するため、最優先に検討することが必要である。

施策の一覧については次頁に、また施策の詳細について次々頁以降に記す。



図 2-2 状況別対策



図 2-3 施策マップ

2. 状況別対策

2.1. 対策1 児童や生徒が集中する校門前は、スムーズ横断歩道をシンボルに！

学校付近であることを意識せず運転するドライバーに対しては、歩行者優先の意識づけや速度抑制を図るスムーズ横断歩道の設置が効果的である。

【対策1】スムーズ横断歩道の設置			
対応する問題点	対策のメリット	望まれる条件	備考
学校付近であることを意識せず運転するドライバーが多く、歩行者優先となっていない	<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーへの歩行者優先の意識付けができる ・速度抑制が見込める 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道がある場合 ・無信号の場合 ・幹線道路でない場合 	スムーズ横断歩道が設置できない場合は、校門前後にハンブを設置






問題点	<p>学校付近であることを意識せず運転するドライバーが多い</p> 	
	スムーズ横断歩道	ハンブ(スムーズ横断歩道が設置不可の場合)
対策イメージ		
		



図 2-4 事例写真（上：スムーズ横断歩道、下：ハンプ）

2.2. 対策2 児童や生徒が集中する学校前の道は、歩行者専用にし！

生活道路への抜け道進入が常態化している通学路においては、時間帯通行規制やライジングボラードを組み合わせた歩行者専用道路への転換が効果的である。

【対策2】通行規制のための各対策				
対策内容	対応する問題点	対策のメリット	望まれる条件	ライジングボラードの検討条件
時間帯通行規制	通学路になっている生活道路への抜け道進入が常態化している。	・交通量の抑制	・適当な迂回路が確保できる場合 ・合意形成された場合	-
時間帯通行規制 +ライジングボラード		・交通量の抑制 ・実効性が高い		①人力でのバリケードではトラブルの懸念がある場合 ②通過交通を厳密に抑制する必要がある場合

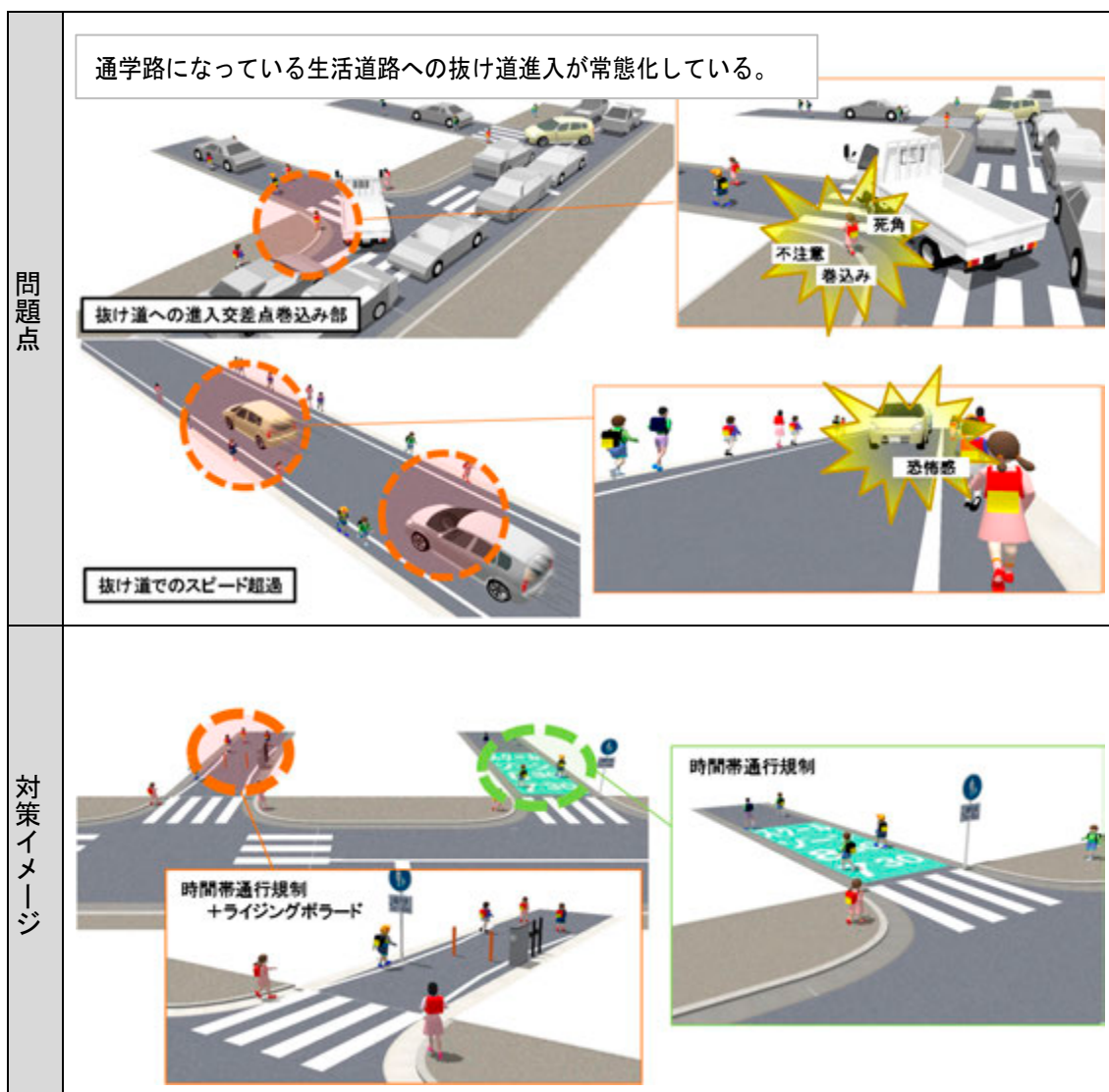




図 2-5 事例写真

(上：時間帯通行規制+ライジングボラード、中：時間帯通行規制+人力のバリケード、下：時間帯通行規制)

2.3. 対策3 学校周辺で特に児童や生徒の安全を守るべきエリアは、速度規制を！

速度抑制がない場合、危険な速度での運転が生じやすいため、速度規制を行うことが効果的である。

【対策3】ゾーン30の設定			
対応する問題点	対策のメリット	望まれる条件	対策の注意点
速度規制がない場合、危険な速度での運転が生じやすく、意識も高まりにくい。	・区域全体の車両速度を規制できる	・幹線道路は含めない	実効性を高める工夫(取締の強化・工法の実施など)が必要

問題点	<p>速度規制がない場合、危険な速度での運転が生じやすく、意識も高まりにくい。</p>
対策イメージ	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>ゾーン30の設定</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>スクールゾーンの設定</p> </div> </div>

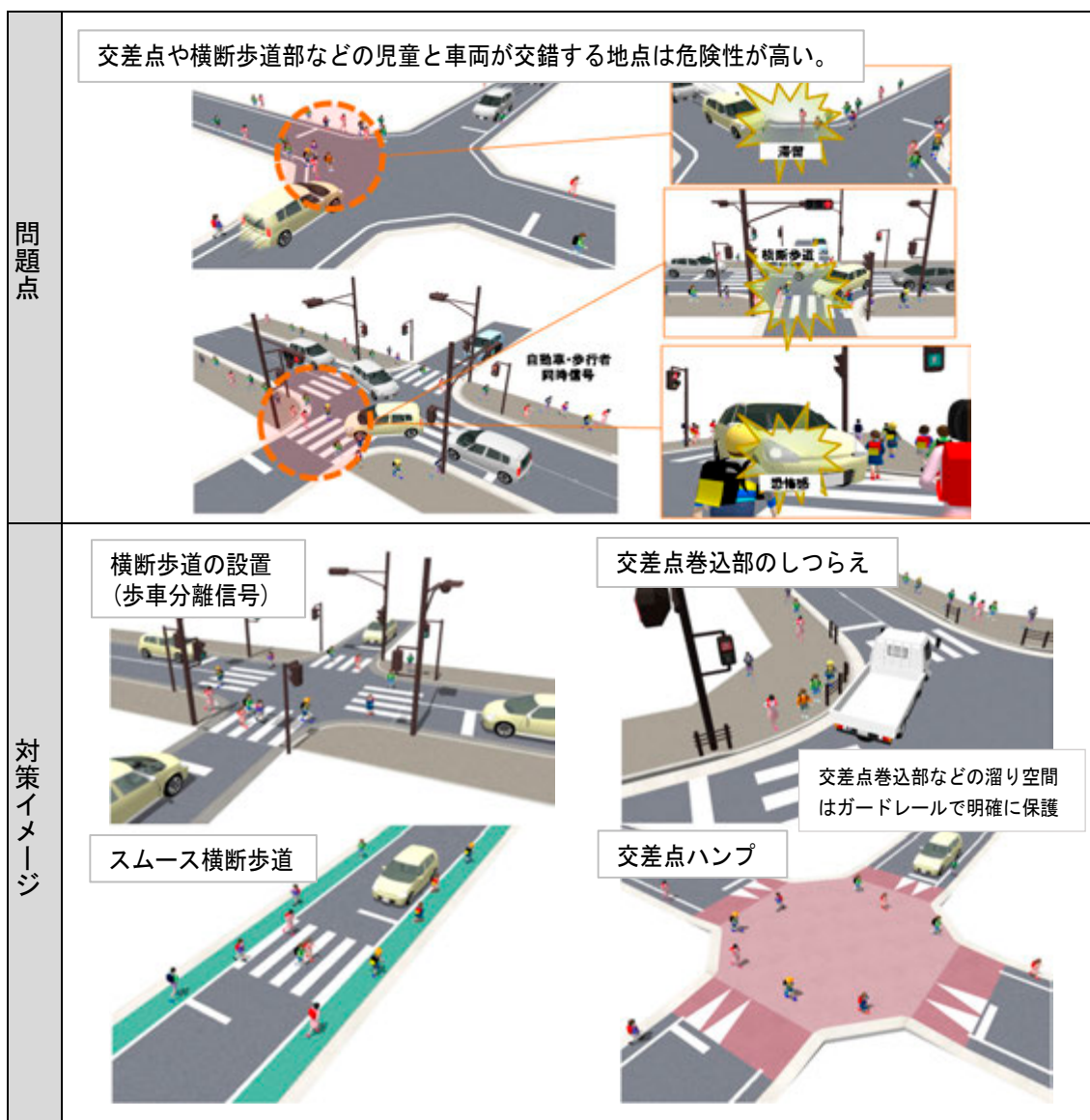


図 2-6 事例写真
(上：ゾーン30の設定、下：スクールゾーンの設定)

2.4. 対策4 児童や生徒の横断箇所は、車と分離！

交差点や横断歩道部などの児童と車両が交錯する地点は、接触の危険性が高いため、歩車分離または速度抑制のための対策が効果的である。

【対策4】歩車交錯箇所の歩車分離・速度抑制のための各対策			
対策内容	対応する問題点	対策のメリット	望まれる条件
歩車分離信号（交差点）	交差点や横断歩道部などの児童と車両が交錯する地点は、危険性が高い。	・横断時の交錯を回避	・円滑性を著しく損なわない場合
横断歩道の設置（道路、交差点）		・歩行者優先の横断	・歩行者優先の横断
横断歩道のスムーズ横断歩道化		・ドライバーへの意識付け ・速度抑制	・無信号の場合 ・交差道路が幹線道路でない場合
交差点ハンプ（交差点）		・自動車の速度抑制	・同上



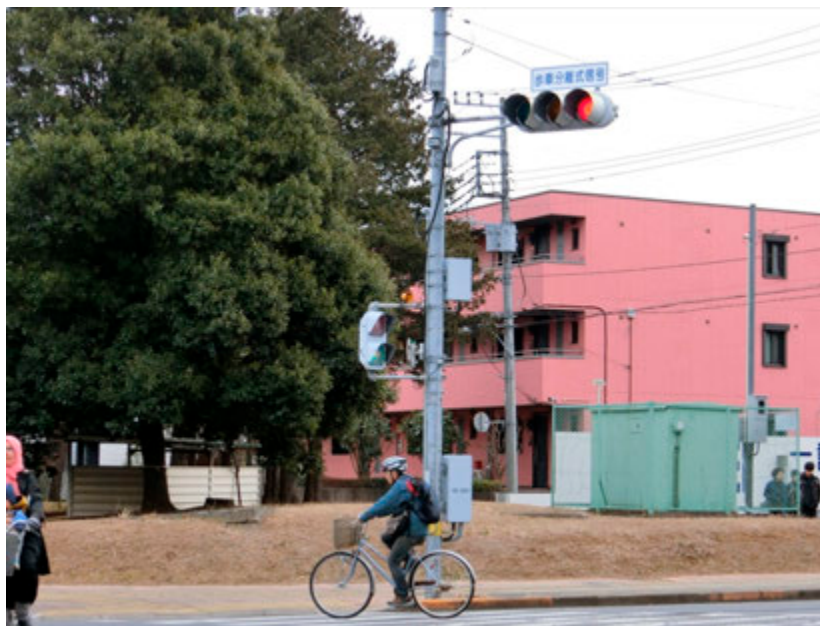


図 2-7 事例写真

(上：スムーズ横断歩道、中：交差点ハンプ、下：歩車分離信号)

2.5. 対策5 自動車の速度が速い道、通過交通の多い道は、道路構造を工夫して慎重な運転を！

直線や広幅員など走行性の高い区画道路では、速度超過を起こしやすい環境となっており、道路構造の工夫により速度を抑制することが有効である。

【対策5】直線や広幅員箇所の速度抑制のための各対策				
対策内容	対応する問題点	対策のメリット	望まれる条件	対策の注意点
ハンプ	直線や広幅員などの走行性の高い区画道路などでは、速度超過を起こしやすい環境となっている	・速度の抑制	・沿道の出入りや歩行者の安全を阻害しない場合	速度の高い大型車が多い場合は、騒音、振動に注意が必要
狭さく部				幅員によっては、実効性が低い場合もある
屈曲部			・沿道の出入りを阻害しない場合 ・歩道がある場合 ・一方通行の場合	速度を確実に抑制する構造には、広い幅員が必要

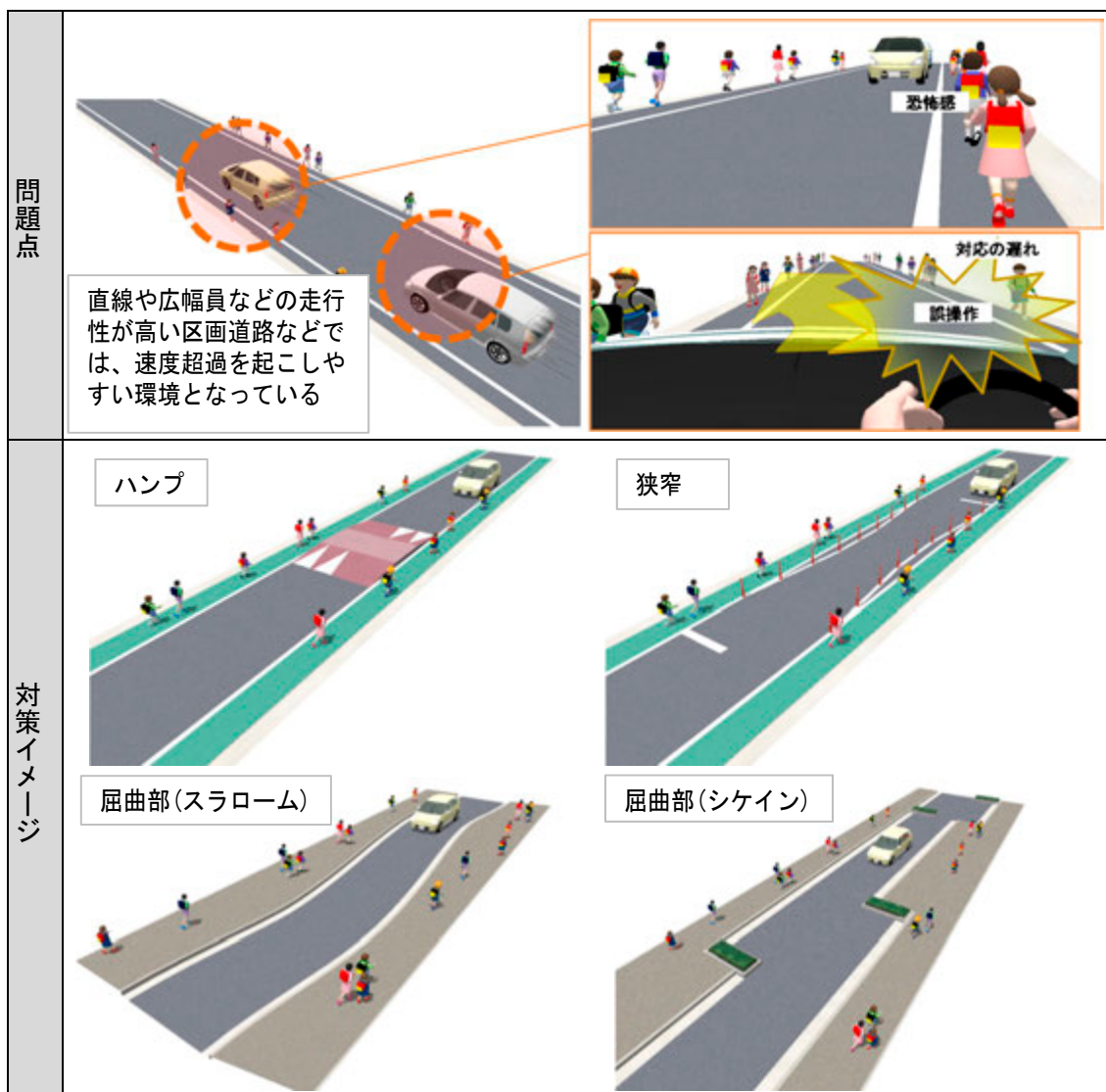




図 2-8 事例写真
(上：ハンプ、中：狭さく、下：シケイン)

2.6. 対策6 地域固有の問題対応／園児らの送迎が混在する道路では、それぞれのスペースを確保！

送迎バスなどの乗降は、渋滞による交差点内停車や無理な車線変更などを生じる為、道路構造の工夫や規制を組み合わせ、スペース確保や速度抑制をすることが有効である。

【対策6】送迎車両の乗降が多い区間の安全性確保の為の各対策				
対策内容	対応する問題点	対策のメリット	望まれる条件	対策の注意点
停車スペース	送迎バスなどの乗降は、渋滞による交差点内停車や無理な車線変更などを生じる	・保育園送迎車両の駐停車による弊害を回避	・物理的なスペースを確保できる場合	小学生の送迎車両を誘発する可能性がある
狭さく部		・駐車スペースと合わせての設置で速度抑制	・沿道の出入りを阻害しない場合 ・歩行者の安全を阻害しない場合	幅員によっては、実効性が低い場合もある
一方通行規制		・幅員が狭い空間での駐車スペースの確保 ・通過交通の排除 ・横断安全性の向上	・付近への迂回路が必要	周辺道路ネットワークへの影響を考慮する必要がある
横断歩道の設置（道路、交差点）		・児童や生徒、園児の乱横断の防止	・円滑性を損なわない場合	自動車が速度を落とさない場合もある
横断歩道のスムーズ横断歩道化		・児童や生徒、園児の乱横断の防止 ・ドライバーへの意識付け、速度抑制	・無信号の場合 ・幹線道路でない場合	-

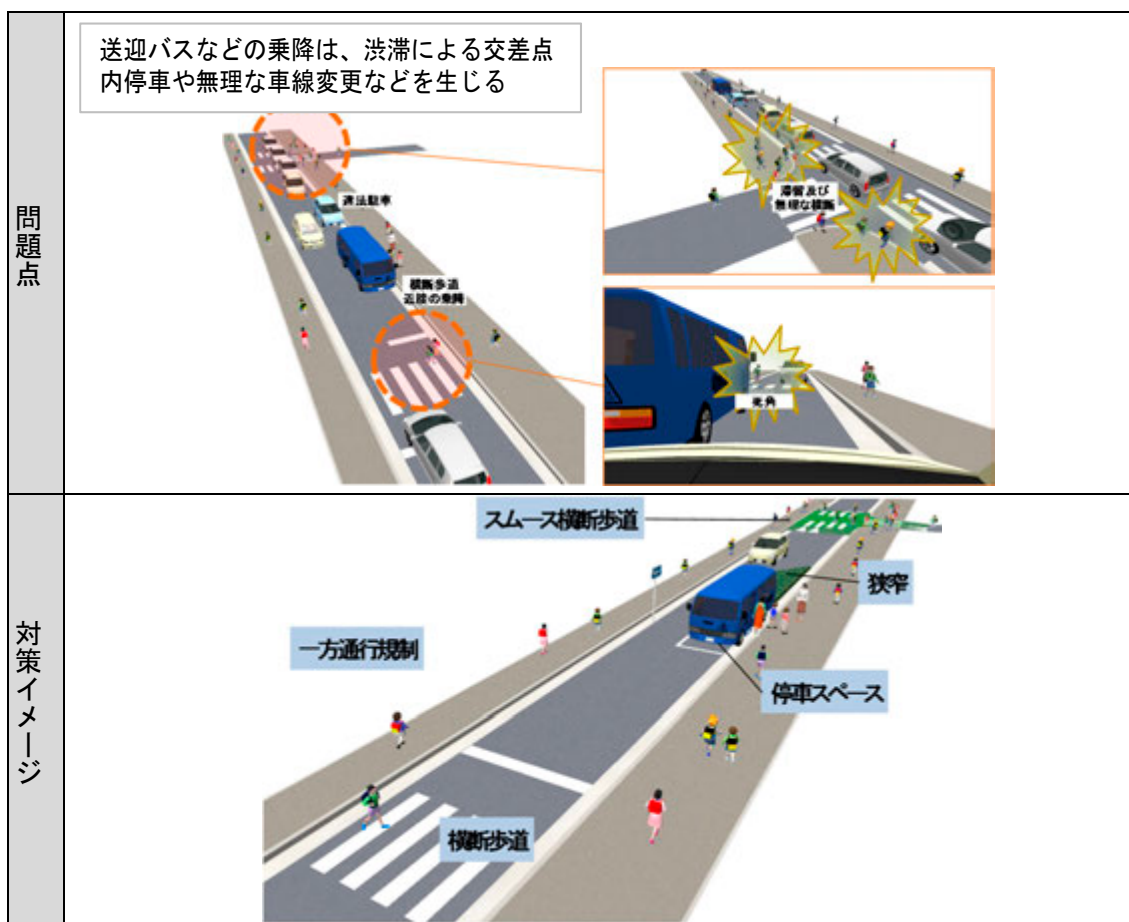



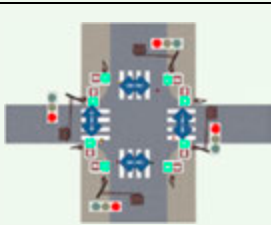
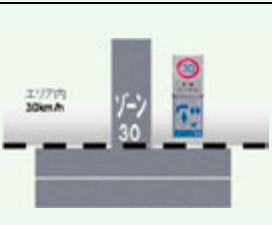




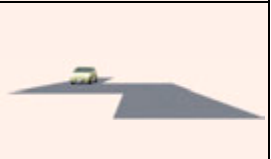








図 2-9 事例写真
(送迎車両が多い区間の安全性確保の対策)

3. 対策の解説

学校を中心とする通学路において、通学路、学校ゾーン、学校直近の3つにエリア区分をし、それぞれの区域特性に適した対策の検討が求められる。

効果的な対策は下記のとおりであり、地域の通学路の状況を把握し、適切な対策の導入を検討する。

機能別対策一覧			
ソフト的手法			
時間帯規制	歩車分離信号	ゾーン 30	取締り、交通指導
			
ハード的手法			
ハンプ(単路)	ハンプ(交差点)	狭さく	シケイン(クランク)
			
シケイン(スラローム)	スムーズ横断歩道	ライジングボラード	自転車通行空間
			
路面標示・サイン	防護柵※		
			

※防護柵については以降の概要記載はなし

【参考資料】

ゾーン 30

ゾーン 30 の推進について 平成 23 年 9 月 20 日付警察庁丙規発第 21 号警察庁交通局長通達

ゾーン 30 の整備方針について 平成 28 年 9 月 30 日付警察庁丁規発第 83 号警察庁交通局交通規制課長

ハンプ、狭さく、シケイン

凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準について 平成 28 年 3 月 31 日付国都街第 139 号国道交安第 78 号国土交通省都市局長道路局長



3.1. 時間帯規制 【ソフト的手法】

対策名	時間帯規制：ソフト的手法	
概要	学校直近やスクールゾーンを対象に、登校時等に時間帯を限定して交通規制を実施する	
設置対象箇所	児童や生徒と自動車が混在する道路、または、児童や生徒が横断する道路 優先度1) 学校直近の道路 優先度2) スクールゾーン 優先度3) その他の道路	
イメージ		
事例		

3.2. 歩車分離信号 【ソフト的手法】

対策名	歩車分離信号：ソフト的手法
概要	<p>歩行者用信号現示が独立している信号制御方式で、歩行者の横断時に車両の進行をなくし高い安全性を優先することが出来る手法。</p> <p>ただし、信号制御のパターンには様々なものがあり、歩行者、自動車等の交通量に応じて検討が必要。</p>
設置対象箇所	児童や生徒が車道を横断する道路、交差点
イメージ	
事例	

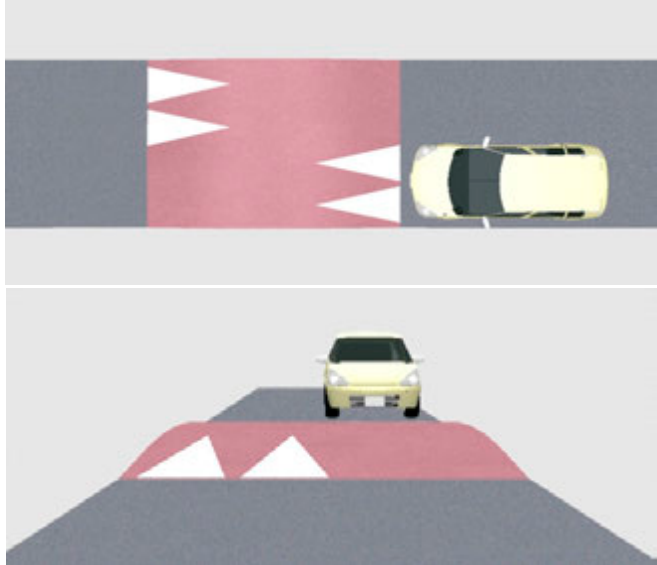

3.3. ゾーン30 【ソフト的手法】

対策名	ゾーン30：ソフト的手法
概要	一定のエリア内に 30km/h の速度規制を設置する手法
設置対象箇所	歩行者優先とするゾーン
イメージ	
事例	

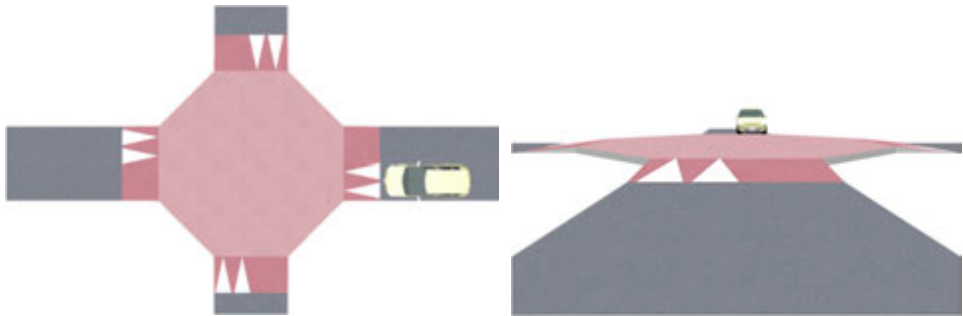

3.4. 取締り、交通指導 【ソフト的手法】

対策名	取締り、交通指導：ソフト的手法
概要	児童や生徒や地域住民への交通安全啓発活動や指導等により、意識の向上を図る。ボランティアの積極的な活用により、交通指導や見守りなどを実施する
設置対象箇所	児童や生徒が車道を横断する道路、交差点など危険が想定される箇所
イメージ	 <p>交通違反取締り</p> <p>交通指導</p> <p>放置自転車撤去</p>
事例	

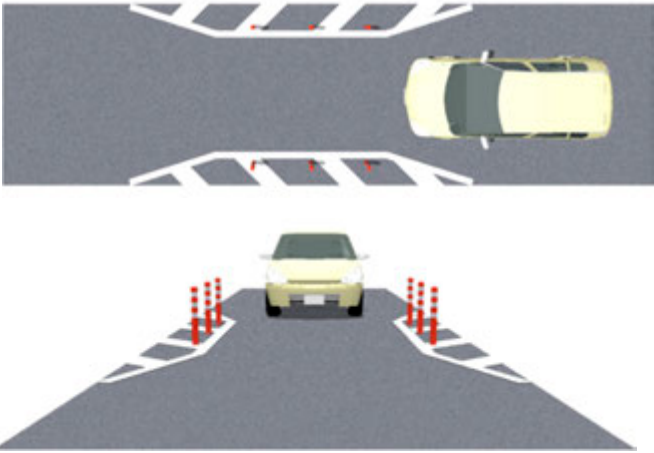

3.5. ハンプ（単路） 【ハード的手法】

対策名	ハンプ（単路）：ハード的手法
概要	車道部の一部をかさ上げし視覚的、物理的に速度抑制を促す
設置対象箇所	児童や生徒と自動車が混在し、自動車の速度が速い道路
イメージ	
事例	

3.6. ハンプ（交差点） 【ハード的手法】

対策名	ハンプ（交差点）：ハード的手法
概要	交差点部をかさ上げし、視覚的、物理的に速度抑制を促す
設置対象箇所	児童や生徒が横断する道路、交差点
イメージ	
事例	

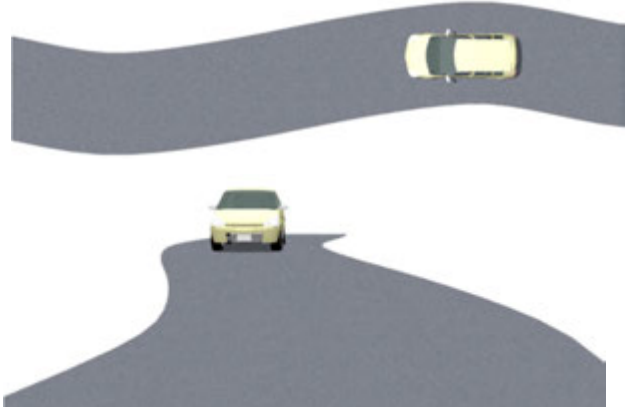

3.7. 狭さく 【ハード的手法】

対策名	狭さく：ハード的手法
概要	幅員の一部を物理的に狭くすることで車両の速度抑制を図る
設置対象箇所	児童や生徒と自動車が混在し、自動車の速度が速い道路
イメージ	
事例	

3.8. シケイン（クランク） 【ハード的手法】

対策名	シケイン（クランク）：ハード的手法
概要	車道線形を屈曲させることで、視覚的・物理的に速度抑制を促す
設置対象箇所	児童や生徒と自動車が混在し、自動車の速度が速い道路
イメージ	
事例	

3.9. シケイン（スラローム） 【ハード的手法】

対策名	シケイン（スラローム）：ハード的手法
概要	車道線形を屈曲させることで、視覚的・物理的に速度抑制を促す
設置対象箇所	児童や生徒と自動車が混在し、自動車の速度が速い道路
イメージ	
事例	

3.10. スムース横断歩道 【ハード的手法】

対策名	スムーズ横断歩道：ハード的手法
概要	車道横断部を歩道レベルと同一にして歩行の快適性を確保しつつ、歩行者優先を明確に示す
設置対象箇所	児童や生徒が横断する道路、交差点
イメージ	
事例	

3.11. ライジングボラード 【ハード的手法】

対策名	ライジングボラード：ハード的手法
概要	許可車両のみを通過させることで児童や生徒の安全性が高くなる
設置対象箇所	<p>児童や生徒と自動車が混在する道路、または、児童や生徒が横断する道路</p> <p>優先度1) 学校直近の道路</p> <p>優先度2) スクールゾーン</p> <p>優先度3) その他の道路</p>
イメージ	
事例	

3.12. 自転車通行空間 【ハード的手法】

対策名	自転車通行空間：ハード的手法
概要	道路空間の再配分等を行い、自転車通行空間を設置、明示する
設置対象箇所	児童や生徒と自転車が混在する道路
イメージ	 <p>「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」 (平成 28 年 7 月 国土交通省道路局 警察庁交通局) PI-13 より抜粋</p>
事例	

3.13. 路面標示・サイン 【ハード的手法】

対策名	路面標示・サイン：ハード的手法
概要	路面標示や看板などで、視覚的に児童や生徒の存在や速度低下などの注意を促す
設置対象箇所	児童や生徒の送迎バス等の停車に安全を求められる箇所
イメージ	 <p>The image shows two 3D renderings of a road. The top rendering shows a yellow car on a road with green-painted shoulders and white markings. A yellow sign with a red border and the text '通学路注意' (School Route Caution) is placed on the shoulder. The bottom rendering shows a road with similar markings and a yellow sign with a red border and the text '通学路 注意' (School Route Caution). A vertical yellow sign with a red border and the text '通学路 学童注意' (School Route Children Caution) is also shown, with the text '注意喚起看板' (Attention Alert Sign) next to it.</p>
事例	 <p>The image contains two photographs. The left photograph shows a street with a zebra crossing and a yellow sign with a red border and the text '通学路注意' (School Route Caution). The right photograph shows a vertical yellow sign with a red border and the text '学童多し注意' (Many Children Caution) and 'つくば市' (Tsukuba City) at the bottom.</p>

Ⅲ 調査・分析編

1. 調査の概要

地域の状況を調査・分析するにあたっては、直接的な事象である交通事故や危険箇所の状況分析（1.交通安全）の他、間接的な事象である交通量や速度の状況分析（2.交通環境の状況）、道路交通規制状況（3.地区の状況等）を整理し、地域の概況を掴むことが重要である。下表にその調査内容と把握方法を整理し、1.①～2.③については次頁以降に詳述する。

調査項目	内容	把握方法	
1. 交通安全	① 交通事故発生状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区における交通事故発生件数 ・ 交通事故の発生場所、種別、発生時間等の状況把握 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事故データ（警察） ・ 生活道路事故メッシュ図（（公財）交通事故総合分析センター）
	② 交通事故危険箇所の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区内で交通事故の危険な箇所の把握 ・ 急ブレーキや急ハンドル等の交通挙動の状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ヒヤリ地図（住民アンケート） ・ 安全総点検 ・ ビッグデータ（ETC2.0）解析（国土交通省）
2. 交通環境の状況	① 交通量の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区内の主要箇所の自動車、歩行者、自転車交通量の状況の把握 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通量調査（車種別、時間別、方向別交通量） ・ ビッグデータ（ETC2.0）解析（国土交通省）
	② 走行速度の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 任意区間の自動車の走行速度の把握 	<ul style="list-style-type: none"> ・ スピードガン ・ ビデオ調査 ・ ビッグデータ（ETC2.0）解析（国土交通省）
	③ 通過交通の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区内の通過交通の状況把握 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ナンバープレート調査 ・ ビッグデータ（ETC2.0）解析（国土交通省）
	④ 路上駐車状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路上駐車や駐輪の箇所、時間帯、台数等の把握 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路上駐車駐輪調査
3. 地区の状況等	① 地区の道路・交通規制等の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路構成や幅員、交通規制（一方通行、ゾーン30等）、通学路状況把握 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地図情報 ・ 道路台帳、現地踏査

2. 調査方法

2.1. 交通安全 ①交通事故発生状況

警察が保有するデータ（死傷事故発生箇所、頻度、事故の種類等）を用いて、交通事故が、いつ、どこで、誰と誰が、どのような事故形態で発生したかを発生箇所毎に地図上にプロットして、複数年の交通事故の状況を整理する。

現地写真や事故データ分析も併せて整理することで、交通事故の多発箇所の状況、地区の交通事故の特徴などを把握することが可能となる。



図 3-1 対策エリア内の死傷事故発生位置（新潟市日和山地区）

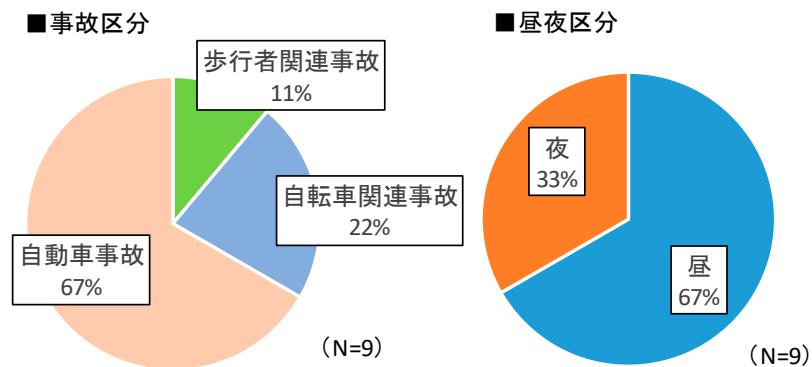


図 3-2 対策エリア内の区別事故分析結果（新潟市日和山地区）

また、市町村内のある特定地区の、交通事故の多少を把握するには、生活道路事故メッシュ図（ITARDA（（公財）交通事故総合分析センター） Web マップ）を使うことも有効である。大まかに交通事故の多い地区を特定することが可能である。

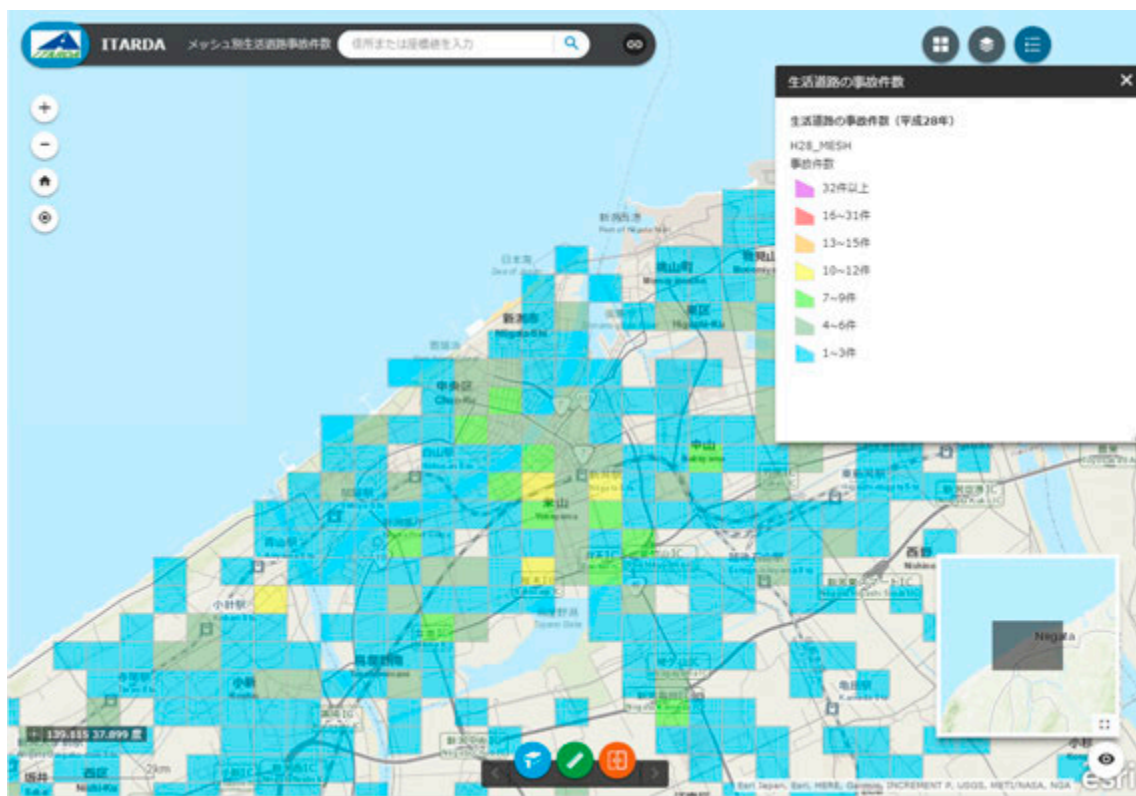


図 3-3 生活道路事故メッシュ図（（公財）交通事故総合分析センター）

2.2. 交通安全 ②交通事故危険箇所の状況

地区住民が日頃感じている交通事故の危険を感じた（ヒヤリとした）箇所を地図上に表示して、ヒヤリ地図を作成する。地区全体の交通事故の危険な箇所を把握することが可能である。

地区住民と実際に現地に出向き、どのような状況で危険を感じるかを写真とあわせて記録していくことも有効である。



図 3-4 ワークショップでの危険を感じた箇所の共有（新潟市日和山地区）



図 3-5 現地調査(合同点検)実施状況（新潟市日和山地区）

2班安全マップへの書き込み（写真）



2班

2班安全マップへの書き込み



図 3-6 ヒヤリ地図：交通事故発生の危険箇所の図化（新潟市日和山地区）

また、ビッグデータ（ETC2.0データ：国土交通省）を解析し、急ブレーキ、急ハンドル等の交通挙動が多く発生している箇所を明示することで、地区内の危険な箇所を把握することが可能である。

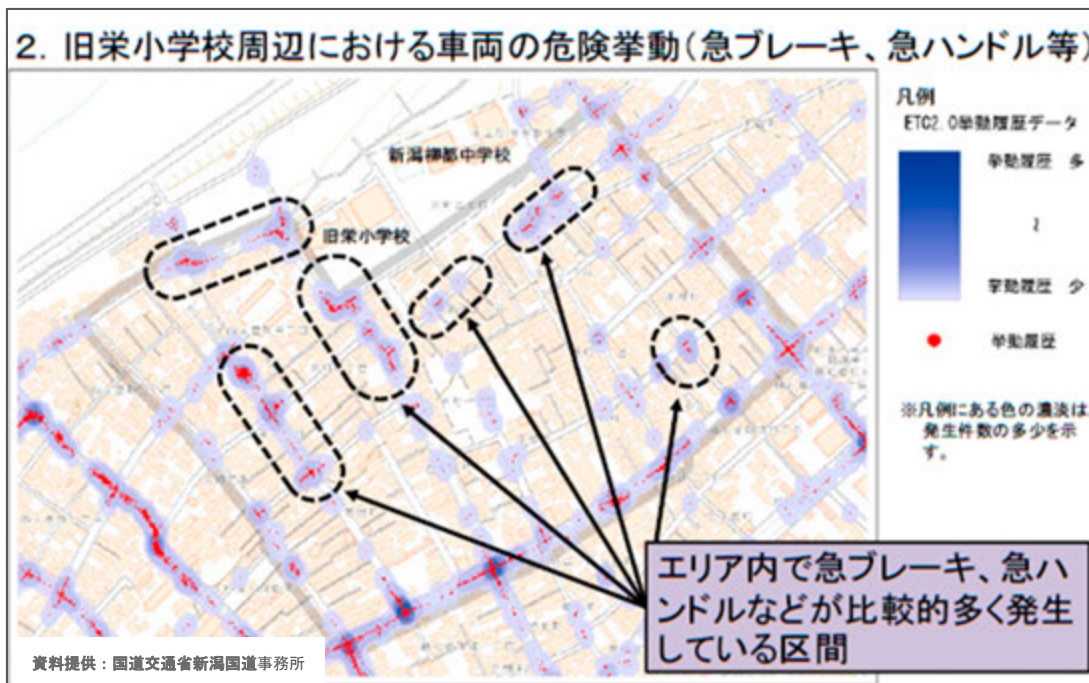


図 3-7 交通挙動分析図：急ブレーキ、急ハンドル箇所（新潟市日和山地区）



図 3-8 交通挙動分析図：急ブレーキ、事故発生箇所（浦添市港川小通学路）

●補足：ETC2.0 データ解析結果の取得方法

ビッグデータ（ETC2.0 データ：国土交通省）解析結果の取得にあたっては、地方公共団体からの生活道路対策エリアの登録が必要となっており、登録の後に技術的支援の一部として、ビッグデータ解析結果（急ブレーキや走行経路、走行速度等）の提供を受けることができる。

生活道路対策エリアへの登録にあたっては、調書（様式1・2）の作成の後に、直轄国道事務所等（安推連事務局）へ登録申請することが必要である。

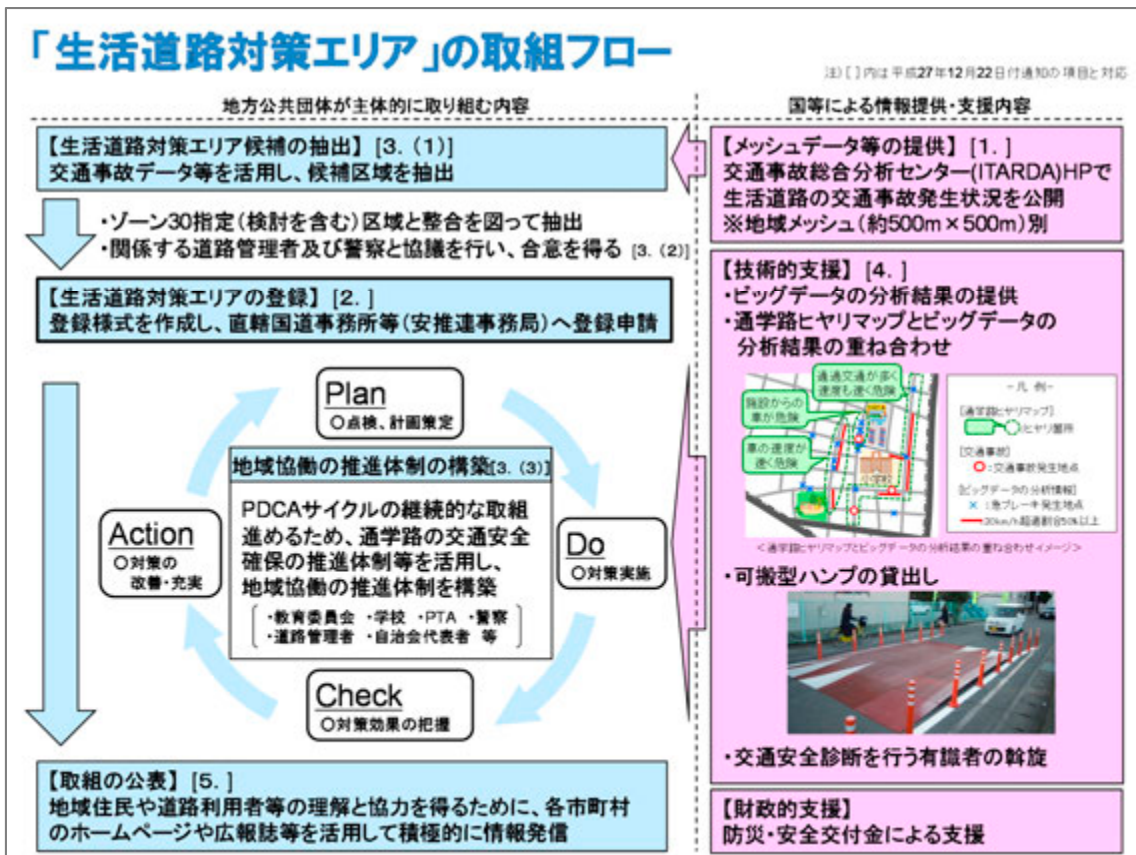


図 3-9 生活道路対策エリアの取組みフロー（国土交通省資料より）

「生活道路対策エリア」の登録 [2.] [3.(1)] (新潟市日和山小学校地区の事例)

- 「生活道路対策エリア」の取組を進める区域について、調書(様式1)及び位置図(様式2)を作成し、直轄国道事務所等(安推連事務局)へ登録申請
- 登録申請をもって、国への「生活道路対策エリア」の登録完了

生活道路対策エリア調書			【登録様式1】		
都道府県	市町村	地区名	想定する対策 ※フルタウンより選択	関係機関との協議・調整状況 ※登録に際して事前に協議・調整を行った機関名等と年月日(協議・調整を複数回行った場合は合算した日)を記載	地域協会の推進体制 構成メンバー(案) ※通学路地域体等との協力を活用する場合は、組織名称も合わせて記載
新潟県	新潟市	日和山小学校地区	ゾーン対策(ゾーン30指定あり)	H28.1.6-中央区通学路交通安全推進会議(新潟中央警察署、中央区教育支援センター、中央区建設課(道路管理者))で日和山小学校の将来的な通学路の整備について協議 H28.2.22-新潟中央警察署と将来的なゾーン30規制実施について確認	<組織名> 新潟市中央区通学路交通安全推進会議を活用 <構成メンバー> 新潟市教育支援センター(学校関係も含む) 新潟市中央区役所(道路管理者) 新潟県警察本部新潟中央警察署 ※対策箇所との合同点検実施の際には地域住民(PTA、自治会)等も参加し、意見交換を行います。

フルタウンより選択

- ◎区界村界の場合 →「区域」を選択
- ◎ゾーン対策の場合 →「ゾーン対策(ゾーン30指定あり)」または「ゾーン対策(ゾーン30検討中)」を選択

○生活道路対策エリアの候補地の抽出の考え方

- ・ 交通事故発生、地域要望、道路管理者が問題意識を持っている区域等
- ・ ゾーン30が指定済または検討中の区域との整合を図る
- ・ 小学校区は区域設定のひとつの目安

【新潟県新潟市日和山小学校地区】 【登録様式2】

図中の地図等を利用して、図1(登録コピー、通学路、ゾーン別の位置)指定済みの場合、印をからしめて下さい。

図 3-10 生活道路対策エリアへの登録方法 (国土交通省資料より)

2.3. 交通環境の状況 ①交通量の状況

交通量の把握は地区の交通実態把握の基本である。

地点を設定して、交差点の各流入部などで右左折直進別と車種別に交通量を計測する。また、必要に応じて自転車や歩行者の交通量も把握する事が必要である。

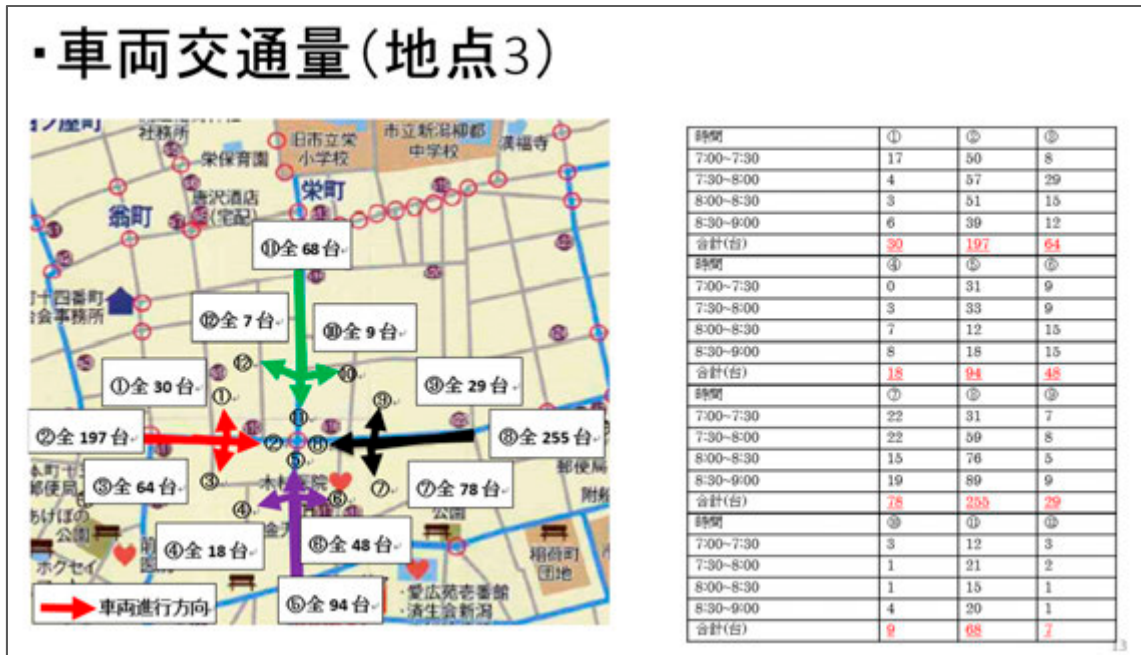


図 3-11 交差点の方向別交通量図(新潟市日和山地区)



図 3-12 交差点における車両のビデオ観測状況(新潟市日和山地区)

2.4. 交通環境の状況 ②走行速度の状況

自動車の走行速度が速くて危険な箇所など、特定の地点でビデオカメラやスピードガン等を利用して走行速度を計測し、走行速度の分布を調べて、速度が超過している車両通行の実態を把握することができる。

また、ビッグデータ(ETC2.0 データ、国土交通省)を活用することで地区内の各路線での走行速度を詳細に把握することができる。

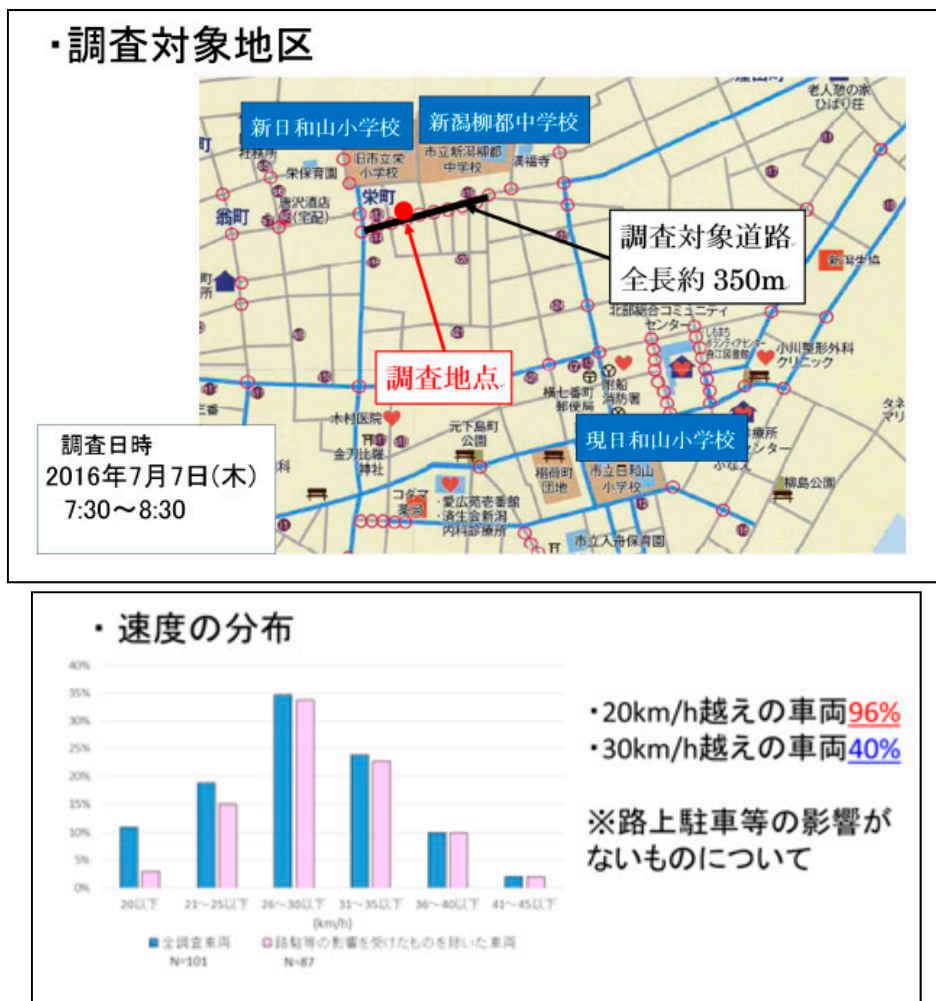


図 3-13 調査対象地区 箇所別の走行速度分布図 (新潟市日和山地区)

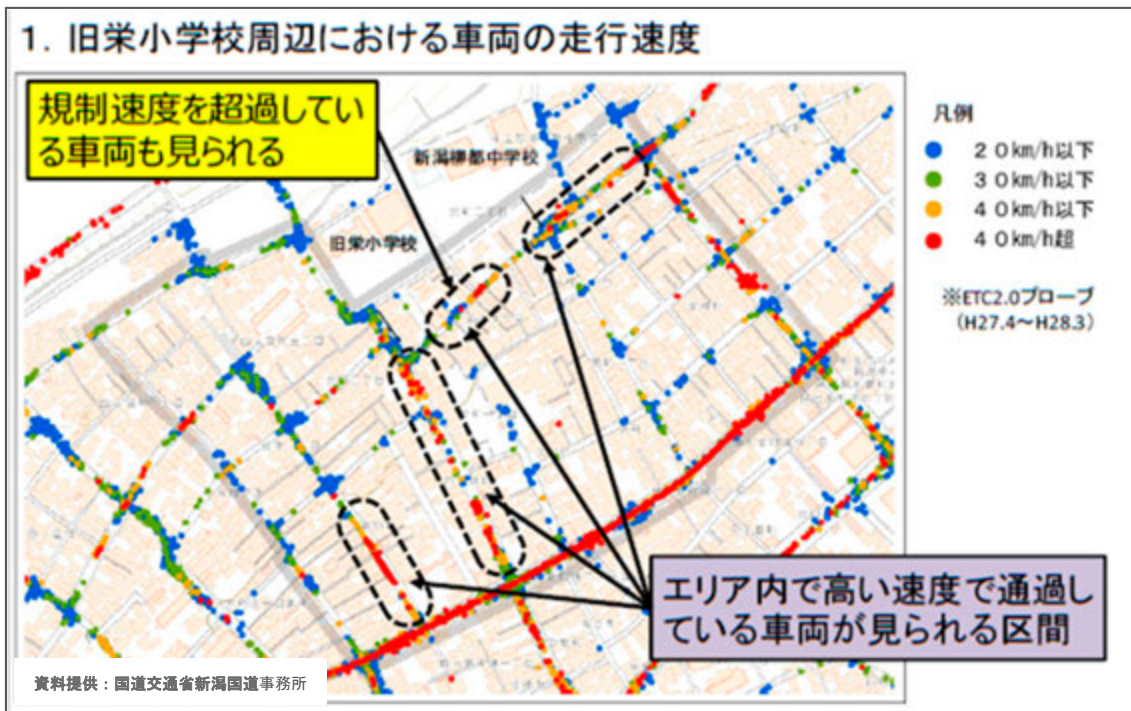


図 3-14 ビッグデータを活用した走行速度分布図（新潟市日和田山地区）

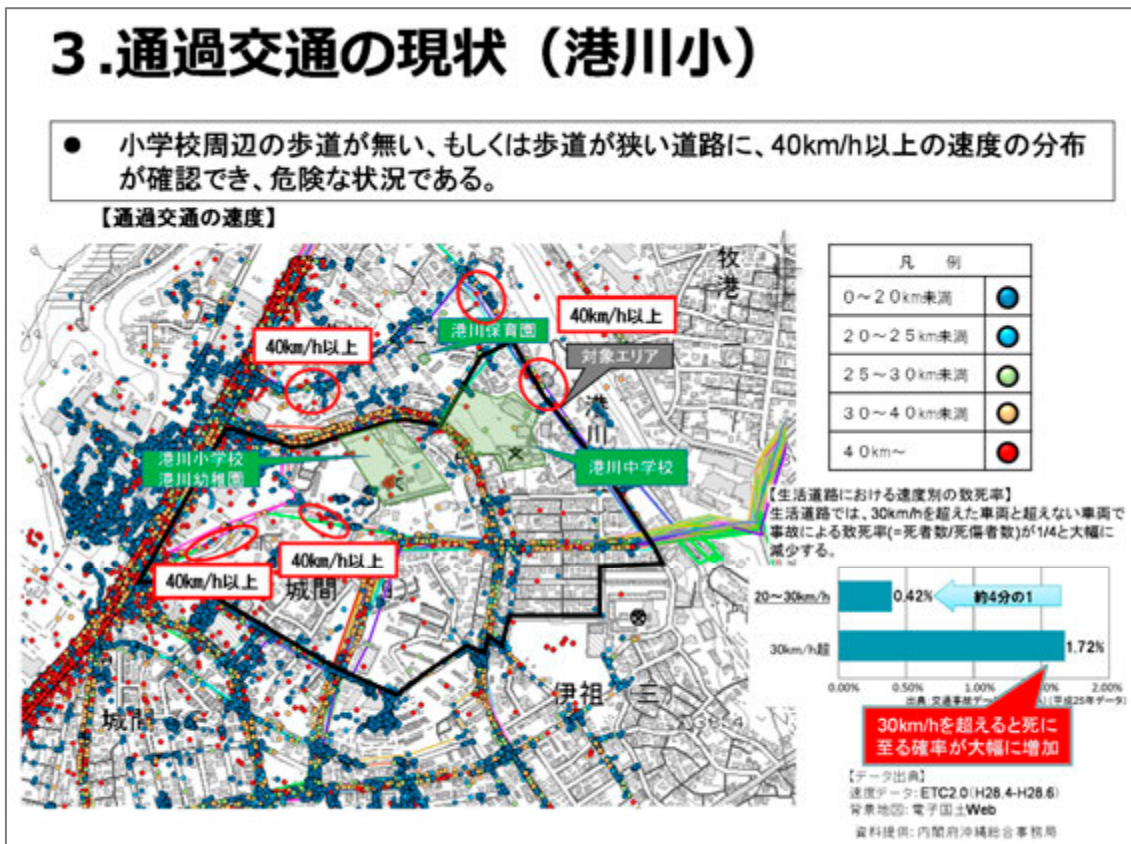


図 3-15 ビッグデータを活用した走行速度分布図（浦添市港川小通学路）

2.5. 交通環境の状況 ③通過交通の状況

地区内の通過交通の状況を把握するために、地区内に流入・流出する自動車のナンバープレートを読み取り、時刻の記録を行い、番号を照合することで、通過交通を把握する。

ビッグデータ(ETC2.0 データ、国土交通省)を活用することで地区内の通過交通の状況を把握することも可能である。



図 3-16 通過交通の状況図(新潟市日和山地区)

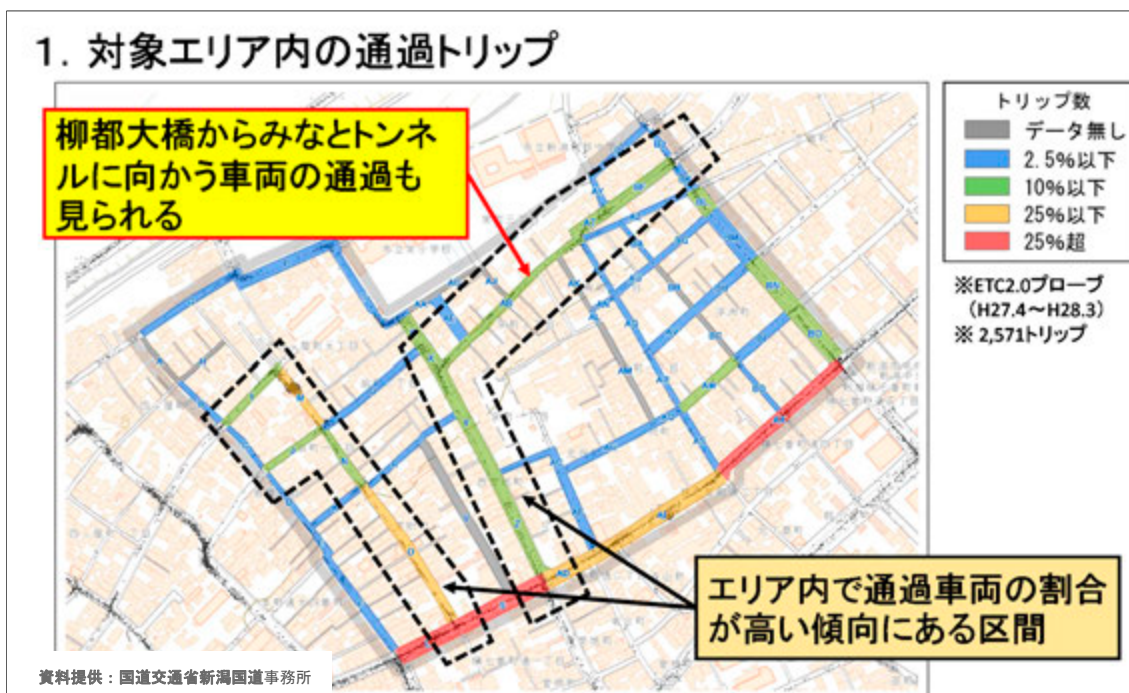


図 3-17 ビッグデータ解析による通過交通状況図(国土交通省)

3.通過交通の現状（港川小）

- 学校周辺エリアに目的を持たない通過交通のルートは、前回WS等の意見のルートが確認できた。

【通過交通のルート】

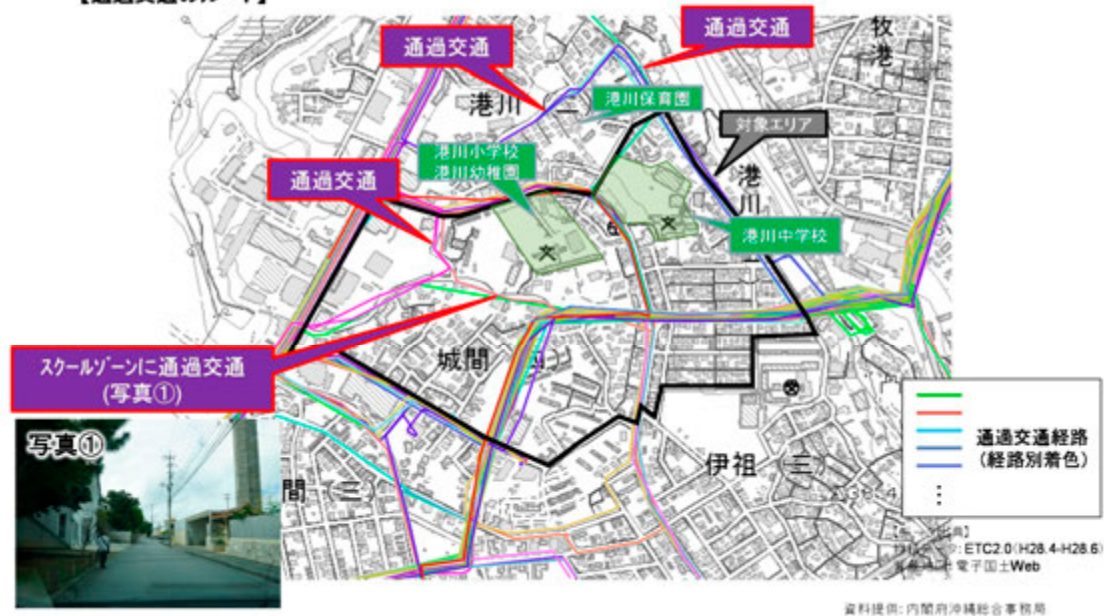


図 3-18 ビッグデータ解析による通過交通状況図（浦添市港川小通学路）

2.6. 交通環境の状況（補足）交通シミュレーション

自動車のナンバープレート読み取り調査等の交通調査から得られた OD 表から、交通シミュレーションを実施することで、交通規制を変更した場合や、交通量が変化した場合の自動車の挙動（経路、所要時間等）を予測し分析を行うことが可能である。

【事例】

小学校前の道路を車両通行規制にする対策が提案され、その際対策実施区間と並行する大通りへの交通迂回による混雑が懸念された。そのため交通シミュレーションにより現況と対策実施後の結果を比較した。

平均速度の分析からは、並行する道路で若干の速度低下が見られたが、混雑や渋滞を起こす問題は起きないことが確認された。

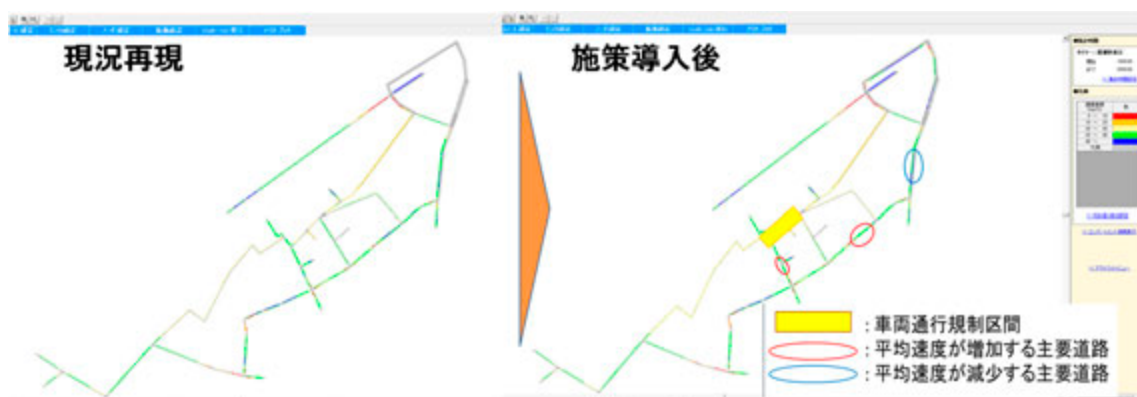


図 3-19 自動車の走行速度の交通シミュレーション結果（埼玉大学）



図 3-20 交通シミュレーションを実施して通行規制後の所要時間を紹介した例

【事例】

速度と同様に、交通シミュレーションにより現況と対策実施後の各道路の交通量を比較した。車両数が増加・減少する道路が抽出され、対策実施区間を通行していた通過交通が、対策実施区間と並行する大通りに移行することによる、交通量の増加が確認された。

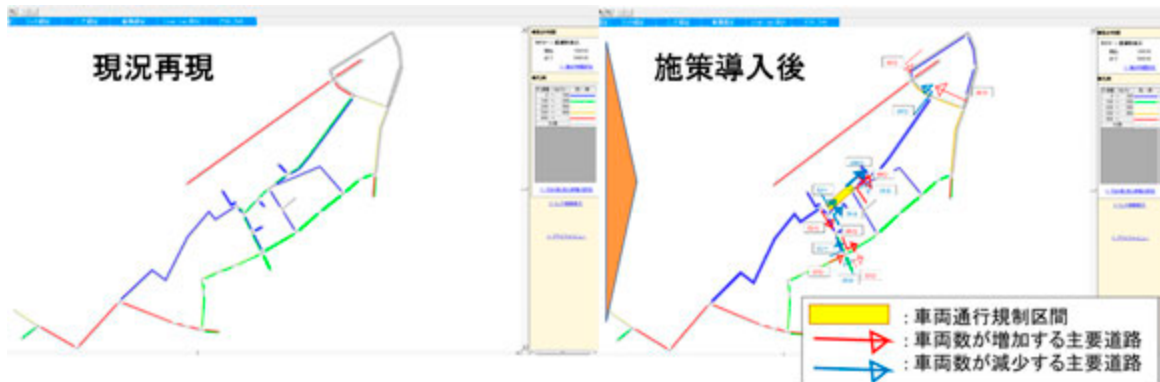


図 3-21 自動車の交通量の交通シミュレーション結果（埼玉大学）

2.7. 地区の状況等 ①地区の道路・交通規制等の状況

地区の対策検討を行う為の基礎資料として、道路構成や幅員、交通規制（一方通行、ゾーン30等）、通学路状況などの情報を収集しておくことが必要である。

また、この際には既に実施している対策メニューについて記録しておくことが望ましい。



図 3-22 地区の道路・交通規制等の状況調査（石垣市新栄地区）

3. 検証

検証にあたっては、調査・分析で把握した項目に対し効果があったかの評価、および、地域関係者などから新たな課題が生じたかを把握し、WSなどで共有していくことが重要である。下表にその評価・把握項目を整理し、次頁以降に実際の検証について詳述する。

調査項目	内容	把握方法
①通過交通量の減少	・ 地区内を通過する交通量の減少を確認	・ 交通量調査 ・ ビッグデータ（ETC2.0）解析（国土交通省） ・ ビデオ調査 ・ 地域関係者アンケート
②走行速度の低下	・ 地区内を走行する車両の走行速度の低下を確認	・ ビッグデータ（ETC2.0）解析（国土交通省） ・ スピードガン ・ ビデオ調査 ・ 地域関係者アンケート
③危険挙動の減少	・ 地区内を走行する車両の急ブレーキの発生頻度の減少を確認	・ ビッグデータ（ETC2.0）解析（国土交通省）
④安心感の向上	・ 安心して歩ける歩行空間が創出されたかを確認	・ 地域関係者アンケート
⑤その他	・ 対策(社会実験)の継続運用の要望など、個別施策に応じて確認	・ 地域関係者アンケート

効果検証結果① (栄町銀座)

栄町銀座の通過交通量は減少したのか？

効果あり

・交通実態調査においても、通学時間帯における栄町銀座の交通量減少

栄町銀座入口交差点

栄町銀座出口 三差路



図 交通実態調査による通行量の変化 対策前：028.7.7(7:00~9:00) 対策後：029.10.19(7:00~9:00)

図 3-23 通過交通量の前後比較による検証 (新潟市日和山地区)

効果検証結果① (栄町銀座)

栄町銀座の車両速度は低下したのか？

効果あり

・ビッグデータ解析結果より、区間内を30km/h超過で走行している車両の発生頻度について25%減少が確認できる

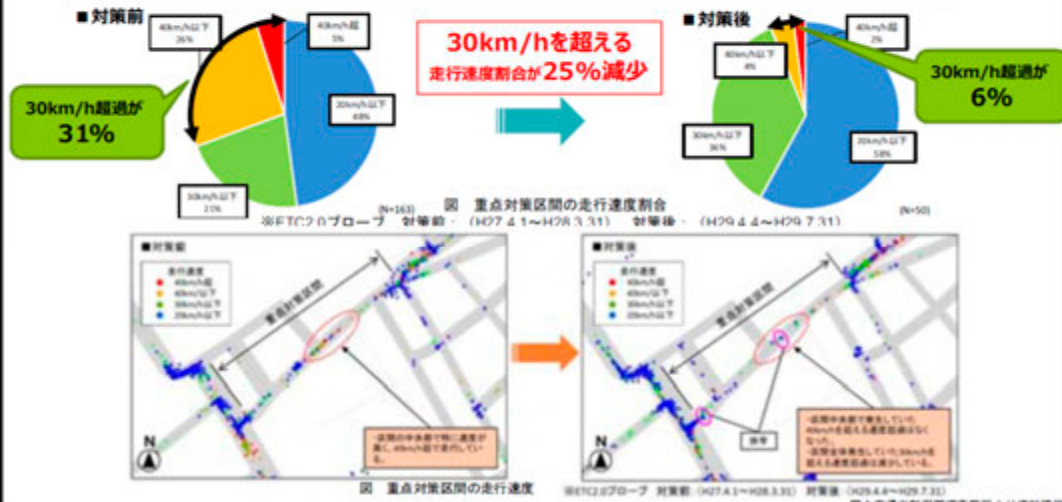


図 重点対策区間の走行速度割合 ※FTC20グループ 対策前：(027.4.1~028.3.31) 対策後：(029.4.4~029.7.31)

図 重点対策区間の走行速度 ※FTC20グループ 対策前：(027.4.1~028.3.31) 対策後：(029.4.4~029.7.31)

図 3-24 走行速度の前後比較による検証 (新潟市日和山地区)

効果検証結果①(栄町銀座)

安心して歩ける空間が創出されたのか

課題あり

- ・アンケート結果より、歩行位置の高い遵守度が伺える一方、自由意見では「下校時にグリーンベルトを出ている子供がいる」や「グリーンベルトで立ち話をしている」等の意見が挙げられた

Q. グリーンベルト部分(路側帯)を歩いているか

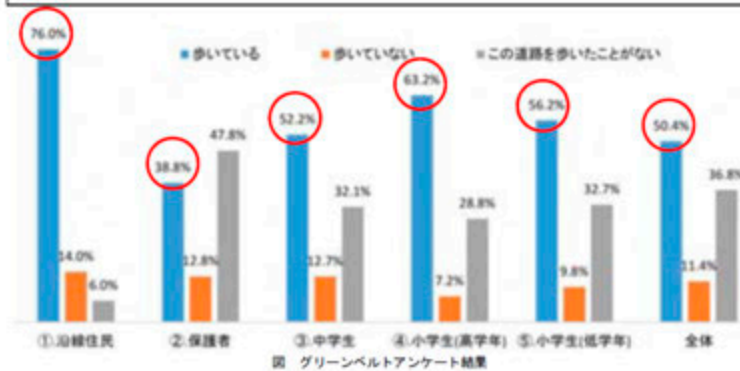


図 3-25 アンケートによる安心感の向上の検証(新潟市日和山地区)

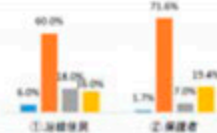
5. 総括

ライジングボラードの継続運用(本格運用)について

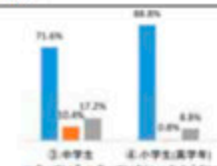
- ・現在試行運用中のライジングボラードの評価
 - 一定の効果が確認できた
 - アンケート結果より、稼働時間も特に問題なし
- ・冬期の状況について引き続き、要観察

本格運用へ
(継続)

Q. ライジングボラードが上がっている時間について



Q. ライジングボラードが上がっている時間は登校時間と合っているか



Q. ライジングボラードは今後も継続してあった方が良いか



全体の7割以上が
今後もあった方が良い
と回答

図 3-26 アンケートによる対策の継続運用の要望調査(新潟市日和山地区)

參考資料 1

浦添市 通学路交通安全プログラム
～通学路の安全確保に関する取組の方針～

平成28年8月

浦添市通学路安全推進会議

1. プログラムの目的

平成24年、全国で登下校中の児童生徒が死傷する事故が相次いで発生したことから、平成24年8月に各小学校の通学路において関係機関と連携して緊急合同点検を実施し、必要な対策内容についても関係機関で協議してきた。

引き続き通学路の安全確保に向けた取組を行うため、このたび、関係機関の連携体制を構築し、「浦添市通学路交通安全プログラム」を策定しました。

今後は、本プログラムに基づき、関係機関が連携して、児童生徒が安全に通学できるように通学路の安全確保を図っていくことを目的とする。

2. 通学路安全推進会議の設置

関係機関の連携を図るため、以下をメンバーとする「浦添市通学路安全推進会議」を設置し、この会議で議論し、本プログラムを策定しました。

- ・浦添市都市建設部道路課
- ・浦添市都市建設部都市計画課
- ・浦添市市民部市民生活課
- ・浦添市教育委員会指導部学校教育課
- ・浦添警察署交通課
- ・浦添市立小学校代表
- ・浦添市PTA 連合会代表

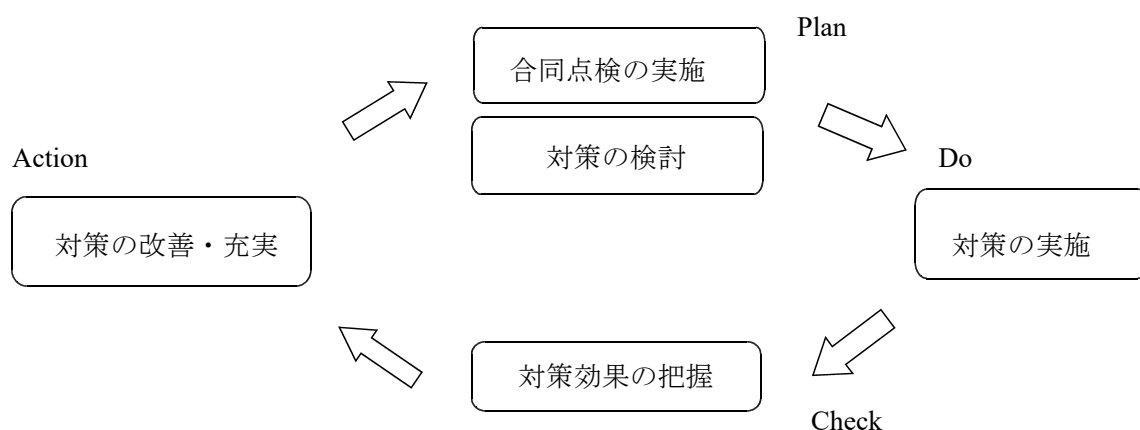
3. 取組方針

(1) 基本的な考え方

継続的に通学路の安全を確保するため、緊急合同点検後も合同点検を継続するとともに、対策実施後の効果把握も行い、対策の改善・充実を行います。

これらの取組をPDCAサイクルとして繰り返し実施し、通学路の安全性の向上を図っていく。

[通学路安全確保のためのPDCAサイクル]



(2) 定期的な点検

① 各小学校区の点検

- ・各小学校区ごとに学校と保護者、地域の連携のもと通学路の点検を行う。
- ・点検結果を市民生活課へ報告する。

② 合同点検の実施方法、時期等

- ・合同点検については「小学校区定期点検」と「重要危険箇所点検」の2つの取り組み

を行う。

- ・実施時期は、台風及び集中豪雨時の危険箇所の把握が必要であることから、秋期を行う。
- ・効率的・効果的に合同点検を行うため、通学路安全推進会議において、重点課題を設定し、合同点検を実施する。
- ・合同点検は、通学路安全実務者部会（学校教育課、道路課、都市計画課、市民生活課、浦添警察署）のメンバーで実施し、点検箇所によっては、小学校、PTA が参加することもある。

③ 小学校区定期点検

- ・市内の11小学校を下記の通り6つのグループに分け、それぞれ3年に1回、合同点検を実施する。
- ・点検箇所については小学校からの報告をもとに小学校と合同で行う。

ブロック	A	B	C	D	E	F
小学校	港川小 牧港小	宮城小 仲西小	内間小 神森小	沢岬小 前田小	浦添小 浦城小	当山小
実施年度	H28 H31	H29 H32	H29 H32	H30 H33	H30 H33	H31 H34

④ 重要危険箇所点検

- ・通学路安全推進会議において特に危険性が高いと考えられる箇所について点検を行う。
- ・速やかに危険の除去ができるよう優先的に改善のための報告等を行う。

(3) 対策の検討

- ・合同点検の結果から明らかになった対策必要箇所について、箇所ごとに、歩道整備や防護策設置のようなハード対策や交通規制や交通安全教育のようなソフト対策など対策必要箇所に応じて具体的な実施メニューを検討する。

(4) 対策の実施

- ・対策の実施にあたっては、対策が円滑に進むよう、関係機関で連携を図る。

(5) 対策効果の把握

- ・合同点検結果に基づく対策実施後の箇所等について、次回の合同点検時に確認を行います。

4. 箇所図、箇所一覧表の公表

- ・小学校ごとの点検結果や対策内容については、関係者間で認識を共有するために小学校ごとの「対策一覧表」及び「対策箇所図」を作成し、公表する。

5. 本通学路安全プログラムについては3年を目途に成果、課題を整理し見直しを行う。

參考資料 2

サイン形状ハンプ設置による自動車の速度抑制効果

沖縄県浦添市 仲西小学校前



図 小学校前に設置されたサイン形状ハンプ（沖縄県浦添市仲西地区）

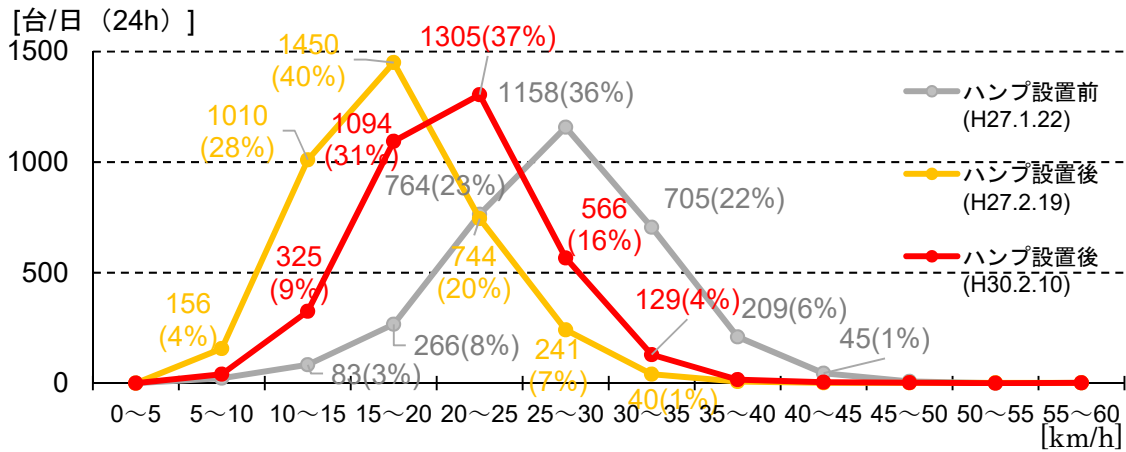


図 ハンプ設置前後の自動車走行速度調査結果

設置後は 30km/h 以上で走行する車が減少し効果を発揮している。設置直後より設置 3 年後のほうが平均速度は高いが、設置直後には不慣れにより慎重に走行する車が多かったためと考えられる。

(出典：沖縄県公共交通活性化推進協議会、H30 は株式会社中央建設コンサルタント提供)

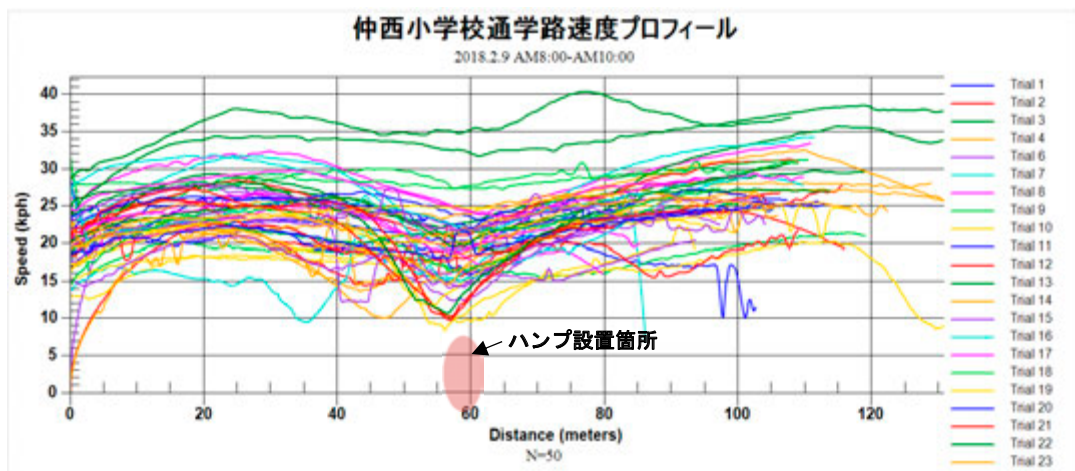


図 ハンプ設置後約 3 年の自動車速度プロフィール調査結果

ハンプ付近の速度は多くの車両で 30km/h 未満となり速度抑制効果の継続性が見られる。

