

## ■通学路の緊急合同点検結果に基づく対策の実施状況について

平成24年4月以降、京都府亀岡市をはじめとして、登下校中の児童等が死傷する事故が連続して発生したことを受けて、文部科学省、国土交通省、警察庁では、全国で通学路の緊急合同点検を実施し、関係機関も対策を進めておりますが、平成24年度末時点での対策の実施状況を以下のとおりとりまとめ発表しましたので、ご紹介します。

なお、今後とも文部科学省、国土交通省及び警察庁では連携して、合同点検の定期的な実施など通学路の安全確保に向けた継続的な取組等を推進するとのことです。

### 通学路の緊急合同点検結果に基づく対策の実施状況について

平成24年4月以降、京都府亀岡市をはじめとして、登下校中の児童等が死傷する事故が連続して発生したことを受けて、全国で通学路の緊急合同点検を実施し、関係機関が対策を進めているところですが、平成24年度末時点の対策の実施状況を以下のとおりとりまとめました。

今後とも文部科学省、国土交通省及び警察庁が連携して、合同点検の定期的な実施など通学路の安全確保に向けた継続的な取組等を推進します。

#### ○通学路の緊急合同点検結果に基づく対策の実施状況(平成24年度末時点)

	箇所数	
		うち対策済み
対策必要箇所(全体数)	74,483	42,662
教育委員会・学校による対策箇所	28,925	26,077
道路管理者による対策箇所	45,020	22,818
警察による対策箇所	19,715	12,263

※1 1箇所につき複数の機関が対策を実施する場合があるため、各実施機関による対策箇所数の合計は対策必要箇所(全体数)とは一致しない。

※2 主な対策の例として、教育委員会が実施する対策に通学路の変更やボランティア等による立ち番等、道路管理者が実施する対策に歩道の整備や路肩の拡幅等、警察が実施する対策に信号機や横断歩道の新設等がある。

#### 参考：緊急合同点検の実施状況

- ・緊急合同点検実施学校数 20,160校
- ・緊急合同点検実施箇所数 80,161箇所
- ・対策必要箇所数 74,483箇所

### 通学路の交通安全の確保に向けた今後の取組

これまで文部科学省、国土交通省、警察庁は、連携して通学路の緊急合同点検を行うなど通学路の交通安全の確保に取り組んできたところであるが、今後も相互に連携し、以下の取組を推進することとする。

1. 緊急合同点検結果に基づく対策の着実な推進
  - ・平成24年度の緊急合同点検結果に基づく、学校、教育委員会、道路管理者、都道府県警察等が実施する対策が着実に進むよう、関係省庁においては、必要な支援を行うものとする。
2. 通学路の交通安全の確保に向けた継続的な取組
  - ・平成25年度以降においても、緊急合同点検の枠組みを活用して、地域特性に応じた課題の設定等による効果的な合同点検を定期的な実施するなど、継続的な取組を推進する。
3. 地域における推進体制の構築
  - ・対策の着実な推進及び定期的な合同点検の実施等を図るため、既存組織の活用も含め、関係者から構成される協議会等の推進体制を構築する。
  - ・点検結果や対策実施状況等について、インターネットや広報誌等を活用しながら、地域住民、道路利用者等へ適切に情報発信する。

1. はじめに

本業務は、浸水常襲地区において県が整備を進めている都市計画道路整備事業が、浸水被害に及ぼす影響の程度を検証するものです。

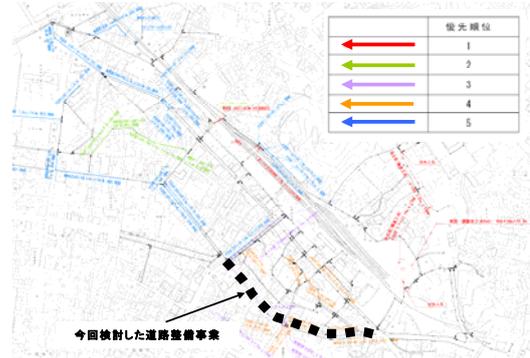


図-1 浸水対策のための雨水整備計画と今回の道路整備事業位置

2. 問題点・課題

①問題点

- ・ 雨水排水計画に今回の都市計画道路が反映されておらず、一部民地通過路線も存在する。
- ・ 早期の雨水排水整備は、財政状況から実施が困難である。
- ・ 宅内排水は浄化槽から既設水路に接続されているが、都市計画道路整備後は歩道に電線共同溝が設置されるため水路の確保困難となる。

②課題

- ・ 都市計画道路を整備することにより浸水被害を増幅させない。
- ・ 将来的に浸水被害を低減できる整備とする。

3. 検討

上記問題点により雨水排水計画の見直しが必要となり、「InfoWorks-CS」を用いて雨水流出解析を行いました。今回の検討では、現況と雨水排水計画整備完了後の比較だけでなく、段階的な整備効果をも検証するため溢水対象となる雨水も僅かな差となることから、より詳細な地表面氾濫水の解析が必要と考え、「InfoWorks-CS」に地表面氾濫解析モジュールである「SULIS」も加えて地表面氾濫解析モデルについての解析を行いました。

4. 結果

シミュレーション結果から、都市計画道路内に雨水排水施設を整備したことにより下流への流量負荷が増大し、駅前道路での浸水被害が増大することが判明しました。そこで、道路整備は駅前区間整備後に着工すべきと結論付けました。

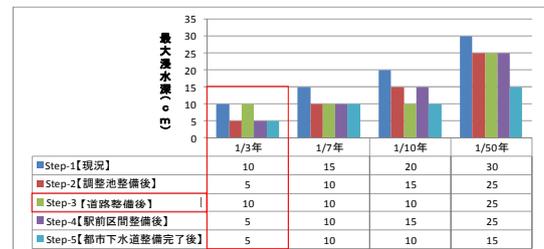


図-2 解析による最大浸水深さ

5. 現時点の評価と課題

道路整備による浸水被害の増幅を回避することが可能となり、将来的に浸水被害を低減する整備手法を提案することができました。しかし、雨水排水計画の見直しの必要性とともに、道路整備を先行する場合には暫定的な雨水排水整備の検討も必要であることが判明しました。

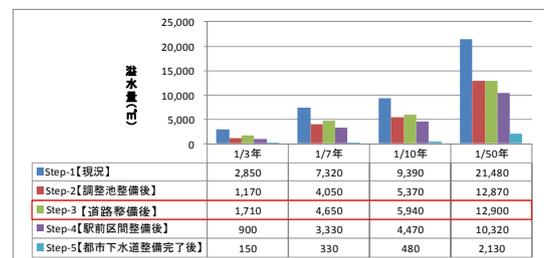


図-3 解析による総溢水量