

## 生野中学校区学校適正配置検討会議 安全対策専門部会（第5回）

### ■ 開催日時、場所

令和3年9月6日（月）19時00分～ 生野区役所6階 大会議室

### ■ 議事

- (1) 通学路案について
- (2) 登校方法について
- (3) その他

#### 配布資料

- ・資料1 通学路案における懸念される点について
- ・資料2 通学路案のルート検討図
- ・資料3 通学路案のルート検討 現地写真箇所図
- ・資料4 現地写真
- ・参考資料 道路におけるカラー化による効果について

## 通学路案における懸念される点について

(通学路を変更する際の注意点)

- ・通学路を考える場合、危険個所を回避することを考える。
- ・道が広いと車が多く、人の通りも多くなる傾向。逆に道が狭いと車は少なくなり、人通りも少なくなる。広い道路は人の安全性にはマイナス要素だが、防犯的にはプラス要素である。狭い道路は安全性にはプラス要素だが、防犯的にはマイナス要素となる。そのバランスを考えて通学路を設定することが肝要。

## 懸念される点があると考え箇所

### ① (16 番道路)

- ・舎利寺小、生野小、林寺小の児童のほとんどがここに集まることになる。時間の幅があるので一定分散されると思われるが小学生で 400 人以上、中学生も通るので、信号待ちで滞留が起こると考えられる。
- ・対策としては滞留に対する安全教育を行うとともに、分散するように通学路を考える必要がある。
  - ・新設校の南東方向から通学する児童生徒を疎開道路の西側に渡らせて 11 番道路に誘導することを考える。11 番は道は狭いが、車の通りは少ないので、安全性は確保される。

#### (A-1)

- ・林寺小校区から 67 番交差点で西に商店街を通らせ、11 番道路で北に上る

#### (A-2)

- ・生野小校区の南の方の児童生徒は 39 番道路を通り、11 番道路で北に上る。その場合 39 番道路に入るには 40 番道路からであると、歩道のない部分があるため、40 番の西側の南北道路を利用すれば、歩道のある部分に即入ることができる。40 番の西側の南北道路には一部車両通行禁止になっている。

(ただし、当初は 40 番の道路の西側の道路を通学路としていたが、38 番の三叉路北側に歩道部分を整備することから、40 番に変更している)

### ② (信号要望含む 48 番道路)

- ・信号の設置は難しい。
- ・48 番部分を通さないとすると、44 番、45 番の南北道路は交通量多めであるので、それをどう横切るかが大事。

#### (B-1)

・ 42 番道路は両南北道路との交差点に信号あるので、危険箇所は回避できる。

・ 42 番道路を西に行き、南に下る道路はどちらがよいか

(B-2)

・ 生野神社横の 43 番に下りてくる道路は、北行き一方通行で両側に 1m ほどの路側帯がある。 43 番交差点で西に曲がれば即歩道に入れる。

(B-3)

・ 20 番交差点に下りてくる道路は、北行き一方通行で東側に路側帯がある。

(B-4)

・ 18 番道路の東端に下りてくる道路は、道幅が狭く、路側帯はないが、スクールゾーンの表示あり。

### ◎ (Bの続き)

・ 43 番交差点から西側は南側にある公園部分を除き両側に段付き歩道が整備されている。

16 番道路に入らず、そのまま疎開道路にでるルートか、疎開道路に面した市営生野東住宅の裏側の道路を通り 14 番道路に入るルートが考えられる。

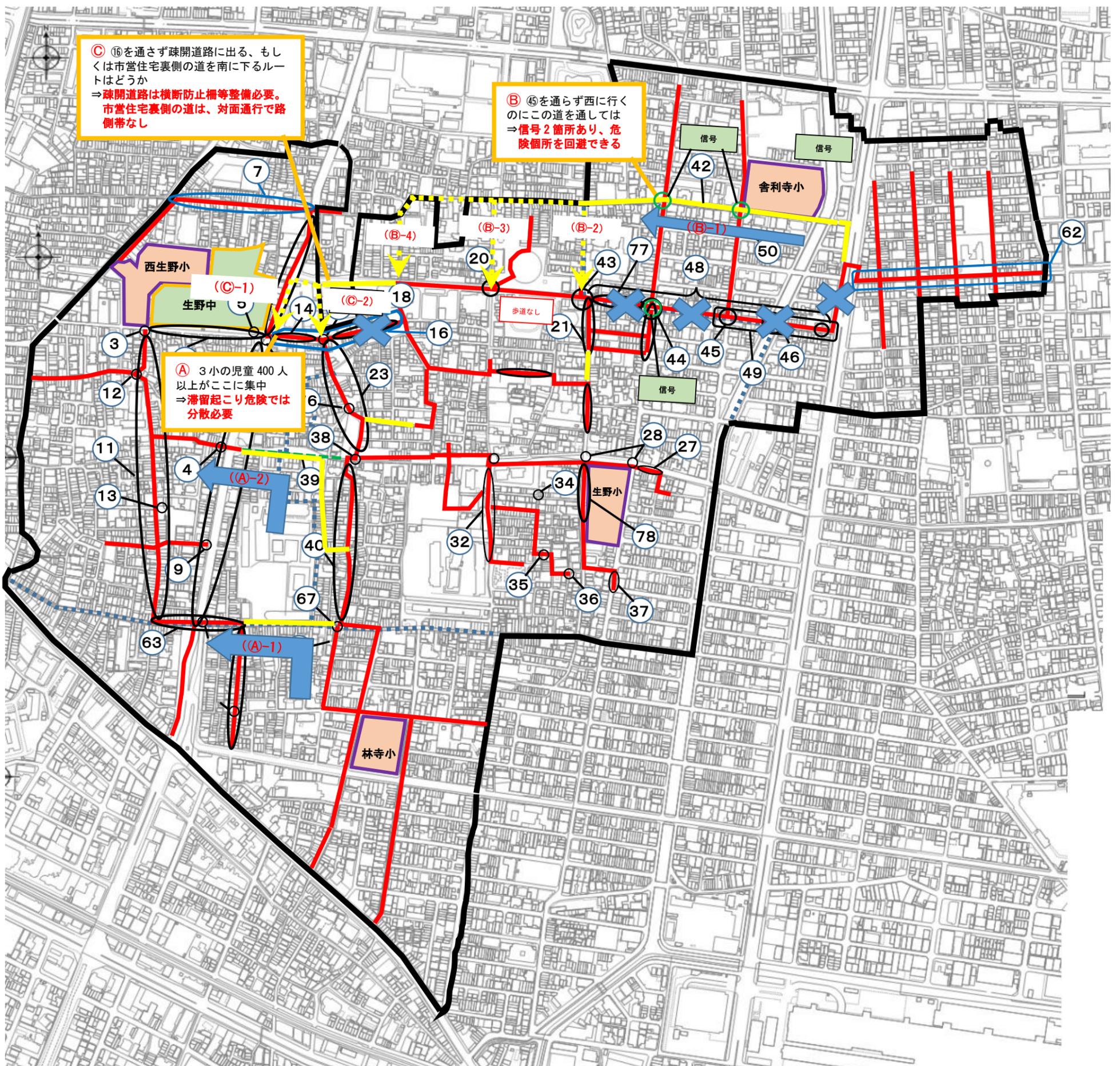
(C-1)

・ 疎開道路には一部車止めブロックが設置されているが、通学路とするには横断防止柵もしくはガードレールが必要

(C-2)

・ 市営生野東住宅の裏側の道路は両側通行で路側帯なし

## 生野中学校区 通学路案のルート検討図

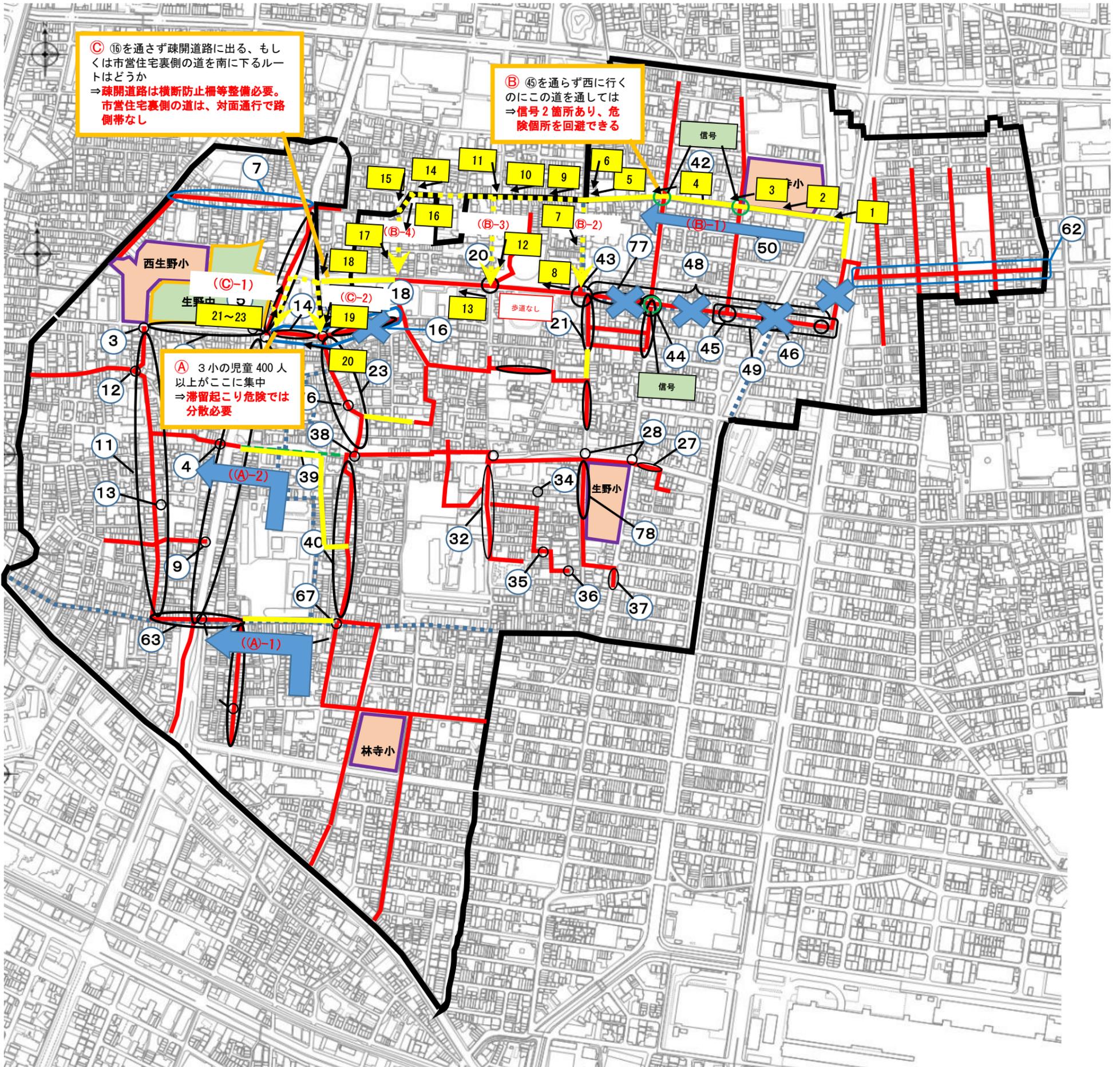


## 凡例

- 通学路
- 中学校区境界
- ⋯ 各小学校区境界
- - - 通学路変更検討箇所
- 各小学校
- 中学校
- 時間帯通行規制要望箇所

※ご意見のあった ③③ については、  
防犯上、場所の特定を避けるため、  
当該地図への表示を省略しています。

生野中学校区 通学路案のルート検討 現地写真箇所図



凡例

- 通学路
- 中学校区境界
- ⋯ 各小学校区境界
- - - 通学路変更検討箇所
- 各小学校
- 中学校
- 時間帯通行規制要望箇所

※ご意見のあった ③③ については、  
防犯上、場所の特定を避けるため、  
当該地図への表示を省略しています。

1



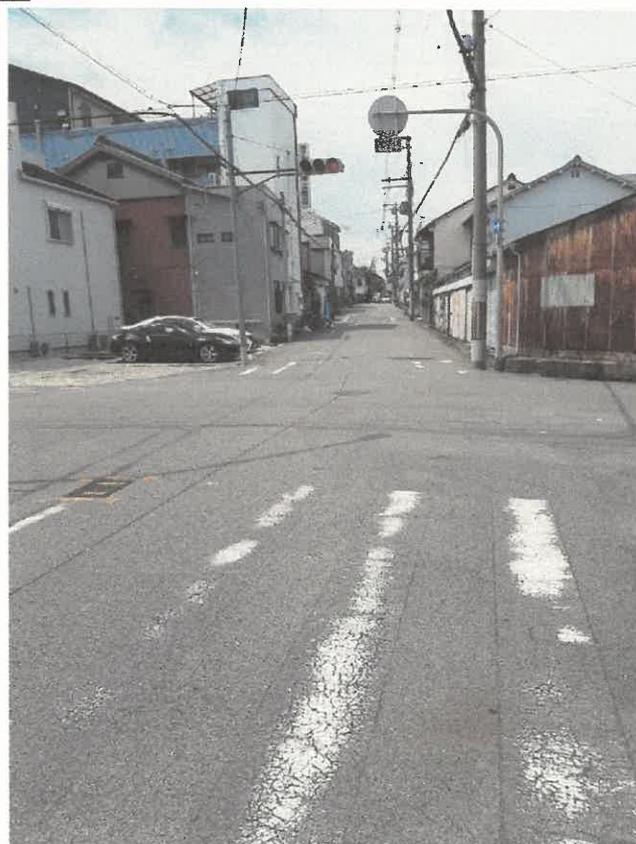
2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12



13



14



15



16



17



18



19



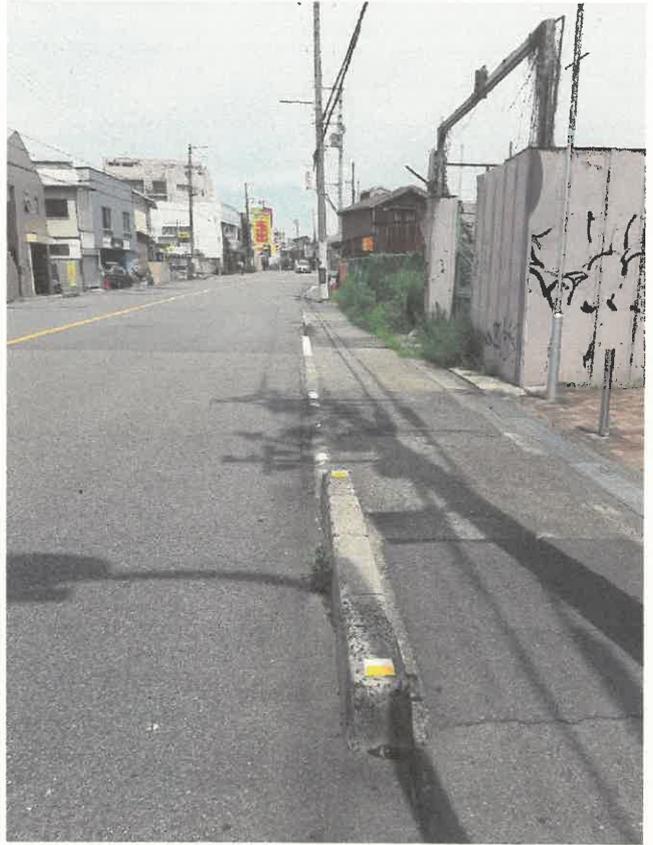
20



21



22



23



# 道路におけるカラー化等による効果について

## ○目的

- ・視環境の改善による抑止力の強化
- ・歩道部の確保による歩行者保護

※【全国道路標識標示業協会東京都協会 路面のカラー化についての実例集より】

## ○大阪市建設局の見解

- ・平成 24 年に京都府亀岡市をはじめ、全国で登校中の児童を巻き込む事故が発生したことから、大阪市内全小学校の通学路を対象に、道路管理者である建設局、交通管理者である警察、学校関係者及び区役所が連携し、緊急合同点検を行い、建設局として交差点や路側帯のカラー化など交通安全対策を実施し、以降も継続的な取り組みとし、交通安全対策を続けている。
- ・特にグリーンラインは、歩道のない幅員の狭い道路において、道路の端に設けた歩行者が通行する空間である路側帯の白線に沿って、全国的に通学路を示す色である緑に着色することで、ここが通学路であることを示すとともに、ドライバーに歩行空間の存在を認識させ、注意を喚起し、通行速度の抑制を図る施策であると考えている。

## ○具体的な効果（他都市の取組み事例）

※【国土交通省 HP 生活道路対策エリアの取組（具体事例）より】

地区	対策	対策前	対策後
北海道札幌市美園地区	減速路面標示・交差点カラー化・外側線表示・交差点明示マーク	平均速度 29.4km/h	26.3 km/h
北海道函館市松陰地区	路側帯設置・規制標識	速度変化 32.7 km/h	27.1 km/h
青森県弘前市城西地区	路側帯のカラー化	平均速度 24.4 km/h	23.1 km/h
福島県いわき市泉地区	注意喚起路面表示 [通学路注意]	平均速度 30.6 km/h	27.7 km/h
栃木県宇都宮市峰地区	歩行空間の確保（外側線敷設）	平均速度 21 km/h	21 km/h
栃木県宇都宮市陽東地区	歩行空間の確保（外側線敷設）	平均速度 28 km/h	24 km/h
山梨県都留市四日市場	減速路面標示・交差点内カラー舗装	平均速度 30.5 km/h	29.0 km/h
石川県白山市松任地区	グリーンベルト・外側線・路面表示	平均速度 23.9 km/h	19.5 km/h
岐阜県多治見市精華地区	路肩カラー舗装	平均速度 25.8 km/h	24.2 km/h
静岡県浜松市佐鳴台地区	交差点のカラー舗装、グリーンベルトの設置	30km/h 超過割合 グリーンベルト 25% カラー舗装 52%	0% 48%
奈良県大和高田市陵西校区大谷地区	ハンプ・カラー舗装、ラバーポール	平均速度 38.9 km/h	32.2 km/h
和歌山県和歌山市安原地区	路面標示	平均速度 26.7 km/h	15.6 km/h
徳島県徳島市幟町地区	路面表示	平均速度 28.1 km/h	23.1 km/h
高知県高知市潮江地区	路側帯設置・カラー舗装	平均速度 42.0 k m	37.8 km/h
佐賀県佐賀市北川副地区	交差点カラー化	平均速度 28.6 k m	25.0 km/h
熊本県熊本市黒髪地区	グリーンベルト	平均速度 16.4 k m	14.3 km/h
宮崎県都城市川東小周辺地区	グリーンベルト・外側線・交差点マーク	平均速度 24.6 k m	20.4 km/h
鹿児島県鹿児島市荒田地区	カラー舗装（交差点・路側帯）	平均速度 18.0 k m	16.3 km/h
沖縄県うるま市石川 1 丁目地区	路肩カラー舗装	30km/h 超過割合 14.3%	15.0%