

# 私見卓見

## OPINION

埼玉大学大学院教授(都市交通)  
久保田尚

生活に身近な通学路で、小学生らが犠牲となる交通事故が後を絶たない。交通安全教育は進められてきたものの、欧州と比べて生活道路の対策が遅れたことが背景にあると考える。「行ってきます」と元気に家を出た子供が数分後には変わり果てた姿に――。このような悲惨な事故を根絶するため、ハード面を含めた戦略的な安全策が必要だ。交通事故の死者数は減少が続いている。「交通戦争」といわれた1970年の1万6765人から、2018年は3532人と4分の1以下。人口当たりで見ると、英国などには及ばないものの、世界的に見ると低い水準にある。一方、日本は幼い子供の事故が目立つ。06年に埼玉県川口市で散歩中の保育園児らに

## 通学路事故をゼロにするために

車が突っ込み、20人以上が死傷。12年に京都府亀岡市で登校中の小学生ら10人が死傷した。その後も全国で相次ぐ。事故統計からみると、郊外や高速道路で乗用車の犠牲が多い欧州と違い、日本では住宅地などの市街地や歩行者・自転車の死者が半数以上を占めるという特徴がある。どうしてこのように違うのか。欧州では速度30<sup>キ</sup>が歩行者の致死率を大きく下げ「命の境界線」になると着目。市街地の最高速度を30<sup>キ</sup>に制限する「ゾーン30」の設定と、速度を抑えるハンブ(路面の盛り上がり)などのハード面の組み合わせが広く普及していることが挙げられる。日本でも「抜け道」として市街地を走る車への対策として、学校周辺にスクールゾーンを設けるなどの取り組みが60〜80年代に行われた。ただ、予算や手間のかかるハード面の対策は大幅に遅れ、通行速度が落ちない例もあった。それでも警察が11年から「ゾーン30」を進め、全国3400カ所以上に導入が拡大。合わせてハンブなどを試験導入した自治体で通行速度が下がる効果も確認された。16年に国交省がハード面の基準を作り、自治体の導入が期待される状況になっている。15年には国際交通安全学会において「通学路ビジョンゼロ」を提唱。学校や保護者、警察、行政がハード面を含めた対策を話し合うガイドラインも作成した。「市街地の交通事故ゼロをまず通学路から」という戦略を描いている。政府は交通安全基本計画で「究極的には交通事故のない社会を目指すべきだ」と明記している。事故ゼロを目指す具体的な戦略を持つべきであり、提言が一助となると期待する。

当欄は投稿や寄稿を通じて読者の参考になる意見を紹介します。〒100-8060東京都千代田区大手町1-3-7日本経済新聞社東京本社「私見卓見」係またはkaisetsu@nex.nikkei.comまで。原則1000字程度。住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記。添付ファイルはご遠慮下さい。趣旨は変えずに手を加えることがあります。電子版にも掲載します。