

## 社会資本総合整備計画『子ども達が安心して通える交通安全プログラムに基づく 通学路整備』の事後評価

### ●委員

通学路の整備箇所には狭いところがたくさんある。着実に何とかして頂きたい。目標値は計画通り 70%実施ということで、それはありがたいと思う。

今後も残りの箇所を着実に進めて頂きたい。踏切に関しは、踏切への侵入で電車が遅延することも度々聞く。滋賀県では整備が遅れているように思っていたが、踏切整備も目標の 100%が達成できたということで、今後も安全確保に向けて進めて頂きたい。

弘川・藺生工区も他に道が少ないので、計画どおり進めていただきたいと思う。

### ●委員

子供のために歩道を整備されることは非常にいいことだと思うが、その一方で歩道と車道を完全に分けてしまうと車が走りやすくなり、車のスピードが上がって事故が増えることを懸念する。スピード対策のため路面表示を行うなどの対策も併せて実施したほうがいいのかと思う。

### ○事務局

道路の役割として、幹線道路と生活道路などそれぞれの役割に応じた整備を行っている。弘川・藺生工区のような幹線道路で通学路でもある場合は、歩行者の安全性確保を行っている。今回は説明していないが、生活道路で車道幅を狭くして車の速度を落とさせる対策をしているところもある。今後もそういった地域特性を整理した上で事業を行う。

### ●委員

今回は、社会資本整備総合交付金ではなく、防災安全交付金にシフトされたか。

### ○事務局

平成 25 年から防災安全交付金ができた。交通安全対策はこの交付金にあたる。

### ●委員

AP の地域ワーキングだと通学路の安全対策は、各地域共通してご意見いただく。ぜひ進めていただきたい。

その一方、中高大学生の自転車を含む通行環境の安全確保や、学校に限らず福祉施設や観光拠点エリアの歩行者安全確保も意見として多い。少し視野を広げて、歩行者の安全確保を総合的な視点で進めていただきたい。

### ●委員

資料 P. 13 で進捗率 51%となっているが、残り分は事業期間を延長するのか。

## ○事務局

次期計画に定めて継続していきたい。

## ●委員

対策ではブロックを設置しているのか。ブロックと柵を設置しているのか。また、歩道に自転車は通行できるのか。

## ○事務局

対策は歩道境界ブロックで仕切ることが基本としている。曲線部など車が逸脱する可能性のある箇所などは柵を設置している。

通学路の歩道で自転車が通行できるかについては、自転車通行可という標識が設置ある場合、通行可能となる。

## ●委員

歩道を通行できることと、歩道を自転車が通常能力どおり通行できるかは別次元。ここに住民への誤解があると思う。整備する際にも、住民の方々への説明を行ってほしい。

## ●委員

対策箇所は70%達成だが、事業期間を延長する場合に、目標を再設定すべきではないか。計画期間内に事業が終わらなければ、県・市独自の予算で行うのか。

## ○事務局

5年間で70%まで進める目標は達成できた。残りの部分は次期計画を策定して、引き続き交通安全に取り組み、目標を再設定したいと考えている。

## ●委員

この委員会は適正な整備ができているか、県の事業を確認するのが大きな役割と考える。事故の発生状況がどのように変化したのかというところを確認すべきなのではないか。

## ○事務局

事故件数については年々減少しているというのは確認している。ただ事故の要因は複合的な要因で発生するものであり、交通安全対策はその根幹的な部分ではあるが、それだけで事故がすべて解決すると判断するのは難しい。

## ●委員

本事業はB/Cは算出しないのか。

## ○事務局

交通安全事業の評価を行う際には、B/C算出は行っていない。B/Cは時間便益などを算出

するもので、事故が減ることによる便益というのは示せない。

#### ●委員

通学路交通安全プログラムに関しては、単に道路管理者だけではなく、教育委員会や学校関係者や警察も含めて点検をしている。整備が終わったところに関しても関係者たちの満足度が改善したのかというようなアンケート調査はできるので、以前に比べて改善しているかは、確認する必要がある。

#### ○事務局

通学路交通安全プログラムは、各市町の教育委員会で作成いただいております、他部局とは集まって、実施の有無も確認している。

#### ●委員

実施の報告を行っているのであれば、ペーパー1枚でアンケートを取って、住民の方々の声を次の事業に反映させるというのも、一つの事業効果の確認だと思う。

#### ●委員

満足度というのは、施設を整備した時に一瞬上がるが、少し時間が経つと当たり前になる。それまでにデータを残した方がいい。

#### ●委員

大津の事故を踏まえて、点検を行うなどした中で得られた教訓など、それらをどのように活かしているのか。

#### ○事務局

大津の事故は令和元年5月の事故後、すぐに点検を行った。その際に抽出された内容についてもプログラムに反映している。

#### ●委員

行政は住民の満足度を常に配慮すべき。個別事業に対してではなく、全体としての満足度を経年的に確認する必要がある。

#### ●委員

道路整備完了直後に生じる住民の意識の変化、整備完了後5・10年で生じる生活環境の改善に対する住民意識の変化は別物と思う。

#### ●委員

住民意識の調査は、その設計が難しく、よく考えなければならないが、定点調査的にずっとやるか、5・10年後に行う方がいいと思う。

すでに県政世論調査で毎年交通安全に関する意識調査をされていると思う。目安になるのでは。

#### ●委員

公共事業評価委員会は、交付金の執行に対して適正かという判断する場である。毎年議論になるが、この事業自体が本当に県民にとって適切な税金の使い方をしたのか、また、良好な生活が営めるように改善したのかいうところは、地元レベルで評価を確認する必要があると思う。

この件、事務局で検討いただいていると思うが、その後の進捗は。

#### ○事務局

評価指標の設定方法については、昨年度の委員長、副委員長へ相談させていただいたところである。評価指標の策定例を今後、整理し個別に相談させていただきたい。

#### ●委員

ありがとうございます。従来の評価は引き続きしながら、滋賀県としての評価のあり方、事業に対して県民のためになっているという評価のあり方を今後も継続して議論を深めていくべき。

以上