

通学路の事故現場で遺族ら追悼 亀岡暴走死亡事故8年



2020.4.23 11:38 産経WEST | できごと

京都府亀岡市の通学路で平成24年4月、集団登校していた児童らの列に無免許運転の軽乗用車が突っ込み、10人が死傷した事故は23日、発生から8年となり、現場で遺族らが犠牲者を追悼した。

参列した約20人の遺族らは、現場に設けられた献花台に花を供えると、発生時刻の午前7時58分に手を合わせた。小学2年の次女、真緒さん＝当時（7）＝を亡くした小谷真樹さん（37）は「生きていれば4月から高校生だったと思うと辛い。毎年、この日が来ると真緒に会いたいという思いが強くなる」と話した。

事故は24年4月23日に発生。無免許の元少年（26）＝懲役5年以上9年以下の不定期刑が確定＝の居眠り運転の軽乗用車が、集団登校中の児童らの列に突っ込み、女兒2人と付き添いの妊婦の保護者が死亡。児童7人が重軽傷を負った。



事故現場で営まれた法要で、犠牲者を悼む遺族ら＝23日午前、京都府亀岡市（永田直也撮影）

通学中の児童の事故の発生状況

○通学中の児童が交通事故に巻き込まれ死亡する事故が毎年発生。

| 年 | 月日 | 発生場所 | 概要 |
|-------|--------|-------------|--|
| 平成24年 | 4月23日 | 京都府亀岡市 | 府道において、集団登校中の児童の列に、無免許運転の軽自動車が入り込み、 <u>3名が死亡、7名が重軽傷</u> |
| | 4月27日 | 千葉県館山市 | 県道において、バス停でバスを待っていた児童らに軽自動車が入り込み、 <u>1名が死亡</u> |
| | 5月14日 | 大阪府大阪市 | 府道において、歩道を歩いて学童保育に向かっていた5人の児童の列に軽自動車が入り込み、 <u>1名が死亡</u> |
| 平成25年 | 9月5日 | 千葉県袖ヶ浦市 | 市道交差点で横断歩道を渡っていた下校中の児童をトラックがはね、 <u>1名が死亡</u> |
| | 10月2日 | 京都府京都市 | 市道を自転車で下校していた児童に、飲酒運転の軽自動車が入り込み、 <u>児童1名が死亡</u> |
| | 10月7日 | 山形県山形市 | 県道において、下校中に道路を横断していた児童をトラックがはね、 <u>児童1名が死亡</u> |
| | 10月23日 | 埼玉県吉見町 | 県道において、横断歩道を渡っていた小学生をトラックがはね、 <u>児童1名が死亡</u> |
| 平成26年 | 2月17日 | 神奈川県横浜市 | 市道において、下校中に横断歩道を横断していた児童を路線バスが巻き込み、 <u>1名が死亡</u> |
| | 4月9日 | 茨城県神栖市 | 県道と市道の丁字路において、下校時に道路を横断していた児童を左折する大型トレーラーが巻き込み、 <u>1名が死亡</u> |
| | 4月10日 | 静岡県沼津市 | 県道の信号機のない交差点付近において、登校中の児童を軽自動車が入り込み、 <u>1名死亡、1名が軽傷</u> |
| | 4月18日 | 兵庫県神戸市 | 市道において、下校中に横断歩道を横断していた児童を乗用車がはね、 <u>1名が死亡</u> |
| | 6月4日 | 東京都江東区 | 主要地方道において、下校中に横断歩道を横断していた児童をトラックがはね、 <u>1名が死亡</u> |
| | 6月24日 | 東京都大田区 | 主要地方道において、下校中に横断歩道を横断していた児童をトラックがはね、 <u>1名が死亡</u> |
| | 9月17日 | 東京都世田谷区 | 都道において、下校中の児童の列に軽トラックが入り込み、 <u>1名が死亡、2名が重軽傷</u> |
| | 10月29日 | 愛知県岡崎市 | 県道において、下校中に横断歩道を横断していた児童を軽自動車が入り込み、 <u>1名が死亡</u> |
| 平成27年 | 11月27日 | 神奈川県平塚市 | 小学校の正門前の市道において、授業中写生していた児童を他の児童を迎えにきた自動車が入り込み、 <u>1名が死亡</u> |
| | 1月21日 | 神奈川県川崎市 | 市道において、登校中に横断歩道を横断していた児童をクレーン車が巻き込み、 <u>1名が死亡</u> |
| | 2月12日 | 鹿児島県いちき串木野市 | 国道において、登校中に信号機のない横断歩道を横断していた児童を軽自動車が入り込み、 <u>1名が死亡、1名が重傷</u> |

通学中の児童を守るための取組みについて

通学路の交通安全の確保に関する有識者懇談会

意見とりまとめ

平成 24 年8月8日

文部科学省・国土交通省・警察庁

有識者懇談会での意見を踏まえ、国は具体的な交通安全プログラムを検討・実施

はじめに

平成24年4月に京都府亀岡市で発生した登校中の児童等の列に車が突っ込むという事故をはじめ、児童等が巻き込まれる痛ましい事故が相次いだことは大変残念でなりません。相次ぐ事故を受けて、文部科学省、国土交通省、警察庁では、相互に連携し、通学路の交通安全の確保に関する取組みを行うこととしました。

1. 「子どもの命を守る」ための道路交通環境の整備について

(1) 「歩行者と車両の分離」と「自動車の速度の低減」が重要

- 歩行者の安全を第一に考えた道路整備や交通規制を行い、自動車優先の考え方からの転換を促していくべきである。
- 事故のない道路のためには、道路の交通量を削減することと、自動車の速度を低減させることが重要。
- 交通環境そのものを安全にするということが重要であり、可能な限り歩行者と車両が分離された安全な空間が確保できるようにすることが望ましいが、現実的には地域住民の生活もあり、生活道路から自動車をすべて排除することは難しいため、自動車の速度をいかに落とさせるかということに力を注ぐべきである。
- 事故時の自動車の速度が、30km/h を超えると死亡率や重傷になる割合が急激に高まるというデータがあり、安全な速度の1つの基準として、住宅地内等の幹線道路でないところの規制速度については30km/h にすることが大変有効である。
- ドライバーはずっとスピードメーターを見て走行する訳ではなく、街路全体から受ける雰囲気の影響されて安全と思われる速度で走行する。従って、街路全体の雰囲気をコントロールすれば、自動車の走行速度もコントロールできる。

通学中の児童を守るための取組みについて

はじめに

平成24年4月に京都府亀岡市で発生した登校中の児童等の列に車が突っ込むという事故をはじめ、児童等が巻き込まれる痛ましい事故が相次いだことは大変残念でなりません。相次ぐ事故を受けて、文部科学省、国土交通省、警察庁では、相互に連携し、通学路の交通安全の確保に関する取組みを行うこととしました。

1. 「子どもの命を守る」ための道路交通環境の整備について

(1) 「歩行者と車両の分離」と「自動車の速度の低減」が重要

- 歩行者の安全を第一に考えた道路整備や交通規制を行い、自動車優先の考え方からの転換を促していくべきである。
- 事故のない道路のためには、道路の交通量を削減することと、自動車の速度を低減させることが重要。

1. 今後の道路政策の転換の視点

- ① 「クルマ」主役から、歩行者、自転車などクルマ以外の利用者も含めた「多様な利用者が安全・安心して共存」できる環境の整備
- ② 利用状況やニーズを的確に把握した上で、適正な利用の徹底や使い方の工夫により、既存の道路を「賢く使う」視点の重視
- ③ 沿道・地域・利用者等の新たなニーズや技術革新による乗り物の進化に対応した道路の有する機能の再評価、これまでにない価値の醸成・創出など、「道路の進化」を積極的に模索
- ④ 激化する国際競争と本格的な人口減少社会の到来を踏まえ、国土の強化・再編に向けた道路の「ネットワーク機能を重点的・効率的に強化」
- ⑤ 東日本大震災の教訓を踏まえ、「強くしなやかな国土の形成」に向け、「道路の役割を再認識」



2. 交通事故削減のための更なる効率的・効果的な取り組み

ポイント：幹線道路と生活道路における事故対策を両輪に展開

今後の方向性：

幹線道路では、事故危険箇所等において、選択と集中、市民参加・市民との協働のもの、効果的、効率的に事故対策を実施すべきである。その際、高齢者、歩行者、自転車事故の削減に向けて、歩行者、自転車事故が多発する交差点等での対策の重点化や高齢者に対する教育活動などの取り組みが必要である。

ANN NEWS 交通事故で死傷した子どもは7歳児が突出して多い(17/03/23)

後で見る 共有

NEWS

その他の動画

再生 (k)

0:00 / 1:04

YouTube

<https://www.youtube.com/watch?v=1BBIB3LfDhw>

危 険 予 知

JAF 事故回避トレーニング

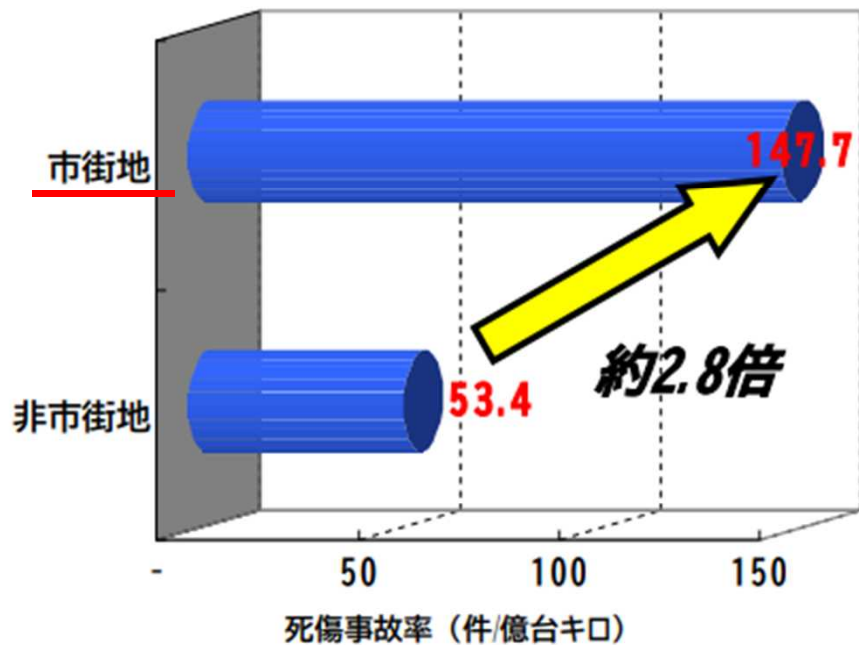
Scene. 住宅街編

JAPAN AUTOMOBILE FEDERATION

<https://jaf.or.jp/common/safety-drive/online-training/risk-prediction/residence/scene15>

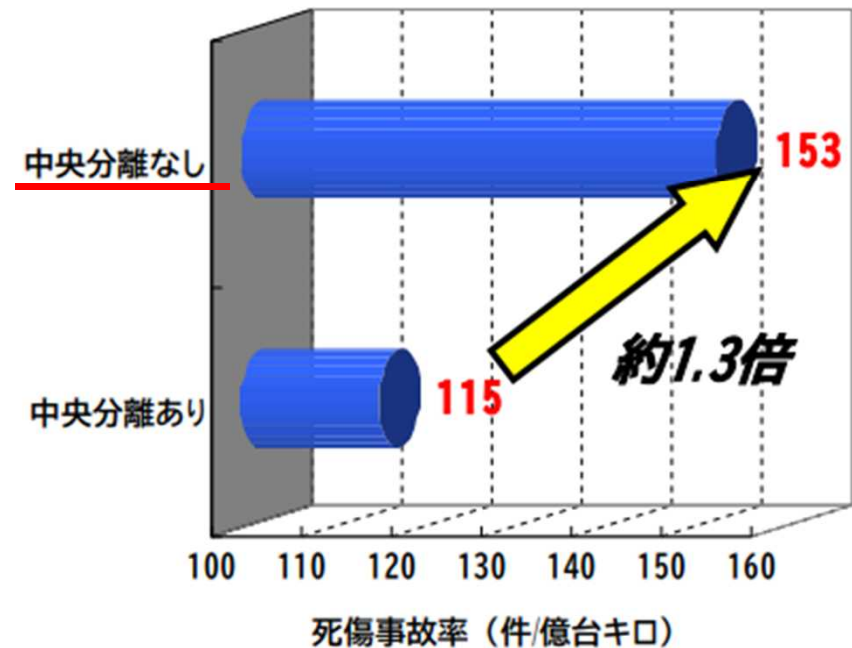
市街地及び中央分離帯有無による事故の危険性

市街地・非市街地の死傷事故率



※交通事故統合データ (H14~H18) をもとに集計。

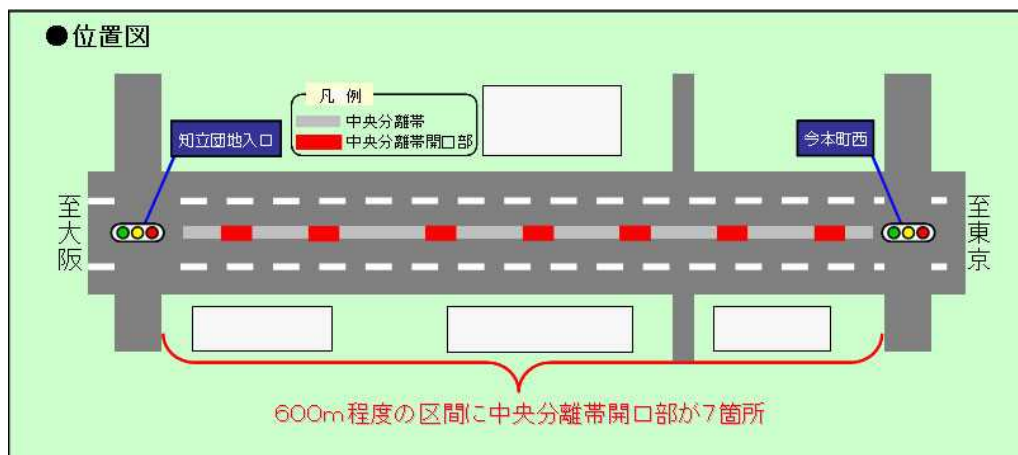
中央分離あり・なしの死傷事故率



※交通事故統合データ (H18) をもとに集計。
※4車線以上の道路が対象。

中央分離帯の設置効果

国道1号（愛知県）



■対策前の状況

- ・国道の中央分離帯は、600m程度の区間に開口部が7箇所連続しており、右折待ち車両及びUターン車両に関わる事故が多発
- ・平成15年度には死亡事故に至ったケースが3件発生

■渋滞対策

- ・事故発生要因が中央分離帯開口部に起因している現状から、事故発生要因の除去対策は、中央分離帯開口部の閉鎖が最も有効であると判断

■効果

- ・中央分離帯の開口部閉鎖により、右折、Uターンに関する事故が完全になくなり、大きな対策効果が得られた。

出典：国土交通省

右折待ち車両に関わる事故



中央分離帯開口部の閉鎖





3. 小学校前の整備計画について

～平成18年都市計画決定時の整備計画を見直し～

(1) 小学校前の交通状況①



小学生低学年の横断が多く、車両・歩行者の錯綜が見られる

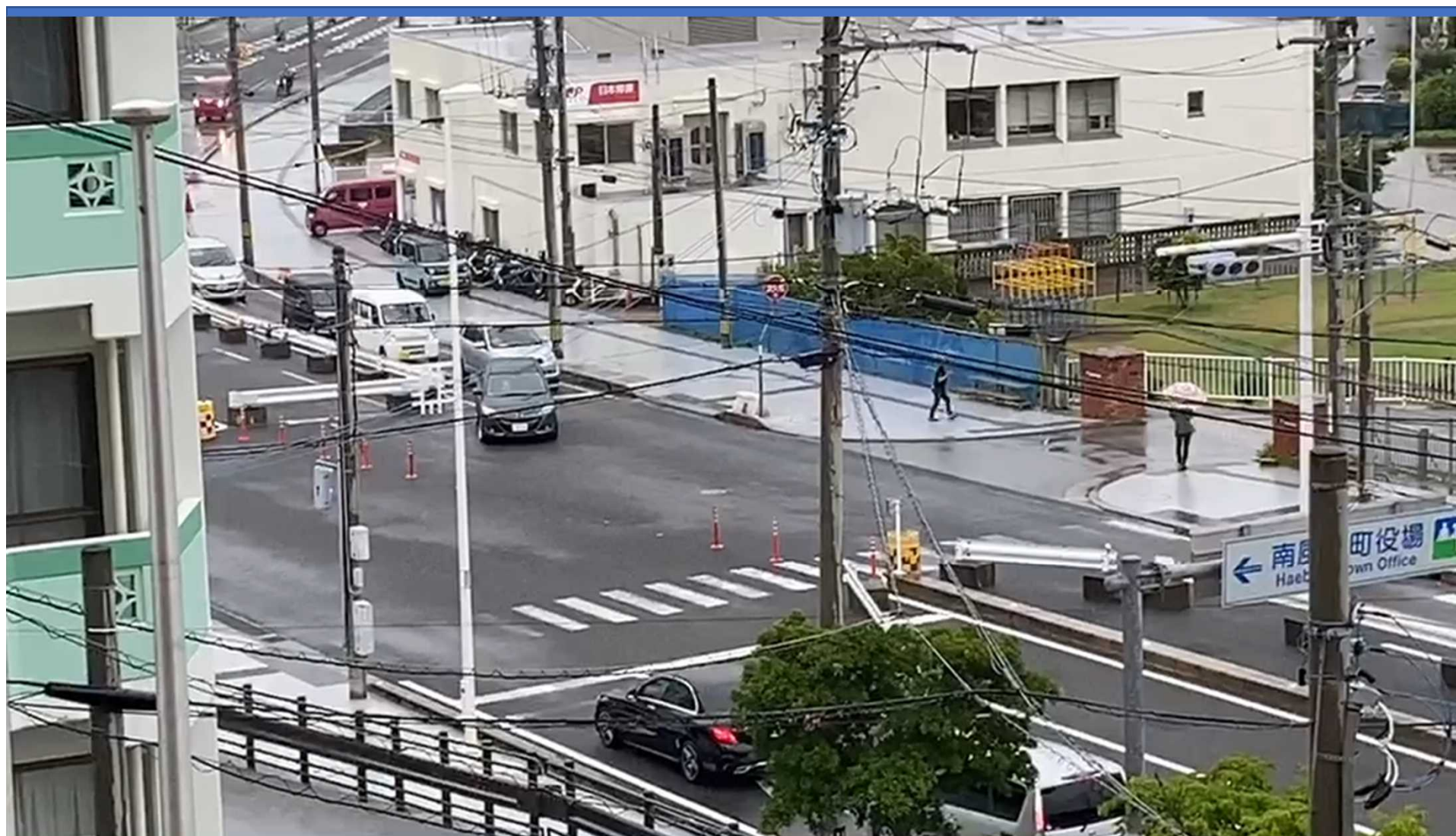
R2.6.22 15時半頃 (雨天)

(1) 小学校前の交通状況②



R2.6.22 15時半頃 (雨天)

(1) 小学校前の交通状況③

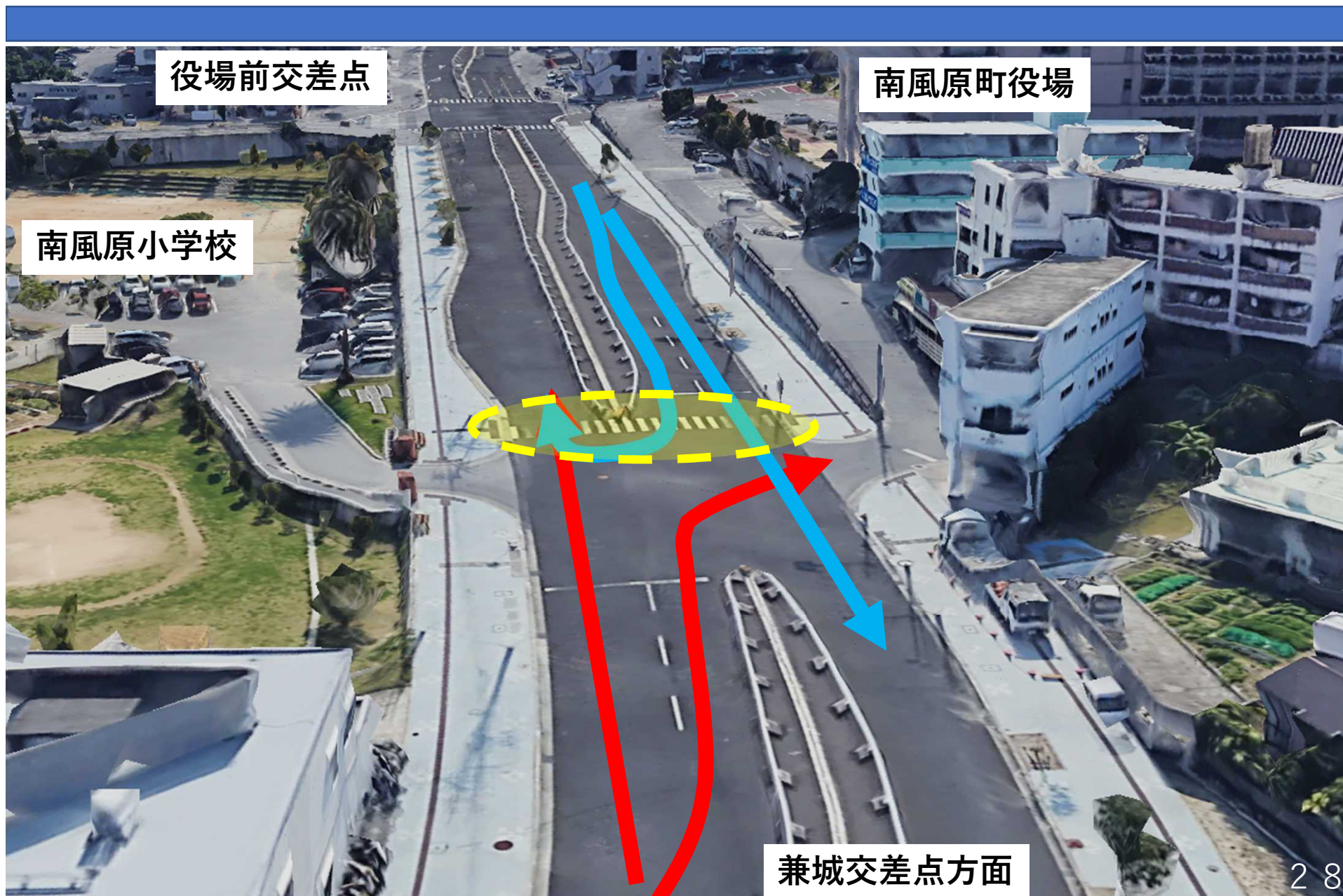


R2.6.22 15時半頃 (雨天)

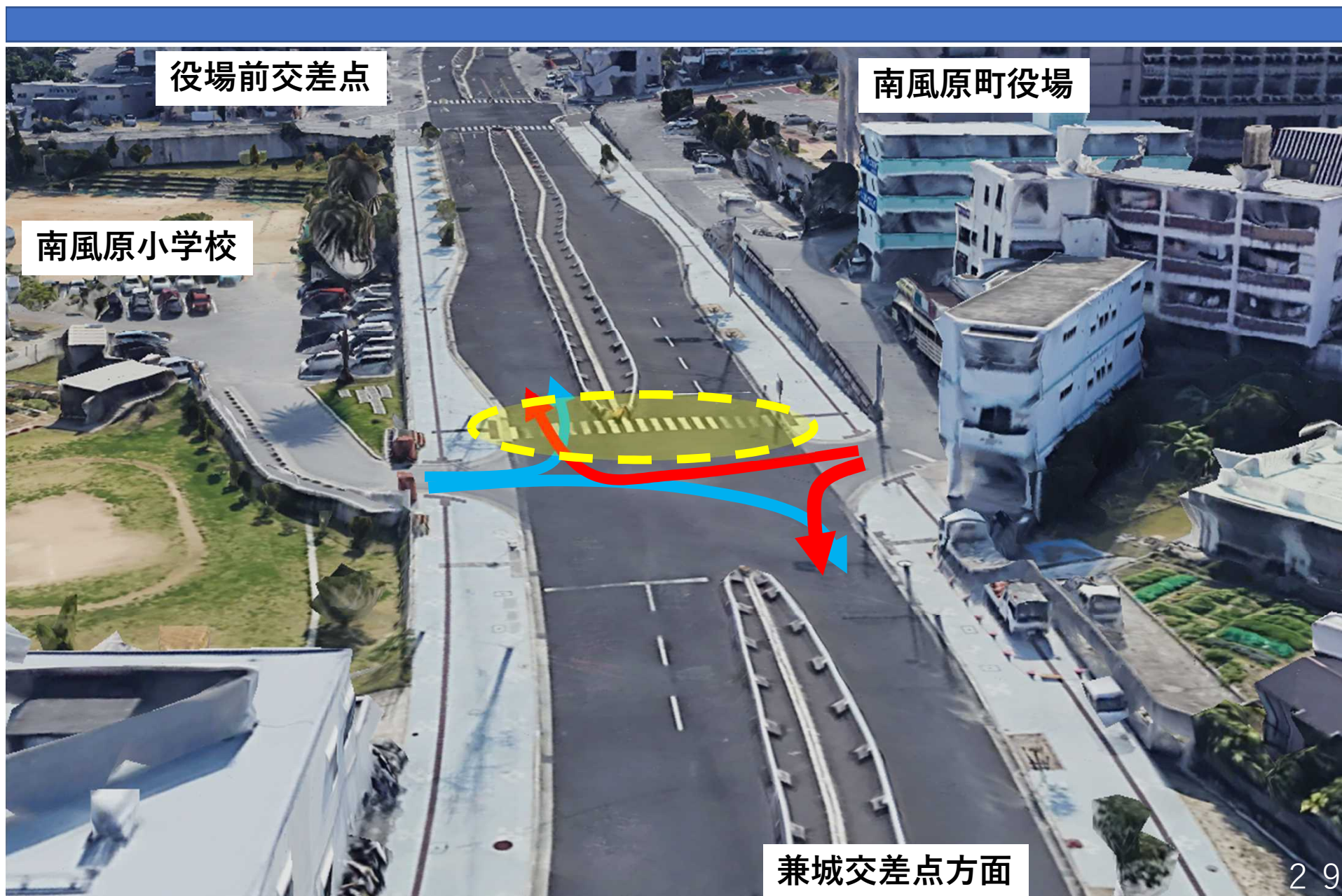
(2) 南風原小学校の概要



(3) 小学校前の交通方法①

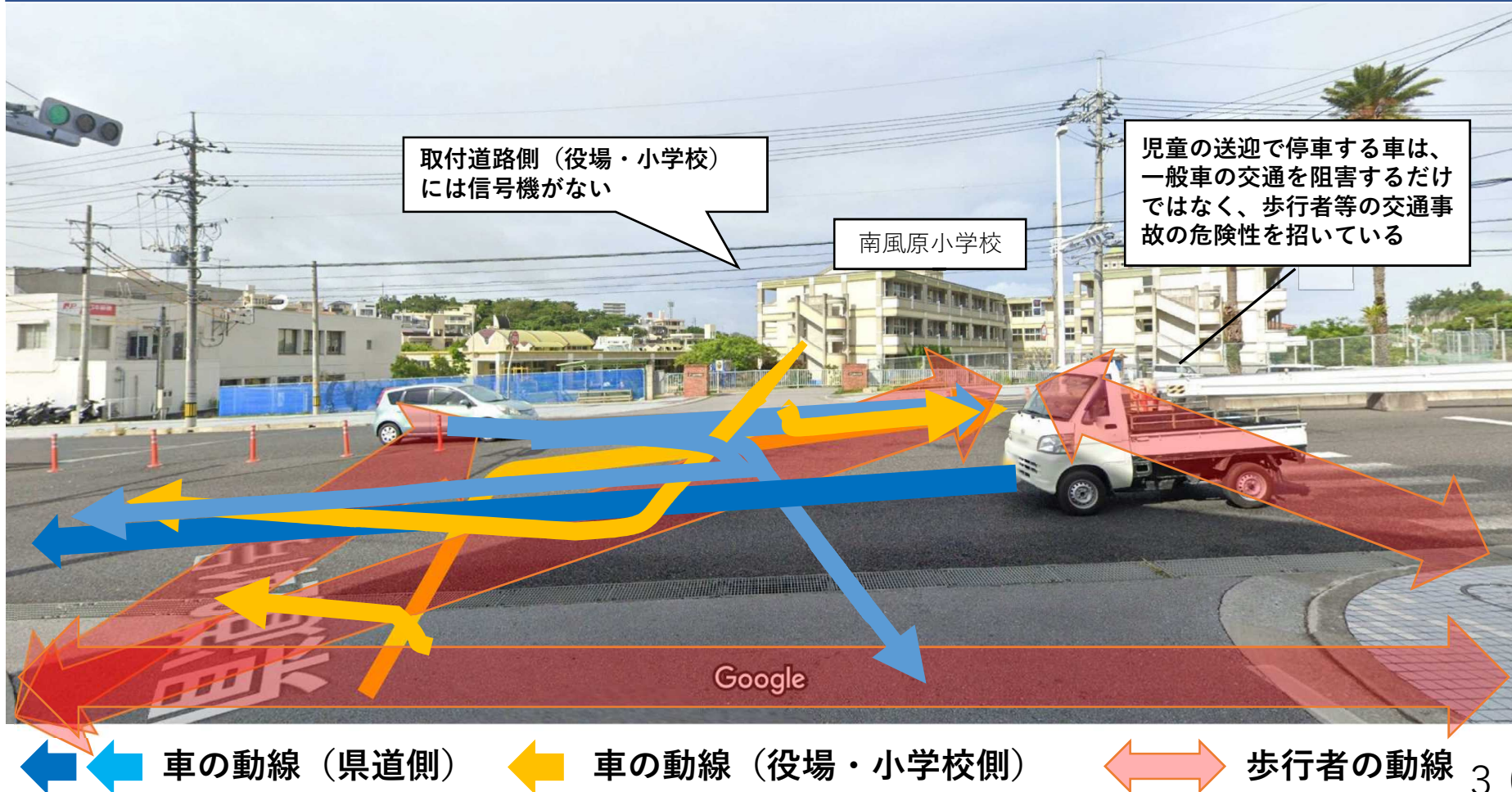


(3) 小学校前の交通方法②

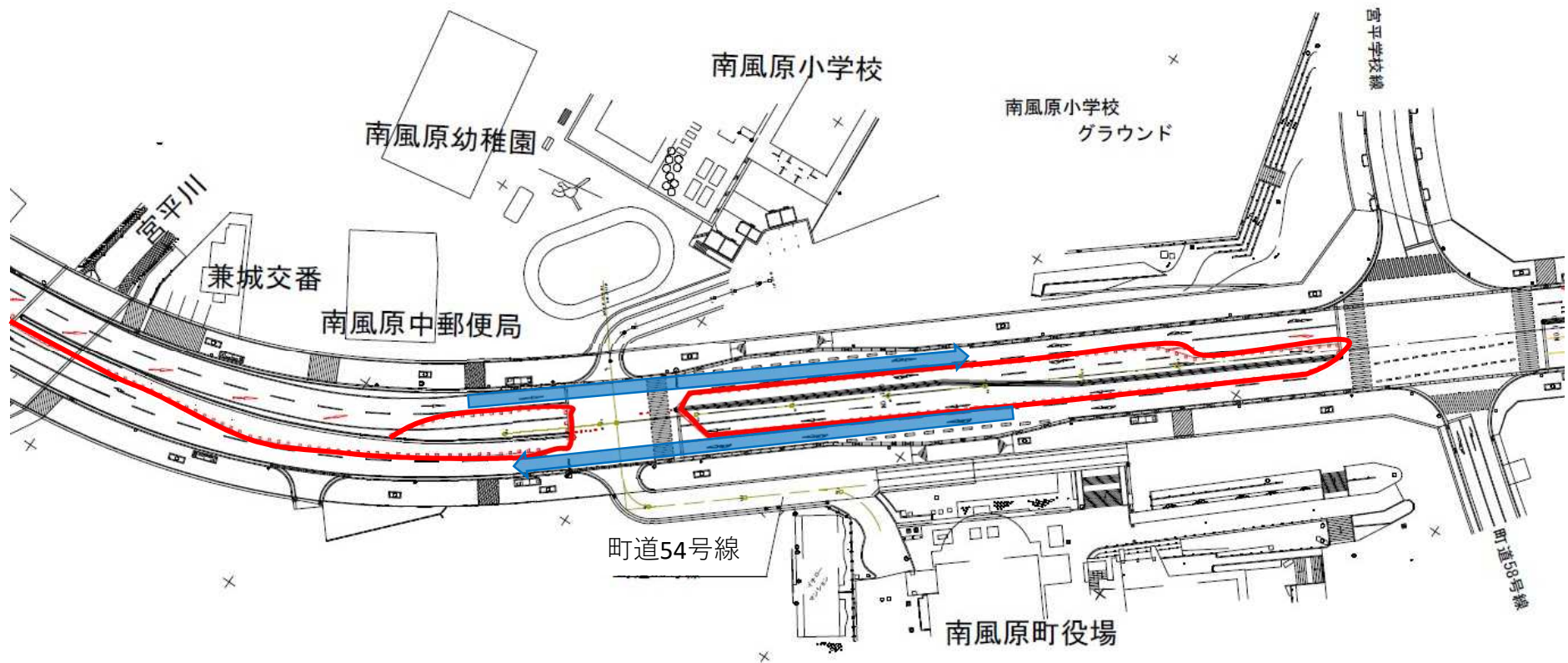


(4) 南風原町役場側方面の車両から見た場合

- ・ 取付道路側（役場・小学校）には信号機がないため、県道へ合流する場合は、①県道側の交通の流れを確認し進入、②横断歩道が青信号の際（県道側は赤信号）に進入。
- ・ 歩行者や様々な方向から走行する車を確認しながら、ドライバーは県道へ合流することになり、心理的負担であること、また、歩行者は車の死角とならないか交通事故発生が懸念される。



(5) 現在の道路形状及び交通状況



赤線：ガードレール
矢印：導流表示

(6) 中央分離帯設置計画に関する調整経緯

| 年月 | 関係機関の対応 | 県の対応 |
|--------------------------|--|--|
| H28年2月 (2016年2月) | (県警回答) 本計画について概ね異存なし ※交差点化への必要性は低い | 県道82号線南風原中央線の改築にかかる意見照会 ・池原交差点・役場前交差点・照屋(北)交差点の改築計画について ・(県警) 小学校前歩行者の横断動線及び安全確保に配慮すべき |
| H29年頃～ (2017年) | 町が学校前の中央分離帯開口を要望 | |
| H30年12月 (2018年12月) | (三者協議(県・県警・町)) 南風原町が県警に対し、中央分離帯開口について要望する | ・以前の都市計画決定時とは、社会状況が変化しているため、利便性より安全性を重視すべきと県及び県警は主張 ・折り合いがつかず、協議は継続されることとなる |
| H30年12月～現在 (2018年12月) | | 町、県警、小学校と14回程度、調整を重ねる |