

浜松市通学路等 交通安全プログラム



令和8年4月改正

浜松市通学路等交通安全対策連絡会

目 次

1	プログラム策定の目的と経緯	1
2	通学路等の整備（ハード対策）	4
3	交通安全教育（ソフト対策）	8
4	小学校周辺を面的に捉えた交通安全対策の推進	15
	【別紙 1】浜松市通学路等交通安全対策連絡会 対策実施フロー	17

1 プログラム策定の目的と経緯

(1) 従来からの交通安全への取組

本市では、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の制定以後、「浜松市交通安全計画」に基づき、様々な交通安全対策を強力に推進してきました。

特に、子供の安全な通学環境を確保するため、学校周辺（スクールゾーン内）における通学路の整備に力を入れてきました。歩道の設置による安全な歩行空間の確保や自転車通行環境の改善、自動車の速度抑制対策、交通指導取締りの強化等、関係機関と連携し、通学路の整備に向けた対策を積極的に進めてきました。

(2) 浜松市通学路交通安全プログラムの策定（平成26年6月）

平成24年4月の京都府亀岡市における小学生等の死傷事故後、平成24年5月30日付け3省庁（文部科学省、国土交通省、警察庁）連名通知「通学路における交通安全の確保の徹底について」に基づき、本市においても、通学路の緊急合同点検を実施しました。さらに、平成25年12月6日付け3省庁連名通知「通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取組の推進について」に基づき、通学路の安全確保に向けた継続的な取組を推進するため、平成26年6月に「浜松市通学路交通安全対策連絡会」を組織し、「浜松市通学路交通安全プログラム」を策定しました。

(3) 浜松市通学路交通安全プログラムの発展充実

令和3年6月の千葉県八街市における小学生の死傷事故後、令和3年7月9日付け3省庁（文部科学省、国土交通省、警察庁）連名通知「通学路における合同点検の実施について」に基づき、本市においても、通学路の緊急合同点検を実施しました。その後、本プログラムを更に発展させ、通学路における継続的な子供の安全確保に向けた取組を推進してきました。

特に、令和3年度からは、以下の4点に重きをおいて取り組んできました。

ア 早期の対策完了

未完了箇所への分析・精査を行い、関係機関や地域と進捗状況を共有しつつ、計画的に安全確保を推進する。

イ 継続的な取組

定期的な合同点検、対策の検討・実施・効果把握、改善・充実をPDCAサイクルとして継続的に実施する。

ウ 対策必要箇所等の公表

児童・保護者や地域住民、関係機関の認識を高めるため、対策の必要箇所の状況や対策の予定時期等を適時適切に公表・情報発信する。

エ 面的な交通安全対策

小学校周辺の「ゾーン30」内の通学路に着目し、「ゾーン30プラス」の導入を進めることで、面的な対策を実施する。

(4) 未就学児の交通安全への取組

令和元年5月の滋賀県大津市における園児等の死傷事故後、令和元年6月18日付け5府省庁（内閣府、文部科学省、厚生労働省、国土交通省、警察庁）連名通知「未就学児が日常的に集団で移動する経路の交通安全の確保の徹底について」に基づき、本市においても、未就学児が日常的に集団で移動する経路の緊急合同点検を実施しました。この緊急合同点検は、「浜松市通学路交通安全プログラム」とは別に、幼児教育・保育課（現在の幼保運営課）と関係機関が連携して実施しました。

(5) 浜松市通学路交通安全プログラムの改正の趣旨（令和8年4月）

平成26年6月に作成された「浜松市通学路交通安全プログラム」は、子供の安全な通学環境を確保するための指針として、その役割を果たしてきました。しかし、策定から10年以上が経過し、時代の変化とともに、子供を取り巻く環境や社会情勢、道路事情等が少しずつ変わってきました。

そこで、以下の3点の理由から、本プログラムの一部改正を行うことにしました。

ア 社会情勢や道路事情の大きな変化

ここ数年で環状線の整備、新東名高速道路の開通、北部地域における工場の増加等により、車両速度や交通量、混雑道路等、交通事情が大きく変化してきている。

イ 通学路の道路整備における対策の拡充

小学校周辺の「ゾーン30」の中から「ゾーン30プラス」の指定箇所を増やすことで、通学路の更なる安全確保に向けた取組を推進したい。

ウ 未就学児の交通安全確保の取組

「未就学児が日常的に集団で移動する経路」を「浜松市通学路交通安全プログラム」に含め、関係機関と連携して実施したい。

そこで、今回の本プログラムの一部改正にあたり、名称を「浜松市通学路等交通安全プログラム」と変更し、「通学路等」は、「未就学児が日常的に集団で移動する経路」を含むものとしします。

(6) 今後の取組

本市は、昭和37年より「浜松市交通事故防止対策会議」を設置し、関係機関と連携しながら、市をあげて交通安全意識と交通道德の向上、交通事故の削減に取り組んできていますが、令和6年には、人口10万人当たりの人身事故件数において、政令指定都市で16年連続ワースト1となり、引き続き深刻な状況が続いています。

しかし、こうした交通環境や道路事情に大きな課題を抱える中、本プログラムを基に、子供の安全な通学環境の確保に努めてきた結果、ここ10年間で教育委員会への交通事故報告件数は、年間約300件から150件ほどに半減し、着実に成果をあげています。

安全な通学環境の確保には、通学路整備（ハード対策）と交通安全教育（ソフト対策）の両輪による取組が必要不可欠です。子供を交通事故から守るための交通安全対策を一層進めるとともに、交通安全教育を計画的に実施し、子供の交通安全意識の高揚に努めていきます。

本プログラムの取組を通して、「子供の安全が第一」という意識の醸成を図り、より安全で安心な通学環境の実現を目指すとともに、防犯、防災の側面にも留意し、総合的な安全対策を推進していきます。

ア 評価指標の設定

これまで、本プログラムにおいて、通学路における様々な交通安全対策を実施してきましたが、これらの取組が効果的であるかどうかを適切に評価することが課題でした。

そこで、本プログラムの進捗と効果を測定するための基準として、新たに3つの評価指標を設定しました。これにより、プログラムの効果を客観的に評価し、次回の改善策を導き出すことができると考えています。

これらの評価基準を基に、年間を通してPDCAサイクルを効果的に回し、継続的な改善を図ることで、子供の安全な通学環境の確保とさらなる安全性向上を目指します。

【評価指標】

	項 目	現状値 (R6 年度)	目標値 (R11 年度)
1	登下校時の交通事故件数 (件)	72	65
2	通学路整備の対策実施率 (%) * 「対応完了済み_要望・代替対策」の割合	76.5	80
3	見守りボランティア登録者数 (人)	2,174	2,600

イ 「未就学児が日常的に集団で移動する経路」の安全確保の追加

令和元年5月の滋賀県大津市における園児等の死傷事故を受け、本市においても、未就学児が日常的に集団で移動する経路の緊急合同点検を実施しました。合同点検の結果、要対策箇所として抽出した191箇所について、令和4年3月までに対策が完了しています。

今後も継続した安全対策を進めていくために、市立の幼稚園に加え、保育園、認定こども園を本プログラムの対象とし、未就学児が日常的に集団で移動する経路を含めた安全対策を講じていきます。

2 通学路等の整備（ハード対策）

（1）通学路等の整備（ハード対策）に関する基本的方針

継続的な通学路等の安全確保のため、関係機関（別紙1参照）と連携して定期的に通学路等の安全について協議します。整備要望箇所の現地調査や対策内容の検討、要望及び代替対策の実施、対策箇所の進捗管理、対策後の効果検証等に取り組みます。

これらの取組において、年間を通してPDCAサイクルを効果的に回すことにより、通学路等の更なる安全性の維持・向上に努めます。

◆「浜松市通学路等交通安全対策連絡会 対策実施フロー」…【別紙1】参照）

（2）定期的な通学路等の安全点検の実施（園・学校：通年）

ア 安全点検の体制

定期的な通学路等の安全点検は、市立の小学校・中学校・幼稚園・保育園・認定こども園（以下、市立小中学校等）が主体となり、PTAや自治会（地域）等と連携して、学校（園）区や地域の実情に応じて、それぞれの方法で実施します。



イ 安全点検（定期・随時）の実施時期

毎年1月上旬に、市立小中学校等に通学路等の安全点検の実施について通知し、市立小中学校等は、その通知に基づいて、毎年1回、学校（園）単位で安全点検（定期）を実施します。

その他にも、安全点検を実施する必要がある事由が生じた場合には、市立小中学校等が主体となり、関係機関の協力を得ながら、安全点検（随時）を実施します。

ウ 安全点検の結果報告

市立小中学校等は、通学路等の安全点検の結果に基づいて、通学路等の整備が必要であると認められた箇所について、「通学路等整備要望調査票（地図・画像表を含む）」を作成し、事務局へ提出します。

（3）関係機関による現地調査の実施（関係機関：5月）

事務局は、市立小中学校等から提出された「通学路等整備要望調査票（地図・画像表を含む）」の確認と精査を行い、交通管理者、道路管理者及び行政機関（以下、担当部署）へ現地調査及び対策内容の検討を依頼します。

担当部署は、「通学路等整備要望調査票（地図・画像表を含む）」の内容に基づいて現地調査を実施し、対策実施の可否及び対策内容の検討を行います。



(4) 対策の検討（関係機関：6月回答）

担当部署は、現地調査の結果に基づき、整備要望箇所の地域性や交通状況等の諸条件を整理します。

そして、事故リスクの解消に向け、ハード対策（歩道の拡幅、グリーンベルトの設置、横断歩道の新設等）やソフト対策（街頭指導、通学路等の変更等）について、多面的な視点から効果的且つ効率的な対策内容の検討を行います。



(5) ヒアリングの実施（関係機関及び市立小中学校等関係者：6～7月）

担当部署が現地調査を行った結果、更に詳細な検討が必要である、もしくは諸条件により対策の実施が困難である、と判断された箇所については、関係機関及び市立小中学校等の関係者によるヒアリングを実施し、詳細な現状や要望内容の聞き取りを行った上で対策内容を検討します。



(6) 合同現地調査の実施（関係機関：随時必要に応じて）

ヒアリング後、対策の再検討や追加の調査、代替対策が必要であると判断された箇所については、必要に応じて関係機関による合同現地調査を実施します。なお、合同現地調査の日程調整は、事務局にて行います。



(7) 対策の実施（関係機関：6～3月）

担当部署は、現地調査やヒアリングの結果に基づき、決定した対策内容について、順次対策を実施します。さらに、早期に対策の効果が得られるよう関係機関との連携を図り、円滑な事業の推進に努めます。

また、対策内容の決定後に不測の事態が生じ、当初予定していた対策の実施が困難となった場合は、代替対策を検討し、実施可能な対策を講じます。

以下に、対策の実施の流れについて示します。

ア 「6月回答」後に対策を実施するもの

担当部署が現地調査を行い、対策内容を検討した結果、「対応可能」と判断した箇所は、随時、対策を実施します。

イ ヒアリング後に対策を実施するもの

担当部署が現地調査を行い、対策内容を検討した結果、更に詳細な検討が必要である、もしくは諸条件により対策の実施が困難であると判断された箇所は、ヒアリングを実施します。

担当部署の回答をもとに、ヒアリングにおいて、要望対策及び代替対策について協議し、対策内容が決定次第、対策を実施します。

ウ 次年度以降に対策を実施するもの

「対策実施中（要望対策・代替対策）」及び「対応策検討中（協議・上申中等）」の判定があったものは、引き続き対策を実施します。

実施にあたり予算措置や用地取得等の諸条件により、当該年度内での対応が困難な場合は、次年度の実施に向けて、予算措置や関係機関との調整を行います。

(8) 進捗状況の把握（関係機関：12月回答、3月回答）

担当部署は、毎年「12月回答」及び「3月回答」において、対応状況や進捗状況について事務局に報告します。

なお、年度内に対策が実施できない場合は、追跡調査を行います。追跡調査は、原則として整備要望が提出された年度を含めて5年間行います。ただし、対策実施中の箇所については、完了するまで進捗状況を報告します。

(9) 対策効果の検証（事務局：1～3月）

対策実施箇所について、学校に対するアンケート調査（通学路等の安全確保、車両の運転改善等）を行い、対策後の効果を検証します。

(10) 対策の改善・充実（連絡会：7月、2月）

対策実施箇所について、対策完了後の事故発生状況や効果検証の結果を踏まえ、追加対策の検討や対策内容の改善・充実を図ります。

また、改善内容が他の対策箇所へフィードバックされるよう、連絡会において情報共有を図ります。



(11) 通学路等要対策箇所一覧表、整備要望の公表（事務局：3月）

市立小中学校等の安全対策結果について、毎年度末に資料を作成し、ホームページで公表します。

浜松市通学路要対策一覧表

浜松市 通学路要対策箇所一覧表 【令和6年度】 令和7年度3月31日現在

中央区	区立小学校	区立中学校																																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>箇所名・住所</th> <th>通学路の状況・危険の内容</th> <th>学校名</th> <th>対策（予定）内容</th> <th>事業主体</th> <th>対策（予定）年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(東) 東104号線 × (南) 東19号線 × (西) 東142号線</td> <td>東高3丁目</td> <td>歩道幅が狭い道路で、信号機や両側歩道は設置されていない。しかし、歩道が狭い上に交通量が多いため危険な箇所が多い。また、歩道が狭い上に交通量が多いため危険な箇所が多い。</td> <td>東高小学校</td> <td>車道分離柵（ラバーロール）の設置</td> <td>浜松市</td> <td>対策済</td> </tr> </tbody> </table> <p>対策検討メンバー：浜松市教育委員会学校教育部健康安全課、浜松市立東高小学校、地元自治会、浜松市土木部道路企画課、中央土木整備事務所、浜松中央警察署</p>	路線名	箇所名・住所	通学路の状況・危険の内容	学校名	対策（予定）内容	事業主体	対策（予定）年度	(東) 東104号線 × (南) 東19号線 × (西) 東142号線	東高3丁目	歩道幅が狭い道路で、信号機や両側歩道は設置されていない。しかし、歩道が狭い上に交通量が多いため危険な箇所が多い。また、歩道が狭い上に交通量が多いため危険な箇所が多い。	東高小学校	車道分離柵（ラバーロール）の設置	浜松市	対策済	<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>箇所名・住所</th> <th>通学路の状況・危険の内容</th> <th>学校名</th> <th>対策（予定）内容</th> <th>事業主体</th> <th>対策（予定）年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(南) 南宮線2号線</td> <td>徳家1丁目</td> <td>7～8時は進入禁止となっている（標識あり）。進入して自動車が多く、危険がある。</td> <td>南高小学校</td> <td>グリーンベルト設置（踏切前のカラー舗装）</td> <td>浜松市</td> <td>対策済</td> </tr> </tbody> </table> <p>対策検討メンバー：浜松市教育委員会学校教育部健康安全課、浜松市立南高小学校、地元自治会、浜松市土木部道路企画課、中央土木整備事務所、浜松中央警察署</p>	路線名	箇所名・住所	通学路の状況・危険の内容	学校名	対策（予定）内容	事業主体	対策（予定）年度	(南) 南宮線2号線	徳家1丁目	7～8時は進入禁止となっている（標識あり）。進入して自動車が多く、危険がある。	南高小学校	グリーンベルト設置（踏切前のカラー舗装）	浜松市	対策済	<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>箇所名・住所</th> <th>通学路の状況・危険の内容</th> <th>学校名</th> <th>対策（予定）内容</th> <th>事業主体</th> <th>対策（予定）年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(北) 浜北線</td> <td>新伊崎2丁目</td> <td>通勤通学等の自動車も多く走っている。小学生の登校時刻と重なり、自転車と接触する可能性が高い。</td> <td>南高小学校</td> <td>自転車通行空間の整備</td> <td>浜松市</td> <td>対策済</td> </tr> </tbody> </table> <p>対策検討メンバー：浜松市教育委員会学校教育部健康安全課、浜松市立南高小学校、地元自治会、浜松市土木部道路企画課、中央土木整備事務所、浜松中央警察署</p>	路線名	箇所名・住所	通学路の状況・危険の内容	学校名	対策（予定）内容	事業主体	対策（予定）年度	(北) 浜北線	新伊崎2丁目	通勤通学等の自動車も多く走っている。小学生の登校時刻と重なり、自転車と接触する可能性が高い。	南高小学校	自転車通行空間の整備	浜松市	対策済
路線名	箇所名・住所	通学路の状況・危険の内容	学校名	対策（予定）内容	事業主体	対策（予定）年度																																						
(東) 東104号線 × (南) 東19号線 × (西) 東142号線	東高3丁目	歩道幅が狭い道路で、信号機や両側歩道は設置されていない。しかし、歩道が狭い上に交通量が多いため危険な箇所が多い。また、歩道が狭い上に交通量が多いため危険な箇所が多い。	東高小学校	車道分離柵（ラバーロール）の設置	浜松市	対策済																																						
路線名	箇所名・住所	通学路の状況・危険の内容	学校名	対策（予定）内容	事業主体	対策（予定）年度																																						
(南) 南宮線2号線	徳家1丁目	7～8時は進入禁止となっている（標識あり）。進入して自動車が多く、危険がある。	南高小学校	グリーンベルト設置（踏切前のカラー舗装）	浜松市	対策済																																						
路線名	箇所名・住所	通学路の状況・危険の内容	学校名	対策（予定）内容	事業主体	対策（予定）年度																																						
(北) 浜北線	新伊崎2丁目	通勤通学等の自動車も多く走っている。小学生の登校時刻と重なり、自転車と接触する可能性が高い。	南高小学校	自転車通行空間の整備	浜松市	対策済																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>箇所名・住所</th> <th>通学路の状況・危険の内容</th> <th>学校名</th> <th>対策（予定）内容</th> <th>事業主体</th> <th>対策（予定）年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(南) 南58号線 × (南) 南47号線</td> <td>南1丁目</td> <td>住宅街の狭い幅道が多い道路である。踏切から出てくる車も多く、そこを渡ろうとする児童と接触する可能性が高い。</td> <td>南小学校</td> <td>遮断機対策（カーブミラー）の設置</td> <td>浜松市</td> <td>対策済</td> </tr> <tr> <td>(南) 南59号線 × (南) 南47号線</td> <td>南1丁目</td> <td>住宅街の狭い幅道が多い道路である。踏切から出てくる車も多く、そこを渡ろうとする児童と接触する可能性が高い。</td> <td>南小学校</td> <td>遮断機対策（カーブミラー）の設置</td> <td>浜松市</td> <td>対策済</td> </tr> <tr> <td>(南) 南57号線 × (南) 南47号線</td> <td>南1丁目</td> <td>住宅街の狭い幅道が多い道路である。踏切から出てくる車も多く、そこを渡ろうとする児童と接触する可能性が高い。</td> <td>南小学校</td> <td>遮断機対策（カーブミラー）の設置</td> <td>浜松市</td> <td>対策済</td> </tr> </tbody> </table> <p>対策検討メンバー：浜松市教育委員会学校教育部健康安全課、浜松市立南小学校、地元自治会、浜松市土木部道路企画課、中央土木整備事務所、浜松中央警察署</p>	路線名	箇所名・住所	通学路の状況・危険の内容	学校名	対策（予定）内容	事業主体	対策（予定）年度	(南) 南58号線 × (南) 南47号線	南1丁目	住宅街の狭い幅道が多い道路である。踏切から出てくる車も多く、そこを渡ろうとする児童と接触する可能性が高い。	南小学校	遮断機対策（カーブミラー）の設置	浜松市	対策済	(南) 南59号線 × (南) 南47号線	南1丁目	住宅街の狭い幅道が多い道路である。踏切から出てくる車も多く、そこを渡ろうとする児童と接触する可能性が高い。	南小学校	遮断機対策（カーブミラー）の設置	浜松市	対策済	(南) 南57号線 × (南) 南47号線	南1丁目	住宅街の狭い幅道が多い道路である。踏切から出てくる車も多く、そこを渡ろうとする児童と接触する可能性が高い。	南小学校	遮断機対策（カーブミラー）の設置	浜松市	対策済	<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>箇所名・住所</th> <th>通学路の状況・危険の内容</th> <th>学校名</th> <th>対策（予定）内容</th> <th>事業主体</th> <th>対策（予定）年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(南) 南江1号線 × (南) 南江2号線 × (南) 南江3号線</td> <td>南江2丁目</td> <td>歩道が狭く設置されている区間があり、歩道が狭い上に歩行者も多く、歩行者が危険を感じている。</td> <td>南江小学校</td> <td>注意喚起の看板、誘導標等の設置</td> <td>浜松市</td> <td>対策済</td> </tr> </tbody> </table> <p>対策検討メンバー：浜松市教育委員会学校教育部健康安全課、浜松市立南江小学校、地元自治会、浜松市土木部道路企画課、中央土木整備事務所、浜松中央警察署</p>	路線名	箇所名・住所	通学路の状況・危険の内容	学校名	対策（予定）内容	事業主体	対策（予定）年度	(南) 南江1号線 × (南) 南江2号線 × (南) 南江3号線	南江2丁目	歩道が狭く設置されている区間があり、歩道が狭い上に歩行者も多く、歩行者が危険を感じている。	南江小学校	注意喚起の看板、誘導標等の設置	浜松市	対策済	
路線名	箇所名・住所	通学路の状況・危険の内容	学校名	対策（予定）内容	事業主体	対策（予定）年度																																						
(南) 南58号線 × (南) 南47号線	南1丁目	住宅街の狭い幅道が多い道路である。踏切から出てくる車も多く、そこを渡ろうとする児童と接触する可能性が高い。	南小学校	遮断機対策（カーブミラー）の設置	浜松市	対策済																																						
(南) 南59号線 × (南) 南47号線	南1丁目	住宅街の狭い幅道が多い道路である。踏切から出てくる車も多く、そこを渡ろうとする児童と接触する可能性が高い。	南小学校	遮断機対策（カーブミラー）の設置	浜松市	対策済																																						
(南) 南57号線 × (南) 南47号線	南1丁目	住宅街の狭い幅道が多い道路である。踏切から出てくる車も多く、そこを渡ろうとする児童と接触する可能性が高い。	南小学校	遮断機対策（カーブミラー）の設置	浜松市	対策済																																						
路線名	箇所名・住所	通学路の状況・危険の内容	学校名	対策（予定）内容	事業主体	対策（予定）年度																																						
(南) 南江1号線 × (南) 南江2号線 × (南) 南江3号線	南江2丁目	歩道が狭く設置されている区間があり、歩道が狭い上に歩行者も多く、歩行者が危険を感じている。	南江小学校	注意喚起の看板、誘導標等の設置	浜松市	対策済																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>箇所名・住所</th> <th>通学路の状況・危険の内容</th> <th>学校名</th> <th>対策（予定）内容</th> <th>事業主体</th> <th>対策（予定）年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(南) 南田2号線</td> <td>西田2丁目</td> <td>歩道幅が狭い道路で、信号機や両側歩道は設置されていない。しかし、歩道が狭い上に交通量が多いため危険な箇所が多い。</td> <td>南田小学校</td> <td>遮断機対策、内側線の引き直し</td> <td>浜松市</td> <td>対策済</td> </tr> <tr> <td>(南) 南田1号線</td> <td>西田1丁目</td> <td>歩道幅が狭い道路で、信号機や両側歩道は設置されていない。しかし、歩道が狭い上に交通量が多いため危険な箇所が多い。</td> <td>南田小学校</td> <td>グリーンベルト設置（踏切前のカラー舗装）</td> <td>浜松市</td> <td>対策済</td> </tr> </tbody> </table> <p>対策検討メンバー：浜松市教育委員会学校教育部健康安全課、浜松市立南田小学校、地元自治会、浜松市土木部道路企画課、中央土木整備事務所、浜松中央警察署</p>	路線名	箇所名・住所	通学路の状況・危険の内容	学校名	対策（予定）内容	事業主体	対策（予定）年度	(南) 南田2号線	西田2丁目	歩道幅が狭い道路で、信号機や両側歩道は設置されていない。しかし、歩道が狭い上に交通量が多いため危険な箇所が多い。	南田小学校	遮断機対策、内側線の引き直し	浜松市	対策済	(南) 南田1号線	西田1丁目	歩道幅が狭い道路で、信号機や両側歩道は設置されていない。しかし、歩道が狭い上に交通量が多いため危険な箇所が多い。	南田小学校	グリーンベルト設置（踏切前のカラー舗装）	浜松市	対策済	<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>箇所名・住所</th> <th>通学路の状況・危険の内容</th> <th>学校名</th> <th>対策（予定）内容</th> <th>事業主体</th> <th>対策（予定）年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(一) 紀伊山崎線</td> <td>佐田5丁目</td> <td>朝夕交通量の多い道路であるにもかかわらず、歩道が狭い上に踏切もあり、踏切も狭いため危険な箇所が多い。</td> <td>高台中学校</td> <td>歩道の設置・拡幅（地権者の承諾）</td> <td>浜松市</td> <td>対応検討中</td> </tr> <tr> <td>(一) 紀伊山崎線 × (2) 高松線 × (南) 佐田3号線</td> <td>佐田5丁目</td> <td>交通量の多い幹線道路の横断道路となっており、歩道であるにもかかわらず車の流れにもアクセスを確保しなければならない。その上、信号がないことで東西に走る車の合流によって発生する歩行者への注意が十分でなくなっている。</td> <td>高台中学校</td> <td>グリーンベルト設置（踏切前のカラー舗装）</td> <td>浜松市</td> <td>対策済</td> </tr> </tbody> </table> <p>対策検討メンバー：浜松市教育委員会学校教育部健康安全課、浜松市立高台中学校、地元自治会、浜松市土木部道路企画課、中央土木整備事務所、浜松中央警察署</p>	路線名	箇所名・住所	通学路の状況・危険の内容	学校名	対策（予定）内容	事業主体	対策（予定）年度	(一) 紀伊山崎線	佐田5丁目	朝夕交通量の多い道路であるにもかかわらず、歩道が狭い上に踏切もあり、踏切も狭いため危険な箇所が多い。	高台中学校	歩道の設置・拡幅（地権者の承諾）	浜松市	対応検討中	(一) 紀伊山崎線 × (2) 高松線 × (南) 佐田3号線	佐田5丁目	交通量の多い幹線道路の横断道路となっており、歩道であるにもかかわらず車の流れにもアクセスを確保しなければならない。その上、信号がないことで東西に走る車の合流によって発生する歩行者への注意が十分でなくなっている。	高台中学校	グリーンベルト設置（踏切前のカラー舗装）	浜松市	対策済	
路線名	箇所名・住所	通学路の状況・危険の内容	学校名	対策（予定）内容	事業主体	対策（予定）年度																																						
(南) 南田2号線	西田2丁目	歩道幅が狭い道路で、信号機や両側歩道は設置されていない。しかし、歩道が狭い上に交通量が多いため危険な箇所が多い。	南田小学校	遮断機対策、内側線の引き直し	浜松市	対策済																																						
(南) 南田1号線	西田1丁目	歩道幅が狭い道路で、信号機や両側歩道は設置されていない。しかし、歩道が狭い上に交通量が多いため危険な箇所が多い。	南田小学校	グリーンベルト設置（踏切前のカラー舗装）	浜松市	対策済																																						
路線名	箇所名・住所	通学路の状況・危険の内容	学校名	対策（予定）内容	事業主体	対策（予定）年度																																						
(一) 紀伊山崎線	佐田5丁目	朝夕交通量の多い道路であるにもかかわらず、歩道が狭い上に踏切もあり、踏切も狭いため危険な箇所が多い。	高台中学校	歩道の設置・拡幅（地権者の承諾）	浜松市	対応検討中																																						
(一) 紀伊山崎線 × (2) 高松線 × (南) 佐田3号線	佐田5丁目	交通量の多い幹線道路の横断道路となっており、歩道であるにもかかわらず車の流れにもアクセスを確保しなければならない。その上、信号がないことで東西に走る車の合流によって発生する歩行者への注意が十分でなくなっている。	高台中学校	グリーンベルト設置（踏切前のカラー舗装）	浜松市	対策済																																						

3 交通安全教育（ソフト対策）

（1）交通安全教育（ソフト対策）に関する基本的方針

通学路等の更なる安全確保に向けて、浜松市交通安全計画に基づき、子供だけでなく保護者や地域住民等、市民一人ひとりの交通安全に対する関心や意識を高め、交通ルールの遵守と交通マナーの習慣付けに取り組みます。

また、交通安全教育や普及啓発活動については、市、警察、教育委員会、関係団体、学校、職場、家庭、地域社会が、それぞれの特性を生かして相互に連携し合い、地域ぐるみでの取組を推進します。

（2）園・学校における交通安全教育の実践

ア 幼稚園・保育園・認定こども園の交通安全教育

幼児の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者として交通事故に遭わないために、幼児と保護者が一緒になって、必要な知識と技能の習得を目指します。

【実践例】 幼児と保護者を対象とした交通安全教室

園では、幼児と保護者が一緒になって、交通安全に関する約束について学びます。交通安全指導員や、安全協会等の地域の方々の協力を得て、紙芝居や劇等を通して交通ルールを知ったり、実際に園の周辺を歩いて交通マナーを覚えたりします。

年長になると、小学校での登下校に向けて、傘の差し方や傘を差しての歩行の仕方等、雨天時の交通安全についても学びます。



イ 小学校の交通安全教育

児童の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車利用者として、交通事故に遭わないために必要な知識と技能を習得させることにより、道路及び交通の状況に応じて危険を予測・回避して、安全に通行する意識及び能力を高めます。

【実践例①】発達段階に応じた交通安全教室

小学校では、年度当初に、指定した学年において、交通安全指導員や、安全協会等の地域の方々の協力のもと、交通安全教室を実施しています。

低学年では、運動場や学校周辺を利用して、道路の歩き方や左右の安全確認、横断歩道の渡り方等、正しい道路歩行について学びます。

高学年では、実地訓練や動画視聴、講話等を通して、自転車の点検方法や自転車乗車時の安全確認等、自転車の正しい乗り方について学びます。



【実践例②】地域の特性を生かした交通安全教室

地域団体や民間企業の協力を得ながら、地域の特性を生かした交通安全教室を実施している学校があります。

A校とB校では、地元にある自動車学校と連携し、自転車の正しい乗り方を学ぶ「サイクルマナー教室」を実施しています。実地訓練を通して学ぶことで、交通安全意識の向上につながっています。

また、C校では、民間団体と連携し、大型車による内輪差の実演を見て、交差点での巻き込み事故の恐ろしさについて学んでいます。実際に体験することで、危機管理意識が高まり、交差点での待機場所について考える良い機会となっています。



【実践例③】交通安全リーダーと語る会

静岡県では、児童の交通事故防止対策の一環として、学校、保護者、地域関係者等が連携し、各小学校で「交通安全リーダーと語る会」を実施しています。

各学校では、登下校時の安全や自転車の乗り方、通学路の危険箇所等、児童の実態や地域の実情に応じて話し合いのテーマを決め、学校、家庭、地域の人々で進める交通安全を推進しています。



ウ 中学校の交通安全教育

生徒の発達段階や地域の実情に応じて、日常生活における自転車利用を中心に、交通事故に遭わないために必要な知識と技能を習得させることにより、危険を予測し回避する意識や能力を高め、社会の一員として交通ルールを遵守し、責任をもって行動する実践力を身に付けます。

【実践例①】発達段階に応じた交通安全教室

中学校の交通安全教室では、交通安全指導員による講話を聞いたり、動画を視聴したりして、自転車乗車時における正しい交通ルールと交通マナーについて学習します。近年、これらを実践的に学ぶことが可能な「自転車シミュレーター」を活用した交通安全教室も行われています。



【実践例②】自転車通学者への指導

本市では、地域の実情や広域な学区を考慮し、半数近い中学校で自転車通学を許可しています。自転車通学の許可条件として、ヘルメットの着用や自転車保険加入等を義務付けています。

各中学校では、自転車通学者を対象とした交通安全指導を実施し、交通ルールや交通マナーの遵守を呼び掛けています。



【実践例③】 自転車マナー向上キャンペーン

中学校では、静岡県交通安全対策協議会の依頼を受け、自転車乗車時の交通ルールや交通マナーを含めた交通安全教室を実施しています。

また、学校関係者や交通安全指導員等による定期的な街頭指導に加えて、「自転車マナー向上キャンペーン指導強化の日」に、自転車による交通事故削減のため、街頭指導を行っています。

更に、「自転車マナー向上のための副読本」を活用して、生徒に自転車利用者としての義務や罰則について教育しています。



(3) 行政機関における交通安全教育への取組

ア 行政（道路企画課・まちづくり推進課・行政センター）の取組

広大な市域を有する本市では、それぞれの地域の特性を生かしながら、各行政区を中心に、交通安全思想の普及・啓発に努めています。交通ルールの遵守や正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、地域の関係機関や関係団体と連携し、交通安全教育を組織的・継続的に推進しています。

【実践例①】 小学校事故ゼロチャレンジ

道路企画課では、浜松市において、1年間交通事故ゼロの小学校を「交通安全優秀校」として表彰し、交通安全意識の向上を図っています。

各学校では、1年間を通して交通安全の呼び掛けを行うとともに、様々な交通安全行事に取り組んでいます。その頑張りや成果を朝会や集会、校内放送等で全校児童に伝え、交通安全意識の向上に努めています。



【実践例②】小中学校の交通安全教室への協力

X行政センターでは、A・B小学校で実施している「サイクルマナー教室」に協力しています。地元の自動車学校を利用し、実際に教習用コースを利用した実地訓練を通して、左右の安全確認の方法や交差点での横断の仕方等、正しく安全な自転車の利用方法を学ぶ機会を設けています。

また、Yまちづくり推進課では、スタントマンによる交通事故の再現シーンを見て、交通事故の恐怖や未然防止について学ぶ自転車交通教室や、実際に接触をしない形で交通事故を再現する疑似体験型の交通安全教室を企画し、実施しています。



【実践例③】交通安全運動の推進

全国交通安全運動（春・秋）や交通安全県民運動（夏・年末）及び「自転車マナー向上キャンペーン指導強化の日」の登校時間帯に、警察や交通安全協会、自治会等と協力し、主要交差点や通学路において、のぼり旗を立てて交通安全の啓発活動を行っています。



【実践例④】イベントでの啓発活動

市内で開催される各種イベントの際に、交通安全の知識を深める活動を企画し、交通安全意識の向上を呼び掛けています。

交通安全啓発のコーナーを設置し、子供が興味をもって楽しく交通安全を学べるように、反応速度を図るゲームや標識に関するパズル等を行っています。また、交通安全啓発グッズとして、反射材の配布もしています。



イ 教育委員会（健康安全課）の取組

教育委員会では、子供の命を守るため、警察や交通安全協会、その他関係機関と連携し、様々な学校教育活動の場を通して、交通安全教育の推進に取り組んでいます。

【実践例①】交通安全教育推進モデル小学校

本市では、平成14年度から、毎年数校を「推進モデル小学校」に指定し、交通安全意識の向上に取り組んでいます。この事業には、交通事故から自分の命を守る力をしっかりと身に付けてほしい、交通安全の意識を保護者や地域に広げ、交通事故ゼロの地域を目指してほしいという願いが込められています。

「推進モデル小学校」に指定された小学校では、通常の交通安全教育を進める中で、活動内容を工夫したり、新たな活動を加えたり、地域への情報発信力を高めたりしながら、地域ぐるみで交通安全教育の推進に取り組んでいます。



【実践例②】地域ぐるみの学校安全体制整備事業 [スクール・ガード・リーダー (SGL)]

学校敷地内における不審者侵入事件や、登下校時や放課後の通学路等における事件増加を受け、平成17年度から「地域ぐるみの学校安全体制整備事業」を行っています。この事業は、主にSGLによる学校周辺の巡回指導や、地域で防犯意識を高める講習会の開催等により、防犯と交通の両面から、子供の安全を守ることを目的としています。

SGLには、防犯や交通の知識をもった元教員や元警察官の方々を配置しています。各小学校区に配置されたSGLは、登下校の時間帯に小学校区を巡回し、危険個所の安全確認をしながら、子供の下校指導をしています。



【実践例③】浜松市子供安全ネットワーク推進事業

令和元年10月から、「浜松市子供安全ネットワーク推進事業」として、地域住民による見守り活動「子ども見守りボランティア」を募集しています。見守り活動は、散歩やジョギング、庭いじり等の途中に、気軽に子供を見守る「ながら見守り」が基本です。可能な時間に、タスキや名札を着けて外に出て見守りを行っています。

また、事業者等による見守り活動も募集しています。業務上において、車両用マグネットを貼付した社用車やバイク等で、浜松市内の道路を通行し、事故や犯罪の防止への協力をお願いしています。



ウ こども家庭部（幼保運営課）の取組

幼保運営課では、市内の幼稚園・保育園・認定こども園に対して、国や関係機関からの通知や資料を発出し、交通安全に関する注意喚起や情報提供を行うとともに、各園の実態把握に努め、交通安全に対する意識の向上に取り組んでいます。

【実践例】通園路及び散歩コースの把握

年度末に、次年度の通園路及び散歩コースの経路地図の提出を依頼し、園外における交通安全に関する実態把握を行います。その後、経路の安全性や利用頻度等を確認し、状況に応じて、経路の変更や人員の配置等について指導助言を行っています。



4 小学校周辺を面的に捉えた交通安全対策の促進

(1) 面的に捉えた交通安全対策に関する基本的方針

本市では、通学路等の安全確保に向けて、関係機関が連携して点や線の対策を実施してきました。近年、国においては総合的な視点から、小学校周辺を面的に捉えた交通安全対策の促進の必要性が強調されています。

本市においても、子供の安全を更に高めるべく、従来の点や線の対策に加え、小学校周辺を中心とした一定の区域全体を面的に捉えた交通安全対策を推進し、「ゾーン30プラス」の取組を通じて、歩行者や自転車が安心して通行できる交通環境の形成を目指します。

(2) データを活用した現状把握と課題分析

面的な交通安全対策を効果的に進めるためには、客観的データに基づく現状把握と課題の抽出が不可欠です。

本市では、交通事故データやETC2.0走行データ（自動車の走行速度等）、通学路等点検結果、地域や学校から寄せられるヒヤリハット情報等、多様なデータを統合的に分析します。

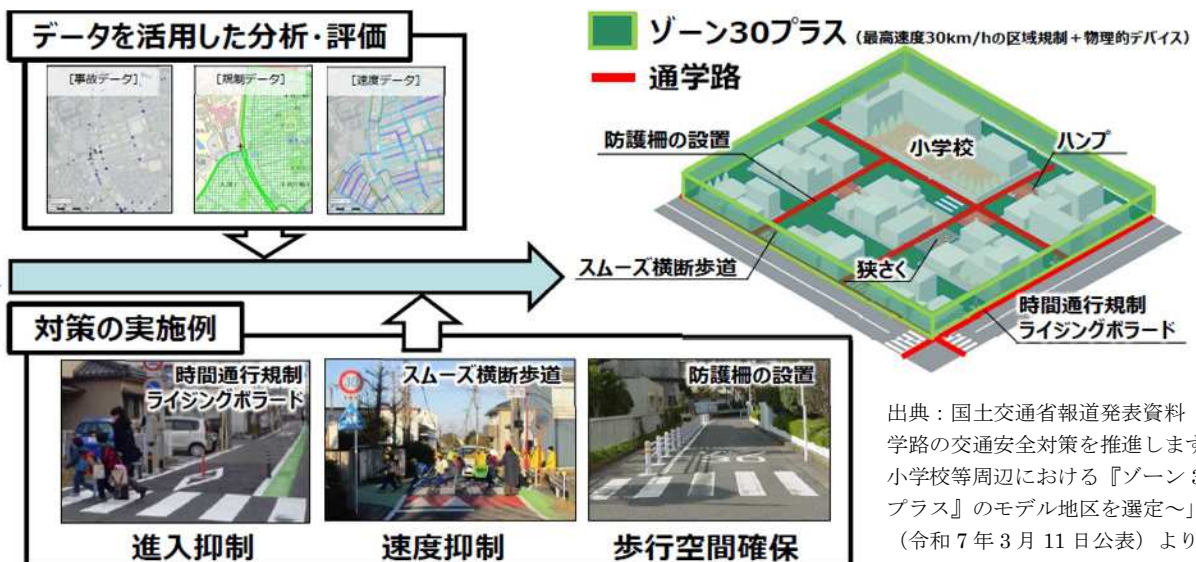
これらのデータを基に潜在的な危険箇所を抽出することで、小学校を含む関係者と共通の現状認識や課題を持ち、効果的な対策を検討します。

(3) 「ゾーン30プラス」の面的交通安全対策の推進

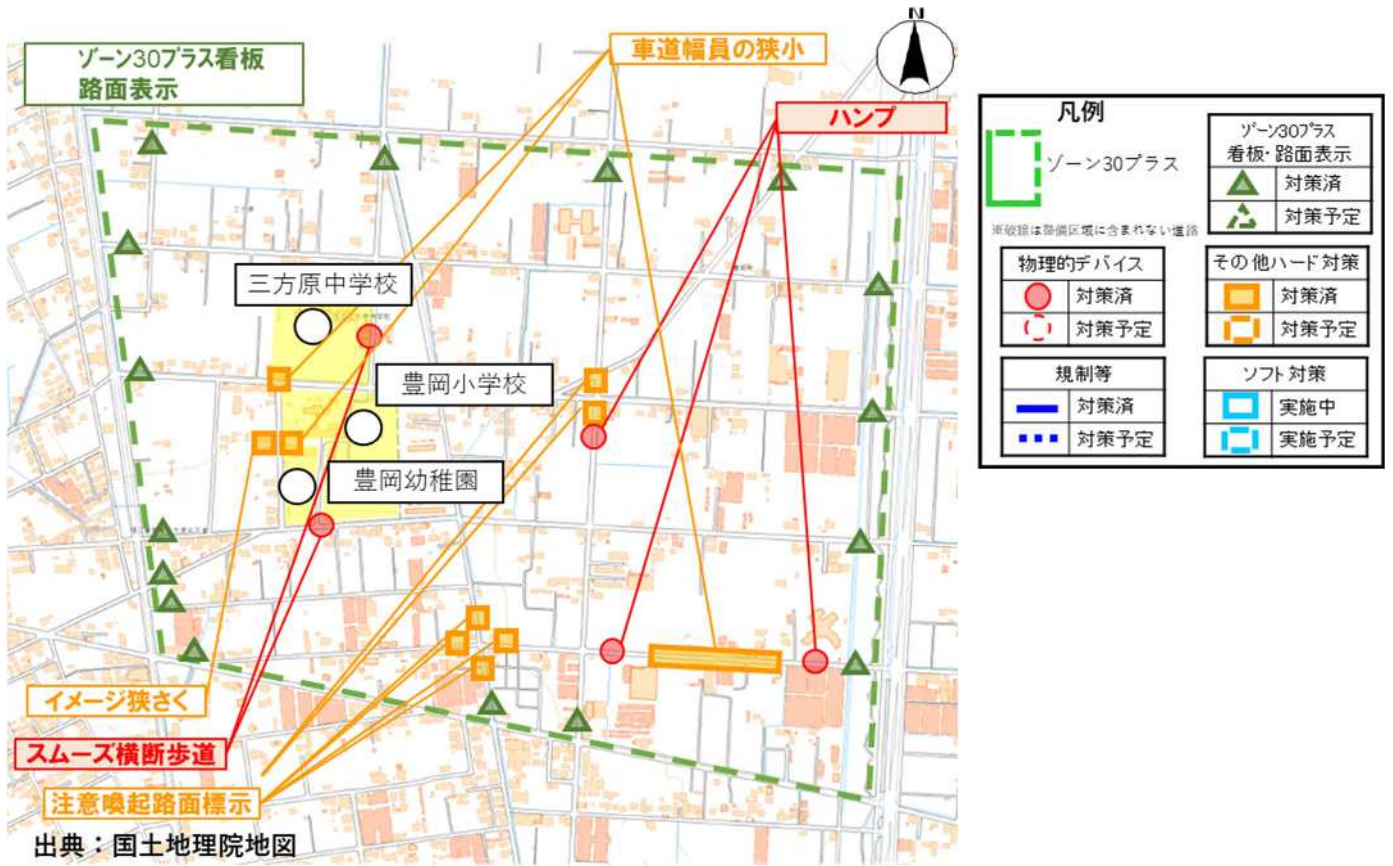
「ゾーン30プラス」は、生活道路における人優先の安全で安心な通行空間の整備の更なる推進を図る取組です。最高速度30km/hの区域規制「ゾーン30」とハンプ等の物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、市と警察が連携しながら整備を進めていきます。

本市では、警察と連携し、交通事故発生状況やETC2.0走行データ等を踏まえて「ゾーン30プラス」の候補区域を抽出し、地域説明や合意形成を経て、順次整備を進めていきます。

また、区域内における各種ハード対策に加え、子供への交通安全教育や啓発活動等のソフト対策を組み合わせることで、更なる面的な安全性の向上を図ります。



【浜松市におけるゾーン 30 プラスの整備事例（中央区豊岡・三方原地区）】



【対策実施状況写真】



ハンブ



スムーズ横断歩道



注意喚起路面標示



イメージ狭さく

浜松市通学路等交通安全プログラム

発行 : 平成 26 年 6 月 27 日
改正 : 令和 8 年 4 月 1 日
発行先 : 浜松市通学路等交通安全対策連絡会
事務局 : 浜松市教育委員会学校教育部健康安全課
〒430-0929
浜松市中央区中央一丁目 2 番 1 号
イーステージ浜松オフィス棟 5 階
TEL 053-457-2422
FAX 053-457-2579

浜松市土木部道路企画課
〒430-8652
浜松市中央区元城町 1 0 3 番地の 2
TEL 053-457-2232
FAX 050-3737-0045

浜松市こども家庭部幼保運営課
〒430-0933
浜松市中央区鍛冶町 1 0 0 番地の 1
ザザシティ浜松中央館 5 階
TEL 053-457-2117
FAX 053-457-2039



浜松市

みんなで創る、元気な未来。