

第3回通学路の更なる安全対策有識者懇談会

日 時：令和5年1月5日(木) 14:00～15:30

場 所：瑞穂区役所3階301会議室

1 開会挨拶

2 出席者紹介

資料1

資料2

3 検討事項及びヒヤリング内容について

①第2回検討会（10/19）の概要

資料3-1

②田辺通6短期対策について（安推連、地元調整結果）

資料3-2

③モデル交差点の対策案について

資料3-3

④重点対策135箇所と通学路全般の見通し確保について

資料3-4

⑤ラウンドアバウト検討結果について

資料3-5

⑥子どもを守る交通安全対策（ドライバー・子ども・関係機関）について

資料3-6

4 今後の検討会のスケジュール等について

5 閉会挨拶

第3回通学路の更なる安全対策有識者懇談会

出席者名簿

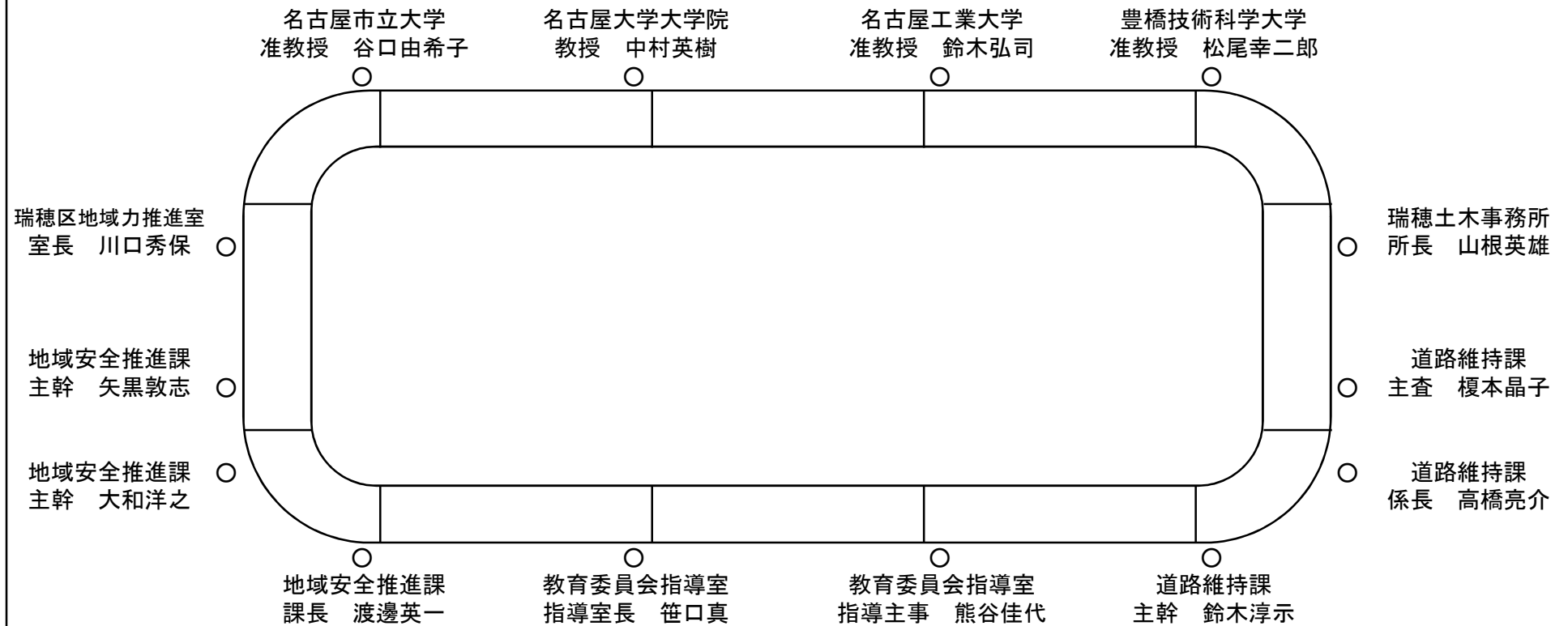
(敬称略)

所 属	専門分野	氏 名
名古屋大学大学院教授	交通工学	なかむら ひでき 中村 英樹
名古屋工業大学准教授	交通工学	すずき こうじ 鈴木 弘司
名古屋市立大学准教授	児童福祉	たにぐち ゆ き こ 谷口 由希子
豊橋技術科学大学准教授	交通工学	まつお こうじろう 松尾 幸二郎

事務局

所属		役職	氏名
名古屋市	緑政土木局路政部道路維持課	主幹	すずき じゅんじ 鈴木 淳示
	緑政土木局瑞穂土木事務所	所長	やまね ひでお 山根 英雄
	スポーツ市民局市民生活部 地域安全推進課	課長	わたなべ えいいち 渡邊 英一
	同上	主幹	おおわ ひろゆき 大和 洋之
	同上	主幹	やくろ あつし 矢黒 敦志
	教育委員会指導部指導室	指導室長	ささぐち まこと 笹口 真
	同上	指導主事	くまがい か よ 熊谷 佳代
	瑞穂区役所区政部地域力推進室	室長	かわぐち ひでやす 川口 秀保

配 席 図



出入口

廊 下

第2回通学路の更なる安全対策検討会（R4. 10. 19 開催分） 会議録要旨

第2回検討会の趣旨として、田辺通6の短期対策、重点対策箇所の設定・対策の方向性、ソフト対策についての取りまとめに向けた方向性を確認するため、事務局より検討項目1から5について、第1回検討会以降の作業部会、有識者懇談会等を踏まえた、検討状況を報告し、意見交換を行った。

今後、全3回の検討会の中で整理・検討する項目と検討会以降も既存の枠組みを利用しながら引き続き検討が必要な項目を分けて整理するとともに、今回の第2回検討会で頂戴した以下の意見等を踏まえて、各検討項目について、有識者懇談会で情報共有しながら、関係機関等の協議・調整を進めていくこととなった。

（委員及びオブザーバーの主な意見）

- ・歩行者が横断歩道を渡ろうとするときに、歩行者とドライバーが相互に確実に視認できることで、事故のリスクを軽減できると考えるので、植栽撤去といった視認性の確保に向けた対策は早急に実施することが重要である。
- ・横断歩道部及び横断歩道手前のカラー化について、名古屋市の場合、通学路の通行位置を明示するために緑色を使用しているのであれば、横断歩道手前の緑色のエスコートマークはこれまでの整備思想の一貫性から逸脱するのではないかと考える。
- ・中長期対策の道路改築は地域への影響も大きく、いろいろな問題もはらんでくると思われるので、十分な検討・協議が必要である。
- ・田辺通6での事故は歩行者がルールを守っていたにも関わらず起きた事故であり、同様の事故が一定数ある中で、ハード面では対応しきれない部分を補うためにも、子ども自身が自らの身を守るために危険予測を養うようなコンテンツを検討する必要がある。また、ドライバーに対して、どのように法令遵守させるかということも啓発という観点で検討する必要がある。
- ・ドライバーや自転車に乗っている学生等がお互いにどこを見て運転しているのかを分析・理解することで、今後、教育の観点で活かせるのではないかと考える。
- ・今回の取組みにおけるキーワードとしては、見通しが挙げられるが、その点において通学路の総点検を実施すべきと考える。
- ・名古屋市は公共交通機関が発達しているにも関わらず、車の利用率が高いように見受けられるので、もっと公共交通機関を利用するような社会にしていき、車自体の総量を減らすことも重要であると考え。
- ・警察と自治体、地域が一体となり、子供の交通安全や防犯に係る各種活動等を推進することによって、地域力向上に繋がるのではないかと考える。

田辺通 6 の短期安全対策案についての意見と対応について

1. 11/18 瑞穂区弥富学区連絡協議会（町内会長、小中学校、女性会等各種団体で組織）

○田辺通 6 の交差点は北から来るとカーブしていて信号が見えにくい。路面標示だけでなく、標識、看板等も合わせて設置し、交差点、信号があることがわかるようにしてほしい。

○緑色のイメージが通学路であるため、この先に何かあるとイメージできる。

2. 12/7 愛知県道路交通環境安全推進連絡会議

○道路上へのカラーは限定されるため、慎重に選択する必要がある。

○カラーエスコート、横断歩道カラー、注意喚起路面標示と路面がにぎやかになりすぎるとドライバーは混乱する。路面標示は最小限にした方がよい。

○カラーエスコートの緑色には違和感。

○緑色が何を意味するかを認知させるために、「通学路横断」の看板を合わせて設置すべき。

3. 本市の対応（案）

○カラーエスコート及び横断歩道カラーは、田辺通 6 のみで行う試行的な施策であり、前回お示したとおり緑色で実施したい。

○色の意味を認識させることも目的に、路側に「通学路横断あり」の法定外看板（単柱式）を追加で設置する。

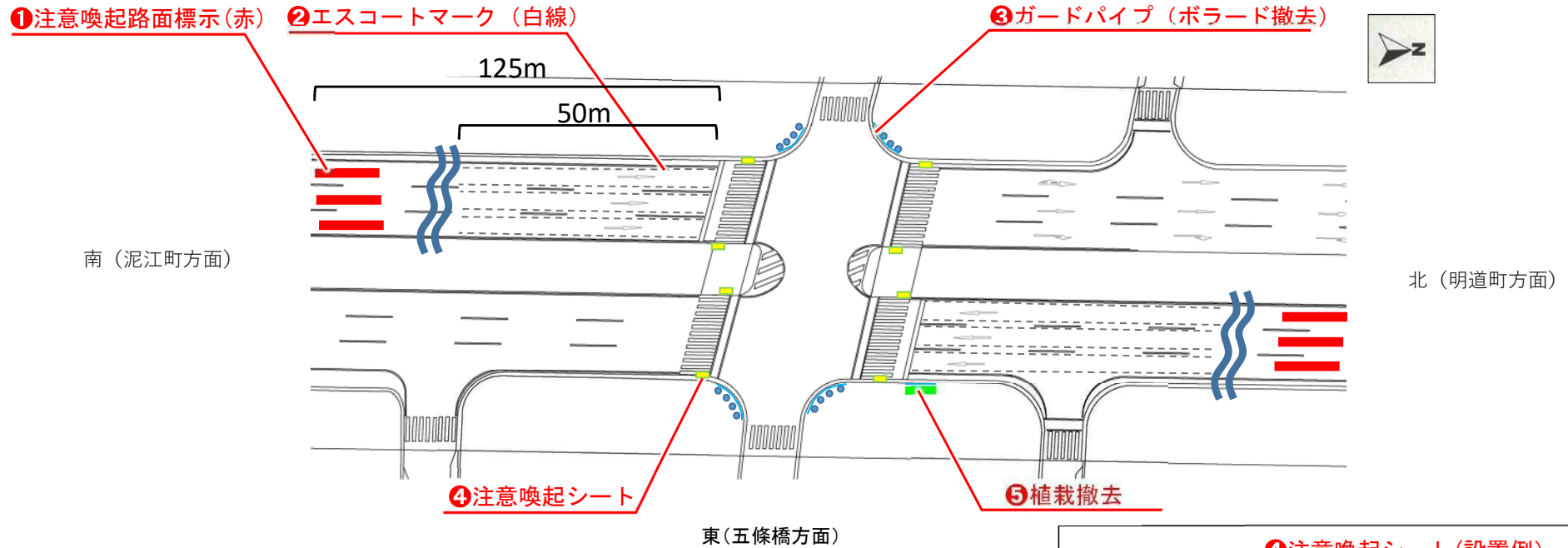
○実施後も地元の声による評価やビッグデータの活用も視野に入れた効果判定を行っていく。



□西区円頓寺交差点における安全対策の検討について

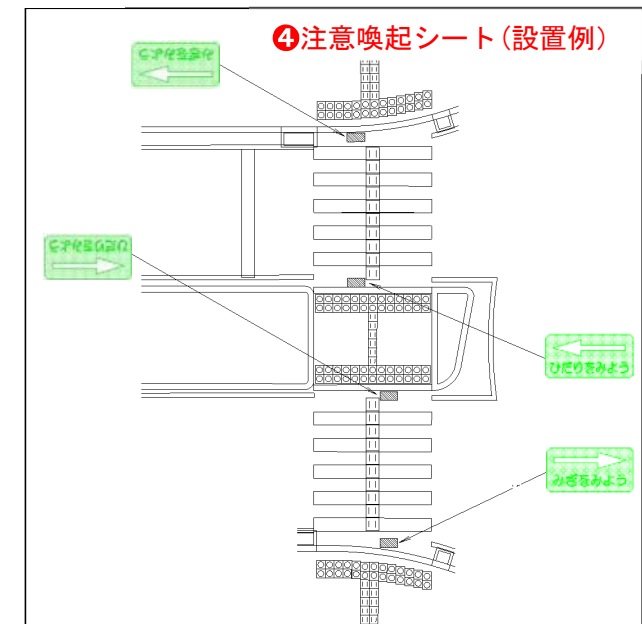
(短期対策図)

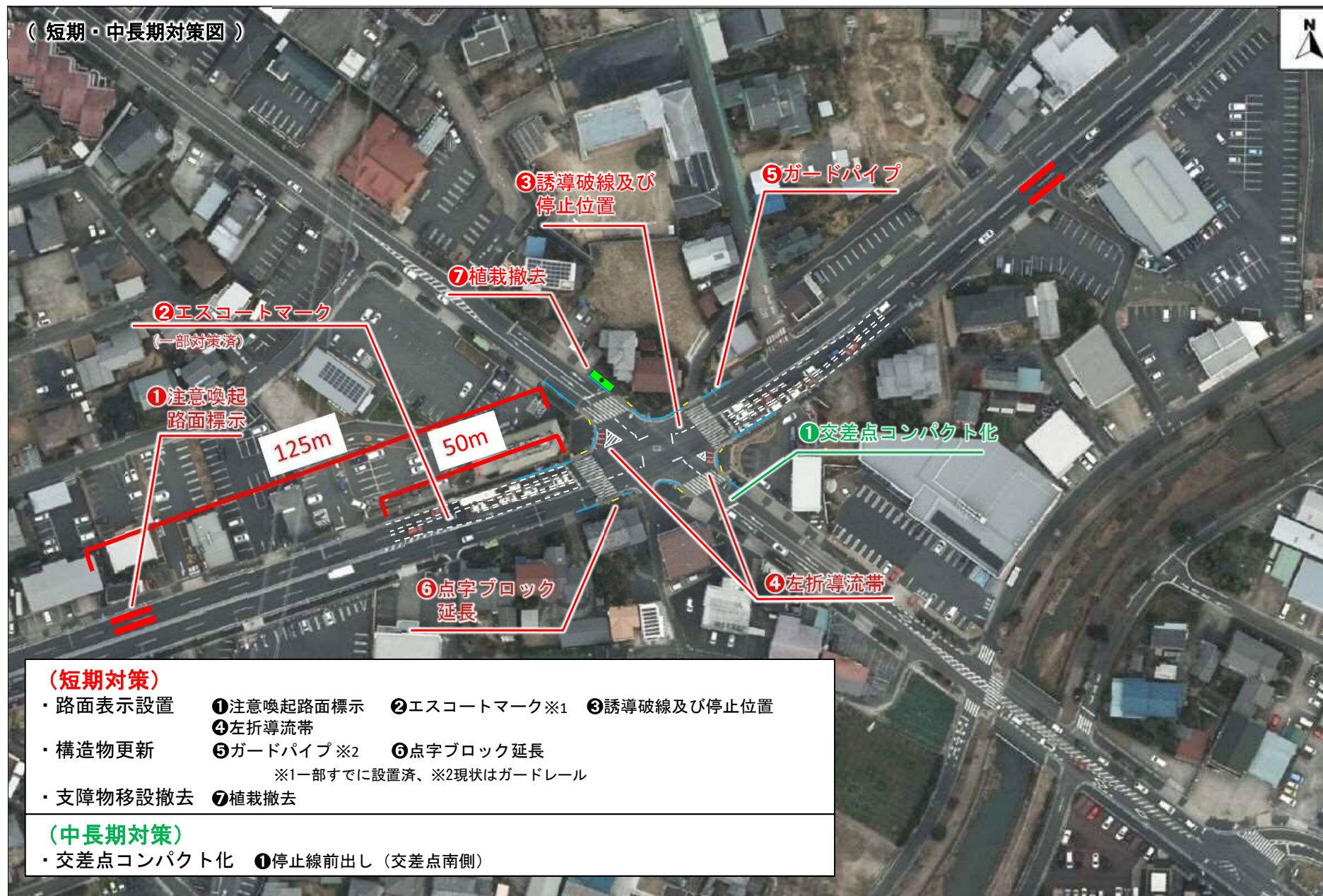
西 (那古野二丁目方面)



(短期対策)

- ・路面表示設置等
 - ①注意喚起路面標示
 - ②エスコートマーク
- ・支障物移設撤去
 - ③ガードパイプ設置(ポラード撤去)
 - ④注意喚起シート
 - ⑤植栽撤去







本検討会を通じた交通安全対策の重点対策箇所、重点対策項目について

重点対策箇所	片側 2 車線以上の道路を通学路が横断する場所
対策箇所数	1 3 5 箇所
設定理由	令和 4 年 3 月の事故を受け、類似の箇所での事故の発生を今後防ぐため。
重点対策項目	①子ども目線、ドライバー目線から見た見通しの確保 ②ドライバーに交差点を認知させるための路面標示の充実
設定理由	①令和 4 年 3 月の事故現場の有識者による検証の結果、見通しを改善した方が良いとの意見が複数述べられたため。 ①重点対策箇所（候補）を抽出し、子ども目線の高さから現地調査した結果、植栽、占用物件等が見通しを阻害している箇所が複数見られたため。 ②本検討会設置のきっかけとなった事故が、ドライバーの信号の見落としによるものであるため。
対策実施期間（予定）	令和 5 年度 区画線、路面標示等 令和 6 年度 防護柵、植栽撤去等

その他 重点対策項目①については、重点対策箇所以外の通学路においても、令和 5 年度の通学路安全対策検討会を通じて点検を実施し、令和 6 年度に植栽撤去等の対応を行う。

今回追加

【ラウンドアバウト導入検討における留意事項(案)】

◇：メリット ◆：デメリット

項目			マニュアル等の記載事項	留意事項	方向性 / 今後の課題
(0)	整備効果		◇ 平面交差点における安全性の向上 遅れの削減による交差点の円滑性の向上 特殊ケースの処理能力（効率）の向上 右左折車線不要 少ないライフサイクルコスト・環境負荷 災害に強いラウンドアバウト	－	□ 交通安全対策を主たる目的として導入検討
(1)	車線数（道路幅員）		□ 環道が1車線かつ環道に接続する道路が1車線または片側1車線のコンパクトラウンドアバウトが対象 □ 流出入部、環道部分とも1車線の道路により構成される交差点を対象（交通規制基準）	□ 車線数変更の可否の検討（片側2車線以上の場合）	□ マニュアル記載のとおり
(2)	交通量	交通容量 需要率	□ 需要率が0.9を上回る流入部が一つでもあれば適用断念 □ 0.7以上となる場合は慎重な判断が必要	□ 車両の交通流を考慮（流出入方向の割合等） □ 歩行者・自転車に対しては安全性の確保に十分注意する	□ マニュアル記載のとおり
(3)	交差点形状	変則交差点 多枝／折れ脚／食い違い ／X型／Y型	□ 流入枝数によらず、交通需要が少ない場合には大幅に遅れを削減することが可能	□ 各方面への設計車両の走行を担保するため外径を大きくする必要あり	□ マニュアル記載のとおり
(4)	立地条件		◇ 〈好ましくない箇所〉 □ 踏切や信号交差点に近接 □ カーブ直後など見通しの効かない場所 □ 縦断勾配の大きい箇所	□ 道路規格や道路ネットワークを考慮 □ 用途地域や位置付け（交通安全対策・道路機能境界部・シンボルゲートなど） □ エリア特性（例：賑わいのある歩行者が多いエリアでは安全性の確保に特に注意）	□ マニュアル記載のとおり
(5)	事故件数	事故発生状況 事故類型	◇ 環道優先により、流入速度を抑制 ◇ 交差点の構造的に出合い頭事故や右直事故による損傷度の大きい重大事故を抑制	－	□ 事故データベースの活用を検討
(6)	用地	用地買収の要否	◇ 右折車線のある十字交差点では、ラウンドアバウトを整備した際、整備面積が減少 ◆ 右折車線のない十字交差点では、ラウンドアバウトを整備した際、整備面積が増加	◆ 既設道路への導入にあたっては、右折車線の有無に関わらず追加で用地買収が必要となる場合が多い	□ 当面の間、大規模な用地買収は実施しない
(7)	コスト	費用対効果	－	◆ 一般的に、改築や用地買収が必要なことから費用が高めとなる	□ 費用対効果の検証方法の確立が必要（他の安全対策との比較検討を含む）
(8)	適用箇所	通学路への適用	－	◆ 分団登校時の集団での横断による交通処理 ◆ 歩行距離が若干長くなることもある □ 児童への交通ルールの周知・教育が必要	□ 慎重な判断が必要
(9)	その他		－	◆ 視覚障害者への配慮が必要 ◇ 県警の信号撤去方針に合致 □ 地元との合意形成が必須	□ 認知度向上のため、周知期間が必要、周知方法の検討

※当面の間：ラウンドアバウトに関する認知度が一定程度向上するまでの期間

□本市におけるラウンドアバウト導入拡大の検討について

資料3-5-b

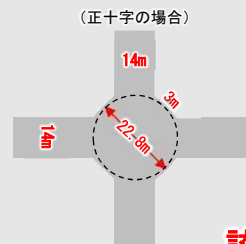
第2回有識者懇談会を踏まえ、今後本市においてラウンドアバウトの更なる導入を検討する上での指針となる留意事項(案)をとりまとめ、以下の方法で検討対象とすべき交差点の抽出を行った。

＜ラウンドアバウト検討対象とする交差点抽出条件(案)＞

条件A

既存交差点の改良を前提としており、「ラウンドアバウトマニュアル2021」（以下、マニュアル）49頁 記載の必要外径最小値22.8m（副設計車両：普通自動車）が収まる道路用地が最低限必要となる。

右図より、当該道路用地を有する箇所として、14m×14m以上の道路交差点を対象とし、かつマニュアルが対象としている、「1車線または片側1車線」の道路が交差するか所を抽出条件とした。



該当箇所数：285箇所

対象とする交通量の検討

(マニュアル25頁より)

日当たり総流入交通量10,000（台/日）未満かつ、ピーク時における1つの流出入部の横断歩行者・自転車交通量が100（人または台/時）未満の場合適用可。これらを上回る場合には、ピーク時における流入時間交通量と流入部交通容量の関係を踏まえ検討。

条件B

下線部の検討対象とすべき交通量の本市における目安(案)として、総流入交通量15,000（台/日）と設定する。これにより、条件Aのうち、H27センサスより12時間交通量が概ね15,000台以上の箇所を検討対象から除外する。

該当箇所数：243箇所

条件C

本市ではラウンドアバウトの導入実績が少なく、信号機を撤去しての導入には慎重な判断が必要なことから、当面は無信号交差点を適用検討の対象箇所とする。

該当箇所数：52箇所

条件D

ラウンドアバウトの適用目的を交通安全対策としているので、条件Cうち、事故件数(R29-R3)が2件以上の箇所を検討対象とする。

該当箇所数：17箇所

今後、抽出された17箇所から導入に向けた検討を進める

ラウンドアバウト導入検討の交差点抽出箇所数について

(抽出条件)

A : 14m×14m※ かつ 1車線または片側1車線が交差する箇所

※必要外径最小値 22.8mのラウンドアバウトを導入した場合に要する用地

B : 条件AのうちH27センサス路線で交通量の多い※箇所を除外

※12時間交通量が15,000台以上を目安

C : 条件Bのうち無信号交差点

D : 条件Cの無信号交差点のうち、事故件数(R29-R3)が2件以上の箇所

行政区		箇所数A	箇所数B	箇所数C	箇所数D
1	千種	20	18	1	0
2	東	26	25	2	1
3	北	17	17	6	2
4	西	17	16	3	1
5	中村	26	25	4	2
6	中	32	32	14	6
7	昭和	3	0	0	0
8	瑞穂	1	1	0	0
9	熱田	8	8	3	1
10	中川	22	16	2	2
11	港	19	18	7	0
12	南	16	15	6	1
13	守山	14	7	0	0
14	緑	19	11	1	0
15	名東	32	24	2	1
16	天白	13	10	1	0
合 計		285	243	52	17

○ラウンドアバウト候補箇所 抽出一覧表

No.	行政区	交差点名	交通量	信号制御 (無信号)	通学路	枝数	流入枝数	交差点形状	立地・地理特性						事故件数 (H29-R3)	事故類型				当事者種別				
									信号交差点 近接	橋近接	交差点前後 線形	縦断勾配	交差点内 乗入れ	その他										
																出会頭	右左折時	横断時	その他	車×車	車×歩	車×自	自×歩	自×自
1	中	中 信号機なし⑬		○	○	4	3	正十字							13	5		4	4	3	4	4	1	1
2	中川	中川 信号機なし①		○	○	4	4	X字							9	9				8		1		
3	中	中 信号機なし⑫		○	○	4	3	正十字							9	5		2	2	3	3	3		
4	中	中 信号機なし⑪		○		4	3	正十字							7	2	2	2	1		2	4	1	
5	中	中 信号機なし⑧		○		3	2	丁字							6	1	2		3	3	1	1		1
6	中	中 信号機なし⑤		○		4	3	X字							5	1		1	3	3	1	1		
7	東	東 信号機なし①		○		4	2	折れ							4	2		2		1	2	1		
8	中村	中村 信号機なし②		○		4	3	十字(折れ)							4		1	2	1		2	2		
9	北	北 信号機なし④		○		4	4	X字							3	2	1			1		2		
10	西	西 信号機なし①		○	○	3	3	丁字(折れ)							3	3				2		1		
11	北	北 信号機なし③		○		4	4	折れ(鋭角)							2	1			1			1		
12	中村	中村 信号機なし①		○		4	4	食い違い							2			1	1		1		1	
13	中	中 信号機なし⑩		○	○	4	4	折れ脚							2			1	1		1	1		
14	熱田	熱田 信号機なし③		○		4	4	十字							2	2						2		
15	中川	中川 信号機なし②		○		3	3	丁字							2	2						2		
16	南	南 信号機なし⑥		○	○	4	4	十字(折れ)							2	1	1			2				
17	名東	名東 信号機なし①		○		4	4	十字(折れ)							2	2						2		
18	北	北 信号機なし⑥		○		4	4	正十字							1	1				1				
19	中村	中村 信号機なし④		○		3	3	丁字(折れ)							1	1						1		
20	中村	中村 信号機なし⑤		○		4	4	ほぼ正十字							1	1				1				
21	中村	中村 信号機なし⑥		○		4	4	X字							1	1				1				
22	中	中 信号機なし①		○		3	2	丁字							1			1			1			
23	中	中 信号機なし③		○		3	3	Y字							1				1	1				
24	南	南 信号機なし①		○		4	4	正十字							1	1							1	
25	南	南 信号機なし②		○		4	3	正十字							1	1						1		
26	東	東 信号機なし②		○	○	3	2	丁字(折れ)							0									
27	千種	千種 信号機なし		○	○	3	3	丁字(手前カーブ)							0									
28	北	北 信号機なし①		○		4	3	正十字							0									
29	北	北 信号機なし②		○		5	5	変則五差路							0									
30	北	北 信号機なし⑤		○		3	3	丁字(折れ)							0									
31	西	西 信号機なし②		○		3	3	Y字							0									
32	西	西 信号機なし③		○		3	3	丁字(折れ)							0									
33	中	中 信号機なし②		○		3	3	丁字							0									
34	中	中 信号機なし④		○		4	4	十字							0									
35	中	中 信号機なし⑥		○		3	2	Y字							0									
36	中	中 信号機なし⑦		○		3	3	丁字(鋭角)							0									
37	中	中 信号機なし⑨		○		4	4	十字							0									
38	中	中 信号機なし⑭		○		4	4	正十字							0									
39	熱田	熱田 信号機なし①		○		3	3	Y字							0									
40	熱田	熱田 信号機なし②		○		3	3	丁字							0									
41	港	港 信号機なし①		○		3	2	丁字							0									
42	港	港 信号機なし②		○		3	3	Y字							0									
43	港	港 信号機なし③		○		3	3	Y字							0									
44	港	港 信号機なし④		○		3	3	丁字(実質L字)							0									
45	港	港 信号機なし⑤		○		3	3	丁字(折れ)							0									
46	港	港 信号機なし⑥		○		4	4	食い違い(実質L字)							0									
47	港	港 信号機なし⑦		○		3	3	丁字							0									
48	南	南 信号機なし③		○		4	3	正十字							0									
49	南	南 信号機なし④		○		3	3	丁字							0									
50	南	南 信号機なし⑤		○		3	3	丁字							0									
51	名東	名東 信号機なし②		○	○	3	2	丁字							0									
52	天白	天白 信号機なし		○	○	4	3	正十字							0									

(作業予定)

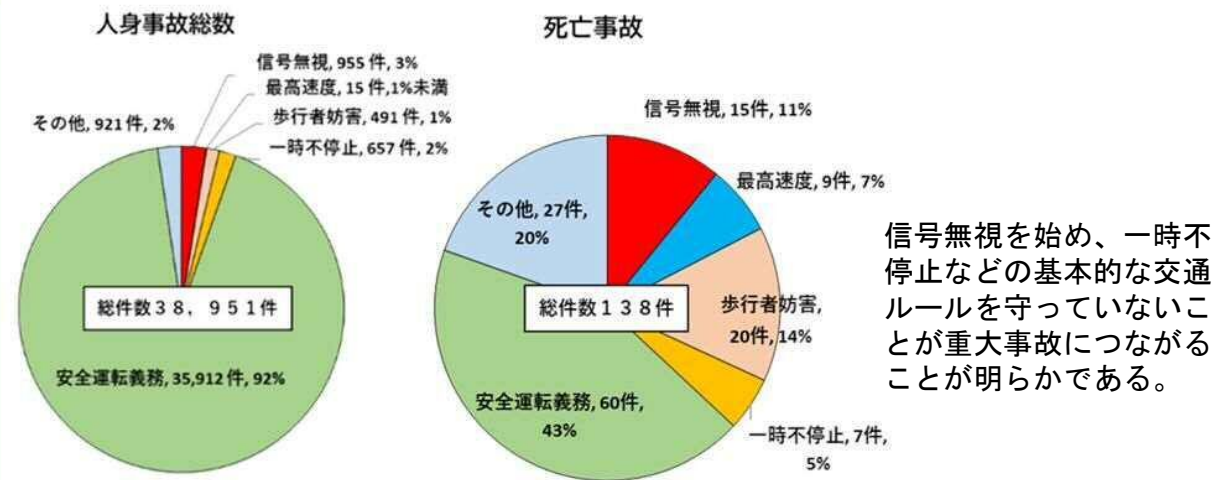
子どもを守る交通安全対策

背景：令和4年3月24日に発生した下校途中の小学生が死傷する交通事故を受け、通学路の更なる安全対策検討会を設置

事故を分析

現在の取組を点検

第一当事者が原付以上（平成30年から令和4年9月末まで）



原付以上が第一当事者となる事故件数の推移



本市の事故件数を年齢別にみると、25～64歳の年代によるものが大半を占めている。

■若者(16歳-24歳) ■一般(25歳-64歳) ■高齢者(65歳-)
※15歳未満の者による事故件数を除く。

現状の主な取組

交通指導員による交通安全訓練及び教育活動

通学路安全対策検討会（スポーツ市民局）
※学校からハード対策を要望

通学路安全点検作業部会（緑政土木局）
※子どもに危険個所と要望したいハード対策をアンケート

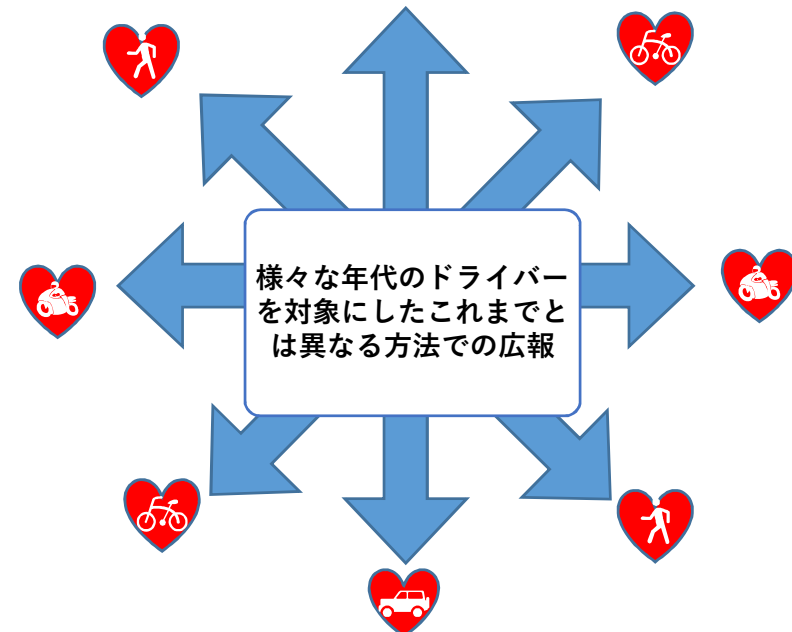
瑞穂区の事故は子どもが交通ルールを守っていたにもかかわらず発生

課題・対応方針

- 子どもがルールを守っていても被害に遭う事故が起こるということを伝えていく
- 子どもが自分で安全対策を考えていくサポートを実施していく

- 紙による非効率な情報管理
- 2つの仕組みの運用による各部署の負担
- 子どもが危険と思っている場所とその状況を関係部署が的確に把握できていない可能性
- 学校からの要望内容や関係機関のもつ情報を関係部署が共通認識をもって把握し、全体の負担軽減を図る
- 子どもが危険だと思っている場所と状況を的確に把握して対策を検討する仕組みを再構築

ドライバー向け啓発



子ども向け教育の強化

《学級活動等》NEW
子ども同士での交通安全対策についてのディスカッション
※コンテンツを制作・活用

《交通安全教室等》
基本的な交通ルールや安全行動の周知・指導

子ども自ら安全行動

交通ルール・マナーを遵守した行動

関係機関による安全対策の強化

