

第3回通学路の更なる安全対策検討会 議 事 次 第

日 時：令和5年1月24日（火）13:30～14:30

場 所：名古屋市役所 本庁舎2階 第一会議室

1 開会挨拶

2 出席者紹介

資料1－1

資料1－2

3 作業部会、有識者懇談会の開催状況について

資料2

4 検討結果の報告

資料3－1～

資料3－15

5 閉会挨拶

第3回通学路の更なる安全対策検討会
出席者名簿

(敬称略)

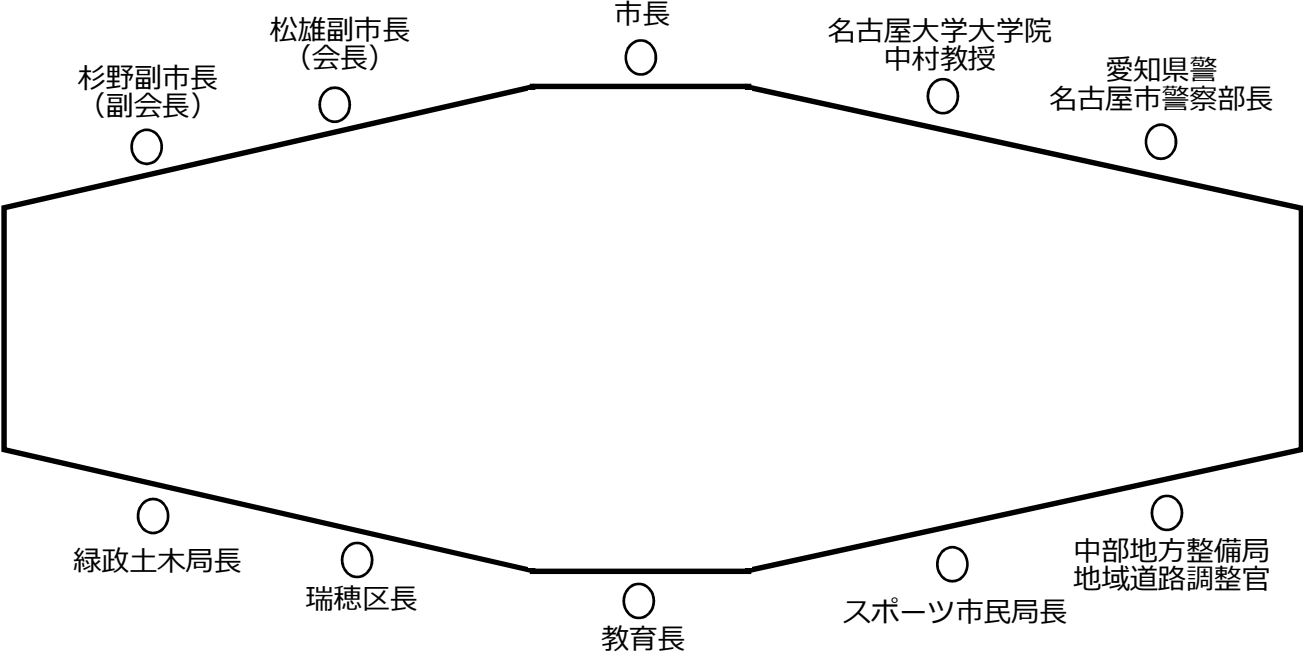
役 職	所 属 等	氏 名
会長	名古屋市副市長	まつ お としのり 松雄 俊憲
副会長	名古屋市副市長	すぎの 杉野 みどり
委員	スポーツ市民局長	てらざわ まさよ 寺澤 雅代
	緑政土木局長	かわだ せいいち 河田 誠一
	瑞穂区長	つきとう やすし 月東 靖詞
	教育長	つばた ともひろ 坪田 知広
学識者	名古屋大学大学院教授	なかむら ひでき 中村 英樹
オブザーバー	国土交通省中部地方整備局地域道路調整官	ないとう まさひと 内藤 正仁
	愛知県警察名古屋市警察部長	すず き だ ゆきはる 鈴木田 幸治

配 席 表

出入口

出入口

事務局
事務局



報道
報道

1. 有識者懇談会委員名簿 (座長：中村英樹教授)

(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	中村 英樹
名古屋工業大学准教授	交通工学	鈴木 弘司
名古屋市立大学准教授	児童福祉	谷口 由希子
豊橋技術科学大学准教授	交通工学	松尾 幸二郎

2. 作業部会、有識者懇談会の開催状況

開催日	作業部会	有識者懇談会	概 要
6月 2日	○		・ 第1回有識者懇談会の資料確認
6月16日	○	○ (第1回)	・ 有識者懇談会開催要項、作業部会要綱の確認 ・ 田辺通6の現地調査結果および安全対策に向けた他都市事例や新たな視点等について意見交換 ・ 今後の安全対策の取組み、検討の方向性の確認
6月22日	○		・ 各局の検討状況の情報共有
6月27日	○		・ 有識者との意見交換
7月 8日	○		・ 各局の検討状況の情報共有
7月25日	○		・ ソフト対策先進事例他都市調査
8月12日	○		・ 各局の検討状況の情報共有
8月25日	○		・ 第2回有識者懇談会の資料確認
9月 2日	○	○ (第2回)	・ 検討内容とその経過について報告し、主に以下の内容について意見交換を実施 1 交差点の安全対策 2 教育、広報、啓発関連 3 子どもの目線の通学路対策 4 地域が子どもを守る安全対策
9月20日	○		・ ソフト対策について検討
9月30日	○		・ ソフト対策について検討
10月6日	○		・ 第2回検討会の資料確認
11月20日	○		・ ソフト対策について検討
12月21日	○		・ 第3回有識者懇談会の資料確認
12月23日	○		・ ソフト対策について検討
1月5日	○	○ (第3回)	・ 第3回検討会で報告する内容について、意見交換を実施

No.	項目	検討内容	有識者意見	検討結果
1	交 差 点 の 安 全 対 策	①田辺通 6 の事故の原因分析と取りう る対策の検討 ②市内で通学路が片側 2 車線以上の幹 線道路を平面横断する箇所を対象と して抽出する。抽出した交差点の中か らモデル箇所を定め、取りうる対策の 検討、まとめ。 ③ラウンドアバウトが適した交差点の 整理	①今回の事故と直接関連は無いが、歩行 者やドライバーからの見通しに改善 の余地がある。(植栽等) ・中長期対策としての、田辺通 6 の交差 点コンパクト化については地域の意 見も踏まえた慎重な検討が必要。 ②名古屋は交差点の中に植栽が多い。安 全面を考慮して、見直しが必要。 ③田辺通 6 へのラウンドアバウト適用 については、現段階では時期尚早であ る。 ・市内でラウンドアバウトの認知度を高 めるため、他の場所で 2 箇所目のラウ ンドアバウトの設置を検討してはど うか。	①田辺通 6 の短期対策案を作成 し、中長期対策についても検討 を行った。資料 3-2 資料 3-3 ②対象箇所をチェックするため のチェックリスト及び交差点 の対策案例を作成した。 ・市内 131 箇所を重点対策箇所と して設定し、見直し改善及び、 路面標示の設置を実施する。 資料 3-4 ～ 資料 3-9 ③本市内の今後のラウンドアバ ウト適用についての指針を作成した。 ・指針に基づいて、田辺通 6 への ラウンドアバウトの適用を判定 した。(現段階では適用不可。) 資料 3-10 ～ 資料 3-12
2	教育、広報、 啓発関連	①子ども向けの交通安全教育 ②ドライバー向けの啓発	・子どもが自分の安全対策を考え、話し 合うということが必要。 ・交通安全ルールについてどうしてこの ようなルールが必要なのかを学ぶこ とも大切。	・子どもが自ら安全対策を考える 機会の設定。子どもが楽しみな がら交通安全ルールやその必要 性、子どもがルールを守って いても発生した交通事故の事 例等を学ぶことができ、自分の 安全対策を改めて考えること ができるコンテンツ等を新た に制作する。 ・ドライバーに対して交通ルール を今一度確認していただくた めの広報を実施する。 資料 3-13 資料 3-14
3	子 ど も の 目 線 の 通 学 路 対 策 (子どもが感 じている危 険箇所の把 握)	①子どもの目線から見た、道路施設の改 善策の検討 ②小学生を対象とした、大規模なヒヤリ ハット調査の実施	・子どもの交通安全のためには、特に見 通しの確保が重要である。 ・タブレット等を活用し子どもが主体的 に参加できる安全対策も必要である。	・横断部付近の植栽を撤去するな ど、見通しの改善を行う。(全て の通学路の道路横断部)資料 3-9 ・子どもが危険と感じているヒヤ リハット事例を web 調査し、安 全対策につなげる。 資料 3-13 資料 3-14
4	地 域 が 子 ど も を 守 る 安 全 対 策	①通学路安全対策検討会で共有してい る情報のデジタル化 ②見守り活動に資する情報の地域の方 々への提供	・今あるものを有機的に機能させ、しっ かりとアピールし地域の方にも知って もらうことが必要。 ・通学路の安全対策について様々行わ れているが、ウェブを活用するなどして 情報共有等の効率化を図り、安全対策 等に時間を使ってはどうか。 ・通学路の安全対策に関し他都市で行 われている実証実験も参考にしてはど うか。	・民間事業者の協力のもと、通学 路安全対策検討会の仕組みを システム化することにより、上 記「3 子どもの目線の通学路対 策」での web 調査結果を反映さ せる。これによって、潜在的リ スクの顕在化を図り安全対策 を充実化する。 ・危険箇所や効果的な見守り活動 等に資する情報を、実際に活動 している地域の方々へ提供す る。 資料 3-13 資料 3-14
5	車 両 等 に 関 する 最 新 技 術 の 適 用	①先進安全技術や自動運転等の技術に ついての情報収集 ②国等への要望活動の方法についての 検討	・実現まで時間のかかる自動運転では無 く、信号と連動して自動車にブレーキ をかけることは、現在の技術で行える はずである。 ・本項目に関して市で行えることは限ら れている。 ・国への働きかけを行うべき。	・A S V (先進安全自動車) に関して、本年度国家要望などを 行い、推進する。 実施日 7/22 要望先 国土交通省 (道路局、自動車局) 資料 3-15

1 注意喚起路面表示

2 法定外標識

3 エスコートマーク (対策済)

4 カラーエスコート

5 誘導破線及び待機位置表示

6 交差点内ひし形表示

7 横断歩道カラー

8 看板移設

9 植栽撤去

100m

＜対策イメージ＞

1 注意喚起路面表示

2 法定外標識

通学路横断

（広域図）

道路線形

山下通

田辺通6

弥富小学校

（短期対策）

- ・ 路面表示等設置
 - ① 注意喚起路面表示
 - ③ エスコートマーク
 - ⑤ 誘導破線及び待機位置表示
 - ⑦ 横断歩道カラー
- ・ 支障物移設撤去
 - ② 法定外標識
 - ④ カラーエスコート
 - ⑥ 交差点内ひし形表示
 - ⑧ 教育施設案内看板移設
 - ⑨ 植栽撤去

(中長期対策(検討))

交差点コンパクト化

交差点の現況特性

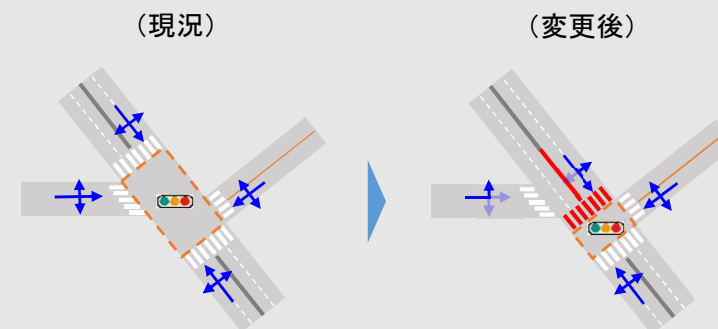
- ・ 交差点を挟んで東西線が食い違いになっているため交差点面積が比較的大きい

メリット

- ・ 南進左折、西進右折の車両速度を抑制し、巻き込み事故等を防止
- ・ 交差点内の見通しを確保

デメリット・課題

- ・ 西側道路が信号制御ではなくなり、進行方向が限定される（車両の流入は少なく影響は小）



構造や交通処理等に係る課題の整理・解消のほか、地域住民との調整が必要となるため、引き続き検討事項とする

ラウンドアバウト

交差点の現況特性

- ・ 重大事故（死亡事故）が発生しているが、対象とする事故類型の事故（主に右折直進、出会い頭）が多く発生していない（5年間（H29-R3）で人身事故5件中1件）
- ・ 当該交差点を構成する県道関田名古屋線は片側2車線の都市計画道路であり、現状の車線数を確保することが望ましい
- ・ 交差点北側がカーブ、南北線が緩やかな坂、交差点東側が下り坂

メリット

- ・ 速度低下による重大事故の抑制（安全性向上）

デメリット・課題

- ・ 現況交通量上、円滑性の確保が困難（需要率が最大で0.862※：8時台、南側流入部）
※0.7以上：慎重な判断が必要、0.9以上：適用を断念すべき
- ・ 用地買収を伴う（地権者への影響、補償費）
- ・ 主道路側の9割以上が直進車であり、交通流を物理的に中断することになる
- ・ 利用者の認知度の低さ（通行ルールや整備効果）

現状、田辺通6交差点において、ラウンドアバウトの導入は困難

□通学路多車線道路横断部チェックリスト

交差点名：_____

土木事務所 _____

(短期対策)

	対策手法	現地有無	実施可否	コメント・理由（実施しない場合）	備 考
重点項目	エスコートマーク				
	交差点内誘導線（◇含む）				
	注意喚起路面表示（文字）				変則交差点、車両速度が高い等、危険性が高い交差点のみ設置
	植栽撤去（歩道からの視距）				子どもの目の高さからチェック
	植栽撤去（中央分離帯）				カーブ区間
	植栽撤去（信号近接）				
	占用物件（標識等）の移設・撤去				物件所有者への依頼，対応
	防護柵の新設				
	防護柵の改良				G r → G p，石柱→G p 等
	防護柵の延伸・増設				最小限の開口部とする
	路面表示シート「右（左）をみよう」				高架下等の二段階横断箇所
	足型マーク				小学校PTAによる設置，補修
その他対策	横断旗の設置				

(中長期対策)

	対策手法	現地有無	実施可能性	コメント	備 考
	交差点コンパクト化				バス等の大型車の通行に留意
	二段階横断施設				
	ラウンドアバウト				
	斜め横断歩道				
	信号現示 歩行者早出し				
	信号現示 歩車分離化				右折・右左折分離
	信号現示 スクランブル化				歩行者専用現示（車両全赤）含む

(参考) 対策別の期待される効果

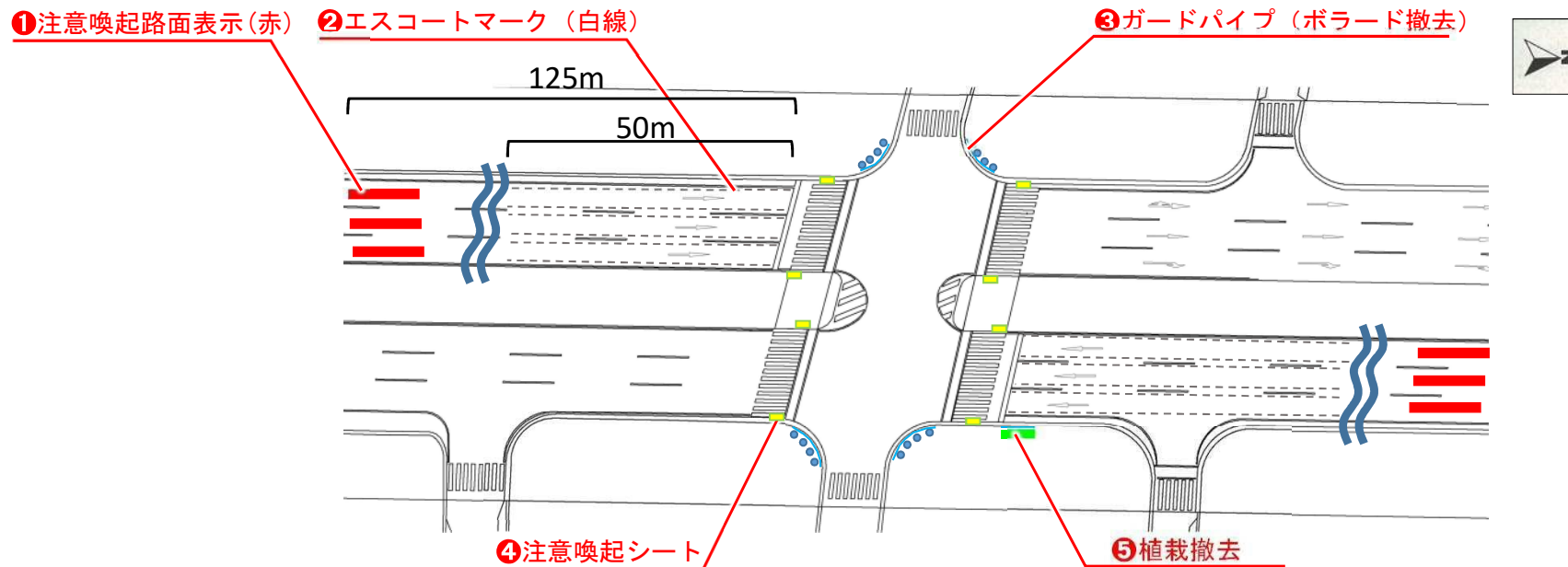
種別	対策メニュー			事故類型別対策						目的・用途					備 考
				出合頭	追突	右折時	左折時	横断中横断時	車線逸脱	速度抑制	注意喚起	交通整流化	視認性向上	歩行者保護	
短期対策	路面表示	エスコートマーク			○				○	○	○				
		誘導破線				○			○	○		○			
		導流帯							○			○			
		注意喚起表示(文字)			○			○			○				
		路面表示シート	左をみよう／右をみよう					○			○				
	カラー舗装	左折ゼブラ					○	○		○	○	○			横断歩道の位置 道路の交差角
		右折車線カラー			○	○		○	○	○	○	○			道路の交差角 右折車の挙動・走行軌跡
	道路付属物	防護柵	新設・更新・改良						◎					◎	
		標識	警戒・法定外	○	○	○	○	○			○				
		車線分離標				○	○		○			◎			右左折車の走行軌跡
		視線誘導標							○		○	○			
		植栽撤去	交差点部・中央分離帯			○	○	○					◎		
	その他	占用物件	移設・撤去					○					○		
		足型マーク						○						○	通学路の有無
		横断旗						○						○	通学路の有無
中長期対策	改築	ラウンドアバウト		◎		◎	○	○		◎				○	
		交差点コンパクト化				○	○	○		◎		○	○	○	横断歩道の位置 交差点の大きさ
		二段階横断施設						◎						◎	横断距離（車道幅員） 歩行者の横断状況
		斜め横断歩道				○	○	○					○		道路の交差角 歩行者の横断状況
		右折帯設置			○	○						◎			右折帯の滞留状況
		信号現示変更	歩車分離・スクランブル			◎	◎	◎						◎	歩行者の横断状況

◎：特に効果あり ○：効果あり

対策事例 1

資料 3 - 6

(短期対策図)



(短期対策)

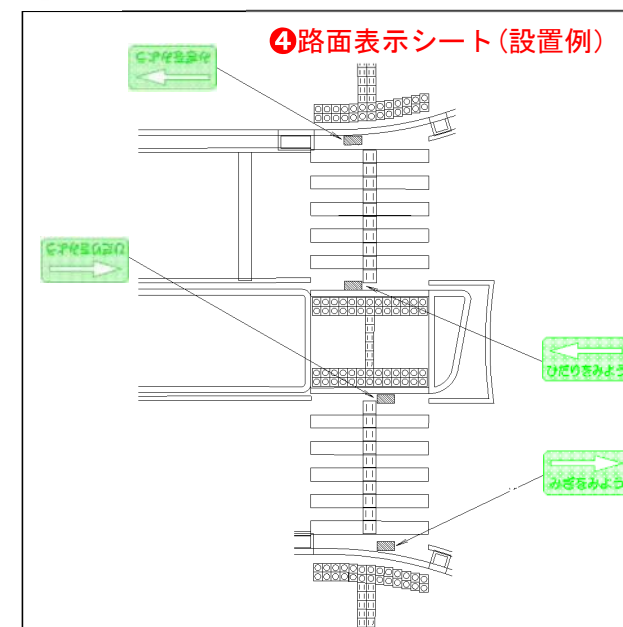
- ・ 路面表示設置等
 - ① 注意喚起路面表示
 - ② エスコートマーク
 - ③ ガードパイプ設置 (ポラード撤去)
 - ④ 路面表示シート
- ・ 支障物移設撤去
 - ⑤ 植栽撤去

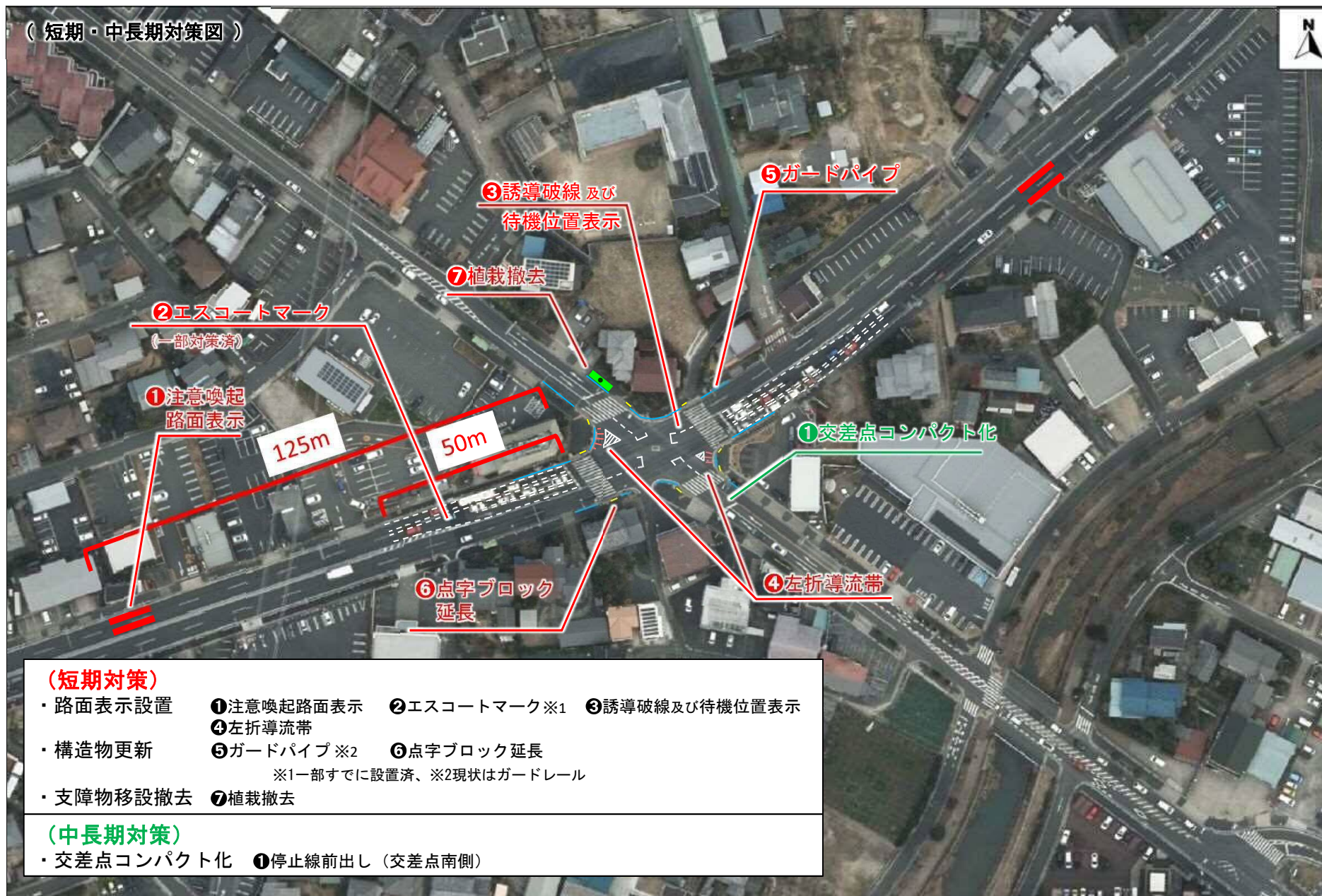


③ ガードパイプ設置 (ポラード撤去)



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（案）

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 1 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（見通し確保） 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。

【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)	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
(4)	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
(5)	用地	用地買収の可否	◇ 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
(6)	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）
(7)	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がある □ 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
(8)	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 □ 地元から強い要望がある場合は上記の限りではない

※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

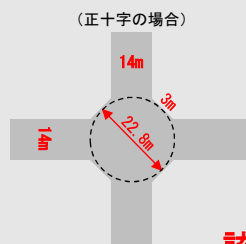
第2回有識者懇談会を踏まえ、今後本市においてラウンドアバウトの更なる導入を検討する上での指針となる留意事項(案)をとりまとめ、以下の方法で検討対象とすべき交差点の抽出を行った。

＜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、幅員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つの流入入部の横断歩行者・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

上記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									

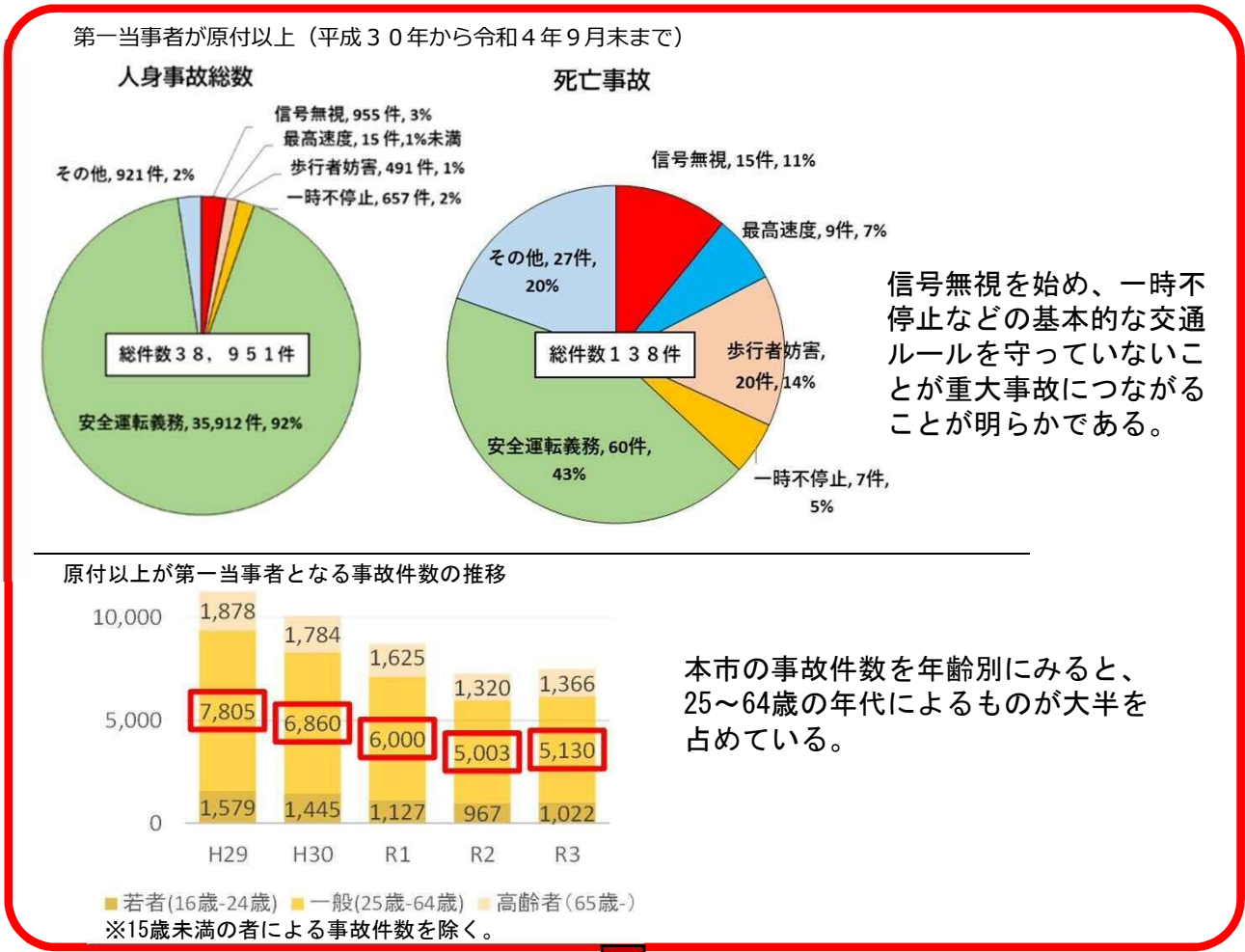
(作業予定)

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



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

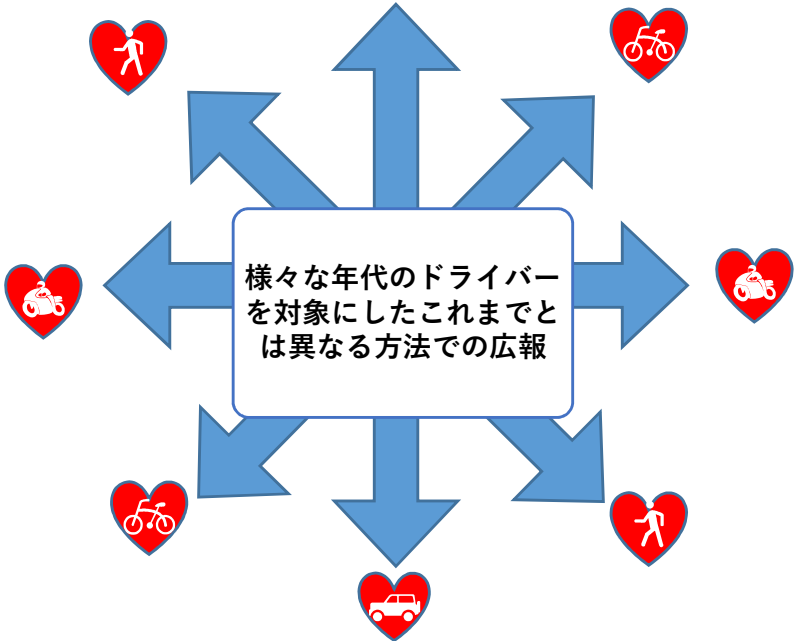
課題・対応方針

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

- 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

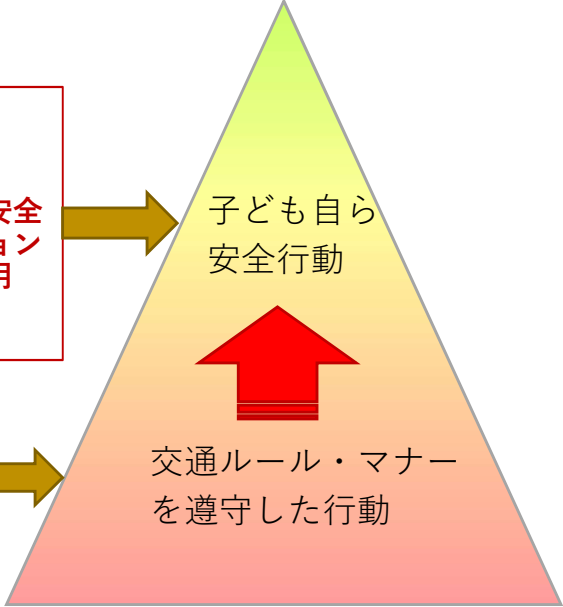
ドライバー向け啓発【方針2】



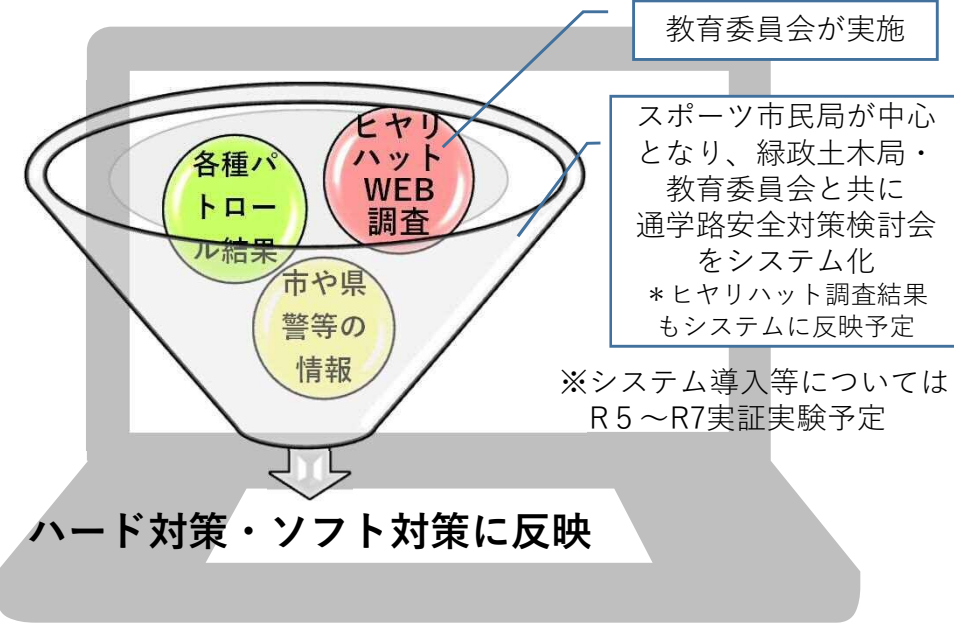
子ども向け教育の強化【方針2】

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

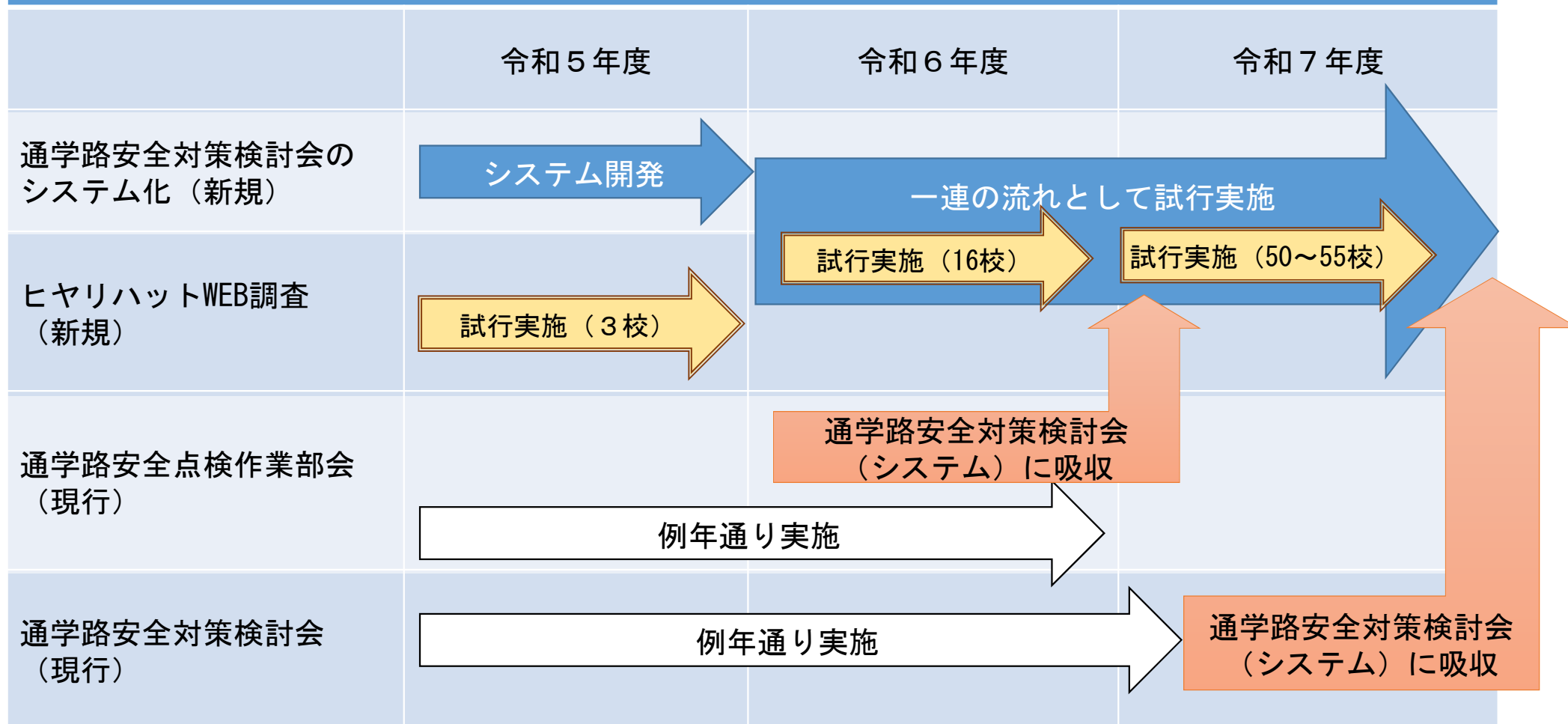
《交通安全教室等》
基本的な交通ルールや安全行動の周知・指導



関係機関による安全対策の強化【方針3・4】



通学路安全対策検討会等の今後の流れ（案）



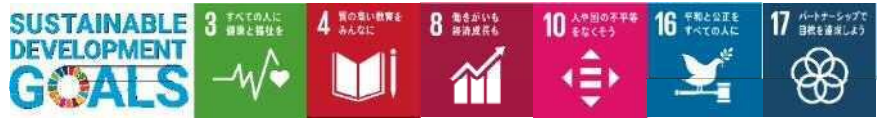
実施日	7/22
要望先	国土交通省
要望者	松雄副市長

令和5年度国の施策及び予算に関する重点事項の提案

安心・安全なまちづくりの推進

令和4年7月

名古屋 市



安心・安全なまちづくりの推進

【提案内容】

(1) 交通安全対策の推進

- ・ 通学路の安全対策を速やかにかつ継続的に進めるため、必要な財政措置を講ずるとともに、A S V（先進安全自動車）の推進を行うこと。

(2) 再犯防止の推進

- ・ 誰もが犯罪の被害者や加害者になることなく安心・安全に暮らすことのできる社会を実現するため、再犯防止施策の実施体制の構築及び継続実施に必要な財政措置を講ずること。

＜提案の背景＞

本市では、通学路について、従来から関係局や警察等と連携し、毎年度安全点検と安全対策に取り組んでおり、令和3年度には千葉県八街市で発生した児童死亡事故を受け、再度点検を実施するなど、安全対策を進めてきた。その中、令和4年3月24日に瑞穂区田辺通6信号交差点において、児童2名が青信号の横断歩道を歩行中に横断歩道に進入した自動車に衝突されるという死傷事故が発生した。これを受け、本市では有識者を交えた「通学路の更なる安全対策検討会」を4月27日に立ち上げ、検討を速やかに進めたいと、対策を市内全域で展開していくこととしている。

また、本市の刑法犯検挙人員に占める再犯者の割合は約5割と高い水準で推移しており、犯罪を抑止し、誰もが犯罪の被害者や加害者となることなく、安心・安全に暮らすことのできる社会の実現のためには再犯防止施策が重要である。本市では平成31年1月から令和2年6月まで国の地域再犯防止推進モデル事業の委託を受け、司法と福祉をつなぐコーディネート機関を設置し、福祉サービス等を必要とする起訴猶予者を福祉関係機関に適切につなぎ、継続的な支援を行うことで安定した生活の確保を目指す「伴走型入口支援事業」を実施したところである。

(交通安全対策の推進)

今後、幹線道路の歩道や横断歩道を含めた、通学路のさらなる安全対策の推進が必要となることから、これまでも進めていたハード面の対策をさらに加速するとともに、新たな視点による通学路の安全対策を速やかにか

つ継続的に推進するため、必要な財政措置を講ずるべきである。

また、運転手側のヒューマンエラーが発生した場合においても、児童等の交通弱者の生命を守るため、車両側の安全対策を充実させることが重要であることから、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載した車両であるＡＳＶ（先進安全自動車）の推進が必要である。

（再犯防止の推進）

令和３年度には「名古屋市再犯防止推進計画」を策定し、令和４年度からは起訴猶予者に加え、執行猶予者等までを対象とした伴走型入口支援事業を本格実施することとしている。今後も既存の機関ではできない、きめ細かな対応やフォローアップなど支援の隙間を埋めることのできる伴走型入口支援事業を継続的に実施するため、必要な財政措置を講ずるべきである。

道路側の交通安全対策の一例



対 策 前

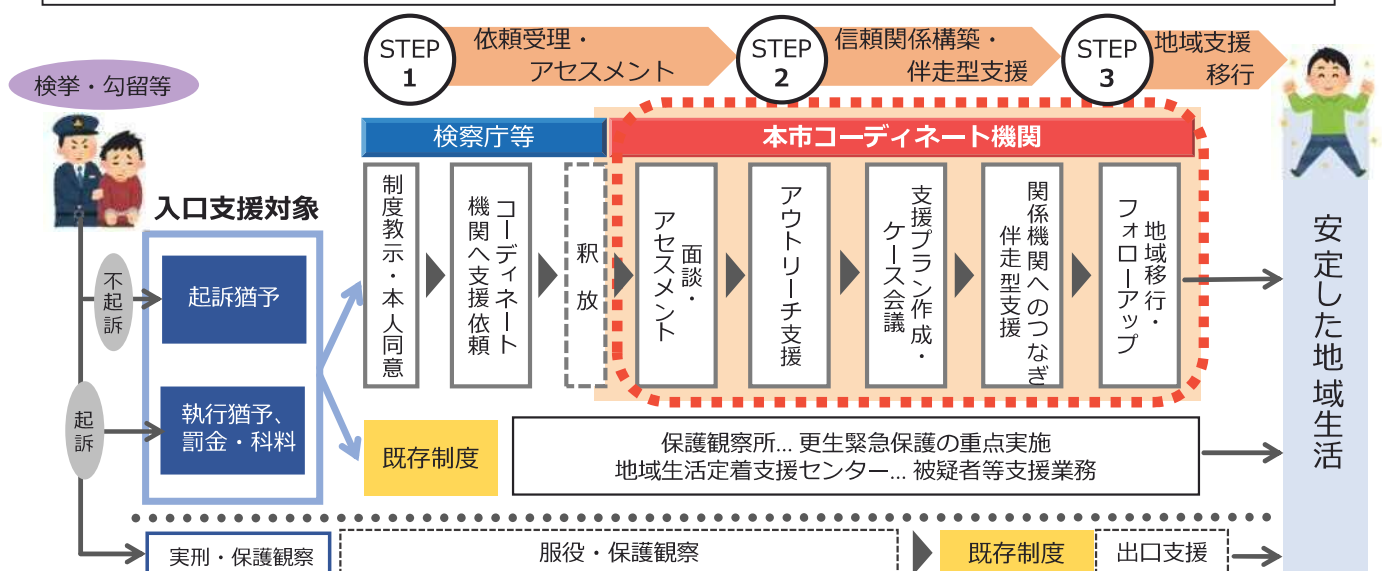


交差点のコンパクト化



対 策 後

伴走型入口支援事業の流れ





これからも、街をむすぶ。人をつなぐ。

SINCE 1922

Transportation Bureau, City of Nagoya

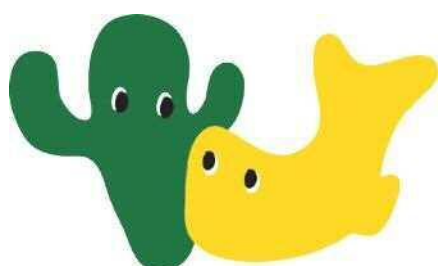


**J-Startup
CENTRAL**



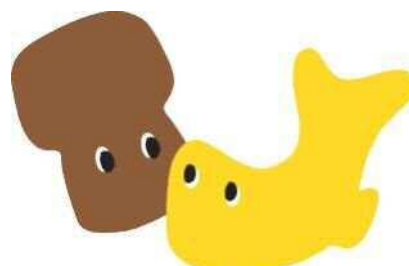
20th Asian Games
Aichi-Nagoya 2026

名古屋市



NAGOYA MEXICO

45th Anniversary
1978-2023



NAGOYA REIMS

5th Anniversary
2017-2022



この冊子は、古紙パルプを含む再生紙を使用しています。