

第 1 2 次名古屋市交通安全計画（中間案）
に対する市民意見の内容及び名古屋市
交通安全対策会議の考え方（案）

令和 8 年 8 月

名古屋市交通安全対策会議

第 12 次名古屋市交通安全計画（中間案）に対し、貴重なご意見をいただき、ありがとうございました。いただいたご意見の概要と、それに対する市の考え方を公表します。

なお、ご意見の内容は、原文を一部要約するとともに、分割して掲載していますのでご了承ください。

令和 8 年 8 月 名古屋市交通安全対策会議

【実施結果】

◆募集期間

令和 8 年 6 月 11 日（木）から令和 8 年 7 月 10 日（金）

◆提出状況

提出者数： 7 人

意見数： 33 件

※いただいたご意見について分割させていただいたため、件数の方が多くなっています。

◆提出方法

メール： 7 人

◆市民意見の内訳

計画全般について 1 件

第 1 部 総論

第 2 交通事故のすう勢に関するもの 1 件

第 3 計画の目標に関するもの 1 件

第 2 部 各論

第 1 道路交通環境の整備に関するもの 16 件

第 2 交通安全思想の普及徹底に関するもの 8 件

第 4 車両の安全性の確保に関するもの 4 件

第 5 道路交通秩序の維持に関するもの 2 件

【市民意見の概要及び対策会議の考え方】

●計画全般について(1件)

- ・環境への配慮は、形式的な数値目標ではなく、市民が日常で感じる「街の心地よさ」に繋げてほしい。市民と行政が対等なパートナーとして、共に名古屋の未来を創り上げるような、前向きで創造的な計画への刷新を強く願う。

対策会議の考え方

交通安全計画における目標は、交通安全対策基本法を根拠とし、国及び県の交通安全計画に基づき、策定しております。

第1部 総論

第2 交通事故のすう勢に関するもの(1件)

●交通事故の推移と現状について(1件)

- ・交通事故死傷者数が9,694人と高水準で推移している原因を明らかにしてほしい。

対策会議の考え方

最近10年間の交通事故情勢では、死傷者数が平成28年では16,318人であったのが逡減し、令和2年では9,386人となっており、その後は9,000人台で推移しております。

参考資料の(5)アに令和7年の自転車の交通事故の分析を掲げておりますように、本市ではこれまで負傷者数のうち自転車乗車中に占める割合が、愛知県や全国と比べても高い傾向にあります。また、イ違反別・年齢別死傷者数の割合の分析では、死傷者のうち車両違反があったものの割合は7割を超えております。このような分析を踏まえて、交通事故死者数及び重傷者数を減少させ、究極的には交通事故のない社会を目指して、第12次交通安全計画に掲げている自転車の安全利用の推進や、運転者教育の充実を進めてまいりたいと考えております。

第3 計画の目標に関するもの(1件)

●計画の目標について(1件)

- ・計画の目標に人身事故件数の追加をしてほしい。

対策会議の考え方

交通安全計画における目標は、交通安全対策基本法を根拠とし、国及び県の交通安全計画に基づき、策定しております。なお、重傷者が発生する事故防止への取組が、死者数の減少にもつながるとする国の計画を踏まえ、命に関わり、優先度が高い重傷者に関する目標値を設定しております。

死傷者の中でも、死亡者数や命に関わる重傷者数をゼロに近づけることを目指して、交通弱者の安全確保や交通事故の起こりにくい環境づくりに努めてまいります。

第2部 各論

第1 道路交通環境の整備に関するもの(16件)

1 生活道路等における人優先の安心・安全な歩行空間の整備について(5件)

●生活道路における交通安全対策の推進について(3件)

- ・「生活道路における安心・安全な歩行空間」は、「生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、人優先の道路交通を形成する。」という原則をまず記載すべき。

対策会議の考え方
第1 道路交通環境の整備(1)生活道路等における人優先の安心・安全な歩行空間の整備として、「人優先の安心・安全な歩行空間の整備」とあるように、歩行者、人優先の考え方で、歩行者第一の観点で本計画を記載しており、「ゾーン30 プラス」の整備を推進し、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進してまいります。

- ・ゾーン30の設定目標を交通安全計画に記載すべき。

対策会議の考え方
ゾーン30の設置については、交通事故発生状況、地域の関係者等からの要望、関係部局からの意見等を踏まえ検討していく必要があることに加え、地域住民の方々のご理解をいただきながら進めていく必要があることから具体的な数値目標は定めておりません。歩行者等の通行が最優先され、通過交通が可能な限り抑制されるという基本的なコンセプトに基づき、関係部局が連携して地域住民及び道路利用者等の合意形成を図りながら順次実施してまいります。

- ・ゾーン30、ゾーン30 プラスの区域内での施策をまとめて記載してほしい。

対策会議の考え方
ゾーン30、ゾーン30 プラスの区域内での施策につきましては、第1 道路交通環境の整備4交通安全施設等の整備事業の推進(2)歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進に記載させていただいており、1 生活道路等における人優先の安心・安全な歩行空間の整備(1)生活道路における交通安全対策の推進、(2)通学路等における交通安全の確保、(3)高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備は、国及び県の交通安全計画に基づいた項目建てをしており、ゾーン30、ゾーン30 プラスも含めたそれぞれの項目に対する施策を記載しております。

●通学路等における交通安全の確保について(1件)

- ・安全な道路・そのための交通安全施設等というだけでは不十分であり、安心・安全な歩行区間という言葉は残してほしい。

対策会議の考え方
第1 道路交通環境の整備1 生活道路における人優先の安心・安全な歩行空間の整備の項目の通り、本計画においても、安心・安全の視点を重視して取り組んでまいります。

●高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備(1件)

- ・都心部や駅前等で歩行者専用道路や歩行者優先道路を整備してほしい。

対策会議の考え方

都心部や駅前においては、利用者が多岐に渡ることから歩行者のみではなく、自転車や自動車も多く通行し、限られた空間の中で、それぞれの利用者にとって利用しやすい道路環境づくりが求められます。交通安全上、歩行者の安全を第一に考えた道路空間整備に努めてまいります。

4 交通安全施設等の整備事業(4件)

●交通安全施設等の維持管理(1件)

- ・道路の路面の横断歩道や各種標識がかすれて読み取れない箇所について、修繕を急ぐとともに、修繕や更新とあわせて外国人運転手でも読み取れるよう英語表記を増やすなどの手段も検討すべき。

対策会議の考え方

路面標示や各種標識のかすれにより視認性が低下している箇所については、できる限り速やかに補修を行うとともに、引き続き、適切な維持管理及び設置に努めてまいります。また、外国人運転手にも分かりやすい案内標識の整備も推進してまいります。

●歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進(1件)

- ・歩行者・自転車対策が喫緊の課題の地球温暖化対策に有用であることを追加してほしい。

対策会議の考え方

本計画は、「安心して安全に暮らせるまち」の実現のために、交通事故のない社会を目指し、令和8年度から12年度までの5年間に、本市において講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

●幹線道路対策の推進(1件)

- ・交通安全対策において、極力柵を設けないでほしい。公道の美観についても配慮しながら安全対策を進める旨を計画に盛り込んでほしい。

対策会議の考え方

道路上への柵(防護柵)の設置については、道路形状(交差点、カーブ)から事故の危険性が高い箇所や通学路に指定されている道路など、安全上必要と考えられる箇所に設置しております。設置にあたっては周囲の景観と調和する防護柵の色彩も検討してまいります。

●道路交通環境整備への住民参加の促進(1件)

- ・国土交通省LINE通報アプリ、標識BOX、信号機BOXは大半の人が存在を知らないままであるため、まずLINEやスマホから簡単に意見を送れる窓口が存在していること自体の周知を強化すべき。

対策会議の考え方
国土交通省への道路異常の通報がLINE アプリから可能であることや、県警の標識 BOX、信号機 BOX については、国土交通省及び県警ホームページにより周知を図っており、引き続き、効果的な周知ができるよう努めてまいります。

9 自転車利用環境の総合的整備について(6 件)

●自転車通行空間の整備等について(4 件)

- ・名古屋市管理道路において、自転車通行空間の現状の整備延長を明記してほしい。また整備目標値を定めてほしい。もっと「歩行者、自転車及び自動車が適切に分離」を具体的に説明し、安全な空間を実現させてほしい。

対策会議の考え方
計画案に記載した各種施策は、令和 8 年度から令和 12 年度までの 5 年間で達成すべき数値目標の実現を図るために講じるべき施策を例示列挙したものであるため、記載されているもの以外の施策を実施する場合や、期間中の名古屋市を含む愛知県内全域の交通事故実態やその他の施策の推進状況などを踏まえて最適な施策を検討する場合があります。 名古屋市総合計画 2028 において、「歩行者と自転車の通行空間が分離されている道路の延長」として、名古屋市管理道路において、令和 5 年度の整備延長約 129km に対し、令和 10 年度に 197km を目標値として掲げています。 また、自転車と歩行者の通行位置を縁石・柵等によって構造的に分離した自転車専用道の整備を実施した事例については、市公式ウェブサイトに掲載しております。 引き続き道路特性や道路状況を考慮した安全な自転車通行空間を計画的に整備します。

- ・自転車事故の原因分析をしてほしい。その理由は自転車道が整備されていないためではないのか。

対策会議の考え方
参考資料の(5)アに令和 7 年中の自転車の交通事故の分析を掲げておりますが、本市では負傷者数のうち自転車乗車中に占める割合が、愛知県や全国と比べても高い傾向にあります。また、イ違反別・年齢別死傷者数の割合の分析では、死傷者のうち車両違反があったものの割合は 7 割を超えており、自転車の安全な乗り方の啓発に努めてまいります。 また、自転車事故のさらなる減少を図るために、名古屋市自転車活用推進計画に基づき、道路特性や道路状況を考慮した安全な自転車通行空間を計画的に整備します。

- ・自転車を単なる個別の移動手段とせず、公共交通機関への持ち込みを可能にするなど、オランダのようなシームレスな統合を目指してほしい。
- 主要駅への巨大で安全な駐輪・保管施設の整備をしてほしい。

対策会議の考え方

名古屋市営バス・地下鉄では規定の大きさの範囲内で専用の袋に収納したもの等の条件を満たす場合は、自転車を車内に持ち込むことが可能です。また名古屋市自転車活用推進計画に基づき、地域の駐輪ニーズに応じた自転車駐車場、道路特性や道路状況を考慮した安全な自転車通行空間を計画的に整備します。

・車道と明確に分離された自転車専用レーンの拡充など、物理的な防護を前提とした環境整備を最優先してほしい。ガードレールやポール等で車道や歩道と完全に分離した自転車専用道路を積極的に整備すべき。

対策会議の考え方

自転車通行空間の整備形態については、自動車等の交通状況を踏まえ、限られた道路幅員の中で自転車の安全かつ円滑な通行が確保できるよう、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等を参考に検討するとともに、名古屋市自転車活用推進計画に基づき、道路特性や道路状況を考慮した安全な自転車通行空間を計画的に整備します。

●自転車等の駐車対策の推進について(1件)

・シェアサイクルについて、民間事業者が事業展開しやすい環境づくりや本市にふさわしい支援のあり方の検討状況はどうなっているか。民間事業者への支援だけではなく、交通安全計画の一環として、市が独自に事業を実施すべき。

対策会議の考え方

本市のシェアサイクル事業は民間主体で実施しており、ここ数年で大きな広がりを見せております。

本市では、民間事業への支援として、駅付近の交通結節点等において複数の事業者が共同で利用できる公共ステーションを設置する社会実験を令和2年4月から実施しております。社会実験開始時には2か所であった公共ステーションは、令和8年5月時点では22か所まで増加しており、令和8年度中に社会実験から本格運用に移行する予定です。

民間事業者によるサービスが市内で広く展開されていることから、市が独自に事業を実施する予定はありません。

●その他(1件)

・自転車利用環境整備推進会議を公開してほしい。

対策会議の考え方

自転車利用環境整備推進会議は、学識者、自転車利用者、交通管理者などの関係機関の意見を伺いながら、名古屋市の道路事情に合った自転車通行空間のあり方について検討しております。第15回会議は「第14回における意見交換結果」、「自転車通行空間整備形態」を議題としており、その中には関係機関との相互間における審議、検討又は協議に関する情報を含み、公にすることにより率直な意見が損なわれる恐れがあり、非公開とし

ました。

11 交通需要マネジメントの推進(1件)

●公共交通機関利用の促進(1件)

- ・公共交通機関の利用を積極的に啓発してもいいのではないか。

対策会議の考え方

自動車に依存することなく公共交通・徒歩・自転車等を状況に応じて選択してもらい、交通事故リスクを軽減し、健康的で環境にやさしい交通エコライフを推進するため、啓発活動や情報提供を実施していきます。

第2 交通安全思想の普及徹底に関するもの(8件)

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進(2件)

●外国人に対する交通安全教育(2件)

- ・外国人への交通ルールの啓発や指導をするにあたり、ポCKETクのような携帯型翻訳機やアプリ、文字起こし翻訳システムなどを活用すべき。

対策会議の考え方

多言語に翻訳した日本の交通ルールのチラシをウェブサイトやSNSで掲載するほか、観光・レンタカー事業等関係機関と連携し、在留外国人や旅行者等に対して、日本の交通ルールの周知を図ってまいります。

いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。

- ・外国人運転者による交通事故件数が増加していることから、交通事故による被害者の保護や運転者が損害賠償責任を負った場合の経済的負担軽減の観点から、自賠責保険や自転車損害賠償責任保険等への加入義務、また、自動車保険への加入について、外国人への周知広報を実施いただきたい。

対策会議の考え方

外国人・日本人を問わず、すべての自転車利用者に対して、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進するため、広報啓発を行っています。また、自動車運転者に関しては、交通事故発生時の被害者保護や運転者の経済的負担軽減の観点から、自動車保険への加入は重要であると認識しております。

外国人を含めた、すべての自動車運転者及び自転車運転者に対して、日本の交通ルールの周知及び保険制度の必要性についても理解が深まるよう、関係機関と連携しながら広報啓発に努めてまいります。

いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。

3 交通安全に関する普及啓発活動の推進(6件)

●歩行者の安全確保（反射材用品等の普及促進）(1件)

・名古屋市内の人は夜間に犬の散歩する人で「光るリードや光る首輪」を活用している人が少ないと感じるため、3章(2)イの「反射材等の普及促進」に夜に散歩をする人向けの内容も盛り込んでもらえると良いと思う。

対策会議の考え方

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に期待ができる反射材用品やLEDライトの普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努めてまいります。

●自転車の安全利用の推進（3件）

・名古屋市「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」で着用が努力義務化されているヘルメットについても普及を図る観点から、「LEDライトや反射材用品、ヘルメットの活用等交通安全用品の普及にも努める」といった記載を検討してほしい。

対策会議の考え方

名古屋市では、自転車利用時のヘルメット着用について広報啓発を行うとともにヘルメット購入費用の補助を行っております。引き続き、高齢者をはじめとしたすべての年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメット、LEDライト、反射材着用の必要性及び重要性を呼びかけてまいります。

・第2 交通安全思想の普及徹底 3 交通安全に関する普及啓発活動の推進(4) 自転車の安全利用の推進では「ク 自転車ヘルメット着用の徹底」と同じく1項目として取り出し、「コ 損害賠償責任保険等への加入の徹底」等として記載してほしい。損害賠償責任保険等への加入も「普及啓発」の項目ではなく「加入の徹底」として記載すべき。

・また、第4 車両の安全性の確保 6 自転車の安全性の確保においても、損害賠償責任保険等への加入は、被害者保護等の観点から、名古屋市「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（令和3年10月1日施行）において義務となっており、施行後5年が経過するため、「加入の促進」ではなく、「加入義務について周知啓発」といった記載を検討してほしい。

対策会議の考え方

自転車は歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、自転車利用者に歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進するとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして、関係機関と連携して、すでに損害賠償責任保険等への加入義務について周知啓発をしております。

引き続き、全ての自転車利用者に損害賠償責任保険に加入していただけるよう取り組んでまいります。

・2026年4月からの法改正により、自転車が「子どもや高齢者」「車道や交通の状況からみて通行が危険な場合」でも無理に車道を走ってしまい、事故が増えるリスクがあると予想されるため正しい情報展開を繰り返し実施していく必要があると思います。

対策会議の考え方
今回の法改正は、自転車の交通ルールの明確化や安全性の向上を目的としており、自転車も車両の仲間として、交通ルールの遵守を図るため、16歳以上の者による自転車の一定の交通違反に対して、交通反則通告制度（いわゆる青切符制度）を導入することとなりました。 名古屋市では、広報なごやでの周知をはじめ、自転車ガイドブック等を交通反則通告制度を踏まえた内容に改訂し、交通安全教室等の場で積極的に周知したり、交通安全市民運動において発信することで、自転車の交通ルールを分かりやすく伝えるよう努めております。 いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。

●新しい小型モビリティの安全対策(1件)

・いわゆる「LUUP」はヘルメット無しや歩行走行でもお咎めなしになっており、実質「抜け穴」になっているため、独自条例を作っても対応を考えるべき。

対策会議の考え方
各地域の交通環境や実情に応じた対応については、慎重に検討する必要があるものと考えております。 愛知県及び名古屋市では、特定小型原動機付自転車をはじめとした電動モビリティの安全利用に向けた啓発チラシを作成しています。 また、愛知県警察では、啓発チラシや啓発動画により交通ルールの周知を図るとともに、特定小型原動機付自転車をはじめとした電動モビリティ利用者による交通違反に対する指導取締りを行ってまいります。 引き続き、関係機関と連携して、効果的な広報啓発活動等を行い、交通ルールの遵守と安全利用の周知に努めてまいります。

●その他（効果的な広報の実施）(1件)

・香川県では交通規制アドバイザーとして若者や外国人への伝達力の高いVtuberを起用しており、愛知県でも同様のキャンペーンを活用しても良いと思う。

対策会議の考え方
愛知県では、各事業において、著名人及びインフルエンサーを起用したキャンペーンなどを行っており、引き続き、効果的な広報啓発活動に努めてまいります。 いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。

第4 車両の安全性の確保に関するもの(4件)

2 自動運転車の安全対策・活用の推進について(4件)

●自動運転の社会実装について(3件)

- ・安全性の保障のないまま、自動運転の社会的受容性の醸成を図るのではなく安全性を保障した実証実験にできるよう行政として指導してほしい。

対策会議の考え方

自動運転の実証実験につきましては、これまでも、使用する自動車の性能を踏まえ、関係機関と連携し、法令等を遵守しつつ安全を第一として進めております。

引き続き、実証実験を通じ、自動運転を行う経路上の安全性や安全走行のための知見等を収集し、安全を第一とする自動運転の実装を推進してまいります。

- ・EV化や自動運転技術の導入について、高齢者や移動弱者が日常的にその恩恵を享受できるよう、生活圏内での自動運転EVの実装など、「市民の生活の足」として定着する支援策を拡充してほしい。

対策会議の考え方

いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。

- ・交通安全を「規制や罰則」で達成するのではなく、誰もが安全・快適に移動できる「環境整備先行型」への転換を強く求めます。特に自転車活用と公共交通の統合、EVや自動運転といった先進技術を市民の生活の足として実装し、名古屋独自の魅力を創出してください。

対策会議の考え方

本計画は、「安心して安全に暮らせるまち」の実現のために、交通事故のない社会を目指し、令和8年度から12年度までの5年間に、本市において講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。

●自動運転車の事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進について(1件)

- ・自動運転車の事故に関する原因究明、責任体制構築はどうなったのか。

対策会議の考え方

自動運転車の事故に係る事故原因の調査や責任体制につきましては、「AI時代における自動運転車の社会的ルールのある在り方検討サブワーキンググループ」において検討がされ、方針等が提言されたところです。

今後、当該方針により、関係者による法令改正やガイドライン作成等の施策が進められると認識しており、引き続き、当該施策も踏まえ自動運転

車の事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組を推進してまいります。

なお、東京 2020 パラリンピック選手村における e-Palette 接触事故では、自動運転車事故調査委員会が事故調査報告書を公表し、システム面だけでなく運用や関係者間の連携を含めた再発防止策の重要性が示されております。

第 5 道路交通秩序の維持に関するもの(2 件)

1 交通指導取締りの強化等(1 件)

●一般道路における効果的な交通指導取締りの強化(1 件)

・愛知は一番、交通ルールが酷いのが実状です。他県から転勤で来た人々が、名古屋の交通マナーの酷さについて、よく語っているのに、何故改善されないのか。名古屋としては、関係各所、警察や県や国とも連携し、今年はアジア大会もあるので、根本的に改善させていかないといけないタイミングだと思えます。

対策会議の考え方

本計画のとおり、交通事故実態の分析結果等を踏まえ、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、通行区分違反、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、市民から取締要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを強化しております。

引き続き、交通事故実態の分析結果等を踏まえ、御意見にあるような迷惑性の高い違反、交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進してまいります。

2 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進(1 件)

●交通事故事件等に係る科学的捜査の推進(1 件)

・交通事故事件等で取り締まり(逃亡車の追跡)にもドローンは活用すべきではないか。逃亡すること自体を抑制出来る可能性もある。

対策会議の考え方

ドローンの活用については、航空法等に基づく各種規制や、通信範囲や連続飛行時間等で制約があるものと承知しております。

いただいた御意見については、今後の取組を検討・実施する上で参考とさせていただきます。