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

- 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
 - ②田辺通6短期対策について(安推連、地元調整結果)
 - ③モデル交差点の対策案について
 - ④重点対策135箇所と通学路全般の見通し確保について
 - ⑤ラウンドアバウト検討結果について
 - 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

資料 3-3

資料 3-4

資料 3-5

- 4 今後の検討会のスケジュール等について
- 閉会挨拶 5

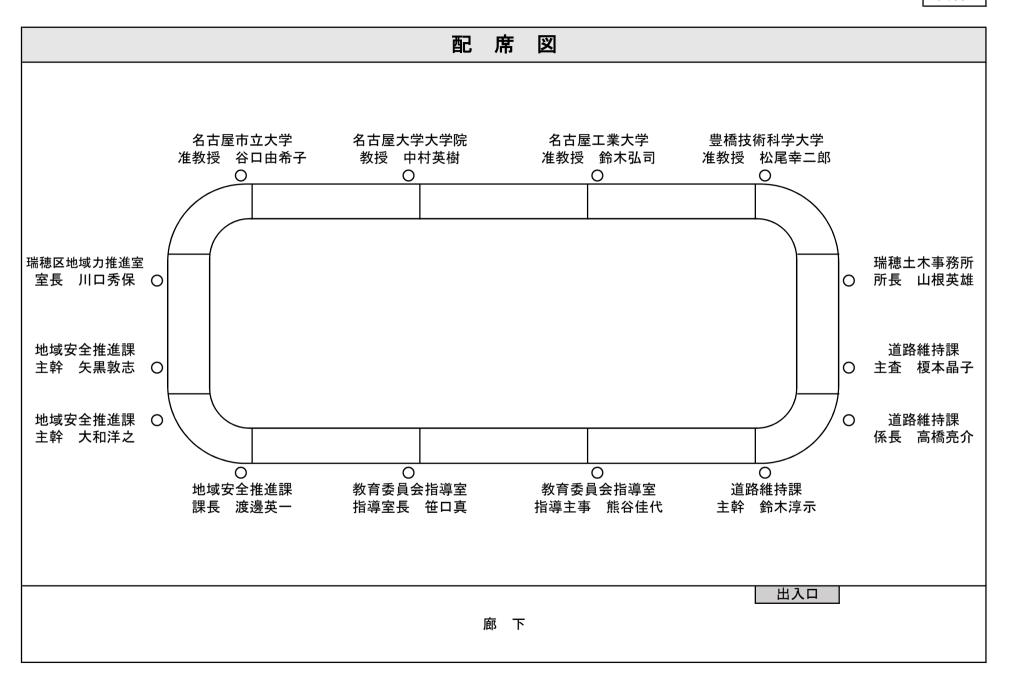
第3回通学路の更なる安全対策有識者懇談会 出 席 者 名 簿

(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	thus ove t 中村 英樹
名古屋工業大学准教授	交通工学	サザき こうじ 鈴木 弘司
名古屋市立大学准教授	児童福祉	たにぐちゅきこ谷口由希子
豊橋技術科学大学准教授	交通工学	まっぉ こうじろう 松尾 幸二郎

事務局

	所属	役職	氏名				
	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	世根 英雄				
名古屋市	スポーツ市民局市民生活部 地域安全推進課	課長	たなべ えいいち 渡邊 英一				
	同上	主幹	大和 洋之				
	同上	主幹	た黒 敦志				
	教育委員会指導部指導室	指導室長	さきぐち 真				
	同上	指導主事	くまがい かよ 食谷 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				



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る。
- ・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

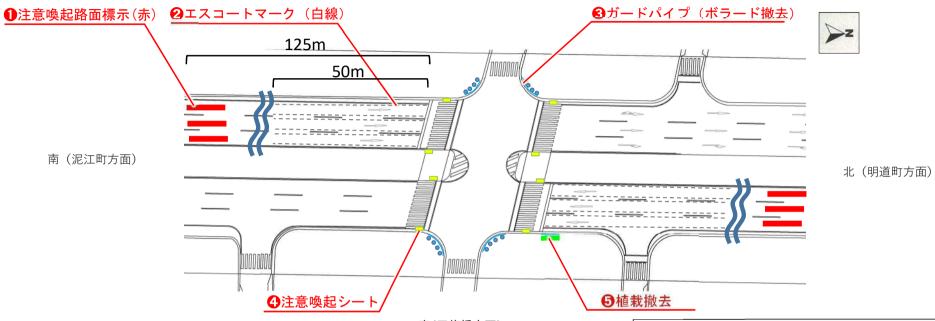
- 1. 11/18 瑞穂区弥富学区連絡協議会(町内会長、小中学校、女性会等各種団体で組織)
 - 〇田辺通6の交差点は北から来るとカーブしていて信号が見えにくい。路面標示だけで なく、標識、看板等も合わせて設置し、交差点、信号があることがわかるようにしてほ しい。
 - ○緑色のイメージが通学路であるため、この先に何かあるとイメージできる。
- 2. 12/7 愛知県道路交通環境安全推進連絡会議
 - ○道路上へのカラーは限定されるため、慎重に選択する必要がある。
 - 〇カラーエスコート、横断歩道カラー、注意喚起路面標示と路面がにぎやかになりすぎる とドライバーは混乱する。路面標示は最小限にした方が良い。
 - 〇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)
 - 〇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、前回お示ししたとおり緑色で実施したい。
 - 〇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)



東(五條橋方面)

(短期対策)

・路面表示設置等 ●注意喚起路面標示

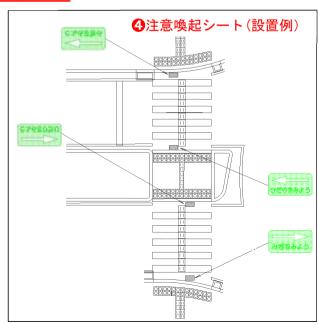
②エスコートマーク

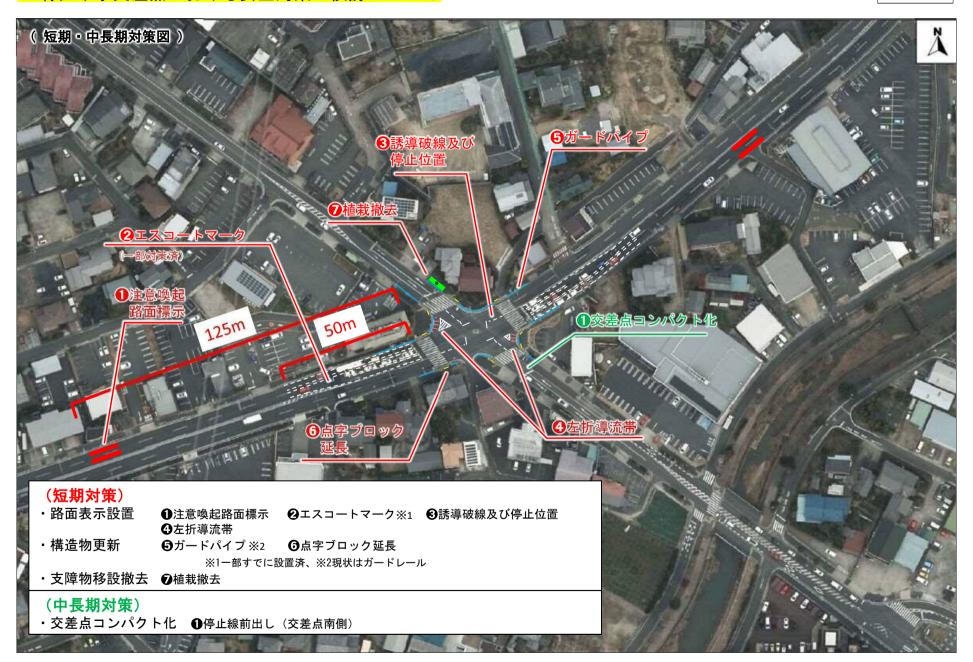
❸ガードパイプ設置(ボラード撤去) ④注意喚起シート

• 支障物移設撤去 €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 135箇所

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	◇:メリット ◆: アメリット 方向性 / 今後の課題
(0)	整備効果		平面交差部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)	ロ 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	ロ 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	ロ 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)	ロ 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
(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
				•	

口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

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ついては、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: 2 4 3 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

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

ŕ	页 政 区	箇所数 A	箇所数B	箇所数 C	箇所数D				
1	千種	2 0	1 8	1	0				
2	東	2 6	2 5	2	1				
3	北	1 7	1 7	6	2				
4	西	1 7	17 16 3		1				
5	中村	2 6	2 5	4	2				
6	中	3 2	3 2	1 4	6				
7	昭和	3	0	0	0				
8	瑞穂	1 1		0	0				
9	熱田	8 8		3	1				
1 0	中川	2 2 1 6 2		2	2				
1 1	港	1 9	1 8	7	0				
1 2	南	1 6	1 5	6	1				
1 3	守山	1 4	7	0	0				
1 4	緑	1 9	1 1	1	0				
1 5	名東	3 2	2 4	2	1				
1 6	天白	13 10		1	0				
	合 計	285	2 4 3	5 2	17				

〇ラウンドアバウト候補筒所 抽出一覧表

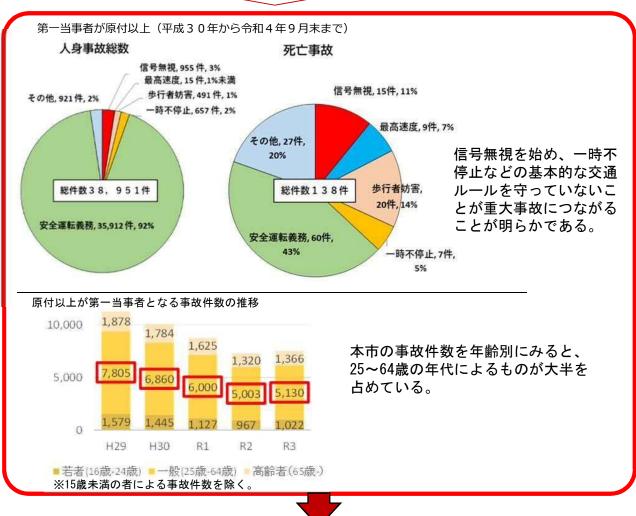
	ハワト候補箇所 抽出	, , , , ,								立地•地理	11 性性										
No. 行政区	交差点名	交通量	信号制御	通学路	枝数	流入枝数	交差点形状	信号交差点		交差点前後		交差点内		事故件数	重	故類型	T		- 当主	者種別	
NO. 门政区	又	入四里	(無信号)	四十四	1232	ル人牧奴	又在点形状	近接	橋近接	久左 点 的 该	縦断勾配	乗入れ	その他	(H29-R3)	出会頭 右左排		その他	亩×亩			火歩 白火
1中	<u> </u> 中 信号機なし(3)		0	0		4 3	正十字	I ZEIZ		19人72		未入れ		13	5	4	4				1 1
	中川信号機なし①		0	ŏ			五丁子 X字	┪						9	9		-	8		1	<u>' '</u>
3 中	中信号機なし犯		l ŏ	ŏ			<u> </u>	┪						9	5	2	2	3		3	
	中」信号機なし①		l ŏ				<u> </u>	┪						7		2	1	-			1
	中_信号機なし8		Ŏ				丁字	†						6	1 2		3	3		1	1
6中	中信号機なし多		Ŏ				,, X字	†						5	1	1	3	3		1	
7 東	東信号機なし①		Ŏ				<u>ハ</u> 折れ	1						4	2	2		1		1	
	中村_信号機なし2		Ŏ				十字(折れ)	1						4	1	2	1	-		2	
9 北	北」信号機なし④		0		4		X字	1						3	2 1			1		2	
10 西	西」信号機なし①		0	0	- 3	3 3	丁字(折れ)	1						3	3			2		1	
11 北	北_信号機なし③		0		4	4 4	折れ(鋭角)	1						2	1		1	1		1	
	中村_信号機なし①		0		4		食い違い	1						2		1	1		1		1
	中_信号機なし⑩		0	0	4		折れ脚	1						2		1	1		_	1	
14 熱田	熱田_信号機なし③		0				十字	4						2	2					2	
15 中川	中川_信号機なし②		0				丁字	4					[2	2					2	
	南_信号機なし⑥		0	0			十字(折れ)	4						2	1 1			2			
	名東_信号機なし①		0				十字(折れ)	-						2	2					2	
18北	北_信号機なし⑥		0				正十字	4						1	1			1			
19 中村	中村_信号機なし④		0				丁字(折れ)	4						1	1					1	
20 中村	中村_信号機なし⑤		<u> </u>				ほぼ正十字	-						1	1			1			
21 中村	中村_信号機なし⑥		0				<u>X字</u> 工会	#						1	1	-		1	-		
22 中 23 中	中_信号機なし① 中_信号機なし③		0				<u>丁字</u> Y字	+					-	1			1	1	1	_	
24 南	南 信号機なし(1)		0			_	<u>- </u>	╣						1	1			- 1		_	1
25 南	南信号機なし②		 0				<u> エーテ</u> 正十字	#						1	1					1	-
26 東	東信号機なし②		Ö	0			<u> エーテ</u> 丁字(折れ)	+		/ // - ** *	₹ 📥 \			0	'					<u>'</u>	
	千種_信号機なし		Ŏ	ŏ			丁字(手前カーブ)	, 		(作業音	アモノ			0							
28 北	北」信号機なし①		Ŏ				<u> </u>	1						0							
	北」信号機なし②		Ö				変則五差路	1						0							
30 北	北_信号機なし⑤		0		3		丁字(折れ)	1						0							
31 西	西_信号機なし②		0		3		Y字	1						0							
32 西	西_信号機なし③		0		3	3 3	丁字(折れ)	1						0							
33 中	中_信号機なし②		0				丁字	1						0							
	中_信号機なし④		0				十字	_∐						0							
	中_信号機なし⑥		0				Y字	4						0							
36 中	中_信号機なしつ		<u>o</u>				丁字(鋭角)	4						0							
	中_信号機なし9		<u> </u>				十字	-#						0							
38 中	中_信号機なし他		<u> </u>				正十字	-#						0							
39 熱田 40 熱田	熱田_信号機なし①		0				<u>Y字</u> 丁字	#						0							
40 終田	熱田_信号機なし② 港_信号機なし①		0				<u>」子</u> 丁字	#						0							
42 港	港 信号機なし②		 0				<u>」于</u> Y字	+						0			-				
	港」信号機なし③		 0				<u> </u>	+					-	0							
	港」信号機なし④		 0				<u></u> 丁字(実質L字)	╣						0							
45 港	港」信号機なし多		l ö				丁字(折れ)	#					ŀ	0							
	港」信号機なし⑥		l ŏ				食い違い(実質し	刺						0							
	港」信号機なしつ		l ŏ				<u> </u>	Ī					l	0							
48 南	南信号機なし③		Ŏ				<u>· · ·</u> 正十字	1						0							
49 南	南信号機なし④		Ŏ				丁字	1						0							
50 南	南_信号機なし⑤		Ö				丁字							0							
	名東_信号機なし②		0	0			丁字	$ lab{1}$						0							
52 天白	天白_信号機なし		0	0	4	4 3	正十字							0							

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

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

-

- ・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

