

中 川 区
愛 知 一①

「名古屋市役所DX基本方針」にもとづく、4つの領域13の施策と紐づく事業展開のうち、領域④：組織・風土の施策13「デジタル人材」育成の範疇にカバーされる、地域活動への展開の中心となる「区政協力委員制度」のDX(変革)推進役となるDX化推進リーダーの制度化。

「地域住民のDXマインド・リテラシーの醸成」を図る学区内DX推進リーダーの育成

「情報システムの安全性と個人情報の適正な取り扱いの確保」と行政のDX化推進を図り、それを維持・継続するには、学区内にある程度専門的に対処できる4～5名のDX化推進リーダーの選任・配置が必須であり、「身分・職務及び任期・報酬」を明確にし、委嘱状を交付する制度化を図り、「デジタル人材」の育成により名古屋市役所&市民のDX推進を加速する。

名古屋市247学区中58学区がホームページを、中川区では24学区中6学区がすでに立上げ学区の地域活動の重要なインフラとして活用している。「地域によって実情が異なる事から丁寧に進めていく必要がある。」との昨年度の回答でありましたが、すでに20%を超える学区が立上げ活用している。公的な委嘱があることで、若い人にとっては参加するインセンティブが上がる。

「地域活動のDX推進リーダー」の制度化を早急に実現して頂きたいと再々度要望致します。

本市では、令和4年3月に「名古屋市役所DX推進方針」を策定し、デジタルの活用を前提にあらゆる市民サービスや市役所の業務を「変革」し、市民一人ひとりにより適したサービスを提供することを目指す姿として掲げ、取組みを進めているところです。

【総務局】

地域活動においてICTを活用することは、負担軽減や新たな情報発信機能の強化などメリットが大きい可能性があることから、その活用が進むよう地域の実情に応じて支援しております。

ICT活用の意識を醸成するため、ICT活用セミナー・相談会を開催するとともに、令和7年度は、希望する学区にICTの専門家を派遣し、導入から活用までをサポートする伴走支援の実施を予定しているところです。また、地域コミュニティ活性化支援員及び地域コミュニティ活性化相談員(コミサポ)が、地域団体のニーズに応じたアドバイスや地域の先進事例等を市公式noteで紹介するほか、学区で活用していただけるバナーやテンプレートを公開しました。

本市といたしましては、各区及び他都市における取組みを参考にしながら、引き続き、ニーズの把握や先行事例の調査等を行い、地域活動はじめ、全市におけるICTの活用が進むよう取り組んでまいりたいと考えておりますので、よろしくお願い致します。

【スポーツ市民局】

中 川 区
愛 知-②

名古屋市高速道路黄金インター出入道路と交差する「運河通3丁目交差点信号機を歩車分離方式とする。」黄金インター出入車両が運河通3丁目交差点にて、右折&左折によりインター出入道路へ通行し、横断歩道にて歩行者と交差し、歩行者と運転手が目視確認しながら通行する状況にあり極めて危険である。信号機付き交差点内でありながら、信号表示通りにもかかわらず危険で安心して通行できない。早急に横断歩行者と右左折車両との完全分離信号方式への変更を要望します。過去に歩行者と自動車との接触事故及び右折車両間の追突事故も多々発生しています。すでに令和5年&6年度に中川警察署交通課交通規制係へ要望書を提出済です。

日本の交差点では、毎年全交通事故の40%以上が発生しています、歩行者はその危険な交差点で自らの身を守るため青信号の横断歩道を選んで渡ります。本運河通り3丁目交差点は高速道路へ出入する車の100%が右左折車です、青信号の右左折車両と青信号の歩行者&自転車車が横断歩道上で交差し、青信号でもあるにもかかわらず双方が目視にて安全を確認し通行している状況です。歩行者の安全を右左折してくる不確実な人間(車の運転者)の注意力のみにたよる大変危険な交差点であります、交差点での死傷者事故は「青信号歩行者&自転車」と「右左折自動車」による巻き込み事故がもっとも多発している事は周知の統計的事実です。

それにもかかわらず、昨年度も中川警察署の回答書は「歩行者の安全な横断歩道の通行より通行車両の渋滞が悪化し交差点が機能しなくなる恐れがある。」との回答であり「道路交通法第1条道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び・・・。」を無視した、安全よりも車両の渋滞解消対策を優先する回答でした、再々度要望するものであります。

幸い、重大な死傷者事故は起きていませんが、事故が発生した後に慌てて歩車分離式に変更するといった後手対策にならないよう強く要望致します。

又、添付するPDF資料3/4ページのように警察庁が半年間、全国100箇所の交差点を抽出した歩車分離信号の試験運用の実施結果では、懸念されている交通渋滞はむしろ2%減少したとの報告があります。中川区は交通事故の死傷者数が名古屋市内ワースト3位内の常連です、事故を未然に防ぐ対策として、こうした右左折車両の多い交差点について早急に実施をお願いします。

名古屋高速道路公社において、令和6年1月に黄金出入り口の整備を踏まえた「交通量調査」を実施いたしましたが、その結果についても1年4か月経過した現在なんの説明もありません。

令和7年5月26日(月)説明がありましたが、調査した数値的なデータによる説明なし。

歩車分離化は消極に考えております。

(理由)

1 現在の運用

朝の通勤時間帯のピーク時において、とりわけ渋滞が顕著な黄金ICオフランプウェイ方面からの南行信号停止車両の滞留長は、黄金ICオフランプウェイ上までの約350メートルに達します。

運河通3丁目信号交差点においては、過去に数回実施した現場調査に基づく南北行横断歩行者の利用実態等を考慮しつつ、名古屋高速黄金ICオフランプウェイ上にまで滞留した車両を速やかに解消するため、南北の歩行者用信号が赤色灯火に変わってから、同方向の車両用信号が赤色灯火に変わるまでの時間を可能な限り長く確保するなど、現時点、適切な信号運用が実施されているものと考えております。

2 道路幅員からの検討

同交差点の東西道路の車道幅員が全幅で約22メートルと長いことから、相応の歩行者の横断時間を確保する必要があります。

また、同交差点は、周囲の信号交差点と関連を持たせた運用を行う集中制御交差点であり、交通量によって各信号灯火の現示秒数が可変する交差点であるところ、特に渋滞が著しい朝の時間帯においては、信号サイクルの1サイクルが最長160秒で運用しており、その際の車両用信号の青色灯火の平均時間は、東西66秒（右折矢印信号の現示秒数を除く。）、南北68秒となっております。

これを歩車分離化した場合、1サイクル160秒で算出すると、東西が54秒、南北が55秒となり、車両用信号の青色灯火の時間が現状より約2割強減少することになります。

現状においても、朝夕を中心に両方向で車両の渋滞が常態化していることから、これ以上の秒数削減を行うと、各方向ともに、滞留車両が一層増加するものと考えられます。

3 歩車分離化に伴う周辺道路等への影響

歩車分離化を実施するに際しては、当該交差点のみならず、関連を持たせている他の信号交差点や周辺道路への影響も慎重に検討する必要があります。

2のとおり、同交差点を歩車分離化した場合、時間経過とともに滞留車両が増加して周辺道路が渋滞することが予想され、各交差点が機能不全に陥る懸念があります。

特に、名古屋高速上に滞留した車両の渋滞後尾が本線上にまで延びることが懸念されるところ、車両の速度が速い高速道路上で

渋滞停止した車両に後続車両が追突する事故の発生が今以上に懸念されます。

さらには、黄金こ線橋南信号交差点から同交差点に向かう車両による渋滞が中村区内にも延びることも懸念されます。

4 歩車分離化による歩行者保護と交通の円滑とのバランス

多数の横断歩行者によって右左折車両が阻害されている交差点においては、歩車分離化することが歩行者保護を図ると同時に、渋滞解消に有効な手段となり得ることもあります。

道路交通法の目的は同法第1条に規定されているとおり、「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図る」ことであり、交通管理者である警察の立場として、交差点個別の交通事情を鑑みずに一概に歩車分離化を導入することは慎重にならざるを得ません。

また、名古屋高速道路公社が行った歩車分離化後のシミュレーションにおいても、時間単位の通過交通量は多少向上するものの、歩車分離化による車両青秒数が減少した分の通過交通量の低下を補うことはできず、むしろ渋滞が悪化するという結果が出ているものと承知しております。

5 その他

- ・ 歩車分離化によって、ドライバーが横断歩行者待ち停止する時間や、横断歩道上の歩行者の有無に対する安全確認をする必要がなくなり、時間単位の通過交通量が増えるため渋滞緩和につながるという意見もありますが、特定の交通条件が必要であるものと思われます。
- ・ 現在、黄金ICオンランプ・オフランプウェイ増設工事について名古屋高速道路公社と協議中ですが、同工事に際して横断歩道の前出しなど交差点通過速度の低下を主眼とした交差点改良を検討しているところであり、引き続き同交差点の交通安全対策に取り組んでまいります。

中 川 区
愛 知 ③

中川消防署日置出張所の前に「押しボタン式信号機付横断歩道」の設置
該当箇所は押しボタン信号機の設置には適さない場所との回答があり
ましたが、明石通りは運河通&五月通りと同じ6車線道路であります、
通行車両も極めて少なく、定周期信号とする必要はないと考えます、通行
量も考慮せず地図上でみた6車線道路であり押しボタン信号機が適さな
いと言えるのでしょうか。 また、出動回数が増加している救急車の南
方面出動は北側信号機をUターンし現場へ直行する事となり10秒近く
遅延となっている事、周辺に居住する住民は出動サイレンの時間が長く
なり睡眠の妨げになっているとの苦情もあります、消防署前の中央分離
帯の遮断は本来の目的に適っているのか今一度再検討して頂きたいと要
望します。

また、警察としては、「横断歩道や押しボタン式信号機の設置が事故の
危険性を高めることは避けなければならない」との回答がありました、
当然の考えと理解致しますが 交通標識・道路標示で指示・規制のされ
ていない危険で交通事故の発生が予測される個所については、警察署は
どのように処置をお考えでしょうか？

明石通り&中京通りの中央分離帯の植栽が枯れた場所及び柵が壊れた
場所の通行遮断柵の応急対策柵は実施して頂きました有難う御座いま
す。しかしまだ7割程度の柵しか対策してありません、3割の柵は未実
施です、横断歩行者の安全意識を高めるべき通行遮断柵設置を促進願
います。

尚、令和7年5月22日に中川警察署交通規制係・中川土木事務所所
長補佐に面談して頂きました「押しボタン信号の危険性等」の説明をさ
れました、危険であれば既存の設置済の信号機の廃止をする方針を明確
にして頂きたいと要望致しました。

① 中川消防署西日置出張所前 押しボタン式信号機付横断歩道設置
要望について

押しボタン式信号機付横断歩道の設置は消極に考えております。
(理由)

- ・ 要望場所付近に押しボタン式信号機付横断歩道を設置した場合、
要望場所から北方の福住町信号交差点までの距離は約 160 メー
トルとなりますが、信号間の距離が近い上に見とおしの良い直線
道路であることから、車の運転手が進路を遠望することによって
信号灯火を誤認し、赤信号を見落とすことによる重大事故の発生
が懸念されます。
- ・ 要望場所は、公安委員会による最高速度規制が行われていない
(法定 60 キロメートル) 片側 3 車線道路ですが、特に夜間は交
通量が少なく、流れがスムーズであることから、押しボタン式信号
機を設置した場合、信号の変わり目で停止した車に後続車両が追

突する交通事故の発生も懸念されます。

- ・ 要望場所の道路幅員は全幅で約 23 メートルあり、長時間の横断時間を確保する必要がありますが、一方で、赤信号で停止した車両を捌く時間も同様に必要であり、歩行者が押ボタンを押しても信号が変わらない時間も相当時間現れることになります。

歩行者の待機時間が長くなることにより、かえって歩行者の信号無視を誘発するおそれもあります。

②中央分離帯遮断の再検討について

令和 4 年の重体事故発生直後に実施した中央分離帯開口部の仮閉鎖から一定期間が経過したことから、今年度の完全閉鎖に向けて中川消防署に意見聴取しましたが、「中央分離帯開口部の完全閉鎖は、将来的な復活の可能性が潰えるので残置してほしい」「停止禁止部分規制も残置してほしい」との要望でした。

他方、中央分離帯仮閉鎖後に同様の事故の発生はなく、交通事故防止に一定の効果があるものと認められることや、押ボタン式信号機付横断歩道の設置が現状困難である以上、完全閉鎖を前提に、引き続き仮閉鎖措置を継続すべきものと考えております。

③標識や道路標示で規制されていない、交通事故発生予測箇所に対する処置について

過去に交通事故が発生していない箇所における将来の事故発生予測はきわめて困難ですが、通学路点検や地元住民の要望等を通じて把握した交通事故の危険が潜む箇所について、道路管理者等と連携して実施可能な事故防止対策を検討してまいります。

④既存の定周期式信号機の廃止方針についてについて

交通信号機設置の指針上、ピーク 1 時間の主道路の自動車等往復交通量が 300 台未満である場合は、原則として信号機の撤去の検討を要する場所とされており、全国的にも、必要性の低下した信号機の撤去を進めているところです。

しかし、信号機の撤去は周辺住民や周辺事業所に通勤する利用者だけでなく、交通の安全と円滑に非常に大きな影響がありますので、その実施に当たっては、地域住民や利用者のご意見に十分配慮しながら進めるべきものと考えております。

【中川警察署】

中央分離帯の植栽が枯れた場所及び柵が壊れた場所について、今年度も継続して、通り抜けできないように柵を設置してまいります。

【緑政土木局】

中 川 区 愛 知 一 ④	愛知小学校通学路安全対策について、令和7年度通学路安全対策要望事項として15項目について小学校より教育委員会へ提出しています。内9項目は道路標示等補修項目、6項目は昨年度D判定にて却下された通学路の安全対策として再度要望するものです。 通学路色別表示により自転車を含む車両運転者へ通学路であることの注意喚起により事故発生の未然防止を図りたく宜しくお願い致します。 尚、3項と同様に中川土木事務所・中川警察署の担当責任者に面談し詳細説明させて頂きました。
	通学路の交通安全対策として、今年度、愛知小学校付近の通学路において、路肩カラーや路面標示を行います。