別記様式

会 議 録

会議の名称	令和7年度第4回戸田市外部評価委員会 (施策20 安全な道路環境の整備・推進)
開催日時	令和7年8月1日(金) 10時00分 ~ 11時35分
開催方法	501会議室
委員長等氏名	委員長 佐藤 徹 副委員長 長野 基
出席者氏名 (委員)	委員 青山 裕之 委員 溝上 西二 委員 宮崎 仁美 委員 悴田 康二 委員 古賀 麻明利
欠席者氏名 (委員)	無し
説明のため 出席した者	都市整備部 熊木次長 まちづくり区画整理室 山碕室長、重松課長 都市交通課 小原課長、高橋課長、齊藤副主幹 道路管理課 村井課長、吉田主幹、松本主幹 くらし安心課 青山課長、中村主幹
事務局	渡辺課長 石嶋主幹 北田副主幹 藤田主任
議 題	1 外部評価委員紹介 2 担当部局紹介 3 外部評価ヒアリング
会議の経過 及び 会議結果	別紙のとおり
会議資料	1 次第及びタイムテーブル 2 施策評価シート及び事務事業評価シート 3 ロジック・モデルシート 4 事前質問及び回答

(会議の経過)

発 言 者	議 題 ・ 発 言 内 容 ・ 決 定 事 項
担当部局	<p>1 開 会</p> <p>2 外部評価委員紹介 各委員の紹介を行った。</p> <p>3 担当部局紹介 評価対象施策担当部局の紹介を行った。</p> <p>4 外部評価ヒアリング</p> <p>○施策の概要 概要説明を行った。</p>
委員	<p>○事務事業の妥当性、施策指標の妥当性</p> <p>交通事故の定義を知りたい。対象が自損他損なのか、また、自動車、自転車、電動キックボードなど乗り物が違えば、事故防止のためのアプローチが異なる。</p>
担当部局	<p>対人・対物を含めた、警察が把握している交通事故全てを指す。</p>
委員	<p>通報されていない事故は含まれていないという認識でよいか。</p>
担当部局	<p>そのとおりである。</p>
委員	<p>交通事故に関して、性別や年齢等の属性別の分析は行っているか。</p>
担当部局	<p>分析は行っており、高齢者の事故や自転車による事故が多いことが明らかになっている。対策としては、補助輪外し教室などの自転車の技能向上の取組や高齢者向けの出前講座、自動車学校や埼玉県警察と協力した講習を行っている。なお、交通事故発生総件数が増加している要因としては、新型コロナウイルスの感染が収束したことに伴う、行動制限の解除が大きいと捉えて</p>

委員	<p>いる。</p> <p>自転車は道路交通法上、原則として車道を走行するルールになっているが、自転車レーンが整備されていない車道の走行は危険で、歩道を走行せざるを得ないケースがあるが、それも危険だと認識している。戸田市は平坦な道が多く、自転車の利用者が多いが、自転車レーンの整備が十分ではないと感じる。ロジック・モデルシートには、歩行者・自転車・自動車それぞれの道路空間の確保などが謳われており、道路整備の進捗状況に関する施策指標を追加した方がよいと思う。</p>
担当部局	<p>自転車通行空間について、市道の自転車ネットワーク路線総延長29.7kmのうち、令和6年度末時点で13.85kmであり、令和12年度までに18.5kmまで延長する計画である。</p>
担当部局	<p>自転車通行空間の整備率については、「道路整備事業」の事務事業評価シートにて指標として設定している。</p>
委員長	<p>御質問は、自転車レーンの整備そのものではなく、道路全体の整備状況についてであったかと思う。施策指標はアウトカム指標であるので、この指標自体は事務事業の中で扱うものだと思うが、「道路整備事業」では、指標は自転車通行空間に関する指標しか設定されていない。道路全体に関する指標は他に何かあるのか。</p>
担当部局	<p>都市計画道路については、事務事業「都市計画道路前谷馬場線整備事業」や、区画整理地区の道路整備については、施策21（快適で秩序ある美しい市街地の形成）の範囲であるが、道路整備の状況に関する指標は設けておらず、設定について後期計画に向けた検討点とさせていただきたい。その他の区間については、現状舗装が完了しており、既に整備済みであり、その上で自転車レーンの設置を計画に基づいて順次行っている状況である。</p>
委員	<p>第5次総合振興計画の中で、運転免許の返納を促すことが取組の方針に掲げられている。取組の結果として、毎年高齢者の人口割合は変動するが、成</p>

<p>担当部局</p>	<p>果をどのように測っているか。返納者数の累積値から、総人口や後期高齢者数に対するカバー率を算出しているか。</p> <p>具体的な取組としては、自主返納者に対して、国際興業バス3,000円分と戸田市コミュニティバス2,000円分、合計5,000円分の公共バスの回数券を交付している。</p> <p>成果について、現状は、人口や高齢者数比での割合は算出しておらず、返納者数のみ把握している。戸田市運転免許証自主返納促進事業開始後の令和元年度から令和4年度は、年間で400人から500人が返納したが、大多数が高齢者で、特に後期高齢者が多い。最近は年間でおおよそ300人から400人が返納している。戸田市の人口が約14万人、免許保持者は約10万人と推定しており、免許保持者に対する返納率で言うと、毎年度約0.5%程度が返納していることになる。</p>
<p>委員</p>	<p>戸田市第5次総合振興計画において、自動運転の普及など新たな技術に対応した交通安全対策について言及されているが、具体的な取り組みを知りたい。</p>
<p>担当部局</p>	<p>戸田市においては完全自動運転をまだ実施していないため、特段、取組も実施していない。</p>
<p>委員</p>	<p>電動キックボード等、新たな交通モードへの対応を知りたい。</p>
<p>担当部局</p>	<p>市公式ホームページでの周知や、毎月10日の「自転車安全利用の日」に商業施設や駅前、交差点でのチラシ配布等の啓発を行っている。今後も、警察と連携しながら、取組を強化していきたい。蕨警察署管内においては、電動キックボードに関連する事故の報告は現時点ではない。</p>
<p>委員</p>	<p>施策指標として「道路損傷による事故発生件数」が設定されているが、過去5年間で発生した6件の事故の詳細を知りたい。</p>
<p>担当部局</p>	<p>舗装に生じた穴や橋の継ぎ目に自転車が引っ掛かり転倒したケースや、U</p>

	<p>字溝の上を車が走行した際にU字溝の蓋が跳ね上がり、車に傷がついたケース等である。</p>
委員	<p>「道路補修事業」の指標「道路損傷箇所補修箇所数」は、目標値と実績値に乖離があるが、5年間の累積値なのか。</p>
担当部局	<p>目標値と実績値ともに単年度の数値である。委託業務として実施している道路巡回パトロールで発見した道路損傷箇所数を計上しているが、LINEによる通報や国土交通省の通報システム等、他媒体による市民からの通報が増えてきているため、目標値よりも少ない数になっていると認識している。</p>
委員	<p>実績値が少ないことは良いことであると捉えてよいか。</p>
担当部局	<p>維持管理が十分できていることによると捉えている。</p>
委員	<p>今後、指標を変更する予定はあるか。</p>
担当部局	<p>道路巡回パトロールによる補修必要箇所数だけでなく、市民からの通報による補修必要箇所数等も考慮して検討したい。</p>
委員	<p>LINE通報の件数はどのくらいあるか。</p>
担当部局	<p>ほぼ毎日通報があるが、雑草やカーブミラーのこと等、道路損傷以外の内容も多い。</p>
委員	<p>交通安全の啓発について、具体的な取り組み内容を知りたい。</p>
担当部局	<p>自転車のルールの周知啓発については、毎月10日を自転車安全利用の日と定めており、埼玉県警察等と連携して、駅前や人通りの多い交差点等において、チラシ等を配布している。また、プロのスタントマンによる交通事故を再現するスケアード・ストレイト交通安全教室は、見学者が500人を超えており、効果的であると認識している。また、電動バイクの事故防止対策</p>

	<p>については、運転免許更新時に埼玉県警察が講習を実施しており、事故は今まで発生していない。市においては、ホームページにおいて、ルールやマナーの周知啓発を実施している。</p>
委員	<p>施策指標「周りの道路の安全性がよいと感じている市民の割合」について、低い数値となっているが、見解を知りたい。</p>
担当部局	<p>市民意識調査において、「周りの道路の安全性」について尋ねており、“非常に良い”及び“やや良い”と回答した人の割合の合計値としている。令和5年度調査の具体的な数値は、“非常に良い”が3.7%、“やや良い”が17.3%、“普通”が45.4%、“やや悪い”が22.8%、“非常に悪い”が5.7%、“わからない”が2.3%、“無回答”が2.7%であった。“普通”も含めた場合は66.4%となり、悪いと感じていない人という考えで指標を設定することも検討したい。</p>
委員	<p>安全性の対象が歩行なのか車両による通行なのか、回答者の解釈によっても結果が変わるのかもしれない、捉え方が難しい。個人的には良いと捉える人がもっといるのではと思い、質問をした。</p>
委員	<p>施策目標として「誰もが安心して通行できる道路環境の実現」という表現がされており、誰もがという点が重要である。発生した交通事故について、誰もがという観点から、事故の加害者や被害者を、性別や年齢、職業等、属性別に分析しているか。事実というのは大変貴重で、例えば、交通被害に遭いやすい属性を特定し、その層に焦点を当てた交通安全教室を実施することが大切である。</p> <p>道路の安全性は見方によって変わってくる。こどもと大人の視点は異なるし、歩行者と車を運転する人の見え方も違う。道路の安全性と一概に表されるが、それぞれの属性で異なる性質を持っていると考える。</p> <p>タクシーなど業務として日頃運転している人に対するアンケート、歩行者に対するアンケートなど、層別を実施すると違いが見えてくる。</p> <p>おそらく、警察では発生した事故に関する様々なデータを保有しているはずであり、連携しながら対策を立て、それが見える指標を設定してほしい。</p>

担当部局	<p>蕨警察から交通事故件数のデータが提供され、事故頻発箇所について警察と道路管理者で対策を協議している。また、議会や市民からの安全対策に関する指摘があった場合は、現地確認を行っている。道路整備は国等が示す設計基準に基づき行っているが、バリアフリーの観点等、色々な目線で検討したい。</p>
委員長	<p>警察が持っている細かいデータを活用して、マクロな視点の分析や、警察と連携した取組は実施しているか。</p>
担当部局	<p>埼玉県警で作成している事故マップでは、自転車・歩行者・自動車等の別や事故の概要が記載されており、データは確認している。また、死傷事故など大きな事故については、警察と連携して対策を協議することはある。一方で、職業別や学業区分に関するデータは提供が難しいとのことで提供はされていない。提供を受けることができる情報を基に、可能な限り警察と情報連携して、事故を減らす対策を行っていききたい。</p>
委員長	<p>より詳細なデータを提供してもらえよう、警察へ働き掛けは行っているか。</p>
担当部局	<p>働き掛けは行っているが、個人情報保護の観点で難しいのが実情である。</p>
委員	<p>○資源の方向性、その他 事務事業評価シート「道路整備事業」に記載のある社会資本整備総合交付金による国庫補助金の内容について伺う。</p>
担当部局	<p>事業費の内訳としては、国庫支出金に当たる。令和6年度の585万円は獲得済みの金額であるが、令和7年度の1450万円は、そのうち30%ほどしか内示が出ていない状況である。</p>
委員	<p>施策評価シートの予算の方向性として削減されている印象を受ける。近隣市では道路陥没が発生しており、削減は良いことなのだが、不安に感じる面</p>

	<p>もある。削減できる要因が交付金の獲得などであれば安心できる。</p>
担当部局	<p>「道路整備事業」に関しては、削減するものではなく、計画に基づいて実施していく。</p>
委員	<p>予算の方向性について、令和8年度で減少し、令和9年度では増加となっているが、その要因について伺う。</p>
担当部局	<p>本施策には10の事務事業があり、それぞれの事務事業における各年度の実施内容が異なり、施策としての予算額は事務事業に影響される。変動の大きな要因としては、前谷馬場線の整備事業があり、建物補償費や用地買収に多額の費用が発生する。令和8年度に前谷馬場線の補償費を完了させ、付随して電線共同溝の整備を令和9年度にかけて実施する予定であり、予算額の変動はその影響が大きい。</p>
委員	<p>人員の方向性として、維持となっているが、技術系職員の確保に苦慮しているとある。退職者の補充が必要なのか、補充せずとも問題がないのか、維持とした詳細について伺う。</p>
担当部局	<p>技術系職員は人員不足であり希望どおりに配置される見込みが立ちづらいことから、現状の職員数で事業を実施していかねばならず、方向性は維持としている。</p>
委員	<p>総合振興計画冊子の取組方針として記載されている無電柱化だが、対象は都市計画道路のみという理解で良いか。</p>
担当部局	<p>無電柱化の推進計画があり、都市計画道路をメインとして無電柱化路線を設定の上、実施している。</p>
委員	<p>施策20と災害等緊急時の動線確保はオーバーラップする部分があると考えている。資源の方向性として、道路に電柱が倒れてこないようにするなど道路の安全確保に係る費用はどう捉えればよいか。この施策でカバーして</p>

	いるものなのか。
担当部局	緊急輸送道路に位置付けており、電線共同溝を持つ都市計画道路・前谷馬場線に係る事務事業は再掲事業として施策21に紐づいている。
委員	事故が起きた際、対応オプションとして道路の拡幅やセットバックが含まれるとすると、費用が掛かると思うが、実態を教えてください。
担当部局	民地の買取りを伴う拡幅までは行った実績がない。限られた道路空間の中で、路面標示の変更や信号サイクルの変更等、警察と連携の上で、できることを行っている。
委員	それらの道路の改良等の実績について、政策コミュニケーションの観点で成果物として市民に発信しないと不信感が生まれる。どのような形で対応結果を発信しているのか。
担当部局	補修等の対応結果については、公表が出来ない訳ではないのだが、通行者が現場を見たり使用したりすれば補修されていることが明らかなので、特段公表はしていない。
委員	施策評価シートの予算の方向性について、令和9年度以降で予算が減っている理由を伺う。
担当部局	道路補修事業について、八潮市の道路陥没事故も踏まえて、令和8年度に路面下空洞調査や路面性状調査を実施する予定である。調査結果によっては令和10年度以降、予算が増加する可能性がある。予算額は現状で確定しているもののみを計上している。
委員	道路補修箇所のLINE通報について、委託事業の補修基準と比較した際に、市民の通報ではより軽微な事案も含まれている認識でよいか。
担当部局	そのとおりである。例えば、道路にごみが落ちている、カラスが巣を作っ

	<p>ている等の通報も含まれている。道路舗装に関するLINE通報に関しては、3年間で46件のみである。戸田市第5次総合振興計画の後期計画策定時に、LINE通報も含めた指標に変更することを検討したい。</p>
委員	<p>通報があった場合の対応方法を知りたい。補修が必要と判断するケースは多いのか。</p>
担当部局	<p>現地の確認を行い、職員で対応が可能であればその場で補修し、困難であれば業者に委託する。場合によっては経過観察としている。</p>
委員	<p>自転車ルールとその罰則について、教えてほしい。</p>
担当部局	<p>令和8年4月1日に改正道路交通法が施行されたことに伴い、16歳以上の自転車利用者を対象に、自転車の交通違反に対する反則金制度（青切符）が導入される予定である。交通ルールの周知啓発については、ホームページや町会回覧を行っており、今後は外国語のチラシ配布を検討している。</p>
委員	<p>事務事業「放置自転車対策事業」として約3,200万円が計上されている。放置自転車の所有者に対して、罰金は課しているか。</p>
担当部局	<p>放置自転車には警告札を付け、一定期間経過後に撤去し、所有者が判明した場合は通知を行う。引き取りの際に自転車は2,200円、原動機付自転車は3,300円の撤去料を徴収している。なお、一定期間引き取りがなかった場合には、自転車を売り払っている。それらの収入については、事務事業評価シートの「2.事業費」の財源内訳の「その他」に掲載されている。</p>
委員	<p>費用と収入はつり合っているのか。</p>
担当部局	<p>費用全ての回収はできていない。</p>
委員	<p>警察と協力した対策はできないか。</p>

担当部局	令和8年4月1日に道路交通法が改正され放置自転車も青色切符の対象となる見込みであり、動向を注視していく。
委員	法令に反する行為に対して税金を投入してほしくない。対策にかかるコストが、罰金等ですべて賄えている、つまり収支バランスが取れているのであれば納得できる。他の自治体と比べて、取組内容に違いはあるか。
担当部局	多くの自治体で行われている一般的な対策であると認識している。
委員	戸田市は平坦なまちなので、歩道橋やトンネル、アンダーパスが少なく、それらの構造部に係るメンテナンスコストが低いという認識でよいか。また、それらは本施策の対象範囲か。
担当部局	市が管理する歩道橋が5橋、市道のアンダーパスが1箇所ある。なお、国と県が管理するものは別にある。老朽化に伴い、歩道橋1橋を今年度中に撤去するが、交差点改良や信号設置によって安全性は確保する予定である。なお、いずれも本施策の中で実施する。
委員長	ロジックモデルによると、放置自転車事業は施策24の事務事業であり、施策20では再掲事業となっているが、その認識でよいか。
担当部局	施策20の事業であり、施策24では再掲事業となる。
	5 閉 会