

## 交通安全計画(素案)に関する意見

### (1) 議員意見

実施期間 平成29年12月22日(金)～1月19日(金)

提出人数 1名 1件

提出方法 持参 1名 FAX 名 メール 名 郵便 名

	議員意見の概要	意見に対する市の考え方
1	<p><b>2 子どもの交通事故防止</b></p> <p>①小中学生に対する事故防止啓発活動は教育委員会が主体なのかもしれないが、最近発生した小学1年生がダンプカーと接触した事故は教訓になったと思っている。 市がすべきことは行っている、と評価するが、現実に重傷事故が発生したわけである。 この事実を受け止め、独立して行動し始める小学1年生の保護者や大人に向けての教育を行うことに関してどのように考えているのか？</p> <p>②P8 7では「交差点アイコンタクト運動」や「トワイライト・オン運動」の周知啓発活動を実施するとあるがアイコンタクトに関しては福生警察署が配布したチラシにも子どもへの周知が必要とある。学校における教育に利用できないだろうか。</p> <p><b>3 高齢者の交通事故防止</b></p> <p>①高齢運転者の増加に対し、国・都でも対策を講じていると思うが、地域性を考慮した法的措置が必要と考えている。市として法的措置に対する考えは？</p> <p>②檜原村の対策が話題になっているが、国・都としても補助金措置などの対策が必要なのかもしれない。免許証を返納した高齢者に対する日常サポートの対策も遠回しながら事故防止対策になるのではなかろうか。</p>	<p>①保護者向けの教育に関しては、小学1年生とその保護者に交通安全リーフレットを配布しております。市民向けの交通安全教育については第4章「6 市民、地域の交通安全意識の向上」の内容にあるとおり、交通安全講習会の参加を呼びかけます。 今回の事故後、市内各小・中学校において教育委員会及び福生警察署による交通安全指導を実施しており、今後も市、教育委員会、福生警察署が連携を図り小学1年生やその保護者に向けて交通安全教育の一層の充実を図ってまいります。</p> <p>②市内の小・中学校においては東京都教育委員会の「安全教育プログラム」に基づき、年間を通じて発達の段階に応じた交通安全指導を行っています。その際に、警視庁交通部等が作成した「交通安全情報」「子ども交通安全」を活用し、ドライバーとのアイコンタクトの大切さ等について繰返し指導を行っております。</p> <p>①市としての法的措置ということは現時点では考えておりませんが、福生市交通安全対策協議会において構成メンバーである老人クラブ連合会、町会長協議会ほか関係機関との情報交換を行い、日頃から高齢運転者の状況把握に努め、対策については福生警察署や交通安全推進委員会と連携し積極的に高齢者の事故防止に取り組んでまいります。</p> <p>②檜原村の自動ブレーキに対する補助は、地域的な交通事情によるところが大きいと推察しますが、同様の補助は国や都としては自動車メーカーの技術革新による新たな自動運転技術の推移を判断しながらにらなうかと考えます。一方で市の対策としては免許証の返納についても公共交通等の対策とセットで進めていくことが御指摘の通り高齢者の事故防止策のひとつになると考えます。</p>

(2)市民意見

実施期間 平成30年1月5日(金)～1月19日(金)

提出人数 2名 2件

提出方法 持参 1名 FAX 名 メール 1名 郵便 名

	市民意見の概要	意見に対する市の考え方
1	<p>素案を一読いたしました。気づいた点を以下に記します。第3章2項(基本的な考え方)の記述は、キーワードを並べただけで「考え」にまで昇華されていないと思える。考え方の基本には、まず市中央道路の役割を(1)自動車の長距離高速移動を担う幹線道路、と(2)日常生活圏で市民が徒歩ないし自転車を主要な近距離移動手段として使う生活道路、とに分けることが重要と考える。</p> <p>こうした役割の違いを認識したうえで、それぞれの異なる役割に応じた対策が必要である。たとえば第3章3項道路の整備(4)防護柵の整備、は主要幹線道路に必要な対策であって、幅員の狭い生活道路には適さないことは言うまでもないが、この素案では不明確な記述になる。</p> <p>この素案全体が、交通弱者といわれる児童、高齢者の事故防止に重点をおき交通教育の実施計画をうたっている。そうした教育自体は必要なことであるが、生活道路における交通安全に関して最も負荷をかけられるべきは強い立場の自動車であることの認識が、この計画には薄い。生活道路における一方通行などの規制や、ポラード等の物理的設備による速度低減策など、生活道路を通行する自動車に対して負荷をかける対策が不十分と感じる。</p>	<p>防護柵の整備は御指摘の通り道路幅員や歩道の有無によって設置は困難なところもありますが、生活道路であっても通学路に指定される場合等を考慮すると、可能な限り設置することが望ましいと考えます。</p> <p>いただきました御意見を踏まえ、今回の交通安全計画には速度抑制対策を加えます。また、今後策定予定である道路整備計画にも参考とさせていただきます。</p> <p>内容としては、第3章第3項道路の整備に「(6)その他の交通安全施設の整備」として「道路状況に応じ車両の速度抑制のため車止めやポストコーン等による速度抑制施設を整備します。」と追加します。</p> <p>なお、一方通行等の規制については、周辺住民の方へ利益、不利益ともに生じることになりますので、町会等地域住民の要望をいただいたのち交通管理者である福生警察署に要望することとしています。</p>
2	<p>福生市の交通事故が減少傾向にあるようで嬉しい限りです。近年の高齢化と外国の方の増加で今後もこの傾向を維持していくには、やはり特別の努力が必要なのだろうと思われました。市の努力とともに市民も心して努力していかなければなりません。</p> <p>1 歩行者の保護のために歩道の幅の確保と歩道上にある電柱の地下化を計画してはどうでしょうか。警察署へ奥多摩街道から向かう歩道上に大きな電柱があります。気をつけてみるとあちこちに同じようなところがあります。歩道を広くするのはなかなか難しいのですが、電柱の地中化は他国でも行われていることですから検討してはどうですか。自転車で走っていても危ないなあと思うことが多いです。(市役所のところの歩道はアブナイです)乳母車の人や杖を使う人、視覚障害の人にとってもその部分だけ歩道から車道に出なくてはならないのですから安全とはいえないと思います。</p> <p>2 道路整備の回数を増やすことを提案します。白線や道路上の表示が消えていることが多い気がします。また、道路の亀裂や陥没も多く見られます。道路はフラットで特に側溝との段差がないというのが自転車で走ると感じます。特に夕方は溝にはまらないように気をつけて走っています。年次計画の中に道路の改修、整備を位置づけたらよいと思います。</p> <p>3 音の出る信号を設置することを提案します。交通量の多い新奥多摩街道そばには市役所、福祉会館等も多く自動車も歩行者も多いです。視覚障害の人にとって交差点は恐ろしいところです。主だったところに音の出る信号が必要だと思えます。みんなにやさしい町づくりとして検討してください。</p>	<p>1 電線の地中化等に関わる道路整備や白線や陥没の補修、といったことは交通安全計画ではなく、今後予定している道路整備計画や道路維持計画で推進していきたい項目と考えております。そのなかでどこを地中化していくのか、具体的な路線の計画が示されるものと考えております。</p> <p>2 御指摘のあったように道路整備計画上の年次計画で効率的に整備を実施してまいりたいと考えております。</p> <p>3 音の出る信号機、いわゆる音響式信号機の設置については市役所や病院等を中心に設置を検討してまいりたいと考えております。視覚障害者の方の通行量等を見きわめ、信号機を管理する警視庁へ要望していきます。</p>