

「第9次杉並区交通安全計画案」に対する区民等の意見提出手続きの結果報告書

政策等の題名： 第9次杉並区交通安全計画の策定

政策等の案の公表日： 平成23年8月11日

意見提出期間： 平成23年8月11日から9月9日まで（30日間）

上記の政策等の案について区民等の意見提出手続きを行った結果、17件、延べ25項目の意見提出がありました。提出方法別の件数及び項目数は、以下のとおりです。

提出方法	件数	人数・団体数	項目数
文書	10	10	16
FAX	1	1	2
電子メール	2	2	3
ホームページ	4	3	4
その他	0	0	0
合計	17	16	25

同一人物又は団体から、複数回の意見提出があった場合、人数（団体数）は1とする。

お寄せいただいた意見と区の考え方について、以下のとおりまとめました。

	意見の概要	区の考え方	修正の有無
1	歩道の並列走行や携帯メールしながらの走行、歩行者優先を無視した自転車など、ルール違反、マナー違反が目にする。積極的に取り締まるべきだ。	悪質な自転車利用者に対しては、指導だけでなく罰則を適用した取締りを行うことが有効と考えます。計画案では、第2部第1章1.自転車安全利用の推進（7）悪質な自転車利用者に対する取締りの強化（P25）に記載されています。	
2	自転車の歩道通行禁止、ヘルメット着用義務付けを条例として制定することを是非検討してほしい。	自転車は道路標識により「当該歩道を通行できる」とされている場合など一定の条件下では歩道走行が可能です。（道路交通法第63条の四）また、ヘルメットの着用は、児童又は幼児の保護者が当該児童又は幼児を自転車に乗車させるときは、「かぶらせるよう務めなければならない」とされています。（道路交通法第63条の十）これらの規定強化は、道路交通法の改正で対応すべきものと考えます。	
3	歩道での人と自転車との接触事故をなくすために、自転車専用道があればよいと思う。	自転車が増える交通事故が増加傾向にあり、また、歩道上を自転車が無秩序に走行している	

	<p>買い物や移動に自転車は小回りが利いて便利だが、歩道でスピードを出して走る自転車はとて歩行者からみると怖いものだ。少なくとも歩道では自転車から降りて押して歩くなどの規制を徹底し、一方では、車道での自転車の安全確保のために、自転車専用道を設置し、自動車、自転車、人の区分を明確にしてほしい。</p>	<p>実態もあることから、区としては自転車道を整備することは交通安全確保の観点から望ましいことと考えておりますが、既存道路に自転車走行空間を設ける場合、車線の減少や路肩の狭窄による渋滞の発生、車両や歩行者との接触事故が懸念されます。</p> <p>まずは自転車安全利用が図られるよう、ルール・マナーの徹底を目標とした啓発活動を重点的に行ってまいります。</p>
4	<p>第2部 第2章 分野別の施策 1. 道路交通環境の整備（P36）について</p> <p>危険の防止、円滑な道路交通の確保、に加えた具体的な施策として 住民が安心して暮らせる住環境確保、改善、を記述する。</p> <p>具体的な内容としては、道路走行の車の騒音、振動を極力最小にすることを記述する。</p> <p>区道での交通規制対策の実施について、具体的な手順を記述する。即ち、誰がどのような方法で実施するかを記述する。</p> <p>流入、通過交通量の低減と速度制御について、住民の住環境（車騒音、振動等）、他からの車の流入、通過交通量の低減化を具体的に記述する。即ち、誰がどのような方法で実施するかを記述する。</p>	<p>車の騒音・振動は、車両の通行量、性能、整備状況、道路構造や沿道建物の状況など複合的な要因に影響を受けるものですが、極力低減されることが望ましいことと考えますので、具体的な交通規制対策と併せて、当該地域の実情に合わせて対策について検討を行ってまいります。</p> <p>（P40）</p>
5	<p>日大二高通りと青梅街道若杉小南交差点を北上し東京衛生病院駐車場脇を通過する一方通行の道路とが交わる交差点では二高通りを横断するのが大変危険な状況であるにも拘わらず信号機はおろか横断歩道もない。平成23年3月10日には死亡事故も発生し、些細な事故は頻繁だ。</p> <p>僅か南に若杉小前の信号があるために信号機が設置されていないのかと想像する。もしそれが現実であれば今は存在しない小学校のための信号機を廃し上記の交差点に移設すべきと考える。</p>	<p>当該交差点に信号機を移設する方向で検討が行われております。</p>
6	<p>二輪車（自転車）の走行ルールを徹底し、違反には点数制の罰則を設けてほしい。</p>	<p>自転車運転者登録（免許）制度の導入など、法改正を含めた対応が必要となることから、国レベルでの検討が必要と考えます。</p>

7	<p>浜田山駅入口交差点について 横断歩道を自転車があらゆる方向で走り抜ける。ここに自転車レーンはあるが全く無視されている。自転車専用レーンの幅を広げてはどうか。また、永福町方面から来る車の停止線が無視され、横断歩道に入ってくることもある。これを取り締まってほしい。変則的交差点のため、信号が分かりにくいならば停止線を守れるような工夫がほしい。</p>	<p>当該交差点の状況を踏まえ、本計画とは別に、より一層の安全対策が可能かどうか検討を行います。</p>	
8	<p>自転車には、ライト、保険、バックミラーは必ずつけること。付いていないものは売ってはいけない。少々高くなっても安全の為。</p>	<p>ライトが付いていない状態は、「整備不良車両」に該当しますので、夜間の走行は禁じられています。(道路交通法第52条) 損害賠償保険については、加入を推奨しています。(P24) バックミラーの義務付けは、法律で規定すべきであり、国レベルでの検討が必要と考えます。</p>	
9	<p>車の免許のある人は、道路標識の意味が分かるが、自転車だけの人には道交法等の講習を義務付ける(子供の三輪車を除く)。小・中学校において2回位校庭で教育する。</p>	<p>既に全ての区立小学校で4年生を対象に自転車安全利用実技講習会を開催しています。また、全ての区立中学校でスタントマンを利用した交通安全教室を開催しています。(P23)</p>	
10	<p>年代や性別を問わず幅広く利用されている自転車の走行に関してだが、自転車が車両に区分されていて、車道の歩道寄りを走行する決まりになっていることの認識が薄いのではないかと思う。歩道を歩いていると、当然の如く走行する自転車を見かけることが良くあり、歩行者にとっては後ろから追い越されたり、前からスピードを出して向かってくる自転車にハッとすることがある。逆に車を運転中に、自転車が横を並走していてドキッとすることもある。このことは、自転車は車道を走行するものであり、歩道を走行するものではないことの周知と認識が徹底されていないことによるものと思う。</p> <p>従って様々な場面と、機会を通じて自転車は車道を走行するものであることの告知を繰り返し、また行政の当事者が一定期間現場に出向いて指導周知を図ることが、普及に繋がり交通事故防止の有効な手段になるものと思う。</p>	<p>小・中学校での自転車安全利用教室の実施、自転車安全利用キャンペーンの実施、区安全パトロール隊による違反自転車への注意喚起、自転車安全利用モデル地区の充実や悪質な自転車利用者に対する取締りの強化など(P23~25)様々な施策を効果的に組み合わせることで、自転車安全利用の啓発に努めてまいります。</p>	

11	<p>雨降りの日、老若男女問わず傘を差して（手に持って）自転車に乗っている人を見かけるが、ふらふら走行したり、歩行者に傘がぶつかるなど大変危険である。是非とも条例で禁止してほしい。また、条例での禁止、制限に実効性をもたせるためには、反則金の徴収、ボランティア命令など、懲罰を伴うものとするをあわせて検討してほしい。</p>	<p>傘をさした状態で自転車を運転することは、禁じられています。（東京都道路交通規則第8条第3号）</p> <p>違反した場合は、道路交通法第71条第6号の規定により、罰金5万円が課せられます。</p> <p>悪質な自転車利用者に対しては、指導だけでなく罰則を適用した取締りを行うことが有効と考えます。計画案では、第2部第1章1.自転車安全利用の推進（7）悪質な自転車利用者に対する取締りの強化（P25）に記載されています。</p>	
12	<p>現在の交通行政の実情においては、今回の草案では未だ将来的に不十分である。</p> <p>特に、昨今の自転車のマナーの悪さや交通ルールの無視には目に余るものがあり、交通事故の益々の拡大を招く要因となっている。一方で、自動車の交通事故は低減の傾向にあるので、今後は自転車の交通取締を一層強化して望むことが重要である。この自転車による違反のうち、特に危険な行為が信号無視、二人乗り、雨天の傘差し運転や携帯電話の通話運転、それに道路の右側走行と夜間の無灯火運転などが上げられる。中には、これらの複合違反もあるし、更には重大な飲酒運転や酒気帯び運転なども見受けられる。</p> <p>この中で、特に右側走行の撲滅を強化したい。この原因には色々あるが、その中でも道路の歩行帯（歩道ではなくて、車道の端に白線を引いて区分したもの）が、この原因を助長誘発させている事に気が付いた。白線での区分の場合は、せめて道路両側のラインとして、それぞれ左進行の一方方向性にすべきである。歩行帯の道路上には、図やマークによって自転車を示し、走行の方向を矢印で明示すべきである。</p>	<p>車両は、歩道又は路側帯と車道の区別がある道路においては、車道を通行しなければなりません。（道路交通法第17条）</p> <p>しかし、軽車両（自転車も含む）は著しく歩行者の通行を妨げる場合を除き、路側帯（軽車両の通行を禁止することを表示する道路標示によって区画されたものを除く）を通行することができる。（道路交通法第17条の二）とされています。</p> <p>路側帯は当該道路の幅や形状に応じて、片側しか設けられない場合がありますが、この場合、歩行者とのすれ違い・追い越しにあっては、譲り合って安全に通行するべきと考えます。</p> <p>区は警察と連携し、地域実態に即した交通規制の見直し、交通安全施設の整備と併せて、引き続き自転車安全走行のためのルール・マナーの啓発に努めてまいります。（P40～41）</p>	
13	<p>自転車の違反取締は、駐禁取締監視員の様な民間委託を積極的に活用推進すべきである。何故なら、取締側のメリットとしては、雇用創出など就労機会の拡大が図られる。また被取締側としても、交通安全に対する社会参加</p>	<p>本計画は区内の道路交通施策の指針を示すものであり、自転車の違反取締りに係る業務従事者の雇用形態などについては、記述はいたしません。民間委託の活用にはご指摘のとおり雇用創出や社会参加意識の醸成等の効果が見込</p>	

<p>の意識拡充が期待出来るからである。</p> <p>具体的には以下提案する。</p> <p>倒産や定年で失職したりして、雇用機会の少ないシニア世代を積極的に活用する。私的感情に感わされても困るので、或る程度の社会的経験者が良いという事。</p> <p>1名で十分に業務が果たせるのだが、出来ればデジカメ等で違反走行時の記録処理の併用が望ましい。</p> <p>一連の取締業務に従事する場合において、その時間やノルマ等は無く、またテリトリーも区内であれば、本人の自主裁量で判断させるべきである。</p> <p>原則的に賃金は必要なく定めない。基本は、あくまでも反則金の徴収から得られる出来高払いが良い。自治体や警察署と取締従事者との歩合割合にて配分を決めるものとする。(勿論、労働法上の問題が在るならば、幾つか選択肢の可能な契約制でも良いだろう)</p> <p>違反の撲滅が、交通安全となり収入の増加になり、しかも自治体財源にも寄与する。</p> <p>子供やお年寄りも多く対象者に含まれることから、反則金は自動車等の違反金を準用せず、独立したものを制定すべきである。傘を差しての信号無視など複合違反も多いので、加重規定を定めても良いと思う。具体的には、概ね100円から最大で10000円程度を想定する。但し、小中学生は半額とし、幼児以下は保護者への注意警告書の交付のみとして、違反金は免除する。その場合でも幼児と併走する親が居た場合は、保護者に対して監督誘導違反金を課すものとする。むろん、高齢者で認知症であるとか、民法上の制限行為能力者は当然に除外される。</p> <p>取締の現場での即金徴収を原則とするが、未成年者や学童の場合を想定して、保護者への納付書の交付も必要である。子供から保護者に渡すように促すものである。</p> <p>これら、一連の取締業務の開始に当たって、当初1年間の試験的猶予期間を設ける。その間</p>	<p>まれると考えます。ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>	
--	--------------------------------------	--

	<p>に、子供達から違反通知書（兼納付書）や注意警告書（幼児の場合）を見せられた親は、家庭内で色々と交通上のルールを話し合う機会が増えるであろう。それだけでも十分に実験期間としての果たす役目は大きいのだが、本施行に向けての心構えも必要であるし、また親が自動車ドライバーでもあれば、家庭内ではより熱心な指導が期待出来る。</p> <p>その他、この試験的猶予期間に実験しておいても良いと思うことに、従事者の一部を既存の駐禁監視員の人を加えられないかと考える。車両の種類を自動車だけにせず、一緒に自転車まで拡大してしまうのであるが、既に現場での経験者達であるから、即戦力として一考して良いのではないかと思う。また自動車での免許の確認照会の様に、自転車でも警察官が防犯登録の確認照会を行うが、この照会権限をいっそ与えても良いのではないかと思う。もし違反自転車が盗難車両と判明した場合には、直ちに所轄署の警察官の応援を待つこととなるが、人物の撮影が違反記録として既に行われているのであるから、当該車両も逃走し難いであろう。</p>		
14	<p>第2部 第2章 4．救助・救急活動の充実（P43）について</p> <p>負傷事故が発生した場合のバイスタンダーの重要性は言うまでもなく、消防署としては区の救急協力員の養成に最大限の協力をする。</p> <p>また、区立小中学校教職員のみでなく、現在、東京消防庁が推進している総合防災教育の一環として、機会ある毎に児童・生徒に対しても広く防災思想の普及活動を推進します。</p>	<p>引き続き、応急手当等の普及啓発の推進と学校教育における応急手当指導の充実に向けて取り組んでまいります。（P43）</p>	
15	<p>第2部 第1章 5．災害時の交通安全の確保（2）徒歩帰宅者等に対する情報提供（P32）について</p> <p>徒歩帰宅者について、無理に帰宅しないような周知PRも必要ではないか。</p>	<p>安全で円滑な帰宅を促すだけでなく、区周辺部の被災状況などに応じて、無理に帰宅しないよう呼びかけるなど柔軟に対応する旨の記述を追記します。（P32）</p>	
16	<p>第2部 第1章 1．自転車の安全利用の推進（P22）について</p> <p>保安部品の無い競技用自転車（ピスト）に関</p>	<p>制動装置を備えていない自転車等の公道での走行は禁じられていることを周知する旨の記述を追記します。（P39）</p>	

	<p>する記述を加えてはどうか。若者を中心に公道でも乗り回し、事故を起こす事例が増えてきている。</p>		
17	<p>自転車事故の増加において、二輪車同様のルール・マナー啓発、周知徹底を行うこと。また、ヘルメット着用は、特にスピードが出る自転車には必要と思う。将来的には努力義務でも良いので法制化が必要。</p>	<p>ヘルメットの着用は、児童又は幼児の保護者が当該児童又は幼児を自転車に乗車させるときは、「かぶらせるよう務めなければならない」とされています（道路交通法第63条の十）。規定強化は、道路交通法の改正で対応すべきものと考えます。</p>	
18	<p>第2部 第1章 1. 自転車の安全利用の推進（P22）について 自転車のマナーの悪さが報じられている中、「自転車の安全利用の推進」で、一般の方の自転車利用教室も実施すべきではないか。また、高齢者の自転車教室は警察が実際に行っているようなので、明記してはどうか。</p>	<p>毎年、区及び警察が主催する、一般向け又は高齢者向けの自転車安全利用教室が開催されており、そのことに関する記述を追加します。（P39）</p>	
19	<p>第2部 第2章 2. 交通安全思想の普及徹底（P38～39）について ゆうゆうシルバーゾーン計画の推進については、P27（2）に全く同じ項目があり、「交通安全思想の普及徹底」になじまないと思うので、削除してはどうか。</p>	<p>第2部第2章は、杉並区における交通安全施策を分野別にまとめたものです。また、第1章については、その中から重点課題として取り上げる施策を抜粋し、より具体的に記述したものです。</p>	
20	<p>第2部 第2章 6. 災害に強い交通施設等の整備と交通安全の確保（P45）について 多様な交通施設を管理する東京都と違い杉並区が一般的に管理しているのは道路のみであるので、「交通施設」ではなく「道路施設」としてはどうか。</p>	<p>区では、ガードレールやカーブミラー、交通安全の啓発看板等を設置し、交通安全の確保を図っています。区の管理している対象を道路施設のみと狭くとらえるのではなく、広く交通施設としてとらえ、交通安全の確保に取り組んでまいります。</p>	
21	<p>第1部 第2章 3. 計画の目標数値（P6）について 年間の交通事故死者数「0」を目指すことに大いに賛成だ。事故死者が家計の維持者であると、遺された家族は生活再建に長い歳月と塗炭の想いを費やす。「0」を目指すことは重要だ。</p>	<p>年間の交通事故死者数「0」を目指し、各施策に取り組んでまいります。</p>	
22	<p>第2部 第1章 2. 高齢者の交通安全の確保（6）バリアフリーな道路交通環境の形成（P28）について 重点的に計画の策定を急ぐことを要望する。</p>	<p>ユニバーサルデザインの考え方に基づく道路交通環境のバリアフリー化は、大変重要なことと考えています。区では、バリアフリー化を重点的に進める地区を定める、バリアフリー基本</p>	

	<p>日を追うごとに杖や手押し車、車椅子、介助者が同行する高齢者が目立って増えており、歩道が混雑しつつあると感じる。</p> <p>自転車は自動車の代用として早いスピードで移動する手段、買い物等の荷物の運搬手段、幼児を伴う移動の手段、歩くには遠い距離の移動手段など、各々走行態様に大きな違いがある。</p> <p>更にベビーカーや幼児・子供などの歩行者が混在して通行する現状の歩道は混雑していく一方だ。</p> <p>これまでの道路計画、道路デザイン、都市計画は車優先だったが、既に始まっている高齢化社会では、歩行者優先、ユニバーサルデザインへの転換が急務となっている。</p> <p>取締りよりも先に、スムーズに気持ちよく歩ける歩道。具体的には車道を削って歩道・自転車レーンを広げる、駐輪スペースの確保、登り旗で視野を遮らない、利用度の低い歩道橋の撤去、加えてコミュニティバスの普及、徒歩圏に生活必需施設が充足したコンパクトシティづくりなどにも、広く積極的に、早急に取り組むことを要望する。</p>	<p>構想の策定について、関係機関との調整を図りながら早期に取り組んでまいります。また、高齢者や障害者をはじめ歩行者を重視した道路交通環境の整備など本計画の推進に努めます。</p>	
23	<p>第2部 第2章 4. 救助・救急活動の充実 (2) 学校教育における応急手当の指導の充実(P43)について</p> <p>現行は、児童・生徒の事故防止を図るため応急救護訓練を通じてAEDを含む心肺蘇生法の実技講習を実施しているが、学校行事等で不特定多数の方が学校教育の場に足を運んでいる。各学校がAEDを設置している現状を踏まえると、短時間で実施している応急救護訓練では十分な知識・技術の習得を得ることは難しく、事故発生時の初動対応が万全とはいえない。</p> <p>このようなことから、AEDを含む救命講習を積極的に実施していく必要性を強く感じる ところから、教育委員会や保健所と連携し、より一層の普及促進を図り、安全で安心な学校教育の支援を行っていきたいと考える。</p>	<p>引き続き、応急手当等の普及啓発の推進と学校教育における応急手当指導の充実に向けて取り組んでまいります。(P43)</p>	

24	自転車購入時にＴＳマーク保険（損害賠償保険）加入の義務付けを行ってほしい。	損害賠償保険については、加入を推奨しています。（P24） 保険加入の義務化につきましては、自動車損害賠償責任保険と同様の制度とするかなど、保険加入のあり方について、広範な議論が必要であり、国レベルでの検討が必要と考えます。	
25	夜間無灯火運転者に対し罰金を課してほしい。	夜間無灯火走行は、道路交通法第52条で禁じられており、違反者は同法第120条の規定により5万円以下の罰金に処せられます。	

問合せ先

都市整備部 交通対策課 交通対策係
03 - 3312 - 2111（代表）