

第10次芦屋市交通安全計画（原案）に対するパブリックコメントとその対応

- 1 募集期間：平成28年10月1日（土）～平成28年10月31日（月）
提出件数：4人15件
- 2 意見の概要及び市の考え方

取扱区分：A（意見を反映）1件、B（実施にあたり考慮）0件、C（原案に考慮済み）5件、D（説明・回答）9件

NO	意見概要	取扱区分	市の考え方	備考 (計画案に該当される と思われるもの)	頁
1	生活道路において、信号のない横断歩道（特に学童・高齢者が多い横断歩道）に減速帯（段差舗装、スピードハンプ）を設置し、一旦停止を遵守する施策にすることを願いたい。	A	生活道路において、歩行者と自動車とが共存する安全で安心な道路空間を創出するため、減速帯の設置等の検討も含め、芦屋警察署と道路管理者が連携して、自動車や自転車等の一時停止遵守を図ってまいります。 交通安全計画（原案）においても5ページの(3)生活道路における安全確保の中に「一旦停止の遵守」という言葉を加えます。	第3節 道路交通の安全についての対策 1 今後の道路交通安全対策を考える視点 (3)生活道路における安全確保	5
2	愛媛県は「自転車の安全な利用の促進に関する条例」において条件を満たしている場合に歩道を通行する自転車に左歩道を通行するように促す指導を行っている。「自転車が車道を通行の場合は車両として左車道通行と規制されるが、歩道を通行の場合は左右の規制なし」というのは論理性を欠いており、自転車の対面交通もあり得るということになるので危険だ。芦屋市でも街頭での交通安全指導のメニューの一部として「自転車の左歩道通行が眼目のキャンペーン」を実施すべきだ。街頭での安全指導は繰り返し実施することが肝要である。	C	第3節1項(2)「自転車の安全確保」の項目において、自転車利用者には、ルールやマナーに違反する行動が多いため、自転車利用者への交通安全意識の啓発を行う。としています。 国が作成した「交通の方法に関する教則」では、歩道で他の自転車と行き違う時の安全な通行方法として、「速度を落としながら安全な間隔を保ち、歩行者に十分注意して、対向する自転車を右に見ながらよけるようにしましょう。」と指導しており、本市でも同様の指導を行っております。自転車は、本来車道を走行することが原則であるため、愛媛県の条例でも道路交通法を遵守したうえで励行事項としています。歩道における自転車の左端通行を促すことは、歩道を走行するよう誘導することにもつながる可能性もあります。今後も、現在の指導を継続しながら、状況に応じて、他市の事例を参考にすると等、指導・啓発の内容の見直しを行ってまいります。	第3節 道路交通の安全についての対策 1 今後の道路交通安全対策を考える視点 (2)自転車の安全確保 2 重点施策 (2)自転車対策の推進	5, 7
3	芦屋市のホームページでは「通行可の歩道でも歩行者がいる場合は降りて通行が原則です」と指導しており、業平橋東北詰北約8メートルで指導しているが、より多くの自転車と歩行者が行き交う大原町・ラポルテ北館西交差点・西北角のラポルテ歩道橋階段東辺と南辺の歩道部分で指導をするべきだ。 「自転車は降りて通行」の路面表示が劣化した路面表示のやり直しをするべきだ。	C	第3節1項(2)「自転車の安全確保」の項目において、自転車利用者には、ルールやマナーに違反する行動が多いため、自転車利用者への交通安全意識の啓発を行う。としており、「自転車は降りて通行」の指導はこの啓発の中にも含まれると考えています。現在、自転車のマナー指導は、交通量が多い場所や、要望のあった箇所を中心に行っています。今後も市民の方の意見を参考にし、地域の交通状況に応じた指導を行います。 また劣化している路面標示や看板については、現地を確認のうえ対応します。	第3節 道路交通の安全についての対策 1 今後の道路交通安全対策を考える視点 (2)自転車の安全確保 2 重点施策 (2)自転車対策の推進 (3)道路環境の整備 イ交通安全施設等整備事業の推進	5, 7, 9
4	交通安全指導の際に、自転車交通で指導した項目毎の件数を芦屋市ホームページと「交通安全だより」に掲載し、市営駐輪場に張り出してほしい。	C	第3節1項(2)「自転車の安全確保」の項目において、自転車利用者には、ルールやマナーに違反する行動が多いため、自転車利用者への交通安全意識の啓発を行う。としており、指導内容の周知は、この啓発の中にも含まれると考えています。街頭での交通安全指導について、自転車マナー啓発以外にも実施しており、指導内容については、多くの市民の方に活用してもらえるよう交通安全だより等で周知していきます。	第3節 道路交通の安全についての対策 1 今後の道路交通安全対策を考える視点 (2)自転車の安全確保 2 重点施策 (2)自転車対策の推進	5, 7

5	<p>路面白線と立て看板が劣化した箇所があり、酷い箇所は街の美観を損ねている。 芦屋警察と芦屋市でチェックを強化して塗装やり直しをしっかりと行なってほしい。</p>	C	<p>第3節2項(3)イ「交通安全施設等整備事業の推進」の中に、道路の整備状況等の交通実態や地域住民のニーズ等をきめ細かく把握し、必要に応じ適切な整備を推進する。としています。 老朽化した道路看板については、日々のパトロールで発見次第、更新、修理及び撤去をしています。区画線につきましても、規制に関するものは警察、その他は道路課の所管となりますが、日々のパトロールで発見次第、連絡を取り合って対応しております。 看板、区画線について、万が一対応ができていない場所がありましたら、通報いただきましたら対応させていただきます。</p>	<p>第3節 道路交通の安全についての対策 2重点施策 (3)道路交通環境の整備 イ交通安全施設等整備事業の推進</p>	9
6	<p>国道43号打出交差点の自転車横断帯撤去の様な交通ルールの変更が今後ある場合は、理由を明示するなど、啓発を行なう必要がある。これは警察に任せるのではなく芦屋市が自ら速やかに行なうべきだ。</p>	C	<p>第3節2項(3)オ「効果的な交通規制の推進」の中に、幹線道路について、交通安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況などを勘案し、交通規制を行う。としており、自転車横断帯の撤去等による交通ルールの変更があった場合には、広報等で周知を行うとともに、該当箇所における啓発を行ってまいります。</p>	<p>第3節 道路交通の安全についての対策 2重点施策 (3)道路交通環境の整備 オ効果的な交通規制の推進</p>	10
7	<p>きわめて一般論の範囲をでない「計画案」だ。具体性があるってこそ「計画」だ。</p>	D	<p>本計画は、交通安全対策全般に関し講ずべき施策の大綱を定めたものです。ご指摘の具体策につきましては、定期的な交通事故分析に基づき、その時々の実態に則した対策を検討し、実施してまいります。</p>	全般	全般
8	<p>市役所駐輪場出入り口周辺での通勤・通学ラッシュの際の自転車と歩行者の錯綜は危険であり、思い切ったルートの分けをするべき。せめて一定の時間帯に交通安全指導員を配置するくらいはすべき。 JR駅前線は、山手幹線も利用して、公共交通機関（バス、タクシー）と商店の荷下ろし用業務車両に限定するくらい、思い切った措置を求める。</p>	D	<p>ご意見をいただいた危険箇所については、現在も警察や交通安全協会等と協力して自転車マナー啓発を行っております。今後は基本計画の内容も踏まえ、地域の交通状況に応じた指導を行うとともに、効果的な交通規制を推進します。</p>	<p>第1節基本的な考え方 3地域の実情を踏まえた施策の推進及び連携強化 第3節 道路交通の安全についての対策 2重点施策 (3)道路交通環境の整備 オ効果的な交通規制の推進</p>	3, 10
9	<p>県警は、自動車が左折する際に自転車と交錯し危険であるとして、自転車横断帯を撤去しているが、「自転車は軽車両であり車道を通行の原則に立ち返る」という説明がないので筋が通らない。県警の説明する危険は、左折しようとする自動車に起因するものだ。 国道43号打出交差点の自転車横断帯の撤去については、車が有責とされる事故は減るだろうが、歩道で自転車が人と混在した通行となるため事故の減少はせず、自転車の安全性と利便性は補填されない。 また、巨大横断帯にかかる事案について、有識者・専門家に諮問や相談がされたのかどうか。制度がないならば制度の欠陥がある。 関係機関と協議し合意したとのことだが、議会で議論されるべきであり、ラッシュ時の現場確認、専門家への相談も含め慎重に検討したのか不明だ。</p>	D	<p>自転車横断帯の撤去については、良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進に関する警察庁交通局長通達（平成23年10月25日）により、兵庫県警が進めています。これは、自転車が車道を左端通行する際、横断帯があることにより、直進することができず、左折するように自転車横断帯に入ることとなり、自転車が自動車側の視界から消え、危険が増すことによるものです。また、この通達の中には、「自転車は軽車両であり、車道を通行すること」が原則であると述べられています。 横断歩道で自転車と歩行者の混在する場合には、自転車は押して渡らなければならないことの周知をするなど、自転車マナーの啓発に努めてまいります。 自転車横断帯撤去工事に関しては、自治会を含め関係機関と調整を行い進めてまいりました。今後とも必要な協議を行いながら工事を行ってまいります。</p>	-	-

10	山手幹線4車線化の是非について道路構造から安全性を考察すると、4車線化した場合は右折たまりがなくなり、右折車両と内側車線を直進する車両が同じ車線を走行ことになり双方の安全性が低下し、外側停止線が縮小されるため、2車線で収束するのが優れた選択だ。	D	現在の交通量から、ただちに4車線化に移行することはありませんが、山手幹線は、4車線道路として整備しており、右折可能な交差点においては、右折レーンと直進もしくは左折のレーンを別途に設けることとなります。 また、停止車については、4車線道路として供用開始時に警察と協議のうえ、適宜規制を検討いたします。	-	-
11	国道43号横断歩道の青信号を長くして43号東西の青信号を短くすることを国交省と折衝されることを提言する。	D	いただいた意見について、各関係機関に伝えます。	-	-
12	山手幹線沿道の西宮市、神戸市東灘区には交番があるが芦屋市にはない。 更なる安全・安心施策として山手幹線歩道で既存の防災倉庫周辺に交番の設置をお願いしたい。	D	いただいた意見について、芦屋警察に伝えます。	-	-
13	犯罪と交通違反の抑止のために無人化の「警官の人形（ダミー）」と無線感知による「速度違反警告パネライト」の設置を警察と協議してほしい。	D	警察の人形、速度違反警告パネライトの設置については、現在、設置予定はないと伺っております。	-	-
14	奥池地区において、次の辻まで見通せない道路は駐車禁止にしてください。	D	いただいた意見について、各関係機関に伝えます。	-	-
15	山手幹線を横断する西側陸橋をラポルテ開業前の朝の通勤時間帯に使用できるようにしてほしい。	D	当該陸橋は、ラポルテの管理になっており、通勤時間帯の使用は、防犯上の問題等があるため、対応が難しいと伺っております。 また、東側の陸橋は通勤時間帯でも利用できますので、こちらの利用をお願いします。	-	-