

第 1 1 次多摩市交通安全計画（素案）に関するパブリックコメントの回答

- (1)実施期間 令和3年12月5日(日)～令和4年1月5日(水)
 (2)意見提出件数 8件／4名（内訳：意見箱1名 LOGOフォーム3名）

No.	ご意見	多摩市交通安全対策会議の考え方
1	<p>多摩市内に自転車専用通行帯が整備されたおかげで、自転車での車道通行がとても楽になりました。</p> <p>特に、交差点での自転車停止線が自動車停止線よりも交差点よりの位置になるおかげで、左折する車よりも安全に先に進むことができます。</p> <p>しかしながら、自転車専用通行帯に多くの自動車が駐車しているために何度も右車線変更する必要性があつて手信号を用いてもかなりの危険があり、ストレスでもあります。</p> <p>特に聖蹟桜ヶ丘近辺では何台も何台も駐車されています。</p> <p>道路交通法第20条第2項で定める自転車専用通行帯は駐車が禁止されていますが、遵守されていません。</p> <p>また、聖蹟桜ヶ丘駅前の交差点では横断歩道から数mの位置に停車が目立ちます。道路交通法で停車も禁止されているはずですが、交番の至近にも関わらず全く取り締まられていません。</p> <p>せっかく市が整備してくれた通行帯ですので、きちんと利用できるよう取締をしていただきたいです。</p>	<p>警視庁では、現在も危険性や迷惑性の高い駐停車違反車両に対しては、マイク広報のほか、反則切符告知による駐車取り締まりを幅広く展開しております。</p> <p>川崎街道上の自転車専用通行帯についても、違法な駐車車両については、警視庁と駐車監視員等が協力し合い反則切符告知等による取り締まりを強化し、道路交通環境の醸成に努めていきたいと考えております。</p>
2	<p>第3章における悪質な運転に対する取り締まりという項目は仰る通り非常に重要な課題であり、有難く存じます。しかし、拝見した素案におかれましては、誰が取り締まるのか、取り締まったあるいは通報した市民の安全が守られるのかという点が明確になっていません。その点を明確にして頂きますようお願いいたします。</p> <p>取り締まりの第一目的は被害者を救済し、安心して道路を利用できることにあるべきであり、更生や教育、指導を建前として加害者に構うことがそれを上回るものであってはなりません。その点で、加害者に構う</p>	<p>本計画に定める各種施策は、指導取り締まりの強化のみならず、「第1章 1計画策定の主旨」でもお示ししているとおり、市内における交通事故から市民の生命を守り、安全で快適な移動環境を確保することを目的としています。</p> <p>また、交通取り締まりの目的は道路交通法第一条で定めるとおり、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り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することにあると考えております。</p> <p>今後も引き続き、市民の方の意見、要望等を踏まえつつ、市内の道路</p>

	<p>講習制度や啓発ではなく、直接的に被害者を救済する制度作りと、それを実現可能にする資金(罰金含む)運用を望みます。</p> <p>「加害者が交通ルールを習得すれば安全が守られる」という前提では根拠も不明確なうえ、市民にとって加害者の顔色を窺い怯えなければならない主張であり、被害を受けている市民に対して到底納得させられる主張ではないことを踏まえて頂けますと、より多くの市民の協力を得られるのではないかと存じます。</p> <p>具体的には、違反や暴走を目撃した市民が何をどのように取り締まりに協力できるのか、例えば、手持ちのスマホで撮影するのか、どのように、どの部分を撮影するのが効果的なのか、証拠や証言をどのように提出するのか、それらの点を明確に市民に向けて提言し、警察や役所頼みでない、市民ぐるみで交通安全に協力できる街づくりを進めて下さい。交通安全教育の中でもそれら通報のロールプレイなどを取り入れることもできるでしょう。</p>	<p>交通環境の安全・安心の実現に資する取り締まりを行っていきたいと考えております。</p>
3	<p>交通事故の件数の内訳が何を指しているのか不明確であり、目的を「事故件数を減らす」から「被害件数を減らす」または「被害を救済する件数を増やす」に改めた方が適切ではないでしょうか。もし違反運転を原因として事故が起こった場合も件数にカウントされているならば、その類の事故件数を減らすことを考えるのは被害に遭った市民を置き去りにする態度であり、掲げる目的として不適切になりかねません。死傷者数についても同様です。ご考慮をお願いします。</p>	<p>本計画の目標には、交通事故死者数及び死傷者数について、その目指すべき数値を設定しております。この目標設定は、交通事故による被害者も加害者も出さないという意味でもあります。</p> <p>また、本計画にある交通事故の件数については、警視庁が作成した資料を引用しており、当該資料における交通事故とは人身事故のみを計上しているものとなります。</p>
4	<p>放置自転車バイクが点字ブロックを塞いでいる光景が後を絶たず、私自身も永山駅高架下で放置自転車につまずきそうになりながら歩いていた所別の放置自転車に戻って来た者からじろじろ睨まれたことがありました。その場に居合わせた市民が、喫緊の危険を避けるために放置車両を誰でもどかすことができるよう制度作りと提言をお願いします。</p>	<p>多摩市では「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」及び「多摩市自転車等の放置防止に関する条例」等に基づき、公道にある放置自転車等の撤去を行っています。</p> <p>一方、私有地内にある放置自転車等については、これらの法令が適用されないことから、当該地を管理する方に対応いただくこととなります。</p> <p>いずれにせよ、現状の関連法令においては、どなたでも放置自転車等を撤去することが認められていないこと等から、ご要望の制度作りは極めて難しいものと言わざるを得ないと考えております。</p>

		つきましては、今後とも鉄道事業者等と協力し、撤去業務や啓発活動を通じて、駅周辺の安全安心な移動空間を確保するよう努めて参りますのでご理解下さいますようお願い致します。
5	暴走族、暴走運転に対する取り締まりに関して、仰る通り重要な課題と考えます。引き続きこのような対策を積極的に進めて頂きたいと思致します。	暴走族、暴走運転に対する取り締まりについて引き続き注力して参ります。
6	<p>多摩市内には40km超の歩行者専用道路（自転車歩行者専用道路含）がありますが、今まで多摩市交通安全計画には独立した位置付けがありませんでした。多摩市の刊行物でも、歩線、歩行者専用道路、遊歩道、歩行者道、自転車歩行者専用道路といろいろな名称で呼ばれていることから、道路の中で曖昧なことがわかります。歩行者専用道路（歩行者・自転車共存道路？）を道路として独立した位置付けとし、「多摩市交通安全計画」を作成するように希望します。</p> <p>第2章 交通事故等の状況</p> <p>第10次多摩市交通安全計画では、自転車・歩行者道に関する記述があり、第2章交通事故などの状況には、特に自転車が加害者となる事故事例の増加が述べられています。</p> <p>講じようとした施策の結果を含め、今回の素案では多摩市の自転車、歩行者の事故が記載されておりません。その分析は行われたのでしょうか。交通事故等の傾向について、歩行者専用道と一般的な車道+歩道を区別し記述して下さるとわかりやすいです。</p>	<p>本計画は「交通安全対策基本法」を策定根拠法として定めるものですが、同法では「道路」という文言の定義も定めています。よって、本計画における道路の範囲は、その定義によることとなります。</p> <p>その範囲を要約してご説明すると、</p> <p>①道路法に規定する道路 ②道路運送法に規定する道路 ③一般交通の用に供するその他の場所 となります。</p> <p>ご意見にあった道路名称のうち、「歩行者専用道路」、「自転車歩行者専用道路」については、道路法第四十八条の十三に定められるものになり、法的には本計画での道路の範囲に含まれることとなります。</p> <p>しかし、道路法で定める本市の市道には、歩行者専用道路は存在せず、自転車歩行者専用道路のみが供用開始されている状況ですので、実体とすると、本計画においては、自転車歩行者専用道路のみが含まれることとなります。</p> <p>なお、遊歩道等については、法令によらない定義になるものもあり、刊行物ごとに使い分けられているため、ここでご説明を差し上げることは難しい状況ですが、「歩線」については、前述した「自転車歩行者専用道路」の路線名に付される文言の一部であることから、本市においては、「自転車歩行者専用道路」＝「歩線」という扱いとなると考えます。</p> <p>続けて、交通事故等の状況ですが、以下の通りとなります。</p> <p>(1) 全体の状況について（本計画8Pの下段のグラフ参照） 発生件数及び死傷者数とも長期的には減少傾向にある状況です。</p> <p>(2) 自転車の事故の状況について（本計画7Pの下段のグラフ参照）</p>

第10次多摩市交通安全計画の計画期間である平成28年から令和2年までの5年間の交通事故発生件数全体の平均件数と第9次多摩市交通安全計画の計画期間である平成23年から平成27年までの同値を比較すると、下表のとおりとなります。

第9次計画期間	第10次計画期間	増減値
94.4件	77件	-17.4件

自転車の交通事故の発生件数については、減少していると言える状況だと考えています。

また、第1当事者（過失割合が多い等の当事者）の交通事故発生件数の平均件数で比較すると、下表のとおりとなります。

第9次計画期間	第10次計画期間	増減値
12.2件	11.8件	-0.4件

自転車が加害者となる交通事故の増加は確認できない状況です。

(3) 歩行者の事故について（本計画5Pの中段のグラフ参照）

前述の「(2) 自転車の事故の状況について」と同様の比較を交通事故発生件数全体の平均件数でまとめると下表のとおりとなります。

第9次計画期間	第10次計画期間	増減値
61件	46.6件	-14.4件

また、当事者別でみると、第1当事者の交通事故発生件数の平均件数は下表のとおりとなります。

第9次計画期間	第10次計画期間	増減値
1.4件	1.4件	±0件

最後に第2当事者（過失割合が低い等の当事者）の交通事故発生件数の平均件数は下表のとおりとなります。

第9次計画期間	第10次計画期間	増減値
59.6件	45.2件	-14.4件

歩行者で交通事故の被害に遭われている方は減少しているのではないかと考える状況と考えます。

		<p>なお、交通事故の傾向については、警視庁が作成した統計資料に基づいた分析をしておりますが、当該資料において、歩行者専用道と一般的な車道等を区別した統計はなく、分析自体を行うことが不可能な状況ですので、ご理解くださいますようお願いいたします。</p>
7	<p>交通情勢</p> <p>単に校正ミスだと思われませんが、「※歩行者専用道路には、自転車歩行者専用道路を含む。」とありますが、項目がありません。記載をお願いいたします。多摩市交通安全計画だけではなく、道路法に基づく多摩市独自の条例作成も視野に入れた検討をお願いいたします。</p>	<p>本計画第2章2(1)道路総延長についてですが、本数値については、東京都が作成する「東京都道路現況調書」から引用したものとなります。</p> <p>しかし、当該調書においては、「歩行者専用道路」及び「自転車歩行者専用道路」も算定範囲としているものの、独立した数値として算出していないことに加え、「6」でもご説明したとおり、本市では歩行者専用道路が存在しないことから、記載することは出来ません。</p> <p>一方で、「歩行者専用道路には、自転車歩行者専用道路を含む」という表記については、「自転車歩行者専用道路」も含むということをお伝えしたい趣旨であることから、下記のとおり修正させていただきます。</p> <p>(修正前) ~歩行者専用道路には、自転車歩行者専用道路を含む。 (修正後) ~自転車歩行者専用道路を含む。</p> <p>また、道路法に基づく多摩市独自の条例作成をというご要望についてですが、いただいたご意見だけでは、当該条例で具体的にどのような内容を定めることをご希望されているのか等判断することが出来ません。</p> <p>については、道路法に基づく業務を行う課に、こうしたご意見があったことを情報共有させていただきます。</p>
8	<p>この計画の策定が市において必須（法による義務付けがある）なのか、策定費がいくらなのか分かりませんが、都計画に準じるものとの事であるため、別に策定する必要はないのではないかと感じました。事故の状況は別でも公表していると思いますし、失礼ながら、内容も都計画に準じるだけであって、当たり前の差支えないものと感じます。「都計画に準じます」という方針を示せば人的、経費的、資源的削減ができると思います。</p>	<p>本計画の策定根拠法となる交通安全対策基本法第二十六条では、市町村の交通安全計画は、都道府県の交通安全計画に基づき、作成する事が努力義務として規定されているところです。</p> <p>こうした性質上、本計画の取り組み項目において、都の交通安全計画に重なるものも多い事をご指摘のとおりかと存じます。</p> <p>一方で市道に係る取り組みや本市独自の啓発事業等といった都の交通安全計画にはない取り組みもあることから、本計画の策定に至っておりますので、ご理解くださいますようお願いいたします。</p>