

「第11次小樽市交通安全計画（案）」に対して提出された意見等の概要及び市の考え方等

- | | |
|----------------------|-----|
| 1. 意見等の提出者 | 2人 |
| 2. 意見等の件数 | 36件 |
| 3. 上記2の内計画等の案を修正した件数 | 7件 |
| 4. 意見等の概要及び市の考え方 | |

NO.	ページ等	意見等の概要	市の考え方等
1	全体	多くの市民などに本計画を周知徹底させる必要から、本計画を策定している部署と連絡先(電話番号、メールアドレス)などは表紙あるいは最終頁などに記載すべきである。	御指摘を踏まえ、最終頁に、担当部署等を奥付として記載します。
2	全体	前計画(第10次小樽市交通安全計画)の総括と本計画へのフィードバックが不明瞭であるし、特に前計画の未達成の有無、未達成の理由が未記載である。目次レベルで構成を見直すべきである。今後本計画の評価を実施する予定と聞いているが、本計画にPDCAサイクルによる運営を記述すべきである。	本計画は、国、北海道の交通安全計画に準じて定める市町村計画という位置付けのものであり、本市の交通安全施策の大綱、いわゆる考え方と方向性を記したものであります。これに基づき、各関係機関等が、講ずべき施策を実施し、事後の整理をしていくこととしておりますので、その検証までは記してはおりません。しかし、御指摘のとおり、今後の見直しに当たっては、検証も必要でありますので、この度の計画には反映いたしません、どのように検証していくかについて、今後の課題とさせていただきます。
3	全体	本計画の期間は表紙のみにしか記載されない。本文として明記すべきではないのか。本計画(案)はパブリックコメントを受け、小樽市にて計画が確定すると思うが、その時期は早く令和3年度末と推察される。よって計画期間は令和4年度からとすべきではないのか。令和3年度当初にも本計画を適用するのであれば、計画策定期間がおかしい。	御指摘を踏まえ、基本構想の中で、記載いたします。また、計画の開始年度につきましては、本市の交通安全計画は、国が計画策定後、その内容に従って北海道が策定し、その計画に準じて策定することから、計画開始年度にずれが生じるものでありますので、御理解願います。
4	全体	本計画を受け、一部の細部計画は小樽市交通安全運動推進委員会で推進方針が作られ実行するとの話がある。関連する計画や推進体制の全容を本計画に明記すべきではないのか。	小樽市交通安全運動推進委員会は、市民の交通道徳向上を図り、交通事故を防止するための市民運動を企画推進し、本市を真に明るい交通都市とすることを目的として、本市における交通安全に関係する団体、機関及びその他の団体の代表者で組織され、本市の交通安全運動を推進する団体ではありますが、本計画は、本市の交通安全施策の大綱を記載するものであり、推進委員会の活動内容を記載することはなじまないことから、原案のままいたします。
5	全体	基本構想の当初に『人優先』を掲げているが、横断歩道での歩行者優先、自転車を意識して歩道での歩行者優先程度の事しか記載されていない。幹線ではなく車道と歩道の区別が出来ない生活道路での人優先とは何かを明確にし、計画化すべきである。	本計画は、本市の交通安全施策の大綱であり、計画全体の思想として「人優先」を掲げているものです。具体的な道路形状を想定しているものではありませんが、車道と歩道の区別ができない生活道路での交通事故も懸念されますので、対策会議の関係機関等と情報共有させていただきます。
6	全体	対象としている道路は国道やバス路線などの幹線道路と幹線道路から流入される生活道路とを感じる。基本構想にも示されているように、通学路、生活道路に対する記述を増やすべきである。	本計画では、「生活道路」を「幹線道路から流入する生活道路」に限定して位置付けているものではなく、生活道路の安全確保を重点課題として、通学路を含めて講ずるべき施策を記しているところでありますので、原案のままいたします。
7	全体	安全対策について『あおり運転』に関する記述がない。計画に撲滅施策を記述すべきである。	全国的に、「あおり運転」による重大な事故が発生し、社会的な関心も高まっていること、また、「あおり運転」に対する罰則も設けられていることから、御指摘のとおり、追記いたします。
8	全体	計画に対応した施策の定量的な目標値を設定すべきである。そうでないと計画の進捗確認、評価などができない。	本計画は、国、北海道の交通安全計画に準じて定める市町村計画という位置付けのものであり、本市の交通安全施策の大綱でありますことから、各関係機関が実施する事業を紐付けしてはならず、定量的な目標値を設けることはできないため、原案のままいたしますが、本計画の検証に係る在り方の検討に当たっては、今後の参考とさせていただきます。
9	2	(第1章 計画の基本構想) 「高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していく」とあるが、具体的な行動例を示して欲しい。	進展する先進安全技術などを機会あるごとに周知してまいります。

NO.	ページ等	意見等の概要	市の考え方等
10	2	(第1章 計画の基本構想) 「自動化の推進に当たっては」とあるが、主語が抜けている。何を自動化するのか。	「自動化」は「車両操作の自動化」のことでありますが、御指摘のとおり、曖昧な表現のため、追記いたします。
11	3	(第2章 道路交通安全の安全 (第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し 1 道路交通事故の現状)) 少子高齢化により65歳以上の高齢者の死者数、傷者数が増加傾向にあるのは自明である。他の世代と比べて、人口当たりの死亡・傷者数が本当に多いのか示すべきである。	発生した事故の傷者における高齢者の割合が増加傾向にあり、高齢化率の高い本市にとって懸念となる旨を記載したものでありますので、原案のままとしますが、御意見は今後の参考とさせていただきます。
12	4	(第2章 第1節 2 道路交通を取り巻く状況と展望) 「歩行中及び自転車乗用中の高齢者事故の増加が懸念」とあるが、なぜ高齢者が運転者である場合の事故増加を懸念しないのか。「交通死亡事故の当事者となる可能性が高い高齢者の増加」という記述とも矛盾する。	御指摘の箇所の後段で高齢運転者の増加と道路交通への影響を記載しており、「懸念」を表現しているつもりでございましたが、曖昧な表記でありましたので、「高齢運転者の増加に伴う事故の増加」を懸念していることが明確になるよう修正します。
13	4	(第2章 第1節 2 道路交通を取り巻く状況と展望) 運転免許保有状況が示されているが、男女の保有率を算出すると男性は女性の2倍近い。保有率を下げる議論が必要なら、男性を意識した施策が示されるべき。	施策の方向は、高齢運転者の免許返納の促進であり、保有率を下げるものではありませんので、原案のままいたします。
14	4	(第2章 第1節 3 道路交通安全対策の今後の方向) 「ICT化等の」とあるが、このような表記は一般的でない。ICT活用の加速化などすべきではないか。	「ICT化」は、多くの場面で使用されており、一般的な表記と認識しておりますので、原案のままいたします。
15	6	(第2章 第1節 4 重点課題(1)) 人口減少や少子高齢化の進行が公共交通機関の利用者減少の理由のように読み取れる。車社会への切り替えを行った社会生活に根本理由があるはず。	令和元年5月に策定しました「小樽市地域公共交通網形成計画」において、公共交通機関の利用者が減少傾向にある理由を、「自家用車の普及や人口減少などの影響」としていることから、御指摘を踏まえ、「自家用車の普及」と追記いたします。
16	全体	自家用車の利用状況を制御して(利用状況を少なくして)交通事故発生を削減するという考えはないのか。	国や北海道の計画においても、自家用車の利用を制限するという方向性は見られず、本市においてもそのようなことは考えておりません。
17	6	(第2章 第1節 4 重点課題(1)) 公共交通機関の利用増になると高齢者による事故が削減することをイメージさせる文面である。これは本当なのか。高齢者の自家用車利用頻度を少なくさせること、そのために利用しやすい公共交通の持続性を確保することに分けて議論すべき。	高齢者の運転免許更新が厳しさを増す一方で、本市では、バス等の公共交通機関の利用者が減少し、持続可能な公共交通の在り方が課題となっており、公共交通を利用していた方はもとより、免許返納せざるを得ない高齢者にとっても影響が大きいという趣旨で記載したものでありますので、原案のままいたします。
18	7	(第2章 第1節 4 重点課題(3)) ICTの活用で速度オーバーを抑制できないのか。具体的な検討と実現を期待する。	
19	7	(第2章 第1節 4 重点課題(4)) ICTの活用でシートベルトの全席着用を解決して欲しい。具体的な検討と実現を期待する。	御意見については、対策会議の関係機関等と情報共有させていただきます。
20	9	(第2章 第1節 4 重点課題(6)) 生活道路における安全確保について中心的な役割を果たす人材の育成も重要であると締めくくっているが、小樽市、警察、町内会などが実施すべき事は多々あるのではないかと。特に違法駐車対策と冬期降雪による道路幅員減少対策について。	本計画では、違法駐車対策や冬季の交通安全確保についても記載しておりますので、原案のままいたしますが、御意見については、対策会議の関係機関等と情報共有させていただきます。
21	9	(第2章 第1節 4 重点課題(8)) 「冬季」ではなく「冬期」の方がよいのではないかと。	「冬期」の「期」は「時間の区切り」を表すのに対し、「冬季」の「季」は冬の雪などの季節性や特色のある時間を意味する言葉であることから、「冬季」と「冬期」を使い分けておりますので、原案のままいたします。

NO.	ページ等	意見等の概要	市の考え方等
22	9	(第2章 第1節 4 重点課題(8)) 冬季における歩行空間の確保は基本構想の前段に示される『人優先』の視点から具体的な計画を示すべきである。車社会の象徴として車道確保の除排雪が優先的に行われているのが実態だ。	本計画では、計画全体の思想として「人優先」を掲げており、冬季の講ずべき施策についても、その思想に基づき、方向性を記載しております。御意見については、対策会議の関係機関等と情報共有させていただきます。
23	10	(第2章 第2節 1 道路交通環境の整備) 異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成とあるが、なぜJR小樽駅前広場前の交差点に歩車分離信号を導入しないのか。JR小樽駅前広場再整備計画においても議論されているが、前倒しすべきである。	御意見については、対策会議の関係機関等と情報共有させていただきます。
24	10	(第2章 第2節 1 道路交通環境の整備) 南小樽駅周辺地区を含めたバリアフリー化を推進とあるが、なぜ南小樽駅周辺地区を誇張するのか理由がわからない。バリアフリー化計画の全容をまず示すべきではないのか。	第10次計画策定(平成29年3月)と時を同じく、市として「南小樽駅周辺地区バリアフリー基本構想」を策定し、当該地区を市のバリアフリー化重点地区に設定したことから、「南小樽駅周辺地区を含めた…」と特記しておりましたが、御指摘のとおり、現在においては、当該地区のみを特出しする必要はないことから、「なお、南小樽駅周辺…」を削除いたします。
25	11	(第2章 第2節 1 道路交通環境の整備) 無電柱化については国道5号線沿いの一部区間(小樽駅～花園)にしか計画はない。一般生活道路については議論されていない。基本構想の前段に示される『人優先』に対応して、狭い歩道に存在する電柱類の撤去・移設等を計画すべきではないのか。	本計画では、講じようとする施策の方向性として、「無電柱化の推進」を掲げているものであります。御意見については、対策会議の関係機関等と情報共有させていただきます。
26	11	(第2章 第2節 1 道路交通環境の整備) 交通安全を実現するために街路灯がある。明るさを自動検知して街路灯の点灯・消灯を行っているが、センサー不良により点灯が出来ていない不備は非常に多い。夜間・早朝に定期点検するなどの施策の追加が必要である。	街路灯については、道路管理者のほか町内会で管理している場合もあり、それぞれ適切に管理されていることが前提となっているため、本計画では記載しておりませんが、御意見については、対策会議の関係機関等と情報共有させていただきます。
27	11	(第2章 第2節 1 道路交通環境の整備) 交通安全施設等の戦略的維持管理とあるが、文面から戦略的ではなく計画的がよいのではないのか。	本計画が準用しております北海道の計画においても、「戦略的」という文言を使用していることから、原案のままいたします。
28	11	(第2章 第2節 1 道路交通環境の整備) 人優先の考え方に基づき『歩道橋』のあり方についても見直しが必要と考える。本計画に歩道橋のあり方再検討を追加して欲しい。	
29	11	(第2章 第2節 1 道路交通環境の整備) 施策「ゾーン30」は市民認識が著しく低いと思われる。車両速度の抑制視点で考えると「ゾーン20」などもあってよいのではと考える。一般生活道路に車両速度制限、駐車禁止などを示す交通標識がもっと設置されてもよいのではないのか。	御意見については、対策会議の関係機関等と情報共有させていただきます。
30	12	公共交通であるバスがスムーズに運行できるよう、信号規制を見直すべきではないか。特に本線(中央通～小樽築港駅)においてはバスが信号により停車する頻度は非常に高い。	
31	13	(第2章 第2節 1 道路交通環境の整備(4)) 駐車対策について、違法駐車事案を住民トラブル発生の視点から通報しづらいとか、警察が適切に指導してくれない等の課題は解決していないままである。少なくとも冬期における違法駐車：特に青空駐車の高出などはICTの活用により実現して欲しい。	

NO.	ページ等	意見等の概要	市の考え方等
32	13	(第2章 第2節 1 道路交通環境の整備(4)) 住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする機運の醸成・高揚を図るとあるが、通報しやすいシステムの導入が必要である。違法駐車車両情報、地点、時間情報などをスマホなどから簡単に入力できるシステムの導入を考えるべきではないのか。	御意見については、対策会議の関係機関等と情報共有させていただきます。
33	24	(第2章 第2節 2 交通安全思想の普及徹底(2)キ) 成人に対する飲酒運転撲滅に関する教育計画が非常に甘いと考えられる。自動車保険の更新時などに e-learningによる研修・テストを必須とするなどの強制的な教育の仕組みが必要と考える。	
34	全体	全体的に、実効性があるのか不安に思う。理由は、人の視線に立った計画に思えないからだ。自分自身の経験も含めて、人は安全より利便性を優先して行動しやすいと感じているが、この計画にはその視点が欠如している。教育や啓発、指導で改善しない。小樽全体のモノやヒトの流れをきちんと把握した上で、流れに逆らわず、なるべく利便性を失わないように計画しないと、事故は減らないと考える。	交通事故の防止には、利便性確保の視点も重要なこととは認識しておりますが、理念として、市民一人一人が、交通社会に参加するものとして自覚し、自ら安全で安心な交通社会を築いていこうと意識を持つことが極めて重要なことと考えておりますので、引き続き、教育や啓発等を行ってまいります。御意見については、対策会議の関係機関等と情報共有させていただきます。
35	全体	責任を追及したり監視体制を強化したりするのは逆効果に思う。普段から気を使っている人ほど深刻にとらえ、逆に、普段からルール違反を犯しているものにとっては、一つ二つ罪が増えても同じとか、バレなければ良いとか、そのような感覚になっていると思われ、行動の改善は期待できない。無害な交通弱者への一方的な虐めだと思えます。そうではなく、交通安全対策に協力的な人を優遇する対策を掲げた方が実効性はあると考える。	交通事故の防止において、警察当局による交通違反者への指導取締りは、違反行為に対する一定程度の抑止力につながっており、交通社会の秩序維持に貢献しているものと認識しております。交通ルールを遵守することが前提となっている中、協力的な人を優遇することは困難であります。御意見については、対策会議の関係機関等と情報共有させていただきます。
36	全体	小樽の高齢化は深刻で、もはや後期高齢者も社会で活動しなければ、市民生活が成り立たなくなりつつあると思う。自動車などは、そのような人々の重要な道具であるが、計画では高齢者を不安要素としてみなし、高齢者だけに監視や指導を強化して、なるべく交通から排除しようと思わせるような施策が多いという印象。そうではなく、みんなが協力して、高齢者でも安心して運転できる環境づくりをすることを計画に盛り込んだ方が、現実的だと思う。	現実として、高齢運転者による交通事故が多数発生し、社会的な問題となっており、その対策は、国においても喫緊の課題となっております。高齢者だけではなく、みんなが安心して生活を送れるよう、今後も、関係機関と連携しながら、安全・安心な交通環境の整備に努めてまいります。御意見については、対策会議の関係機関等と情報共有させていただきます。