

第 11 次堺市交通安全計画（案）についての ご意見の要旨と本会議の考え方

	ご意見の要旨	本会議の考え方
○	P.1 計画の基本理念 3「高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築」	
	高齢者と自転車事故について、身体機能の低下を自覚することができるように、指導のもと自転車に乗る機会を作ることが大切だと思います。例えば、65 歳以上の方を対象とした月一回の定期的な自転車散歩を開催するなど。	本計画では、高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築を基本理念としており、高齢になっても安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることのできる社会を構築することをめざすこととしています。 いただきましたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
○	P.3 計画の基本理念 5(2)「先進技術導入への対応」	
	来年から、車のバックカメラの設置が、新車で義務付けられたが、新車以外（中古販売車も含め）、バックカメラを設置するよう勧奨し、補助金制度も導入してはどうか。痛ましい人身事故が必ず減ると思う。	本計画では、先進技術の導入を進めることを基本理念としています。運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる交通事故の未然防止を図るため、衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術を搭載した自動車の普及啓発に、引き続き取り組みます。
○	P.14 第 1 章第 1 節 3(2)「歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上」	
	「また、自転車については～それぞれの対策を講じる必要がある。」の部分について、事故原因を踏まえた対策が必要だと思います。	いただいたご意見を踏まえ、「加害者となる場合もあるため、それぞれの事故原因を踏まえた対策を講じる必要がある。」に変更します。
	自転車について、交通安全や交通ルールに対する意識が低いので、保険加入の義務化やヘルメットの未着用、二人乗り、妨害運転等への罰則を含む条例の制定が必要だと思います。	自転車の交通安全及び交通ルールについては、『堺市自転車のまちづくり条例（平成 26 年 10 月施行）』に基づき、損害賠償保険等の加入、ヘルメット着用促進のほか、警察による交通指導取締りの強化等の総合的な自転車対策を引き続き進めます。 いただきましたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
○	P.16 第 1 章第 1 節 3(6)「地域が一体となった交通安全対策の推進」	
	近隣に保育園があり、保育園前の道の脇はスクールゾーンになっていますが、通り抜け用の裏道として多用されており危険なため、数年前に町内会で話し合いが行われました。該当箇所を一方通行化や進入禁止化とするとともに、近隣	本計画では、地域が一体となった交通安全対策の推進にあたり、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要としています。

<p>住民の生活に支障が出ないように、近隣住民を対象とした除外許可を併せて出す案を警察に持っていきました。しかし、除外許可を出すことが面倒ということで、廃案になりました。</p> <p>安全も大事ですが、近隣住民の生活の方が大事です。除外許可を出していれば、近隣住民の生活にも支障をきたさずに子どもたちの安全が確保できたと思います。</p> <p>安全を確保するためにも、近隣住民の生活を第一にしたうえで、柔軟な対応を取れるようにしてほしいです。</p>	<p>このため、引き続き関係機関と連携し、近隣住民の生活等の様々な点に配慮した柔軟な取組に努めます。</p>
<p>○ P.17 第1章第2節1(1)「生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備」</p>	
<p>通学路の見直しが必要。交通量が多く、抜け道になりやすい道は避けた方が良いと思います。</p> <p>また、通学路での生徒などの痛ましい人身事故が散発されています。ガードレール設置、速度制限、道路幅を広げるなど、可能なあらゆる施策をお願いします。</p>	<p>通学路については、平成27年度に策定した『堺市通学路交通安全プログラム』等に基づき、関係機関と連携した点検等を行い、ハード・ソフトの両面から、必要な対策を進めています。</p>
<p>「生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備」の中に、高齢者や障害者も項目に盛り込んでください。</p>	<p>本計画では、高齢者や障害者の安全・安心な歩行空間の整備について、『堺市移動等円滑化促進方針』に記載のとおり、堺市バリアフリー基本構想の評価・見直しを行う地区において、道路特定事業計画を策定し、道路のバリアフリー化に引き続き努めます。</p>
<p>住宅が急激に増えて通学の子どもの高齢者が利用するすべての歩道が狭くて危険です。人の安全を守るためにも早急に歩道を拡幅してほしいです。</p>	<p>本計画では、生活道路における交通安全対策として、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ることとしています。</p> <p>また、道路管理者においては、歩行者や自転車利用者の安全確保を図るため、歩道の整備等対策を推進します。</p>
<p>「キッズ・ゾーン」の設定について、具体的にどのように設定するのか、教えてほしいです。</p>	<p>キッズ・ゾーンの設定は、『キッズ・ゾーンの設定の推進について（令和元年11月12日内閣府発出通知）』により、「市町村等においては、管轄内の保育所等の周囲半径</p>

		500メートルを原則として、対象の保育所等、道路管理者及び都道府県警察と協議の上、キッズ・ゾーンを設定する。」とされており、本市では令和2年度から関係機関と協議をし設定を進めています。
	エスコートゾーンやバリアフリー化について、具体的にはどのように行うのか、教えてください。	道路のバリアフリー化（エスコートゾーンの設置を含む）については、『堺市移動等円滑化促進方針（令和3年3月策定）』に基づき、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置、バリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、自転車駐車場等の整備を行うこととしています。
	駐輪場に停められない高齢者、障害者用のシニアカーなどはどう停めればいいのか、教えてください。	ハンドル形電動車椅子（シニアカー）については道路交通法上では歩行者と同様の扱いとなっており、施設内で利用可能な場合もあります。なお、駐車場所は、法令等での取り決めはありませんので、ご利用いただく施設にご確認をお願いします。
	放置自転車の撤去について、現状として撤去費用を2倍化するしか方法はないのでしょうか？	放置自転車対策は、原因者負担の適正化だけでなく、広報啓発活動等が重要と考えています。今後とも、より効果的な放置自転車対策を推進します。
○ P.22 第1章第2節1(3)「交通安全施設等整備事業の推進」		
	車優先の道路整備をしているため、歩行者や自転車が後回しになっています。車よりも、人や自転車を優先にする交通安全対策をお願いします。	本計画では、基本理念として「人優先の交通安全思想」を定めており、人優先の考えのもと、安全安心な歩行空間の確保を図ることが、あらゆる施策を推進する際の基本となります。加えて、自転車通行空間の整備等により歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。
○ P.25 第1章第2節1(5)「歩行空間のユニバーサルデザイン化」		
	ユニバーサルデザイン化とは何ですか。具体的に示してください。	本計画におけるユニバーサルデザイン化は、「駅や公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、歩道の段差・傾斜・勾配

		の改善、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を推進し、誰もが安心してスムーズに移動できる歩行空間の整備」としています。
	自転車道を整備して安全に通行できるようにしてください。今は自転車道がない所や、狭く車が迫ってきて危ない箇所があります。また、ブルーの自転車道は、ライン上に駐車する車や交差点直前で途切れるなど、中途半端で危険です。	本市では、『堺市自転車利用環境計画』等に基づき、引き続き安全で快適な自転車通行空間の整備を推進します。 また、自転車利用者の安全確保については、「自転車注意」の路面標示等により、車両ドライバーへの注意喚起をする等に努めます。
○ P. 25 第1章第2節1(7)「自転車通行空間整備」		
	駐輪場の整備を進めてください。駐輪場が不足しており、商業施設の有料駐車場に依存している状況です。	各駅の自転車等集中状況を調査した結果、現時点で本市における駅前自転車等駐車場は、駅全体では充足しているものの、一部の駅前自転車等駐車場では、利用状況に偏りが生じていると認識しています。今後も地域の状況に応じた利用しやすい自転車等駐車場の設置について検討します。
○ P. 28 第1章第2節1(9)「交通需要マネジメントの推進」		
	おでかけ応援制度を充実させてください。例えば、新しく市営バスを運行させる等、生活に密着できる交通網を期待しています。	本計画では、鉄軌道や路線バス、堺市乗合タクシーによる市内移動を支える公共交通網の維持・確保とあわせて、おでかけ応援制度をはじめとした交通施策により、公共交通機関利用の促進を図ることとしています。
○ P. 33 第1章第2節2「交通安全思想の普及徹底」		
	「交通安全思想の普及徹底」について、条件や設備、施設を整えずに繰り返し行っても効果には限界があると思います。	本計画では基本理念として、「交通社会を構成する三要素に係る安全対策（(1)人間に係る安全対策、(2)交通機関に係る安全対策、(3)交通環境に係る安全対策）」を定めており、設備や施設の整備にも取り組むこととしています。引き続き、これらの三要素を踏まえた安全対策の推進に努めます。

○ P. 41 第1章第2節2(3)「交通安全に関する普及啓発活動の推進」		
	「そこで、自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、」の部分について、自転車乗用中の交通事故にも様々な種類があると思います。	いただいたご意見を踏まえ、「～自転車乗用中の様々な交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、～」に変更します。
	ながらスマホについて、標語募集等の具体的な施策を計画案に加えるとよいと思います。	ながらスマホは、近年問題となっていることを認識しています。 このため、関係機関と連携し、ながら行為を行わないよう交通安全意識の向上に努めます。また、いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
○ P. 47 第1章第2節3(1)「運転者教育等の充実」		
	高齢者の免許返納を促して、移動手段を自動車から、ラクーターや公共交通機関の利用を勧めてください。	高齢者が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、運転経歴証明書等の周知や、公共交通サービスの改善を引き続き進めます。
○ P. 78 付属資料(5)自転車の事故		
	自転車事故件数の内訳を知りたいです。自転車事故の内訳を明記することで、様々な事故の原因分析につながると思います。	いただいたご意見を踏まえ、表内に自転車事故件数の内訳を追加記載します。
○ その他		
	道路標識は消えないよう（はっきりと見えるように）点検し、整備してほしい。	道路標識は『大阪府ファシリティマネジメント基本方針』を踏まえ、中長期的視点に立った整備等を推進します。また、道路標識・標示の破損、摩耗等は、効率的かつ適切な維持管理に引き続き努めます。
	道路の通行状況に合わせた信号機の設置をお願いします。堺市立の小中学校の正門前に、信号がないところが多く、信号があっても押しボタン式でないところが多いです。通学路の安全のためにも、押しボタン式の信号機を全校の正門前に設置してほしいです。	交通信号機の設置は、『信号機設置の指針』に基づき検討します。 このため、信号機新設のための条件及び周辺住民の同意を得た箇所について、信号機の設置を含めた道路交通環境の整備に努めます。
	65歳以上の高齢者と18歳未満の子どもの安全確保のために、ヘルメット装着を義務化して「自転車のまち・堺」を全国にアピールしてほしいです。	堺市では、『堺市自転車のまちづくり推進条例（平成26年10月施行）』において、自転車利用者のヘルメット着用は、努力義務と規定しています。今後も、引き続き各

		季交通安全運動等と併せてヘルメット着用促進に努めます。
	最近、中区に中堺警察署が新設されましたが、堺市の各区に警察署を設置することで、地域が一体となった交通安全対策の推進につながると思います。	現在設置済みの堺市内 6 警察署について、地域と連携した交通安全対策の推進を引き続き進めます。 いただいたご意見は、関係機関等と共有します。