

「第10次西宮市交通安全計画」素案に対する  
意見提出手続(パブリックコメント)の結果について

平成 28 年 10 月

土木局 土木総括室 交通安全対策課

「第10次西宮市交通安全計画(素案)」に対するパブリックコメントの結果及び市の考え方について

様式 3 号

平成28年9月9日（金）から平成28年10月11日（火）にかけて実施した意見提出手続（パブリックコメント）について、4名から16件のご意見をいただきました。ご意見の概要とそれに対する市の考え方を公表します。

■提出人数及び意見件数

①提出人数：4名

（年代別・男女別）

年代	男性	女性	合計
60代	1	0	1
70代	2	1	3
計	3	1	4

（居住地域別）

居住地域	本庁	鳴尾	甲東	瓦木	塩瀬	山口	市外	合計
人数	2	1	0	1	0	0	0	4

（提出方法別）

提出方法	郵送	FAX	メール	持参	合計
人数	3	1	0	0	4

②意見件数：16件

（意見項目別）

意見項目	件数
(1) 計画の基本理念について	1
(2) 道路交通事故の現状について	2
(3) 交通安全計画における目標について	1
(4) 生活道路の交通安全対策について	1
(5) 通学路の交通安全対策について	1
(6) 幹線道路の交通安全対策について	2
(7) 交通安全思想の普及徹底について	2
(8) 自転車の交通安全対策について	1
(9) 交通安全計画の実効性について	2
計画全般について	3
その他の意見	
合計	16

（回答分類別）

回答分類	内容	件数
①素案に記載済	意見内容が既に素案に盛り込まれているもの。	3
②意見を反映	意見を反映し、素案を修正するもの。	0
③今後の参考・検討	素案の修正はしないが、今後の参考とするもの。検討していくもの。	12
④対応が困難	対応が困難なもの、市の考え方と方向性が合致しないもの。	1
⑤その他	素案の内容と関係ないもの	0
合計		16

ご意見に対する市の考え方

意見 番号	ご意見の概要	市の考え方	素案 ページ	分類 番号
1. 計画の基本理念について				
1	<p>計画の基本理念に「先端技術の積極的な活用」という項があり、『これまで交通事故を抑制するため、様々な先端技術を活用しているところであるが、今後とも交通安全の確保に資する先端技術や情報発信の機能として積極的に活用していく。』と記述されているが、抽象的で何を指しているのかがよく分からない。西宮市の施策としてICTを活用した具体的な施策としてどの様なことを行ってきたのか、今どのような施策に取り組んでいるのかを併せて記述して、もっと分かりやすい記述にするべきである。この際にもメーカーが行うことと、西宮市ができることを区別して記述すべきである。</p>	<p>計画の基本理念のうち、「先端技術の積極的な活用」の項目については、国や自動車メーカーなどが開発を進めている各種の先端技術について、今後それらの活用に向けた取組みを行うという基本的な考えを記述したものです。</p> <p>ちなみに、西宮市では市道のアンダーパス部にネットワークカメラを設置して冠水状況の監視を行うなど、ICTを活用した交通安全対策を進めてまいりました。</p> <p>なお、今回の計画策定にあたっては、市が主体的に実施する施策について、毎年度当初に予算の裏づけを伴った「交通安全実施計画」を別途策定し、施策の内容を明示することとしております。したがって今後、市において新たな施策を講じる場合は、「交通安全実施計画」の中に盛り込み、実効性を担保するとともに、市民の皆様に周知してまいります。</p>	1	③
2. 道路交通事故の現状について				
2	<p>実行計画の行動、方策、目標値の設定に必要となるため、事故加害者、被害者の年、年代、性別、発生時刻、発生場所、発生要因などの現状分析をもっと具体的に示すこと。</p>	<p>P15(6)に記載のとおり、交通事故のさらなる減少を図るため、交通事故の発生地域、場所、形態、原因等をさらに詳細に分析し、よりきめ細かな対策を実施してまいります。また、分析結果等については可能な限り公表してまいりたいと考えております。</p>	15	①

意見 番号	ご意見の概要	市の考え方	素案 ページ	分類 番号
2. 道路交通事故の現状について（続き）				
3	<p>近年において市域臨海部を中心とした道路における混雑や渋滞が深刻さを増していることが西宮市の道路交通問題の大きな課題であるにもかかわらず、これまでの市政においては大規模な土地の用途変換（酒造会社の倉庫跡地に大型家電量販店などの諸施設が次から次へと立地するなど）を規制し誘導するような都市計画上の土地利用施策を講じてこなかったつけが臨港線周辺における現在の交通渋滞や歩行者、自転車などの交通を脅かす事態を招いているという現状の認識と反省がまったく見られないということである。</p> <p>そのもっとも代表的な例が阪神パーク跡地に立地しているララポート甲子園である。休日、特にバーゲンセール の時期になると、甲子園筋や臨港線は来場する車で溢れ返り、甲子園九番町の信号交差点を通過するのに何度も信号が変わらなければ通過できないのが実情であり、しびれを切らせた車が周辺の住宅地内を迂回しようと、生活道路にまで入って来るといいうしわ寄せが起きている。このため、路線バス（阪神バスの浜甲子園巡回線）も定時運行を確保することが難しく、移動手段を公共交通機関に依存するしかない高齢者などの交通弱者にまでしわ寄せが及んでいる。国土交通省が名神湾岸連絡線の必要性を説明した資料を公表しているが、それによればララポート甲子園周辺の道路における交通事故の発生率が全国平均の2～4倍という高率になっているという。これは、まさに大規模な土地の用途変換に当たって、既存の幹線道路の交通容量を超える新たな交通需要が発生することが事前に予測できたにもかかわらず、何らの対策を講じてこなかったつけであり、現在発生している問題点（自動車交通量の増加）の原因として過去の施策の何が問題であったのかという検証をきちんと行った上で、今回の計画書において今後の対策を練るといのが手順のはずである。そのような視点がこの計画書には欠けている。</p>	<p>ご指摘のとおり、新たな開発等により周辺道路の交通状況が変わる可能性がある場合は、これまでも事業実施時にその影響を考慮した対策を実施してまいりましたが、今後とも、各種法令や大規模集客施設に関する県条例などに基づき、適切な交通安全対策を講じてまいります。</p> <p>なお、ららぽーと甲子園の周辺道路における交通事故発生件数について調査したところ、開業前後の年度において、周辺道路の交通事故件数に顕著な変化は生じておりませんが、ご指摘のとおり周辺道路の死傷事故率が高いことから、今後とも警察と連携し交通安全対策を実施してまいります。</p>	-	③

意見 番号	ご意見の概要	市の考え方	素案 ページ	分類 番号
3. 交通安全計画における目標について				
4	<p>「第1章 道路交通の安全」において交通事故のない西宮市を目指してとして、「平成32年までに死亡事故を4人以下にする」という目標を設定しているが、他方では鉄道の踏切事故はゼロを目指すとしている。これを読んだときの印象は、目標において4人まで死亡してもそれは許容の範囲だと言っているようで、そのような目標の設定の仕方は市民として率直に受け入れがたい。なぜ4人なのか、3人や2人ではいけないのか？目標であるならば、死亡者ゼロを目指すとするべきではないのか。</p>	<p>交通安全計画における目標のうち、道路交通の安全についての目標については、P11に記載のとおり交通事故のない社会を達成することが究極の目標ですが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難です。したがって、前回の第9次計画においても達成できなかった目標値の死亡者数4人以下を今回、改めて具体的な目標値としたものです。</p>	11	④
4. 生活道路における安全確保について				
5	<p>P14では、「幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進する対策などを総合的なまちづくりのなかでいっそう推進する。さらにこうした対策には、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。」とあるが、どのようなまちづくりを市内のどこで行うのかとか、中心的な役割を果たす人材とはどのような人材を指しているのかとか、市が何を意味してこのような標記をしているのかがよくわからない。</p>	<p>ご指摘の「生活道路における安全確保」の項目については、今後の道路交通の安全対策を考える視点の一項目として、講じるべき施策の方向性を記述したものです。 個別の事業や対策については、P22「分野別に取り組む項目」の(1)の中で記述しております。 なお、今回の計画策定にあたっては、市が主体的に実施する施策について、毎年度当初に予算の裏づけを伴った「交通安全実施計画」を別途策定し、施策の内容を明示することとしております。したがって今後、市において新たな施策を講じる場合は、「交通安全実施計画」の中に盛り込み、実効性を担保するとともに、市民の皆様に周知してまいります。</p>	14	①
5. 通学路の交通安全対策について				
6	<p>通学路の交通安全対策として、路肩にカラー舗装を施すという記述があるが、自動車を運転して市内を走っているとどの様な基準で路線の抽出を行っているのかが非常にあいまいでわかりにくい。 有効な施策として機能させるためには、その路線選定基準を明らかにし、その基準を市民に周知しておく必要がある。</p>	<p>路肩のカラー舗装化は、平成24年に発生した亀岡での児童死傷交通事故を受けて、全国的に通学路における緊急安全対策として実施しているものです。本市における路肩カラー舗装化は、原則として小学校の通学路を対象に、道路幅員や歩道の有無などを基準として、学校やPTA、地元自治会のご意見をお聴きしたうえで、実施する箇所を総合的に選定しております。 今後は、その整備方針について市民の皆様に周知してまいります。</p>	22 23	③

意見 番号	ご意見の概要	市の考え方	素案 ページ	分類 番号
6. 幹線道路の交通安全対策について				
7	<p>「幹線道路における交通安全については、死傷事故率や地域の実情を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認したうえで対策に反映する。」とあるが、この表現も非常に抽象的で分かりにくい。この手法をたとえば、臨港線や甲子園筋（そのほかの路線でもよいが）に適用すれば、具体的にどの様な対策を講じようとしているのかを示すべきである。甲子園筋では対策として何ができて、警察には何をしてもらわなければならないかを具体的に示すべきであり、それを示すことができていない計画案では意味がない。</p>	<p>「分野別に取り組む項目」のうち、ご指摘の「幹線道路における交通安全対策の推進」については、広く市内の幹線道路において講じるべき事業や対策を列記したもので、特定の個別路線において適用すべき対策を記述したものではありません。 特に、重大な事故が発生した交差点等については、警察と道路管理者により事故防止現地検討会を実施するなど、これまでも幹線道路の交通事故防止に努めておりますが、今後とも、この項目で記述しているとおり、死傷事故率や地域の実情等を踏まえた区間を優先的に選定し、警察等と連携しながら、集中的な事故防止対策を実施してまいります。</p>	23	③
8	<p>「特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、兵庫県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化、歩道整備、交差点改良、防護柵・区画線の整備、証明の設置等の対策を推進する。」と表明しているが、この手法を臨港線や甲子園筋（そのほかの路線でもよいが）に適用すると、具体的にどの様な対策を行うのかを示すべきである。聞くところによると、警察に対して特に信号機の新設をたどえ県会議員をとおして要望したとしても、予算の関係なのかどうかは分からないが、まず設置は困難だそうである。</p>		24	③
7. 交通安全思想の普及徹底について				
9	<p>○西宮市交通安全推進協議会においては、年間運動方針を決定し、事前に運動期間、運動重点等について広く市民に周知するとともに、兵庫県交通安全対策委員会と相互に連携して、強力で推進する。 ○地域に密着したきめ細かい活動ができる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を推進する。 という記述があるが、非常に総花的で具体的な内容の記述がない。特に、「○○協議会において市民に周知し△△委員会と相互に連携して、強力で推進する。」と記述されているが、私は60年以上西宮市に在住しているが、そのような広報は聞いたことも見たこともなく、ここで示されている団体も誰がメンバーになっていて、どんな活動をしているのかもまったく知らない。だから、どの程度“強力”なのか想像もできない。さらに、地域に密着した活動のできる団体や交通ボランティアも具体的な団体が明記されていないので、どのような団体のことを指しているのかよく分からない。</p>	<p>P36に記載の交通安全推進協議会は、市をはじめとする関係行政機関及び交通安全協会など諸団体が相互に緊密な連携を保ち、総合的かつ効果的な交通安全活動を推進する機関として組織されたものです。 本市では、この推進協議会を中心として、年4回の交通安全運動を実施するなど、交通事故を防止するための市民運動を年間を通じて実施しております。 これらの活動の実施要領やキャンペーン等の情報は、市政ニュースやホームページで市民の皆さまへの広報に努めているほか、推進協議会の要綱や構成員等についてもホームページで公開しております。 なお、地域に密着した活動のできる団体や交通ボランティアとは、青少年愛護協議会やコミュニティ協会、交通指導員会などを指しております。 今後とも、このような活動が市民の皆様に周知できるよう、さらなるPRを行ってまいります。</p>	36	③
10	<p>1. 交通ルールの確認（人は右側、自転車左側通行） 2. 歩き、自転車での「スマホ」の禁止を追加してはどうか</p>	<p>交通ルールの徹底や自転車の正しい乗り方などの周知については、「交通安全に関する普及啓発活動の推進」の項目などで記述しておりますが、今後はホームページへの掲載やキャンペーンなどを実施することにより、広く市民の皆様に周知してまいります。</p>	32～36	①

意見 番号	ご意見の概要	市の考え方	素案 ページ	分類 番号
8. 自転車の交通安全対策について				
11	JR西宮駅、高架下の南北の通路には、自転車・単車は降りて通行することとの標識が設置しているにも関わらず、ほとんどが標識を無視して、乗車したまま通行しています。歩行者が安全に通行できるようにするため、終日は難しいとしても、せめて週2日位で、利用者が多い時間帯だけでも違反者の取締りをして欲しい。また、この通路が汚い。JRか市の管理か分からないが、何とかしてほしい。	JR西宮駅の当該通路は、警察による規制の対象とはなっておりませんが、これまでも自転車は降りて通行するよう注意看板を設置するなどの対策を講じてまいりました。今後も、安全な利用が図られるよう、効果的な対策について引き続き検討してまいります。なお、通路の清掃については、市で引き続き実施してまいります。	36	③
9. 交通安全計画の実効性について				
12	今回の交通安全計画素案には、具体的な計画(実行できれば最高)だけが、対応策とともに記載されていますが、提出年度内に「どこまでを」「どのように」「どの程度の費用」で実現させるかの更なる具体案を提示していただきたい。鉄道の計画公表は従来の実績からも、実現可能性が伺えますが、行政の計画は都市計画でも途中で中止になるなど、計画策定に費やした時間と労力はいったいなんだったのかと不信感にさいなまれます。	今回の計画策定にあたっては、市が主体的に実施する施策については、毎年度当初に予算の裏づけを伴った「交通安全実施計画」を別途策定し、施策の実施主体やスケジュールを明示することにより計画の実効性を担保してまいります。また、各種施策の進捗状況の把握、評価を行い、必要に応じて施策の見直しを行ってまいります。	-	③
13	実行計画の具体策を5W1Hで明確に表示すること。 (いつ、だれが、どこで、どの様になど)			

意見 番号	ご意見の概要	市の考え方	素案 ページ	分類 番号
計画全般について				
14	1. 市民に意見を求める場合には具体的記述が必要 2. 全体的に抽象的記述が多い。	この交通安全計画は、平成28年度から32年度までの5年間に講ずべき陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものであり、様々な主体が実施する施策を総括的に取りまとめたものです。	—	
15	指摘したい問題点やその箇所が多すぎて逐一は指摘はしません が、計画書全体に言えることは、記述が抽象的、総花的で、西宮市と他との役割分担が不明で、文章中には『推進する』、『○○する』といった観念的な表現が多く、交通安全の実現のために具体的にそのような手段を講じようとしているのかが読み手に伝わってきません。公表されている計画書案は”計画書”を作っておくための作文の次元にとどまっていて、現実問題として交通安全にかかわる課題の解決の糸口さえもよく分かりません。 計画書のP12に『西宮市はもとより、国、県の関係行政機関は、市民の理解と協力の下、道路交通安全諸施策を総合的かつ強力に推進する。』と宣言されていますが、市民の理解と強力を得るといえるのであれば、“市民のための計画書”となりうるように内容をもっとブラッシュアップし、広く市民と事業者関係機関各層に周知して、実効ある計画書に仕上げるべきだと思います。	なお、市が主体的に実施する施策については、毎年度当初に予算の裏づけを伴った「交通安全実施計画」を別途策定し、施策の内容を明示することにより計画の実効性を担保してまいります。	12	③
16	計画案に列挙された種々の施策の実際の主体は、自動車メーカーであったり、鉄道事業者であったり、または警察であるという、西宮市以外の企業や組織・機関が主体的に行う施策をあたかも西宮市の施策であるかのように記述している箇所が計画書案にはいたるところに見られる。施策の主体者として自らできることと、西宮市は主体の実施者ではないが市の関わり方がどのような内容なのかを具体的に区別して記述すべきである。たとえば、鉄道事業者の施策に対して、その事業費の〇分の一を市が負担して助成する等。	この計画の実施にあたっては、国、県、市の行政、学校、家庭、職場、企業等、様々な関係機関・団体が、それぞれの特徴を活かしつつ役割分担することとしており、特にどの組織が行うかについては具体的に記載はしていません。 なお、市が主体的に実施する施策については、毎年度当初に予算の裏づけを伴った「交通安全実施計画」を別途策定し、施策の内容を明示することにより計画の実効性を担保してまいります。	—	③