

第二回意見交換会における主な意見と回答（要旨）

【1】物理的デバイス（ハンプ・狭さく・ボラード等）

Q. 市内の多くの自転車ピクトグラムの向きが正面を向いた自転車の姿となっている。

A. 今後市で自転車ピクトグラムを設置する際は説明資料のとおり後方を向いた自転車のピクトグラムで設置する予定である。

Q. ハンプの設置費、維持費はどうか。

A. 設置費は一箇所 200 万円程度と考えている。維持費は、市内で設置箇所がないため、経年劣化の程度を含め今後確認していきたい。

Q. 歩行者安全対策の観点からポストコーンはゴム製ではなく、鋼鉄製にしてほしい。

A. 速度抑制を目的としているため、ポストコーンはゴム製を検討している。鋼鉄製は車両から歩行者を守る効果が高い一方で、歩行者、自転車が接触した際の危険性も考慮すべきと考えている。

Q. うぐいす小路と宮本小路をつなぐ東西通り（市道第 120 号線）について、危険な自転車通行が多い。特に宮本小路との交差点が危険のため、ハンプを設置してほしい。

A. 車椅子による通行も考慮すると、当該交差点でのハンプ設置は難しいと考えている。なお、危険な自転車の通行は課題であると認識しており、ハード対策だけでなくソフト対策として交通安全講習を今後も継続していくほか、道路交通法改正による青切符制度が導入されたこのタイミングで啓発に努めていくことが重要である。

Q. うぐいす小路について、セットバック未了地があるため路端部が直線ではないことや、道路の横断勾配により路端に近づくほど歩きづらいことから、施工案の路側帯内は歩きづらいと考えられる。また、自転車ナビマークを車道中央寄りに設置すると、自転車の後ろを自動車が走行しているとき追い越すことができず相当走行しづらくなりそう。

A. 本道路は、歩行者と自転車が無秩序に通行している状況に対して路側帯と自転車ナビマークの設置により限られた幅員の中で通行位置を明示し改善を図れないかと考えている。ただしご意見のとおり、歩行環境が逆に悪くなるという状況も考慮しなければならないため、再度検討していきたい。なお、自転車を追い越すことができなくなるという点については、自動車が非常に遅い速度で走行しなければならない状況となり通過交通の抑制につながるとも考えている。

Q. うぐいす小路について、

- ・設置されている注意啓発看板の効果は限定的である。
- ・時間規制について、自動車通行が規制されている時間帯に自転車通行が集中していると思われる。その現状に対し何か対策ができないか。
- ・歩行者と自転車が接近して通行していて危険のため、何か対策ができないか
- ・注意啓発として、自転車が歩行者と衝突した危険なイメージを路面ペイント等で示せないか。

A. 幅員が狭い中で、輻輳する歩行者、自転車、自動車に対して、何ができるのかを検討している。自転車の安全走行について、交通安全講習等で継続的に啓発しているものの、啓発対象の拡大に苦慮しているが何ができるかを検討していきたい。

Q. ハンプ実証実験箇所に本設置する場合は、ハンプよりもっと手前で周知するとより効果が高いと考えている。

A. 本設置する際は、「この先段差あり」等の注意喚起を手前に設置する予定である。

Q. 駐車がなかったとしても、デイスービスの自動車を日常的に横づけする家もあるため、ポストコーンを設置する場合は、設置してよいか地先へ確認したほうが良い。

A. 物理的デバイスは、設置予定箇所の地先と調整後、設置予定である。

Q. 稲荷通りのハンプ実証実験を通行した際、対向車のハンプ通行待ちで停止する自動車のせいで見通しが悪く、東西方向を横断する自転車等を確認しづらいタイミングがあった。

A. ハンプ本設置の際は、停止車両による見通し悪化についても対策を検討していきたい。

【2】交通規制（一時停止・信号・時間規制・速度規制等）

Q. ゾーン30が知られていないと考えている。周知を徹底すべき。

A. 交通管理者である警察と共有する。なお、ゾーン30と物理的デバイスを組み合わせた場合、ゾーン30プラスの指定ができる。そのため、指定が実現した際にはゾーン30プラスも含め市でも広く周知していきたいと考えている。

Q. 新たに時間規制をかける場合、必要な沿道住民の同意割合など基準があるのか。

A. 沿道住民の同意を参考にしながら、最終的には交通管理者である警察が時間規制をかけるかどうかを判断する。ただ、警察からは、道路管理者による対策でも効果がない場合に、時間規制は検討すると聞いている。

Q. ゾーン30内で、時速20キロの速度制限にしたほうが良い道路もあると感じている。ゾーン30が時速30キロまでなら出してもよいと解釈している人がいると思う。

A. ゾーン30内に時速30キロの速度制限で危険な道路もあるということを警察へ情報提供する。補足として、ゾーン30とは、車両の速度が時速30キロを超えると歩行者の致死率が急激に高くなることから、時速30キロの速度制限を面的にかけると交通安全対策である。

Q. 宮本小路と五日市街道の交差点において、宮本小路側の車両用信号は歩行者用信号機と比べてワンテンポ遅れて青になる。しかし、自転車が横断しているのを見て、自動車が勘違いし、信号を無視して通行しているところを何度か目撃した。歩車分離信号という補助標識をつけるなど、なにか対策してほしい。

A. 警察に情報共有し、どんな対策ができるか検討したい。

Q. 時間規制は居住者を含めて許可を一年に一度得る必要があるということか。

A. そのとおりである。（※後日警察に確認したところ居住者等の継続的な通行が想定されている車両は三年に一度でよい旨の回答があった）地先住民に新たな負担が発生するため、まずは物理的デバイスでの通過交通抑制に取り組みたい。警察からは、道路管理者による対策でも効果がない場合に、時間規制は検討すると聞いている。

【3】その他

Q. 市道第〇号線ではわかりづらいため、だれが聞いてもわかりやすい道路通称名を設定してほしい。

A. 市で設定してほしいというご意見であるが、市民の申請で通称名を決められる仕組みもあるため、検討してほしい。

Q. 五日市街道から市道第6号線に右折で違法に進入してくる自動車が多い。物理的に右折で進入できないように、五日市街道にボラードを設置する等、中央分離してほしい。

A. 現地確認の上、五日市街道の道路管理者である東京都へご意見を伝える。

Q. 道路への越境樹木のせいで、狭さくのようにになっている道路がある。

A. 越境樹木については、通報やパトロールで把握した越境樹木の管理者へ直接声がけやビラ配布を実施している。また、樹木がのびる時期に市報等で周知している。危険な越境樹木を見かけた場合は、通報いただきたい。

Q. 電動キックボードの危険運転も対策したほうが良いと感じている。

A. 電動キックボードについて、地域交通課と共にどのような安全啓発ができるのか考えていきたい。

Q. 吉祥寺通りは渋滞するため、生活道路を仕方なく通行している。運転者の意見を聞かずに、住民だけの意見を集めると通行しづらくなるだけである。

A. 本事業の目的は対象エリア内に目的のない通過交通を物理的デバイスで抑制することが目的であるため、ご理解いただきたい。

(意見のみ)

- ・長年要望してきた本エリアの交通安全対策について、是非進めてもらいたい。
- ・美大通りの交通について、最大積載量2 t規制の道路にもかかわらず、それを超過する車両の通過交通が多い。通過交通車両を減らすため、物理的デバイスの複数設置が有効だと考えている。通行許可を得ていなかったとしても、警察に取り締まられないだろうと高を括って通行している車両も多いと思う。実際、通行許可証を見える場所に掲示している車両は少ない。物理的デバイスの破損者を特定する目的として、監視カメラを設置し、違法通行車両をけん制してほしい。
- ・稲荷通りの高架下南側交差点で、危険な自転車通行が多い。宮本小路のような背の高いポストコーンが圧迫感あって、速度抑制効果が高いため設置してほしい。暗い時間に

西荻窪から吉祥寺方面に向かう自転車が非常に危険のため、反射板等も検討してほしい。

- ・時間規制違反および制限速度違反が複数見られることから、取り締まり強化を警察に対して働きかけてほしい。