

第11次千葉市交通安全計画（案）に対する意見の概要と市の考え方

NO	ページ	項目	市民からの意見	市の考え方	案の修正
1	2	第1編 道路交通の安全	「2 道路交通の安全についての目標」と「3 道路交通の安全についての対策」の間に、8ページ以降に記載されている、「3 計画の重点事項」を追加し、現3を4としていただきたい。目標を設定し、目標達成のための重点事項を示し、重点事項の具体的な対策は視点と柱である、というようなストーリー性のあるものとするとう分かりやすいと思う。	ご意見を踏まえ、修正します。	あり
2	2		道路交通の安全についての対策で、6つの視点（方向）と8つの柱（施策）を掲げているが、両者の関連性が不明確のように思える。	「6つの視点」による計画づくりを行うとともに、本市の実情に即した具体的な取組みを展開するため、施策の体系を「8つの柱」とし、推進を図ります。	なし
3	3		3ページの冒頭の標題「第1編 道路交通の安全」は不要と思われる。2ページの標題とダブっている。	ご意見を踏まえ、3ページの表題を削除します。同様に、第2編についても、58ページの表題を削除します。	あり
4	8	第1編 第1章 3計画の重点事項 重点項目1：自転車の安全利用対策の強化	リード文に「自転車運転者が歩行者と衝突し」とあるが、車道の車線を減らしてでも自転車専用道を確保したり、広すぎる歩道の一部を自転車専用道に変更したりして歩転分離を進めるのが最良と考える。	自転車走行環境整備は「ちばチャリ・すいすいプラン」に基づき、自転車走行環境ネットワーク形成に向け進めております。整備の際は、路線毎の交通状況や道路構造等を勘案して整備形態を検討しております。	なし
5	9		道路交通法令の的確な運用（交通ルールやマナー遵守の徹底）に向けて、県警への今以上のはたらきかけが必要と考える。	道路交通法令の的確な運用（交通ルールやマナー遵守の徹底）に向けて、今後も千葉市交通安全対策会議の構成員である千葉県警察を含めた関係機関が連携して取り組んでまいります。	なし
6	9		自転車に係る事故の減少が見られない。ルール違反抑止力という点で最も効果的な対策である、自転車を対象とした警察官による交通指導の取締りを是非実施してほしい。		なし
7	9		（PTAで加入していた保険で自転車の事故の賠償について対応することができました。）自転車保険加入については、PTAや保護者会に入って、保険に加入していることが、万一加害者になった場合に救いの手立てになることをもっとアピールすべきと思います。	自転車保険等への加入については、市内の小・中・高等学校、特別支援学校に通う全児童生徒に啓発チラシを配布し、周知に努めてまいりました。引き続き推進してまいります。	なし

第11次千葉市交通安全計画（案）に対する意見の概要と市の考え方

NO	ページ	項目	市民からの意見	市の考え方	案の修正
8	11	第1編 第1章 3計画の重点事項 重点項目2：高齢者の交通安全対策の強化	歩車（歩転）分離や危険運転への対応がもっとも有効と考える。	歩道と車道の分離については、道路の幅員や通行状況などを考慮して、検討してまいります。 自転車走行環境整備は「ちばチャリ・すいすいプラン」に基づき、自転車走行環境ネットワーク形成に向け進めております。 整備の際は、路線毎の交通状況や道路構造等を勘案して整備形態を検討しております。 危険運転への対応については、13ページの重点項目3のとおり、対策を強化してまいります。	なし
9	13	第1編 第1章 3計画の重点事項 重点項目3：悪質・危険な運転者対策の強化	自転車による道交法違反の検挙について、千葉県警に対する強力な働きかけが必要だと考える。	道路交通法令の的確な運用に向けて、今後も千葉市交通安全対策会議の構成員である千葉県警察を含めた関係機関が連携して取り組んでまいります。	なし
10	13		主に若い世代のながらスマホによる自転車運転は非常に目につく。県立私立高校とも連携し、繰り返し厳しく指導するほかないのではないかと思います。自転車交通事故の占める割合が高校生は8割以上となっていることから、高校生自身のためでもある。 千葉市直轄である市立高校を対象に交通指導を実施してみて、県に持ち掛けてみてはどうか。	各高等学校において、自転車に乗る際のルールやマナーについて交通安全教育を実施しております。引き続き安全利用の重要性の周知啓発に努めてまいります。 また、路上での交通指導についても、千葉市交通安全対策会議の構成員である千葉県警察を含めた関係機関が連携して対応策を検討してまいります。	なし
11	13		「ながら運転」だけでなく、「歩きスマホ」も重大事故につながるケースもある。「歩きスマホ」の防止対策のことも取り上げた方がよいのではないかと。	ご指摘の「歩きスマホ」についても、課題と認識しており、「歩きスマホ」の危険性についてさらなる周知啓発に努めてまいります。	なし

第11次千葉市交通安全計画（案）に対する意見の概要と市の考え方

NO	ページ	項目	市民からの意見	市の考え方	案の修正
12			<p>第11次千葉市交通安全計画(案)について、特に「人優先」という意識で計画されている点を支持する。現実的な目標として定めたとは言え「交通事故死者13人以下」について、0と言えないことは非常に残念だ。</p> <p>世の中の風潮や意識は「人優先」になってほしい。交通安全問題の大きな原因の一つに「人優先」の意識の欠如があると考えられる。</p>		なし
13	18 38 41	<p>第1編 第2章 第1節 【第2の視点】歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上</p> <p>第1編 第2章 第2節 【第2の柱】安全運転の確保 【第3の柱】道路交通環境の整備</p>	<p>日頃、「人優先」や「交通弱者優先」といった意識が無いドライバーが多いと感じる。「人優先」ではなく、ドライバー自身の便宜を優先する風潮が強いのが現状だ。</p> <p>社会全体のものと言えるであろう、この「車優先」の意識、人々の思考傾向を変えていくことが、交通安全計画の成功には必要不可欠だ。</p> <p>現状がなぜ人優先の交通社会になっていないのか。なぜ車の便宜が優先されるのか。その理由を考えていくことで、さらに目標に向けて強固なプランになるのではないか。</p>	千葉市交通安全対策会議の構成員である千葉県警察を含めた関係機関が連携して「人優先」の意識の啓発に、努めてまいります。	なし
14			<p>「人優先」の意識を作っていくためには啓発と、取り締まりの格段な強化が必要だ。</p>		なし
15			<p>道路構造の問題や、移動の多くを車に頼る地域性も「車優先」の意識をもたらすと考えられる。これまで車の通行を優先した道を作り過ぎたと思う。その結果、歩行者や地域の安心や安全を多く奪って来たと言える。実質車優先と言える現状から、本当に「人優先」にシフトするためには積極的に車の走行を規制することも必要だ。まちの住みやすさにも繋がるため、思い切って計画を進めて頂きたい。</p>	千葉市交通安全対策会議の構成員である千葉県警察を含めた関係機関が「人優先」の考えの下で、連携して取り組んでまいります。	なし

第11次千葉市交通安全計画（案）に対する意見の概要と市の考え方

NO	ページ	項目	市民からの意見	市の考え方	案の修正
16	18 38 41	第1編 第2章 第1節 【第2の視点】歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上 第1編 第2章 第2節 【第2の柱】安全運転の確保 【第3の柱】道路交通環境の整備	ドライバーに悪意がなくても車が凶器でもあるということに変わりはない。 法やルールがどうであるかではなく、狭い抜け道の危険性や周りの人にどんな思いをさせるのか想像できなくてはいけない。車が凶器になるということ、ドライバーに害意はなくても人に脅威や不快感を与えることがあることをより認識させ、走る道を選ぶことの意味を考えさせなくてはならない。 狭い道でスピードを出させない仕組みも大事である。さらに抜け道通行自体が地域にとって良くないという意識をもっと啓発する必要も感じる。 法的効力は無くても、「生活道路につき地域外車両の通行はご遠慮ください」などの看板や、アナウンスで抜け道通行の認識を改めていくことも必要だ。	遵法意識の向上と安全運転の確保、及び道路交通環境の整備に向け、いただいたご意見は、今後の取組みの参考とさせていただきます。	なし
17	18	第1編 第2章 第1節 【第2の視点】歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上	幼児から高校生に対する心身の発達に応じた段階的な安全教育や、高齢者の身体状況（特性）を踏まえた交通安全教育等については、現実的には学校という単位が活用可能な児童生徒がより効果的と考える。また高齢者は町内会単位が可能かつ有効だろう。	現在、保育園や小・中・高等学校等の各園、各校で交通安全教育を実施しております。また、高齢者には、町内会や老人クラブ等の依頼を受けて交通安全講話を実施しております。引き続き、より効果が出るよう工夫してまいります。	なし
18	22	第1編 第2章 第1節 【第5の視点】交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	「交通事故の発生場所、時間帯、形態、交通流や今後交通事故の発生が懸念される場所の情報等を詳細に分析」について、分析するのみでなく、どこでどういう状況で事故が起こるのかは市民と共有化してもらいたい。	交通事故の発生状況については、千葉県警察のホームページで公表されており、千葉市地域安全課のホームページからもご覧いただけます。今後も周知に努めてまいります。	なし
19	29	第1編 第2章 第2節 【第1の柱】 (3) ②高齢者に対する交通安全教育の推進	「視認性の高い明るい色の服装や反射材の効果について」は、高齢者に限らず全ての歩行者についてその効果を認識していただきたい。	「視認性の高い明るい色の服装や反射材の効果について」は、様々な機会を通して幅広い世代の方に周知啓発に努めてまいります。	なし

第11次千葉市交通安全計画（案）に対する意見の概要と市の考え方

NO	ページ	項目	市民からの意見	市の考え方	案の修正
20	29	第1編 第2章 第2節 【第1の柱】 (4) ①自転車の安全利用に係る広報活動の推進	車道を走っていた自転車が、歩車分離式の信号機で歩行者の青に従い通過するなど、細かい部分で車両としての運転、扱いができず、歩行的な行動をとる自転車をよく見かける。 自転車は(軽)車両と原則的なルールの呼びかけに加え、「車両」としてどうするのか実際の道路に沿った具体的な正しい走り方も示していくべきではないか。	千葉市交通安全対策会議の構成員である千葉県警察を含めた関係機関が連携して、自転車を利用する際のルール、マナーについて周知啓発に努めてまいります。	なし
21	29		頭ではわかっているが、捕まらなければルール違反をしてしまうので、自転車の走行指導をもっとしてほしい。	千葉市交通安全対策会議の構成員である千葉県警察を含めた関係機関が連携して取り組んでまいります。	なし
22	32	第1編 第2章 第2節 【第1の柱】 (4) ⑦全ての年齢層へのヘルメット着用の普及促進	身近にはヘルメットを売っているところがない。機会をつくって、ヘルメットの試着・即売会を開いたらどうか。また、市内の商店に、ヘルメットを積極的に置いてもらうよう、働きかけたり、置いてある店には入口にステッカーを貼るなどして、購入へのハードルを低くすると良いと思う。	全ての年齢層へのヘルメット着用の普及促進に向け、いただいたご意見は、今後の取組みの参考とさせていただきます。	なし
23	33	第1編 第2章 第2節 【第1の柱】	民間のバス会社では、事故につながりかけた録画を編集し、安全教室で市民にみせている。色々な機会を捉えて、活用することを検討してほしい。	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進に向け、いただいたご意見は、今後の取組みの参考とさせていただきます。	なし
24	34	(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	親と子どもへの啓発は、ちらし配布だけでは難しいので、学校行事などで、直接の指導ができないか教育委員会と相談してほしい。	教育委員会をはじめ、関係機関と連携して保護者と子どもへの効果的な啓発について、引き続き推進してまいります。	なし
25	41～ 44		横断歩道を立体的にみせるペイントの仕方があるそうだ。スピード抑制につながるので、千葉市でも活用できないか検討してほしい。	道路交通環境の整備に向け、いただいたご意見は、今後の取組みの参考とさせていただきます。	なし
26	42 43 44	第1編 第2章 第2節 【第3の柱】道路交通環境の整備	(2) 幹線道路における交通安全対策の推進⑤ 道路の改築等による道路交通環境の整備ア 道路改築等に併せた歩道等の整備 (3) 交通安全施設等の整備推進② 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進イ 生活道路におけるハード整備等の交通安全対策の推進 (5) 自転車利用環境の総合的整備① 安全で快適な自転車利用環境の整備 などは、特に推進していただきたい。	道路交通環境の整備に向け、計画に沿って推進してまいります。	なし

第11次千葉市交通安全計画（案）に対する意見の概要と市の考え方

NO	ページ	項目	市民からの意見	市の考え方	案の修正
27	42	第1編 第2章 第2節 【第3の柱】 (1) ④無電柱化の推進	無電柱化については、変圧器（トランス）の設置が必要になると思う。歩道が無い箇所や歩道幅が狭い箇所には設置できない。緊急輸送道路とその歩道幅の関係を調査する必要があると思う。	無電柱化の整備にあたり、変圧器の設置場所が必要不可欠であることから、歩道の有無なども考慮して行ってまいります。	なし
28	44	第1編 第2章 第2節 【第3の柱】 (4) 効果的な交通規制の推進	「① 登下校時間帯におけるきめ細かな交通規制と交通事故抑止に資する交通指導取り締まりの実施」について「乗用車」を「自転車」とする読み替えは可能と考える。	千葉市交通安全対策会議の構成員である千葉県警察を含めた関係機関が連携して取り組んでまいります。	なし
29	45	第1編 第2章 第2節 【第3の柱】 (5) ②自転車等の駐車対策の推進	表題で「駐車」という言葉を使っているが、この本文では「駐輪」という言葉を使ってる。千葉市自転車を活用したまちづくり条例に準拠して「駐車」が適当と思う。	ご意見を踏まえ、修正します。	あり
30	45	第1編 第2章 第2節 【第3の柱】 (7) 災害に備えた道路交通環境の整備	第11次千葉市交通安全計画（案）について、令和元年の台風15号災害では、倒木による電柱の倒壊などで、道路封鎖が多く発生した。その際、電柱等の撤去を伴う道路啓開には、電柱等の設置者（電力事業者、通信事業者等）との共同が必要だった。計画案の【第3の柱】道路交通環境の整備のP45（7）災害に備えた道路交通環境の整備の中で、道路啓開について、電柱等の設置者（電力事業者、通信事業者等）との共同についても記載した方が良いと思う。	ご意見を踏まえ、修正します。	あり
31	51	第1編 第2章 第2節 【第5の柱】 (1) ①一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等	加害者となりうる高校生の通学自転車を重点対象とした交通指導もあわせてお願いしたい。高校の多いエリアでは、通学自転車も地元住民にとっては大きな脅威だ。	千葉市交通安全対策会議の構成員である千葉県警察を含めた関係機関が連携して取り組んでまいります。	なし
32	56	第1編 第2章 第2節 【第8の柱】 (3) 交通事故調査委員会の効果的運用	「交通事故調査委員会」での知見の紹介とそれに基づく具体の施策の概要を本計画（案）に資料として示すことを望む。	交通事故調査委員会の提言に基づいた対策を、関係機関において推進し、より効果的な交通事故防止対策を図ってまいります。また、千葉県警察ホームページで同委員会の実施状況等が公表されており、千葉市地域安全課のホームページからもご覧いただけます。	なし

第11次千葉市交通安全計画（案）に対する意見の概要と市の考え方

NO	ページ	項目	市民からの意見	市の考え方	案の修正
33	59	第2編 第2章 第2節 【第1の柱】踏切道の立体交差化、構造の改良の促進	都市部の鉄道は、高架化が必然かと思う。工事費用等の関係から、すぐの実現は無理としても、近い将来の施策の選択肢の一つとして「鉄道の高架化」という文言を追加してほしい。また「踏切道の構造の改良」という文言を、具体のイメージが湧くようにイラスト等で説明すると分かりやすい。	ご指摘のとおり、鉄道の高架化については、多大な事業費を要するほか、本市が単独で計画できるものではありません。しかし、計画（案）にあるように立体交差化により踏切を除却することは抜本的な対策になりますので、これらを含めた有効な対策を検討してまいります。 また、イラスト等での説明については、今後の参考とさせていただきます。	なし
34	59		踏切道への対策として、立体横断施設（跨線歩道橋）の設置は避けてほしい。高齢者など歩行者への負担、車椅子不可、施設の維持管理費を考えると得策ではない。やむを得ず立体横断施設を設置する場合は、エレベーターの設置と2.5m以上の幅員を確保してほしい。	自動車・歩行者の通行が一定数を超えるなど交通量が多い踏切道に関しては、立体交差化が有効な対策であると認識しております。計画する際にはエレベーターを設置するなど、高齢者や車いす利用者にやさしい構造となるよう配慮してまいります。	なし
35	59	第2編 第2章 第2節 【第2の柱】踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施	千葉市内の踏切に遮断機が整備されていない箇所がまだ存在するということが、であれば、早急に整備してほしい。	市内の踏切道に遮断機が整備されていない箇所はございません。今後新たに踏切道が設置される際には、着実に踏切遮断機の整備を行ってまいります。	なし
36	全般	交通安全の問題に対する声を汲み取ることの重要性	交通安全や道路環境に関してもっと多くの人が気軽に声をあげ、汲み取る仕組みがあるべきだと思う。事故を無くすためには先回りして事故の要因を潰すことは、必要不可欠だ。	関係機関が情報を共有し、連携していくことで交通事故を無くせるよう、努めてまいります。	なし

第11次千葉市交通安全計画（案）に対する意見の概要と市の考え方

NO	ページ	項目	市民からの意見	市の考え方	案の修正
37		その他	<p>電動キックボードへの対応策も積極推進の立場をとる自治体として、ご準備いただくよう切望かつ期待している。</p>	<p>電動キックボードは、道路交通法に則り、安全に利用することが求められます。</p> <p>電動キックボードについての直接の記述はありませんが、第2章第2節【第1の柱】に基づいて情報提供を推進し、安全利用について普及啓発に努めてまいります。</p> <p>なお、現在実施しているシェアリングサービス方式による電動キックボードの実証実験においては、利用前に運転免許証の確認、交通ルールのテストを行うなどの安全対策を講じており、今後、実証実験結果の検証を通して、本格的に導入するかどうか判断してまいります。</p>	なし
38		その他	<p>季節別の交通事故発生件数はどうなっているか。私の実感では、4月10日頃が最も道路横断に危険を感じ、この時期を過ぎれば、交通事故に巻き込まれる危険度はぐっと少なくなる。秋口も交通事故の発生は多いように見受けられるが、春先の危険率が最も甚だしいように思えてならない。</p>	<p>いただいたご意見は、今後の取組みの参考とさせていただきます。</p>	なし