

1 西東京市交通安全計画(案)及び概要版について

委員意見	回答
<p>第2部分野別施策 第1章 1 道路の整備</p> <p>「・・・車いすでもすれ違うことができる2m以上の幅員確保や」を削除した理由は、なぜですか。</p> <p>「東京都福祉のまちづくり条例」には記載されているものの、具体的な表記の方が「・・・交通安全計画(案)」として相応しいものと考えます。</p>	<p>道路の状況によっては、2メートル以上の歩道幅員の確保が難しい場合も考えられます。</p> <p>素案の説明内容では、すべての道路について必ず歩道の有効幅員は、2メートル以上確保しなければいけないとの誤認識を与える可能性があるため、「東京都福祉のまちづくり条例を踏まえた有効幅員を確保するとともに」と変更しました。</p> <p>市としては、東京都福祉のまちづくり条例では、歩道の有効幅員等について規定があるため、新設道路歩道の幅員は、原則として2メートル以上とし、安心して通行できる歩行空間を検討します。</p>
<p>第2部分野別施策 第5章 公共交通の安全確保</p> <p>(3) 踏切道の安全を図るための措置</p> <p>「東伏見4号踏切」の「拡幅要求運動を提起している立場での意見です。(素案)で《参考》としている■市内の踏切の対策箇所、の表の「出典」としているのは「東京都踏切対策基本方針資料」であり、(案)では「国土交通省資料」となっています。</p> <p>すなわち、西東京市としての対策の「必要度」の表記がありません。とりわけ「東伏見4号踏切」は「市道114号線」にかかる踏切です。「・・・交通安全対策会議」の立場を含め、市の判断表記も必要と考えます。</p>	<p>市では、踏切の安全対策を検討する際に、国土交通省の踏切カルテや東京都踏切対策基本方針を判断基準の1つとしています。本計画には参考として踏切カルテの一覧を掲載しています。</p>
<p>第2部 分野別施策</p> <p>日常、自転車を利用する者には、必要であり急務なことと思料するが、計画の幹線道路に限らず、一般道(市道)への対応(自転車通行空間)こそ必須と観察できる。</p>	<p>現在の限られた道路幅員の中で、歩行者、自転車、自動車の交通を踏まえ、安全で円滑な通行空間を確保することを目指します。</p> <p>幹線道路以外の市道については、自転車通行空間の確保が難しい狭い幅員の道路もあることから交通量などの現地の状況も考慮し、路面標示、注意喚起看板の設置等の対策を行い、安全確保を進めます。</p>
<p>概要版 3 自転車安全利用の推進</p> <p>道路の横断・左折・右折時の一時停止の徹底を図るべき</p> <p>殊に8時45分～9時前後は、保育園へ急行か路地から飛出しが多い。</p>	<p>市では、交通安全の一環として自転車利用者への啓発活動を行っております。引き続き、幅広い年齢層に対して自転車の安全利用に関する啓発活動に努めてまいります。</p>

2 その他

委員意見	回答
<p>第2部分野別施策 第1章 6 その他 (2)道路の植栽の適正管理</p> <p>道路の植栽の適正管理につき、どの部署で、どの様な方法で行われているのでありますか。</p> <p>民地の植込みの歩道区分へのはみ出しや、カーブミラーの視界の妨げの場面に気付くことができました。</p>	<p>道路の植栽については、道路の管理区分により東京都または、西東京市の道路管理者が管理しております。</p> <p>民地の植込みが歩道へのはみ出している場合は、道路管理者から植込み所有者に対し、適切に管理していただくように、お願いしています。</p>
<p>今回 自転車のナビマークも、道路の側道部分に表示することになるが、そもそも側道の告知を徹底すべきと考える。</p> <p>現状 側道表示のある道路は多くみられるが、表示された意味を正確に理解している市民は皆無で、歩道との区別の出来ない人も多い。</p>	<p>道路標示の意味等の周知についても、交通安全意識啓発として取り組んでまいります。</p>