

第一回意見交換会における主な意見と回答（要旨）

【1】事業概要・エリア選定

Q. 生活道路の交通安全対策事業は全市的な事業なのか。

A. 交通安全対策は必要性のあるエリア・箇所に対して継続的に取り組むべきものである。今回の試行実施を踏まえ、進め方等を振り返った上で他のエリアへも展開していきたいと考えている。

Q. なぜこのエリアを対象に選んだのか。事故が多いエリアなのか。

A. 事故件数の多さや交通体系の状況などから抽出している。本エリアについては事故件数が特別多いわけではないが、南北の通過交通が多いエリアと認識しており、試行実施エリアとして抽出した。

Q. 吉祥寺東町三丁目と四丁目の境の道路（市道第4号線）が抜け道として利用されている。対策候補に入れてほしい。

A. データや現地踏査では把握できていない道路であった。参考にさせていただく。

Q. 市道第143号線がなぜ対策候補となっているのか。以前はこの道路に時間規制が入っていた。

A. 美大通りに対策を施すことで市道第143号線に車が流れる可能性があると考えたため、対策候補路線として挙げている。

Q. うぐいす小路の現状と対策についてどのように考えているか。

A. 人にやさしいみちづくり事業（平成13年～平成20年実施）により、交通量は2,200台/日から550台/日まで減少している。抽出段階では特出すべき課題がなかったため対策候補に挙げていなかったが、今回ご意見をいただいたため現地確認を行い、どのような対策ができるか検討していく。

【2】物理的デバイス（ハンプ・狭さく・ボラード等）

Q. 注意啓発看板の設置の効果が限定的であるため、物理的デバイスの設置を進めてほしい。

A. 注意啓発看板は設置しやすいが効果が限定的であるため、ハンプや狭さく等の物理的デバイスの導入を検討していきたい。

Q. 美大通りにおける2トン以上の大型貨物の進入が問題である。毎朝宅配事業者の通行が常態化しており、大型貨物抑止のため美大通りに狭さくを設置してほしい。

A. ハンプや狭さく等の物理的デバイスの導入を検討していきたい。また、対策の一つとして、警視庁の所轄となるが、通学時間帯の車両時間規制の導入も考えられる。ただし、その時間帯に車を利用する住民の方もいらっしゃるため、関係者の皆様のご意向を踏まえて導入可否が判断されると思われる。

Q. ハンプの導入に反対する。自宅付近の道路の段差数ミリで振動・騒音がひどかった。

A. 工事の継ぎ目の段差で振動・騒音が発生することは認識しており、ハンプへの懸念も理解している。速度抑制については地元のご意向を確認しながら狭さくの活用を含め検討していく。なお、狭さくについては一般的に3mとされているが、沿道の合意が得られた場合には2.5mまで狭くできる場合もあるとして検討していきたい。

Q. ハンプを導入すべきである。アメリカやイギリスではハンプが当たり前であり、効果があるのであれば導入を進めてほしい。

A. 家の前への設置については心配の声もあると思うが、設置できるのであれば進めていきたい。地先の意向を確認しながら取り組む。

Q. 狭さく・ボラードの効果はどの程度あるのか。

A. 宮本小路では整備前3,600台/日が整備後2,100台/日（直近調査）と台数が減少しており、速度も37.6km/h→30km/hに低下するなど効果が出ている。

Q. 実証実験はハンプのみなのか。

A. 狭さくは宮本小路等で設置済みで効果の検証もできている。ハンプは技術基準に沿ったものをまだ設置していないため、今回の実証実験はハンプを対象に考えている。

Q. 長い路線においてハンプが1か所だけでは効果が薄いのではないか。複数のハンプを設置して効果を検証してはどうか。

A. 他の自治体の事例でも複数ハンプの設置により効果が高まることが示されており、いくつか設置できればと考えている。ただし、他の自治体と比べて道路幅員が狭く、沿道駐車場が点在するため設置場所が限られる。地先の意向を確認しながら取り組む。

Q. そよかぜ緑地と今回のマンション建設を組み合わせるとスラロームも設置できるのではないか。

A. スラロームの設置を含め、どのような速度抑制対策が可能か検討していきたい。

Q. 宮本小路の西側の道路で時間規制中にバリケードを設置して進入防止をしている。そのような対策は可能か。

A. バリケードの設置は地元の方との協力が必要である。必要に応じて、相談の機会を設けていきたい。

【3】交通規制（一時停止・信号・時間規制・速度規制等）

Q. 三中通りと本宿小通りの交差点に一時停止を導入してほしい。子供・自転車の飛び出しが多いのは三中通りや本宿小通りからであるため、美大通り側の車両を停めることで事故リスクが減ると考える。

A. 交通管理者である警察の考えとしては、優先道路を明確化するため優先道路側には一時停止を設けないという方針と聞いており、新たな導入については慎重な見解であった。ただ、全方向の一時停止は市内にも存在しており、本地域の特性を踏まえて追加可能かどうか警察に相談したい。

Q. 美大通りと女子大通りの交差点に東西方向の歩行者用信号がない。

A. 過去にも同様のご意見をいただき、警察に伝えている。設置されるかは不明だが、検討していると聞いている。

Q. 稲荷通りと本宿小通りの交差点では停止線で止まらず進入してから左右確認しているのが事故の原因ではないか。また、稲荷通りのガード下で今年事故が発生しており、速度を 20km/h にしてほしい。

A. 生活道路では今後 30km/h 規制になっていく方向で、このエリアも一律 30km/h として警察は進めているとのこと。車速を 30km/h 以下に抑えることで重傷事故が減少することは示されているが、現状このエリアで交通事故が発生していることを踏まえ、さらに厳しい速度規制ができるかどうかを警察に相談したい。

Q. 稲荷通りと五日市街道の交差点は信号が遠くから見えるため、青のうちに通り抜けようと加速する車両が多い。

A. 信号の角度を変えて遠くから見づらくする対策もあるため、警察に相談したい。

Q. このエリアは南北に行く幹線道路がないため、生活道路に車が進入してくる。南北に通り抜けられないようにループ状にしてはどうか。

A. 出入りを幹線道路に物理的に限定する対策はある。現在のネットワークや道路状況の中で実現可能性があるか検討したい。

Q. 美大通りから女子大通りへ右折して杉並方面へ向かう車が多いので右折禁止にしてはどうか。また、女子大通りから神明通りを通過して稲荷通りを通行する車両も多いので女子大通りからの左折進入禁止や、宮本小路における五日市街道からの右折禁止も検討してはどうか。

A. 右折禁止等は警察の判断となるため、警察に相談したい。

Q. マンション開発工事に伴い通行止めとなった際、指定迂回路を使わず時間規制道路を
通って女子大通りへ抜ける車が多い。

A. 通行止め時の迂回路については警察の指導対象である。どのような対処ができるか警察
に相談したい。

【4】自転車対策

Q. 資料からは自転車の対策が見えてこない。自転車が絡む事故への対策をどのように考えているか。

A. ハード対策で自転車に関する事故を抑止することは難しいと考えている。道路交通法改正（令和8年4月施行）により自転車への規制が強化されたため、注意啓発やソフト対策を進めていくしかないと考えている。注意啓発看板等を設置して現地での周知も行っていきたい。

Q. 自転車の一時停止違反が多い。特に本宿小通りと交差する南北道路が多い。どのような対策が考えられるか。また、警察と市が協力して自転車ルールの周知を行ってほしい。

A. ハード対策で自転車に関する事故を抑止することは難しいと考えている。道路交通法改正に合わせ、ソフト対策と組み合わせた周知等の対策を検討していきたい。また、関係部署と調整してできることを進めていきたい。

Q. うぐいす小路（宮本小路の西）で自転車と歩行者がばらばらに通行しており非常に危険。特に朝の通勤・通学時間帯。注意啓発看板の設置やペイントはできないか。

A. 実施できる対策を検討していきたい。また、自転車の安全利用講習会を開催して自転車ルールの周知を行っているため、そうした機会を増やしていきたい。

Q. 自転車に対する通行規制（一方通行化など）はできるか。

A. 自転車の一方通行化は一つの選択肢ではあるが、警察の見解として実効性がある対策ではないため導入は難しいとのことである。

Q. 自転車は道路のどこを走ればよいか。アスファルトとL形側溝の境目ががたがたで、端に寄ると逆に危ない。

A. 基本的には左を走行する。アスファルトと側溝の境界は経年劣化で溝ができることがあるため、道路管理課と連携して対応していく。

【5】その他工事・駐車・道路環境など

Q. 美大通り跡地のマンション工事の際、ガードレールを一時的に取り外してコンクリートミキサー車を並べて工事しようとしている。市として反対すべきではないか。

A. 工事等の個別の事案については、警察や関係部署と情報共有しながらどのような対策が考えられるか検討していきたい。

Q. 美大通りでガードレールがない箇所に車が駐車しているため、歩行者が車道に出て通行している。また、ガードレールがない側を歩く生徒もいて危険である。

A. 現地確認を行い、警察や関係部署と情報共有しながらどのような対策が考えられるか検討していきたい。

Q. 東保育園前の道（市道第 153 号線）が狭く、本宿小通りから曲がる際に対向車がいると歩行者が路側帯から出て通行することになり危険である。

A. 現地確認を行い、警察や関係部署と情報共有しながらどのような対策が考えられるか検討していきたい。

Q. 市道第 118 号線の五日市街道寄りの交差点のカーブミラーが標識と重なって見づらい。また、木がかかって見づらくなっている。

A. 道路管理課と連携して対応していく。