

地域ごとのまちづくり計画対話シート

作成日：令和5年（2023年）7月8日

作成者：（課名）市民協働推進課

（氏名）玉田 綾香

1 基本情報

| 項目 | 入力欄 |
|--------------|---|
| まちづくり協議会名 | 宝塚市山本山手地区まちづくり協議会 |
| 地域ごとのまちづくり計画 | 【基本目標】 4.事故がなく、車の渋滞で困ることがないまち |
| | 【具体的な取り組み】 2.道路の安全対策 2 市道3259号の交通事故撲滅対策 3 市道3259号の改善についての協議 |
| 取組内容の関係課 | 道路管理課 防犯交通安全課 |

2 対話の状況

| |
|--|
| <p>(1) 実施概要</p> <p>ア 日時： 令和5年（2023年）7月8日 15：00～17：40 対面形式</p> <p>イ 場所： 山本山手Cokoセンター</p> <p>ウ 出席者： 以下のとおり ＜まちづくり協議会＞ ● ＜関係課＞ 江崎（生活安全室 室長） 阪上（建設室 道路維持管理担当 課長） ＜協働の取組推進担当次長＞ 柳田 ＜市民協働推進課＞ 新城（課長）、岡田（係長）、玉田（一般職員）</p> |
| <p>(2) 確認できたこと</p> <p>市道3259号線の北公園前道路の事故対策について、別添資料を市から配布し、対話を行った。概要は以下のとおり。</p> <p>ア 北公園前道路の事故対策については、令和5年2月に実施した舗装修繕工事以降、事故の発生件数が減少している状況があることから、様子を見ていくこととし、必要があれば改めて協議の場を設けることとなった。</p> <p>イ 事故情報については市としても重要と認識しているが、現状、警察からは公開されているオープンデータ以外に事故情報を得ることはできない状況である。そのため、様々なデータを活用して事故原因の分析ができるAIシステム（民間の損保会社の製品）の活用について市において調査研究を進めており、こうした検討を進めていく中で、引き続き警察とも連携していくことを、市からコミュニティに説明した。なお、今後の対話の場において随時、経過の共有を行うこととなった。</p> <p>ウ コミュニティ出席者から出た「市道3259号線の道路水捌け設計基準」にかかる質問については、後日、関係資料を市からコミュニティに送付することとなった。（7月13日メール送付済み）</p> <p>エ 第4回の対話については、第1回・第2回の対話で協議をした危険箇所10箇所の中から、コミュニティで焦点を絞ったうえで、実施することとなった。</p> |

山本山手コミュニティ 第3回対話

令和5年(2023年)7月8日(土) 15:00~
CoKoセンター



交通事故の発生状況(1)

| 年度 | 件数 |
|------------|----|
| 令和元(2019)年 | 0 |
| 令和2(2020)年 | 3 |
| 令和3(2021)年 | 8 |
| 令和4(2022)年 | 9 |
| 令和5(2023)年 | 3 |

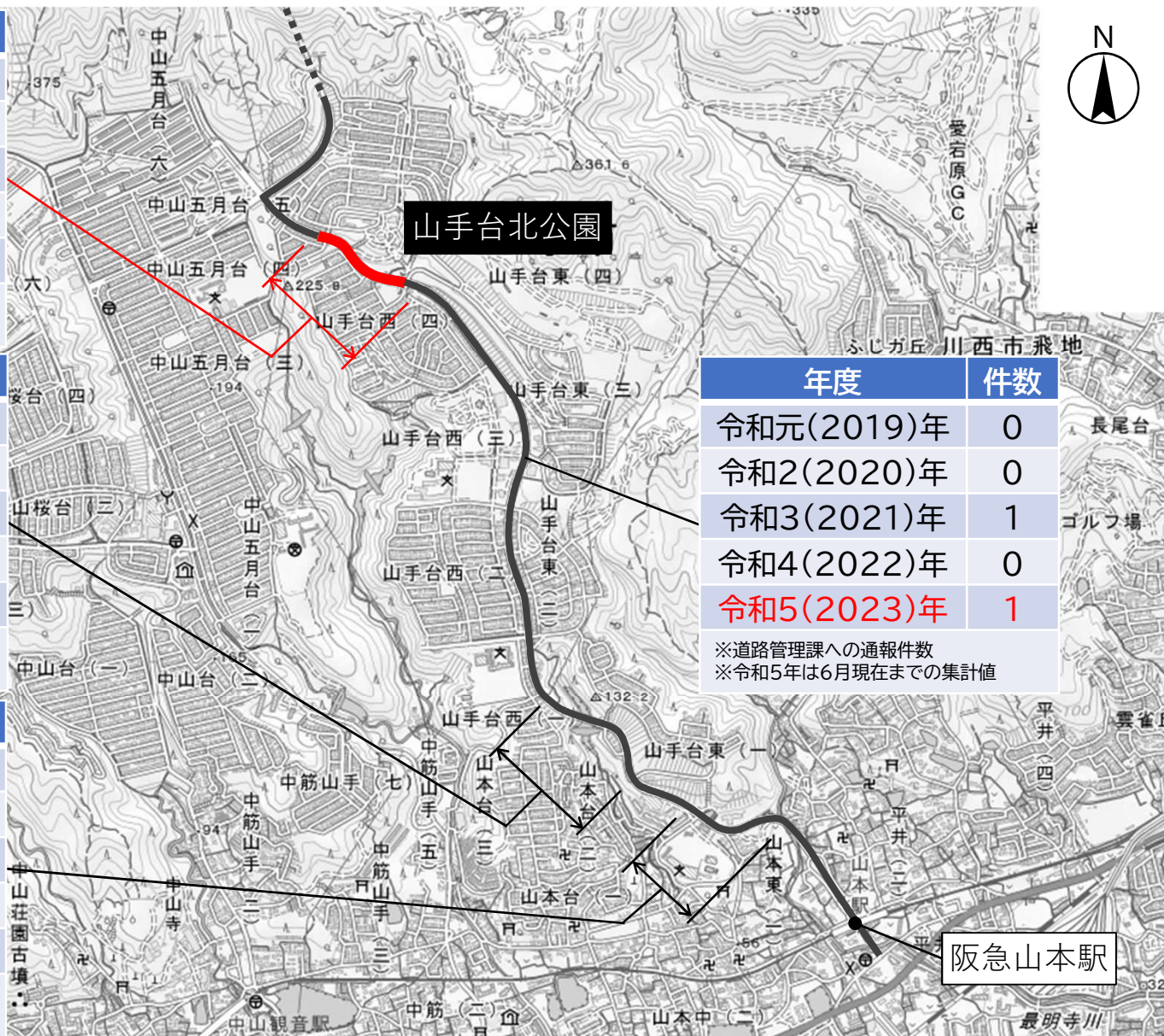
※道路管理課への通報件数
※令和5年は6月現在までの集計値

| 年度 | 件数 |
|------------|----|
| 令和元(2019)年 | 0 |
| 令和2(2020)年 | 1 |
| 令和3(2021)年 | 4 |
| 令和4(2022)年 | 0 |
| 令和5(2023)年 | 0 |

※道路管理課への通報件数
※令和5年は6月現在までの集計値

| 年度 | 件数 |
|------------|----|
| 令和元(2019)年 | 2 |
| 令和2(2020)年 | 0 |
| 令和3(2021)年 | 0 |
| 令和4(2022)年 | 0 |
| 令和5(2023)年 | 0 |

※道路管理課への通報件数
※令和5年は6月現在までの集計値



| 年度 | 件数 |
|------------|----|
| 令和元(2019)年 | 0 |
| 令和2(2020)年 | 0 |
| 令和3(2021)年 | 1 |
| 令和4(2022)年 | 0 |
| 令和5(2023)年 | 1 |

※道路管理課への通報件数
※令和5年は6月現在までの集計値

交通事故の発生状況(2)

①元々は交通事故が少ない区間である。

②最近3カ年で交通事故が急増していた。

③過去2年は雨の季節に事故が発生する傾向で、3月から5月までの間で年間の約半数の事故が発生していた。

| 年度 | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 合計 |
|------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|
| 令和元(2019)年 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 令和2(2020)年 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 令和3(2021)年 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 8 |
| 令和4(2022)年 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 2 | 0 | 9 |
| 令和5(2023)年 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - | - | - | - | 3 |

舗裝修繕工事

④本年は2月に舗裝修繕工事を実施して以降、3月から6月までの間で交通事故は発生していない。

R5.2 舗装修繕工事



滑りにくい舗装 ↓ 滑らかな路面



区画線引き直し ↓



R5.6 防護柵延伸工事

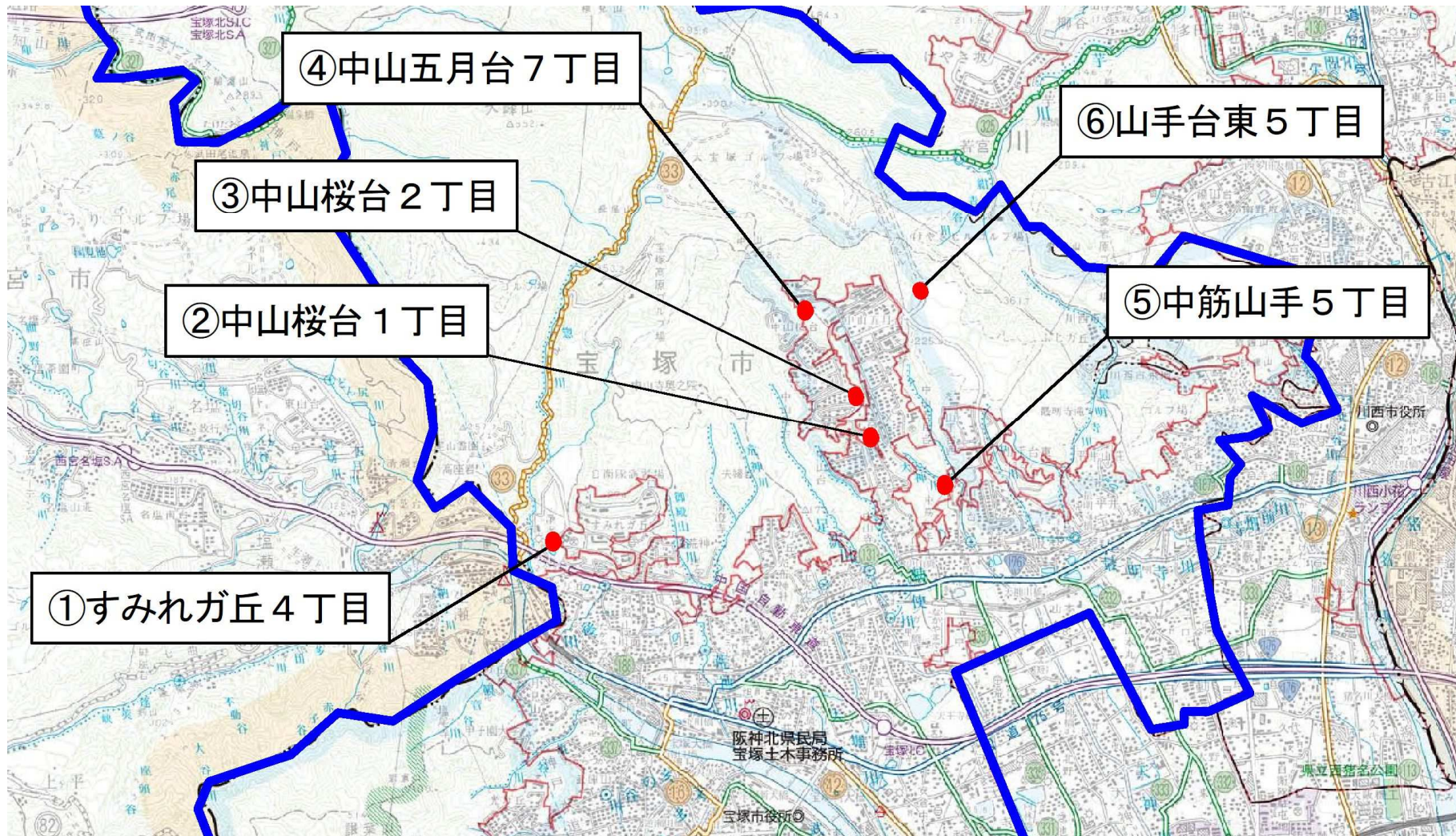


ガードレールを延伸



(参考)カラー舗装(1) 山麓部事例

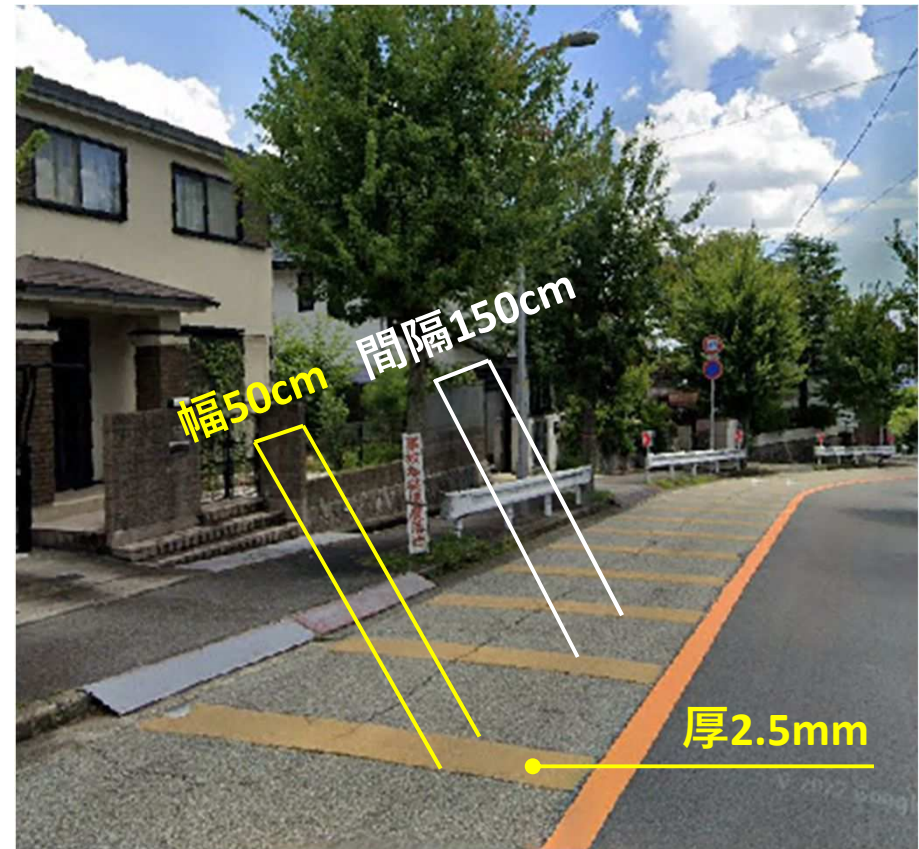
山麓部の坂道・カーブなどに設置



※上記のほか中山五月台地区の2箇所でも検討中

(参考)カラー舗装(2) 寸法事例

中山桜台2丁目の事例



【参考】 時速40km/h、間隔150cmの場合の通過時間 = 0.135秒
// 、間口10m の場合の通過時間 = 0.900秒