

第 11 次磐田市交通安全計画(案) に関するパブリックコメント結果

1 募集期間 令和3年8月20日(金)～令和3年9月21日(火)

2 意見 4件(1名)

| No. | 項目 | 意見内容 | 市の考え方 |
|-----|---|---|---|
| 1 | <p>9 ページ</p> <p>(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備</p> | <p>幅6～7m程度住宅地内の道路で、10年以上前にセンターラインの表示が道路に書かれてしまい、その後、明らかに自動車の走行速度が上がっています。</p> <p>具体的な研究報告は忘れましたが、「同じ道路でもセンターラインがある方が、自動車の走行速度が上がる」との報告を読んだことがあります。まさにこの事例が当てはまります。</p> <p>この道路は通学や買い物など、歩行者もあり、センターラインが引かれてから危険を感じるが多くなりました。この事例は、まさに自動車優先の施策の結果です。安全に関する研究成果などしっかり活かし、危険な状況をぜひ減らしてもらいたいと思います。</p> <p>歩道がしっかり整備された道路、左右の路側帯が十分確保できる幅があり、ある程度以上の距離が続く道路以外の通りはセンターライン標記を消し、十分な路側帯を確保した路側帯標記により、自動車運転者の注意意識を高め、走行速度の低下を図ることが適切と考えます。</p> <p>また、通学路や住宅地域内に侵入する道路などには、バンプなど物理的に走行速度を下げないと走行できない工夫もすべきと思います。(宅配トラックなど走行し難くなりますが、速度を十分に落とせば問題ありません。)</p> | <p>歩行者の安全対策を図るために、「7 ページ 2 歩行者及び自転車の安全確保」に記述のとおり人優先の考えの下、安全安心な歩行空間の確保に努めていきます。</p> <p>ご意見の趣旨については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> |

| | | | |
|---|--|---|---|
| <p>2</p> <p>10 ページ</p> <p>(5) 高齢者等の移動手手段の確保・充実</p> <p>11 ページ</p> <p>(9) 公共交通機関利用の促進</p> | | <p>遠鉄バスが採算性の問題から路線削減している状況、民間企業であるため仕方ないことと受け止めています。</p> <p>一方乗り合いタクシーなど、交通弱者のための施策も有効と感じています。ただ、磐田市でも人口の高齢化は避けられず、乗り合いタクシーでの対応は今後予算的に限界があり、持続性が感じられません。</p> <p>自動走行など新たな技術を活用した移動支援も提案されていますが、まだまだコストが高い、安全性など十分社会のコンセンサスが得られていないなど、普及には時間がかかります。今までとは発想が異なる移動支援策を図っていくことが必要と考えます。</p> <p>移動支援策は地域の交通事業者との競合を避けるなどまだ実現に制約がありますが、限られたエリアでは前期高齢者が後期高齢者の移動支援を行うなど、工夫した取り組みも行われています。前期高齢者の生きがいづくり、社会参加意欲などと結びつけ、支援の在り方を工夫することは十分可能と考えます。</p> | <p>「移動支援策」等の提案ありがとうございます。ご意見の趣旨については、今後の公共交通計画策定の参考とさせていただきます。</p> |
| <p>3</p> <p>13 ページ</p> <p>④ 高校生に対する交通安全教育の推進</p> <p>16 ページ</p> <p>③ 自転車の安全利用の推進</p> | | <p>自転車の走行ルールは、以前より啓蒙が進み、多少改善されていますが、まだまだ右側走行、無灯火走行など多くあります。</p> <p>特に高校生と思われる方の右側走行が多く、歩行者や自動車との交錯、大変危険に感じます。走行している本人は、恐らく違反行為をしているとか、危険な走行をしているという意識はないように感じられます。小学生高学年以上にはしっかりとルールの教育、また取り締まりも行うべきと考えます。</p> | <p>「13 ページ ④ 高校生に対する交通安全教育の推進」に記述のとおり、交通安全教室を一層推進し、交通社会の一員として交通ルールを遵守し責任を持って行動するよう啓発していきます。</p> <p>また、小学生においては、「12 ページ ② 小学生に対する交通安全教育の推進」に記述のとおり、交通安全教室に加えて、教育活動全体を通じて交通安全教育を実施していきます。</p> |

| | | | |
|----------|--|--|---|
| <p>4</p> | <p>18 ページ</p> <p>① 高齢運転者対策の充実</p> <p>19 ページ</p> <p>4 車両の安全性の確保</p> | <p>先日、池袋で発生した高齢者ドライバーによる暴走事故の判決が確定し、高齢者ドライバーの自動車運転の危険性を改めて認識させられます。高齢者の運転を、どこまで認めて、どこで返納をさせるか、磐田のような公共交通機関が充実していない地方都市では、より大きな課題と感じています。</p> <p>一番の問題は、高齢者本人が、「まだ自分は大丈夫」と考え運転を続けていることです。先の事故の事例でも本人は最後まで「ふみ間違いをしていない」と主張しています。また、毎日のように高齢者によるペダルふみ間違いによる事故のニュースが流れ、高齢者の意識を変えさせることの難しさを感じられます。</p> <p>一方、ふみ間違いによる発進抑制装置など、この数年、自動車の安全支援機能が普及し、標準装備されるに至っています。安全支援機能は、使用したことがある人でないと、なかなかそのありがたさを実感できませんし、またその機能によって支援が行われた時、自らの運転操作に危険があることを認識させられます。</p> <p>サポカー補助金など普及のための施策が取り組まれていますが、まだまだ限定的です。安全運転支援機能の効果など、特に高齢者に積極的にアピールしていくことが必要と考えます。</p> <p>ちなみに私は高速道路等でいつも LKA（レーンキープアシスト）という機能を使用しています。これは自分が走行している車線からはみ出しそうになると、警告を鳴らしながら、車線内に車両を戻すよう、ハンドルトルクが発生します。実際使用していると、ちょっとしたわき見や、運転に関係ない操作を短時間行った時など車線からの逸脱を検出し警告が鳴り、助けてもらえます。運転中のどんな行動が危険に結びつくか、これまで意識していなかった自分の操作の中で危険な状態につながるようなことを、安全支援システムが教え</p> | <p>「安全運転支援機能の効果など、特に高齢者に積極的にアピールしていくこと」等についての提案ありがとうございます。</p> <p>ご意見の趣旨については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> |
|----------|--|--|---|

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>てくれます。</p> <p>安全支援システムの限界はありますが、多くの事故の予防に役立つものと考えています。</p> | |
|--|--|---|--|