

# 「みよし市交通安全計画（案）」のパブリックコメント実施結果

## 1 案件名

みよし市交通安全計画（案）

## 2 募集期間

令和3年9月1日（水）から令和3年9月30日（木）まで

## 3 募集方法

電子メール、ファクシミリ、郵便及び直接持参

## 4 募集結果

（1）提出者数：3名

（2）提出意見数：8件

## 5 寄せられた意見とみよし市の考え方

| 番号                      | ご意見の趣旨  | 市の考え方（対応）   |
|-------------------------|---|---|
| <b>道路上の視認性向上の為の取り組み</b> |   |   |
| 1                       | <p>電線を地中化し電柱を減らす。</p> <p>安全性を考えるならば、中心市街地よりも道路幅の狭い地域を優先すべき。</p> <p>SDG s 9 および 11 の強靱なインフラ整備にも繋がるのではないか。</p>  | 御意見としてお聞きしました。  |
| 2                       | <p><b>街路樹の新設廃止、既存街路樹の撤去</b></p> <p>通行者の視界確保による不慮の事故を減らすのみならず、管理作業中の事故等も発生を抑制できる。</p> <p>但し、SDG s 15 の観点から単純な緑地減少は望ましくない為、みよし市として、減少分以上を確保する森林公園などまとまった緑地整備を計画すべき。</p> <p>長期的な持続可能性に乏しく、不自然な街路樹整備を推進するより SDG s 15 に適合する。</p> | 御意見としてお聞きしました。  |
| 3                       | <p><b>危険な広告の禁止</b></p> <p>沿道の通行者の視界を妨げるような広告看板、のぼり旗等の設置を禁止する。</p> <p>商店等の敷地外縁に並べられたのぼり旗は全ての通行者の視界と重なり危険。</p> <p>この点については、みよし市の環境・景観問題としても議論すべき。</p>   | <p>広告看板やのぼり旗等の設置については、屋外広告物法、愛知県屋外広告物条例等の関係法令に基づき、設置されるものと考えています。</p> |

| 安全運転推進の取り組み                       |  |   |
|-----------------------------------|--|---|
| 4                                 | <p><b>模範ドライバーの養成</b></p> <p>市内の事業所や各種団体と連携して、定期的に安全運転講習等の取り組みを行い、率先して模範運転する運転者を市内に増やす。</p> <p>特に、速度順守・一時停止・歩行者優先等、当たり前の運転が出来る市民を増やし、マナーの悪いドライバーには走りづらい街を目指す。</p> <p>トラックや営業車を中心にステッカーやマグネットなどを配布して、みよし市独自の事業所認定制度などを創設する。</p>            | <p>模範ドライバーの養成やみよし市独自の事業所認定制度については、「歩行者保護モデルカー」のステッカーを貼った車両で、「速度遵守」、「ハイビーム活用」、「歩行者優先」の3項目を実践した運転を行うことで、安全運転の牽引役を担い、交通事故防止を図る「歩行者保護モデルカー活動」を豊田警察署及びみよし商工会運輸分科会などの事業所と連携して実施していく旨を本計画11ページの「2 安全運転管理の推進」において位置付けております。</p> |
| 5                                 | <p><b>高齢運転者の減少</b></p> <p>高齢者が運転しなくても暮らせる街にする。</p> <p>必要な施設をコンパクトにまとめた街づくり。</p> <p>さんさんバスの市外乗り入れを拡充、名鉄バスと連携したバスターミナル新設、民間バス、タクシー利用補助の推進など利用者の利便性を高める。</p> <p>市内全域でのイベントと連携したノーマイカーデーなどの企画で、若い世代から公共交通機関利用の経験を積んでもらう。</p> <p>SDG s 11</p> | <p>高齢運転者の減少等については、自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備等に取り組むことを本計画10ページの「(3) 高齢者支援施策の充実」において位置付けております。</p>  |
| 効果的な交通規制の推進 (1) 地域の特性に応じた交通規制について |  |   |
| 6                                 | <p>(意見)</p> <p>歩行者・自転車利用者の多い地域や生活道路でのゾーン30について、その実効性を高めるための実例の1つとして、路面にハンプを設置するということを追記するのはいかがでしょうか。</p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行する自動車の運転者に常に注意を喚起できる。</li> </ul>  | <p>今後の取組の参考とさせていただきます。</p>  |

|                       |   |   |
|-----------------------|---|---|
|                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車が高い速度で通過することを物理的に困難にする。</li> <li>・ランプを走行することで発生する騒音・振動が懸念されるが、国土交通省の外郭団体のウェブサイトによると、ランプがない場合と比較して同等以下であり、問題なし。</li> <li>・国土交通省の技術基準が定められており、また他の地域での導入実績もあることから、付近の住民の同意も得やすいと推測する。</li> </ul>   |   |
| PDCAサイクルについて          |   |   |
| 7                     | <p>PDCAサイクルが回っているのかがわかりません。</p> <p>P:計画、D:実行、C:評価、A:行動</p> <p>立案した前回計画の各項目の諸施策に対して、結果がどうであったか、目標（計画）と実績に対しての評価、要因分析と対策立案、のプロセスが不明瞭な印象を持ちます。</p>   | 次期計画の策定において参考とさせていただきます。                        |
| 各背策に対する具体的な目標（計画）について |   |   |
| 8                     | <p>本計画案の各施策はスローガンの位置づけなのでしょう。</p> <p>目標件数記載がないこと具体的な一例ですが、第1節の道路交通環境の整備、の中の、1（1）道路交通環境の整備のイの中で、右折レーンの設置を推進する。</p> <p>とありますが、何年以内に何件どこを右折レーン設置するのか、具体的なことは記載されておらず、わかりません。</p> <p>また、前回計画にも同様の記載がありますが、その5年間にどこをどれだけ右折レーン化できたのか、実績件数と評価が記載されていません。</p> <p>目標何件中、何件実績で、目標未達なら、なぜ未達したのか、それらへの対策は今後どうするのか、本年度計画に盛り込んでいるのかどうか、そうしたことが計画と実績評価に必要で、今後の実効性ある計画立案につながってゆくものだと思います。</p> | 本計画の各施策については、計画に掲げる2つの目標を達成するための実施内容として考えております。 |

