

#	問8	問2-4	問3-7	問4-4	問5-3	問6-9
2	・社会全体の発展のためには、町内会、自治会及び個人も協力していかなければなりません。 ・意見ばかりで決められない棚上げばかりでは困ります。					
4				・自転車の交通が多く、スピードが高すぎる。		
6	・中央通りに自動制限速度取締装置の設置を要望したらどうですか？	・制限速度+10kmまでは安全速度と思っている				
11	・現在、騒音での迷惑は感じていない。					
14	・今でも松が丘東の信号は渋滞が起こり、所沢行バス停側に渡れない ・横断歩道だけでなく、信号も設置だけでなく、ハンプなども設置し、住民以外のと売り抜け道路にならないよう対策すべきである。					
17	・將軍塚バス停側の横断歩道では、歩行者がいても止まる車はほとんどいない、せめて徐行をお願いしたい ・自転車で坂道を下るとき、曲がり角ではスピードを落とすよう、子どもの時から習慣付けるよう啓蒙を頂きたい。					
18	・ハンプを作ってしまうと、バスに乗っている人の乗り心地が悪かったり、大型の車両が通ると音が出てしまうと思うので、カラー舗装が良いと思います。					
21	・夜間の暴走運転、騒音が目立つ。警察との連携を促進すべき。 ・中央通りとそれ以外の道路(生活)の明確な位置付けと対応方法の選択が必要。	・中央通りはバス通りでもあり、生活道路としての認識がない。 ・生活道路にするなら、全く安全対策はされていない。 ・切り離して考えるか、整備を明確にしないと議論にならない。				
22	・水天宮下のバス停先の横断歩道ですが、左右の車を確認して渡っていても西武園側からの車が渡っている途中、スピードを上げたままくるので、怖い思いをしたことがあります。西武園側がカーブになっていて確認しにくい状況です。今後、交通量が増えると心配です。					
23	・車のスピード抑制を厳重に行う。 ・横断歩道待ちなのに車が停止しない。					
28	・中央通りバイク・自転車の暴走、歩道を子供が自転車で疾走し、ひやりとしたことがあり、気づかなかつたとしたらと考えたら、ゾツとした。 ・家庭での教育も大事と実感した。					
29						・自治会の担当者が大変
30	・1丁目のカーブの手前で「スピード落せ」等の標識をお願いしたい ・水天宮下のバス停でバスを待っている時は不安です					
33	・住民の法令、マナー遵守の意識を高めることも重要(歩行者も含む)					
36	・松が丘の住民はそうじて、マナーはよいと思われれます。 ・駐車違反もそれぞれ気遣い、長時間はほとんど見慣れないと思って過ごしております。					
39	・松が丘は自動二輪通行禁止区域であることをもっと標識などで知らせてほしい					
42	・中央通り沿いに住む者にとって、車の騒音は悩みの種である。 ・車の騒音は速度と強い関係にあり、是非車の低速化を進めてほしい					
43	・騒音対策として、車両の速度制限30km/hを徹底させること					
45	・自治会の最重要課題として取り組むべき⇒全域30km/hを目指すこと					
50	・バイパス開通がいつか？ 対策は開通とすぐ絡む。バイパス開通後は全くこのアンケートは変わるのので「何年後に必ず開通」となったアンケートが大事					・ネズミ取の復活。1と併用し厳しく ・8と併用。「通勤時間帯、質の悪いドライバー」が多いので、強制的にスピードが緩む、金のかからないハンプが良い
52				・安全運転の意識に欠けたドライバーがいる。居住者にも。		・モニターリングシステムが必要
54	・安全・安心の確保ができずして、「松が丘の未来」はありません。住民皆が知恵を出し合って、少しでも住みよいまちにしていきたいものです。					
55	・地方に行くと、県によっては、横断歩道では必ず横断者がいれば止まるのが、徹底している県があるが、この辺りは、ほとんど止まらない。ずい分待つ時がある。何とかしなければと思う。 ・横断歩道でない所を渡る人がいる。(特に年配の人)危ない(將軍塚近くの人、バス停に渡っていく人)					

#	問8	問2-4	問3-7	問4-4	問5-3	問6-9
57	・朝の通勤・通学時の時間帯は車の通行が多くなっており、信号のない箇所の横断は非常に危険となっています。30km制限にした方がよいのでは。(時間制限にするとか、朝と通学の帰り時間帯とか)				・生活道路の位置付けとはならない速度制限であり、競輪場行きバス(秋津〜)がすでに40kmを越えています。そして、年々車が増加しています。特に朝の通学時は多いです。30km道路にして車の通行を減らす。 ・警察の取り締まりを強化する(スピード違反)	
60	・中央通りでのオートバイの騒音は気になります。従来と比較してだいぶ静かにはなりましたがやはり気になります。					
63	・松が丘中央通りは住宅地内の道路なので速度制限30km/hにすべき ・高速で走行する自転車、競走用時は通行禁止にすべき ・事故が起こってからでは遅い。自動二輪車(原付も)には許可証が必要となっている。同じスピードの出せるロードバイクにも許可を課すべき。					
65	・中央通りでもない生活道路をかなりのスピードで走る自転車や自動車が多く困っています。 ・もっと速度制限を表す標識を立てるのはどうでしょうか		・競技用の自転車のスピードが速くて危険			
66	・約9割の車が速度違反である。40km/h走行車は教習車、パトロール車、消防車、少数の一般車です。 ・松が丘住民も3ナンバー大排気量高級外車で中央公園の南の1丁目バス通りから東の区間(地図に点線で表示)で70~80km/hで走行する人がいます。外部の車だけでなく松が丘住民の車の駐車違反、最高速度違反、警察に取り締まりを頻繁に行うよう要請してほしい。 ・振動・騒音対策として住民の車両運行抑制を検討してください。1日10回も運行する人もいます。バス、自転車、徒歩での行動を増やしてほしい、大気汚染対策になります ・緑、黒ナンバー、プロの貨物、バス、タクシーの運転者も60~80km/hで走行する車が多い。西武園競輪場-新秋津駅の西武バスは55~70km/hで走行しています。 ・水天宮下バス停から乗車した西武遊園地発の急行バスが急加速し1丁目の中央通りを82km/hで走行しました。 ・中央通りだけでなくバス通りと続く中央公園以東の福幹線道路にランプ、カラー舗装、オービスを設置してほしい。 ・暴走族、暴走車が走行していたら埼玉県警察の110番通報するように住民に要請してほしい。 松が丘の南部から携帯電話から発信すると警視庁に着信することがあります。		・自転車、原動機付き自転車をおったり幅寄せをする4輪、6輪自動車がある			
67	・中央道路の速度規制は以前は30km(or 20km・・・?)だったはず。いつ、どの理由から40kmにアップしたのか、クリアにすべき。 ・団地のど真ん中の道路に40kmをオーバーして通過する車を規制するにはマナー向上といった緩やかな対策では難しい。ほぼ全域をランプ化する位の強い規制が必要と考えます。					・自動速度取締機の増設 ・中央道路に於ける歩行者(横断者)優先規制の明示化
70	・バス停付近の横断歩道への押しボタン式信号機設置					
73	・中央道路の交通量は早朝、夕方の通勤時間帯に多く、その騒音は受忍限度とされる60dbをはるかに上回っている ・中央交差点付近は西武園方面の傾斜の先にあり、かつ信号があるため、赤信号での停止を避けるため、無意識にスピードが上がる傾向にある。青信号になっても一呼吸おかないと危険である状況。					
74	・住民の安全を図るために、検討を重ねて頂きたい。 ・しかしながら、世の中の常軌を逸した要望をこり押しして、地域(松が丘以外)の齟齬を買わないことを願います。					・自転車通行帯を設けても、古典者は歩道を走行するはず。 産業道路で自転車通行帯を走る自転車見かけず
75	・中央通りは二輪車通行禁止となっているが、表示が分かり難く、実態としてかなりのオートバイ、原チャリの通行があり、有名無実化している。 ・反面、暴走行為を行う二輪車は減少してきており、当初の目的は果たしたように思う。 ・住民の安全を考えるなら、2丁目の中央通りにも信号機の設置を行うべきだ。					

#	問8	問2-4	問3-7	問4-4	問5-3	問6-9
76	安全確保として、水天宮バス停近くの横断歩道場所に補助信号機を設置してほしいです。					
77	1. 早朝および深夜のスピード規制をしてほしい。2. 松が丘中央から2丁目方向のバス通りでカーブの所で、バス・乗用車共スピードを落とさず通行するので対向車は怖く感じます。					
78	昔に比べて車の量が増えている。歩行者がいても停まってはくれない。子どもに信号のない横断歩道は危ないから、子どもだけでは渡らないよう言っている。					
84	松が丘陵橋の側面を利用して、中央通りの通行車両に対して交通安全文言が発進できないか？例えば横断幕を張る等。					松が丘地域内の道路は全てが生活道路であること、周知させる。特に中央道路が生活道路であることがどれほど知られているか？
87						中央通りに信号機を増設する。
91						横断歩道に信号の設置。特にバス停付近。
92	松が丘1丁目は、特に高齢者が多くなってきました。ファミリーマートまでの僅かな道程でも歩道だからとゆっくり散歩気分で歩いていると、後ろから音もなく自転車が脇を通り抜けハッとすることが度々あります。時間帯によっては、反対側のバス停まで渡るのに時間がかかるため、早めに家を出るようにしています。					
94			競輪選手が練習のため、すごいスピードで自転車が走り、とても怖い!!			
96	1. カラー舗装が良いのではないかと思います。2. 信号を増やしてほしい。					
97	○乗車時、将軍塚バス停近くのT字路(坂道)を下って中央通りに出る際、横断歩道付近の街路樹が視界を遮り、安全確認ができない(歩行者にとっても同様のことがある)。交通安全のために、この付近の樹木は取り除くべきだと思う。○将軍塚バス停近くの横断歩道を西方向に過ぎた辺りに長時間駐車する車が多く見かけられる。バスの走行や、車のすれ違い、歩行者にとって安全確認が出来ない等、問題あり。なぜこの辺りに停めるのか理由が知りたい。<追加> 将軍塚バス停近くの横断歩道及び中央通りについての意見。将軍塚バス停(所沢駅行き)へ行くために、中央通りの横断歩道を渡るのだが、特に怖いのはファミリーマートの方からカーブを曲がって来る車との距離感がつかみにくいことだ。カーブから横断歩道までの距離が短いので、車が居ないと思って渡り始めても、車はあっという間に横断歩道に近づいている。特に高齢者は目が悪く、ゆっくり歩行なので渡りきるのも命がけだ。横断歩道を渡ろうとしている意志を明確に示すために、車道へ一歩踏み出しているにもかかわらず、スピードを上げて、あるいはこちらの様子をうかがいながらも停まらずに走り去る。(日本人の心はこんなものかと思うと悲しくなる。)横断歩行者にとっては、信号があればと思う。普通の信号、押しボタン式どちらが歩行者を守るのか等、丁寧に調査検討し、専門家の意見を聞きたい。「松が丘地域の道路はすべて生活道路であり、松が丘中央通りは幹線道路とは位置づけられていません。」となっているにもかかわらず、なぜ、ここまで危険な道路になってしまったのか。通り抜けのための道路ではないはずだと、私は思う。そしてそもそも、なぜ中央通りが作られたのか、そのいきさつ等をもう一度明確に知りたい。	住民の中にも住宅地内の細い道を速度を上げて走る車が多い。うっかり門の外へ出られない。住宅地内は原則、道の中央を徐行すべき。		住民の方に、設置されているカーブミラーの意義を周知させる。		
98	○中央通りの街路樹の下枝を伐採し、視野を良くする。○スピード違反の取り締まりを強化する。					
99	バス停そばの横断歩道手前にハンプを設置し、速度を落とさせないと、その内、人身事故が発生すると思う。(バスに乗ろうと急いでいる時など、特に危ない)					
102			40km/h以上の速度の車が多いように思う。			バスと中央通り以外の道路を30km/hとした上で、スピード抑制の仕組みを設ける。
105	深夜から早朝(午前2:00~4:00)小型バイクの走行音で目が覚める。この時間帯のチラシ配達を禁止してほしい。					
106			抜け道にされている。			
107	安全の確保および振動・騒音対策もそうですが、自転車運転手のスマホをしながら、右側通行、暗くなっても点灯しないを住人が守るよう指導が必要かと。*生活道路だからと、ウインカーを表示しない人をよく見かける…が。					横断歩道でない歩道の植え込みから出てくる。
109			速度制限を超えて走行する車がある。			
110	バスが通過する度に振動がありました。道路の舗装をすれば振動がなくなりましたので、路面の舗装も一緒に徹底してほしいです。					
112	これから自動車の交通量が増えると、自転車との接触事故が増えそうです。自転車は車両との位置づけが明確に定義されてきていますので、自転車が安全に走れる環境を作る必要があると思います。		幹線道路と生活道路の違いが分からなかった。			
114	冬期のカーブミラーのくもり。					



#	問8	問2-4	問3-7	問4-4	問5-3	問6-9
115	松が丘地区内だけでなく、松が丘から所沢駅方面に向かう道路も改善が必要だと思います。川を渡る箇所が勢揃い橋かJAの前しかなく、その先の駅までの道路も交通量が多い割に道が狭いので非常に危険を感じる。また松が丘地区内を暴走する自転車が主に、土、日曜日に増加しており、非常に危険を感じる。			自転車の通行帯がない。レース用自転車が猛スピードで通行する。		バイク乗り入れの取り締まりを実施してもらおう。レース用自転車の猛スピードでの運転を取り締まってもらう。
117					行政の道路である。(県道である)	
123	★ジョギングの方は歩道を走ってほしい。立派な歩道あるのにカーブ曲がった途端、目の前に人間がいるのは危ない。★夜のジョギングでは、必ず目立つ服色、マークをつけてほしい。★ロンドン在住地・ハンブは効果あると感じていました。				今から考え行動しないと後の祭りとなりそう。	中央通りのゴミや雑草は清掃、心がけたい。管理がずさんな所では運転者ドライバーのモラルがさらに下がると思う。
124	バス停に、バスが停車している時、追い越す車があり、横断歩道を渡りかけた老婦人は立ち止まり難を逃れた。バス停の位置、横断歩道の位置を再考しては！この位置関係、事故を引き起こす要因と思われる！					
125	ハンブ等を設置した場合、緊急車の通行、騒音の問題が生じる。速度制限と安全指導が必要と思われる。			歩行者も夜は車道を歩いたりしており、危ない。		
126	自転車通行帯を設け、自転車が車道を安心して走行できるようにし、車道の車線を狭くしてスピードが出しにくいように規制する。					
127	朝7:15頃、夜8時前後、1-16付近で車をふかす様に騒音を立てて走っている。日常的に路上駐車している。美観を損ねるばかりでなく迷惑。					
130	この地域の道路は、6m幅で広く、直線が長い。そのためか通り抜け車が多い。それもスピードを出して。お互いに他地域の通り抜けは止めましょう。			朝夕、バス通りを運転しているが、一時停止しない車が多い。車道をウオーキングしている人がいる。危険である。		
131	道路に面した植え込みをもう少し低くしてもらいたい。競技用(?)自転車が見えない。この場所(悲田処跡バス停近く)で、二度運転中ぶつかりそうになりました。中央公園の横断歩道脇のあじさいの植え込みは花を咲かせる頃、小さな子どもの背丈ほどになり、横断歩道を渡ろうとする子どもが見えない時がある。					
132	横断歩道を渡ろうとして車両が停車しないので、現在の松が丘中央の信号を押しボタン式から定時に信号が変わるように変更する。そうすることにより、車の流れに切れ目が出て、安全に渡れるようになる。					
133	2台目の車を毎日、路上駐車している家がある。自治会の方から注意してほしい。					
138	以前と比べて夜間のバイクの騒音は減ったように思われます。					
140	カーブはお互いの注意が必要だが、見通しの悪いところ、街路樹の枝が視界を遮っていたり、バスに乗り遅れまいと、あわてて横断歩道に入ったりと、あとから考えれば、ほんのちょっと注意すればと思うことも多い。松が丘の住人が運転する車はスピードなど注意するが、営業車の通り抜け車は本当に怖い。また車両の通行量が多くなるとバスの遅延が心配。便数が少なく、高齢になり、自家用車を手放す人も多く、バス利用も若干増えると思うので。			バイク、スポーツ自転車のスピードが怖い。		
142	所沢駅西口再開発をこれ以上進めないこと。これによって一松が丘地区以外の大道路を走行させる仕組みを作れば良い。自然や樹々、土地をなくさないこと。守ること。開発するから人や車、建物、道が増えて危険が増える。所沢駅西口再開発をしない・させないことが一番大事だ！(松が丘地区内もこれ以上自然を壊さないこと！建物を増やさない！)			抜け道として等、通行車がとても増えた。	渋滞や事故が増える可能性は大いにある。バス通り以外の道への走行車が増える可能性有。	横断歩道毎や短距離間で信号をつけてスピードを出させないようにする。(車をひんぱんに赤い信号停止させる信号機を設置)
143						飯能所沢バイパスが東京都へつながるまではあまいけと調整池の間のバイパスは開通すべきではな
146	自分でも車の運転をしますが、見通しの良いところでは50km/hくらい出しているのに、今後は30km/hを目指します。このアンケートにより今後の注意すべき点を気付かされました。					
147	松が丘にはきちんとした歩道があるのに歩行者が車道を歩いていて危ないと感じます。一時停止しないバイク、自転車に、何度かぶつかりそうになったことがあります。					
149	降雪時の処理が遅く、凍結のため、長時間、車を控えた。			中央通りを生活道路と位置づけるのは無理がある。		
152	近所に家の駐車場一台分なのに二台所有し、いつも路上駐車される方(5年位になる)、騒音をまきちらす車を時々乗り回す方等いらっしやるので、迷惑しております。(1丁目)			乱暴な自動車が多い！		
154	利用者への意識改革の徹底が必要だと思います。					
155	少なくとも家の前に歩道がない区域の道路は30km/h制限があるべきだと思います。自分が経験した危険な事は、実際の事故を含めて住民によるものが多いです。住民へのマナー遵守の呼びかけも必要だと思います。					
156	ハンブは振動、高齢者歩行の障害となります。					
160	内環状通り(バス通り)の安全確保対策を望みたい。					
161	街路樹が道路にはみ出ている自転車通行の時、邪魔な中央通りがある。					
162	スムーズ横断歩道やカラー舗装をやって頂くのが良いと思います。					

#	問8	問2-4	問3-7	問4-4	問5-3	問6-9
163	松が丘2丁目から松が丘西の道路に出る時、街路樹でミラーが見えづらい。道路沿いのドウダンツツジの高さが高く、道路に出る時に見えづらい。					
167	バイパス463号延伸は東京都側への接続が不十分なままの開通は望まな					
168				自転車のスピードが速い(競輪選手)。		
169	松が丘中央交差点は、黄色から赤信号に変わろうとすると、逆に車がスピードを上げて通り過ぎようとしています。スピード速度監視カメラ設置や立て看板等の注意喚起が必要と思われます。			松が丘中央交差点で信号無視の車が多い。		
172					行政と自治会の両者が協力して対策していく。	通り抜けの車を規制してほしい。
173	水天宮下のバス停を利用しています。横断歩道はありますが、道がカーブしているため、視界が悪く危険を感じます。横断歩道のある場所に信号を設置してほしいと考えています。					
175	生活の安泰を守るために、走行自動車の騒音防止と振動を防ぐための道路補修を完全に実施すること。					
176				朝、速度オーバーで乱暴な運転の車が中央通りを走り抜けるのを見かけます。	警察に取り締まりを働きかけてください。	
178	春先の積雪では、危険が生じることは充分予想できます。自治会で除雪対策を考えてください。高齢者が多いので、雪かきのため腰を痛め、1年間動けない方を知っています！					
180	車の速度を落とさせるのが一場良いのではないか。					中央通りに自転車通行帯を設け
181	交通違反の取り締まり強化。					
182	1丁目将軍塚バス停付近のT字路で、確認ミラーが両面についていないので、ミラーによる安全確認ができない。					
183	車だけでなく人間も気をつけてほしい。平気で車道を歩く人が多すぎます。子どもを遊ばせている人までいます。				住民だけが利用する道路ではないので、住民の意見だけを提案するのは無理でしょう。	それほど車の量が多くない(バス通りと中央通り以外)。
184	便利になること…とともに、松が丘の閑静さ、子どもや高齢者の安全を守るように…考えていく大切さを実感するものの…具体策はなかなか分からず…でも、パトロールの強化は大切だと思います。					
185	ロードバイク(自転車)が集団でスピードを上げて走っているのを良く見かける。非常に危ない。					
186	生活道路環境を確保するには、①信号をあと4カ所増やす②自転車道路を確保する③並木を減らし視界を良くする ことが必要だと思います。			自転車危険。		並木が大きくなり視界を悪くしている。半分以上の数にすべき。
187				競輪選手のような恰好をした人の乗った自転車が高速で通行する。	事前に対策(案)を検討、立案しておき、飯能所沢線開通後、実際に車両通行量の増加をデータで確認した上で、市、警察などに車両通行量の増加データ、対策を提示し、その実施を強く働きかける。	
188						見通しの悪いカーブになっている道路に信号機をつける。(押しボタン式)
191	スピードに関しては、カラー舗装を利用したら良いと思うし、騒音に関しては、人により感じ方が違うため、難しいと思う。(日曜日はなるべく大きな音を出さないように、とか気にかけてはいます。)					
193	夜間の車、オートバイの騒音が気になる。					
195	このアンケートの趣旨とずれるかもしれませんが？①二輪車通行禁止のはずが結構走っている。②サイクリングブームは別として、以前から競技自転車の練習なのか、猛スピードで隊列を組んで走っている集団がある。危険だと思うことが多い。					
196	○自転車の左側走行が守られていない。高齢者の自転車の運転者に対して、ルールとマナーの向上を徹底させる必要がある。○地域外ではあるが、バス競輪場前からのいなげやへ向かう横断歩道を作ってほしい。松が丘西の交差点までバス停から戻るには距離があるし、高齢者には酷である。⇒予算的に無理であるのは承知の上であるが、松が丘西交差点の信号、歩行者用信号が片方しかなく、車本位である。歩行者が安心して、いなげやへ行けるようにしてほしい。			深夜、オートバイで騒音を伴う無法な運転をする者がいる。駐禁にもかかわらず、長時間大型トラックがエンジンをかけたまま駐車し、重低音が響き渡る。		
197	速度オーバーによる事故と思われるのは36年住んでいるが、1件もない。大きな事故は3件のみ。居眠りと不注意が原因のため、安易に30km/h制限をかけて防止できる事ではないし、排気ガス、無駄なエンジンマフラー音が増えるだけなので反対。ハンブはむしろ危険、跳ねた車が対向に突っ込んだのを見たことがあり、認可されたバイクも走ってるので、降雪時に重機がショベルで除雪していたが、できなくなるのもデメリット。					
198	競技用自転車がものすごいスピードで練習しているのは危険なので、何らかの方策を考え、改善していくことが必要だと思います。					

#	問8	問2-4	問3-7	問4-4	問5-3	問6-9
199	危ない所、交通の激しい所に警察官が立ち、安全確認をしてもらう。				行政が管理し、自治会も住民の意向を伝える。	
200	今回のアンケートの趣旨に大賛成です。以前から松が丘では、近所の内、1人だけの反対で安全対策が取れず、市もそれを放置している事例が多くありました。安全は全てに優先しますので、自治会の積極的な取り組みに期待します。必要であれば積極的に情報を提供します。(市に以前申請し、市が同意した資料等があります)		両側に建物があって、180度カーブし、信号も有効なカーブミラーもなく、また下り坂でスピードが出やすいので、安全確認がしにくい。			松が丘全域の必要な場所に、歩行者の歩くところを分ける白線、看板、路面の表示(exスピード出すな)を行う。
201						信号、横断歩道、交差点、各手前のみハンプ設置(除雪等考慮)
202	1. 自動車の問題もありますが、歩道があるにもかかわらず、車道を歩いている人が多く、危ない。2. サイクリング自転車でグループでスピードを出して走行している。また大きな声で話しながら走行している。					
203						松が丘地域内は、バイク通行不可のはずですが、住民の方には何らかの許可を得てバイクを所持しているのですか?その方法知りたい。
204	骨折をした際に信号機がない所で道路を渡ろうとしても渡りきれない事が分かった。これから松が丘は高齢化に向かい、ますます歩くのがゆっくりに、そしてバス利用が多くなる。せめてバス停付近には信号機を設置してほしい。信号機が多いと車はスピードを出しにくくなるので、スピード抑制にもなるのではないか。					信号機の増設。
206	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「組織横断プロジェクトチーム」などという組織先行ではなく、具体的な個人個人の意思が大事ですね。</li> <li>・かつて、松が丘中央道路は幹線道路、またいわゆるバス道路は準幹線道路と呼ばれていて、私は自治会に対し、名称公募を提案したことがあります。行政は、道路法による幹線道路ではなく生活道路で、しかも良好な住宅地内道路であると認識しているながら、なんら対応をしてくれていません(透水性舗装はした)。</li> <li>・速度規制では、中央道路を40km/hで、30km/h制限から除外する選択枝も提示されていますが、それでは意味がありません。解決しようとしているのは中央通りの問題であり、それこそが松が丘の道路問題の根幹です。もちろん、交渉相手のあることであり、速度制限40km/hの実現が不可能のとき、他の方策での対処を次善の策として追及することになるのは当然です。しかし、これは戦略・戦術の問題であり、自治会が事前の原則に入れるべきではない。</li> <li>・バス通りと中央通りに自転車通行帯を設ける案が選択枝に入れられているが、現状での自動車運転手マナーを前提にすると、安全上問題がある。自転車通行帯ではなく、側線白帯の幅を大きくし(道路中央側に白線もう一本分)、その内側をカラー化する。</li> <li>・日本の横断歩道での実態は法規制無きがごとくである。道路交通法による徐行・停止の規定は無視されている。なんらかの規制表示物の設置を検討したい。</li> <li>・それに関連してのハンプであるが、横断歩道以外のハンプ(凸部)では、イメージハンプとの組み合わせ、凸部の低いハンプが使用されている。すでに検討されていると思いますが、中央道路には何箇所かの設置を要望します。</li> <li>・中央道路の1期、2期工事区間の道路表面部分のアスファルトが大分流出してきています。また、中央通りには、亀裂が生じている箇所もあり、路側帯白線も消えかかっているところもあります。</li> <li>・中央通りのドウダンツツジの補植は、また失敗のようです。土の入替えが必</li> </ul>					
209	二輪車(バイク)の走行も見かける。徹底してほしい。					カラー舗装は、一度走ると分かってしまうので、次回は注意せずだから×。やるならハンプの方が良い。
211	①ハンプの設置は反対です。生活道路を日常生活で使用する住民にとって、運転しづらい道路になると思います。②生活道路で、競輪の練習をすることを禁止してほしい。車にも歩行者にも大変危険です。競輪の練習をする方たちは、信号を無視して走行するのを目撃したことがしばしばあります。				過剰な方策はすべきではない。	
214	463号延伸によって、ファミリーマート・いなげや間の交通量が激増する。中央通り混雑→バス通りも混雑となると生活環境悪化となる。					
215			自転車をレースのように高速で走らせているケースを見かける。			視界を悪くする樹木、植栽、ガードレールの撤去・追い越し防止対策(中央分離)の設置etc.
219			信号が必要な場所がある。			



#	問8	問2-4	問3-7	問4-4	問5-3	問6-9
222	中央通りに関して言えば、道幅もあり、交通量もそう多くはないので、車のスピードは出やすいと思う。しかし、歩道があるので、歩行者の安全は守られていると思うが、歩行者が横断歩道以外も渡っている、車のせいだけにするのはどうかと思う。自転車も歩道を走っている事もある。全員が交通マナーを意識しないと安全は保てないと思う。通行車両が増えてしまうと40km/hだと渋滞が起こると思う。法律の事は分からないが、50km/hでも良いのではないか。					
223	・スピード目的のスポーツサイクルを禁止したい。質問7の矢印部(松が丘西交差点近く・将軍塚バス停から丘陵部に上がる道路)の自動車通り抜けを禁止したい。					
224	歩道もしっかり作られており、安全性は守られていると感じます。ただし貯水池(遊水池?)から所沢へのバス道は歩道も無く危険を感じます。					
226						歩道を自転車で、歩行者がよける状況、フルスピードの自転車で。でも、車道を走るのも自転車も大変。
228	①歩道があるのに車道で散歩している人が多い。実際、歩道を歩いてみると、歩道の垣根や街路樹、特に個人宅の木が歩道を占領していて大変歩きにくい。②道路にはみ出して駐車している車があり、非常に危険である。			横断歩道の質問4に関連して、車を運転していると歩行者が見えない。		
229						カラーハンブ施工(ハンブは危険ではないか?)
238	(遊水池からの)カーブの所に、カラー舗装(イメージハンブ)にしたら良いと考えます。					
240	横断歩道に信号を多く設置してほしい。					
242	朝8時前後の時間帯、車が多く、横断歩道を渡るのが困難です。停まって渡らせてくれるのは、パトカーくらいです。たまに「どうぞ」と渡らせてくれると感謝します。後続車がなければ仕方ないのでしょうか？					
243	警察のバイクも松が丘がバイクの乗り入れを制限しているので、バイクでの見回りが出来ず、夜のパトカーのみの巡回をしていると、交番の警察官に聞いたことがあります。昼間の巡回も警察にバイクでもしてもらえの方が安全と存じます。					バス停に渡るための横断歩道、ゴミ捨て場に渡る所には信号、または「止まれ」を作る。バス通りにはスピード検知のカメラをつけるのも効果があると思います。
244	1. 取り締まりがないので、二輪車乗り入れ、高速走行車両が増えている。2. 町内、駐車禁止なのに、2日、3日と平気で駐車違反している。取り締まりの強化によって事故防止できる!!		早朝、夜間 禁止の二輪が多い。	規則違反車両の取り締まり強化。		
245	生活道路だからといって、歩行者や自転車がルール・マナーを守らないことが多い。速度制限よりも、ルール・マナーの向上を徹底。					
250	将軍塚の横断歩道を渡るとき、余りのスピードに恐怖を感じる。どのタイミングで渡り始めれば良いのか、迷う。(60歳女性)					
256	現在はあまり問題を感じないが、バイパス延伸により、大きく状況が変わるのではないかと心配です。					
257	路面に描かれている白ペンキのラインや注意書きが摩耗し、見えにくくなっている。垣根が我が物顔に歩道公道にはみ出している、など一番身近なことからまず対策すべき。簡単にできることをまずやりましょう。					
258	生活道路ということであっても中央通りなどは幹線道路のように見える。従って、住民以外の人にとっては、やはり幹線道路とされていると考えられる。また今後、バイパスが延伸されれば、そのような状況は、さらに幹線道路のようなパーセプション(認識)になってしまう。そうなると生活道路というのは名目だけで、実体のないものにあることは明らかと思われる。「生活道路」として実体を求めて具体的にできる規制、指導等はあるのであろうか。あるのであれば、それによって出来る限りの縛りを行う。通過する側は、不特定多数なので、その人達は何らかの認識を求めるのは不可能に近いので、こちらから何かをするしかないのではないか。		住民以外の道路通過者にとっては、単に道路としか認識していないと思われる運転が多いように思われる。			
262	中央通りおよびバス通りに面していない道路に朝の通学児童の送りだと思われれるが、高級車の速度超過で走る車が数台見受けられる。四つ角では減速に心がけてほしい。その時間帯は家庭ゴミ捨てのときに当たるため。悲田処跡のバス停付近の信号(押しボタン用)が「赤信号」でも横断歩道を横切って走行する自転車(運転者は年代を問わず)がある。残念ながら便利でありすぎる現代の弱点か、マナーの欠如には規制で処置していく必要がある。					
263				歩道を歩いても自転車の往来が危ない。小さな子を連れてしているとキケンを感じます。	交通ルール、マナー等、一人一人がもう少し考えるべき。	
264				横断歩道に関する4にも通じるが、松が丘東交差点からの発進スピードが問題。スピードが遅ければ危険を感じないですむ。		

#	問8	問2-4	問3-7	問4-4	問5-3	問6-9
266				飯能・所沢線の開通で車両通行量がどうなるかの前提や見通しがないと何も答えられない。		
267	時々、バイクの若者が騒音で走るので迷惑を感じる。					
269	カラー舗装を提案したい。ハンプは、今後、高齢化が進み、緊急車の通行に支障が考えられる。また凸凹を嫌い、小さな道に入り込み危ない。					
276	時々、夜間にバイク走行の騒音に悩まされる時があります。事故のない安全な生活ができるよう願っております。お忙しい中、お疲れ様です。ありがとうございます。					
278			夜中、大きな音を立てて走る二輪車が安眠を妨害する。		信号機をつけて、車の流れを抑制する。車の暴走を防ぐ手段を検討する。	
279	道路管理者は市役所、交通規制・取り締まりは警察と業務分担が分かれており、これを統一的に対処するには、地元自治会や住民の声が最も重要であり、住民、市、警察が一堂に集まって共通の対策(少子高齢化社会での安全、安心対策の優先実施)を自治会がリーダーとなって、対応されるよう希望します。そのためのお手伝いはさせていただきます。平成24年自治会総会に記載されている、市、警察、PTA、学校、自治会の合同会議について実施された内容等をHP(ホームページ)で再度確認して頂き、次なる対策を講じて戴きたい。平成24年新年挨拶にも掲載。					
283	カメラを設置する。					
284	道路である以上、車はどこでも入ってくる。どんな対策をとっても事故は必ず起きる。それがダメなら、入り口にゲートを設け、住民の車以外の上車を禁止するしかない。公共の道路ではそれが出来ないの、私道にするしかない。スピード制限を変えても守る車だけではない。必ず守らない車がいる。ハンプにしても道路全面をハンプにする訳にはいかない、見せかけハンプは、すぐにパレしてしまう。即ち、どれも根本対策にはならない。根本対策は、車を入れない事である。二輪車のように、住民以外の車は、乗り入れ禁止する以外にない。または私道にして乗り入れ禁止に。					①二輪車と同様、住民以外の車の入場を禁止する。②私道にして住民以外の車の入場を禁止する。
285	85歳以上の免許返上。				いわゆる住民運動としない範囲で。	ネズミトリ(警察による交通取り締まり)の強化。
287	将来の懸念の2と3について、飯能所沢線延伸開通前に交通量の予測再調査を自治会も参加する形で実施し、建設スタート前の県・市の予測との乖離がないか確認。乖離がある場合は県、市による納得ゆく対策が行われるまで開通延期を求めるべし。					
289	居住者以外のバイクの進入禁止、定期的に取り締まり(メイン通り裏道等)。警察違反取り締まり要請。					
292	①交通ルールの遵守を徹底するような道路標識の追加。②大型トラックの通行時間帯を設ける。		久米地区からのバイクの抜け道となっている。			・松が丘中央通りをなるべく利用したくないと思わせる事が必要と思います。(参考)のイメージハンプ、"抜け道として利用する車、バイク等に交通ルールを徹底させる標識の追加。
293	警察の違反車両取り締まりが甘い!!早朝～朝の通勤時間帯のスピード違反、バイク走行は目に余るものがある。取り締まりをすれば捕まったバイクは、二度と中央通りをバイクで走行しようとは思わなくなるであろう。		二輪車が中央通りを走行している。特に早朝～通勤時間帯に多い。取り締まりの強化を望む(明らかに住民ではない多摩ナンバーのバイクなど)。			
294	中央通りを運転している時、年寄りが車道を自転車で走行しているが、時々フラフラして走行している。怖い自転車走行の対応を願いたい。	大半は守られている。一部の車が速度超過。				
295	道路の路面劣化について。1-43付近の「ゴミ集積場」周辺の道路が劣化して道路の表面に碎石が露出し、つまずきやすくなっています。私も一度両手にゴミ袋を持ったまま、つまずいて転倒しました。周辺の方々も高齢になられ、つま先が上がりにくく、つまずきやすく危険を感じています。					
297	○信号をバスするための通り抜けが多い。交通量が増える前に何か対策が必要。○ハンプ(凸)はドライバーが気付かなかった場合、非常に危険なことになる。					
304	中央通りの道路幅からすると、30km/h制限は無理がある。					
305	遊水池より東京方面に行く道がきわめて狭く、その割には車数が多く、くねくねとして、とても危なく思います。やっと松が丘に入ると、広くなるので、スピードが出るのでしょう。東京から松が丘に入る道を進入禁止にしたら、松が丘の道路も車数が減ると思います。また近所の住民の方々も安心できると思います。東村山市、警察等も巻き込んで解決していく問題だと思います。					
307		近くにカーブがあり、ミラーがほしい。			カーブのところに、ミラーをつけたい!!	近くにカーブがあり、ミラーがほしい。カーブのところに、ミラーをつけたい!!



#	問8	問2-4	問3-7	問4-4	問5-3	問6-9
308	バイク禁止の道路なのに入ってくるバイクが大きな音を出して走っている。バイク禁止の標識を分かりやすくしてほしい。					
309	・将軍塚バス停そばの横断歩道で、他の方に起こった危ない様子を見たことがあります。・荒畑に住む人が「松が丘のバス通り(中央通り?)は車が飛ばしてもよいとこだよー」皆が飛ばすところだと言われました…。			子どもと横断歩道を横断中でも、目の前を急にあらわれた車から横切られたことがあります。		
310	松が丘中央交差点付近に交番を設置してほしい。					
311	40km/h制限をオーバーする車が問題で、これにどう対処するか。					
313	バス通りに設置してあるスピード計測の機械は意味をなしているのでしょうか。夜中のバイクや車の騒音で度々生活が脅かされたり不快な思いをしています。警察の方の取り締まりを定期的実施することを強化したり、頻度を一時的に増やしてみたいかがでしょうか。					
314	住民も守れていない中央通り40km/hを30km/hにするの反対です。	ほぼ守られている。			・所沢市全体のことを考えて進めること。・少数意見を尊重して進めること。・行政に対する要求は住民個々の人に属する権利であることを踏まえ、自治会で多数決などで一つの意見にまとめ、行政にぶつけるのではなく、会員の意見を聞きつつ、行政とすり合わせをしつつ進める必要があると思います。	
315	以前より減ったが、バイクが騒音を立て、早朝、夜中に走行することがある。窓を開けて、音楽を大きな音量で、響かせて走行する車がたまにある。			バイクが走行している。		
319	40km/h制限の表示、標識をもっと見やすくする。街路樹が邪魔、要らない。					
321					住民と警察が双方協力して事故防止に努める。	
323	マナーを守らないドライバーは、速度制限を変更しても守らないので効果は期待できない。ハンプを設けると、それがまた違うタイプの事故や危険を生む可能性もある。カラー舗装は場合によっては有効。悪質なドライバーをコントロールするためには、警察等の関与による何らかの監視に基づいて、違反した場合にはペナルティーにつながることで抑制効果を生むような仕組みが有スピードを出させすぎないこと。また押しボタン信号の増設を希望します。(特に子どもたちの安全のため)			将軍塚の横断歩道がカーブの直後にあることと、直前にバス停があり、速度超過の車が多い状況下で非常に危険。		オービス(自動速度違反取締装置)や監視、通報装置の設置。カーブに速度抑制の仕組み。
324						信号を増やし、そもそもスピードを出させないようにする。子どもたちの安全にもつながると思います。自動車にしろ自転車にしろ「ながらスマホ」の規制強化が望まれます。
329	名案は思いつきません。			確証はありませんが、競輪場往復の車のマナーの悪さ?が気になります。→スピード、車からの投げ捨て。		
330	1. 近頃、スピード違反の取り締まりを全くしなくなった。2. 生活道路内は、30km/hにしても50km/hは出すので、ハンプ設置をする。3. 中央通りの信号機2カ所にスピード検知器を設置する。この部分は直線のために常にスピードを出している。					
332	夜間、自動車の交通が少なくなるが、夏になると騒音をわざとたてて走る車があり困る。			時々、猛スピードで走る車がある。		
333	騒音(中央通り沿い)で窓を開けられない。防音壁等の対策をしていただきたい。					
335	時々オートバイの爆音を鳴らして走る。(深夜)					
337	車の事もさることながら自転車の方が歩道を走り、通っている人の後方から声もかけず追い越す方が多く、驚くことが多い。歩道は歩く人の道なので少しの配慮をなさってはと思う。その点、学生さんは礼儀正しい方が多いです。					
338	速度規制30km/hは余りにも非現実的である。中央通りを生活道路とは少し無理ではないか。					
343	白線(含センターライン)がはげてきている。早急に修理してください。					
502	時々、バスを利用するだけなので良く分かりませんが、バスを利用する年齢が高く、乗降に時間がかかるため、時間を取り戻すために速度を出せる場所では、速度を出すようで少々の安全に欠ける時もあります。	分からない				
503						押しボタン信号機を増設する。
504	松が丘は車がなくては生活しにくいと思います。自動車ばかりではなく、歩行者や自転車の意識も改めなければと思います。騒音についても松が丘の中は静かな方だと思います。					
507	中央通りはガードレールにすべき。夜間は、生け垣が高く、暗いので、通行人や自転車の確認がしにくい。					

#	問8	問2-4	問3-7	問4-4	問5-3	問6-9
512	中央通りは、人の横断も無いので比較的安全だと思いますが、2丁目のバス通りをかなりのスピードで走る車をたまに見かけます。こちらは人の横断や子どもも歩くため危険度が高いと思います。イメージハンブも良い試みではないかと思えます。					
513	バス通りに面していますが、バス・トラック等の通過時は振動が気になります。抜け道としての車両交通量が増えないことを願います。					
515		あまり通らないので、分からない。				
519	1. 中央道路の速度取り締まりを頻繁にやってほしい。2. 2-2-1の一時停止表示を修正してほしい。					
520	質問とは違うのですが、松が丘内は、駐車は違反とされています。来客が泊まりであった場合はどうしたら良いでしょうか。近くにコインパーキングなどがあれば良いのですが！解決策がありません。					
522				中央通りはもともと幅が広いので、ある程度の通行量の増加はやむを得ないが、事故は起きないようにする必要はある。		中央通りに信号機を増やす。交差点のミラーを増やす。
525	松が丘の中の道路全般について。特に土・日の朝、将軍塚バス停にスポーツ自転車3~4台集まって、そこから松が丘中央通り→バス通りを何周も走り回って練習している。歩行者にとって危険。松が丘は自転車の練習場ではない！直接注意するのもめんどくさいと思う、所沢警察署に自治会から話していただきたい！					
526	安全と便利さのさじ加減が難しいと思いますが、ゴースタウン化を避け、若い世代に魅力あるまちづくり様々な案を専門家に考えてもらえれば良いと思います。		ドライバー心理として制限速度の+10kmは正常と思っている。40kmの車は後続車のイライラを誘導する→あおり気味になる。実際に私も40kmで走る時は後ろの車がくっついて来ます。従って制限速度は40kmを望むなら、30kmにすべきでしょう。			中央通りは制限速度30km、それ以外は20km。
532	1. バス通りでの振動対策で舗装、配管調整等での対応をしっかりやること。2. 自転車愛好家による走行(土・日・祝)は一時停止等を怠るなど危険がいっぱい。対策を検討ください。3. 住民に対し、自転車走行についてのルール、マナー向上を考えてほしい。		私自身、中央通りは50km内で、住宅内は30~40km内での運転をしている。制限オーバーながら安全運転内と考えており、車の流れもスムーズと思う。	1. 居住者以外の車の通り抜けに制限されている。2. バス通りは、すべて歩道が整備されている等を提案し、住民の自らの安全運転をさらに徹底啓蒙すべきと思う。3. 中央通りの30km制限は逆に事故多発の危険性あり、反対します。		
533			いろいろな対策をしても結局はドライバーの安全と地域に生活している方々への心遣いがどうかによるような気がします。			
534	通り抜け禁止の生活道路をスピードを上げた車が通るのは問題だ。特に公園を挟んで道路が通っている場所(南大谷公園と峰の下公園に面している箇所など)は子どもの事故発生の可能性が高い。40km制限道路は40km以上で走るのは明白。					自動車速度違反測定器を設置要請する。
535	車の抜け道にならない対策が必須だと思います。					
536						中央通りの横断歩道に信号機をつける(車が一番スピードを出しそうな場所一カ所)。
540			住民または所有者以外の通り抜け車のスピード違反車が多いと思われる。			
542	バス通りは車も少ないし、スピードもそれほど出していないので、30km/hにして目立つように看板を立てては。中央通りは車の台数も違うスピードも違う。市などに他の例など出してもらえば。					
544	家を選ぶ時点で覚悟していましたし、住民=運転手=歩行者ですので、それぞれが思いやりの気持ちで生活し、気をつければ…と思います。もちろんガードレールやミラー取り付け、環境整備も望みます。					

#	問8	問2-4	問3-7	問4-4	問5-3	問6-9
546						バイパス延伸による交通量増加を防止する対策を求める。交通量と安全は反比例。
547	最近、中央通りが深夜の暴走(一台でスピードが出せる)が時々見られる。					
548	緑地帯を少し縮小し、コイン式駐車場を作ったらどうか?(休日に路上駐車が ある)(T字路)					
549	40kmを守ると遅いと感じる道路幅なので(中央通り)、それ以下に制限する だけでは守られないと思う。幅を狭めてスピードを出しにくい心理的な仕組みを (ハンプ、色をつける等)すれば、改善されると思う。					バス通りを30km/hにすると、バスも 30km/hとなり、バスを使いにくくな る。
551	463号線延長による渋滞が心配です。中途半端な開通はやめた方がいいの ではないでしょうか。					
552	罰則規定が不明確。運用→実際の権限の行使も全くない。警察も我関せず。 自治体→市→警察にて一元化して実際に運用する手順、手続きを作るべき。 アンケートでストレス解消は良くない!!		自転車の逆走行が当たり前になっ ている。			
554			路上駐車や歩道を塞いでの駐車。 自転車(特にロードレーサー)のマ ナーの悪さ(歩行者がいても停止し ない、猛スピードで走るなど)			ロードレーサータイプの自転車など はバイクと同様の扱いにする。生活 道路に限らず、松が丘全体の路上 駐車取り締まりを徹底する。
555	バス以外の大型車両の通行規制。		樹木・低木の剪定が行き届かない ので、視界が悪い。			
556	①競輪選手の練習にバス通りを使わないでほしい(スピードがこわい。何人 でも並んで走る)。②ミラーを増やしてほしい③塾や教室を開いている人は、 歩道に子どもたちの自転車を駐めないように(庭内に入れるように)。④救急 車のサイレンの音はもう少し小さく出来ないものか。					
560	車庫に2台縦列駐車しているため、道路にはみ出している。駐車違反の規制 の強化。					歩道の自転車通行規制。
562	小学生の登校時の集合場所近くに前日からの駐車が多い。					
570			時たま速度規制以上に煽る?車が ある。			
571	街路樹をきれいに剪定し、根元に多年草を植えるなど見て気持ちが良いれば スピードダウンにつながるのでは。スピードダウンすれば振動・騒音も気にさ わる程ではないと思います。40km/hでの走行での振動、騒音でとやかく言う のは、言っている人の精神状態に問題があると思われま。					
573						1と2をミックスしていく。
575	ドウダンツツジ等の植栽によって視界が遮られる場合があるので、低く剪定し てほしい。また"横断注意"の旗もむやみに出さないでほしい。松が丘中央通 り等の30km/h制限は渋滞を招き、ドライバーのイライラが予想できるので賛成 できない。					
578	○知人に、松が丘は信号がないので気分良く車が飛ばせるので抜け道にし やすいと言われました。○小手指の駅前では車が必ず横断歩道で停まってく れます。マナーの向上も重要ではないかと思いました。					
579	市に問いかけ、相談をしていく。					
580			ミラーが少ない。			バイク通行禁止が守られていない。
585					居住者以外が抜け道に使用しない よう、標識の強化。	
594	外部の車だけでなく、松が丘内の松が丘の住民の運転もスピードの出過ぎ の人が多く見られ、高齢者の歩行者と事故がなければよいのですが。(松が 丘の)住民の運転もかなり荒っぽいです。		ロードバイクと言われている競技用 自転車が50km/h以上の速度で走行 し、夜間などうっかり車道に出てし まうことがあると自転車にはねられ ることが予想される。			スピード取り締まりのカメラを2カ所 以上に設置。
595	中央通り、バス通りも大事ですが、裏通りも危険が多いと感じています。住民 の方でも細い道路をかなりのスピードで走る方が少なくないですし、ブランド カーブでクラクションを鳴らして走り抜けるなどマナーが悪い方も目についま す。マナー向上の取り組みも必要だと思います。					
597	違法駐車により、道が狭くなり、運転しにくかったり、よく見えず、歩行が危な かったりする。取り締まりの強化。					
598	バスの運行は、住民にとって不可欠(大切な生活手段です)。バスが遅延しな いよう知恵を出してほしい。					



#	問8	問2-4	問3-7	問4-4	問5-3	問6-9
602	中央通りやバス通り以外は20km/h程度で良いのでは？住民と思われる方の乱暴運転やウインカー出さず運転(多)を見ると悲しくなる。せめて居住地の中は、温い運転・歩行を心がける地域づくりもしないと、規制や環境を整えても、また問題発生となるのでは？(今回は、規制と環境としてのアンケートと受け止めています。	かなりよく守られている	歩行者のルール無視をかなり見る。	遵法精神やマナー向上のための方法		
603	国道463号の延伸開通は、東京都側の幹線道路への接続と同時にすること。部分延伸は周辺道路やバスの定刻運行に大きな支障となることから認めないこと。八国山やトロの森など貴重な自然環境への影響を小さくする対策を実施すること。		ゴミの投げ捨てなど生活道路としては困った事態が多い。			
604	重要な交通手段であるバスの運行に影響を与えないように考慮すべきである。自動車以上にマナーの悪い危険な「自転車」についても規制すべきである。					
605	道路の改修工事(道路表面が劣化しているのだ)。		オートバイの音は、夜間の生活を脅かしている。	東京飯能線の開通を急ぐこと。	夜間通行する車の速度制限を厳しく。	スピード違反のためのカメラ設置。
607	松が丘西交差点から陸橋にかけての外周道路は特にスピードを出す車が多いので、陸橋手前で、スピードダウンさせるような措置が必要。車の量がどんどん増えるのか、予測は難しいと思うので、長期間の安全対策の協議をされたい。					
608	道路の抜け道をなくす。困ります。					
613	あおり厳罰！あおりの意識なく、ひたすら前車に付いていくという病気を直す啓蒙活動が必要。					
615						横断歩道全てに信号を設置する。
617	最近、住民の方々も車のスピードを出して、坂のこの部分を下りてくるため、歩行者がヒヤッとする事が多いです。	住民が安全に対して意識が下がっていると思う。				歩行者用の信号機をつける。
619	現在そのような問題はありますが、西武園駅の所に信号がただけで、いなげやの前で道路がずいぶん混むようになったと思います。信号の所だけでも右折車道路ができるスムーズに流れると思うのですが。					
620		中央通りは実質的には幹線道路。生活道路というには無理がある。				
621	松が丘に住んで13年になりますが、特に気になる点、心配な点はありません。快適に住んでいます。					
624			オートバイの走行が多い。			
625				車のことだけではなく自転車のことも考えてほしい。		
628			中央通りは、幹線道路に準じた扱いで良いと思うが。			
630	松が丘地区は全体的に道路の設計はよいと思います。(見通しの悪い交差点は少ない)					
646	早く463号線バイパスを完成させて松が丘区域内通過車両の軽減を図ってもらいたい。西武園駅のT字路の信号について、右折車(松が丘から都内に向けて)のライン及び右折信号の改良を行ってほしい。こんな田舎で信号渋滞は無用にしてほしい。					
649	中央通りを走行する車両の8割位は、松が丘住民及び居住者への届け物車両ではない。東村山・東京方面への”通り抜け”と思われます。		特に、休日・レース用の自転車の練習走行でスピードが速く危険。			
654	他市町村、自治会等の対策を参考に。事故防止、振動・騒音対策のモデル地区である等、ドライバーにアピールする。					
656	中央通りにゴミを捨てることが多い。何とか捕まえて、ゴミを拾わせ、持ち帰らせたい！！(カメラ設置希望)					オービスを設置する。
666					効果のある対策は難しい。	

#	問8	問2-4	問3-7	問4-4	問5-3	問6-9
669	夜間に中央通りの車両騒音が大きいため、騒音対策が必要である。車両のスピード超過対策として、取り締まりを強化する。					
670	街路樹や植え込みが伸びてくると見通しが悪くなる上に、自転車で走行していると枝が眼に入りそうになり、それをよけようとする後ろから来る車とぶつかりそうになる。こまめにチェックし、気付いたら切るなどの対策が必要である。クラクションを多用して走行する車があり、うるさい。					
674				ロードサイクル自転車が危険。		
676				バイクの走行が多い。		
680	中央通りはスピードが出やすく、バイクの騒音も夏場は特に響き渡るので、スピード抑制の仕組み対策は早急に必要だと思います。			競技用自転車の猛スピードでの走行(無音のため、非常に危険)。		
681	中央通りについて:あれだけの広さで信号も減速帯もないのに、制限速度を30km/hや40km/hにするのは無理があると思う。車がスピードを落とすように、信号と減速帯は不可欠だと思う。(押しボタン式でなくてもよいと思う)松が丘道路全般について:犬の飼い主のマナーの悪さが目立つ。道の真ん中で何人も集まって話し込んでいる。歩道をふさぐように横に並んで歩き、他の歩行者に道を譲らない。他人宅前で長話をし、オシッコ、ウンチ、ムダ吠えさせ放題。犬にも飼い主にも、知性を感じない。もっとマナー意識を高めてほしい。					横断歩道付近毎に減速帯を設ける。あと信号も必要だと思う。
682				松が丘西交差点の通過車のマナーが最悪(特に朝)。		
684	深夜、中央通りをバイクが騒音を出して何往復もしてうるさい。競技用自転車が車の後ろにピッタリついて風よけをして練習している→危険。					
685						自転車レーンを設置してほしい。
689	競輪のような自転車をみかけて危ないです。					
690	横断歩道や中央ラインの表示が薄くなっているところがある。定期的に整備していただきたい。住宅の中の道路を猛スピードで走り抜ける自動車がある。(業者または住民の方ではない車)。マナーの向上が大切と感じている。					
691				大音量でバイクが走っていることがある。		警察によるバイクの取り締まりを定期的に行うよう要請する。
692	いくら速度制限を設けたとしても、取り締まりなどが無い限り、守られないと思います。せめて道路(中央)に、カメラなどの設置をすれば運転者は気をつけると思います。市役所の対応もあまりよくないのはびっくりしました。			昨年、年末、中央道路を走っている車が道の大きな木にぶつかり、うちの庭に面した塀にあたり、へこんでしまった。その後、逃げてしまった。		
693	振動・騒音を感じるのは深夜帯がほとんどではないかと思われる。速度超過する者は、速度制限を30km/hにしても変わらず違反し続ける。バス通り及び中央通りを警察の取り締まり重点路線にしてもらい、同通りは警察の取り締まりが頻繁に行われていることを世間に周知させる。また取り締まりも実施してもらい、交通社会から違反者を排除する。ハンプ等の物理的方法によって、強制的に速度超過させない手段も有効と思われる。					バス通り及び中央通りは歩道があるため、速度制限を30km/hにするのは現実的ではない。このことを踏まえて考えると、前記通り40km/h以上の速度を出させない方法を探るべきである。
694	年々車の通行量が多くなっているため、交通安全の対策は絶対に必要なことだと思います。よろしくお願いたします。					
697				バイクが騒音を立てて通る。		
701	自治会で是非対策をお願いします。騒音もかなりあります。					
702	押しボタン式歩行者用信号機の設置。			横断歩道以外の歩行者の横断。		
704	静かで自然環境の整った松が丘が先々抜け道扱いの道路にならないよう、住民の代表である自治会を中心に早めに対策を考えてほしい。					
708				通常の所沢市内で見られる交通事情にある。		

#	問8	問2-4	問3-7	問4-4	問5-3	問6-9
711	朝、夕、松が丘地内を明るい時間帯でもライトを点け走行しています。西武バスは常にそうしています。年配者は横断歩道を渡らず、バス通りの至る所をゆっくり横断したり、路地から広い通りに車が出てきたり、方向指示器を点けずに曲がる車、さらに暗くなってもライトを点けない車が多いと思います。ライトを点けることで、こちらの位置を分かりやすくすることで危険を回避しています。このような事前の予測に基づいた回避行動や運転が求められています。松が丘で事故が起きた際、その結果のみを知ることが出来ても事故の原因や経緯は知られていません。そうした情報が住民に伝わっていれば、ある程度事故は避けられるのではないのでしょうか。	横断歩道を渡らない人が多い。車道をジョギングする人が多い。無灯自転車が多い。			歩行者や特に自動車の交通マナーを指導すべき。	
718	40km/h制限の周知を自治会住民、それ以外の車両に徹底できるようにした方がいいと思う。速度を守って、あおられるのは日常茶飯事で、自治会住民にあおられることも多いので、周知と認識が足りないと感じる。あおられるとついアクセルを踏み込もうとしてしまう。					
723	車の騒音で睡眠がとれないことがある。(音の出ない舗装道路にしてからいくらか改善したが…)					
725			サイクリング自転車が多く、危ない。			
728	交通ルールを皆が守り、自分たちの生活環境を互いに大切に思いやりながら生活していく他ないと思っている。飯能所沢線(バイパス)の開通でどのように運行状況が変わってゆくか少し心配している。安全を確保しつつ変化に的確に対応を行政に期待している。					
731	現実として、①中央通りの低騒音舗装の補修を早期かつ短期間が実施要求。2丁目のバス通りも低騒音舗装施工要求。②計画道路の松が丘東(遊水池方面)への全面開通早期要求。③松が丘全地区内の歩道のバリアフリー(全面フラット)化と中央通り、バス通りの歩道拡幅と歩道内での自転車走行空間の設置要求。松が丘住民のエゴとして①松が丘クリニック前の中央通りに交番設置の要求(防犯・暴走バイク防止)②中央通りに面した住民には我慢願って、高低差20cmのハンプ設置(所沢・東京方面への通過時間を増加させて計画道路に行ってもら)③中央通りを生活者、生活者関連車両以外全面通行止めにする。*松が丘地区は所沢市エリアでは最終の補修エリアです。35年以上も前に設置した上下水道施設の取り替え工事が実施されていません。地区から市議をださないと厳しい。市が誠に関心がない。	両側に歩道があり、かつ広い車道	生活者以外の2輪車通行禁止が警察側で完全に規制されていない。			
732	スピードを出し過ぎる、マナー違反の方が多過ぎます。					
733	多少の騒音は、お互い様なので、仕方ないと思う。速度に関しても、住民も守っていない人もいます。まずは自分たちから。					
735	車両も危険だと思うが、休日に多い、競技用自転車が非常に危ないことが多い。					
736	道路に面している窓を開けていると、うるさくテレビの音を大きくしないとならない。					
744			幹線道路以外は、30km/hに制限したい。			幹線道路に監視カメラ設置。
745	私はある年齢に達したときに運転免許を返納しました。自動車を運転していた時代は松が丘中央通り、バス通りは、生活道路という言葉の概念をよく理解しておりませんでしたので、一般的な自動車道路は速度制限(40km/h)と認識し運転しておりました。今回、"自治会のアンケートのお願い"を読んで、松が丘地区で交通事故が多発していることに驚きました。的外れの意見かもしれませんが、歩道が設置されていない生活道路には、要所要所に速度制限(30km/h)の標識を立てていただくよう警察署等に申請し、応識?いただければ、交通事故減少に役立つと思いますが。		生活道路であれば必ず速度制限(30km/h)を守らなければならない法的な根拠があるのかどうか不明のため。			
756			街灯の点灯が少なく、全体的に暗く、運転していても危険を感じる人が多い。			視界を良くするための対策としてはLEDライトの増設。片側だけでなく両側も設置が望ましい。
757	中央通りの夜間暴走族をなくしてほしい。					



#	問8	問2-4	問3-7	問4-4	問5-3	問6-9
758	道路は公共のもので。お互い、相手のことを思いやって行動していきましょう。					
763	制限速度を守っていれば、騒音問題は軽減されると考えます。					
764	新たな対策は不要だが、現状の交通規制を守らない車は取り締まってほしい。		暴走車をたまに見かける(多いという程ではない)			
765			2丁目のバス通りで、明らかに通り抜けと思われる車が走行。			
766	車両だけに目がいくが、ロードレースタイプの自転車の走行が悪すぎる。生活道路の確保は自動車車両のみではない。停止線や車線の消えている所が多数あるので、その辺りも含め、対策を願っています。					
767	質問からそれますが、20年くらい前に乗ったタクシーの運転手さんから「住宅地の真ん中にこんな幅広い道を作るなんてみたことない」と言われました。西武不動産の住宅地に対する考えの甘さに、私はいまだに憤っています。西武にも責任があると思います。広い道だとなついついスピードを出しがち。スピード違反の取り締まりをもう少し繁くやってほしい。					
768	自治会としての意見を当局に働きかけることが必要と思う。					
770	木が視界を塞ぎ、見えにくい交差点がある。(2丁目バス通りと中央通りの交わる所)					
772	夏場の中央通りでのオートバイ等の騒音対策は考えていきたい。					自転車の無灯火取り締まり及びスピード抑制(下り坂)。サイクリング用自転車と同じコースを何往復してトレーニングしている方に対するのマナー向上。(下りスピード)
773	高齢者が増えています。松が丘地区は、交通ルールを守り、安全な地区であることをアピールしていただきたいです。					
777	「私たちの生活道路」と言っているが、私たちだって、自転車だったら「どなたかの生活道路」を抜け道として使っているのではないか。互いに少しずつ我慢すればいいのではないか。松が丘の人たちは自分勝手な人が多すぎると思う。班長会などに出ると自分勝手な意見が多く、イライラし、帰りたくなる。引っ越したいが、嫁になって、そうもいかない。ま、どこへ行っても似たようなものか。					
782	松が丘だけの問題ではなく、所沢市の道路計画・都市計画と市全体の「網」として考えてみてはと思う。「市内の通過交通量が多い」この解決が必要では。		住民が植樹に環境緑化に特化している。道路沿いの並木(高木)は必要ないのでは。(視野が広がる)	住民を含め、車の活用は欠かせない。流入する車も「認める」という度量も必要なのは。	通過交通量の増加を懸念するのであればR463号の高架か地下道かにするきりないのでは一。	松が丘区域だけでは解決できない問題もある。市全体の街路計画の中で考えてみる必要があるように思える。
784	道路の開通などで交通量が多くなるのは心配ですが、私たちも使わせてもらって便利になるのも確かです。外部から進入してくるドライバーの意識を変えるのはなかなか難しいので、まずは私たち、松が丘の住民がルールを守り、この街は住民皆が安全意識が高いということを示す(例えば のぼりや看板、陸橋に横断幕など)のはどうでしょうか。		自転車でロードレースのようなことをしている。(特に休日)危なくて仕方がない。住民ではない人が走っているのも腹立たしい。			
786	路上駐車等の違反車両多くなっている。		自動二輪車の数多い走行。自転車のスピード走行。			

#	問8	問2-4	問3-7	問4-4	問5-3	問6-9
787	ほとんどの違反者は地区外の人であることは明らか。今後、交通量が増加すると見込まれる中であって、地域住民の利便性と安全性を確保・向上させていくには法的な規制を強化するしかないものと思われます。そのためには、全地区の速度制限を30km/hとするしかないと考えます。ただし現状、路線バスが中央通りの「中央公園の下の所」から將軍塚までの間を40km/h以上で走行していることが多く(違反)、所沢駅への到着が時間帯によっては遅れる可能性もあるかと思えます。しかし、この機会に警察署に働きかけ、「安全性の確保」を最重点に推進していただきたいと思えます。		ほぼ毎日100km/h位のスピードを出して反対車線を通行(追い越し)する車がある。40km/h前後で走行していても追い抜く自転車がある。			現状、自転車のほとんどは歩道上を走行している。車道上に通行帯を設けるとかえって危険では？松が丘中央通りで取り締まりをしているのを見たことがなく、ましてや頻繁にしてくれないのでは？(西武所沢店と同大型駐車場の歩道でもほとんどの車が停止せず、取り締まりの依頼が多いようであるが、警察の取り締まりは一度も見たことがありません)
790	準幹線道路の要所にハンブを設け、車の速度を落とす事が必要(40km→30kmへ)			準幹線道路の制限を40km→30kmへ変更すべし		
791	交通量増加に伴い、小学生の通学(登校・帰宅)で事故が起きないように対策してほしい。		バス通りをすごいスピードで走っている車をたまに見かける。			
793	バイパス開通(大分先になりそうだが)時の交通安全のあり方を行政に問う。					
794	バス通り沿いに居住しているので、特にバス通過の折の振動は致し方ないのかなとは思っています。最近車の通過が多く、南大谷公園や峰の下公園でボール遊びをしている子どもたちのボールが車道に飛び出し、それを追いかけて走り寄ってくる子どもたちの中にはボールだけに集中して車の有無を見ないため、危うく事故になりそうな場面を何度も見かけました。そのつど声かけしますが、ボールが飛び出さないようにネットを張るとか、親御さんが見守る等々、考えてみたい所です。					
795	冬季積雪時の除雪対策、交通の確保。抜け道と思われる交通量の増加。中央通りのみ40km/h及び二輪(自動)の規制で他は30km/hにすべきである。					
799			40km/hを超えて走行する車が多い気がする。(音により)		データをもとに行政に一任の<1>をすべき。	
803	中央通り以外のバス通りを抜け道とに利用されないようにする工夫が必要。→今後、中央通りの車両通行量が増加する時に備えて。				歩行者にとって危険と思われる道路に信号を設置する。	
804			中央通りを速度制限を守って運転していたら後続車両が追い越しをされた事が何度かある。			
805	松が丘は、高齢者の街と言っても過言ではない。交通安全を重視した対策は不可欠である。自治会道路対策委員会の活躍に期待したい。					
806	いろいろな標識をはっきりと見えるようにしてほしいです。					
807	○居住者以外(許可車両除く)の通行制限(土、日、休日、深夜)○速度取り締まり自動測定機の設置					ツーリング複数の通行禁止、右・左折時の手で合図が急で車の前方を通る。
809			地区内はカーブが多いので、路上駐車が多いと見通しが悪くなる。			自転車のマナー改善が必要。一時停止をしない人が多い。
814	車は音があるので気付くことがあるが、交通ルールを全く無視した自転車はどうですか？問題は車だけではありません。		競技用自転車が車より速いスピードで無音で走っている。非常に危険。住宅街の小道も同様。	車より自転車を問題にすべき。		
817	ひとりひとりがルールやマナーを守ることが大切。					
818	信号機等を設置するのではなく、中央や將軍塚などにランドアバウト交差点を作るようにし、ハンブも欧米並みに凸部の高いものを設置するなど速度が出せない仕組みを設置するなど所沢市にモデル地区として取り組んでもらえるようにする。(質問6の9と同じ)					信号機等を設置するのではなく、中央や將軍塚などにランドアバウト交差点を作るようにし、ハンブも欧米並みに凸部の高いものを設置するなど速度が出せない仕組みを設置するなど所沢市にモデル地区として取り組んでもらえるようにする。
819	事故が起きる前の対策をお願いします。周りの樹木が視界を悪くしているときもあります。標識を見えやすくする。スピードを制限する。視界を明るく(特に夜の雨の時)。					カーブが多い所は、ミラー設置や徐行の標識の設置をする。横断歩道の標識の強化、見やすいように。スピードの制限。
824	上記のことについては、自治会は権限がないので仕方がないのです。					

#	問8	問2-4	問3-7	問4-4	問5-3	問6-9
825	以前より中央道路の音は道路の対策で(音を吸収する…?),少し静かになりましたが、道路も古く年数がくると効力がなくなるのか?…と。					
828	バス道路の老朽化がかなり進み、道路に面した住宅では振動に悩まされている。度々道路課(道路維持課)へ補修を依頼しているが、部分的な修理にとどまっているため、道路全体をつぎはぎではない補修してほしいです。またバス道路の内、生活道路は時速30kmに戻すべきと考えます。			信号を増やした方がよい。		
829	騒音や振動を少なくするには、車のスピードを抑制することが大事です。そのためには、中央通りのスピード違反の取り締まりが何より効果的です。最近ではスピード違反摘発の現場を見ることがほとんどありません。自治会から警察に対し、スピード違反の取り締まり強化について要請していただきたいと思えます。					
831	道路のアスファルトの含む石が多いと硬くて反発するから、名古屋の道路と同じように振動しない材料を使用してほしい。西武バスの振動が2階の寝室の角あたりで耳障りになっている。昔、道路側の人の改善、署名運動の時、同じ意見を出し、静かになったが、古くなり、また振動がすごくなってきた。道路の材料を研究してより良い道路にしてほしい。また夜、中央通りは高台が多いので女性が一人で歩けない。暗さ、何とかならないか。一人で歩けない物騒な街。荒畑小、南陵中など市街化調整地が多い。老人ばかりでなく若い人の生活も考えるべき。もっと明るく、人々が安全に暮らせる街にしてください。人が暮らしていけるように、住民に便利・安全・明るい住宅街にしてほしい。生活音まで干渉はどうか。昔、何度もあったが、今は信号が付いて暴走しなくなった。即死が多い。カミナリ族が少なくなった。昔は大変だった。					
832	深夜の暴走車については、恐怖を感じる。防音性のあるアスファルトになってから、振動・騒音については軽減されていると感じる。					
834	中央通りを30km/hに制限する事は、他地域の道路事情と比較して許されないとと思う。					
836	2丁目バス通りに面した住宅におりますが、道路の補修を部分的に何度か行っていただいておりますが、全面的な道路補修で振動を少なくしていただきたい。					
837				道路上のペイント標識がはっきりしていない。オートバイの走行が目立つ。		
840	バス通りには面していないが、バスが停車、発車する時、振動がある。			主に休日、高速自転車の走っているの。		
841	バス停近くは、路面の荒れが多く、振動が酷くなりやすいので、適時補修をしてもらいたい。			中央通りは、すでに居住者以外の車両の抜け道となっていると思われる。		
842				中央通りが幅が広いために、あちらとこちらの行き帰りが大変。今後、老人が増える事から懸念。	自治会は、行政協力する形で。働きかけは重要。NO2は、自治会役員の負担が重すぎる。	中央通りのみ自転車通行帯を設ける。横断歩道・信号の設置。
843				バス通りから中央通りに出るとき、夜、植え込みのせいでライトが見えない。ミラーがあれば安全なのと思う。		
845				中央通りは、抜け道になっている。		市民ランナーが車道を走るの、いかにも危ない。
846	中央通りに時折うるさい車が走ることがあり、離れていてもうるさいと感じる。				今後、高齢化に伴い、対策要。	
850	スピードを出させないために信号やハンブを設置した場合、また違う騒音が出ることもあり、しっかりと調べてから設置等を考えると将来のためになるのではないのでしょうか。					
852	”中央通り”は他の道路に比べ、広いこと・信号も少ないことから、スピードが出しやすく、恰好の迂回路になっている。2丁目と八国山(住民はいない)の間にも信号をつけるべき。					横断歩道に歩行者信号を設置する。



#	問8	問2-4	問3-7	問4-4	問5-3	問6-9
853	バスが通ると振動するので、道路のひび割れた場所を補修してほしい。					
854	路上の長時間のおしゃべりはやめてほしい。特にバス停の前、老人が公園でタバコを吸ったりしている。対策はしているのだろうか。犬を連れて人たちが通勤時間帯に道を塞いでいるのも何とかならないだろうか。犬専用スペース以外でゆっくりしないでほしい。危ない。					路上駐車に注意する。簡単に支払いができるコインパークが有用。
855	競輪用等の走行は趣味であっても松が丘地域内では良いとは思わない。以前にオーストラリアでよく見かけた(ハンプ)は安全性も道路自体の構造上も景観上も良いとは思わない。					
857	松が丘中央通りは、通称「松が丘ハイウェイ」と呼ばれ、車両のスピードオーバーが著しい。広い幅の道路の両サイドに自転車専用の標示を施し、車両通行の幅を狭くする。少しは車の走行スピードが下がるのでは？(安全・振動・騒音対策として)					
858				(看板)静かに走ろう まつがおか		
862	中央通りの車の音は、朝夕かなり増えたと感じますが、ある程度は仕方のないことだと考えています。けれども、住民の安全という点は、しっかり守られなければいけないと思います。まずはアンケート項目にあげてくださっている”安全面”から交通量が劇的に増える前に対応していくのが良いと思います。					
864	私が生活道路で一番危険を感じるのは、競技用自転車の練習走行です。歩行者・車両を運転する両方の立場で危険を感じる事が多いです。中央通り・バス通りともに練習走行に適しているためと思うのですが、何とかならないかといつも思います。					横断歩道に歩行者用信号を設ける。
870	松が丘中央通りに最近新しくできた移動式オービスを最低でも2カ所設置した方が良いでしょう。制限時速の40km/hを守っている車はほとんどいない。逆に速度を守ると後ろからあおられる。何度も経験した。ハンプも有効的だと思う。中央通りで青のスポーツカーが道路の真ん中に停まっていたので、何をしていたのかと思って見ていたら、すごいスピードで飛ばして走り抜けていった。100km/h以上は出ていた。これからバイパスが延伸されて交通量が増えたら、ますますそういう奴らが増えるだろう。対策を急がなければ必ず死者が出るだろう。行政は人が死んでからしか動かない。それでは遅すぎる。				市議会議員や政治家を使う。	移動式オービスの設置。
871	曲がり角のすぐそば、他家の駐車場の出入りを妨げる位置への駐車が多く、困っています。コインパークがあれば良いと思います。					
874	中央通りを渡る際、街路樹で視界が見えにくい。街路樹の下の方を伐っていただきたい。					
876	幹線道路ではなく、生活道路であることをアピールする看板などがあっても良いかもしれない。					
883	車道を走る人、歩く人をなくしましょう。キチンと歩道を利用する。スピードを出して走る自転車も危険。				生活道路であるならば、域内すべて30km/h制限にすべきでは！？	
887						ドウダンツツジのことですが、背が高くなって見通しが悪い時があるので、交差点近くは、低くしてほしい。速度違反の取り締まりをひんぱんにしてほしい。
888	住宅地にそぐわない高速道路並みのスピードを出せるような道路があることが不思議です。スピードを出さなければ騒音も軽減されますし、事故の確率も低くなります。スピードを出さないようにするには道路の幅を住宅地に見合った狭さにすることだと思います。それにはハンプやカラー舗装、自転車通行帯を広く設ける、30km/hのスピードしか出せないように工夫していただきたいです。(スピード違反の取り締まりも強化)。理想は歩道を車椅子がすれ違えるような広さに広げ、道路の幅を30km/hに見合せて狭めるようにしていただきたい。					現在の道路幅で30km/hにしてもそれを順守することは難しいです。(道路を30km/hにするのは当然ですが)道路の幅を狭くし、歩道を広くして車椅子がすれ違えるような工夫ができれば理想です。
890	夜道はバス道路でも暗く、懐中電灯を照らしても足下が暗い。せめて10時位までは門灯をつけていただきたい。防犯防止にもつながると思う。					

#	問8	問2-4	問3-7	問4-4	問5-3	問6-9