

第11次石川県交通安全計画(案)に対するパブリックコメントの結果について

- 1 募集期間 令和3年6月17日(木)～7月7日(水)
 2 寄せられた件数 31件

基本理念

番号	意見内容(要旨)	意見に対する考え方
1 交通事故のない社会を目指して(2件)		
1	全体の交通環境をより良くするため、安全施設を充実させ高度化もするというイメージを受けましたが、何事にもお金は必要ですから、何を優先的に行っていくのか分かりやすいと良いのではないのでしょうか。また、スクラップアンドビルドの視点も大切です。	本計画は、これまで実施してきた施策の深化に加え、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れるなど新たな時代における対策に取り組むことで、交通事故のない社会の実現を目指しており、頂いたご意見も参考とさせていただき、今後5年間の計画を進めてまいります。
2	昨今、死亡事故は減少傾向ですが、交通安全計画の各施策はこのまま実行したほうが良いと思います。継続していくことでさらなる交通事故減少につながると考えます。	本計画に基づいて、関係機関・団体が連携して、交通安全の施策を継続的に推進することにより、交通事故のない社会を目指してまいります。
3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築(2件)		
3	高齢化社会の課題として、高齢者が自動車に頼らないということに加え、高齢者が安全に運転を継続するための取組も必要ではないかと思えます。	高齢者が自動車を運転する場合の安全運転を支えるため、高齢者講習の効果的な実施など各種施策を推進してまいります。
4	高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築として、 ・公共交通機関の充実(免許を返納しても生活できるようにバス会社、鉄道などを支援) ・スーパーなどの移動販売 ・病院への送迎(往診等) ・自治体や民間等社会全体の取組 ・サポカー購入の際の助成 ・歩道の整備 ・融雪道路の延長 などを推進してほしいです。	高齢化の進展に伴い、高齢歩行者の交通事故や高齢運転者による事故が喫緊の課題となっており、県や警察をはじめとした陸上交通の関係者の連携のもと、高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築を目指してまいります。

4 交通社会を構成する三要素「人間・交通機関・交通環境」(1件)	
5	<p>交通環境に係る安全対策の「高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、」の前に、「北陸新幹線の敦賀延長開業(令和5年度末予定)。」も挿入してください。 (理由) 北陸新幹線の敦賀延長開業が計画期間中に予定され、このことにより並行在来線のIRいしかわ鉄道への移管、関連道路・施設の整備、交通環境・流動の変化、等の多くの変化が予想されます。したがってこれらを踏まえた計画とすべきであり、またそのことが分かる記載をするべきです。</p>
	<p>北陸新幹線の敦賀延伸による影響については、「まえがき」において重要な課題として位置付けるとともに、P24「1-(10)交通需要マネジメントの推進」に盛り込んでおり、交通環境の変化を踏まえた施策を推進してまいります。</p>
5 先端技術の積極的活用(4件)	
6	<p>車の安全性を高めるサポカー等の普及はもちろんです。今後、より発展していく先端技術の内容を把握し、技術の応用や活用を考えていくことが必要で、これらを対策に盛り込むことが非常に有効だと思います。 また、効果的な先端技術を把握したうえで、県内でも活用できないか検討することも重要だと思います。</p>
	<p>衝突被害軽減ブレーキをはじめとする先端技術の活用については、交通事故の減少が期待されることから、一層の普及を図ってまいります。また、今後の技術発展を踏まえ、先端技術の活用による安全の確保に取り組んでまいります。</p>
7	<p>今後、運転者を支援する高度な自動運転システムの実用化など先端技術の活用が推進されると思われますが、道路の構造、路面標示、道路標識、信号機等、関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から施策、整備が必要と考えます。</p>
	<p>今後、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、自動化などの先端技術の普及活用の推進や、ICTの積極的活用が想定されます。 これらの先端技術の推進に当たっては、県や警察、事業者等の陸上交通の関係者が連携して取り組んでまいります。</p>
8	<p>今後、自動運転の普及に伴う、カーシェアリングの増加や流通情勢の変化により、新たな交通安全上の課題が発生しますので、道路交通により一層の安全対策の推進を希望します。</p>
9	<p>少子高齢化社会に向けてICTを活用した交通環境の整備は効果的だと思います。ボランティアなどの人的不足が起きにくい環境の構築を期待します。</p>

第1章 道路交通の安全

番号	意見内容(要旨)	意見に対する考え方
第1節 道路交通事故のない社会を目指して～道路交通安全の目標～(2件)		
10	<p>第10次計画から今に至るまで、石川県内では交通事故(死亡事故)が減少傾向にあり、大変喜ばしい限りです。減少の背景は、計画に記載してある通りだと思いますが、現在、幹線道路と生活道路の区別、特に山側環状道路の整備により、金沢市街はとても安全で円滑になったと感じます。今後、早く今町JCTまで4車線化してほしいと思います。</p>	<p>交通死亡事故の減少については、これまでの取組に一定の成果があったものと考えており、こうした施策を深化させてまいります。</p> <p>また、円滑で安全な道路環境を確保するためには、通過交通の排除と交通の効果的な分散が重要であり、今後も計画的なバイパス及び環状道路等の整備を推進してまいります。</p>
11	<p>第11次交通安全基本計画では、「令和7年までに交通事故死者数を2,000人以下とする。」「令和7年までに重傷者数を22,000人以下とする。」という目標が掲げられています。この目標を達成すれば、人口10万人当たりの交通事故死者数が主要国の中で最少となる見込みで、「世界一安全な道路交通」の実現を目指しています。本県においてもこの計画のとおり、各施策をしっかりと行っていく必要があると思います。</p>	<p>本県においては、令和7年までに年間の24時間死者数を30人以下、また、重傷者数を210人以下とする目標を掲げ、交通事故のない安全な社会を目指し、本計画の施策を推進してまいります。</p>
第2節 今後の道路交通安全対策を考える視点(1件)		
12	<p>子供の交通事故防止は、地域の一番の願いであり、同対策について「人間・交通機関・交通環境」等、第11次計画に示される対策を総合的網羅的にとっていく必要があると思います。</p> <p>そして、それらは他の対策と相まって効果を発揮すると思います。</p> <p>キッズゾーン、ゾーン30に物理的デバイスを融合し、石川県警の新しい施策である「交通安全iビジョン」を何かしらの形で取り入れていければと思います。</p> <p>大切なことは、警察だけではなく、交通安全意識を高めることで、より一層地域一体となった取り組みを行い、実施した取組を検証、深化させていくことが重要と思います。</p> <p>また、生活道路においては「人が優先」という意識をさらに浸透させていくことが重要と思いますし、これは、キッズゾーン等へ設置する物理的デバイスと同様に分かりやすい形で周知してもらうことが大切だと思います。</p>	<p>次代を担う子供の安全の確保は重要であり、通学路等の安全点検により、子供が移動する経路における横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進してまいります。</p> <p>また、地域で子供を見守っていくための取組の充実、子供に対する交通安全教育、歩行者優先の原則の周知等の各施策を関係機関・団体が連携して実施することで、子供の交通事故防止を図ってまいります。</p>

第3節 講じようとする施策 1 道路交通環境の整備(4件)

13	<p>県内外で通学中の小学生が交通事故の被害に遭う事案が散見されます。安全教育はもちろんですが、道路管理者との密な連携により、運転者、歩行者双方の視覚に訴えることのできる、物理的デバイスの整備が重要かと思えます。</p>	<p>県や警察等の関係機関が連携して、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ってまいります。</p>
14	<p>高齢者の免許証の返納について、県内では公共交通手段が少なく、車がないと生活が困難であるため、免許証を返納しようという気持ちになりづらいと考えます。免許返納しても生活しやすいよう、公共交通機関の整備が必要と考えます。</p>	<p>高齢者が免許証を自主返納しやすい環境を整えるためにも、国や市町、交通事業者等と連携し、生活バス路線の維持等により、高齢者をはじめとした地域住民の交通手段の確保を図ってまいります。</p>
15	<p>公共交通、特にバスが定時に運行できるためには、バスレーンは有効であり、バスの利便性が上がれば、マイカー抑制から渋滞・事故防止につながると思えます。 しかし、小立野通りなど、病院やわき道がいくつもあって、右折車が多いところでは、バスレーンが機能しないケースもあると思えます。 片町など推進すべきところは良いですが、必要性が低いものは見直しも必要ではないでしょうか。</p>	<p>バスの利用環境の向上のために、バス専用レーンの整備や見直しを図るための施策を推進してまいります。</p>
16	<p>今冬の大雪はとても酷い思いをしました。特に生活道路は重機による除雪ができず、私も沿線の方に助けてもらいました。 その様な状況下では、やはり共助の精神が大切です。皆で協力し合わなければ、生活道路での交通の安全と円滑の確保は困難ではないでしょうか。</p>	<p>積雪寒冷地域である本県では、冬期の安全な道路交通を確保するため、優先的に交通を確保する雪みちネットワーク路線での早期かつ連続的な道路除雪の実施、凍結防止散布材などを実施しています。 また、冬期間には、スリップ事故等が多発し交通渋滞も生じることから、早期の冬用タイヤ装着、滑り止め装置の装着、速度の抑制等、雪道の安全運転の啓発活動を推進するとともに、特に、降雪期においては、積雪時におけるマイカー使用の自粛や除雪に支障をきたす路上駐車防止等について広報啓発をしています。 ご意見にもあるとおり、冬期においては県民の皆様のご理解とご協力をお願いいたします。</p>

第3節 講じようとする施策 2 交通安全思想の普及徹底(8件)

17	<p>高齢者対策について、さらに一步踏み込み、若い世代から開始することが必要と考えます。</p> <p>高齢者に差し迫って交通安全を教示するのではなく、それ以前の若い世代から交通安全教育に参加していただき、心のトレーニングを積み重ねることにより、今以上の事故防止効果が期待できると思うからです。</p> <p>交通事故のない社会が、一朝一夕に実現できないことは、誰もが知るところです。例えば、各種団体活動に参加せず、単独行動を好む高齢者の被害を防止するためには、長期的な取組も合わせて実施することが重要ではないでしょうか。</p>	<p>交通安全教育は、生涯にわたって学習していくことが必要となることから、幼児から成人まで段階的かつ体系的に実施しており、今後も継続して取り組んでまいります。</p>
18	<p>自転車は幼児期から高齢者まで手軽な乗り物として使用されています。2008年に改正道路交通法が施行され車両であることから車道を走行しなければなりません。</p> <p>しかしながら道路事情が大変悪く、走行自転車に危険を感じるので、幅員の見直しの必要があると思います。</p> <p>また、自転車のルールとマナーについて児童期から学ぶことは、成人になってからの違反の減少につながると思います。故に県内の各小学校において自転車の交通安全教室の充実を図ることが望ましいと思います。</p>	<p>児童に対しては、自転車利用者としての必要な知識、技能を習得させるとともに、道路における交通の危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めるため、小学校、PTAと連携して交通安全教育を実施しています。</p> <p>また、自転車の安全な利用に関する教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進してまいります。</p>
19	<p>数値目標の年間死者数を30人以下とするためには、例年、死者数の半数以上を占めている高齢者の交通事故防止対策が重点課題と考えます。特に独居の高齢者は免許証の返納を促す家族がいないため、危険な運転を継続していても放置されている状況です。また、講習を受ける機会のない高齢歩行者の安全対策も重要と考えます。</p>	<p>高齢化が一層進展することにより、独居高齢者の交通安全の確保が課題の一つであることから、県民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努めるとともに、先端技術の活用による高齢者の安全確保についても推進してまいります。</p>
20	<p>電動車いす登録制度とはどのようなものですか。登録した場合は、どのような恩恵があるのですか。登録しない場合は罰則はあるのですか。</p>	<p>本制度は、県内に居住する電動車いすの利用者の方に登録して頂き、安全講習のご案内や交通安全に関する情報を提供するものです。電動車いすは免許が不要で車検もないことから、安全講習等を通じて交通事故の防止を図りたいと考えています。なお、登録は任意であり、登録しない場合の罰則はありません。</p>
21	<p>ドライブレコーダーは、他車の運転を記録するとともに自車の運転も記録することから、同機器の普及促進は交通マナーの向上につながる施策であると思います。</p>	<p>ドライブレコーダー等の機器の活用をはじめ多様な方法を交通安全教育に導入しており、今後も効果的な交通安全教育を推進して交通マナーの向上を図ってまいります。</p>

22	<p>警察、自治体、関係機関・団体、各種ボランティアの方々が連携した取組みにより、地域社会における交通安全意識が高揚し、その結果交通事故自体は確実に減少傾向にあります。しかし、今後も悲惨な交通事故を1件でも減らすためには、従来の取組・施策に加え、「運転手や歩行者の交通マナーの向上」が非常に重要と考えます。</p> <p>よって、現在、石川県警察が推進している、「いしかわ交通安全(AI)ビジョン」のように、運転手、歩行者の双方に「交通安全思想」を育み、道路を利用する全ての人がお互いを思いやる気持ちを持つような取組・施策を進めて行く必要があると思います。</p>	<p>交通安全に対する県民の意識の向上を図り、県民一人一人が交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死者数の減少をより確実なものにするため、効果的な施策については、実施計画等において具体的に実施するなど広報啓発活動を積極的に展開してまいります。</p>
23	<p>交通の方法に関する教則、交通安全教育指針で「横断する時には手を挙げるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝える」旨の改正がありました。</p> <p>これを受けて、「手を挙げるなどして」と意思を伝える方法を記載したら、より分かりやすくなるのではないかと思います。</p>	<p>いただいたご意見を踏まえ、「運転者に対して横断する意思を明確に伝え」をP38に追記します。</p>
24	<p>自転車の安全対策として、全ての年齢層の自転車利用者に対するヘルメットの着用を推進する対策・広報が必要と思います。</p>	<p>自転車用ヘルメットについては、頭部保護の重要性と着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、あらゆる機会を通じて着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対して自転車用ヘルメットの着用を促す取組を推進してまいります。</p>
<p>第3節 講じようとする施策 3 安全運転の確保(1件)</p>		
25	<p>高齢運転者対策として、運転技能検査や限定条件付免許制度の導入が今後施行されることや、運転免許証を返納しやすい環境整備と公共交通の確保といった施策も必要と思われます。</p>	<p>高齢者等が運転免許を返納しやすい環境の整備を図るため、国や市町、交通事業者等と連携し、生活バス路線の維持等により、高齢者をはじめとした地域住民の交通手段の確保を図ってまいります。</p>

第3節 講じようとする施策 5 道路交通秩序の維持(1件)

26	飲酒運転、無免許運転根絶のためには、法のさらなる厳罰化、継続した取締り、最新技術を活用した防止対策を行っていく必要があります。	飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進してまいります。
----	---	---

第3節 講じようとする施策 7 被害者支援の充実と推進(1件)

27	迅速な被害者支援は、被害者の負担軽減につながりますので、「石川県犯罪被害者支援条例」の施策を計画に盛り込むことは素晴らしいと思います。	交通事故被害者等を支援することが極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法及び石川県犯罪被害者等支援条例の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進してまいります。
----	---	--

第2章 鉄道交通の安全

番号	意見内容(要旨)	意見に対する考え方
第1節 鉄道事故のない社会を目指して(1件)		
28	踏切道における交通安全の関連で、「人身障害事故」と「踏切障害事故」の合計と分かるように、表の下に注記をつけてください。 また、本文の「本県においては、運転事故の5割弱を踏切障害事故が、残りを人身障害事故が占めている。」との内容が表から読み取れるよう、人身傷害事故の内数を()で示すなど、分かりやすく工夫して表に示してください。	いただいたご意見を踏まえ、本文の表記及び表中の区分を追加するなど表をわかりやすく修正します。

第3節 講じようとする施策 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及(1件)

29	<p>「勝手踏切」の記載について (意見) 正式の踏切でない「勝手踏切」について、県内の数と対策の説明が漏れているので、明記してください。 (理由) 1. 国土交通省も勝手踏切の危険性と問題を認識し、2016年、2021年1月に全国の鉄道事業者に「明らかに線路内を横断した形跡があるもの、または横断を認識しているもの」を調査しており、都道府県別に数を出しています。 2. 石川県としても、この計画に勝手踏切のことを盛り込まず無視することは、危険の放置、県民への危険性の周知を怠ることになり、事故が起きれば県や担当部所が責任を問われることにもなりかねません。 3. 県警は過去の事故の情報をもっているはずなので連携し、県内の勝手踏切での事故件数・死者数・傷者数についても、安全対策のための基礎データとしてデータを掲載し、広く公表するべきです。 (参考記事) 「勝手踏切」全国に1.7万カ所 違法でも鉄道会社は黙認か」毎日新聞 2021/6/19</p>	<p>軌道敷内への無断立ち入りについては、鉄道営業法で禁止されており、鉄道事業者において柵の整備、進入禁止の看板設置等の安全対策を行っております。 これらに加え、鉄道事故の防止には、利用者等の理解と協力が必要であることから、学校、沿線住民、道路運送事業者等を対象とした幅広い広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識の浸透に、より一層努めてまいります。 なお、石川県内の直近5年間の鉄道事故に、軌道敷内への無断立ち入りによる事故はありませんでした。</p>
----	---	---

第3章 踏切道交通の安全

番号	意見内容(要旨)	意見に対する考え方
第1節 踏切事故のない社会を目指して(1件)		
30	<p>「県内の踏切道の推移」表の合計数は無意味であり、削除してください。 (理由) 児童生徒への安全教育資料として本計画を活用もできるよう、統計リテラシー教育にかなう表に修正すべきです。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、P69の「県内の踏切道の推移」の表の合計数は削除いたします。</p>
第3節 講じようとする施策 5 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置(1件)		
31	<p>踏切事故は、高齢者が巻き込まれる事故が多いことや、踏切内で車が止まってしまった時の対処法など、知らない人が多いと思いますので、広報してください。</p>	<p>自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対して、踏切事故防止キャンペーンや高齢者施設等への踏切事故防止のパンフレットの配布等の広報啓発活動を推進して、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押しボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ってまいります。</p>