

第10次島根県交通安全計画素案に関する意見募集(H28.1.15～2.12)の結果

【ご意見提出状況:個人 7件、市町村・団体 14件】

番号	県10次計画(素案)における項目				意見	意見に対する考え方
	章	節	番号	項目		
1	-	-	-	計画の基本理念	○計画の期間 5年という計画案は長すぎる。せいぜい3年ごとにすべきだ。	島根県交通安全計画は、交通安全対策基本法第25条第1項に基づき、県内の陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の推進を図るため、同法第22条第1項に基づく国の交通安全基本計画に合わせ5年ごとに策定しています。この計画に基づき、毎年度「島根県交通安全実施計画」を作成し、実効性のある施策を重点的に推進しています。
2	-	-	-	計画の基本理念	○「人間はエラーを犯すもの」の表現について 学説的かつ部分的に例えることはやぶさかでないが、「人間はエラーを犯すもの」と断言的な言い回しはいかがか。「人・県民＝エラーを犯す者」これが施策全般の前提か。交通機関のみ対象と読めるか。	「人間が行う運転は100%ではない」の意味であり、人間の誤った操作が事故に結びつかないようあらゆる状況を想定し、不断の技術開発によって交通機関の構造、設備、装置等の安全性の向上や高い安全水準の維持等を図らなければならないことに言及したものです。
3	-	-	-	計画の基本理念	○平成27年データの追加 死者数、免許人口等について第10次計画期間の前年の平成27年数値を使用してはどうか。	平成27年(暦年)数値が確定したデータについては、第10次計画にもり込みました。
4	-	-	-	計画の基本理念	○交通安全計画における目標 「交通事故死傷者数」を本県計画では「負傷者数」にできないか。死傷者数から死者数を引き算すれば負傷者になることはわかるが、死者数を内数とする訳は何か。	本計画における最優先の目標は死者数の減少ですが、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組む必要があることから「死傷者数」を目標に掲げました。国の基本計画でも「死傷者数50万人以下」を目標としています。なお、県総合発展計画では「死傷者数」を交通安全施策の成果参考指標としています。
5	1	1	I 3	過去10年間の交通死亡事故の特徴とその要因	第9次計画と内容が変わっていない。本旨は変わらずとも見直しが必要ではないか。	平成27年の状況についての記述を追加しました。
6	1	1	II -	道路交通を取り巻く状況の展望	○高齢運転免許人口の推移 伸率として前年対比比率が用いられているが、初年(H17)を100とした指数のグラフにした方がインパクトがある。	ご指摘のとおり運転免許人口と高齢者運転免許人口の推移について、平成18年を基準とした指数で示しました。

番号	県10次計画(素案)における項目				意見	意見に対する考え方	
	章	節	番号	項目			
7	1	2	I	—	今後の道路交通安全を考える視点	細かい所までよく考えられた計画だと思った。重点事項に通学路や自転車の利用環境整備が挙げられてあり有り難く思った。小学校長会としても交通安全指導に力を入れていきたいと思う。	第10次交通安全計画に基づき、国や市町村、民間活動団体等とも連携し、通学路の交通安全等地域実態に即した具体的な対策を定め、実施してまいります。
8	1	2	I	1 (1)	高齢者及び子供の安全確保	○高齢者にやさしい交通対策 特に島根県は高齢者県でありこの高齢者対策が重要課題である。運転者の高齢化による事故、歩行者の事故等が多発しているが何か島根県の独自の対策はないか。過疎県では車は必要アイテムであり、90才のドライバーはどこでもいる。高齢者にやさしい交通対策、安心安全な県民生活を築く施策を実行してほしい。	第10次島根県交通安全計画では、「高齢者の交通事故防止対策の推進」を重点事項に掲げ、高齢者を守る思いやりのある運転意識の定着を図る一方、高齢者に対する交通安全教育を重視し、加齢に伴う身体機能の変化や影響を正しく理解した上で、安全な歩行と道路通行のための実践的スキルや交通ルールの知識を習得していただく施策を推進することとしています。
9	1	2	II	1 (3)	幹線道路における交通安全対策の推進	○追越し車線・譲り車線 たくさんの車の中や長い人生において、ときとして急ぎたいことがある。また、クレーン車や過積載車両、高齢になると車両の流れについていけない人がある。しかし、54号線や9号線にはほとんど追い抜き、譲り車線がない。来待近辺は道路が拡幅され走行が楽になり喜んでいて。ただ、広い歩道は誰が利用するのか疑問。片側や交互でも譲り車線設置していただきたいかった。	来待近辺は、線形が悪く交通事故が多発していたため、交通事故対策として線形を改良しています。併せて、高齢者、障がい者等を含む歩行者が安全に利用できる歩行空間を確保しました。現地の状況、交通流などを勘案して、いただいたご意見等を参考にさせていただきます。
10	1	2	II	1 (3)	幹線道路における交通安全対策の推進	○車線分離杭 赤茶色の分離杭の設置は、機能的にはありがたいと思うが、反面ぶつかりはしないかと（窮屈に感じる）焦り、心の余裕をなくす。	赤茶色の分離杭は交通安全対策として設置したものです。安全に走行していただくようご理解をお願いします。
11	1	2	II	1 (3)	幹線道路における交通安全対策の推進	○迂回道路 斐伊川の神戸川放水路に設置された迂回道路は重宝するが、進入口や出口があまりに規制に則られ高齢者や大型車両は窮屈に感じる。縁石を少し上げるだけで使い勝手がよくなる気がする。	交通規制の実施につきましては、交通の危険を防止し、安全と円滑を図ることを目的としています。放水路に関連する道路につきましても、地元住民の皆様からの様々な意見・要望を踏まえ実施しているところであります。

番号	県10次計画(素案)における項目				意見	意見に対する考え方
	章	節	番号	項目		
12	1	2	II 1 (3)	幹線道路における交通安全対策の推進	○高速道路進入路 高速道路進入には、事前に方面を表示があると高齢者はうれしいと思う。瞬時に判断する能力が劣ってくるからだ。また、平素使い慣れないとちょっとしたパニック状態になるから。交通事故は機能的な面、規制的な面、精神面（心のゆとり）と分けて考えるのがよいと思う。	高速道路等への進入については、事前に標識等で案内をしていますが、わかり易い標識・路面標示等の整備に一層努めてまいります。
13	1	2	II 1 (6)	効果的な交通規制の推進	○「犬・猫抱っこ運転」の規制 以前から車の助手席で犬・猫を抱っこしている方をよく見かける。運転中の携帯電話の使用は禁止事項だが、犬・猫の抱っこ運転を島根県独自に、規制できないものか。	運転中に犬・猫を抱っこする運転は、道路交通法第55条（乗車・積載方法違反）に抵触し、禁止されています。引き続き、このような危険な運転に対する交通指導取締りを推進して参ります。
14	1	2	II 1 (7)	自転車利用環境の総合的整備	○自転車専用レーンの整備 歩道上における自転車と歩行者との接触事故が多数報告されている。自転車は、車両であって車道左側通行が原則のはずである。自動車と自転車の事故を減らすために、自転車の歩道通行を許すのではなく、車道に自転車専用レーンを増やすことを考えた方がよいと思う。自動車の通る道幅が狭くなるなら、スピード制限を行えば良いように考える。予算のこともあるが、もう少し、ソフト面でなくハード面を重視すべきである。	良好な自転車交通秩序の実現のため、今後とも道路管理者、警察等が連携して総合対策を推進してまいります。

番号	県10次計画(素案)における項目			項目	意見	意見に対する考え方
	章	節	番号			
15	1	2	Ⅱ 2 (1)	段階的かつ体系的な交通安全教育等の推進	<p>○高校生に対する交通安全教育の推進</p> <p>現在島根県二輪車普及安全協会では、交通安全協会と共に、二輪車を所有し通学に二輪車を活用している高校生等を対象に「高校生セーフティドライビング講習会」を実施している。現在、島根県の高中生講習会の対象学校は松江工業高等専門学校の一校で、他校は二輪車で通学が禁止となっている事もあり、講習会は実施されていない。現状は二輪車に対する危険要素の見方が強く、高校生に「二輪車を見せない・触れさせない・乗せない」といった考え方が強い状況である。しかし、高校を卒業すれば自動車免許や二輪車免許が容易に取得できる。これまで二輪二普協は二輪免許を所持しているライダーを対象に安全運転講習会を実施しており、免許を取得したばかりのライダーが参加されているが、現状は二輪車に殆ど慣れておらず、事故を起こす危険性があると考える。講習会場でしっかりライディングや交通法規を学び、事故の無いセーフティライディングを送れるよう、頭も若く、体の動きも優れている頃にしっかり安全教育を行う事が必要と考えますが、現状は事なかれ主義の考え方となっていると思う。教育委員会・高等学校・PTAそして保護者の方々が二輪車の安全教育の重要性について、理解を深めて頂ければと強く願っている。二輪二普協では高校生のためのセーフティライディングマニュアルを作製している。高等学校で二輪車安全運転教育を計画するのであれば、受け皿は用意している。</p>	<p>現在、県立学校では、バイクに乗らない・買わない・(免許を)取らないを推進しております。今後、必要性に応じ、関係機関と連携して交通安全教育を推進してまいります。</p>

番号	県10次計画(素案)における項目				意見	意見に対する考え方
	章	節	番号	項目		
16	1	2	II	2 (1)	<p>○高齢者の交通安全教育</p> <p>毎年、交通事故による死亡者の半数以上は高齢者。高齢者事故は、国道、夜間、歩行時の事故の割合が非常に高い。最近、反射材の活用が著しく低下しているように感じる。特に歩行速度も若者に比べ劣っている高齢者は、必ず着用すべき。また、ウォーキング愛好者も反射材を着用しない者が多く見受けられる。自転車と同じように、常時、夜間ウォーキングする者などを始め、歩行する者で、反射材を着用しない者には、罰則を適用すべき。</p> <p>国道は、夜間は、高速道路と同じ速度で通行する車が目立つ。特に目的地への配達をしている、小型トラックなどの速度超過は、気になっていた。自動車学校における高齢者指導を中身から見直す時期ではないかを感じる。</p> <p>これは、認知症やてんかんだけでなく、交通状況を理解できないことから、高齢者による逆走事故が多発していると思う。道路状況は整備されても、高齢者が新しい交通状況に対処できていない。</p>	<p>○県警察では、夜間の高齢歩行者が被害となる交通事故を防止するため、夜光反射材を自ら着用してもらうための環境づくりを推進しています。また、スピードダウンを推進するため、速度取締りはもとより、各種チラシ等を活用した広報に努めています。高速道路等の逆走事案対策につきましては、道路管理者と連携し、運転手に見える場所へ大型の警戒標識や矢印標示を設置するなど、安全施設の整備を進めています。</p> <p>○第10次島根県交通安全計画では、「高齢者に対する交通安全教育」を重点事項に掲げ、自動車教習所や民間ボランティア等とも連携し、実践的スキルや交通ルール等の知識の習得に向けた施策を推進することとしています。その活動として、高齢者世帯の個別訪問指導や地域で開催される高齢者学級等を通じて夜光反射材の活用等交通安全用品の普及にも取り組めます。</p>
17	1	2	II	2 (1)	<p>○高齢者の交通安全教育</p> <p>「高齢者に対する交通安全教育の強化が必要」について。本意は、高齢者教育への環境等の整備強化と解するが、ストレートに読むと、高齢者は事故関与が高いため、高齢者に対する教育の強化とも読み取れます。強化すべきは「教育環境」であり、「高齢者に対する交通安全教育の充実に努めます」程度の柔らかい表現にすべき。</p>	<p>ご指摘のとおり、表現を改めます。</p>

番号	県10次計画(素案)における項目				意見	意見に対する考え方	
	章	節	番号	項目			
18	1	2	II	3	交通安全の確保	<p>○高齢運転者の免許自主返納制度 免許の自主返納は、道交法に定める「運転免許の申請による取消し」をいっていると解するが、免許の一部取り消しを含めて奨励するのか。免許返納者への支援は、全ての免許即ち免許証の返納者を対象としていることから双方が馴染まない。 国第10次基本計画では、「返納しやすい環境の整備を図る」ことを目的とし、例えば身体機能等の低下の恐れのある高齢者でも、個人に対する自らの判断による返納奨励の記載は見当たらない。 「交通安全の確保」は運転者対策であり、そこで自主返納を奨励することは、「恐れ」を判断できない者をも含めた高齢運転者に対する返納奨励＝危険予備軍の早期排除策と受け止められるおそれはないか。 自主返納を取り上げるのであれば、「交通安全意識の普及徹底」の中で安全意識の向上で取り上げるべき。記載文例「身体機能の低下に伴い、自らが判断する運転免許証の自主返納制度の紹介に努めます」</p>	<p>○運転免許の自主返納制度については、免許の「全部取消し」と「一部取消し」を対象としています。 国基本計画に基づき「自動車等の運転に不安を有する高齢者」の表現に改め、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促し、認知機能検査や運転適性相談の機会を通じてきめ細やかな運転者教育を行うことを述べています。</p> <p>○運転免許の自主返納制度は、加齢に伴う身体機能や判断能力の低下により、運転に不安を感じる方などが、自主的に運転免許の取消しを申請できる制度であり、運転者自らの意思により申請する必要があることから、交通安全意識の普及に関連して周知を図る必要があります。</p>
19	1	2	II	3	交通安全の確保	<p>○SDカードの普及促進について 以下において、SDカードの普及促進について記載した意図は何か。そもそも記載の必要はあるか。</p> <p>キ 自動車安全運転センターの業務の充実 運転経歴・交通事故の証明、累積点数の通知業務等を的確に行うとともに、運転者の安全意識向上のためのSDカードの普及を促進します。</p>	<p>SDカードは、無事故・無違反運転の証明書であり、安全運転を呼びかけ、交通事故防止に寄与するものであることから、各事業所はもとより、県民にも広く周知し、普及させていく必要があります。</p>
20	1	2	II	4 (2)	自動車アセスメント情報の提供等	<p>○ASVの理解促進 ASVの理解促進について強く賛同する。先般、S社社内データにおいて、S社開発運転支援システム※搭載車の人身事故が非搭載車に比べ、1万台当たりで61%減少したとの発表があった。 県内においても強力に普及促進を図っていくことが交通事故死傷者数の減少目標達成につながっていくと考える。</p> <p>※ステレオカメラで常に前方を監視し、必要に応じてブレーキなどの制御を行う運転支援システム</p>	<p>今後も自動車アセスメント情報等により、自動車の安全性、安全装置の正しい使用方法等を自動車使用者に対して提供してまいります。</p>

番号	県10次計画(素案)における項目				意見	意見に対する考え方
	章	節	番号	項目		
21		2	II	6 (1) 救助・救急活動の充実	<p>○包帯法の指導について 現在消防本部では包帯法の応急手当指導は行っていない。他で実施がなければ、削除が必要である。 (該当文)p34 学校においては(中略)中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当について指導の充実を図る。</p>	<p>学校においては、保健体育の授業の中で包帯法も含めた応急手当にかかる指導をしているところです。引き続き知識・実技の普及推進を図ってまいります。</p>