

第11次島根県交通安全計画素案に関する意見募集の結果

番号	県11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	-	-	-	3 (1)	交通安全計画における目標	交通事故死者数について目標を15人以下とされているが、国は第10次計画で2,500人以下の目標を第11次計画で2,000人以下としており、これを踏まえればもっと少ない目標とすべきではないか。	目標15人以下については、国と同等水準の減少目標と考えます。（国▲20%、県▲17%） 交通事故防止の最終的な目標は「交通事故ゼロ」の達成ですが、一足飛びに達成できるものではなく、段階的に目標達成に向け努力していく必要があると考えています。
2			-	3 (2)	交通安全計画における目標	交通事故重傷者数について目標を170人以下とされているが、令和2年の重傷者数は既に178人であり、5年先の目標であれば、もっと少ない数値にすべきではないか。	交通事故による重傷者数は増減を繰り返しており、減少傾向を定着させる必要があります。 過去5年間の平均は213人であり、令和2年はコロナ禍による外出自粛の影響も考えられることから、目標は170人以下としています。
3			-	3 (3)	交通安全計画における目標	高齢者死者数について目標を「全交通事故死者数の半数以下」とされているが、高齢者と高齢者以外とを区別して目標設定する必要はないのではないかと。また、高齢者死者の割合を示すことが翻って高齢者以外の死者が増えても良いという誤った認識を与えかねないので目標自体をやめてはどうか。	高齢化率が高く、高齢者死者数の割合が7割を超える本県においては、高齢者死者を減らすことが、ひいては交通事故死者数の減少につながるものと考えています。
4	1	2	II	1 (4)	交通安全施設等整備事業の推進	通学路を中心に交通信号機の設置を希望しても道路改良等の機会にしか設置されないことから、交通信号機の設置について検討し、計画的な整備を進めてもらいたい。	交通信号機の設置については、道路の新設・改良に伴うものの以外の場所についても、信号機設置指針に基づき、交通量、交通事故の発生状況、交差点の形状等を調査・分析の上で、真に必要な高い場所を選定することとしています。
5	1	2	II	1 (3) カ	幹線道路における交通安全対策の推進力 高速自動車国道等における交通事故防止対策の推進	重大事故を防止する観点から、高速自動車国道等複数車線化、ワイヤロープ設置拡大を希望	【松江国道事務所・浜田河川国道事務所】 自動車専用道路の複数車線化については、利用状況等も踏まえて検討していきます。 暫定2車線区間におけるワイヤロープ式防護柵の設置は令和元年度より土工部及び中小橋梁部へ順次実施しており、令和4年度末までに完成させる予定です。ただし、トンネル部や長大橋梁部については構造等が示されていないため施工時期は未定です。  【NEXCO西日本】 高速自動車国道等の複数車線化に関しては、時間の信頼性の確保、事故防止、道路ネットワークの代替性確保の観点から考慮し優先順位の高い箇所から実施していく予定です。 なお、島根県内においては山陰自動車道（安来道路）米子西IC～安来IC間の4車線化を令和3年度から実施します。 ワイヤロープ式防護柵の設置に関しては、土工部、中小橋梁部は令和3年春に概ね設置完了の予定です。 なお、トンネル・長大橋梁部への設置に関しては、現在技術的な検証を進めているところで、本格実施に向け取り組んでいきます。

第11次島根県交通安全計画素案に関する意見募集の結果

番号	第11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		
6	1	2	Ⅱ 3 (1) オ	運転者教育等の充実 オ 高齢者運転者対策の充実	高齢者の交通事故抑止に向け安全サポート車普及促進のための補助事業（県版）を希望	安全サポート車に対する助成事業については現在、国において実施されています。 県独自に補助を行っていませんが、安全サポート車は交通事故防止のために有効ですので、普及啓発に向け努めます。
7	-	-	- 3 (1)	交通安全計画における目標	24時間死者の記載方法がわかりにくいいため記載方法を「年間の死者数」とし注釈により「※死者数は事故後24時間以内になくなった方」としてはどうか	国が定めた「交通安全基本計画」において、同様の記載がなされていることから、県計画においても同様の記載方法を採用しています。
8	1	2	Ⅱ 5 (1)	交通の指導取締りの強化	パトカーでの巡回（パトロール）回数の強化（増加）～パトカー（回転灯点灯）による巡回（パトロール）を行うことは、交通秩序の維持に対する抑止力は相当高いので、取締りのみに主眼を置くのではなく、抑止力効果を見込んだ対応を行うべき	「交通指導取締り」には交通違反の検挙だけでなく、街頭での指導啓発やパトカーでの巡回も含まれます。 全ての活動をバランス良く実施し、交通秩序の維持に努めます。
9	1	2	Ⅱ 1 (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	交通バリアフリー法に関連して、観光地周辺の歩道の段差や傾斜など、車いすでの利用に向かない場所が多いので、利用しやすいような整備を計画してはどうか。特に松江城周辺の歩道は段差が激しく自転車での利用も困難である	<b>【道路建設課・道路維持課】</b> 「第1章第2節Ⅱの1 道路交通環境の整備」の(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（ウ 高齢者・障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備）における記述のとおり、高齢者や障がい者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するために、歩道の段差・傾斜・勾配の改善を推進していきます。