

「第10次滋賀県交通安全計画」(案)に対して提出された意見・情報 とこれらに対する滋賀県交通安全対策会議の考え方について

1. 県民政策コメントの実施結果

平成28年3月17日から平成28年4月18日までの間、「滋賀県交通安全計画に対する意見・情報の募集に関する要領」に基づき、意見・情報の募集を行った結果、2名から9件の意見・情報が寄せられました。

これらの意見等について、内容ごとに整理し、それらに対する考え方を以下に示します。
なお、取りまとめにあたり、提出された意見・情報の一部は、その趣旨を損なわない範囲で内容を要約したものとなっています。

2. 提出された意見・情報の内訳

項 目	件 数
まえがき	1
基本理念	1
第1章 道路交通の安全	
第1節 道路交通事故のない滋賀を目指して	
第2節 交通安全計画の目標	
第3節 道路交通の安全についての対策	
I 今後の道路交通安全対策を進める重点	
II 道路交通に関する安全施策	
1 道路交通環境の整備	6
2 交通安全思想の普及徹底	
3 安全運転の確保	
4 車両の安全性の確保	
5 道路交通秩序の維持	
6 救助・救急活動の充実	
7 被害者支援の充実と推進	
8 研究開発および調査研究の充実	
第2章 鉄道交通の安全	
第3章 踏切道における交通の安全	
その他	1
合 計	9件

番号	頁	項目	ご意見・情報の概要	ご意見に対する滋賀県交通安全対策会議の考え方
まえがき				
1	-		琵琶湖があるので、この計画に湖上交通の安全対策を盛り込むべきではないのか。	交通安全対策基本法第 25 条第 1 項の規定で「都道府県交通安全対策会議は交通安全基本計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に基づき、都道府県交通安全計画を定めなければならない。」とされています。 当計画では、この規定のとおり陸上交通の安全に関することのみを定めることとするので、原案どおりとします。
基本理念等				
2	2	3 計画の考え方 (2) ウ	機能分担された道路網の整備について、交通量と道路法第 7 条（県道の認定等）との実態かい離が見受けられることから、機能分担の前に「適正に」を追記してはどうか。 交通安全施設の老朽化対策について、普段の管理がおろそかになっている実態も一部に見受けられることから、「管理の適正化を含めた」を追記してはどうか。	道路網の整備については、適切に機能分担された道路が前提であり、交通安全施設の維持管理についても、道路と交通の管理者が協力して適切かつ適正に推進することを前提としております。 したがって、御意見どおり追加修正します。 【修正後】「ウ 交通環境に係る安全対策としては、 <u>適切に機能分担された道路網の整備</u> 、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、交通安全施設の <u>管理の適正化を含めた老朽化対策</u> を図ります。」
第 1 章 道路交通の安全 II 道路交通に関する安全施策				
1 道路交通環境の整備				
3	12	(1) 生活に密着した身近な道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 イ	「自転車道」を削除し、「車道における自転車専用通行帯等」と修正してはどうか。	道路交通法上、基本的には、自転車は車道を通行しますが「自転車通行可」の道路標識または「普通自転車通行指定部分」の道路標示がある場合、「運転者が 13 歳未満もしくは 70 歳以上または身体に障害を負っている場合」、「安全のためやむを得ない場合」について、歩道を通行することが可能となっています。 「車道における・・・」と記載すると、自転車対策が車道限定と受け取られることから原案どおりとします。

4	12	(1) 生活に密着した身近な道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 ウ(ア)	<p>多くの場合、自転車は車道を通行する必要があるため、無駄に幅広歩道を整備する必要はない。</p> <p>整備を行う場合は、歩行者交通量や今後の見込みを勘案してする必要があるのでないか。</p>	<p>従前より、歩行者交通量や将来交通量を勘案して歩道整備を行っているため、御意見どおり追加修正します。</p> <p>【修正後】(ア) 安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に<u>歩行者交通量や今後の見込みを勘案して平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備</u>します。</p>
5	12	欄外用語解説	<p>エスコートゾーンは、公安委員会が維持管理するものではないのか。</p>	<p>警察庁等が指示しているエスコートゾーンは、歩道の点字ブロックとともに施工することを原則としており、道路と交通の管理者等が連携して、視覚障害者等の安全な通行環境のために設置するもので公安委員会が単独で横断歩道に施工するものではないことから原案どおりとします。</p>
6	13	(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	<p>新しい幹線道路出口である「栗東市小野の県道55号線と接続する国道1号線の出口」では、逆走に対する標識などが無い。</p> <p>また、2016年に供用開始した道路においても「進入禁止標識の大型化」「逆走防止標識」「路面の矢印表示」のいずれも行われていない。</p>	<p>個別の案件にあたりますので、関係部局に通知することとします。</p>
7	15	(3) 幹線道路における交通安全対策の推進 カ (エ)	<p>「カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進」とあるが、(エ)では「重大事故につながる可能性の高い高速道路での逆走・・・」となっている。一般国道でも幹線自動車道のような道路は重大事故につながると考えられますので施策を実施していただきたい。</p>	<p>一般国道でも高速道路でも重大事故につながる逆走に対して様々な施策を実施する必要があると考えます。</p> <p>御意見どおり追加修正します。</p> <p>【修正後】(エ) 重大事故につながる可能性の高い高速道路等での逆走に対して・・・」</p>
8	15	(3) 幹線道路における交通安全対策の推進 カ (エ)	<p>現状の免許更新の講習では逆走を起こしてしまった時の対処方法を教えていません。「逆走を起こしてしまった時の対処方法」を免許更新時の講習に取り入れていただきたい。</p>	<p>高速道路等における逆走時の対応については、逆走時の交通量や道路の状況等によりケースバイケースであり、一般的に対処方法を講習することは困難と考えます。本計画にあるように、様々な施策を実施することにより逆走事故</p>

				を防止させることとします。
その他				
9			「内水面における交通安全対策」について、章立てを行い、可能な計画策定等を努めるべきではないか。	<p>交通安全対策基本法第 25 条第 1 項の規定で「都道府県交通安全対策会議は交通安全基本計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に基づき、都道府県交通安全計画を定めなければならない。」とされています。</p> <p>当計画では、この規定のとおり陸上交通の安全に関することのみを定めることとするので、原案どおり、「内水面における交通安全対策」は策定しません。</p>