

「第12次滋賀県交通安全計画(素案)」に対して提出された意見・情報とそ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. 意見・情報の募集結果について

令和8年3月30日(月)から令和8年4月30(木)までの32日間、滋賀県県民政策コメント制度に関する要綱に基づき、「滋賀県交通安全計画(素案)」について意見・情報の募集および、市町への意見照会を行った結果、4者18件の意見・情報が寄せられました。
これらの意見・情報について、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おります。
また、本募集の趣旨に添わない意見・情報は省略させていただいております。

2. 提出された意見・情報

項目			件数
	基本理念等		3
第1章	道路交通の安全		0
	第1節	道路交通事故のない安全・安心な滋賀を目指して	0
	第2節	交通安全計画の目標	0
	第3節	道路交通の安全についての対策	13
第2章	鉄道交通の安全		0
	第1節	鉄道事故のない滋賀を目指して	0
	第2節	鉄道交通の安全についての対策	0
第3章	踏切道における交通の安全		0
	第1節	踏切事故のない滋賀を目指して	0
	第2節	踏切道における交通の安全についての対策	0
その他			2
合 計			18

番号	頁	項目	意見・情報等(概要)	意見・情報等に対する県の考え方
1	-		滋賀県東近江市国道421号線名神高速道路あたりから清水町信号あたりまで自転車の通行が多いにもかかわらず自転車通行帯がありません 自転車は基本車道通行に道路交通法が改正されたので、安全のために整備をご検討ください	自転車走行空間については、自動車の速度や交通量、利用状況等を踏まえて、地域に適した形を検討してまいります。
2	9	交通安全対策において重視すべき視点 (1) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策	歩行者、自転車としての対策が重要であることは理解するが、取り巻く環境がそれに伴っていないと感ずる。例えば、歩道は草が繁茂し、とても歩けるような状況にない。自転車に関しても法改正により歩道を通行してはならないとなれば、危険な車道を通行することになる。高齢者による自転車の運転に不安がある中で、逆行していると思わざるを得ない。どこに経費を充てるのか、しっかりと検討、議論すべきであると考え。 高齢者の自動車運転に関しては、認知機能が十分でなくてはならないが、対応力が昔と変わらない、大丈夫大丈夫！など思い込みも強いことが問題かと思われる。自動車がないと困るから、という理由に十分応えられる対応策が必要だと考える。	歩行者や自転車が安全に移動できるように、本計画22項「イ 歩行者・自転車対策および生活に密着した身近な道路の対策の推進」や同25項「(9)自転車利用環境の総合的整備」に記載した事業により、安全な通行空間の確保に努めます。 また、高齢者に対しては、24頁「(5)高齢者等の移動手段の確保・充実」に記載した事業により、自動車に頼らず、鉄道やバスなど地域の実情に合った移動手段が確保された状態を目指します。
3	1	1 基本理念	「交通安全計画は、～ところです。」とあるが「これまで、人優先の交通安全思想の下、11次・55年にわたり「交通安全計画」に基づき取り組みを進めてきたところです」とする。	国の計画を基に本計画素案を作成しており、同様の表現を用いているため素案のとおりいたします。
4	1	1 基本理念	「代を担う～適切に対処するため」とあるが「代を担う子供のかけがえのない命を守るとともに、少子高齢化社会の進展に適切に対処するため、」とする。	国の計画を基に本計画素案を作成しており、同様の表現を用いているため素案のとおりいたします。
5	1	1 基本理念	「先端」とあるが「先進」とするか検討	御指摘のとおり、修正いたします。
6	13	(7)生活に密着した身近な道路および交差点における安全確保 ア 生活に密着した身近な道路における安全確保	「～周知を図る。」とあるが「～周知を図ります。」とする。	御指摘のとおり、修正いたします。
7	13	(8)先進技術の活用推進	「はじめとした先技術」とあるが「はじめとした先端技術」か「はじめとした先進技術」か	「先進技術」として、修正いたします。
8	56	(6)交通労働災害の防止等 ア 交通労働災害の防止	交通労働災害防止のためのガイドライン～とあるが「交通労働災害防止のためのガイドライン」とカギ括弧を追加し、欄外に注釈(平成30年6月 厚生労働省 改正)を追加する。	御指摘のとおり、修正いたします。
9	15	(ア)滋賀県公安委員会による対策	「ゾーン30」の整備を推進 とあるが「ゾーン30」・「ゾーン30プラス」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進 とすべき。	「最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン30」や、最高速度30キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備を推進する」といたします。
10	16	(イ)道路管理者による対策	過度な共架については、認識性が難があるため、留意すること	標識等の道路管理施設について、視認性を確保できるように取り組んでいるところです。ご指摘も踏まえ引き続き取り組んでまいります。
11	18	(2)高速道路の更なる活用促進による生活に密着した身近な道路等との機能分化	高速道路→高規格道路 高規格幹線道路→高規格道路 国が位置づけを変更したため文言修正が必要	国の計画を基に本計画素案を作成しており、同様の表現を用いているため素案のとおりいたします。
12	18	(3)幹線道路における交通安全対策の推進	第三者が具体的に何を指すのか。どのように意見提出を行うのかを明記すること。	ご指摘の内容は、ケースバイケースとなりますので、素案のとおりいたします。 以下例示させていただきます。第三者は、民間事業者や学識者、各種団体のほか、一般の方など広く指しています。 また、意見の提出については各幹線道路を所管する事務所や自治体、交通安全関係の会議などへご連絡いただくことになります。

番号	頁	項目	意見・情報等(概要)	意見・情報等に対する県の考え方
13	20	(ア)事故削減に向けた総合的対策の実施	代替道路のある立体道路において、軽車両の進入は事故防止、渋滞防止の観点から望ましくないため、県公安委員会における規制や誘導看板の設置を実施すること。 例、国道161号、県道127号葛木地藏から竜法師まで	交通安全に資するよう各機関と情報を共有し、今後の業務の参考とさせていただきます。
14	21	キ 道路の改築等による交通事故対策の推進ほか	交差点のコンパクト化に当たっては、交差点隅角部の形状等や大津事故の実態をふまえ、過度のコンパクト化が視覚障害者等に与える影響を考慮し適切に実施すること。	交差点については、交通安全上適切な形となるよう、関係機関と調整しながら利用状況等を踏まえて設計を実施しているところです。ご指摘も踏まえ引き続き取り組んでまいります。
15	21	キ 道路の改築等による交通事故対策の推進ほか	「自転車道」については、3つの関係法令において定義の差異が生じていることから、具体的にどのような構造整備を行うのかを明記すること。	「自転車道」を含めた道路の構造については、道路を新設又は改築する場合の道路の一般的な技術基準を定めた「道路構造令」に基づいて設計を実施しておりますので素案のとおりといたします。
16	-	-	交差点部の植栽帯の在り方についても検討すること	交差点の視認性を確保できるよう、植栽の剪定や撤去に取り組んでいるところです。ご指摘も踏まえ引き続き取り組んでまいります。
17	25	(8)効果的な交通規制の推進	滋賀県公安委員会→県公安委員会 本計画本文における統一表現を図ること	ご指摘を踏まえ、「滋賀県公安委員会」という表現で統一いたします。
18	31	(ア)道路の使用および占用の適正化	住宅地の歩道付近に住民が段差プレートの類を設置している実態を見受ける。場所によっては、自転車の通行の妨害等になる。この取り組み強化も必要。	不法な設置を見つけ次第撤去するよう呼びかけているところです。ご指摘も踏まえ引き続き取り組んでまいります。