

「第11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

土木交通・警察・企業常任委員会資料13-2
令和3年(2021年)7月9日
土木交通部 道路保全課

番号	頁	項目	意見・情報の概要	意見・情報等に対する考え方	県民政策コメント	市町等
まえがき・基本理念						
1	1	計画の考え方	主役の県民が自ら行う施策へ。自然災害に対する防災も同じ。自分の命は自分で守る基本は絶対崩してはならず、一人ひとりが主体的に考え、行動する力を付けていかねばならない。	御意見のとおり、自分の命は自分で守ることは肝要と考えており、本計画33頁の「(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 エ」に、「交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することが目標」としています。	○	
2	1	計画の考え方	多くの事故は、急ぐあまりに起こるケースが多いため、「事故を起こすくらいなら、遅れなさい!」という労働観や生き方など、スローライフな文化づくりが必要ではないか。	御意見のとおり、本計画49頁の「(5) 交通労働災害の防止等」に記載のとおり、「事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進してまいります。	○	
3	1	基本理念	「道路交通事故のない安全・安心な滋賀を目指して」ということなので、「ビジョンゼロ」の言葉を使ってはどうか。	御意見のとおり、「ビジョン・ゼロ」というキーワードは本計画との親和性が高いと考えられますが、誰もが理解しやすい表現にするため、案のとおりとします。	○	
第1章 道路交通の安全						
第1節 道路交通事故のない安全・安心な滋賀を目指して						
4	6~11		グラフ・表に可能な限り全国平均を追加して、滋賀県の位置づけを明確化してはどうか。	御意見のとおり、修正します。 【追記】7~8頁に全国平均値(4箇所)	○	
第2節 交通安全計画の目標						
5	9	2 第11次滋賀県交通安全計画における目標	年間交通事故による死亡者数、事故件数は当然「0」を目指さなければいけないが、それぞれの目標数を定めることは、具体的であり、実現の可能性も高くなり、わかりやすく良いことである。	令和7年度までの目標ではありますが、早期に達成できるよう各種の交通安全対策を進めてまいります。	○	
6	9	2 第11次滋賀県交通安全計画における目標(令和7年までに)	第2節2において「第11次滋賀県交通安全計画における目標(令和7年度までに)」として「(2)年間の重傷者数を「290人以下」にすることを目指します。」と掲げられているが、5~8ページにおいて重傷者数の現状および分析が示されていない。政府目標を踏まえた目標設定ではあるものの、現状に対する目標の立ち位置が不明瞭となりかねないことから、今後の目標達成状況を管理するためにも過去5年間の重傷者数に関するデータの掲載が必要ではないか。	御意見のとおり、修正します。 【追記】6頁:「また、過去5年間の重傷者数については、概ね死者数と同様に推移しています。」 表「過去5年間の死者数・重傷者数」		○
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考える視点						

番号	頁	項目	意見・情報の概要	意見・情報等に対する考え方	県民政策コメント	市町等
7	9 12 21	ア 高齢者の日常の移動手段や方法に応じた対策の推進 (4)先端技術の活用推進 (5)高齢者等の移動手段の確保・充実	高齢ドライバーによる事故が社会的に問題視され、基本計画では、免許返納後の移動手段の確保・充実が記載されているが、移動手段の確保・充実が十分に行えず、免許返納後の生活が困難となる地域もあるかと考えている。 P.9の「ア 高齢者の日常の移動手段や方法に応じた対策の推進」では「身体機能の変化等を補う技術の活用・普及」について、また、P.21の「(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実」では「地域交通の改善を図るとともに、自動運転やMaaSといった新たなモビリティサービスを活用する等」について記載されているが、これらへの移行期にあたり、例えば、P.12の「(4) 先端技術の活用推進」に記載のあるサポカー・サポカーSや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転支援システム(具体的には後付けの踏み間違い防止装置など)を購入する高齢ドライバーへの補助等について、大きな指標の1つとして盛り込んでどうか。	御意見のとおり、高齢ドライバーによる事故が問題視されつつあることは認識しており、本計画44頁の「(1) 運転者教育等の充実 オ」に記載のとおり、高齢者に対する教育の充実を図ってまいります。 なお、衝突被害軽減ブレーキ・ペダル踏み間違い急発進抑制装置などに代表される先進安全技術を搭載したサポカー(安全運転サポート車)は、高齢に伴う身体機能の変化を補い、高齢運転者の交通事故防止に資するものですが、サポカー補助金については、既に経済産業省において制度化されています。	○	
8	10	イ 子どもの移動経路における安全対策の推進	子どもの定義が判然としないため明確化してはどうか。	御意見のとおり、修正します。 【追記】注釈2 子ども:中学生以下の者	○	
9	11	(2)歩行者および自転車の安全確保と遵守意識の向上	最近では、ながら運転、ながら歩行の事故が問題となっており、自動車だけでなく、自転車運転時、歩行時のスマホ等携帯電話の使用禁止を滋賀県としてもPRしていけばどうか。	ながら運転・歩行については、周囲の安全確認が疎かになり、事故を誘発する要因となる危険な行為です。ながら運転はもちろん、ながら歩行についても、広く注意喚起してまいります。 なお、自転車運転時の携帯電話の使用については、既に道路交通法第71条第6号に基づき滋賀県道路交通法施行細則(滋賀県公安委員会規則)で禁止されています。	○	
10	11 12 39 41	イ 交通安全教育等の推進 イ 交差点における安全確保 (3)交通安全に関する普及啓発活動の推進 カ・サ	P.11の「交通安全教育等の推進」、P.12の「交差点における安全確保」、P.39の「反射材用品等の普及促進」、P.41の「ドライブレコーダーの普及啓発」など、様々な箇所交通安全啓発について記載いただいているが、当協会が警察本部等と連携して取り組んでいる活動と親和性が高く、滋賀県においてもこれら啓発活動にご支援・ご協力をいただきたい。	引き続き、交通安全運動などの機会を捉え、貴協会をはじめとする交通安全関係機関・団体と連携し、各種の啓発活動に取り組んでまいります。	○	
11	12	(6)地域が一体となった交通安全対策の推進	いまだ発生している、自転車運転時も含めた飲酒運転の撲滅を入れてはどうか。	御意見のとおり、本計画54～55頁の「イ 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進」に記載のとおり、飲酒運転、制動装置不良自転車運転、遮断踏切立入り等の悪質・危険な違反行為については検挙措置を推進してまいります。	○	

番号	頁	項目	意見・情報の概要	意見・情報等に対する考え方	県民政策コメント	市町等
12	12	(4)先端技術の活用推進	「先端技術の活用推進」では、今後、安全運転支援システムで自動運転レベル3以上の自動車購入に対する補助金制度を設置してはどうか。	今後一層発展していくと考えられる自動運転車については、国等の動向を踏まえつつ、適時適切に計画に盛り込んでまいります。	○	
13	12	(3)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 イ	車両突入防止のためのセメントの杭について救急車両が入れるよう工夫をしてはどうか。	御意見のとおり、本計画13頁「(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」に記載のとおり、車の進入を押しつつ、道路中央に設置されたポールを下降させることにより救急車などの緊急車両といった特定の車両のみの通行が可能となる仕組みをもった「ライジングポラード」等の設置を推進してまいります。	○	
14	12	(3)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	交差点の直線走行は40km/hまで減速することの徹底(法制化)をしてはどうか。	法制化については、県等で独自に規定できるものではありません。(法令等に明記されている場合を除く。)また、交差点によって交通環境や交通量等が異なることから、一律に走行速度を規定することが安全につながるとは言えません。なお、道路交通法では、交差点における他の車両等との関係等や徐行すべき場所、安全運転義務等、交差点を進行する際の速度に関する内容が規定されています。	○	
15	12	(3)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 イ	令和元年5月の大津市大萱6丁目の事故を契機とした対策が真の直接的な事故対策になっていない事例が県内に散見されることをふまえ、過度に明瞭な「車両突入事故防止のための防護柵の設置」と明記するのは違和感がある。「歩行者等の安全確保のための防護柵の設置」とすべきではないか。	御意見のとおり、修正します。 <u>【修正前】車両突入事故防止のための</u> <u>【修正後】歩行者等の安全確保のため</u> <u>の</u>	○	
II 道路交通に関する安全施策						
1 道路交通環境の整備						
16	13	(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	「車中心」ではなく、実態は「自動車中心」ではないか。	御意見のとおり、修正します。 <u>【修正前】車中心</u> <u>【修正後】自動車中心</u>	○	
17	13~15	(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	主に川沿いの道路など、樹木などで見通しが悪い道路の整備をしてはどうか。	定期的なパトロール等で現状を把握し、適切な維持管理に努めてまいります。	○	

番号	頁	項目	意見・情報の概要	意見・情報等に対する考え方	県民政策コメント	市町等
18	15	注釈	「視覚障害者が安全に車道を横断するために敷設した点字ブロック」とあるが、平成31年3月27日付け警察庁交通規制課長発警察庁丁規発第60号において「道路を横断する視覚障害者の安全性及び利便性を向上させるために横断歩道上に設置され、視覚障害者が横断時に横断方向の手がかりとする突起体の列」とあるため、これに沿った表現とすべきではないか。	御意見のとおり、修正します。 【修正前】視覚障害者が安全に車道を横断するために敷設した点字ブロック 【修正後】道路を横断する視覚障害者の安全性および利便性を向上させるために横断歩道上に設置され、視覚障害者が横断時に横断方向の手がかりとする突起体の列	○	
19	15	(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(エ)	県内において、バリアフリー法の重点指定地区内に指定されていない旅客施設(鉄道駅)がある。また、歩行者誘導と鉄道駅・駅周辺のエスカレーター・エレベーターの設置との連携が十分でない実態があり、この取組推進を図ることについても記述すべきではないか。	市町による「重点整備地区」の設定は、旅客施設や官公庁・福祉施設など高齢者・障害者等が利用する生活関連施設が所在し、かつ移動等円滑化のための事業が特に必要と認められること等が要件のため、県内に所在する全ての旅客施設(鉄道駅)を当該地区内に含めることは難しいと考えます。 他方、本計画15頁に記載のとおり、駅前等の交通結節点においては、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設等の場などの整備を推進し、安全で快適な空間を積極的に確保してまいります。	○	
20	16	(3)幹線道路における交通安全対策の推進 イ	「視距の改良」という表現が専門的であるため、欄外説明を行うべきではないか。	御意見のとおり、修正します。 【追記】注釈6 視距:見通すことのできる距離	○	
21	16~19	(3)幹線道路における交通安全対策の推進	彦根市内を横断する国道8号線について、縦断するだけ(国道8号線に合流しない)の利用時に渋滞に巻き込まれることがよくある。国道8号線を地下・高架ですり抜けられる道路を作ってはどうか。それが無いために、接続道路で渋滞が発生したり、渋滞を避けるため、生活道路を暴走する車両により危険な思いをする場合がある。	個別の案件にあたりますので、関係機関等に情報提供することとします。	○	
22	16~19	(3)幹線道路における交通安全対策の推進	湖東地域特有の運転なのかもしれないが、信号待ち発進時、右折優先(直進車よりも右折車が「強引に」優先的に発進している)を直すべき。危険を感じたり、渋滞がひどくなると感じる。そもそも根本が国道8号線の接続道路の渋滞がひどすぎてそういう運転になるのではと感じる。	個別の案件にあたりますので、関係機関等に情報提供することとします。	○	
23	16~19	(3)幹線道路における交通安全対策の推進	国道8号線などの中央ゼブラゾーンを暴走する車が多い。ここがゼブラでなければ交通マナー向上になる。ポールコーンを立てるなどして、ゼブラ走行や右折をしづらくするなど、国道一桁道路として最低限のルールを作り、バイパス完成までに事故や渋滞を減らしてほしい。	個別の案件にあたりますので、関係機関等に情報提供することとします。	○	

番号	頁	項目	意見・情報の概要	意見・情報等に対する 考え方	県民政策 コメント	市町等
24	19	(3)幹線道路における交通安全対策の推進キ	人身事故の半数以上は交差点(付近を含む)で発生している。については、民間企業や事業者団体の情報等も踏まえ、当該交差点形状の見直し・交差点のコンパクト化や立体交差化等・交通事故低減対策をより一層推進してはどうか。	御意見のとおり、民間企業や事業者団体の情報等も踏まえ、交差点のコンパクト化等を推進してまいります。	○	
25	20	(4)交通安全施設等整備事業の推進イ	自動車の走行速度は落ちても、少なからぬ数が住宅街を通過しては生活道路が安全な空間になるとは考えがたい。ヨーロッパでの都市計画のように、人口が密集しているエリアにおいては、駐車場を街区の外に設定して住宅街への乗り入れを禁止する、あるいは自動車を通れる道を限定して歩行者のための空間を確保する方法も考えられる。	御意見のとおり、まちなかへの自動車交通の流入を減少させるため、本計画30頁の「(10)ウォークアブルな公共空間の整備」に記載のとおり、パークアンドライドによる公共交通利用の促進、自転車利用の促進、まちの外縁部に設置したフリッジ駐車場の整備等を推進してまいります。	○	
26	21	(5)高齢者等の移動手段の確保・充実	免許証を返納した方については、障がい者の方と同様に、免許証の返納証明証の提示による、公共交通機関の利用時の割引制度を設置してはどうか。	現在、県警察において65歳以上の高齢者の方を対象とした自主返納高齢者支援制度が整えられており、地域によってはバスやタクシーといった公共交通機関の割引を受けることができます。	○	
27	21	(4)交通安全施設等整備事業の推進カ	「標識BOX」、「信号機BOX」については、別々の制度であるため、各別に記述すべきではないか。	御意見のとおり、修正します。 【修正前】注釈8 「標識BOX」、「信号機BOX」：はがき、インターネット等を利用して、道路標識等に関する意見を受け付けるもの 【修正後】注釈8 標識BOX：はがき、インターネット等を利用して、道路標識に関する意見を受け付けるもの 注釈9 信号機BOX：はがき、インターネット等を利用して、信号機に関する意見を受け付けるもの	○	
28	21	(5)高齢者等の移動手段の確保・充実	滋賀はクルマ生活を前提としたまちづくりが行われてきたため、多くの人がそれ以外の交通手段を考えられなくなっている。いざ高齢となり免許を返納しようと思っても、若いうちに利用していなかった公共交通を新たに利用することは心理的ハードルが高いと考えられる。自動車の利便性を相対的に下げるまちづくりを行い、日常的に他の交通手段の利用を促すことで、免許返納はスムーズになると思う。 また、移動手段としては自転車の活用も有効ですが、これまで乗っていなかった自転車に年老いてから乗ることは身体面から難しいことに、いざ免許を返納してから気づく人が多くいるようである。せめて50代から自転車生活へのゆるやかな移行ができるように、市町や自治会、事業所などと連携した取組が必要だと思う。	御意見のとおり、本計画25頁の「(11)交通需要マネジメントの推進 ア」に記載のとおり、公共交通機関のバリアフリー化の推進や、鉄道・バス等の運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善やバスロケーションシステムを活用したリアルタイムでの運行情報の提供等、利用者視点に立った利便性の向上により、公共交通機関を利用しやすい環境整備を進めることで、自家用車から公共交通への利用の転換を進めてまいります。 また、加齢に伴う身体能力の変化を見据えた自転車生活へのゆるやかな移行については、滋賀県自転車活用推進計画においてライフステージに合わせた日常における自転車利用を促進することとされています。	○	
29	22	(7)無電柱化の推進	「滋賀県無電柱化推進計画(案)」は、令和3年3月に策定済みのため、11-12行目を「新たに策定された滋賀県無電柱化推進計画(案)に基づき、」としてはどうか。	御意見を踏まえ、修正します。 【修正前】新たな無電柱化推進計画を県で策定し、 【修正後】新たに県で策定した無電柱化推進計画に基づき、	○	

番号	頁	項目	意見・情報の概要	意見・情報等に対する考え方	県民政策コメント	市町等
30	22	(8)効果的な交通規制の推進	信号制御においては、歩行者の散発的な横断による右左折車両の渋滞化が見受けられることから、歩行者信号の青時間のあり方についても再検討すべきではないか。	本計画の基本理念に基づき、歩行者の安全確保を重点に、地域の交通実態等を踏まえ、交通の安全と円滑を図ってまいります。	○	
31	23	(9)自転車利用環境の総合的整備 ア	ここ数年の自転車利用環境の整備状況を見ていると、観光用道路(ピワイルート)優先であると感じる。生活用道路での環境整備を進めなければ、県民の自転車利用は増えません。 また、自転車走行空間の理想の形は、車道とも歩道とも独立した自転車道である。車道に自転車走行位置を指定した法定外表示の整備では、支障なく通行できる自転車利用者は一定の層に限られる。先述のとおり、エコ交通の推進には自動車の利便性を相対的に下げることが必要である。思い切った道路空間の再配分について踏み込んでどうか。	御意見のとおり、本計画19頁の「(3)幹線道路における交通安全対策の推進 キ」に記載のとおり、歩行者および自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分を推進してまいります。	○	
32	25	(11)交通需要マネジメントの推進	「エコ通勤優良事業所認証制度」を積極的に活用しながら、とあるが、もう少なくとも4年以上は本制度に取り組みられていて、この形では広まらないことは明確になっていると思われる。次の手が必要である。	御意見いただいた内容については、計画策定後、施策推進にあたっての参考とします。	○	
33	25	(11)交通需要マネジメントの推進	国土交通省の「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」の制度も利用されてはどうか。県の率先実行から市町へ、そして他の事業所へと広めることが大事だと思う。 また、自転車利用を促進するためには、一般的なシティサイクルよりも走行性能の高い自転車(スポーツバイクやそれに準じるもの)をスタンダードにすることが欠かせず、そういった自転車を一般の県民に知ってもらう機会が必要である。自転車通学で学校に指定されている車種の見直しに踏み込むことも必要であると思う。	「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」については、今後の施策の参考とします。 また、車種や各部の働きなど、自転車に関連する正しい情報を提供することは交通安全に資すると考えていますが、どのような性能を重視して自転車を選ぶかについては、利用目的に応じて様々であると考えています。	○	
34	28	(14)道路交通情報の充実に	既存案内標識の老朽化による認識性の悪化、停止位置で停止しても文字が認識しづらい交差点名標識、交差点を過ぎた場所等そもそも交通安全施設として不適切な箇所への設置等の課題解決についても取り組み方針を明記すべきではないか。	御意見のとおり、既存案内標識については、老朽化対策をはじめとした課題があることから、本計画20頁の「(4)交通安全施設等整備事業の推進 ア」に記載のとおり、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進してまいります。	○	
35	29	(15)交通安全に寄与する道路交通環境の整備 ウ	良好な生活環境づくりのためには、むしろ遊技道路を復活させるなど自家用車の通らない空間を創出し、道路をコミュニティの場として機能させることに価値があるのではないかと。その方が昨年6月に国交省が出した道路ビジョンの方向性に沿うと考える。	御意見のとおり、本計画30頁の「(16)ウォークアブルな公共空間の整備」に記載のとおり、今後自動車中心から人中心の空間に転換していくことで、人々が安全・快適に滞在できる空間の確保を推進してまいります。	○	
36	30	(16)ウォークアブルな公共空間の整備	自家用車のまちなか乗り入れを減らすためには、各人の善意に頼るのではなく、思い切った通行規制やロードプライシングのような制度が有効であると思う。	関係部局、地域住民、その他関係者と連携を図り、まちなかへの自動車交通の流入を減少させるための合理的な交通規制を進めてまいります。	○	

番号	頁	項目	意見・情報の概要	意見・情報等に対する 考え方	県民政策 コメント	市町等
37	30	(16)ウォークアブルな公共空間の整備	「ウォークアブル」という言葉の意味が分からない。	御意見のとおり、修正します。 【追記】注釈14 ウォークアブル:「居心地が良く歩きたくなる」の意		○
2 交通安全思想の普及徹底						
38	31	(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	学習プログラムは、長年使われてきたものがそのまま行われているように思われる。自転車の通行空間が車道中心となったに関わらず、教育者の意識がまだ歩道走行から抜けていない事例も見受けられる。一方で、新しい安全教育のプログラムも生まれてきている。一度プログラムの内容について研究いただき、現代に適合した安全教育プログラムを導入してはどうか。	御意見のとおり、出来る限り最新の情報を踏まえて実施してまいります。 なお、本計画31～35頁の「(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進ア～カ」において、各年齢層に対し「自転車の利用者として必要な技能と知識を習得」や「自転車の安全利用を含む交通安全教育」等の推進について記載しています。	○	
39	31	(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ア	デンマーク式の、遊びを取り入れた自転車安全教育を導入してはどうか。	御意見を踏まえ、本計画31頁の「ア 幼児に対する交通安全教育の推進」に記載のとおり、遊びによる生活指導の一環としての交通安全に関する指導を進めてまいります。	○	
40	33	(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 オ	自動車免許取得時の教育に、自転車の運転体験を行うなどシェア・ザ・ロードの内容を加えたり、気候変動問題の学習のような自動車の社会的コストに関するカリキュラムを入れると、マナーが高まったりむやみなマイカー利用の抑制につながったりする効果があるのではないか。	各運転免許取得に必要な教育事項・方法等については、運転免許取得者教育の認定に関する規則に定められており、新たなカリキュラムの導入は難しいと考えます。	○	
41	37	(3)交通安全に関する普及啓発活動の推進 イ	横断歩道を渡る歩行者に対し、年1回の交通安全教育や、運転手の眼を見る、手を挙げることなどによる周囲の車や自転車への注意を法制化してはどうか。	法制化については、県等で独自に規定できるものではありません(法令等に明記されている場合を除く。)が、引き続き、横断歩道利用者ファースト運動による歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。 なお、令和3年4月16日に「交通の方法に関する教則(昭和53年国家公安委員会告示第3号)」および「交通安全教育指針(平成10年国家公安委員会告示第15号)」が改正施行され、同教則および指針の中に、歩行者に対して「横断するときは、手を上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ようにすべき」旨の記載が新たに加えられています。	○	
42	39	(3)交通安全に関する普及啓発活動の推進 カ	夜道の歩行者と自転車運転者に対し、照明の点灯・黄色の反射材用品の着用を法制化してはどうか。	夜間の歩行者、自転車事故を防止するためには、運転者に早期に発見させるため、明るい色の服や反射材用品の着用が効果的であり、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進してまいります。 なお、自転車運転者に対しては、滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例第12条第3号で既に義務付けています。	○	

番号	頁	項目	意見・情報の概要	意見・情報等に対する考え方	県民政策コメント	市町等
43	39	(3)交通安全に関する普及啓発活動の推進力	75歳以上の歩行者に対し、昼夜問わず黄色のたすきの着用を法制化してはどうか。	道路交通法108条の28第4項の規定に基づき、交通の方法に関する教則第5節に「夜間歩くときは、運転者から見やすいように、明るい目立つ色の衣服を着用したり、～反射材を付けたりするようにしましょう。」と定めています。 引き続き、高齢歩行者の交通事故防止のため、反射材等の普及に取り組んでまいります。	○	
44	41	(3)交通安全に関する普及啓発活動の推進 サ(エ)	現在、警察庁がWeb上で公表している事故のデータは、どの場所で起こったかはわかっても、具体的な状況などがわからないものである。交通事故の発生状況を詳しく認識できるようになれば、一般県民としても地域としても対策が立てやすくなると思う。	県警察では、過去3年分および当年(原則、前々月まで)分の事故データを基に作成した「交通事故発生マップ」を県警ホームページに掲載し、一般の方々へ交通事故情報(発生日時、事故内容、事故類型等)を提供しています。	○	
3 安全運転の確保						
45	43	(1)運転者教育等の充実	優良運転者を除く自動車運転者に対し、年1回の教育を行ってはどうか。	道路交通法では、運転免許所有者には、更新を受けようとする者の義務として、道路交通法第101条の3(70歳未満の者)および第101条の4(70歳以上の者)に公安委員会が行う講習を受けなければならない旨が明記されており、この講習により運転者に対する安全教育を行っています。 それ以外でも、企業等の自動車の使用者や安全運転管理者等も、運転者に対して安全教育を行うこととなっています。 同法では、運転者に対する安全教育の実施回数は定められていませんが、定期的な運転者教育が実施されています。	○	
4 車両の安全性の確保						
46	53	(4)自転車の安全性の確保	近年、自転車事故による高額賠償事例が増加している中、P.62に記載のとおり、滋賀県においては県内外からのピワイチ体験者が年々増加傾向にあり、自転車利用者に対する自転車損害賠償責任保険等の損害保険啓発の重要性が増していると考えている。 P.11の「(イ)自転車の安全利用」、P.37の「ウ 自転車の安全利用の推進(ピワイチ等)」、P.53の「(4)自転車の安全性の確保」では、(自転車)損害賠償責任保険等への加入促進・徹底等について記載されているが、同保険への加入義務化などを内容とする「『滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例』に基づいた(自転車)損害賠償責任保険等への加入促進・徹底」と記載したほうが、本件の実効性が確保されと考えている。	御意見のとおり、本計画62頁の「ウ 自転車損害賠償保険等への加入義務の徹底」に記載のとおり、「滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、保険または共済への加入義務の徹底を図ってまいります。	○	

番号	頁	項目	意見・情報の概要	意見・情報等に対する考え方	県民政策コメント	市町等
47	53	(4) 自転車の安全性の確保	自転車の安全性を確保するには、自転車の地位向上が必要である。現在手に入れやすい安価な自転車は安全性が不十分であるものや、メンテナンスを行っても十分な調整が不能であるものが多くなっている。命を預けるに足りる自転車についての情報を県民に提供すると共に、安全性の低い自転車が流通しにくいような仕組みをつくる必要があると考える。	自転車を安全で適正に利用するための各種指導については、滋賀県自転車の安全で適正な利用促進に関する条例に基づき、引き続き取り組んでまいります。 また、自転車の選び方は利用目的に応じて様々であり、むやみな情報提供や仕組みづくりは慎重であるべきと考えています。	○	
5 道路交通秩序の維持						
48	54	(1) 交通指導取締りの強化等	昼時のコンビニなどで、アルコールを飲んでいる運転者をよく見かける。飲酒取り締まりを徹底すべき。横断歩道でも歩行者を無視して止まらない車が多く、危ないと思う。(彦根駅前や彦根場周辺)	引き続き、飲酒運転に対する取締りを強化するとともに、飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態について周知するための広報啓発活動を推進してまいります。 また、横断歩行者妨害に対する指導取締りを強化してまいります。	○	
49	54	(1) 交通指導取締りの強化等	町には沢山の防犯カメラがあるので、定期的にチェックして交通違反している車両の取り締まりをしてはどうか。	肖像権という公共の福祉に基づく制約があり、全ての防犯カメラの映像を取締りに活用することは原則出来ませんが、交通事故事件の捜査等においては、これまで通り、防犯カメラ映像の活用を推進してまいります。	○	
50	54	(1) 交通指導取締りの強化等	信号の無い横断歩道で人がいても一旦停止しない車両が多い。カメラを付けるべきではないか。	カメラの設置については、撮影する目的・方法等を検討したうえで、犯罪が発生する可能性が極めて高い場所等に対して犯罪の予防と未然防止を目的として設置されていますので、制約等を検討したうえで、有効に活用すると共に、今後も横断歩行者妨害に対する指導取締りを強化してまいります。	○	
第3章 踏切道における交通の安全						
51	74~76	2 踏切道における交通に関する安全施策	鉄道事業者は踏切道と認めていないが、地元住民の生活道路として線路を横断している「勝手踏切」が複数存在している。勝手踏切は遮断機などの保安設備もなければ、踏み板も無く、大変危険であるものの、廃止などの対策が困難な状況である。鉄道交通の安全確保のためにも交通安全計画に対策を組み込めないかご検討頂きたい。	御意見のとおり、本計画69頁の「(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及」において、鉄道沿線住民等が運転事故に関係している旨記載しており、引き続き、踏切事故防止キャンペーンの実施等において広報活動を行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させてまいります。		○
その他						
52	概要	右端「陸上交通に関する主な安全施策」	「滋賀県無電柱化推進計画(案)」に基づき、「無電柱化の推進」の項目を新たに追加(特だし)すべきではないか。	御意見のとおり、滋賀県無電柱化推進計画については、一定交通安全に寄与することから、本計画22頁に記載していますが、対策を進める重点に「高齢者と子どもの安全確保」を掲げ、概要では、滋賀県独自の施策を強調するため、「道路交通環境の整備」として3つの施策を挙げています。	○	
53			夢京橋キャスルロードにおいて、駐車車両や飲酒運転観光客、駐車車両脇から人が飛び出てくるケースがあり危険。交通マナー(横断歩道では一旦停止など)徹底できればもっと安全に道路を利用できる。	個別の案件にあたりますので、関係機関等に情報提供することとします。	○	

番号	頁	項目	意見・情報の概要	意見・情報等に対する 考え方	県民政策 コメント	市町等
54			電動キックボードのような今後増えると考えられる新モビリティに関する記述がないのが気になる。路上に出てくる前に適切な走行位置を確保および指定しておかないと、事故が増える要因になると危惧している。	今後増加していくと考えられる新モビリティについては、国等の動向を踏まえつつ、適時適切に計画に盛り込んでまいります。	○	

※取りまとめにあたり、意見等の一部は、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。