

「第11次長崎県交通安全計画」(素案)に対するパブリックコメント 募集結果について

「第11次長崎県交通安全計画」(素案)について、パブリックコメントを実施しましたところ、貴重なご意見をいただき厚くお礼申し上げます。
いただいたご意見に対する考え方をまとめましたので公表します。

1. 募集期間

令和3年3月15日(月)～令和3年4月14日(水)

2. 募集方法

電子申請、郵送、ファクシミリ

3. 閲覧方法

- ・ 県ホームページに掲載
- ・ 県交通・地域安全課、県政情報コーナー(県庁県民センター内)
- ・ 各振興局行政資料コーナー(長崎振興局を除く)

4. 意見件数

14件

5. 意見の反映状況

対応区分	対応内容	件数
A	・ 素案に修正を加え反映させたもの	2
B	・ 素案にすでに盛り込まれているもの ・ 素案の考え方や姿勢に合致し、今後、具体的な対策を遂行する中で反映していくもの	6
C	・ 今後検討していくもの	0
D	・ 反映が困難なもの	0
E	・ その他	6
	合 計	14

計画全般

番号	区分	意見要旨	県の考え方
1	B	<p>総論についてはOKだが、地域別の具体的な安全計画の策定が必要では？例えば佐世保市では隘路、急坂、急カーブの道路で歩道もない道路を大型のバスが往来する状況で高齢者や子供たちに重大事故が起きていない状況はある意味奇跡です。もう少し地域別の安全計画でない？杓子定規の安全計画ではリアリティがありませんが？</p>	<p>本計画は、県における交通安全対策全般にわたる総合的な交通安全に関する施策の大綱を定めたものであり、本計画に基づき、各市町や関係機関・団体において具体的な対策を定めて取り組んでおります。 今後も各市町や関係機関・団体と連携し、交通の状況や地域の実態に即した具体的な対策に取り組んでまいります。</p>

計画の基本理念

2	B	<p>【計画の基本理念 3 - (5) EBPMの推進】 EBPMの略語の意味、内容について(注釈)願います。</p>	<p>EBPMとは、Evidence-Based Policy Makingの略称で、その意味は、「政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化した上で、合理的根拠(エビデンス、政策効果の測定に重要な関連を持つ統計等のデータを活用して導き出すもの)に基づくものとする」ことです。 当該用語も含め文中において聞き慣れない用語については本計画末尾の用語集に掲載することとしております。</p>
---	---	---	--

第1章 道路交通の安全

3	A	<p>2節 【交通安全計画における目標】 第11次交通安全計画としてください。第10次の交通事故の実数などに触れていることから明確にするために。 令和7年度までに重傷者数を280人以下とするとあります。死者数は事故の現状から令和元年、令和2年の死者数30数人をもとに30人以下の目標としています。 280人の根拠について、令和元年あるいは2年中の実数等を記載してもらえばその根拠が理解できるものと思います。 24時間死者数の意味は、30日死者数との関連があることを理解していますが、一般の人は24時間について(注釈)が必要かと思えます。</p>	<p>御意見を受け、第10次計画(前計画)との区別を明確にするため、各章の「交通安全計画における目標」の見出し項目及びそれぞれの目次項目の「交通安全計画」を「第11次計画」に変更します。 また、令和3年度から新たに目標とする重傷者数を含む「長崎県の道路交通事故死者数及び重傷者数の推移」等を示す図表を掲載するとともに、24時間死者及び重傷者の注釈を追記します。</p>
4	B	<p>3節 【 - (2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上】 【 - 2 - (3) - ウ 自転車の安全利用の推進】 【 - 7 被害者支援の充実と推進】 自転車運転者による加害事故に関し、P54では「加害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を加速化させる」となっておりますが、P.11.およびP.34では「損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。」との記載にとどまっております。 国土交通省の資料によると、条例などで同保険等の加入を義務化することで加入率が引き上げられるとの効果がみられることから、損害賠償責任保険等への加入を加速させるためには、同保険等への加入義務化をお願いいたします。 また、損害賠償保険等への加入に関する関係事業者の協力について、当方として、できる限り協力したいと考えております。</p>	<p>現状として、本県における自転車事故の割合は、全国で最も低い状況ではありますが、自転車は被害者のみならず、加害者となる側面も有しており、自転車の損害賠償責任保険等への加入促進対策の推進は重要と考えております。 県としては、長崎県自転車活用推進計画を策定し、計画に定める施策の取組として、各種イベントや行事において保険加入促進チラシを配布するなど広報啓発に取り組んでいるところであり、今後の自転車利用のニーズや自転車事故に係る交通実態の変化を注視しつつ、引き続き、関係機関との情報交換を図りながら、加入促進対策に取り組んでまいります。</p>
5	E	<p>3節 【 - 1 - (3) - イ 事故危険箇所対策の推進】 当方では、毎年秋に、県別の事故多発交差点マップ(人身事故の多い交差点のマップ)を公表しており、事故危険箇所の指定において参考にしていただければ幸いです。</p>	<p>関係機関と情報共有を図るなど対策を推進する上での参考とさせていただきます。</p>

6	B	<p>3節 【 -1-(14)-ウ 分かりやすい道路交通環境の確保】</p> <p>交差点名称標識の充実 (幹線道路のみならず、住宅地の道路も含め)</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転者が現在地を把握しやすくすることで交通の円滑化 ・ 運転者に安心感を与えることでわき見運転や急ブレーキの防止、事故発生防止 ・ 県外観光客がストレスなく移動できることで満足度上昇 <p>【備考】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県内某都市の店舗勤務時に、観光地図を持った県外運転者が度々道を尋ねてきていました(現在地が分からないとのことでした)。 ・ 国土交通省が交差点名称に観光地を付ける取り組みをしています。 ・ 自分自身でも知らない道路を走ると現在地が分かりづらく不安になります。福岡は交差点名称標識が充実しており安心して走れました。 <p>以上、ご検討をお願いします。</p>	<p>対策を推進していく上での参考とさせていただきます。引き続き、分かりやすい道路交通環境の確保に取り組んでまいります。</p>
7	E	<p>3節 【 -2 交通安全思想の普及徹底】</p> <p>生涯学習として成長過程にあわせた交通安全教育を推進することについて、賛同いたします。</p> <p>なお、特に小学生、中学生、高校生においては移動手段として自転車を利用するケースが多いため、自転車事故を未然に防ぐための自転車等の交通安全教育が第一義と考えますが、自転車事故の加害者となった際には、極めて重大な責任を負う可能性もあることから、その責任への対処法等についても教育することは、第3節 の施策「7 被害者支援の充実と推進」において指摘されている「近年、自転車が加害者となる事故に関し、(中略)、損害賠償責任保険等への加入を加速する。」のためにも若年時からの教育が重要と考えます。</p>	<p>県としましては、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要であると考えており、関係機関・団体と連携し、心身の発達段階等に応じた段階的な交通安全教育を行っており、今後も引き続き、効果的な交通安全教育等による交通安全思想の普及に取り組んでまいります。</p>
8	E	<p>3節 【 -2-(2) 効果的な交通安全教育の推進】</p> <p>「効果的な交通安全教育の推進」に賛同します。</p> <p>特に今般の教育のICT化やコロナウイルス感染症の予防を踏まえると、計画にも記載のある「対面によらない交通安全教育や広報活動についても効果的に推進する。」ことが喫緊の課題と考えております。</p> <p>当方では交通事故のリスクを認識いただくとともに、それに伴う責任およびその対処法として保険を説明する「交通事故とその責任」や「自転車を取り巻くリスクとその責任」などの動画教材を教育機関に提供しておりますので、長崎県の対面によらない交通安全教育の推進にご協力できるものと考えております。</p>	<p>関係機関と情報共有を図るなど対策を推進する上での参考とさせていただきます。</p>
9	E	<p>3節 【 -3-(1)-オ-(ウ) 改正道路交通法の円滑な施行】</p> <p>限定条件付免許制度の導入とありますが、改正内容をもう少し紹介していただければと思います。制度の改正は早く知っておきたいものです。</p>	<p>今回の改正道路交通法の内容は、高齢者対策の充実強化を目的とした</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入 ・ 申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等 <p>の2点です。令和4年6月施行に向けて、現在、関係法令等の整備が行われているところであり、詳細な内容は、今後示される予定ですので、改正内容が示され次第、周知を図ってまいります。</p>
10	B	<p>3節 【 -5 道路交通秩序の維持】</p> <p>交通取締りについて 40キロ規制道路等の通称ネズミ捕り交通取締り、たまに遭遇しますが、朝の通勤ラッシュ時は？ 白バイも道路をパトロールするだけでも運転者に十分なアピール出来て交通安全に寄与しますが針尾バイパスでは一時停止違反摘発の白バイを多く目撃します。摘発目的じゃない交通安全啓もうに重点を置いたら？</p>	<p>県警察におきましては、交通事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを実施するとともに、白バイやパトカーを活用しての交通安全教育や広報啓発活動を行っているところであり、今後も引き続き、効果的な交通指導取締りを実施するとともに、交通安全思想の普及活動に取り組んでまいります。</p>

11	E	<p>【第3節- -7 被害者支援の充実と推進】</p> <p>善意契約を前提する保険取引において、残念ながら交通事故に纏わる保険金不正請求が発生している状況です。社会的公共性が高い損害保険制度を維持するとともに、社会秩序を保つため、損害保険業界では防犯対策協議会を組織し、長崎県警にも協力をいただき、不正請求防止に努めておりますので、引き続き県・県警との連携・協力をお願いいたします。</p>	<p>保険金不正請求事案については、適正な損害賠償保障制度を損なうものでありますので、引き続き、関係機関と連携・協力しながら適切な対応に取り組んでまいります。</p>
12	A	<p>3節 【 -7-(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等】</p> <p>「自動車損害賠償保障制度の充実等」とのタイトルが付されていますが、文案の内容は保障制度の充実に関する記載が見受けられないことから「自動車事故被害者の救済資力の充実等」などにタイトルを変更してはいかがでしょうか。</p>	<p>「7 被害者支援の充実と推進」の文中に、自動車損害賠償保障事業に関する内容を記載していますが、御意見を踏まえ、「(1)自動車損害賠償保障制度の充実等」の見出し項目と合致するよう、見出し項目の文中に、 <u>ア 政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用</u>を追記します。</p>
13	B	<p>3節 【 -7-(1)-ウ任意の自動車保険(自動車共済)の充実等】</p> <p>長崎県の任意対人賠償保険の普及率は全国平均75%を大きく下回る68%(2019年3月時点)に留まっており、事故時に十分な補償を受けられない被害者が発生していることが考えられ、計画に記載されている「交通事故被害者の救済等の充実」に資するよう、その普及率の向上について引き続き指導を行う。」との趣旨に賛同いたします。 ただし、当該文案では、指導主体が明らかではなく、具体的対応が判然としないことから「県として、交通事故のリスクの大きさや任意自動車保険の必要性を県民に周知し、任意自動車保険等の普及に努めてまいります。」といった記載にしてはいかがでしょうか。 また、当然のことながら当方としても被害者支援の充実と推進の観点から県とも協力しつつ任意自動車保険の普及に努めてまいります。</p>	<p>本計画は、県における交通安全対策全般にわたる総合的な交通安全に関する施策の大綱を定めたものであり、本計画に基づき、各市町や関係機関・団体において具体的な対策を定めて取り組んでおり、県のみならず、県警察、市町並びに関係機関・団体が相互に連携しながら推進していくものと考えておりますので、御理解いただきますようお願いいたします。</p>

第2 鉄道交通の安全

14	E	<p>【第1節 鉄道事故のない社会を目指して】</p> <p>7ページの目次が道路交通事故の現状となっているので、鉄道交通事故のない社会として、表現を統一したほうが望ましい。</p>	<p>用語については、国が定めた第11次交通安全計画と統一させておりますので、御理解いただきますようお願いいたします。</p>
----	---	--	---