

第11次北海道交通安全計画（素案）についての意見募集結果

令和3年6月22日

第11次北海道交通安全計画（素案）について、道民意見提出手続により、道民の皆様からご意見を募集したところ、4人から、延べ14件のご意見が寄せられました。
ご意見の要旨及びご意見に対する道の考え方については、次のとおりです。

意見の概要	意見に対する道の考え方
<p>【目標値の設定について】 24時間交通事故死者数134人の根拠を予測値としているが、これでは目標値としては、達成可能かもしれないが消極的だと思う。</p>	<p>交通安全の目標は究極的には事故のない社会を目指すことであります。 これまでその実現に向けて種々の対策を実施してきたことを踏まえ、中期的な目標については、近年の交通事故死者の減少数を考慮して設定しております。 いただいたご意見については、今後の施策を推進する上での参考とさせていただきます。</p> <p>C</p>
<p>【目標値の設定について】 本来道具であるべき車が「凶器」のように使われ、かくも多数の方の命と安全が侵されているにもかかわらず、「予測値」などからの「数値目標」を示すことは到底認めることができない。憲法13条などが定める「生命権」という最も基本的な人権が侵害されているという現状認識から「目標」を定めるべき。その際、日本学術会議が2008年に提言したように、10年間に死傷者数を10分の1とする中期目標とそのためのロードマップを示すことなどが肝要と考える。</p>	<p>交通安全の目標は究極的には事故のない社会を目指すことであります。 これまでその実現に向けて種々の対策を実施してきたことを踏まえ、中期的な目標については、近年の交通事故死者の減少数を考慮して設定しております。 いただいたご意見については、今後の施策を推進する上での参考とさせていただきます。</p> <p>C</p>
<p>【目標値の設定について】 乗客の死者数ゼロを目指していますが、いわゆる飛び込み自殺者はやむを得ないとの考え方のように思う。 本来は、「死傷者ゼロ」とすべきではないか。</p>	<p>線路内立入やホームから転落などを含む運転事故による死傷者数は、長期的に減少傾向が続いています。計画（素案）においても「②運転事故全体の死者数減少を目指す」としており、死者数を減少させる施策を推進することで、死傷者数ゼロを目指します。 なお、自殺は輸送障害に分類され、鉄道人身障害事故から除外されます。 いただいたご意見については、今後の施策を推進する上での参考とさせていただきます。</p> <p>C</p>

意見の概要	意見に対する道の考え方
<p>【条例について】 飲酒運転根絶に関する道条例施行から5年経過したが、素案12ページの死者数推移のグラフから、有意な減少は見られず、根絶には程遠い現状。理念条例に留まらず、他県にみられるような罰則規定を含めた実効性ある条例への改正の必要性なども課題として明記すべき。</p>	<p>本条例の制定にあたっては、法律と条例の役割分担の観点を踏まえ、罰則による飲酒運転の抑止を図るのではなく、飲酒運転の根絶に向けた理念を道民と共有することを重視したものとしております。条例の制定趣旨を実現するため、関係機関や事業者等と連携し、より一層道民への意識啓発に取り組んでまいります。</p> <p style="text-align: right;">D</p>
<p>【飲酒運転状況の推移について】 死亡者数の推移がグラフに示され、平成2年以降最小となったことが強調されているが、飲酒事故件数、事故に対する飲酒事故の占める割合の高さ、検挙数なども数字で示し、未だに飲酒運転が行われ、重大な事故につながる可能性があることを記載すべき。</p>	<p>全交通事故・交通死亡事故に占める飲酒運転の割合を表すグラフを掲載します。</p> <p style="text-align: right;">A</p>
<p>【歩車分離式信号等の整備について】 これらの項において、子ども、高齢者、歩行者、自転車の安全確保のために「ゾーン30」や歩車分離式信号の整備推進を挙げていることは貴重。しかし、全国と同様、北海道における整備状況は極めて不十分と言わざるを得ない。「ゾーン30」は、2019年時点で道内139箇所、歩車分離式信号設置率は全国平均の4.5%より低い1.4%に留まる。諸外国の例からも、安全への効果が立証されているにも拘わらず、こうした重要施策の徹底が遅れている原因と課題を明記すべき。</p>	<p>歩車分離式信号は、歩行者等と車両が通行する時間を分離して交通事故を防止するものであり、交通の安全の確保に資するものである一方、信号待ち時間の増加により信号無視を誘発するおそれや、交通渋滞の発生・悪化により円滑な交通流に影響が及ぶなどのおそれもあることから、個別の交通実態等を踏まえ、引き続き整備を進めていきます。ゾーン30では、最高速度30km/hの速度規制の実施のみならず、車両の通行を禁止する交通規制等を行うことにより、通過交通や走行速度の抑制を図ってまいります。</p> <p style="text-align: right;">D</p>
<p>【LED信号機について】 LED信号灯器は、LED自体が発熱しない事から、冬季間の吹雪で、LED表面に雪が付着しても溶けず、信号として役立たずとなる。（上越地方で、この冬、LED信号機に雪が付着し、交通渋滞が発生した。） LED信号灯器表面に雪が付着しても溶けず、信号として役立たずとなった交差点には、関係の全職員が、道警の負担を軽減する為、道警に出向する形で、それぞれの交差点で手信号を毎晩勤めて頂く。</p>	<p>LED式信号灯器は、電球式信号灯器と比較して消費電力が少なく、また、明るく視認性に優れており、安全対策上も有効であることから整備が進められています。ご意見にあるLED式信号灯器への着雪につきましては、雪の付着対策を施した信号灯器の整備を進めているところです。</p> <p style="text-align: right;">D</p>

意見の概要	意見に対する道の考え方
<p>【最高速度規制について】 最高速度規制に関して、前計画と同様「交通実態」や「実勢速度」という道路交通の安全とは背反する理由から「規制速度の引上げ・・・を推進する」との行が残ることは、大きな問題。 安全と速度の逆相関関係は明白。 本素案においても、P12の「スピードダウン」の項で、北海道における速度超過による事故件数が全国に比し高いことを分析し高速度走行の危険性を強調しているのだから、道民の安全意識涵養のためにもこの項の見直しを強く求める。</p>	<p>交通事故の抑止、被害軽減を図るには、適切な最高速度規制を実施するとともに、速度違反取締、道路交通環境の改善等を適切に組み合わせて速度管理を行うことが重要であり、今後も引き続き、総合的な対策に取り組んでまいります。</p> <p style="text-align: right;">D</p>
<p>【幼児に対する交通安全推進について】 ア 幼児に対する交通安全教育の推進 「交通安全思想の普及徹底」の幼児小学生の項の「安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させる」との行は、生理的発達段階を無視し、社会がその安全を護るべき幼児に無理な責任を押しつける不適切なものであり、削除を含め見直すべき。</p>	<p>交通安全意識の向上のためには、人間の成長過程に合わせ生涯にわたる学習を促進していくことが重要であることから、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うこととしております。</p> <p style="text-align: right;">D</p>
<p>【横断歩行者の安全確保について】 イ. 横断歩行者の安全確保 前項とも関連しますが、本節に新たに加わった「横断歩行者の安全確保」の項の後半に「運転者に対して横断する意思を明確に伝え」との行があるが、道交法38条の趣旨及び他の箇所ですべている歩行者保護の施策に逆行する不適切な施策であり削除すべき。</p>	<p>横断歩行者の安全確保に関して、運転者に歩行者優先義務を再認識させることはもとより、歩行者が自らの安全を守るための交通行動として、運転者に対して横断する意思を明確に伝えることも、交通事故を防ぐために有効であると考えております。</p> <p style="text-align: right;">D</p>
<p>【自動運転の推進について】 現在、自動車の自動運転について、各地で実証実験が行われているが、道内に積極的に誘致して、将来主流となる自動運転車についての特性や課題などの情報収集に積極的に取り組むべきと考える。</p>	<p>計画（素案）に記載しているとおり、自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、国、道、市町村、関係民間団体等において各種事業を推進してまいります。</p> <p>なお、道では、企業等の自動運転の実証試験の促進に向けた環境を整備するため、「北海道自動車安全技術検討会議」（経済部所管）を設置し、取組を進めております。</p> <p>いただいたご意見については、今後の施策を推進する上での参考とさせていただきます。</p> <p style="text-align: right;">C</p>

意見の概要	意見に対する道の考え方
<p>【計画の項目立てについて】 第1部第4章施策の柱と重点課題で、「高齢化社会を踏まえた総合的な対策」をトップに挙げているので、第2部第1章道路交通の安全にも「高齢者の交通安全確保（仮題）」というように項目を立てた施策とするべき。</p>	<p>第2部第1章の各項目の中で、高齢者の交通安全確保のために実施する施策を記載し、高齢化社会を踏まえた総合的な対策であることをわかりやすく周知してまいります。 いただいたご意見については、今後の施策を推進する上での参考とさせていただきます。</p> <p style="text-align: right;">C</p>
<p>【その他】 北海道省エネルギー・新エネルギー促進行動計画【第Ⅲ期】（素案）で信号灯器のLED化を提案した部署に対しても、LED信号灯器表面に雪が付着しても溶けず、信号として役立たずとなった交差点には、担当全職員が、道警の負担を軽減する為、道警に出向する形で、それぞれの交差点で手信号を毎晩勤めて頂く。 【このほか同様の意見1件】</p>	<p>計画とは直接関係のない意見のため、「道民意見提出手続に関する実施要領」12（2）ウに基づき、道の考え方を公表しない扱いとします。</p> <p style="text-align: right;">E</p>

「意見に対する道の考え方」のA～Eの区分は次のとおりです。

A	意見を受けて案を修正したもの
B	案と意見の趣旨が同様と考えられるもの
C	案を修正していないが、今後の施策の進め方等の参考とするもの
D	案に取り入れなかったもの
E	案の内容についての質問等

<p>問い合わせ先 環境生活部くらし安全局 道民生活課（交通安全担当） 電話 011-231-4111（内線24-168）</p>
