

## 「第11次山形県交通安全計画(案)」に対する意見募集結果

- 1 意見募集期間 令和3年8月6日(金)から令和3年8月26日(木)まで
- 2 御意見等の数 13件 (意見提出者 2名)
- 3 提出された意見の概要及び意見に対する県の考え方

番号	項目	御意見の概要	県の考え方
1	全体	<p>山形県の交通安全計画(案)について、県民にとって重要な冬期間の交通安全の視点が弱いと感じます。</p> <p>本県の令和2年の交通事故の発生件数を月別にみると、発生件数、負傷者数とも12月がピークです。また、近年、全国各地で、集中的な降雪による交通障害も発生しています。ドライバーに対し、降雪情報や除雪状況、立ち往生車両の存在等の情報をリアルタイムに提供し、ドライバーに適切な行動をとってもらう必要があります。</p> <p>雪が降っても安心して移動できる環境を確保することは、県民生活、経済活動にとって、大変重要です。</p> <p>冬期間の安全確保の視点についても位置付けるよう意見します。</p>	<p>本県における冬期間の交通安全の取組みにつきましては、p46の「イ冬期の安全確保」に記載のとおり、適時適切な除雪等のほか、大雪が予想される場合には、道路利用者に対して、ラジオやSNS等を活用し、幅広く情報提供等を行っております。</p> <p>また、毎年12月11日～20日を「飲酒運転撲滅・冬道の交通事故防止強化旬間」とし、県内各地で各種啓発活動等を通して、県民一人ひとりの冬の交通安全意識の高揚を図っているところです。</p> <p>御意見を踏まえ、この旬間について、p21の「1交通安全思想の普及徹底(3)交通安全に関する普及啓発活動の推進」に追記いたします。</p>
<b>計画の基本理念</b>			
2	1(1)人間に係る安全対策(p2)	<p>県民一人ひとりに、従来の意識の延長ではなく、新しい意識に変える「改革」を求めるのは、かなり強い表現と感じます。</p> <p>県民の交通安全に関する意識について、特にどの部分で改革が必要だと考えているのでしょうか。</p>	<p>第11次山形県交通安全計画につきましては、政府の第11次交通安全基本計画を踏まえて作成することとしています。従いまして、関係する表現は政府の計画に基づいた記載とすることを基本としています。</p> <p>なお、本県の交通事故の特徴として、歩行者の道路横断中の事故が多いことが挙げられ、令和2年に警察庁等が実施した「信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止状況全国調査」の結果、本県の停止率は、24.8%と、横断歩道に歩行者が立っていても4台中3台が停止しない実態であることが明らかになっています。また、令和2年における夜間、歩行中の交通事故の死者7名のうち、夜光反射材を着用していた方は、1名のみでした。</p> <p>そのほか、飲酒運転に関しても、令和2年の飲酒運転の検挙件数は176件、飲酒運転による人身事故は13件、死者数は2名と、依然として悪質・危険な飲酒運転は後を絶たない状況です。</p> <p>こうした現状を踏まえ、交通社会に参加する県民一人ひとりが自ら交通安全に関する意識を改革していく必要があるため、今後も取組みを進めてまいります。</p>

番号	項目	御意見の概要	県の考え方
3	第1編 道路交通の安全 フロー図 1 道路交通事故のない 社会を目指して	ここは方向性を示す箇所なので、「取り組む必要があ る。」ではなく、一つ目の○と同じように、「積極的に取り 組む。」といった表現にした方が良いと考えます。	当該箇所は方向性を示すものとなりますので、御意見を踏まえ、修 正いたします。
<b>第1編 道路交通の安全</b>			
4	第1章 2 第11次交通安全計画 における目標 (p7)	年間の死者数を24人以下にすることを目標にしています が、1人も交通事故による死者を出さないことが目標であ り、それに沿った対策を立てるべきと考えます。	第11次山形県交通安全計画は、交通事故による死者数等を「限りな くゼロ」に近づけ、安全・安心な山形県を実現していくため、今後5 年間に講ずべき施策を定めるものとなります。 本計画では、本県の現状や政府の交通安全基本計画を踏まえ、令和 7年までに、年間の死者数24人以下、重傷者数280人以下という目標を 設定することとしております。 引き続き、本計画に基づいて取組みを進めてまいります。
5	第2章 第1節 (2) 歩行者及び自転 車の安全確保と遵法意 識の向上 (p9)	「自転車」について特記されていますが、県内において自 転車を巡るトラブルが多くなっていて、特に注意が必要とい うことですか。	県では、令和元年12月に自転車の安全で適正な利用の促進に関する 施策を総合的に推進するため、「山形県自転車の安全で適正な利用の 促進に関する条例」を施行しています。 しかし、令和2年における本県の自転車事故（自転車乗用中に死傷 した交通事故）件数は、全交通事故の10.1%を占める335件発生してお り、死者数に関しても、全交通事故死者数の20%を占める6名が亡く なっています。 また、自転車に関係する事故の約8割で自転車側に一時停止違反等 何らかの違反が認められています。 こうした現状等を踏まえ、引き続き、自転車の安全で適正な利用の 促進に向けた取組みを推進してまいりたいと考えております。
6	第2章 第1節 (4) 先端技術の活用 推進 (p10)	「あり得ますので」は、かなり控えめな表現と感じます。 今後とも科学技術の進展は期待できると考えますので、「あ りますので・・・」等の表現にしてはいかがですか。	当該箇所につきましては、今後とも科学技術の進展は期待できま すが、断定できないところもあるため、「あり得る」としていたところ です。 しかし、今後進展が期待できるものでありますので、御意見を踏ま え、「今後も科学技術の進展が期待されますので～」と修正いたしま す。(10p)

番号	項目	御意見の概要	県の考え方
7	第2章 第1節 (5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 (p10)	県内における交通事故多発地点、交通渋滞を発生させやすい箇所等に係る分析結果について、道路利用者に情報提供できるシステムの構築をお願いします。	<p>本県では、発生地域、場所、形態等の詳細な交通事故を精査し、その精査結果を地理情報システム（GIS）に表示して、以下のホームページ等で情報発信を行っているところです。</p> <p>【URL】</p> <p><a href="https://www.pref.yamagata.jp/800029/kensei/police/koutsuuanzen/koutsuu.jikomap/jiko-map-gis.html">https://www.pref.yamagata.jp/800029/kensei/police/koutsuuanzen/koutsuu.jikomap/jiko-map-gis.html</a></p>
8	第2章 第1節 (6) 地域が一体となった交通安全対策の推進 (p11)	「県民主体の意識」とは何でしょうか。	<p>「県民主体の意識」につきましては、交通事故防止のためには、県、市町村及び関係機関・団体等が緊密な連携の下で施策を推進するとともに、県民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることを記載したものです。</p> <p>記載した趣旨を明確にするため、御意見を踏まえ、「県民主体の交通安全意識」と修正いたします。(p11)</p>
9	第2章 第3節 2 (5) ①ア道路交通情報の充実 (p32)	<p>通行規制情報やライブカメラによる道路状況等についてインターネットによる提供を位置づけていますが、これでは、インターネットに接続できる自動車にしかリアルタイムの情報は伝わらないと考えます。移動中の自動車のドライバーに対し、リアルタイムでの情報提供(事故発生場所などの位置情報も含め)を可能とするシステムの検討をお願いします。</p>	<p>県管理道路に関する通行規制情報については、インターネットのほかに道路情報板やラジオにより情報提供を行っております。</p> <p>また、インターネットに接続できないドライバーに対し、リアルタイムでの情報提供を可能とする新たなシステムの検討に関しては、ETC2.0の普及や各分野のDX※の推進が必要であると考えており、現時点では検討段階ではないと判断しております。</p> <p>※デジタル・トランスフォーメーション：高速のインターネットや人口知能（AI）などのITによってビジネスや生活の質を高めていくこと</p>
10	第2章 第3節 2 (5) ④ウ南海トラフ地震臨時情報等 (p34、p59)	<p>南海トラフ地震について、山形県の交通安全計画において、特に記載する必要があるのでしょうか。</p> <p>地震発生時の対策は、「イ緊急地震速報、津波警報等」(p34)の中に含まれるのではないのでしょうか。</p>	<p>南海トラフ地震は、山形県への影響は小さいと思われませんが、南海トラフ地震臨時情報等は、広域移動するドライバーや鉄道利用者等には、大変重要な情報であると考えているため、記載をしているものとなります。</p> <p>また、上記情報は南海トラフ全域を対象とした地震の発生の高まりについて、報道機関等の協力により、事前にお知らせする情報であり、地震発生時の対策には含めておりません。</p>

番号	項目	御意見の概要	県の考え方
11	第2章 第3節 3(1)⑤オ幹線道路 における交通安全対策 の推進 (p36)	山形中央自動車道の整備が進み、あと2年以内に東根北IC～大石田村山IC間が開通し、首都圏と新庄市がつながります。その結果、安達太良SAから新庄ICまで約180kmの無給油区間が発生します。日本海沿岸自動車道も県内区間にはSAがありません。このルートを通っていて給油が必要な場合、一旦、高速道路を降りる必要があります。 利用者が安心して高速道路を利用できるよう、東北自動車道の村田IC等で実施している、高速道路から一時退出しても、指定時間内に戻れば、降りずに利用した場合と同じ料金で継続利用できる「賢い料金」の県内での導入をお願いします。	いただいた御意見につきましては、関係機関に提供させていただきます。
12	第2章 第3節 3(7)③高度情報技術 を活用したシステムの 構築 (p41)	「情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービス」とありますが、具体的にどのような内容を想定されていますか。	「情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービス」として、安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム(VICS)等の推進を想定しております。 また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備等も併せて推進してまいります。(p42)
<b>第2編 鉄道交通の安全</b>			
13	第2編鉄道交通の安全 フロー図 1 鉄道交通事故のない 社会を目指して	「鉄道は、…欠くことのできない交通手段である。」と、記載されていますが、目指すものを記載した方がよいのでしょうか。	当該箇所につきましては、御意見を踏まえ、追記いたします。