

## 第10次京都府交通安全計画（案）に係る パブリックコメント実施結果について

### 1 実施日時

平成28年7月14日（木）から8月4日（木）までの22日間

### 2 意見提案状況

12人（13件）

#### 【主な意見】

#### ○ 道路交通の環境の整備について

- ・ 広い歩道を整備し、皆が安心して通行できるようにして欲しい。

ほか2件

#### ○ 交通安全思想の普及徹底について

- ・ 最近、スマートフォンを操作しながら歩行する、いわゆる歩きスマホをしている方を多く見かけ、かなり危険を感じる。マナー教育や危険性の周知をしっかりとって欲しい。
- ・ 交通事故の原因の大部分は、運転者の不注意やマナー・ルール違反とっており、計画案の中にも交通安全教育の推進と謳っているため、取締りと併せて安全教育の徹底をお願いしたい。

ほか3件

#### ○ 道路交通秩序の維持について

- ・ 無謀運転や危険運転の対策も盛り込むべきではないのか。

ほか1件

#### ○ 被害者支援の充実と推進について

- ・ この計画において、自転車保険への加入についてどう反映されているのか。

ほか1件

#### ○ 調査研究の充実について

- ・ 自動運転車の開発が進んでいるが、海外で自動運転車が事故を起こしたニュースを見た。京都府でも、このような自動運転車を積極的に普及していくことになるのか。

※ 意見の要旨及びこれに対する府の考え方は別添のとおり。

## 「第10次京都府交通安全計画（案）」に係る パブリックコメントの要旨及びこれに対する府の考え方

項目	意見の要旨	京都府交通安全対策会議の考え方
<p>道路交通環境の整備について</p>	<p>○ 私は2歳の子を持つ主婦です。普段ベビーカーを押していると自転車などマナーがよく皆道を譲ってくれるが、不意に高齢者や自転車が飛び出してこないか心配です。車道も限られているので、自転車道を作って欲しいとまでは思わないですが、広い歩道で皆が安心して通行できるようにして欲しい。</p> <p>※ 他に同趣旨の意見1件あり</p> <hr/> <p>○ 自転車通勤をしているが、毎朝、ボランティア団体が通学路で、児童の見守り活動をされているのを見かける。小中学校周辺を中心にゾーン30などの規制エリアを拡大することで、安全な通学路にすることができるのではないか。</p>	<p>□ 自転車は車両であり、原則として車道を通ることとされています。しかしながら車道を通ることが危険な場合もあるため、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省、警察庁、平成28年7月）」では、自転車道や自転車専用通行帯等の整備を積極的に行っていくこととしています。</p> <p>京都府においても、国のガイドライン等を踏まえ、状況に応じて自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路など自転車利用環境の総合的な整備を推進しております。</p> <p>また、歩道の拡幅については、通学路など歩行者の利用が多い箇所を優先して整備しており、併せて車いすやベビーカーが利用しやすいよう段差のない歩道の整備に努めています。</p> <hr/> <p>□ 「ゾーン30」は、生活道路において歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度を時速30キロメートルとし、その他路側帯の設置・拡幅等の安全対策を実施するものであり、通学路対策としても有効と考えております。</p> <p>このため、本計画（案）には、生活道路における交通安全対策として「ゾーン30」を盛り込んでおり、整備を進めてまいります。</p>
<p>交通安全思想の普及徹底について</p>	<p>○ スマートフォン等を操作しながら、自動車・自転車を運転することはもってのほかであるが、最近、スマートフォンを操作しながら歩行する、いわゆる歩きスマホをしている方を多く見かけ、かなり危険を感じる。その辺りのマナー教育や危険性の周知もしっかりして欲しい。</p> <p>※ 他に同趣旨の意見2件あり</p>	<p>□ 運転中の携帯電話等の使用は、法令違反であることを広く啓発するとともに、交通指導・取締りを強化しております。</p> <p>また、御指摘の歩行中の携帯電話等の使用につきましても、京都府交通安全基本条例第6条（歩行者の責務）に、歩きスマホの禁止が規定されております。</p> <p>交通安全教育の実施にあたっては、自動車運転者はもとより、自転車利用者、歩行者に至るまで、いわゆる「ながらスマホ」が交通事故の原因となることをしっかり周知して参ります。</p>

	<p>○ 大学生・高校生・中学生の通学を見ると、大学生の自転車マナーが最も悪いように見受けられる。他県からやってきた学生に交通安全思想を浸透させるため、大学生に対する対策を特に講じていただきたい。</p>	<p>□ 大学生の自転車利用者に対する交通安全教育につきましては、「京都府自転車安全利用促進計画」に基づき、新入生ガイダンス等の機会における安全利用講習会の実施をはじめ、大学生に対する自転車安全利用推進員への委嘱拡大、地域の交通ボランティア活動への参加促進などに、取り組んでいるところです。</p> <p>また、大学独自の取組として、自転車通学者に対して所定の安全講習の受講を義務付けるといった動きもみられることから、大学と緊密に連携して、安全教育の一層の充実を図って参ります。</p>
	<p>○ 渋滞中の片側1車線の道路を自動車で通行中、ミニバイクが反対車線を走行し、対向車と接触しそうになったが、対向車が停止したため事故にはならなかった。</p> <p>事故の原因の大部分は、運転者の不注意やマナー・ルール違反と思っており、計画案の中にも交通安全教育の推進と謳っているため、取締りと併せて安全教育の徹底をお願いしたい。</p>	<p>□ 御指摘のとおり、交通事故の防止のためには、交通指導・取締りとともに、交通安全教育を通じて交通安全意識を向上させることが非常に重要です。このため、府、市町村、警察、学校、関係団体、地域社会、企業及び家庭がしっかり連携して地域ぐるみで取り組みを進めるとともに、交通安全教育を受ける機会の少ない方にも啓発を徹底して参ります。</p>
<p><b>道路交通秩序の維持について</b></p>	<p>○ 特に自転車のマナーの悪さ・ルール無視が目立つので、狭い歩道で傘をさして高速で通行するような自転車利用者については、厳しく取り締まってほしい。</p>	<p>□ 「京都府自転車安全利用促進計画」に基づき、利用者の実態に応じた自転車安全利用講習を充実・強化するとともに、取締りの強化や啓発活動の推進に取り組んでいます。</p> <p>本計画（案）においても、自転車の走行に関する、環境整備、取締り、安全教育、啓発活動等の各種対策を盛り込んでおり、毎月20日の自転車安全利用推進日を中心に府内一斉の取締りや広報・啓発を積極的に進め、自転車利用者のルール遵守・マナー向上に、取り組んで参ります。</p>
	<p>○ 先日、被害者支援の講演会で交通事故遺族のお話を伺った。自分に置き換えて考えてみても、とても悲しい事故だと感じた。そこで、今回の計画に、無謀運転や危険運転の対策も盛り込むべきではないかと考えるがどうか。</p>	<p>□ 重大交通事故を招く無謀運転対策については、平成24年10月、京都府警察に常習的な飲酒運転、無免許運転等の専従取締りを行う無謀運転検挙チーム（現「特命取締係」）を立ち上げ、悪質・危険運転者を検挙し、道路交通の場から排除してまいりました。</p> <p>本計画（案）においても、悪質・危険運転者に対する取締りの徹底等を明記しており、悪質・危険運転者の根絶に向け</p>

		<p>全力を挙げて取り組んで参ります。  (第1章第3節II 5 (1)交通の指導取締りの強化等)</p>
<p><b>被害者支援の充実と推進について</b></p>	<p>○ 他府県ではすでに自転車保険の加入が義務化されている。自分も過去に事故を起こしかけたことがあり、もし実際に起こっていたらと思うと不安である。この計画では自転車保険への加入についてどう反映されているのか。</p> <p>※ 他に同趣旨の意見1件あり</p>	<p>□ 京都府では「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」を制定（平成19年10月）し、自転車利用者の自転車損害保険等への加入を努力義務としております。これまでから、保険加入の必要性について、広報・啓発を行ってきたところであり、平成27年2月に実施した府のアンケート調査によると自転車保有者の約60%が何らかの自転車保険に加入されています。</p> <p>しかしながら、依然として全交通事故の2割を自転車事故が占め、自転車側に責任のある事故が増加しており、事故を起こした自転車運転者が高額な損害賠償を負う事例も出ていることから、「自転車安全利用促進計画」では、保険加入率80%を目標に掲げており、本計画（案）にも明記しております。</p> <p>この目標の達成に向けて、府、市町村、関係団体等が連携して、学校や事業所、地域で教育・啓発を強化するとともに、損害保険業界等の協力も得て、保険加入の気運を高め、保険加入率のより一層の向上を図って参ります。</p>
<p><b>調査研究の充実について</b></p>	<p>○ 現在、自動車メーカーでは自動運転の車の開発が進んでいるが、海外で発生した自動運転車が事故を起こしたニュースを見た。京都府でも、このような自動運転車を積極的に普及していくことになるのか。</p>	<p>□ 情報通信技術の車両への活用は、運転時の人の認知能力、判断能力を補い、不注意によるミスをなくし、交通事故による被害を最小限にとどめるなど、交通安全に大きく貢献することが期待できると考えております。</p> <p>なお、御指摘の運転者が運転に関与しない自動走行については、車両だけで安全を確保することは、まだまだ技術的にも難しく、また制度やインフラ面の対応も必要になることから、今後更に研究や議論が必要であると考えます。</p>