

第 11 次茨城県交通安全計画（中間案）に関する意見募集結果について

1 意見募集期間

令和 3 年 1 月 29 日（金曜日）から令和 3 年 2 月 27 日（土曜日）まで 30 日間

2 募集方法

- ・茨城県ホームページ及び生活文化課ホームページへの掲載
- ・生活文化課、行政情報センター、各県民センター、県立図書館、中央交通事故相談所での閲覧

3 提出された意見の概要

- (1) 意見提出者数 1 人
 (2) 意見数 27 件

No.	意見対応箇所	頁	意見（原文のまま）	意見に対する県の考え方
1	第 1 章 道路交通の安全 第 2 節 道路交通安全についての目標 II 交通安全計画における目標	3	目先の目標しか思えない文章。 文面体制が過去のことは先に伝え、これから矢先ビジョンのことを明確化にしていきたい。	・本計画は、交通安全対策基本法（昭和 4 5 年法律第 1 1 0 号）に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までに講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めるものであることから、5 年間の数値目標を設定しております。
2	1 交通指導取締りの推進 (4) 道路交通の安全に関する調査・分析 ア データを用いた事前評価、事後評等の客観的分析に基づいた対策の実施 イ 事後評価で得られた結果をフィードバックして、他の対策に役立てる取り組みの推進 エ 交通の安全に関する研究開発の成果	7	客観的分析は民間との共存・共栄でしょうか？ 生活文化課は、貴部署、県警本部、民間の交通事故を分析し、改良の提示及び推進しなければならないと考える。 例えば、照明交換期には分析したのを指摘し、照明器具を対策された器具を推奨させることが責務であると考えます。 その取組について下記の土木部にもフィードバックする。 推進よりも検討計画に入り施策を行うべき こういう事案があったので、指摘させていただく。	・民間の企業、団体と連携した事故分析の充実を図るとともに、関係機関等との情報共有を図りながら交通事故防止に努めてまいります。

	<p>の取り入れや民間に対する指導、資材の提供等の実施</p>	<p>T 市の交差点で車道の街灯のLED 交換工事を施工していた。 現場を眺め土浦土木事務所のご担当者に伺ってみた。 意見者Q：施工した交差点は県内でワースト数多いのはご存知だったか？ 担当者A：20 年度は知った。けど、過去は知らなかった。上司も事案のことは知らなかったという。 意見者Q：なんの事故かは知らないが、今回のLED 交換工事に、対策をしなかったか？ 交差点の構造を見て、車道の左折レーンと横断歩道に街灯を工夫して増設するべきのでは？ 担当者A：その事案がわかれば設計に加えていたが、なければ現状進行せざるしかないのと、 意見者Q：県民からでなく仮に関連部署からの情報があったとしたら、検討できていたか？ 担当者A：仮に県警（交通部がしってたなら）→生活文化課 →土木部道路維持課 の経路で情報を得ているなら率先して提供してほしいのと。土木部に負荷が掛かっているので、現場の設置や器具の選定の推奨を定期することで全体の長い目ができると思う。 交通事故件数が多いところを減らす目的として考える。 県内で研究する大学あるといいですが。</p>	
3	<p>2 交通安全教育等の推進 (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進</p>	<p>7 近年は両親による通学の送迎が見受けられますが県や市町村の教育委員会は何考えてるか表明するべきです。教育委員会は学校規則が学校毎にことなり、就職活動と自動車免許取得活動は行うべきと考えます。</p>	<p>・児童生徒の通学については、原則として徒歩や自転車、公共交通機関等を利用して自力で登下校すべきと考えます。しかし、様々な事情により自力通学が困難である場合には、保護者の判断で送迎することもやむを得ないと考えます。 自動車免許取得活動については、進学や就職の状況に応じて秋頃から各学校で許可しております。</p>

				す。
4	2 交通安全教育等の推進 (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 カ 高齢者に対する交通安全教育の推進	9	高齢者の運転免許証返納についてのスキームについて、スキームのプロセスを検討するように考えてください。今でも、返納するのに納得できない人がいるので、納得できるようなスキームプロセスにしていただきたい。保健福祉部との連携が必要です。	・運転免許証返納に関する手続きは、法令に基づいて実施しておりますが、自動車の運転に不安を感じた高齢者が運転免許を返納しやすい環境づくりを関係機関・団体等と連携し促進してまいります。
5	2 交通安全教育等の推進 (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ク 外国人に対する交通安全教育の推進	10	外国人は交通マナーが酷く見受ける。必ずしも取締強化をするべき。国際免許取得されても教育数を増加させたほうがいいと思うが。免許更新時は時間を増やすなり対策は必要。それから日本の運転免許の許可は必須と考える。	・運転免許の申請及び更新手続きについては、法令に基づいて実施しております。 また、定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させる交通安全教室を実施するなどして、外国人に対する交通安全教育を推進してまいります。
6	2 交通安全教育等の推進 (2) 効果的な交通安全教育の推進 (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	10	免許取得して何年それぞれ道交法を更新されてるが、ゴールド免許でも連続取得しても講習会あってもいいかと思います。(無料性化)交通安全協会の警察OB 職員でもスキルがことなるので、見直しするべきだと思います。	・ゴールド免許所持者にも、講習会を実施しております。より充実を図ってまいります。
7	2 交通安全教育等の推進 (7) 運転免許行政の充実 ア 県民の立場に立った運転免許行政を行うためキャッシュレス化を図る等、手続きの簡素化を推進するとともに、プライバシーの保護及び運転適性相談業務の充実を図る。	15	収入証紙の廃止推進をお願いしたい。そして会計課としての終わらす方向でお願いしたい。支払い済みなら認証しても問題なしと考えます。 交通安全協会の業務スリムスムーズ化です。	・運転免許センターでは、運転免許更新手続等の手数料の徴収についてキャッシュレス決済を導入しております。今後も推進を図ってまいります。
8	4 通学路における交通安全の確保 (1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 ア 生活道路における交通安全対策の推	18	題名が通学路のことを言いたいのかあるいは詳細が生活道路のことが中心となっているが通学路と生活道路は同一をもってしていることか？ 通学路については学校すなわち教育庁、教育委員会も関わらないと	・通学路の交通安全の確保は学校も参加し対応していますが、ご意見を参考とさせていただきます。また、交通管制システムにより、交

	進 (7) 交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配意した施策の推進		行けないと考えます。なぜ教育部門は関わらないのですか？ 教育に関する予算はかなり額を出しているのは事実。やらせるべきです。 交通管制が生活道路や通学路をする必要性があるのでしょうか？ 意味わかりません。	通渋滞の緩和、交通事故の減少等を図っています。
9	4 通学路における交通安全の確保 (2) 交通安全施設等の整備事業の推進 ア 交通安全施設等の戦略的維持管理 (7) インフラ長寿命化計画等に即した老朽施設	19	メンテナンスフリー長期間はどのくらいの目標値ですか？	・施設の種別、整備時期、点検状況を検討の上、適切な維持管理に努めてまいります。
10	4 通学路における交通安全の確保 (2) 交通安全施設等の整備事業の推進 イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進 (ウ) 自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、踏切の安全対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保	19	無電柱化は東電、NTT 電柱なら理解しますが、交差点の電灯、街灯を無くすのは話が変わってきます？適切な表現をお願いしたい。	・電力事業者や通信事業者の電柱について、無電柱化を推進しております。
11	4 通学路における交通安全の確保 (2) 交通安全施設等の整備事業の推進 ウ 幹線道路対策の推進 エ 交通円滑化対策の推進 5 交通安全施設等の整備等 (3) 幹線道路における交通安全対策の推進 ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進	19 20 21	損保会社ワーストランキングを公表されてるのを把握はしていますか？ 損保会社での見解や改良を県警本部、土木部に要請してるとのことです。 ご指摘されてる交差点は改良の進展がされていないのが実情。	・損保会社ワーストランキングの公表は把握しております。交通安全対策は、交通事故の発生状況、交通実態等を総合的に検証の上、実施しています。
12	4 通学路における交通安全の確保 (2) 交通安全施設等の整備事業の推進 オ 高度道路交通システム（ITS※）の推進による安全で快適な道路交通環境の実現	20	管制システムの概要と場所が公にしていきたい。 水戸、つくばの政令指定都市はとくに要請します。	・交通管制システムについては、チラシ等を作成し周知を図っています。

	<p>(㊦) 交通管制エリアの拡大等、交通管制システムの充実</p> <p>(エ) 信号機の改良と光ビーコンの高度化、交通管制センターの改良等による道路交通情報提供の推進</p> <p>※ITS(Intelligent Transport Systems) : 人と道路と自動車の間で情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、様々な課題を解決するためのシステム</p>			
13	<p>4 通学路における交通安全の確保</p> <p>(2) 交通安全施設等の整備事業の推進</p> <p>カ 道路交通環境整備への住民参加の促進</p>	20	<p>県民は通達する際にどこに連絡していいかわからなくなってる。連絡する箇所がわかりづらい状態、結果的手間が発生！！現在、土木部の道路維持課の方で県警本部交通規制課と同じように電子メール対応を検討中である。いずれにせよ、市町村も同様なことがおこるので、率先として県が行っていただきたい。</p> <p>職員、警察官が外出する職員が使う公用車もドライブレコーダー(管財課管理)活用しなくてはならない。管財課に要請済</p> <p>公務員や民間企業は公共や民間設置する資産物の不良箇所(パトロール)常にみるように業務の一環である。生活文化課は取りまとめすることができるのか？通報連絡は個人自由とし不明なら生活文化課、通報わかるなら下記へ通報</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 標識、信号は県警本部交通規制課 ・ 案内標識は土木部、市町村の道路管理 ・ 電線、電話、ケーブル、ガスなどの民間企業管理者 <p>修繕依頼する際のプロセスの考案！！修繕・改善するまでの時間短縮</p> <p>電話、担当者が捕まらないやお互い連絡が途絶えるかと考える。担当者のスキルにより、地図本をみるかパソコン閲覧で時間を要する。</p> <p>電話だと聞き取りにくい、解釈できないレベル差がでてしまう</p> <p>スマートフォンをつかった修繕依頼</p> <p>※電子ツール(メール、LINE)を活用するQRコード認識ネット接続</p>	<p>・ 貴重なご意見として承りました。ご指摘の点につきましては、今後の県民サービス向上のための参考とさせていただきます。</p>

			<p>現場位置（地図データ）、管理番号、壊れてる箇所の画像データ 内容、通報者及び連絡先 管理者受け取り、画像確認し、現場確認の可否判断 安全でなければ修繕→施工依頼、修繕実施 改善なら通達者に説明義務 同様なことを鉄道会社にも推進していただく！！ まちづくり推進室はどんな事案でも管理できるようにしておく。</p>	
14	<p>4 通学路における交通安全の確保 (3) 効果的な交通規制の推進 ア 地域の交通実態等を踏まえた交通規制や交通管制の内容について点検・見直しの推進 イ 交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策の実施 (ウ) 交通管制エリアの拡大等、交通管制システムの充実</p>	20	<p>信号運用の見直しが徹底的に改善しないと速度規制しても効果得られないと考えます。得に歩車分離式、高齢者式、時差式、感知式いろんな方式である為、運用の改善は無理と考えます。モニタとデータ判断によるAI 制御式が信号機の改善また、速度規制の交通規制が実現するのではと考えています。</p> <p>少子高齢に伴い、今後は自動車の台数も減少もあり得ると考えます。</p> <p>管制も人員削減はあり得えますし、人員の判断では追いつけないかと思っております。信号機も数千機設置している中交通バランスができてないのが事実です。</p> <p>既存データの分析力をAI などの次世代のシステム構築が考案されるべきだと思いますし、信号機の故障検知つけ早期対処できるようにするべきだと思います。</p> <p>今の所、管制の見学を団体だけ行っていますが、今後はオープン化にし、交通状況のことを民に伝えるべきだと思います。</p> <p>管制のルールの商品も聞きたいのが本音です。</p>	<p>・信号機の運用は、それぞれの場所における交通環境、交通実態に合わせ見直すよう努めています。また、高度化についても個別に検討の上、対応していくとともに、ご意見を参考とさせていただきます。</p>
15	<p>5 交通安全施設等の整備等 (3) 効果的な交通規制の推進 イ 事故危険箇所対策の推進</p>	21	<p>以前、中央帯が夜間になると見づらいので、中央帯に線引きもらったが、対策がしっかりとってなかったことがあります。土木事務所に整備してくれと要請しましたが、対策の見直ししたほうがかえってよかったですと思いました。</p> <p>予算が考えてしまい、修繕費用が足りてないのが現状です。全体予算の見直しがチェックしてもいいくらいです。</p>	<p>・貴重なご意見として承りました。</p>
16	<p>5 交通安全施設等の整備等</p>	21	<p>特に歩道の照明をできる限り歩道に照明したほうができれば勝目</p>	<p>・貴重なご意見として承りました。</p>

	(3) 効果的な交通規制の推進 イ 事故危険箇所対策の推進 (オ) 道路照明・視線誘導標等の整備の推進		器具も広範囲な器具の使用をお願いしたい。	
17	5 交通安全施設等の整備等 (7) 無電柱化の推進	24	交差点における横断ケーブル（TEL、OPT、CATV）が信号機の高さと重なってる箇所が見られる。対処検討していただきたい。	・交通に著しい支障が生じている箇所については、交通管理者と連携し対応を検討してまいります。
18	5 交通安全施設等の整備等 (10) 高度道路交通システムの活用 エ ETC 2.0 の展開	24	有料道路、有料橋にて、ETC の設置はしないのですか？	・ETCの設置については、その設置費用や維持管理費と効果の観点から検証をしております。
19	5 交通安全施設等の整備等 (12) 災害に備えた道路交通環境の整備	25	防災・危機管理部防災・危機管理課防災の茨城県地域防災計画の改定されるようですが、お互いの意識・統合を合わせてますか？	・関係機関と調整のうえ、改定を進めているところです。
20	5 交通安全施設等の整備等 (14) 道路交通情報の充実 ア 情報収集・提供体制の充実 ウ 分かりやすい道路交通環境の確保	26	管制エリアの公開を要請します。 視認性が問題になっています。 民間の樹木の伐採が低いのと県、市道の一部エリアに街路樹のメンテナンスがされなく問題されてます。土浦土木においてはつくば街路樹再生計画の見直しがされてます。県警本部と生活文化課は参加されないでしょうか？意見すべきと思います。	・交通管制システムについては、チラシ等を作成し周知を図っています。 筑波研究学園都市における街路樹の維持再生計画においては、県警本部から信号機や標識等の見通しの確保について意見を頂いておりますことから、今年度の計画見直し時に検討を進めてまいります。
21	5 交通安全施設等の整備等 (15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 ア 道路の使用及び占用の適正化等 イ 休憩施設等の整備の推進 オ 地域に応じた安全の確保	27	工事などで緊急を要/不要 県南エリアは道の駅の整備が遅れてる。市町村と連携が必要!! 龍ヶ崎市の道の駅の開業が不透明。国交省管轄の常陸河川事務所と事業してる模様。推進より、生活文化課・土木部から支援すべきと考える。 牛久・土浦バイパスの早期実現を早急に積極的な検討・施策を!! 安全の確保は県エリアで分けると地域差ががでてます。それにプラス改良し安全確保の通行をしてくれるようお願いしたい。	・茨城県では、道の駅の整備に関する市町村への支援として、関係部局によるワーキングチームを結成し、助言や情報提供等を部局横断的に実施しております。今後も継続して支援を行ってまいります。牛久・土浦バイパスの早期実現等につきましては、貴重なご意見として承りました。

22	<p>第2章 鉄道交通の安全 第2節 鉄道交通の安全についての対策 II 講じようとする施策 1 (1) 鉄道施設等の安全性の向上 (2) 運転保安設備等の整備 4 鉄道車両の安全性の確保</p>	36 37	<p>カーブ駅の対策は施策。生活文化課としてさらなる意見はあるのでしょうか？県内の駅のプラットホームの安全対策は整備済みですか？調査すべきです。</p> <p>関西での脱線事故のことを鑑み、県内の沿線は最大時速130km/hで運転してます。カーブ減速や、乗務員の居眠りなど保安装置対策。それでもカーブ箇所において脱線した場合において建物の破損の影響範囲を調査。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・県内の駅のホームには非常停止ボタンの設置を進めており、未設置駅には順次拡大を検討していきます。 ・運転士に異常事態が発生した場合には、自動的に列車を停止させる緊急列車停止装置を各車両に設置しているほか、曲線において万が一、速度を超過する恐れがある場合には、自動的に速度を低下させる自動列車停止装置を設置し、安全対策を実施しております。
23	5 救助・救急活動の充実		<p>事例がないので不明ですが、例えば駅で停車しても救急病院がないとかあるかと思います。また、救急隊員の手間をへらす設備も必要です。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅からの救急要請であっても、管轄の消防本部の救急隊が出動し、迅速に現場に駆けつけ、基本的にはその症状を受け入れることができる直近の医療機関に連絡し、搬送することとしております。引き続き、迅速で的確な搬送に努めてまいります。
24	<p>第3章 踏切道における交通の安全 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 3 踏切道の統廃合の促進</p>	40	<p>開かずの踏切の茨城県はほとんどないですが、時間帯では長い時間があります。駅周辺の踏切の再見直しをすべきではありませんか？線路を廃止なくしたところが線形を見直さないまま踏切の距離の短縮などです。</p> <p>周辺の踏切です。龍ヶ崎市駅はも対象であり、隣の藤代駅まで河川を渡るので、連続立体交差をしてもいいかと考えます。災害対策として堤防に線路敷よりも高架化され、避難対策にも活用されるといいかと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・一般的に、長時間遮断踏切対策の一つに鉄道の連続立体交差がございます。ご指摘の内容につきましては、参考とさせていただきますが、鉄道の連続立体交差事業は多額の費用がかかるため、費用対効果を鑑みたくうで、鉄道事業者とともに検討する必要があります。
25	表からグラフ化	35 39	<p>各事故の詳細数（人身事故の場合の性別、年代、きっかけ）での数値 事故前があると望ましい。事例は乗務員の居眠り原因でオーバーラ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見の点につきましては、「第2章 鉄道交通の安全 1 鉄道事故の状況」及び「第3章 踏切道

			ン（停止位置越え）するケースが目立つ。車掌も居眠りでドア開閉が遅れることがあるので、件数調査をする必要がある。それ以外の事案がないか調査必要。	における交通の安全 1 踏切事故の状況」に記載の県内における鉄道運転事故の推移、踏切事故の推移について、グラフを追加いたします。事故の詳細な内容につきましては、公表しておりません。 またオーバーラン等に関する詳細な件数は、現在把握しておりませんが、今後詳細な調査ができるかどうか検討してまいります。
26	8 研究開発及び調査研究の充実	38 40	県内で研究する大学あるといいですが。	<ul style="list-style-type: none"> 第11次茨城県交通安全計画には、鉄道、踏切道において該当する項目はありませんが、国の研究結果等について情報共有を図ってまいります。
27	その他		<p>今後、計画作成する際、総合計画や概要や本文などは文章との関連付け関連部局との関連付けはわかりやすくしなければなりません。</p> <p>生活文化課は交通全体の策定づけし、 交通規制は県警本部交通規制課 道路の整備は土木部などの土木事務所など 教育は教育庁、教育委員会 福祉関連は保健福祉部など その他など関連は必要になってくると考えます。</p> <p>今でさえ関連部局との計画のレベルが相違なかったりあるかもしれないので、100%自信ありことをきちんと決めていただきたい。 それをまとめるのは生活文化課であります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 今後も各関連部署と連携して、各施策を進めてまいります。