

「第12次宮崎県交通安全計画(素案)」に対するパブリックコメントの結果について

「第12次宮崎県交通安全計画(素案)」について、令和8年3月13日(金)から令和8年4月13日(月)までの間、県のホームページなどを通じ、県民の皆様からご意見を募集してまいりました。その結果、1名の方から6件の御意見をいただきました。貴重な御意見をお寄せいただき、誠にありがとうございました。いただきましたご意見に対する県の考え方は、以下のとおりです。

番号	該当ページ	該当箇所、項目等	意見の要旨	県の考え方
1	15	<ul style="list-style-type: none"> 計画の基本理念 【人優先の交通安全思想】 (5)生活道路における歩行者等の安全確保 	<p>「交通弱者優先」を計画の核心に位置づけること 素案は「人優先の交通安全思想」を基本理念に掲げ、「歩行者等の安全を一層確保する必要がある」と明記しています。この方向性を強く支持し、以下の点をより踏み込んだ形で計画に盛り込むよう要望します。</p> <ul style="list-style-type: none"> 横断歩道での歩行者優先について「啓発」とどまらず、速度抑制ハンブ・狭窄部等の「物理的措置」を伴う整備目標(延長・箇所数)を計画期間中の数値目標として明記すること 令和8年9月施行の生活道路法定速度30km/h引き下げを、歩行者保護の観点から積極的に活用し、実施状況を毎年公表すること 「ゾーン30プラス」の整備について、市町村別の目標値と支援体制を明示すること 	いただいた御意見を踏まえ、今後も人優先の交通安全思想を基本理念とし、速度抑制ハンブや狭窄(きょうさく)部の設置、ゾーン30プラスの整備を推進していきます。速度抑制ハンブ等の物理的措置とゾーン30プラスの目標値の明示については、各地域で必要性に応じて進めていくため、今後の参考意見とさせていただきます。
2	13 42	<ul style="list-style-type: none"> (3)歩行者の安全確保のための意識変容 (3)交通安全に関する普及啓発活動の推進、イ歩行者の安全確保、(ア)横断歩行者 	<p>「歩行者の意識変容」より「ドライバーの義務」の徹底を優先すること 「歩行者の安全確保のための意識変容」として、歩行者が「手を上げて横断の意思を明確に伝える必要がある」旨が記載されています。しかし、これは歩行者優先の原則と逆行する側面があります。歩行者が手を挙げなければ渡れない道路は、交通弱者優先の道路ではありません。交通弱者優先の思想を真に実現するためには、「歩行者が存在する可能性があれば、ドライバーは必ず一時停止する」という義務を徹底することが本筋です。</p> <ul style="list-style-type: none"> 「歩行者の意識変容」と並ぶ柱として「ドライバーの横断歩道一時停止義務の徹底」を同等以上に位置づけること 一時停止率の数値(現状・目標)を計画に明示し、毎年度の達成状況を公表する仕組みを設けること 	いただいた御意見を踏まえ、以下のとおり変更しました。 「 <u>一般社団法人日本自動車連盟(JAF)が実施した令和7年の調査によると、宮崎県では信号機のない横断歩道における車両の一時停止率は76.5%であり、全国平均の56.7%を上回っています。</u> 」しかし、依然として自動車運転者の歩行者優先意識が十分に徹底されているとは言い難い状況であり、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるためにも、自動車、自転車、特定小型原動機付自転車の運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の歩行者保護意識の向上を図るため、交通安全教育等を実施します。」
3	14 27 43、44 65	<ul style="list-style-type: none"> (4)自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備 (9)自転車利用環境の総合的整備 ウ自転車の安全利用の推進 (ア)自転車の安全対策の強化 (イ)自転車の交通安全教育の推進 (エ)自転車利用者に対する交通指導取締まりの推進 	<p>自転車安全利用の施策強化 素案では自転車に関し、青切符制度(令和8年4月施行)への対応、ながらスマホ・酒気帯び運転の罰則強化への広報、通行環境整備が盛り込まれています。この方向性を評価しつつ、以下を追加要望します。</p> <p>【青切符制度の周知】</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和8年4月1日施行に先立ち、令和7年度中の集中広報(テレビ・SNS・自転車販売店・学校・職場)の実施を計画に明記すること 若年層・外国人居住者への多言語対応広報の実施 <p>【自転車安全教育の体系化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 警察庁策定「自転車の交通安全教育ガイドライン」(令和7年)を踏まえた県独自教育体系の策定 小学校低学年(3・4年生)を対象とした「宮崎版自転車安全教育プログラム」の創設(フランス「SRAV」プログラムを参考) 高齢者の免許返納後の自転車利用を見据えた安全教育の充実(素案p.14にも「運転免許の返納後の交通手段となり得ることを視野に入れた交通安全教育」の推進が記載されている) 	青切符制度の周知につきましては、制度に関するチラシの配布やテレビ等の各種媒体を通じた広報活動を行っているところであり、今後も県民の皆様への周知徹底に努めて参ります。また、外国人居住者に対しても、既に作成されている外国語版リーフレットを活用するほか、事業所や学校等における交通安全教育の場において制度の周知を図ります。自転車安全教育の体系化につきましては、警察庁策定の「自転車の交通安全教育ガイドライン」に従って、標準化と公平性を保ちながら、各地域で年代に応じた自転車安全教育を実施しております。今後もいただいた御意見を踏まえつつ、教育機関と警察等の関係機関が連携し、自転車の交通安全教育を進めて参ります。

番号	該当ページ	該当箇所、項目等	意見の要旨	県の考え方
4	27 29、30	<ul style="list-style-type: none"> ・(3)交通環境に係る安全対策 ・3 地域の実情を踏まえた施策の推進 ・(12)災害に備えた道路交通環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ア 災害に備えた道路の整備 ウ 災害発生時における交通規制 エ 災害発生時における情報提供の充実 	<p>南海トラフ巨大地震を見据えた「車依存避難からの脱却」を計画に組み込むこと 素案p.3には「これらの施策を推進する際には、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行う」と明記されています。この記述をより具体的な施策として展開することを強く要望します。</p> <p>【車依存は「個人の問題」ではなく「まちの設計の問題」】 宮崎県への南海トラフ巨大地震による津波到達時間は最短14分であり、渋滞した車での避難は機能しません。さらには、徒歩避難者の移動距離中央値が約500mであり、歩いて到達できる範囲に避難場所がないまちでは、車に頼らざるを得ない状況です。これは交通安全政策と防災計画が一体化すべき根本的な理由です。</p> <p>【要望事項】 ・素案p.29施策(12)「災害に備えた道路交通環境の整備」に、徒歩・自転車による避難動線の整備を明示的に追加すること ・自転車の「防災モビリティ」としての位置づけを計画に明記し、津波浸水想定区域内における自転車避難ルートの整備・誘導標識設置を推進すること ・小学校の自転車安全教育に「津波避難行動」を統合したカリキュラムの開発 ・「交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進することが有効」(素案p.7記載)の方針を、具体的な施策として本計画に反映させること</p>	<p>いただいた御意見は災害対策を所管する課に共有するとともに、本県の自転車活用の総合的な施策を定めた「宮崎県自転車活用推進計画」に基づき、防災における視点も取り入れながら、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>
5	13 43	<ul style="list-style-type: none"> ・計画の基本理念【少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】 ・3 地域の実情を踏まえた施策の推進 ・(ア)自転車の安全対策の強化 	<p>「交通安全・脱炭素・健康増進・防災」を横断する政策ビジョンの明示 素案p.1は「少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会」「共生社会の構築」を目指す」と明記しています。この理念をさらに発展させ、「持続可能でグリーンな移動」という視点を計画に盛り込むよう要望します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩いて・自転車で暮らせるまちづくりが「交通事故減少・CO2削減・健康増進・津波避難力強化」の四つを同時に実現するという視点を計画の基本理念に追記すること ・電動アシスト自転車の普及促進(購入補助の検討)・自転車通勤支援(駐輪場整備・通勤手当適正化)を施策に追加すること ・「宮崎自転車文化宣言」を発信し、移動手段としての自転車・防災手段としての自転車・健康増進のための自転車を一体的にPRする取組を推進すること 	<p>自転車の活用による、交通事故減少・CO2削減・健康増進・津波避難力強化の御意見につきましては、「宮崎県自転車活用推進計画」に基づいた施策の参考意見とさせていただきます。</p> <p>また、電動アシスト自転車普及促進につきましては、自転車の安全対策の強化に記載のとおり、電動アシスト自転車の交通事故状況の分析や車両特性を踏まえつつ、今後の施策を検討していきます。</p>
6	11 26 27 43 52	<ul style="list-style-type: none"> ・計画の基本理念【少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】 ・(1)高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策 ・(5)高齢者等の移動手段の確保・充実 ・(9)自転車利用環境の総合的整備 ・(ア)自転車の安全対策の強化 ・(オ)高齢者支援施策の推進 	<p>免許返納後の移動手段確保と自転車活用の明確化 素案は高齢運転者対策を最重要課題として位置づけ、免許返納後の移動手段確保の重要性も認識しています(p.12、p.52)。これを受け、以下を要望します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・免許返納後の移動手段として「自転車(電動アシスト含む)」を公共交通・ライドシェアと並ぶ選択肢として計画に明記すること ・高齢者が安全に自転車を利用できるよう、免許返納窓口での自転車安全教育の案内・体験機会の提供を施策に加えること ・過疎地域・交通空白地域においては、自転車が事実上の主要移動手段となるケースを想定し、道路環境整備(路側帯の整備等)を計画に盛り込むこと 	<p>免許返納後の移動手段としての自転車利用については、今後の施策検討の参考意見とさせていただきます。</p> <p>高齢者に対する自転車安全教育については、自治会等に対しての交通安全教室を実施するなど、関係機関と引き続き推進して参ります。</p> <p>また、道路環境整備につきましては、「宮崎県自転車活用推進計画」に基づいた施策の参考意見とさせていただきます。</p>