

## 「第11次山口県交通安全計画（素案）」に対する 意見の概要及び県の考え方

### 【計画の全体に関すること】

番号	意見の内容	意見に対する県の考え方
1	<p>1 実施団体について</p> <p>インターネットで「山口県交通安全対策会議」を調べたところ、出てきません。つまり、県民には県に関係のある団体であろうとしか推察できず、これよりは主催者である「山口県」名で出された方が責任の所在が明白になると思います。</p> <p>地方自治法、交通安全対策基本法では、交通安全は地方公共団体の責務ともなっており、当地域における最高機関である「山口県」が前面に出られた方が効果はあると思います。</p> <p>2 ページに「この「第11次山口県交通安全計画」は、令和3年度から令和7年度までの本県における陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものである。本計画に基づき、国、市町、関係団体、県民と緊密に連携し、交通の状況や地域の実態に応じて、交通安全に関する施策を総合的、計画的に推進する。」とありますが、実施主体がややふやに思えます。</p> <p>「山口県は、本計画に基づき、国、市町、(以下略)」とされた方が、より県民に山口県の本気度が伝わると思います。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「山口県は、」を追加しました。</p>
2	<p>当該計画は国の施策の影響を強く受けるものと感じますが、「国に対して意見する」という点の記述が欠けていると感じます。</p> <p>「県行政として、或いは県行政の参加する組織（例〈あくまで例〉：知事会）を通じて、場合によっては県民・県内団体からの意見を聞き取り、意見募集実施の上国施策に適宜意見する」、と言った内容を追加すべきと考えます。</p> <p>当計画（素案）、「第11次」とありますので過去計画もあると思われます</p>	<p>本計画に基づき、国も含めた関係機関・団体等と連携して、交通安全対策を総合的、計画的に推進していきます。</p> <p>いただいたご意見は、今後の計画策定や具体的な施策検討の際に参考とさせていただきます。</p>

	が、過去計画の状況、最終頁に表記載あるのみで、今回どこをどう変更・追加・削除したのか、又はなぜそのままとしたのか、殆ど把握出来ません。	
3	本文中に「今回どこをどう変更・追加・削除したのか、又はなぜそのままとしたのか」明示願います。 前述内容を加味した文面の計画（素案）とし、再度意見募集実施すべきと考えます。	いただいたご意見は、今後の計画策定や具体的な施策検討の際に参考とさせていただきます。
4	前回計画が存在する新規計画（案）については、前回計画との差異が明確となるような記述、或いは提示方法実施を必須とするようお願い致します。 （意見募集資料に「新旧対象表」だったかを掲載した案件もあったと記憶しております。）	
5	山口県では、過去数多くの交通事故が発生し、多数の方が亡くなられた時代がありました。しかし、ここ数年は、山口県、県警察の各種対策が功を奏し、目を見張るような成果を上げておられます。 これも、第10次山口県交通安全計画が示す方向性について決して間違っていないことを証明したものと思いますし、第11次山口県交通安全計画においても引き続き対策を継承しておられ、概略的意見として良い計画だと思います。	本計画に基づき、国も含めた関係機関・団体等と連携して、交通安全対策を総合的、計画的に推進していきます。

### 【計画の内容に関すること】

番号	意見の内容	意見に対する県の考え方
1	「交通安全県やまぐち」を実現するため、人命尊重の考え方に立って、交通事故のない社会を目指す。」との事ですが、「交通事故＝命を落とす」ではないはずです。 「交通安全県やまぐち」を実現するため、交通事故のない社会を目指す。」が適切と考えます。（P2）	本計画は、国の交通安全計画を踏まえて作成しており、国の基本理念を踏まえ、「人命尊重の考え方に立って」を盛り込んでいます。

2	<p>1 基本目標の中、「人命尊重の考え方に立って」とありますが、人命のみに焦点を当てずに、「人優先の考え方に立って」とした方がよいのではないかと思います。(P2)</p>	
3	<p>「第2章 計画策定の基本的考え方 1 基本目標」について 2 ページに「交通安全県やまぐち」を実現するため、人命尊重の考え方に立って、交通事故のない社会を目指す」とありますが、「人命尊重の考え方に立って」を明記した意図が分かりません。「県民の安全・安心を守るため交通事故のない交通安全県やまぐち」を目指すの方が明確だと思います。(P2)</p>	
4	<p>第2章 3 施策の方向 (3) 交通事故から高齢者等を守る対策の推進 対象が高齢者等となっているが、この文章は高齢者の事故防止についてしか書かれていないと思うので、等というのは必要ないのではないのでしょうか。(P5)</p>	<p>安全確保のための交差点改良や歩行空間におけるバリアフリー化などの対策は、高齢者だけではなく、広く身体に障害のある方も含んでいることから、「高齢者等」と記載しています。</p>
5	<p>「モビリティ」という言葉が出てきますが、モビリティ自体の意味が移動手段のどこまでが入るのか、今ひとつ分かりません。 (私が知らないだけかも知れませんが)日本語に直せるのならば、その言葉の後に括弧書きでも入れてもらえるなら分かりやすいと思います。(P3、P8)</p>	<p>「モビリティ」とは、人の移動に係わる乗り物の総称です。 ご意見を踏まえ、括弧書きで搭乗型移動支援ロボット、立ち乗り電動二輪車(セグウェイ)を例示列挙しています。今後、別の移動手段も出てくることを見込まれます。</p>
6	<p>『(4) 救助・救急活動、被害者支援の充実 交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実や負傷者の治療の充実等を図る。また、交通事故被害者の支援についても充実を図る。』との記述ありますが、当計画(素案)「交通安全」に関するものであり、「事故災害以降の(適切な)対応」は別案件(各種災害の救命・救急・補償等対策の一分野)と感じます。 関連事項であり掲載そのままとしても</p>	<p>いただいたご意見は、具体的な施策検討の際に参考とさせていただきます。</p>

	<p>良いとは思いますが、「各種災害の救命・救急・補償等対策」の市行政施策に当該「交通関係」についても十分組み込む対応を御願い致します。</p> <p>前述内容を加味した文面の計画(素案)とし、再度意見募集実施すべきと考えます。</p> <p>「交通事故が発生した場合」の各種補償・支援の記述ありますが、「交通事故が発生した場合」の原因究明再発防止についての記述が見当たりません。「交通安全計画」として明らかな不備不足と感じます。</p> <p>前述内容を加味した文面の計画(素案)とし、再度意見募集実施すべきと考えます。(P5)</p>	
7	<p>(4) 救助・救急活動、被害者支援の充実の中</p> <p>また、交通事故被害者支援についても充実を図るとあるますが、救急・救助活動は事故現場でのことですが、被害者支援とはその事故現場でのことなのか、それ以降の支援のことなのか分かりにくい。もし、後者ならばこの項目と一緒に入れない方がよいのではないかと思います。(P5)</p>	<p>交通事故被害者は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、経験等も乏しいことから、事故現場だけではなく、それ以降の支援も必要であると考えことから、同一の項目に盛り込んでいます。</p>
8	<p>「(1) 道路交通事故の現状等」とのことですが、「ア 現状」では直近実績数値を表提示しておりますが、「イ 特徴」では数値が明示されておらず記載内容の正誤も確認できません。直近の死亡事故について、年齢別・原因別被害者数の推移を、わかりやすく図示／グラフを示すべきと考えます。</p> <p>前述内容を加味した文面の計画(素案)とし、再度意見募集実施すべきと考えます。(P6)</p>	<p>ご意見を踏まえ、事故類型別の事故件数の推移を追加しました。</p>

9	<p>「ウ 展望」で 「高齢者が関係する事故の比率が一層高まることが予想される。」 「高齢の運転免許保有者の増加は、今後の道路交通情勢に大きな影響を与える」としてありますが、高齢者の増加は決定的だとしても上記内容を断言する様な数値推移が全く示されておりません。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通事故件数中の高齢者運転関係件数比率</li> <li>・ 高齢の運転免許保持者人数の長期的推移を図／グラフで示したうえで「展望」を明示すべきと考えます。</li> </ul> <p>前述内容を加味した文面の計画(素案)とし、再度意見募集実施すべきと考えます。(P6)</p>	<p>ご意見を踏まえ、人身交通事故に占める高齢者の割合、高齢者の運転免許保有者数の推移を追加しました。</p>
10	<p>「(2) 鉄道事故の現状と特徴」と「(3) 踏切事故の現状と特徴」の関連がよくわかりません。踏切事故は鉄道事故の内数と思われそうですがわざわざ分けて記述する理由が不明です。また、各「特徴」は要因別数値が断片的にのみ提示されています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道事故件数・死者数・負傷者数</li> <li>・ 上記事故の要因別数値(踏切道以外立入、踏切事故)</li> <li>・ 上記踏切事故の要因別数値の直近5年の各数値を表記した上で現状・特徴を明示すべきと感じます。</li> </ul> <p>前述内容を加味した文面の計画(素案)とし、再度意見募集実施すべきと考えます。(P7)</p>	<p>本計画は、国の交通安全計画に倣い、「鉄道交通の安全」及び「踏切道の交通の安全」に分けて作成しています。</p> <p>鉄道事故及び踏切事故に係る現状と特徴については、第3章「現状と課題」に記載しています。</p>
11	<p>「車道幅員 5.5 メートル未満の道路における交通死亡事故件数の全死亡事故件数に占める割合は増加傾向」 「歩行者・自転車利用者の死者数の割合も高い水準で推移」 …具体的数値の長期間(20～30年程度)推移を図示／グラフ示願います。(P8)</p>	<p>事故類型別の事故件数の推移を追加しました。</p>

<p>12</p>	<p>「1 交通安全思想の普及徹底」 との事で、教育・指導面の施策記述となっていると認識しております。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車・自転車運転で多いのは「通勤・通学」と「業務使用」</li> <li>・ 成人内の人数比率でも「企業従業員」が多数を占める</li> </ul> <p>と（データ／数値提示ない中）推測するのですが、「幼児～高校生」については「学校」を通じての教育の記述が多くありますが、「企業・団体」、「企業・団体を通じての職員」への通知教育広報指導要請についての記述/施策に乏しいと感じます。</p> <p>（「行政、民間団体、企業等と住民」等々「同列併記」となっている、と感じます。） 『「企業・団体」、「企業・団体を通じての職員」への通知教育広報指導要請』について明示すべきと考えます。</p> <p>&lt;例（あくまで例）&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通勤についての時差出勤、公共交通機関利用、自転車二輪車使用（による渋滞緩和）の通知教育広報指導要請</li> <li>・ 通勤時事故多発個所の通知教育広報 前述内容を加味した文面の計画（素案）とし、再度意見募集実施すべきと考えます。『「企業・団体」、「企業・団体を通じての職員」への通知教育広報指導要請』について明示しない場合でも、実対応で力を入れて頂きます様よろしくお願い致します。（P11～P23）</li> </ul>	<p>いただいたご意見は、具体的な施策検討の際に参考とさせていただきます。</p>
-----------	--	---

13	<p>オ 成人に対する交通安全教育の推進</p> <p>以下、私の長年（46年）の経験から述べます。自動車免許取得時から、交通事故が何故起こるのか、何故防げないのかを、あらゆる角度から人一倍考え続けてきました。交通事故による加害者・被害者の悲劇が何故繰り返されるのか、何故防げないのかという視点で、社会や人の行動を観察し続けてきました。余りにも自己中心的な運転者が多く、危険・違反運転をする者には免許を与えるべきではないということが正論と思いますが、実際には、一旦免許を与えると、剥奪するのは難しく、違反者を罰するという事後対策しかできないので、違反や事故を予防するためには、免許を与える前に違反を防ぐ対策を徹底して打つことが最も重要な対策ということになります。</p> <p>本計画では、免許取得後の安全教育として長々と述べてありますが、実際には、免許更新時の教育は短時間で内容も薄くほとんど効果がなく、また、日頃から真面目に安全教育に取り組まれているところもありますが、全体からするとごく一部に限られています。</p> <p>多くの免許取得者が、真剣に安全教育に取り組むことは理想ですが、残念ながら実態はそうはなっていません。これは、依然、交通事故がまだまだ多い要因ともなっています。</p> <p>一方で、「免許取得時の教育」については、あまりにも薄っぺらな中身の無い記述になっています。自動車教習所にどのような指導をされているのかわかりませんし、教習所任せと言っても過言ではないとも思えます。</p> <p>私の自動車教習所の経験は46年前のもので、今がどうなっているのかわかりませんが、依然、私ひとりが見えるほんのわずかの範囲内だけでも自己中心的な運転事例が多いところを見ると、安全運転指導がそれほど進化しているとは考えにくいのです。もし、大</p>	<p>いただいたご意見は、運転免許取得時又は更新時の交通安全教育だけではなく、各種年齢層の交通安全教育を行う上での参考とさせていただきます。</p>
----	--	--

幅に進化しているのであれば、必ず、その成果が出ているはずです。依然、違反運転事例が目に見えて減少していないということが、指導が進化していない証左にもなると思います。

つまり、依然として、運転免許試験に合格させるための点取り虫教育になっているのではないかという疑念です。合格点を取ることばかりに気が向いて、安全最優先の教育が疎かになっているのではないか。事故防止、安全意识に重点を置いたメリハリのある指導や試験問題に切り替える。いろいろなことを平坦に万遍なく覚えるのではなく、特に事故につながりやすい実例と予防策に重点化・集中化し、頭に叩き込み実行できるようにする。私が教習所で受けた指導では、特にメリハリもなく、淡々と記憶していくだけで、また、学科試験は、記憶力だけを試すどうでもよいような引っ掛け問題が多かったことを今でもハッキリと覚えています。多くの友人との試験にまつわる話題も、いかに問題の仕掛けに引っかからないようにするかといったことばかりで、安全教育とはかけ離れていました。

多くの教習所もおそらく同じような実態であったと推察しています。

私が運転中によく見ている実例で言うと、「車間距離を無視」「右折時の車線変更前に方向指示を出さない」「歩行者が待っている横断歩道で停まらない」「特に狭い道路でもスピード違反する」「黄色点滅信号で徐行しない」「制限速度を大幅に超える」「追い越しの際に方向指示を出さずに車間距離もとらない」「交差点の中に停車する」「道路の右側に駐停車する」「夜間停車中に無用な前照灯を消灯しない（防眩しない）」「歩行者の側を速度を落とさずに通過する」「停車中に後ろから側を通過するクルマを無視して乗降する」などなど、枚挙に暇がありません。故意か

13



過失か無意識かわかりませんが、これらの重大な違反行動が、すべての事故と無関係ではないことは、間違いありません。こうした基本ルールをきちんと守っていれば、ほとんどの事故は防ぐことができます。

義務教育における「読み書き算盤」のように、免許取得前の教育において「安全運転の重要な基本動作」を徹底的に叩き込むことを最優先にし、試験問題も安全に係る基本知識を中心に出题して事故防止につなげていただきたい。「読み書き算盤」ができないと、多くの人は生活に困るので自然に身に着きます。一方、運転免許は試験にさえ合格すれば、安全意識が強くなくても運転自体にはたちまち困ることはないので、安全意識も徐々に薄れてきて、事故にあつて初めて目が覚めるといった負の循環になっています。安全意識を個々人の良心だけに頼るのではなく、良い意味での「早い段階での安全意識・知識の洗脳」が必要と思います。是非、すべての自動車運転者が生涯にわたり安全習慣を自然に身に着け、実行できるようにするため、教習所での安全教育の基礎固めを徹底してください。

長々と書きましたが、ポイントは、「自動車教習所における安全教育について、教習所任せにするのではなく、行政が強く関わって、具体策を示して徹底すること。」

です。そして、この具体策について、「交通安全計画」において明示していただきたいと考えます。計画という大きな柱の中に具体策を明記し、県民に見える形で実行していくことで初めて成果が期待できると考えます。是非、オープンな対応をお願いします。PDCAを回し、「計画→実行→検証→改善」を繰り返し、免許取得前の安全教育の徹底を定着させ交通事故を未然に防御してください。(P15)

14	<p>オ 成人に対する交通安全教育の推進 大学生や無職者</p> <p>とありますが、無職者以外に表す言葉はないのでしょうか。</p> <p>専門学校生やそれ以外など (P15)</p>	<p>ご意見を踏まえ、「大学生や専修学校生等」に修正しました。</p>
15	<p>第4章 第1 1 (3) 普及啓発活動の推進 イ 横断歩行者の安全の確保</p> <p>歩行者は運転手に対して横断する意思を『明確に』伝えとあるが、私たち運転手がいくら横断歩道の手前で止まって歩行者が渡るのを待っていたところで、横断歩道付近で曖昧な動きをされたりという事が普段から特に成人の歩行者に多々あるので具体的にどのような事をすれば渡る意思があるのかというのを示してほしい。</p> <p>例えば、小学生には手をあげるよう指導をするのに大人は手をあげる人を見かける事があまりないので、渡るかどうか判断しづらいので、その辺りの横断歩行者に対しての指導の仕方も対策にしっかりと入れてほしい。(P17)</p>	<p>ご意見を踏まえ、横断歩道を渡る横断歩行者には、車に対して手を上げて横断する意思を明確に伝えるなど、自らの安全を守るための行動を行うことについて広報啓発に努めてまいります。</p>
16	<p>「2 道路交通環境の整備」との事で道路・関連施設整備の記述となっていると認識致します。</p> <p>記述ありました内容もありますが、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩行者・自転車の安全のための「段差の解消」</li> <li>・ 他施策と調整の上での路幅拡張（中央分離帯や歩道の街路樹を無くしたり、水路を暗渠にすれば道路拡張出来るしその様な事例もあるが、景観・防災等の視点もあるはず。）</li> <li>・ 整備必要個所の迅速適切な情報収集（専用窓口を設ける。通勤・業務で道路使用(者)の多い県内企業に、安全教育と合わせて定期的に聞き取りを行う。等)</li> </ul> <p>を宜しく御願ひ致します。</p> <p>観光活性化の面もある「自転車利用促進のための各種整備」の強化を御願ひ致します。(P23～P40)</p>	<p>いただいたご意見は、自転車の安全利用に関する具体的な施策検討の際に参考とさせていただきます。</p>

17	<p>第1 道路交通の安全 2 道路交通環境の整備</p> <p>私は、よく旅行等で他県の道路を普通車で運転することがあります。その時、感じるのは山口県の道路が良く整備されているということです。しかし、事故が他県より多いと聞きます。何が事故原因かと考えると道路が整備され、車のスピードが出しやすいのではないかと思います。</p> <p>他県では、山口県と比較して交通信号機も少なく、交通規制も少ない気がします。道路環境の整備、特に交通安全施設はもう十分整備されているのではないのでしょうか。コロナ禍で多額の対策費用を要する時、一度施設の整備は立ち止まってはどうかでしょうか。</p> <p>私はよく山口宇部線(自動車専用道路)を利用します。この道路の開通により、多くの方が恩恵を受けており、大変便利な道路だと思います。</p> <p>この道路では、以前から時々事故が発生しており、今年も交通死亡事故が発生しました。しかし、この道路で事故発生に伴う安全施設の破損は何年も修理されていないのが現状です。</p> <p>新しい交通安全施設の整備や道路の開通は特に必要ではなく、現状の道路維持、交通安全施設を機能するよう維持管理を行って欲しいと思います。(P23)</p>	<p>いただいたご意見を踏まえ、具体的な施策検討の際に参考とさせていただきます。</p>
18	<p>(10) ITS の活用</p> <p>ITS という言葉自体、なじみがなく分かりにくい。(P33)</p>	<p>ご意見を踏まえ、括弧書きで(高度道路交通システム)を追加しました。詳細は、計画末尾の用語解説を参照ください。</p>

19	<p>「3 安全運転の確保」との事で運転者に対する教育広報等施策記述と認識しております。</p> <p>「運転免許制度」に沿った教育広報と、「自動車運送事業者」に対する通知教育広報指導要請対応、の記述がほとんど、と感じましたが、「自動車運送事業者」では無い一般企業も職員の多くは通勤・業務移動で運転を行っております。</p> <p>『「自動車運送事業者」以外の「企業・団体」、「企業・団体を通じての職員」への通知教育広報指導要請』について明示すべきと考えます。</p> <p>前述内容を加味した文面の計画(素案)とし、再度意見募集実施すべきと考えます。</p> <p>『「自動車運送事業者」以外の「企業・団体」、「企業・団体を通じての職員」への「企業・団体」、「企業・団体を通じての職員」への通知教育広報指導要請』について明示しない場合でも、実対応で力を入れて頂きます様よろしくお願い致します。(P41～P48)</p>	<p>いただいたご意見は、具体的な施策検討の際に参考とさせていただきます。</p>
20	<p>「妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育」…法律上の規定もあるのですが、「妨害運転等の悪質・危険な運転者」には、「再教育」ではなく、「再交付(長期間/5～10年)不可」といった対応で臨むべきと感じます。(P42)</p>	<p>いただいたご意見は、関係機関に伝達しております。</p>
21	<p>「飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対して厳正な処分を行う」</p> <p>…この様な事業者については監査以前にまず厳罰(長期業務停止等)で臨むべきと考えます。(P45～P46)</p>	

22	<p>「2021年の東京オリンピック・パラリンピックや2025年大阪・関西万博等多様な輸送ニーズに対応しつつ」 …特定の都市部での大規模/国際的行事を列記した上での「多様な輸送ニーズ」といった記述は誤解を招くのでは、と感じます。単に「多様な輸送ニーズ」が良いのではないのでしょうか。(P46)</p>	<p>ご意見を踏まえ、「多様な輸送ニーズ」に修正しました。</p>
23	<p>ア 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進 妨害運転（あおり運転）としたほうがわかりやすいと思います。(P49)</p>	<p>同項目には、妨害運転（あおり運転）だけではなく、無免許・飲酒運転等の悪質性・危険性の高い交通違反だけでなく、迷惑性の高い交通違反等についても盛り込まれております。</p>
24	<p>「4 道路交通秩序の維持」とのことで、取締に関する記述と認識しております。 迅速適正な取り締まり実施を宜しく御願ひ致します。(P49～P52)</p>	<p>いただいたご意見は、関係機関に伝達しております。</p>
25	<p>「5 車両の安全性の確保」との事で、主に自動車装備・整備に関する記述と認識しております。 自動車・自転車利用者に対しての通知広報教育についても、『「企業・団体」、「企業・団体を通じての職員」への通知教育広報指導要請』について明示すべきと考えます。 前述内容を加味した文面の計画(素案)とし、再度意見募集実施すべきと考えます。(P52～P56)</p>	<p>いただいたご意見は、具体的な施策検討の際に参考とさせていただきます。</p>
26	<p>「6 救助・救急活動の充実」との事で、主に体制整備と各種普及啓発活動の記述と認識しております。各種普及啓発活動についても、 『「企業・団体」、「企業・団体を通じての職員」への通知教育広報指導要請』について明示すべきと考えます。 前述内容を加味した文面の計画(素案)とし、再度意見募集実施すべきと考えます。(P56～P60)</p>	
27	<p>(6) 自転車の安全性の確保 灯火の取付けよりは、ライトの方が分</p>	<p>ご意見を踏まえ、「ライト」に修正しました。</p>

	かりやすいのではないのでしょうか。(P57)	
28	<p>「7 被害者支援の充実と推進」との事で、主に制度充実・制度広報についての記述と認識しております。</p> <p>各種制度の広報についても、 『「企業・団体」、「企業・団体を通じての職員」への通知教育広報指導要請』について明示すべきと考えます。</p> <p>前述内容を加味した文面の計画(素案)とし、再度意見募集実施すべきと考えます。</p> <p>「被害者支援」いくつか挙げられておりますが、「事故事件の原因を究明し、二度と同じ様な事故事件での被害者を出さない様にする」のも被害者支援の一つと考えますが、そのような記述が見当たりません。上記内容を明示すべきと考えます。</p> <p>前述内容を加味した文面の計画(素案)とし、再度意見募集実施すべきと考えます。(P60～P64)</p>	<p>いただいたご意見は、具体的な施策検討の際に参考とさせていただきます。</p>
29	<p>「8 研究開発の充実」とのことですが、当計画でさえ数値・データ提示が不足している(前述)と感じる中で、この様な記述があっても説得力がありません。</p> <p>「当計画(素案)内容について提示すべき数値を再確認し、適切に(図示・グラフ等でわかりやすく明示)の実施を求めます。</p> <p>前述内容を加味した文面の計画(素案)とし、再度意見募集実施すべきと考えます。(P64～P65)</p>	<p>いただいたご意見を踏まえ、各種データを追加して修正しています。</p>
30	<p>「第2 鉄道交通の安全」との事で、踏切災害以外の鉄道災害についての記述と認識しております。設備産業と考えますので、適切な営業・運行・整備のための事業者・行政間の調整等御願ひ致します。(P65～P68)</p>	<p>いただいたご意見は、具体的な施策検討の際に参考とさせていただきます。</p>
31	<p>「第3 踏切道における交通の安全」は、「第2 鉄道交通の安全」の中の一設備但し安全に関する重要設備と認識しております。</p>	

	適切な営業・運行・整備のため、事業者・行政間の調整等の他利用者との協議調整を御願い致します。(単に「危険だからなくす／設備を変える」という訳にもいかない、との話を聞くこともあります。)(P69～P70)	
32	「第4 目標指標」「令和7年までに交通事故死者数36人以下を目指す。」 本文で「道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標」とし、P5の表でここ5年間に交通事故死者数が64→42となる中で当該目標数値は意欲あるものと感じません。「ゼロ」と言わないまでも「10人」「20人」を掲げてよいのではないのでしょうか。 「令和7年までに交通事故重傷者数390人以下を目指す。」同様にここ5年で650→468。「100人」「200人」を掲げてよいのではないのでしょうか。(P71)	交通事故死者数及び交通事故重傷者数については、過去の交通死亡事故等の発生状況を参考としながら、今後の交通情勢の変化等を考慮し設定しています。
33	「第5章 計画の推進」 当該計画推進主体を明示願います。(P72)	ご意見を踏まえ、「山口県は、」を追加しました。
34	P76の表は、 ・ 各計画の期間の項目目標数値 ・ 各年の項目数値 をグラフ表記願います。(P76)	これまでの山口県交通安全計画の目標値と実数値は巻末に示しています。

#### 【その他、パブリック・コメントに関するもの】

番号	意見の内容	意見に対する県の考え方
1	<p>当件、用語解説・資料含め約80頁の内容、又、本来意見提示するには、文中の法令・他計画等も確認すべきと考えます。また、同時期に県のパブリックコメント／意見募集案件複数見受けられます。</p> <p>さらに、個々ページ意見で前述しておりますが、記述に不備不足見受けられます。</p> <p>このような内容で県民からの意見募集を1回1か月で済ませるのは、期間不足記述不備で不適切と感じます。</p> <p>期間延長又は意見反映しての「素案」再提示・再意見募集が必要と考えます。</p>	<p>本パブリック・コメントは「山口県パブリック・コメント制度実施要綱」に基づき実施しました。</p> <p>なお、いただいたご意見は、今後のパブリック・コメントを実施する際の参考とさせていただきます。</p>

2	<p>県行政では、1企業の申請に対して、内規に定める期間を超過して、「資料不足」を理由に「資料再提出」を指示し、数年単位の長期検討を実施した例がある、と記憶しております。</p> <p>「県民＝主権者」からの 「期間不足記述不足による意見募集の期間延長／再実施」の要請を断るのであれば、その具体的理由を明示願います。</p> <p>(「県の条例に則って(1か月)実施している」と言うのは、上記の通り内規に定める期間を大幅に超過して対応している事例がありますので、返答に値しないと考えます。)</p>	<p>本パブリック・コメントは「山口県パブリック・コメント制度実施要綱」に基づき実施しました。</p> <p>なお、いただいたご意見は、今後のパブリック・コメントを実施する際の参考とさせていただきます。</p>
3	<p>今回の意見募集は、新聞広告「山口県からのお知らせ(山口県広報)」(新聞下4～5段広告)には掲載無かった(別途単独で小さい新聞広告があった)と認識しております。新聞掲載「山口県広報」に当件不記載の理由を明示願います。</p> <p>今回の案件を含め、県広報誌や「山口県からのお知らせ」に個々のパブリック・コメント／県民意見募集についてや、パブリックコメント／県民意見募集全般に関する記事が殆どまたは一部しか掲載されていない理由を明示願います。(パブリックコメントの広告を小さく掲載するよりも、紙面を広く取る「山口県からのお知らせ」の項目の1つとする方が明らかに県民の目に留まると思われます。「個別の(小さい)広告を新聞に掲載した」と言うのは、「県民により広報効果のあるだろう所に記事を掲載していない理由」にならないと考えます。</p> <p>県広報では 「意見募集実施：実施案件等については県ホームページを御確認願います」の一文掲載でもすべきでは、と感じます。) <p>前述各意見に対する御返答と、意見送付県民数・意見数より、今回の当該パブ</p> </p>	<p>本パブリック・コメントの実施については、「山口県パブリック・コメント制度実施要綱」に基づき、3月12日に報道各社に発表しました。</p> <p>また、県ホームページに掲載するとともに、新聞広告(3月15日付けの山口新聞、中国新聞及び宇部日報)により、広報に努めました。</p>



	<p>リックコメント／県民意見募集についての広報が十分になされたかどうか、御判断御明示願います。「意見募集の結果(人数・件数)の明示」ではなく、「広報が十分／適切だったかどうか」(十分・不十分)を御明示願います。</p>	
4	<p>パブリックコメント／県民意見募集の期間が1か月なのに対して、県広報紙発行が2～3か月間隔と言うのは、県の広報手段として不適切な発行期間と感じます。</p> <p>県広報紙発行頻度の見直しを実施願います。</p>	<p>いただいたご意見は、今後のパブリック・コメントを実施する際の参考とさせていただきます。</p>
5	<p>当件の内容、地域性専門性の高いものもあると考えます。</p> <p>県民からの意見募集の他に、住民・関係者・専門家・各自治体からの直接の意見聞き取り等の実施を御願ひ致します。(案作成時に実施済みとは思いますが一応)</p>	<p>学識経験者、関係機関・団体など、幅広い分野の方々からの意見を踏まえ、本計画を作成し、いただいたご意見を反映させています。</p>
6	<p>文中年月表記が一部元号のみ表記となっており、年代把握がしにくくなっております。年月表記は西暦表記又は元号西暦併記に統一を御願ひ致します。</p> <p>パブリックコメント／県民意見募集の案については、年月表記を西暦表記又は元号西暦併記に統一する様、県行政対応を御願ひ致します。</p>	<p>ご意見を踏まえ、西暦と元号を併記するように修正しました。</p> <p>また、いただいたご意見は今後のパブリック・コメントを実施する際の参考とさせていただきます。</p>
7	<p>資料巻末に「用語解説」があるのは有り難いのですが、一部語句に「(*末尾用語解説参照)」の記述ありましたものすべての語句には当該注釈無い(あるいは2度目の語句記載には印がない)と思われる。本文中で「用語解説」掲載の語句が分からなければ「用語解説」掲載の意味が薄れる、と感じます。語句に下線等印を付けた上で、目次に「下線語句は巻末資料「用語解説」に説明記載」と言った内容明示願ひします。</p>	<p>最初に登場した語句には、(※末尾用語解説参照)との記載を入れていますが、2度目以降の語句記載には印を入れていません。</p> <p>いただいたご意見は今後の計画を策定する際の参考とさせていただきます。</p>

8	<p>「用語解説」実施語句と説明内容の再精査を宜しくお願いいたします。</p> <p>&lt;例（あくまで例）&gt;</p> <p>P45 他：安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）…事業所内で安全運転にかかわる者、という事は推測できますが、どのような法規に基づいたどのような資格者なのか不明です。</p>	
9	<p>前述『「用語解説実施語句を本文中で明確にし、その旨目次に明記」対応実施の上での用語解説』掲載を、意見募集/パブリックコメント資料として必須とする様をお願いします。</p>	
10	<p>各ページの図表には、通し番号添付を御願ひ致します。パブリックコメント/県民意見募集の案については、図表に通し番号を付ける事を必須とする様、県行政対応を御願ひ致します。</p>	<p>ご意見を踏まえ、図表に通し番号を追加しました。また、いただいたご意見は今後のパブリック・コメントを実施する際の参考とさせていただきます。</p>
11	<p>交通安全は、道路交通に限定した対応のみでは、決して守れません。人間が引き起こす事故＝人災は、人の行動全般に由来するものです。つまり、人の行動を正さない限り、永遠にあらゆる事故をなくすことができないということ。交通安全の向上を図るためには、交通安全に特化した対応のみならず、人間全般の行動教育も必要です。幼稚園～大学等の学校教育における道徳教育を通じた指導を強化することが最も有効です。カリキュラムに組み込まれた指導でないと、効果が期待できません。人は社会人になってしまうと、人格が形成されてしまい、全員を万遍なくしっかりと教育することは、至難の業です。基本的に、大人になると、学校教育のような成果は期待できませんので、いかに、大人になる前の教育課程の中で、徹底するかにかかっています。そして、自動車を運転して加害者となることを防ぐための最も効果的な方法は、自動車教習所での教育をこれまでの試験合格のための記憶教育からメリハリのあ</p>	<p>いただいたご意見は、各種年齢層の交通安全教育を行う上での参考とさせていただきます。</p>

	<p>る安全教育(安全最優先の意識涵養教育、生涯にわたり安全習慣を自然に身に着け、実行できるようにするための基礎固め)に切り替える必要があります。</p>	
12	<p>国がサポカー補助金を今年も出されませんが、私はそれを積極的に利用して、サポカーを購入したいと考えています。しかし、せっかくなっている新車の高機能のシステムを実際に練習(体感)してみるところがないことです。どこか広いところで練習させてもらえたら、早く車に慣れて、運転しやすいと思います。実際には、バックモニターがついているのに、それを上手に利用できていない人はたくさんいます。</p>	<p>5 車両の安全性の確保(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進のとおり、先進安全自動車の普及の促進を一層進めていきます。</p>
13	<p>警察、教育庁を除くと、県職員の方が約4,000人いらっしゃいます。県が更に交通安全に力を入れられると、県民にもそれが伝わり、交通事故ゼロに近づくものと期待しておりますと同時に、私たち家族も努力することとしています。</p>	<p>本計画に基づき、国も含めた関係機関・団体等と連携して、交通安全対策を総合的、計画的に推進していきます。</p>
14	<p>県が出しておられる素案について特に異議等はありません。ふるさと山口県が交通安全の先進県として誇れることを願っています。</p>	