

第12次静岡県交通安全計画 パブリックコメントにおける御意見及びそれに対する県の考え方等

1 意見募集期間 令和8年3月26日（木）から令和8年4月20日（月）まで

2 意見件数等 5人から16件の御意見をいただいた。

3 意見区分

区 分		意見の概要
A	御意見を踏まえて案を修正する	御意見の趣旨を踏まえ、案を修正する場合
B	御意見の趣旨を踏まえて取り組む	案の修正はしないが、御意見を踏まえて取り組む場合
C	業務の参考とする	現時点では意見を計画や取組に反映することは困難だが、今後の参考とする場合

4 御意見の内容及びそれに対する県の考え方

番号	該当部分	御意見の内容	県の考え方
1	高齢者の交通安全対策 (P12, P38)	高齢者は危険察知後の動作反応が遅れがちなのに対し、現行のEVなどは初動のスピードが速く、結果としてブレーキが間に合わない。過疎地等では公共交通機関も減り、病院通いなど高齢でも車が必要な人もいる。高齢ドライバーには、安全運転サポート車を選択しやすくなるよう、購入補助制度も必要ではないか。	C 現在は、自動車メーカーの安全対応装置が進み、安全運転サポート車も普及していることから、購入補助制度の導入よりも高齢者の身体機能の変化を踏まえた運転の推奨等を優先と考えております。 いただいた御意見は今後の業務の参考といたします。
2	自転車の交通安全対策 (P14, P36, P42)	自転車で通学する高校生は多く、スマホを見ながらの運転や、イヤホンで耳が塞がれた状態での運転も目立つ。現場での違反者への指導や取り締まりに加え、違反者が通う学校への警察からの通報や、違反者の蓄積数によって学校名を公表するなどの牽制により、学校側による生徒指導の強化を進めてはどうか。	B 計画にも記載しておりますが、学校における交通安全教育について、警察等と連携、情報共有しながら進めております。 令和8年4月からの自転車の交通反則通告制度の導入など、自転車の安全利用の施策の効果も今後期待できると考えられます。 御意見の趣旨を踏まえながら、引き続き、関係機関と連携して取組を進めてまいります

3	自転車の交通安全対策 (P14, P36, P42)	自転車乗車時のヘルメットについて、高校生は義務付けられていないが、乗車時のスピードはかなり出ており、転倒や衝突による頭部受傷は命に関わることになる。高校生のヘルメット義務化を強く要望する。	B	県内の自転車事故による死者の致命傷は頭部が約6割、また、発生件数の約3割を高校生が占めています（令和7年静岡県警統計）。 計画にもヘルメット着用促進や自転車安全教育について記載しておりますが、御意見の趣旨を踏まえて、高校生に対する着用義務化に向けた取組を進めてまいります。
4	外国人の交通安全対策 (P15, P39, P50)	日本の道は狭く、海外と比べて歩道と車道の段差分けやガードレールが少ないなど、交通事情や標識等の認識も異なることから、日本の交通ルールやマナーを守ってもらえるよう、徹底した指導が必要と考える。外国人運転手に対する交通安全教育のアプローチの機会(チャンネル)を、できる限り多く持って取り組んでほしい。	B	県内在住の外国人につきまして、日本語学校や雇用事業所等での交通安全教室の実施や多言語教材の活用により、ルールやマナーの周知・指導を行っており、本計画からこの点を新たに記載しました。 御意見の趣旨を踏まえ、関係機関・団体と連携しながら、交通安全の知識に触れる機会が増えるよう取組を進めてまいります。

5	自転車の交通安全対策 (P14, P26)	日本では自転車利用者が多い一方、歩行者、自転車、自動車が同じ空間で混在しやすく、特に交差点部や生活道路では構造的に危険が生じやすい場面が少なくない。 静岡県においても、自転車通行空間の整備、交差点の安全設計、生活道路での速度抑制、歩行者と自転車の空間的分離などを、交通安全施策の中でより明確に位置づけるべきではないか。交通安全は、利用者のマナー向上だけでなく、事故が起こりにくい環境をどう設計するかという視点が不可欠であり、取締り・教育・インフラ整備の三者をバランスよく進める方針を、より鮮明に打ち出してほしい。	B	事故の起こりにくい道路空間の整備について、本計画中でも歩行者・自転車利用者の安全や生活環境の改善を図る道路の改築等の取組を記載しております。より具体的な取組は、各分野別計画・施策により進められているところです。 警察や道路管理者等で構成する連絡会議等の機会を通じて情報共有しておりますが、御意見の趣旨を踏まえ、引き続き連携して取り組んでまいります。
6	外国人の交通安全対策 (P15, P32, P39, P47, P50)	静岡県、とりわけ西部地域では、外国人住民や外国人労働者、その家族が地域社会の重要な構成員となっており、交通安全施策においてもこの現実を踏まえた対応が必要である。 外国人住民への交通安全対策は、単なる事故防止策にとどまらず、多文化共生の地域づくりそのものにも関わる課題であり、県の交通安全政策の中でも生活実態に即した継続的な教育・周知の仕組みづくりをより重視していただきたい。	B	県内在住の外国人につきまして、日本語学校や雇用事業所等での交通安全教室の実施や多言語教材の活用により、ルールやマナーの周知・指導を行っており、本計画からこの点を新たに記載しました。 御意見の趣旨を踏まえ、それぞれの地域の実情に即した交通安全活動を進められるよう、他地域での好事例など、関係機関・団体と情報共有しながら取組を進めてまいります。

7	高齢者の交通安全対策 (P12, P25, P38, P42, P49)	高齢者の交通安全対策が運転免許の返納を促す方向に偏り過ぎると、地域によっては生活の足を奪うことになる。 地域公共交通、デマンド交通、送迎支援、小型モビリティ、グリーンスローモビリティなど、代替的な移動手段の確保と安全対策を一体的に進める方向性を、県計画の中でもより明確に示していただきたい。 地域で暮らし続けるための移動の保障とも深く関わっており、その両面を見据えた施策展開をお願いしたい。	B	高齢ドライバーによる事故件数は、全事故の4分の1を占めており（令和7年静岡県警統計）、今後さらに高齢化が進む中、大きな課題となっています。 高齢ドライバーに対し、身体機能の変化を踏まえた運転を推奨し事故防止を図るとともに、返納後の公共交通の利用がしやすいよう各種支援を市町等で行っているところです。 より具体的な取組は、各分野別計画・施策により進められているところですが、御意見の趣旨を踏まえ、取組を進めてまいります。
8	特定小型原動機付自転車・その他小型モビリティの交通安全対策 (P15, P23, P45)	電動アシスト自転車、電動キックボード、特定小型原動機付自転車、グリーンスローモビリティなど多様な小型・電動モビリティが普及しつつあり、高齢者や観光客、地域交通の補完など、多方面での活用可能性を持つ一方で、通行区分やルールの分かりにくさ、周囲の利用者との混在による危険など、新たな交通安全上の課題も生じさせている。 県の交通安全計画においても、小型モビリティ・電動モビリティを今後の重要論点としてより明確に位置づけ、利用者教育、通行ルールの分かりやすい整理、周囲の交通参加者への周知、安全な通行空間の整備を総合的に進めることが必要ではないか。	B	本計画において、重視すべき視点として、特定小型原動機付自転車・小型モビリティの項目を取り入れたところです。 現時点において、本県の事故発生状況からは、都市部に比較して喫緊の課題とはなっていないと考えられますが、御意見の趣旨を踏まえて、国の動向を注視し、他県とも情報共有しながら取組を進めてまいります。

9	こども・高校生・地域別の交通安全教育 (P14, P34~P37, P49)	交通安全教育は単にルールを教えるだけでなく、地域の実情や利用実態に即して再設計することが必要ではないか。特にこどもや高校生は、自転車が日常的な移動手段である場合も多く、発達段階や利用実態に応じた継続的な学びが求められる。 自転車、二輪車、小型モビリティなどに関する教育を、単なる禁止や抑制の論理に寄せるのではなく、地域の移動文化や産業とのつながりも意識しながら、安全な利用行動を育てる教育として位置づけていただきたい。	B	交通安全教育は、計画にあるように、心身の発達段階や地域の実情に応じた取組を進めることとしており、また、高校生は二輪車・自転車の利用者として安全に道路を通行できることを目的としておりますが、御意見の趣旨を踏まえて、取組を進めてまいります。
10	自動車運転者の速度対策 (P16)	生活道路で速度制限 30 k m の道路を 50 k m や 60 k m で走行している車が非常に多い。車の速度をなんとかすればいくつかの問題は解決するのではないか。	B	歩行者・自転車利用者が安全に生活道路を通行できるよう、交通規制や車両速度を抑制する道路構造等の整備を図っております。 交通事故実態の分析結果を踏まえた街頭啓発や交通指導取締り等、御意見の趣旨を踏まえて取組を進めてまいります。
11	自転車の交通安全対策 (P14, P36, P42)	道路交通法改正（2023 年 4 月施行）においてヘルメット着用は努力義務、静岡県自転車条例（2019 年 4 月施行）において損害賠償責任保険等への加入や児童・中学生の通学時のヘルメット着用は義務となっており、法令が導入されてそれぞれ 3 年・6 年が経過しているため、「促進」ではなく「指導啓発」とすべきではないか。	B	自転車保険及び乗車用ヘルメットの着用は、自転車利用者自身がその重要性を理解し自ら行うことが重要だと考えております。 計画の表記はこのままとしますが、御意見の趣旨を踏まえて、広報啓発・指導を通じて、保険加入・ヘルメット着用を促進する施策を進めてまいります。

12	自転車の交通安全対策 (P14)	「通勤」や「配達」に加えて、「通学」の追記を検討いただきたい。 15歳～19歳においては、自転車乗用中死傷者数が全年齢の約20%を占め（警察庁統計）、さらに同年齢の人口10万人あたりの死傷者数についても、自転車乗車中の事故の割合が他の状態（歩行中や自動車乗車中等）に比べて圧倒的に高いため、通学時や学校での指導啓発等の対策が必須。	A	高校生の通学中の自転車事故が多いことから、御意見のとおり、「通勤」や「配達」に加えて、「通学」の文言を追加します。
13	高齢者の交通安全教育の推進 (P38～39)	令和7年の県内交通事故死者数72名のうち47名が高齢者であり、高齢者への教育の推進は最重要課題と考えることから、実現可能性の高い施策については「図る」「推進する」「充実させる」といった記載にすることを検討いただきたい。 特に交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発、指導体制の充実は確実に実行いただきたい。	A	御意見のとおり、県・市町で取り組んでいる施策について、一部「図る」等の文言に修正し、御意見を参考に取組を進めてまいります。
14	高齢者に対する交通安全教育の推進 (P38～39)	運転免許を持たない高齢者の移動手段は、徒歩や自転車の場合が多く、人口10万人当たりの自転車死亡事故件数は、年齢層別で高齢者（65歳以上）が最も多い（警察庁統計（H27～R6 合計））。 ついては、「反射材用品の普及」とともに「自転車ヘルメット」の普及についても記載を検討いただきたい。	A	自転車事故負傷者数において高齢者が占める割合は、高校生に次いで多いため（令和7年静岡県警統計）、御意見のとおり、自転車乗車用ヘルメットについても周知・普及を図るよう、「自転車乗車用ヘルメット」の記載を追加します。

15	自転車の安全利用の推進 (P42～43)	ヘルメット着用率は小学生 36.9%、中学生 43.9%、高校生 13.6%（警察庁「令和7年における交通事故の発生状況について」）であり、高校生の着用率が非常に低くなっている。 また、15歳～19歳においては、自転車乗用中の死傷者数や事故割合が、他の年代に比べて圧倒的に高く、高校生が通学時にヘルメットを着用するための方針や対策が必要と考える。 「学校等と連携した自転車通学時のヘルメット着用促進等による着用率の向上」について、「学校等と連携し、自転車通学時のヘルメット着用の校則化を促進」や「自転車通学時のヘルメット着用を自転車通学許可条件とするよう、学校等と連携」という記載にすることを検討いただきたい。 また、静岡県自転車条例において、児童や中学生のみならず、高校生の通学時のヘルメット着用を義務化することを検討いただきたい。 さらに、上記記載や条例改正の可否に関わらず、県教育委員会から全県立高校等に対し、ヘルメット着用義務化の方針を打ち出したり、校則への義務規定化を働きかけたりすることを検討いただきたい。	B	県内の自転車事故発生件数の約3割を高校生が占めており（令和7年静岡県警統計）、関係機関が連携して自転車乗車用ヘルメット着用につなげる広報啓発・指導を進めております。 計画にもヘルメット着用促進や自転車安全教育について記載しておりますが、御意見の趣旨を踏まえて、学校や関係機関と連携しながら、ヘルメット着用を含めた自転車安全利用の取組を進めてまいります。 また、静岡県自転車条例について、現在、高校生の通学時のヘルメット着用義務化に向けた改正案についても検討しております。
----	---------------------------------	--	---	--

16	計画の策定理念 （交通弱者への配慮及び技術革新を取り入れた計画）	静岡県は自動車の保有台数そのものは全国でも非常に多い部類に入り、生活の足として活用されていることに変わりない。過疎地域やほかの交通手段がない場合は高齢者でも自動車が必需品で手放せない現状がある。 日本は生活道路が混在しており住宅街の狭い道を車が通り抜ける構造が多いため接触するリスクが高く、そういった点を先端技術にて少しでも解消できるとよい。交通弱者を取り残さないような配慮ある技術革新を採り入れた計画の実行性が早急に求められる。	B	県内の交通人身事故の件数、死傷者数は減少傾向ですが、こどもや高齢者などの悲惨な交通事故は後を絶たないことから、御意見の趣旨を踏まえて、交通安全の取組を進めてまいります。
----	---	---	---	---