

「第12次和歌山県交通安全計画(案)」に対する県民意見

	主な該当ページ	寄せられた意見	意見に対する県の考え方	計画(案)の修正内容
①	P.11～14, P.16	現案は「高齢者」「こども」「自転車」など対象別の整理が中心となっている。しかし、現実には、「法規を守れ」だけでは事故は減らず、実際に死傷が多い事故形態から対策を立てるべきです。 したがって計画本文に、「横断歩道外横断」「右左折時の歩行者・自転車巻き込み」「生活道路の出会い頭」「高齢運転者の操作ミス」など、事故形態ごとの重点対策を明記すべき	第12次和歌山県交通安全計画(案)第1章第3節 I 1(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せないための総合的な対策」、(2)「こどもの安全確保のための環境整備」、(3)「歩行者の安全確保のための意識変容」、(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」などに記載のとおり、年代や車両種別等に応じた取組を推進してまいります。 また、第12次和歌山県交通安全計画(案)第1章第3節 I 1(10)「地域が一体となった交通安全対策の推進」に記載のとおり、交通事故の発生形態等事故特性に応じた対策を推進してまいります。	修正なし
②	P.11, P.15～16, P.44～45	高齢運転者対策やサポカー普及に触れていますが、高齢者ほど古い車に乗っていて、そこが最大のリスクです。 和歌山のように車が生活インフラの地域では、返納だけを前面に出すと現実には合いません。一足飛びに返納を訴えるのではなく、その中間に「高齢者が運転を続けるならADAS付き車へ乗り換える」方向を強く打ち出すべき	第12次和歌山県交通安全計画(案)第1章第3節 I 1(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せないための総合的な対策」、(8)「先進技術の活用推進」、同計画(案)第1章第3節 II 3「安全運転の確保」に記載のとおり、高齢運転者に対する取組及びADAS(先進運転支援システム)等を搭載している先進安全自動車や安全運転サポートカーの普及を推進してまいります。	修正なし
③	P.5, P.10	現案は「死者25人以下、重傷者222人以下」という最終目標はありますが、各施策の進捗を測る中間KPIが弱いです。 これでは実行管理が難しいため、たとえば「高齢者のADAS車乗車率」「通学路の対策完了率」「高齢者向け安全運転講習受講率」「夜間高視認化した横断歩道数」など、事故死者数・重傷者数の最終目標に加え、施策ごとの年度別KPIを設定し、整備量・実施率・効果検証を公表する仕組みを導入すべきである。	個別の施策について年度別の目標を設定した場合、当該目標を達成することが目的となってしまう、第12次和歌山県交通安全計画(案)で設定している死者数、重傷者数の削減といった目標の達成に向けて、各施策が効果的に実施されない可能性が考えられることから、本計画においては、個別の施策に係る目標値は設定しないこととしています。	修正なし