

高齢者の交通安全に関する意見

No.	計画 該当 頁	意見の趣旨	市及び関係機関の考え方
1	15 28 31	高齢者が横断歩道を渡らない様子をしばしば見かける。高齢者も安全に暮らせるように、そのようなことがないようにしてほしい。	<p>本計画では、交通安全教育を実施するに当たり、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うことにしています。</p> <p>高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者としての交通行動に及ぼす影響を理解いただくとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得していただくことを目標に実施します。</p> <p>また、事故にあう高齢者の多くが運転免許証を持たないことから、これを踏まえ、高齢者の参加するイベント、日常的に利用する機会が多い医療機関等との連携など、さまざまな機会を捉えて、高齢者やその家族に対して啓発を実施します。</p>
2		高齢者が横断歩道のない道路を渡っているのをよく見かけが危険である。	
3		高齢者が車が来ているのに、横断歩道以外の場所を渡っているを見かける。	
4		高齢者が信号無視をしたり横断歩道を渡らなかつたりなどが見受けられ危険である。	
5		高齢者に横断歩道を渡るよう注意することが必要。	
6		横断歩道がないところでの、高齢者の横断を改善できたらよいと思う。渡りきれずに、道路の真ん中で立ち止まっている姿をよく見る。	
7		高齢者が、信号無視をして車道を横切るのをよく見かける。	
8		高齢者が横断歩道のないところを渡っていて危険である。	
9		高齢者の交通事故を防止するため、地域と連携し、高齢者本人と家族への教育が必要。	

10	38	<p>高齢者による運転で、一旦停止をしないなど危険な運転が目につく。</p>	<p>70歳以上の方については、運転免許証の更新手続の前に、高齢者講習の受講が義務付けられています。高齢者講習では、加齢に伴う身体機能の低下と運転への影響を理解していただき、個々の特性に応じた安全運転の方法を指導しています。</p> <p>さらに、75歳以上の方については、高齢者講習の前に、記憶力・判断力に関する講習予備検査（認知機能検査）を行い、検査結果に基づく指導を行っています。この講習予備検査の機会等を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査等の実施により、安全な運転に支障のある方については運転免許の取消し等の行政処分を行います。</p> <p>今後とも、このような講習、検査等を通じて、高齢者の安全運転を図っていきます。</p>
11	38	<p>高齢者に対する安全運転教育が必要である。</p>	<p>さらに、75歳以上の方については、高齢者講習の前に、記憶力・判断力に関する講習予備検査（認知機能検査）を行い、検査結果に基づく指導を行っています。この講習予備検査の機会等を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査等の実施により、安全な運転に支障のある方については運転免許の取消し等の行政処分を行います。</p> <p>今後とも、このような講習、検査等を通じて、高齢者の安全運転を図っていきます。</p>
12	38	<p>高齢者にとって、自家用車は買い物や通院等の唯一の交通手段になっている場合が少なくない。返納した後の生活手段の確保（西鉄バスの割引、コミュニティバスの路線確保、巡回市場等）を含めた高齢化社会の地域づくりの観点から検討してはどうか。</p>	<p>本市においても、高齢者の事故を防止するひとつの手段として、免許証の自主返納の促進があると認識しています。</p> <p>しかし、免許証の返納をしていただくに当たっては、車に代わる交通手段の確保が必要であることなど、解決すべき問題がありますので、警察や関係機関・団体とともに、返納しやすい環境づくりを行いたいと考えています。</p>
13		<p>免許を返納した者に対する温かい配慮が必要。他都市では、公共交通機関の割引制度などを設けている。ただ、交通が不便なところでは、車は生活必需品になっている。</p>	
14	38	<p>高齢者の適性検査を充実してほしい。</p>	<p>70歳以上の方については、運転免許証の更新手続の前に高齢者講習の受講が義務付けられています。高齢者講習では、運転適性に関する機械検査、動体視力検査、夜間視力検査及び視野検査を行い、これらの適性検査結果に基づき、個々の運転特性等に応じた安全運転指導を行います。</p> <p>今後も、このような講習や検査の充実を図っていきます。</p>
15	38	<p>高齢ドライバーに対する運転能力の見極めが必要だと思う。</p>	<p>高齢者講習をはじめ、参加・体験・実践型の交通安全講習であるシルバー・セーフティー・ドライビングスクールを積極的に開催し、高齢者に対して、加齢に伴う身体機能の低下と運転への影響を理解していただき、身体機能の変化に応じた安全運転技能の向上を図っていきます。</p>

交通安全教育・啓発に関する意見

No.	計画 該当 頁	意見の趣旨	市及び関係機関の考え方
16	28 29 30	<p>学校で、シートベルトの着用や飲酒運転の撲滅、自転車の安全運転などの交通安全に関する授業を実施する。</p>	<p>本計画では、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うことにしています。</p> <p>具体的には、小学生から高校生に至る交通安全教育の中で、自転車で安全に道路を通行するための技能と知識等を学びます。さらに高校生には、生徒の多くが、近い将来、運転免許を取得することが予想されることから、運転免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行うことにしています。</p>
17	29	<p>「児童に対する交通安全教育の推進」の中で、「小学校在学中に必ず一度は交通安全教室を受講できるよう計画的に実施する。」となっているが、6年間で1回は少ない気がする。自転車事故の防止を図るためにも、児童の成長に応じた安全教室を少なくとも在学中に2回（1年生で基本的な交通ルール等の学習、3～4年生で自転車の安全運転）としてはどうか。</p>	<p>本市では、警察や学校と連携して、児童の成長に応じた交通安全教育を実施します。</p> <p>小学校においては、学校教育活動全体を通じて、計画的かつ組織的に交通安全教育を実施しています。特に、警察や北九州交通公園等が実施する交通安全教室については、計画的に実施します。</p>
18	30	<p>中学生についても在学中に必ず一度は交通安全教室を受講させ、自転車の安全運転講習を中心に交通公園で実施してはどうか。また、講習修了者に対して受講者証を交付し、自転車運転時には携帯を義務付けるとしてはどうか。</p>	<p>中学生に対する交通安全教室は、警察や学校と連携し円滑に実施できるよう努めます。</p> <p>中学校においては、学校教育活動全体を通じて、自転車の安全利用等について交通安全教育を実施します。</p>
19	33	<p>交通安全のキャンペーンをもっと開催し、啓発回数を増やすべきではないか。</p>	<p>交通安全キャンペーンは、市や警察、関係団体がさまざまな機会を捉えて実施しています。</p> <p>今後も積極的に、啓発活動に取り組んでいきます。</p>
20	30 32	<p>交通公園はたいへんよいと思う。高校生への交通教室を積極的に実施してほしい。</p>	<p>高校においても交通安全教室が実施されるよう、取り組みを進めます。</p>

21		大人でも車が来なければ信号無視をしている。歩行者もマナーの向上が必要。	本計画では、成人に対する交通安全教育は、運転免許取得時及び運転免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努めることにしています。また、社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進を図るなど、市民センター等における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進します。
22	31	歩行者に対する教育も必要ではないか。横断歩道を渡らない人が多い。	
23	33	四季の交通安全運動期間に限らず、年間をとおして交通安全を意識させる方策がないものかと思う。	本市では、警察や関係機関・団体、学校、家庭と連携し、さまざまな機会を捉えて交通安全運動を実施しています。特に、四季の交通安全運動期間中は、重点項目を定めて、全市で交通安全運動を実施しています。今後も、年間を通じて取り組みを推進していきます。
24	29	歩行者も交通空間を形成する存在であることを認識させることが必要であることから、学校等で交通ルールの周知が必要。	本市では、警察や関係機関・団体と連携し、学校での交通安全教室を実施しています。幼少期からの交通安全教育が大切と考えていますので、多くの子どもたちが交通安全教室を受けられるよう継続的に実施していきます。
25	29	幼稚園の子どもが、交通安全教室があった日に話を聞かせてくれる。とても楽しく交通安全の勉強ができたようなので、このような機会がもっとあればよいと思う。	幼児に対する交通安全教育は、基本的な交通ルールを学んでもらうことを目的に、警察と連携しながら、保育所や幼稚園等で実施しています。また、保護者の皆様が手本となるなど、家庭での適切な指導が非常に大切だと考えています。今後も、多くの子どもたちに参加してもらえよう、継続的に実施していきます。
26	28	家庭、教育現場、地域、行政、警察が連携することが重要だと思う。交通安全教室は、継続して実施することが効果的だと思う。	本市では、警察や関係機関・団体、学校、家庭と連携し、さまざまな機会を捉えて交通安全運動を実施しています。今後も、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を実施し、交通事故のない社会の実現を目指していきます。

自転車の運転マナーに関する意見

No.	計画 該当 頁	意見の趣旨	市及び関係機関の考え方
27	32 34	ルール・マナーを守らない自転車のため、「ヒヤッ」としたことがある。自転車も交通ルールを守ってほしい。	<p>自転車利用者の運転マナーの向上や交通ルールの周知徹底を図るため、市、警察、関係団体等が連携し、四季の交通安全運動や自転車の安全利用促進強化月間等に、街頭キャンペーンや啓発イベント等を実施します。</p> <p>また、自転車運転技術と交通ルールの習得のため、本市が実施している「自転車運転免許」の一層の普及を図るほか、子どもたちが自転車運転免許を持ちたいと思うような取り組みも検討していきます。</p>
28		自転車のルールとマナーの徹底をお願いしたい。	
29		自転車の運転マナーが悪い（後ろから音もなく来る）ので改善してもらいたい。	
30		自転車の無灯火運転が多い。マナーの徹底を望む。	
31		自動車を運転していて、自転車のマナーが気になる。	
32		自転車乗車時に携帯電話を使用していたり、列になって走行したりするのを止めてほしい。	
33		自転車も自動車も共にマナーの向上を図るべき。	
34		歩道を走行している自転車が2列に並んで来て、歩くのに注意しないといけない。	
35		自転車のマナー違反が安全を脅かしている。次の項目を重点課題にしてほしい。 ・自転車の走行時に注意すること（携帯電話、無灯火、ヘッドホン等）	
36		車道を逆走するなど、自転車の交通マナーが悪い。	
37		自転車は車両であることを認識させ、交通ルール遵守に取り組む。	
38		人も自転車も交通ルールを守るようにしてほしい。	
39		自転車乗車中に、音楽を聴く、携帯を使用、傘差し運転などを行っている人が多い。	
40	スピードの出しすぎや一旦停止をしないなど、自転車のマナーの悪さが目に付く。		

41		<p>スポーツタイプの自転車の普及に伴い、ブレーキを取り外すなどの違反車両が増加傾向にある。ルール of 普及徹底と、罰金の徴収を行う（警告では違反者の歯止めにならない。）</p>	<p>自転車を利用される方の運転マナーの向上や交通ルールの周知徹底を図るため、関係機関・団体等と連携しながら、四季の交通安全運動や自転車の安全利用促進強化月間等を中心に、街頭キャンペーンや啓発イベント等を実施します。</p>
42	32	<p>自転車に乗りながら携帯電話を使用するなどのルール違反は取締りを強化してほしい。</p>	<p>また、自転車運転技術と交通ルールの習得のため、本市が実施している「自転車運転免許」の一層の普及を図るほか、子どもたちが自転車運転免許を持ちたいと思うような取り組みも検討していきます。</p>
43	34 45	<p>自転車のマナーが悪いので、交通ルールの徹底や取締りの強化をしてほしい。</p>	<p>警察は、自転車による交通違反に対して積極的な指導警告を行うこととし、その指導警告にも従わず違反行為を継続したり、違反行為により通行車両や歩行者に具体的危険を生じさせたりするなどの悪質性・危険性の高い違反者に対しては検挙措置を講じることにしています。特に、制動装置不良自転車運転のような違反態様それ自体が危険性を生じさせるおそれが高い違反行為については、積極的な検挙措置を講じます。</p>
44		<p>自転車運転者のマナーが悪い。指導・取締りの強化が必要。</p>	
45	32	<p>自転車のマナー違反が目につくため、自転車も免許制度にしてはどうか。</p>	<p>自転車について、自動車と同様に運転免許を導入することについては、自転車の運転者は、自動車の運転者と比較した場合、その年齢等において相当な差異があり、幼児から高齢者に至るまで一律運転免許を与え、交通反則通告制度の対象とすることについては、現時点において困難であると考えます。今後とも自転車利用者のルール・マナーの向上を図るため、関係機関・団体との協働の上、街頭キャンペーン等の広報啓発活動を行うとともに、幅広い世代に対する自転車の交通安全教室を実施します。</p> <p>なお、市では、自転車運転技術と交通ルールの習得のため、「自転車運転免許」制度を北九州交通公園や学校で実施しています。自転車運転免許の一層の普及を図るほか、子どもたちが自転車運転免許を持ちたいと思うような取り組みも検討していきます。</p>

46		中・高校生の自転車のマナーが悪い。啓発強化してほしい。	<p>本計画では、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うことにしています。特に、学校では、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めることにしています。</p> <p>具体的には、児童に対しては、自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めるよう交通安全教育を実施します。中学生に対しては、技能と知識の習得だけではなく、他の人々の安全にも配慮できるよう交通安全教育を実施します。</p> <p>また、高校生に対しては、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成するよう交通安全教育を実施します。</p>
47		学校の周辺で、自転車利用者がルールを守らないことによる自転車と歩行者が接触する場面をよく目にする。	
48		携帯電話を使いながら自転車に乗っている中学生を見かける。学校の協力を得て、交通安全教育を実施してほしい。	
49		自転車のルールやマナーを教育してほしい。	
50	28 29 30 34	中高生の自転車のマナーが悪い。スピードを出しすぎており、よけられず危険である。	
51		中高生が猛スピード自転車を走行しており、人や車がいるかもという危険予知が全くされていない。	
52		最近の自転車マナーが悪いのは困る。小学生のころから、少々厳しく自転車のマナーを教育するなどをしたらよい。	
53		家の周囲は細い道が多く、子どもに自転車で出かけるのが心配。学校などで自転車講習を開催してもらいたい。	
54		自転車の車道逆走などを見かけるので、交通ルールの教育をしっかりとしてほしい。	
55		自転車の運転マナーの悪さが目に付く。事故を誘発する原因を作っていると思う。自転車の通行方法の見直しも必要ではないか。	
56	21 22 34	自動車に乗っていると、車道を走行している自転車が大変怖い。自転車は歩道を走行してほしい。	
57		自転車の歩道走行が危ないの	
58		自転車が車道を走るのは、車のドライバーからすると怖い。	

59	28 34	<p>自転車は運転技術も大切だが、ルールを守ることを保護者を含め、最初に徹底することが必要だと思う。実兄が自転車に乗り始めて数週間で事故で亡くなった。ヘルメットを着用することも大切だと思う。</p>	<p>本計画においては、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うことにしています。また、その中で、保護者への交通安全教育の推進も行うことにしています。</p> <p>また、自転車利用時のヘルメットの着用については、交通安全運動や交通安全教室等の機会をとらえて着用促進を図っています。</p>
60	29 30 32	<p>自転車事故を防止するため、以下の取り組みが必要だと思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転ルールの遵守（教育機関の設置や地域ぐるみでの指導） 	<p>本市では、交通安全に関する知識の普及と交通安全思想の高揚を図るため、北九州交通公園を設置しています。北九州交通公園では、園内外での交通安全教室や自転車安全運転免許講習会等を積極的に開催し、児童期からの交通安全教育に積極的に取り組んでいます。</p> <p>また、児童・生徒本人に対する交通安全教育だけでなく、保護者に対する交通安全講習会等の開催の推進や、生活安全パトロール隊による指導を行うなど、地域での指導も推進します。</p>
61	28 31 45	<p>自転車事故を防止するため、違反運転の取締りと、学校・会社組織等での指導と教育が必要。</p>	<p>警察では、自転車による交通違反に対して積極的な指導警告を行うこととし、その指導警告にも従わず違反行為を継続したり、違反行為により通行車両や歩行者に具体的危険を生じさせるなどの悪質性・危険性の高い違反者に対しては検挙措置を講じることにしています。特に、制動装置不良自転車運転のような違反態様それ自体が危険性を生じさせるおそれが高い違反行為については、積極的な検挙措置を講じていきます。</p> <p>交通安全教育については、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うことにしており、学校では、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努め、成人に対しては、運転免許取得時及び運転免許取得後の運転者の教育を中心に行うほか、社会人に対する交通安全教育の充実に努めるとともに、自転車事故を防止するための広報啓発活動を行っていきます。</p>

飲酒運転撲滅に関する意見

No.	計画 該当 頁	意見の趣旨	市及び関係機関の考え方
62	33	<p>会社などで車を利用してはいけない日を決めたらどうか。車の利用頻度を減らすことで飲酒運転もなくなると思う。</p>	<p>本市では、自動車から排出される温室効果ガス削減のため、日頃、マイカーでの通勤や買い物を行っている方に対し、毎週水曜日を「ノーマイカーデー」として、マイカー以外の公共交通機関を利用していただく施策を平成23年10月から推進しています。現在、市内の多くの企業（約80社）にご参加いただいております。今後もPR活動などを通してノーマイカーデーの普及、定着を図ります。</p> <p>結果として、車の利用頻度を減らすことで飲酒運転の抑制にも繋がると考えています。</p>
63	33	<p>飲酒運転をなくすために、ハンドルキーパー運動を実践してほしい。</p>	<p>飲酒運転を撲滅するため、交通安全教育や広報啓発活動を推進するとともに、酒類提供飲食店や関係機関・団体等と連携しハンドルキーパー運動を推進することにしています。</p>
64	33 44	<p>飲酒運転がなくならないことに呆れるばかりである。飲酒運転は重大な犯罪であることを認識させるとともに、周囲の人も厳しい目に対応することが必要であると思う。</p>	<p>飲酒運転の撲滅については、本計画において重視する視点としています。</p> <p>また、一人ひとりの心がけで飲酒運転を「0（ゼロ）」にできると考えています。</p> <p>そのため、飲酒運転撲滅に向けた広報啓発活動を引き続き実施するとともに、市や警察、関係機関・団体等が連携したハンドルキーパー運動の普及活動を推進するなど、飲酒運転撲滅の取り組みを徹底します。</p> <p>また、警察は、飲酒運転に対する徹底した取締りを実施し、道路交通の場から排除するとともに、運転者の周辺で飲酒運転を助長し、容認している者に対する捜査を徹底し、その責任を厳しく追及します。</p>

65	44	<p>飲酒運転は、他の事故と比べ物にならないほど悪質（違法であることを承知の上で運転しており、過失ではなく明らかな故意である。）であり、飲酒運転の取締りは他の取締りに優先して取締るべきである。夜間の検問だけでなく、繁華街の駐車場やコンビニの駐車場を巡回して乗車しようとしている運転手の呼気を調べるなど、違反者の取り締まりだけでなく、違反させない取締りも行い、さらなる強化をしてはどうか。（さらなる罰則の強化、ひき逃げ等飲酒運転の証拠隠滅を図る行為の厳罰化を望む）</p>	<p>警察では、飲酒運転を最重点取締り罪種として指定し、取締りを強化するとともに、背後責任の追及についても徹底して実施しています。</p> <p>また、パトロール等を通じて、繁華街等において積極的な声掛けを行うなど、飲酒運転の未然防止にも努めます。</p>
66		<p>飲酒運転の取締りを毎日してほしい。</p>	
67	11	<p>ぜひ計画を推進してほしい。飲酒運転の撲滅については、特に力を入れてほしい。</p>	<p>飲酒運転の撲滅については、本計画において重視する視点としています。</p> <p>また、一人ひとりの心がけで飲酒運転を「0（ゼロ）」にできると考えています。</p> <p>県警察や関係団体と連携を図り、徹底した取締りを実施するとともに、広報啓発活動やハンドルキーパー運動の普及活動を推進します。</p>
68		<p>飲酒運転の撲滅キャンペーンを強化してほしい。</p>	
69		<p>交通事故はなかなかゼロにすることは難しいかもしれないが、飲酒運転はわれわれの意思でゼロにすることはできると思う。このことをもっとPRしてもらいたいと思う。</p>	
70		<p>飲酒運転に対する市民意識を高めるための取り組みを実施してほしい。</p>	
71	44	<p>飲酒運転事故がなくならないのは、違反者に対しての罰則が軽すぎるからではないか。</p>	<p>平成19年に、飲酒運転を行った者に対する罰則を、酒酔い運転では「5年以下の懲役又は100万円以下の罰金」、酒気帯び運転では「3年以下の懲役又は50万円以下の罰金」に引き上げられるとともに、飲酒運転を助長したような者に対しては「車両等の提供禁止」、「酒類の提供禁止」、「同乗の禁止」が新設され厳罰化が図られています。また、平成21年には、飲酒運転を犯した者に対する運転免許の違反点数も引き上げられています。</p> <p>警察では、飲酒運転を最重点取締り罪種として指定し、取締りを強化するとともに、背後責任の追及についても徹底して実施しています。</p>
72		<p>飲酒運転事故を撲滅するためには、厳罰化が必要である。</p>	
73		<p>飲酒運転をなくすため、厳罰化を望む。</p>	
74		<p>飲酒運転による交通事故が上位なのは福岡県の恥である。飲酒運転撲滅のため、持続的な取締りと厳罰化が必要。</p>	

道路整備・道路環境に関する意見

No.	計画 該当 頁	意見の趣旨	市及び関係機関の考え方
75	13	車がすれ違いにくい道を減らしてほしい。	主要な幹線道路を中心に、道路の新設、拡幅を行っています。また、市民に身近な生活道路等についても、要望等あれば、現地を調査の上、整備の必要性も含めて、検討を行っていきます。
76	21	歩道を走る自転車に危険な思いをしたことがあるので、自転車専用道を増やしてほしい。	本計画では、歩行者・自転車・自動車の交通量に応じて、各道路利用者の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じることとしています。具体的には、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の歩道通行部分の指定などの自転車走行空間の整備に取り組み、歩行者・自転車・自動車の分離をすすめ、安全性の向上を図ります。
77		自転車が安全に走行できる環境を整備する必要があると思う。	
78		自転車専用道路の整備を推進してほしい。	
79		自転車事故を防止するため、自転車通行帯の設置（特に市内中心部）が必要だと思う。	
80		自転車が安全・安心に走行できるように、自転車走行レーンの整備を充実させてほしい。特に、小倉都心部においては現状では車道を走れない。	
81		歩道を走行する自転車が、スピードを出したりマナーが悪かったりするので、自転車と歩行者が区別された道路を整備してほしい。	
82		自転車で車道を走行するのが不安なため、自転車道を整備してもらいたい。	
83		自転車道の整備をしてほしい。	
84		自転車専用レーンがもっと増えるとよい。	
85		自転車専用道路を整備してほしい。	
86	自転車で車道を走行するのが困難な場所があるため、自転車専用道路を整備してほしい。		

87	-	<p>自転車や電動車いすが車道を走行するに当たり、車道に障害物（車道と歩道の段差を解消するためのもの）があると危険である。そのため、車道にある障害物の撤去と車両の出入り口の確保が必要。</p>	<p>歩道の高さが車道よりも高い場合、民有地への車両の乗入れが必要になった際は民有地の方の費用負担で歩道を切り下げ、車両の出入口を確保することとしています。歩車道の段差解消のための障害物（段差解消ブロック等）は、所有者に撤去を依頼しています。</p>
88	21	<p>自転車の車道走行が検討されているが、車道の端は凸凹が多く危険なため道路整備を行う必要がある。</p>	<p>車道の凹凸等の道路異状について、路面の傷み具合の調査やパトロール、市民からの情報提供、さらには地域を巡回する機会の多い団体と道路異状の通報に関する協定を締結するなど、適切な維持管理を行っています。 今後も、これらの取り組みをすすめ、安全で快適な自転車走行空間の整備に努めていきます。</p>
89	15	<p>狭い歩道では電柱が邪魔になっているところがあるので、電柱をなくしてほしい。景観もよくなると思う。</p>	<p>本計画では、安全で快適な通行空間の確保等のため、無電柱化を推進することとしています。 本市では、景観重点整備地区や主要な幹線道路を中心に、安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上等をはかるため、関係機関と協議のうえ、無電柱化を推進しています。また、電柱が支障となる生活道路等については、現地を調査のうえ、技術的に移設が可能であれば電柱の移設等にも取り組んでいます。</p>
90	13 15	<p>歩道が狭いので広くしてほしい。</p>	<p>本計画では、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策を実施するため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策の推進を目指しています。 具体的には、小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備を行うとともに、高齢者や障害者等を含め全ての人々が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を整備します。</p>

91	15	大きな交差点に歩道橋しかなく横断歩道のないところがある。ベビーカーや自転車で通るとき不便。歩道橋にエレベーターかスロープを設置するか、横断歩道を設置してほしい。	<p>高齢者や障害者等を含め、全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道を積極的に整備するほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、昇降装置付立体横断施設を整備します。</p> <p>また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設の整備を推進します。</p>
92		電動車いすを運転していると、歩道のでこぼこや幅の狭い歩道、歩道上のポールなどで通りづらい。改善してほしい。	
93		高齢になり、足腰が弱く、歩道の少しの凹凸でも足を取られやすいので、歩道を平坦にしてほしい。また、街路樹の根による隆起も平坦にしてほしい。	
94		歩道橋は高齢者には利用しにくいので、エレベーターやスロープを設置してほしい。	
95		歩道橋にエレベーターが設置されていない箇所が多い。特に高齢者は、上り下りに苦勞するため、歩道橋を利用したくてもできない。	
96	14	通学路にガードレールを整備してほしい。	<p>本計画では、小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備や防護柵設置等を実施し、安全・安心な歩行空間の創出を推進することにしています。</p> <p>なお、通学路については、学校、PTA、地元、警察、市などの関係者で全小学校の現場点検を行い、整備の要望があった箇所については、順次対策を行っています。</p>
97	21	自転車が走行できる歩道での歩車の区分を分かりやすく表示できないか。	<p>本計画では、車から自転車への転換を促進しており、自転車が安全・快適に通行できる自転車走行空間の整備を推進しています。具体的には、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の歩道通行部分の指定など、交通量や現地の状況などに応じて、歩行者・自転車・自動車の通行分離をすすめ、わかりやすく、安全で快適な自転車走行空間の整備を推進することにしています。</p>

98	-	河川沿いの道路で、幅員が狭かったり歩道がなかったりする箇所があるので、河川上を有効利用して歩きやすくしてほしい。	道路を拡幅したり、歩道を確保したりするに当たっては、新たに道路用地を確保したり、車道を狭めて歩道を設置するなど、状況に応じて最も適切な方法を検討することになります。 ご意見にありました、河川上に道路等を整備することについては、河川を管理する上で支障が生じる可能性がありますので、個別の状況をふまえ、慎重に検討する必要があります。
99	21	現在、自転車利用の推進に対し、自転車事故の多発は社会問題化している。北九州市の自転車利用環境を見ると全くの未整備状況であるといえる。早急な総合的整備の推進をお願いする。	自転車の利用環境については、これまでに国のモデル事業をはじめ、道路整備にあわせて自転車走行空間の整備を進めているところです。今後は、環境にやさしい自転車の利用を促進するため、自転車走行環境や駐輪施設の整備、さらには交通安全啓発などを含めた総合計画として「自転車利用環境計画」を平成24年度の早期の策定に着手しています。この計画を着実に実施し、環境未来都市に相応しい、自転車利用環境の創出に取り組むことにしています。
100	13	学校の付近でも自動車の交通量がたいへん多く、いつ事故が発生するかわからない状況である。そのため、通学路の整備や生活道路、自転車道の整備をお願いしたい。	本計画では、子どもを事故から守り、高齢者や障害者が安全かつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくことにしています。 また、歩行者・自転車・自動車の交通量に応じて、各道路利用者の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出することにしています。
101	21	学校の周辺で、自転車と歩行者が接触する場面をよく目にする。自転車が車道を走ろうにも危険なため歩道を走らざるを得ないという理由があるように感じる。改善を求める。	
102	21	横断歩道に、自転車専用部と歩行者専用部を設けてほしい。	自転車、歩行者の交通実態を踏まえて設置の必要性を検討することになっています。

103	25	<p>違法駐車取締りを徹底してほしい。</p> <p>旧電車通りの西小倉駅前から米町間において、駐車車両が原因で事故も起きている（タクシーの客待ち対策も必要）。</p> <p>夕方から夜間の、平和通りバス停付近の客待ちタクシーが二重駐車をしており、バスの乗客に危険が及んでいる。</p>	<p>本計画では、道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進することとしています。</p> <p>警察では、繁華街・歓楽街における客待ちタクシー等の違法駐車に対する指導取締りを行っています。今後とも危険・迷惑性の高い違法駐車に重点を置いた指導取締りを推進します。</p> <p>また、本市では、違法駐車防止気運の醸成・高揚を図るため、北九州市違法駐車等の防止に関する条例に基づき指導員による助言・啓発活動などを実施しています。</p>
104	21	<p>高齢者が渡りやすいように、信号の変わるタイミングをゆっくりにしてほしい。</p>	<p>現場を確認した上で、既存の信号機は青信号の時間を調整するとともに、高齢者等の横断状況により歩行時間が延長される高齢者等感応式信号機や歩行者感応式信号機設置の必要性について検討します。</p>
105	15	<p>信号のLED化が進んでいるが、まだ見えにくい箇所がある。</p>	<p>信号灯器のLED化を積極的に推進することとしています。</p>
106	-	<p>住宅の生垣が伸びて、交通標識が隠れているところがある。</p>	<p>住宅地の生垣や樹木が伸び信号機や標識が見えにくくなった場合は、現場を確認の上、地権者に剪定を申し入れています。</p>
107	-	<p>道路標示の不鮮明な箇所が多いため、頻繁に書き換えをお願いしたい。</p>	<p>道路の路面表示については、日常のパトロールや市民の皆様からの情報提供により不鮮明箇所を把握し、適宜補修を行うことで、道路交通の安全性と円滑性の確保に努めています。</p> <p>なお、通学路は特に安全性を確保する必要があるため、学校周辺の「文」マークなどの路面表示の補修は、重点的に行っていきます。</p>
108	-	<p>街路樹で道路標識が見えない箇所がある。</p>	<p>道路標識が見えるように、樹木や標識の配置は工夫していますが、樹木が成長して枝葉で標識が見にくくなっている箇所については、日常のパトロールや市民の皆様からの情報提供により、適宜剪定や伐木を行っています。</p> <p>今後も、パトロール等により樹木の標識支障箇所を早期に発見し、適切に処置することで、道路交通の安全性と円滑性の確保に努めていきます。</p>
109	-	<p>道路沿線の樹木で信号機や案内標識が見にくい箇所があるので、剪定するか撤去してもらいたい。</p>	

110	-	点滅信号の設置している交差点でも、左右の見通しが悪い場合は、カーブミラーを設置してもらいたい。	信号制御されている交差点については、車両は信号により走行するため、交通は安全かつ円滑に処理されています。そのような交差点に、カーブミラーを設置すると、ミラーを過信して一旦停止を怠るなど、交通安全上問題が生じる可能性があるため、原則として設置はしていませんが、交差点の形状や交通の状況を個々に確認し、交通安全上、有効性が認められれば設置を行っていきます。
111	20	高齢者が安心して生活できるよう、商店街や周辺道路の時間帯通行規制をする必要がある。	生活道路における交通規制については、現場の交通状況や要望を踏まえて、見直しなどを検討することにしていきます。
112	-	店舗の看板や商品を歩道上に並べているため、通行しにくい箇所がある。撤去や警告をする必要があるのではないかな。	歩道上に置かれた商品や看板については、警察とも協力の上で定期的に指導や警告を行っています。
113	15 21 34	自動車から自転車への転換が述べられているが、放置自転車対策と安全な自転車利用の促進を充実させる取り組みを十分に実施してほしい。	放置自転車対策では、「北九州市自転車の放置の防止に関する条例」に基づき放置自転車等の撤去を引き続き行うこととしています。 また、安全な自転車利用の促進では、自転車走行空間の整備等の自転車利用環境の総合的整備や、自転車を利用される方の運転マナーの向上や交通ルールの周知徹底を図る取り組みを推進していきます。
114	14	小倉駅前の交差点など歩行者の多い箇所については、歩車分離式信号に変更すべき。	歩行者の交通量が多い駅前等においては、現場確認の上、歩車分離式信号の導入の必要性を検討します。
115	51	交通（道路使用者）をいかにしてスムーズに動かしていくのか、人・自転車・自動車の交通体系を考える必要があると思う。信号のタイミングや歩車分離信号など、工夫はされているが、利用者や交通そのものにストレスを溜めない総合的な開発が必要であると思う。	国及び県と連携し、複雑化、多様化する交通事故に対して、有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として必要な研究開発を推進していきます。
116	15 25	自転車事故を防止するため、路上障害物の撤去（駐車違反の取り締まり強化や歩道上の放置自転車の禁止）が必要。	本計画において、危険・迷惑性の高い違法駐車に重点を置いた指導取締りを推進することや、「北九州市自転車の放置の防止に関する条例」に基づき放置自転車等の撤去を引き続き行うこととしています。
117		自転車やバイクの不法駐車が多いため、駐車場の整備や取締りの強化をしてほしい。	

118	14 16	<p>幹線道路における交通規制について、「時差式信号機」が多数設置されているが、右折のタイミングなどで非常に分かり難く、安全面でも問題のある信号方式である。ついては、全面的な取り換えをお願いします。</p>	<p>時差式信号については、交通量に大きな違いがある交差点における渋滞対策として導入していますが、信号灯器の下部に「時差式信号」と表記するなど安全対策を図っています。</p> <p>なお、道路交通環境の変化に応じて見直しを検討します。</p>
119		<p>時差式の交差点の矢印信号化をしてほしい。</p>	
120	17	<p>高速自動車国道等における事故防止対策について、「雨天、薄暮時・夜間」の事故が昼間よりもはるかに多いと思います。是非とも「雨天・夜間」時対策として、自動車のライトに反射し発光するセンターライン等の開発、設置をお願いします。</p>	<p>雨天・夜間時の交通事故防止の効果的な対策については、自動車に及ぼす状況を考慮し、引き続き、交通事故が起きない道路環境づくりに努めます。</p>
121	15 18	<p>平和通交差点の平面交差・横断歩道の新設の様に、主要幹線道でも横断歩道を廃止し、「平面横断歩道」化を推進し「歩いて暮せる街づくり、自転車の利活用の推進」を図る必要がある。またこの時、「スクランブル横断歩道」の採用を積極的に進めて欲しい。</p>	<p>横断歩道橋の撤去には関係機関や地元との調整が必要です。</p> <p>特に主要幹線道は一般的に車交通量が多いため、車交通、歩行者安全対策、地元の同意等の条件を満たす必要があります。</p> <p>現在でもバリアフリー化のため、歩道橋の撤去が望ましい箇所については協議を行っております。</p> <p>なお、スクランブル交差点の設置については、歩行者等の交通実態を踏まえ、設置の必要性を検討することにしていきます。</p>
122	25	<p>片側2車線道路の歩道側車線を走っている時、突然、違法駐車車両がある事に気づきヒヤットする事が多い。ついては、このような状況の道路のハード的対策と交通取り締まりの強化をお願いします。</p>	<p>警察では、地域の駐車実態や市民からの取締り要望等を踏まえ、危険・迷惑性の高い違法駐車に重点を置いた指導取締りを推進していきます。</p>
123	21	<p>歩行者や自転車が共存して道路が利用できるよう、自動車の進入規制や速度規制等に取り組んではどうか。</p>	<p>生活道路が密集する住宅街においては、最高速度を30km/hとする区域規制や、歩道の拡幅・路側帯の設置を推進するほか、現場の交通状況や要望を踏まえて、見直しを検討することにしていきます。</p>

その他の意見

計画 該当 頁	意見の趣旨	市及び関係機関の考え方	
124	-	<p>電動車いすが大型ダンプなどに巻き込まれるのを防ぐため、道路交通法において、自転車と同様の取り扱いにすることと電動車いすの高い場所（1,500mm）に表示灯を設備することが必要。</p>	<p>電動車いすは、道路交通法上「歩行者」とみなされています。電動車いすについても、安全利用の啓発に努めます。</p> <p>なお、電動車いすについては、道路交通法施行規則で高さなどの基準が定められており、高さが109cmを超える場合は、道路交通法上の歩行者とみなされないこととなります。</p>
125	-	<p>あらゆる角度から交通安全について検討された計画となっていて、素晴らしい内容であると思う。ただし多大な予算と長期的な計画を要する内容とすぐにも改善できる内容が同列に論じられている。計画を長期、短期に仕分けをしても良いのではないか。</p>	<p>ご意見のとおり、施設の整備などのハード事業で、すぐに完了する事業もあれば長期に至る事業もあります。</p> <p>一方、啓発事業などのソフト事業は、継続して実施する必要があります。そのため、長期と短期に仕分けをしていません。</p> <p>計画の積極的な推進に努め、交通安全の確保を図りたいと考えています。</p>
126	4	<p>「交通安全の目標」が、「年間の交通事故死者数を22人以下」にしているが、22人以下であれば死亡事故もやむを得ないとも受け取れる。目標を、交通事故死者数「ゼロ」にしてはどうか。</p>	<p>本計画は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会の実現（死者数ゼロ）を目指すことにしています。</p> <p>交通事故のない社会は、一朝一夕に実現できるものではありませんので、目の前の目標達成に向けて、着実に歩を進めることにしています。</p>
127	-	<p>交通事故による死者数が減少傾向にあるとはいえ、目標が甘い。目標は「0」にすべき。</p>	
128	4	<p>年々減少しているとはいえ、全国で毎年約5,000人の命が失われている。少なくなっているから良くなっていると思うのか、未だに5,000人が自動車という凶器を使った殺人で命を落としていると思うのか。意識改革が必要と思う。</p>	<p>本計画では、「人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会の実現を目指すこととし、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組んでいく」こととしています。交通事故のない社会（死者数ゼロ）を目指し、計画を推進していきたいと考えています。</p>
129	15 16	<p>交差点での車両事故や横断歩道がない道路を横断中の事故が発生した場所において、事故の状況や原因を記載した看板等を一定期間（概ね一年間）現場付近に掲げ、注意を呼び掛けてはどうか。</p>	<p>本計画では、幹線道路における交通安全対策を効果的に実施するため、「成果を上げるマネジメント」を導入し、市民参加により重点的・集中的に交通事故の抑止を図る「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」に取り組むことにしています。</p> <p>その中で地域の皆様に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うことにしています。</p>

130	4 28 44	<p>交通ルールや交通マナーを守るというのは、法律や規則で決まっていることを守るだけであり、法律を守りましょうと呼び掛けること自体おかしい。幼児や小・中学生など、十分理解ができない世代に教育することは大切だが、法律を理解できる大人に対して、未だに啓発が必要だろうか。</p> <p>行政や民間人の力は、悪質な違反者には及ばない。最も効果的な交通安全運動は、警察による取締りであると思う。警察官の増員等体制の強化による取締りの徹底を望む。</p>	<p>本計画は、人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を勘案して、究極的には、交通事故のない社会の実現を目指すものです。そのためには、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であるため、今後も引き続き、交通安全に関する教育・普及啓発活動を実施することにしています。</p> <p>また、警察では、現在、飲酒運転を始め、無免許運転、速度違反、信号無視等交通事故抑止に直結する悪質・危険性の高い違反や地域の交通実態や県民の要望を踏まえた迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りを実施しています。今後も交通事故抑止に向けた取締りを徹底します。</p>
131	4	<p>交通事故をなくすためには、国民全体で取り組む必要がある。ぜひ計画を推進していただきたい。</p>	<p>本計画は、国の第9次交通安全基本計画に基づき作成するもので、ご意見のとおり、国民全体で交通安全を推進していきます。</p>
132	-	<p>市営バスで黄色信号で交差点に進入するのを見かける。</p>	<p>交通局では、常日頃から乗務員に対し、道路交通法規の遵守はもとより、安全運転を心がけるように指導教育しているところです。ご意見にありました、黄色信号で交差点に進入するような運転については、今後とも、厳しく指導をおこない、再発防止に努めていきます。</p>
133	32	<p>北九州市交通公園はすばらしい施設なので、もっと活用したらよいと思う。</p>	<p>自転車利用者の増加等により、自転車のルールやマナーの徹底が求められています。本市としても、北九州交通公園を十分に活用し、自転車を含め、交通安全教育に努めていきたいと考えています。</p>
134	22	<p>渋滞が発生すると、事故が増えるため、渋滞対策を推進してほしい。</p>	<p>本計画では、高度道路交通システム（ITS）を推進し、渋滞の軽減等の交通の円滑化を図ることにしています。</p>
135	5	<p>基本理念の「4 ITの活用」について、具体的なものが見えない。「3 交通社会を構成する三要素」のようにカッコで例示してほしい。</p>	<p>具体的な事業については、各論に掲載しています。一例としては、「IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現（20ページ）」等があります。</p>
136	4	<p>基本理念の1番先頭に「人優先の交通安全思想」があるべき。</p>	<p>本計画では、「交通事故のない社会を目指す」ために、「人優先」の交通安全思想と基本として、あらゆる施策を推進することにしています。</p>

137	27 38	<p>人を尊重するという意味で、以下の項目を対策や柱に明記してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活道路を子どもの遊び場として整備 ・チャイルドシートの着用を徹底 	<p>本計画では、子どもの安全を確保する観点から、生活道路を遊び場として整備するのではなく、公園等を整備することにしています。</p> <p>また、チャイルドシートについては、万一の交通事故の際に子どもを守る重要な装置であると認識してもらうため、広報啓発を実施しています。今後、一層チャイルドシートの重要性が認識できるような広報啓発活動等を実施していきます。</p>
138	4	<p>歩行者（特に、高齢者や子ども）の安全確保と個人の障害や移動能力に関わらず、すべての人の交通権を最優先させた総合的な交通安全計画を策定してほしい。</p>	<p>本計画では、歩行者、高齢者、障害者、子どもなど車と比べて弱い立場にある者の安全を確保する必要があるため、「人優先」の交通安全思想を基本として、あらゆる施策を推進していくことにしています。</p>
139	4	<p>4つの視点に「高齢者及び子どもの安全確保」とあるが、高齢者同様に障害者も安全確保が重要な課題である。問題を意識してもらうためにも、「高齢者・障害者及び子どもの安全確保」のような表現に改めてもらいたい。</p>	<p>「視点」は、社会構造が少子高齢化していること及び高齢運転者が増加していることを踏まえて定めたものです。</p> <p>障害者の安全確保については、本計画の基本理念の「2 人優先の交通安全思想」において、「自動車と比較して弱い立場にある（中略）障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保する必要がある」として、人優先の交通安全思想を基本とすることを明確にしています。</p>
140	15 22	<p>高齢者、障害者等の安全のための歩行空間等の整備について、本文中には「視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車について<中略>、放置自転車等の撤去を引き続き行う。」とあるが、現実問題として誘導用ブロック上の駐輪自転車に困っている。マナーアップのための方策を盛り込んでもらいたい。</p>	<p>本市では、「北九州市自転車の放置の防止に関する条例」に基づき乗降客の多いJR駅周辺等において「自転車放置禁止区域」を指定しており、同区域を中心に、放置自転車に対し、日々駐輪指導を実施するとともに、定期的に撤去を行っています。</p> <p>また、自転車駐車を記載したチラシを配布し、利用の促進を図っています。</p> <p>今後も放置自転車対策事業を実施し、自転車利用のマナーアップを図っていきます。</p>
141	53	<p>「交通の安全は、市民の安全意識により支えられることから、市民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要」とされているが、交通安全計画の企画段階からの参加が重要である。「北九州市交通安全対策会議」に市民の公募委員を参加させるとか、まちづくり協議会単位でのワークショップの成果によって計画を作成するなど、市民参加の意識的な取り組みが重要である。</p>	<p>本計画を策定するに当たっては、PTA協議会等の関係団体の方のほか、北九州市交通安全母の会など交通安全に取り組んでいただいているボランティア団体の方にも委員に就任いただき、本計画に対するご意見をいただいています。</p> <p>計画を推進するに当たっても、市民の皆様のご意見が反映されるよう努めていきます。</p>

142	1 8 9	<p>北九州市交通安全計画は、交通安全対策基本法 / 福岡県交通安全計画に基づき作成するとの事であるが、この法律は昭和40年代の一万人以上の死者がでた「交通戦争」への対応がその立法目的かと思えます。</p> <p>今日の交通社会にも合致した法律であるとは思いますが、ただ単にこの法律の延長線上ということだけでなく、そこから一步踏み込んで「現状の交通事情」に合致した、さらには「近未来の交通状況」を見通した交通安全計画とすべきである。</p>	<p>本計画は、現在の交通事故の現状や交通事情を踏まえ作成しています。少子高齢化している社会状況を踏まえ、交通事故のない社会の実現を目指し、平成27年度までの5年間の施策の大綱を定めています。</p>
143	1	<p>基本構想・基本計画は、もとも交通安全社会という前提条件の中で策定されたものであると思っている。この事を考えると、本交通安全計画は北九州市基本構想・基本計画の部門別計画ではなく、基本構想・基本計画と同レベルの交通安全施策の整備方針として位置付けるべきである。本計画と基本構想・基本計画を車の両輪として、安全な交通社会・街づくりを推進すべきである。</p> <p>また、本計画は、関係各機関が横断的に取り組むべき方針を網羅したものであり、関係各方面に対し、本計画に基づく施策の実施を要請可能な上位計画として位置付けるべきである。</p>	<p>本市基本構想・基本計画は地方自治法に基づき、「その地域における総合的かつ計画的な行政の運営を図るため」のものとして定めています。一方、本計画は交通安全に関する部門の計画であることから、基本構想・基本計画の部門別計画と位置付け作成したものです。</p> <p>なお、本計画は、北九州市のほか、国・県の機関や市民団体を構成員とする北九州市交通安全対策会議により作成していますので、各関係機関は本計画に沿って施策を実施することになります。</p>
144	9	<p>交通安全の目標を、死者数22名以下、事故発生件数8,000件以下としているが、これらは、ただ単に以前の計画のトレンドからの目標値であると思う。一方、今日の交通社会が要請する交通安全的観点からの安全目標もあると思う。その観点からの目標値も明示すべきである。</p> <p>また、これらの安全目標値が、全国的にどのような位置付けとなっているのか、例えば道路延長を指標とすれば多い、少ないなども示して欲しい。</p>	<p>本計画は、県計画に基づき作成するものです。したがって、本計画の目標値は、県の目標値を基に算出しています。</p> <p>本計画では、人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会の実現を目指すことにしています。そのような社会は一朝一夕には実現できるものではありませんので、目の前の目標達成に向けて、着実に歩を進めることにしています。</p>

145	2	<p>4つの視点について、「飲酒運転の撲滅、生活道路及び幹線道路における安全確保」となっているが、は特異な課題である。一方、は交通安全のための全般的共通事項であり、8つの柱にも対応するものでもある。については、との順番を入れ替えるべきである。</p>	<p>本計画における視点は、県計画に基づき、本市の交通事故の現状や交通事情を踏まえ作成しています。各項目に優越や順番を付けるものではありません。</p>
146	3	<p>計画の推進について、「本計画は、北九州市交通安全推進会議を開催し、推進する」とあるが、この推進会議だけでは本計画の効果的・効率的な推進は困難であると思う。</p> <p>については、計画自体も理念的・スローガンの的ではあるものの、これらの計画を強力に推進・促進するためには「予算措置、実施ロードマップ、担当部署、実施状況に対する評価」などをキチッと決めて取り組む必要がある。</p> <p>この様な事からも、各機関の担当組織、実施体制等を本計画に明記すべきである。</p>	<p>本計画は、交通安全施策の大綱を定めたものであり、方向性を示すものと考えています。具体的な事業内容、組織、予算額は、別途作成する「北九州市交通安全実施計画」に記載し、本計画を着実に実行していきたいと考えています。</p>
147	8	<p>本計画では、事故件数等の概要を示し、そのまとめを行っている程度である。しかしながら、これでは第7次計画で取り組んだ施策のうち何が有効で、何が問題点として今後の課題として残ったかなどが不明であり、今後の計画策定の参考にもならない。</p> <p>については、どの様な道路で、どの様な事故があり、その原因は何で、さらには実施した施策のうちこの様な対策が有効であったとの評価を明示すべきである。</p> <p>また、その取りまとめを「本計画・資料編」に明記すべきである。そうしないと、本計画の妥当性の判断もできず、また、PDCAサイクルによる計画推進も絵に描いたモチになる。</p>	<p>第7次北九州市交通安全計画（平成18～22年度）の策定後、交通事故の発生件数や死亡者数が減少傾向にあることから、対策に一定の効果があったと考えています。</p> <p>なお、本市では、本市での交通事故について、毎年、年齢別、時間帯別、道路形状別、違反別などでデータを取りまとめています。道路改良など、交通安全事業を実施するに当たっては、このような事故データを活用しています。</p>

148	20 44	<p>現状の確認はしていませんが、下曾根地区が通勤時の国道迂回「通り抜け道路」となっていると聞きました。ついては、この様な「通り抜け道路」調査と交通規制・取り締まりを強化して欲しい。</p>	<p>交通規制については、現場の交通状況や要望を踏まえて、見直しなどを推進することにしています。</p> <p>また、取締りについても、地域の実態や要望を踏まえつつ、悪質、危険迷惑性の高い違反に重点を置いて実施します。</p>
149	27	<p>長期にわたり建設工事を中断した道路で、例えば「2車線から1車線への絞込み」による不適切な交通誘導施設のために交通事故が発生したのを目撃した。- 旧電車道・中井口バス停付近でのガードレールへの衝突事故。</p> <p>ついては、中～長期の建設工事休止箇所での適切な交通規制設備、規制方法等について検討し、本計画に明示すべき。</p>	<p>警察において、道路管理者と協議の上、安全かつ円滑な道路交通を確保することにします。</p>
150	28	<p>本校の一部生徒の自転車利用や公共交通機関の利用に対し、外部の方からの苦情をいただくことがある。日ごろから、交通安全教育を実施しているが、生徒が公共の場でルールやマナーが守れないといった行動の裏側には、「ルールやマナーを知っていても実践できない」「他人への迷惑に気づかない」等、規範意識が低下していると感じる。</p> <p>このことから、本校においても、交通安全教育の徹底を図っていきたい。</p>	<p>本計画では、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うことにしています。</p> <p>特に、学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科・領域や道徳、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めることにしています。</p> <p>今後とも、交通安全教育の普及に努めることとします。</p>
151	33 35	<p>各季の交通安全運動期間とは別に、市独自の交通安全月間（週間）を設けて、警察、行政、関係機関が連携し運動を展開する。例えば、高齢者の外出時は、反射材の着用を義務付けるなど。</p>	<p>交通安全週間については、これまでどおり国や県と連携して実施したいと考えています。</p> <p>なお、高齢者に対して反射材の着用義務付けは難しいと考えますが、反射材の着用は事故の防止に有効な手段ですので、啓発時に反射材を配布するなど着用率の向上に努めます。</p>
152	50	<p>交通事故巡回相談室を設置する。</p>	<p>本市では、市役所本庁舎内に北九州市交通事故相談所を設置するとともに、各区への巡回交通事故相談を実施しています。そこで、交通事故被害者等に対し、交通事故をめぐる損害賠償等の諸問題について相談に応じ、解決に向けた助言や指導を行っています。</p> <p>また、警察においても、交通事故被害者の支援を行っています。</p>

153	21 34	<p>車のドライバーからすると、車道のバイクや自転車が危険である。</p>	<p>バイクや自転車も道路交通法上は自動車と同じ「車両」と規定されていますので、原則、車道を走行することとなることから、車道を通行するすべてのドライバーに共存の意識を持ってもらうことが重要です。</p> <p>本計画では、自動車と自転車の共存が図れるよう、特に自転車利用者に対する交通ルール・マナーの啓発や自転車専用道等の整備などに取り組むことにしています。</p>
154	5	<p>本計画の理念は、車の両輪ともいえる基本構想・基本計画とともに「交通事故のない素晴らしい街づくり」を行うという観点と、これからの将来社会の構築のための原点である「低炭素社会」の実現をその基本理念とすべきである。</p> <p>一方で、最も効果的・効率的な交通安全対策は、極論すれば「自動車が通行しなければ交通事故は発生しない」ということである。この観点から「生活道路への車両進入禁止、製造関係大型車両の市内幹線道路への進入抑制、ロードプライシングによる交通抑制、迂回道路の建設、トランジットモール(公共交通通行街路)化の促進など」を、本計画の基本理念であると宣言する必要がある。</p> <p>また、現在の課題である「低炭素社会の構築」理念を前面に押し出し、「まえがき」などでもこの点を、本計画の基本理念としてのキチッと記述すべきである。具体的には「低炭素社会の構築」、即ち、モビリティマネジメント(MM)、交通ダイヤモンドマネジメント(TDM)、公共交通機関の利用促進・バス専用レーン整備・ノーマイカーデー・カーシェア・自転車利用促進などによる「自動車交通量の抑制 = CO2排出量の削減」も重要課題であると宣言すべきである。</p>	<p>ご指摘の「低炭素社会の実現」は、環境モデル都市である本市の目指す社会と一致するものです。本計画においても、公共交通機関や自転車の利用による環境に優しい交通体系を推進するなど、低炭素社会の実現に資するものとなっています。</p> <p>ただし、本計画は、交通安全に関する施策の大綱であり、交通事故のない社会の実現を目指すものですので、低炭素社会の実現を基本理念としては取り上げてはいません。</p> <p>また、「生活道路への車両進入禁止、製造関係大型車両の市内幹線道路への進入抑制、迂回道路の建設、」は、本計画中の「基本理念 3 交通社会を構成する三要素 (3) 交通環境に係る安全対策」に含まれると考えております。「ロードプライシングによる交通抑制、トランジットモール(公共交通通行街路)化の促進」は、今後の検討課題であり、本計画には取り上げていません。</p>
155	30	<p>市教育委員会から少年交通指導員を任命し、日ごろから生徒の交通安全に取り組み、安全に登下校できるようにする。</p>	<p>子どもの交通安全対策においては、現在、多くの学校で地域の方や保護者による登下校中の見守り活動を行っていただいているところです。さらなる子どもの安全確保の検討に際し、ご意見を参考にさせていただきます。</p>

156	33	<p>年一回、市民交通安全大会を開催する。</p>	<p>本市では、警察や関係機関・団体、学校、家庭と連携し、さまざまな機会を捉えて交通安全運動を実施しています。</p> <p>特に、四季の交通安全運動期間中は、重点項目を定めて、全市で交通安全運動を実施しています。</p> <p>今後も、年間を通じて取り組みを推進していきます。</p>
157	5	<p>普段から、大人が子どもの前で、交通ルールを守る、公共の場においてマナーを守るなどの行動をとり、大人も子どもも安心して歩くことのできるまちづくりを一人ひとりが意識することが大切だと思う。</p>	<p>ご意見のとおり、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要です。そのため、引き続き交通安全に関する教育、普及啓発活動を実施していきます。</p>
158	39	<p>運送ドライバーの労務管理の不徹底を起因とした事故が多いため、企業に対する教育を徹底してほしい。</p>	<p>事業用自動車の運行の安全の確保については、九州運輸局において、道路運送法に基づく運行管理者に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図ります。</p> <p>また、労働基準法等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、悪質違反や重大事故を起こした事業者等に対する監査を徹底することにしています。</p> <p>さらに、自動車運送事業者による社内一丸となった安全管理体制の構築・改善を図るため、運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・徹底を図ります。</p> <p>労働基準監督署では、適正な走行計画の作成等を内容とする「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知をはかり、事業者による防止対策の推進を図ることにしています。</p> <p>また、荷主や元請業者による発注条件によって安全な運行が妨げられることのないよう荷主となる企業を抱える団体に対して運送事業者と協働して交通労働災害防止に取り組むよう要請することにしています。</p>
159	15 16	<p>市内の中心部を我がもの顔で走り、地域を分断している「国道3号線」対策の推進。例えば、国道3号線の大型車両の国道199号線への交通誘導策などを強力に推進すべき。</p>	<p>本計画では、幹線道路における交通安全対策を効果的に実施するため、「成果を上げるマネジメント」を導入、市民参加により重点的・集中的に交通事故の抑止を図る「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」に取り組むことにしています。</p> <p>なお、国道3号（砂津交差点）の交通渋滞を解消するため、現在小倉北区砂津（国道3号）～長浜（国道199号）を結ぶ、砂津長浜線の整備を進めています。</p>

160	28	自動車も交通ルールを守っている人が少ない。模範となるドライバー（特に、タクシーやトラックなど）には目立つ目印をつけてもらい、この数を増やすことで、みんながルールを守るよう推進するなどの方法もひとつの方法であると思う。	交通の安全を確保するためには、職業ドライバーに限らず、すべてのドライバーのルール・マナーの厳守を図る必要があります。そのため、街頭キャンペーン等の広報啓発活動を行うとともに、あらゆる機会を通じて幅広い世代に対する交通安全教室等を実施していきます。
161	31 36 44	交通ルールを守らないドライバーが多い。自動車事故は死傷事故につながる恐れがあることを認識させてほしい。	本計画では、安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成することにしています。免許取得時及び免許取得後の様々な機会をつうじて、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行うことにしています。
162		若い女性の携帯電話をしながらの運転による前方不注意が多い。	
163		交差点の車両通行帯を守らないドライバーがいる。このような人に限って、ウインカーを上げるのが遅かったりして危険である。	
164		自動車のドライバーが携帯電話をしながら運転しており、危険である。	
165		自動車で、黄色信号で交差点に進入してくる者や携帯電話を使用しながら運転している者が多い。	
166		ウインカーを出さないなどの車の運転ルールを守らない人が多い。	
167		原付バイクが道の真ん中を走っている。ルールを守ってほしい。	