

資料 2

「第10次北九州市交通安全計画」(素案)に対する パブリックコメントの結果について

1 実施期間 令和3年8月18日(水)～9月17日(金)

2 意見提出状況

(1)意見提出者数 45人・団体

(2)提出意見数 124件

3 提出された意見の内訳

分 類	件数
高齢者の交通事故防止について	24
自転車の交通事故防止について	23
交通安全の環境整備等について	19
計画全般について	16
子供の交通事故防止について	9
飲酒運転や妨害運転など悪質な運転の防止について	9
交通安全啓発等について	9
取締りや交通規制について	6
その他	9
合 計	124

4 計画への反映状況

分 類	件数
計画に掲載済、または計画期間中に実施・検討予定	105
計画に追加・修正あり	2
計画に追加・修正なし	12
その他	5
合 計	124

「第10次北九州市交通安全計画(素案)」に対する意見と市の考え方【パブリックコメント】

【意見の内容】	【意見の反映結果】
1 計画の趣旨や内容に対する賛意や共感を示す意見 2 計画の今後の進め方等に対する考えを述べた意見 3 計画の内容や表現に対して追加や修正を求める意見 4 その他の意見	① 計画に掲載済、または計画期間中に実施・検討予定 ② 追加・修正あり ③ 追加・修正なし ④ その他

計画全般について(16件)

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
1	悲しい事故が続いたので、ここ数年で交通安全に対する意識が高くなったと思う。	市、警察、関係機関、市民等が一体となり、交通事故のない安全で安心な北九州市を目指します。	1	①
2	ながら運転や飲酒運転に対する罰則、ドライブレコーダーの普及等で、事故が減ることを期待している。			
3	この計画の推進には、行政だけでなく、企業や地域住民、学校教育などたくさんの人間の力が必要だと思う。まずは身近な家庭内から、交通安全に対する意識を持つように取り組んでゆきたいと思った。			
4	日本で自動車が初めて製作されてから100年超。いまだに交通事故がなくなることを残念に思う。この計画が、1件でも交通事故の減少に寄与することを期待している。			
5	とてもよくできた計画だと思う。実現するためには、行政だけでなく、市民の協力が不可欠。この計画をたくさんの人達に知ってもらい、実践してほしいと思う。			
6	「第10次北九州市交通安全計画」全般に賛同する。この計画が北九州市民全員に伝わって欲しい。計画が実現して欲しい。			
7	関係機関と市民が協力して、交通事故を1件でも減らすよう活動を続け、安全なまちづくりができれば良いと思う。			
8	交通事故が減少しているが、コロナ禍での外出減少の影響も考慮すべきだと思う。			
9	地域・関係機関を含めて交通安全への取組を熱心に行っており、死者数の推移などを見る限り一定の効果が見られる。今後も引き続き活動を続けていく必要がある。			

10	『交通安全思想の普及徹底』の効果があることを特に期待している。 歩行者や他車を優先しない運転をしている車や、障害者専用駐車場に明らかに該当する人が乗っていない車が停めるなど、思いやりのない運転をしている車が散見される。 思いやりのある運転ができる心を育むためには、幼少期から運転免許証取得までの間に必要な知識を得る講習等の機会が非常に重要と考える。10年、20年先を見据えて誰もが住みやすいまちとなるよう継続して取り組んでいただきたい。			
11	行政主体の交通安全施策だけでなく、住民を含む官民が一体となって、それぞれが主体的に交通安全の取組を推進していくことが必要だと思う。 本計画の内容を、わかりやすく、積極的に広報し、市民一体となって取組む、安全・安心なまちづくりの「雰囲気づくり」を進めていって欲しいと思う。			
12	自動車中心の法令や道路整備ではなく、歩行者や自転車、環境などを優先した「人にやさしく、持続可能な」視点での交通安全計画の策定を願う。			
13	全体的によく推敲された素案と感服した。この計画を市民全体で推進していくための地道な活動が必要と考えている。 なお、重視すべき視点⑦は「地域社会」としたほうが、より幅広く網羅できるのではないか。	ここでは、地元に着した取組を進めるため「地域」という言葉を使っています。 また、国、県の交通安全計画の文言に合わせていますので、ご理解をお願いします。	3	③
14	参加・協働型の交通安全活動の推進について (p7) ・「行政、関係機関・団体が一体となった」の箇所に、「市民」や「住民」などの関係機関にも団体にも所属していない一般市民は入らないのか。	ご意見を踏まえ、「行政、関係機関・団体が一体となった参加・協働型の交通安全活動」を「行政、関係機関・団体が一体となった市民参加型・協働型の交通安全活動」に改めます。(文言修正)	3	②
15	計画の中に、被害者支援・損害賠償についての内容が盛り込まれているのが良い。	交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、かけがえない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされています。このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要と考えています。	1	①
16	「北九州市内における交通事故発生状況」(p11)を見ると、平成23年から令和2年にかけて、死者数も事故発生件数も減少しているように見えるが、逆に事故発生件数に対する死者数の割合は明らかに増加している。1件当たりの事故の内容が重大化しているように思うが、そのことについての提言は必要ないか。	交通事故発生件数及び死者数は減少傾向にあるものの、残念ながら交通事故は後を絶ちません。第10次北九州市交通安全計画に基づき、今後も引続き関係機関等と連携を図り、各種施策を推進していきます。	2	③

高齢者の交通事故防止について(24件)

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
17	交通法規を守らない高齢者の被害者事故が多発傾向にあるので、高齢者の交通安全講習を今以上に多くする必要があるのではないか。講習を受けていない高齢者が多く、被害にあっている。			
18	市民センター等での高齢者の会合の後、夜間の明るい服装で外出を奨励するとともに、反射材の効果を説明、反射材を配布する等反射材の使用を促進する。			
19	老人クラブ連合会等と連携して、市民センター等での会合時に歩行シミュレーターを使用した横断歩道の渡り方を学習させる。			
20	老人クラブ連合会、自治総連合会、民生委員等と独居老人宅を訪問し、夜間の明るい服装での外出や反射材着用の必要性の説明等を行い、反射材を提供し、また高齢者の交通事故の傾向を説明し、交通事故防止のための注意喚起を実施する。	高齢者に対する交通安全教育として、歩行者シミュレーター等を活用した参加・体験型の交通安全教室の実施や北九州市立年長者大学校等での交通安全教室の開催などを実施していきます。 また、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に対しては、関係機関・団体と協働し、自宅訪問などによる個別指導を行うとともに、交通安全講習への受講を促しています。	2	①
21	高齢者が横断歩道のない所を横断している場面によく遭遇するので高齢者に対しての交通安全教育が重要だと思う。	さらに、薄暮時や夜間における交通事故防止のため、明るい服装や反射材用品の継続的な着用促進のための広報啓発活動を推進しています。		
22	高齢者に対する交通安全意識をより充実させる必要がある。高齢ドライバーに対する施策はとられてきているが、日常の中での危険な道路の横断やマナーを守らない行動が多いと感じられる。いっそうの啓発や機会をとらえての教育を望む。			
23	高齢者が横断歩道のない車道を横切るのをよく見かける。市独自の横断禁止のマークを作り設置するとか、また危険な横断が多い場所には、横断を注意する歩道推進員を設置するなど検討してほしい。			
24	基本理念に「高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築」が加えられたのは、とても良い。自家用車に頼らずに生活できるようになれば、高齢者がおこす事故も減ると思う。これからの取り組みに期待している。	高齢運転者による事故は喫緊の課題です。運転に不安のある高齢者の免許返納の支援を推進するとともに、高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるよう、引き続き、地域住民及び交通事業者と連携し、移動手段の確保・充実を図っていきます。	2	①
25	とても良い計画だと思う。特に、基本理念に新たに加えられた「高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築」は、高齢化が進む北九州市の掲げる計画として良いと思う。			

26	基本理念③高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築について、ぜひ北九州市から全国に進めていくようにお願いしたい。		
27	今後働く高齢者が更に増えると考えられるため、会社の場所や勤務形態によっては、車を運転せざるを得ない状況が出てくるとされる。高齢者が自動車を使わなくても対応できる策を講じてほしい。		
28	「高齢者等の移動手段の確保・充実」に賛同する。高齢者の運転免許証返納の促進につながると思う。		
29	高齢者の運転免許の返納については、その後の生活に支障があることが多く、特に、買い物等で重たい物を持ち運びすることが困難であり、家族としても支援の限界がある。自主返納を行った世帯で、他に運転者がいないケースなどを絞ったうえで、介護保険を利用していない世帯への、買い物への支援の充実ができないか。 (食材の自宅配送などの紹介や利用料金の軽減、移動販売の日用品、食料品に特化したもの台数の充実等)		
30	高齢者の免許自主返納を促進してほしい。高齢者の自動車運転による事故を減らすため、免許返納者へのインセンティブが必要ではないか。		
31	高齢者の運転免許の返納については、公共交通機関利用時の割引制度をより充実させてほしい。またタクシー乗車割引制度なども作ってほしい。		
32	高齢運転者の免許証返納について、講習会を開いたり意識を高める施策を盛り込んでほしい。 「おでかけ交通」の広報をしっかりとしてほしい。		
33	以下の高齢運転者の問題点を踏まえ、対策を実施してほしい。 1 ドライバーの高齢化が進んでいる 2 身体の衰えからくる安全確認や運転操作の不安 3 踏み間違えなどの、とっさの判断ミス、習慣からくる過信 4 何歳まで運転できるか 5 車がないと不便、生活の足に必要な車、生きがい 6 加害者になってからは遅い家族への、家族としての責任		
34	高齢運転者に対し、体力の衰えによる補償運転(夜の運転をしない、雨降りの運転をしない、長距離運転をしない)を実践させる教育をする。また、運転免許証の自主返納に対する優遇措置を検討する。		

35	北九州市が発行する「免許返納特典カード」の特典利用の有効期間を3年間程度にして、利用回数も、もう少し増やしてはどうか。返納することでのお得感をもう少しアピールできればと思う。			
36	北九州市が発行する「免許返納特典カード」の特典利用の期間は1年間と期間も短く、魅力を感じるものではない。内容の充実と共に、利用可能期間を延長するなど検討されてはいかがかと思う。	免許返納のインセンティブである「免許返納特典カード」や「自主返納サポーター制度」をPRし、高齢運転者の交通安全対策を推進していきます。	2	③
37	最近、シニアカーに乗車している高齢者を見かけるが、運転や駐車が危険だと感じることもある。販売店による交通安全教室のようなものを開催（義務化）できないだろうか。	いわゆる「シニアカー」等の電動車いすについては、関係機関・団体と連携し、販売店に対して交通事故発生状況の説明や運転上の注意事項の指導等の交通安全教育を実施しています。高齢者の交通安全については、今後もさまざまな機会を通じて啓発等を行っていきます。	2	③
38	サポカー等もガソリン車から電気自動車への普及が進むと思われるが、現在のところ電気自動車の充電場所が少ないことから、市役所や区役所、市民センター等の公共機関に無料の充電設備を設置し、環境に優しく、懐にも優しい環境を醸成する。	北九州市では、電気自動車や、プラグインハイブリッド自動車等の電動車の普及を目指し、公共施設等で充電器を設置しています。	2	①
39	高齢運転者は、年金生活者が多いことから、サポカーへの買い替えに対する補助額を高齢者加算する等の買い替えやすい環境の醸成。			
40	安全機能を搭載した自動車への補助金制度の創出について ・市で、環境に配慮した自動車を購入する際の補助金制度や融資の話は聞いたことがあるが、交通安全に寄与する機能を持った自動車に対する補助金制度や融資は聞いたことがない。国（サポカー補助金）のみであれば、市でも検討してほしい。	高齢運転者の交通事故防止対策の一つであるサポカー補助金の周知を行うとともに、関係機関等と連携し交通事故の抑制を図ります。	2	①

子供の交通事故防止について(9件)

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
41	小学生が、横断歩道で立ち止まったり、振り返ったりしてなかなか渡り終わらない様子を見かけることがある。子どもへの交通安全教育は重要だと考える。特に一過性のものではなく、継続的に、大人になるまで反復して身に付けられるような内容の教育が必要。	子供の頃からの交通安全教育は重要であり、日常生活において安全に道路を通行するために必要な知識などを習得させる必要があります。学校や北九州交通公園などでの交通安全教室などを通じて交通安全を推進していきます。	2	①
42	親子で参加する交通安全教室を開催してもらいたい。「車に気をつけなさい」と口で言うだけでなく、大人の目から見て、子どもの交通安全にどのような注意・配慮が必要か認識してもらいたい。	また、児童の保護者が児童に対し、基本的な交通ルールやマナーを教えられるよう、保護者向けの資料の配布や保護者を対象とした交通安全講習会の開催を推進していきます。		

43	学校の授業でまち歩きして通学路の安全や危険な場所の把握を教員と子どもで共有してはどうか。			
44	各学校が校区の危険な場所を把握してると思うので、それを集約して、環境整備に資するとともに、運転者のヒヤリ地図と併せて、地域の情報として共有したらどうか。			
45	子どもへの交通安全については、子どもに影響のあるタレントを起用し、DVDを作成して授業等で活用してほしい。一般的な交通安全動画より効果は高いと思う。			
46	小さな子を持つ親として、通学路の歩道の整備やガードレールの設置などをしっかり進めていただきたいと思う。			
47	千葉県八街市で小学生が巻き込まれる悲惨な事故が発生したが、歩道がない等危険な通学路は依然として多くある。子供の安全を守るためにも通学路の安全確保を進めてほしい。			
48	子どもの遊び場等の確保について (p32) ・子どもの遊び場となるような広場も減っているが、住民を含め、官民ともにそのような場所を管理する担い手もない中、「整備を推進する」と計画書にうたってもよいが。			
49	子どもの交通安全教育の一環として、交通公園を利用した施策の拡充を検討してもらいたい。			
		子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を行うとともに、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、道路管理者、警察等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進しています。	2	①
		また、八街市の事故を受けて歩道がない等の危険な通学路を緊急合同点検を行い、改善必要箇所の対策を進めているところです。引き続き、本取組を実施し、通学路の一層の安全確保に努めてまいります。		
		子供の遊び場は、新たに公園を整備するのではなく、老朽化した既設の公園の再整備により、地域のニーズにあった遊び場の確保を進めています。計画段階から地域住民が参加することで公園への愛着を高め、公園利用の活性化と協働による維持管理を推進します。	3	③
		北九州交通公園においては、子供や親子を対象とした交通安全教室などを開催し、子供への交通安全教育の充実を図っていきます。	2	①

自転車の交通事故防止について(23件)

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
50	歩道上にも自転車通行帯を設けて頂きたい。そうすることで、バスの事故などなくなるのではないかと。(自転車の速度と車の速度が違うため、追突事故が発生する。)車道に自転車が入ると非常に危険である。	自転車通行帯や歩道での自転車走行など、自転車通行空間の整備形態の選定にあたっては、選定のルールを基本に、交通状況を総合的に勘案した上で、地元住民や警察等と協議しながら、安全で快適な整備形態を選定しています。今後も関係機関と連携して安全な自転車通行空間の整備を推進していきます。	2	①
51	広い、又は歩行者の少ない歩道での自転車走行可としてほしい。			
52	広い歩道で、歩行者と自転車が通れるようになっているが、そこまで広くするのであれば、車道に自転車専用レーンを作してほしい。			
53	高齢者が自転車走行中にふらふらと蛇行している姿を見かける。横断歩道外の車道横断や自動車運転等と合わせて、自転車走行についても危険意識が向上されることを期待する。また、ふらふらと車道を走行している自転車を見かけると、自転車、自動車の双方にとって危険だと感じる。自動車の初心者マークの様なマークを自転車に装備すれば、一定条件の場所(例えば、自動車の交通量が多い幹線道路など)では、特例として歩道の走行を許可するなどの制度があると安全確保につながるのではないかとと思う。	自転車利用に関するルール・マナーや安全意識の向上を図るため、高齢者だけでなく全ての世代を対象として、自転車の安全確保を重点項目に掲げた交通安全運動の実施や自転車安全教室、自転車運転免許講習会などを通じ、自転車の安全利用に関する広報・啓発を実施し、広く周知します。また、歩道の広さや通行する歩行者、自動車の状況から、必要性に応じて、普通自転車歩道通行可等の交通規制を実施して、歩道通行することができるよう整備を行っています。さらに、道路交通法では、 ・運転者が児童、幼児、70歳以上の高齢者または車道通行に支障がある身体障害者であるとき ・車道または交通の状況に照らして、通行の安全を確保するため、やむを得ないと認められるとき についても、自転車が歩道を通行することができるかとされています。	2	①
54	自転車が、歩道を右側通行でスピードを出して走ってくることもある。本来、車道を左側通行すべきものと考え。標識などの啓発物を掲示してほしい。			
55	自転車の専用レーンがある道路で、専用レーンを使用せずに歩道を自転車が走っているのを見かける。専用レーンを利用するように周知してほしい。			

56	<p>原則自転車は車道を走行すべきだが、安全に走行できる道路整備ができていないのが現状である。それ故に大半の自転車が歩道上を走行しており、歩行者との接触事故等も大きな課題となっている。</p> <p>対策の一つとして、路側帯を多少広く設置するだけでも、自転車は比較的安全に車道を走行できるが、例えば、若松区の495号線（旧コスモス街道付近～岩屋）などは、歩行者がほとんどいない地域にも関わらず、歩道は極端に広く、反して路側帯が狭い。</p> <p>また、都市部においては、自転車通行帯上での違法停車（駐車）車両も多く、通行帯が機能していない状況も散見される。</p> <p>歩行者・自転車・自動車の三者がそれぞれ安全に通行できるよう、公道上でのすみ分けやルールを明確にしたうえで市民への周知や啓発を継続して図るとともに、区分走行が可能な道路整備も順次進めてほしい。</p>	<p>北九州市自転車活用推進計画に基づき、自転車や歩行者、自動車も安全で快適に道路を通行できるよう、取り組むこととしています。</p> <p>自転車利用に関するルール・マナーの向上を図るため、公道上のすみ分けやルールなど自転車の安全な利用に関して市民への周知や啓発を継続して実施するとともに、自転車通行空間の整備を推進し、自転車を快適に利用できる環境づくりを行います。</p>	2	①
57	<p>交通量の多い場所やバスが通る道での自転車レーンは、大変危険である。その辺りを加味して自転車レーンを整備してほしい。</p>	<p>北九州市自転車活用推進計画に基づき、自転車や歩行者、自動車も安全で快適に道路を通行できるよう、自転車レーンなどの自転車通行空間の整備を推進しています。</p> <p>現在、小倉都心地区をはじめとする13の整備拠点及びその拠点間を結ぶ自転車通行空間ネットワークの形成を図るため、計画的に整備を推進しています。</p> <p>また、必要に応じて自転車専用通行帯の交通規制についても検討していきます。</p> <p>また、必要に応じて自転車専用通行帯の交通規制についても検討していきます。</p>	2	①
58	<p>自転車専用レーンの整備が必要と思われる。歩行者専用道路を自転車（特に通学）がかなりのスピードで走行しているのをたびたび見かけており、子供や高齢者の安全確保が急務と思われるため。</p>			
59	<p>低炭素社会実現のためにも自転車利用を促進するべきだと思うので、そのための施策の一つとして、自転車レーンの整備を促進してもらいたい。</p>			
60	<p>環境未来都市、脱炭素を掲げるのであれば、今後道路整備していく際には、自転車が安全に走行できる自転車専用レーンを必ず設置するなど、全市的に取り組んでほしい。</p>			
61	<p>JR戸畑駅隣のウェルとばたにある市営駐輪場付近から、JR南小倉駅までの県道（西鉄バス28番等路線）は近隣に自転車通学のできる高等学校（おおよそ8校）があるが、自転車専用レーンの整備が繋がっていない。歩行者の通行量も多いため、レーンの全線開通をお願いしたい。</p>			
62	<p>自転車が加害者となる事故防止のための啓発活動や、自賠責保険の加入促進についても力を入れて欲しい。</p>	<p>令和2年10月の福岡県自転車条例の改正（自転車保険加入義務化）を受け、市政だよりやホームページ、ラジオなどの広報媒体や四季の交通安全運動等での啓発活動、また、市内自転車駐車場等への啓発ステッカーの貼付など、さまざまな機会を通じて自転車保険の加入義務及び必要性について周知を図っていきます。</p>	2	①
63	<p>自転車保険の加入促進をしてほしい。</p>			
64	<p>福岡県の自転車保険加入義務化に際し、自転車を利用する社員のいる事業所等で雇用主から保険加入を勧奨するような風土の醸成を目標とし、自転車運転に関する理解の促進を図れるような取組が行われるとよい。</p>			

65	自転車でも携帯やヘッドホンが禁止されていることをもっと周知した方がいい。高校生や大学生などに、学校での啓発を行ってはどうか。			
66	学生、高校生の自転車運転が非常に危険なので、力を入れていただきたい。高校のほか、大学を通じての啓発はできないか。			
67	自転車損害賠償責任保険等の加入義務化や成人年齢の引き下げにより、高校在学中あるいは卒業後すぐに保険契約者となる機会が到来することを踏まえ、高校の授業等における体系的な学びの機会を希望する。			
68	自転車専用道路の整備が進んでいるが、特に子供や高齢者については、ふらつき、急なハンドル操作などで運転者としてひやりとすることが多々ある。子供については、小中学校での自転車教室の指導の充実が可能であろうが、高齢者については、自転車の運転者が一堂に会する機会も少ない。高齢者の道路使用のマナーを、パンフレット等ではなく、自転車教室のような指導機会も、スーパーやショッピングセンターなどの会場で幅広く設けられないか。			
69	自転車が、車の進行方向とは違う車道を走っていることがあるので（逆走）、小学生から高校生まで、自転車の運転について車と一緒にということも教育してほしい。			
70	自転車事故の加害者となった際には、極めて重大な責任を負う可能性もあることから、高校生・大学生だけでなく、外国人に対しても交通安全教育の取り組み強化をお願いしたい。工場が多い地域や大学周辺では自転車通勤等をしている外国人を多く見る。自転車損害賠償責任保険等の加入義務化についても是非知って欲しい。			
71	外国人の自転車マナー及び交通ルールの遵守			
72	最近外国人が増えているが、会社や学校等で日本の自転車の運転マナーについて指導するように市から発信してほしい。			
		北九州交通公園等で実施する自転車安全教室や自転車運転免許講習会等を通じ、子供から高齢者まで、自転車のルールやマナーの啓発を図ります。 また、交通ルール・マナー違反がもたらす具体的な危険性、交通事故の重大性等についての理解を深めるため、学校等における自転車事故現場を再現した教育や、商業施設等における交通安全VR等の資機材を使用した参加・体験・実践型の自転車安全教室を実施しています。	2	①
		企業や学校等と連携し、外国人を対象として、自転車の乗り方や道路標識の意味など、基本的な交通ルールを習得させるための交通安全講話や北九州交通公園での交通安全教室等を実施しています。 また、市ホームページでは、外国人向け生活情報動画「自転車の乗り方・ルールについて」などにより啓発を図っています。	2	①

飲酒運転や妨害運転など悪質な運転の防止について(9件)

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
73	最近飲食店での酒の提供は厳しくなっているのに、飲酒運転がなくなる。飲酒運転している人は、どこで飲んでいるのか、実態把握が必要ではないか。			
74	海の中道の飲酒運転事故から15年がたったが、最近も千葉県で複数の子どもが死傷する痛ましい事故が起きている。飲酒運転撲滅のための施策を今後もしっかり実施してほしい。			
75	テレビ等でも飲酒運転をしないよう散々言われているが、なかなか無くならない。今後も飲酒運転の防止に取り組んで欲しい。			
76	飲酒運転の撲滅 <ul style="list-style-type: none"> ・厳罰化 ・テレビCMや動画配信での啓蒙 ・「私は飲酒運転をしません」のステッカー作成、条例より社内貼付の義務化 ・違反者へ質の高い報告書の作成 ・飲酒運転期間中の周知喚起と期間中の厳罰化 	飲酒運転による交通事故の発生状況、飲酒運転違反者の飲酒先の調査等を分析するなどして、実態把握に努めています。また、飲酒運転の危険性・悪質性等についての交通安全教育や広報啓発活動を強化するほか、ハンドルキーパー運動の展開を図るなどにより、飲酒運転の撲滅を推進していきます。さらに、飲酒運転の取締りによって、悪質な飲酒運転者を道路交通の場から排除するとともに、運転者のみならず、周辺で飲酒運転を助長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するなど飲酒運転の撲滅に向けて、今後も継続して取り組んでいきます。	2	①
77	福岡市で幼い子供3人が犠牲になった飲酒運転事故から15年が経たと先日ニュースが伝えていた。未だに飲酒運転による事故はなくなっていない。飲酒運転をする人は自分が捕まらない、この程度なら大丈夫と思って運転しているのだろうか。飲酒運転は普通の事故とは違い、運転前に飲酒さえしなければ防ぐことができる。飲酒運転の恐ろしさを伝え、飲酒運転をさせないように徹底してほしい。それでも尚、飲酒運転をする人には厳しい取締りを求める。			
78	今年6月に千葉県で起きた飲酒運転による交通事故などをみると、いまだに飲酒運転に対する認識が甘い人がいるのだと思う。自動車は便利な道具ではあるが、一瞬で人を傷つける凶器となることを運転する際は認識すべきだと思う。大きな事故が起きると一時的に事故件数は減少するようだが、厳罰化するなどの対策も必要ではないか。			

79	近年、その悪質さが問題視されており、道路交通法でも厳罰化された「あおり運転」については、今後の交通安全上も大きな着眼点になると思うが、計画内容にはさほど触れられていないようだ。「あおり運転」は交通安全計画に適した内容でないだろうか。	<p>さまざまな機会を通じ、妨害運転（いわゆる「あおり運転」）に関する罰則の創設等の情報を広報・周知するほか、関係機関や団体等と連携し、妨害運転の抑止効果も認められるドライブレコーダーの普及促進も図ります。</p> <p>また、現在も妨害運転を未然に防止するための車間距離不保持等の指導取締りを実施しており、今後も継続して実施していきます。</p> <p>さらに、交通安全運動等での啓発活動やホームページ等で周知し、妨害運転防止に取り組んでいきます。</p>	3	①
80	あおり運転の取り締まりを強化するとともに、安全運転に関する啓発を促進することを盛り込んではどうか。			
81	近年、増加しているあおり運転に対する対策や、方針も交通安全の一環として明確に盛り込むべきだと思う。			

交通安全啓発等について(9件)

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
82	免許の更新の際の講習を活用して市の交通安全計画を紹介すれば、市民に広く周知できるのではないかと。	交通安全に関する広報については、市政だよりやホームページなどの広報媒体を活用し、また、交通安全キャンペーン等さまざまな機会を捉えて、広く市民に呼びかけていきます。	2	①
83	良い計画なので、市民へ知ってもらうための広報（情報発信）を考えてほしい。			
84	横断歩道・信号がない場所で、悪質な横断が多い場所について、積極的に安全教室に参加している方ではなく、特に違反者の意識改革を行う施策が必要ではないかと思う。	交通安全キャンペーン等さまざまな機会を通じ、横断歩行者に対して、道路を横断する際の危険性や交通ルールの周知を図るとともに、安全な道路の横断方法を習得させる交通安全教育や北九州交通公園での交通安全教室など実施しています。	2	①
85	「運転免許自主返納サポーター」や、飲酒運転撲滅のための「ハンドルキーパー」の協力企業を増やす働きかけが、市のホームページや市政だより等で、できればよいと思う。	<p>酒類提供店に対し、県条例に基づく飲酒運転撲滅宣言の店への登録を呼び掛けています。</p> <p>また、酒類提供店側から利用客に対しての交通手段の確認や自動車運転代行サービスの利用推奨、ハンドルキーパー運動の普及浸透の継続的な働き掛けを推進しています。</p> <p>今後も、交通安全に関する広報について、市政だよりやホームページなどの広報媒体も活用するほか、交通安全キャンペーン等さまざまな機会を捉えて、広く市民に呼びかけていきます。</p>	2	①
86	交通安全に関して、優れた取組をやっている地域を表彰して、広報してはどうか。	県警察では、関係機関・団体と連携して、交通安全に貢献した個人、団体等を表彰しています。市においても国や県の表彰を広報していきます。	2	①

87	JR折尾駅が新しくなり駅周辺の開発や道路の新設・拡張など新たな八幡西区として生まれ変わり始めている。折尾駅周辺の交通安全運動等の啓発を強化してほしい。	交通安全に関する広報について、市政だよりやホームページなどの広報媒体を活用し、また、四季の交通安全運動等さまざまな機会を捉えて、広く市民に呼びかけていきます。	2	①
88	地域が一体となった交通安全対策の推進について ・夕方のテレビで事故発生件数内容の説明 ・交番前に、発生に関する数値を掲示して市民に見える化啓蒙	市や県警察では、ホームページ、SNS等により、交通安全情報の提供及び発信を推進しています。また、交番等でも広報資料を作成して掲示するなどの取組を実施しています。	2	①
89	優良運転者の講習時について、過去の運転免許取得時から変わった道交法や制度、子ども、お年寄り特有の歩行、自転車、電動自転車、スケボーやキックボード、自動車運転時の、運転者としての注意点を重点的に指導していただきたい。	更新時講習では、過去5年間に改正された道路交通法の内容について周知を図り、運転者教育を推進しています。また、受講者に配布される交通教本に道路交通法の改正についての内容が記載されています。	2	③
90	二輪車の“すり抜け運転”も自動車側からは危険に感じるが、注意喚起などにはできないものだろうか。	免許取得時や更新時等において実施する交通ルール・マナーに関する教育のほか、参加・体験・実践型の講習やDVD等の映像などを通じて、二輪車の運転時における危険性に関して周知を図っています。また、違反行為に該当する場合は、指導取締りを実施します。	2	①

交通安全の環境整備等について(19件)

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
91	重大事故が起こってから対策するのでは遅い。ビッグデータ等の先端技術も活用して、危険箇所の早期対策を進めてほしい。	ETC2.0によるビックデータを活用し、危険箇所の特定、対策箇所の分析を行っています。今後もビッグデータ等を活用した交通安全対策を進めていきます。	2	①
92	国道沿いの狭い歩道では、道路側に傾きが大きく、高齢者が歩行器や車いすで通る場合、体が傾いて危険である。スーパーマーケットや駅の周辺は、平たんにしてほしい。	主要駅周辺では、バリアフリーの観点から、高齢者や車いすが通行できる歩行者空間の整備を行っています。他にも、障害者団体と協議しながら、対策が必要な箇所について、整備を進めています。	2	①
93	道幅が狭く、歩道が整備されていない道路について、計画的に歩道整備を進めることを盛り込んでどうか。	また、地域の協力も得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備や防護柵の設置など、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していきます。		
94	車道と歩道間の柵の設置を推進してほしい。			

95	生活道路における安全確保について ・車線の薄い場所の明確表示 例) 門司駅前 ・車線見直し時の標識掲示、道路色塗りによる識別 例) 片野4丁目交差点			
96	薄くなっている区画線の塗り替えを早期にしてほしい。(横断歩道、停止線等)	横断歩道や停止線等についての摩耗状況の早期把握に努め、更新が必要な箇所から順次、更新を実施していきます。		
97	道路の整備強化について ・車道の轍や歩道の水溜まり防止 例) 三萩野交差点からTOTO前	また、道路の異常についても常時改善に努めており、生活道路などの修繕・改善等の身近な要望は区役所まちづくり整備課で受付けていますので、ご相談ください。	2	①
98	国道199号線(童子丸二丁目付近(奥洞海駅前交差点など)の道路の状態が悪く、強い雨が降ると、すぐに水たまりができています。大型トラックが通ると、歩道まで水しぶきが上がり歩行者がずぶ濡れになったり、驚いて転倒しけがをする可能性もある。			
99	道路通行時の安全対策について ・道路通行時に、民地から道路にはみ出している樹木の枝や、商店の看板などによって、右左折時の進行方向や、直進時の信号が見えなくなっていることがある。これは、民地か公有地かに限った話でなく、官民一体で取り組むべき安全対策だと思う。	樹木等により標識、信号機等の視認が妨げられる状況を把握した場合は、早期に是正するよう努めていきます。	2	①
100	歩車分離信号や矢印付赤信号で、車の誤発進が見られる。歩車分離がわかりやすい目立つ表記や、ルールのお知らせをしてほしい。	歩車分離式信号は、交差点における歩行者事故を大幅に減少させていることから、歩行者の安全な道路横断の確保を図り、交差点における交通事故を抑止するため、地域住民の方の意見を踏まえ、交通状況に応じて整備していきます。		
101	歩車分離信号を今後も増やしてほしい。だが、導入して間もないころは、歩行者に徹底した周知が必要と考える。歩行者に「この信号は歩車分離信号です」という旨の音声アナウンスを一定期間して周知する必要があると思う。	歩行者への音声アナウンスは、周辺住民の音声に対する理解や機器の設置費用等を考慮する必要があります。また、歩車分離式信号への変更時は、注意喚起看板の設置や地元への周知、警察官による立番などを行い、安全確保に努めています。さらに、信号灯器に標示板を設置しているほか、県警ホームページに歩車分離式信号について掲載し、運用方法の周知を図っています。	2	③
102	交通実態などを踏まえた細かな対策の推進について ・主要道路の歩者分離信号化(交通事故ワースト交差点を優先)	主要幹線道路等における交通安全対策として、右折車両と横断歩行者及び対向直進車両を分離する右折車両分離信号(歩車分離式信号の一方式)の設置等、地域住民の方の意見を踏まえ、交通状況に応じて整備していくこととしています。	2	①

103	<p>車を運転する時に、歩車分離式信号は安心安全に運転できると感じる一方で、突然信号が黄色に変わり、ヒヤリと感じる時もある。 （自分は普段、歩行者用信号の点滅で信号の変化を予測して減速などを行っている） 歩行者用信号では、青信号や赤信号の時間を表示しているものもあるので、自動車用信号でも試験的に取り入れることは可能だろうか。</p>	<p>歩行者用信号による予測運転は非常に危険性が高いと考えます。 車両用信号に時間を表示することについては、全国的に仕様がないため設置が困難であるほか、特に走行中の車両運転者に対して信号機以外の表示をすることは、信号機の見落としや判断遅れを招く恐れもあるため適切ではないと考えます。</p>	2	③
104	<p>押しボタン式の信号機の設置している距離の短い横断歩道で、歩行者用信号が青になったので渡ろうとしたところ、4台ほどの自動車が信号が変わったのに気が付かず、赤信号で通過していった。何か工夫ができないだろうか。</p>	<p>信号機は、車両から確実に確認できるように検討した上で設置し、点検等を通じて適宜見直しを行っています。問題がある場合には、場所などについて警察へ連絡をお願いします。</p>	2	①
105	<p>第2章第1項の1にあるの障害者等がスマートフォンの操作により青信号の延長ができるというシステム（p18）は素晴らしいと思うが、システムの故障で信号が変わらない等のトラブルが起きた場合はどう対応すればいいかということも知っておきたい。</p>	<p>高度化PICSを含めた交通安全施設については、定期的に点検を行うなど、故障や異常などの発見に努めています。故障などのトラブルが起きた場合には、警察への連絡をお願いします。</p>	2	①
106	<p>高齢者の事故が多い理由として、歩車分離信号が少ないことがあげられるのではないかと。お年寄りは、道路を横断するのにかなり時間がかかる。分離信号がない交差点では、ゆっくり渡る余裕がないのか、歩行者側が赤信号でも無理やり渡ろうとしている。 また、2車線道路の横断歩道の歩行者用の信号が短い気がする。歩行者用の横断時間を長くして、気持ちに余裕が出れば、道路の乱横断も減るのではないかと考える。</p>	<p>歩車分離式信号については、地域住民の方の意見を踏まえ、交通状況に応じて整備していきます。 また、歩行者用信号の青時間は、道路環境や横断需要をもとに、安全に横断できる秒数を設定しており、今後も利用者の方の意見などを踏まえ、適宜見直しを図っていきます。</p>	2	①
107	<p>横断歩道で高齢者や小さい児童が渡り切れていないのに、すぐに点滅して赤になる信号がある。高齢者や視覚障害者などのことも考慮して青信号の時間を見直してもらいたい。</p>			
108	<p>歩車分離信号の交差点の横断歩道を交差点全体にすることはできないか。 歩車分離信号だとわからずに、発進する自動車に冷汗をかくことが幾度もあった。特に以前は分離ではなかった交差点は危険な気がする。</p>	<p>個々の交差点に応じて検討する必要があり、一律に交差点全体を横断歩道とすることは望ましくありません。 歩車分離式信号への変更時は、注意喚起看板の設置等により、安全確保に努めています。 また、信号灯器に標示板を設置しているほか、県警ホームページにおいて、歩車分離式信号の運用方法の周知を図るようにしています。</p>	2	①
109	<p>緊急停止ボタンの周知だけでなく、障害のある方や、高齢者が踏切を渡り切れなくて事故に巻き込まれることを防止するために距離の長い踏切の立体交差化や必要のない踏切の廃止の検討も視野に入れたほうが良いと思う。</p>	<p>踏切の立体化や必要のない踏切の廃止については、利用者である地元の意向や地域の状況を踏まえて、鉄道事業者とともに検討していきます。</p>	2	①

取締りや交通規制について(6件)

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
110	スマホを見ながら運転している人が多い。	現在も運転中の携帯電話使用等の指導取締りを実施しており、今後も継続実施していきます。	2	①
111	運転中の“ながらスマホ”を見かける。重大な事故につながりかねないため取締りを強化していただきたい。			
112	通勤車両が国道からのショートカットとして地域内の道路（修多羅8号線）に進入してくるため危険である。事故が起きる前に、規制をはじめとした何らかの対策が必要と感じる。	生活道路等における経過車両対策として、関係機関と連携した交通安全対策を推進していきます。また、違反行為には、指導取締りを実施します。	2	①
113	第2章第1項の1の「可搬式速度違反自動取締装置を効果的に運用した取締りを推進」(p18)について、各所に速度違反の取締装置らしき物が設置されていることを見かけるが、それがどのように機能しているかが全くわからないため、具体的にどの様に役に立っているのかを知りたい。 可搬式か否かに関係なく、取締りの状況をより広く広報することで、速度違反の抑止力になるのではないかと思います。	可搬式速度違反自動取締装置については、道路幅員が狭くガードレール等もない場所や取締り場所の確保が困難な生活道路においても速度取締りが行うことができます。交通指導取締り活動等については、県警察のホームページやツイッターで公表しています。	2	①
114	信号がない横断歩道で、「歩行者優先」の意識がないドライバーが多い。 子どもや高齢者を交通事故から守るためにも、より多くの横断歩道に押しボタン式信号を設置してほしいが、様々な制約やコスト面から難しい面もあると思うので、まずはドライバーへの啓発を継続して行ってほしい。	運転者に対し、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ため、免許取得時や取得後の教育のほか、ホームページ、ラジオ等の広報媒体や交通安全キャンペーン、交通安全運動期間中の啓発活動等で周知を図っています。	2	①
115	信号のない横断歩道に歩行者がいるにも関わらず、一旦停止しない車が目立つ。歩行者優先の気持ちを持って運転すると、事故も減少するのではないかと思います。取締りの強化をお願いしたい。			

その他(9件)

No.	意見の概要	市の考え方	内容	反映結果
116	バス専用車線変更空間確保について ・赤信号で停車中に、バス停から2車線を跨いで車線変更するバスについて、スムーズな移動ができるように空間を確保	交通情勢の変化や自動車新技術など車社会の環境の変化に伴う取組について、関係機関等と連携していきます。	2	④
117	ドライブレコーダーについて、バックカメラが2022年5月から義務化されるが、事故防止のためには、少なくとも前方カメラも早期に義務化されたほうがよい。			
118	ひびきのキャンパスや九大のカーエレクトロニクス部門と協力し、事故を起こさない車の開発に関する協力体制を築けないか。			
119	障害などにより、予期せぬ動きをしたり、自身で危険回避がしづらい人もいる。そういう人にとっても安全な自動運転技術を開発してほしい。			
120	先端技術の活用推進について ・自動車メーカーへの開発依頼 →アルコールチェッカー付を標準装備、チェッカー判断によるエンジン始動。アルコール感知時は始動しない、警告音が鳴る ・最高走行速度の見直し →時速100キロ以上の走行不可(なぜそれ以上必要か。)			
121	先進技術にあわせた、新しい運転技術も必要になると思われる。免許取得や更新の際に、その辺りの技術も学べるようにしてほしい。	更新時講習において、安全運転教育を行うことで交通事故抑止活動を推進しています。 受講者に配布される交通教本に自動車の先端技術を活用する内容の記載があります。	2	①
122	本市の企業誘致を行う際に、車の安全強化に係る研究事業を行っている機関や企業を優遇して誘致するなど、まちづくりに「交通安全」の要素をもっと取り入れてはどうか。それにより、「北九州市＝交通安全を積極的に推進するまち」という情報発信することで、本市のイメージアップにつながるのではないか。	北九州市交通安全計画は、北九州市基本構想・基本計画（「元気発進！北九州」プラン）の分野別計画に位置付けられるものです。この基本構想・基本計画では、「人と文化を育み、世界につながる、環境と技術のまち」というまちづくりの目標を掲げ、その下で交通安全の推進を通じて「信頼のきずなによる安全で安心できるまちづくり」に取り組んでいきます。	4	③

123	<p>SDGsについて (p1)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「「SDGsモデル都市」に選定された」という記載部分の、「SDGsモデル都市」は正式名称か。 	<p>ご意見を踏まえ、「SDGs推進に向けた世界のモデル都市」に改めます。(文言修正)</p>	3	②
124	<p>目標年次について (p2)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路交通の安全についての目標 <p>「令和7年までに」は、「令和7年度までに」ではないか。</p>	<p>本計画では、道路交通の安全について、令和7年までに交通事故死者数を15人以下、交通事故発生件数を3,300件以下とすることを目標として定めています。交通事故死者数や交通事故発生件数は、警察統計のため、暦年となります。</p>	3	③