

○提出された御意見の概要と御意見に対する県の考え方

| | 項目 | 御意見の概要 | 県の考え方 |
|---|-------------|--|--|
| 1 | 交通安全思想の普及徹底 | <p>・外国人への交通ルールの啓発や指導をするにあたり「言語の壁」を少しでも軽減できるよう、ポケトークのような携帯型翻訳機やアプリ、名鉄名古屋駅で導入された文字起こし翻訳システムなどを活用すべき。</p> | <p>愛知県では、基本的な交通ルールを多言語で説明したパンフレットを新たに作成するとともに、Webページに掲載するなど、市町村や県警察等と連携し、在留外国人や旅行者等に対して、広く周知を図ってまいります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |
| 2 | 道路交通環境の整備 | <p>・道路の路面の横断歩道や各種標識がかすれて読み取れない箇所が多数存在しています。修繕するにあたり外国人運転手でも読み取れるよう英語表記を増やすなどの手段も検討した方が良いでしょう。</p> | <p>路面標示や各種標識のかすれにより視認性が低下している箇所については、できる限り速やかに補修を行うとともに、引き続き、適切な維持管理及び設置に努めてまいります。</p> <p>また、外国人運転手にも分かりやすい案内標識の整備も推進してまいります。</p> |
| 3 | 交通安全思想の普及徹底 | <p>・香川県では交通規制アドバイザーとして若者や外国人への伝達力の高いVtuberを起用しています。愛知県でも同様のキャンペーンを活用しても良いと思います。</p> | <p>愛知県では、各事業において、著名人及びインフルエンサーを起用したキャンペーンなどを行っており、引き続き、効果的な広報啓発活動に努めてまいります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |

| | 項目 | 御意見の概要 | 県の考え方 |
|---|-------------|---|--|
| 4 | 交通安全思想の普及徹底 | <p>・2026年4月からの法改正により、自転車「子どもや高齢者」「車道や交通の状況からみて通行が危険な場合」でも無理に車道を走ってしまい、事故が増えるリスクがあると予想されます。正しい情報展開を繰り返し実施していく必要があると思います。</p> | <p>今回の法改正は、自転車の交通ルールの明確化や安全性の向上を目的としており、自転車も車両の仲間として、交通ルールの遵守を図るため、16歳以上の者による自転車の一定の交通違反に対して、青切符を導入することとなりました。</p> <p>愛知県では、職員による出張講座及び県政お届け講座を行い、自転車の安全利用を呼びかけております。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |
| 5 | 交通安全思想の普及徹底 | <p>・いわゆる「LUUP」はヘルメット無しや歩行走行でもお咎めなしになっており、実質「抜け穴」になっています。独自条例を作っても対応を考えるべきだと思います。</p> | <p>各地域の交通環境や実情に応じた対応については、慎重に検討する必要があるものと考えております。</p> <p>愛知県では、特定小型原動機付自転車をはじめとした電動モビリティの安全利用に向けた啓発チラシを作成しています。</p> <p>また愛知県警察では、引き続き、特定小型原動機付自転車をはじめとした電動モビリティ利用者による交通違反に対する指導取締りを行ってまいります。</p> <p>引き続き、関係機関と連携して、効果的な広報啓発活動等を行い、交通ルールの遵守と安全利用の周知に努めてまいります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |

| | 項目 | 御意見の概要 | 県の考え方 |
|---|-----------|--|--|
| 6 | 道路交通環境の整備 | <p>・法改正と自動運転技術の乖離が生む「交通の停滞」への懸念 現在、自転車への青切符導入による車道走行原則の徹底や、改正道路交通法による「自転車追い越し時の1メートル以上の間隔確保（努力義務）」が進められています。一方で、2030年に向けた物流の人手不足解消のため、自動運転車の普及は不可避です。自動運転車はアルゴリズム上、これら法制度を厳格に遵守します。現在の「自転車道が未整備で車道幅が不十分な道路」に自動運転車が導入されれば、安全確保のために追い越しができず、深刻な交通渋滞を引き起こすことが予想されます。</p> | <p>国の制度や技術動向を注視するとともに、道路環境の整備状況、交通量、地域特性等を踏まえ、関係機関と連携しながら、安全性と円滑性の両立に向けた施策の在り方について検討していく必要があるものと考えております。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |
| 7 | 道路交通環境の整備 | <p>・「自転車・自動運転車」のスケープゴート化による産業競争力の喪失 インフラ整備が不十分なまま自動運転が普及すれば、渋滞の責任転嫁先として「自転車」や、融通の利かない「自動運転車」への社会的批判（バッシング）が強まる恐れがあります。特にBtoCビジネスを主軸とする国内自動車メーカーは、こうした世論を恐れて自動運転車の市場投入に慎重にならざるを得ません。その間に、採算性を重視しBtoB（物流）から攻める海外メーカーにデファクトスタンダードを握られれば、基幹産業である愛知の自動車産業そのものが壊滅的な打撃を受ける「最悪のシナリオ」が現実味を帯びてきます。</p> | <p>円滑で安全な交通環境を構築するためには、自転車、自動車、歩行者それぞれの特性を踏まえた各種施策を効果的に展開することが重要であると認識しております。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |
| 8 | 道路交通環境の整備 | <p>・「物流の断絶」を回避するための物理的インフラの整備 2030年の「物流の断絶」は目前に迫っています。法整備や啓発活動といった「ソフト面」の対策だけでは、もはや物理的な接触リスクや渋滞は解決できません。愛知県は幸いにして道路幅員に恵まれた路線が多いですが、現状の「車道混在」のままでは限界があります。自動車・自動運転車と自転車の動線を物理的に分離することこそが、最も確実な安全対策であり、産業を守るための先行投資です。</p> | <p>地域の実情に即した交通環境の整備を通じて、県民生活や産業活動を支える基盤の維持・向上に努めてまいります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |

| | 項目 | 御意見の概要 | 県の考え方 |
|----|-----------|--|--|
| 9 | 道路交通環境の整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間の物理的確保の義務化：物流幹線道路および主要渋滞ポイントにおいて、自動運転車が自転車を「法的に安全な間隔（1m以上）」を保ってスムーズに追い越せるよう、物理的な自転車専用レーンの整備を最優先で進めること。 | <p>限られた道路空間や財源の制約もあることから、物流動線としての重要性や交通状況、事故発生状況等を踏まえつつ、必要性の高い箇所から順次、自転車と自動車双方の安全性および交通の円滑化に資する通行空間の確保に努めてまいります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |
| 10 | 道路交通環境の整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・交差点における導線の分離：左折専用車線など、自動車と自転車の導線が交差する地点において、自転車の待機スペース（アドバンスド・ストップライン等）の確保や、信号処理による時間的分離を検討すること。 | <p>事故発生状況や交通実態等を踏まえつつ、必要性の高い箇所を中心に、関係機関と連携しながら、交差点における自転車と自動車の安全かつ円滑な通行の確保に努めてまいります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |
| 11 | 車両の安全性の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転フレンドリーな道路設計の導入：「深夜帯の自動運転専用レーン化」など、既存の道路資産をテクノロジーで最適化する柔軟な運用指針を、本計画の実施期間内（2026-2030年）に策定すること。 | <p>自動運転の道路設計の導入は、関係法令との整合性、利用者への周知、実証的な検証の必要性など、多角的な観点から慎重な検討が必要となります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |

| | 項目 | 御意見の概要 | 県の考え方 |
|----|-----------|--|---|
| 12 | 道路交通環境の整備 | <p>・本計画が掲げる「交通事故のない社会」の実現には、テクノロジーの進化を阻害しないインフラ側のアプローチが不可欠です。愛知が世界をリードする自動車都市であり続けるために、従来の発想を超えたスピード感のある道路整備を強く要望します。</p> | <p>国の施策動向や技術の進展、他地域の先進的な取組事例等の好施策を参考にしつつ、関係機関と連携して、交通事故のない環境整備を進めてまいります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |
| 13 | 安全運転の確保 | <p>・「マイ自転車」と公共交通の完全連携（交通革命の推進）</p> <p>本計画において、自転車と鉄道（地下鉄・名鉄・JR 等）のシームレスな連携を最優先事項として盛り込むべきです。</p> <p>全天候型移動の保障：自転車の弱点は天候の急変です。「行きは自転車、雨が降った帰りはそのまま電車で帰宅」という柔軟な運用を解禁してください。これは、無理な雨天走行による事故を防ぐ実効性のある安全対策です。</p> <p>シェアサイクルではなく「マイ自転車」の尊重：身体に馴染み、手入れの行き届いた「自分の自転車」こそが最も安全な走行を可能にします。この「相棒」と共に県内全域を移動できる「サイクル・トレイン」の導入は、インバウンド観光客を名古屋から県内各地へ誘致する強力な武器にもなります。</p> | <p>鉄道車両への自転車の持ち込みや運用方法などは、他の利用者の安全・快適性の確保、駅施設や車両構造上の制約、事業者の運行体制など、さまざまな課題があることから、慎重な検討が必要となります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |
| 14 | 道路交通環境の整備 | <p>・「自転車の日（カー・フリー・デー）」によるエコ都市・名古屋の確立</p> <p>トヨタのお膝元であり、日本一の自動車保有台数を誇る愛知県だからこそ、あえて「車を休ませる」勇氣ある決断を求めます。</p> <p>都市のデトックスと冷却：名古屋ウィメンズマラソンのノウハウを活かし、年に一度、主要幹線道路を自転車に開放してください。ヒートアイランド現象が深刻な名古屋において、アスファルトの蓄熱を抑え、排ガスのない「清浄な都市」を体験することは、県民の意識を劇的に変えるエコ教育となります。</p> | <p>交通への影響や安全確保、周辺地域への配慮、関係機関との調整など、多くの課題があることから、慎重な検討が必要となります。</p> <p>引き続き、県民の理解と協力を得ながら、環境に配慮した持続可能な交通・都市環境の形成に向けた施策に努めてまいります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |

| | 項目 | 御意見の概要 | 県の考え方 |
|----|-----------|---|--|
| 15 | 道路交通環境の整備 | <p>・実態に即した安全確保と技術進歩の待機</p> <p>自転車利用者への厳格なルール（青切符等）を導入するのは、順序が逆です。</p> <p>自動運転技術との連動： 厳罰化は、自動運転技術が普及し、車側が「物理的に自転車を 100%保護できる」環境が整ってから議論すべきです。それまでは「自転車以外の側（ドライバー・歩行者）」の認識改革を優先してください。</p> <p>歩道内の棲み分けの徹底： 狭い歩道において「歩行者は内側、自転車は車道側」というルールを、直感的な路面標示や看板で周知徹底し、双方が安全な場所を選択できる導線設計を求めます。</p> | <p>円滑で安全な交通環境を構築するためには、自転車、自動車、歩行者それぞれの特性を踏まえた各種施策を効果的に展開することが重要であると認識しております。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |
| 16 | 道路交通環境の整備 | <p>・氷河期世代・介護層の生活維持への配慮</p> <p>現在、未婚で親の介護を担い、1円を惜しんで自転車で誠実に生活を支えている就職氷河期世代にとって、自転車は唯一の「足」です。</p> <p>藤前干潟のような豊かな自然や歴史的名所を、気候リスク（酷暑・厳寒）を和らげながら安全に回れるネットワークの構築を求めます。弱者を規制で追い詰めるのではなく、生活者の尊厳を守り、健康寿命を延ばすための「賢い投資」としての交通計画を強く切望します。</p> | <p>利用者の行動を支えるインフラ整備や分かりやすい案内など、さまざまな手法を組み合わせ、関係機関と連携して、自転車を安全に利用できる環境の整備を進めてまいります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |
| 17 | 道路交通環境の整備 | <p>【項目】P20 幹線道路における交通安全対策の推進</p> <p>・ウ 障害者等の駐車マス等を有する自動車駐車場等の整備の推進は県人にやさしい街づくり条例及びバリアフリー法の内容であるため実施機関に県建設局も含めるべきである。</p> <p>【意見】</p> <p>また、これらを建築確認申請等で審査することにより確実に整備できるのはバリアフリー法であるが建物面積が 2000 m²以上となっているため全体的な整備が進まない。</p> <p>県人に街づくり条例を大阪府福祉の街づくり条例と同じくバリアフリー法 14 条 3 項による県条例として規模が小さい建物も建築確認の審査項目に含めることにより確実な整備をすすめるべきである。</p> <p>現状の人にやさしい街づくり条例は制定されてから 30 年ほど経過しているが建築確認とリンクしていないため確実な整備が進まないため条例改正が必要。</p> | <p>現行制度の運用状況や課題を整理した上で、建設局を含めた関係機関や関係者の意見も踏まえながら、交通事故のない環境の整備を進めてまいります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |

| | 項目 | 御意見の概要 | 県の考え方 |
|----|-------------|--|---|
| 18 | 道路交通環境の整備 | <p>【項目】 P26(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化</p> <p>【意見】</p> <p>・県人にやさしい街づくり条例の特定施設に旅客施設が含まれること、道路の整備基準が示されていることより実施機関に愛知県建設局も含めるべきである。</p> <p>また、この条例を大阪府福祉の街づくり条例と同じく建築基準関係規定とし建築確認申請時の審査項目と確実に実行されるものに条例改正すべきである。</p> | <p>引き続き、誰もが安全で利用しやすいまちづくりの推進に向け、建設局を含めた関係部局が連携しながら、制度の実効性向上に努めてまいります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |
| 19 | 道路交通環境の整備 | <p>【項目】 P33 ア(ア)道路の使用及び専用の適正化等</p> <p>【意見】</p> <p>県道の道路占有許可が必要な範囲を確認するためには道路台帳を確認する必要がある。しかし、確認するためには現地を管轄する県建設事務所維持管理課まで道路台帳を確認する必要がある。DX 推進の時代に逆行しており、県 HP 上で確認できるように早急にしないと道路の使用及び占有の適正化がはかれない。</p> <p>いつまでに実施するのか示してほしい。</p> | <p>道路台帳平面図の外部公開については、現在、外部公開に向けた検討を進めているところです。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |
| 20 | 交通安全思想の普及徹底 | <p>【項目】 P44 エ(ア)自転車の安全対策の強化</p> <p>【意見】</p> <p>自転車ヘルメット着用について記載されているが、県本庁舎に自転車通勤される県職員の多くがヘルメットを着用していない。</p> <p>自転車通勤をしている県職員のヘルメット着用率を示していただきたい。</p> <p>県職員がヘルメット着用していないのに県民にヘルメット着用を努力義務を啓発、交通安全教育というのは説得力が全く無いのでは。</p> | <p>愛知県では、ヘルメットの着用率の向上に向け、職員を含め、ヘルメット非着用の方に対して、ヘルメットの着用を呼びかけています。</p> <p>引き続き、ヘルメットの着用をはじめ、交通安全を呼びかけてまいりたいと思います。</p> |

| | 項目 | 御意見の概要 | 県の考え方 |
|----|-----------------------|---|---|
| 21 | 道路交通の安全についての対策 | <p>【項目】 P14～15 (7) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備 3 段落目 「また、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する」</p> <p>【意見】 損害賠償責任保険等への加入は、被害者保護等の観点から、愛知県「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」(2021 年 10 月 1 日に施行)において義務となっており、施行後 6 年が経過しているため、「促進」や「推進」ではなく、「指導啓発」や「加入義務について広報啓発」という記載にすることを検討いただけないか。</p> | <p>愛知県では、関係機関と連携し、すべての年齢層の自転車利用者に対し、自転車保険の加入を促進してまいります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |
| 22 | 交通安全思想の普及徹底 | <p>【項目】 P44 エ 自転車の安全利用の推進 (ア) 自転車の安全対策の強化 2 個目の○ 「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例(2021 年 10 月 1 日施行)で義務化された自転車損害賠償責任保険等への加入促進等の広報啓発を推進する。」</p> <p>【意見】 また、同条例においては、自転車小売業者等が自転車購入者等に対し、自転車損害賠償責任保険等への加入有無の確認等に努めることとなっているため、「P63～64 (6) 自転車の安全性の確保」において、「自転車小売業者や自転車貸付事業者など、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等に関する加入義務の周知や加入有無の確認を促進する。」という記載にすることを検討いただけないか。</p> | <p>愛知県では、自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例に基づいて、自転車小売業者等は自転車購入者に対して、自転車の安全で適正な利用に関する啓発を行っています。</p> <p>引き続き、関係機関と連携し、自転車利用者に対し、自転車の損害賠償責任保険等の加入を促進してまいります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |

| | 項目 | 御意見の概要 | 県の考え方 |
|----|-------------|---|--|
| 23 | 交通安全思想の普及徹底 | <p>【項目】 P44～45 エ 自転車の安全利用の推進 (ア) 自転車の安全対策の強化 12 個目の○ 「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例に基づき、・・・自転車損害賠償責任保険等への加入促進などを実施する。」</p> <p>【意見】 さらに、新規の自転車購入者の多くは自転車小売業者から購入することが想定されることから、上記記載の採否に関わらず、同条例で努力義務となっている「自転車購入時の自転車小売事業者による保険加入確認」について、義務化を検討いただけないか。</p> | <p>愛知県では、関係機関と連携し、すべての年齢層の自転車利用者に対し、自転車保険の加入促進について広報啓発を行っています。</p> <p>引き続き、関係機関と連携し、自転車利用者に対し、自転車損害賠償責任保険等の加入を促進してまいります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |
| 24 | 車両の安全性の確保 | <p>【項目】 P63～64 (6) 自転車の安全性の確保 2 段落目 「また、近年、自転車が加害者となる事故に関し・・・被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。」</p> <p>【意見】 三重県では「三重県交通安全条例」第二十六条において、自転車小売事業者は、「当該自転車の運転に係る自転車損害賠償責任保険等への加入の有無を確認しなければならない」とされており、同県 HP において、「自転車損害賠償責任保険等の取扱事業者」を公開している。</p> | <p>愛知県では、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進するため、自転車の安全で適正な利用に関する啓発を行っています。</p> <p>引き続き、自転車利用者が安全に自転車を利用するためにも、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進してまいります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |

| | 項目 | 御意見の概要 | 県の考え方 |
|----|-----------------------|--|--|
| 25 | 道路交通の安全についての対策 | <p>【項目】 P12～13(3) 外国人の交通安全対策の推進</p> <p>「加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進し、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要がある。」</p> <p>【意見】</p> <p>県内における外国人運転者による交通事故件数が増加していることから、交通事故抑止の対策と並行して、交通事故による被害軽減のための対策についても記載を検討いただけないか。具体的には、交通事故による被害者の保護や運転者が損害賠償責任を負った場合の経済的負担軽減の観点から、自賠責保険や自転車損害賠償責任保険等への加入義務、また、自動車保険への加入について、外国人への周知広報を実施いただきたい。</p> | <p>愛知県では、交通事故防止のため、外国人・日本人を問わず、すべての自転車利用者に対して、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進するため、広報啓発を行っています。</p> <p>また、自動車運転者に関しては、交通事故発生時の被害者保護や運転者の経済的負担軽減の観点から、自動車保険への加入は重要であると認識しております。</p> <p>外国人を含めた、すべての自動車運転者及び自転車運転者に対して、日本の交通ルールの周知及び保険制度の必要性についても理解が深まるよう、関係機関と連携しながら広報啓発に努めてまいります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |
| 26 | 交通安全思想の普及徹底 | <p>【項目】 P40</p> <p>ク 外国人に対する交通安全教育等の推進</p> <p>「外国人に対する交通安全教育に当たっては、自動車の左側通行、赤信号での右左折禁止、一時停止標識等、自国の交通ルール等との違いを踏まえ、日本の交通ルール等を理解・徹底させる。」</p> <p>【意見】</p> <p>例えば「外国人が当事者となる交通事故の抑止や交通事故の被害軽減のための対策に取り組む必要がある。」、「自動車の左側通行、赤信号での右左折禁止、一時停止標識、自賠責保険や自転車損害賠償責任保険等への加入義務等、自国の交通ルール等との違いを踏まえ、」といった記載を検討いただけないか。</p> | <p>愛知県では、基本的な交通ルールを多言語で説明したパンフレットを新たに作成するとともに、Webページに掲載するなど、市町村や県警察等と連携し、在留外国人や旅行者等に対して、広く周知を図ってまいります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |

| | 項目 | 御意見の概要 | 県の考え方 |
|----|-----------------------|--|--|
| 27 | 道路交通の安全についての対策 | <p>【項目】 P14～15（7）自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備 3段落目</p> <p>「また、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進するほか、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策を推進する。」</p> <p>【意見】</p> <p>「通勤」や「配達」に加えて、「通学」の追記を検討いただけないか。</p> <p>P17「(12)交通安全教育の推進」やP36「第3節2（1）イ～エ」においても子どもや中高生の自転車利用に関する教育指導の記載があるので、全体平仄の観点でも追記をすべきと考える。</p> <p>また、15歳～19歳においては、2025年まで10年以上にわたり、自転車乗用中死傷者数が1万人超となっており、全年齢の約20%を占めている（警察庁統計）。</p> <p>さらに同年齢においては、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（警察庁統計）、通学時や学校での教育・指導等の対策が必須と考える。</p> | <p>いただいた御意見を参考に以下の通り修正しました。</p> <p>「また、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進するほか、通勤・通学や配達等の目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策を推進する。」</p> |
| 28 | 交通安全思想の普及徹底 | <p>【項目】 P39カ 高齢者に対する交通安全教育の推進</p> <p>「高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、自発光ライト反射材用品等の普及にも努める。」</p> <p>【意見】</p> <p>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、自転車死者数97人のうち63人（64.9%）が高齢者となっている。（愛知県警交通統計「年間の交通事故分析（令和7年）」）</p> <p>また、自転車乗用中死傷者のヘルメット着用率が年齢層別で最も低く（警察庁統計（R6中）、自転車乗用中の車両単独の死亡事故のうち、路外逸脱や転倒が多い（警察庁統計（H27～R6合計））ため、ヘルメット着用など自分を守る教育を実施する必要があるとともに、普及に努める必要がある。</p> <p>については、反射材に加えてヘルメットの普及も図る観点から、「ヘルメットや反射材用品等の普及にも努める」といった記載を検討いただきたい。</p> | <p>愛知県では、高齢者の事故防止に向け、自転車利用時のヘルメット着用について広報啓発を行っています。</p> <p>引き続き、高齢者をはじめとしたすべての年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメット着用の必要性及び重要性を呼びかけてまいります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |

| | 項目 | 御意見の概要 | 県の考え方 |
|----|-------------|--|--|
| 29 | 交通安全思想の普及徹底 | <p>【項目】 P44 エ 自転車の安全利用の推進 (ア) 自転車の安全対策の強化</p> <p>「全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用を始めとした交通ルール・マナーについて広報啓発、交通安全教育等の充実を図る」</p> <p>【意見】</p> <p>ヘルメット着用率は小学生 63.8%、中学生 53.4%、高校生 10.7%、(愛知県警交通統計「年間の交通事故分析(令和7年)」)であり、高校生の着用率が非常に低くなっている。</p> <p>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なっている(警察庁統計)ため、高校生が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。</p> <p>そのため、左記ページにおいて、「また、他の年代と比して自転車乗用中の事故が多い高校生については、自転車通学時のヘルメット着用要件化等について学校等と連携して推進する。」という記載にすることを検討いただけないか。</p> <p>また、自転車の安全利用のため、愛知県「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」において、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。</p> | <p>愛知県では、全ての年齢層に対し、自転車乗車時のヘルメット着用促進に向けた広報啓発を行っています。</p> <p>各県立高校へは「ながらスマホをしない」、「ヘルメットを着用する」などを内容とした「あいちの高校生 自転車利用5則」を作成し、交通ルールの遵守についての指導を依頼しております。</p> <p>引き続き、関係機関と連携しながら、自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用をはじめとした交通ルール・マナーについて広報啓発・交通安全教育等の充実に務めてまいります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組を検討・実施する上で参考にさせていただきます。</p> |