

# 第 12 次栃木県交通安全計画

(令和 8 年度～令和 12 年度)

交通事故のない社会を目指して

(中間案)

令和 8 年 1 月

栃木県交通安全対策会議

# ま え が き

車社会化の急速な進展に対して、交通ルールの遵守や交通安全意識の定着が不十分であったこと、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和 20 年代後半から 40 年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定された。

これに基づき、栃木県交通安全対策会議は、昭和 46 年度以降、11 次にわたって 5 年の交通安全計画を作成し、国及び県の関係行政機関、市町、関係団体及び関係事業者等が一体となって交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、昭和 46 年に年間死者 485 人を数え、全国的にも「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、令和 7 年中の死者数は 69 人まで減少するに至った。

これは、国及び県の関係行政機関、市町、関係団体並びに関係事業者等のみならず、県民総ぐるみによる長年の努力の成果であると考えられる。

しかしながら、未だに交通事故により尊い命が数多く奪われており、厳しい交通情勢が続いている。近年においても高齢運転者による事故、こどもが犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、特に、次代を担うこどものかけがえのない命を交通事故から守っていくことも重要である。また、鉄道交通の分野においても、大量・高速輸送システムの進展の中で、一たび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にある。

言うまでもなく、交通事故の防止は、関係行政機関、市町、関係団体及び関係事業者等だけでなく、県民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題である。また、人命尊重の理念の下に、安全で安心な栃木県を実現させるため、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

この交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 25 条第 1 項の規定に基づき、令和 8 年度から 12 年度までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、国及び県の関係行政機関、市町並びに関係事業者等においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

# 目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	6
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	7
第2節 道路交通の安全についての目標	7
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	7
1 道路交通事故の現状	7
2 道路交通事故の見通し	9
II 交通安全計画における目標	9
第3節 道路交通の安全についての対策	12
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	12
<重視すべき視点>	12
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ないための総合的な対策	12
2 こどもの安全確保のための環境整備	13
3 歩行者の安全確保のための意識変容	13
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	14
5 特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進	15
6 生活道路における歩行者等の安全確保	15
7 外国人の交通安全対策の推進	16
8 先進技術の活用推進	16
9 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	17
10 地域が一体となった交通安全対策の推進	17
II 講じようとする施策	19
1 道路交通環境の整備	19
(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	19
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	22
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	25
(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実	26
(5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	27
(6) 無電柱化の推進	27
(7) 効果的な交通規制の推進	27
(8) 自転車利用環境の総合的整備	27
(9) ITS の活用	28
(10) 交通需要マネジメントの推進	29
(11) 災害に備えた道路交通環境の整備	30
(12) 総合的な駐車対策の推進	31

(13) 道路交通情報の充実・	32
(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備・	33
2 交通安全意識の高揚・	34
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進・	36
(2) 効果的な交通安全教育の推進・	40
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進・	40
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進・	47
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進・	48
3 安全運転の確保・	48
(1) 運転者教育等の充実・	49
(2) 運転免許業務の改善・	51
(3) 自動運転等の安全の確保と支援・	51
(4) 安全運転管理の推進・	52
(5) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進・	52
(6) 交通労働災害の防止等・	55
(7) 道路交通に関連する情報の充実・	55
4 車両の安全性の確保・	56
(1) 自動運転車の安全対策・活用の推進・	57
(2) 自動車の検査及び点検整備の充実・	57
(3) リコール制度の充実・強化・	58
(4) 自転車の安全性の確保・	59
5 道路交通秩序の維持・	59
(1) 交通指導取締りの強化等・	59
(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進・	62
(3) 暴走族等対策の推進・	63
6 救助・救急活動の充実・	64
(1) 救助・救急体制の整備・	64
(2) 救急医療体制の整備・	66
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等・	66
7 被害者等支援の充実と推進・	67
(1) 自動車損害賠償保障制度に関する広報啓発等・	67
(2) 損害賠償の請求についての援助等・	68
(3) 交通事故被害者等支援の充実強化・	68
8 研究開発・調査研究の周知及び活用等・	69
(1) 道路交通の安全に関する研究開発の周知及び活用・	70
(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化・	70
第2章 鉄道交通の安全・	71
第1節 鉄道事故のない社会を目指して・	72
I 交通安全計画における目標・	72

第2節 鉄道交通の安全についての対策	72
Ⅰ 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	72
Ⅱ 講じようとする施策	73
1 鉄道交通環境の整備	73
(1) 鉄道施設等の安全性の向上	73
(2) 運転保安設備等の整備	73
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	73
3 鉄道の安全な運行の確保	74
(1) 保安監査の実施	74
(2) 運転士の資質の保持	74
(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用	74
(4) 気象情報等の充実	74
(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	75
(6) 運輸安全マネジメント評価の実施	75
(7) 計画運休への取組	75
4 鉄道車両の安全性の確保	75
5 救助・救急活動の充実	75
6 被害者支援の推進	76
第3章 踏切道における交通の安全	77
第1節 踏切事故のない社会を目指して	78
Ⅰ 交通安全計画における目標	78
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	78
Ⅰ 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	78
Ⅱ 講じようとする施策	78
1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、 バリアフリー化の促進	78
2 踏切道の統廃合の促進	79
3 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施	79
4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	80
＜略語・用語解説一覧＞	81
本文中※印のある略語・用語の解説	

# 計 画 の 基 本 理 念

## 1 交通事故のない社会を目指して

- ・ 本県はもとより我が国は、長期の人口減少過程に入っており、世界で最も高い高齢化率となっている。このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。
- ・ 防犯や防災、感染症対策等の様々な取組が必要とされる中であって、今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保もまた、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。
- ・ 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・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すことを今一度認識すべきである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出すこととする。

## 2 人優先の交通安全意識

- ・ 今日の社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要不可欠である。道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障害者、こども等の交通弱者の安全を一層確保する必要がある。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められる。このような「人優先」の交通安全意識を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

## 3 少子高齢化が進行しても安全に移動できる社会の構築

- ・ 道路交通については、高齢の歩行者や自転車利用者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止は、喫緊の課題である。一方、事業用自動車においては、少子高齢化の進行に伴う人手不足のため、運転者の担い手が減少し、移動手段が減少していく課題に向き合う必要がある。また、鉄道交通でも運転士等の人手不足が深刻であり、地域で高齢者が自動車に頼らず自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となっている。
- ・ 全ての交通の分野で、少子高齢化の進行に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となっており、そのため、先進技術を活用して移動の利便性向上に努めていかななくてはならない。
- ・ 少子高齢化が進行する中、こどもから高齢者に至るまで安全に移動することができ、安心して豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築することを引き続き目指し

ていく。

#### 4 交通社会を構成する三要素

- ・ 本計画においては、このような観点から、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道におけるそれぞれの交通ごとに、計画期間内に達成すべき目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。
- ・ 具体的には、交通社会を構成する「人間」、車両等の「交通機関」及びそれらが活動する場としての「交通環境」という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら施策を策定し、これを県民の理解と協力の下、強力に推進する。

##### (1) 人間に係る安全対策

- ・ 交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。
- ・ 交通社会に参加する県民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していか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ことから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）の声を直接県民が聞く機会を増やすことも安全意識の高揚のためには有効である。
- ・ さらに、県民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し、自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与することができる仕組みづくりが必要である。

##### (2) 交通機関に係る安全対策

人間はミス犯すものとの前提の下で、それらのミスが事故に結び付かないように、新技術を積極的に活用し、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。

##### (3) 交通環境に係る安全対策

- ・ 機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実とともに、これら関係施設の老朽化対策等を図るものとする。特に、交通安全施設等の老朽化対策は、社会のインフラ対策として、計画的な推進が必要である。
- ・ 交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に、道路交通においては、通学路、

生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道や自転車通行空間の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図る。

- ・ なお、これらの施策を推進する際には、地震等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

## 5 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

### (1) 人手不足への対応

- ・ 交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化・外国人材の活用等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底するなどの取組が必要である。

### (2) 増加する外国人運転者等への対応

- ・ 我が国経済の維持・発展のために外国人材の受入れが進み、また、観光立国を推進する中、在留外国人数及び訪日外国人数は令和6年に過去最高を記録しており、今後も更なる増加が予想されている。

そうした状況で、今後、日本の交通ルールを十分に理解していない外国人の移動に伴う交通事故のリスクが高まらないよう対策を講じることが重要である。特に道路交通の分野では、訪日外国人や外国籍の日本の運転免許保有者の増加を背景に、外国人運転者による交通事故件数が近年増加傾向にある。

- ・ 自動車運送業分野等が特定技能制度の対象となるなど、今後、外国人運転者の更なる増加が予想されるほか、外国人の歩行者や自転車等利用者も必然的な増加が見込まれる。
- ・ このため、県、市町、関係機関・団体、地域団体や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー会社、シェアリング事業者といった関係者それぞれが交通安全教育の必要性を認識し、一体となって取り組み、様々な場面で交通安全教育や日本の交通ルール・マナーの周知、理解促進を図り、交通事故のリスクを低減させる取組が必要である。

### (3) 先進技術導入への対応

- ・ 衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進安全技術が普及・進展し、交通事故の減少への貢献がみられる。また、交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められている。
- ・ 先進技術の導入に当たっては、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めるとともに、性能を過信・誤解することなく、正しく理解し、利用するよう広報啓発等を進めることが重要である。
- ・ このほか、新たなモビリティについても、安全性の観点からの議論を深めるとともに、安全な利用を徹底するためのルールの周知や先進技術の活用といった取組が必要である。



#### (4) 高まる安全への要請と交通安全

- ・ 自然災害の影響、インフラの老朽化、治安、感染症など、様々な安全への要請が高まる中、確実に交通安全を図るため、安全に関わる関係機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

### 6 横断的に重要な事項

#### (1) 先進技術の積極的活用

- ・ 今後も、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先進技術や情報の普及活用を促進するとともに、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいく必要がある。
- ・ 加えて、ICT<sup>\*1</sup>を積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まる解決策を社会全体として作り出す必要がある。
- ・ また、有効かつ適切な交通安全対策を講じるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究開発の推進を図るものとする。

#### (2) 救助・救急活動及び被害者等支援の充実

- ・ 交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、緊急通報システム等の交通事故発生時における緊急車両の迅速な現場急行を可能にするサービスの更なる普及を図るとともに、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。
- ・ また、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図るものとする。

#### (3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

- ・ 交通事故防止のためには、県、市町、関係機関・団体、地域の民間団体等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、県民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、県及び市町が行う交通の安全に関する施策に計画段階から県民が参加できる仕組みづくり、県民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。
- ・ これら交通安全活動の重要な担い手となる関係民間団体は、人手不足や資金不足等も相まって十分に活動することが困難となっていることから、こうした団体の継続的な活動が確保されるように必要な支援を行うことで、交通安全活動を促進していく。

#### (4) 運輸安全マネジメント制度の充実・強化

- ・ 県民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善する。
- ・ また、運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図ることにより、運輸防災マネジメントの取組を強化する。

#### (5) EBPM の推進

- ・ 交通安全に関わる施策における EBPM<sup>※2</sup> の取組を強化するため、その基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指す。

# 第1章 道路交通の安全

## 1 道路交通事故のない社会を目指して

- 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を目指す。



## 2 道路交通の安全についての目標

令和12(2030)年までに24時間死者数を60人以下にする。

令和12(2030)年までに重傷者数を500人以下にする。



## 3 道路交通の安全についての対策

### 今後の道路交通安全対策を考える視点

#### <重視すべき視点>

- (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
- (5) 特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進
- (6) 生活道路における歩行者等の安全確保
- (7) 外国人の交通安全対策の推進
- (8) 先進技術の活用推進
- (9) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
- (10) 地域が一体となった交通安全対策の推進



#### <8つの柱>

- |             |                      |
|-------------|----------------------|
| ① 道路交通環境の整備 | ⑤ 道路交通秩序の維持          |
| ② 交通安全意識の高揚 | ⑥ 救助・救急活動の充実         |
| ③ 安全運転の確保   | ⑦ 被害者等支援の充実と推進       |
| ④ 車両の安全性の確保 | ⑧ 研究開発及び調査研究の周知及び活用等 |

## 第 1 節 道路交通事故のない社会を目指して

- ・ 我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、道路交通事故のない社会を目指すべきである。
- ・ 近年においては、小学生を始めとするこどもが関係する交通事故や高齢者が当事者となる交通事故が後を絶たない。次世代を担うこどものかけがえのない命を守るとともに、今後も続くことが予想されている少子高齢化の進行に適切に対処するため、時代のニーズに応える交通安全の取組が一層求められている。
- ・ 今後も、道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、究極的には、道路交通事故のない社会の実現に向けて、更に積極的な取組が必要である。
- ・ 交通安全に関しては、様々な施策があるところであるが、地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行うべきである。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な市町や警察署の役割が極めて大きい。
- ・ その上で、行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化する。また、住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。
- ・ 中でも、交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。
- ・ さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

## 第 2 節 道路交通の安全についての目標

### I 道路交通事故の現状と今後の見通し

#### 1 道路交通事故の現状

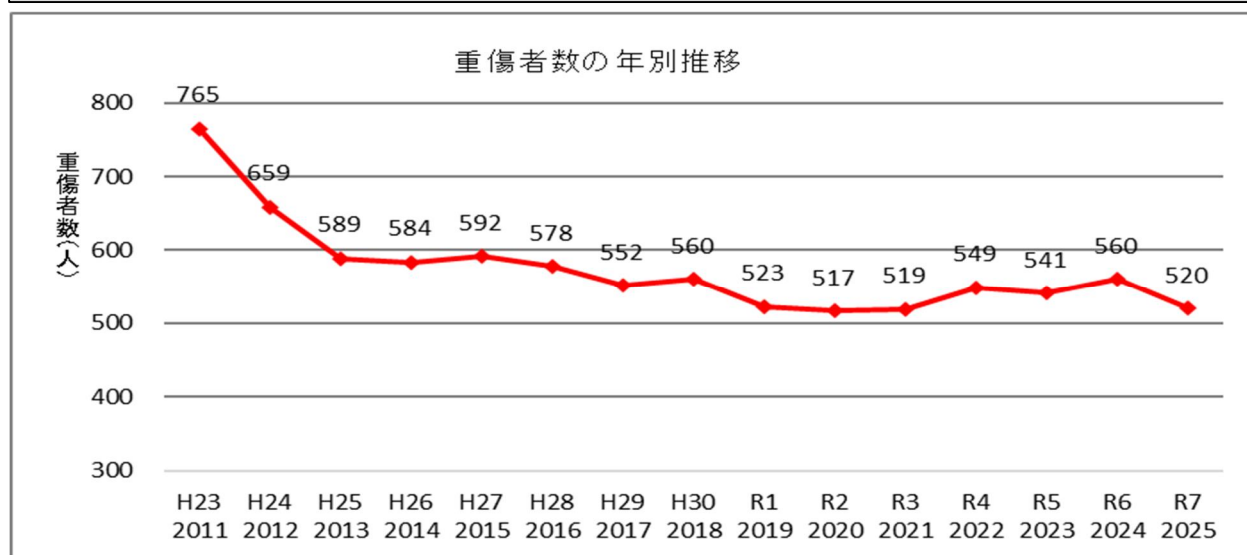
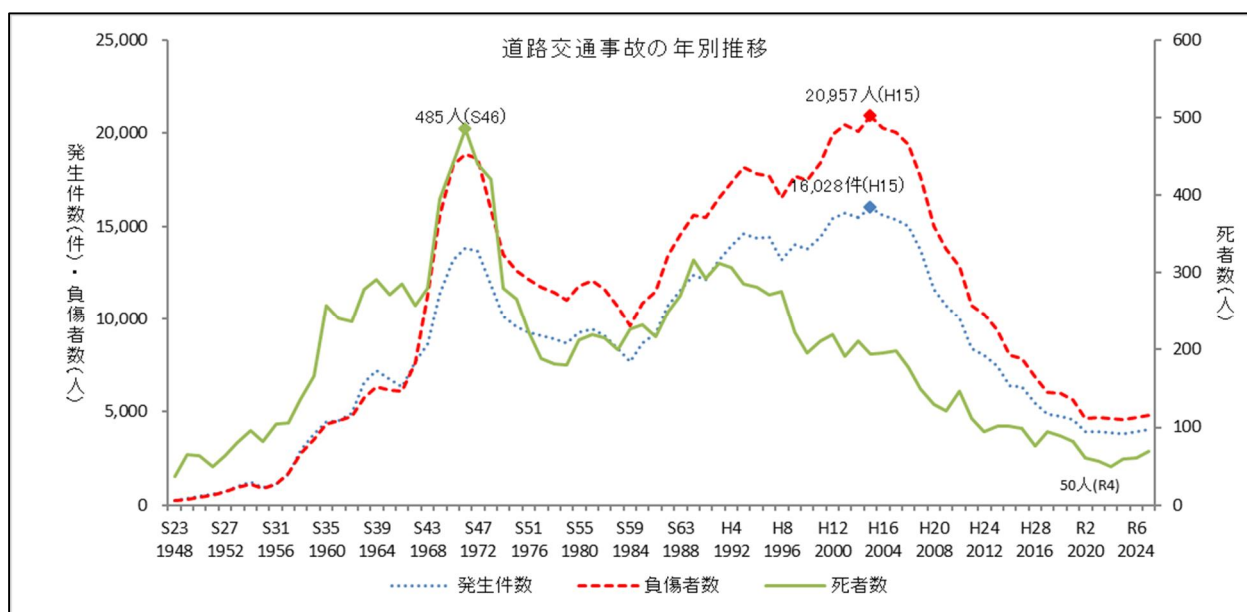
- ・ 本県の交通事故による年間の 24 時間死者数は、昭和 46(1971)年に 485 人を数えたが、昭和 47(1972)年以降着実に減少に向かい、昭和 54(1979)年には 180 人と 4 割以下にまで減少した。
- ・ その後は増加傾向に転じ、平成元(1989)年には 316 人に達したが、翌年から再び減少傾向に戻り、平成 24(2012)年には 94 人と昭和 30(1955)年以来 57 年ぶりに 100 人を下回った。
- ・ 第 11 次栃木県交通安全計画では、令和 7(2025)年までに 24 時間死者数を 75 人以下、という目標を設定したところ、計画初年の令和 3(2021)年に 56 人と目標を

達成し、5年間全ての年においても目標を達成するに至った。

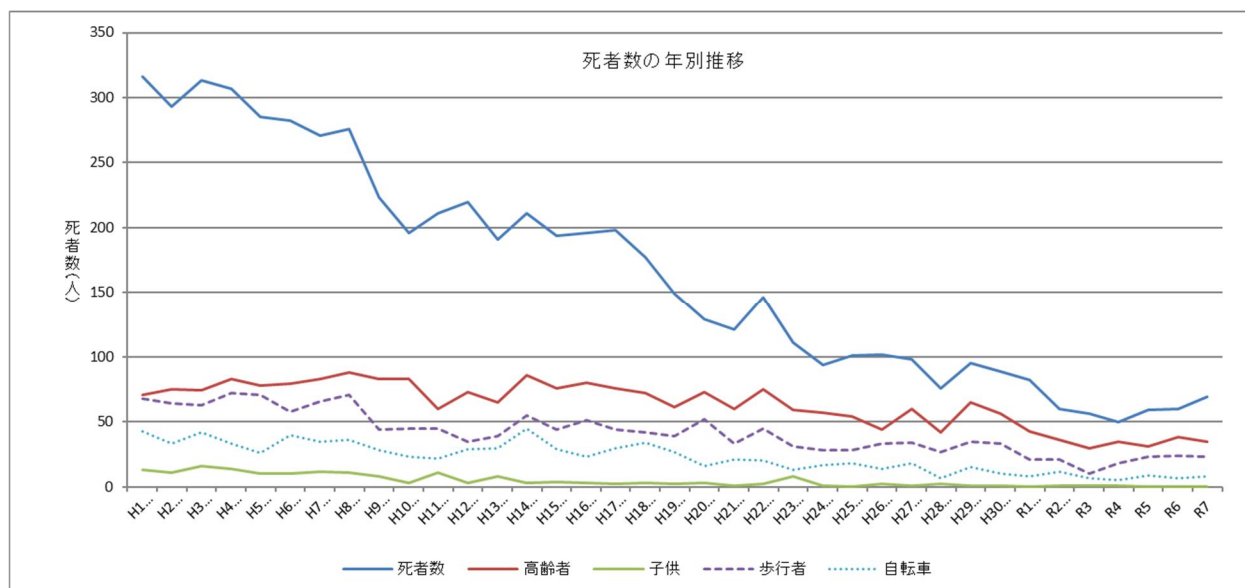
また、重傷者数については、減少傾向が続いており、令和7(2025)年中は520人となり、令和7年までに重傷者数を500人以下とする目標を達成するには至らなかった。

- ・ 交通事故の死者数は長期的には減少傾向を維持し、コロナ禍の令和4年は50人と過去最少となったが、令和5年以降は増加傾向にある。

重傷者数も長期的には減少傾向にあったが、近年はほぼ横ばいで推移している。



- ・ 近年の交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。
  - ① 全死者に占める高齢者（65歳以上）の割合が高い（約5割）
  - ② 全死者に占める歩行中・自転車乗用中の死者の割合が高い（約4割）
  - ③ 四輪車乗車中死者に占めるシートベルト非着用の割合が高い（約4割）



## 2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、科学技術の進展を含めた経済社会情勢の動向に伴い今後も複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、高齢化が進行しており、高齢者が関係する交通事故割合の増加が見込まれる。

また、増加する外国人運転者等、新たなモビリティに関連する交通事故等についても注視する必要がある。

## II 交通安全計画における目標

- ① 令和 12(2030)年までに交通事故による 24 時間死者数を 60 人以下にする。
- ② 令和 12(2030)年までに交通事故による重傷者数を 500 人以下にする。

- ・ 交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、本計画の計画期間である令和 12(2030)年までには、年間の交通事故による 24 時間死者数を 60 人以下及び重傷者数を 500 人以下にすることを目指す。
- ・ そのため、県民の理解と協力の下、第 3 節に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進するものとする。

【参考】これまでの栃木県交通安全計画の目標値と実数値

<p><b>第1次交通安全計画（昭和46(1971)年度～昭和50(1975)年度）</b></p> <p>目標値：死傷者予測数（死者：640人、負傷者：34,000人）を半減させる。</p> <p>実数値：昭和50(1975)年死者数266人、負傷者数12,619人（※いずれも期間中最小）</p>
<p><b>第2次交通安全計画（昭和51(1976)年度～昭和55(1980)年度）</b></p> <p>目標値：昭和50(1975)年の死者数を基準に毎年5%減少させる。（昭和55(1980)年：死者175人）</p> <p>実数値：昭和55(1980)年死者数212人（※期間中最少：昭和54(1979)年死者数180人）</p>
<p><b>第3次交通安全計画（昭和56(1981)年度～昭和60(1985)年度）</b></p> <p>目標値：設定なし</p> <p>実数値：昭和60(1985)年死者数232人（※期間中最少：昭和58(1983)年死者数200人）</p>
<p><b>第4次交通安全計画（昭和61(1986)年度～平成2(1990)年度）</b></p> <p>目標値：設定なし（交通事故死者の着実な減少を定着することを目指す。）</p> <p>実数値：平成2(1990)年死者数293人（※期間中最少：昭和61(1986)年死者数217人）</p>
<p><b>第5次交通安全計画（平成3(1991)年度～平成7(1995)年度）</b></p> <p>目標値：設定なし（交通事故死者の着実な減少を定着することを目指す。）</p> <p>実数値：平成7(1995)年死者数271人（※期間中最少）</p>
<p><b>第6次交通安全計画（平成8(1996)年度～平成12(2000)年度）</b></p> <p>目標値：死者数を平成9(1997)年までに250人以下、平成12(2000)年までに230人以下</p> <p>実数値：平成12(2000)年死者数220人（※期間中最少：平成10(1998)年死者数196人）</p>
<p><b>第7次交通安全計画（平成13(2001)年度～平成17(2005)年度）</b></p> <p>目標値：死者数を200人以下</p> <p>実数値：平成17(2005)年死者数198人（※期間中最少：平成13(2001)年死者数191人）</p>
<p><b>第8次交通安全計画（平成18(2006)年度～平成22(2010)年度）</b></p> <p>目標値：死者数145人以下、発生件数13,000件以下</p> <p>実数値：平成22(2010)年死者数146人（※期間中最少：平成21(2009)年死者数121人）、発生件数10,053件</p>
<p><b>第9次交通安全計画（平成23(2011)年度～平成27(2015)年度）</b></p> <p>目標値：死者数75人以下、発生件数8,500件以下 高齢者人口10万人当たり死者7人以下</p> <p>実数値：平成27(2015)年死者数98人（※期間中最少：平成24(2012)年死者数94人）、発生件数6,327件（※期間中最少）、 高齢者人口10万人当たり死者11.8人（※期間中最少：平成26(2014)年8.9人）</p>
<p><b>第10次交通安全計画（平成28(2016)年度～令和2(2020)年度）</b></p> <p>目標値：死者数90人（人口10万人当たり4.67人）以下</p> <p>実数値：令和2(2020)年死者数60人（※期間中最少）、 人口10万人当たり3.10人（※期間中最少）</p>

**第 11 次交通安全計画（令和 3（2021）年度～令和 7（2025）年度）**

目標値：死者数 75 人以下

重傷者数 500 人以下

実数値：令和 7（2025）年死者数 69 人（※期間中最少：令和 4（2022）年死者数 50 人）、  
重傷者数 520 人（※期間中最少：令和 3（2021）年重傷者数 519 人）



### 第3節 道路交通の安全についての対策

#### I 今後の道路交通安全対策を考える視点

- ・ 近年、道路交通事故の発生件数が減少し、道路交通事故による死者数が減少傾向にあることを鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。
- ・ 一方で、高齢者人口の増加等により、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にある。また、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く発生している。また、スマートフォン等の普及に伴い歩行中や自転車乗車中の操作による危険性も指摘されている。
- ・ このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展普及等の変化等に対応し、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。
- ・ 対策の実施に当たっては、可能な限り EBPM を推進し、効果を検証して、必要に応じて改善していく。
- ・ このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全意識の高揚、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者等支援の充実と推進、⑧研究開発・調査研究の周知及び活用等といった8つの柱により、交通安全対策を実施する。
- ・ その際、対策に係る視点を明確にした上で講ずるべきである。

#### <重視すべき視点>

##### 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ないための総合的な対策

- ・ 本県は、交通事故死者に占める高齢者の割合が高く、今後も少子高齢化が進行することを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。
- ・ 高齢者の交通死亡事故の特徴として、歩行者については、自動車と歩行中の高齢者との交通死亡事故のうち、その大半が高齢者の道路横断中に発生し、高齢者側に何らかの法令違反が認められる場合が多いこと、自転車利用者については、出会い頭に衝突する死亡事故が多いこと、自動車運転者については、75歳以上の高齢運転者による車両単独事故の割合が多いほか、免許人口当たりでは75歳未満の約6倍の発生件数となっている。
- ・ 一方、公共交通機関については、資格や研修を受けた運転士等によりサービスが提供されるといった特性上、安全性が高く、その利用促進が交通事故の発生抑制につながるものである。
- ・ こうした状況を踏まえ、高齢者については主として歩行者、自転車利用者等の対策とともに、自動車運転者の安全運転を支える対策を構築する。
- ・ 歩行者、自転車利用者については、歩道や自転車通行空間の整備、生活道路の

対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育のほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適った自動運転サービスの活用といった安全で安心な移動手段の確保等も重要となる。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいようバリアフリー化された道路交通環境の形成も重要である。

- ・ 高齢者の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。一方で、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。
- ・ 高齢運転者への対策として、普通自動車に対応する運転免許保有者のうち一定の違反歴がある 75 歳以上の者に対する運転技能検査が導入されており、引き続き、運転免許証の更新時における運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習を適切に実施するとともに実施課題の見直し等、高齢運転者の交通事故を防止するための新たな対策を講じていく。
- ・ 高速道路の逆走事案は約 7 割が 65 歳以上の高齢運転者によるものであり、逆走を防止するための道路環境の整備はもとより、逆走防止のための広報啓発や逆走等の認知機能が低下した場合に行われやすい一定の違反行為をした 75 歳以上の免許保有者に対する臨時認知機能検査を実施するなどの逆走対策を推進する。

## **2 こどもの安全確保のための環境整備**

- ・ 次代を担うこどもの安全を確保する観点から、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路や通学路等のこどもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進するとともに、交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じる。また、こどもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域でこどもを見守っていくための取組を充実させていく必要がある。
- ・ このほか、令和 6 年 8 月、チャイルドシートを使用せずにシートベルトを着用していた児童が死亡する交通事故が発生したことを受け、同年 10 月、関係省庁や民間団体から構成される「シートベルト・チャイルドシート着用推進協議会」が開催され、チャイルドシートの使用について、6 歳以上の児童でも身長等の体格に合わせて使用すべき旨を重点的に広報するよう申合せがなされたことを踏まえ、体格等の事情により 6 歳以上の児童がシートベルトを適切に着用できない場合にはチャイルドシートを使用することについて、こどもの安全確保をより一層推進し、適切なチャイルドシートの使用を定着化させる。

## **3 歩行者の安全確保のための意識変容**

- ・ 横断歩道において自動車が一時停止しないなど、自動車運転者の歩行者優先意識が十分に徹底されているとは言えない。特に、高齢者やこどもにとって身近な道路の安全性を高め、歩行者の安全を確保することが必要である。

- ・ 人優先の考えの下、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において、歩車分離式信号の整備、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。
- ・ また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、自動車、自転車、特定小型原動機付自転車の運転者には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など、運転者の歩行者保護意識の徹底を図る。
- ・ 歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことに加え、信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、横断する意思を明確に伝える必要があることを含め、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること、歩きスマホはしないこと等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進する。

#### **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**

- ・ 自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるほか、自転車利用者による自転車の交通ルールに関する理解が不十分であり、自転車利用者が当事者となった交通死亡・重傷事故件数の約7割が自転車利用者側に何かしらの法令違反が認められる状況にある。
- ・ 令和6年には道路交通法（昭和35年法律第105号）が改正され、同年11月から自転車の運転中の携帯電話使用等（以下「運転中の携帯電話使用等」を「ながらスマホ」という。）に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和8年4月から自転車に対する交通反則通告制度が適用された。これを踏まえ、官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図るとともに、自転車の悪質・危険な違反に対しては、厳正な取締りを推進する。
- ・ 全ての年齢層へのヘルメット着用の促進、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。
- ・ 駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）の普及が進んでいる現状を踏まえ、交通事故の防止を図るための、車両特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進する。
- ・ 自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がある。特に、都市部において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する。
- ・ あわせて、都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める。

## **5 特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進**

- ・ 特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進するとともに、交通指導取締りを強化する。
- ・ ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要し、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なことなどについて、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底する。また、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化するとともに、ペダル付き電動バイクを駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）と称して販売する違法販売事業者対策を推進する。
- ・ このほか、電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めるとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進する。
- ・ さらに、遠隔操作型小型車の届出制度が道路交通法に新設され、自動配送ロボットによる荷物・飲食物等の配送が各地で行われており、関係機関や事業者と連携して安全対策を推進する。

## **6 生活道路における歩行者等の安全確保**

- ・ 生活道路においては、交通事故減少のため、こども、高齢者、障害者を含む全ての歩行者、自転車等が安全で安心して通行できる環境を確保し、生活道路における歩行者等の安全確保のための取組を進め、「生活道路は人が優先」という意識を県民に浸透することを目指す。
- ・ 生活道路の安全対策については、歩行者や自転車等の安全を確保するため、歩道の整備やハンプの設置、無電柱化、歩車分離式信号の整備、必要な箇所に対する交通規制の実施、交通情報の提供、事故データの客観的な分析による事故原因の検証といったハード・ソフト両面の対策を組み合わせる。
- ・ 特に面的対策が必要な地区については、区域内の速度や通過交通の抑制を図るため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン 30」や、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制に加え、ハンプ<sup>※3</sup>やスムーズ横断歩道<sup>※4</sup>といった物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を推進する。
- ・ また、引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。
- ・ 生活道路における法定速度が 30 キロメートル毎時に令和 8 年 9 月から引き下

げられることから、関係機関が連携して施行準備を行うとともに、広報啓発等を実施するなど、制度の円滑な施行を図る。

- ・ 生活道路における違法駐車については、歩行者や車両の安全な通行の妨げとなるなど、地域住民の生活環境に大きな影響を及ぼすため、違法駐車取締り等を推進する。
- ・ これら生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階から一貫して住民の意見を反映していくことが重要であり、地域住民を交えた取組を進めるなど検討していく必要がある。

## **7 外国人の交通安全対策の推進**

- ・ 在留外国人、訪日外国人旅行者等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加している。また、外国人運転者による交通事故件数も増加しているほか、外国人による無免許運転、飲酒運転、ひき逃げといった悪質な交通違反が伴う交通事故も発生している。さらに、トラック、バス、タクシーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者も更に増加していくことが見込まれる。
- ・ 外国人が自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させるための取組を強化する必要がある。
- ・ 取組を強化するに当たっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化（外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進）等、県、市町、関係機関・団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー会社、シェアリング事業者といった関係者それぞれが連携した横断的なアプローチが必要である。
- ・ 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。
- ・ 外国人にとって分かりやすい英語を併記した規制標識の整備や案内標識の英語表記改善、路面標示を活用した注意喚起等を推進する。
- ・ 外国の運転免許から日本の運転免許に切り替える、いわゆる「外免切替」制度についても、厳格な運用を図る。

## **8 先進技術の活用推進**

- ・ 衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進技術の活用は、交通事故抑止に貢献している。今後も、安全運転サポート車（サポカー）の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる交通事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援等、先進技術の活用により、交通事故の更な

る減少が期待される。

- 様々な社会課題の解決が期待される自動運転については、その導入を促進するため、AIを含む技術開発の進展等を踏まえた、自動運転に係る安全基準の見直しや、交通ルールの検討、自動運転サービスの導入支援を行うなど、安全な自動運転車の開発・実用化・普及のための環境整備を引き続き推進する。
- 運転支援機能や自動運転は、それぞれについて、機能に限界があることから、性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進する。
- 車両の機能に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く駆けつけるシステム等、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進していく。加えて、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先進技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

## **9 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進**

- 第11次交通安全基本計画期間中を通じて、ETC2.0<sup>※5</sup>から抽出されるビッグデータ等に含まれる詳細な情報やGIS（地理情報システム）ツールの活用により、交通事故の発生地域、場所、形態等を分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められた。道路システムのDXを通じて道路関係のデータの利活用を推進するとともに、引き続き、ビッグデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していく。
- 例えば、道路交通事故について、分析システムの活用やETC2.0から抽出されるビッグデータ等のミクロ分析を行い、様々なリスク行動を分析し、対策にいかすための方策を具体化する必要がある。

## **10 地域が一体となった交通安全対策の推進**

- 交通事故防止のために、県、市町、関係機関・団体、地域の民間団体等の緊密な連携を強化するとともに、少子高齢化に伴う担い手や後継者不足に対応し、交通安全の取組を着実に次世代につないでいけるよう幅広い年代の参画を促す取組と効果的な交通安全教育を推進する。
- 各地域においては、少子高齢化の一層の進行等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全・安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、それぞれの地域における行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。
- このため、地域の実情を知悉した者の知見の活用やビッグデータ等の収集・分析を行い、地域の取組にいかすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。
- 県や市町は、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支え

る人材の高齢化が進んでいる。そこで、若者を含む地域住民が交通安全対策について、自らの問題として関心を高め、当該地域における安全・安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

## II 講じようとする施策

### 1 道路交通環境の整備

- ・ 道路交通環境の整備については、これまでも関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところである。
- ・ しかし、今後も、歩行者や自転車が多くの通行する生活道路における安全対策を推進する必要がある。よって、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととする。
- ・ また、少子高齢化が一層進行する中で、子どもを交通事故から守り、高齢者や障害者が安全に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ものとする。
- ・ そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM<sup>※6</sup>）施策を総合的に推進する。
- ・ また、ICT 等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS<sup>※7</sup>）の普及等を推進する。

#### (1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

- ・ これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者や自転車の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。
- ・ このため、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積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。
- ・ 特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道や自転車通行空間等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな交通事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

#### ア 生活道路における交通安全対策の推進

- ・ 通行禁止等の交通規制、路側帯の設置・拡幅等を実施するほか、面的対策が必要な地区については、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン 30」や最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さく<sup>※8</sup>といった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を推進し、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進す



る。また、自動車と歩行者の交通事故を抑止するため、令和8年9月から生活道路の法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられることとなったが、これに関する広報啓発を実施するなど、制度の円滑な施行を図る。

- ・ 警察においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン<sup>※9</sup>・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。
- ・ また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響信号機、高度化PICS<sup>※10</sup>を含めた歩行者等支援情報通信システム、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。
- ・ 道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、最高速度30キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備を実施する。また、先進的なデータ分析や新技術の活用事例を収集し、得られた知見等を「ゾーン30プラス」の取組に反映することにより、生活道路における面的な交通安全対策を強化する。
- ・ 交通事故データやETC2.0プローブデータ等のデータを活用することにより、効果的な交通安全対策を実施する。また、県、市町での交通安全対策におけるデータ活用を促進するため、データ活用のマニュアル整備や好事例の周知等を実施する。
- ・ また、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。
- ・ さらに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、県、市町、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

## イ 通学路等における交通安全の確保

- ・ 通学路や未就学児を中心にこども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」等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支援するとともに、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者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する。

- ・ 高等学校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード<sup>※11</sup>等の設置、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。
- ・ また、中学生・高校生の自転車での通学中の交通事故を減らすため、センサーによる注意喚起看板の設置等、学校等とも連携した交通安全対策を面的に推進するとともに、除雪や融雪設備の整備の際に、通学路に配慮して実施し、積雪地域の交通安全対策を推進する。

#### ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

- (ア) 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等を積極的に整備する。
  - ・ このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響信号機、高度化 PICS や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン<sup>※12</sup>、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者等用の駐車スペースを有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器の LED 化、道路標識の高輝度化等を推進する。
  - ・ さらに、高齢者の横断歩行中の交通事故を減らすため、センサー付きスポットライトや二段階横断施設の設置等の交通安全対策を推進するなど、高齢者が安心して健康に暮らせる道路交通環境の整備を推進する。
  - ・ 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、交通広場等の整備を推進し、歩きたくするような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。
  - ・ 特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。
  - ・ さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。
- (イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や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も、放置自転車等の撤去を行う市町と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

## **(2) 幹線道路における交通安全対策の推進**

- ・ 幹線道路における交通安全については、交通事故発生件数の多い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策等、きめ細かく効率的な交通事故対策を推進する。
- ・ また高規格道路（主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路。）から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。
- ・ さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格道路の利用促進を図る。

### **ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進**

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

- (ア) 国道における交通死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、特に交通事故発生が多い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、交通事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。
- (イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した交通事故類型や支配的な交通事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、交通事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。
- (ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

### **イ 事故危険箇所対策の推進**

- ・ 交通事故発生が多い区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、警察と道路管理者が連携して集中的な交通事故抑止対策を実施する。
- ・ 事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良、視距<sup>\*13</sup>の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標<sup>\*14</sup>等の設置等の対策を推進する。

### **ウ 幹線道路における交通規制**

- ・ 一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の交通規制について見直しを行い、その適正化を図る。

- ・ 高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう速度規制の引上げを含め、見直しを推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合における臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

## エ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、警察、道路管理者が連携して交通事故対策を講じ、同様の交通事故の再発防止を図る。

## オ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 高規格道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車及び自動車の適切な分離を図る。
- (イ) 死傷事故率が低く安全性の高い高規格道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。
- (ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。
- (エ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、警察により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。
- (オ) 県民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策<sup>\*15</sup>を推進し、鉄道駅等の交通結節点へのアクセス道路の整備等を実施する。

## カ 高速自動車国道等における交通事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

- (ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、長大橋梁、トンネルにおけるセンターブロックの設置等の安全対策にも取り組む。

- ・ 逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による重大事故防止のため、標識や路面標示等によるこれまでの対策に加え、逆走車に対して強く衝撃を与えるような段差や突起物を路面上に設ける物理的対策等を実施する。
  - ・ 渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行う。
  - ・ また、交通事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備等も併せて実施するとともに、高速自動車国道等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。
- (イ) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、交通事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。
- (ロ) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS<sup>\*16</sup>）及び ETC2.0 等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消等を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

## キ 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

- (ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、歩行者、自転車及び自動車を適切に分離するための自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。
- (イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進する。また、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進する。
- (ロ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。
- (エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進する。
- (オ) 交通混雑が著しい都市部、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を図る。

- (カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通の適切な分離を図る。

## ク 交通安全施設等の高度化

- (ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進する。
- (イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにする。

## (3) 交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、警察及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

### ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

- ・ 将来にわたって必要な交通安全施設等を整備し、適切な維持管理・更新等を推進するため、警察において、実態に適合した交通規制を実施するための不断の見直しや、コスト合理化のための交通安全施設等のストック管理及び必要性の低い信号機や標識の削減等の見直しと合理化を推進する。
- ・ また、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう点検を行い、計画的な更新を行うとともに、高齢運転者や外国人にも見やすく分かりやすい規制標識・道路標示・信号灯器等の整備を推進する。

### イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

- ・ 生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン 30」・「ゾーン 30 プラス」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進する。
- ・ また、少子高齢社会の進行を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。
- ・ そのほか、経過時間表示付き歩行者用灯器の整備による無理な横断防止対策や歩車分離式信号の整備、自転車通行空間の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

### ウ 幹線道路対策の推進

事故危険箇所等の特に交通事故発生の多い区間において、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

### エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進するほか、バイパスの整備等により、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進する。

#### **オ ITS の推進による安全で快適な道路交通環境の実現**

- ・ 交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制システムの充実・改良を図る。
- ・ 具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化等の信号制御の改良を図るほか新交通管理システム（UTMS<sup>\*17</sup>）を推進する。
- ・ また、情報収集・提供環境の充実、自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

#### **カ 道路交通環境整備への住民参加の促進**

- ・ 地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進する。
- ・ また、「標識 BOX<sup>\*18</sup>」、「信号機 BOX<sup>\*19</sup>」等を活用して、道路利用者等が日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映する。

#### **キ 連絡会議等の活用**

警察と道路管理者が設置している「都道府県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行うとともに会議への市町の参加促進を通じて、データを活用した交通安全対策の取組を支援し、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

### **(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実**

- ・ 高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向け、地方公共団体が中心となって住民や交通事業者等の幅広い関係者と共同で地域公共交通計画を策定した上で、利用促進を含めた公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進する。加えて、医療、介護及び福祉等の幅広い地域の関係者の連携と協働を推進し、地域交通のり・デザインを全面展開することで、高齢者等の移動手段の確保・充実を図る。
- ・ 高齢者等の交通事故防止や移動手段の確保等に資する、自動運転の実現を支援するため、中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス等の取組で得られた知見や車両側の開発状況・ニーズを踏まえ、自動運転車の走行の安全性、円滑性の向上等に資するインフラ連携（合流支援・先読み情報等の路車協調システムの基準の策定、走行空間整備に関するガイドラインの策定等）を推進する。
- ・ 地域交通の持続可能性、生産性、利便性の向上に向け、デジタル技術の活用等による交通サービスの高度化や EBPM 等データ活用、サービス・業務改革等のべ

スト・プラクティス創出と標準化及び横展開を進める地域交通 DX を推進する。

#### **(5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化**

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、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、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン※<sup>2120</sup>化を積極的に推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

#### **(6) 無電柱化の推進**

- ・ 安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の推進に関する法律（平成 28 年法律第 112 号）に基づき、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限等を盛り込んだ、新たな無電柱化推進計画を策定し、関係事業者と連携して無電柱化を推進する。
- ・ 地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取組を推進する。

#### **(7) 効果的な交通規制の推進**

- ・ 地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを行うとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。
- ・ 一般道路の速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げを含む見直し、点検、規制理由の周知措置等を計画的に推進する。
- ・ 駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。
- ・ 信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。
- ・ さらに、警察が行う交通規制情報の質の向上やデータベース化を推進し、効果的な交通規制を推進する環境の整備を行う。

#### **(8) 自転車利用環境の総合的整備**

##### **ア 安全で快適な自転車利用環境の整備**

- ・ 自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）及び栃木県自転車活用推進計画（令和 2（2020）年 3 月策定）に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進する。
- ・ また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間



や自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。あわせて、自転車専用通行帯を塞ぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両の取締りを積極的に実施する。

- ・ 中学生・高校生の自転車での通学中の交通事故を減らすため、学校等とも連携した交通安全対策を推進する。

#### **イ 自転車等の駐車対策の推進**

- ・ 自転車等の駐車対策については、自転車等駐車対策協議会の設置、総合計画の策定を促進するとともに、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。
- ・ 鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、市町、道路管理者、警察、鉄道事業者等が連携し、地域の状況に応じ、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。
- ・ 特に、バリアフリー法に基づき、市町が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

### **(9) ITS の活用**

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである ITS を引き続き推進する。

#### **ア 道路交通情報通信システムの整備**

- ・ 安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する VICS の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。
- ・ また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0 等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信する。

#### **イ 新交通管理システムの推進**

情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、新交通管理システム（UTMS）の開発・整備を行うことにより ITS を推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指す。

#### **ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進**

運転者に信号交差点への到着時における信号灯色等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促す信号情報活用運転支援システム（TSPS<sup>\*21</sup>）を初めとする UTMS の整備を推進する。

## エ ETC2.0 等デジタルデータの活用推進

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援する。また、収集した速度データや利用経路・時間データなどのビッグデータを活用し、渋滞と交通事故を減らす賢い料金等、道路を賢く使う取組を推進する。

## オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業において ITS 技術を活用し、公共交通機関の利用を促す公共車両優先システム（PTPS<sup>※22</sup>）の整備を推進する。

## (10) 交通需要マネジメントの推進

- ・ 道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、TDM の定着・推進を図る。具体的には、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライドの推進、情報提供の充実、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進する。
- ・ 交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）及び同法に基づき定められる交通政策基本計画に即して、県、市町、警察、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

## ア 公共交通機関利用の促進

- ・ 道路交通渋滞の緩和を含む地域交通の課題解消に向け、地方公共団体が中心となって、住民や交通事業者等の幅広い関係者と共同で地域公共交通計画を策定した上で、利用促進を含めた公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進する。加えて、教育、観光及び福祉等の幅広い地域の関係者の連携と協働を推進し、地域交通のり・デザインを全面展開することで、公共交通機関の利用促進につなげる。
- ・ 具体的には、道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停や PTPS の整備、パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等のバスの利用促進を図るための施策を推進する。
- ・ また、路面電車等の公共交通機関の整備を支援するなど、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、公共交通機関の利用を促進し、自家用車等から公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。
- ・ デジタル技術の活用等による交通サービスの高度化や EBPM 等データ活用、サービス・業務改革等のベスト・プラクティス創出と標準化及び横展開を進める地域交通 DX を推進することで、利用者の利便性の向上を図り、公共交通機関の利用を促進する。

- ・ 鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレス※23な公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間、駅前広場、集約型公共交通ターミナル等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

## **(11) 災害に備えた道路交通環境の整備**

### **ア 災害に備えた道路の整備**

- ・ 地震、豪雨、豪雪等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。
- ・ 地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。
- ・ 豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。
- ・ また、地震等の災害発生時に避難場所となるなど、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図る。

### **イ 災害に強い交通安全施設等の整備**

- ・ 地震、豪雨・豪雪等の災害が発生した場合においても、交通状況に応じた対策と関連情報の提供を行い、安全で円滑な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進する。
- ・ また、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進する。
- ・ あわせて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の戦略的な維持管理と計画的な整備を推進する。

### **ウ 災害発生時における交通規制**

- ・ 災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。
- ・ あわせて、信号機が不要で、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

### **エ 災害発生時における情報提供の充実**

- ・ 災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を

推進する。

- ・ また、災害発生時には、警察や道路管理者、民間事業者が保有するプローブ情報<sup>※24</sup>から運行実績情報を生成することにより交通情報を提供する。

## **(12) 総合的な駐車対策の推進**

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、道路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。

### **ア きめ細かな駐車規制の推進**

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

### **イ 違法駐車対策の推進**

- (ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締り活動ガイドライン<sup>※25</sup>によるメリハリを付けた取締りを推進する。また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。
- (イ) 運転者の責任を追及できない放置車両については、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令を行い、繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対しては使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

### **ウ 駐車場等の整備**

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、また、高速道路における大型車ドライバーの労働環境改善等のため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備、配置適正化と有効利用を推進する。

- (ア) 駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を推進する。
- (イ) 地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備を促進するとともに、民間駐車場の整備を促進する。  
また、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の整備を推進する。
- (ウ) 既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場案内システムの高度化を推進する。また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、都市部での交通の混雑を回避するため、市街地の周縁部（フリンジ）等に駐車場を配置して、パークアンドライドを普及するなどの環境整備を推進するほか、まちづくり計画等を踏まえた駐車場の配置適正化を促進する。
- (エ) 高速道路の休憩施設における駐車スペース不足に対応するため、レイアウト

変更等の対策に加え、立体構造化の導入や複数縦列式駐車場の整備等の対策も組み合わせて順次実施する。

## **エ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚**

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、県民への広報啓発活動を行うとともに、関係機関・団体、地域交通安全活動推進委員と連携して、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

## **オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進**

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、地方公共団体や道路管理者に対する路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の推進、違法駐車の取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

# **(13) 道路交通情報の充実**

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化・多様化する道路交通情報に対する県民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ICT 等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要がある。

## **ア 情報収集・提供体制の充実**

- ・ 多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実等の交通管制システムの充実・高度化を図る。
- ・ 自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、信号情報提供等の路車協調技術を適切に活用できる環境整備を推進する。

## **イ ITS を活用した道路交通情報の高度化**

ITS の一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する VICS や ETC2.0 の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC2.0 対応カーナビ及び ETC2.0 車載器を活用し、ETC のほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行う ETC2.0 サービスを推進することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散により交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

## **ウ 分かりやすい道路交通環境の確保**

- ・ 時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。
- ・ また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語を併記した規制標識の整備等により、国際化の進展への対応に努める。

- ・ 外国人の交通安全対策を推進するため、外国人運転者の交通事故多発箇所等において、看板や路面標示等による注意喚起等の取組を強化する。

#### **(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備**

##### **ア 道路の使用及び占用の適正化等**

###### **(7) 道路の使用及び占用の適正化**

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

###### **(イ) 不法占用物件の排除等**

- ・ 道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。
- ・ さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。
- ・ なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システム<sup>\*26</sup>の更なる充実及び活用の拡大を図る。

###### **(ウ) 道路の掘り返しの規制等**

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

##### **イ 休憩施設等の整備の推進**

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を推進する。

##### **ウ こどもの遊び場等の確保**

- ・ こどもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、都市公園等の整備を推進する。
- ・ さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、こどもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域において、市町による、主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園の設置に対して支援を行う。
- ・ また、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

##### **エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限**

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

#### オ 地域に応じた安全の確保

- ・ 積雪寒冷特別地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業、チェーン規制の実施、凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進する。
- ・ 大雪が予想される場合には道路利用者に対し、通行止め、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控えの呼び掛け等、道路情報版への表示やラジオ、SNS 等様々な手段を活用して幅広く情報提供するとともに、滞留が発生した場合には、滞留者に対して、直接、定期的に、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止めの解除見通し、積雪による排気ガスからの被害を防止するための措置等を情報提供する。
- ・ さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

## 2 交通安全意識の高揚

- ・ 我々は、良き社会人として、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献することが求められており、交通安全教育は良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。
- ・ 交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を通じて県民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。
- ・ また、人優先の交通安全意識の下、こども、高齢者、障害者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。
- ・ このため、基本となる交通ルールや交通マナーが身に付けられるよう交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、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推進する。
- ・ 特に、高齢化が進行する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代が高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。
- ・ また、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組む。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員として、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーについての教育を充実させる。特に中高生に対して、自転車事故が最も多くなる年代となることを踏まえた基本的な交通ルールを周知徹底するとともに、ヘルメット着用促進等の交通安全教育を強化する。

- ・ 学校においては、ICT を活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習（探究）の時間、特別活動等、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努める。
- ・ また、学校保健安全法（昭和 33 年法律第 56 号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。
- ・ 障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。
- ・ 急速な技術の進展、自動運転社会の進展、新たなモビリティ等の道路交通の変化等に応じて、新たに設けられたルールを的確に理解し、着実に守ることが重要となっており、生涯を通じた交通安全教育を行う。
- ・ 交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図りホームページに掲載するなどにより、地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、県民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。
- ・ 特に若年層に対しては、効果的な情報提供により交通安全意識の高揚を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境を整備する。
- ・ 交通安全教育・普及啓発活動については、国、県、市町、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性をいかし、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動を推進する。
- ・ 特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる指導者の指導力向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。
- ・ また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、こども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流を促進する。
- ・ さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識を深める。
- ・ あわせて、在留外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、世界一安全な交通社会を目指す我が国の交通ルールを的確に



伝えてその遵守の徹底を図る。

## **(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進**

### **ア 幼児に対する交通安全教育の推進**

- ・ 幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。
- ・ 幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。
- ・ これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。
- ・ 児童館及び児童遊園においては、遊びによる育成の一環として、交通安全に関する指導を推進する。
- ・ 関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行う。
- ・ 幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対しても交通安全意識の高揚を図る。

### **イ 小学生に対する交通安全教育の推進**

- ・ 小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び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、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、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ことを目標とする。
- ・ 小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。
- ・ このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進する。
- ・ 関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者に対しても交通安全意識の高揚を図る。

## ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

- ・ 中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。
- ・ 中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。
- ・ このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進する。
- ・ 関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する交通安全教育の推進を図る。

## エ 高校生に対する交通安全教育の推進

- ・ 高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、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健全な社会人を育成することを目標とする。
- ・ 高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探究の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、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。
- ・ 特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の高揚及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。
- ・ このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進する。
- ・ 関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する交通安全教育の推進を図る。そのほか、小中学生等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

- ・ 令和 8 (2026) 年 4 月から、高校卒業時の運転免許取得者が急増することに対応するとともに、高校卒業後に社会人として自動車の運転を可能とするため、17 歳 6 か月での普通免許等の仮免許取得が可能となった。こうした制度改正について、周知を図るとともに、運転免許の取得自体は引き続き 18 歳であることから、仮運転免許期間中の違法な運転や交通事故を防止するため、警察と学校、自動車教習所、関係機関が連携し、交通安全教育を行う。

## オ 成人に対する交通安全教育の推進

- ・ 成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び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、大学生等に対する自転車の安全な利用をはじめとする交通安全教育の充実に努める。その際、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人についても SNS 等を利用するなど、積極的に交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。
- ・ 運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。
- ・ 免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。
- ・ 自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。また、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法を身に付けた運転者教育指導者の育成を図る。
- ・ また、公民館等の社会教育施設における社会人を対象とした学級・講座等において自転車、特定小型原動機付自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、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する。
- ・ 大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車、特定小型原動機付自転車や二輪車・自動車の交通事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

## カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

- ・ 高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交

通行動を実践することができるよう必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

- ・ 高齢者に対する交通安全教育を推進するため、県及び市町は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、新たな教材・教具等の導入等、指導体制の充実に努めるとともに、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。特に、歩行者横断中の交通死亡事故における法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。
- ・ 関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催する。また、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。
- ・ 特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、高齢者交通安全等アドバイザー等の家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで確保されるように努める。
- ・ この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、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、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。
- ・ また、こうした取組について、アンケートや意見交換を通じた交通安全教育等の効果検証を行い、地域ぐるみで高齢歩行者を交通事故から守る取組を推進する。
- ・ 高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。
- ・ 電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、電動車椅子が道路交通法上「歩行者」とみなされることを他の交通主体にも広く理解されるよう広報啓発に努める。
- ・ 地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、高齢者交通安全等アドバイザー及び地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。
- ・ また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を設けるよう努める。
- ・ さらに、高齢化の一層の進行に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、県民ぐるみで高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって、先進技術も活用しつ

つ高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

#### キ 障害者に対する交通安全教育の推進

- ・ 障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障害の状態等に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。
- ・ さらに、障害者を支援する介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

#### ク 外国人に対する交通安全教育等の推進

- ・ 在留外国人に対する外国人コミュニティや日本語学校等における交通安全教育、外国人を雇用する事業者等による外国人運転者の交通安全教育、観光客等の訪日外国人に対する多言語によるガイドブックやウェブサイト等を活用した日本の交通ルールの周知活動等を推進する。
- ・ 特に、特定技能制度等により国内で働く外国人運転者に対しては、雇用者や関係機関等による交通安全対策を充実させる。
- ・ 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。
- ・ 訪日外国人を始めとする外国人の交通ルールの遵守を図るため、レンタカー業界、シェアサイクル事業者、特定小型原動機付自転車のシェアリング事業者等と連携した多言語対応の広報啓発を推進する。

### (2) 効果的な交通安全教育の推進

- ・ 交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、従来の方法にとらわれず、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。
- ・ 交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供を行うなど相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。
- ・ また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR<sup>※27</sup>等の機器の活用等、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。
- ・ さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、情報通信技術の進展を踏まえ、新たな手法等も活用し、効果的な交通安全教育に努める。

### (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

#### ア 交通安全県民総ぐるみ運動の推進

- ・ 県民一人ひとりに広く交通安全意識の高揚を図り、交通ルールへの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、県民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための県民運動として、国及び県の運動主催機関・団体を始め、交通安全対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全県民総ぐるみ運動を組織的・継続的に展開する。
- ・ 運動の重点としては、時節や交通情勢を反映した事項を設定する。また、本県の実情に即した効果的な運動を実施するため、必要に応じて独自の重点を定める。
- ・ 運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、市民参加型の運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。
- ・ また、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。
- ・ 交通安全に対する県民の意識の向上を図り、県民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止するため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の交通安全県民総ぐるみ運動期間中に設定し、街頭キャンペーンや各種広報媒体を活用した広報活動、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開する。
- ・ 事後においては、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

## イ 歩行者の安全確保

### (ア) 横断歩行者

- ・ 信号機のない横断歩道での交通死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いことから、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。
- ・ 歩行者に対しては、交通事故の原因として歩行者の法令違反（65歳以上は車両直前の横断、65歳未満は信号無視が最多）の割合が高いことも踏まえ、横断歩道が近くにあるときは横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの遵守及び信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、運転者に対して横断する意思を明確に伝える必要があることや、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけるといった歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育を徹底する。また、歩行者の危険な違反を認知した場合、警察官による積極的な指導と是正を行い、遵法意識の向上を図る。
- ・ 高齢の歩行者は、加齢に伴う歩行速度の低下により横断に時間を要するこ

とにより交通事故の危険性が高まることを踏まえ、横断時の交通事故防止のための交通安全教育を推進するとともに、運転者に対して、このような高齢者の行動特性について注意喚起する。

#### (イ) 反射材用品等の普及促進

- ・ 夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示等を実施し、その効果を理解させるよう努める。
- ・ 反射材用品等の普及に当たっては、明るい目立つ衣類等の着用に加え、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適正な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

### ウ 自転車の安全利用の推進

#### (ア) 自転車の安全対策の強化

- ・ 自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解するための交通安全教育等を強化する。
- ・ 令和6年11月に施行された、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進するほか、交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解等を徹底する取組を推進する。また、令和8年4月から交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が施行されたことを踏まえ、次のとおり自転車の安全対策を強化する。
  - 全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務化を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和4年法律第32号）の施行を踏まえ改めて示された「自転車安全利用五則」（令和4年11月1日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用するなどにより、自転車乗車時の頭部保護の重要性や、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の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。
  - 自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、自転車利用者に歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進するとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして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。
  - 自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等について周知するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとと

もに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

- 県立・私立高校と連携した自転車通学時のヘルメット着用義務化等による着用率の向上を図るとともに、県や市町によるヘルメットの着用の支援を推進する。
- 高齢者に対して、加齢に伴う身体機能低下の自覚とそれに応じた安全運転を促すとともに、自転車が運転免許証の返納後の交通手段となり得ることを視野に入れた教育を推進する。
- 自転車を利用した配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発等を推進する。
- 薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。
- 駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）及び普通自転車の安全基準適合品の利用を促進する。
- 自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成する。
- 交通反則通告制度についての広報啓発を推進する。

#### (イ) 自転車の交通安全教育の推進

- ・ 自転車の交通安全教育は、効果的な取組を行っている民間事業者、関係団体等の知見を取り入れながら、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、自転車の安全・安心な運転に必要な事項を習得することができるように、教育内容をまとめて策定された「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、民間事業者や団体、自治体、家庭、学校等の様々な教育主体が、それぞれが持つ教育機会に応じた交通安全教育を推進する。
- ・ 警察は、自転車の交通安全教育について優れた取組を行っている民間事業者等をウェブサイト上に公開することで、自転車の交通安全教育の実施主体（供給側）と、交通安全教育を受けようとする者（需要側）とのマッチングを促進し、民間事業者等による自転車の交通安全教育の充実化を図る。

### エ 自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

#### (ア) 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転（あおり運転）を防止するため、その罰則の重さを認識するとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく 110 番通報するなどの対応、ドライブレコーダーが被害を受けたことの認定に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等について、インターネット、SNS、広報紙等の各種媒体、交通情報板、各種交通安全イベントや交通安全教室等の場を効果的に活用するなど、広報啓発活



動を推進する。

(イ) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

- ・ 飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、関係機関・団体、事業所等が一体となった飲酒運転の根絶の機運醸成を促す取組の展開を推進する。
- ・ 交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発等、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という県民の規範意識の更なる向上を図る。特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における交通死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を、関係機関が連携して推進する。
- ・ 飲酒運転をした者について、アルコール依存症が疑われる場合に、専門医療機関につなげる取組を継続的に推進する。
- ・ 各自治体で取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策については、他の地域における施策実施に当たっての参考となるよう、積極的な情報共有を図っていく。

(ウ) 「ながらスマホ」対策の強化

- ・ 自動車運転中の携帯電話使用等による交通死亡・重傷事故が未だ発生している状況に鑑み、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する、「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止されていること、及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進するほか、関係事業者等や、安全運転管理者による教育の徹底を推進する。
- ・ シミュレーターを用いた「ながらスマホ」の危険性を実感できる交通安全教育や関係企業と連携した具体的な危険性の周知を含めた取組を推進する。
- ・ 据置き型のスマートフォンを注視することの危険性に関する事故実態等の調査・分析、及びその結果を踏まえた周知を図る。

(エ) 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

- ・ シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図るための広報啓発を推進する。
- ・ 後部座席のシートベルトについて、着用率の向上を図るため、非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなることの周知や、県や市町、警察、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトの着用効果を体験できる装置を用いた参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて全席におけるシートベルト着用徹底の啓発活動等を展開する。
- ・ 妊婦やその配偶者に対して、シートベルトの正しい着用が交通事故の被害から母体や胎児を守ることにについて、広報啓発を推進する。

- (オ) 児童を含むチャイルドシートの正しい使用の徹底
- ・ チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図るとともに、市町や民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。
  - ・ 6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいこと等について、広報啓発を強化し、適切なチャイルドシートの使用の定着化を図る。
  - ・ チャイルドシートの使用効果と正しい使用方法について、不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることに注意を喚起し、着用推進シンボルマーク<sup>※28</sup>等を活用しつつ、幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。
- (カ) 高速自動車国道における法定速度の引き上げと逆走防止
- ・ 令和6年4月に、高速自動車国道における大型貨物車両等の法定速度が80キロメートル毎時から90キロメートル毎時に引き上げられたことについて、大型貨物自動車等のドライバーに限らず、幅広くドライバーに対して、車種別の最高速度や通行帯等に係る交通ルール等の周知徹底を図る。
  - ・ 高速自動車国道等における逆走事故・事案の防止のため、関係機関において広報啓発を進める。
- (キ) 二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進
- ・ 二輪車乗車中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、顎紐をしっかり締めるなどヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部と胸部等保護の重要性について理解増進に努める。
- (ク) トラクターの交通事故防止対策の推進
- ・ 乗用型トラクターの交通事故を防止するため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を図る。
- (ケ) 先進技術に関する正しい理解の促進
- ・ 縦・横方向の運行補助機能（DCAS<sup>※29</sup>）や自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時・適切に届けることや、交通安全教育

を推進することにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

## オ 新しい小型モビリティの安全対策

### (ア) 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

- ・ 特定小型原動機付自転車について、時速6キロメートル毎時の速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車が一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていること、車道における左側通行の徹底、車両用信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であることについて、関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、若い世代を中心に様々な機会を利用し、安全教育を強化する。
- ・ 関係事業者が取り組むべき交通安全対策について定めた「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン」に基づく安全対策を推進するとともに、交通事故、交通違反の状況等を踏まえ、各種交通事故防止対策を推進する。
- ・ シェアリング事業者に対して、車体に搭載したGPS機能等による歩道走行・逆走等の危険走行の検知等、新たな技術を活用した追加的な対策を講じるよう働き掛けを行うなど、交通事故・交通違反の状況等を踏まえた実効的な対策について検討を進める。

### (イ) ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

- ・ ペダル付き電動バイクについては、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を図る。
- ・ ペダル付き電動バイクの安全な利用を確保するため、販売事業者が販売時に販売するペダル付き電動バイク等の電動モビリティの車両区分を明示することや飲食物等の配送業務を委託する事業者において、配達員がペダル付き電動バイク等の電動モビリティを配送業務に使用しようとする場合に正確な車両区分を登録させること等、「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」に基づき、関係事業者が取り組むべき交通安全対策の推進を図る。

## カ その他

### (ア) 効果的な広報の実施

- ・ 交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット、SNS、街頭ビジョン等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえ

た広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の上がる広報を次の方針により行う。

○ 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、市町、自治会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

○ 通学で自転車を利用する機会の多い中高生や特定小型原動機付自転車を利用する若い世代を中心に、SNS を活用するなどし、自転車や特定小型原動機付自転車の交通ルールについて、分かりやすく、かつ、効果のある広報啓発活動を推進する。

○ 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、県及び市町は、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全県民的気運の盛り上がりを図る。

(イ) その他の普及啓発活動の推進

- ・ 高齢者の交通事故防止に関する県民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。
- ・ 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。
- ・ 季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を意識づける。
- ・ 県民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点等に関する情報の提供・発信に努める。
- ・ 交通安全に取り組む学識経験者、有識者等による、研究発表や成果発表、討議等を通じて、交通事故防止について考える機会を設けて、県民の交通安全に関する意識を高める。

**(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進**

- ・ 交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的かつ継続的な活動を促進する。
- ・ また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、交通安全県民総ぐるみ運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

- ・ そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する県民挙げての活動の展開を図る。
- ・ 地域の状況に応じた交通安全教育を行う指導者や団体等を育成し、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・啓発活動の促進を図る。また、交通ボランティア等の高齢化が進行する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。
- ・ これら交通安全活動の重要な担い手である民間団体について、その継続的な活動を確保するために、支援を推進する。

#### **(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進**

- ・ 交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民にとどまらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促していく。
- ・ このため、交通安全意識の高揚に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進するとともに、地域に根ざす住民、自治会、外国人コミュニティ、防犯協会等との連携を図る。
- ・ このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検、県や市町の交通安全計画等の積極的活用・広報等のほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

### **3 安全運転の確保**

- ・ 安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。特に、高齢運転者に対しては、運転免許証の更新時における高齢者講習、認知機能検査及び運転技能検査を適切に実施するとともに、受講者等の交通事故を分析し、その結果を踏まえて実施課題の見直しを行うなど、高齢運転者の交通事故を防止するための新たな対策を講じていく。運転免許業務については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。
- ・ また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る。
- ・ さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に努めるとともに、交通労働災害の防止等を行うための取組を進める。
- ・ 加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT 等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の

充実を図る。

## **(1) 運転者教育等の充実**

- ・ 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ため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、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。
- ・ そのほか、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。

### **ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実**

#### **(7) 自動車教習所における教習の充実**

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高める。

また、教習水準に関する情報の県民への提供に努める。

#### **(4) 取得時講習の充実**

普通免許等を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

### **イ 運転者に対する再教育等の充実**

- ・ 各講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。
- ・ 特に、飲酒運転を根絶する観点から、飲酒取消講習における、アルコール依存症が疑われる者を専門医療機関につなげる取組や停止処分者講習における飲酒学級の充実に努める。
- ・ 自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど機能の充実に努める。

### **ウ 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育**

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図る。

### **エ 二輪車安全運転対策の推進**

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

### **オ 高齢運転者対策の充実**

#### **(7) 高齢者に対する教育の充実**

高齢者に対する交通安全教育の拡充等に努める。特に、高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、高速道路における逆走防止や運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について教育を行うなど、効果的かつ効率的な教育に努める。

**(イ) 臨時適性検査等の確実な実施**

- ・ 認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行う。
- ・ また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携して、同検査等を実施する認知症に関する専門医の確保を図るなど、体制の強化に努める。

**(ロ) 運転技能検査の適切な実施**

- ・ 令和4年5月から施行された道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）に基づく75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査について、一時停止等を実施する課題を通して運転技能を適切に評価するとともに、その結果を踏まえた交通事故防止に資する安全指導を実施する。

**(ハ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用**

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢運転者標識（高齢者マーク）を表示した車両に対する保護意識の高揚に努める。

**(ニ) 高齢者等支援施策の推進**

- ・ 高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向け、地方公共団体が中心となって、住民や交通事業者等の幅広い関係者と共同で地域公共交通計画を策定した上で、利用促進を含めた公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進する。加えて、医療、介護及び福祉等の幅広い地域の関係者の連携と協働を推進し、地域交通のり・デザインを全面展開することで、高齢者等の移動手段の確保・充実を図る。
- ・ 関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図るなど、自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図る。

**カ 外国人運転者対策の強化**

- ・ 外国人の運転免許保有者が増加する中、既に実施されている免許取得時の多言語化に加え、免許更新時における多言語の教材の活用等により、外国人運転者に対する交通安全教育を充実するとともに、外国人運転者による交通事故や交通違反の取扱い時における出入国在留管理庁との連携を強化する。
- ・ いわゆる「外免切替」制度について、令和7年10月に改正された新たな制度を厳格に運用する。
- ・ レンタカー利用時等における国際運転免許証や外国運転免許証の確認が十分

に行われるようレンタカー事業者に対する情報提供を充実するなど、取組を強化する。

- ・ 今後増加する特定技能等の外国人運転者の増加に対応し、円滑な免許関係手続が実施できるよう受入体制の強化を図る。

#### **キ 自動車安全運転センターの業務の充実**

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者や職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図る。

#### **ク 自動車運転代行業の指導育成等**

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

#### **ケ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実**

自動車運送事業等に従事する高齢運転者等に対して適性診断を受診させるよう、事業者は義務付けられていることから、同制度の周知を図り、適性診断の受診を推進する。

#### **コ 危険な運転者の早期排除**

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。また、仮停止制度を適切に運用し、交通死傷事故発生時における運転者に対する免許停止処分を迅速に行う。

### **(2) 運転免許業務の改善**

- ・ 県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の利便性の向上等により更新負担の軽減や、交通事故被害者等の心情に沿った対応を行うとともに、増加する高齢者の免許保有者に対応し、自動車教習所等と連携して、高齢者講習、認知機能検査及び運転技能検査の受講者等の受入体制の拡充を図る。
- ・ さらに、運転免許試験場を障害者等が利用する際の設備・資機材の整備や安全運転相談活動の充実を図る。
- ・ 令和7年3月に運用を開始した運転免許証とマイナンバーカードの一体化について、マイナンバーカードとの一体化手続、住所変更ワンストップサービス、住所地以外での迅速な経由地更新及びオンラインによる更新時講習の円滑な運用に努めるとともに、優良運転者等に対するオンライン講習受講等のメリットに関する周知により、交通違反及び交通事故の防止に関する意識の醸成を図る。

### **(3) 自動運転等の安全の確保と支援**

#### **ア 特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用等**



特定自動運行の許可に係る審査内容や手続等の明確化等の取組、特定自動運行実施者に対する立入検査の実施等により、特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用を図る。また、安全で円滑な公道実証実験のため、ガイドラインや道路使用許可制度の適正な運用と事業者に対する周知を図る。

#### **イ 自動運転サービス支援道の整備**

自動運転サービス支援道における自動運転車優先レーンの設置等の取組を推進する。

#### **ウ 遠隔操作型小型車の安全な運行の支援**

遠隔操作型小型車の届出制度の周知や使用者に対する立入検査の実施等により、道路における危険を防止するとともに届出制度の適正かつ円滑な運用を図る。また、遠隔操作型小型車の安全で円滑な公道実証実験のため、道路使用許可の適正な運用と事業者に対する周知を図る。

### **(4) 安全運転管理の推進**

- ・ 安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）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るとともに、令和5（2023）年12月から実施されることとなった安全運転管理者による運転者に対する運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務が確実に履行され、また、交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。
- ・ そのほか、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、安全運転管理業務が確実に実施されるよう、指導を行う。
- ・ さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。
- ・ 事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

### **(5) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進**

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

#### **ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立**

- ・ 事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。

- ・ また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスの徹底を意識付ける取組を的確に確認する。
- ・ 事業者の安全意識の向上を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」や「自動車総合安全情報」ホームページにより、事業者には事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図る。

#### イ 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

- ・ 平成 28 年に発生した、軽井沢スキーバス事故のような悲惨な交通事故を二度と起こさないため、運送事業者を始めとした関係者による輸送の安全に向けた意識の醸成や啓発を新たに継続的に取り組む。
- ・ 悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないように、運行管理未実施、改善基準告示違反や飲酒運転等悪質な法令違反を根絶するためにも、悪質事業者に対する監査を強力に実施していく。
- ・ 点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、飲酒運転を防止するための具体的な取組やアルコールが身体に及ぼす影響等を分かりやすくまとめたほか、アルコール依存傾向の強い運転者に関する症状の把握や治療の必要性について記載した「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」の周知、常習飲酒者に対するスクリーニング検査の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続ける。
- ・ スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながらスマホ」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行うとともに、それに資する運転中の運転者の状況を確認できる機器の普及を促進する。

#### ウ ICT、先進安全自動車、自動運転等新技術の開発・普及推進

- ・ 事業者による交通事故防止の取組を推進するため、ドライバー異常時対応システム等の先進安全自動車（ASV<sup>※30</sup>）装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。
- ・ 自動車や車載器等の通信システムにより取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、更なる交通事故の削減を目指す。
- ・ さらに、運行管理に利用可能な ICT 技術を活用することにより、働き方改革の実現に加え、運行管理の質の向上による安全性の向上を図るため、普及を促進する。

#### エ 少子超高齢社会における交通事故の防止対策

- ・ 事業用自動車の運転者の高齢化、及び高齢者が被害者となる交通事故の増加を踏まえ、高齢運転者による交通事故防止対策を推進するとともに、運転者不足に伴い外国人人材の活用等今まで運送事業において運転業務を行っていない者による運行の増加が一定数見込まれるところ、これらの者による運転業務においても安全運行が確実に行われるための方策を講じていく。

#### オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

- ・ 輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態ごと運転者の年齢、健康状態等の特徴的な交通事故傾向を踏まえた交通事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルを随時見直し、より効果的な指導方法の確立等、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

#### カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

- ・ 社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における交通事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け、事業者等の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組を促進する。

#### キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

- ・ 運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知徹底を図るとともに、中小の事業者への受診費用の補助制度を通して、スクリーニング検査の普及を促進する。

#### ク 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

- ・ 労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては厳正な処分を行う。また、IT を活用して効果的・効率的な監査・監督を実施する。
- ・ 多様な輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保を図るため、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握し、事業用自動車による交通事故の未然防止を図る。
- ・ 関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。
- ・ 事業者団体等関係団体による指導として、適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

#### ケ 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

- ・ 全国貨物自動車運送適正化事業実施機関<sup>\*31</sup>において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにすると

ともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業※<sup>32</sup>」（通称Gマーク制度）を促進する。

- ・ また、国、県、市町及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。
- ・ 貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくする「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を推進し、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取組の促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努める。

#### コ   トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導の強化

- ・ 貨物自動車運送事業における長時間労働や過積載運行等の一因となっている、荷主等による違反原因行為を排除するため、トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導を強化し、貨物自動車運送事業における交通安全環境の実現を図る。

### (6) 交通労働災害の防止等

#### ア   交通労働災害の防止

- ・ 交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を図ることにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。
- ・ また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止に関する管理者の選任、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び運転者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

#### イ   運転者の労働条件の適正化等

- ・ 自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）の履行を確保するための監督指導を実施する。
- ・ また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施する。

### (7) 道路交通に関連する情報の充実

#### ア   危険物輸送に関する情報提供の充実等

- ・ 危険物輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。
- ・ 危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの充実を図る。

#### イ 気象情報等の充実

- ・ 道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。
- ・ さらに、気象、地震、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有や ICT を活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及や情報の利活用促進に努める。

### 4 車両の安全性の確保

- ・ 近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられる。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、交通事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による交通事故やこどもの安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。
- ・ このような認識の下、従来取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化等により、更なる充実を図る必要がある。
- ・ ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要である。
- ・ さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、適切な保守管理が重要となる。特に自動運転技術については、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求

められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければならない。

## **(1) 自動運転車の安全対策・活用の推進**

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる。一方で自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進する。

### **ア 安全な無人自動運転移動サービスの普及・拡大に向けた取組**

安全な無人自動運転移動サービスの普及・拡大に向けて、自動運転車の安全確保に関する取組の支援を国と連携して推進する。

### **イ 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進**

自動運転機能が作動する走行環境条件への理解など、自動運転車について、ユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえよう取組を推進する。

### **ウ 自動運転車の交通事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進**

自動運転車の交通事故については、事故発生時の自動運転システムや走行環境の状況、運転者の対応状況等様々な要因が考えられるため、客観性及び真正性を確保した形で総合的な事故調査・分析を実施し、速やかな事故原因の究明及び再発防止に努める。

## **(2) 自動車の検査及び点検整備の充実**

### **ア 自動車の検査の充実**

- ・ 近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD<sup>\*33</sup>）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図る。
- ・ また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。
- ・ 指定自動車整備事業制度<sup>\*34</sup>の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査についても、その実施機関である軽自動車検査協会における検査体制の充実強化を図る。

### **イ 自動車点検整備の充実**

#### **(7) 自動車点検整備の推進**

- ・ 自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を促進する。
- ・ また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、

自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

- ・ なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

#### **(イ) 不正改造車の排除**

- ・ 道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。
- ・ また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努める。

#### **(ロ) 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上**

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導する。また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進する。

#### **(ハ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上**

- ・ 自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進する。
- ・ また、整備主任者等を対象とした新技術に対応した研修等の実施により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

#### **(ニ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化**

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

### **(3) リコール制度の充実・強化**

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車製作者による大規模リコールが行われていることから、自動車ユーザーの目線に立った迅速かつ確実なリコール実施のために、自動車不具合情報ホットラインの認知度を高めるための広報活動を行い、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高める

ためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

#### **(4) 自転車の安全性の確保**

- ・ 近年、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）の基準を満たさず、運転免許を要する一般原動機付自転車等に該当する車両を駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）として、安易に販売する事業者が見られ、自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）及び普通自転車の型式認定制度を周知し、適切に運用することが、より重要となっている。
- ・ 自転車の安全な利用を確保するため関係団体が実施している自転車の安全性向上を目的とする各種マーク制度（BAA マーク、TS マーク、SG マーク、JIS マーク等）の普及に努め、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成する。
- ・ また、近年、自転車が加害者となる交通事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、TS マーク付帯保険等の損害賠償責任保険等加入の普及啓発を推進する。
- ・ さらに、薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

### **5 道路交通秩序の維持**

- ・ 交通事故を防止し、安全で安心な交通を確保するためには、それぞれの道路交通の主体が交通ルールを遵守することが必要不可欠であり、交通安全教育等とともに、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族等対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。
- ・ このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。
- ・ 交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。
- ・ さらに、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

#### **(1) 交通指導取締りの強化等**

##### **ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等**

一般道路においては、こども、高齢者、障害者の保護の観点から歩行者及び自



転車利用者の交通事故防止並びに交通事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

#### (7) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

- ・ 交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、通行区分違反、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、県民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。
- ・ 「ながらスマホ」の交通指導取締りを推進強化する。
- ・ 無免許運転及び飲酒運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、無免許運転及び飲酒運転の根絶に向けた取組を推進する。
- ・ 地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆる PDCA サイクルをより一層機能させる。
- ・ 加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路や相当数の警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、可搬式速度違反自動取締装置の整備拡充を図るなどし、生活道路における事故多発地点等を重点とした交通指導取締りを推進する。
- ・ 飲酒運転に係るアルコール濃度の厳格な適用を図るための飲酒検知資機材の整備、交通指導取締りにおけるウェアラブルカメラ等のカメラ映像の活用やドローンによる捜査資料の作成を進めるとともに、交通反則切符のデータ端末での作成や反則金納付の電子化の導入を図るなど、より効果的かつ効率的な取締りを行うための資機材の整備に努める。
- ・ 交通事故抑止対策について県民の理解を深めるため、交通事故実態等の分析に基づき、重点交差点や路線等を選定し、指導取締り計画に沿って組織的に交通指導取締りを推進していることや、交通指導取締りの結果生じた交通事故実態の変化、交通流の円滑化、実勢速度の抑制、放置駐車車両台数の変化等、さらにその結果を踏まえた今後の交通指導取締りの方針等についてウェブサイトや SNS 等を活用して県民に説明し、PDCA サイクルに基づく交通指導取締りの趣旨や目的が伝わるよう情報発信に努める。

#### (4) 背後責任の追及

- ・ 事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行う。
- ・ また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

- ・ 事業所における従業員による飲酒運転の発覚時の自動車の使用者の責任追及を含め、運行管理者・安全運転管理者による運転前後のアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務の履行が徹底されるよう、指導を行うとともに履行状況の確認を行う。
- ・ 外国人による無免許運転が多いことを踏まえ、雇用する外国人が無免許運転等を起こした場合における雇用者等の背後責任の追求を徹底する。

#### (ウ) いわゆる白タク・白トラの取締りの強化

- ・ いわゆる白タク・白トラ行為については、関係機関の連携の下、抑止に向けた広報啓発活動を行うとともに、関連情報の収集・共有、取締り等を強化する。
- ・ 取締りについては、末端被疑者の検挙にとどまることなく、組織的な突き上げ捜査等による全容解明や上位被疑者等の検挙に努めるほか、犯罪収益の没収や車両使用制限等の制裁を複合的に実施することにより、効果的に白タク・白トラ行為の排除を図る。
- ・ また、国内外の旅行会社や関係サイト運営者、配車アプリ提供者、その利用者等に対して注意喚起等を行うことにより、白タク行為の抑止を図る。

#### (エ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

- ・ 自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、令和8年4月1日から施行された自転車への交通反則通告制度の導入を踏まえ、自転車指導啓発重点地区等を中心とした事故抑止に資する取締りを推進し、悪質・危険な交通違反に対しては検挙を行う。
- ・ 自転車指導啓発重点地区等の選定状況を、具体的な選定理由と共にウェブサイトや広報紙等の効果的な媒体を用いて公表し、交通ルール遵守の重要性及び重点地区等において推進する交通指導取締り等の活動に対する県民の理解の確保に努める。
- ・ 自転車利用時の「ながらスマホ」の取締りを通じた、若年時からの基本ルール、遵法意識の浸透を図る。
- ・ 飲酒運転等の悪質・危険な違反を繰り返す者や違反により交通事故を発生させた者については、法無視の心理的傾向やこれまでの処分歴・違反歴等を踏まえ、危険性帯有者として評価できる場合は、機を逸せずに免許停止処分を行うなどの確に対処する。

#### (オ) 特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通指導取締りの強化

- ・ 特定小型原動機付自転車に係る悪質・危険な違反行為に対する交通指導取締りを強化する。
- ・ 交通の危険を生じさせるおそれのある違反行為を反復して行った特定小型原動機付自転車の利用者に対しては、特定小型原動機付自転車運転者講習制度を実施し、違反の再発防止に努める。運転免許を保有する悪質・危険な違反を繰り返したり、悪質・危険な違反による交通事故を発生させたりした運

転免許を保有する者に対しては、免許停止処分を含めた的確な行政処分を実施する。

- ・ シェアリング関係事業者に対して、悪質・危険な利用者のサービス利用停止措置又はアカウント抹消措置を講ずることを働き掛ける。

#### **(カ) ペダル付き電動バイクの利用者に対する交通指導取締りの強化**

- ・ ペダル付き電動バイクについては、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることの周知徹底を図るとともに、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化する。
- ・ ペダル付き電動バイクを駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）として販売する違法な販売事業者対策を推進する。

#### **イ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等**

- ・ 高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。
- ・ 高速自動車国道等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、速度違反取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。
- ・ 交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、妨害運転、車間距離不保持、通行帯違反、携帯電話使用等の取締りを強化する。

### **(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進**

#### **ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底**

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成 25 年法律第 86 号。以下「自動車運転死傷処罰法」という。）第 2 条又は第 3 条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れ、適正かつ緻密な捜査を推進する。

#### **イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化**

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。

#### **ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進**

交通事故の現場見取図の作成に活用する小型無人機（ドローン）や 3D レーザースキャナ、ひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科

学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

### **(3) 暴走族等対策の推進**

#### **ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実**

- ・ 県民に暴走族追放気運を高揚させるため、広報活動を積極的に行う。
- ・ また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対する「暴走族に加入しない」という指導啓発の促進を図る。
- ・ 暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

#### **イ 暴走行為阻止のための環境整備**

- ・ 暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

#### **ウ 暴走族等に対する交通指導取締りの推進**

- ・ 集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族等に対する交通指導取締りを推進する。
- ・ 違法行為を敢行する旧車会員に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進し、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

#### **エ 暴走族関係事犯者の再犯防止**

- ・ 暴走族関係事犯の捜査を通じ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。
- ・ 暴走族関係保護観察対象者に対する保護観察は、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努める。

#### **オ 車両の不正改造の防止**

- ・ 暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、道路運送車両の保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。
- ・ また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて事務所等に立入検査を行う。

## 6 救助・救急活動の充実

- ・ 交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。
- ・ 特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図る。
- ・ そのほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

### (1) 救助・救急体制の整備

#### ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

#### イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図る。

#### ウ 自動体外式除細動器（AED<sup>※35</sup>）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

- ・ 現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進する。
- ・ このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。
- ・ また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。
- ・ さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。
- ・ また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。
- ・ 加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AED の使用を含む。）の研修等の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法（AED の使用を含む。）等

の応急手当について指導の充実を図る。

#### エ 救急救命士の養成・配置等の促進

- ・ プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液等の特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。
- ・ また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を保障するメディカルコントロール<sup>※36</sup>体制の充実を図る。

#### オ 救助・救急資機材等の装備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。さらに、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進する。

#### カ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、交通事故の状況把握、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

#### キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、継続的な教育訓練を推進する。

#### ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

- ・ 高速自動車国道における救急業務については、東日本高速道路株式会社（以下「高速道路株式会社」という。）が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、沿線市町等においても消防法（昭和 23 年法律第 186 号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。
- ・ このため、関係市町等と、高速道路株式会社の連携を強化するとともに、高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町等に財政措置を講じ、当該市町等においても、救急業務実施体制の整備を促進する。
- ・ さらに、高速道路株式会社及び関係市町は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

#### ケ 現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイム<sup>※37</sup>の縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST<sup>※38</sup>）の整備を図る。

#### コ 緊急通報システム・事故自動通報システムの活用拡大

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び交通事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定する GPS 技術や、その位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資する技術等を活用し、自動車乗車

中の交通事故発生時に車載通信装置等を通じてその発生場所の位置情報や交通事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報することなどにより緊急車両等の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP<sup>※39</sup>）や事故自動緊急通報装置（ACN<sup>※40</sup>）の広報・啓発を含めた活用を促進するとともに、検知対象の拡大を図る。

## **(2) 救急医療体制の整備**

### **ア 救急医療機関等の整備**

- ・ 休日夜間急患センターの設置等、初期救急医療機関の整備を推進する。
- ・ また、初期救急医療体制では応じきれない入院を要する救急患者の診療体制を確保するため、救急医療体制の圏域を設定し、地域内の医療施設の実情に応じて第二次救急医療体制の整備を図るとともに、第三次救急医療体制として、重症及び複数科にまたがる重篤な救急患者への診察機能を有する 24 時間体制の救命救急センターの整備を進め、評価事業により、外傷診療能力を含めその質の向上を図る。
- ・ さらに、自動車事故被害者の保護の増進の観点から、自動車事故救急患者の受入が多い救急医療機関等に対する救急医療設備の整備を図る。

### **イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等**

- ・ 救急医療に携わる医師を確保していくために、医師の卒前教育や臨床研修において、救急医療に関する教育・研修の充実に努める。また、救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対しても、地域における救急患者の救命率をより向上させるための研修を行い、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図る。
- ・ 看護師についても、救急時に的確に医師を補助できるよう養成課程において救急医療に関する教育の充実に努めるとともに、新人研修における救急医療研修の充実に努め、救急医療を担当する看護師の確保を図る。
- ・ 病院内外での救急活動を充実させる観点から、外傷の標準的初期対応能力の向上に関する研修を推進する。

### **ウ ドクターヘリ事業の推進**

- ・ 交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリを配備し、地域の実情に応じた体制整備を図る。

## **(3) 救急関係機関の協力関係の確保等**

- ・ 救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。
- ・ そのほか、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救急医療を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、地域の実情に応じたドクター

カーの体制整備を進める。

- ・ また、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。
- ・ なお、これらは道路交通に限らず、全ての交通分野における大規模な事故についても同様である。

## **7 被害者等支援の充実と推進**

- ・ 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、又はかけがえの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おり、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であることから、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。
- ・ また、近年、自転車が加害者になる交通事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、TS マーク付帯保険等の損害賠償責任保険等加入の普及啓発を推進する。
- ・ さらに、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者等支援を積極的に推進する。

### **(1) 自動車損害賠償保障制度に関する広報啓発等**

#### **ア 自動車損害賠償保障事業の周知徹底**

- ・ 自賠責保険（自賠責共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による交通事故の被害者等への救済制度である自動車損害賠償保障事業（政府保障事業）についても、交通事故相談、被害者支援の場等を通じて周知を行う。

#### **イ 無保険（無共済）車両対策の徹底**

- ・ 原則として全ての自動車に対して自動車損害賠償責任保険（共済）の契約の締結が義務づけられており、保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く県民に周知する。
- ・ また、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。
- ・ ペダル付き電動バイクや電動キックボードなど新たなモビリティに対しても引き続き自動車損害賠償責任保険（共済）の加入の周知を行う。



## **(2) 損害賠償の請求についての援助等**

### **ア 交通事故相談活動の推進**

県庁県民プラザ室や市町において実施している交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

- (ア) 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センター、被害者支援センターとちぎ等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。
- (イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質向上を図る。
- (ウ) 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、県及び市町等のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者等に対し広く相談の機会を提供する。
- (エ) 自動車事故被害者等が弁護士による無償の法律相談・示談あっ旋等を受けられるよう、相談に対する適切な助言、指導を行う。

### **イ 損害賠償請求の援助活動等の強化**

警察において、交通事故被害者等に対する適正かつ迅速な支援の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。

## **(3) 交通事故被害者等支援の充実強化**

### **ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の周知**

- ・ 独立行政法人自動車事故対策機構による、
  - 交通遺児等に対する生活資金貸付け
  - 自動車事故によって重度の後遺障害（遷延性意識障害）を負った被害者の治療・看護を専門に行う療護施設の設置・運営、及び自動車事故によって後遺障害を負った被害者のリハビリテーションの機会確保に向けた取組
  - 自動車事故によって重度の後遺障害（脊髄損傷）を負った被害者に対して十分な治療・リハビリテーション等の機会を確保するための環境整備
  - 自動車事故によって重度の後遺障害を負った被害者に対する介護料の支給並びに短期入院・入所に係る費用助成
  - 介護料受給者への相談・情報提供等
  - 自動車事故被害者等への相談支援実施にかかる費用助成
  - 自動車事故被害者等に対する各種支援制度
- 公益財団法人交通遺児等育成基金による、
  - 交通遺児に対する一定水準の育成金の給付について、社会経済情勢の変動を踏まえつつ長期にわたる安定的な援助に関する周知を図る。
- ・ 事故の概要等の記録を残すこと、各種支援制度を知ること等を目的とした「交

通事故被害者ノート」、「交通事故にあったときには」について、周知徹底を図る。

#### イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

- ・ 交通事故被害者等の支援の充実を図るため、交通事故被害者等に対して必要な支援や課題等を発信するシンポジウムの開催や交通事故被害者等の自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進する。
- ・ 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通課、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進する。
- ・ また、関係機関相互の連携を図るとともに、被害者支援センターとちぎ等民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。
- ・ 警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「被害者の手引」を作成し、活用する。
- ・ 特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の適正な運用を図る。
- ・ 令和8(2026)年4月1日から開始された、県、警察、被害者支援センターとちぎ並びに市町による犯罪被害者等に対する連携支援について、適切な情報の提供を図る。
- ・ また、交通死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問合せに応じ、適切な情報の提供を図る。
- ・ さらに、警察本部交通部の被害者連絡調整官等が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、各警察署及び関係機関との連絡調整を行うなどして組織的な対応を図るとともに、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応を適切に実施するための教養の強化に努める。

#### ウ 公共交通事故被害者等への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置された公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととされていることから、周知を図る。

### 8 研究開発・調査研究の周知及び活用等

- ・ 道路交通の安全に関する国及び独立行政法人の試験研究機関等が行った研究開発・調査研究の結果については、広く県民に情報提供するとともに、積極的な活用を推進する。
- ・ また、交通安全対策については、データを用い、客観的分析に基づいて実施するとともに、対策により得られた結果を他の対策に役立てるなど、結果をフィードバ

ックする必要がある。このため、交通事故防止対策に資する調査研究の推進を図るとともに、死亡事故のみならず重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させるなど、引き続き、道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図る。

## **(1) 道路交通安全に関する研究開発の周知及び活用**

交通事故の発生要因が複雑化、多様化していること、高齢者人口・高齢運転者の増加、ICT の発展、道路交通事故の推移、道路交通安全対策の今後の方向を考慮して、現在、国及び独立行政法人の試験研究機関等において、特に以下の事項について研究開発が推進されているところであり、これら研究開発の成果等について、県民に対して情報提供して周知を図るとともに、積極的な導入・活用を推進する。

ア ITS に関する研究開発

- (ア) 安全運転の支援
- (イ) 交通管理の最適化
- (ウ) 道路管理の効率化
- (エ) 緊急車両の運行支援

イ 高齢者の交通事故防止に関する研究

ウ 車両の安全に関する研究

エ 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

オ 安全な自動運転の社会実装に向けた課題に関する調査研究

カ 交通反則金の納付方法の多様化

キ その他の研究

- (ア) 交通事故の長期的予測
- (イ) 交通事故に伴う社会的・経済的損失に関する研究
- (ウ) 交通事故被害者等の視点に立った交通安全対策に関する研究

## **(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化**

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の削減に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策の検討、立案等に資するため、人、道路及び車両について総合的な観点からの交通事故分析を行う。

また、交通事故調査・分析に係る情報を県民に対して提供することにより、交通安全意識の高揚を図る。

## 第2章 鉄道交通の安全

### 1 鉄道事故のない社会を目指して

- 鉄道は、多くの県民が利用する生活に欠くことのできない交通手段である。
- 県民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく。



### 2 鉄道交通の安全についての目標

- ① 列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指す。
- ② 鉄道運転事故全体の死者数減少を目指す。



### 3 鉄道交通の安全についての対策

#### <視点>

- ① 重大な列車事故の未然防止
- ② 利用者等の関係する事故の防止



#### <8つの柱>

- ① 鉄道交通環境の整備
- ② 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ③ 鉄道の安全な運行の確保
- ④ 鉄道車両の安全性の確保
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の推進

## 第1節 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下同。）は、県民生活に欠くことのできない交通手段である。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。また、全国的にホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の鉄道人身障害事故と踏切障害事故<sup>\*41</sup>が発生していることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、県民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

### I 交通安全計画における目標

- ① 列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指す。
- ② 鉄道運転事故全体の死者数減少を目指す。

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。また、近年の鉄道運転事故等の特徴等を踏まえ、ホーム等における鉄道人身障害事故を含む鉄道運転事故全体の死者数を減少させることが重要である。

こうした現状を踏まえ、県民の理解と協力の下、第2節及び第3章第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、列車の運転による乗客の死者数ゼロを継続すること、及び鉄道運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

## 第2節 鉄道交通の安全についての対策

### I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

全国的に鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、重大な列車事故の未然防止を図る必要がある。

また、ホーム等における鉄道人身障害事故と踏切障害事故等、利用者等の関係する事故を防止するため、一層安全な鉄道輸送を目指し、次の施策を総合的に推進する。

## Ⅱ 講じようとする施策

### 1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

#### (1) 鉄道施設等の安全性の向上

- ・ 鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める。
- ・ 特に、地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなどして技術力の向上についても推進する。
- ・ また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、駅施設内等の浸水対策の強化等を推進する。
- ・ 切迫する首都直下地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。
- ・ さらに、駅施設等について、高齢者、視覚障害者を始めとする全ての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドアの整備を加速化するとともに、ホームドアのない駅での視覚障害者の転落事故を防止するため、新技術等を活用した転落防止対策を推進する。

#### (2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置（ATS<sup>※42</sup>）等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたものの<sup>（注）</sup>の整備については完了したが、これらの装置の整備については引き続き推進を図る。

<sup>（注）</sup> 1時間あたりの最高運行本数が往復10本以上の線区の施設又はその線区を走行する車両若しくは運転速度が100km/hを超える車両又はその車両が走行する線区の施設について10年以内に整備するよう義務付けられたもの

### 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

- ・ 鉄道人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。
- ・ このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、交通安全県民総ぐるみ運動や踏切事故<sup>※43</sup>防止キャンペーンの実施、鉄道事業者・携帯電話業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」

による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットフォーム事故0（ゼロ）運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

- ・ また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

### **3 鉄道の安全な運行の確保**

重大な列車事故を未然に防止するため、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る。また、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。

#### **(1) 保安監査の実施**

- ・ 鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。
- ・ また、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時に保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなどして、保安監査の充実を図る。

#### **(2) 運転士の資質の保持**

- ・ 運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転資格管理の向上に努める。
- ・ また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずる。

#### **(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用**

- ・ 主要な鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行う。
- ・ また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用する。
- ・ さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導する。

#### **(4) 気象情報等の充実**

- ・ 鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。
- ・ 鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映さ

せることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

- ・ また、気象、地震、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化や ICT を活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及や情報の利活用促進に努める。

#### **(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応**

- ・ 大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行うため、関係機関等との間における緊急連絡体制等の点検・確認を行う。
- ・ 事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備する。
- ・ 情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化を図る。

#### **(6) 運輸安全マネジメント評価の実施**

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を確認する運輸安全マネジメント評価を行う。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への取組及び事業者によるコンプライアンスの徹底を意識付ける取組を的確に確認する。

#### **(7) 計画運休への取組**

- ・ 大型の台風が接近・上陸する場合等、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測されるときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努める。
- ・ また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化を図る。

### **4 鉄道車両の安全性の確保**

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえ鉄道車両の安全対策を進める。

### **5 救助・救急活動の充実**

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

また、医療機関等と連携し、鉄道職員等に対する、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進する。



## **6 被害者支援の推進**

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置された公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととされていることから、内外に対し、同支援室に関する周知を行う。

## 第3章 踏切道における交通の安全

### 1 踏切事故のない社会を目指して

- 踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。



### 2 踏切道における交通の安全についての目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を防止する。



### 3 踏切道における交通の安全についての対策

#### <視点>

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



#### <4つの柱>

- ① 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進
- ② 踏切道の統廃合の促進
- ③ 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施
- ④ その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

## **第1節 踏切事故のない社会を目指して**

全国的に踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は全国各地で発生し、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

### **I 交通安全計画における目標**

踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を防止する。

## **第2節 踏切道における交通の安全についての対策**

### **I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点**

- ・ 踏切道における交通安全対策について、全国的に踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第11次交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。
- ・ しかし、踏切事故は、一たび発生すると多数の死者を生ずるなど重大な結果をもたらすおそれがある。そのため、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道が残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策、バリアフリー化等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。
- ・ ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。
- ・ 各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元、これまでの対策実施状況、対策の効果等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していく。

### **II 講じようとする施策**

#### **1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進**

- ・ 遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、原則、立体交差化を図る。

- ・ 加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良、カラー舗装、歩行者等立体横断施設の設置、規制看板の設置によるピーク時の流入抑制や駐輪場整備等の一体対策を促進する。
- ・ 踏切横断交通量削減のため、駅の出入り口の新設や密接関連道路の整備等の踏切周辺対策を促進する。
- ・ また、歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅等、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。
- ・ さらに、平成 27(2015)年 10 月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめ及び令和 6(2024)年 1 月に改定した「道路の移動円滑化に関するガイドライン」を踏まえ、平滑化や踏切道内誘導表示の設置等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。
- ・ 以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

## **2 踏切道の統廃合の促進**

- ・ 踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

## **3 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施**

- ・ 踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。
- ・ 統廃合や踏切遮断機の整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断等を抑止するためのゲートや柵等の設置など踏切事故の減少が期待できる設備の整備を促進する。
- ・ 市街地にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を推進する。
- ・ 自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。
- ・ 高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化や、AI 等を活用した更なる踏切安全対策を推進する。
- ・ 道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案

し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

#### **4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置**

- ・ 緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。
- ・ また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に行う。
- ・ 自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。
- ・ また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。
- ・ 平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送の支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

## ＜略語・用語解説一覧＞

### ※1 【ICT: Information and Communications Technology 情報通信技術】

情報・通信に関する技術の総称。従来から使われている「IT (Information Technology)」に代わる言葉として使われている。海外では、IT より ICT のほうが一般的

### ※2 【EBPM: Evidence-Based Policy Making 証拠に基づく政策立案】

政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化したうえで合理的根拠（エビデンス）に基づくものとする

### ※3 【ハンプ】

車両の低速走行等を促すための道路に設ける盛り上がり（凸部）のこと

### ※4 【スムーズ横断歩道】

車両の運転者に原則と横断歩行者優先の遵守を促す、ハンプと横断歩道を組み合わせた構造物のこと

### ※5 【ETC2.0: Electronic Toll Collection System 電子料金収受システム】

これまでの ETC（高速道路や有料道路の料金所ゲートで、自動車や自動二輪に搭載した車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。）と比して、①大量の情報の送受信が可能となる、②IC の出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となるなど、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策に様々なメリットをもたらし、ITS 推進に大きく寄与するシステム。

### ※6 【TDM: Transportation Demand Management 交通需要マネジメント】

交通需要を処理容量とつり合うように管理すること。車を利用する人の交通行動の変更を促すことにより、都市又は地域の交通渋滞を緩和する手法。交通総量管理、空間的分散、そして時間的平準化に分類される。

### ※7 【ITS: Intelligent Transport Systems 高度道路交通システム】

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム（この ITS 全体構想に基づき、ナビゲーションシステムの高度化、有料道路等の自動料金収受システム（ETC）の確立、安全運転の支援、交通管理の最適化、道路管理の効率化等に取り組んでいる。）

### ※8 【狭さく】

車両の速度を抑制するために、車道を部分的に狭くする設備

### ※9 【光ビーコン】

交通情報収集提供装置をいい、車両感知器音波を利用しているが、光（赤外線）を利用していることから、光ビーコンと呼んでいる。

通過車両を感知して交通量等を測定するとともに、カーナビゲーション装置等と交通管制センターとの情報のやり取りをする路上設置型の赤外線通信装置

### ※10 【高度化 PICS: Pedestrian Information and Communication Systems

### **歩行者等支援情報通信システム】**

Bluetooth を活用し、スマートフォン等に対して、歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とするもの

#### **※11【ライジングボラード】**

車の侵入を防ぐため、道路中央に設置する自動で昇降するポール

#### **※12【エスコートゾーン】**

視覚障害者が、安全に最短距離で横断歩道を渡ることができるように、横断歩道中央付近に敷設した帯状の点字ブロックをいう。

#### **※13【視距】**

自動車の運転者が道路前方を見通すことのできる距離

#### **※14【視線誘導標】**

車道の側方に沿って、路端や道路線形を明示し、特に夜間の運転者の支援誘導を行うために設置する設備

#### **※15【マルチモーダル施策】**

複数の交通機関の連携による交通施策を推進し、利便性を向上することにより都市全体の交通を円滑にする手法

#### **※16【VICS : Vehicle Information and Communication System**

##### **道路交通情報通信システム】**

日本の高度道路交通システム（ITS）事業の一つで、「一般財団法人道路交通情報通信システムセンター」が運営しているシステム

カーナビゲーション搭載車両のドライバーに対し、交通規制情報、旅行時間情報、交通渋滞情報などの交通情報及び駐車場の空車状況などの道路交通関連情報を通信・放送メディアを介して提供するシステム

#### **※17【UTMS : Universal Traffic Management System 新交通管理システム】**

日本の高度道路交通システム（ITS）を実現するシステムの一つであり、主として光ビーコンを通じた個々の車両と交通管制システムとの双方向通信により、ドライバーに対してリアルタイムの交通情報を提供し、交通の流れを管理することによって、「安全・快適にして環境にやさしい交通社会」の実現を目指すシステム

#### **※18【標識 BOX】**

はがき、インターネット等を利用して、運転者等から道路標識等に関する意見を受け付けるもの

#### **※19【信号機 BOX】**

はがき、インターネット等を利用して、運転者等から信号機に関する意見を受け付けるもの

#### **※20【ユニバーサルデザイン】**

年齢や障害の有無、体格、性別、国籍等にかかわらず、できるだけ多くの人が利用できることを目指した設計

#### **※21【TSPS : Traffic Signal Prediction Systems 信号情報活用運転支援システム】**

信号情報に基づき予測される信号灯火等をドライバーに通知して渋滞解消、急停止・急発進に伴う事故防止を図ることを目的としたシステム

#### ※22【PTPS : Public Transportation Priority Systems 公共車両優先システム】

バスの運行対象路線上の要所にバスを感知する交通情報収集提供装置（光ビーコン）を設置し、バスの接近、通過を感知して交通管制センターにおいて信号機の青色延長、赤色短縮制御を行い、バスのスムーズな運行を支援するシステム

#### ※23【シームレス】

「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗り継ぎ等の交通機関の「継ぎ目」の交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。

#### ※24【プローブ情報】

車載機が光ビーコン等を通じて送信する車両の位置や速度等に関する情報

#### ※25【取締り活動ガイドライン】

放置駐車違反の違反実態等に即した公平かつメリハリを付けた取締りを行うため、重点的に取締りを行う場所、時間帯を定めた「取締り活動ガイドライン」を策定・公表し、ガイドラインに沿った取締りを推進するもの

#### ※26【コンピュータ・マッピング・システム】

コンピュータを利用してデータベース化された地図を作成し、その地図データを基にしてデータの加工、検索を行ったり属性データと連動して地図情報を検索することを可能としたもので、容易に複合したデータの積み重ねを行ったり、複数のデータを速やかに分析し新たなデータを作成するなど、多目的なデータ分析、データ作成に利用できるハードとソフトの総称

#### ※27【VR : Virtual Reality 仮想現実】

コンピュータでつくられた三次元空間を視覚その他の感覚を通じ疑似体験できるようにしたもの

#### ※28【着用推進シンボルマーク】

チャイルドシートの着用を促進するために使用されるシンボルマークで、交通事故による被害を防ぐために、シートベルトやチャイルドシートの着用を国民に周知徹底することを目的とする

#### ※29【DCAS : Driver Control Assistance System ドライバーコントロール支援システム】

レベル2運転支援機能に相当する縦方向及び横方向を持続的に制御する機能

#### ※30【ASV : Advanced Safety Vehicle 先進安全自動車】

先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車

#### ※31【貨物自動車運送適正化事業実施機関】

トラック運送事業の運営を適正かつ合理的なものとするとともに、民間団体等による自主的な活動を促進することにより事業の健全な発展を図ることを目的に、平成12(2000)年2月、「貨物自動車運送事業法」が施行され、この事業に基づき「貨物自動車運送適正化事業実施機関」が創設された。全国実施機関は社団法人全日本トラッ



ク協会が国土交通大臣より指定を受けており、地方実施機関として、各都道府県トラック協会が地方運輸局長より指定されている。

#### ※32【貨物自動車運送事業安全性評価事業】

評価を希望する一般の貨物自動車運送事業業者の輸送の安全性確保状況などを審査・評価し、一定の基準を満たした事業者（営業所ごと）を「安全性優良事業所」として認定・公表する民間の事業で、公表を行うのは、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

#### ※33【OBD : On-Board Diagnostics 車載式故障診断装置】

エンジンやトランスミッションなどの電子制御装置（ECU : Electronic Control Unit）内部に搭載された故障診断機能

#### ※34【指定自動車整備事業制度】

指定自動車整備事業者は、自動車の点検整備を行い、自動車検査員が検査を行った結果、保安基準の適合性を証明し、保安基準適合証を交付することができる事業者をいい、この保安基準適合証の提出がある場合には、継続検査等の際、国の検査場への現車の提示を省略できる。指定自動車整備事業の指定は、指定自動車分解整備事業の認証を受けており、また、優良自動車整備事業者認定規則で定める設備、技術及び管理組織を有するほか、指定自動車整備事業規則で定める自動車の検査の設備を有し、かつ、自動車検査員を選任している事業場について指定を受けることができる。

指定自動車整備事業になるためには地方運輸局長の指定を受ける必要がある。

#### ※35【AED : Automated External Defibrillator 自動体外式除細動器】

心臓の突然の停止の際に電気ショックを与え、心臓の働きを戻すことを試みる医療機器

#### ※36【メディカルコントロール】

救急現場から医療機関へ患者を搬送するまでの間に、救急救命士や救急隊員が行う応急処置などを、医学的な観点から、その質を保障すること。

#### ※37【レスポンスタイム】

通報（申告）を受けてから、緊急車両が現場に到着するまでの時間

#### ※38【FAST : Fast Emergency Vehicle Preemption Systems 現場急行支援システム】

光ビーコンにより緊急走行中の緊急車両を感知し、緊急車両を優先的に走行させるため信号制御、車両経路誘導等を行う支援するシステム

#### ※39【HELP : Help system for Emergency Life saving and Public safety 緊急通報システム】

運転中の事故、車両トラブル、急病などの緊急事態発生時に迅速かつ正確に位置情報等を救援機関への通報を行い、緊急車両（パトカー、消防車、救急車等）の迅速な救援活動を行えるように支援するシステム

#### ※40【ACN : Automatic Collision Notification 交通事故自動通報システム】

事故被害者の治療をいち早く開始し、救命可能性の向上や傷害の重症化を防ぐため、エアバッグが展開するような大きな事故が発生した際自動的に救急コールセンター等へ通報するシステム（車載機のボタンを押すタイプもある）

#### ※41【踏切障害事故】

列車事故のうち、踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故をいう。

**※42【ATS : Automatic Train Stop 自動列車停止装置】**

自動的にブレーキを動作させ、列車の速度を低下させるよう列車の速度を制御又は停止させる電車等の自動列車停止装置