

第 10 次

静岡県交通安全計画

平成28年5月26日

静岡県交通安全対策会議

ま え が き

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 月に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、46 年度以降、9 次にわたる交通安全計画を作成し、関係機関・団体等が一体となって各般にわたる陸上交通の安全対策を強力に実施してきた。

第 9 次静岡県交通安全計画においては、こうした交通安全対策を積極的に推進するも、計画における最終年の目標を達成することが出来なかった。しかし、平成 26 年は、昭和 28 年以降最少となる死者数 143 人となり、平成 27 年の死者数 153 人も過去 2 番目に少ないものであった。

これは、関係機関・団体のみならず県民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、未だに道路交通事故による県内死傷者数が 4 万人を超え、道路交通事故件数は依然として高い状態で推移しており、事故そのものを減少させることが求められるとともに、高齢社会の進展に伴う高齢歩行者の事故や高齢ドライバーが引き起こす事故は年々増加しており、的確な施策を講じる必要がある。また、鉄道交通においては、大量・高速輸送システムという性格上、一たび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。

さらに、大規模地震発生時等における道路交通の混乱などは、県民生活にも重大な影響をもたらすおそれがある。

言うまでもなく、交通事故の防止は、関係機関・団体だけでなく、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り、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、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 項の規定により、国の作成する交通安全基本計画に基づき、平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間に講ずべき、静岡県の区域内における陸上交通の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、県は、国の行政機関及び市町と緊密な連携を図り、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 道路交通安全	4
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	5
第2節 道路交通安全についての目標	6
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	6
1 道路交通事故の現状	6
(1) 死者数	6
(2) 人身事故発生件数	6
(3) 負傷者数	7
(4) 人口10万人当たりの発生件数	7
2 道路交通事故の見通し	7
II 第10次静岡県交通安全計画における目標	7
第3節 道路交通安全についての対策	7
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	7
1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象	8
(1) 高齢者と子供の安全確保	8
(2) 歩行者と自転車の安全確保	9
(3) 生活道路における安全確保	9
2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項	9
(1) 先端技術の活用推進	9
(2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	10
(3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	10
II 講じようとする施策	11
1 道路交通環境の整備	11
(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	11
(2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	13
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	13
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	17
(5) 歩行者空間のバリアフリー化	18
(6) 無電柱化の推進	18
(7) 効果的な交通規制の推進	18
(8) 自転車利用環境の総合的整備	19
(9) 高度道路交通システムの活用	20
(10) 交通需要マネジメントの推進	21
(11) 災害に備えた道路交通環境の整備	22

(12)総合的な駐車対策の推進	23
(13)道路交通情報の充実	25
(14)交通安全に寄与する道路交通環境の整備	26
2 交通安全思想の普及徹底	28
(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	29
(2)効果的な交通安全教育の推進	33
(3)交通安全に関する普及啓発活動の推進	33
(4)交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	37
(5)住民の参加・協働の推進	37
3 安全運転の確保	37
(1)運転者教育等の充実	38
(2)運転免許制度の改善	40
(3)安全運転管理の推進	40
(4)事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	40
(5)交通労働災害の防止等	43
(6)道路交通に関連する情報の充実	43
4 車両の安全性の確保	44
(1)車両の安全性に関する基準等の改善の推進	44
(2)自動車アセスメント情報の提供等	46
(3)自動車の検査及び点検整備の充実	46
(4)リコール制度の充実・強化	47
(5)自転車の安全性の確保	47
5 道路交通秩序の維持	48
(1)交通の指導取締りの強化等	48
(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	49
(3)暴走族等対策の推進	50
6 救助・救急活動の充実	51
(1)救助・救急体制の整備	51
(2)救急医療体制の整備	53
(3)救急関係機関の協力関係の確保等	54
7 被害者支援の充実と推進	54
(1)自動車損害賠償保障制度の充実等	54
(2)損害賠償の請求についての援助等	55
(3)交通事故被害者支援の充実強化	55
8 研究開発及び調査研究の充実	56
(1)道路交通の安全に関する研究開発の推進	57
(2)道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	60
第2章 鉄道交通の安全	61
第1節 鉄道事故のない社会を目指して	62

I	鉄道事故の状況等	6 2
1	鉄道事故の状況	6 2
2	近年の運転事故の特徴	6 3
II	第 10 次静岡県交通安全基本計画における目標	6 3
第 2 節	鉄道交通の安全についての対策	6 3
I	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	6 3
II	講じようとする施策	6 3
1	鉄道交通環境の整備	6 3
(1)	鉄道施設等の安全性の向上	6 3
(2)	運転保安設備等の整備	6 4
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	6 4
3	鉄道の安全な運行の確保	6 4
(1)	保安監査の実施	6 4
(2)	運転士の資質の保持	6 5
(3)	安全上のトラブル情報の共有・活用	6 5
(4)	気象情報等の充実	6 5
(5)	大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	6 5
(6)	運輸安全マネジメント評価の実施	6 6
4	鉄道車両の安全性の確保	6 6
5	救助・救急活動の充実	6 6
6	被害者支援の推進	6 6
7	鉄道事故等の原因究明と再発防止	6 6
8	研究開発及び調査研究の充実	6 6
第 3 章	踏切道における交通の安全	6 7
第 1 節	踏切事故のない社会を目指して	6 8
I	踏切事故の状況等	6 8
1	踏切事故の状況	6 8
2	近年の踏切事故の特徴	6 9
II	第 10 次静岡県交通安全基本計画における目標	6 9
第 2 節	踏切道における交通の安全についての対策	6 9
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	6 9
II	講じようとする施策	7 0
1	踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進	7 0
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	7 0
3	踏切道の統廃合の促進	7 0
4	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	7 1
第 4 章	大規模地震に備えての交通の安全	7 2
第 1 節	想定される事態と初動措置	7 2
1	東海地震注意情報発表時	7 2

(1) 基本方針	7 2
(2) 交通規制と予想される道路交通状況等	7 2
2 警戒宣言発令時	7 2
(1) 基本方針	7 2
(2) 交通規制と予想される道路交通状況等	7 2
3 地震発生時	7 3
(1) 基本方針	7 3
(2) 交通規制と予想される道路交通状況等	7 3
(3) 警戒宣言発令後に発生した場合	7 3
(4) 突然に発生した場合	7 4
第2節 講じようとする施策	7 4
1 緊急交通路等の確保	7 4
(1) 緊急交通路等に対する迅速な交通規制	7 4
(2) 緊急通行車両の事前届出の推進	7 4
(3) 交通安全施設の整備	7 4
(4) 交通総量抑制対策の推進	7 4
2 警戒宣言発令時及び地震発生時における自動車運転者の執るべき措置の周知徹底	7 4
3 信号用電源付加装置及び移動式交通情報車等の整備	7 4
4 その他の交通安全対策	7 5
(1) 既存の道路橋の耐震補強等	7 5
(2) 既存の鉄道構造物の耐震補強整備	7 5
(3) 避難路等の確保	7 5

計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

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、交通安全の確保は、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。

これまで、その重要性が認識され、様々な対策により成果を上げてきたところであるが、依然として交通事故件数が高い水準で推移していることから、更なる対策に取り組み、安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

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・経済的損失を勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。

【人優先の交通安全思想】

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。道路交通においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等、また、全ての交通においては、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保することが必要である。特に、横断歩道上で事故に遭うケースが一向に減少しないばかりか、横断歩行者の存在を確認しないまま通過する車両の多いことを受け、横断歩道における歩行者優先を定着させることが最も基本的なものであり、その方法として、運転者には「思いやり」のある運転思想と「譲る運転」の徹底を促し、歩行者には譲られたことに対する感謝の気持ちを示す具体的な行動を醸成することによって、交通安全を図っていくことが重要である。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。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきである。

【先端技術の積極的活用】

これまで様々な交通安全対策がとられ、交通事故は一定の減少を見たところである。今後、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するためには、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端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。

1 交通社会を構成する三要素

このような観点から、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、交通事故原因の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを県民の理解と協力の下、強力で推進する。

(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、運転者の知識・技能の向上、交通安全意

識の徹底、資格制度の強化、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。また、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こうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実する。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によって、その構造、設備、装置等の安全性を高める。また、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の充実を図る。

(3) 交通環境に係る安全対策

交通環境の整備に当たっては、特に、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備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ことが重要である。このためには、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、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策を推進する。

2 情報通信技術（ICT）の活用

これら三要素を結び付け、効果を高めるには、情報の役割が重要である。特に、情報通信技術（ICT：Information and Communications Technology）の活用は、人の認知や判断等の能力や活動を補い、被害を最小限にとどめるなど、交通安全に大きく貢献することが期待できる。このようなことから、高度道路交通システム（ITS：Intelligent Transport Systems）等の活用を積極的に進める。また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、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。

3 救助・救急活動及び被害者支援の充実

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、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一層の被害者支援の充実を図る。

4 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、国、地方公共団体、関係機関・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。このためには、国、県及び市町の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。

5 効果的・効率的な対策の実施

交通の安全に関する施策は多方面にわたっているが、これらは相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施するとともに、これらの施策は、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応した適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施する。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるため、これらの視点にも十分配慮し、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取組を行っていくものとするほか、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行う。

6 公共交通機関等における一層の安全の確保

このほか、県民の日常生活を支え、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、安全管理体制を構築・改善し、運輸安全マネジメント評価を充実強化する。

さらに、事業者は、多くの利用者を安全に目的地に運ぶ重要な機能を担っていることに鑑み、運転者等の健康管理を含む安全対策に一層取り組む必要がある。

また、2020年には東京オリンピック・パラリンピック競技大会が、本県でも開催されることを踏まえ、公共交通機関等へのテロや犯罪等の危害行為により交通の安全が脅かされることのないよう、政府のテロ対策等とあいまって公共交通機関等の安全を確保していくものとする。

第1章 道路交通の安全

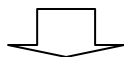
1 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念
- 先端技術や情報の積極的な活用



2 道路交通の安全についての目標

- ① 年間死者数
平成32年末までに100人以下を目指す。
- ② 人身事故発生件数
平成32年末までに30,000件以下を目指す。



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》

- 1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象
 - ① 高齢者と子供の安全確保
 - ② 歩行者と自転車の安全確保
 - ③ 生活道路における安全確保
- 2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項
 - ① 先端技術の活用推進
 - ② 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
 - ③ 地域ぐるみの交通安全対策の推進



《講じようとする施策》

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- 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 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の推進

第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

1. 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、交通事故のない社会を目指すべきである。

一方で、近年、高齢者人口の増加等に伴い、交通事故死者数の減少幅が縮小してきた中、平成27年中の交通事故死者数は対前年10人の増加となった。また、安全不確認、脇見運転といった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、相対的にその割合は高くなっている。

このような状況において、今後、本計画で定める道路交通安全について目標を達成するためには、これまでの対策を深化させ、様々なきめ細かな対策を着実に推進していくことが必要であるが、交通事故のない社会への更なる飛躍を目指していくためにも、今後は、日々進歩する交通安全の確保に資する先端技術や情報の活用を一層促進していくことが重要である。

また、ワークライフバランスを含む生活面や環境面などあらゆる観点を踏まえた総合的な交通安全対策を推進することにより、交通事故が起きにくい環境をつくっていくことも重要である。

交通安全対策の推進に当たっては、交通社会に参加する全ての県民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

2. 歩行者の安全確保

特に、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

3. 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところであるが市町それぞれの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。

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。

4. 役割分担と連携強化

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し、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。

5. 交通事故被害者等の参加・協働

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。

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

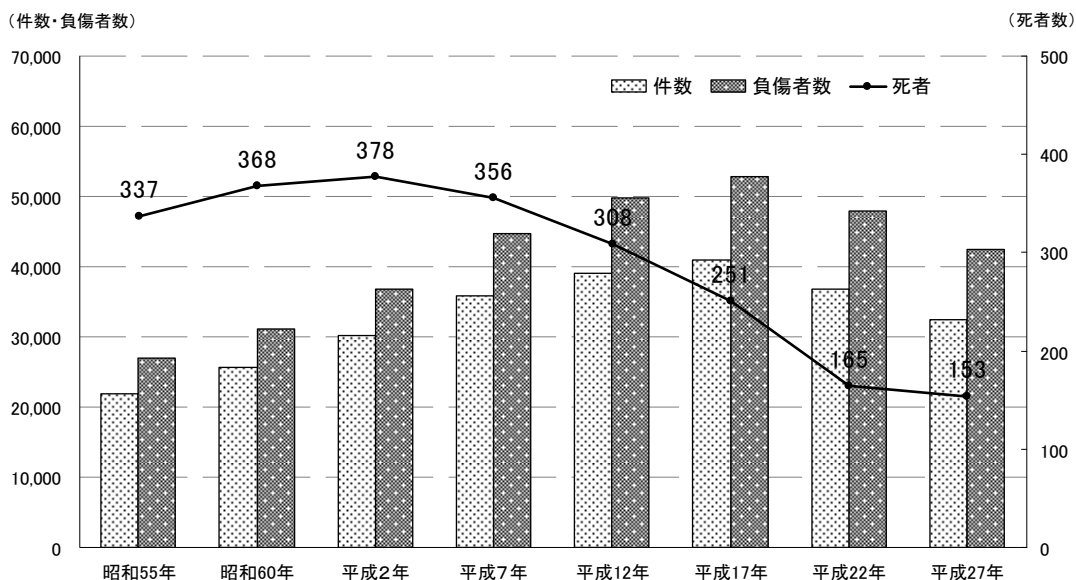
1 道路交通事故の現状

(1) 死者数

県内の交通事故死者数は、昭和41年の716人をピークにその後減少に向かい、昭和51年以降は300人から400人の間で推移する状況にあった。

第9次静岡県交通安全計画では、第1期目標として平成25年末までに年間死者数140人以下、第2期目標として平成27年末までに120人とする目標を掲げたが、目標を達成することはできなかった。しかし、平成26年143人、平成27年153人は、昭和28年に統計を取り始めて以降の最少1位、2位であった。

■ 道路交通事故による人身事故発生件数、死者数及び負傷者数の推移



(2) 人身事故発生件数

人身事故の発生件数は、昭和50年には16,797件と昭和43年以降最低となったが、以後増加傾向が続き、平成13年には42,374件と過去最多を記録し、それ以降は減少傾向を続けてきている。

第9次静岡県交通安全計画では、第1期目標として平成25年末までに、年間人身事故発生件数34,000件以下、第2期目標として平成27年末までに33,000件以下とする

目標を掲げた。結果としては、初年度である平成 23 年は前年を上回る発生があったものの、平成 24 年以降は減少し、平成 27 年は 32,491 件と、目標を達成した。

(3) 負傷者数

負傷者数は、平成 13 年には 54,295 人と過去最高を記録し、その後減少を続け、平成 19 年以降は毎年 4 万人台の負傷者となっている。平成 22 年からは増加に転じるも、平成 25 年から再び減少傾向となり、平成 27 年は 42,533 人であった。

(4) 人口 10 万人当たりの発生件数

人口 10 万人当たりの人身事故の発生件数は、平成元年を除き昭和 58 年から平成 8 年までワースト 1 位という不名誉な結果が続いた。このため、第 6 次静岡県交通安全計画でワースト 1 位脱出を目標に掲げ、諸対策を推進した結果、平成 9 年以降、ワースト 1 位は脱出した。しかし、その後もワースト 2 位から 4 位の間を低迷しており、平成 22 年以降ワースト 3 位が継続し、平成 27 年はワースト 2 位であった。

本県の交通事故の特徴は、子どもの事故は減少傾向にあるものの、高齢者事故・高齢運転者事故、自転車事故、追突・出会い頭事故が高い構成率を占めている。

2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後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、事故発生の諸要因を一定の前提の下に将来の交通事故を推計すると、更なる高齢人口の増加に伴い、高齢者が当事者となる事故が増加するものと見込まれ、現状よりもなお一層憂慮すべき事態になることが懸念される。

このため、今後も交通安全施策を強力に進め、これら事故の増加に歯止めを掛けるものとする。

II 第 10 次静岡県交通安全計画における目標

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、国の第 10 次交通安全基本計画においては、「平成 32 年までには、24 時間死者数を 2,500 人以下」、「死傷者数を 50 万人以下」にする目標を掲げている。

そこで、本計画においては、平成 32 年末までに、交通事故による年間死者数 100 人以下、人身事故発生件数 30,000 件以下の達成を目指すものとする。

なお、国の交通安全基本計画における目標設定は、死者数及び死傷者数としているが、本県においては、独自に死者数及び人身事故発生件数としている。

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、道路交通事故による死者数並びに事故発生件数が減少傾向にあることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には一定の効果があったものと考えら

れる。

しかしながら、運転者の交通安全意識をみると、自動車と比較して弱い立場にある歩行者や自転車に対する保護意識の浸透には至っておらず、歩行者等が最も保護されるべき横断歩道上の事故をはじめとして、道路横断中の事故が減少しているとは言いがたい状況にあり、今一度「人優先」の交通安全思想の徹底を図るべく、「思いやり」「ゆずりあい」運転を徹底させていくことが求められる。

また、近年、高齢者の増加等により、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にあり、加えて、大きな割合を占める出会い頭事故等交差点関連事故の多くは、安全不確認、動静不注視等の安全運転義務違反や一時停止違反などによるものとはいえ、これら事故も車両同士のゆずりあいにより多くは抑止されることを勘案すると、自分本位の運転に陥ることなく、「ゆずりあい」運転を励行することが重要となってくる。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、「思いやり」「ゆずりあい」運転の徹底を根幹として、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、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。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、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被害者支援の充実と推進、⑧研究開発及び調査研究の充実、といった8つの柱により、交通安全対策を実施する。

特に、次のような視点を重視して対策を推進する。

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

(1) 高齢者と子供の安全確保

本県では交通事故死者数に占める高齢者の割合が5割を超えており(平成27年実績)、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出できるような交通社会の形成が必要である。

その際には、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合のそれぞれの立場の違いに対応した、効果的な対策を推進する必要がある。特に、前者の場合には、歩道の整備や生活道路対策のほか、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における見守り活動などを通じ、生活に密着した交通安全活動を推進する必要がある。

このため、高齢者等の視点に立って、平坦性が確保された幅の広い歩道、歩車共存道路、コミュニティ道路等の整備や道路の状況に応じた交通規制、住居系地区等におけるあんしん歩行エリア等を形成することにより、バリアフリー化を始めとする歩行空間の整備を行う。また、高齢運転者の事故防止対策としては、高速道路、自動車専用道路のインターにおける誤進入を防止するため、標識の大型化や区画線等の見直し及び道路改良を推進するほか、見やすく分かりやすい道路標識等の整備を推進し、高齢者が利用しやすい道路環境作りを行う。

高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子供を産み、育てることができる社会を実現するためには、子供の安全を確保する防犯と合わせて子供を交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

このため、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

(2) 歩行者と自転車の安全確保

本県では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が約4割であり、特に、高齢者がその6割を占めている。

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層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、本県では、身近な交通手段として自転車が多く利用されているが、自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者が共存することができるよう、自転車の通行空間の確保を積極的に推進するとともに、交通安全教育等の充実を図っていく。

さらに、都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通安全の支障となる放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を推進する。

加えて、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要がある。

(3) 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題である。しかし、車道幅員別の死亡事故件数についてみると、死亡事故件数全体のうち、車道幅員5.5メートル未満の道路で死亡事故が発生する割合は、やや増加の傾向を示している。また、歩行者、自転車利用者の死者数の割合も高い水準で推移している。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進する。

また、幹線道路では、事故データ等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間に対し、事故原因に即した効果の高い対策を推進する。

2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

(1) 先端技術の活用推進

運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故防

止対策として、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための自動車安全技術や、交通事故が発生した場合に一早く救助・救急を行うシステムなど、先端技術の情報を収集し、県民への普及を行い、先端技術の活用を推進する。

(2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

総合的な交通安全対策の実施により、交通事故件数が大幅に減少したところであるが、高齢者が関係する死亡事故は、依然として多く、近年、相対的にその割合は高くなっている。このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく。

また、本計画期間中においても交通事故発生実態等に応じた対策を推進する。

(3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

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、交通安全マップ、交通安全情報、交通事故統計データの提供に努めるなど、県民に交通安全に対する関心を持ってもらい、地域における安全安心な交通社会の形成に自らの問題として積極的に参加してもらおうなど、県民主体の意識を醸成していく。

また、安全な交通環境の実現に向け、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係機関、住民等の協働により形成していく。

県・市町で取り組んでいる飲酒運転対策、自転車の交通安全対策などについては、他の地域における施策の参考となるよう、条例の制定状況等を含め、情報共有を図っていく。

Ⅱ 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

(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、「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。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、県、市町、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

(ア) 公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に留意した施策を推進する。生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン 30」を整備するなどの低速度規制を実施するほか、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・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式信号機、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機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が行き交う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。

(イ) 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、ハンプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部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を推進する。

また、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、歩車共存道路やコミュニティ道路等の整備を推進するとともに、道路標識の高輝度化・大型化・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（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し、視認性の向上を図る。

さらに、通過交通の排除や車両速度の抑制を行うためのハンプ・狭さく等の対策を推進していくとともに、ビッグデータの活用による危険箇所の解消を検討するほか、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

通学路における交通安全を確保するため、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、警察、教育委員会、学校、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。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所、認定こども園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、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、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、横断歩道の拡充等の対策を推進する。

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、音響式信号機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、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、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場の整備を推進する。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。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくな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、自転車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) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通の排除により、歩行者、自転車中心の道路交通を形成する。

(3) 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、事故危険箇所を含め、死傷事故率の高い区間や、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。また、高規格幹線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幹線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は、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを活用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大な効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消区間）」を推進する。

(ア) 全国の国道における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、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、卓越した事故類型や支配的な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、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

- (ア) 幹線道路上の事故発生割合が高い区間のうち、道路整備や交通安全施設整備により安全性向上が見込まれる区間として指定した「事故危険箇所」について、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。
- (イ) 単路では、歩道の設置、道路照明施設の整備、視線誘導標・外側線・中央線・車線境界線・路面標示の設置等の対策を推進する。
- (ウ) 交差点では、右折レーンの設置や交差点のコンパクト化、カラー舗装、路面標示の設置、信号灯器のLED化等の対策を推進する。

ウ 幹線道路における交通規制

- (ア) 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について見直しを行い、その適正化を図る。
- (イ) 新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の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見直しを推進する。特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、速度規制等の必要な安全対策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は、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

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに道路管理者、公安委員会、県・市町、地域住民等、関係機関・団体等合同の交通診断を行い、道路改良、信号機の設置・改良、交通規制の実施・見直し等の総合的な再発防止対策を推進する。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 高規格幹線道路から居住地域内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、自動車等の異種交通の分離を図る。
- (イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線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、公安委員会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・狭さく等の整備による車両速度及び通過交通の抑制等の対策を総合的に実施する。
- (オ) 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、陸・海・空の交通手段が相互に連結する交通ネットワークの構築を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠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事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、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、高視認性ポストコーン、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面標示の設置、中央分離帯の設置等分離対策の強化を図る。

また、逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による事故防止のための標識や路面標示の整備、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など、総合的な事故防止対策を推進する。

さらに、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行い、高速自動車国道等におけるドクターヘリによる救助・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、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。
- (ウ) 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：Vehicle Information and Communication System）及びETC2.0等の整備・拡充を図るとともに、渋滞

の解消及び利用者サービスの向上を図るため、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。

- (エ) 重大事故につながる可能性の高い高速道路での逆走事故を防止するため、これまでの対策拡充に加え、産学官が連携して、効果的な対策を検討、導入していく。

キ 改築等による交通事故防止対策の推進

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防止対策を推進する。

- (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、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路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。
- (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、路駐停車対策等の推進を図る。
- (ハ) 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。
- (ニ) 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、歩行者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。
- (ホ) 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、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進する。

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とともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進する。
- (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とともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

平成 27 年度から 32 年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定）に則して、公安委員会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

公安委員会では、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成 25 年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に則して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。

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」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とともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、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

幹線道路では、交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の事故発生割合の大きい区間において、重点的な交通事故対策を実施する。この際、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

信号機の改良、交差点の立体化を推進するほか、駐車対策を実施することにより、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・提供や交通状況に応じ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、交通管制エリアを見直し、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・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS : Universal Traffic Management Systems）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、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

地域住民や利用者から意見を広く聴取していくことが重要であることから、「交通安全総点検」、「標識BOX」、「道の相談室」、「県民のこえ」等を活用して県民の意見を取り入れ、道路交通環境の整備に反映していく。

また、交通の安全は、住民の安全意識により支えられていることから、道路交通環境整備に当たっては、県民が計画段階から参加し、安全で良好な交通環境の実現させる仕組みをつくり、行政と地域住民の連携による交通安全対策を推進する。

さらに、安全な道路交通環境の整備に係る県民の理解と協力を得るため、事業効果や当年度事業計画等を公表していく。

キ 連絡会議等の活用

警察・道路管理者及び学識経験者で組織する「静岡県道路交通環境安全推進連絡会議」を活用し、施策の立案、実施、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

(5) 歩行者空間のバリアフリー化

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、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を積極的に推進する。また、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(6) 無電柱化の推進

バリアフリー化等により、歩行者の安全で快適な通行空間の確保を図るため、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点も踏まえ、新たな無電柱化計画を策定し、道路の新設、拡幅等に併せた無電柱化の推進に努めるとともに、電線共同溝の浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト削減等を図るほか、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により、本格的な無電柱化を推進する。

(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・見直しを図るとともに、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。

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、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、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、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

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、公安委員会が行う交通規制の情報についてデータベース化を推進し、効果的な交通規制を行う。

(8) 自転車利用環境の総合的整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、通勤・通学・買物などへの手軽で便利な交通手段としての自転車の役割と位置付けを明確にし、乗用車から自転車への転換を図る総合的な自転車利用対策を推進し、また、歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車通行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合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、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、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等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。

各地域において道路管理者や県警察本部が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成 24 年 11 月、国土交通省、警察庁）の周知を図り、さらに、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

また、駐車対策としては、自転車駐車秩序を確立し、良好な生活環境の確保等を図るため、自転車利用者に対し啓発を行うとともに、計画的な自転車駐車場等の整備など、総合的な自転車駐車対策を推進する。

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

都市構造に応じた都市交通としての自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、自転車を歩行者、自動車と並ぶ交通手段の一つとして、安全かつ円滑に利用できる自転車利用空間をネットワークとして整備する等、総合的な自転車利用環境を整備する必要がある。このため、自転車や歩行者、自動車の交通量に応じて歩行者、自動車とも分離された自転車道及び自転車専用道路、自転車専用通行帯、普通自転車の歩道通行部分の指定等の交通規制を推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

(ア) 自転車の駐車スペースを確保するため、関係各部門の行財政措置により、自転車駐車場等を整備する。

- (イ) 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和 55 年法律第 87 号）に基づく「標準自転車駐車場附置義務条例について（昭和 56 年通達建設省都再発第 101 号）」による条例の制定について、各市町への周知徹底を図る。
- (ウ) 市町の放置自転車規制条例制定等に関し、必要な助言指導を行い、自転車等の整理・撤去等の推進を図る。
- (エ) 歩道や視覚障害者誘導用ブロック上への自転車の駐車は、歩行者の移動の障害となるばかりでなく、車椅子利用者や視覚障害者の生命・身体の安全を阻害する危険な行為となる。

自転車の放置による事故の誘発を防止する観点からも、自転車利用者の駐車マナーの向上を図るため、行政及び関係団体による積極的な啓発を推進する。

また、自転車運転中の携帯電話操作や傘差し運転の禁止等が徹底されるよう広報を充実する。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、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) 高度道路交通システムの活用

最先端の ICT 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大きく寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）を推進する。

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、リアルタイムな渋滞情報、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

高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体として、交通流・量を積極的かつ総合的に管理することにより、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先通行、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図り、交通の安全及び快適性を確保しようとする新交通管理システム（UTMS）の構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

ウ スマートウェイの推進

E T C 2.0 等で導入されている狭域通信システム（D S R C : Dedicated Short Range Communications）を活用した広範囲の渋滞データで適切なルート選択を可能とするダイナミックルートガイダンス、路面上の障害物や渋滞末尾等の情報のリアルタイムでの提供サービスについて、携帯電話、光通信等多様な通信メディアとの連携にも配慮しつつ実現を図る。

エ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

I T S の高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて、産・官・学が連携し研究開発等を行う。

また、交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者に周辺の交通状況等を視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりをもった運転ができる環境を作り出すことにより、交通事故を防止すること等を目的とした安全運転支援システム（D S S S : Driving Safety Support Systems）の導入・整備を検討する。

さらに、運転者に対し、信号情報に基づく走行支援情報を提供することで、通過予定の交差点において予測される信号灯火等を把握したゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う事故の防止を図ること等を目的とした信号情報活用運転支援システム（T S P S : Traffic Signal Prediction Systems）の整備を推進する。

オ E T C 2.0 の展開

E T C の通信技術をベースとした E T C 2.0 サービスの普及・促進を官民一体となって展開していく。E T C 2.0 対応カーナビ及び E T C 2.0 車載器により、E T C に加え、渋滞回避支援、安全運転支援、災害時の支援といった情報提供サービスを提供する。また、E T C 2.0 から得られる経路情報を活用した新たなサービスとして、渋滞等を迂回する経路を走行したドライバーを優遇する措置や商用車の運行管理支援等を今後展開する。

カ 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 I T S 技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を進める。

(10) 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい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、平成 25 年 12 月に公布・施行された交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）及び平成 27 年 2 月に閣議決定された交通政策基本計画に即して、国、県、市町、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の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

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく地域公共交通網形成計画の策定を推進し、持続可能な地域公共交通網の再構築を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。

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、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、利用を促進し、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。

さらに、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。

イ 自動車利用の効率化

貨物自動車の積載率の向上等により効率的な自動車利用等を推進するため、共同配送システムの構築等による物流の効率化等の促進を図る。

(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、津波等による災害に備え、安全生、信頼性の高い道路交通を確保するため、高規格幹線道路の未整備区間の整備を推進し、道路構造物の補強等による耐震性の向上を図るとともに、道路交通の危険箇所について落石防止等の施設を整備するなど各種防災対策を推進する。

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。

津波に対しては、人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備を推進する。また、津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

また、地震・津波等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について、防災拠点としての活用を図る。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、津波等の災害が発生した場合においても、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、交通監視用カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備及び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交通規制資機材の整備を推進する。

また、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として信号用電源付加装置の整備を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じ災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）による緊急交通路を確保して、一般車両の通行を禁止し、人命救助等を目的とした緊急通行車両等を優先して通行させる。あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、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検討する。

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、交通監視用カメラ、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、民間事業者が保有するプローブ情報の利活用について検討する。

(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するとともに、地域の実態に応じた取締り活動ガイドライン等により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、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する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。また、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

都市の中心市街地における駐車場不足は、道路機能の低下、交通混雑、交通事故の発生、商業活動の停滞等、都市活動に多大な影響を与えている。このようなことから、駐車空間確保等の駐車場対策が急務となっている都市に対しては、総合的、計画的な施策を進め、駐車場整備を促進するよう助言する。

(7) 駐車場整備地区等の指定

商業地域、近隣商業地域、第1種住居地域、第2種住居地域、準住居地域若しくは準工業地域内又はその周辺における地域内において自動車交通が著しく輻輳する地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域がある市町に対し、都市計画に駐車場整備地区を定めるよう助言する。

また、駐車需要が高く、広く一般公共の用に供し、かつその位置に永続的に確保する必要のある駐車場は、都市施設としてこれを都市計画で定め、その整備を進めるよう市町に助言する。

(4) 駐車場整備計画等の策定推進

駐車場整備地区の都市計画を定めた市町に対し、駐車場整備計画を策定するよう助言する。

(5) 附置義務条例の制定促進

駐車場対策が急務である市町に対し、商業地域内、近隣商業地域内等において、一定の規模以上の建築物を新增設する者に、駐車施設の附置を義務付ける駐車場附置義務条例を制定するよう助言する。

また、既に条例を制定している市町に対し、「標準駐車場条例の改正について（平成26年通知国都街第56号）」を参考に、建築物及びその敷地以外の場所で駐車施設の確保等を図ること及び立地適正化計画において駐車場配置適正化区域を定めた場合は、路外駐車場の配置の適正化及び附置義務駐車施設の集約化を図ることを踏まえた条例に改正するよう助言する。

(6) 駐車場整備の促進

道路交通の円滑化、都市機能の維持及び増進を図るため、各種補助制度、融資制度や税制上の優遇措置等を活用した民間駐車場の整備を促進する。

また、都市計画駐車場等に対する公的融資等の融資制度の活用や、特定交通安全施設等整備事業による駐車場整備、道路・街路事業の改築に併せた駐車場整備等を促進する。

エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・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、広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・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、市町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働き掛け、違法駐車取締り、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えるため、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。また、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、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・提供体制の充実を図るとともに、交通管制エリアの見直し等の交通管制システムの充実・高度化を図るほか、全国の交通規制情報のデータベース化を推進する。

さらに、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ことにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑を推進する。

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サービスを開始することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

ウ 適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報の提供により、道路における交通の危険や混雑を生じさせた事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法（昭和35年法律第105号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図ること等により、民間事業者による正確かつ適切な道路交通

情報の提供を促進する。

エ 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・耐久性に優れた高輝度・自発光標識の整備を推進するとともに、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、統一性と連続性を確保した案内標識の設置を推進するとともに、拡大文字による統一した英字の併記による多言語化の実施等により、国際化への対応に努める。

(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) 道路使用及び占有については、公共性を有するもの、その他やむを得ないものを除き、極力これを抑制する。また、道路における車両の駐車及び交通規制並びに道路使用等についての照会、相談等の業務の適正化を図る。

また、工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占有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、その適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

(4) 道路交通の妨害となる不法占有物件等については、指導を行うとともに、不法占有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。

(5) 道路の掘り返しを伴う占有工事等については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故を防止するため、極力これを抑止するとともに、計画的な占有工事等の施行について合理的な調整を図る。さらに、掘り返しを防止する対策として電線共同溝(C. C. BOX)の整備等を推進する。

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、幹線道路上の適切な位置に「道の駅」などの休憩施設等の整備を推進する。

ウ 子供の遊び場等の確保

(7) 子供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、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

(4) 地域の子供達に健全な遊びの指導や場を提供する児童館や児童遊園等の整備及び維持管理を行う市町に対して助言・支援する。

(5) 治水機能を損なわない範囲で、河川が本来もつ河川環境に配慮した河川公園、スポーツ広場、遊歩道等の整備や、津波や高潮から県土を保全する海岸整備にあわせた、利用しやすく、海辺へのアクセスがしやすいユニバーサルデザイン

に配慮した、子ども達が安心して遊ぶことのできる空間等を確保する。

- (エ) 公立小学校等に対し、学校教育に支障のない範囲において、平日の帰宅後、休日及び長期休業中に、子ども達の安全な遊び場の確保と交通事故等の危険から守るため、施設開放について働きかける。

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。

オ 地域に応じた安全の確保

地域のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行う。

2 交通安全思想の普及徹底

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て、生涯にわたる学習を促進して国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、「おもいやり ありがとう」の理念の下、人優先の交通安全思想を基本とし、高齢者、障害者等の交通弱者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。

特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても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、交通社会の一員であることを考慮し、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、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係る教育を充実させる。学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、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。

特に若者を中心とする層に対しては、交通安全に関する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の整備に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、市町、警察、学校、関係機関・団体、家庭、学校、職場が、互いに連携し、地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。特に、交通安全教育・普及啓発活動に当たる地方公共団体職員や教職員の指導力の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、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子供、親の三世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努めるなど、地域ぐるみの活動を推進する。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、評価・効果予測手法を充実させ、検証・評価を行うことにより、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、関係者の意識が深まるよう努める。

(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

(ア) 児童が、幼児期から交通安全に対する基本的習慣を身につけるため、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、幼稚園・保育所・認定こども園における日常教育・保育活動や、児童館活動の中で、視聴覚教材や紙芝居の利用、親子での実習など、子どもの発達段階に応じた、分かりやすい指導を実施する。

また、保護者へは保護者会等で交通安全教育の協力を呼びかける。

(イ) 幼児を指導する教職員に対して、交通事故発生状況等の情報提供を行い、交通安全に対する意識啓発を図るとともに、指導力の向上及び教材、教具の整備を推進し、各種研修会において資料（情報）の提供を行う。

(ウ) 幼児の事故防止のため、保護者を対象にしたチャイルドシートの着用方法や幼児の手本となって安全に道路を通行することなどの交通安全講習会等を開催するなど、家庭と一体となった交通安全活動を推進する。

(エ) 学校支援地域本部事業等においても、交通安全指導を行い、地域ぐるみの交通安全教育の充実を図る。

(オ) 家庭、幼稚園、保育所、認定こども園、地域が一体となった幼児交通安全教育を推進するため、親と子が集団で実施する「幼児交通安全クラブ」の活動を継続的かつ効果的に推進する。

さらに、地域関係機関との連携の下に、地域ぐるみ・家族ぐるみで日常生活のあらゆる場面をとらえた幼児交通安全活動を実施する。

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。

(ア) 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、歩行者としての心得、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の作成・配布に努めるとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等の実施を図る。

(イ) 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、児童に対する補完的な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

者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

- (ウ) 交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

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。

- (ア) 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、歩行者としての心得、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、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の作成・配布に努めるとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等の実施を図る。
- (イ) 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補完的な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、自転車の利用者及び二輪車の運転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な健全な社会人を育成することを目標とする。

- (ア) 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、総合的な学習の時間、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、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、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の作成・配布に努めるとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とし

た心肺蘇生法の実技講習会等の実施を図る。

- (イ) 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補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小中学校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。

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、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

- (ア) 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。
- (イ) 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、安全運転に必要な技能及び技術、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。
- (ウ) 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、社会人を対象とした学級・講座等において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。
- (エ) 大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等が連携し、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、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

- (ア) 高齢者に対する交通安全教育を推進するため、県・市町は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、教育手法に関するこれまでの調査研究の成果等も活用しながら、シ

シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

- (イ) 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とともに、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。
- (ウ) 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に対しては、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、反射材等の交通安全用品の普及にも努める。
- (エ) 高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級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。
- (オ) 電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造企業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、継続的な交通安全教育の促進に努める。
- (カ) 地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダーを対象とした安全運転教育を実施する。また、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通ボランティア等による啓発活動や、高齢者を中心に、子供、親の三世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

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、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。また、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、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、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の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等

に係る関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進する。

(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技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、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等、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、シミュレーター等の教育機材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努める。

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、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

「おもいやり ありがとう」の理念の下、人優先の交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付ける県民運動として、関係機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

年間を通じて実施する運動として、平成 28 年度からの 5 か年は、「安全をつなげて広げて 事故ゼロへ」をスローガンとする「あなたが主役の交通安全県民運動」を県民総ぐるみの運動として実施し、その重点推進項目については、高齢者と子供の交通事故防止、歩行者の交通事故防止、自転車の交通事故防止、追突・出会い頭の交通事故防止、飲酒運転の根絶と定め、また、交通安全運動の重点として、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に夕暮れ時）における交通事故防止等、交通情勢に即した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定める。

交通安全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県民に周知することにより、県民参加型の交通安全運動の充実・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、県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。

さらに、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。

イ 自転車の安全利用の推進

自転車利用者に、自転車が「車両」であることを認識させ、「サイクルスポーツのメッカ」にふさわしい安全利用モラルの醸成を図るため、自転車の安全利用に関する条例を制定する。

また、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。

自転車は、車両であることから、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、歩行者優先意識を徹底するための意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進する。

夕暮れ時から夜間にかけて自転車事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取付けを促進する。

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の交通安全教育を実施するほか、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。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、他の年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進する。

ウ 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、後部座席を含めたすべ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。

(平成 27 年 10 月現在における県内の一般道のシートベルト着用率は、運転席 97.4%、助手席 92.1%、後部座席 41.3%で、高速道路のシートベルト着用率は、運転席 99.1%、助手席 98.1%、後部座席 57.5%であった。警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査結果による。)

このため、県・市町、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動を展開する。

エ 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、幼稚園、保育所、

認定こども園等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。特に、乳児期を過ぎた幼児（5歳児）の保護者に対し、その取組を強化する。

（平成27年6月現在における県内のチャイルドシート使用率は、6歳未満全体53.8%、5歳児34.9%、1歳～4歳児60.4%、1歳児未満87.2%であった。警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査結果による。）

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、安全推進のため、ジュニアシート等を使用させることについて、広報啓発に努める。

また、市町、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。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（i-Size）に対応したチャイルドシートの普及促進、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、分かりやすい取扱説明書の作成等、正しい使用方法の周知徹底を推進する。

オ 自発光式反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式反射材の普及を図る「ピカッと作戦！」を、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、自発光式反射材等の視認効果、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・団体と協力した展示会開催を推進する。

自発光式反射材等は、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図る。

カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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、交通ボランティアや安全運転管理者、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に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という県民の規範意識の確立を図る。

キ 危険ドラッグ対策の推進

麻薬・覚醒剤乱用防止運動のポスター等に危険ドラッグに関する内容を盛り込んで配布するとともに、教育機関等へ薬物の専門家を派遣し、啓発活動を行う等、危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図る。

また、各種交通安全活動の機会を利用して、「危険ドラッグ」を使用した上で車両等を運転する危険性について、積極的な広報啓発活動を推進する。

ク 効果的な広報の実施

県民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、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ため、交通事故等の実態を踏まえた、日常生活に密着した内容の広報を、新聞やテレビ、ラジオのスポットCM、ホームページ、SNS、県民だより、県政広報番組など活用し、次の方針により計画的かつ積極的に行う。

- (ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった集中的なキャンペーンを積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、子供の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。
- (イ) 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や、市町・町内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、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転、暴走運転、無謀運転等を根絶する。
- (ウ) 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・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。

ケ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 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、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。
- (イ) 夕暮れ時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交通事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。
また、交通情報板等を活用するなどして、日没時間や地域の実態等に応じた自動車及び自転車の前照灯の「早めのライトオン」を促す。
- (ウ) 二輪車運転者の被害軽減を図るため、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、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。
- (エ) 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行うことができるよう、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に関する情報の提供・発信に努める。
- (オ) 自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の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により、関係者の交通安全に関する意識を高める。

(カ) 学識経験者と参加者による討議等により、交通安全活動に新しい知見を与え、交通安全意識の高揚を図ることを目的とした各種会議を開催する。

(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、交通安全運動の機会等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会議を行い、交通安全に関する県民挙げての活動の展開を図る。

特に、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・普及啓発活動の促進を図るため、交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及びカリキュラムの策定に努める。

(5) 住民の参加・協働の推進

交通安全は、県民の安全意識により支えられることから、県民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全意識の普及徹底に当たっては、県、市町、民間団体、企業等と県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し、県民の参加・協働を積極的に進める。

このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、県民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成などの交通安全総点検に県民が参加できるような仕組みをつくるほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進する。

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を努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図る。運転免許制度については、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、子供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を図るとともに、交通労働災害の防止等を図る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。

また、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) 原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許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

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者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、飲酒運転を防止する観点から、飲酒取消処分者講習の充実に努める。

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、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

ウ 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。

交通安全組織としての二輪車安全運転推進クラブに対し、交通安全に関する研修会、講習会等の開催、各種の交通安全活動等への積極的参加、協力等自主的安全活動の推進、クラブ員が中核となった二輪車利用者への安全意識の高揚を図る。

また、新規のクラブ員の勧誘に努め、組織の維持と拡大を図る。

エ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者講習の効果的实施、実施場所の拡充等に努める。

特に、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、検査の結果に応じたきめ細かな講習を実施するとともに、講習の合理化・高度化を図り、より効果的な教育に努める。

(イ) 認知機能検査、運転適性相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、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。

(ウ) 高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

(エ) 高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるような交通安全教育・広報啓発活動を推進する。

また、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ため、関係機関・団体と連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した者に対する公共交通機関の割引運賃等の支援措置の充実、市町による持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備・拡充に努める。

オ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する指導取締りを推進する。

カ 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。

キ 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。

ク 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運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えるため、適性診断実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進する。

ケ 危険な運転者の早期排除

行政処分の適正かつ迅速な執行と、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・的確な実施により、危険な運転者を早期に道路交通の場から排除する。

(2) 運転免許制度の改善

交通事故の傾向等、最近の交通情勢を踏まえ、運転免許試験については、現実の交通環境における能力の有無を的確に判定するものとなっているかについて検証を行い、必要に応じ、改善を図る。

また、県民の立場に立った運転免許業務に努めるとともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制の拡充を図る。

さらに、運転免許試験場における障害者等のための設備・資機材の整備及び運転適性相談活動の充実を図る。

(3) 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、安全運転管理者等の資質及び安全意識の向上を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の発見を強化する。

また、社用車及び従業員の私有車両に対するドライブレコーダーの普及を促進し、ドライブレコーダー装着による安全運転意識の向上及び交通事故時・ヒヤリハット時のドライブレコーダーの映像を共有することでの交通安全教育や安全運転管理への活用の有効性を周知し、交通安全教育指針に基づいた事業所内における交通安全教育の推進を図る。

さらに、重大事故・違反等を起こした事業所に対しては、安全運転管理体制について、効果的な個別指導を行うとともに、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、安全運転管理者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の事故死者数・人身事故件数の半減等を目標に立てた事業用自動車総合安全プランに基づく、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等についての取組を推進する。

ア 事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の実施

ひとたび事故が発生すれば社会的な影響の大きい事業用自動車の安全プランを策定し、安全対策を推進するため次の施策を講ずる。

- (ア) 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行う。運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。
- (イ) 自動車運送事業等の運行管理者に対する指導講習については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、運行管理者に受講させるよう義務付ける。
- (ウ) 事業者等の安全意識の高揚を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」により、事業者等に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 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、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行う。

増加する訪日外国人旅行者や 2020 年の東京オリンピック・パラリンピックの輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保に努めるため、空港等のバス発着場を中心とした街頭検査を実施し、バス事業における交代運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握する。

行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析し、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出する「事業用自動車総合安全情報システム」を構築し、効果的・効率的な指導・監督を実施することで、事業用自動車による事故の未然防止を実現するとともに、監査実施体制の充実・強化を図る。

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、国が指定した機関である、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。

以上のような取組を確実に実施するため、監査体制の充実・強化を重点的に実

施する。

ウ 飲酒運転の根絶

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、常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。

また、危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無を図るため、危険ドラッグ等薬物に関する正しい知識や使用禁止について、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、事業者や運行管理者等に対し指導を行う。

エ ICT・新技術を活用した安全対策の推進

事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV (Advanced Safety Vehicle) 装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

また、自動車のICT化の進展や通信システムを利用したテレマティクス技術により取得可能になった運転情報や自動車運転者の生体情報、事故情報等を含むビッグデータを活用した事故防止運行モデル等を構築し、同モデルの普及を図るとともに、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた次世代型の運行管理・支援システムを検討・実現するほか、急加速・急ブレーキの回数等の様々な運転情報を基に、安全運転指導サービスや安全運転を促すテレマティクス保険など、民間による安全運転促進のための新たなサービスの提供を促進することにより、更なる事故の削減を目指す。

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・タクシーの業態毎の特徴的な事故傾向を踏まえた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、新たな免許区分である準中型免許の創設を踏まえ、初任運転者向けの指導・監督マニュアルの策定や、高齢運転者等に対する、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

カ 事業用自動車の重大事故に関する事故調査機能等の強化

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、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明や、より客観的で質の高い再発防止策を提言するため、平成 26 年に事業用自動車事故調査委員会が発足したところであり、今後、同委員会における事故の原因分析・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 運転者の体調急変に伴う事故防止対策の推進

運転者の体調急変に伴う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、脳ドック等のスクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施する。

ク 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

地方貨物自動車運送適正化事業実施機関において、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」（通称Gマーク事業）を促進する。

また、国、地方公共団体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。

(5) 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行うことにより、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担当管理者の配置、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自動車運転業務従事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。

(6) 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

危険物等の運搬車両の交通事故未然防止と事故発生時の迅速な現場処理対策の拡充を図るため、関係行政機関及び関係民間団体より構成された「静岡県危険物運搬車両事故防止等対策協議会」において、運搬物質の性状、危険性及び処理方法を記載した「イエローカード」の携帯の推進等の取組を行う。

また、同協議会策定の化学物質漏洩事故対応マニュアルでは、事故発生時の迅速な事故処理の手順及び対応方法等を示すとともに、代表的な危険物の性状、処理方法の情報の提供を図り、事故発生時の対応に備える。

イ 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全の確保を図るため、関係者に対して、

コンテナ貨物の重量等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」及び、具体的な取組内容について記載した「国際海上コンテナの陸上運送における安全輸送マニュアル」を地方連絡会議や関係業界を通じて、現場への周知徹底を図る。

ウ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、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、津波、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に努める。

4 車両の安全性の確保

自動車を使用される段階においては、自動車にはブレーキ・パッド、タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や、ブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。また、衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術についても、確実な作動を確保するため、適切な保守管理を推進する必要がある。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきであるが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る。

(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ア 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

(ア) 車両の安全対策については、平成 27 年度に開催した交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の結果を踏まえて実施していく。

具体的には、産・官・学が参加する検討会が中心となり、①事故実態の把握・分析、②安全対策に関する方針、対策の具体的な内容の検討、③事前効果評価・事後効果評価といった一連の流れ（PDCAサイクル）を継続的に実施することに加え、このPDCAサイクルによる検討を充実させることを通じて、車両の安全対策の一層の拡充・強化を図る。

なお、事故を未然に防止する予防安全対策については、車両安全対策を推進す

る取組の一環として、これまでも保安基準の拡充・強化等と先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発・普及の促進、使用者に対する自動車アセスメント情報の提供等との総合的かつ有効な連携を深めてきたところであるが、今後もより一層の連携を図っていく。

- (イ) 車両の安全対策の基本である自動車の構造・装置等の安全要件を定める道路運送車両の保安基準について、上述の検討結果を踏まえつつ、事故を未然に防ぐための予防安全対策、万が一事故が発生した場合においても、シートベルトやエアバック等を含めた乗員の保護並びに歩行者及び自転車乗員等の保護を行うための被害軽減対策、その際に火災の発生等の二次災害が起こることを防止するための災害拡大防止対策のそれぞれの観点から、適切に拡充・強化を図る。

イ 安全に資する自動走行技術を含む先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発・普及の促進

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先進安全自動車（ＡＳＶ）について、産官学の協力によるＡＳＶ推進検討会の下、車両の開発・普及の促進を一層進める。

安全運転の責任は一義的にはドライバーにあるが、今後、技術の進展に伴いドライバーの新技术に対する過信などが原因で事故が発生する恐れがあるため、安全運転を支援するシステムに関するドライバーの理解に努める。

また、ＡＳＶ技術のうち衝突被害軽減ブレーキ等の市場化されたＡＳＶ技術については、国際的な動向も踏まえつつ、義務化も含めた保安基準の拡充・強化、補助制度の拡充を図るとともに、ドライバー異常時対応システム等の実用化間際の新技术については、技術指針の策定、事故データに基づくＡＳＶ技術の効果評価を行う等により普及促進を引き続き進める。

加えて、交通事故の多くがドライバーのミスに起因していることを踏まえ、自動走行技術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ことから、自動走行技術等の開発・普及のための環境整備を行う。

ウ 車両の安全性等に関する日本工業規格の整備

工業標準化法（昭和 24 年法律第 185 号）に基づいて制定された自動車関係の日本工業規格については、従来から車両のハード面からの安全性を考慮した規格の整備を進めてきたが、近年の技術進歩を踏まえ、①車両制御、②外部情報の知覚、③運転者とのマン・マシン・インターフェースの面からの整備も進めている。

運転者の運転を支援するための警報や制御を行う技術は、我が国が世界に先行して実用化している分野であり、①車間距離制御システム、②前方車両衝突警報装置、③車両周辺障害物警報等の運転者の運転負荷の軽減、利便性の向上、危険に対する注意喚起、事故回避／被害軽減に関連した日本工業規格について、関係省庁が連携して、その改正を進める。

また、国際標準化機構（ＩＳＯ：International Organization for

Standardization) に対する我が国の代表機関である日本工業標準調査会を通じて、国際規格との調和を図りつつ、交通事故防止に寄与するため、その整備に努める。

(2) 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。これらにより、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に、自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進する。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を自動車使用者に提供することにより、その選択を通じて、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

(3) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査体制の充実

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせて進化する自動車技術に対応して、電子化された安全装置の故障診断検査機器の開発、ICT化による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を進めるなど、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。また、不正改造を防止するため、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。

イ 自動車点検整備の充実

(ア) 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全国的に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

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) 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」を県下的に展開し、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。

(ウ) 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、自動車分解整備事業者に対し、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、自動車分解整備事業者における経営管理の改善や整備の近代化等への支援を推進する。

(エ) 自動車新技術の採用・普及、車社会の環境の変化に伴い、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していく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、自動車整備業が自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応するための環境整備・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研修の実施等により、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。

(オ) 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、近年ペーパー車検等の不正事案が増加していることから、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。

(4) 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なリコールが行われていることから、自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、装置製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人交通安全環境研究所において現車確認等による技術的検証を行う。

また、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、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。

(5) 自転車の安全性の確保

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（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用する。また、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とともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、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、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を推進し、違法行為の防止に努める必要がある。

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、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。

また、悪質・危険な運転行為による死傷事犯であっても従前の危険運転致死傷罪に該当せず自動車運転過失致死傷罪が適用された事件などを契機として、罰則の強化を求める世論を背景に、平成 26 年 5 月に「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。）が施行されたことを踏まえ、適正かつ緻密な交通事故事件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、地域ぐるみでの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とともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

(1) 交通の指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者が関連する交通事故の防止並びに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交通安全教育活動の実施状況及び交通指導取締り活動等に関する地域特性等を十分考慮する。

(ア) 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、速度超過、横断歩行者妨害、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や携帯電話使用、座席ベルト非着用など容易に守られるべき違反に重点を置いた指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより悪質な運転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、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。また、引き続き、児童、高齢者、障害者の保護の観点に立った指導取締りを推進する。

さらに、多角的な分析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、交通事故実態の分析結果等を踏まえて検証し、その検証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、新たな速度取締り機器の導入を図るとともに、交通反則切符等自動作成機の導入に向けた検討を進めるなど、より効果的な取締りを行うための資機材の研究開発及び整備に努める。

(イ) 事業活動に伴う過積載、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、必要に応じ関係機関を通じて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い、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、この種の組織構造的な違反の防止を図る。

(ロ) 自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対しては、積極的に指導警告を行うとともに、歩行者に接触し、若しくは転倒させ、又は他の車両に急ブレーキをかけさせ、若しくは急な進路変更等の避譲措置をさせるなど、具体的に交通の危険を生じさせた場合や警察官の指導警告に従わず違反行為を継続する自転車利用者に対する指導取締りを強化する。

イ 高速自動車国道等における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、交通の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。

また、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、自動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と捜査体制を強化するほか、速度取締り車両を含む取締り機器の点検整備の充実を図る。

さらに、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、車間距離不保持、通行帯違反及び座席ベルト、幼児用補助装置（チャイルドシート）の非着用違反について取締りを強化する。

(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運転死傷処罰法第2条又は第3条（危険運転致死傷罪）の立件を視野に入れた捜査の徹底を図る。

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化等

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

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、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

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力に推進する。

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

暴走族追放気運を高揚させるため、「静岡県暴走族の根絶に関する条例」を的確に運用するとともに、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が県民に広く周知されるよう、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、青少年に対し、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進する。さらに、関係団体等との連携を強化して、暴走族の解体、暴走族への加入防止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底する。暴走族問題と青少年の非行問題との関連性を踏まえ、青少年育成団体との連携を図るなど、青少年の健全育成に資する施策を推進する。

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會（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。

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

ウ 暴走族に対する指導取締りの推進

暴走族等取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、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、暴走族等に対する指導取締りを推進する。

また、複数の都府県にまたがる広域暴走事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係都道府県相互の捜査協力を積極的に行う。

さらに、違法行為を敢行する旧車會員に対する実態把握を徹底し、把握した情報に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する。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、関係機関に対して没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族等と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても取締りを強化していく。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の事件はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている原因、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、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。また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神の涵養、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。

また、暴走行為に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行う。

さらに、暴走族問題は地域社会に深く関わる問題であることに鑑み、「静岡県暴走族総合対策会議」において関係機関・団体の連携を強化し、暴走族対策を推進する。

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し、また、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、積極的な広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を行う。

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

(1) 救助・救急体制の整備

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、次により救助・救急体制の整備・拡充を図る。

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、市町消防機関の救助体制の整備・拡充を図る。

イ 大事故発生時における救助・救急体制の充実

多数の負傷者が発生する大規模道路交通事故等に対処するため、静岡県消防相互応援協定（昭和 62 年 3 月）による連絡体制の強化、救護訓練の実施、消防機関と災害派遣医療チーム（DMAT: Disaster Medical Assistance Team）の連携、高度救助資器材等の整備拡充により救助・集団救急体制の充実を図る。

ウ 自動体外式除細動器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

交通事故等による負傷者の救命を図り、また、後遺障害等を軽減するため、事故現場において、負傷者に対する迅速・適切な応急手当等が広く行われるようにする必要がある。このため、県民への応急救護処置の知識や自動体外式除細動器（AED：Automated External Defibrillator）の使用も含めた応急手当の実技の普及向上を図るため、保健所、消防本部、医療機関、市町等が互いに連携を図りながら、パンフレット等の資料配布や応急手当の講習会の開催等を実施していく。

また、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて、県民の救急医療や救急業務に対する理解と認識を深めるための広報・啓発活動を積極的に推進するとともに、指定自動車教習所及び特定届出自動車教習所の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。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AED（自動体外式除細動器）の取扱いを含む。）の実習及び各種講習会の開催により、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、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む。）について指導の充実を図り、自動車事故の負傷者に対して迅速かつ適切な応急処置を行うために必要な救急法の知識と技術の普及に努める。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

「救命救急士法」（平成3年4月23日法律第36号）に基づき、一般財団法人救急振興財団への救急隊員の派遣による養成や、救急救命士有資格者の消防職員採用等により、救命救急士の計画的な増員を図る。

また、救急救命士が行える気管挿管などの特定行為を円滑に実施するための講習等を実施するとともに、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確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

オ 救助・救急用資機材の整備の推進

救助体制を確立するため、救助工作車、救助資機材の整備を推進する。また、救急現場及び搬送中に高度な応急処置を的確に実施するため、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材、各種伝送システム等の整備を促進する。

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、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、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・救急業務を迅速・的確に実施するため、消防大学校、県消防学校並びに各消防本部において教育訓練の充実を図る。

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、昭和 49 年 4 月 1 日に建設省（現国土交通省）、消防庁及び日本道路公団（現分割民営化）との間で締結された「高速自動車国道における救急業務に関する覚書」に基づき、各インターチェンジ所在市町が、中日本高速道路株式会社から財政措置を受けて実施している。

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 : Fast Emergency Vehicle Preemption Systems）の整備を検討する。

コ 緊急通報システムの整備

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、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信司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の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP : Help system for Emergency Life saving and Public safety）や事故自動通報システム（ACN : Automatic Collision Notification）の格段の普及と高度化を図るために必要な環境を整備する。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

(ア) 初期救急医療体制の整備

開業医によって行われている在宅当番医制の一層の充実強化と休日・夜間急患センターの診療体制の充実を図る。

(イ) 第2次救急医療体制の整備

初期救急医療体制の後方体制として、入院治療を必要とする重症救急患者の医療を確保するため、複数の病院が輪番で診療を行う第2次救急医療体制について、さらに診療内容等の充実強化を図る。

(ロ) 第3次救急医療体制の整備

脳卒中、心筋梗塞、頭部損傷等の重篤な救急患者を受け入れるため、高度の診療機能を有し、24 時間体制で重症患者に対応する救命救急センターの整備を促進するとともに、診療機能の強化を図る。

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については、静岡県専門医研修ネットワークプログラムにおいて、救急専門医養成プログラムを提供すること等により、確保に努める。

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

急医療の教育を担う看護師等養成所及び新人期において救命救急処置技術等の看護職員研修を実施する病院等を支援し、救急医療を担当する看護師の確保を図る。

ウ ドクターヘリ事業の推進

ドクターヘリの運航により、救急患者の救命率向上を図るとともに、高速道路事故等の救急車両での対応が困難な事故への迅速な対応等、広域的な救急医療体制の整備、充実を図る。

(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・協力関係の一層の強化を図る。

特に、全県単位のメディカルコントロール協議会及び地域メディカルコントロール協議会を中心に、救急医療機関までの搬送途上、いわゆる病院前の救護体制の強化を推進する。

7 被害者支援の充実と推進

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、大きな不幸に見舞われているため、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。

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の一層の充実を図る。

また、原動機付自転車等検査対象外車両の自賠責保険（自賠責共済）の無加入や期限切れによる運行の防止を図るため、広報活動等を通じて広く県民に周知するとともに、街頭における指導取締り及び監視活動を強化する。

ア 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進

被害者に対する適切な情報提供の徹底に係る保険会社（組合）への指導等及び指定紛争処理機関の保険（共済）金支払に係る紛争の調停等により保険（共済）金の支払の適正化を推進する。

また、交通事故に係る医療費支払の適正化を推進する。

イ 政府の自動車損害賠償保障事業の充実

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）車両による事故の被害者に対する救済制度である自動車損害賠償保障事業についても、被害者に対する保障金の支払の迅速化等により、その充実を図る。

ウ 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（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国民に周知するとともに、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。

エ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠償保険（自賠償共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実に資するよう、制度の改善及び安定供給の確保に向けて引き続き指導を行う。

(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

本県の交通事故相談所は、平成 27 年末現在、県 1 か所及び 15 市町 17 か所に設置されており、未設置市町については、県が巡回相談を実施している。

今後、地域における交通事故相談活動を充実するため、県及び 15 市町の交通事故相談所の相談業務の充実を図るとともに、その他の市町における交通事故相談所の設置を進め、市町相談窓口との連携を強化し、交通事故相談所体制の充実に努めるとともに、交通事故相談所業務の円滑かつ適正な運営を図るため、関係機関、団体等との連絡協調を促進する。

また、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、研修会の開催、弁護士によるアドバイス等により相談員の資質の向上を図る。

さらに、交通事故相談所において各種広報を行うほか、県及び市町のホームページや刊行物等の広報媒体を積極的に活用して交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対して広く相談の機会を提供する。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、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。また、法務省の人権擁護機関による人権相談において交通事故に関する人権相談を取り扱うとともに、日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

(7) 独立行政法人自動車事故対策機構は、交通遺児等に対する生活資金貸付けに対する援助を行う。また、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・運営の充実を図るための援助や、被害者に対する介護料の支給並びに短期入院・入所に係る協力病院・施設の指定整備及び費用助成に対する援助を行う。さらに、介護料受給者

への個別訪問、それに伴う相談・情報提供等の充実・強化のための援助を行う。
(イ) 公益財団法人交通遺児等育成基金は、交通遺児に対する一定水準の育成給付金の給付が、長期にわたり安定的になされるよう援助を行う。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した支援等の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、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支援業務を、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とともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、公安委員会が指定した民間の犯罪被害者早期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「交通事故被害者の手引」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対しては、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の運用を図る。また、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い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、県警察本部交通部交通指導課に設置した被害者連絡調整官等が、各警察署の被害者連絡について、被害者の視点に立った支援が行われるよう指導を行うほか、必要な連絡調整を行うなど、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徹底する。

ウ 公共交通事故被害者への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保のため、公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口を設置し、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（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）等を図る。

また、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

8 研究開発及び調査研究の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として必要な研究開発の推進を図ることが必要である。この際、交通事故は人・道・車の3要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから、3要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進するとともに、各分野の協力の下、総合的な調査研究を充実することが必要である。

また、交通安全対策についてはデータを用いた事前評価、事後評価等の客観的分析に基づいて実施するとともに、事後評価で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、道路交通の安全に関する研究開発の推進を図るとともに、交通事故の分析の高度化を図り、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。

研究開発及び調査研究の推進に当たっては、交通の安全に関する研究開発を分担する国及び独立行政法人の試験研究機関について、研究費の充実、研究設備の整備等を図るとともに、研究開発に関する総合調整の充実、試験研究機関相互の連絡協力の強化等を図る。さらに、交通の安全に関する研究開発を行っている大学、民間試験研究機関との緊密な連携を図る。

加えて、交通の安全に関する研究開発の成果を交通安全施策に取り入れるとともに、地方自治体に対する技術支援や、民間に対する技術指導、資料の提供等によりその成果の普及を図る。

(1) 道路交通の安全に関する研究開発の推進

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、人・道・車それぞれの分野における研究開発を計画的に推進する。

特に、以下の事項について研究開発を行う。

ア 高度道路交通システム（ITS）に関する研究開発の推進

最先端のICTを用いて人と道路と自動車とを一体のシステムとして構築することにより、安全性を始め輸送効率、快適性の飛躍的向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の道路交通の円滑化を通し環境保全に大きく寄与するものとして、以下の研究開発を推進する。

(ア) より安全で快適な目的地への移動を実現することで、利用者の利便性の向上を図るため、渋滞、所要時間、交通規制等のより高精度な情報をリアルタイムに収集・提供するシステムの構築等、ナビゲーションの高度化に関する研究開発を推進する。

なお、交通情報の提供に関する指針（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、経路誘導情報が、当該情報に従って通過する地域における交通の安全を阻害することのないよう働き掛けを行う。

(イ) ITSの高度化により交通の安全を高めるため、道路上の車両感知器、各種センサーにより道路・交通の状況や周辺車両の状況を把握するシステムの研究開発を推進するとともに、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて産・官・学が連携し研究開発等を行う。特に、①DSSSの実証実験、②ITSスポットを活用した安全運転支援システムの研究開発、③ASV

プロジェクトの研究開発を推進する。

- (ウ) 交通流・量の積極的かつ総合的な管理を行い、交通の安全性・快適性の向上と環境の改善を図るため、次の研究開発を行う。
- ・交差点での効率的な信号制御方式導入についての研究開発
 - ・交通流の分散等を目的として、車載装置等への交通情報を提供するシステムの研究開発
 - ・ART（：Advanced Rapid Transit）の実用化等を見据えた公共車両優先信号制御の効果的な運用に向けた研究開発
 - ・車両の動態把握等による業務車両等の効率的運用を支援する手法の研究開発
 - ・交通公害の低減を目指す交通流・量の分散のための情報提供や信号制御手法の研究開発
 - ・将来の交通渋滞状況等の予測と最適経路の計算等による最適な運転の支援技術の研究開発
 - ・プローブ情報を交通情報提供、信号制御、安全運転を支援するための情報提供等に活用するための手法の研究開発
- (エ) 道路管理の迅速かつ的確な対応による道路交通の危険の防止を図るため、路面状況、気象状況等の情報を迅速に収集・提供するシステム、特殊車両等の許可システム及び実際の通行経路を自動的に把握するシステム等の研究開発を推進する。
- (オ) 公共交通機関の利便性・快適性の向上や交通の円滑化を図るため、公共交通機関の運行状況を把握し、事業者及びその利用者に情報を提供するシステム、公共交通機関の円滑な運行を確保するシステム等の研究開発を推進する。
- (カ) 輸送効率の飛躍的な向上、業務交通量の低減、輸送の安全性向上を図るため、商用車の効率的な運行管理の支援に資するシステムの研究開発を推進する。
- (キ) 高齢者、障害者等の歩行者等が安心して通行できる安全で快適な道路交通環境の形成を図るため、携帯用端末や光通信、磁気、音声等を利用した情報提供装置等を用い、高齢者、障害者等に経路案内・誘導を行うシステムや、高齢者、障害者等のための信号機の改良等の研究開発を推進する。
- また、高齢者、障害者、訪日外国人観光客等すべての人が安心して快適に移動できる環境づくりを目指す「自律移動支援プロジェクト」の研究開発を推進する。
- (ク) 災害等に伴う迅速かつ的確な復旧・救援活動の実現を図るため、交通状況及び道路の被災状況等をリアルタイムに収集し、関係機関への伝達、復旧用車両等の現場への誘導・案内等を迅速に行うとともに、交通管理等に活用するシステムの研究開発を推進する。
- (ケ) 交通事故死者数の低減等、道路交通の安全に資する自動走行システムについて、安全を確保しつつ、その導入及び実現が図られるよう、自動走行時の責任分担、

運転者の義務の在り方等について調査研究を実施する。

また、自動走行システムの公道実証実験を安全かつ的確に実施するために必要なガイドラインを策定する。

イ 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう、適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進する。

ウ 安全運転の確保に関する研究の推進

実践的な運転者教育を効果的に行うための運転シミュレーターその他関係資機材の研究開発を一層推進する。

エ 車両の安全に関する研究の推進

(ア) 交通事故を未然に防ぐために必要な車両に係る予防安全技術の研究を推進する。

(イ) 万が一事故が発生した場合の乗員、歩行者等の保護を行うために必要な車両に係る被害軽減技術等の研究開発を推進する。

オ 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、各種の対策による交通事故削減効果及び人身傷害等事故発生後の被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価が必要である。これを効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実を図る。

カ その他の研究の推進

(ア) 多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故に関して統計学的な見地から多角的な分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図る。

(イ) 交通事故の発生とこれによる人身傷害、これらに伴う社会的・経済的損失等、交通事故による被害の全容の総合的な把握及び分析を行うための研究を推進する。

(ウ) 民事裁判事例等を用いて、交通事故被害者等の視点から、交通安全対策を検討する研究を推進する。

(エ) PTSD等持続的な精神的後遺症を持つ者の治療法の研究を推進する。

また、自助グループの活動等の支援を通じて、交通事故被害者等の回復に視点を当てた研究を推進する。

(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、交通事故総合分析センターに

よるマクロデータベースの構築、マイクロ調査の実施等の充実強化を図るとともに、同センターを積極的に活用して、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行うことに加え、救命救急医療機関等との医工連携による新たな交通事故データベースの構築及びその活用に向けた検討を行うとともに、車載式の記録装置であるイベントデータレコーダー（EDR）や映像記録型ドライブレコーダー等のマイクロデータの充実を通じた交通事故分析への活用について検討を行う。

また、工学、医学、心理学等の分野の専門家、大学、民間研究機関等との連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進し、事故発生メカニズムの解明と事故予防の施策の確立に向けた体制を充実させる。

さらに、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報を、県民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する県民の意識の高揚を図る。

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、多くの国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 乗客の死者数ゼロを目指す。
- ② 運転事故件数の減少を目指す。



3 鉄道交通の安全についての対策

《今後の鉄道交通安全の対策を考える視点》

- 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



《講じようとする施策》

- 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
- ⑦ 鉄道事故等の原因究明と再発防止
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

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は、県民生活に欠くことのできない交通手段であり、列車の運行が高密度である現在の運行形態においては、一たび事故が発生すれば、被害が甚大になるばかりでなく、利用者の利便に重大な支障をもたらす。

このため、各種の安全対策を推進し、県民の鉄道に対する信頼を揺るぎないものとする必要がある。

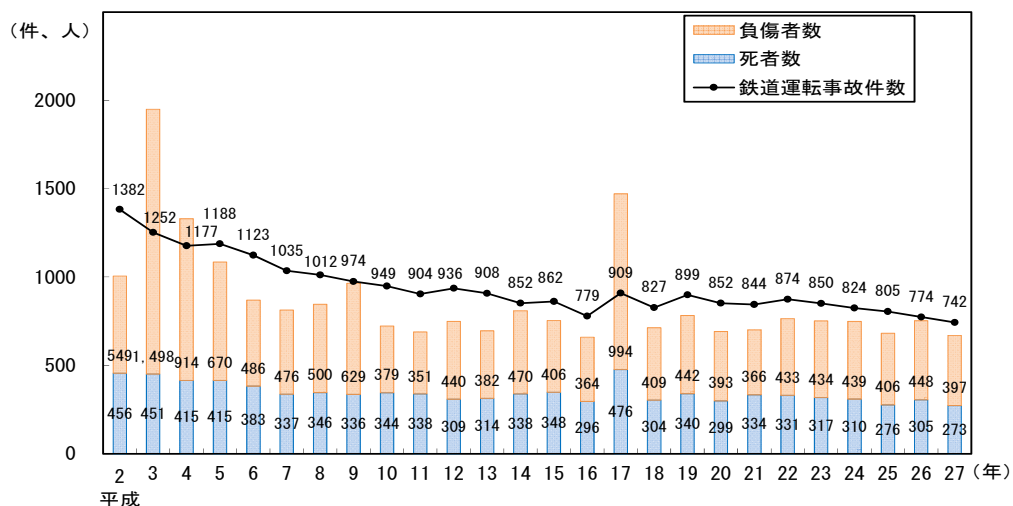
I 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、近年は下げ止まり傾向にあり、平成27年の全国の発生件数は742件、死傷者数は670人であり、平成22年の発生件数875件、死傷者数764人と比較して、発生件数は15.2%の減少、死傷者数も12.3%の減少となっている。

また、一方では、平成16年10月の新潟県中越地震に伴う上越新幹線の列車脱線事故、平成17年3月の土佐くろしお鉄道宿毛線における列車脱線事故、平成17年4月の乗客106人が死亡したJR西日本福知山線における列車脱線事故、そして、平成17年12月の乗客5人が死亡したJR東日本羽越線における列車脱線事故といった社会的にも大きな影響を与えた運転事故が発生している。

鉄道運転事故の件数と死傷者数の推移



注1 国土交通省資料による。

2 死者数は24時間死者。

2 近年の運転事故の特徴

人身傷害事故は、平成 14 年から増加傾向にあり、平成 18 年から件数で踏切傷害事故を上回り、平成 27 年には運転事故全体の約 6 割を占めている。また、踏切傷害事故は長期的に減少傾向にあるが、平成 27 年においても運転事故全体の約 3 割を占めており、人身傷害事故を合わせると約 9 割を占めている。

特に、ホーム上で又はホームから転落して列車に接触するなどしたことによる人身傷害事故が増加傾向にある。

II 第 10 次交通安全計画における目標

近年は、輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況であるが、引き続き安全対策を推進していく必要がある。

こうした現状を踏まえ、県民の理解と協力の下、第 2 節に掲げる諸施策を総合的かつ強力で推進することにより、乗客の死者数ゼロを目指すとともに、運転事故件数の減少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

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基本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、列車の衝突や脱線等が一たび発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため総合的な視点からの施策を推進する。

また、ホームでの接触事故等の人身傷害事故と踏切傷害事故を合わせると運転事故全体の約 9 割を占めており、近年、その死者数はほぼ横ばいであることから、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずる。

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、人口減少等によ

る輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている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等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、地下駅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・南海トラフ地震等に備えて、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、障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、ホームドア又は内方線付き点状ブロック等による転落防止設備の整備等によるバリアフリー化を引き続き推進する。

(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ATS、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整備については、平成28年6月までに完了するが、これらの装置の整備については引き続き推進を図る。

※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づけられた。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約9割を占める踏切傷害事故と人身傷害事故の多くは、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、安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者等へ安全に関する知識を分かりやすく、適確に提供する。また、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、全国交通安全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。

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、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、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。さらに、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。

(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、JR北海道問題を踏まえて平成 26 年度に実施した保安監査の在り方の見直しに係る検討結果に基づき、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等、保安監査の充実を図る。

(2) 運転士の資質の保持

鉄道の乗務員及び保安要員に対する教育訓練体制と教育内容について、教育成果の向上を図るよう指導する。また、乗務員及び保安要員の適性の確保を図るため、科学的な適性検査の定期的な実施を図るよう指導するとともに、運転士の資質の確保を図るため、引き続き、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。

なお、運転士の資質の向上を図るため、運転士の教育のあり方等について、専門家の意見も聞きながら検討を進める。

さらに、乗務員等が職務を十分に果たし、安全運転を確保できるよう、就業時における心身状態の把握を確実にを行うなどにより、職場における安全管理を徹底するよう指導する。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等を対象とした鉄軌道保安連絡会議を開催し、重大な列車事故を未然に防止するため、リスク情報を関係者間において共有できるよう、インシデント等の情報を収集・分析し、速やかに鉄道事業者へ周知する。また、運転状況記録装置等の活用や現場係員によるリスク情報の積極的な報告を推進するよう指導する。さらに、国への報告対象となっていないリスク情報について、鉄道事業者による情報共有化を推進する。

(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、津波、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、鉄道施設の被害軽減及び列車の安全運行の確保に努める。

また、気象、地震、津波、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

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、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。また、

幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、乗客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よう指導する。

(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・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。運輸安全マネジメント評価により、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

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つつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

5 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、鉄道事業者と消防機関、医療機関、その他の関係機関との協力活動体制の強化を図る。また、早期に応急手当を実施するため、鉄道事業に従事する職員の応急手当講習の受講を推進する。

6 被害者支援の推進

損害賠償請求の援助活動等の強化や被害者等の心情に配慮した対策の推進を図る。特に、大規模事故が発生した場合に、警察、医療機関、県・市町、民間の被害者支援団体等が連携を図り、被害者等を支援する。

7 鉄道事故等の原因究明と再発防止

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明を迅速かつ的確に行うため、現地へ職員を派遣するとともに、事故調査結果等を鉄道事業者へ情報提供し鉄道事故等の再発防止を図る。

8 研究開発及び調査研究の充実

鉄道の安全性向上に関する研究開発及び調査研究を推進する。

具体的には、交通安全環境研究所において、より安全度の高い鉄道システムを実現するため、施設、車両、運転等に関する新技術の評価とその効果予測に関する研究及びヒューマンエラー事故の防止技術に関する研究を行う。また、安全度の高い新しい交通システムの実用化を促進するため、安全性・信頼性評価に関する研究を行う。

さらに、鉄道総合技術研究所において、近年発生した鉄道の重大事故等を踏まえ、事故及び災害時の被害軽減に関する研究開発等、安全性の更なる向上に資する開発及び調査研究を推進する。

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

踏切事故件数の減少を目指す。

3 踏切道における交通の安全についての対策

《今後の踏切道における交通安全対策を考える視点》

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

《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の促進
- ② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ③ 踏切道の統廃合の促進
- 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

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、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。

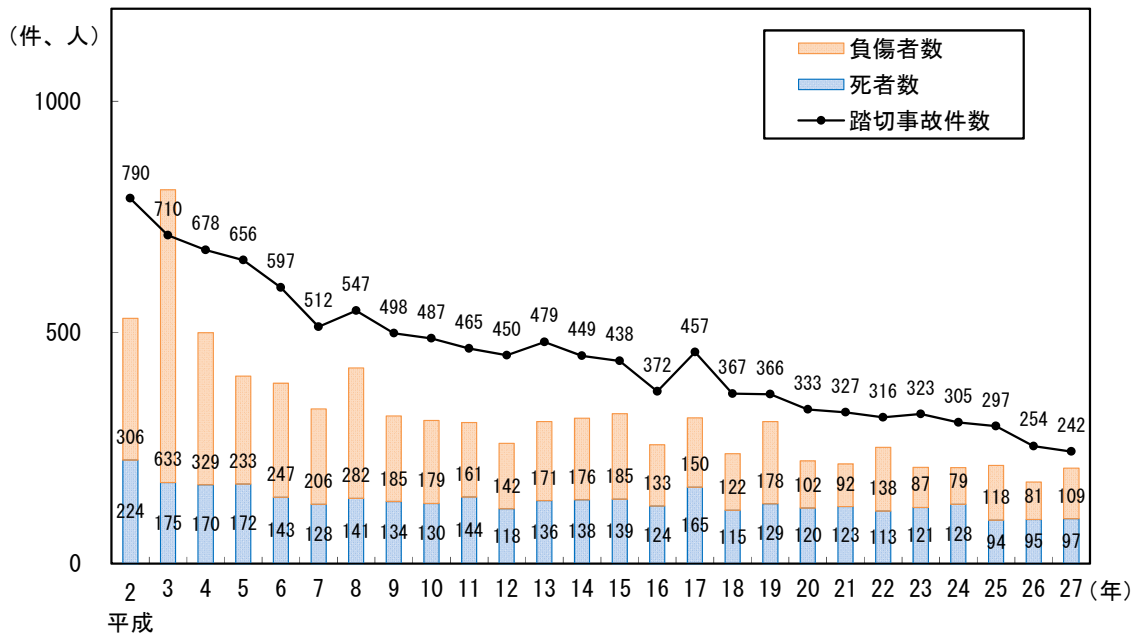
I 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

全国の踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切傷害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、平成27年の発生件数は242件、死傷者数は206人であり、平成22年の発生件数317件、死傷者数251人と比較して、発生件数は23.6%、死傷者数は17.9%の減少となっている。

踏切事故は長期的には減少しており、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にある。

踏切事故の件数と死傷者数の推移



注1 国土交通省資料による。

2 死者数は24時間死者。

2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっている、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝撃したものが約4割を占めている、③自動車の原因別で見ると直前横断によるものが約4割を占めている、④歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約3割を占めている、ことなどが挙げられる。

II 第10次交通安全計画における目標

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鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良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て、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、県民の理解と協力の下、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故の減少を目指すものとする。

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、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から、第9次交通安全基本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傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、立体交差化、構造の改良、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なお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踏まえて、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。

また、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ことも重要である。

II 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進

遮断時間が特に長い踏切道や、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・改築に当たっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間のかかる「自動車ボトルネック踏切」等については、効果の早期発現を図るため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者立体横断施設の設置等を促進する。

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事故防止効果の高い構造の改良を促進する。

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。

また、従前の踏切対策に加え、当面の対策や踏切周辺対策等も踏切対策に位置付け、ソフト・ハード両面からできる対策を総動員する。

2 踏切保安設備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。

主要な地方都市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進め、踏切遮断時間を極力短くする。

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、道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造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

についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

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、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、踏切信号機による踏切関連交通安全施設の高度化を図るための研究開発等を進める。

さらに、踏切事故防止キャンペーンの展開等を通じ、踏切道を通行する自動車等の運転者及び歩行者に対し、踏切道通過時における安全意識の高揚を図るとともに、安全かつ円滑な踏切道の確保及び踏切事故の防止を図る。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。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めるものとする。

第4章 大規模地震に備えての交通の安全

第1節 想定される事態と初動措置

1 東海地震注意情報発表時

(1) 基本方針

社会的混乱や大規模な交通渋滞等が発生した場合は、必要に応じて交通規制を実施する。

(2) 交通規制と予想される道路交通状況等

不要不急の旅行や出張等を自粛するように呼びかけるとともに、警戒宣言が発せられた時の交通規制についての情報提供を行い、混乱防止に努める。また、警戒宣言発令後及び地震発生後の必要な緊急ルートを選定作業を円滑に進めるために、道路管理者等との調整、工事等による通行規制箇所の把握や開放の判断等の準備を行う。

2 警戒宣言発令時

(1) 基本方針

警戒宣言発令時の陸上交通の混乱を防止し、避難の円滑な実施と地震防災応急対策に係る緊急輸送を確保するため、車両又は歩行者に対し、必要な交通規制を実施する。

(2) 交通規制と予想される道路交通状況等

強化地域内では一般車両の通行を極力抑制する。強化地域内への一般車両の流入は極力制限する。また、東名・新東名高速道路については、一般車両の強化地域内への流入を制限するほか、強化地域内におけるインターチェンジからの流入を制限する。

ア 東名・新東名高速道路

インターチェンジから一般道路へ流出する車両、インターチェンジを利用してUターンで再び東名・新東名高速道路へ流入する車両、情報不足から東名・新東名高速道路に流入しようとする車両等による混乱が予想される。東名・新東名高速道路を走行中の車両には、低速走行に移行するよう呼びかける。

イ 東名・新東名高速道路以外の幹線道路

住民の行動は、帰宅・買物・出迎え・避難等が活発化し、滞在中の観光客等の帰宅行動も活発化する。住民が移動手段に自動車を使用し、あるいは公共輸送機関利用者が、自家用自動車に転換するような事態も起こらないとはいえない。また、東名・新東名高速道路利用車両の幹線道路への乗入れによる交通量の増大、車による移動をあきらめた放置車両の発生等により、各所に渋滞が発生し大混乱が予想される。一般道路を走行する車両は、低速走行に移行するよう呼びかける。

ウ その他の道路

幹線道路を避けた自動車が裏道・生活道路等に集中し、幹線道路と同様の混乱が

予想される。また、帰宅・買物・出迎え・避難等の歩行者が信号無視・車の直前直後の横断・車道の歩行など、地震発生の危機感に直面して無秩序な危険な行動に移る場合には混乱は倍加する。

このような異常な事態が起らないとしても、「従業員の帰宅」、「子供の出迎え・引取り」、「買物からの帰宅」等により一時的に交通量が増大し、警戒宣言発令後数時間は大混乱が予想される。

このため、防災関係機関等を行う地震防災応急対策・地域住民の避難・緊急輸送車両の通行が円滑に行われないことも予想される。

エ 鉄道・バス

鉄道・バスについては、乗客等の安全を確保するために、静岡県地域防災計画に基づいて、運行規制等が行われる。

オ その他

警戒宣言が発令されると、通常の社会経済活動は抑制された状態となる。

3 地震発生時

(1) 基本方針

災害応急対策を円滑に行うため、陸上交通機能の早期回復、混乱の防止等交通を確保するための、必要な交通規制等を実施する。

(2) 交通規制と予想される道路交通状況等

県公安委員会は、緊急交通路について優先的にその機能を確保するため、緊急通行車両以外の車両の通行を禁止または制限する道路の区間または区域を指定する。

また、道路管理者は、道路の破損、決壊、その他の事由により交通が危険であると認められる場合は、区域を定めて道路の通行を禁止又は制限する。

その他、県公安委員会及び道路管理者は、相互に連絡を保ち交通規制の適切な運用を図るとともに、道路管理者は、緊急交通路に選定された道路、その他の道路の利用が早急かつ円滑にできるよう必要な措置を行う。

(3) 警戒宣言発令後に発生した場合

ア 警戒宣言発令後数時間以内に発生した場合

自動車使用の自粛が徹底しない場合を考えると、交通渋滞に伴う混乱のピーク時に地震を迎えることとなり、その被害と混乱は地域に深刻な影響を与えることが予想される。

イ 警戒宣言発令後数時間以上経過後に発生した場合

警戒宣言発令後に一時的に増大した自動車は、時間の経過とともに減少する。特に、緊急交通路はその機能を確保するため、原則として一般車両の通行が禁止又は制限されることから、秩序ある交通が回復する。道路を走行する車両が必要最少限度の状態となった時に地震が発生した場合には、自動車のもたらす被害と混乱は軽減されることが予想される。

(4) 突然に発生した場合

阪神・淡路大震災では、高速道路の高架部の落下や幹線道路の損壊により、道路が大渋滞したことから、本県でも大震災時には同様の状況が予想される。自動車運転者は、ハンドルをとられ運転は困難となり、追突・正面衝突等の事故の発生や路上に散乱した落下物・倒壊物に乗り上げ転覆する車両も予想される。

道路障害・信号機の機能停止、放置車両等の悪条件と負傷者の搬送、帰宅行動、避難行動等が重なり、大混乱が生じ交通網が途絶し、救出・救助活動や消火活動に支障を来すことも予想される。

第2節 講じようとする施策

第1節で想定される事態に備え、静岡県地域防災計画に従い、下記の施策を講じる。

1 緊急交通路等の確保

(1) 緊急交通路等に対する迅速な交通規制

災害発生時には、県境の交通要点等に必要な警察官を配置し、県内への流入規制を実施するとともに、区域又は区間を指定して通行禁止等の交通規制を行って、緊急交通路、緊急輸送ルートを確保し、災害応急対策に従事する車両等の円滑な通行を確保する。

(2) 緊急通行車両の事前届出の推進

災害応急対策に従事する車両の円滑な通行を確保するため、緊急通行車両事前届出の推進を図るとともに、変更に伴う再申請について周知徹底を図る。

(3) 交通安全施設の整備

警戒宣言発令時及び地震発生時における適正な交通管理を行うため、交通監視用カメラ、交通情報板等の交通情報の収集・提供装置の整備を図る。

(4) 交通総量抑制対策の推進

発災時における車両の使用の自粛についての広報啓発を推進する。

2 警戒宣言発令時及び地震発生時における自動車運転者の執るべき措置の周知徹底

警戒宣言発令時及び地震発生時における交通混乱を防止するため、各種講習会、交通安全運動等のあらゆる機会を通じて、自動車運転者の執るべき措置の周知徹底を図る。

3 信号用電源付加装置及び移動式交通情報車等の整備

地震発生時の停電に備えて設置されている信号用電源付加装置（発動発電機）の整備・充実を図るとともに、警戒宣言発令時及び地震発生時に適正な広報を行う移動式交通情報車等の整備を図る。

4 その他の交通安全対策

(1) 既存の道路橋の耐震補強等

地震発生時の際の交通路を確保するため、重要路線等にある橋梁に対して、橋脚の補強や落橋防止システムの設置等を引き続き推進する。

(2) 既存の鉄道構造物の耐震補強整備

東海地震等に対する安全性を向上させるため、平成23年3月の東日本大震災等、これまでの地震被害の状況を踏まえて、鉄道施設の耐震補強の促進を図る。

(3) 避難路等の確保

緊急輸送路、避難路、避難地等の安全性や機能性を確保するため、プロジェクト「T O U K A I - 0」総合支援事業により、当該緊急輸送路等沿いの既存建築物やブロック塀等の耐震改修を促進する。