

計画策定の考え方

1 計画策定の趣旨

交通安全対策基本法に基づき、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的として、山梨県交通安全対策会議では、昭和46年度以降、これまで9次にわたり「山梨県交通安全計画（5カ年計画）」を作成し、関係機関等が一体となって、各種の施策を実施してきた。

その結果、第9次交通安全計画の最終年である平成27年における交通事故による死者数は33人と、第1次交通安全計画の作成以降、最も少なくなった。

一方、全国状況を見ると、交通事故による死者数が増加に転じるなど、下げ止まりの傾向が現れはじめている。本県においては、高齢化が全国平均を上回るスピードで進展しており（参考資料1）、そのような中で交通事故件数、交通事故による死者数を更に減少させていくためには、これまで実施してきた幅広い対策を継続する一方で、本県の交通事故の状況を踏まえ、その原因に直接働きかける重点的な取組を実施する必要がある。

そのため、人命尊重の理念に基づき、交通事故のない社会を目指し、平成28年度を開始年度とする「第10次山梨県交通安全計画」を作成して、実効性のある対策を重点的かつ計画的に推進していくものとする。

2 計画の性格

本計画は、交通安全対策基本法を根拠として、山梨県交通安全対策会議が国の第10次交通安全基本計画に基づき作成するもので、本県における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱となるものである。

また、山梨県内の市町村が作成する交通安全計画の指針となるものである。

3 計画の期間

平成28年度から32年度までの5年間とする。

なお、各年度において講ずべき具体的な施策については、この計画に基づき、毎年度「山梨県交通安全実施計画」を作成する。

4 計画の基本理念

(1) 交通事故のない社会を目指して

県では、すべての県民が明るく希望に満ち安心して暮らせる「輝き あんしん プラチナ社会」を実現するための県政運営の新たな指針として、平成27年末に「ダイナミックやまなし総合計画」を策定した。

このような社会を構築していくためには、その前提として、県民全ての願いである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。

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、交通安全の確保は、安全で安心な社会を実現するための重要な要素である。

そこで、ダイナミックやまなし総合計画の部門計画の一つである本計画においては、人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指す。

(2) 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。道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、全ての交通について、65歳以上の高齢者（以下、「高齢者」という。）、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となる。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。

5 施策推進の基本的な考え方

本県においては、このような観点から、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通の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。

本県では、交通安全計画に基づき、行政や関係機関・団体が連携を図りながら交通安全対策に取り組み、免許保有者が増加する中、交通事故件数、交通事故による死者数を減少させることができた。

全国平均を上回るスピードで高齢化が進展していること、平成27年に交通事故による死者数が33人まで減少し改善の余地が限られていることなどを考慮すると、第10次計画期間において、交通事故件数や交通事故による死者数を更に減少させるためには、これまで行ってきた幅広い対策に加え、本県の状況に応じた重点的な対策を実施する必要がある。

本県における近年の交通事故の特徴は、高齢者の歩行中の死亡事故、二輪車による死亡事故、飲酒運転による事故、シートベルト非着用による死亡事故が多いことであり、平成27年の状況を見ると交通事故による死者33名のうち27名がこれらの事故で尊い命を失っている。

また、高齢者については、第9次交通安全計画期間中に65歳以上の免許保有者が約3万人増加しており、今後もこの傾向が続くことが想定されることから、歩行中の事故対策と併せて、65歳以上の運転者対策も大きな課題である。

道路交通や鉄道交通の安全、踏切道における安全を確保するため、これまで実施してきた幅広い対策を継続するとともに、道路交通については、特に本県の課題に対応した対策を市町村や関係機関・団体と連携を図る中で重点的に展開することで、基本理念に掲げる交通事故のない社会の実現を目指していく。

6 計画の推進主体

(1) 行政機関

ア 県

計画事業を着実に推進するとともに、事業の実施にあたっては、国の地方行政機関、市町村、交通関係団体等と連携して総合的に推進する。

イ 国の地方行政機関

本計画の事業を推進するほか、県、市町村、交通関係団体等と連携・協力して必要な事業を推進する。

ウ 市町村

それぞれの地域の他の行政機関や団体等と連携して、地域の実情に応じた効果的な交通安全対策を推進する。

(2) 事業者、交通関係団体、ボランティア等

県民を交通事故から守るうえで、事業者は大きな役割を果たしており、安全運転管理者、運行管理者等を通じた交通安全教育を推進するなど、交通事故の防止に努めることが求められる。

地域における交通関係団体やボランティアは、それぞれの地域の市町村や警察署と連携し、あるいは相互に協力しながら、効果的な交通安全対策を進めていくことが求められている。

(3) 県民

交通社会に参加するすべての県民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再確認し、身近な地域や団体において、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かかわっていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくことが求められている。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

- 全国的に見ると、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、平成27年には交通事故死者数が15年ぶりに増加となるなど、下げ止まりの傾向が出はじめている。
- 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交通事故が、依然として多く、相対的にその割合は高くなっている。
- 交通事故死者数の一層の抑制はもちろんのこと、交通事故のない社会を目指して積極的に取り組んでいくためには、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することが必要であるが、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。
- 内閣府のデータによると、道路上における危険性は、道路以外における危険性の約2.2倍と高いこと（参考資料2）や、道路交通事故による経済的損失が少なくとも年間6兆3,340億円（国内総生産の約1.3%）に達していること（参考資料3）からも、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。
- 本県においても、交通事故発生件数、死者数ともに高齢者の占める割合が高く、特にその中でも高齢者の歩行中の死亡事故が多いと言った特徴があり、また、二輪車乗車中の事故や飲酒運転による事故も後を絶たない状況である。
- 交通安全に関しては、現在、様々な施策メニューがあるが、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を組合せ、地域が主体となって行うべきである。
- 県や市町村のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また県民が、交通安全に関する各種活動の様々な場面において積極的に参加しながら、交通安全に対する理解を深め、互いに交通安全意識を高めて、共有していくことが有効である。
- 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 道路交通安全についての目標

1 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

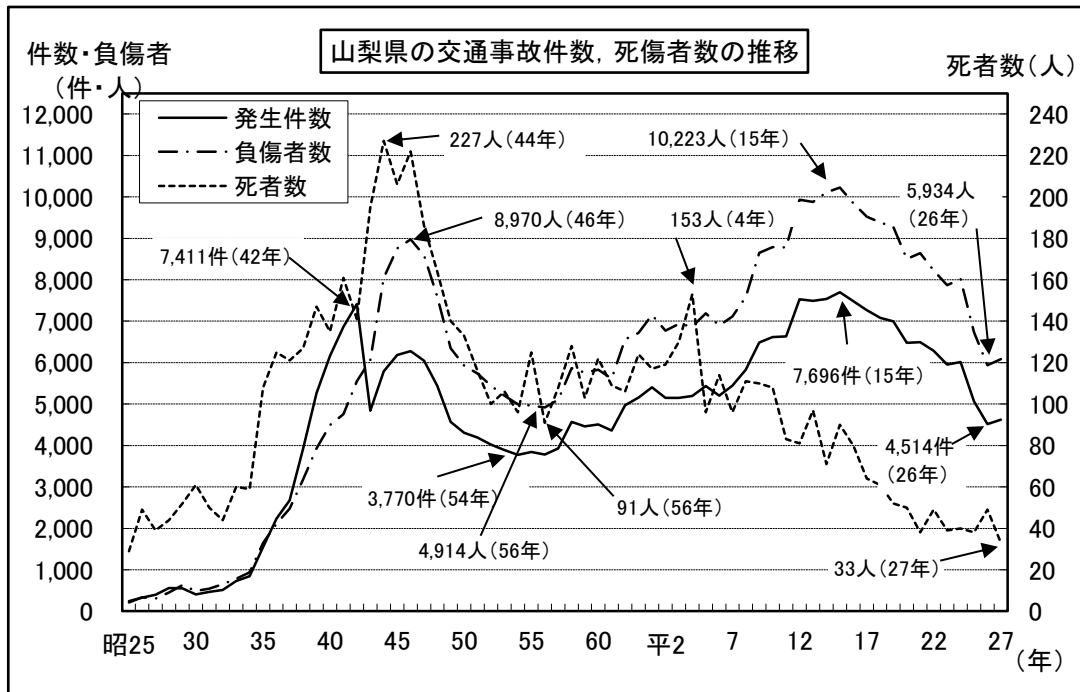
ア 交通事故発生件数、死傷者数の推移

本県の交通事故による24時間死者数が最も多かったのは昭和44年の227人であり、その後減少傾向に転じ、昭和50年代中旬には、一時的に90人台まで減少した。

免許保有者及び車両台数の増加に伴い再び増加し、平成4年には、153人と2度目のピークを迎えた。シートベルト非着用者に対する罰則が設けられたことなどにより、その後は減少傾向となり、平成11年以降は、100人未満で推移。平成27年には、33人まで減少した。

一方、交通事故の発生件数については、昭和42年の7,411件をピークに減少し、昭和54年には3,770件まで減少した。その後、免許保有者及び車両台数の増加に伴い再び増加に転じ、平成15年には、7,696件と過去最多となった。

その後、免許保有者の増加が鈍化したことに伴い減少傾向になり、第9次計画期間中は増減を繰り返しながら、右肩下がりな推移し、平成26年には4,514件まで減少したが、平成27年は増加しており、下げ止まりが懸念される。



山梨県の過去10年間の道路交通事故発生件数、死傷者数の推移

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
発生件数(件)	7,082	6,992	6,477	6,493	6,283	5,950	6,015	5,067	4,514	4,621
負傷者数(人)	9,387	9,275	8,506	8,640	8,225	7,872	8,016	6,731	5,934	6,084
死者数(人)	61	52	50	38	49	39	40	38	49	33

注 山梨県警察本部資料

過去の交通安全計画の目標値と実数値

<p>第1次山梨県交通安全計画（昭和46年度～50年度）</p> <p>目標値：死者数160人以下 実数値：昭和49年140人、昭和50年133人</p>
<p>第2次山梨県交通安全計画（昭和51年度～55年度）</p> <p>目標値：死者数103人以下 実数値：昭和52年100人、昭和54年96人</p>
<p>第3次山梨県交通安全計画（昭和56年度～60年度）</p> <p>目標値：死者数96人以下 実数値：昭和56年91人</p>
<p>第4次山梨県交通安全計画（昭和61年度～平成2年度）</p> <p>目標値：死者数100人未満 実数値：目標値は未達成</p>
<p>第5次山梨県交通安全計画（平成3年度～7年度）</p> <p>目標値：死者数100人以下 実数値：平成5年96人、平成7年96人</p>
<p>第6次山梨県交通安全計画（平成8年度～12年度）</p> <p>目標値：死者数90人以下 実数値：平成11年83人、平成12年81人</p>
<p>第7次山梨県交通安全計画（平成13年度～17年度）</p> <p>目標値：死者数80人未満 実数値：平成14年71人、平成17年64人</p>
<p>第8次山梨県交通安全計画（平成18年度～22年度）</p> <p>目標値：死者数60人未満 実数値：平成19年52人、平成20年50人 平成21年38人、平成22年49人</p> <p>交通事故件数6,600件以下</p> <p>実績値：平成20年 6,477件 平成21年 6,493件 平成22年 6,283件</p>
<p>第9次山梨県交通安全計画（平成23年度～27年度）</p> <p>目標値：平成27年の死者数35人未満 実数値：平成27年 33人</p> <p>平成27年の交通事故件数5,300件以下</p> <p>実績値：平成27年 4,621件</p>

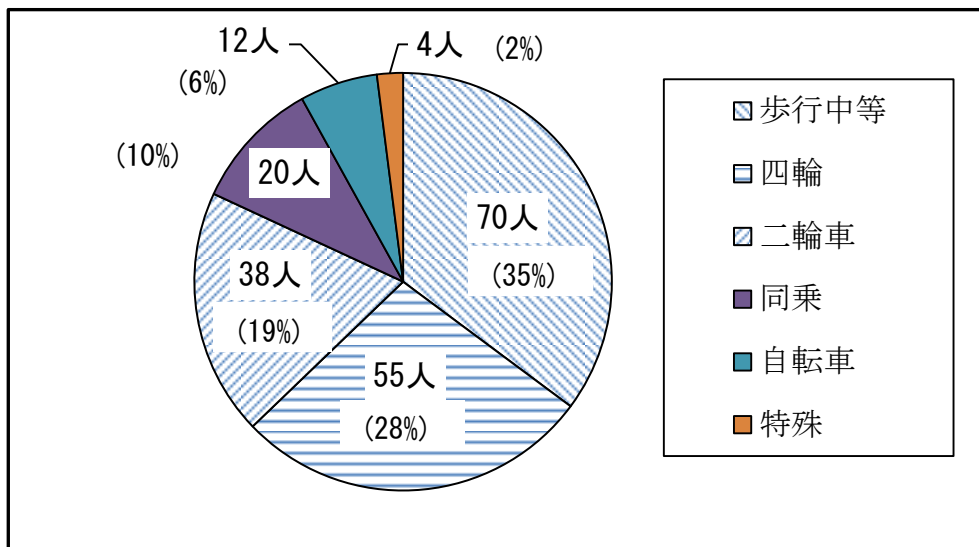
*実績値は、計画年次中の達成数字

イ 近年の交通事故の特徴

本県における近年の交通事故の特徴は次のとおりである。

- 交通事故死者について、第9次交通安全計画期間中における状態別事故の割合をみると、全交通事故死者数に占める歩行中等の割合が約35%と最も高く、以下、四輪、二輪車、同乗と続く。同乗を含めると交通事故死者の9割以上を歩行中等と四輪、二輪車で占めている。

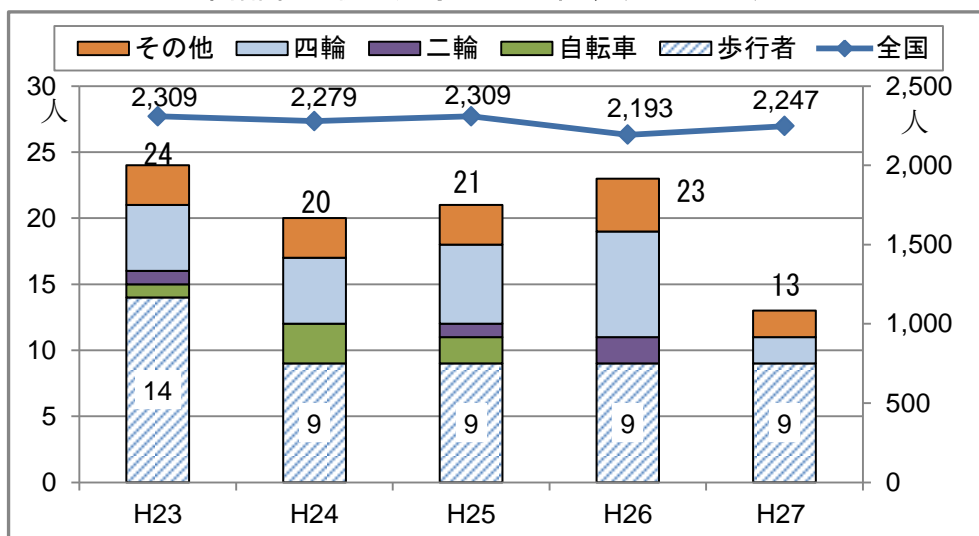
状態別事故の死者数 (H23～H27)



- 平成27年中の高齢者の交通事故死者13人中9人が、歩行中に事故に遭い、全員が反射材非着用であった。

また、高齢化が急激に進展する中で、高齢免許保有者数の増加などにより、全交通事故に占める高齢者の割合が、高まっている。(参考資料4)

高齢者の状態別事故の死者数 (H23～H27)

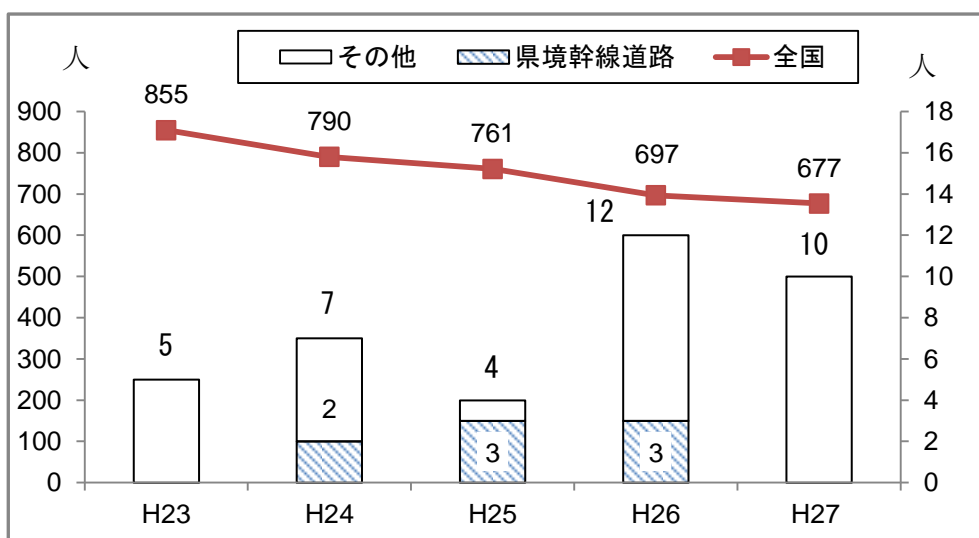


- 二輪車の交通事故死者数は、平成20年に一時的に増加し、それ以降は減少傾向にあったが、平成26年に12件、平成27年は10件と二桁台に増加した。

傾向をみると、5月のゴールデンウィークや夏休みの8月、また、行楽シーズンの9月が多く、曜日では土曜日が突出している。

また、路線別にみると国道413号や国道411号など県境の幹線道路において多数発生しており、第9次計画期間中は、県境付近の幹線道路において8人が死亡している。

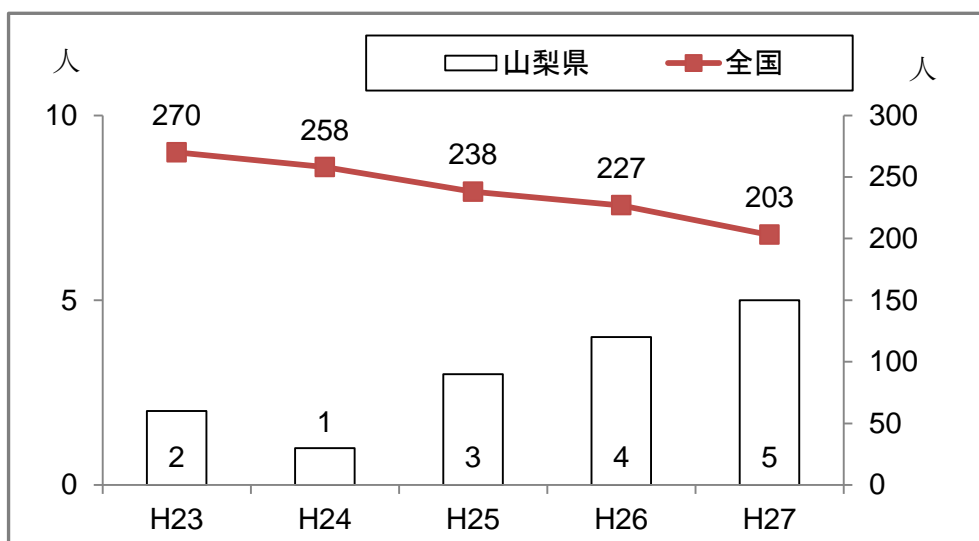
二輪車の交通事故による死者数(H23~H27)



- 飲酒運転による死者数は全国的に減少傾向にあるが、本県においては、平成25年以降増加し平成27年には5人となった。

また、本県における人口10万人当たりの飲酒事故率は、平成24年から連続して全国ワースト3位以内で推移している。

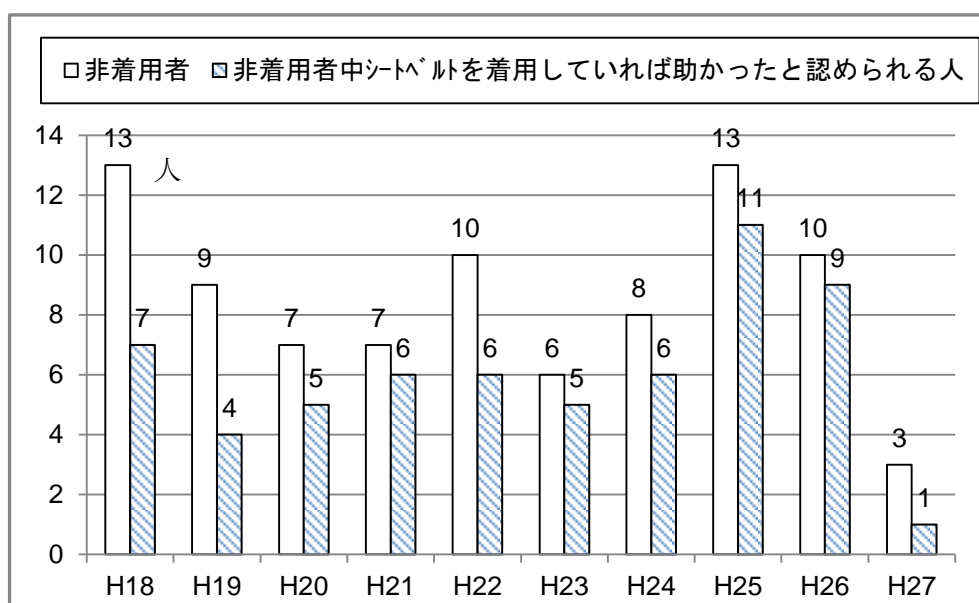
飲酒運転による交通事故死者数(H23~H27)



- 第9次交通安全計画期間中の四輪車による交通事故死者は、同乗者も含めると75人おり、シートベルト非着用者が40人。そのうち、シートベルトを着用していれば助かったと認められる者が32人いた。

当県における運転席のシートベルトの着用率は、第9次計画期間中の平均では98.4%。平成27年は98.8%まで上昇したが、未だシートベルト非着用者が多数いる。(参考資料5)

死亡事故におけるシートベルトの着用状況 (H18~H27)



ウ 課題

交通事故による死者数が第1次交通安全計画作成後、最も少なかった平成27年を見るとその特徴が顕著に現れており、交通事故死者33人のうち27人が、高齢者の歩行中の事故、二輪車による事故、飲酒運転による事故、シートベルト非着用時の事故で尊い命を失っている。

こうした状況から以下の課題が考えられる。

- 高齢者の死亡事故が多く、特に歩行中における死亡事故に占める高齢者の割合が約7割と高いため、歩行中の高齢者への対策が必要である。
- 近年、二輪車による死亡事故が増えており、指導・取締りや街頭キャンペーンをはじめ、二輪車運転者に対する幅広い対策が必要である。
- 全国的に飲酒運転による交通事故死者数が減少している中で、本県は増加しており、飲酒運転根絶の気運の更なる醸成を図る必要がある。
- シートベルト非着用者の交通死亡事故が多く、全席シートベルト着用を徹底するための更なる対策が必要である。

(2) 道路交通を取り巻く状況の展望

本県の道路交通を取り巻く状況を展望すると、次のような特性があり、道路交通に大きな影響を与えるものと考えられる。

- 本県の高齢化率は全国平均を上回っており、今後も全国よりも早く高齢化が進むと予想されている。また、65歳以上の運転免許保有者数は、毎年、大幅に増加しており、このような人口構成を考慮した対策が必要である。
- 運転免許保有率、車両保有率ともに、全国平均を大幅に上回っており、県民の移動手段としてマイカーがその中心的役割を担っている。このため、事故発生率の高い路線、箇所等において、道路環境の整備、子供や高齢者が多く通行する歩行空間・自転車通行空間を車両の走行する道路と切り離す機能分化等により交通事故を抑制し、安全・安心な道路交通環境の整備を図る必要がある。
- 具体的には、環状道路等の整備により道路ネットワークを構築することで市街地の渋滞解消を図り、その一方で、新たな道路空間を利用した歩道や自転車道の整備、バスの定時性確保による公共交通機関の利便性向上などにより、「車」中心から「人と車」が共生する新たな道路施策を推進する必要がある。
- また、県外からの観光客が増加しており、その多くがマイカーを移動手段としていることから、渋滞や環境負荷対策としても、県内各地へ移動する利便性が高まるよう、バス交通を中心とした広域的で円滑な交通ネットワークを形成する必要がある。
- 県民生活を支え、経済発展の礎となる様々な社会資本の整備のうち、特に国道・県道の改良等交通基盤などのインフラ関連で整備水準が他県と比べて低い。(参考資料6) また、地形が急峻で、地質が脆弱であることから、自然災害の危険地域が多く存在し、東海地震、富士山噴火などが発生する危険性も指摘されていることから、県民の安全と安心を確保するためには、緊急輸送路の確保をはじめとする災害に強い道路の整備等の災害防止対策をより一層進める必要がある。

2 交通安全計画における目標

本県においては交通安全計画における目標を次のとおり設定する。

- 全国における交通事故発生件数、負傷者数は、11年連続で減少しているものの、下げ止まりの傾向が見られ、平成27年の死者数は4,117人と、平成26年を4人上回っている。
- こうした中、国は第10次交通安全基本計画で、「平成32年までに24時間死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」としており、年間の死傷者数についても、50万人以下とする目標を設定した。
- 本県においては、平成27年末、県政運営の新たな指針となる「ダイナミックやまなし総合計画」を策定し、すべての県民が明るく希望に満ち、安心して暮らすことのできる「輝き あんしん プラチナ社会」の実現を目指すこととしている。
- 県民が明るく希望に満ち安心して暮らせる、交通事故のない社会を目指すため、交通事故件数、交通事故死者数については、ともに下げ止まりの傾向が出はじめている中で、第9次交通安全計画期間における最も少ない数値を下回る目標を設定する。
- 交通事故件数については、平成26年の4,514件を下回る4,400件以下、交通事故死者数については、平成27年の33人を下回る30人以下を、本計画の最終年における目標数値とする。

- また、「飲酒運転の根絶を目指す。」「全席シートベルト及びチャイルドシートの着用率100%を目指す。」については、本県の交通事故の特徴を踏まえ、第9次交通安全計画に引き続き目標とする。
- これらの目標を達成するため、高齢者や二輪車の交通事故防止対策、飲酒運転防止対策、シートベルト等の着用率向上について重点的に取り組む。

第3節 道路交通安全についての対策

1 今後の道路交通安全対策を考える視点

- 第9次交通安全計画における交通事故の発生件数、交通事故死者数が、第8次以前の計画と比較して減少していることから、これまで計画に基づいて実施してきた対策には、一定の効果があったものと考えられる。
- 一方、高齢化の進展に伴い、高齢者の交通事故が増加することが予想される。
- 更に、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交通事故が、依然として多く、その割合は高くなっている。また、スマートフォン等の普及に伴い、運転中や歩行中、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、従来の幅広い交通安全対策を基本として推進していく一方で、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応した対策を実施するとともに、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実させ、より効果的な対策が行えるように改善を図るなど、対策を充実させる必要がある。
- 対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。
- 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。
- その際、経済社会情勢や交通情勢等を考慮すると、今後対策を実施していくに当たっては、特に次のような点を重視する必要がある。

(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

ア 高齢者対策

- 本県では、近年、交通事故死者数に占める歩行者の割合が3割を超えている。
- 本県は全国平均を上回るスピードで高齢化が進んでおり、高齢者が関与する交通事故が増加傾向にあることを踏まえると、高齢者が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。
- その際、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進するべきであり、また、交通モードによる相違、すなわち、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相違に着

目し、それぞれの特性を理解した対策を講じるべきである。

- 前者の場合には、平成27年中の歩行中の交通事故死者の約7割が、高齢者であった。時間帯を見ると薄暮時から夜間にかけてであり、歩行中の高齢者の全てが反射材非着用であった。このため、高齢者に対して反射材を普及し交通安全意識の更なる醸成を図ることは、喫緊の課題である。

そこで、各種の交通安全運動において、県、市町村、関係機関、団体等が、連携し、運動期間中、各地域における高齢者宅への訪問活動や反射材の配布活動など幅広く高齢者への反射材の普及、啓発活動を推進していく。

- この他、歩道の整備等の道路環境の整備や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た交通事故防止の啓発活動を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、関係機関や団体等と連携した、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充実させることが重要である。
- 後者については、近年、高齢者の高速道路逆走など重大な事故が発生している中で、認知機能検査に基づくきめ細かな高齢者講習の実施により効果的な教育に努めていくとともに、加齢による視力の低下など身体機能が低下した高齢運転者、あるいは、運転に不安がある高齢者が、自然な形で免許証の自主返納がなされるよう、免許証の返納制度の周知を図る必要がある。そのためには、各種交通安全運動等において、県、市町村、関係機関、団体等が連携しながら、高齢免許保有者ばかりでなく、高齢者の運転を心配する家族に対して制度の周知を図る対策を実施し、免許証を返納しやすい環境の整備を図っていく。
- また、運転免許証を自主返納した高齢者に対して代替交通手段となるコミュニティバスやデマンド交通などの公共交通機関の整備についても県、市町村が相互に連携を図りながら併行して実施していかなければならない。
- また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

イ 二輪車対策

- 第9次交通安全計画期間中における二輪車による交通事故死者数は、38人である。計画初年の平成23年から一桁台で推移していたが、平成26年から二桁台に増加した。
- 第9次交通計画期間中における二輪車の交通事故死者数を月別で見ると、ゴールデンウィーク期間のある5月、夏休み期間中の8月あるいは、9月の行楽時期に発生の傾向があり、曜日では土曜日が突出している。加えて、この時期、県道や市町村道の市街地での発生を除くと県境の幹線道路における交通事故の発生が多い傾向にある。これは、行楽シーズンにおいて、県外からの来県者によるものと考えられ、その対応も必要となる。
- このような情勢等を踏まえ、これまでの幅広い対策を継続して推進していくことに加え、二輪車の交通事故防止対策として、行楽シーズン等の時期において、交通

事故の発生の多い、県境の幹線道路や道の駅などにおける街頭活動や啓発活動を通じ、県内外の二輪車運転者に対しての情報発信や街頭指導などの対策が必要である。

- また、県境の幹線道路以外の道路を利用する県内の二輪車運転者に対しては、実技型講習会の実施などの参加体験型の交通安全教育を更に促進していく。

ウ 飲酒運転の根絶に向けた対策

- 近年、本県における人口10万人当たりの飲酒事故率は、全国ワースト3位以内で推移している。このため、全交通事故に占める飲酒運転の割合は、下がっておらず、飲酒運転による交通事故死者数も増加傾向にある。飲酒運転根絶に向けた対策の強化は、喫緊の課題である。

- 飲酒運転の根絶に向けて、取締りを強化し、常習者を道路交通の場から排除するとともに、酒類の提供者や飲酒運転をするドライバーの車への同乗者などに対する捜査を徹底することなど、飲酒運転根絶に向けた取組を推進していく。

これまで行ってきた年間を通じた飲酒運転絶滅運動や年末・年始における「飲酒運転しない・させない山梨キャンペーン」運動等の諸対策に加え、交通安全運動における県、市町村、関係機関、団体、特に酒類に係わる機関・団体とも連携を密にハンドルキーパー運動の促進や啓発活動を通じて、飲酒運転根絶の気運の醸成を図っていくことが必要である。

- また、飲酒運転防止に関連した業界や団体との街頭キャンペーン等の活動を推進して、広く飲酒運転根絶の気運の醸成を図っていく。

エ シートベルトの着用率100%を目指した対策

- 本県における運転席のシートベルト着用率は、平成4年4月に運転席、助手席のシートベルト非着用に対する罰則が設けられて以降、着用率は、増減を繰り返しながら着実に上がっている。平成27年の本県の運転席のシートベルト着用率は、98.8%と平成27年の全国平均98.4%を上回っている。

一方、後部座席同乗者のシートベルト着用率は、36.0%であり、全国平均の35.1%は上回っているものの、低い水準である。また、チャイルドシートの着用率は、59.6%と全国平均の62.7%を下回っている。

- 第9次交通安全計画期間中に発生した交通死亡事故のうち、シートベルト非着用で死亡した者が39人で、そのうちシートベルトを着用していれば助かったと思われる者が、32人いた。シートベルトの着用率を100%にすれば、年間約6.4人の死亡を防ぐことができたことから、着用率100%を目指していく。
- 県及び市町村、関係機関・団体等との協力の下、シートベルト着用率向上に効果が見込まれるシートベルトコンビンサーを活用した参加体験型の交通安全教室の開催など、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

(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

ア 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への対策として、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安全運転を支援するシステムや交通事故が発生した場合にいち早く

救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進していく。

- また、今後も科学技術の進展があり得る中で、その導入過程における安全確保も図りつつ、新たな技術を有効に活用しながら取組を推進していく。

イ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

- これまで、総合的な交通安全対策を実施することにより、交通事故を減少させることができたところであるが、安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として多く、近年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った交通事故について、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、第10次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々
の状況を的確に踏まえた取組を行う。

ウ 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には、インターネット等を活用した交通事故情報の提供に努めるとともに、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該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のためには、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、県及び市町村等それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく。
- 各市町村等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実施に当たっての参考となるよう、条例の制定状況等を含め、積極的な情報共有を図っていく。

2 講じようとする施策

【第10次計画における重点施策及び新規施策】

(1) 道路交通環境の整備

- 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 (ア)
- 生活道路における交通安全対策の推進 (ア (ア))
- 通学路等における交通安全の確保 (ア (イ))
- 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備 (ア (ウ))
- 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 (イ)
- 幹線道路における交通安全対策の推進 (ウ)
- 事故ゼロプラン (事故危険区間重点解消作戦) の推進 (ウ (ア))
- ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現 (エ (オ))
- 自転車利用環境の総合的整備 (ク)
- 高度道路交通システムの活用 (ケ)
- 災害に備えた道路交通環境の整備 (サ)
- 総合的な駐車対策の推進 (シ)
- 道路交通情報の充実 (ス)

(2) 交通安全思想の普及徹底

- 参加・体験・実践型の活動の推進 (ア (カ)、イ、ウ (ア)、(イ)、(オ)、オ)
- 高齢者に対する交通安全教育の推進 (ア (カ))
- 自転車の安全利用の推進 (ウ (イ))
- 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 (ウ (ウ))
- 反射材用品等の普及促進 (ウ (オ))
- 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立 (ウ (カ))
- 二輪車運転者のプロテクター着用推進 (ウ (コ))
- 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 (エ)
- 住民の参加・協働の推進 (オ)

(3) 安全運転の確保

- 高齢運転者対策の充実 (ア (エ))
- 安全運転管理の推進 (ウ)
- 映像記録型ドライブレコーダーの普及 (ウ)
- 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進 (エ)
- 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策 (エ (カ))
- 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等 (エ (ク))
- 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策 (カ (イ))

(4) 車両の安全性の確保

- 先進安全自動車の開発・普及の促進（ア（ア）、（イ））
- 車両の安全性等に関する日本工業規格の整備（ア（ウ））
- 自動車点検整備の充実（ウ（ウ））
- リコール制度の充実・強化（エ）

（５）道路交通秩序の維持

- 交通事故抑止に資する指導取締りの推進（ア（ア））
- 背後責任の追及（ア（ア））
- 自転車利用者に対する指導取締りの推進（ア（ア））
- 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（イ）
- 暴走族等対策の推進（ウ）

（６）救助・救急活動の充実

- 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実（ア（イ））
- 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（ア（ウ））
- 救急救命士の養成・配置等の促進（ア（エ））
- 現場急行支援システムの整備（ア（ケ））
- 緊急通報システムの整備（ア（コ））
- ドクターヘリ事業の推進（イ（ウ））

（７）被害者支援の充実と推進

- 損害賠償請求の援助活動等の強化（イ（イ））
- 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進（ウ（イ））

（８）研究開発及び調査研究の充実

- 安全運転の支援（ア（ア））
- 安全な自動走行の実現のための制度の在り方に関する調査研究（ア（ア））
- 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進（ア（イ））
- 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化（イ）

【施策体系】

(1) 道路交通環境の整備

- **ア 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**
 - (ア) 生活道路における交通安全対策の推進
 - (イ) 通学路等における交通安全の確保
 - (ウ) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備
- **イ 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**
- **ウ 幹線道路における交通安全対策の推進**
 - (ア) 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進
 - (イ) 事故危険箇所対策の推進
 - (ウ) 幹線道路における交通規制
 - (エ) 重大事故の再発防止
 - (オ) 適切に機能分担された道路網の整備
 - (カ) 高速自動車国道等における事故防止対策の推進
 - (キ) 改築等による交通事故対策の推進
 - (ク) 交通安全施設等の高度化
- **エ 交通安全施設等の整備事業の推進**
 - (ア) 交通安全施設等の戦略的維持管理
 - (イ) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進
 - (ウ) 幹線道路対策の推進
 - (エ) 交通円滑化対策の推進
 - (オ) I T S の推進による安全で快適な道路交通環境の実現
 - (カ) 道路交通環境整備への住民参加の促進
 - (キ) 連絡会議等の活用
- **オ 歩行者空間のバリアフリー化**
- **カ 無電柱化の推進**
- **キ 効果的な交通規制の推進**
- **ク 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
 - (イ) 自転車等の駐車対策の推進
- **ケ 高度道路交通システムの活用**
 - (ア) 道路交通情報通信システムの整備
 - (イ) 新交通管理システムの推進
 - (ウ) 交通事故防止のための運転支援システムの推進
 - (エ) E T C 2 . 0 の展開
 - (オ) 道路運送事業に係る高度情報化の推進

- **コ 交通需要マネジメントの推進**
 - (ア) 公共交通機関利用の促進
 - (イ) 自動車利用の効率化
- **サ 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
 - (イ) 災害に強い交通安全施設等の整備
 - (ウ) 災害発生時における交通規制
 - (エ) 災害発生時における情報提供の充実
- **シ 総合的な駐車対策の推進**
 - (ア) きめ細かな駐車規制の推進
 - (イ) 違法駐車対策の推進
 - (ウ) 駐車場等の整備
 - (エ) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚
 - (オ) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進
- **ス 道路交通情報の充実**
 - (ア) 情報収集・提供体制の充実
 - (イ) I T S を活用した道路交通情報の高度化
 - (ウ) 適正な道路交通情報提供事業の促進
 - (エ) 分かりやすい道路交通環境の確保
- **セ 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
 - (イ) 休憩施設等の整備の推進
 - (ウ) 子供の遊び場等の確保
 - (エ) 道路法に基づく通行の禁止又は制限
 - (オ) 地域に応じた安全の確保

(2) 交通安全思想の普及徹底

- **ア 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
 - (イ) 小学生に対する交通安全教育の推進
 - (ウ) 中学生に対する交通安全教育の推進
 - (エ) 高校生に対する交通安全教育の推進
 - (オ) 成人に対する交通安全教育の推進
 - (カ) 高齢者に対する交通安全教育の推進
 - (キ) 障害者に対する交通安全教育の推進
 - (ク) 外国人に対する交通安全教育の推進

- (ケ) 交通事犯被収容者に対する教育活動等の充実
- (コ) 交通事犯者により保護観察に付された者に対する保護観察の充実
- **イ 効果的な交通安全教育の推進**
- **ウ 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
 - (イ) 自転車の安全利用の推進
 - (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
 - (エ) チャイルドシートの正しい使用の徹底
 - (オ) 反射材用品等の普及促進
 - (カ) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立
 - (キ) 危険ドラッグ対策の推進
 - (ク) 効果的な広報の実施
 - (ケ) 自動車事故を防止するための取組支援（安全運転推進事業の実施）
 - (コ) その他の普及啓発活動の推進
- **エ 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進**
- **オ 住民の参加・協働の推進**

(3) 安全運転の確保

- **ア 運転者教育等の充実**
 - (ア) 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実
 - (イ) 運転者に対する再教育等の充実
 - (ウ) 二輪車安全運転対策の推進
 - (エ) 高齢運転者対策の充実
 - (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
 - (カ) 自動車安全運転センターの業務の充実
 - (キ) 自動車運転代行業の指導育成等
 - (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
 - (ケ) 危険な運転者の早期排除
- **イ 運転免許制度の改善**
- **ウ 安全運転管理の推進**
- **エ 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進**
 - (ア) 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立
 - (イ) 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底
 - (ウ) 飲酒運転の根絶

- (エ) ICT・新技術を活用した安全対策の推進
- (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
- (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
- (キ) 運転者の体調急変に伴う事故防止対策の推進
- (ク) 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等
- **オ 交通労働災害の防止等**
 - (ア) 交通労働災害の防止
 - (イ) 運転者の労働条件の適正化等
- **カ 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
 - (イ) 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策
 - (ウ) 気象情報等の充実

(4) 車両の安全性の確保

- **ア 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
 - (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
 - (ウ) 車両の安全性等に関する日本工業規格の整備
- **イ 自動車アセスメント情報の提供等**
- **ウ 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
 - (イ) 型式指定制度の充実
 - (ウ) 自動車点検整備の充実
- **エ リコール制度の充実・強化**
- **オ 自転車の安全性の確保**

(5) 道路交通秩序の維持

- **ア 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
 - (イ) 高速自動車国道等における指導取締りの強化等
- **イ 交通事故事件等に係る適正かつ綿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
 - (イ) 交通事故事件等に係る捜査力の強化
 - (ウ) 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進
- **ウ 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
- (イ) 暴走行為阻止のための環境整備
- (ウ) 暴走族等に対する指導取締りの推進
- (エ) 暴走族関係事犯者の再犯防止
- (オ) 車両の不正改造の防止

(6) 救助・救急活動の充実

ア 救助・救急体制の整備

- (ア) 救助体制の整備・拡充
- (イ) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実
- (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
- (エ) 救急救命士の養成・配置等の促進
- (オ) 救助・救急用資機材の整備の推進
- (カ) 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進
- (キ) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実
- (ク) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備
- (ケ) 現場急行支援システムの整備
- (コ) 緊急通報システムの整備

イ 救急医療体制の整備

- (ア) 救急医療機関等の整備
- (イ) 救急医療担当看護師の養成等
- (ウ) ドクターヘリ事業の推進

ウ 救急関係機関の協力関係の確保等

(7) 被害者支援の充実と推進

ア 自動車損害賠償保障制度の充実等

- (ア) 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進
- (イ) 無保険（無共済）車両対策の徹底
- (ウ) 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

イ 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
- (イ) 損害賠償請求の援助活動等の強化

ウ 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

- (イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進
- (ウ) 公共交通事故被害者への支援

(8) 研究開発及び調査研究の充実

ア 道路交通の安全に関する研究開発の推進

- (ア) 高度道路交通システム（ITS）に関する研究開発の推進
- (イ) 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進
- (ウ) 安全運転の確保に関する研究の推進
- (エ) 車両の安全に関する研究の推進
- (オ) 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実
- (カ) その他の研究の推進

イ 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

【施策の内容】

(1) 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも県警察や道路管理者である国土交通省、県、市町村等の関係機関が連携し、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り、いずれの道路においても、一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし、県内においては全死者数の約7割を幹線道路における事故が占めているほか、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の事故が依然として多い。また、近年は二輪車の死亡事故が増加しており、一時停止の徹底と安全確認の徹底などが望まれる。

このため、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「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進め、暮らしのみち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展する中で、子供を事故から守り、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：Transportation Demand Management）施策を総合的に推進するとともに、最先端の情報通信技術（ICT：Information and Communication Technology）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：Intelligent Transport Systems）の開発・普及等を推進する。

ア 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

【実施機関】 国土交通省、交通政策課、道路整備課、道路管理課、都市計画課、治山林道課、耕地課、交通規制課、交通指導課

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、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り、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、自動車、自転車、歩行者等

の異種交通が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

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、県及び市町村、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。

県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配慮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、ゾーン規制の活用等の安全対策や、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、県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実施する。

また、道路標識の高輝度化・大型化・可変性・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、通過交通の排除や車両速度の抑制を行うためのハンプ・狭さく等の標準仕様を策定するとともに、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、市町村、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り組みを支援するとともに、道路交通実態に応じ、県警察、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、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

また、通学路における交通規制の担保の手法として、ライジングボラードの活用を効果を検討し、当該結果を踏まえて、ライジングボラードの活用の実現に向けた取り組みを推進する。

(ウ) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

- a 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。

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。

また、交差点等に設置する通信装置と高齢者、障害者等が所持する携帯端末等との双方向通信により、安全な通行に必要な情報の提供や信号機の青時間の延長を行う歩行者等支援情報通信システム(P I C S : Pedestrian Information and Communication Systems)を整備し、高齢者、障害者等の安全な移動を支援する。

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。

- b 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村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

イ 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

[実施機関] 国土交通省、道路整備課、道路管理課、都市計画課、耕地課、交通規制課、高速道路交通警察隊

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を排除し、歩行者、自転車中心の道路交通を形成する。

ウ 幹線道路における交通安全対策の推進

[実施機関] 国土交通省、道路整備課、道路管理課、都市計画課、治山林道課、耕地課、道路公社、交通規制課、高速道路交通警察隊

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などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。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、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、少ない予算で最大の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作戦）」を推進する。

- a 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。
- b 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。
- c 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

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、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、県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。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、交差点改良、視距の改良、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について見直しを行い、その適正化を図る。

また、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、同様の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

- a 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。

- b 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。
- c 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。
- d 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、県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。
- e 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。

- a 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。

また、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。

- b 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。
- c 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）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。
- d 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。

- a 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。
- b 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。
- c 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。
- d 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。
- e 交通混雑が著しい都心部、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。
- f 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、歴史的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

- a 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。
- b 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。また、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムの整備を推進する。

エ 交通安全施設等の整備事業の推進

[実施機関] 国土交通省、関東総合通信局、道路整備課、道路管理課、都市計画課、治山林道課、耕地課、交通規制課

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）に即して、県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

県公安委員会では、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」等に即して、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の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

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、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とともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

(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、交通管制エリアの拡大を始め、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・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とともに、「標識BOX」、「信号機BOX」等を活用して、道路利用者等が日常から抱え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

県警察と道路管理者が設置している「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分科会を活用し、必要に応じて学識経験者のアドバイスを受けて施策の企画、評価、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。

オ 歩行者空間のバリアフリー化

〔実施機関〕 国土交通省、交通政策課、道路整備課、道路管理課、都市計画課、 治山林道課、耕地課、交通規制課

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、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

カ 無電柱化の推進

**〔実施機関〕 国土交通省、交通政策課、道路整備課、道路管理課、都市計画課、
治山林道課、耕地課、交通規制課**

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、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、観光振興の観点から、新たな無電柱化計画を国や地域で策定し、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、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縮減等を図るほか、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取り組みにより、本格的な無電柱化を推進する。

キ 効果的な交通規制の推進

〔実施機関〕 交通規制課、高速道路交通警察隊

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、県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。

ク 自転車利用環境の総合的整備

**〔実施機関〕 国土交通省、交通政策課、道路整備課、道路管理課、都市計画課、
治山林道課、耕地課、道路公社、交通規制課**

(ア) 安全で快適な自転車利用環境の整備

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、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促進

する。また、増加している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走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ふさぐなど悪質性、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、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、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。

(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。また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車駐車場等の設置の促進を図る。

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、県及び市町村、道路管理者、県警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、条例の制定等による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、市町村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り組み及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

ケ 高度道路交通システムの活用

[実施機関] 国土交通省、関東総合通信局、道路整備課、道路管理課、都市計画課、治山林道課、耕地課、道路公社、交通規制課、中日本高速道路株式会社

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、最先端の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「高度道路交通システム」(ITS)を引き続き推

進する。そのため、平成25年6月に閣議決定され、平成27年6月に改正された「世界最先端 IT 国家創造宣言」に基づき、産・官・学が連携を図りながら、研究開発、フィールドテスト、インフラの整備、普及及び標準化に関する検討等の一層の推進を図るとともに、ITS世界会議等における国際情報交換、国際標準化等の国際協力を積極的に進める。

(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

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用して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

ITS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（DSSS：Driving Safety Support Systems）の導入・整備を推進する。

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（TSPS：Traffic Signal Prediction Systems）の整備を推進する。

(エ) ETC2.0の展開

ETCの通信技術をベースとしたETC2.0サービスの普及・促進を官民一体となって展開していく。ETC2.0対応カーナビ及びETC2.0車載器により、ETC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などを今後展開する。

(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 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。具体的には、公共車両優先システム (P T P S : Public Transportation Priority Systems) の整備を推進する。

コ 交通需要マネジメントの推進

**[実施機関] 国土交通省、交通政策課、道路整備課、道路管理課、都市計画課、
治山林道課、耕地課、道路公社、交通規制課、中日本高速道路株式会社**

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、市町村、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や P T P S 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、モノレール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、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、自転車の通行位置を示した道路、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

(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。

サ 災害に備えた道路交通環境の整備

[実施機関] 国土交通省、消防保安課、道路整備課、道路管理課、治山林道課、耕地課、道路公社、交通規制課、中日本高速道路株式会社

(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。

また、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、避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を推進する。

(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とともに、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を推進する。

また、オンライン接続により都道府県警察の交通管制センターから詳細な交通情報をリアルタイムで警察庁に収集し、広域的な交通管理に活用する「広域交通管制システム」の的確な運用を推進する。

(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、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、民間事業者が保有するプローブ情報を活用しつつ、災害時に交通情報を提供するための環境の整備を推進する。

シ 総合的な駐車対策の推進

[実施機関] 国土交通省、交通政策課、道路整備課、道路管理課、都市計画課、道路公社、交通企画課、交通指導課、交通規制課

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

- a 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。
- b 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。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、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

の整備と有効利用を推進する。

- a 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。
- b 大規模な建築物に対し駐車施設の整備を義務付ける附置義務条例の制定の促進等を行うとともに、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積極的に推進する。
- c 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、都心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）等に駐車場を配置する等、パークアンドライド等の普及のための環境整備を推進する。

(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、県民への広報・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り組みの促進、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働き掛け、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。

ス 道路交通情報の充実

[実施機関] 国土交通省、関東総合通信局、道路管理課、治山林道課、交通規制課

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、光フ

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、交通管制エリアの拡大等の交通管制システムの充実・高度化を図るほか、県の交通規制情報のデータベース化を推進する。

また、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及び中央線変移システムの整備を推進する。

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等により、国際化の進展への対応に努める。

セ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

[実施機関] 国土交通省、道路整備課、道路管理課、都市計画課、治山林道課、

耕地課、子育て支援課、道路公社、交通規制課、中日本高速道路株式会社

(ア) 道路の使用及び占用の適正化等

a 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、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

b 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、強力な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・システムの更なる充実及び活用の拡大を図る。

c 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電線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、都市間の一般道路において追越しのための付加車線や「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

(ウ) 子供の遊び場等の確保

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。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子供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、優先的に、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を設置するとともに、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、区間を定めて通行の禁止又は制限を行う。また、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限及び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

寒冷地においては、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適時適切な除雪や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。

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）交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、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できる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促進し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、人優先の交通安全思想の下、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。

このため、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行う。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。

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、教材の充実を図りインターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして、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、国、県、市町村、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生かし、互いに連携をとりながら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3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。

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、随時検証・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。

ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

〔実施機関〕 交通政策課、私学・科学振興課、健康長寿推進課、子育て支援課、義務教育課、高校教育課、社会教育課、スポーツ健康課、交通企画課、運転免許課、甲府保護観察所

(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、

例えば、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、遊びによる生活指導の一環として、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とともに、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する交通安全講習会等の実施に努める。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、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。

(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、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を作成・配布するとともに、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を実施する。

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。

さらに、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。

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を作成・配布するとともに、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を実施する。

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、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な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を作成・配布するとともに、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を実施する。

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。

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、県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とともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進する。

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、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

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。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、県及び市町村は、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。また、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。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、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、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。

さらに、申請による免許の取消し制度（自主返納制度）の周知促進を図るため、関係機関・団体等と連携して積極的な広報啓発活動に努める。

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、継続的な交通安全教育の促進に努める。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー等を対象とした安全運転教育を推進する。

さらに、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3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。

(ケ) 交通事犯被収容者に対する教育活動等の充実

刑事施設においては、被害者の生命や身体に重大な影響を与える交通事故を起こした受刑者や重大な交通違反を反復した受刑者を対象に、改善指導として実施している「交通安全指導」、「被害者の視点を取り入れた教育」等の指導の更なる充実を努める。特に飲酒運転を行っている者やアルコール依存の問題を持つ受刑者に対しては、その指導内容の一層の充実を図る。

少年院においては、交通事犯少年に対して、個別の問題性に応じた適切な教育及び指導を行うとともに、人命尊重の精神と、遵法精神のかん養に重点を置いた非行態様別指導（交通問題指導プログラム）等の交通安全教育の充実を図る。また、被害者を死亡させた又は生命、身体を害した事件を犯した少年については、ゲストスピーカー制度などを活用し、被害者の視点を取り入れた教育を充実させる。

少年鑑別所における交通事犯少年に対する資質鑑別については、交通事犯少年の特性の的確な把握、より適切な交通鑑別方式の在り方等について、専門的立場からの研究を活発化するとともに、運転適性検査や法務省式運転態度検査等の活用により、一層の適正・充実化を図る。

(コ) 交通事犯により保護観察に付された者に対する保護観察の充実

交通事犯に係る保護観察については、集団及び個別の処遇に当たる保護観察官並びに保護司の処遇能力の充実を図るとともに、飲酒運転防止プログラム等交通事犯保護観察対象者の問題性に焦点を当てた効果的な処遇を実施する。

イ 効果的な交通安全教育の推進

〔実施機関〕 交通政策課、私学・科学振興課、健康長寿推進課、子育て支援課、義務教育課、高校教育課、社会教育課、スポーツ健康課、交通企画課

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。

ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

[実施機関] 関東運輸局山梨運輸支局、交通政策課、森林環境総務課、 スポーツ健康課、交通企画課

(ア) 交通安全運動の推進

県民一人ひとりに広く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り組みを推進するための県民運動として、県の運動主催機関・団体を始め、交通対策推進協議会等の構成機関・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。

交通安全運動の運動重点としては、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、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等、県内の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。

また、事後に、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) 自転車の安全利用の推進

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させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」(平成19年7月10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、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、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、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、そうした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加速化する。

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。

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大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用品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を体感できる参加・体験・実践型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、高齢者や中学・高校生等の自転車利用者に対しても、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月現在における一般道のシートベルト着用率は、運転席98.8%、助手席93.7%、後部座席36.0%(県警察と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による))。

このため、県及び市町村、関係機関・団体等との協力の下、シートベルト着用率向上に効果が見込まれるシートベルトコンビンサーを活用した交通安全教室の開催など、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、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園、保育所、認定こども園、病院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、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取り組みを強化する（平成 27 年 6 月現在におけるチャイルドシート使用率は、6 歳未満全体 62.7%、5 歳児 38.1%、1 歳～4 歳児 64.4%、1 歳未満児 85.2%（警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

なお、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子供にはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

また、市町村、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、チャイルドシート製作者又は自動車製作者における取り組みを促すとともに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言や、チャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、例えば、産婦人科や母子健康手帳等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

(オ) 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ライト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会の開催等を推進する。

また、反射材の着用促進については、年間を通じて行われる各種交通安全運動の中で重点的に取り組む。

反射材用品等は、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。また、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、適切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。

(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、県、市町村、交通ボランティア、安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店及び駐車場関係者等と連携して、飲酒運転防止を交通安全運動の中で重点的に取り組むとともに、街頭キャンペーンやハンドルキーパー運動等を通じ、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り組みを更に進め、「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。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・団体が連携して推進する。

また、地域の実情に応じ、アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、相談、指導及び支援等につながるよう、関係機関・団体が連携した取り組みの推進に努める。

さらに、県及び各市町村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。

(キ) 危険ドラッグ対策の推進

危険ドラッグに関する内容を盛り込んだ麻薬・覚醒剤乱用防止運動のポスター等を市町村等へ配布するとともに、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。

(ク) 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット、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、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

- a 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等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、違法駐車排除等を図る。
- b 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、県及び市町村、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、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。
- c 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、県及び市町村は、

交通の安全に関する資料、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) 自動車事故を防止するための取組支援（安全運転推進事業の実施）

安全運転に関する知識・運転技術等の向上を図る講習等の開催や受講の促進の観点から、安全運転推進事業の確実な実施を図る。

(コ) その他の普及啓発活動の推進

- a 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。
- b 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。
また、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を促す。
- c 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。
- d 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に関する情報の提供・発信に努める。
- e 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。
- f 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。
- g 地球温暖化を防止するため「エコドライブ運動」を推進し、人と環境に配慮したエコドライブ等が県民に浸透・実践されるよう啓発活動に努める。

エ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

〔実施機関〕 関東運輸局山梨運輸支局、交通政策課、交通企画課

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、全国交通安全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。

また、交通指導員等必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

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。

オ 住民の参加・協働の推進

〔実施機関〕 交通政策課、交通企画課

交通の安全は、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、交通安全思想の普及徹底に当たっては、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し、住民の参加・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」を作成したり、交通安全総点検等住民が積極的に参加できるような仕組みをつくったりするほか、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に努める。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に努める。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り組みを進める。

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。

ア 運転者教育等の充実

[実施機関] 関東運輸局山梨運輸支局、交通政策課、交通企画課、交通指導課、運転免許課

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

a 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。

b 取得時講習の充実

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、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学

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、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。

さらに、県境の幹線道路や道の駅等での県警察による街頭指導や、関係機関の連携による街頭キャンペーンの開催など、二輪車の事故防止対策の強化を図る。

(エ) 高齢運転者対策の充実

a 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。

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。

b 運転適性相談の促進

地方公共団体等の高齢者を支援する部署に対し、安全な運転に支障がある高齢者を認知した際に、家族などに運転適性相談を勧めてもらう活動を要請するなど運転適性相談の促進を図る。

c 臨時適性検査等の確実な実施

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。

d 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、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

e 高齢運転者支援の推進

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・団体が連携し、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、地方公共団体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街頭での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。

イ 運転免許制度の改善

〔実施機関〕 運転免許課

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を行うため、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに、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。

ウ 安全運転管理の推進

[実施機関] 関東運輸局山梨運輸支局、交通企画課、交通指導課

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、事業所内で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。

また、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、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

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、映像記録型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事故等の情報の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。

エ 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

[実施機関] 関東運輸局山梨運輸支局、山梨労働局

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り組みを推進する。

(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り組みを的確に確認する。自動車運送事業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とともに、受講の環境を整えるため、講習実施の認定基準を明確化したところであ

り、引き続き、講習の実施者への民間参入を促進する。

また、事業者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客や 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、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的な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。

以上のような取り組み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、常習飲酒者をはじ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り組みを推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV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り組み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。

さらに、平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制、人口減少・高齢化に伴うバス運転者の不足、旅行業者と貸切バス事業者の取引関係等の構造的な問題を踏まえつつ徹底的に再発防止策について検討し、結論の得られたものから速やかに実施する。

(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、事故の背景にある組織的・構造的課題の更なる解明や、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、引き続き、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り組みを促進する。

(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

全国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、県、市町村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。

オ 交通労働災害の防止等

〔実施機関〕 関東運輸局山梨運輸支局、山梨労働局

（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。

カ 道路交通に関連する情報の充実

〔実施機関〕 国土交通省、甲府地方气象台、関東総合通信局、消防保安課、道路管理課、治山林道課、交通規制課

（ア）危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の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・連絡先等事故の際に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。

また、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活用を図る。

(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」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、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に努める。

(4) 車両の安全性の確保

エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大を始めとして、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大していることから、今後車両の安全対策を拡充強化することが必要である。

このような認識の下、車両構造に起因するとされる事故について対策を講ずるとともに、主に運転ミス等の人的要因に起因するとされる事故についても、車両構造面からの対策によりできる限り交通事故の未然防止を図る。

また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被害拡大防止対策を併せて進める。

特に、事故件数及び死傷者数は依然として高水準にあり、後遺障害も考慮すれば、これまで被害軽減を上げてきた被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、今後は、事故を未然に防止する予防安全対策について、先進技術の活用等により、更なる充実を図る必要がある。また、車両安全対策の推進に当たっては、規制と誘導的施策を総合的かつ有効に連携させるため、安全性に関する基準の拡

充・強化のみならず、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策、使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等を、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

さらに、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。

ア 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

[実施機関] 関東運輸局山梨運輸支局

(ア) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

a 車両の安全対策の推進

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（P D C A サイクル）を継続的に実施することに加え、この P D C A 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。

特に、事故実態の把握・分析においては、従前のマクロデータ及びミクロデータに加えて、車載式の記録装置である映像記録型ドライブレコーダーやイベントデータレコーダー（E D R : Event Data Recorder）の情報の活用等について検討するとともに、これに合わせ医療機関の協力により乗員等の傷害状況も詳細に把握し、事故による傷害発生メカニズムを詳細に調べるなど、より一層の推進に資する取り組みについて検討していく。

加えて、車両の安全対策の推進に係る一連の流れの中においては、高齢化のより一層の進行等の社会情勢の変化、自動車使用の態様の変化、新技術の開発状況、諸外国の自動車安全対策の動向等についても勘案しつつ検討を行うとともに、その検討結果については公表し、透明性を確保する。

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り組みの一環として、これまでも安全基準の拡充・強化等と先進安全自動車（ＡＳＶ：Advanced Safety Vehicle）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。

b 道路運送車両の保安基準の拡充・強化

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。

特に以下の事項については、安全基準の拡充・強化について、今後積極的に検討し、道路交通の安全確保を図っていく。

- ① 様々な衝突形態に対応した対策や、死者に占める割合が高い歩行者・高齢者を保護する対策に加えて、交通事故を未然に防止する予防安全技術の開発促進等を行うことにより、より安全な車両の開発等を推進すること。
- ② ハイブリッド自動車や電気自動車に係る静音性対策、大型車の後退時対策、高齢者や障害者にも配慮した安全対策、電気自動車や燃料電池自動車に搭載される新技術全般に係る安全対策、及び超小型自動車等の新モビリティに係る安全対策等を行うことにより、これら新たな自動車等に係る安全を確保すること。

なお、保安基準の拡充・強化の推進に当たっては、保安基準が自動車の国際的な流通を阻害することがないように国際的に連携して検討を進める。

(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術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。

イ 自動車アセスメント情報の提供等

〔実施機関〕 関東運輸局山梨運輸支局

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。また、自動車アセスメント事業により、ASV技術等の自動車の安全に関する先進技術の県民の理解促進を図る。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。

具体的には、従前の評価項目に加えて、平成26年度より開始した予防安全性能評価について、車線維持支援制御装置(LKAS: Lane Keeping Assist System)や、夜間対策を含む対歩行者衝突被害軽減ブレーキ(対歩行者AEB: Advanced Emergency Braking System)などの試験項目の拡充を図るとともに、

歩行者保護に係る衝突安全性能評価の強化、視認性向上のための灯火装置や事故自動通報システム（ACN：Automatic Collision Notification）などの新技術に対する評価手法の確立について検討を行う。

さらに、ユーザーにとって分かりやすい評価結果の公表方法について検討を行う。

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、例えば、産婦人科や母子健康手帳等を通じ、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図るとともに、安全性能評価の強化について検討を行う。

ウ 自動車の検査及び点検整備の充実

〔実施機関〕 関東運輸局山梨運輸支局

（ア）自動車の検査の充実

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、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は、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実強化を図る。

（イ）型式指定制度の充実

車両の構造に起因する事故の発生を防止するため、型式指定制度により新型自動車の安全性の審査体制の充実を図る。

（ウ）自動車点検整備の充実

a 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全県的に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力的に促進する。

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。

b 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」を全県的に展開し、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。

c 自動車分解整備事業の適正化及び近代化

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。

d 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、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。

e 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、近年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。

エ リコール制度の充実・強化

〔実施機関〕 関東運輸局山梨運輸支局、交通指導課

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自動車技術総合機構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り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。

オ 自転車の安全性の確保

〔実施機関〕 交通政策課、交通企画課

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加速化する。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、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た罰則の見直しを求める意見を背景として、平成26年5月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。）が施行されたことを踏まえ、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。

ア 交通の指導取締りの強化等

[実施機関] 交通指導課、高速道路交通警察隊

(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の事故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違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

a 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

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、著しい速度超過、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、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取り組みを推進する。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、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整備に努める。

b 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、この種の違反の防止を図る。

c 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、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

(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を推進する。

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、通行帯違反等の取締りを強化する。

イ 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

[実施機関] 交通指導課

(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）の立件も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

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

常時録画式交差点カメラや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。

ウ 暴走族等対策の推進

[実施機関] 関東運輸局山梨運輸支局、交通政策課、社会教育課、交通指導課、運転免許課、甲府保護観察所

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、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、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し、「暴走をしない、させない、見に行かない」運動を推進する。さらに、関係団体等との連携の下に暴走族の解体、暴走族への加入阻止、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、早期に暴走族等と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

(ウ) 暴走族等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、複数の都道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、司法当局に没収（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に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、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行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、暴走族構成員に対する個別指導・指導による立ち直り支援活動を充実させ、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、遵法精神の醸成、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かんがみ、関係機関・団体が相互に連携して、暴走族関係情報を共有するとともに、暴走族追放の気運を高め、安全で平穏な生活環境の確保を図るため、総合的かつ効果的な対策を推進する。

(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するよう、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ないことがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、全国的な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、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・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充実を図る。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に努めるほか、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。

ア 救助・救急体制の整備

〔実施機関〕 消防保安課、医務課、義務教育課、高校教育課、スポーツ健康課、運転免許課、中日本高速道路株式会社

(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災害派遣医療チーム（DMAT：Disaster Medical Assistance Team）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：Automated External Defibrillator）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（自動体外式除細動器）の取り扱いを含む）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る。さらには、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の観点から、自動車事故救急法講習の確実な実施を図る。

（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、県下の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、薬剤投与及び輸液など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

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、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、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、教育訓練を積極的に推進する。

(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、中日本高速道路株式会社(以下「高速道路株式会社」と総称する。)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、沿線市町村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、関係市町村等と、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村等に財政措置を講じ、当該市町村等においても、救急業務実施体制の整備を促進する。

また、高速道路株式会社及び関係市町村は、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(F A S T : Fast Emergency Vehicle Preemption Systems)の整備を図る。

(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・警察等に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(H E L P : Help system for Emergency Life saving and Public safety)の普及を図る。

イ 救急医療体制の整備

【実施機関】 医務課

(ア) 救急医療機関等の整備

救急医療体制については、現在、在宅当番医制及び夜間急患センターによる初期救急医療体制、入院を必要とする重症救急患者の診療を確保するための病院群輪番制による第二次救急医療体制がそれぞれ整備され、重篤な救急患者を受け入れるための第三次救急医療体制として、県立中央病院救命救急センターが位置付けられているところであるが、今後も救急患者に対する迅速・的確な医療の提供を確保するため、救急医療体制の充実に努める。

さらに、救急医療施設の情報収集し、救急医療情報を提供する救急医療情報センターの充実に努める。

(イ) 救急医療担当看護師の養成等

救急時に的確に医師を補助できるよう、患者の症状の重症度、緊急度を判断できるトリアージナースの初期研修を実施し、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

救急患者への救命医療を救急現場から直ちに行い、救急医療施設へ一刻も早く搬送し、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引き続き運行する。

ウ 救急関係機関の協力関係の確保等

【実施機関】 消防保安課、医務課

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。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救命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、ドクターカーの活用推進を図るほか、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。

さらに、特に多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、災害派遣医療チーム（DMAT：Disaster Medical Assistance Team）及び災害派遣精神医療チーム（DPAT：Disaster Psychiatric Assistance Team）の活用を推進する。

なお、これらは道路交通に限らず、すべ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、又は掛け替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）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。

自動車損害賠償保障法（昭和 30 年法律第 97 号）は、自動車の運行による交通事故について、加害者側の損害賠償責任を強化し、この損害賠償の履行を確保するため、原則としてすべての自動車に対して自動車損害賠償責任保険（共済）の契約の締結を義務付けるとともに、保険会社（組合）の支払う保険（共済）金の適正化を図り、また、政府において、ひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者を救済するための自動車損害賠償保障事業及び平成 13 年度末の政府再保険制度廃止時の累積運用益の一部を基金として、その運用により被害者救済対策事業等を行うことなどにより、自動車事故による被害者の保護、救済を図っており、今後も更なる被害者の保護の充実を図るよう措置する。特に、交通事故による重度後遺障害者数は依然として高い水準にあることから、引き続き、重度後遺障害者に対する救済対策の充実を図る。

また、近年、自転車が加害者になる事故に関し、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、損害賠償保険等への加入を加速化する。

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、被害者支援を積極的に推進する。

ア 自動車損害賠償保障制度の充実等

[実施機関] 関東運輸局山梨運輸支局

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、被害者救済の充実を図る。

(ア) 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進

- a 被害者に対する適切な情報提供の徹底に係る保険会社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。

b 交通事故に係る医療費支払の適正化を推進する。

(イ)無保険(無共済)車両対策の徹底

自賠責保険(自賠責共済)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とともに、街頭における指導取締りの強化等を行い、無保険(無共済)車両の運行の防止を徹底する。

(ウ)任意の自動車保険(自動車共済)の充実等

自賠責保険(自賠責共済)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。

イ 損害賠償の請求についての援助等

[実施機関] 県民生活センター、交通指導課

(ア)交通事故相談活動の推進

県及び市町村におけ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。

a 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その他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。

b 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。

c 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、県及び市町村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、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

d 自動車事故被害者が弁護士による自動車事故に関する法律相談・示談あっ旋等を無償で受けられるよう、日弁連交通事故相談センターにおける体制の充実を図る。

(イ)損害賠償請求の援助活動等の強化

県警察においては、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。

ウ 交通事故被害者支援の充実強化

[実施機関] 関東運輸局山梨運輸支局、高校教育課、交通指導課、甲府地方検察庁、甲府保護観察所

- (ア) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実
- a 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に対する援助を行う。
 - b 独立行政法人自動車事故対策機構による、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援助を行う。
 - c 独立行政法人自動車事故対策機構による、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。
 - d 独立行政法人自動車事故対策機構による、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。
 - e 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対策の推進

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とともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

県警察においては、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充実を図る。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、県警察本部の交通指導課に設置した被害者連絡調整官が、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、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、交通事故被害者等の心情に配慮し

た対応について徹底を図る。

検察庁、刑事施設、保護観察所などが連携し、交通事故被害者等に対し、被害者等通知制度により、事件の処分結果、公判期日、刑事裁判結果、加害者の処遇状況等に関する情報を提供する。

「被害者参加制度」により、自動車運転死傷処罰法違反の罪を含む一定の犯罪について、被害者やその遺族等から参加の申出がなされ、裁判所が許可したときには、「被害者参加人」として、刑事裁判の公判期日等への出席等ができることとされており、検察庁においては、同制度の適切な運用に努めるとともに、平成25年12月に施行された「被害者参加旅費等支給制度」について、適切に周知及び教示を行う。

このほか、検察庁においては、被害者支援員を配置し、交通事故被害者等からの様々な相談への対応、法廷への案内・付添い、検察庁における各種手続の手助けをするほか、交通事故被害者等の状況に応じて精神面、生活面、経済面等の支援を行っている関係機関や団体等を紹介するなどの支援活動を行う。

甲府保護観察所においては、被害者担当官及び被害者担当保護司を配置し、交通事故被害者等からの相談に応じて、更生保護における被害者等施策の各種手続の手助けをするほか、必要な関係機関等を紹介するなど、交通事故被害者等の心情に配慮した対策を推進する。

また、検察職員に対し、各種研修において、犯罪被害者支援に携わっている学識経験者等による講義を実施するほか、日常業務における上司による個別の指導等を通じ、交通事故被害者等の精神的状態等に対する理解の増進に努めるなど、交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進に努める。更生保護官署職員に対しても、各種研修において、交通事故被害者等や被害者支援団体関係者の講義を実施するなどし、交通事故被害者等の置かれている現状や心情などについて理解を深めるよう努める。

(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を図るため、平成24年4月に、国土交通省に公共交通事故被害者支援室を設置した。同支援室では、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）等を担うこととしている。引き続き、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、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取り組み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、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。

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定の強化等を図る。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。また、交通の安全に関する調査研究についての国際協力を積極的に推進する。

ア 道路交通の安全に関する研究開発の推進

**[実施機関] 国土交通省、関東運輸局山梨運輸支局、道路整備課、道路管理課、
交通企画課、交通規制課、中日本高速道路株式会社**

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車両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。

a ナビゲーションシステムの高度化

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。

b 安全運転の支援

I T S 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、①D S S S の実証実験、② I T S スポットを活用した安全運転支援システムの研究開発、③A S V プロジェクトの研究開発を推進する。

c 交通管理の最適化

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。

- ① 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
- ② 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
- ③ A R T (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
- ④ 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
- ⑤ 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
- ⑥ 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
- ⑦ 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

d 道路管理の効率化

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。

e 公共交通の支援

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。

f 商用車の効率化

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。

g 歩行者等の支援

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。

h 緊急車両の運行支援

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。

i 安全な自動走行の実現のための制度の在り方に関する調査研究

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
 - a 車両に係る予防安全技術の研究の推進
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。
 - b 車両に係る被害軽減技術等の研究の推進
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、事後評価を効果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
 - a 交通事故の長期的予測の充実
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。
 - b 交通事故に伴う社会的・経済的損失に関する研究の推進
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。
 - c 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の推進
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。
 - d 交通事故被害者等の精神健康の回復に関する研究の推進
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。

イ 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

[実施機関] 関東運輸局山梨運輸支局、交通企画課

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

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。以下に同じ。）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、ひと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、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）等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めていることから、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。

1 鉄道事故の状況等

(1) 鉄道事故の状況

本県における平成22年度からの鉄道運転事故は、次のとおりである。

山梨県の過去5年間の鉄道運転事故発生件数、死傷者数の推移

	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
事故件数(件)	3(1)	2(2)	2(1)	4(2)	4(2)
死者数(人)	1(0)	2(2)	2(1)	1(0)	2(0)
負傷者数(人)	2(1)	0(0)	0(0)	1(0)	0(0)

注1 関東運輸局資料による

注2 ()内は鉄道運転事故のうち踏切事故件数を再掲したもの

注3 平成27年度の件数等は、平成28年10月までに公表される予定

(2) 近年の運転事故の特徴

本県における近年の鉄道運転事故は、事故件数、死者数及び負傷者数すべてが1桁台で推移している。

2 交通安全計画における目標

- ① 乗客の死者数ゼロを目指す。
- ② 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、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要である。

近年は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、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び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

1 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、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進する。

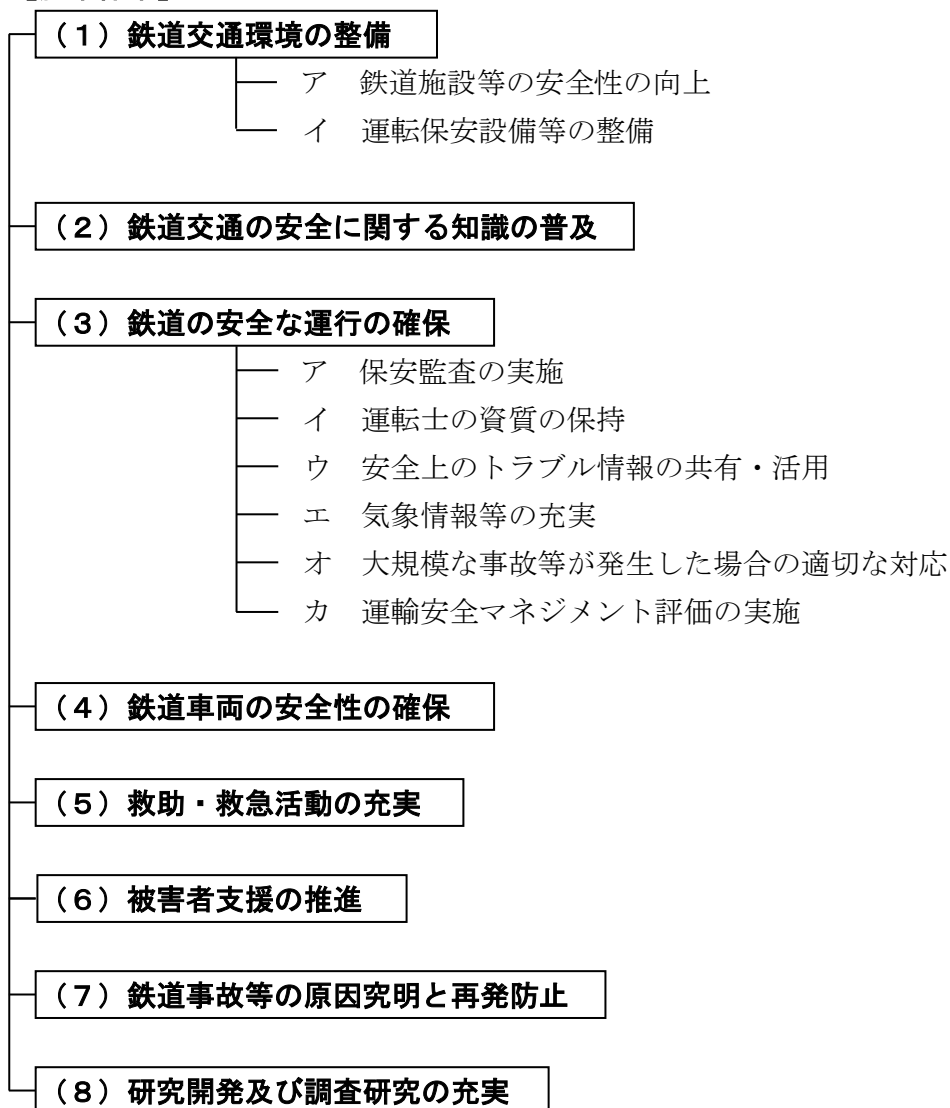
また、ホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めており、近年、その死者数はほぼ横ばいであることから、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずる。

2 講じようとする施策

【第10次計画における重点施策及び新規施策】

- 鉄道施設等の安全性の向上 ((1) ア)
- 鉄道交通の安全に関する知識の普及 ((2))
- 保安監査の実施 ((3) ア)
- 運輸安全マネジメント評価の実施 ((3) カ)

【施策体系】



【施策の内容】

(1) 鉄道交通環境の整備

【実施機関】 関東運輸局、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、富士急行株式会社、交通政策課

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。

ア 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、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。

イ 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、着実にその整備を進める。

(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

〔実施機関〕 関東運輸局、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、富士急行株式会社

運転事故の約9割を占める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、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、首都圏の鉄道事業者が一体となって、鉄道利用者にホームにおける「ながら歩き」の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ホーム事故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

〔実施機関〕 関東運輸局、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、富士急行株式会社、甲府地方気象台

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。

ア 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り組みの状況、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、J R北海道問題を踏まえて 2014 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。

イ 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。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よう指導する。

ウ 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とともに、安全上のトラブル情報を関係者間において共有できるよう、情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知する。また、国への報告対象となっていない安全上のトラブル情報について、鉄道事業者による情報共有化を推進する。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。

エ 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 I C T 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。

オ 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。

カ 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り組みを的確に確認する。

(4) 鉄道車両の安全性の確保

〔実施機関〕 関東運輸局、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、富士急行株式会社

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

〔実施機関〕 関東運輸局、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、富士急行株式会社、消防保安課、医務課

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災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、鉄道職員に対する、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

〔実施機関〕 県民生活センター、医務課、交通指導課、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、富士急行株式会社

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、平成24年4月に、国土交通省に公共交通事故被害者支援室を設置した。同支援室では、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)等を担うこととしている。引き続き、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、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取り組みを着実に進めていく。

(7) 鉄道事故等の原因究明と再発防止

〔実施機関〕 関東運輸局、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、富士急行株式会社

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、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、各種調査用機器の活用により分析能力の向上に努める。

より高度な原因究明を行うため、過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術、事故分析結果等のストックの活用により、調査手法に関する研究をより一層深化させる。

事故等調査結果等に基づき、事故等の防止又は事故が発生した場合の被害の軽減のため、必要に応じて、国土交通大臣又は原因関係者へ勧告し、また国土交通大臣又は関係行政機関の長へ意見を述べることにより、必要な施策又は措置の実施を求め、鉄道交通の安全に寄与する。

これまでの事故等調査結果が鉄道関係者に有効活用され鉄道事故等の再発防止につながるよう、関係者が関心を有するテーマに沿って、調査報告書を分かりやすく再整理し紹介する情報誌を発行するとともに、調査報告書データベースのコンテンツや検索機能をさらに充実させる。

(8) 研究開発及び調査研究の充実

〔実施機関〕 関東運輸局、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、富士急行株式会社

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

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。

1 踏切事故の状況等

(1) 踏切事故の状況

本県における平成22年度からの踏切事故は、次のとおりである。

山梨県の過去5年間の踏切事故発生件数、死傷者数の推移

	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
事故件数(件)	1	2	1	2	2
死者数(人)	0	2	1	0	0
負傷者数(人)	1	0	0	0	0

注1 関東運輸局資料による

注2 平成27年度の件数等は、平成28年10月までに公表される予定

(2) 近年の踏切事故の特徴

本県における近年の踏切事故は、事故件数、死者数及び負傷者数すべてが1桁台で推移している。

2 交通安全計画における目標

踏切事故件数ゼロを目指す。

本県における踏切事故は1桁台で推移しているが、関東運輸局内でみると踏切遮断機等の整備等により長期的に減少傾向であるものの踏切事故は鉄道運転事故の約2割を占めている。こうした現状を踏まえ、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、踏切事故件数ゼロを目指す。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

1 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を考えると、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、ひと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、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考慮し、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策等、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。

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。

2 講じようとする施策

【第10次計画における重点施策及び新規施策】

- 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
((1))
- 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
((2))
- 踏切道の統廃合の促進 ((3))
- 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 ((4))

【施策体系】

(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

【施策の内容】

(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

【実施機関】 関東運輸局、道路整備課、道路管理課、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、富士急行株式会社

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、極力立体交差化を図る。

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、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。

なお、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事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

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

【実施機関】 関東運輸局、道路整備課、道路管理課、交通規制課、

東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、富士急行株式会社

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。

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、併せて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

[実施機関] 関東運輸局、道路整備課、道路管理課、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、富士急行株式会社

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、第3、4種踏切道など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。

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及び円滑化等を図るための措置

[実施機関] 関東運輸局、道路整備課、道路管理課、交通指導課、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、富士急行株式会社

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、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や踏切保安設備等の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

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。

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。