

第 1 1 次

宮 崎 県 交 通 安 全 計 画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

～ 交通事故のない社会を目指して ～

宮崎県交通安全対策会議

ま え が き

1 計画策定の趣旨

昭和20年代後半から40年代半ば頃にかけて車社会化が急速に進展しましたが、交通安全施設が不足していたことや、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、道路交通事故の死傷者数は著しく増加しました。

このため、国において、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図ることを目的として、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）が制定されました。

これに基づき、本県においても46年度以降、10次・50年にわたる交通安全計画を策定し、県、市町村、関係機関・団体等が一体となって交通安全対策を強力に実施してきました。

その結果、本県における道路交通事故死者数は、「交通戦争」と呼ばれた昭和47年に171人であったものが、平成28年度から令和2年度を計画期間とする第10次期間中は40人前後と4分の1以下にまで減少しました。

しかしながら、いまだに毎日のように、新たに交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）となる方がいる現実から、目を背けてはなりません。

近年においても、高齢運転者による事故、子供が犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、特に、次代を担う子供のかげがえのない命を交通事故から守っていくことも重要です。

交通事故の防止は、県、市町村、関係機関・団体だけでなく、県民一人一人が全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であることから、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指し、諸施策を強力に推進していかなければなりません。

この計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第25条第1項の規定に基づき、交通安全に関する施策の大綱を定めるものです。

2 計画期間

この計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

3 関係行政機関等の責務

関係行政機関及び市町村においては、交通の状況や地域の実態に即し、交通安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に推進するものとします。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通安全	5
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	6
第2節 道路交通安全についての目標	8
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	8
1 道路交通事故の現状	8
2 道路交通事故の見通し	8
II 交通安全計画における目標	9
第3節 道路交通安全についての対策	10
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	10
<重視すべき視点>	10
(1) 高齢者及び子供の安全確保	10
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	11
(3) 生活道路における安全確保	12
(4) 先端技術の活用推進	13
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	13
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	13
II 講じようとする施策	15
1 道路交通環境の整備	15
(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	15
(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	17
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	17
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	21
(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実	22
(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	23
(7) 無電柱化の推進	23
(8) 効果的な交通規制の推進	23
(9) 自転車利用環境の総合的整備	23
(10) 高度道路交通システムの活用	24
(11) 交通需要マネジメントの推進	25
(12) 災害に備えた道路交通環境の整備	26
(13) 総合的な駐車対策の推進	27
(14) 道路交通情報の充実	28
(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	29

2	交通安全思想の普及徹底	31
	(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	32
	(2) 効果的な交通安全教育の推進	36
	(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	37
	(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	41
	(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	42
3	安全運転の確保	43
	(1) 運転者教育等の充実	43
	(2) 運転免許制度の改善	46
	(3) 安全運転管理の推進	46
	(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	46
	(5) 交通労働災害の防止等	49
	(6) 道路交通に関連する情報の充実	49
4	車両の安全性の確保	51
	(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進	51
	(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進	52
	(3) 自動車アセスメント情報の提供等	53
	(4) 自動車の検査及び点検整備の充実	53
	(5) リコール制度の充実・強化	55
	(6) 自転車の安全性の確保	55
5	道路交通秩序の維持	56
	(1) 交通の指導取締りの強化等	56
	(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	57
	(3) 暴走族対策の推進	57
6	救助・救急活動の充実	60
	(1) 救助・救急体制の整備	60
	(2) 救急医療体制の整備	62
	(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	62
7	被害者支援の充実と推進	63
	(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	63
	(2) 損害賠償の請求についての援助等	63
	(3) 交通事故被害者支援の充実強化	64
8	調査研究の推進	65
第2章	鉄道及び踏切道における交通の安全	66
第1節	鉄道事故のない社会を目指して	67
I	鉄道事故の状況等	67

II	交通安全計画における目標	67
第2節	鉄道交通の安全についての対策	68
I	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	68
II	講じようとする施策	68
1	鉄道交通環境の整備	68
(1)	鉄道施設等の安全性の向上	68
(2)	運転保安設備等の整備	68
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	68
3	鉄道の安全な運行の確保	69
(1)	保安監査の実施	69
(2)	運転士の資質の保持	69
(3)	安全上のトラブル情報の共有・活用	69
(4)	気象情報等の充実	69
(5)	大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	69
(6)	運輸安全マネジメント評価の実施	70
(7)	計画運休への取組	70
4	鉄道車両の安全性の確保	70
5	救助・救急活動の充実	70
6	被害者支援の推進	70
7	鉄道事故等の原因究明と事故等防止	70
8	研究開発及び調査研究の充実	71
第3節	踏切事故のない社会を目指して	72
I	踏切事故の状況等	72
1	踏切事故の状況	72
2	近年の踏切事故の特徴	72
II	交通安全計画における目標	72
第4節	踏切道における交通の安全についての対策	73
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	73
II	講じようとする施策	73
1	踏切道の立体交差化の促進	73
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	73
3	踏切道の統廃合の促進	74
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	74

計 画 の 基 本 理 念

【交通事故のない社会を目指して】

本県は、これから本格的な人口減少と超高齢社会時代を迎えますが、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、県民すべての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要です。

そのために防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中であって、今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関をはじめ、交通安全の確保もまた、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素となります。

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ことを再認識すべきです。

言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではありませんが、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければなりません。

【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障がい者、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要があります。

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ります。

また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められます。

このような「人優先」の交通安全思想を基本として、あらゆる施策を推進していきます。

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題です。

また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があります。

高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となります。

高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、構築することを目指します。

1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、①道路交通、②鉄道及び踏切道における交通について、それぞれ計画期間内に達成すべき数値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します。

具体的には、交通社会を構成する人間、車両等の交通機関及びそれらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・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、これを県民の理解と協力の下、強力で推進します。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、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るとともに、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとします。

また、交通社会に参加する県民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していかうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させます。

この場合、交通事故被害者等の声を直接県民が聞く機会を増やすことも安全意識の向上のためには有効です。

さらに、県民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりするなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要であり、市町村においても、それぞれの実情に応じて、かかる仕組みを工夫する必要があります。

こうしたことから、市町村交通安全計画等の作成に当たっては、県の交通安全計画を踏まえつつも、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、地域の住民の意向を十分反映させる工夫も必要です。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すとの前提の下で、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交通機関の構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとします。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとします。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図ることなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとします。

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す。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、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ものとします。

2 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

（1）人手不足への対応

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

（2）先進技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられます。

また、交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められています。

先進技術の導入によりヒューマンエラーの防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されますが、着実に安全性を確保していくことが重要です。

このほか、新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点からの議論を深める必要があります。

（3）高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図り、そのために、安全に関わる関係機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要です。

（4）新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、様々な課題や制約が生じているほか、国民のライフスタイルや交通行動への影響も認められます。

これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手します。

3 横断的に重要な事項

（1）先端技術の積極的活用

今後も、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、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ります。

加えて、将来的には、Society5.0（※1）の実現を視野に、ICT（情報通信技術）を積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要です。

自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要があります。

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ものとします。

（２）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す。

また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図るものとします。

（３）参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、県、市町村、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とから、県及び市町村等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、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

（４）経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化

このほか、県民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、その実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を充実・強化します。

また、運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図ることにより、防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた安全対策を講じます。

（５）EBPM（根拠・証拠に基づく政策立案）の推進

交通安全に関わる施策におけるEBPMの取組を強化するため、多角的にデータを整備・収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指します。

※1 Society5.0：サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会

第1章 道路交通安全の安全

1 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。



2 道路交通安全についての目標

令和7年までに、年間の

- 24時間死者数を、31人以下
- 人身事故発生件数を、5,200件以下にする。



3 道路交通安全についての対策

<6つの視点>

- ① 高齢者及び子供の安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進



<8つの柱>

- ① 道路交通環境の整備
- 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 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す。

近年においては、未就学児をはじめとする子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶ちません。

高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通事故の取組が今、一層求められています。

今後も、道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、究極的に道路交通事故のない社会の実現に向けて、県を挙げて更に積極的な取組が必要です。

我が国の交通安全対策の推進に当たっては、道路交通事故による経済的損失が少なくとも年間14兆7,600億円（国内総生産の約2.8%）に達していることを念頭に置きつつ、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重要です。

その際、行政、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、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参加・協働していくことが有効です。

2 歩行者の安全確保

特に、我が国では、欧米諸国と比較して、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す。

3 地域の事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りますが、都道府県、市区町村等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、地域が主体となっで行うべきです。

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すが、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村や警察署が極めて大きな役割を担っております。

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す。

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す。

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、交通事故の悲惨さについて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す。

第2節 道路交通の安全についての目標

I 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

本県の交通事故による24時間死者数は、昭和47年が171人であり、その後減少し、昭和59年には81人と半減しました。

その後増加傾向となり、平成9年には121人に達しましたが、翌年から再び減少傾向に転じ、令和2年中の死者は36人となりました。

一方、交通事故件数と死傷者数は、平成21年以降減少してきており、令和2年中の発生件数は5,126件、死傷者数は5,777人となりました。

その結果、第10次交通安全計画の「令和2年までに年間の24時間死者数を39人以下、死傷者数を9,000人以下にする」という目標を、達成することができました。

近年の交通死亡事故の特徴は次のとおりです。

- ① 65歳以上の高齢者の死者数が全死者数の7割以上を占めている
- ② 脇見など（前方不注意、動静不注視）に起因する事故が多い
- ③ 国道等幹線道路での発生が多い
- ④ 交差点及び交差点付近での発生が多い

また、近年、交通死者が減少している理由としては、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充実等の諸対策が効果を発揮したことがあげられますが、一層の高齢化に伴い、交通事故死者に占める高齢者の割合が大きくなってきていることから、高齢者の安全対策がより一層重要となります。

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、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、国民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想されます。

将来の交通事故の状況については、正確には見極め難しいところですが、本県の運転免許保有者数は、平成25年をピークに減少傾向にあり、車両保有台数及び自動車走行キロについても、減少することが見込まれます。

その一方で、交通死亡事故の当事者となる可能性が高い高齢者人口の増加、中でも高齢者の運転免許保有者の増加は、道路交通に大きな影響を与えるものと考えられます。

Ⅱ 交通安全計画における目標

この計画においては、令和7年までに、年間の

- 24時間死者数 31人以下
- 人身事故発生件数 5,200件以下

にすることを目標にします。

交通事故のない社会を達成することが究極の目標ですが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難です。

このため国の交通安全基本計画における令和7年までに、年間の24時間死者数を2,000人以下とする目標及び本県の交通事故の現状に鑑み、本計画では、令和7年までに、年間の24時間死者数を31人以下とすることを目標とします。

また、重傷者数の減少はもちろん、事故そのものの減少にも一層積極的に取り組み、令和7年までに、同じく年間の人身事故発生件数を5,200件以下とすることを目標とします。

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

令和2年中の本県における交通事故死者数は36人と、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で二番目に少ない結果となり、発生件数及び負傷者数は、同じく最少であった前年を更に下回りました。

その一方で、令和2年は、全交通事故死者数に占める高齢者の割合が83.3%と高い水準となっています。

状態別死者数を見ると、歩行中、自動車乗車中が多く、事故類型別死亡事故発生件数を見ると、歩行者横断中、出会い頭衝突、正面衝突等が多くなっています。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、社会経済情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で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、有効と見込まれる施策を推進します。

対策の実施に当たっては、可能な限り統計データや各種指標に基づいた効果的・効率的な取組を推進し、効果を検証し、必要に応じて改善していきます。

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 調査研究の推進

といった8つの柱により、交通安全対策を実施します。

その際、今後の交通安全対策については、次のような視点を重視しつつ、対策を講ずるべきです。

<重視すべき視点>

(1) 高齢者及び子供の安全確保

欧米諸国と比べても、我が国は交通事故死者数に占める歩行者及び自転車利用者の割合が高く、これらの約7割が高齢者となっています。

高齢者については、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の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進します。

さらに、自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、宮崎県全体で運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支える体制の整備を着実に図るこ

とが重要となります。

高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合には、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適した自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられます。

また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成します。

高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、まず、県、警察、市町村、関係機関・団体等の連携の下、高齢運転者の「制限運転」（高齢運転者が自身の体調・運転能力に応じて自ら運転を制限して交通事故防止に努めること。国が推奨する「補償運転」と同意。）を推奨し、あらゆる機会を通じて、高齢運転者に対する制限運転の広報啓発を積極的に行います。

また、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要があります。

さらに、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能をはじめとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要があります。

我が国の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを生み育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待されます。

子供の交通事故死者数は減少してきていますが、次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進します。

また、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子供も見守っていくための取組も充実させていく必要があります。

また、高齢者や子供に対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じます。

高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律(令和2年法律第42号)が令和4年6月までに施行されることとなっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備をすすめるとともに、施行後の取組を充実させていく必要があります。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

歩行中の死者数は、状態別の中で最も多く、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていません。

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必要があります。

人優先の考えの下、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、

生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備をはじめ、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図ります。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断をはじめ、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進します。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメット着用を推奨するとともに、宮崎県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（令和2年条例第31号）に規定する自転車の点検・整備、自転車損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進します。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員を見直し、歩行者、自転車及び自動車の走行空間を適切に分離するなど、安全で快適な自転車走行空間の確保を積極的に進める必要があり、特に、都市部において自転車の走行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮します。

あわせて、都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策を進めます。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るなど、自転車に関する安全意識の醸成を図ります。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進します。

（3）生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障がい者、子供を含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていくことが求められます。

生活道路の安全対策については、ゾーン30の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプ等が普及段階を迎えています。

引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置を活用するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道

路への流入を防止するための対策等を推進していく必要があります。

また、生活道路における各種対策を実施していく上で、地域住民を交えた取組を進めるなど、住民の合意形成も重要であり、その在り方も検討していく必要があります。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が県民に深く浸透することを目指します。

(4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少していきます。

今後も、先進安全自動車の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待されます。

技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、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きます。

また、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していきます。

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第10次計画期間を通じて、ビッグデータ等の、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、将来の対策では抑止困難であった事故について、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められました。

今後は、ビッグデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していくことも課題となります。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、県、市町村等それぞれの地域における行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となります。

このため、地域の事情に詳しい地域住民の意見を、地域の取組に活かすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努めます。

なお、県は、多様な地域の交通安全に関する課題に直面する中で、地域の特性に根ざしたきめ細かな交通安全対策に割くための資源は限られ、また、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいます。

そこで、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促します。

Ⅱ 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまで関係機関が連携し、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、幹線道路において一定の事故抑止効果が確認されています。

引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で、増加傾向にある生活道路における安全対策をより一層推進するため、今後の道路交通環境の整備を考えるに当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととします。

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、高齢者や障がい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、安全で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こととします。

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）施策を総合的に推進するとともに、最先端のICT等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現します。

(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す。

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ます。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します。

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、交通事故の多いエリアにおいて、国、自治体、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ります。

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します。

具体的には、生活道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、速度の抑制および通過交通排除が必要な道路において最高速度を原則として時速 30

キロメートルに制限する「ゾーン30」を推進するとともに、通行禁止等の交通規制を実施するほか、道路標識・道路標示の高輝度化や信号灯器の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に信号機の高度化、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流円滑化対策を実施します。

また、高齢者、障がい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。）の生活関連経路を構成する道路を中心に音響信号機、視覚障がい者や高齢者等の安全な交差点の横断を支援する歩行者等支援情報通信システム、高齢者等感应信号機、歩行者感应信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備、歩行者と自動車の流れを分離して歩行者と自動車を錯綜させない動線とすることにより歩行者と自動車の事故を防止する歩車分離式信号の導入を推進します。

さらに、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路でも活用できる可搬式速度違反自動取締装置を活用した適切な取締りを推進します。

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経路対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施します。

また、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・道路標示とするなど視認性の向上を図ります。

イ 通学路等における交通安全の確保

小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、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します。

この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を図ります。

このほか、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充により、通学路等の整備を図ります。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障がい者等を含め全ての人が安全で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歩道等の整備を推進します。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、エス

コートゾーン、障がい者用の駐車マス等を有する自動車駐車場等の整備を推進します。

あわせて、高齢者、障がい者等の通行の安全の確保と円滑化を図るとともに、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します。

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、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します。

特に、バリアフリー法に基づき、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、歩道等のバリアフリー化と連携しつつ、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ります。

さらに、視覚障がい者誘導用ブロック、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します。

(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、障がい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がい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します。

(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します。

特に、高速自動車国道等、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、人優先の道路交通を形成します。

(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します。

また、高速自動車国道等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します。

さらに、一般道路に比べて安全性が高い高速自動車国道等の利用促進を図ります。

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」を推進します。

(ア) 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します。

(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・実施します。

(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します。

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します。

事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化、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します。

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、交通安全施設の整備状況、交通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、その適正化を図ります。

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します。

特に、高速自動車国道等については、交通事故多発区間において大型貨物自動車等の通行区分規制、速度規制等の必要な安全対策を推進するとともに、交通事故発生時、天候不良等の交通障害発生時においては、その状況に即し、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施するなど二次事故の防止を図ります。

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、速やかに事故要因を調

査し、同様な事故の再発防止を図ります。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高速自動車国道等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、歩道や自転車通行空間等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の交通の分離を図ります

(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速自動車国道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ます。

(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します。

(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、区画道路等の系統的な整備、区画道路におけるコミュニティ道路等の整備を総合的に実施します。

(オ) 県民のニーズに応じた効率的な輸送体系の確立や道路混雑の解消等により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、海運、航空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、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施します。

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、向上を図ります。

(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二車線の区間（暫定供用区間）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、ワイヤーロープの設置を推進します。

逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による重大事故防止のため、標識や路面標示等による対策の拡充に加え、産学官が連携した新しい技術として、錯視効果を応用した路面標示やセンサーによる検知・警告設備等の対策を実施するとともに、画像認識技術を活用した路車連携技術の開発等を推進します。

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います。

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・救急活動を支援します。

(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します。

(ウ) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者に適切な道路交通情報等を提供するため、道路交通情報通信システム（VICS）等を活用するとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、インターネット等広く普及している情報通信を活用して即時に道路交通情報提供を行うなど利用者サービスの向上等を推進します。

(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、効果的な対策を検討、導入していきます。

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します。

(ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車通行空間の整備等、道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。

(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します。

(ウ) 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ります。

(エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、コミュニティ道路等の整備を推進します。

(オ) 交通混雑が著しい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、周辺の幹線道路、交通広場等の総合的な整備を図ります。

(カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区においては、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、歴史的道筋等の整備を体系的に推進します。

ク 交通安全施設等の高度化

(ア) 交通実態に応じて、交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機の設置を

推進します。

既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、プロファイル化、系統化、速度感応化、多現示化、右折感応化等の高度化を推進します。

(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、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します。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、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ります。

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します。

特に、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう効果的かつ適切な管理を行います。

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や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全で安心な歩行空間の確保を図ります。

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ります。

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、事故危険箇所など、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します。

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、信号機の高度化、交差点改良等の対策を実施します。

エ 交通円滑化対策の推進

信号機の高度化、交差点の立体化等を推進するほか、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します。

オ ITS（高度道路交通システム）の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

(ア) 交通に関する情報の収集、分析及び伝達並びに信号機、道路標識及び道路標示の操作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等、交通管制システムの充実・高度化を図ります。

(イ) 幹線道路において、交通の変動実態を的確に把握し、予想される変動に対応した信号制御を行うため、集中制御化、プロファイル化、系統化、半感応化、多現示化等の信号機の高度化を図ります。また、交通流の変動にきめ細かく対応した信号制御等を可能とする交通管制システムの高度化を図ります。

(ウ) 最先端のICT等を用いて、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの高度化等により新交通管理システム（UTMS）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、安全で快適な道路交通環境の実現を図ります。

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、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、道路利用者等が日常感じている意見について、「信号機・標識BOX」（県警ホームページや県下警察署の交通課窓口等に設置しており、運転者等から信号機や道路標識・標示に関する意見を受け付けるもの）、「道の相談室」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映します。

また、安全な道路交通環境の整備に係る住民の理解と協力を得るため、事業の進捗状況、効果等について積極的に公表します。

キ 連絡会議等の活用

警察と道路管理者が設置している「道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図ります。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者の運転免許証返納者が増加傾向にあるため、高齢者を始めとする地域住民が安心かつ安全に移動できるよう、今後は、路線バスなどの公共交通機関に加え、NPO等による自家用有償旅客運送や地域の助け合いによる互助輸送、さらにはスクールバスの活用など、地域の輸送資源を総動員して移動手段の確保に努めます。

また、公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービス（Ma a S）について、地域課題の解決に資するMa a Sやオンデマンド交通システム等

への支援を行うことで県内への普及を推進し、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実を図ります。

(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含めた全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進します。

(7) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間を確保するため、平成30年11月に策定した「宮崎県無電柱化推進計画」に基づき、防災、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等の観点から、関係事業者と連携し、無電柱化を推進します。

また、占用制限区域としている緊急輸送道路においては、新たに地上に設ける電柱を制限する制度を適切に運用します。

(8) 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ります。

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します。

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します。

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します。

さらに、県公安委員会が行う交通規制情報の質の向上やデータベース化を推進し、効果的な交通規制を推進する環境の整備を行います。

(9) 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

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つつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要があります。

このことから、令和元年9月に策定した「宮崎県自転車活用推進計画」に基づき、車道通行を基本とする自転車通行空間の整備、交通安全意識の向上に資する広報啓発活動など、自転車を利用しやすい都市環境の形成、自転車事故のない安全で安心な社会の実現等に取り組みます。

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します。

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します。

イ 自転車等の駐車対策の推進

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、市町、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。

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、障がい者等の移動の円滑化に資するため、広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組を重点的に推進します。

(10) 高度道路交通システムの活用

最先端のICT等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的としたITSを引き続き推進します。

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ります。

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・配信します。

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します。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

運転者に信号交差点への到着時における信号灯色等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促す信号情報活用運転支援システム（TSPS）を始めとするUTMS（新交通管理システム）の整備を行うことによりITSを推進し

ます。

エ ETC2.0の展開

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援します。

また、収集した速度データや利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、渋滞と事故を減らす賢い料金など、道路を賢く使う取組を推進します。

オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業においてITS技術を活用し、公共車両優先システム（PTPS）の整備を推進し、公共交通機関の利用促進を進めます。

(11) 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、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、相乗りの促進、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します。

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、地方公共団体、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・強力を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進します。

ア 公共交通機関利用の促進

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、PTPSの整備等、バスの利用促進を図るための施策を推進します。

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ります。

そして、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、利用者の利便性を向上させるとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化します。

イ 貨物自動車利用の効率化

効率的な貨物自動車等の利用を促進するため、共同配送等による貨物自動車の積載率向上や、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取り組みにより物流の効率化を推進します。

(12) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、津波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ります。

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します。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全で安心な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します。

津波に対しては、津波による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のほか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速自動車国道等の整備を推進します。

また、地域の防災拠点や避難場所として位置付けられた「道の駅」については、被災時の電力や飲料水の確保など、必要な機能の強化を図ります。

また、ミッシングリンクの解消や高速道路の4車線化、一般道の防災課題解消などを推進し、災害に強い道路ネットワークを構築します。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨・豪雪、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、交通流監視用カメラ、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します。

あわせて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備や信号機の鋼管柱化、道路標識・道路標示等の計画的な更新を推進します。

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します。

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ります。

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、交通流監視用カメラ、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します。

また、災害発生時には、警察や道路管理者が保有するプローブ情報や民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成し提供することで、災害時における交通情報の提供を推進します。

(13) 総合的な駐車対策の推進

安全で円滑な道路交通を確保し、都市機能の維持及び増進に寄与するため、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します。

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します。

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、駐車監視員と連携した地域の駐車実態等に応じた取締りを推進します。

また、道路交通環境等を勘案した上で必要があると認められる場合は、駐車監視員活動ガイドラインの見直しを行うなど適切に対応します。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両については、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令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、使用者責任を強力に追及していきます。

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します。

ウ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全で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、配置適正化及び有効利用を推進します。

(ア) 駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区における計画的、総合的な駐車対策を行うための駐車場整備計画の策定を促進します。

(イ) 地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備を促進するとともに、民間駐車場の整備を促進します。

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促進します。

(ウ) 高速道路等の休憩施設における駐車マス不足に対応するため、駐車マスの拡充や駐車場予約システムを導入するとともに、「道の駅」を活用した休憩サービス

の拡充等高速道路外の休憩施設等の活用を推進します。

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排除の気運の醸成・高揚を図ります。

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、県、市町村や道路管理者に対する路外駐車場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します。

(14) 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ることから、ICT等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要があります。

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必要な道路交通情報を提供することにより、安全で円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通流監視用カメラ、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ります。

イ ITSを活用した道路交通情報の高度化

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、交通の分散や交通渋滞の解消を図り、交通の安全と円滑化を推進します。

また、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、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先、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ることにより交通の安全及び快適性を確保しようとする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ります。

さらに、運転者に対して、プローブ情報を活用した道路交通情報の充実を図ります。

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します。

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等の整備を推進します。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語併記が可能な規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努めます。

(15) 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

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

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

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、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します。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民をはじ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ります。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

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

また、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進します。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進します。

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します。

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ります。

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います。

また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図ります。

オ 地域に応じた安全の確保

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を実施します。

また、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等の情報を収集するとともに、道路利用者に対して当該道路情報提供に努めます。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、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ます。

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、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一人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す。

また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者、子供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、交通事故を起こさない意識を育てることが重要です。

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い、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、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。

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ます。

学校においては、ICTを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、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します。

障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導を行います。

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、ホームページへの掲載などにより、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、県民が日常生活におい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ます。

特に若年層に対しては、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ます。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、市町村、警察、学校、関係機関・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一体

となった活動が推進されるよう促します。

特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる県及び市町村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します。

また、地域一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子供、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼びかけるなど、世代間交流の促進に努めます。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努めます。

併せて、定住外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、外国人に対して、交通ルールを的確に伝えていきます。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達の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します。

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とらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

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・保育士の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進します。

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とともに、地域活動クラブ等の組織化を促進し、その活動の強化を図ります。

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・保育所等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ます。

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します。

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、心身の発達の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します。

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します。

これらを計画的に実施し、効果的なものとするため、教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

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ります。

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します。

さらに、交通ボランティアによる通学路における安全な行動の指導のほか、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します。

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します。

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します。

これらを計画的に実施し、効果的なものとするため、教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

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ります。

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します。

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います。

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ります。

これらを計画的に実施し、効果的なものとするため、教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

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ります。

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します。

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ます。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が多くを占めていることから、自動車教習所に対する教習水準の一層の向上に努めます。

また、免許取得後は、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います。

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ます。

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、指導方法等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します。

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します。

大学生等に対しては、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・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努めます。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。

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、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。

特に、歩行者の法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努めます。

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の場面、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します。

特に、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、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全体で確保されるように努めます。

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、反射材用品等の普及にも努めます。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、高齢者クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバリーリーダー）の養成等を促進し、高齢者クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努めます。

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時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ます。

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、シルバーリーダー及び地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努めます。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、県民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努めるとともに、先端技術の活用による高齢者の安全確保についても推進します。

高齢運転者による死亡交通事故の原因については、ハンドルの操作不適やブレーキとアクセルの踏み間違いによるものが多く、先端技術の活用による高齢者の安全確保のため、安全運転サポート車（サポカー）補助金制度等の広報により、先進安全自動車の普及促進に努めます。

また、県、警察、市町村、関係機関・団体等の連携の下、高齢運転者の「制限運転」（高齢運転者が自身の体調・運転能力に応じて自ら運転を制限して交通事故防止に努めること。国が推奨する「補償運転」と同意。）を推奨し、あらゆる機会を通じて、積極的に高齢運転者に対する制限運転の広報啓発を行います。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

さらに、自立歩行ができない障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催します。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

最近の国際化の進展を踏まえ、外国人を雇用する使用者等を通じて外国人の講習会等への参加を促進し、外国人に対する交通安全教育を推進します。

また、そのための外国人向け教材の充実を図り、効果的な交通安全教育に努めます。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

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するとともに、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教育を推進します。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努めます。

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、教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

(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

県民一人一人に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組を推進するための県民運動として、県の交通安全対策推進本部を構成する機関・団体をはじめ、市町村の交通安全対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、運転中の緊張感を醸成する運動等の各種交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の運動重点としては、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映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ます。

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住民に周知することにより、住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、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努めます。

また、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体や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活動を促進します。

さらに、交通安全に対する県民の意識の向上を図り、県民一人一人が交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中に設定し、街頭キャンペーンや県広報を活用した広報活動、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開します。

事後においては、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が

実施されるよう配慮します。

イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの遵守を呼びかけます。

さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自ら安全を守る交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

ウ 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の遵守や交通マナーを実践しなければならないことについての浸透を図ります。

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）の活用などにより、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ります。

自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図ります。

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、交通社会の一員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、宮崎県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（令和2年条例第31号）に基づき、自転車の点検整備や損害賠償責任保険等への加入促進の対策を推進します。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成します。

さらに、薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、自転車の灯火の点灯を徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。

このほか、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際のシートベルト着用の広報啓発を推進します。

また、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、児童への着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨します。

エ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図ります。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、県、市町村、関係機関・団体等の協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサーを用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教室を推進するほか、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します。

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図ります。

特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化します。

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進します。

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、広報啓発に努めます。

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します。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止対策、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について、チャイルドシートメーカーや自動車メーカーにおける取組を促すとともに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言を促進するほか、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法の周知徹底を推進します。

カ 反射材用品の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、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します。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の取組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ます。

キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という県民の規範意識の確立を図ります。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合に、地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努めます。

さらに、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きます。

ク 効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット、街頭ビジョン等のあらゆる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います。

(ア) 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各種の広報媒体

を通じての集中的な広報等を積極的に行うことにより、子供と高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図ります。

(イ) 家庭向け広報媒体の積極的な活用、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に努めることにより、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図ります。

(ウ) 県及び市町村は、民間団体に対し、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げを図ります。

(エ) 先端技術の活用による高齢者の安全確保のため、サポカー補助金制度等の広報

により、先進安全自動車の普及促進に努めます。

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、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行います。

また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解させ、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努めます。

(イ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて多発する傾向にある重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図ります。

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、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進します。

(ウ) 二輪車運転者の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部及び胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

(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高揚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に努めます。

(オ) 先進安全自動車の普及促進のため、高齢運転者による安全運転サポート車購入等に対し、国の補助金制度について広報周知を図ります。

(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します。

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います。

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ります。

また、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します。

さらに、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を、着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努めます。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、住民の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう、意識改革を促すことが重要です。

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・協働を積極的に推進します。

このような観点から、交通安全総点検、交通安全市町村計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努めます。

3 安全運転の確保

運転者の能力や資質の向上を図り、安全運転を確保するため、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ます。

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のほか、運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえた必要な改善を図ります。

また、運転者に対する運転者教育、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、高齢者や障がい者、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ります。

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ます。

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、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図ります。

(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、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います。

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らず、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、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、運転者が安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるものとなるよう、教育内容の充実を図ります。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ア) 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ついては、交通事故の発生状況、道路環境等を勘案しつつ、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、教習水準を高めます。

また、教習水準に関する情報の提供に努めます。

(イ) 取得時講習の充実

原付・二輪・自動車等の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ます。

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者、停止処分者、高齢者等に対する各種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ます。

特に、飲酒運転を防止するという観点から、飲酒取消処分者講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努めます。

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ます。

ウ 妨害運転（あおり運転）等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育
運転適正検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図ります。

エ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努めます。

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ます。

オ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的な実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努めます。

特に、高齢者講習においては、運転技術に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、より効果的かつ効率的な教育に努めます。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会等を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努めるとともに、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等の行政処分を行います。

また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体と連携して、検査等の実施に必要な専門医の確保を図るなど、体勢の強化に努めます。

(ウ) 改正道路交通法の円滑な施行

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとされています。

改正法の適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後のこれらの制度の適切な運用を推進します。

(エ) 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ります。

(オ) 高齢者支援施策の推進

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くするため、関係機関・団体等が連携し、運転経歴証明書制度及び運転免許証返納メリット制度の周知を図ります。

また、高齢運転者の「制限運転」（高齢運転者が自身の体調・運転能力に応じて自ら運転を制限して交通事故防止に努めること。国が推奨する「補償運転」と同意。）を推奨し、あらゆる機会を通じて、積極的に高齢運転者に対する制限運転の広報啓発を行います。

さらに、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、県、市町村が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定することにより、公共交通サービスの改善を図るとともに地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進します。

カ シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪乗車時における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、着用効果の啓発等の着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、街頭での指導取締りを推進します。

キ 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者や職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図ります。

ク 自動車運転代行業の指導育成等

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

ケ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるように義務付けるとともに、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進します。

コ 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により、長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図ります。

(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運転の知識、技能の有無を的確に判定するとともに必要に応じて改善を図ります。

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、高齢者講習及び認知機能検査については、自動車教習所等と連携して受講者等の受け入れ体制の拡充を図ります。

さらに、運転免許試験場における障がい者等のための設備・資機材の整備及び安全運転相談の充実を図ります。

(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、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します。

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ります。

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ります。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図ります。

(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、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり、総合的な取組を推進します。

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の一環として、運輸防災マネジメントの取り組みを推進し、事業者自身による防災意識の向上及び事前対策の強化を図るとともに、感染症による影響を踏まえた安全に係る取り組み及び事業者によるコンプライアンスの徹底・遵守する意識付けを図ります。

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、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、講習の実施者への民間参入を促進します。

また、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ります。

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います。

2021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替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握します。

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、事故を起こす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により、事業用自動車による事故の未然防止を図ります。

関係行政機関との連携を図るため、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ります。

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、貨物自動車運送事業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ります。

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します。

ウ 飲酒運転等の根絶

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します。

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います。

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装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努めます。

また、自動車の車載器等の通信システムにより取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、更なる事故の削減を目指します。

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一丸となって実施させるとともに、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・実施します。

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します。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

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

キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患等のスクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施します。

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、利用者が安全性の高い貨物自動車運送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）を促進します。

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ます。

(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します。

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します。

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します。

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・監督を実施します。

(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、危険物運送事業者に対し、イエローカード(危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード)の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について指導を強化します。

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充実を図ります。

イ 国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策

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、コンテナ内に収納された貨物の品目、重量、梱包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」の現場への周知徹底を図ります。

ウ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、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ます。

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します。

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します。

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ます。

4 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいます。

交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられます。

既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子供の安全確保も喫緊の課題であることから、先進安全技術の更なる活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要です。

このような認識の下、従来取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化等により、更なる充実を図る必要があります。

ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要です。

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ます。

これらの車両安全対策の普及促進に当たっては、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や利用者による安全な自動車の選択を促進する方策等の誘導的施策を連携させ、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ります。

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となります。

特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければなりません。

(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) 車両の安全対策の推進

車両の安全対策については、国において平成 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安全ワーキンググループの審査結果を踏まえて実施していきます。

先進安全技術を活用した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、これまでも安全基準の拡充・強化等と先

進安全自動車の普及促進や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すが、今後もより一層の連携を図ります。

(イ) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化

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、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乗員、歩行者等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・強化を図ります。

イ 先進安全自動車（A S V）の普及促進

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について、車両の普及促進を進めます。

安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取組を推進します。

また、技術進展や事故データを踏まえ、通信技術の利用や地図情報と連携した先進安全技術に係る技術指針等の高度化を行い、先進安全自動車の普及促進を引き続き進めます。

ウ 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミスに起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、先進安全自動車の性能向上・普及促進等の車両安全対策を推進します。

(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられます。

一方で自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進します。

ア 自動運転車に係る安全基準の策定

令和2年3月に高速道路等における渋滞時等において作動する車線維持機能に限定した自動運転機能やサイバーセキュリティに係る安全基準を導入したところですが、引き続き、自動運転技術の更なる進展に応じ、より高度な自動運転機能についての基準策定を進めます。

イ 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進

地方部における高齢者等の移動に資する無人自動運転移動サービス車両の実現に向けて、そのような車両の安全性を確保するために、実証実験や技術要件の策定等

の取組を促進します。

ウ 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進

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

エ 自動運転車に係る電子的な検査の導入や審査・許可制度の適確な運用

自動運転車の設計・製造から使用過程にわたり、自動運転車の安全性を一体的に確保するため、電子的な検査の導入を進めるとともに、様々な走行環境における安全性の検証のためシミュレーション等を活用した自動運転車の型式指定審査、ソフトウェアアップデートに係る許可制度の適確な運用等に努めます。

オ 自動運転車の事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進

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

(3) 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します。

また、自動車アセスメント事業及び先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、ASV技術等の自動車の安全に関する先進技術の県民への理解促進を図ります。

(4) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置(OBD)に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図ります。

また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に実行されるよう努めます。

また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者に啓発を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両をはじ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します。

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します。

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や検査体制の充実強化を図ります。

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、例えば、自動運転車の審査を行う際には様々な走行環境条件における安全性の検証のためのシミュレーション等を活用するなど、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ります。

ウ 自動車点検整備の充実

(ア) 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め、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に促進します。

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とらえ、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を図ります。

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ります。

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を全県的に展開し、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ます。

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ます。

(ウ) 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導します。

また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進します。

(エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進します。

また、整備主任者を対象とした新技術に対応した研修等の実施により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進します。

(オ) 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ますが、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います。

(5) リコール制度の充実・強化

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の情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対し、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ります。

(6) 自転車の安全性の確保

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ることから、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します。

さらに、夜間における交通事故の防止のため、燈火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進や自転車の被視認性の向上を図ります。

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、暴走族等対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

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、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進します。

また、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図ります。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚に努め、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ります。

(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、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しながら、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します。

(ア) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、横断歩行者等妨害を含む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、地域の実態、県民の要望等を踏まえた迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図ります。

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組を推進します。

また、引き続き、児童、高齢者、障がい者の保護の観点に立った交通指導取締りを推進します。

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、交通事故の発生実態等を分析し、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ます。

加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路等においても速度取締りが行えるよう、可搬式速度違反自動取締装置の活用を図るとともに、データ端末による交通違反切符の作成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ます。

(イ) 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ります。

(ウ) 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置を推進します。

イ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図ります。

また、高速自動車国道等における速度取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、速度違反自動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します。

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、妨害運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化します。

(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)の立件も視野に入れた捜査の徹底を図ります。

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ます。

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

3Dレーザースキャナ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します。

(3) 暴走族対策の推進

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

暴走族追放の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います。

また、家庭、学校、職場、地域等において、機会あるごとに青少年の暴走族加入阻止に関する指導等を実施します。

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します。

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（暴走族風の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います。

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、早期に暴走行為者と群衆を隔離するなどの措置を講じます。

ウ 暴走族に対する指導取締りの推進

暴走族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、暴走族に対する指導取締りを推進します。

また、複数の都道府県にまたがる広域暴走族事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係都道府県警察相互の捜査協力を積極的に行います。

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します。

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法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います。

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、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ます。

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します。

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努めます。

また、暴走族に対する運転免許の行政処分については、特に、迅速かつ厳重に行います。

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、全県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います。

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います。

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関相互の緊密な連携・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整備を図ります。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、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します。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処し、救助活動を円滑に実施するため、救助体制の整備・拡充を図ります。

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処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図ります。

ウ 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、AEDの使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進します。

このため、心肺蘇生法に関する基準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します。

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指導を推進します。

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ます。

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します。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AED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ります。

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、県内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救命救急処置を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。

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ります。

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命救急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します。

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します。

カ 防災救急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します。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

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

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道等における救急業務については、西日本高速道路株式会社が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、沿線市町等においても消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき処理すべきものとして、適切かつ効率的な人命救護を行います。

さらに、西日本高速道路株式会社及び関係市町は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進します。

ケ 事故自動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、重傷度合い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・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報することなどにより緊急車両の迅速な現場急行を可能にする事故自動通報システム（ACN）の格段の普及と高度化

を図るために必要な環境を整備します。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

休日夜間急患センターの設置等、初期救急医療体制の整備を推進します。

また、初期救急医療体制では応じきれない入院を要する救急患者の診療体制を確保するため、救急医療体制の圏域を設定し、地域内の医療施設の実情に応じて第二次救急医療体制の整備を図るとともに、第三次救急医療体制として、重症及び複数科にまたがる重篤な救急患者への診察機能を有する 24 時間体制の救命救急センターの整備を進め、評価事業により、外傷診療能力を含め、その質の向上を図ります。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師を確保していくため、医師の卒前教育や臨床研修において、救急医療に関する教育・研修の充実に努めます。

また、救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対しても、地域における救急患者の救命率をより向上させるための研修を行い、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図ります。

看護師についても、救急時に的確に医師を補助できるよう養成課程において救急医療に関する教育の充実に努めるとともに、新人研修における救急医療研修の充実に努め、救急医療を担当する看護師の確保を図ります。

さらに、病院内外での救急活動を充実させる観点から、外傷の標準的初期対応能力の向上に関する研修を推進します。

ウ ドクターヘリ事業の推進

交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリを運航します。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図ります。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救急医療を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、地域の実情に応じたドクターカーの体制整備を進めるほか、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します。

なお、これらは道路交通に限らず、全ての交通分野における大規模な事故についても同様です。

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、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ことから、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進します。

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連携を図ります。

また、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ることから、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促進します。

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します。

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

ア 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により、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

イ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自動車損害賠償責任保険（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ますが、被害者救済等の充実に資するよう、引き続き指導を行います。

ウ 不正請求に対する連携

保険金不正請求に対しては、引き続き警察と損害保険業界との連携を図ります。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

県、市町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します。

(ア) 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、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ります。

(イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて相談員の資質向上を図ります。

(ウ) 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徹底を

図り、交通事故当事者に対する相談の機会を提供します。

(エ) 自動車事故被害者が弁護士による法律相談・示談あっ旋等が無償で受けられるよう、体制の充実を図ります。

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します。

また、地方法務局、人権擁護委員などが行う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連携を図ります。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、交通安全対策推進本部の交通遺児寄附金の有効活用をはじめ、自助グループの活動等に対する支援をはじめとした施策を推進します。

また、警察署の交通課、交通安全活動推進センター等において交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を推進するとともに、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ります。

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、刑事手続の流れ等をまとめた「被害者の手引」を作成し、活用します。

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ります。

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行います。

さらに、警察本部の被害者連絡調整官が、各警察署で実施する被害者支援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、職員に対し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ります。

イ 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、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）の活用等、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きます。

8 調査研究の推進

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、直接的な要因に対する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には、データを用いた客観的分析に基づいて実施するとともに、実施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ります。

また、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ります。

交通事故の実態を的確に把握し、効果的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資料等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います。

さらに、官民の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ります。

第2章 鉄道及び踏切道における交通の安全

1 鉄道及び踏切事故のない社会を目指して

- 県民が安心して利用できる、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する。
- 踏切事故防止対策の推進により、踏切事故のない社会を目指す。



2 鉄道及び踏切事故における交通の安全についての目標

- 乗客の死者数ゼロの継続を目指す。
- 運転事故全体の死者数減少を目指す。
- 踏切事故の発生を極力防止する。



3 鉄道及び踏切事故における交通の安全についての対策

<視点>

- 重大な列車事故の未然防止
- 利用者等の関係する事故の防止
- それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



<鉄道交通の安全対策8つの柱>

- ① 鉄道交通環境の整備
- ② 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ③ 鉄道の安全な運行の確保
- ④ 鉄道車両の安全性の確保
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の推進
- ⑦ 鉄道事故等の原因究明と事故等防止
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

<踏切道の安全対策4つの柱>

- ① 踏切道の立体交差化の促進
- 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と円滑化を図るための措置

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す。

列車の運行が高速・高密度で運行されている鉄道においては、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがあります。

また、全国的には、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していることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっています。

このため、県民が安心して利用できる、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、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ります。

I 鉄道事故の状況等

本県における令和元年度の鉄道事故の発生件数は3件であり、平成28年度から令和元年度までの発生件数は年間1件～5件程度となっています。

全国的には、平成17年に乗客106名が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故や乗客5名が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生しましたが、平成18年から令和2年までの間は乗客の死亡事故は発生していません。

II 交通安全計画における目標

鉄道における運転事故は横ばいの傾向にあり、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、また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの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す。

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継続すること、及び運転事故全体の死者数減少を目指すものとします。

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

鉄道の運転事故は横ばいの傾向にあり、列車の衝突や脱線等がひとたび発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあること等から、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とともに、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べく、総合的な視点から施策を推進します。

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とから、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図ります。

(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します。

また、多発する自然災害へ対応するために、切土や盛土等の土砂災害への対策強化、駅部等の耐震性の強化等を推進します。

さらに、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・改良を進めます。特に、地域鉄道については、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図るとともに、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します。

このほか、駅施設等について、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、転落防止対策を引き続き推進します。

(2) 運転保安設備等の整備

曲線・分岐器等の速度制限区間に対する新型自動列車停止装置（ATS-DK）への取替工事を進めます。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の多くは、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、事故防止には、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があります。

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、適確に提供します。

また、引き続き、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の浸透を図ります。

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、運転士の資質の保持、事故情報及びリスク情報の分析・活用、地震発生時の安全対策、気象情報等の充実を図ります。

また、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、迅速かつ適確に対応します。

(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します。

また、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際に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など、保安監査の充実を図ります。

(2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施します。

また、資質が保持されるよう、運転管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導します。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

主要な鉄道事業者の安全担当車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います。

また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用します。

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します。

(4) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、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ます。

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ます。

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します。

さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

県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、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行います。

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、列車の運行状況を適確に把握して、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します。

(6) 運輸安全マネジメント評価の実施

国が確認する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します。

(7) 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測されるときは、一層気象情報に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導します。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導します。

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します。また、事故発生時における乗客、乗務員の被害軽減のための方策や、鉄道車両の電子機器等の誤動作防止のための方策の検討を行い、その活用を図ります。

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、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ適確に行うため、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・協力体制の強化を推進します。

また、鉄道事業者に対する、自動体外式徐細動器（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します。

6 被害者支援の推進

被害者団体等の参画を得ながら、県において求められる交通事故被害者等支援の内容、事業者・自治体・国等の関係機関における役割分担のあり方、交通事故被害者等への一元的な窓口機能のあり方、そのために必要とされる制度のあり方などについて検討し、県の実情に沿った支援の仕組みや体制の整備に向けて必要な取り組みを行います。

7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明調査を迅速かつ適

確に行うため、調査を担当する職員に対する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、もって鉄道事故の防止に寄与します。

また、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総合的な調査研究を推進し、その成果を原因の究明に反映させます。

さらに、過去の事故等調査で蓄積された知見に基づき、特定の事故類型について、その傾向、問題点、防止策を分析し、その結果を公表することや、事故等調査結果を分かりやすい形で紹介するなどの事故等の防止につながる啓発活動を行うとともに、鉄道の安全性向上に関する研究開発を推進します。

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します。

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います。

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します。

第3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ります。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の多くを占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状です。

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します。

I 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

令和2年の踏切事故の発生件数は1件、死傷者数は1名であり、平成27年からの発生件数、死者数は下表のとおりです。

<踏切障害事故数の経緯>

年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生数 (件)	3	4	4	4	2	1
死者数 (名)	2	0	1	1	0	0

2 近年の踏切事故の特徴

近年の全国の踏切事故の特徴としては、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）が最も多いですが、踏切道100箇所当たりの発生件数では、第1種踏切道が最も少なくなっていることなどがあげられます。

また、高齢者が関係する事故の割合が増加傾向にあります。

II 交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、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し、踏切事故の発生を極力防止します。

第4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、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、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します。

II 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化の促進

主要な道路で交通量の多い踏切道等の抜本的な交通安全対策である立体交差化までに時間のかかる踏切等について、効果の早期発現を図るため各踏切道の状況を踏まえ、構造の改良等を促進します。

また、遮断時間が特に長い踏切等で、かつ道路交通量の多い踏切道が連担している地区等や、主要な道路との交差にかかわるもの等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、踏切道の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も、極力立体交差化を図ります。

以上の構造改良等による「速効対策」と立体交差化の「抜本対策」との両輪による総合的な対策を促進します。

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います。

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ます。

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ります。

高齢者・障がい者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の設置を推進します。踏切道の拡幅整備に合わせて、非常ボタン及び障害物検知装置の整備を推進します。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、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します。

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します。

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

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、踏切道予告標、踏切信号機、踏切保安設備等の高度化、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、ICTの活用による踏切注意情報の表示や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います。

また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、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ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要があります。

このため、広報活動等を強化するとともに、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推進します。

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ます。

第 1 1 次宮崎県交通安全計画

令和 3 年 5 月 1 7 日

発 行 宮崎県交通安全対策会議

編 集 宮崎県生活・協働・男女参画課
宮崎市橘通東 2 丁目 1 0 番 1 号
TEL 0 9 8 5 - 2 6 - 7 0 5 4