

第 1 1 次 鹿 児 島 県 交 通 安 全 計 画

(令 和 3 年 度 ~ 7 年 度)

令 和 3 年 3 月

鹿 児 島 県 交 通 安 全 対 策 会 議

目 次

I	計画の基本的事項	1
1	計画策定の趣旨	1
2	計画の位置付け	1
3	計画期間	1
4	計画の基本理念	2
5	第10次交通安全計画の成果	2
II	施策の展開	3
	第1部 道路交通の安全	3
	第1章 道路交通事故のない社会を目指して	4
	第2章 道路交通の安全についての目標	5
	第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し	5
	1 道路交通事故の推移	5
	2 道路交通事故等の特徴と課題	7
	第2節 交通安全計画における目標	13
	第3章 道路交通の安全についての対策	14
	第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	14
	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事項	14
	◎ 最重点 子どもと高齢者の安全確保	14
	◎ 重点	16
	(1) 歩行者及び自転車の安全確保	16
	(2) 生活道路における安全確保	17
	(3) 県民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚	17
	2 重点推進事項	18
	(1) 先端技術の活用促進	18
	(2) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	18
	(3) 地域が一体となった交通安全対策の推進	19
	第2節 講じようとする施策	19
	1 道路交通環境の整備	19
	(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	20
	(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	2 3
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	2 3
(4) 交通安全施設等整備事業の推進	2 8
(5) 高齢者等の移動手手段の確保・充実	2 9
(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	3 0
(7) 無電柱化の推進	3 0
(8) 効果的な交通規制の推進	3 0
(9) 自転車利用環境の総合的整備	3 1
(10) I T S の活用	3 2
(11) 交通需要マネジメントの推進	3 3
(12) 災害に備えた道路交通環境の整備	3 4
(13) 総合的な駐車対策の推進	3 6
(14) 道路交通情報の充実	3 7
(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	3 8
2 交通安全思想の普及徹底	3 9
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	4 1
(2) 効果的な交通安全教育の推進	4 6
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	4 7
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	5 2
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	5 3
3 安全運転の確保	5 3
(1) 運転者教育等の充実	5 4
(2) 運転免許業務の改善	5 6
(3) 安全運転管理の推進	5 7
(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	5 7
(5) 交通労働災害の防止等	6 0
(6) 道路交通に関連する情報の充実	6 1
4 車両の安全性の確保	6 1
(1) 自動車アセスメント情報の提供等	6 2
(2) 自動車の検査及び点検整備の充実	6 2
(3) リコール制度の充実・強化	6 4
(4) 自転車の安全性の確保	6 5
5 道路交通秩序の維持	6 5
(1) 交通の指導取締りの強化等	6 5
(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	6 7
(3) 暴走族対策の推進	6 7
6 救助・救急活動の充実	6 9
(1) 救助・救急体制の整備	6 9
(2) 救急医療体制の整備	7 2
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	7 2
7 被害者支援の充実と推進	7 2
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	7 3
(2) 損害賠償の請求についての援助等	7 3
(3) 交通事故被害者支援の充実強化	7 4
8 交通事故分析の高度化	7 5
第2部 鉄道交通の安全	7 6
第1章 鉄道事故のない社会を目指して	7 7
1 鉄道事故の状況	7 7
2 鉄道交通の安全についての目標	7 7
第2章 鉄道交通の安全についての対策	7 8
第1節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	7 8
第2節 講じようとする施策	7 8
1 鉄道交通環境の整備	7 8
(1) 鉄道施設等の安全性の向上	7 8
(2) 運転保安設備等の整備	7 9
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	7 9
3 鉄道の安全な運行の確保	7 9
(1) 保安監査の実施	7 9
(2) 運転士の資質の保持	8 0
(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用	8 0
(4) 気象情報等の充実	8 0
(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	8 0
(6) 運輸安全マネジメント評価の実施	8 1
(7) 計画運休への取組	8 1
4 救助・救急活動の充実	8 1
第3部 踏切道における交通の安全	8 2
第1章 踏切事故のない社会を目指して	8 3
1 踏切事故の状況	8 3

2	近年の踏切事故の特徴	8 3
3	踏切道における交通の安全についての目標	8 3
第2章	踏切道における交通の安全についての対策	8 4
第1節	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	8 4
第2節	講じようとする施策	8 4
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	8 4
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	8 5
3	踏切道の統廃合の促進	8 5
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	8 5
参考	交通安全対策基本法（抜粋）	8 7
	交通安全対策基本法施行令（抜粋）	8 9
	鹿児島県交通安全対策会議委員構成	9 0

I 計画の基本的事項

第1 1次鹿児島県交通安全計画の基本的事項は、次のとおりとします。

1 計画策定の趣旨

本県の交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、昭和46年度に第1次の鹿児島県交通安全計画（以下「交通安全計画」という。）を策定し、以後5年ごとに交通安全計画を改訂し、国、県、市町村、関係機関・団体等が一体となって各般にわたる交通安全対策を強力に実施してきました。

その結果、道路交通事故による死者数は、昭和47年の254人をピークとして増減を繰り返しながらも着実に減少し、令和2年に53人となり、昭和26年以降最小となりましたが、人口10万人当たりの死者数は3.31人と全国平均の3.25人よりも高い状況にあります。

また、鉄道（軌道を含む。以下同じ。）の分野においても鉄道交通の事故件数は減少していますが、大量・高速輸送システムの進展の中で、ひとたび交通事故が発生した場合には、多数の死傷者を伴う重大な事故となるおそれが常にあります。

人命尊重の理念のもと、交通事故のない安全で安心な鹿児島県を実現していくためには交通社会を取り巻く情勢はもとより、本県における交通事故の特徴に対応した適切かつ効果的な諸施策を引き続き講じていく必要があります。

2 計画の位置付け

この交通安全計画は、現在の交通事故等の状況を踏まえ、交通安全対策基本法第25条第1項の規定に基づき、陸上交通（道路交通、鉄道交通、踏切道における交通）の安全に関し、各関係機関・団体等が講ずべき施策の大綱を定めたものです。

3 計画期間

令和3年度から7年度までの5年間です。

各年度の具体的な事業計画については、毎年度、この計画に基づき「鹿児島県交通安全実施計画」を作成します。

4 計画の基本理念

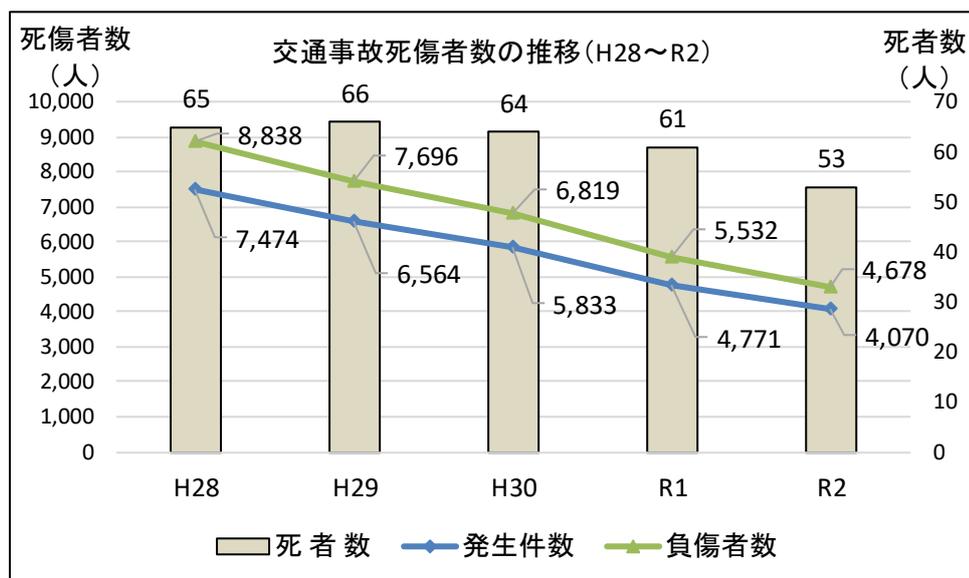
「人命尊重の交通安全思想に基づく交通事故のない社会の実現」

5 第10次交通安全計画の成果

第10次交通安全計画（平成28年度～令和2年度）では、道路交通、鉄道交通及び踏切道における交通の3分野において、それぞれの目標を掲げ、交通安全対策を講じてきました。

その結果、第10次交通安全計画（平成28年度～令和2年度）における「年間の24時間死者数62人以下」の目標については、令和元年に61人、令和2年には53人となり2年連続で目標を下回りました。

また、「年間の死傷者数7,500人以下」の目標については、平成30年に6,883人、令和元年には5,593人、令和2年には4,731人となり、3年連続で目標を下回りました。



出典) 鹿児島県警交通統計より

注) 死者数とは交通事故発生後24時間以内に死亡した者の人数

Ⅱ 施策の展開

第1部 道路交通の安全

1 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

- 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します。
- 死者数の一層の減少に取り組むため、命に関わり優先度が高い重傷者の減少に取り組みます。



2 道路交通の安全についての目標

令和7年までに

- ◆ 交通事故死者数（24時間以内）を43人以下
- ◆ 重傷者数を400人以下にすることを目指します。



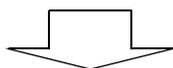
3 道路交通の安全についての対策

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事項

- ◎ 最重点 子どもと高齢者の安全確保
- ◎ 重点 (1) 歩行者及び自転車の安全確保
(2) 生活道路における安全確保
(3) 県民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚

重点推進事項

- ① 先端技術の活用推進
- ② 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
- ③ 地域が一体となった交通安全対策の推進



4 講じようとする8つの施策

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 交通事故分析の高度化

第1章 道路交通事故のない社会を目指して

近年の本県の交通情勢は、発生件数、死傷者数ともに減少傾向にある一方で、高齢者の交通事故死者数は18年連続で全死者の過半数を占めるなど、依然として高い割合で推移しています。

また、全国では未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故も依然として発生していることから、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安全の取組が一層求められています。

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ためには、私たち一人ひとりが、相互理解と思いやりをもって行動し、共生の交通社会の形成を図ることが必要です。

また、交通安全対策は、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要となります。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。

特に、生活道路については、住民の意見を十分に反映させることが必要であることから、住民に一番身近な地方公共団体である市町村の役割が極めて大きくなります。

さらに、地域の安全性を高めていくには、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重要となります。

このほか、先端技術を活用した安全運転支援システムを搭載した自動車の普及を推進するとともに、それに伴う交通情勢の変化等を把握し、適確に交通安全対策に取り組む必要があります。

これらの施策を総合的かつ計画的に推進することにより、究極的に道路交通事故のない社会を実現することを目指します。

第2章 道路交通の安全についての目標

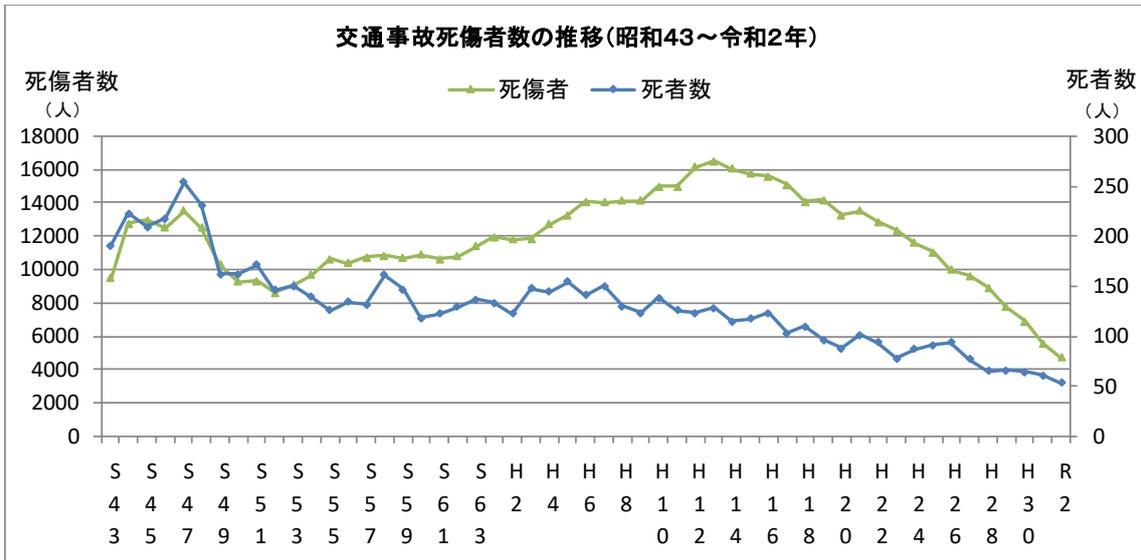
第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の推移

本県の交通事故による24時間死者数は、昭和47年に254人を数えましたが、昭和48年以降、多少の変動はあるものの減少傾向で推移し、昭和60年には118人まで減少しました。その後、増勢に転じ、平成5年には死者数が154人に至りましたが、翌年から再び減少傾向に転じ、第9次交通安全計画（平成23年度～27年度）最終年の、平成27年中の死者数は77人で、昭和32年以降、59年間で最少となりました。

平成28年に国が示した第10次交通安全基本計画の「令和2年までに年間の交通事故死者数を2,500人以下にする」という目標を受け、本県においても交通事故死者数の減少を目指すこととし、第10次交通安全計画において「年間の24時間死者数62人以下」の目標を掲げ、各般の交通安全対策を鋭意推進し、令和元年には61人、令和2年には昭和26年以降最小の53人となりました。

なお、死傷者数については、平成30年に6,883人、令和元年に5,593人、令和2年に4,731となり、3年連続で目標を下回りました。



資料) 鹿児島県警察交通事故統計より

注) 死者数とは交通事故発生後24時間以内に死亡した者の人数

【参考】これまでの交通安全計画における交通事故死者数の目標値と実績値

区 分	目 標 値	説 明	実 績 値
第1次(S46～S50)	113人	歩行者について過去5年間の平均の半減	S50 162人
第2次(S51～S55)	127人	昭和47年(254人 過去最高)の半減	S55 126人
第3次(S56～S60)	121人以下	昭和60年までに	S60 118人
第4次(S61～H2)	120人以下	平成2年までに定着させる	H2 122人
第5次(H3～H7)	120人以下	平成7年までに	H7 150人
第6次(H8～H12)	133人以下	過去5年間の平均の10%減	H12 123人
第7次(H13～H17)	118人以下	基本法施行以降最低の昭和60年の数以下	H17 103人
第8次(H18～H22)	75人以下	国の「24年までに5,000人以下」を受けて	H20 88人
第9次(H23～H27)	62人以下	国の「3,000人以下」を受けて	H27 77人
第10次(H28～R2)	62人以下	目標を達成していないことから据え置き	R2 53人

※ 実績値は各計画期間中の最小値

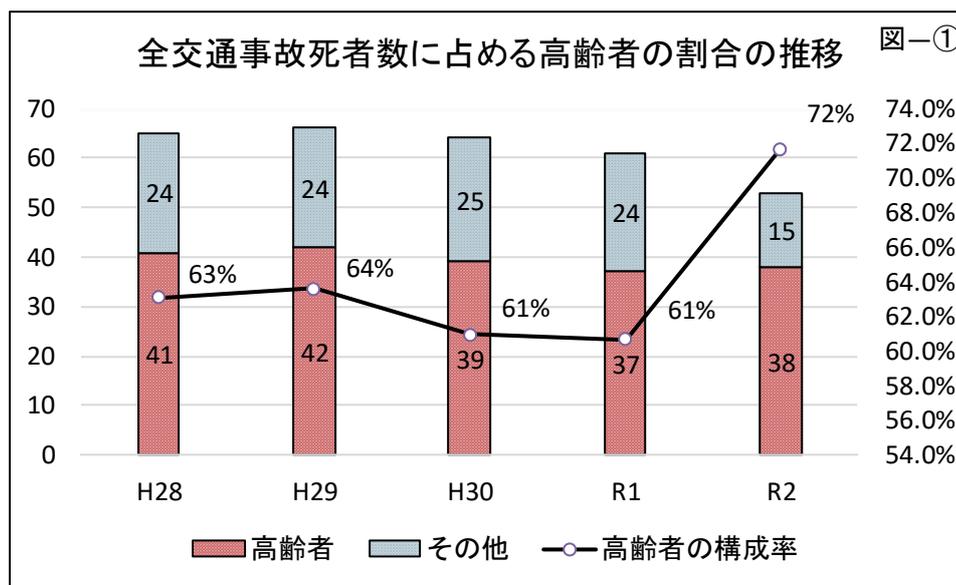
2 道路交通事故等の特徴と課題

(1) 死亡事故の特徴

ア 全死者の6割以上が高齢者

全交通事故死者に占める65歳以上の高齢者の割合は平成15年から18年連続で過半数を超えており、令和2年には7割を超えています。

【図一①参照】



出典) 鹿児島県警交通統計より

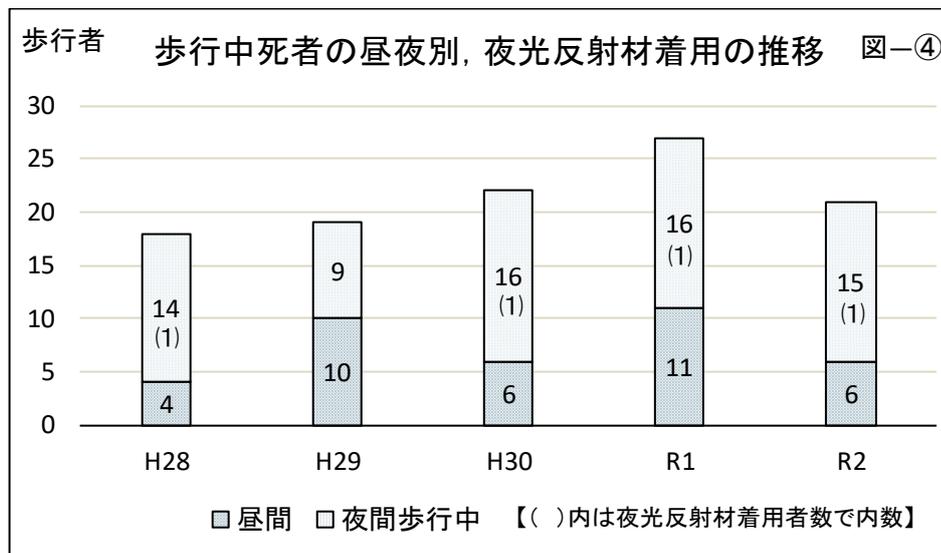
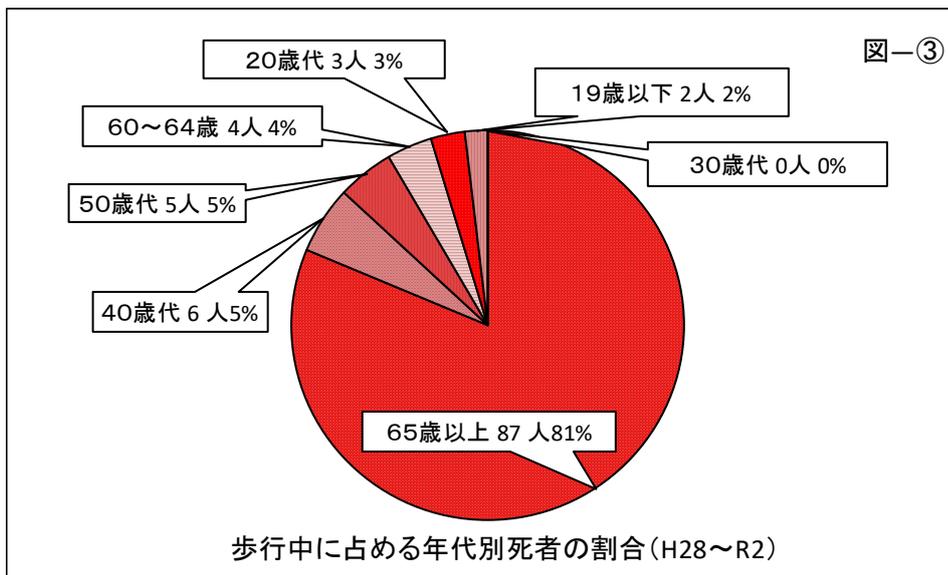
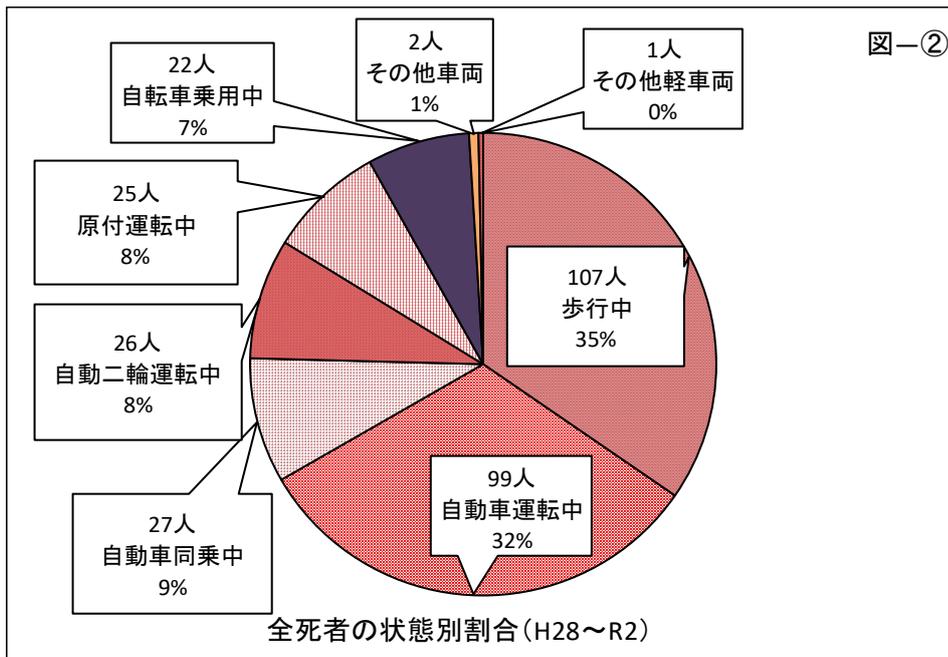
イ 歩行中の死者が多い

状態別で見ると、歩行中の死者が最も多く、中でも、高齢者の割合が高くなっています。

【図一②，③参照】

また、歩行中死者の昼夜別では、夜間の割合が高く、夜光反射材の着用率が著しく低くなっています。

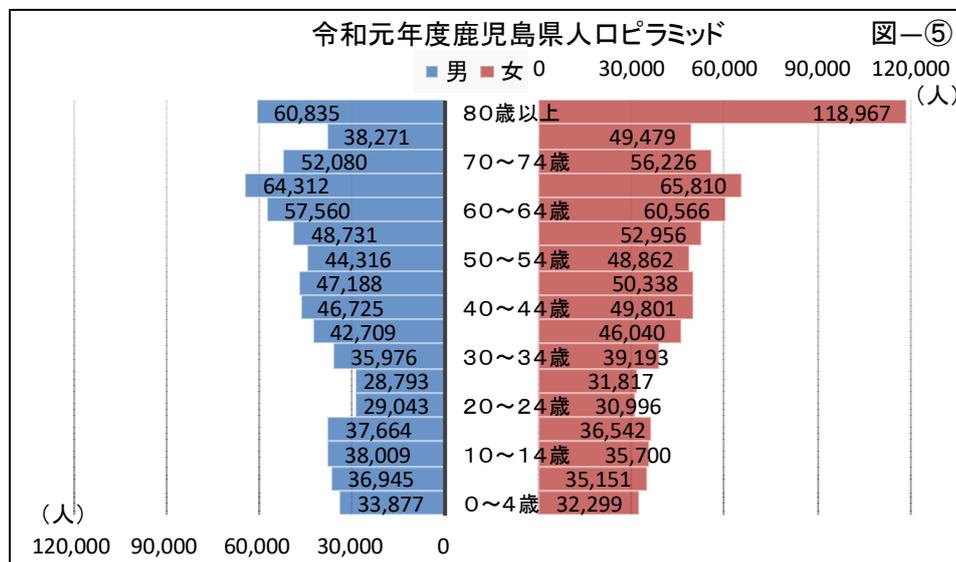
【図一④参照】



出典) 鹿児島県警交通統計より

今後も、人口の減少に伴い、県の人口に占める高齢者の割合は高い状態が続き、特に令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳に達し始めるため、高齢者の安全の確保は一層重要となります。

【図一⑤参照】



出典) 鹿児島県年齢別推計人口及び人口動態(令和元年10月1日現在)より

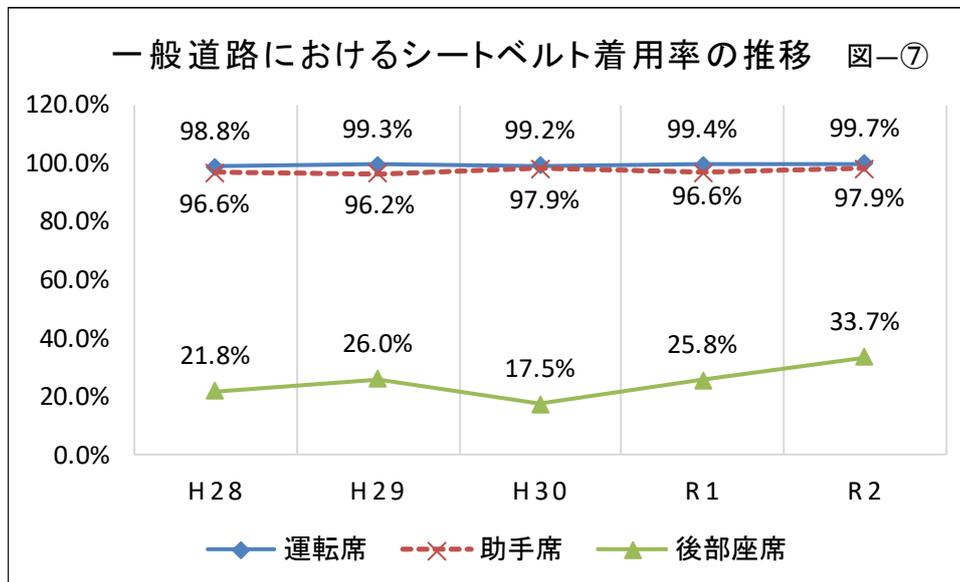
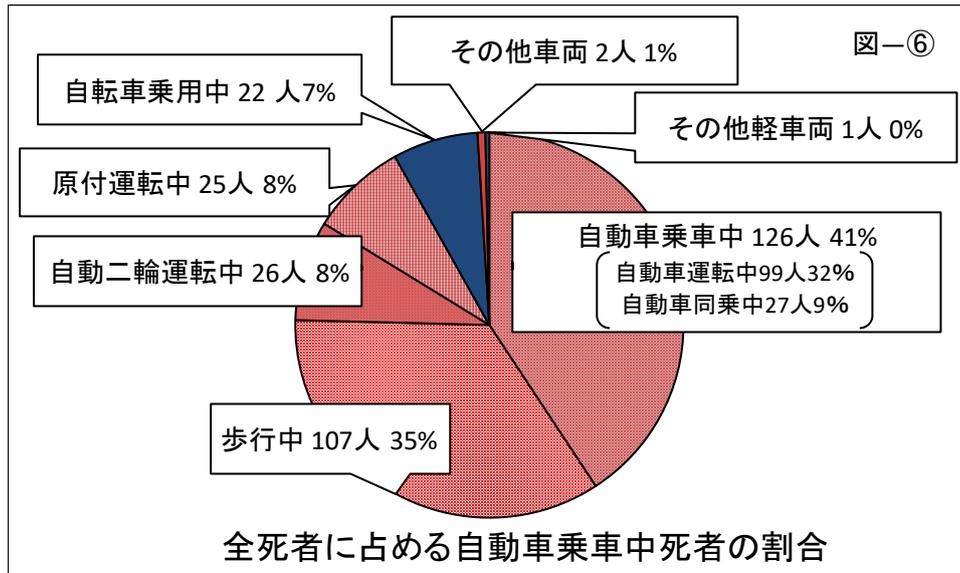
(2) 過去5年における交通事故死者の約4割が自動車乗車中

過去5年間における全交通事故死者309人のうち、約4割の126人が自動車乗車中死者(運転中死者と同乗中死者の合計)で、そのうち4割がシートベルト非着用となっています。

【図一⑥参照】

また、令和2年のシートベルト着用率(警察庁と日本自動車連盟による合同調査結果)は、一般道、高速道路ともに後部座席の着用率が低い結果となっており、自動車乗車中の交通事故死者を減少させるためには、交通事故発生時の被害軽減効果の高いシートベルトの着用を徹底する必要があります。

【図一⑦参照】



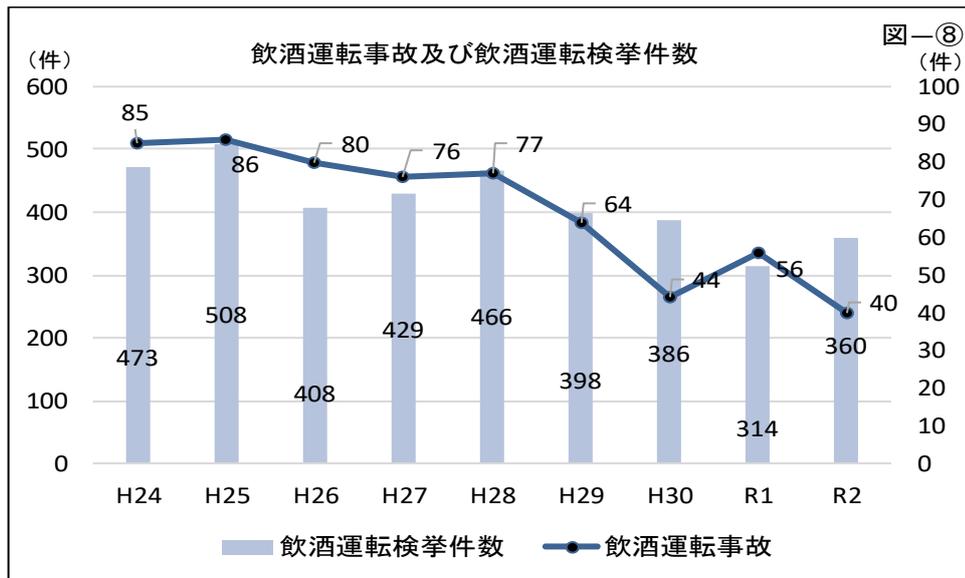
出典) 鹿児島県警交通統計より

(3) 飲酒運転による交通事故

飲酒運転については、平成11年11月に発生した東京都の「東名高速飲酒運転事故」、平成18年8月に発生した福岡県の「海の中道大橋飲酒運転事故」等を契機に飲酒運転撲滅機運が高まり、道路交通法の改正等により厳罰化、行政処分の強化等が行われました。

これらにより飲酒運転事故及び飲酒運転検挙件数は大幅に減少したものの、近年においては下げ止まり傾向にあることから、飲酒運転の根絶に向けた取組を引き続き講じていく必要があります。

【図一⑧参照】



出典) 鹿児島県警交通統計より

(4) 子ども、自転車の事故

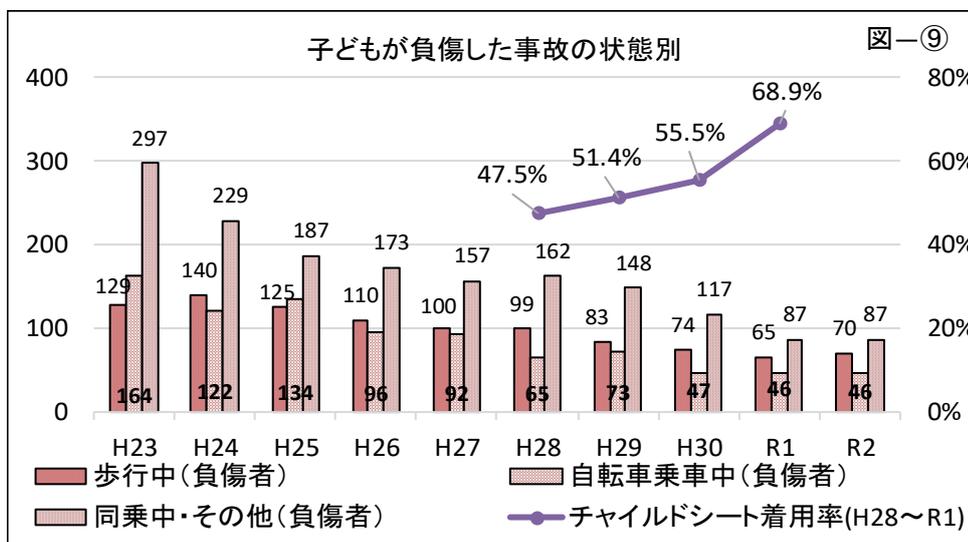
ア 子どもの事故

子どもが負傷者となる交通事故は、自動車同乗中の負傷が例年最も多くなっていますが、チャイルドシートの着用率（令和元年度）は68.9パーセント（全国平均70.5パーセント）にとどまっています。

自動車乗車中の子どもの負傷事故を減少させるためには、交通事故発生時の被害軽減効果の高い、チャイルドシートの使用と正しい着用を徹底していく必要があります。

また、歩行中、自転車乗車中の交通事故も依然として発生しており、引き続き、子どもの安全確保に取り組む必要があります。

【図一⑨参照】



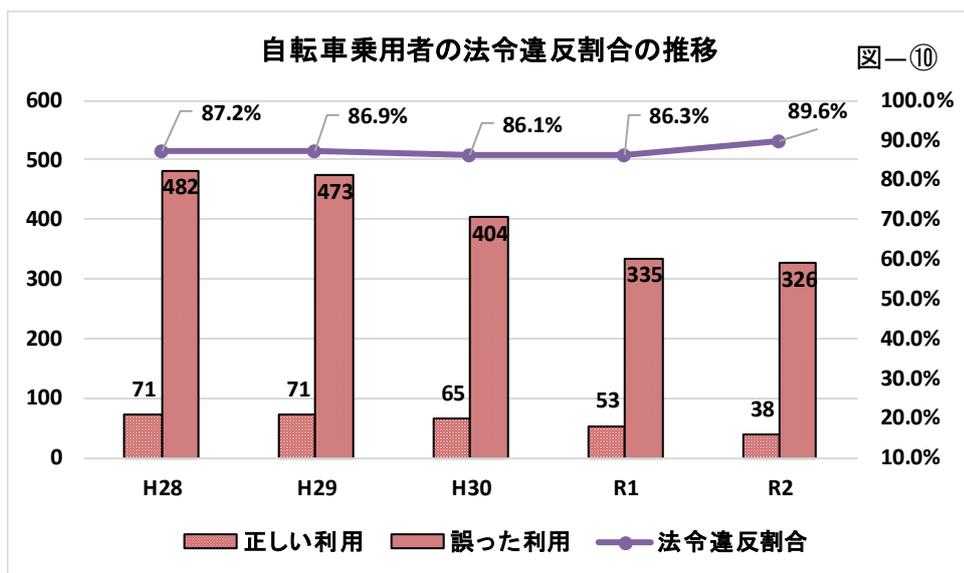
出典) 鹿児島県警交通統計より
チャイルドシートの着用率は警察庁資料による

イ 自転車の事故

自転車の事故については過去5年間の全人身事故の約1割を占め、当事者の約9割に誤った利用（法令違反等）が認められます。

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、それぞれの対策を講じていく必要があります。

【図一⑩参照】



出典) 鹿児島県警交通統計より

第2節 交通安全計画における目標

令和7年までに

年間の24時間死者数を 43人以下

年間の重傷*者数を 400人以下

にすることを目指します。

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、中期的には本計画の計画期間である令和7年までに、「年間の24時間死者数を43人以下にする」ことを目指します。

このことは、24時間死者数のみならず、道路交通事故に起因する死者数（30日以内死者数等）も、同様に減少させることを意味します。

また、最先端技術や救急医療の発達等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まる事故も少なくないことから、命に関わり優先度が高い重傷者の減少や事故そのものの減少にも取り組み、重傷者数を令和7年までに「年間400人以下とする」ことを目指します。

そのため、県及び市町村は、県民の理解と協力のもと、第3章に掲げた諸施策を総合的かつ強力で推進します。

*重傷：交通事故によって、負傷し、1か月（30日）以上の治療を要する場合をいいます。

第3章 道路交通の安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故の発生件数及び道路交通事故による死者数並びに死傷者数が減少してきていることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には、一定の効果があつたものと考えられます。

また、近年、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、相対的にその割合は高くなっています。

また、スマートフォン等の普及に伴い歩行中や自転車乗車中の操作による危険性も指摘されています。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及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・分析を充実させ、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、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効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要となります。

交通事故死者数及び重傷者数の一層の減少を図るとともに、安全で安心して暮らせる交通社会の実現に向け、本県の交通事故の特徴と課題に即した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交通事故分析の高度化、の8つの交通安全対策を実施します。

その際、次の1及び2のように重点的に対応すべき事項を明確にした上で対策の推進を図っていきます。

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事項

◎ 最重点

子どもと高齢者の安全確保

本県は、交通事故による死者の中で、高齢者の占める割合が極めて高いこと、また、今後においても本県の高齢化は急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出し、移動できるような交通社会の形成が必要です。

また、少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子ど

もを産み育てることができる環境の整備，幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備も必要です。子どもの交通事故死者数は減少していますが，次代を担う子どもの安全を確保する観点から，未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において，横断歩道の設置や適切な管理，歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進します。また，子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で，保育所等を始め地域で子ども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，高齢者や子どもに対しては，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進めるとともに，施行後の取組を充実させていく必要があります。

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，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ための対策は，この計画の対象となる政策に留まりませんが，これらの対策とも連携を深めつつ推進す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ついては，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，地域の状況に適っ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，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。また，運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており，運転支援機能を始めとする技術とその限界，技術の進展の状況について，交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要があります。

◎ 重点

(1) 歩行者及び自転車の安全確保

本県の交通事故死者数に占める歩行者の割合は、令和2年中、4割を占め、その中の約9割が高齢者となっています。

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的に停止しない等、歩行者優先が徹底されているとは言えません。特に、高齢者や子どもが普段から利用する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どもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

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始め、道路中央付近でもう一度左側を確認する等、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、ヘルメットの着用義務（高校生以上は努力義務）、自転車損害賠償責任保険等の加入義務などについて規定したかごしま県民のための自転車の安全で適正な利用に関する条例（以下「かごしま自転車条例」という。）の広報啓発に取り組めます。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があります。特に、生活道路や市街地の幹線道路において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、エコリズムやまちづくり等の観点にも配慮します。

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ほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めと

する道路利用者の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に取り組みます。

(2) 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害者、子ども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必要があります。

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（車道の一部を盛り上げる。）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による取締りを実施するなど、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は、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の中心的な役割を担う人材を交えるなど、その進め方も留意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。

(3) 県民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚

交通行政に携わる者、交通機関にかかわる者を含め、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認識する必要があります。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報・啓発活動を一層充実する必要があるが、一方的な情報提供や呼び掛けでは効果は限定的であることから、県民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが重要です。

このため、住民が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、交通安全に関する各種活動に直接関わるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが求められており、県や市町村において、それぞれの実情に応じた仕組みを工夫する必要があります。

さらに、その目標を設定するに際しては、交通事故死者や交通事故件数等とは異なる当該地域に根ざした目標（例えば、夜光反射材の着用率向上等）を生み出すことも、住民の交通安全意識を高める上で効果的です。

また、市町村交通安全計画の作成に当たっては、国の交通安全基本計画や当計画を踏まえつつ、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、地域住民の意向を十分反映させることも、交通安全意識の高揚のためには有効です。

2 重点推進事項

(1) 先端技術の活用促進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用は、交通事故が減少している要因のひとつと考えられます。今後も、サポカー・サポカーS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運転支援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。そのためにも、安全な自動運転を実用化するための交通ルールの在り方や安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ広報を推進していくほか、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についても広報を推進します。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、安全の確保に取り組みます。

(2) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故は減少しましたが、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、相対的にその割合は高くなっています。

このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな

対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、交通事故の減少を図ります。

また、第11次交通安全計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々状況を的確に踏まえた取組を行います。

(3) 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、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、地域活動で中心的役割を担う人材と協働し、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。

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、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きます。

各自治体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、積極的な情報共有を図ります。

第2節 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

県内では道路交通環境の整備については、これまでも関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、幹線道路の事故多発地点対策等で一定の事故抑止効果が確認されていますが、県内の幹線道路における事故が、全死傷事故件数の約半数、全死者数の約3分の2を占めています。また、全国の歩行中・自転車乗用中の死者数は諸外国と比べて高いことから、歩行者・自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要があります。

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みます。

また、少子高齢化が一層進行する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害者等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ります。

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IT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し、画期的に道路交通環境の安全性を高める高度道路交通システム（ITS*）の開発・普及啓発に努めます。

(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あ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します。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故統計分析データや、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、行政、関係団体、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、子ども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。

県警察においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進します。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

*ITS : Intelligent Transport Systems

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流円滑化対策を実施します。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。）に定められた生活関連経路を構成する道路を中心に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（車道の一部を盛り上げる。）、クランク（車道をジグザグにする。）など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区域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します。

また、「ゾーン30」以外の生活道路においても、県公安委員会と道路管理者が連携し、自動車の速度の抑制、道路の形状や交差点の存在の運転者への明示、歩行者と自動車それぞれの通行区分の明示等を進め、歩行者と自動車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組を推進します。

さらに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、県、自治体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施します。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

(ア) 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・自転車通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備，押しボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備，立体横断施設の整備，横断歩道の拡充等の対策を推進します。

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（昇降式の車止め）の活用の効果を検討し，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組を推進します。

- (イ) 路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業におけるバス停留所の交通安全上の実態把握及び安全性確保対策を講じるため，国，県，県警察等の関係機関や道路管理者と乗合バス事業者及びその組織する団体で構成された「鹿児島県バス停留所安全性確保合同検討会」（令和2年12月15日設置）を活用し，必要な対策を推進します。

ウ 高齢者，障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

- (ア) 高齢者や障害者等を含め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，病院等の周辺を中心に平坦性及び必要な幅が確保された歩道等を積極的に整備します。

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，歩車分離式信号，エスコートゾーン（視覚障害者誘導用道路横断帯），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，障害者用駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備します。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を推進します。

特に，Bluetoothを活用し，スマートフォン等に歩行者用信号情報を送信するとともに，スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とする歩行者等支援情報通信システム（高度化PICS*）の整備を推進し，高齢者，障害者等の安全な移動を支援します。

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

*PICS : Pedestrian Information and Communication Systems

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します。

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ります。

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できるようにします。

- (イ) 横断歩道，バス停留所付近の違法駐車などの悪質性，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します。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

国道3号や国道10号などの主要な幹線道路における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（一連の業務を行う上で、計画を立てて実行し、結果を評価して改善し、次期業務へ反映させること）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（事故多発地点）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します。

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、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良、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

新規供用の高速道路については、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、既供用の高速道路については、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、交通事故多発区間においては、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制や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適確に実施し、二次事故の防止を図ります。

また、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、速度規制及び追い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。なかでも、自動車専用道路に準じて安全性が高い区間については、その交通実態を踏まえ、法定速度を超える速度規制の実施を見据えた交通環境の整備を推進します。

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、同様の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の向上を図ります。

(ウ) 通過交通と域内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、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、ランプ・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します。

(オ) 県民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消など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、航空など複数の交通機関の連携を図るマル

チモーダル施策（複数の交通機関の連携を通じて利用者のニーズに対応した効率的で良好な交通環境が提供される交通体系）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推進します。

カ 高速道路等における事故防止対策の推進

高速道路等においては、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、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さく、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、ワイヤ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、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。

(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ETC 2.0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促進します。

*VICS : Vehicle Information and Communication System

キ 道路の改築等による交通事故対策の推進

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

- (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，交差点改良等を推進します。
- (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，幅の広い歩道，自転車道，自転車通行帯等の整備を推進します。
- (オ) 交通混雑が著しい中心市街地，駅周辺地区等において，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推進します。
- (カ) 歴史的街並みや史跡など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します。

ク 交通安全施設等の高度化

- (ア) 交通実態に応じて，複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに，疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進します。
- (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に，道路標識の高輝度化等の交通安全施設等の整備を推進するほか，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）の整備を推進します。

(4) 交通安全施設等整備事業の推進

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等を推進することにより、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

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率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もと、「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どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

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、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施します。

エ 農道対策の推進

農道では、道路整備計画時点から交通安全面での関係機関協議を十

分に行い、事故防止対策を実施します。

オ ITS化の推進による安全で快適な道路環境の実現

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・改良を図ります。

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*）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充や自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図ります。

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もとに、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BOX」等を活用して、道路利用者等が日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映します。

キ 連絡会議等の活用

国、県、県警察等の関係機関や道路管理者で組織する「道路交通環境安全推進連絡協議会」やその下に設置される「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。

ク 将来の交通流の変化を見据えた交通環境の整備

新設道路や道路改良が実施されると、交通量や交通流が大きく変化し、将来、信号機の設置など種々の交通安全施設の整備が必要となってくる場合があることから、信号柱・標識柱の建柱場所や歩行者滞留スペースの確保などについて、事前協議の段階から、道路管理者と交通管理者の相互において十分な調整を行い、最適な交通環境の整備を図ります。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

*UTMS : Universal Traffic Management Systems

令和2年6月に公布された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）等の一部改正法により，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）を策定した上で，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。

高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する，最寄駅と目的地を結ぶラストマイル自動運転や中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスを始めとした，地域の自動運転サービスの社会実装を推進します。

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であるMaaS**^{*}について，地域課題の解決に資するMaaSのモデル構築等を推進し，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) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

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

(7) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から，無電柱化の一層の推進を図るべく，関係事業者と連携し，「無電柱化の推進に関する法律」に基づく無電柱化推進計画を策定して事業を推進します。

また，幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限を実施するとともに，地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により，本格的な無電柱化を推進します。

(8) 効果的な交通規制の推進

*MaaS：Mobility as a Service

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、交通事情の変化を適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創出

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、自転車活用推進計画（平成30年6月閣議決定）に基づき、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月、国土交通省、警察庁）の周知を図るとともに技術的助言等を実施し、当該計画及びガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定や歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進します。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車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。

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」の周知を図り、さらに自転車を共同で利用するシェア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します。

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します。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、自転車駐車場の設置を義務付ける条例制定の促進及び自転車駐車場整備センター、日本自転車普及協会等による自転車駐車場整備事業の促進を図ります。さらに、民間事業者が整備する駐車施設を県及び市町村が支援することで、さらなる駐車対策を図ります。

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、障害者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進します。

(10) I T S の活用

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術を用いて、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」(I T S)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、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信シ

システム（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、より高精度な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC 2.0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）情報を含む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の整備を行うことによりITSを推進します。

エ ETC 2.0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

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（交通需要マネジメント）の定着・推進を図ります。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（自宅から自家用車で最寄りの駅又はバス停に向かい、車を駐車させた後、鉄道又はバスを利用して都市

*TSPS : Traffic Signal Prediction Systems

部へ向かうシステム)の推進, 交通情報提供の充実, 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します。

交通の円滑化等に係る施策については, 交通政策基本法(平成25年法律第92号)及び交通政策基本計画(平成27年2月閣議決定)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します。

ア 公共交通機関利用の促進

令和2年6月に公布された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)等の一部改正法により, 地域における移動ニーズに対し, 県・市町村が中心となって地域のマスタープラン(地域公共交通計画)の策定を推進し, 公共交通サービスの改善を進めるなど, 公共交通機関利用の促進を図ります。具体的には, 道路交通混雑が著しい一部の道路について, バス専用・優先レーンの設定, ハイグレードバス停やPTPS*の整備, パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入など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。

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, パークアンドライド駐車場, 自転車道, 自転車通行帯, 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します。

イ 貨物自動車利用の効率化

効率的な貨物自動車利用等を促進するため, 共同輸配送による貨物自動車の積載効率向上や, 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組等による物流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

*PTPS: Public Transportation Priority Systems

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・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します。

津波に対しては，津波による人的被害を最小限にするため，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及び津波被害発生時においても緊急輸送を確保するため，津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進します。

また，地震・津波等の災害発生時に，避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を促進します。

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，交通監視カメラ，各種車両感知器，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老朽化した信号機，道路標識・道路標示等の計画的な更新を推進します。

また，オンライン接続により各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。

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します。

(13) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り，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，きめ細やかな駐車規制を促進します。

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定して，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します。また，道路交通環境等の状況を勘案した上で必要があると認められる場合には，取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応します。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について，当該車両の使用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，使用者責任を追及します。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，以下の施策により駐車場の整備と有効利用を促進します。

(ア) 駐車場整備に関する調査を推進し，自動車交通が著しく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，立地適正化計画の策定など，コンパクトなまちづくりの推進に併せて，歩行者等にとって利便性・安全性の高い歩いて暮らせ

るまちづくりの実現のため、路外駐車場の適正配置や附置義務駐車施設の集約化を促進します。

(ウ) 郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、中心市街地での交通の混雑を回避するため、パークアンドライドの普及のための駐車場等の環境整備を促進します。

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する気運の醸成・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、地元商店街など地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、市町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、違法駐車の取締り、積極的な広報・啓発活動などハード・ソフト一体となった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り、高度化・多様化する道路交通情報に対するニーズに対応し、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道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図るとともに、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、全国の交通規制情報のデータベース化を推進します。

*ICT : Information and Communications Technology

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します。

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の整備・拡充を積極的に図るとともに、VICS対応カーナビを活用し、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サービスを推進することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全の円滑化を推進します。

ウ 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の効果を上げるため、視認性・耐久性に優れた大型固定標識の整備及び利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進します。

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、許可条件の履行、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図ります。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、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。

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。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進します。

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 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、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。

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、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、必要な体制の拡充・強化を図ります。

オ 降灰除去活動の推進

火山爆発による道路への降灰の除去活動を速やかに行い、安全かつ円滑な交通の確保を図ります。

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もとに、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、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す。また、人優先の交通安全思想のもと、子ども、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ます。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します。また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組みます。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。障害のある児童生徒等に対しては、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮します。

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るとともに、教材の充実を図りホームページに掲載するなどにより、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向上を図るとともに、自らも自主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、国、県及び市町村、県警察、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、

互いに連携を取りながら地域が一体となった活動を促進します。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、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努めます。

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。

(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

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捉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します。

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ます。また、地域の交通ボランティアにより、幼児に対する通園時の安全な行動の指導等の充実を図るため、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

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、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について、重点的に交通安全教育を実施します。

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、自転車乗車中など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します。

ウ 中学生に対する交通安全教育

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、思いやりを持って、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、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。

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

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、さら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向上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、交通安全教育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

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中心となることから、教習水準の一層の向上に努めます。

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、交通事故被害者の心情など交通事故の悲惨さに対する理解、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徹底に努めます。

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・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・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努めます。

このほか、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努めます。

カ 高齢者に対する交通安全教育

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・教具等の開発など指導体制の充実に努めるとともに、各種教育機材を活用したシルバーリ

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します。特に、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、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心に、民生委員や在宅福祉アドバイザー等の家庭訪問による個別指導、見守り活動や三師会（県医師会・歯科医師会・薬剤師会）会員等による医療関係施設利用の高齢者への助言（交通安全一口アドバイス）等が地域ぐるみで行わ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、反射材の活用など交通安全用品の普及にも努めます。

また、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、シルバーリーダーの養成等を促進し、老人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等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、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努めます。

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。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を推進します。

さらに、高齢化の一層の進展に適確に対応し、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ます。

キ 障害者に対する交通安全教育

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

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、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します。

また、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、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど本県の交通ルール周知活動等を推進します。

(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、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、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に努めます。

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、ウエ

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組を推進するための県民運動として、県及び市町村の交通安全運動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・継続的に展開します。

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、子どもの交通事故防止、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、飲酒運転や妨害運転（いわゆる「あおり運転」）等の危険運転の根絶等、全県的な交通情勢に即した事項を設定します。

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広く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、住民等のニーズ等を踏まえた実施に努めます。

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周知を図ります。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、歩行者が自らの安全を守るための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

自転車利用者に対し、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周知します。

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、「かごしま自転車安全利用五則」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など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ますが、交通ルールに関する理解不足によるルールやマナーに違反する行動が多いことから、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、交通に参加するもの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、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入を加速化します。

また、自転車運転者講習制度の適切な運用やかごしま自転車条例の広報啓発により、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成します。

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

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時は、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進します。

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理解促進に努め、中学生以下の子どもの着用の徹底を図るほか、高齢者や高校生等、他の年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進します。

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・団体等との協力の下，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育を推進するほか，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・認定こども園，病院，販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進します。

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ども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，県及び市町村，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など，チャイルドシート製作者又は自動車製作者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着用の指導・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，産婦人科や県，市町村窓口等を通じた正しい使用方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，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します。

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りますが、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ります。また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組込を推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努めます。

キ 飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

(ア) 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します。飲酒運転については、アルコールが運転技能に及ぼす影響や分解に要する時間等の正しい知識の不足に起因していることもあることから、正しい知識について、マスメディア、ポスター、県ホームページ等の広報媒体等の活用により普及・啓発を図ります。

また、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。

さらに、各自治体で取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策については、他の地域における施策実施に当たっての参考となるよう、積極的な情報共有を図ります。

(イ) アルコール依存症患者対策

飲酒運転を繰り返す行為の背景には、アルコール依存症やアルコール依存症まで至っていない問題飲酒の存在があります。

アルコール依存症は、自ら依存症であることを自覚することが困難であることから、家庭や職場で専門相談機関への相談を積極的に勧めることのできる環境づくりなど、機会をとらえた知識の普及・啓発、情報提供等の取組などを推進します。

ク 農耕車の安全利用の推進

農業用トラクターや耕耘機、運搬車等の農耕車による事故防止を図るために、運転者に対し作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際に灯火器等を設置する交通ルールの遵守や、キャビン・フレームの装備、シートベルト等の安全装置の装着等の指導、関係機関・団体等と連携した事故防止対策の研修会や広報啓発活動などを行い、農

耕車の安全利用の推進に努めます。

ケ 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など、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、実効のあ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い、子ども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の着用とチャイルドシートの正しい着用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車排除等を図ります。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図ります。

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

(ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、県及び市町村は、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、全県的気運の盛り上がりを図ります。また、県、市町村が発行する広報誌に交通事故発生状況や各季の交通安全運動の重点等を掲載します。

コ 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、毎月15日を「高齢者交通安全の日」として定め、県及び市町村、関係機関・団体が一斉に街頭活動等を強化するとともに、広報・啓発活動を推進します。

また、高齢者交通安全マークの普及・活用を図るとともに、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います。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ます。

(イ) 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、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、早朝、夕暮れ時、夜間は、車両運転者には、「早めのライト点灯」「原則上向きライト点灯」「トンネルライト点灯」の3（サン）ライト運動、歩行者には「プラス1（ワン）運動」の定着を促します。

(ウ) 二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、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、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、県のホームページ等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) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえらるような情報を始め、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報、交通事故の概況など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、自動車製作者など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ます。

(4) 交通の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あがりの活動の

展開を図ります。

また、交通指導員など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支援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。

また、例えば学校安全ボランティア・キッズガード等交通安全に携わる地域の人材の充実に資する施策を強化します。

地域の状況に応じた交通安全教育を行う指導者や団体等を育成し、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図ります。

また、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

交通の安全は、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・協働を積極的に促進します。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に「ヒヤリ地図」の作成、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

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ることから、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、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図ります。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図ります。

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等の安全対策の充実を図るとともに、交通安全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術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、教習水準を高めます。

また、教習水準に関する情報の県民への提供に努めます。

(イ) 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ます。

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及び講習内容、講習方法の充実に努めます。

特に、飲酒運転を根絶するという観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努め、妨害運転等の悪質・危険な運転者に対しては運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図ります。

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 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等安全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。

エ 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実施、更新時講習における高齢者学級の講習内容の充実等に努めます。特に、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、講習の合理化・高度化を図り、より効果的な教育に努めます。

(イ) 臨時適性検査の確実な実施

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の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施等により、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。

(ロ) 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ることから、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。

(ハ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

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

オ 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、着用効果の啓発など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します。

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ります。

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。

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します。

ケ 危険な運転者の早期排除等

行政処分制度の適正かつ効果的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・適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) 運転免許業務の改善

県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続きの簡素化の推進により、更新負担の軽減を図ったり、交通事故被害者の心情に沿った対応を行うとともに、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ります。

また、運転免許試験場における障害者等のための設備・資機材の整備及び安全運転相談活動の充実を図ります。

(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、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

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

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を引き続き実施します。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認します。

また、事業者の安全意識の向上を図るため、メールマガジン「事業

用自動車安全通信」や「自動車総合安全情報」ホームページにより、事業者による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 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指します。また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続けます。

さらに、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行います。

ウ ICT・自動運転等新技術の開発・普及推進

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

さらに、運行管理に利用可能なICT技術を活用することにより、働き方改革の実現に加え、運行管理の質の向上による安全性の向上を図るため、開発・普及を促進します。

エ 超高齢化社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化、及び高齢者が被害者となる事故の増加を踏まえ、高齢運転者による事故防止対策を推進するとともに、乗り合いバスにおける車内事故の実態を踏まえた取組を実施する。

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

*ASV : Advanced Safety Vehicle

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎や運転者の年齢、健康状態等の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルの策定や、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年に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策が取りまとめられたところ、乗客の死傷事故低減を図るためフォローアップを行いながら対策を推進します。

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・大血管疾患等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知・徹底を図り、スクリーニング検査の普及を促進する

ク 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和22年法律第49号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対して厳正な処分を行います。また、ITを活用して効果的・効率的な監査・監督を実施します。

2021年の東京オリンピック・パラリンピックや2025年大阪・関西万博等多様な輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保を図るため、空港等のバス発着場を中心とした街頭検査等を活用しつつ、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握し、事業用自動車による事故の未然防止を図ります。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通

報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図ります。

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、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。

ケ 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、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マーク制度）を促進します。

また、国、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。

さらに、貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくする「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を推進し、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努めます。

(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に関する管理者の選任、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び運転者に対する教育の実施を推進するとともに、交通・荷役労働災害防止指導員による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、イエローカード（危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際、必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化します。

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、危険物災害情報支援システムの充実を図ります。

イ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努めます。

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どもの安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる活用・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。

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。

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) 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、チャイルドシートについても、i-Size対応のチャイルドシートの普及啓発を行うほか、安全性能評価の強化について検討を行うとともに、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、例えば、産婦人科や県、市町村窓口等を通じ、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ります。

(2) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中

心とした検査に加え，車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD*）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行われるよう努めます。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充実強化を図ります。

イ 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」を関係者の協力のもと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，その確実な実施を推進します。

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両等を排除し，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もとに「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

*OBD : On-Board Diagnostics

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します。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、車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応していく必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進します。

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、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行います。

(3) リコール制度の充実・強化

自動車制作者の垣根を越えた装置の共有化・モジュール化が進む中、複数の自動車制作者及び自動車装置制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、自動車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います。

また、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車ユーザーから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ります。

(4) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者が、定期的に自転車安全整備店において点検整備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の全員加入^{*}に向けて広報啓発に取り組みます。

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の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

※ かごしま自転車条例第11条により義務化

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、死亡事故など重大事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点をお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、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、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、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。

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します。

(7) 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、妨害運転に繋がる可能性の高い違反、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、迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進します。

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、生活道路における可搬式速度違反自動取締装置を用いた取締りの実施等、子ども、高齢者、障害者の保護の観点に立った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します。

イ 高速道路における指導取締りの強化等

高速道路においては、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ります。

また、高速道路等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、速度違反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等

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の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

暴走族（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））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します。

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、各種法令を活用して取締りを強化するとともに、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が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、青少年に対し、暴走族に加入しないよう適切な指導等を促進します。この場合、暴走族問題と青少年の非行など問題行動との関連性にかんがみ、地域の関係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

暴走族及びこれに伴う群衆の集合場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を集合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、早期に暴走族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はじ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します。

さらに、不正改造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で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、個々の犯罪事実のもとより、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。

保護処分に付された暴走族少年の処理に当たっては、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など再犯防止に重点を置いた個別指導・教育の実施に努めます。

さらに、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、車両の部品等が不正な改造に使用されないことがないよう、「不正改造車を排除する運動」を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体等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、必要に応じて立ち入り検査を行います。

その他、違法行為を敢行する旧車會（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）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、不正改造等の取締りを強化するなどの的確な対応を推進します。

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、高速道路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促進します。

(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図ります。

イ 多数の負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

*AED : Automated External Defibrillator

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の普及啓発活動を推進します。

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口頭指導を推進します。

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るとともに、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促進するとともに、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促進します。さらに、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速道路における緊急開口部の

整備を促進します。

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・技能等の向上を図るため、教育訓練を積極的に推進します。

ク 高速道路等における救急業務実施体制の整備

高速道路における救急業務については、西日本高速道路株式会社(以下「高速道路株式会社」という。)が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、沿線市町村等においても「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、両者は相互に協力して適切かつ効率的な人命救護を行います。

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推進します。

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します。

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*)の整備を図ります。

コ 緊急通報システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術や、その位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資する技術等を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信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

*FAST : Fast Emergency Vehicle Preemption Systems

の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP*）や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整備に努めます。

(2) 救急医療体制の整備

救急医療の確保については、救急患者の症状に応じて、軽度な患者については、休日夜間急患センターや在宅当番医制等の初期救急医療体制により、入院を必要とする重症患者については、病院群輪番制方式や共同利用型病院方式による第二次救急医療体制により、更には直ちに救命措置を必要とする重篤患者については、鹿児島市立病院や鹿児島大学病院、県立大島病院等の第三次救急医療体制により対応しています。

救急医療体制の充実を図るために、初期及び第二次救急医療機関と第三次救急医療機関との緊密な連携体制を維持し、医療機関・救急搬送機関等の連携・協力関係の確保に努めます。

また、医師が速やかに救急現場等に出動して傷病者に対して必要な治療を行う救急医療用ヘリコプター（ドクターヘリ）の活用など、救急医療体制の充実・確保に努めます。

(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・協力関係の確保を図るとともに、傷病者の状況に応じた適切な搬送及び受入体制の整備に努めます。

また、特に多くの被害者が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）の活用を促進します。

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、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することが極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法等のもと、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。

*HELP : Help system for Emergency Life saving and Public safety

また、近年、自転車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、損害賠償責任保険等への加入を加速化します。

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

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の重要性について周知・啓発に努め、加入促進による被害者救済の充実を図ります。

ア 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、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

イ 任意の自動車保険（自動車共済）の広報・啓発等

自賠責保険（自賠責共済）とともに、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、自由競争のもと、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ための広報・啓発を引き続き推進します。

(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

交通事故相談所を活用し、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、団体等との連携を図ります。

(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) 交通事故相談所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します。

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支援として、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、法務局、地方法務局及び人権擁護委員による人権相談の一環として交通事故に関する相談を積極的に取り扱うとともに、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ります。

(3) 交通事故被害者等支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

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や、公益財団法人交通被災者たすけあい協会の行う交通遺児の支援活動等に対する支援を行います。

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はじめとした施策を推進します。

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図ります。

さらに、県警察本部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、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。

8 交通事故分析の高度化

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

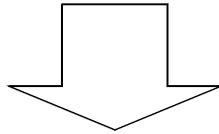
さらに、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報を県民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する県民の意識の高揚を図ります。

*EDR : Event Data Recorder

第2部 鉄道交通の安全

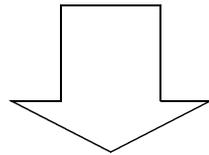
1 鉄道事故のない社会を目指して

ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者が発生するおそれがあることから、一層安全で安定した鉄道輸送を目指します。



鉄道交通の安全についての目標

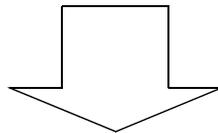
乗客の死者数ゼロの継続と運転事故全体の死者数の減少を目指します。



2 鉄道交通の安全についての対策

〈2つの視点〉

- ① 重大な列車事故の未然防止
- ② 利用者等の関係する事故の防止



〈講じようとする4つの施策〉

- ① 鉄道交通環境の整備
- ② 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ③ 鉄道の安全な運行の確保
- ④ 救助・救急活動の充実

第1章 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ定時に輸送できる鉄道は、人々の生活に欠くことのできない交通手段ですが、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者が発生するおそれがあります。このため、一層安全な鉄道輸送を目指し、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。

1 鉄道事故の状況

本県の鉄道における運転事故は、近年はほぼ横ばいの傾向にあり、「乗客の死者数ゼロの継続と運転事故全体の死者数の減少を目指す」という目標に対し、平成28年から令和2年までの間、乗客の死亡事故は発生せず、運転事故全体については平成30年、令和2年に死亡事故ゼロを達成しました。

2 鉄道交通の安全についての目標

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す。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す。

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すが、引き続き安全対策を推進していく必要があります。

こうした現状を踏まえ、県民の理解と協力のもと、第2章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を減少させることを目指すものとします。

第2章 鉄道交通の安全についての対策

第1節 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ます。しかしながら，ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すれば，多数の死傷者が発生するおそれがあることから，引き続き重大な列車事故の未然防止を図る必要があります。

第2節 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ります。このため，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・改良を進めます。特に，人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については，補助制度等を活用しつつ，施設，車両等の適切な維持・補修等の促進を図ります。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。

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ます。このため，切土や盛土等の土砂災害への対策の強化，地下駅等の浸水対策の強化等を推進します。切迫する首都直下地震・南海トラフ地震等に備えて，鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため，主要駅や高架橋等の耐震対策を推進します。

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の整備など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します。

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部分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、法令により整備の期限が定められたもの^{*}の整備については完了しましたが、これらの装置の整備については引き続き推進を図ります。

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

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

踏切障害事故と人身障害事故の多くは、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す。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、鉄道事業者・携帯電話業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故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の浸透を図ります。

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、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。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ります。

(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・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，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

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・連絡を行います。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導します。

(6) 運輸安全マネジメント評価の実施

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

また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・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時は、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導します。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住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 救助・救急活動の充実

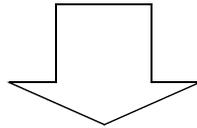
鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ適確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図ります。

また、鉄道職員に対する、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。

第3部 踏切道における交通の安全

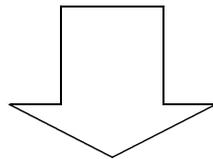
1 踏切事故のない社会を目指して

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



踏切道における交通の安全についての目標

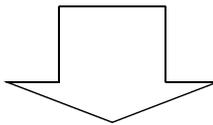
踏切事故の発生を極力防止します。



2 踏切道における交通の安全についての対策

〈視点〉

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



〈講じようとする4つの施策〉

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

第1章 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が、依然として発生しており、改良すべき踏切道も、なお残されている現状です。

このような現状を踏まえ、引き続き踏切道における安全対策を積極的に推進します。

1 踏切事故の状況

本県の踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、増減を繰り返しながら減少している傾向にありますが、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。

2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、踏切内に取り残されるトリコ、直前の横断、遮断機がおりているにも関わらず踏切路内に進入しての事故等が発生しています。

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）が最も多く発生しています。

3 踏切道における交通の安全についての目標

上記の現状を踏まえ、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もと、第2章に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故の発生を極力防止します。

第2章 踏切道における交通の安全についての対策

第1節 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10次交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められます。

しかし、踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者が発生するなど重大な結果をもたらすものです。そのため、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の施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します。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討します。

さらに、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す。

第2節 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

道路交通量の多い踏切道が連続している地区等や、主要な道路との交差に係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。

また、歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造の改良を促進します。

さらに、平成27年10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめを踏まえ、軌道の平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進します。

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します。

また、従前の踏切対策に加え、改札口の追加や踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進します。

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。

県内の踏切道のうち、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します。

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。

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します。

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。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、第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

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら

各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進します。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機の設置や、車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを積極的に行います。

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ため、踏切事故防止キャンペーンを推進します。

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します。

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、適切に対応します。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討します。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を来す等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消やう回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進します。

参考

交通安全対策基本法（抜粋）

昭和45年6月1日

法律第110号

（都道府県交通安全対策会議の設置及び所掌事務）

第16条 都道府県に、都道府県交通安全対策会議を置く。

- 2 都道府県交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。
 - (1) 都道府県交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
 - (2) 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。
- 3 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施に関し、都道府県並びに関係指定地方行政機関及び関係市町村相互間の連絡調整を図ること。

（都道府県交通安全対策会議の組織等）

第17条 都道府県交通安全対策会議は、会長及び委員をもって組織する。

- 2 会長は、都道府県知事をもって充てる。
- 3 委員は、次の各号に掲げる者をもって充てる。
 - (1) 都道府県の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長又はその指名する職員
 - (2) 都道府県教育委員会の教育長
 - (3) 警視総監又は都道府県警察本部長
 - (4) 都道府県知事が都道府県の部内の職員のうちから指名する者
 - (5) 地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の19第1項の指定都市を包括する都道府県にあっては、指定都市の長又はその指名する職員
 - (6) 都道府県の区域内の市町村の市町村長及び消防機関の長のうちから都道府県知事が任命する者
- 4 都道府県交通安全対策会議に、特別の事項を審議させる必要があるときは、特別委員を置くことができる。
- 5 前各号に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で定める。

(都道府県交通安全計画等)

第25条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

(1) 都道府県の区域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

(2) 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

3 都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画（以下「都道府県交通安全実施計画」という。）を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に抵触するものであってはならない。

4 都道府県交通安全対策会議は、第1項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。

5 都道府県交通安全対策会議は、第3項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村の長に通知しなければならない。

6 第4項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全実施計画の変更について準用する。

交通安全対策基本法施行令（抜粋）

昭和45年6月8日

政令第175号

（都道府県交通安全対策会議の組織及び運営の基準）

第5条 交通安全対策基本法（以下「法」という。）第17条第5項の政令で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

- (1) 会長は、会務を総理するものとする。
- (2) 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理するものとする。
- (3) 特別委員は、東日本高速道路株式会社その他の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の役員又は職員のうちから、都道府県知事が任命するものとする。
- (4) 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。
- (5) 都道府県交通安全対策会議に、幹事を置くものとする。
- (6) 幹事は、委員の属する機関のうちから、都道府県知事が任命するものとする。
- (7) 幹事は、都道府県交通安全対策会議の所掌事務について、会長、委員及び特別委員を補佐するものとする。
- (8) 委員、特別委員及び幹事は、非常勤とするものとする。
- (9) 前各号に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が都道府県交通安全対策会議にはかって定めるものとする。

鹿児島県交通安全対策会議委員構成

会 長	鹿児島県知事
委 員	九州管区警察局広域調整部長 九州経済産業局総務企画部長 九州総合通信局総務部長 九州運輸局鹿児島運輸支局次長 鹿児島地方気象台長 鹿児島労働局長 九州地方整備局鹿児島国道事務所長 鹿児島県教育長 鹿児島県警察本部長 鹿児島県男女共同参画局長 鹿児島県市長会会長 鹿児島県町村会会長 鹿児島県消防長会会長
特 別 委 員	九州旅客鉄道（株）鹿児島支社長 西日本高速道路（株）九州支社鹿児島高速道路事務所長 鹿児島県バス協会代表 鹿児島県タクシー協会代表
	合計 18名

