

「第9次岡山県交通安全計画」について

交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、県内の陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱となる「第9次岡山県交通安全計画」を、このほど岡山県交通安全対策会議（会長：知事）が取りまとめた。

1 計画の基本理念

- ・ 交通事故のない社会をめざして
- ・ 人優先の交通安全思想
- ・ 交通社会を構成する三要素（人間、交通機関、交通環境） など

2 計画の構成

県内の「陸上交通の安全」（道路交通、鉄道交通、踏切道における交通）に関する「総合的かつ長期的な施策の大綱」及び「施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項」について定めている。

3 計画の期間

平成23年度から平成27年度までの5年間

4 計画の概要

(1) 道路交通の安全

ア 計画における目標

平成27年までに年間の24時間死者数を65人以下（H22：109人）、30日以内死者数を75人以下（同：121人）、負傷者数を16,700人以下（同：21,221人）とすることを旨とする。

イ 講じようとする施策

- ・ 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 など

(2) 鉄道交通の安全

ア 計画における目標

乗客の死傷者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死傷者数（H22：9人）を減少させることを目指す。

イ 講じようとする施策

- ・ 鉄道交通環境の整備
- ・ 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ・ 鉄道の安全な運行の確保 など

(3) 踏切道における交通の安全

ア 計画の目標

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

イ 講じようとする施策

- ・ 踏切道の立体交差化、構造改良の促進
- ・ 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 など

5 第8次計画との関連性

平成22年には24時間死者数が7年ぶりに増加（+2人）したものの、長期的に見れば交通事故は減少傾向にあり、施策の方向性に誤りはないと思われることから、基本的には「第8次計画」を引き継ぐ形となっている。

〈参考〉パブリック・コメント実施結果

- 1 募集期間 平成23年2月15日～3月15日
- 2 件数 26件（12人）
- 3 意見と県の考え方 別添のとおり
- 4 パブリック・コメントを受けた変更

意見の概要	反映状況
道路利用者等が日常感じている意見を受け付けるものに「マルチメディア目安箱」を加えてはどうか。	意見のとおり「マルチメディア目安箱」を記述に加えることとした。

「第9次岡山県交通安全計画」（中間案）に対する意見と県の考え方

1 道路交通環境の整備

番号	ご意見等の内容	県の考え方
1 (2件)	<p>信号のない小規模交差点における交通事故を減らすために、主道路と従道路との区別をはっきりさせる取組を行って欲しい。</p> <p>広島県では、主道路の外側線が破線となっている場所（ドットライン）について、破線の太さを現行の15cmから30cmに引き直し、区別をはっきりさせる取組がなされており、岡山県も30cmにすべきである。</p>	<p>区画線の設置方法については、「道路標識・区画線及び道路標示に関する命令」（以下「標識令」という。）に基づき設置しているところですが、主道路と従道路との区別が不明確なため、事故の危険性が高まっているような箇所については、関係機関と協議の上、事故要因に即した効果的な区画線等の整備に取り組みます。</p>
2	<p>これからは、車を運転する高齢者が増えると思われるので、幹線道路に限らず、すべての道路において区画線や路面標示の整備を積極的に取り組んで欲しい。</p> <p>また、区画線や路面標示は、地域や道路によって設置方法が異なるということがないように、国の基準を補う形で県独自にガイドラインを設けて、県内全体で統一を図るようになりたい。</p>	<p>区画線の設置方法については、「標識令」に基づき設置しているところですが、事故の危険性が高い特定の区間については、事故要因に即した効果的な区画線等の整備を積極的に取り組みます。</p>
3	<p>県内のセンターラインや中央帯の設置に当たっては、設置方法が場所によって様々となっており、また更新の際の変更も同じ県内でありながら対応がバラバラである。そのため、区画線や路面標示は、地域や道路によって設置方法が異なることがないように、国の基準を補う形で県独自にガイドラインを設けて、県全体で統一を図るようになりたい。</p>	<p>道路管理者の設置するセンターラインについては、「標識令」に基づき設置しているところですが、ご意見のとおり設置が古い箇所については、一部、区画線の幅に相違がある箇所があります。そのような箇所につきましても、道路や地域の特性を勘案し、必要に応じて更新（引き直し）の際に改善していきます。</p>
4	<p>交差点と踏切が隣接している箇所は、踏切信号を設け、交差点の信号機と踏切が連動する仕組みにして欲しい。</p>	<p>踏切信号機の設置については、道路交通の円滑化の観点から、鉄道事業においても「踏切信号機を設置し、一旦停止義務を解除してもよいのではないか」との</p>

	<p>特に、国道180号の最上稲荷入口交差点は、交差点の手前に踏切があるので、渋滞の原因になっており、踏切信号を設ければ少しは流れがよくなるのではないか。</p>	<p>意見があることは承知しています。</p> <p>しかしながら、鉄道運転事故のうち、踏切道に関する事故が約5割（平成21年度）を占める現状を考慮すると、踏切信号機設置により「踏切道であるとの意識低下による直前横断」、「前方の安全確認が疎かになることによる踏切内への閉じ込め等が増加すること」等が考えられます。また、過去には列車が接近しているにも関わらず、踏切遮断機が動作しないといった踏切信号機の誤動作も発生しています。</p> <p>このことから、踏切信号機の設置については、交通の円滑化が鉄道の安全に直結するか等、踏切道の交通についての議論が十分になされた上で設置されるべきものであると考えております。</p>
5	<p>国道2号バイパス、県道、市道の複線高速化が進み、大型車を含め速度超過し、高齢者の安全運転を妨げる者が多く見受けられる。高齢者がゆっくり安全に走行できるレーンの設置ができないか。</p>	<p>速度超過による交通事故を抑制するため、注意喚起する標識や区画線などの設置を行っています。</p> <p>事故の危険性が高い特定の区間については、事故要因や有効な対策について、十分な分析を行った上で、効果的・効率的な対策に取り組みます。</p>
6	<p>「道路利用者等が日常感じている意見について『標識BOX』及び『信号機BOX』（はがき、インターネット等を利用して運転者等から道路標識、信号機等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」となっているが、「マルチメディア目安箱」の記述も加えた方が良い。県ホームページの「マルチメディア目安箱」にも交通に関する意見が多数寄せられており、「マルチメディア目安箱」についても記述しておくべきだ。</p>	<p>御意見を踏まえ、「マルチメディア目安箱」についても記述します。</p>
7	<p>道路標識のことしか書かれていないが、路面標示についても記述するべきだ。</p> <p>指定方向外進行禁止の規制がある交差点の路面標示の矢印表示（進行</p>	<p>道路標識や道路標示は、「標識令」に大きさや規格が定められております。</p> <p>この法令に定めのない大型矢印標示や強調標示は、法定外の標示になるため、設置することの可否、標示の内容等につ</p>

	<p>方向の表示)は、規制のない交差点の路面標示の矢印表示(進行方向の表示)と同じ大きさで表示がなされているため、高齢ドライバーには分かり難く、進行禁止の方向へ進入してしまう光景がよく見られる。指定方向外進行禁止の規制がある交差点の路面標示の矢印表示(進行方向の表示)は、大型矢印標示に改め、強調標示をさせるといったことを盛り込んで欲しい。</p>	<p>いては、個別に検討いたします。</p>
8	<p>東北で発生した大地震を踏まえ、災害に関する記述をもう一度見直した方が良い。</p>	<p>本計画においても、災害に備えた道路交通環境の整備などにより、災害に強い道づくりを推進することとしているところですが、今後の当該大地震に関する検証結果などを踏まえて、必要な事項を反映できるよう適切に対応します。</p>
9	<p>視線誘導標の設置が述べられているが、東北の大地震では家屋の倒壊や津波の土砂で道路の存在がわからない状態になっていても、道路に視線誘導標として設置されていたデリネーターだけは、きちんと立っている様子がテレビに映し出されていた。災害で道路の存在がわからない状態になった時に道路のあった場所を知る手がかりにもなることから、幹線道路にはデリネーターを必ず設置するようにすべきだ。歩道が整備されている道路において岡山県では、縁石部にデリネーターを設置しない箇所が県南を中心に多いが、きちんと設置するようにした方が良い。</p>	<p>視線誘導標は、走行車両の運転者が進行方向や路側などを容易に認識できるよう現地の状況などに応じて設置しているところですが、災害時での有効性につきましては、今後、大地震の検証結果等を踏まえて、十分な検討が必要と考えております。</p>
10	<p>速度規制の見直しとその適正化が述べられているが、自動車専用道路に指定されていない立体構造の一般道路で制限速度を70キロ以上に設定する場合は、高速自動車国道や自動車専用道路と同じように、天候や交通状況によって制限速度を変更できるようにした方が良い。</p> <p>国道2号岡山バイパスでは天候や</p>	<p>可変標識は、悪天候や路面状況の悪化等による交通の危険を防止するために規制速度の変更が必要とされる道路に設置しており、国道2号の一部については、降雪や凍結等がなく、気象条件が安定し、路面状況が良好なこと等から、固定標識により最高速度を70km毎時としています。</p> <p>制限速度であっても、気象状況、路面</p>

	<p>交通状況に関係なく、常時時速70キロ制限となっており、危険なので天候や交通状況が思わしくない時は、制限速度を下げた方が良い。</p>	<p>状況及び交通状況に応じて、安全な速度に調節して安全運転をしてください。</p>
<p>1 1</p>	<p>道路標識は、高齢者や障がいのある方にとって分かりやすいものでないと困ります。案内標識の中には、複雑な矢印標示がなされており、高齢者や障がいのある方にとって理解しがたいものがあります。</p> <p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> 井原方面は右折し、国道を跨ぐという意味(曲線矢印)が、高齢者や障害のある方は、左折と判断してしまう。 橋を渡り、ぐるりと回って岡山方面は右折、広島方面は左折であるという意味(曲線矢印)が、高齢者や障害のある方は岡山方面は左折、広島方面は右折と逆の判断をしてしまう。 <p>※ 写真掲載あり</p>	<p>例でご指摘の箇所のように国道を跨ぐ場合の案内標識は、他にもこのような案内表示方法を採用しており、道路標識の設置基準に基づき、一般的な案内表示と考えています。</p> <p>しかし、道路標識は、見やすく、分かりやすく、道路利用者の道しるべとなって交通の安全を守ることが大きな役割ですので、ご意見の内容を踏まえて、表示が分かりにくい道路標識については、順次、改善に取り組みます。</p>
<p>1 2</p>	<p>事故直後は、横断歩道の書き換えや交通安全活動をしていましたが、大きな事故・事件の現場が最優先であり、月日が経つにつれて交通安全活動・安全対策が積極的に行われていないように伺えます。</p> <p>予算の関係・優先順位があるのかもしれませんが、交通安全の問題意識を高め、地域、警察の対応をお願いします。</p>	<p>死亡事故等重大交通事故現場、交通事故多発地点、交通危険箇所等の交通環境の改善を優先的に検討しておりますが、それ以外の交通事故現場においても必要な交通安全施設の整備に努めることとしており、今後も、よりよい交通環境の実現に取り組みます。</p> <p>また、関係機関・団体と連携し、交通ルール遵守や交通マナー向上に向けた広報啓発活動を推進します。</p>
<p>1 3</p>	<p>3年前の事故以後、横断歩道のある場所には横断旗等が置かれるようになりましたが、いまだ朝の通学・通勤時間は、急いでいるのか信号無視をして交差点に進入してくる車があります。</p> <p>また、通学路に横断旗はあるが、横断歩道がない交差点があります。何か起きる前に安全な歩道整備をお願いします。中々、私たち一市民は</p>	<p>交通の安全を確保するため、交通事故に直結する悪質・危険な違反、迷惑性の高い違反の取締りに重点を置いた交通指導取締りを推進します。</p> <p>また、横断歩道の設置など歩行者の安全に必要な通行環境の整備に取り組んでおり、横断歩道の設置など交通規制に関する意見・要望は、設置を要望される箇所を管轄する警察署の交通(第一)課のほか、県警察ホームページでも受け付け</p>

<p>何処に要望を出していけばよいか分かりません。地域の方々の要望に耳を傾けて頂ければと思います。年々増加している交通ルール無視による交通事故を防止する為には、過去に起こった問題を改善されないままでは、防止することはできないと思います。</p>	<p>ております。</p>
--	---------------

2 交通安全思想の普及徹底

番号	ご意見等の内容	県の考え方
1	<p>近頃、ドライバーの交通マナーが著しく低下し個人の身勝手な運転が目立つ。車間距離不保持や方向指示器の直前点灯は、後続車列への渋滞の大原因となり、トンネル内の無灯火や霧灯の常時点灯は危険である。</p> <p>マナー向上の啓発運動を行うなど、何とかして欲しい。</p>	<p>交通マナーの向上を図るため、各種講習会等において、確実な合図の励行や早めのライト点灯等の安全指導を行っているほか、交通ルールを遵守させるために交差点における交通指導取締りを実施しております。</p> <p>引き続き、各種講習会、関係機関・団体への働き掛け等と通じて、交通ルールの遵守等に向けた効果的な交通指導取締りや広報啓発活動を推進します。</p>
2	<p>県民の交通安全思想が低下している。特に夜間は、目立たない服装で歩く歩行者（特に年配者）、無灯火の自転車（特に高校生）、フォグランプをヘッドライト代わりに使用する自動車（特に改造車）、悪天候でもないのにフォグランプを付けて周囲に迷惑を掛ける自動車（特に高級車）が以前と比べて非常に多くなっており、身勝手な行動が目立つ。夜間の身勝手な行動は、事故につながりやすいので徹底するように願います。</p>	<p>学校、企業、事業所、老人クラブ等へ講習会や安全教室を実施して道路を利用される全ての方の立場に応じた交通安全教育を推進して、県民の交通安全思想を高めていきます。</p> <p>特に、高齢者に対しては、夜光反射材の配付や貼付活動、戸別訪問による交通安全指導等を推進します。</p> <p>また、今後も関係機関と連携した街頭検査を実施し、不正改造車等の撲滅に向けて取り組んでまいります。</p>
3	<p>「追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止」の道路を左折していると、左折し終わるのを待ちきれない後続車が対向車線に出て抜かしていくことがあるが、対向車線にはみ出すことは正面衝突の危険を及ぼす</p>	<p>交通の安全を確保するため、交通事故に直結する悪質・危険な違反、迷惑性の高い違反の取締りに重点を置いた交通指導取締りを推進します。</p>

ので、そのような身勝手な運転をするドライバーは徹底的に取締まって欲しい。最近、自分さえよければ良いという身勝手な運転をするドライバーがあまりにも多いので、取締りをもっと強化するように願います。

道路交通秩序の維持

番号	ご意見等の内容	県の考え方
1	<p>夜間の車のライトは上向きが基本で状況に応じてこまめに切り替えることとなっているが、対向車等がいても下向きに切り替えない車、悪天候でもないのに霧灯（フォグランプ）を点灯させ対向車等に迷惑を掛けている車、前照灯（ヘッドライト）を点灯させず、霧灯を前照灯代わりに使用している車がいるなど、車のライトの点灯方法が乱れてきているので、車のライト点灯方法の指導の徹底と罰則を強化して欲しい。また、何とかすることを計画の中に盛り込んだ方が良い。</p>	<p>「早めのライト（前照灯）点灯」や「上向きライトへのこまめな切替え」等については、各種講習会において、安全指導を実施しているほか、ポスターの貼付やチラシを配付するなどの広報啓発活動も行っております。</p> <p>今後も各種講習会や関係機関・団体と連携した街頭指導において、ライトの正しい使用方法についての広報啓発活動等を推進します。</p>
2	<p>エコブームで自転車通勤がはやっているが、スピードを出して走行している自転車が多く、とても怖い。間違っって接触すると加害者になり、自動車が不利と思われる。自転車にヘルメット・プロテクターの義務付けと取締りの強化をして欲しい。</p>	<p>自転車の交通ルールの遵守や交通マナーを向上させるため、自転車教室や講習会等による安全指導及び街頭指導等を実施しているほか、交通違反については、指導、警告又は検挙することとしております。</p> <p>引き続き、自転車の基本的ルール、ヘルメットの着用を盛り込んでおります「岡山県自転車安全利用5則」を周知徹底するとともに街頭での指導取締りを推進します。</p>
3	<p>岡山県の交通マナーは、他県の人から評判が悪いと聞きます。特に、交差点で黄信号で止まらないドライバーが多く、前の車が黄信号で交差点に進入したから後に続けという形で進入すれば良いと思っているドラ</p>	<p>交通の安全を確保するため、交通事故に直結する悪質・危険な違反、迷惑性の高い違反の取締りに重点を置いた交通指導取締りを推進します。</p>

	<p>イバーがあまりにも多過ぎる。黄信号で交差点に進入する車については、追突回避のために止むを得ない場合を除き、前の車が黄信号で交差点に進入したから後に続けとばかりに通過する車は、信号無視として徹底的に取り締まるように願います。</p>	
4	<p>車間距離不保持車両は、重大事故だけでなく、渋滞の要因にもなっているため徹底的に取り締まって欲しい。</p> <p>著しい速度超過車両は、高速道路の通行料金の割引を適用させないように国に強く要望してほしい。ETCを付けていない車を利用している者にしてみれば、高い通行料を支払っているのに、ETCを登載すれば著しい速度超過車両でも割引が受けられるのは、大変腹立たしい。</p>	<p>重大事故に直結する危険性の高い最高速度違反などの交通指導取締りを推進します。</p> <p>また、道路管理者等と連携し、交通ルール遵守や交通マナー向上に向けた広報啓発活動を推進します。</p> <p>なお、道路管理者では、速度超過と認定することはできません。</p>
5	<p>「不正改造車を排除する運動」という言葉が述べられているが、本当に不正改造車を排除するつもりがあるのなら、不正改造車を見掛けた県民がインターネットやFAX等で気軽に通報できる窓口を開設するべきだ。専用窓口を設ける必要はないとお考えかもしれないが、不正改造車を見掛けた度に警察へ電話を掛けるのも大変であるし、警察の側も迷惑がって真剣に取り合ってはくれないものだ。それに警察では通報者自身の住所や氏名といった細かな個人情報を知られるため、通報したくても通報する気になれない人も多い。どんな些細な情報でも気軽に通報できるようにしなければ不正改造車は根絶できない。</p>	<p>全国の運輸支局及び運輸局に、電話による通報窓口を設けております。また、国土交通省ホームページ上に「国土交通省ホットラインステーション」を開設し、頂いた情報については、自動車の使用者に通報し、指導と改善を促しております。また、特に6月は不正改造車排除の強化月間として全国的に運動を展開しております。また、関係機関の協力を得て街頭検査を実施し、自動車ユーザーに不正改造行為の禁止について啓発を行っているところです。</p>
6	<p>最近は減税対象となるエコカーを改造した車も見られる。エコカーに改造を施し、エコでない車にしてもいるものまで減税対象となるのは、まともに税を支払っている者を馬鹿</p>	<p>平成21年4月1日から平成24年4月30日までの間、環境性に優れた車に対し、免税及び減税を行っているところです。減税対象車に何らかの改造を実施した場合は、改造内容により燃焼基準達</p>

	<p>にしている。エコカーをエコでない格好にしている車に対しては、合法の改造であろうが、減税対象から外し、逆に増税を強いるよう国に対して求めることもすべきだ。</p>	<p>成レベルの再評価を行い、減税対象か否かを判断しております。</p>
7	<p>高速道路では、著しい速度超過、車間距離不保持、追越し車線の連続走行があまりにも多い。その上、車線変更時に合図を出さない車やトンネル内でライトを点灯しない車も多い。もっと徹底的に取り締ることと、車間距離不保持については該当車両をセンサーで検知し、高速道路上に設置した電光掲示板で車間確保を警告するシステムを導入すべきだ。</p> <p>高速道路での著しい速度超過のETC登載車両はETC割引を適用しないことと、高速道路無料化社会実験区間でも無料を適用しないよう国や高速道路会社に強く要望すべきだ。</p>	<p>重大事故に直結する危険性の高い最高速度違反などの交通指導取締りを推進します。</p> <p>また、道路管理者等と連携し、広域情報板・ポスター・ハイウェイラジオ等により交通ルール遵守や交通マナー向上に向けた広報啓発活動を推進します。</p> <p>なお、道路管理者では、速度超過と認定することはできません。</p>
8	<p>『交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化』初動捜査体制及び科学的捜査体制の強化』と記されているが、警察の判断で目撃者情報がうやむやにされました。刑事裁判が始まるころ、目撃者が一人いたことが判明したが、裁判では知りたかったことが語られませんでした。そのため初動捜査に不信感だけが残りました。警察に初動捜査の強化、被害者に対して説明がきちんとされるよう切に思います。</p>	<p>必要に応じて警察本部交通事故鑑識班を出動させるなどして、初動捜査の強化を行っております。</p> <p>また、被害者やご遺族の方へ捜査状況等について説明するよう努めております。</p>
9	<p>事故後、地域の方々のご協力で信号機の全赤の時間が増えたり、歩行者の信号待機場所の設置、通学路への横断旗の設置などの安全対策ができました。</p> <p>しかし、これで交通事故・事件が防げるとは言えません。警察に対し更なる取締りの強化・徹底を望みます。</p>	<p>交通の安全を確保するため、交通事故に直結する悪質・危険な違反、迷惑性の高い違反の取締りに重点を置いた交通指導取締りを推進します。</p>

第9次岡山県交通安全計画の決定について

平成23年5月9日
岡山県交通安全対策会議
決 定

交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第25条第1項に基づき、
第9次岡山県交通安全計画を別紙のとおり決定する。

なお、今般発生した東日本大震災（平成23年東北地方太平洋沖地震）の今後の事態の推移を踏まえ、計画期間の終了前であっても、必要に応じてこの計画の内容を見直すこととする。

第 9 次

岡山県交通安全計画

岡山県交通安全対策会議

ま え が き

車社会への急激な進展に対し、交通安全施設の不足と車の安全性確保の技術が未発達であったことから、昭和20年代後半から40年代半ばまで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加し、「交通戦争」と呼ばれ大きな社会問題となりました。

そのため、昭和45年6月に「交通安全対策基本法」（昭和45年法律第110号）が制定され、本県においても昭和46年以降8次にわたり「交通安全計画」を作成し、県、市町村、関係機関・団体などが一体となり各分野において交通安全対策を強力に推進してきました。

その結果、昭和45年には342人だった道路交通事故死者が、平成14年には169人と半減するに至り、さらに平成16年からは6年連続で減少し、平成21年には107人と昭和31年以来53年ぶりの水準になりました。

しかし、県内ではいまだに道路交通事故により毎年100人を超える尊い命が奪われ、また2万人を超えるたくさんの人々が負傷し、さらに昨年は7年ぶりに死者数が前年を上回るなど、厳しい状況にあります。

また、鉄道（軌道を含む）においては、長期的に見ると運転事故は減少しているものの、大量・高速輸送システムの進展の中で、一たび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にあります。

言うまでもなく、交通事故の防止は、交通安全対策を推進する県、市町村、関係機関・団体だけでなく、県民一人ひとりが、普段から全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、「交通事故のない安全で安心な交通社会」の実現を目指して、諸対策を総合的かつ長期的に推進していかねばなりません。

この「交通安全計画」は、このような観点から、交通安全対策基本法第25条第1項の規定に基づき、平成23年度から27年度までの5年間に講ずべき本県の交通安全に関する施策の「大綱」を定めたものであり、この計画に基づき、国の関係行政機関および市町村などと緊密な連携を図り、諸対策を総合的に進め、交通事故を減少させていきたいと考えています。

県民の皆様方におかれましても、それぞれの立場でこの計画の実現に向けて積極的に取り組んでいただきますようお願いいたします。

平成23年3月

岡山県交通安全対策会議

会長 岡山県知事 石井 正弘

目 次

計画の基本理念	-----	1
第1章 道路交通の安全	-----	4
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	-----	4
第2節 道路交通の安全についての目標	-----	7
I 道路交通事故の状況等	-----	7
1 道路交通事故の状況	-----	7
2 近年の交通死亡事故の特徴	-----	8
3 道路交通を取り巻く状況の展望	-----	11
II 交通安全計画における目標	-----	11
第3節 道路交通の安全についての対策	-----	12
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	-----	12
1 高齢者及び子どもの安全確保	-----	12
2 歩行者及び自転車の安全確保	-----	13
3 生活道路及び幹線道路における安全確保	-----	13
II 講じようとする施策	-----	14
1 道路交通環境の整備	-----	14
2 交通安全思想の普及徹底	-----	29
3 安全運転の確保	-----	37
4 車両の安全性の確保	-----	42
5 道路交通秩序の維持	-----	44
6 救助・救急活動の充実	-----	47
7 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	-----	50
8 交通事故原因の総合的な調査研究の推進	-----	52
第2章 鉄道交通の安全		
第1節 鉄道事故のない社会を目指して	-----	53
I 鉄道事故の状況等	-----	53
1 鉄道事故の状況	-----	53
2 近年の運転事故の特徴	-----	53
II 交通安全計画における目標	-----	54
第2節 鉄道交通の安全についての対策	-----	54
I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	-----	54
II 講じようとする施策	-----	54
1 鉄道交通環境の整備	-----	54
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	-----	55

3	鉄道の安全な運行の確保	-----	55
4	鉄道車両の安全性の確保	-----	56
5	救助・救急活動の充実	-----	56
第3章 踏切道における交通の安全			
第1節	踏切事故のない社会を目指して	-----	57
I	踏切事故の状況等	-----	57
1	踏切事故の状況	-----	57
2	近年の踏切事故の特徴	-----	57
II	交通安全計画における目標	-----	58
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	-----	58
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	-----	58
II	講じようとする施策	-----	58
1	踏切道の立体交差化、構造改良の促進	-----	58
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	-----	58
3	踏切道の統廃合の促進	-----	59
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	-----	59

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

我が国は、本格的な人口減少と超高齢社会の到来というかつて経験したことのない新たな時代を迎えようとしており、岡山県においても、その傾向は顕著に現れている。

このような大きな環境変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、県民すべての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

交通事故による被害者数が災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

したがって、その重要性が認識され、様々な対策がとられてきたところであるが、依然として交通事故件数が高い水準で推移していることからすると、更なる対策の実施が必要である。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通事故被害者の存在に思いをいたし、交通事故を起こさないという意識の下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今再び新たな一歩を踏み出さなければならない。

2 人優先の交通安全思想

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。交通について言うと、道路については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、すべての交通について、高齢者、障害のある人、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきである。

3 交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通のそれぞれの交通ごとに、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する。

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

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件

の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。また、交通社会に参加する県民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。この場合、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）の声を直接県民が聞く機会を増やすことも安全意識の高揚のためには有効である。さらに、県民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接かかわったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していく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る。このようなことから、岡山県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を行うものとする。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、不断の技術開発等によってその構造、設備、装置等の安全性を高めるとともに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。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などにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道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ものとする。

4 ITの活用

これら三要素を結び付けるものとして、また、三要素それぞれの施策効果を高めるものとして、情報の役割が重要である。情報社会が急速に進展する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには情報を活用することが重要であり、特に、情報通信技術（IT）の活用は人の認知や判断等の能力や活動を補い、また、人間の不注意によるミスを打ち消し、さらには、それによる被害を最小限にとどめるなど交通安全に大きく貢献することが期待できる。このようなことから、高度道路交通システム（ITS）の取組等を積極的に進める。また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研

究開発の推進を図るものとする。

5 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図るものとする。

6 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、関係民間団体等が緊密な連携の下に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する。

7 効果的・効率的な対策の実施

現在、県及び市町村では厳しい財政事情にあるが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、交通安全対策については、こうした財政事情を踏まえつつも、交通安全を確保することができるよう取組を進めることが必要である。そのため、地域の交通実態に応じて、少ない予算で最大限の効果を挙げることができるような対策に集中して取り組むとともに、ライフサイクルコストを見通した信号機等の整備を図るなど効率的な予算執行に配慮するものとする。

また、交通の安全に関する施策は多方面にわたっているところ、これらは相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要である。また、これらの施策は、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

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

8 公共交通機関等における一層の安全の確保

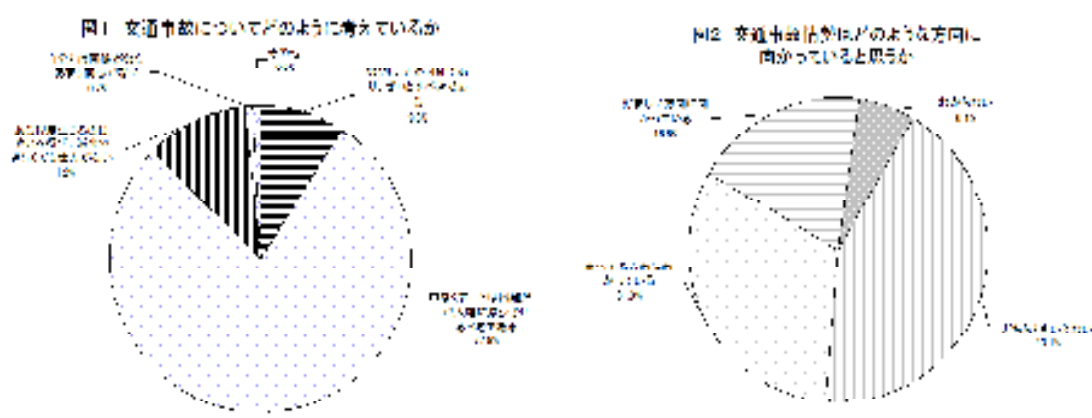
このほか、県民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、県がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を充実・強化するものとする。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障害のある人等を含むすべての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

平成21年度に実施した交通安全に関する国民の意識調査（交通安全意識等に関するアンケート調査）によると、国民の9割近くの人が、道路交通事故をゼロにすべき、あるいは大幅に減少させるべきと考えている（図1）。



注1 内閣府調べ。

注2 対象は全国の二輪免許保有可能な16歳以上の男女(標本数:回収ベースで2,072標本)。

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきである。このような国民意識を踏まえ、積極的に交通安全対策を実施することにより、交通事故を減少させることができるのではないかと考える。

また、交通情勢がより悪化する方向に向かっていると回答した者の割合は、前回調査時（平成16年度：ほぼ5割）より低く、3割強となっている（図2）。このことは、交通事故件数が平成16年をピーク（952,191件）に、22年には724,811件にまで減少していることも背景にあると考えられる。

今後とも、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

その際、道路上における危険性は、道路以外における危険性の約3.0倍と高いこと（参考1）や、道路交通事故による経済的損失が少なくとも年間6兆7,500億円以上（国内総生産の約1.4%）に達していること（参考2）をも念頭に置きつつ、交通社会に参加するすべての国民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

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ある。

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところであるが、それぞれの地域の実

情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを地域が主体となって行うべきである。また、交通安全は総合的なまちづくりの中で実現されていくものであるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な地方公共団体である市町村の役割が極めて大きい。

その上で、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積極的に参加し、協働していくことが有効である。

中でも、交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

参考 1 道路上における死に至る危険性

厚生労働省の「人口動態統計」によれば、平成 20 年中の「不慮の事故」（転倒・転落、不慮の溺死、不慮の窒息、火災、交通事故等）による死亡数は 3 万 8,153 人である。

このうち、交通統計（警察庁交通局）によれば、道路交通事故による死亡数（事故発生後 1 年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者の数を除く。）は 7,314 人である。

一方、平成 20 年の内閣府調査によると、1 日のうちの道路上にいる平均時間が 1 時間 45 分であり、これらにより、道路上にいる時間とその他の時間（自宅や職場等にいる時間）の単位時間当たりの死者数を比較すると、次のようになる。

前回計画時の数値に比べ、道路上の危険は相対的に低下しているものの、その危険性は相変わらず高いものとなっている。

不慮の事故による死亡数	総数	38,153 人	
道路交通事故による死亡数		7,314 人	
		7,314 人	
道路の危険	=	1 時間 45 分	=
道路以外の危険		(38,153 人 - 7,314 人)	= 3.0 倍
		(24 時間 - 1 時間 45 分)	

※ 前回計画時 4.2 倍

なお、睡眠時間 7 時間 22 分（10 歳以上、平日の値、NHK 放送文化研究所「国民生活時間調査報告」平成 18 年）を道路以外の生活場所で過ごす時間から除いた場合では、

$$\frac{\text{道路の危険}}{\text{睡眠を除いた道路以外の危険}} = \frac{7,314 \text{ 人}}{1 \text{ 時間 } 45 \text{ 分}} \div \frac{(38,153 \text{ 人} - 7,314 \text{ 人})}{(24 \text{ 時間} - 1 \text{ 時間 } 45 \text{ 分} - 7 \text{ 時間 } 22 \text{ 分})} = 2.0 \text{ 倍}$$

※ 前回計画時 2.7 倍

参考 2 道路交通事故による経済的損失

内閣府の「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究」（平成 19 年 3 月）によると、道路交通事故による経済的損失は、6 兆 7, 500 億円と算定された。

これは、1 年間の交通事故によって生じる損失のうち、金銭的損失である医療費、慰謝料、逸失利益等の人的損失、車両・構築物の修理費等の物的損失、交通事故に係る救急搬送費用、警察の事故処理費用、裁判費用、保険運営費用、渋滞の損失等に加え、交通事故による痛み、苦しみ、生活の喜びを享受できなくなることなどの非金銭的損失を交通事故による損失と捉え、このうち死亡損失について算定したものである。

<交通事故による経済的損失>

		損失額（億円）
金銭的損失		
人的損失		14,840
物的損失		17,814
事業主体の損失		999
各種公的機関等の損失		10,504
非金銭的損失		
死亡損失		23,300
合 計		67,457

（注）単位未満の数値は四捨五入により整理してあるの
で、合計と一致しない。

なお、従来の検討においては、金銭的損失のみにより交通事故による損失を算定していたところであるが、上記の調査研究において、非金銭的損失を含めて算定した結果、死亡による 1 名あたりの損失額は約 2.6 億円（うち、非金銭的損失は約 2.3 億円）となり、諸外国と同程度の水準となった。一方で、交通事故による痛み、苦しみ、生活の喜びを享受できなくなることなどの非金銭的損失のうち、交通事故による負傷に伴う損失については算定されておらず、今後の検討課題となっている。

第2節 道路交通安全についての目標

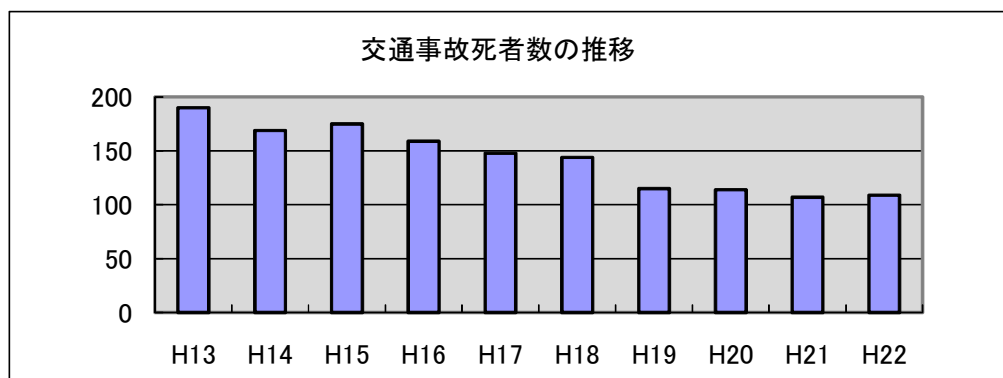
I 道路交通事故の状況等

1 道路交通事故の状況

ア 交通事故死者の推移

本県の交通事故による死者数は、昭和47年には352人と過去最高を記録したが、昭和48年以降減少に向い、一時期増加に転じた時期もあったが、平成11年以降は200人未満で推移し、平成16年は159人と25年ぶりに150人台に減少した。

さらに、平成16年から6年連続して減少し続け、平成21年は107人と昭和31年以来53年ぶりに100人台に減少したが、平成22年は109人と7年ぶりに増加に転じた。



単位：人

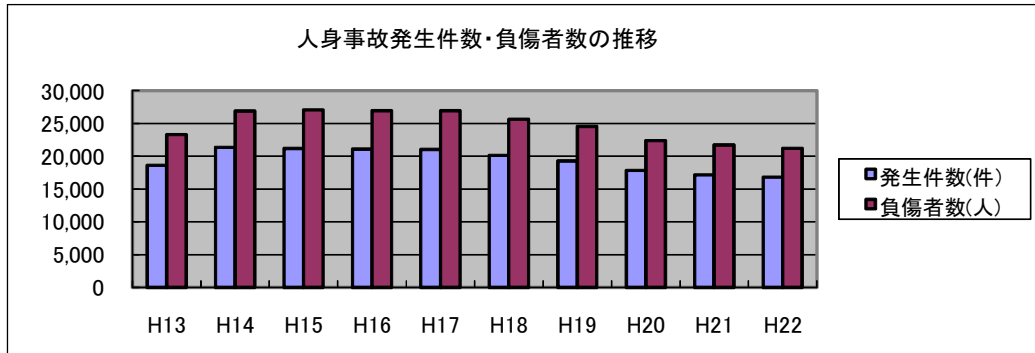
区分	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	平均
死者数	190	169	175	159	148	144	115	114	107	109	143

イ 交通事故発生件数の推移

しかしながら、人身事故件数は、平成14年には21,345件と過去最高を記録したほか、負傷者数も平成15年には27,089人と過去最高を記録した。

しかし、人身事故は減少しているものの、物損事故は平成21年から増加に転じており、道路交通事故を取り巻く環境は、依然として厳しい情勢で推移している。

したがって、第8次岡山県交通安全計画における「平成22年までに、年間の交通事故死者数を120人以下、交通事故負傷者数を22,000人以下とする」との目標は達成できたが、「交通事故の増加にはどめをかける」との目標については、達成できたとはいえない状況にある。



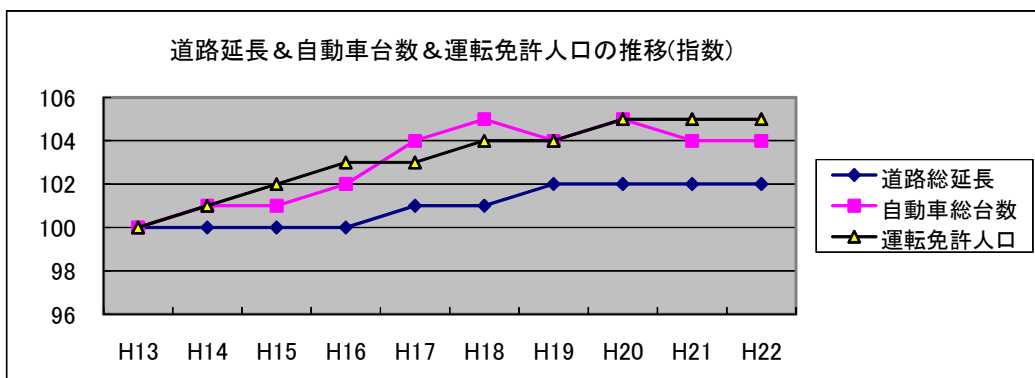
区分	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
発生件数	18,618	21,345	21,196	21,099	21,021	20,124	19,265	17,833	17,161	16,821
負傷者数	23,307	26,898	27,089	26,963	26,968	25,660	24,579	22,412	21,715	21,221

ウ 交通事故を取り巻く情勢

交通事故を取り巻く最近の状況を代表的な「指数」で見ると、平成13年の県内の道路延長は約31,017kmであり、これを100とすると、平成22年は102（約31,759km）と2ポイント増加している。

また、運転免許人口は、平成13年は122万5千人であったが、平成22年は約128万7千人であり、この10年間で約6万2千人、5ポイントの増加となっている。

さらに、自動車保有台数は、平成13年は約142万2千台であり、これを100とすると、平成22年は104（約148万6千台）と4ポイントの増加を示し、いずれも増加傾向を示している。



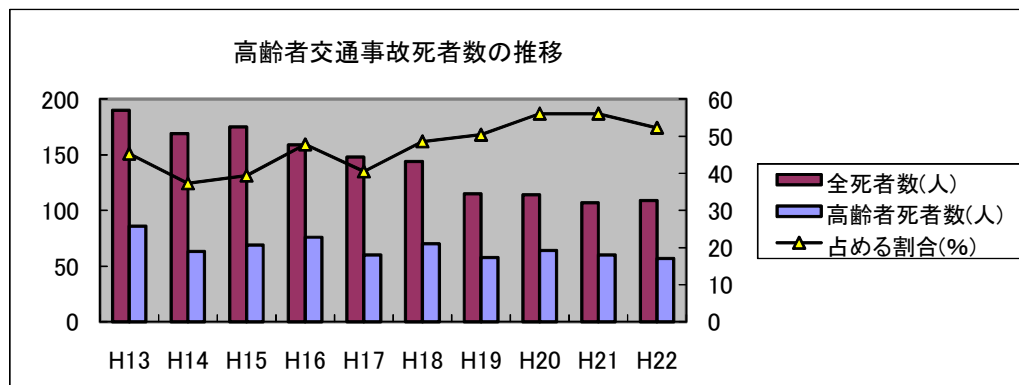
2 近年の交通死亡事故の特徴

交通死亡事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりである。

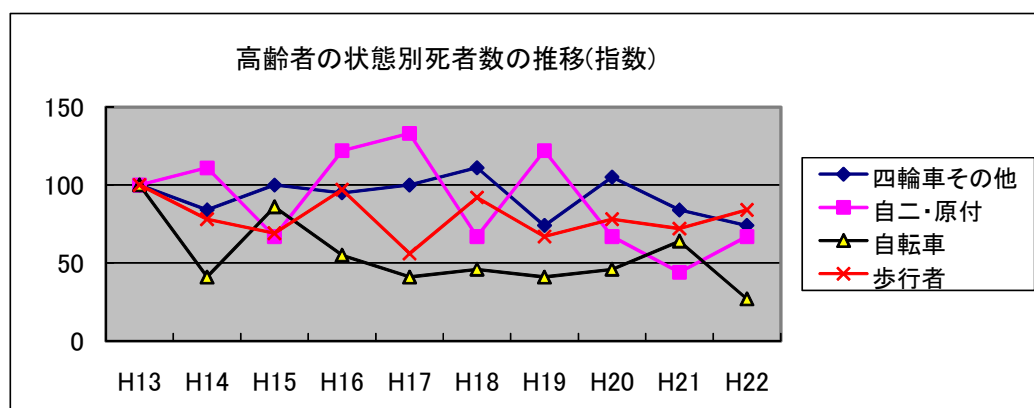
ア 高齢者の事故の発生状況

交通死亡事故が減少傾向にある中で、高齢者の交通事故死者数は横這いの状況にあることから、全交通事故死者数に占める割合が増加傾向にある。平成21年の県下の高齢化率が24.8%であることを考慮すれば、高齢者が交通事故によって死亡する確率は、65歳未満の人と比較してはるかに高いと言える。

また、状態別死者数の推移をみると、いずれも横這い状態であるが、「歩行中」が最も多く約5割を占めている。



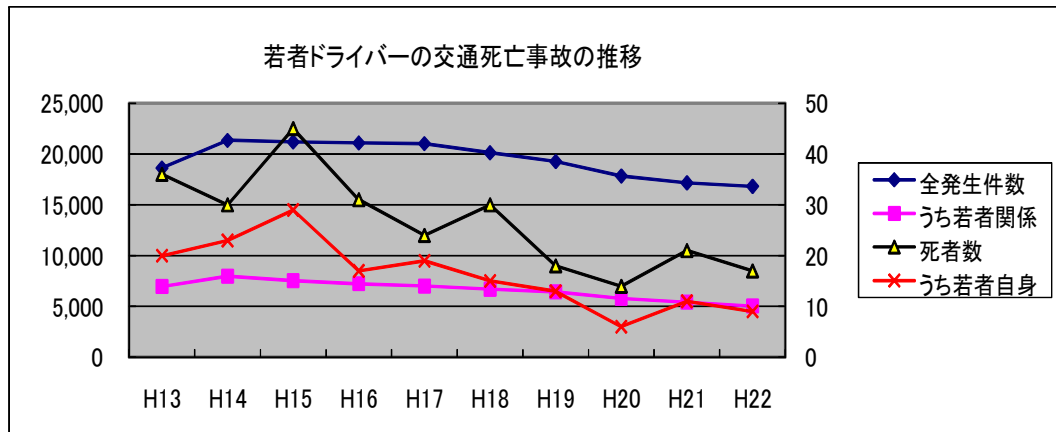
区分	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	平均
全死者数	190	169	175	159	148	144	115	114	107	109	143
うち高齢者	86	63	69	76	60	70	58	64	60	57	66
占める割合	45.3	37.3	39.4	47.8	40.5	48.6	50.4	56.1	56.1	52.3	47.4



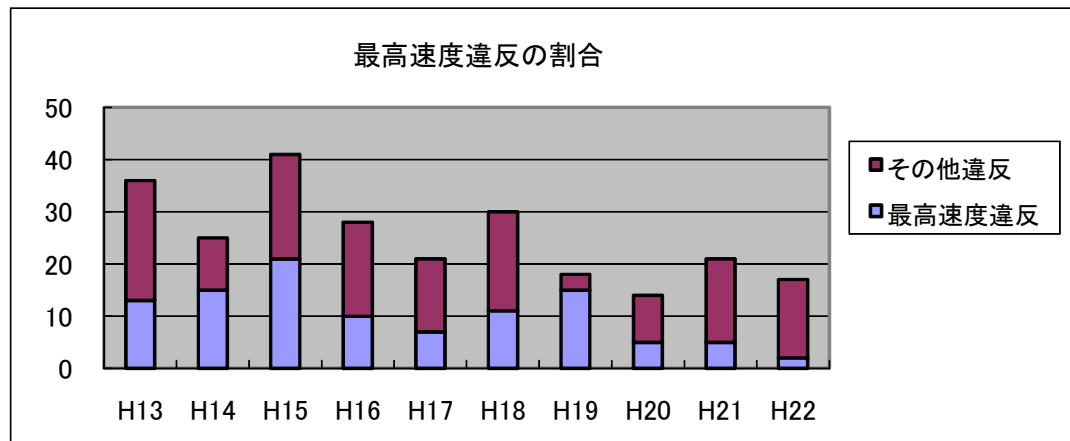
区分	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
四輪車その他	19	16	19	18	19	21	14	20	16	14
自二・原付	9	10	6	11	12	6	11	6	4	6
自転車	22	9	19	12	9	10	9	10	14	6
歩行者	36	28	25	35	20	33	24	28	26	31
計	86	63	69	75	60	70	58	64	60	57

イ 若者事故の発生状況

若者による交通死亡事故は減少傾向にある。



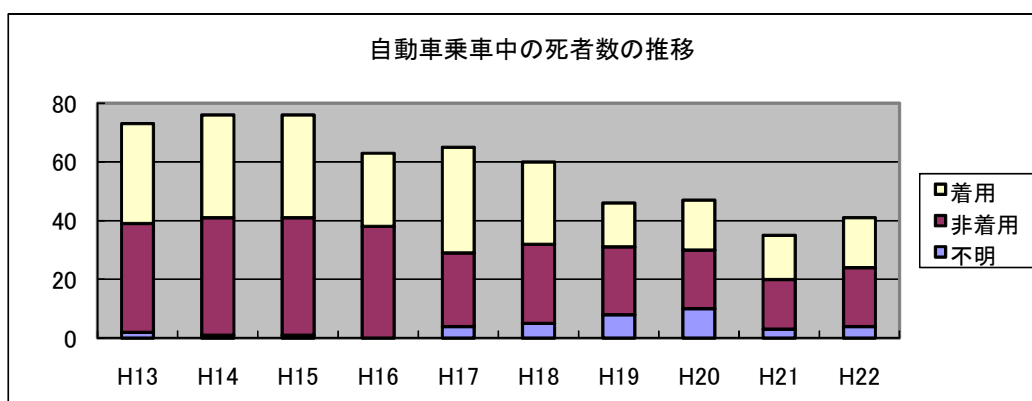
区 分	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
全発生件数	18,618	21,345	21,196	21,099	21,021	20,124	19,265	17,833	17,161	16,821
うち若者関係	6,965	7,970	7,547	7,234	7,006	6,704	6,433	5,785	5,412	5,039
死者数	36	30	45	31	24	30	18	14	21	17
うち若者自身	20	23	29	17	19	15	13	6	11	9



区 分	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
最高速度違反	13	15	21	10	7	11	15	5	5	2
その他違反	23	10	20	18	14	19	3	9	16	15
合 計	36	25	41	28	21	30	18	14	21	17

ウ 自動車乗車中死者のシートベルト着用状況

自動車乗車中の死者数は、全死者数の約4割を占めており、このうちシートベルト非着用者の割合は平成21年から増加に転じており、約5割は非着用者である。また、非着用者のうちおおむね8割は、着用しておれば助かったものと思われる。



区分	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
着用	34	35	35	25	36	28	15	17	15	17
非着用	37	40	40	38	25	27	23	20	17	20
うち助命	25	24	24	26	18	21	15	15	15	18
不明	2	1	1		4	5	8	10	3	4
合計	73	76	76	63	65	60	46	47	35	41

3 道路交通を取り巻く状況の展望

本県の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、交通死亡事故の当事者となる比率の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、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

II 交通安全計画における目標

抑止目標 交通事故死者数（24時間死者数） 65人以下
 交通事故負傷者数 16,700人以下

（30日以内死者数については、24時間死者数に過去10年間の24時間死者数と30日以内死者数の平均発生比率（1.15）を乗じて75人以下）

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、国においては、平成22年に設定した「平成30年を目途に、交通事故死者数を半減させ、これを2,500人以下とし、世界一安全な道路の実現を目指す」という中期目標の実現を図るため、基本計画の期間である平成27年までには、3年の期間の相違等を考慮し、年間の24時間死者数を3,000人以下、また30日以内死者数については、平成22年中の24時間死者数と30日以内死者数の比率(1.18)を乗じ、おおむね3,500人、さらに交通事故死傷者数については70万人以下にすることを目指すこととしている。

本県では、国が示した目標及び本県の実情等を考慮の上、「平成30年までに年間における交通事故死者数を54人以下にする。」という目標の実現を図ることとし、第9次岡山県交通安全計画においては、平成27年までに年間における交通事故死者数を

「65人以下」（30日以内死者数については、「75人以下）」とすることを指すものとする。

また、本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、今後はさらに、死者数減少を始めとする交通安全対策を実施するに当たり、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、平成27年までに、年間の負傷者数を16,700人以下とすることを指すものとする。

そのためには、県、市町村等は、県民の理解と協力の下、第3節に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進するものとする。

第3節 道路交通の安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び死傷者数が減少していることにかんがみると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。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、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

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である。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進、⑧交通事故原因の総合的な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する。

その際、最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえると、今後対策を実施していくに当たっては、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていくべきである。

1 高齢者及び子どもの安全確保

本県は交通事故死者に占める高齢者死者の割合が高いこと、また今後も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たり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進するべきであり、また、交通モードによる相違、すなわち、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築するべきである。特に、後者については、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加すること

を可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

また、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

このため、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

2 歩行者及び自転車の安全確保

本県では、平成20年から全体の交通事故死者数に占める歩行者の割合が3割を超え高い割合となっており、特に高齢者では歩行者の割合が約5割を占めている。

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

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者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る必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の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区間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。また、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ことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

さらに、都市部の駅前や繁華街の歩道上など放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を進める必要がある。

3 生活道路及び幹線道路における安全確保

県内の市町村道の割合は約85%であり、その内幅員が5.5メートル未満の狭隘な道路が約9割を占めている。しかし、その生活道路で全交通事故の約半数が発生し、件数的には幹線道路の約2倍の発生であり、交通死亡事故についても約3割が発生している状況である。交通死亡事故の半数以上を占める高齢者事故についても、約5割が自宅

から半径500メートル以内の生活に密着した地域で発生している。このような状況を踏まえると、今後は生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行の普及・啓発等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要がある。このためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

また、幹線道路における対策については、事故データ等により集中的に対策を講じべき事故発生の危険性が高い特定の区間を明確にし、事故原因に即した効果の高い対策を実施していくことにより、交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要がある。

II 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも道路管理者や警察等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、幹線道路において一定の事故抑止効果が確認されている。

今後は、これまでの対策に加え、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害のある人が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていく必要がある。

そのため、今後の道路交通環境の整備を考えるに当たっては、以下の2つの点に基づき、引き続き効果的・効率的な取組を進めていくこととする。

◇ 施策パフォーマンスの追求

現下の厳しい財政状況の中で効果的な対策を推進するためには、限られた予算の中で交通事故対策への投資効率を最大限高めることが必要である。このため、科学的なデータや、地域の顕在化したニーズ等に基づき、事故要因や有効な対策について十分な分析を行った上で、地域の実情を踏まえつつ、生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策に取り組む。

◇ 地域や住民の主体性の重視

道路交通環境の整備を効果的・効率的に進めていくためには、地域や地元住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ことが重要であることから、計画の策定や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みをつくるなど、道路交通環境整備における地域や住民の主体性を重視する取組を推進する。

そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント

ト（TDM¹）施策を総合的に推進するとともに、最先端の情報通信技術（IT）等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS²）の開発・普及等を推進する。

（1）生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

「あんしん歩行エリア」を中心とする歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路において、公安委員会及び道路管理者が連携し、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な事故抑止対策を、地域住民の主体的参加の下で実施する。このため、計画策定の段階から地域住民が参画し、ワークショップなどを通じて地域住民自らの課題として認識するとともに、関係者間での合意形成の下、様々な対策メニューの中から地域の実情を踏まえた適切な対策を選択して、その実施に取り組む。

公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。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、速度の規制が必要な道路において最高速度を原則として時速30キロメートルとするほか、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、ゾーン規制の活用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するとともに、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。バリアフリー新法）の生活関連経路を構成する道路を中心に音響信号機、高齢者等感応信号機、歩行者感応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する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、ハンプ、クランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を

1 TDM : Transportation Demand Management

2 ITS : Intelligent Transport Systems

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・狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の流入抑制対策を実施するとともに、道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするなど視認性の向上を図る。

イ 通学路等の歩道整備等の推進

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、通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。この際、市街地で住家等が密集しているなど歩道設置等の早期整備が困難な地域においては、速効対策として路肩のカラー舗装や防護柵設置等の整備を行い、安全・安心な歩行空間の創出を推進する。このほか、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充により、通学路等の整備を図る。

ウ 高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障害のある人等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、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、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、身体障害者用駐車場等を有する自動車駐車場等を整備する。併せて、高齢者、障害のある人等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、バリアフリー新法に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を面的に整備しネットワーク化を図る。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

(イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障害のある人等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

エ 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保等により歩行者の安全を図るため、「無電柱化に係るガイドライン」に沿って、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、歴史的街並みの保全、観光振興、地域文化の復興、地域活性化等に資する道路において、地域の実情に応じた多様な手法も活用しながら無電柱化を推進する。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全に資する道路整備事業については、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、事故の危険性が高い特定の区間について、事故要因に即した効果の高い対策の実施を推進する。また、基本的な交通の安全を確保するため、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によって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。また、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

ア マネジメントサイクルの推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順によりマネジメントサイクルを推進する。

(ア) 国道・県道・市町村道における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を選定する。

(イ) 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・実施する。

(ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

イ 事故危険箇所対策の推進

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国が指定した箇所については、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護さく、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、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、その適正化を図る。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、速度規制等の必要な安全対策を推進する。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し、二次事故の防止を図る。

エ 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

(イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

(ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。

(エ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の整備を総合的に実施する。

(オ) 県民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、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する。

カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、適切な道路の維持管理、道

路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

(ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき自発光式視線誘導標、高機能舗装、導流レーンマーク、注意喚起標識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車線逸脱防止喚起用の凸凹型路面標示の設置、導流レーンマーク新設を実施する。

また、逆走による事故防止のための路面標示の整備を図るなど、総合的な事故防止対策を推進する。

また、高速自動車国道におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

(イ) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。

(ウ) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS³）及びITSスポット等の整備・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、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利用者サービスの向上等を推進する。

キ 改築等による交通事故対策の推進

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

(ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道の設置等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

(イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進する。

(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る。

(エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するた

め、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進する。

(オ) 交通混雑が著しい都心部、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ（高架歩道）、交通広場等の総合的な整備を図る。

(カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。

ク 交通安全施設等の高度化

(ア) 道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機を設置する。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する。特に、幹線道路で夜間等横断交通が極めて少なくなる場所については、信号機の閑散時半感応化、閑散時押ボタン化を推進する。また、必要のある場所には、バス感応化等を行う。

(イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進する。

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

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、平成20年度から24年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成21年3月31日閣議決定）に基づき、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

また、平成25年度以降も、交通事故発生状況等を勘案し、総合的かつ計画的な歩道整備を始めとした交通安全施設等整備事業の推進を図る。

ア 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、「あんしん歩行エリア」における面的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

イ 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する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の高度化、交差点改良等の対策を実施する。

ウ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の高度化、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

エ IT化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・高度化を図る。

(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、閑散時押ボタン化・半感応化、多現示化、右折感応化等の信号機の高度化を図る。また、交通流の変動にきめ細かに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る。

(ウ) 最先端のIT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る。

オ 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、「標識BOX」及び「信号機BOX」(はがき、インターネット等を利用して、運転者等から道路標識、信号機等に関する意見を受け付けるもの)、「道の相談室」、「マルチメディア目安箱」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

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、事業の効果等について公表する。

カ 連絡会議等の活用

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

(4) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努める。

ア 地域の特性に応じた交通規制

幹線道路では、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を、また、生活道路では、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせるなど、通過交通を抑制するための交通規制を実施するほか、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置・拡幅等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を推進する。

イ 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

安全で機能的な都市交通を確保するため、計画的に都市部における交通規制を推進し、交通流・量の適切な配分・誘導を図る。

ウ より合理的な交通規制の推進

より合理的な交通規制を図るため、警察において交通規制の種類に応じ、当該交通規制を実施している道路における交通実態を調査・分析し、その結果、交通規制実施後の道路交通環境の変化等により現場の交通実態に適合しなくなったと認められる場合には、交通規制の内容の変更又は交通規制の解除、道路利用者に対する交通規制の理由の説明、道路管理者に対する道路の整備又は改良の働き掛け、市町村、民間事業者等に対する路外施設の整備等の働き掛け等の道路交通環境の整備を図る。

また、駐車規制については、貨物自動車等の荷捌き、客待ちタクシー、二輪車、商店街(買物客)、駅前等の対策を重点に、駐車規制の点検及び見直しを推進する。

さらに、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、「歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善」、「幅員の狭い従道路を横断する歩行者の待ち時間の短縮」等についての点検及び見直しを推進する。

(5) 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た上で、乗用車から自転車への転換を促進する。このためには、歩行者・自転車・自動車の交通量に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、増加している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る。自転車道や自転車専用通行帯、歩道上で歩行者と自転車が通行する部分を指定する普通自転車の歩道通行部分の指定等の自転車走行空間ネットワークの整備を推進する。さらに、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、自転車等駐車対策協議会の設置、総合計画の策定を促進するとともに、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車駐車場等の設置を義務付ける条例の制定の促進を図る。さらに、自転車駐車場整備センター等による自転車駐車場等の整備を促進するとともに、自転車駐車場等を整備する民間事業者を市町村とともに県が支援することで、更なる自転車等の駐車対策を図る。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、市町村、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、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー新法に基づき、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、障害のある人等の移動の円滑化に資するため、自転車等の違法駐車に対する指導取締りの強化、広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

(6) 高度道路交通システムの活用

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

ア 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICSの整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ITSスポット等のインフラの整備を推進するとともに、インフラからの情報を補完するものとして、リアルタイムの自動車走行（プローブ）情報を含む広範な道路交通情報を集約・配信する。

イ 新交通管理システムの推進

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

ウ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業においてI

T S 技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を進める。具体的には、公共車両優先システム（PTPS⁴）及び車両運行管理システム（MOCS⁵）の整備を推進する。

（7）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・空間的平準化を図るTDMを、広報・啓発活動を行い、その定着化を図りながら推進する。

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、バス感应式信号機、PTPSの整備、パークアンドバスライドなど、路線バス等の利用促進を図るための施策を推進するとともに、これらの施策を関係機関が連携して総合的に実施する。

また、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

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

イ 自動車利用の効率化

乗用車の平均乗車人数の増加及び貨物自動車の積載率の向上により効率的な自動車利用を推進するため、自動車相乗りの促進、共同配送システムの構築、車両運行管理システム（MOCS）の導入等による物流の効率化等の促進を図る。

（8）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る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保

4 PTPS : Public Transportation Priority Systems

5 MOCS : Mobile Operation Control Systems

するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

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及び津波被害発生時においても緊急輸送道路の確保に必要な施策を推進する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても安全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及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの開発・導入、交通規制資機材の整備を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

また、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、信号制御により被災地への車両の流入を抑制するとともに、災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供する。

エ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への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、インターネット等情報通信技術（IT）を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

（9）総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア 秩序ある駐車場の推進

道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い、駐車場の効用にも十分配慮して、個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制を推進する。

イ 違法駐車対策の推進

（ア）悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進する。また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドライ

ンの見直し等適切に対応する。

- (イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、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車両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する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

ウ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車の取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備と有効利用を推進する。

- (ア) 駐車場整備に関する調査を推進し、駐車場の需給に課題を有する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を推進する。

- (イ) 大規模な建築物に対し駐車場の整備を義務付ける附置義務条例の制定の促進等を行うとともに、民間駐車場の整備を促進する。

また、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の整備を積極的に推進する。

- (ウ) 郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、都心部での交通の混雑を回避するため、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推進する。

エ 違法駐車締め出し気運の醸成・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締め出し気運の醸成・高揚を図る。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

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

(10) 道路交通情報の充実

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

て、道路交通情報の充実を図る必要がある。

ア 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズにこたえて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、交通監視カメラ、路側通信システム、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。

イ ITSを活用した道路交通情報の高度化

ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやITSスポットの整備・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、交通の安全と円滑化を推進する。

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る。

さらに、運転者に対して、周辺の交通状況の情報を提供することにより危険要因に対する注意を促す安全運転支援システムを推進するとともに、リアルタイムの自動車走行（プローブ）情報を活用した道路交通情報の充実を図る。

ウ 適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報を提供し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などにより、警察や道路管理者により収集された道路交通情報を活用した民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

エ 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。

(11) 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する。

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

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

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、都市間の一般道路において追越しのための付加車線や「道の駅」等の休憩施設等の整備を推進する。

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する。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に、優先的に、主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園を設置するとともに、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

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

オ 地域に応じた安全の確保

積雪寒冷特別地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面対策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者

に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して県民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。

また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害のある人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ある。

このため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、高齢社会が進展する中で、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する。さらに、自転車を使用することが多い児童、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化する。

学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科・領域や道徳、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な指導に努めるとともに、学校保健安全法に基づき学校安全計画を策定し、児童生徒等に対する通学を含めた学校生活その他の日常生活における安全に関する指導を実施する。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実を図りインターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして、県民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

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、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる関係機関の職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、評価・効果予測手法を充実させ、検証・評価を行うことにより、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園・保育所においては、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う。これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館及び児童遊園においては、遊びによる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、母親クラブ等の組織化を促進し、その活動の強化を図る。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育所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る。また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

イ 児童に対する交通安全教育の推進

児童に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

小学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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する。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

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

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自

転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

中学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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する。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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する。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。また、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法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する。

また、社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

大学生等に対しては、学生の二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、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を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、県及び市町村は、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する。また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に交通安全教育を受ける機会が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が地域ぐるみで行われるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

また、高齢運転者に対しては、高齢者講習の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢

運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

電動車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、購入時の指導・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る。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するための安全運転教育を実施する。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母の会の活動や、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

キ 障害のある人に対する交通安全教育の推進

障害のある人に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。また、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

さらに、自立歩行ができない障害のある人に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害のある人に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進するとともに、最近の国際化の進展を踏まえ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る。また、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

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

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、教材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

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、交通安全対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、高齢者の交通事故防止、子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、飲酒運転の根絶等、全国的な交通情勢に即した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定める。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、住民本位の運動として展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

さらに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

また、事後に、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

イ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、「岡山県自転車安全利用5則」（平成20年2月12日岡山県交通安全対策協議会交通安全対策部会決定）を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、自転車の歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図る。

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進する。

幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に対し、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、着用の徹底を図る。

ウ すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

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、すべての座席にお

けるシートベルトの正しい着用の徹底を図る（平成22年10月現在における岡山県の一般道のシートベルト着用率は、運転席96.2%、助手席90.5%、後部座席37.0%（警察と社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

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

エ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する（平成22年4月現在における岡山県のチャイルドシート使用率は、1歳未満60.0%、1歳～4歳52.3%、5歳36.4%（警察と社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

また、市町村、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりの促進と、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言を推進する。

オ 反射材用品の普及促進

夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図ることとするが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図る。また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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

キ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

(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うことにより、高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車排除等を図る。

(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、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。

(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、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全県民的気運の盛り上がりを図る。

ク 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う。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

(イ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。

(ウ) 県民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、インターネット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る。

(エ) 自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

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

(4) 交通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する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、交通安全県民運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する県民挙げての活動の展開を図る。

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

特に、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るため、交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及びカリキュラムの策定に努める。

(5) 住民の参加・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、住民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進める。

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

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に努める。

また、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に努めるとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

さらに、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、IT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に努める。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努めるとともに、免許取

得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

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

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(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、教習水準を高める。

また、教習水準に関する情報の県民への提供に努める。

(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、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を防止するという観点から、飲酒運転違反者に対する取消処分者講習の在り方を見直し、その内容を充実させる。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

ウ 二輪車安全運転対策の推進

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

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、停止処分者講習における高齢者学級の拡充等に努める。

特に、講習予備検査（認知機能検査）に基づく高齢者講習においては、検査の結果に基づくきめ細かな教育に努める。

また、講習予備検査（認知機能検査）の実施状況を調査し、検査の判定基準が適正なものであるかどうかなどについて検証を行う。

(イ) 臨時適性検査の確実な実施

講習予備検査（認知機能検査）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う。

また、臨時適性検査の円滑な実施のため、認知症専門医等との連携を強化するなど、態勢の強化に努める。

(ウ) 運転免許の自主返納の促進

認知症の疑いがある運転者の把握に努め、自主的な返納等について家族を含めた指導等を行う。また、自主返納者に対して公共交通機関の割引等の支援施策を推進し、自主返納を促進する。

(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る。

オ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

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

カ 自動車安全運転センターの業務の充実

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

キ 自動車運転代行業の指導育成等

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

ク 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、民間参入の促進を図る等により、受診環境の整備を行い、受診を積極的に促進する。

ケ 悪質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など、悪質危険な運転者の早期排除を図る。

(2) 運転免許業務の改善

県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに、運転免許センターにおける障害のある人等のための設備・資機材の整備及び運転適性相談活動の充実を図る。

さらに、運転免許証の偽変造防止、運転免許業務運営の合理化等を図る観点から、高度なセキュリティ機能を有する電子技術を応用したＩＣカード運転免許証の適正な発行を推進する。

(3) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の見直し等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等の選任を推進し、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた事故等の情報の交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(4) 自動車運送事業者の安全対策の充実

ア 自動車運送事業者に対する指導監督の充実

労働基準法等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては厳正な処分を行う。このため、効果的かつ効率的な監査を実施するための監査システムの構築及び監査実施体制の充実・強化を図る。

また、関係行政機関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を活用することにより、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図るとともに、事業者団体等関係団体を通じての指導にも努める。特に、貨物自動車運送事業者については、貨物自動車運送適正化事業実施機関を通じての過労運転・過積載の防止等運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

さらに、自動車運送事業者による社内一丸となった安全管理体制の構築・改善を図るため、国がその構築状況を評価・助言する運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・徹

底を図る。

このほか、平成23年4月1日施行の自動車運送事業者に対する点呼時におけるアルコール検知器の使用義務付けにより、自動車運送事業者における飲酒運転ゼロを目指す。

イ 安全運転の確保に資する機器の普及促進及び活用策の充実

ドライブレコーダー等の安全運転の確保に資する機器の普及促進に努めるとともに、運送事業者における乗務員のリスク情報の把握や共有、経営者や運行管理者による事故の再発防止対策の検討・立案等を容易に、かつ、効率的・効果的に実施するための映像記録型ドライブレコーダーの活用手順について周知を図る。また、映像記録型ドライブレコーダーより得られた情報の事故分析への更なる活用方法等について検討し、活用方法等の充実に努める。

ウ 自動車運送事業者に係る事故の要因分析の実施

事業用自動車の事故に関する情報の充実に図るため、自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）に基づく事故情報の収集・分析に加え、自動車運送事業に係る交通事故要因分析のための情報収集・分析を充実及び強化するとともに、これらの事故情報について、多角的に分析等を実施する。

エ 運行管理者等に対する指導講習の充実

運行管理者等に対する指導講習について、民間参入の促進を図ること等により、受講環境の整備を行う。

オ 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Gマーク事業）を促進する。

また、県、市町村及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。

（5）交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に

対する個別指導等を実施する。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法（昭和22年法律第49号）等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）の履行を確保するための監督指導を実施する。

また、関係行政機関において監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施する。

（6）道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物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、処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

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る。

イ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者が必要な措置を迅速にとることで事故の防止・軽減に資するよう、適時・適切に予報・警報等を発表する。これらの情報の内容の充実と効果的な利活用の促進を図るため、防災関係機関等との間の情報の共有やITの活用等に留意し、気象観測予報体制の整備、地震・津波・火山監視体制の整備、各種情報の提供を行う。

また、交通事故の防止・軽減に資するため、防災気象情報を適時・適切に発表し、関係機関等に迅速かつ確実に伝達する。住民に対しても、気象庁ホームページや国土交通省防災情報提供センターを通じて気象情報等をリアルタイムで分かり易く提供する。

さらに、気象、地象、水象に関する知識の普及のため、気象情報等の利用方法等に関する講習会の開催、広報資料の作成・配布などを行うほか、防災機関の担当者を対象に予報・警報等の伝達などに関する説明会を実施する。

4 車両の安全性の確保

自動車を使用される段階においては、自動車にはブレーキ・パッド、タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や、ブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因

する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。

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

(1) 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

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせて進化する自動車技術に対応して、電子化された安全装置の故障診断検査機器の開発、IT化による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を進めるなど、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実強化を図る。

イ 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」を関係者の協力の下に全国的に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会をとらえ、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する。

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

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を県下の展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その確実な運用に努める。

(ウ) 自動車分解整備事業の適正化及び近代化

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車分解整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施

の推進を指導する。また、自動車分解整備事業者における経営管理の改善や整備の近代化等への支援を推進する。

(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する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業が自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応するための環境整備・技術の高度化を推進する。

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

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

(2) 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、自転車事故による被害者の救済に資するため各種保険の普及に努める。

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

5 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

また、事故原因の徹底究明を求める県民意識の高まり等を踏まえ、交通事故事件その他の交通犯罪の捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査体制及び装備等の充実強化を図る。

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、地域ぐるみでの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る。

(1) 交通の指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等にお

ける重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

(ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等

指導取締り体制を充実し、児童、高齢者、障害のある人等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図る。

特に、飲酒運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者の周辺で飲酒運転を助長し、容認している者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転の根絶に向けた取組を推進する。

(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、自動車の利用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

(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携帯電話の使用、無灯火、二人乗り、信号無視、及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

イ 高速自動車国道等における指導取締りの強化等

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

また、交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化する。

ウ 科学的な指導取締りの推進

交通事故分析システムの高度化や交通事故発生状況と指導取締り実施状況等を関連付けて分析するシステムの研究開発、取締り用装備資機材の改良等科学技術の進歩に対応した研究開発を図るとともに、速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、交通事故実態に的確に対応した科学的かつ効率的な指導取締りを推進する。

(2) 交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化

交通事故事件その他の交通犯罪の捜査を適正かつ迅速に行うため、次により捜査体制、装備等の充実強化を図る。

ア 専従捜査体制の強化等

交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制を強化するため、専従職員の捜査能力の一層の向上及び体制の充実に努める。

イ 初動捜査体制及び科学的捜査体制の強化

交通事故捜査用車その他の車両、交通事故自動記録装置を始めとする交通事故捜査支援システム等の整備を推進する。

(3) 暴走族対策の強化

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

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、「岡山県暴走族の追放の促進に関する条例」の効果的運用を図るとともに、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う。

また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進する。さらに、関係団体等との連携の下に、暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底する。

さらに、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、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族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う。

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

ウ 暴走族に対する指導取締りの強化

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の強化を図る。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不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う。

さらに、不正改造行為に関する情報収集を徹底するとともに、関係機関と連携して、不正改造を敢行する業者に対する取締りを強化するなど根源的な対策を講じるほか、複

数の都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、関係都府県警察相互の捜査協力を積極的に行う。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

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

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う。

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ることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、県下的な広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて事務所等に立入検査を行う。

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で共有化するとともに、不正改造等の取締りを強化するなどの確な対応を推進する。

6 救助・救急活動の充実

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

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

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

イ 救助・集団救急事故体制の整備

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災害派遣医療チーム（DMAT⁶）の活用等、救助・集団救急事故体制を整備する。

ウ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED⁷）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する。

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する。また、応急手当指導者の養成を強力に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の指導を推進する。さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。

加えて、学校においては、心肺蘇生法の実習や自動体外除細器の知識の普及を含む各種講習会の開催により教員指導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について指導の充実を図る。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進、ドクターカーの活用促進

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、ドクターカー（医師等が同乗する救急用自動車）の活用の促進を図るとともに、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気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

オ 救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。また、救急指令装置、救急医療情報収集装置、救急業務用地図等検索装置を一体化した消防緊急通信指令施設の導入を推進する。

さらに、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進する。

6 DMAT: Disaster Medical Assistance Team

7 AED : Automated External Defibrillator

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する。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を強力に推進する。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、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、沿線市町村等においても消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

また、本州四国連絡道路（瀬戸中央自動車道）においても、救急業務について本州四国連絡高速道路株式会社が関係市等に同様の財政措置を講ずるとともに、関係市等も救急業務に万全を期するよう、その実施体制の整備を促進する。

さらに、西日本高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社及び関係市町村は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療の確保

軽症救急患者の医療確保のため、地区医師会等が実施する在宅当番医制及び休日夜間急患センター等の運営の継続実施を図る。

また、休日及び夜間における手術・入院を必要とする救急患者の医療の確保のために、病院群輪番制病院、協力病院当番制病院の運営の継続実施、また、重篤な救急患者を受け入れるための救命救急センターの運営の継続実施を図る。

さらに、岡山県災害・救急医療情報システムにより、救急医療施設の情報を収集し、消防機関等関係機関が情報を共有することにより、救急医療の確保と医療機関相互の連携を図る。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師を確保していくために、医師の卒前教育や臨床研修において、救急医療に関する教育・研修の充実に努める。また、救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対しても、地域における救急患者の救命率をより向上させるための研修を行い、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図る。

看護師についても、救急時に的確に医師を補助できるよう養成課程において救急医療に関する教育の充実に努めるとともに、新人研修における救急医療研修の充実に努め、救急医療を担当する看護師の確保を図る。また、保健所等行政機関に勤務する保健師等を対象に救急蘇生法指導者講習会を実施し、地域における救急蘇生法等に関する普及に

務める。

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する。

ウ 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事業の実施により、救急患者の救急医療施設への搬送時間の短縮や、救命医療を救急現場から直ちに行うことにより、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症の軽減を図る。

その運用に当たっては、ドクターヘリが安全に着陸できる区間・場所の情報の共有や共通の周波数の無線機の整備等、関係機関・団体が連携した取組を強化する。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

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

また、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

7 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

また、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

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

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

イ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動

車共済)は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実に資するよう、制度の改善及び普及率の向上に向けて引き続き指導を行う。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

(ア) 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。

(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、相談員の資質の向上を図る。

(ウ) 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、県・市町村等のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

イ 損害賠償の請求についての援助等

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

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

独立行政法人自動車事故対策機構及び交通遺児育英会等が行う交通遺児等に対する援助措置の周知徹底を図る。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めたとした施策を推進する。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通相談、交通安全活動推進センターの被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を作成し、活用する。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、警察本部の交通捜査担当課に設置した被害者連絡調整官が、各警察署で実施

する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、交通事故被害者等の心情に配慮した対応を適切に実施するための教養の強化に努める。

8 交通事故原因の総合的な調査研究の推進

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、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。

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

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量・高速、かつ定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下に同じ。）は、県民生活に欠くことのできない交通手段である。列車の運行が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがある。

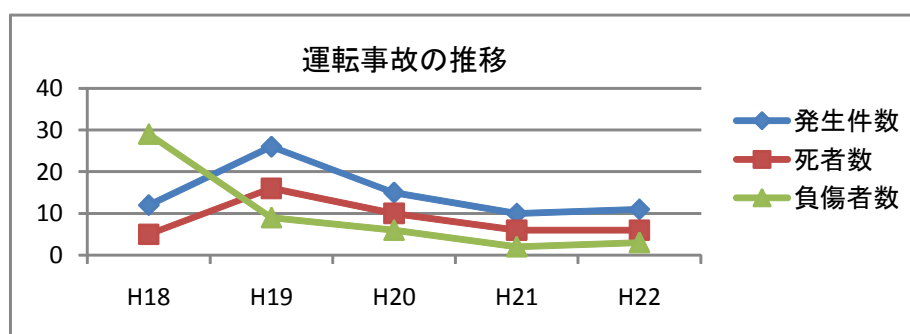
また、ホーム上で又はホームから転落して列車に接触するなどしたことによる人身障害事故が増加していることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、県民が安心して利用できる、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る。

I 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

県内における鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、平成18年から22年までの5年間に74件（死者43人、負傷者49人）の事故が発生しており、特に平成18年にはJR津山線で落石による列車脱線事故が発生し、多数の負傷者数が出ている。全国的にも、平成17年に乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故といった重大な事故が相次いで発生したが、平成18年から平成22年までの間は乗客が死亡する事故の発生はない。



区分	H18	H19	H20	H21	H22	計
発生件数	12	26	15	10	11	74
死者数	5	16	10	6	6	43
負傷者数	29	9	6	2	3	49

2 近年の運転事故の特徴

平成18年から22年までの5年間に発生した74件の運転事故を分析すると、踏切

障害事故42件（56.8%）、人身障害事故25件（33.8%）、道路障害事故（路面電車）5件（6.8%）であり、約6割が踏切内で発生した事故である。

人身障害事故については、線路内立ち入り19件（76.0%）、ホームからの転落3件（12.0%）、ホーム上での接触2件（8.0%）であり、そのほとんどが線路内に立ち入ったことが原因で事故が発生している。

II 交通安全計画における目標

乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道における運転事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかし、運転事故が依然として発生している現状から、事故の個別の問題を解決し、過去に起きた事故等の教訓を生かしながら、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、総合的な視点から各種交通安全対策を推進する。

II 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

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

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施する。また、多発する自然災害へ対応するために、軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化、駅部等の耐震性の強化等を推進する。

老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、より安全性に優れたものへと計画的に更新を進める。特に、経営の厳しい地域鉄道については、それぞれが定めた保全整備計画に基づき、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。また、安全総点検等の機会を利用した技術面での指導や、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ていく。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害のある人等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、転落防止設備等の整備によるバリアフリー化を推進する。また、列車の速度が高く、かつ、1時間当たりの運行本数の多いホームについて、非常停止押しボタン又は転落検知マットの整備等の安全対策を引き続き推進する。

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、着実にその整備を進める。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

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、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者等へ安全に関する知識を分かりやすく、適確に提供する。また、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、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る。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する。

(1) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。また、資質が保持されるよう、運転管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

(2) リスク情報の分析・活用

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

(3) 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について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者が必要な措置を迅速にとることで事故の防止・軽減に資するよう、適時・適切に予報・警報等を発表する。また、これらの情報の内容の充実と効果的な利活用の促進を図るため、防災関係機関等との間の情報の共有やITの活用等に留意し、気象観測予報体制の整備、地震・津波・火山監視体制の整備、各種情報の提供、気象知識等の普及を行う。

特に、竜巻等の激しい突風による列車転覆等の被害の防止に資するため、竜巻注意情報を適時・適切に発表するとともに、突風等に関する短時間予測情報を提供する。また、走行中の列車における地震発生時の転覆等の被害の防止に資するため、緊急地震速報の鉄道交通における利活用の推進を図る。

(4) 鉄道事業者に対する保安監査等の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し、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、安全管理体制等についての適切な指導を行う。また、過去の指導のフォローアップを強化する等、保安監査の充実を図る。

また、主要な鉄道事業者の安全担当部長等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故及び事故防止対策に関する情報交換等を行う。併せて、鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

鉄道事業者との夜間・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・連絡を行う。

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

4 鉄道車両の安全性の確保

科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。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、その活用を図る。

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するとともに、災害派遣医療チーム（DMAT）の活用等、救助・救急体制を整備する。

第3章 踏切道における交通の安全

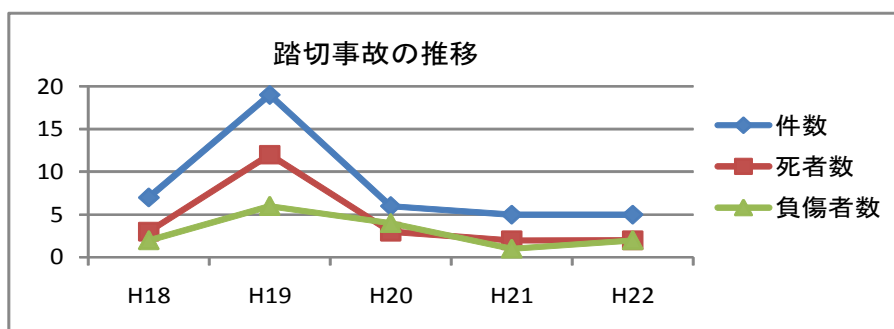
第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の半数以上を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

I 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

県内における踏切事故（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、長期的には減少しており、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、平成18年から22年までの5年間に42件の踏切事故（死者22人、負傷者15人）が発生し、鉄道の運転事故の約56.8%を占めている状況にある。



区分	H18	H19	H20	H21	H22	計
件数	7	19	6	5	5	42
死者数	3	12	3	2	2	22
負傷者数	2	6	4	1	2	15

2 近年の踏切事故の特徴

平成18年から22年までの5年間に発生した踏切事故42件を原因別に分析すると、直前横断が31件（73.8%）と最も多く、続いて踏切内での停滞7件（16.7%）、落輪・エンスト1件（2.4%）となっている。年齢別では65歳以上が最も多く21人（50.0%）、45歳から64歳が7人（16.7%）、20歳から44歳が5人（11.9%）となっており、高齢者が全体の約半数を占めている。

また、踏切道の種類別では、第1種踏切道（昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道又は自動遮断機が設置されている踏切道）が全体の約6割（61.9%）を占めている。

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の措置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する。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第8次交通安全基本計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進する。

II 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化、構造改良の促進

立体交差化までに時間のかかる「開かずの踏切」等について、効果の早期発現を図るための構造改良を促進する。

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る。

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する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

また、遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから、主要な地方都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防

止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

3 踏切道の統廃合の促進

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

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

4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

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、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、情報技術（I T）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う。

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る。

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。

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