

第 9 次

三重県交通安全計画（最終案）

（平成 23 年度～平成 27 年度）

三重県交通安全対策会議

まえがき

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進をはかるため、昭和 45 年 6 月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定されました。これに基づき、昭和 46 年度以降、8 次にわたる交通安全計画を作成し、国、地方公共団体、関係民間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。

近年の状況を見ると、道路交通事故（人身事故）件数は平成 16 年をピークに減少しており、道路交通事故による死者数も減少傾向にあるものの、未だに多くの県民が交通事故により死傷しています。また、大量・高速輸送システムの進展のなかで、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。

交通事故の防止は、国、地方公共団体、関係民間団体だけでなく、県民一人ひとりが全力をあげて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会をめざして、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していくことが重要です。

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 年度から平成 27 年度までの 5 年間に講ずべき陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものです。

この交通安全計画に基づき、県をはじめとする関係機関・団体においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施していくことが必要です。

目 次

計画の基本理念	1
陸上交通の安全	5
第1章 道路交通の安全	5
第1節 道路交通事故のない社会をめざして	6
第2節 道路交通安全についての目標	9
I 道路交通事故の状況と今後の見通し	9
1 道路交通事故の状況	9
2 道路交通をとりまく状況の展望	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 高齢者および子どもの安全確保	12
2 歩行者および自転車の安全確保	13
3 生活道路および幹線道路における安全確保	14
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	34
3 安全運転の確保	45
4 車両の安全性の確保	52
5 道路交通秩序の維持	55
6 救助・救急活動の充実	59
7 損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進	62
8 調査研究の充実	64
第2章 鉄道交通の安全	67
第1節 鉄道事故のない社会をめざして	68
I 鉄道事故の状況等	68
1 鉄道事故の状況	68
2 近年の運転事故の特徴	69

II	交通安全計画における目標	69
第2節	鉄道交通の安全についての対策	69
I	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	69
II	講じようとする施策	70
1	鉄道交通環境の整備	70
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	70
3	鉄道の安全な運行の確保	71
4	救助・救急活動の充実	71
5	被害者支援の推進	72
第3章	踏切道における交通の安全	73
第1節	踏切事故のない社会をめざして	74
I	踏切事故の状況等	74
1	踏切事故の状況	74
2	近年の踏切事故の特徴	75
II	交通安全計画における目標	75
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	75
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	75
II	講じようとする施策	75
1	踏切道の立体交差化、構造の改良	
	および歩行者等立体横断施設の整備の促進	75
2	踏切保安設備の整備および交通規制の実施	76
3	踏切道の統廃合の促進	76
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	77

計 画 の 基 本 理 念

1. 交通事故のない社会をめざして

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たところです。また、交通手段の選択においても、地球環境問題への配慮が求められてきています。このような大きな時代変化を乗り越え、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す。

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、公共交通機関をはじめ、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現をはかっていくための重要な要素です。

従って、その重要性が認識され、さまざまな対策がとられてきたところですが、依然として交通事故（人身事故）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す。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会をめざさなければなりません。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではありませんが、交通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す必要があります。

2. 人優先の交通安全思想

安全で安心して暮らせる社会においては、自動車と比較して弱い立場にある交通弱者（歩行者、自転車）への配慮や思いやりが必要であり、また、高齢者、障がい者、子ども等これらの安全を一層確保することが必要となります。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きます。

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、その実現をはかるために講じるべき施策を明らかにしていきます。

具体的には、交通社会を構成する「人」、「交通機関」およ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、強力に推進します。

(1) 人に係る安全対策

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はかり、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、交通安全意識の徹底、指導の強化等をはかるものとします。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もつことが極めて重要でありますから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させます。この場合、交通事故被害者等（交通事故の被害者およびその家族または遺族。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す。さらに、県民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接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しくみづくりが必要です。

(2) 交通機関に係る安全対策

人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、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、必要な検査等を実施し得る体制を充実させます。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等をはかります。また、交通環境の整備にあたっては、人優先の考えの下、人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はかるなどにより、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ます。特に、道路交通においては、通学路において歩道の整備を優先的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進をはかることが重要です。

4. ITの活用

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ます。このようなことから、高度道路交通システム（ITS※）の取組を積極的に進めます。また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究の推進をはかります。

5. 救助・救急活動およ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はかり、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はかることが重要です。

また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定をふまえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実をはかります。

※IT: Information Technology [情報技術]
インターネット、通信、コンピューターなど情報に関する技術

※ITS: Intelligent Transport Systems [高度道路交通システム]
ITを利用して交通の輸送効率や快適性の向上に寄与する一連のシステム群の総称

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、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す。

県、市町の行う交通の安全に関する施策に計画段階から県民が参加できるしくみづくり、県民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

7. 効果的・効率的な対策の実施

現在、県および市町では厳しい財政事情にありますが、交通安全対策については、こうした財政事情をふまえつつも、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す。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あ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はかるなど効率的な予算執行に配慮します。

また、交通の安全に関する施策は多方面にわたっており、これらは相互に密接な関連を有しますので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施するとともに、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、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します。

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ことから、自動車交通量の拡大の抑制等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あり方も視野に入れた取組を行うほか、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行います。

8. 公共交通における一層の安全の確保

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の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化をはかるとともに、事業者が一丸となった安全管理体制を構築・改善します。

陸上交通の安全

第1章 道路交通の安全

1. 道路交通事故のない社会をめざして

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会をめざします。
- 今後は、死者数の一層の減少に取り組むとともに、事故そのものの減少についても積極的に取り組みます。
- 計画期間 平成23年度から平成27年度

2. 道路交通の安全についての目標

- 交通事故死者数を、平成27年までに75人以下にします。
- 交通事故死傷者数を、平成27年までに11,800人以下にします。

3. 道路交通の安全についての対策

〈視点〉

- ①高齢者および子どもの安全確保
- ②歩行者および自転車の安全確保
- ③生活道路および幹線道路における安全確保

〈講じようとする施策〉

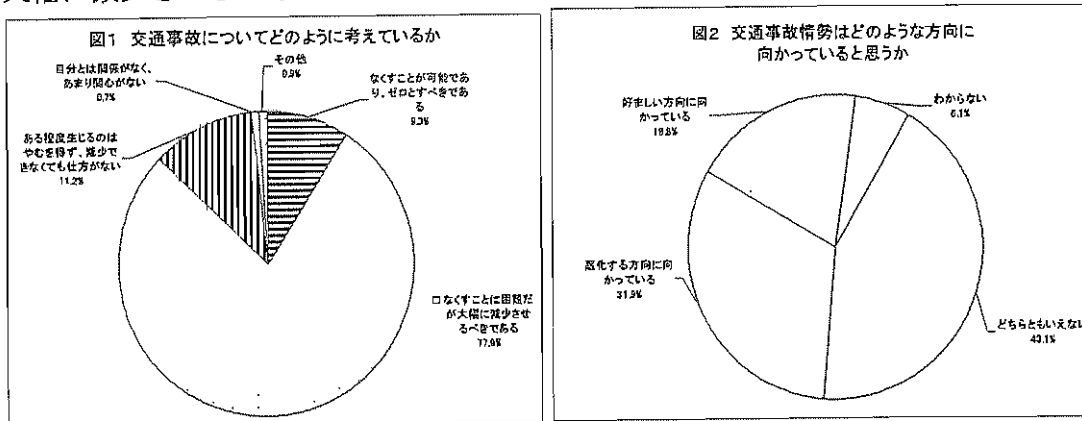
- ①道路交通環境の整備
- ②交通安全思想の普及徹底
- ③安全運転の確保
- ④車両の安全性の確保
- ⑤道路交通秩序の維持
- ⑥救助・救急活動の充実
- ⑦損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進
- ⑧調査研究の充実

第1節 道路交通事故のない社会をめざして

～道路交通事故のない社会の実現に向けた国の考え方については次のとおりです～

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障がい者等を含むすべての人びとが、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はかる必要があります。

国が平成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、「ある程度生じるのはやむを得ず、減少できなくても仕方がない」と回答した人の割合は、平成16年度調査の4.1%から11.2%に増加するなど、一部に憂慮すべき点がみられるが、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ます（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18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めざすべきです。このような国民意識をふまえると、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ています。

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、21年には737,474件にまで減少していることも背景にあると考えられます。

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ります。

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約6兆7,457億円（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す。

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、歩道の整備等により歩行者の安全確保をはかることが重要です。交通安全に関しては、さまざまな施策メニューがあるところですが、それぞれの地域の実情をふまえたうえで、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す。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現されていくものですが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進にあたって

は、住民に一番身近な地方公共団体である市町の役割が極めて大きいと考えています。

そのうえで、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さまざまなかたちで積極的に参加し、協働していくことが有効です。

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、理解していますので、交通事故被害者等の参加や協働は重要です。

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

参考1 道路上における死にいたる危険性

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人です。

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および後遺症により死亡した者の数を除く。)は7,314人です。

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)の単位時間あたりの死者数を比較すると、次のようになります。

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ます。

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

$$\frac{\text{<道路上の危険>}}{\text{<道路以外の危険>}} = \frac{\frac{7,314人}{1時間45分}}{\frac{(38,153人 - 7,314人)}{(24時間 - 1時間45分)}} = \frac{3.0倍}{\text{前回計画時 } 4.2倍}$$

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書」H18)を道路以外の生活場所で過ごす時間から除いた場合は、

$$\frac{\text{<道路上の危険>}}{\text{<睡眠を除いた道路以外の危険>}} = \frac{\frac{7,314人}{1時間45分}}{\frac{(38,153人 - 7,314人)}{(24時間 - 1時間45分 - 7時間22分)}} = \frac{2.0倍}{\text{前回計画時 } 2.7倍}$$

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、約6兆7,500億円と算定されました。

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す。

<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ますので、合計と一致しません。

本調査研究は、平成16年度時点のデータに基づき算定。なお、「死亡損失」の算定においては、厚生統計における平成16年度の交通事故による死者数(10,318人)を使用しました。

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が算定されていたところですが、上記の調査研究において、非金銭的損失を含めて算定された結果、死亡による1名あたりの損失額は約2.6億円となり、諸外国と同程度の水準となりました。

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ます。

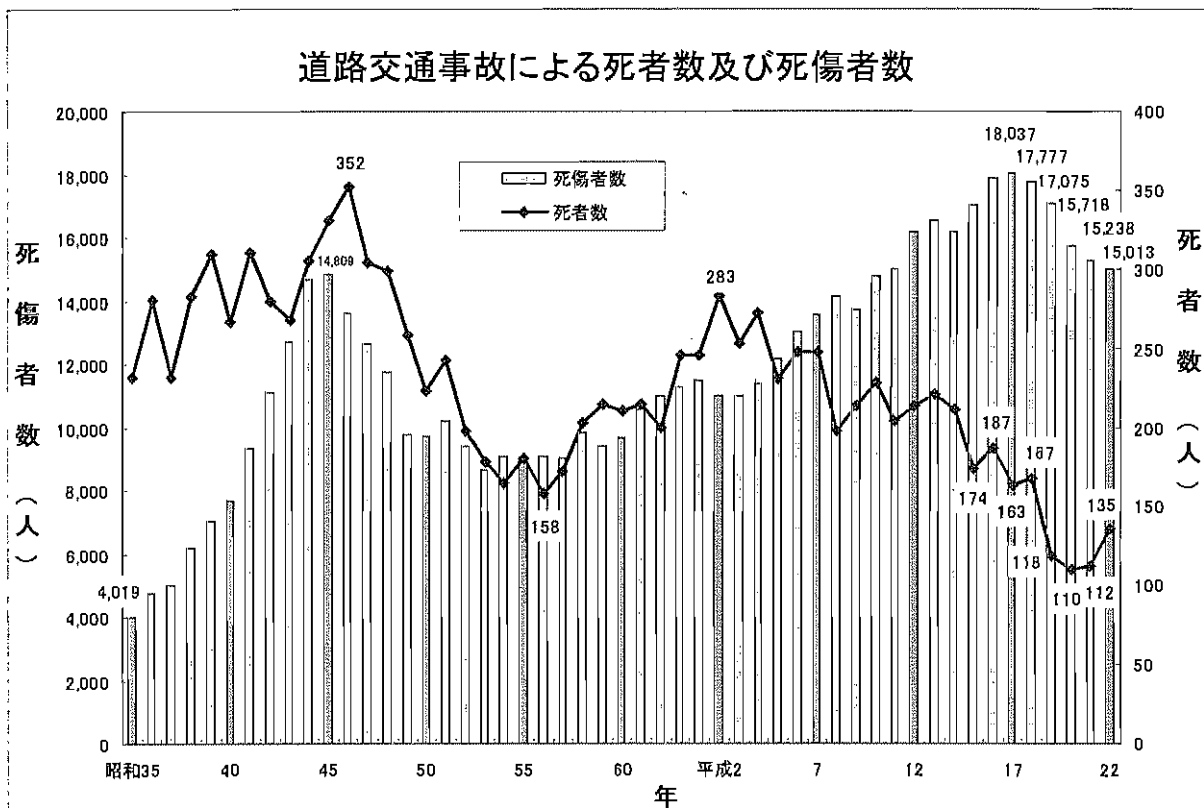
第2節 道路交通安全についての目標

I 道路交通事故の状況と今後の見通し

1 道路交通事故の状況

本県の交通事故による死者数は、昭和46年に352人を数えましたが、昭和47年以降着実に減少に向かい、昭和56年には158人と半減しました。その後増加に転じ、平成2年には283人に達しましたが、再び減少傾向に転じ、平成15年には174人となり、7年ぶりに200人を下回りました。以後200人以下で推移し、平成20年には110人と昭和29年から統計を取りはじめて以来最少となりました。

第8次交通安全計画において、「平成22年までに交通事故死者数を130人以下とすること。」とし、各般の交通安全対策を鋭意推進した結果、死者数は、平成19年から3年連続110人台で推移してきましたが、最終年である平成22年には、死者数が135人と増加に転じるなど、厳しい交通情勢にあります。



注1 三重県警察本部資料によります。

注2 昭和41年以降の件数は、人身事故件数(物損事故を含まない。)

【参考】交通安全計画の目標値と実績値(交通事故死者数)

第1次交通安全計画(昭和46年度～昭和50年度) 目 値：人身事故の半減
第2次交通安全計画(昭和51年度～昭和55年度) 目 標：死亡事故の抑制については、昭和45年のピーク時の半減をめざすものです。
第3次交通安全計画(昭和56年度～昭和60年度) 目標値：死者数124人以下 実績値：昭和60年210人
第4次交通安全計画(昭和61年度～平成2年度) 目標値：死者数 昭和46年(ピーク時)の2分の1(176人)以下 実績値：平成2年283人
第5次交通安全計画(平成3年度～平成7年度) 目標値：死者数180人以下 実績値：平成7年248人
第6次交通安全計画(平成8年度～平成12年度) 目標値：死者数200人以下 実績値：平成12年213人
第7次交通安全計画(平成13年度～平成17年度) 目標値：死者数180人以下 実績値：平成17年163人
第8次交通安全計画(平成18年度～平成22年度) 目標値：死者数130人以下 実績値：平成22年135人 死傷者数15,500人以下 実績値：平成22年15,013人

最近の交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりです。

- ① 65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、全死者数の約5割を占めています。
このうち、高齢者の歩行中・自転車乗用中の死者数が高齢者の死者数の約5割を占め、また、高齢者の自動車運転中の死者数が増加しています。
- ② 高齢者が第1当事者(交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者または過失が同程度の場合は被害が最も軽い者)となった自動車運転中の死亡事故件数が増加しています。
- ③ 自動車乗車中の死者数が高水準で推移しており、その約5割以上はシートベルト非着用です。これは、
 - ・ 高齢化社会の進展により、死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口および高齢運転免許保有者数が増加していること
 - ・ シートベルト着用が徹底していないこと
 などによるものと考えられます。

2 道路交通をとりまく状況の展望

本県の道路交通をとりまく今後の状況を展望すると、運転免許保有者数は、今後一定期間は増加することが見込まれます。このような中、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、特に、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ます。

II 交通安全計画における目標

【数値目標】交通事故死者数75人以下

交通事故死傷者数11,800人以下

交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけ、県民を交通事故の脅威から守ることが究極の目標ですが、国においては平成27年までに年間の死者数を3,000人以下に、死傷者数を70万人以下にすることをめざしています。本県においても、全国目標を達成するため、過去の実績等を勘案したうえ、平成27年までに75人以下とすることをめざします。

本計画における最優先の目標は死者数の減少ですが、今後はさらに、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年までに年間の死傷者数を11,800人以下とすることをめざします。

そのため、県民の理解と協力の下、第3節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進します。

第3節 道路交通の安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通（人身）事故の発生件数ならびに道路交通事故による死者数および死傷者数が減少傾向にあることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があつたものと考えられます。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はかるとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進します。

対策の実施にあたっては、可能な限り年度ごとの交通安全実施計画において目標を設定し、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す。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進、⑧調査研究の充実といった8つの柱により、交通安全対策を実施します。

その際、最近および今後の経済社会情勢や交通情勢等をふまえると、今後対策を実施していくにあたっては、特に、次のような視点を重視して対策の推進をはかっていきます。

1 高齢者および子どもの安全確保

交通事故死者数に占める高齢者の割合が極めて高いこと、今後も高齢化が急速に進むことをふまえると、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す。

その際には、多様な高齢者の実像をふまえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進し、また、高齢者が主として歩行およ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します。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す。

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びと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はかることも

重要です。

さらに、高齢者の交通安全をはかっていくためには、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、高齢者が交通事故を自らの問題として捉え、地域において主体的な交通安全活動を行うことが重要です。

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す。安心して子どもを生子、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ます。

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ります。

2 歩行者および自転車の安全確保

本県では、全体の交通事故死者数に占める歩行者の割合が3割を超えています。特に、高齢者では歩行者の割合が約4割、子どもでは約3割を占めています。

安全で安心な社会の実現をはかるためには、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ます。

このような情勢等をふまえ、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はかる対策を推進していく必要があります。

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ります。

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はか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ます。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あたっては、自転車交通のあり方や多様なモード間の分担のあり方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要があります。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はかる必要があります。

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ります。

3 生活道路および幹線道路における安全確保

生活道路における交通死亡事故件数の推移をみると、全死亡事故件数の減少傾向と比較して緩やかな減少となっています。また、歩行者・自転車利用者の死傷者数の割合も高い水準で推移しています。このような状況をふまえると、今後は生活道路において自動車の速度抑制をはかるための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路から生活道路へ流入する自動車を抑制するための幹線道路における交通安全対策およ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ります。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ります。

また、依然として、交通事故死者数の3分の2を占める国道および主要地方道、県道の幹線道路における対策については、データに基づく「成果を上げるマネジメント」を導入し、①事故データや地方公共団体、地域住民からの指摘等により、集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性の高い特定区間を明確にし、②地域住民への注意喚起や事故要因に即した、効果の高い対策を立案・実施し、③対策完了後の効果を評価し、評価結果を次の新たな対策に検討に反映する、といった「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」に新たに取り組むなど、交通安全対策の効果の更なる向上をはかる必要があります。

II 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察や道路管理者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ます。

しかし、全死傷事故件数の約半数、全死者数の3分の2を幹線道路における事故が占めており、また歩行者・自転車が関連する死傷事故は生活道路において幹線道路の約2倍発生している状

況にあります。

このため、引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で、生活道路における安全対策をより一層推進することが必要であるので、下記の点に考慮し、引き続き効果的・効率的な取組を進めていくこととします。

○ 施策パフォーマンスの追求

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うえで、地域の実情をふまえつつ、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みます。

○ 地域や住民の主体性の重視

地域や地元住民が自ら計画の策定や事業の実施に積極的に参画・協力していくしくみをつくるなど、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します。また、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成をはかるため、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はかります。

そのほか、道路交通の円滑化をはかり、交通安全を推進するため

- ① 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・空間的平準化をはかる交通需要マネジメント(※TDM)施策を総合的に推進
- ② 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、輸送効率および快適性の向上を実現
- ③ 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)の整備・活用等を推進します。

※TDM： Transportation Demand Management [交通需要マネジメント]
自動車利用者の行動を変えることにより、道路渋滞をはじめとする交通問題を解決する手法

(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深刻です。生活道路における事故の占める割合が依然として高い水準にあるほか、歩行者の死者数は全死者数の約3割を占めています。

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

「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、公安委員会およ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します。

公安委員会においては、交通規制、交通管制および交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進します。具体的には、生活道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、交通規制の実施や見直し、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します。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、※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、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善をはかるため、歩車共存道路※、コミュニティ道路※等の整備を推進するとともに、道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自発光化、標識板の共架、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、見やすくわ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はかります。

イ 通学路等の歩道整備等の推進

小学校、幼稚園、保育所およ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します。この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進します。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、通学路等の整備をはかります。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障がい者等を含めすべ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幅の広い歩道等の整備をはかります。

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、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、障がい者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備します。併せて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑をはかるとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進します。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化がはかられた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、安全で快適な歩行空間を積極的に確保します。

特に、バリアフリー新法に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等にお

※ハンプ：街路の車道部分を横方向に盛り上げて舗装した部分

※歩車共存道路：歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプやクランク等

※コミュニティ道路：歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプ・クランクや歩行者を物理的に分離するための縁石等を整備した道路

いては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、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を面的に整備しネットワーク化をはかります。

また、交差点等に設置する通信装置と高齢者、障がい者等が所持する携帯端末等との双方向通信により、安全な通行に必要な情報の提供や信号機の青時間の延長を行う歩行者等支援情報通信システム(※PIDS)の整備を推進し、高齢者、障がい者等の安全な移動を支援します。

さらに、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内します。

- (イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化します。

また、高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町と連携をはかりつつ積極的な取締りを推進します。

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はかるため、「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、地域文化の振興、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します。

※ PIDS: Pedestrian Information and Communication Systems

〔歩行者等支援情報通信システム〕 高齢者や障がい者が、安全に移動できるよう支援するシステム

(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、「成果を上げるマネジメント」を導入し、「三重県事故ゼロプラン※」を推進します。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いた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はかる道路整備を推進します。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はかります。

ア 「三重県事故ゼロプラン」の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施にあたって、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、次の手順により県民参加・県民との協働により重点的・集中的に交通事故の撲滅をはかります。

- (ア) 国道において死傷事故の占める割合が高いことをふまえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定します。
- (イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにしたうえで、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 事故危険か所対策の推進

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か所として指定し、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。事故危険か所においては、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および防護柵、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。

※三重県事故ゼロプラン：事故危険区間重点解消作戦

※高規格幹線道路：自動車の高速交通の確保をはかるために必要な道路で、全国な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道および一般国道の自動車専用道路で構成

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はかるため、道路の構造、交通安全施設整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制およ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、その適正化をはかります。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進します。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、事故の防止をはかります。

エ 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該か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はかります。

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いた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推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離をはかります。

(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を向上させます。

(ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散による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はかるため、バイパスおよ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、交通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します。

(オ) 道路混雑の解消といった良好な交通環境を実現するため、自動車、鉄道、船舶等複数の交通機関が連携をはかれるよう、鉄道駅等の交通結節点、港湾の交通拠点につながるアクセス道路を整備するなど、県民のニーズに合致した効率的な輸送体系を確立し

ます。

カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上をはかります。

- (ア) 事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべきか所について、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高視認性ポストコーン、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面標示の設置等分離対策の強化をはかります。また、逆走による事故防止のための標識や路面標示の整備、野生動物の進入防止をはかるなど、総合的な事故防止対策を推進します。

また、高速自動車国道におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援します。

- (イ) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するよりよい走行環境の確保をはかるため、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こたえ、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)およびITSスポット等の整備・拡充をはかるとともに、渋滞の解消および利用者サービスの向上をはかるため、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します。

※VICS : Vehicle Information and Communication System [道路交通情報システム]
提供される情報は、渋滞情報、所要時間、事故・故障車・工事情報、速度規制・車線規制情報、駐車場の位置、駐車場・サービスエリア・パーキングエリアの満車・空車情報など

キ 道路の改築等による交通事故対策の推進

- (ア) 歩行者および自転車利用者の安全と交通環境の改善をはかるため、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します。
- (イ) 交差点およ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はかるため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進します。
- (ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和をはかることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態をふまえつつ、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はかります。
- (エ) 商業系地区等における歩行者およ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します。
- (オ) 交通混雑が著しい市中心部、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はかるため、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はかります。
- (カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、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) 道路の構造およ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します。既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、プロファイル化、系統化、速度感応化、多現示化、右折感応化等の高度化を推進します。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します。また、必要のある場所には、バス感応化等を行います。
- (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、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理および的確な事故調査が行えるようにするとともに、

※ペDESTリアンデッキ：歩行者を保護するために車道と分離し立体的に設置した歩行者路

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。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します。

(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 年度から平成 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、公安委員会および道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、下記の点に考慮し、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はかります。

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はじめとした交通安全施設等整備事業の推進をはかります。

ア 歩行者・自転車対策およ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ふまえ、歩行空間のバリアフリー化および通学路における安全安心な歩行区間の確保をはかります。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はかります。

イ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が多発していることから、事故危険か所など、事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施します。

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

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、交通容量の拡大をはかり、交通の円滑化を推進するとともに、併せて、自動車からの窒素酸化物(NO_x)および、粒子状物質(PM)ならびに、二酸化炭素の排出抑止を推進します。

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、分析および伝達ならびに信号機、道路標識およ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・高度化をはかります。

- (イ) 幹線道路において、交通の変動実態を的確に把握し、予想される変動に対応した信号制御を行うため、集中制御化、プロファイル化、系統化、閑散時押ボタン化・閑散時半感応化、多現示化、右折感応化等の信号機の高度化をはかります。

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はかります。

- (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※)の整備を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現をはかります。

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あたっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見について、「標識BOX」および「信号機BOX」※、「道の相談室」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映します。

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

カ 連絡会議等の活用

警察と道路管理者が設置している「三重県道路交通環境安全推進連絡会議」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はかります。

※UTMS：Universal Traffic Management Systems [新交通管理システム]

(社団法人新交通管理システム協会)

AMIS・PTPS・MDCS・EPMS・DSSS・HELP・PICS・FAST・DRGS・IIS等による道路情報を交通管理センターITCS(高度交通管制システム)でリアルタイムに道路利用者へ提供

※「標識BOX」および「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

(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はかり、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ます。また、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。

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、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します。

また、ゾーン規制も活用しつつ、速度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、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置・拡幅等歩行者および自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化します。

イ 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

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・誘導をはかります。また、路線バス等大量公共交通機関の安全・優先通行を確保するための交通規制を積極的に推進します。

ウ より合理的な交通規制の推進

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または交通規制の解除、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または改良の働きかけ、地方公共団体、民間事業者等に対する路外施設の整備等の働きかけ等の道路交通環境の整備をはかります。

具体的には、平成 21 年および平成 22 年に全面改正された新たな最高速度規制基準に基づき、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点検および見直しを推進します。

また、駐車規制については、必要やむを得ない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、駐車規制の点検および見直しを推進します。

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」等についての点検および見直しを推進します。

(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うえで、乗用車から自転車への転換を促進します。

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はかり、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り、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します。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します。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等駐車対策協議会の設置、総合計画の策定をはかるとともに、自転車等の駐車需要の多い地域およ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方法に応じた路外・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等の設置を義務付ける条例の制定をはかります。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決をはかるため、県、市町、道路管理者、警察、鉄道事業者等が連携し、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場および道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進をはかります。

特に、バリアフリー新法に基づき、市町が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障がい者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および自転車駐車場等の整備を推進します。

(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、輸送効率およ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）を引き続き推進します。

ア 道路交通情報通信システムの整備

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および対応車載機の普及をはかります。

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はかり、交通の安全およ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はかります。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者に対し、周辺の交通状況等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（※DSSS）の導入・整備を推進します。

エ スマートウェイの推進

ETCの通信技術をベースとしたITSスポットの活用によるスマートウェイの推進を官民一体となって展開していきます。ITSスポットの活用により、ETCに加え、広範囲の渋滞データで適切にルート選択を可能とするダイナミックルートガイダンス、ドライブ中のヒヤリをなくす事前の注意喚起を実現する安全運転支援等のサー

※DSSS：Driving Safety Support Systems【安全運転支援システム】

ドライバーが視認困難な位置にある自動車、二輪車、歩行者を各種感知器が検出し、その情報を車載装置や交通情報板などを通して提供するシステム

ビスを実現します。

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 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ます。具体的には、公共車両優先システム（※ P T P S）および車両運行管理システム（※ M O C S）の整備を推進します。

（7）交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい交通渋滞を緩和し円滑な移動をはかることで、交通事故を未然に防止するため、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良による交通容量の拡大、交通管制の高度化、交通情報の充実、時差通勤・通学の推進、フレックスタイム制の導入等により、輸送効率を向上させ、交通量の時間的・空間的な平準化をはかるとともに、広報・啓発活動を通じて定着化をはかります。

ア 公共交通機関利用の促進

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停、バス感応式信号機、P T P S の整備等バスの利用促進をはかるための施策やコミュニティバスの導入を推進します。

また、鉄道、バスをはじめとする公共交通機関を維持・確保・改善するための施策を実施し、利用を促進し、自家用車から公共交通機関への転換を促すことで、円滑な道路交通の実現をはかります。

さらに、鉄道・バス事業者による運行の見直し、乗り継ぎ改善等の取組により、シームレスな公共交通の実現をはかり、パークアンドライド駐車場や自転車道、駅前広場等を整備することで、利便性を向上させます。

※PTPS：Public Transportation Priority Systems【公共車両優先システム】

バス専用・優先レーンの設置や、違法走行車両への警告、優先信号制御などを行うことにより、バスなどの公共車両が優先的に通行できるようにするシステム

※MOCS：Mobile Operation Control Systems【車両運行管理システム】

光ビーコンと車載器を組み合わせることにより、自動車車両の通過時刻や走行位置等の状況が把握できるシステム

イ 自動車利用の効率化

乗用車の平均乗車人数の増加およ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（MOC S）の導入等による物流の効率化等の促進をはかります。

（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はかります。

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おそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

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

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推進します。

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およ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します。

また、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として自動起動型信号機電源付加装置の整備を推進します。

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します。

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、緊急輸送道路等の確保およ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します。

(9) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑をはかり、都市機能の維持およ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 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、個々の時間および場所に応じたきめ細かな駐車規制を推進します。

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、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、道路交通環境等当該現場の状況を勘案したうえ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、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令およ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はかり、使用者責任を強力に追及します。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、駐車規制および違法駐車の取締りの推進と併せ、駐車場の整備と有効利用を推進します。

(ア) 駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定をはかるとともに、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) 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をはかるとともに、民間駐車場の整備をはかります。

また、都市機能の維持・増進をはかるべき地区および交通結節点等重点的に駐車場の整備をはかるべき地域において、公共駐車場の整備を積極的に推進します。

(ウ) 既存駐車場の有効利用をはかるため、駐車場案内システム・駐車誘導システムの高度化を推進します。また、郊外からの過剰な自動車流入を抑止し、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推進します。

エ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車の排除およ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はかり、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・高揚をはかります。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分にふまえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、市町や道路管理者に対する路外駐車場や路上荷捌きスペース整備の働きかけ、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します。

(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わ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はかる必要があります。

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・提供体制の充実をはかるとともに、交通規制情報のデータベース化を推進します。

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やITSスポットの整備・拡充を積極的にはかることにより、交通の分散をはかり、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進します。

また、高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体とし、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等をはかることにより交通の安全および快適性を確保しようとするUTMSの構想に基づき、交通管理システムの充実、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はかります。

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はかります。

ウ 適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確また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)およ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はかるなどにより、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します。

エ わ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はかるための視認性・耐久性に優れた大型固定標識および路側可変標識の整備ならびに利用者のニーズに即した系統的でわかりやすい案内

標識および中央線変移システムの整備を推進します。

また、主要な幹線道路の交差点およ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を推進するとともに、地図を活用した多言語表記の実施等により、国際化の進展への対応に努めます。

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用および占用の適正化等

(ア) 道路の使用および占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用および占用の許可にあたっては、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実施します。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するため、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚に待つところが多いことから、不法占用等の防止をはか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はかります。

(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。

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はかるため、社会資本整備重点計画等に基づき、街区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または制限

道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊また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およ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または制限を行います。

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または制限およ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また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はかります。

オ 地域に応じた安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施、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検討します。

さらに、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の整備を推進します。

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、他の人びとや地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成するうえで、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つけるためには、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とらえるよう意識の改革を促すことが重要です。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要です。

このため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）に基づき、三重県交通安全研修センター等を活用し、幼児から成人にいたるまで、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はかるとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、そのうえで高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。さらに、自転車を使用することが多い児童、中学生および高校生

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します。

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、特別活動および自立活動など、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します。障がいのある児童生徒等に対しては、その障がいの特性をふまえ、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あたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実をはか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、必要な情報をわかりやすく提供することに努めます。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、市町、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業およ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します。特に交通安全教育・普及啓発活動にあたる県・市町職員や教職員の指導力の向上をはかるとともに、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ます。

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ます。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

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および知識を習得させることを目標とします。

- 幼稚園・保育所においては、家庭および関係機関・団体等と連携・協力をはかりながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。これらを効果的に実施するため、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、わ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および教材・教具の整備を推進します。

- 児童館およ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、幼児安全クラブ等の組織化を促進し、その活動の強化をはかります。
- 関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情をふまえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育所等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

イ 児童に対する交通安全教育の推進

心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者およ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、道路およ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および能力を高めることを目標とします。

小学校においては、家庭および関係機関・団体等と連携・協力をはかりながら、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、交通ルールの意味およ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。

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、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺そ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はかります。

また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

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します。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

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

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、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施します。

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

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者およ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も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、家庭および関係機関・団体等と連携・協力をはかりながら、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高揚と実践力の向上をはかるとともに、実技指導等を含む実

実践的な交通安全教育の充実をはかります。

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、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生および相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進をはかります。

また、小中学校等との交流をはかるなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促します。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時およ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および技術、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および交通安全意識・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および事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行います。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めます。

また、三重県交通安全研修センターや自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法を身につけた運転者教育指導者の育成をはかります。

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

大学生等に対しては、学生の二輪車・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を努めます。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

加齢に伴う身体機能の変化が歩行者また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、道路および交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的スキルおよ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、市町は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、交通安全活動指導員（シルバーリーダー）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。

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します。特に交通安全教育を受ける機会のない高齢者を中心に、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ます。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努めます。

さらに、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はかるとともに、その自発的な受講の促進に努めます。

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ます。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、交通安全活動指導員（シルバーリーダー）等による安全運転教育を実施します。

さらに、地域および家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母親活動や、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ます。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

交通安全のために必要なスキルおよ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、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

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ます。

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

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

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ふまえ外国人向け教材の充実をはかり、効果的な交通安全教育に努めます。

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します。

(2)効果的な交通安全教育の推進

ア 参加・体験・実践型教育の推進等

交通安全教育を行うにあたっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能および知識を習得し、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、講師の派遣および情報の提供等、相互の連携をはか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、教材等の充実およ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ます。

イ 三重県交通安全研修センターの活用

参加・体験・実践型の学習方法により、幼児から高齢者にいたる幅広い年齢層に対応した体系的な交通安全教育を行う三重県交通安全研修センターを活用し、受講者が楽しみながら身をもって、交通ルールや交通マナーを学ぶ交通安全教育を推進します。

また、地域・職域等において、効果的な交通安全教育を推進するため、指導者の養成に努めます。

（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・浸透をはかり、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、三重県交通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、シートベルトおよ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、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ます。

また、毎月11日の「交通安全の日」には、交通実態に即した地域、学校、職域ぐるみの交通安全活動を推進することにより、安全意識の普及徹底に努めます。

交通安全運動の実施にあたっては、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、県民参加型の交通安全運動の充実・発展をはかるとともに、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ふまえた実施に努めます。

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および交通ボランティアの参加促進をはかり、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します。

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 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ます。

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、「自転車安全利用五則」（平成 19 年 7 月 10 日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化をはかります。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・徹底をはかります。

自転車に関連する交通事故を防止するため、毎月第一月曜日を「自転車安全対策強化日（セーフティー・バイシクルデー）」とし、自転車の安全利用を推進します。

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はかります。

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ふまえ、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します。

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します。

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、着用の徹底をはかります。

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およ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はかります。

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

（平成 22 年 10 月現在における一般道のシートベルト着用率は、全国平均：運転席 97.3%、助手席 92.2%、後部座席 33.1%、三重県：運転席 95.5%、助手席 92.6%、後部座席 56.1%（警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による））

エ チャイルドシートの正しい着用方法の徹底

チャイルドシートの着用効果および正しい着用方法について、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、正しい着用の徹底をはかります。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。

また、市町、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルド

シートを利用しやすい環境づくりを促進します。

さらに、販売店等における利用者への正しい着用の指導・助言を推進します。

(平成 22 年 4 月現在におけるチャイルドシート着用率は、全国平均：6 歳未満 56.8%、三重県：6 歳未満 70.4% (警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による))

オ 反射材用品の普及促進

夜間における視認性を高め、歩行者およ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はかるため、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および関係機関・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はかりますが、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努めます。

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ます。

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や運転代行業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さらに進め、「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はかります。

キ 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、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ふまえた広報、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うことにより、高齢者の交通事故防止、シートベルトおよびチャイルドシートの

正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車等の排除等をはかります。

- (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・市町、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努めます。
- (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・市町は、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全県民的気運の盛り上がりをはかります。

ク その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 高齢者の交通事故を防止するため、毎月 21 日を「高齢者の交通安全の日（セーフティー・シルバーデー）」とし、啓発活動を行います。高齢運転者標識（高齢運転者マーク）の普及・活用をはかるとともに、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) 重大事故の第二次的要因となる最高速度違反や、依然として後を絶たない飲酒運転などの事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止をはかります。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、「夕暮れ時、ちょっと早めのライトオン運動」の実施や交通情報板等を活用するなどして自動車および自転車の前照灯の早期点灯を促します。

- (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はかることができるよう、インターネット等を通じて事故データおよび事故多発地点に関する情報の提供に努めます。
- (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ます。
- (オ) 交通安全活動に対する理解を深め、交通安全意識の高揚をはかることを目的に、交通安全県民大会や交通事故被害者等の講演会などを開催します。

(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および諸行事に対する援助なら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、四季の交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行います。

交通安全対策に関する行政・民間団体で組織された交通対策協議会を開催し、交通安全に関する県民挙げての活動の展開をはかります。

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はかるため、三重県交通安全研修センターを活用し交通安全教育の指導者の育成に努めます。

(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す。

このため、交通安全思想の普及徹底にあたっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にしたうえで、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ます。

このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成をはかるため、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しく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します。

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はかることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実を努めます。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実をはかります。

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および自動車運送事業者の安全対策の充実をはかるとともに、交通労働災害の防止等をはかるための取組を進めます。

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をはかります。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識および技能を身につけたうえ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はかるとともに、免許取得時およ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、

- ① 個々の心理的・性格的な適性をふまえた教育
- ② 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

- ③ 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および態度を向上させるよう、教育内容の充実をはかります。

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) 指定自動車教習所における教習の充実

指定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た教習を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容および技法の充実をはかり、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

各種運転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

各種講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充をはかるほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化ならびに講習内容お

よび講習方法の充実に努めます。

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

指定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および原付安全運転講習の推進に努めます。

また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努めます。

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に努め、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ます。

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います。

(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います。

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、態勢の強化に努めます。

(ウ) 運転経歴証明書の充実

運転経歴証明書の身分証明書としての機能を充実させ、運転免許証を自主返納した者の支援に努めます。

(エ) 高齢運転者標識（高齢運転者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識の積極的な使用の促進をはかります。

オ シートベルト、チャイルドシートおよび乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシートおよび乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底をはかるため、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、チャイルドシートおよび乗車用ヘルメット着用義務違反に対する指導取締りの充実をはかります。

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、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はかるとともに、通知、証明および調査研究業務等の一層の充実をはかります。

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、交通の安全および利用者の保護をはかるため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施します。

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、民間参入の促進をはかる等により、受診環境の整備を行い、受診を積極的に促進します。

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はかります。

(2) 運転免許業務の充実

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はかるとともに、運転免許センターにおける障がい者等のための設備・資機材の整備および運転適性相談活動の充実をはかります。

(3) 安全運転管理の推進

安全運転管理者および副安全運転管理者(以下「安全運転管理者等」という。)に対する講習の充実等により、これらの者の資質および安全意識の向上をはかるとともに、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、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃をはかり、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はかります。

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はかります。

事業活動に伴う交通事故防止をさらに促進するため、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はかります。

また、指導にあたっては、エコドライブにも配慮し、環境保全につながる安全運転を推進するよう徹底をはかります。

（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および運行管理の徹底をはかるため、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およ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います。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および監査実施体制の充実・強化をはかります。

また、関係行政機関相互の連絡会議の開催およ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はかるとともに、事業者団体等関係団体を通じての指導にも努めます。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はかります。

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・改善をはかるため、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・徹底をはかります。

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めざします。

また、指導にあたっては、エコドライブにも配慮し、環境保全につながる安全運転を推進するよう徹底をはかります。

イ 安全運転確保に資する機器の普及促進および活用策の充実

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はかります。

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自己分析への更なる活用方法等の検討・充実に努めます。

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をはかるため、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・分析を充実およ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します。

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、事故情報の多角的分析の結果の活用等により、講習内容を充実するとともに、講習水準の向上をはかり、視聴覚機材の活用等による効果的な講習を実施し、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はかります。

オ 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

県、市町およ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）の認定状況もふまえつつ、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。

カ 社内安全教育実施に関する支援

社内での安全教育を促進するため、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を行い、社内での交通安全教育の充実をはかります。

(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機関等と連携して、安全管理者等の事業場における交通労働災害防止に係る管理者の選任、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および自動車運転者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施します。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善をはかるため、労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令および「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および監査・監督結果の相互通報制度等の活用をはかるとともに、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はかるため、イエローカード※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、危険物災害等情報支援システムの充実をはかります。

※イエローカード：危険有害物質の性状、処理剤およびその調達先等事故の際に必要な情報を記載した緊急連絡カード

イ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報および津波警報・注意報ならびに台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表および迅速な伝達に努めます。

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検討します。

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ITを活用した観測・監視体制の強化をはかるものとします。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

先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（※ASV）について、車両の普及促進に努めます。

また、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ります。

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はかります。

※ASV：Advanced Safety Vehicle【先進安全自動車】

(1) 自動車の検査および点検整備の充実

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、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、自動車検査独立行政法人と協力の上、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はかります。

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はかることにより、不正改造車両をはじめとした整備不良車両およ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・活用をはかるため、事業者に対する指導監督を強化します。さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化をはかるとともに、検査体制の充実強化をはかります。

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はかるため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に全県的に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進します。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会をとらえ、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進します。

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はかります。

(イ) 不正改造車の排除

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

また、不正改造行為の禁止およ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) 自動車分解整備事業の適正化および近代化

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およ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はかるとともに、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・活用をはかるため、事業者に対する指導監督を引き続き行います。

(2) リコール制度の充実・強化

自動車のリコールの迅速かつ着実な実施のため、自動車整備事業者およびユーザー等からの不具合情報やリコール情報の収集体制の強化に努めます。

(3) 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はかるため、駆動補助機付自転車(人の力を補うため原動機を用いるもの)および普通自転車の型式認定制度を活用しま

す。また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、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ます。

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

5 道路交通秩序の維持

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はかる必要があります。

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

また、事故原因の徹底究明を求める意識の高まり等をふまえ、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、捜査体制および装備等の充実強化をはかります。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域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、取締り体制および装備資機材の充実強化をはかります。

(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、歩行者および自転車利用者の事故防止ならびに交通事故の実態に応じた真に交通事故抑止に効果のある交通指導取締りを推進します。

(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

交通事故多発路線等における交通指導取締りを強化するとともに、飲酒運転のほか、無免許運転、著しい速度超過、交差点関連違反（信号無視、一時不停止、歩行者妨害等）、携帯電話の使用等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、地域の交通実態、県民の要望等をふまえた迷惑性の高い駐車違反等に対する取締りを強化するとともに、被害軽減を目的としたシートベルトの着用およびチャイルドシートの着用に係る違反の指導取締りを推進します。

特に、飲酒運転については、徹底した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、運転者に対する酒・車の提供者、同乗者等の飲酒運転を助

長する周辺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します。

(イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過労運転、過積載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事業者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はかります。

(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、携帯電話の使用およ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します。

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、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取締りおよび駐留監視活動等を実施するとともに、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反、シートベルトの着用義務違反、自動二輪車の二人乗り違反、過積載、積載方法違反、携帯電話の使用等を重点とした取締りを強化し、交通流の整序および交通事故の未然防止をはかります。

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します。

(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はかります。

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および体制の充実に努めます。

イ 初動捜査体制および科学的捜査体制の強化

関係各部門の捜査力を最大限、集中的に投入した初動捜査体制を確立するとともに、交通事故自動記録装置をはじめとする捜査支援システムを活用した科学的捜査の強化をはかります。

(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します。

ア 暴走族追放気運の高揚および家庭、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、市町における「暴走族根絶条例」等の制定および運用に協力するとともに、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、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進します。さらに、関係団体等との連携の下に暴走族相談員制度を創設し、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します。

暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性をふまえ、青少年育成団体等との連携をはかるなど、青少年の健全育成をはか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

暴走族およびこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行います。

また、事前の情報入手に努め、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強化

暴走族取締りの体制および装備資機材の充実をはかるとともに、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および補導を徹底し、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はかります。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不法改造車両の

取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働きかけるなど暴走族と車両の分離をはかり、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。

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あたっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努めます。

また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底します。

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

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

さらに、暴走族問題は地域社会に深く関わる問題であることにかんがみ、県および市町に設置されている「暴走族対策会議」の下に、暴走族対策の推進に携わる機関および団体の代表から構成される「暴走族対策推進幹事会」等の設置を促進します。

オ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されないことがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、全国的な広報活動の推進および企業、関係団体に対する指導を積極的に行います。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて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はかり、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・救急体制および救急医療体制の整備をはかります。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上をはかる観点から、救急現場または搬送途うえにおいて、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はかるほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー(現場に居合わせた人)による応急手当の普及等を推進します。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大ならびに事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充をはかり、救助活動の円滑な実施を期します。

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した場合に対処するため、救護訓練の実施および災害派遣医療チーム(※DMAT)の活用等、救助・集団救急事故体制を整備します。

ウ 心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器(※AED)の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進します。

また、自動車教習所における教習および取得時講習、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、中学校、高等学校の保健体育において応急手当について指導の充実をはかるとともに、教員の指導力の向上をはかります。

エ ドクターカーの活用促進、救急救命士の養成等の促進

プレホスピタルケア(救急現場および搬送途うえにおける応急処置)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)の活用の促進をはかるとともに、救

急救命士の養成を促進します。また、医師の指示または指導・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はかります。

オ 救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救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します。

カ 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、負傷者の救急搬送等にも有効であることから、救急業務等におけるヘリコプターを活用し、救急活動の円滑な実施を期します。

キ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、中日本高速道路株式会社が、沿線市町等と協力して適切かつ効率的な人命救護を行います。

また、中日本高速道路株式会社ならびに関係市町は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進します。

ク 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および緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム(※FAST)の導入に取り組めます。

※DMAT: Disaster Medical Assistance Team

医師、看護師、業務調整員で構成され、大規模災害や多傷病者が発生した事故などの現場に急性期(おおむね48時間以内)に活動できる機動性をもった、専門的な訓練を受けた医療チーム

※AED: Automated External Defibrillator

心室細動の際に機器が自動的に解析を行い、必要に応じて電気的なショックを与え、心臓の働きを戻すことを試みる医療機器

※FAST: Fast Emergency Vehicle Preemption System [現場急行支援システム]

緊急車両優先の信号制御を行うシステム

(2)救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、救急医療情報システムを改良・更新するとともに、休日・夜間に初期救急患者を受け入れる医療機関を中心として、新システムの参加について重点的に取り組みます。

また、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するため、病院群輪番制など地域内の医療施設の実情に応じた方式により、二次救急医療体制の整備をはかるとともに、重篤な救急患者を受け入れるため、県内に4か所設置されている救命救急センターを中心に三次救急医療体制の確保をはかります。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師を確保していくために、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・研修の充実に努めます。

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

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

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

ウ ドクターヘリ事業の推進

救急患者への救命医療を救急現場において直ちに行い、救急医療施設へ一刻も早く搬送することにより、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら患者を搬送できるドクターヘリを配備します。

その運用にあたっては、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「運航要領」の作成、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します。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急患者の迅速かつ円滑な搬送および受入れを確保するため、平成 21 年 10 月の消防法の改正を受けて策定した「傷病者の搬送および受入れの実施に関する基準」の運用を行なうとともに、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・協力関係の確保を促進します。

また、医師、看護師等が救急現場および搬送途上に出動し、応急処置を行うことにより救急患者の救命効果の向上をはかるため、ドクターカー等の活用や、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または携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進します。

さらに、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）の活用を推進します。

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

7 損害賠償の適正化をはじ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、精神的および経済的打撃を受けたり、またはかけ替えのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進します。

自動車損害賠償保障法（昭和 30 年法律第 97 号）は、自動車の運行による交通事故について、加害者側の損害賠償責任を強化し、この損害賠償の履行を確保するため、原則としてすべての自動車に対して自動車損害賠償責任保険（共済）の契約の締結を義務付けるとともに、保険会社（組合）の支払う保険（共済）金の適正化をはかり、自動車事故による被害者の保護、救済をはかつており、今後も更なる被害者の保護の充実をはかるよう措置します。特に、交通事故による重度後遺障がい者数は依然として高い水準にあることから、引き続き、重度後遺障がい者に対する救済対策の充実をはかります。

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はかります。

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、か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）車両の運行の防止に徹底します。

イ 任意の自動車保険（自動車共済）の加入促進等

自賠責保険（自賠責共済）と共に交通事故被害者等の救済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）の加入促進のための広報啓発を行います。

(2)損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

県・市等における交通事故相談を活用し、地域における交通事故相談活動を推進します。

(ア) 交通事故相談における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連携をはかります。

(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はかるとともに、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はかります。

(ウ) 県、市町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はかり、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救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進します。

(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

被害者救済対策事業等については、今後も各事業の内容の見直しをはかりつつ、社会的必要性の高い事業を充実していきます。

救済策として、交通遺児等に対する生活資金貸付けおよび重度後遺障がい者に対する介護料の支給等の援助を行います。

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心情に配慮した相談業務を、県の交通事故相談、警察署の交通係、交通安全活動推進センター等により推進するとともに、関係機関相互の連携をはかり、さらにみえ犯罪被害者総合支援センターなどの民間の犯罪被害者支援団体等との連携をはかります。

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はかります。

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はかります。

さらに、交通事故捜査を担当する警察職員に対しては、警察学校における教育・研修を実施するほか、各警察署に対する巡回教育指導等を行い、被害者等の心情に十分配慮した適切な被害者支援が推進されるよう努めます。

8 調査研究の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として必要な研究の推進をはかることが必要です。

また、交通安全対策についてはデータを用いた事前評価、事後評価等の客観的分析に基づいて実施するとともに、事後評価で得られた結果を他の対策に役立てるなど結果をフィードバックする必要があります。

このため、道路交通の安全に関する研究の推進をはかるとともに、死亡事故のみならず重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させるとともに、交通の安全に関する研究開発を行っている大学、民間機関との緊密な連携をはかります。

また、交通の安全に関する研究の成果を交通安全施策に取り入れるとともに、民間に対する技術指導、資料の提供等によりその成果の普及をはかります。

(1) 道路交通の安全に関する研究の推進

交通事故の発生要因が複雑化、多様化していること、高齢者人口・高齢運転者の増加、ITの発展、道路交通事故の推移、道路交通安全対策の今後の方向を考慮して、研究を推進します。

ア 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

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

イ 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進をはかるため、各種の対策による交通事故削減効果および人身傷害等事故発生後の被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実をはかります。

ウ その他の研究の推進

(ア) 交通事故の長期的予測の充実

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

(イ) 交通事故被害者等の視点に立った交通安全対策に関する研究の推進

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

(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故総合分析センターを積極的に活用して、人、道路および車両について総合的な観点からの事故分析を行います。

また、工学、医学、心理学等の分野の専門家、大学、民間研究機関等との連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進します。

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高揚をはかります。

第2章 鉄道交通の安全

1. 鉄道事故のない社会をめざして

- 一たび事故が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりでなく、被害が甚大となります。
- 各種の安全対策を推進し、県民の鉄道に対する信頼を揺るぎないものとする必要があります。

2. 鉄道交通の安全についての目標

- ① 乗客の**死者数ゼロ**をめざします。
- ② 運転事故全体の死者数減少をめざします。

3. 鉄道交通の安全についての対策

〈視点〉

- ① 重大な列車事故の未然防止
- ② 利用者等の関係する事故の防止

〈講じようとする施策〉

- ① 鉄道交通環境の整備
- ② 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ③ 鉄道の安全な運行の確保
- ④ 救助・救急活動の充実
- ⑤ 被害者支援の推進

第1節 鉄道事故のない社会をめざして

人やものを大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、県民生活に欠くことのできない交通手段です。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、一たび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがあります。また、ホーム上でまたはホームから転落して列車に接触するなどの人身障害事故が発生していることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっています。

このため、県民が安心して利用できる一層安全で安定した鉄道輸送をめざし、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要があります。

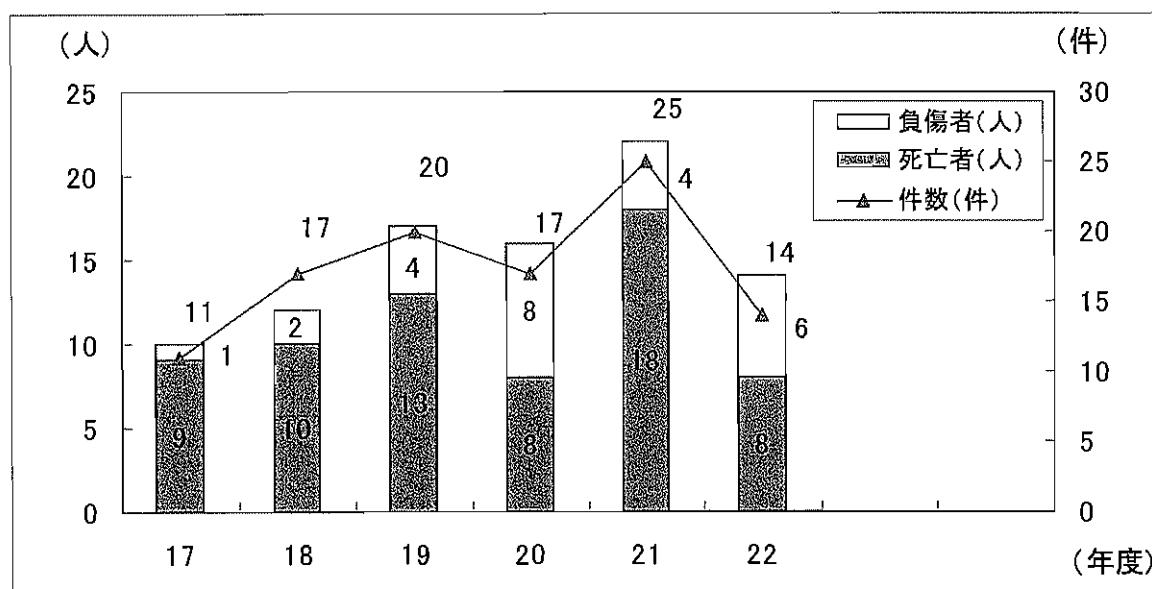
I 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

鉄道における運転事故は、全国的に見ると長期的には減少傾向にあるが、県内における鉄道運転事故の件数、死傷者数、死者数は、近年、微増傾向で推移しています。

また、平成16年10月の新潟県中越地震に伴う東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」という。）の上越新幹線列車脱線事故、平成17年3月の土佐くろしお鉄道宿毛線における

運転事故件数および死傷者数の推移



※国土交通省中部運輸局資料による(平成22年度速報値)

列車脱線事故、平成17年4月のJR西日本福知山線における列車脱線事故、そして平成17年12月のJR東日本羽越線における列車脱線事故といった社会的にも大きな影響を与えた運転事故が発生しています。

なお、平成17年度から平成22年度までの間、三重県内の鉄道事故における乗客の死者はありません。

2 近年の運転事故の特徴

近年の運転事故の特徴としては、踏切障害事故および人身障害事故で運転事故の90%近くを占めていることがあげられます。

II 交通安全計画における目標

【数値目標】

- ① 乗客の死者数ゼロ
- ② 運転事故全体の死者数減少をめざします。

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要です。

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

こうした現状をふまえ、県民の理解と協力の下、第2節および第3章第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、および運転事故全体の死者数を減少させることをめざすものとします。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

県内における運転事故は、微増傾向にあること、列車の衝突や脱線等が一たび発生すれば、多数の死傷者を生ず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めざし、重大な列車事故の未然防止とともに、利用者等に関する事故を防止するため、効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から施策を推進していきます。

II 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道線路、運転保安設備等の鉄道施設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はかります。

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理および補修を適切に実施します。また、多発する自然災害へ対応するために、軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化、駅施設等の耐震性の強化等を推進します。

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ます。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・補修等の促進をはかります。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などして技術力の向上についても推進していきます。

さらに、駅施設等について、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消等によるバリアフリー化を推進します。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または転落検知マットの整備等の安全対策を引き続き推進します。

(2) 運転保安設備等の整備

曲線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ます。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約90%以上を占める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・県交通安全運動等において広報活動を行い、鉄道の安全に関する正しい知識の普及啓発をはかります。

3 鉄道の安全な運行の確保

鉄道の安全な運行を確保するため、運転士の資質の保持、気象情報等の充実をはかります。また、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ適確に対応します。

(1) 運転士の資質の保持

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

(2) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす自然現象を適確に把握し、気象警報・注意報・予報および津波警報・注意報ならびに台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表および迅速な伝達に努めます。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ITを活用した観測・監視体制の強化をはかるものとします。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。

(3) 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、定期的にまたは事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し、施設およ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います。

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、事故および事故防止対策に関する情報交換等を行います。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います。

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・協力体制の強化を推進します。

5 被害者支援の推進

被害を受けた者およびその遺族等に対する適切な相談活動や要望に対応した支援活動を効果的に推進します。

特に、多角的、専門的な支援を実施するため、県、警察、医療機関等で構成する「三重県犯罪被害者支援連絡協議会」において総合的な被害者支援を推進します。

第3章 踏切道における交通の安全

1. 踏切事故のない社会をめざして

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めざします。

2. 踏切道における交通の安全についての目標

平成 27 年度までに踏切事故事故件数を平成 22 年度と比較して約 1 割削減することをめざします。

3. 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

〈講じようとする施策〉

- ①踏切道の立体交差化、構造の改良およ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および交通規制の実施
- ③踏切道の統廃合の促進
- ④その他踏切道の交通の安全と円滑化をはかるための措置

第1節 踏切事故のない社会をめざして

踏切事故は、鉄道運転事故の約5割を占め、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状です。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故のない社会をめざします。

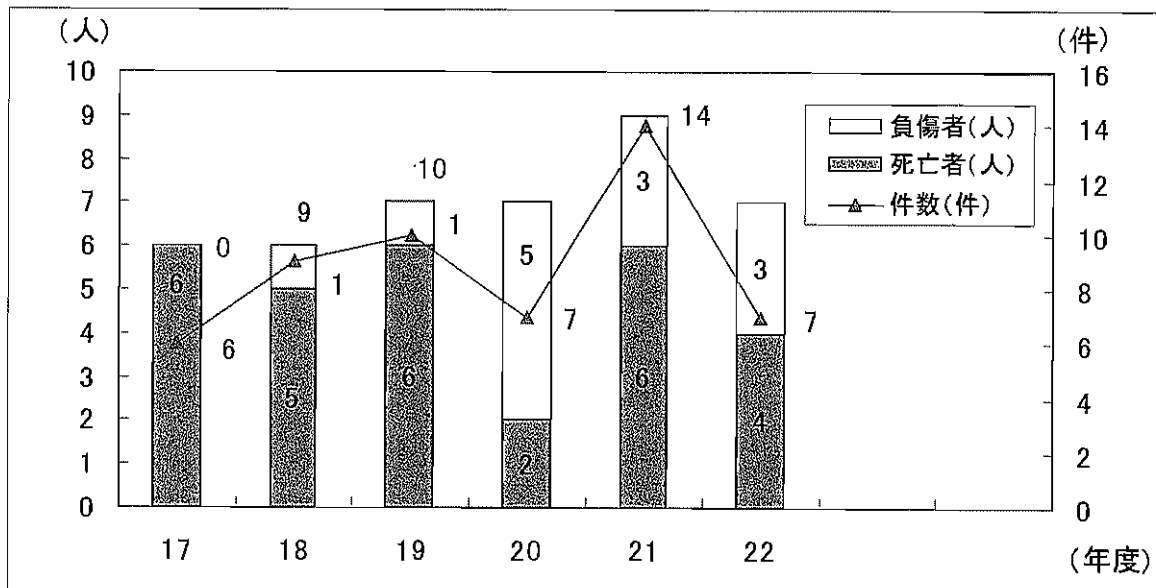
I 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害およびこれに起因する列車事故をいう。）は、全国的に見ると長期的には減少傾向にあるが、県内における踏切事故の件数、死傷者数、死者数についてみると、ほぼ横ばい傾向で推移しています。

しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約5割を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。

踏切事故件数および死傷者数の推移



※国土交通省中部運輸局資料による(平成22年度速報値)

2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、①原因別で見ると、直接横断によるものが半数以上を占めており、また、衝突物別では自動車と衝突したものが約5割、歩行者と衝突したものが約3割を占めています。②踏切道の種類別にみると、発生件数では第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または自動遮断機が設置されている踏切道）が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっていることなどがあげられます。

II 交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化をはかるため、県民の理解と協力の下、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、平成27年度までに踏切事故件数を平成22年度と比較して約1割削減することをめざすものとします。

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こととします。

II 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化、構造の改良および歩行者等立体横断施設の整備の促進

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、効果の早期発現をはかるための構造の改良および歩行者等立体横断施設の整備等を促進します。

また、歩道が狭隘な踏切等における歩行者安全対策のための構造改良等を強力に推進しま

す。

さらに、「開かずの踏切」等の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、また道路の新設・改築および鉄道の新線建設においては、立体交差化を視野に入れ検討します。

以上の構造改良等による「速効対策」と立体交差化の「抜本対策」との両輪による総合的な対策を緊急的かつ重点的に推進します。

2 踏切保安設備の整備および交通規制の実施

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。

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、都市部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します。

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、迂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はかります。

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、迂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はかるための措置

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