

和歌山県交通安全計画

(第11次 令和3年度～令和7年度)

交通事故のない社会を目指して

令和3年6月

和歌山県交通安全対策会議

ま え が き

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和20年代後半から40年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。

これに基づき、本県では昭和46年度以降、10次にわたる和歌山県交通安全計画を作成し、指定地方行政機関、県の各機関及び市町村並びに関係団体等が一体となって交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、第10次和歌山県交通安全計画において掲げた「年間の交通事故死者数（24時間死者）を32人以下、死傷者数を4千人以下」とする目標に対し、計画初年度の平成28年の死者数40人から毎年減少し、令和元年には33人、令和2年には死者数18人、死傷者数については1,869人と大幅に減少するに至った。

コロナ禍による外出の自粛という特殊事情はあるにせよ、これは、県及び市町村並びに関係団体のみならず交通安全ボランティアを始めとする県民一体となった長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、死者数は減少しているとはいえ、今なお交通事故により尊い命を落とし、或いは、最愛の家族を亡くす人がいるということは厳然たる事実であり、また、本県の交通事故死者に占める高齢者の割合は5割強を推移し、高齢者人口のさらなる増加が見込まれる本県にとって高齢者の交通事故防止対策は大きな課題の一つである。また、依然として飲酒運転は後を絶たず、県では平成31年4月に飲酒運転の根絶に関する条例を制定し、啓発と厳しい取締りを行っているところである。さらに最近では、重大事故につながる危険が大きいあおり運転の防止についても大きな課題となっている。

鉄道交通（軌道を含む。以下同じ。）の分野においては、踏切道における交通事故は少数であるものの、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危険性をはらんでいる。

言うまでもなく、交通事故の防止は、近畿運輸局などの指定地方行政機関、県の各機関及び市町村並びに関係団体だけでなく、県民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念のもとに、交通事故のない社会を目指して、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に基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

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、令和3年度から7年度までの5年間に講じるべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この計画に基づき、指定地方行政機関、県の各機関及び市町村並びに関係団体において、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、これを強力に推進するものとする。

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（基本的な考え方）	5
第2節 道路交通の安全についての目標	6
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	6
1 道路交通事故の現状	6
2 道路交通事故の見通し	8
II 第11次和歌山県交通安全計画における目標	8
第3節 道路交通の安全についての対策	9
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	9
1 <重視すべき視点>	9
(1) 高齢者及び子供の安全確保	9
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	10
(3) 生活道路における安全確保	11
(4) 先端技術の活用推進	11
(5) 交通実態を踏まえたきめ細かな対策の推進	11
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	11
II 講じようとする施策	13
1 道路交通環境の整備	13
2 交通安全思想の普及徹底	27
3 安全運転の確保	36
4 車両の安全性の確保	42
5 道路交通秩序の維持	45
6 救助・救急活動の充実	49
7 被害者支援の充実と推進	52
第2章 鉄道交通の安全	55
第1節 鉄道事故のない社会を目指して	56
I 鉄道事故の状況等	56
1 鉄道事故の状況	56
2 近年の運転事故の特徴	56
II 第11次和歌山県交通安全計画における目標	56
第2節 鉄道交通の安全についての対策	57
I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	57
II 講じようとする施策	57
1 鉄道交通環境の整備	57
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	58
3 鉄道の安全な運行の確保	58
4 鉄道車両の安全性の確保	59
5 救助・救急活動の充実	59
6 被害者支援の推進	59
第3章 踏切道における交通の安全	61
第1節 踏切事故のない社会を目指して	62
I 踏切事故の状況等	62

1	踏切事故の状況	6 2
2	近年の踏切事故の特徴	6 2
II	第11次和歌山県交通安全計画における目標	6 2
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	6 3
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	6 3
II	講じようとする施策	6 3
1	踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の推進	6 3
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	6 3
3	踏切道の統廃合の推進	6 4
4	その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	6 4

参考

(数字) が末尾に付いている用語については、本計画の最終ページに解説を付しています。

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

本格的な人口減少と超高齢社会の到来を迎える中、地球環境への配慮など、変化する時代の流れをとらえ、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、安全で安心して暮らせる社会を実現することが重要である。

そのために防犯や防災、さらには、ウイルス感染症対策等の様々な取組に加え、公共交通機関を始め、交通安全の確保もまた、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

交通安全施策は、人命尊重の理念に基づき、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、究極的には交通事故のない社会を目指すべきものであるが、そのような社会は一朝一夕に実現できるものではない。

今なお跡を絶たない交通事故被害者の現状を直視し、交通事故を起こさないという誓いのもと、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる取組を推進していかなければならない。

2 人優先の交通安全思想

弱い立場にある者への配慮や思いやりなくして、安全で安心して暮らせる社会は成り立たない。道路交通については自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の、全ての交通については高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保する必要がある。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。「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必要がある。

3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故の防止が喫緊の課題である。

高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく誰もが安全に安心して暮らせる「共生社会」を、関係者の連携によって構築することを目指す。

4 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について、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もと、官民一体となって強力に推進する。

(1) 人間に係る安全対策

運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化、運転・運行管理の改善、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向上、無謀な道路横断等に対する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一人が、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向上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関わるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要であり、本県の実情に合わせて、かかる仕組みを工夫する必要がある。

(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もとで、それらのエラーが事故に結び付かないように、自動運転など新技術の活用により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、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策、適切な道路管理等を図るものとする。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えのもと、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、生活道路において人優先の考えのもと、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全安心な歩行空間の整備や、市街地において歩行者の安全に配慮した安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢社会の到来や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

5 先端技術の積極的活用

今後も、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するためには、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用の促進に積極的に取り組んでいく必要がある。

特に、情報通信技術（ICT）⁽¹⁾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）⁽²⁾の取組を積極的に進める。

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・強化を図るものとする。

6 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、その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。犯罪被害者等基本法（平成16年 法律第161号）及び和歌山県犯罪被害者等支

援条例（平成31年4月施行）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。

7 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、県の各機関及び市町村並びに関係団体等が緊密な連携のもとに、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、県民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、指定地方行政機関及び県の各機関等の行う交通の安全に関する施策に計画段階から県民が参加できる仕組みづくり、県民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

8 自主的な安全管理体制の充実・強化

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、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価⁽³⁾を充実・強化するものとする。

さらに、事業者は、多くの利用者を安全に目的地に運ぶ重要な機能を担っていることに鑑み、運転者等の健康管理を含む安全対策に一層取り組む必要がある。

また、2021年には東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催予定であることを踏まえ、公共交通機関等へのテロや犯罪等の危害行為により交通の安全が脅かされることのないよう、政府のテロ対策等とあいまって公共交通機関等の安全を確保していくものとする。

9 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響により様々な課題や制約が生じているほか、県民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、状況に応じた必要な対策に着手する。

第1章 道路交通の安全

1. 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。



2. 道路交通の安全についての目標

- ① 令和7年までに年間の事故死者数（24 時間死者）を 17 人以下にする。
- ② 重傷者数を 313 人以下にする。



<重視すべき視点>

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



<7つの柱>

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

第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的な考え方）

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、道路交通事故のない社会を目指すべきである。

近年においては、未就学児を始めとする子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。子供を交通事故から守るための交通安全対策や高齢化の進展への適切な対処が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。

今後も、交通事故による死者数等をゼロに近づけることを目指し、県をあげて更に積極的な取組が必要である。

交通安全対策の推進に当たっては、交通事故による経済的損失が全国で少なくとも年間14兆7,600億円（国内総生産の約2.8%）に達していることを念頭に置きつつ、交通社会に参加する全ての県民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

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等を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組み合わ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、県や警察に加え、住民に一番身近な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、企業等がそれぞれの責任において役割分担しながらその連携を強化し、また、住民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加し、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。

第2節 道路交通の安全についての目標

I 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

本県における交通事故による死者数の推移を見ると、県内の自動車保有台数が10万台を突破した昭和40年に206人と初めて200人を突破し、その後、昭和44年の230人をピークに昭和48年まで200人以上を記録した。

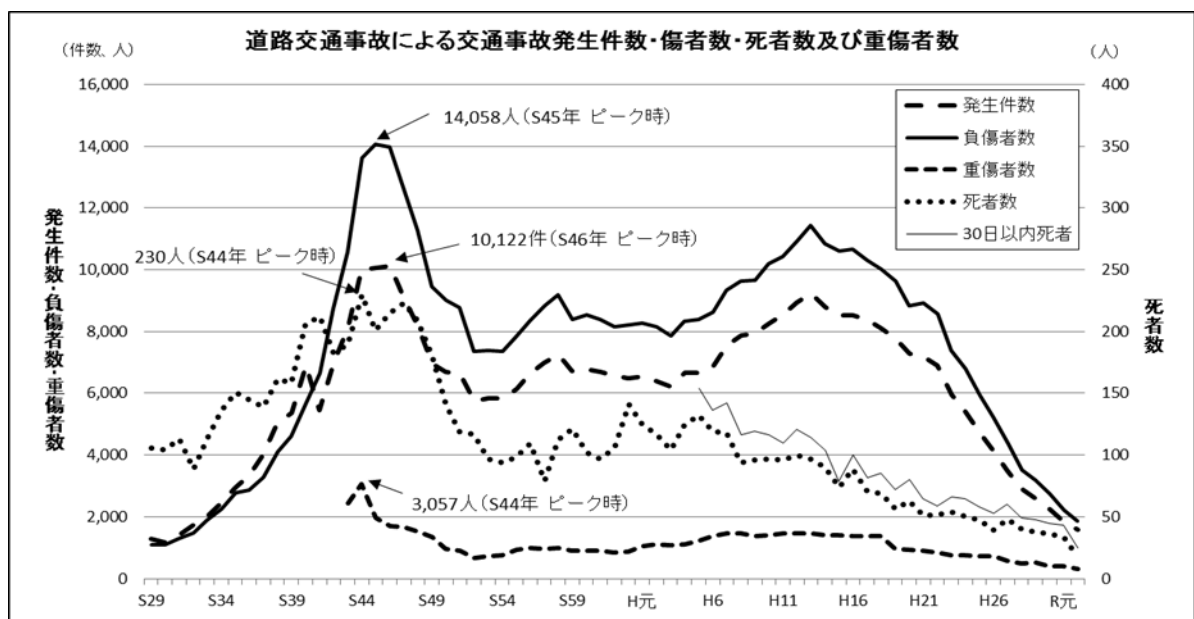
このような情勢下で、昭和46年から第1次交通安全計画がスタートし、第1次交通安全計画期間の4年目である昭和49年には、死者数が200人を割り込み、さらに、第6次交通安全計画の初年度である平成8年以降100人以内で推移するなど、これまでの対策が奏功し、着実に減少してきたところである。

第10次の5年間についても、交通事故件数、死者数、傷者数ともに着実に減少を続けており、死者数は、令和2年に20人を下回り大幅に減少している。

また、30日以内死者数（事故発生から30日以内に死亡した人数）についても、同様に減少している状況である。

交通安全計画期間中の交通事故発生状況

第1次				第2次				第3次				第4次				第5次			
年別	件数	死者数	傷者数	年別	件数	死者数	傷者数	年別	件数	死者数	傷者数	年別	件数	死者数	傷者数	年別	件数	死者数	傷者数
S46	10,122	215	13,978	S51	6,625	119	8,766	S56	6,638	109	8,356	S61	6,683	97	8,393	H3	6,221	104	7,873
S47	9,119	223	12,597	S52	5,744	117	7,361	S57	6,994	79	8,832	S62	6,575	106	8,140	H4	6,661	124	8,317
S48	8,159	209	11,280	S53	5,845	97	7,391	S58	7,242	112	9,199	S63	6,496	141	8,216	H5	6,661	132	8,404
S49	6,954	181	9,443	S54	5,842	94	7,358	S59	6,731	121	8,404	H元	6,535	125	8,264	H6	6,848	119	8,619
S50	6,678	140	9,009	S55	6,139	98	7,837	S60	6,782	102	8,526	H2	6,387	117	8,160	H7	7,552	118	9,346
第6次				第7次				第8次				第9次				第10次			
年別	件数	死者数	傷者数	年別	件数	死者数	傷者数	年別	件数	死者数	傷者数	年別	件数	死者数	傷者数	年別	件数	死者数	傷者数
H8	7,882	94	9,622	H13	9,228	97	11,433	H18	8,103	69	10,006	H23	5,942	54	7,377	H28	2,914	40	3,528
H9	7,931	96	9,650	H14	8,797	90	10,854	H19	7,785	56	9,625	H24	5,410	50	6,796	H29	2,591	38	3,197
H10	8,250	97	10,202	H15	8,531	74	10,612	H20	7,270	63	8,843	H25	4,752	47	5,932	H30	2,270	36	2,761
H11	8,563	96	10,422	H16	8,529	89	10,673	H21	7,204	51	8,912	H26	4,115	39	5,217	R元	1,859	33	2,208
H12	8,946	100	10,933	H17	8,376	71	10,303	H22	6,903	52	8,577	H27	3,498	48	4,388	R2	1,585	18	1,851



注：昭和41年以降の件数には、物件を含まない。

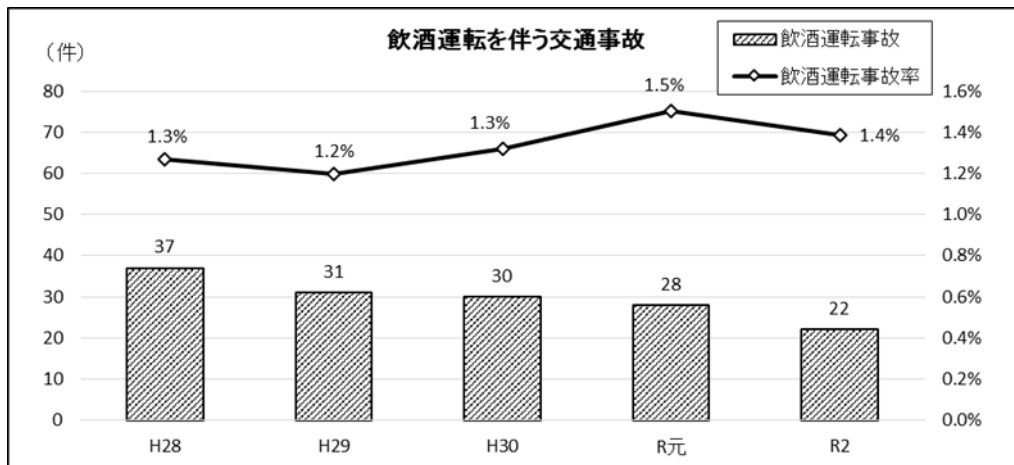
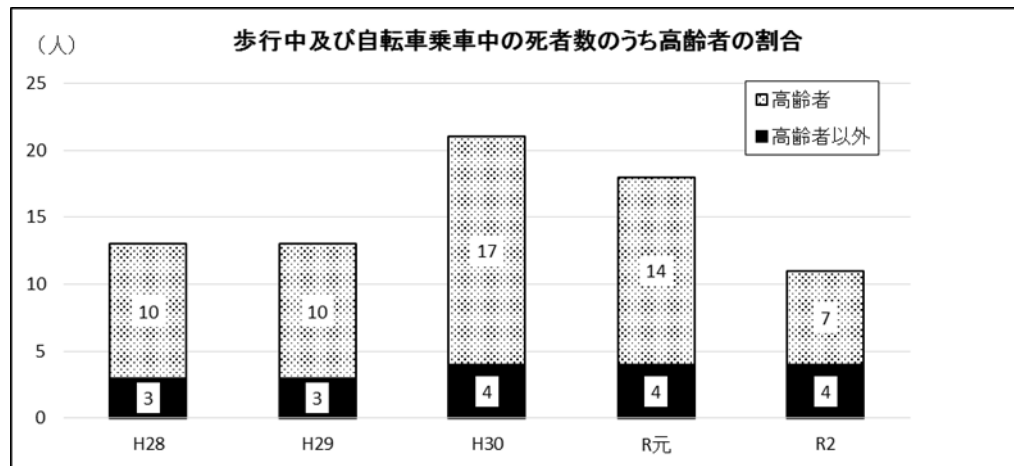
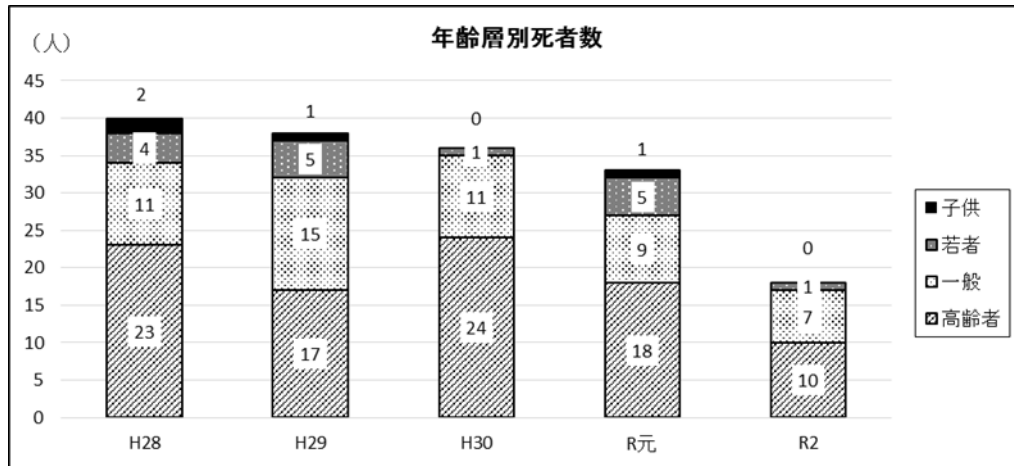
第10次交通安全計画期間中（平成28年～令和2年）の交通事故の特徴をみると、

- ① 死者数が減少傾向にある中で、65歳以上の高齢者の死者数が、全死者数の半数を超えている。

特に、歩行中及び自転車乗車中の死者数をとらえると、高齢死者数が約7割を占めている。

- ② 子供や若者（16歳から24歳まで）の死者数の割合が低くなっている。

- ③ 飲酒運転を伴う交通事故件数は減少しているものの、全事故件数に占める飲酒運転事故率は減少していない。



等があげられるが、その理由として、

- ① 高齢社会の進展に伴う高齢者人口の増大や、加齢に伴う身体能力・認知機能の低下。
- ② 子供や若者の人口の減少や、交通安全教育による交通安全意識の向上。
- ③ 飲酒が正常な運転を妨げ、重大な事故の原因となることを認識しない者が存在する。

等が考えられる。

2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後、複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、県民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想され、将来の交通事故の状況については、見極め難いところである。

しかし、道路交通に大きな影響を与えられ、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や、これに付随する高齢者の運転免許人口の増加に的確に対応したきめ細かな交通事故抑止対策を強化しなければ、高齢者が関係する事故を中心とした交通事故の増加が懸念される。

Ⅱ 第11次和歌山県交通安全計画における目標

24時間交通事故死者数17人以下

重傷者数313人以下

※令和2年は死者数18人、重傷者数314人

【目標設定の根拠】

令和2年中の死者数及び重傷者数は、それぞれ前年を大幅に下回る過去最少値の18人(前年比-45%)、314人(前年比-21.4%)を記録している。

この成果は、県民一体となった不断の努力によるものであるが、一方で新型コロナウイルスが交通に与える直接・間接の影響も特殊事情として考えられるところである。

本計画期間においては、新型コロナウイルス感染症が交通に与える影響も注視しつつ、過去最小値の更新を基本姿勢として、本計画の設定期間である令和7年までには、年間の24時間死者数を17人以下、重傷者数を313人以下にすることを目指すものとする。

第3節 道路交通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、交通事故の発生件数及び死傷者数が減少していることに鑑みると、これまでの和歌山県交通安全計画に基づき実施してきた施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、技術の進展・普及の変化等に対応し、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規施策を推進する。

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被害者支援の充実と推進といった7つの柱により、交通安全対策を推進する。

その際、次の点を重視しつつ、対策を講ずる必要がある。

1 重視すべき視点

(1) 高齢者及び子供の安全確保

本県の高齢化率は32.4%（令和2年1月1日現在）と近畿府県内では一番高く、また、全国では第9位である。このように、高齢化率が高い本県は交通事故死亡者のうち高齢者の占める割合が高いこと（令和2年55.6%）や、今後も高齢化が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、前者の場合には、歩道の整備や生活道路対策のほか、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、地域における見守り活動等を通じ、生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。後者については、引き続き、高齢運転者の増加が予想されることから、セーフティ・サポートカーの普及促進を図るなど高齢者が事故を起こさないようにするための対策や自動車がなくても支障なく生活できる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。

安心して子供を生み、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、子供を交通事故から守る観点の交通安全対策が一層求められる。

このため、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等

において、教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者が連携体制を構築し策定した「通学路交通安全プログラム」に基づき、定期的に合同点検を実施し、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

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

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

本県では、令和2年の交通事故死者数に占める歩行者の割合が38.9%で、特に歩行者のうち高齢者の割合が71.4%を占めている。

令和2年の本県における信号機のない横断歩道における横断歩行者がいる場合の車両の一時停止率は15.9%（一般社団法人日本自動車連盟調査）で、年々向上しているものの、いまだ全国平均（21.3%）に及ばず、歩行者優先が徹底されていない。

安全で安心して暮らせる社会の実現には歩行者の安全を確保することは必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められる。

このような情勢等を踏まえて、人優先の考えのもと、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路⁽⁴⁾及び市街地の幹線道路⁽⁵⁾において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の整備を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

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

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

次に、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、「和歌山県自転車の安全利用の促進に関する条例」に基づき、自転車の安全利用に係る交通事故防止及び損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、新たに道路を整備する際には、交通状況に応じて、自転車通行帯の設置など歩行者・自転車・自動車の適切な分離を進めるとともに、既存道路については、自転車通行位置を明示するなど、安全で快適な自転車通行空間の確保を進める必要がある。また、子供や高齢者など交通弱者が運転する自転車は、自転車歩行者道を通行し、その他の自転車については、車道の左側を通行するなど、運転者により通行空間が選択されることを踏まえたうえで、本県の実情に応じた整備を進める必要がある。

併せて、駅周辺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の放置自転車対策を進める必要がある。

さらに、自転車利用者については、左側通行など基本的な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に、ルールやマナーに違反する行動が多いため、自転車安全利用五則により、自転車に係る道路交通法上のルールに関して就学時からの段階的教育の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関す

る安全意識の醸成を図る。

加えて、通勤等目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策のほか、駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての啓発等を推進する。

(3) 生活道路における安全確保

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

生活道路の安全対策については、ゾーン30⁽⁶⁾の設定の進展に加え、物理的デバイスの普及を促進する必要がある。

引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備を進め、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及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対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要がある。また、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。

加えて、自転車の用水路等への転落による事故を未然に防止するため、関係機関が一層連携して、危険箇所に対する先制的な安全対策を推進する必要がある。

(4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進技術の活用により、交通事故が減少している。今後も、サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、電磁誘導線・磁気マーカの整備により自動運転の実用化、山間部やトンネル内でのGPS（全地球測位システム）精度低下に備えたインフラ整備など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

また、車両分野に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進していく。また、少子高齢化等による人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

(5) 交通実態を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたところであるが、今後、更なる事故抑止に向け、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、交通事故の減少を図っていく。

また、第11次計画期間中に生じる様々な交通情勢の変化に応じ、その時々々の状況を的確に踏まえた取組を行う。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施するため、

県や警察が地域住民に対してインターネット等を通じた交通事故情報の提供に努める。また、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいることから、これまで以上に若者を含む地域住民に対して交通安全活動への積極的な参加を促していく。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを市町村等それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく。

地域の実情に応じた交通安全対策について、県や警察など関係機関で積極的な情報共有を図っていく。

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、これまでも警察庁や国土交通省、県等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし、本県における近年の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は死亡事故全体の50%を超える高い水準で推移していることから、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。

このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）⁽⁷⁾施策を総合的に推進するとともに、最先端のICT等を用いて人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、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）の整備を推進する。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備

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り、当県では、自転車・歩行者の関係する交通事故が生活道路において多く発生している。

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やかな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、県、市町村、地域住民等が連携し、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制、用水路等への転落防止措置等の対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

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意した施策を推進する。生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」の整備を推進するとともに、通行禁止等の交通規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や、外

周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン⁽⁸⁾、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。また、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。バリアフリー法⁽⁹⁾）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響信号機、視覚障害者や高齢者等の安全な交差点の横断を支援する歩行者等支援情報通信システム（高度化PICS）⁽¹⁰⁾信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

さらに、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路でも活用できる可搬式速度違反自動取締装置による取締りを推進する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制と連携を強化し、ハンプ⁽¹¹⁾やクランク⁽¹²⁾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、外周幹線道路の通行を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さく⁽¹³⁾の設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・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・道路標示の整備を推進する。

さらに、道路情報の高度化、交通監視カメラ等による情報収集、分かりやすい案内標識の整備、ETC2.0などのビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、県、市町村、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者が連携体制を構築し策定した「通学路交通安全プログラム」に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校、中学校、特別支援学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード⁽¹⁴⁾等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

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

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や歩車分離式

信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン⁽¹⁵⁾、昇降装置付立体横断施設⁽¹⁶⁾、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車マス等を有する自動車駐車場等を整備する。併せて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

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

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、歩きたくするような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、バリアフリー法に基づき、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連続的・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、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

(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、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

(2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路⁽¹⁷⁾（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、人優先の道路交通を形成する。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全対策については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。

また、高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。

さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

(ア) 全国の国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第三者の意見を参考にしながら選定する。

(イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

(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やビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距⁽¹⁸⁾の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

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

特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、速度規制等の必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

エ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高規格幹線道路から生活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、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。
- (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⁽¹⁹⁾、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。
- (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⁽²⁰⁾を推進し、鉄道駅等の交通結節点⁽²¹⁾、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、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

- (ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護柵⁽²²⁾、自発光式視線誘導標⁽²³⁾、高機能舗装⁽²⁴⁾、高視認性区画線⁽²⁵⁾の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するためワイヤーロープ式防護柵や高視認性ポストコーン⁽²⁶⁾、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⁽²⁷⁾の設置、中央分離帯の設置等分離対策の強化を図る。逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による事故防止のための標識や路面標示の整備を図るなど、総合的な事故防止対策を推進する。

また、事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部⁽²⁸⁾の整備等も併せて実施するとともに、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、本線拡幅やインターチェンジの改良、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。
- (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を提供する道路交通情報通信システム(VICS)⁽²⁹⁾及びITSスポット⁽³⁰⁾等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う。
- (エ) 重大事故につながる可能性の高い高速自動車国道等での逆走事故を防止するため、これまでの対策拡充に加え、産学官が連携して、効果的な対策を検討、導入していく。

キ 道路の改築等による交通事故対策の推進

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

- (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、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

- (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、自転車専用通行帯等の整備を推進する。
- (オ) 交通混雑が著しい鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、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、歴史的道筋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) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、類似点灯防止による視認性向上に資する信号灯器のLED化を推進する。
- (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、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。また、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムの整備を推進する。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

令和3年度から7年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画に即して、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

公安委員会では、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成25年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコスト⁽³¹⁾の削減等を推進する。特に、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう効率的かつ適切な管理を行う。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えのもと、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

ウ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化等を推進するほか、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、併せて、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

オ ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大等を始め、交通管制システムの充実・改良を図る。

具体的には、複数信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS）^{（32）}を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充や自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、道路交通情報提供の充実を図り、安全で快適な道路環境の実現を目指す。

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加のもとに交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、「標識BOX」、「信号機BOX」等を活用して、道路利用者が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。

キ 連絡会議等の活用

警察と道路管理者が設置している「和歌山県道路交通環境安全推進連絡会議」において、事故危険箇所やあんしん歩行エリアを指定し、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。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘

導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(7) 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、令和2年3月に策定した「和歌山県無電柱化推進計画」に基づき、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、電線共同溝の浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト縮減等を図るほか、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により、本格的な無電柱化を推進する。

(8) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を図る。

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

(9) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な交通体系の実現に向け自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。このことから、限られた道路空間において歩行者と自転車双方の安全性を高められるよう、歩道内における自転車通行位置の明確化や車道左端への自転車通行位置の明示等により、歩行者の安全に配慮した安全で快適な自転車通行空間の整備を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。併せて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。

道路管理者や警察は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月、国土交通省、警察庁）に基づいた自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を推進する。さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、県及び市町村、関係機関・団体等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、条例の運用による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー法に基づき、市町村が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

(10) 高度道路交通システムの活用

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、円滑で安全な道路交通を実現するための新しい道路交通システムである「高度道路交通システム」（ITS）を引き続き推進する。

ア 道路交通情報通信システムの整備

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

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0⁽³³⁾等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信する。

イ 新交通管理システムの推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用してUTMSの整備を行うことによりITSを推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指す。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

運転者に信号交差点への到着時における信号灯色等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促す信号情報活用運転支援システム（TS PS）⁽³⁴⁾を始めとするUTMSの整備を行うことによりITSを推進する。

エ ETC2.0の展開

ETCの通信技術をベースとしたETC2.0サービスの普及・促進を官民一体となって展開していく。ETC2.0対応カーナビ及びETC2.0車載器により、ETCに加え、渋滞回避支援、安全運転支援、災害時の支援といった情報提供サービスを提供する。また、ETC2.0から得られる経路情報を活用した新たなサービスとして、渋滞等を迂回する経路を走行したドライバーを優遇する措置や商用車の運行管理支援などを推進する。

オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業においてITS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（PTPS）^{（35）}の整備を推進する。

(11) 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、交通需要マネジメント（TDM）の定着・推進を図る。具体的には、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライド^{（36）}の推進、情報提供の充実、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進する。

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^{（37）}、PTPSの整備、パークアンドバスライド^{（38）} コミュニティバスの導入等バスの利用促進を図るための施策を推進する。

また、公共交通機関の整備を支援するなど、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレス^{（39）}な公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路、駅前広場等の整備を推進し、交通結節機能を強化する。

イ 貨物自動車利用の効率化

効率的な貨物自動車利用を促進するため、共同輸配送による貨物自動車の積載効率向上や、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組等による物流効率化を推進する。

(12) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、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、緊急輸送道路路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

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する。

また、地震・津波等の災害発生時に避難場所となる等、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図る。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、津波等による災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの開

発・導入や交通規制資機材の整備を推進する。併せて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置⁽⁴⁰⁾の整備や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新を推進する。

また、広域的な交通管理に活用する「広域交通管制システム」の的確に運用するため、オンライン接続により交通管制センターから詳細な交通情報をリアルタイムで警察庁に送信する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

併せて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

エ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等を提供する。

また、災害発生時には、警察や道路管理者が保有するプローブ情報や民間事業者が保有するプローブ情報から収集した道路交通情報を生成し提供することで、災害時における交通情報の充実を図る。

(13) 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 きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置き、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つけた取締りを推進する。

また、道路交通環境等の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) 駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。他方、運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。

ウ 駐車場等の整備

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

(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推進するとともに、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) 市町村において制定された附置義務条例に基づき、大規模な建築物に対する駐車施設の整備を促進するとともに、民間駐車場の整備を促進する。

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、市町村及び民間事業者による公共駐車場の整備を積極的に推進する。

(ウ) 既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場案内システムの高度化を推進する。また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、中心市街地での交通の混雑を回避するため、市街地の周縁部（フリンジ）等に駐車場を配置するなど、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 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、県民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

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、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、地元地方公共団体や道路管理者による路外駐車場や路上荷捌きスペース整備の推進、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。

(14) 道路交通情報の充実

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

ア 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応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、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図るとともに、交通管制エリアの拡大等の交通管制システムの充実・高度化を図るほか、全国交通規制情報のデータベース化を推進する。

さらに、自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、交通情報収集・交通情報収集提供装置等の交通管制及び信号機の情報化に資する事業を推進する。

また、ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑を推進する。

イ ITSを活用した道路交通情報の高度化

ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC2.0対応カーナビ及びETC2.0車載器を活用し、ETCのほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関

する情報提供を行うETC2.0サービスを推進することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

ウ 適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報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。

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等の整備及び利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。

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

(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

（ア）道路の使用及び占用の適正化

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

（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、実態把握と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掃するためには、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」^{（41）}等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの更なる充実及び活用の拡大を図る。

（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、「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

ウ 子供の遊び場等の確保

子供の遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくりを図るため、社会資本整備重

点計画等に基づき、都市基幹公園等の整備を推進する。

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

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、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、指導取締りを推進する。

オ 地域に応じた安全の確保

道路利用者の安全で快適な移動の確保や道路環境の保全を目的に、道路を常時良好な状況に保つために、道路の異状や損傷等の危険要因を早期に発見・対処する。

また、積雪寒冷等による通行規制地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布を実施する。

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もとに、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。

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一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。

また、人優先の交通安全思想のもと、子供、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発を強化する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。

学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭和33年法律第56号）に基づき学校安全計画を策定し、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用も含めた指導を実施する。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえた指導を実施する。

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て交通安全教育を行う学校等との相互利用を促進するなどして、県民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

特に若者を中心とする層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の高揚を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、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が一体となった活動を推進する。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる地方公共団体職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子供、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流を促進する。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、よ

り一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

併せて、定住外国人や訪日外国人に対しては、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、交通ルールを適切に伝えるよう努める。

(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、保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館及び児童遊園においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を行う。関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

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

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

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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

さらに、交通ボランティアによる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、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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

オ 成人に対する交通安全教育の推進

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

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

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、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、指導方法を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進する。

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

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、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、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、県、市町村、警察及び老人クラブ等関係機関・団体との連携のもと、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、教育手法に関するこれまでの調査研究の成果等も活用しながら、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

老人クラブや社会福祉協議会などの関係機関・団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。

この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及にも努める。

また、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、老人クラブや社会福祉協議会などの関係機関・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。

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の製造メーカー等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努める。

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要な知識及び技能の習得のため、手話通訳者の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

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

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

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

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、研修会等を通じて交通安全教育指導者の養成・確保に努めるとともに、シミュレータ等の教育教材やドライブレコーダによって得られた事故等の映像を活用するなど柔軟かつ多様な方法により着実に地域住民に対する教育を推進する。

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

県民一人一人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、交通事故をなくする県民運動推進協議会が主体となり交通関係機関・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。

交通安全運動の重点は、子供・高齢者の交通事故防止、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し、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施する。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動

重点、実施計画等について広く県民に周知することにより、県民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、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。

また、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体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推進する。

さらに、運動の効果を事後において検証、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意する。

イ 横断歩行者の安全確保

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

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの徹底を図る。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

ウ 自転車の安全利用の推進

「和歌山県自転車の安全利用の促進に関する条例」に基づき、自転車利用者等がそれぞれの責務を認識し、交通ルールの遵守と交通マナーを実践するとともに、被害者保護のため損害賠償保険等への加入促進を図る。

自転車乗車中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、自転車の歩道や路側帯通行時における走行ルールや、携帯電話を手で保持して通話しながらの乗車、画像表示用装置を手で保持して画像表示部を注視しながらの乗車、大きな音量でのヘッドホン等の使用により周囲の音が聞こえない状態での乗車が違法であることの周知・徹底を図る。

自転車は、歩行者、自転車等と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者に対する遵法意識の向上を図る。

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とともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解の促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進する。

エ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、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。特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を関係機関と連携し推進する。

また、「和歌山県飲酒運転の根絶に関する条例」に基づき、飲酒運転の根絶及びアルコールが身体に及ぼす影響等に関する広報啓発を行うとともに、相談、指導、支援等につながるよう、関係機関・団体が連携した取組を行う。

オ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した「貼る」「付ける」活動を展開するほか、交通関係イベントを通じて反射材用品の展示を行うなど、反射材の普及促進に努める。

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

カ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る（令和2年10月現在における一般道のシートベルト着用率は、運転席99.4%、助手席93.9%、後部座席43.8%（県警察と一般社団法人日本自動車連盟和歌山支部との合同調査））。

このため、県及び市町村、関係機関・団体等との協力のもと、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。

キ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園、保育所、認定こども園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。

特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する（令和元年6月現在におけるチャイルドシート使用率（6歳未満）は、61.4%（県警察と一般社団法人日本自動車連盟和歌山支部との合同調査結果））。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子供にはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

また、市町村、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準(i-Size₍₄₂₎)に対応したチャイルドシートの普及促進を図り、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言やチャイルドシートを必要とする方々への正しい使用方法の周知徹底を図る。

ク 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット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、子供・高齢者・自転車の交通事故防止、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、飲酒運転の根絶等を図る。
- (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、県・市町村及び関係機関・団体による広報紙を通じて家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。
- (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、市町村及び関係機関は、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、県民の気運の醸成・高揚を図る。

ケ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 高齢者の交通事故防止に関する県民意識を高めるため、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) 二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部・胸部等保護の重要性について理解増進に努める。
- (エ) 乗用型トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を行う。
- (オ) 県民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、交通事故に関する分析の高度化を推進し、

インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の発信・提供に努める。

- (カ) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえような情報を始め、自動車アセスメント情報⁽⁴³⁾や、安全装置の有効性、ドライブレコーダの普及啓発、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る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。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。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、交通指導員等の交通ボランティアに対しては、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とともに、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を、着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参加を呼び掛ける。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民や当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通安全に関する意識改革を促すことが重要である。

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「ヒヤリハットマップ」の作成、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作りのほか、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、今後増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に図る。運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。

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

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

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に図る。

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

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

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、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実に図り、教習水準を高める。

(イ) 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、普通免許等の免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

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、飲酒運転を根絶する観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努める。

自動車教習所においては、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 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図る。

エ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。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。

オ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施等に努める。特に、高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、講習の合理化・高度化を図り、より効果的な教育に努める。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行う。

また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携して、同検査等を実施する認知症に関する専門医の確保を図るなど、体制の強化に努める。

(ウ) 改正道路交通法の円滑な施行

令和4年6月までに施行されることとされている、75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）の適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後の適切な運用を推進する。

(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) 高齢者支援施策の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した者に対する公共交通機関の割引運賃等の支援措置の充実、地方公共団体による持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備・拡充に努める。

カ シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等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ヘルメット着用義務違反の交通指導取締りを推進する。

キ 自動車安全運転センターの業務の充実

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

るとともに、通知、証明業務等の一層の充実を図る。

ク 自動車運転代行業の指導育成等

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

ケ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

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

コ 危険な運転者の早期排除

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

(2) 運転免許制度の改善

交通事故の傾向等、最近の交通情勢を踏まえ、運転免許試験については、現実の交通環境における能力の有無を的確に判定するものになっているかについて検証を行い、必要に応じ、改善を図る。

また、県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制の拡充を図る。

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

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

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

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

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダ、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダ等」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、ドライブレコーダ等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

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

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

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

また、事業者の安全意識の向上を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」や「自動車総合安全情報」ホームページにより、事業者等に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図る。

イ 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

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

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

ウ ICT・自動運転等新技术を活用した安全対策の推進

事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV⁽⁴⁴⁾装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

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

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

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

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

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎や運転者の年齢、健康状態等の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルの策定や、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

さらに、平成28年に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策が取りまとめられたところ、乗客の死傷者事故低減を図るためフォローアップを行いながら対策を推進する。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

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

キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患、大血管疾患等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知・徹底を図り、スクリーニング検査⁽⁴⁵⁾の普及を図る。

ク 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

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

また、国、地方公共団体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。

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

(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図ることにより、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に関する管理者の選任、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び運転者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

イ 運転者の労働条件の適正化等

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

また、関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び監査・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、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

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 国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全を確保するため、コンテナ内に収納された貨物の品目、重量、梱包等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」について関係者への周知徹底を図る。

ウ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

4 車両の安全性の確保

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

交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられる。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子供の安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

このような認識の下、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進等により、更なる充実を図る必要がある。

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

これらの車両安全対策の普及促進に当たっては、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策や使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等の誘導的施策を連携させ、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となる。特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければならない。

(1) 自動運転車の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる。一方で自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進する。

ア 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の推進

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

イ 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進

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

ウ 自動運転車に係る電子的な検査の導入や審査・許可制度の的確な運用

自動運転車の設計・構造から使用過程にわたり、自動運転車の安全性を一体的に確保するため、電子的な検査の導入を進める。

エ 自動運転車の事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進

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

(2) 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。また、自動車アセスメント事業及び先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、ASV技術等の自動車の安全に関する先進技術の県民の理解促進を図る。自動車アセスメントにおいては、令和2年度よりユーザーにとって評価結果をより分かりやすい形にするため、総合評価（1★～5★で表示）を導入しており、より一層の周知に努めていく。これらにより、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に、自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進する。

また、チャイルドシートについても、i-Size 対応のチャイルドシートの普及啓発を行うほか、安全性能評価の強化について検討を行うとともに、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、例えば、産婦人科や地方公共団体窓口等を通じ、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

(3) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図る。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努める。

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も、その実施機関である軽自動車検査協会における検査体制の充実強化を図る。

イ 型式指定制度の充実

車両の構造に起因する事故の発生を防止するため、例えば、自動運転車の審査を行う際には様々な走行環境条件における安全性の検証のためのシミュレーション等を活用するなど、型式指定制度⁽⁴⁶⁾により新型自動車の安全性の審査体制の充実を図る。

ウ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力のもとに展開するなど、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捉え、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努め

るとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

(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もとに「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

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

(ウ) 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施を促進する。また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進する。

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

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

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

(4) リコール制度の充実・強化

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車製作者による大規模なリコールが行われていることから、自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、自動車製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行う。

また、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車ユーザーからの不具合情報を収集するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

(5) 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、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に活用する。また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方

法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、自転車加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

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

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

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

さらに、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

(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交通指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

(ア) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反、歩行者妨害等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、県民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を強化する。

また、引き続き、児童、高齢者、障害者の保護の観点に立った交通指導取締りを推進する。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるPDCAサイクルをより一層機能させる。加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行える可搬式速度違反自動取締装置による効果的な取締りを行う。

(イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

(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無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対し

て積極的に指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置を推進する。

イ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等

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

また、高速自動車国道等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、速度違反自動取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。

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

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車運転死傷処罰法第2条又は第3条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れた捜査の徹底を図る。

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化等

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

3Dレーザースキャナやひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

(3) 暴走族等対策の推進

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。

さらに、関係団体等との連携のもとに暴走族の解体、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。

また、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

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車會⁽⁴⁷⁾員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆の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、暴走族等及び群衆をい集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 暴走族等に対する指導取締りの推進

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族等に対する指導取締りを推進する。

また、複数の府県にまたがる広域暴走事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係府県相互の捜査協力を積極的に行う。

さらに、違法行為を敢行する旧車会員に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係府県間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進する。

「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実のもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員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。暴走行為に対する運転免許の行政処分についても、迅速かつ厳重に行う。

さらに、暴走族問題については、「和歌山県暴走族及び暴走行為者等の追放の促進に関する条例」に基づき、県民総ぐるみで暴走族等の追放を推進する。

オ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用され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、全県的な広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

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

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関、警察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・拡充を図る。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関とDMAT（災害派遣医療チーム）⁽⁴⁸⁾の連携による救助・救急体制の充実を図る。

ウ AED（自動体外式除細動器）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、心肺蘇生法やAEDの使用も含めた応急手当について、消防機関や保健所が行う講習会等の普及啓発活動を推進する。このため、保健所、消防機関、日本赤十字社等の関係機関においては、「救急の日」⁽⁴⁹⁾、「救急医療週間」⁽⁵⁰⁾等の機会を通じて、積極的な講習会の開催や広報啓発活動に努める。

また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時には口頭により応急手当の指導を実施する。

さらに、自動車教習所における教習及び取得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、包帯等の救急用具を搭載する。

加えて、学校においては、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とともに、心肺蘇生法の実習や、AEDの知識の普及を含む各種講習会の開催により教員の指導力の向上を図る。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、ドクターカー（医師等が同乗する救急用自動車）の活用体制を強化するとともに、県内の全救急隊に救急救命士を計画的に配置できるよう、その養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。

また、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

イカルコントロール⁽⁵¹⁾体制の充実を図る。

オ 救助・救急資機材等の装備の充実

救助工作車（消防車の一つ）の救助資機材を充実するとともに、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（日本の消防で現在主力の救急車両）や高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

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

カ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

消防防災ヘリコプターは、事故の状況把握や負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務における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及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、継続的な教育訓練を推進する。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

阪和自動車道及び湯浅御坊道路における救急業務を実施するため、沿線市町村消防機関、西日本高速道路株式会社及び和歌山県、大阪府からなる「阪和道路消防協議会」で関係機関の連携を図り、適切かつ効率的な救急業務実施体制の整備を図る。

ケ 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、GPS（人工衛星を利用して位置を測定する）技術や、その位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資する技術等の活用を図る。それらの技術を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じて発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報することなどによりHELP⁽⁵²⁾（緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム）やACN⁽⁵³⁾（事故自動通報システム）の格段の普及と高度化を図るために必要な環境を整備する。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

救急医療体制については、救急患者の症状に応じて、初期、二次、三次の3区分により救急医療機関の整備を図っている。

初期救急医療体制の整備としては、休日夜間急患センターの診療体制等の充実を図るとともに、「かかりつけ医」の普及を図る。

二次救急医療体制の整備としては、病院群輪番制（複数の病院が当番制で休日等に診療にあたる）や救急告示医療機関の診療体制の充実を図る。

三次救急医療体制の整備としては、和歌山市にある日本赤十字社和歌山医療センター高度救命救急センター及び和歌山県立医科大学附属病院高度救命救急センターと、田辺市にある南和歌山医療センター救命救急センターの質の向上を図る。

さらに、救急医療機関の診療情報等を収集・提供している公益財団法人和歌山県救急医療情報センターの普及・充実を図る。

イ 救急医療に携わる医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師等を対象とした救急医療研修会の実施については積

極的な受講を促し、救急医療に関する知識と技術の向上を図る。

看護師については、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、新人看護師における救急医療研修の充実に努め、救急医療に従事する看護師の確保を図る。

ウ ドクターヘリ事業の推進

和歌山県立医科大学附属病院に配備しているドクターヘリ（救急医療用の医療機器を整備したヘリコプターで、消防機関等からの出動要請に基づき、医師等が同乗し救急現場に向かい、現場から救急医療機関へ一刻も早く搬送し、また、搬送するまでの間救命医療を行うことが出来るヘリコプター）の安全で有効な運航体制を整備し、広域救急患者搬送体制の確保及び救急患者の後遺症の軽減も含めた救命率の向上を図る。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療機関への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関や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、医師や看護師等が救急現場及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図るため、地域の実情に応じてドクターカーの医療機関への配置を進める。さらに、医師の判断を直接救急現場に届けられるよう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の活用など、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図る。

加えて、特に多くの被害者が生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、DMAT及びDPAT⁽⁵⁴⁾（災害派遣精神医療チーム）の活用を推進する。

7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）及び和歌山県犯罪被害者等支援条例のもと、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

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

また、近年、自転車が加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

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

(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改善し、被害者救済の充実を図る。

ア 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進

保険会社（組合）への指導等及び指定紛争処理機関の保険（共済）金支払に係る紛争の調停等により保険（共済）金の支払の適正化を推進する。

イ 政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用

自動車損害賠償責任保険（共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者への救済の観点から引き続き政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用を図る。

ウ 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く県民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

エ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自動車損害賠償責任保険（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、自由競争のもと、補償範囲や金額、サービス

の内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実に資するよう、引き続き、制度の改善及び安定供給の確保を促進する。

(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

県における交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

- (ア) 和歌山県交通事故相談所の充実を図り、市町村の行う相談に対する連携協力を努める。
- (イ) 交通事故相談所業務を円滑かつ適正に運営するため、関係援護機関、団体等との連絡協調を図る。
- (ウ) 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、各種の研修会を通じて知識・技能の習得に努め、相談員の資質向上を図る。
- (エ) 地域における利用者の利便を図るため、県のホームページや広報誌「県民の友」等により相談活動の周知を図り、交通事故当事者に広く相談の機会を提供する。
- (オ) 自動車事故被害者が弁護士による自動車事故に関する法律相談等を無償で受けられるよう、和歌山弁護士会と連携して相談体制の充実を図る。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者等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

- (ア) 独立行政法人自動車事故対策機構による交通遺児等に対する生活資金貸付けの充実を図る。
- (イ) 独立行政法人自動車事故対策機構による自動車事故によって重度の後遺障害（遷延性意識障害）を負った被害者の治療・看護を専門に行う療護施設の設置・運営、及び自動車事故によって後遺障害を負った被害者のリハビリテーションの機会確保に向けた取組を促進する。
- (ウ) 独立行政法人自動車事故対策機構による自動車事故によって重度の後遺障害を負った被害者に対する介護料の支給並びに短期入院・入所に係る協力病院・施設の指定整備及び費用助成の充実を図る。
- (エ) 独立行政法人自動車事故対策機構による介護料受給者への相談・情報提供等の充実・強化を図る。
- (オ) 公益財団法人交通遺児等育成基金による、交通遺児に対する一定水準の育成給付金の給付が、長期にわたり安定的になされるよう援助を行う。
- (カ) 在宅で療養生活を送る自動車事故による後遺障害者の介護者が、様々な理由により介護が難しくなる場合（「介護者なき後」）に備えた環境整備を推進する。
- (キ) 自動車事故による被害者をめぐる各種社会的資源やその生活実態の把握を進め、必要な支援策の具体化に向けた調査研究を行う。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対す

る支援を始めとした施策を推進する。

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

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れ等をまとめた「被害者の手引」を作成し、活用する。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、警察本部交通指導課に設置した被害者連絡調整官等が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図る。

ウ 公共交通事故被害者への支援

国では、公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に公共交通事故被害者支援室を設置した。同支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。

本県においても、国や関係機関・団体（紀の国被害者支援センター）・各市町村と連携して、公共交通事故や重大交通事故の被害者等の支援への取組を推進すべく、被害者等支援講座・フォーラム等の開催を行い、併せて県民の理解と協力を得る活動を行う。

第2章 鉄道交通の安全

1. 鉄道事故のない社会を目指して

- 鉄道は、多くの県民が利用する生活に欠くことのできない交通手段である。
- 県民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく。



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目指す。
- ② 運転事故全体の死者数減少を目指す。



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



<6つの柱>

- ① 鉄道交通環境の整備
- ② 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ③ 鉄道の安全な運行の確保
- ④ 鉄道車両の安全性の確保
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の推進

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、県民生活に欠くことのできない交通手段である。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。

また、全国では、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、県民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

I 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

全国的に見ると鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、近年はほぼ横ばいの傾向にあり、令和元年は605件であった。和歌山県内において令和2年は5件の運転事故が発生した。

また、令和2年の和歌山県内において発生した運転事故の死者数は4人であり、負傷者は1人であった。

なお、全国では、平成17年には乗客106人が死亡したJ R西日本福知山線列車脱線事故、及び乗客5人が死亡したJ R東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、平成18年から令和2年までの間は乗客の死亡事故は発生していない。

2 近年の運転事故の特徴

和歌山県内における近年の運転事故の特徴としては、人身障害事故は約46%、踏切障害事故は約50%を占めている。

また、死者数については、人身障害事故と踏切障害事故が全てを占めている。

人身障害事故のうち、ホームでの接触事故については、令和2年は発生しなかった。

II 第11次和歌山県交通安全計画における目標

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要である。

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

こうした現状を踏まえ、県民の理解と協力のもと、第2節及び第3章第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの和歌山県交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図る必要がある。

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

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とともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。研究機関の専門家による技術支援制度を活用する等して技術力の向上についても推進する。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化等を推進する。

南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、ホームドア⁽⁵⁵⁾又は内方線付き点状ブロック⁽⁵⁶⁾等などによるホームからの転落防止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⁽⁵⁷⁾等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたものの整備については完了したが、これらの装置の整備については引き続き推進を図る。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約9割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。

このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力のもと、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーン等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る。

(1) 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。また、JR北海道問題を踏まえて2014年度に実施した保安監査の在り方の見直しに係る検討結果に基づき、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施する等、保安監査の充実を図る。

(2) 運転士の資質の保持

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

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等による鉄軌道保安推進連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行う。また、安全上のトラブル情報を関係者間において共有できるよう、情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用する。

また、国への報告対象となっていない安全上のトラブル情報について、鉄道事業者による情報共有化を推進する。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報を積極的に報告するよう指導する。

(4) 気象情報等の充実

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

鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故等が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

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

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

(6) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者への安全への取組及び事業者によるコンプライアンスに対する意識付けの取組について、評価・助言を行う。

(7) 計画運休への取組

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

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

4 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時・適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

5 救助・救急活動の充実

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

また、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進する。

6 被害者支援の推進

国では、公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、平成24年4月に、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発

生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。

本県においても、国や関係機関・団体（紀の国被害者支援センター）・各市町村と連携して、公共交通事故や重大交通事故の被害者等の支援への取組を推進すべく、被害者等支援講座・フォーラム等の開催を行い、併せて県民の理解と協力を得る活動を行う。

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目指して

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



2. 踏切道における交通の安全についての目標

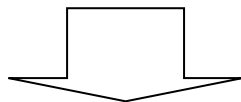
踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を極力防止する。



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



<4つの柱>

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

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。

こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

I 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

和歌山県内において踏切事故（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、長期的には減少傾向にあり、令和2年の発生件数は2件、死傷者数は2人となっている。

これは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、全国的には依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にある。

2 近年の踏切事故の特徴

近年の和歌山県内における踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いが、踏切種別ごとの発生率でみると、第1種踏切道が最も少なくなっている、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが17%、歩行者と衝撃したものが50%である、③歩行者と衝突した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で33%を占めている、ことなどが挙げられる。

II 第11次和歌山県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10次和歌山県交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように重大な結果をもたらすものである。そのため、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の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、高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。さらに、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元、これまでの対策実施状況、対策の効果等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことも重要である。

II 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の推進

主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を推進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、当該道路の交通量または当該鉄道の運転回数が少ない場合や地形上やむを得ない場合などを除き、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる踏切道等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を推進する。

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

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

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を推進する。

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

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。

踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置⁽⁵⁸⁾、大型遮断装置⁽⁵⁹⁾等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置⁽⁶⁰⁾、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

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

3 踏切道の統廃合の推進

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

4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や踏切保安設備等の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に行う。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を行う。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

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

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

交通安全計画用語解説

番号	ページ	用 語	内 容
1	P.2	情報通信技術 (ICT)	information and communications technologyの頭文字をとったもので、通信技術を活用したコミュニケーションを意味する。電話線やワイヤレス信号による通信とコンピュータ、主要な企業アプリケーション、視聴覚システムなどを統合し、ユーザー情報をアクセス、保存、送信、操作できるようにする技術。
2	P.2	高度道路交通システム(ITS)	Intelligent Transport Systemsの頭文字をとったもので、最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システムのこと。
3	P.3	運輸安全マネジメント評価	運輸事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を評価すること。このことにより、運輸事業者の安全風土の構築、安全意識の浸透を図る。
4	P.10	生活道路	その地域に生活する人が、住宅などから主要な道路に出るまでに利用する道のこと。
5	P.10	幹線道路	道路網の基幹となる道路のこと。
6	P.11	ゾーン30	生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つ。区域(ゾーン)を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制する。
7	P.13	交通需要マネジメント (TDM)	Transportation Demand Managementの頭文字をとったもので、自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取組のこと。
8	P.14	光ビーコン	走行する車両を感知して交通量や占有率を測定する車両感知機能と、車載機と双方向通信を行うことにより情報の送受信を行う情報収集提供機能を有する高度な情報通信 (IT) 装置のこと。
9	P.14	バリアフリー法	高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、公共交通機関の旅客施設及び車両、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造及び設備を改善するための措置、一定の地区における旅客施設、建築物及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置その他の措置を講ずることにより、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする法律のこと。
10	P.14	歩行者等支援情報通信システム (PICS)	Pedestrian Information and Communication Systemsの頭文字をとったもので、新交通管理システム (UTMS) を構成するシステム一つで、交差点等に設置する光通信装置と歩行者が所持する携帯端末が、双方向に情報をやり取りすることにより、通行する高齢者、身体障害者等に交差点名、歩行者用信号の状態等に関する情報を提供し、安全な移動を支援するシステムのこと。
11	P.14	ハンプ	車両速度を抑制する道路構造の一つで、車道部分の一部を意図的に盛り上げて舗装した箇所のこと。物理的にスピードを落とさせる方法である。
12	P.14	クランク	車両速度を抑制する道路構造の一つで、直角の狭いカーブが二つ交互に繋がっている道路形状のこと。
13	P.14	狭さく	自動車の通行部分の幅を物理的に狭くする、あるいは、視覚的にそう見せることにより自動車の速度低減を図る。
14	P.14	ライジングボラード	車の進入を抑止し、特定のグループの車のみの進入を可能とすることを目的とした構造で、許可された車両が進入する場合、道路に設置された自動昇降ポールを下降させることにより通行が可能となる仕組みである。
15	P.15	エスコートゾーン	道路を横断する視覚障害者に対し、安全性及び利便性を向上させるために、横断歩道上に設置する突起体の列のこと。
16	P.15	昇降装置付立体横断施設	横断歩道橋あるいは地下横断歩道のように、道路・鉄道等を横断して設けられる横断者の安全を確保するための立体横断施設に、バリアフリー対策としてエレベーターを設けたもののこと。
17	P.15	高規格幹線道路	全国的な自動車交通網を形成する自動車専用道路のこと。
18	P.16	視距	ドライバーが道路上で見通すことのできる距離のこと。
19	P.17	区画道路	沿線宅地のための交通、供給処理施設の収容、日照、通風等のための道路のこと。
20	P.17	マルチモーダル施策	良好な交通環境を作るために、複数の交通機関と連携し、市街地への車の集中を緩和する総合的な交通の施策のこと。
21	P.17	交通結節点	利用者が複数の交通機関を利用する場合に、交通機関相互の乗り換え・乗り継ぎを行う施設のこと。
22	P.17	中央分離帯強化型防護柵	標準型の中央分離帯防護柵に比べ、支柱間隔を短く、補強梁を多く配置し、衝撃に強くしたもののこと。
23	P.17	自発光式視線誘導標	道路の側方や中央などに沿って、路端や道路線形などを明示して、昼夜間における車両運転者の視線誘導を行うために設置する、自発光式施設の総称のこと。

24	P.17	高機能舗装	雨天時のスリップ事故等を防ぐため、路面の排水性を向上させた舗装のこと。従来の舗装より空隙が多いため、排水機能に加え、騒音の低減効果も有する。
25	P.17	高視認性区画線	夜間や雨天時における視認性の確保や、居眠りや脇見による車線逸脱の防止のために、ライン上にリブ部(突起)を設置したり、通常よりも再帰反射効果の高いビーズを使用したりする区画線、道路標示のこと。
26	P.17	高視認性ポストコーン	超高反射塗装等することにより視認性を高めたポスト形状のコーンのこと。
27	P.17	凹凸型路面標示	暫定二車線区間における対向車線飛出し事故防止対策として、路面に凹部、凸部を施し、自動車がその部分を走行すると振動で知らせる標示のこと。
28	P.17	緊急開口部	高速道路等の流入制限された道路において、消防活動、救急病院との連絡、交通事故の処理など緊急用として、外部に連絡・出入りを行うことができる構造の開口部のこと。
29	P.17	道路交通情報通信システム(VICS)	Vehicle Information and Communication Systemの頭文字をとったもので、新交通管理システム(UTMS)を構成するシステムの一つであり、カーナビゲーションに渋滞等の交通情報を提供し、交通流の分散化、旅行時間の短縮等運転者の利便性の向上を図るシステムのこと。
30	P.17	ITSスポット	交通安全、渋滞対策、環境対策などを目的とし、人と車と道路とを情報で結ぶ次世代の道路で、カーナビ・ETCを進化させて一体化し、オールインワンで多様なサービスに対応する通信手段として道路に設置されており、広域な道路交通情報や画像を提供できるシステムのこと。
31	P.18	ライフサイクルコスト	製品や構造物などの費用を、調達・製造～使用～廃棄・処分に至るまでの段階をトータルして考えた費用のこと。訳語として生涯費用ともよばれる。
32	P.19	新交通管理システム(UTMS)	Universal Traffic Management Systemsの頭文字をとったもので、光ビーコンを使用して、個々の車両と交通管制システムとの双方向通信等の高度な情報通信技術により、「安全・快適にして環境に優しい交通社会」の実現を目指すシステムのこと。
33	P.21	ETC2.0	道路側のアンテナであるITSスポットとの高速・大容量、双方向通信で、世界初の路車協調システムによる運転支援システム。交通が特定の時間や場所に集中するのを減らしたり、事故を未然に防いだり、道路の劣化を緩和することが可能となる。
34	P.21	信号情報活用運転支援システム(TSPS)	Traffic Signal Prediction Systemsの頭文字をとったもので、道路脇に設置された高度化光ビーコンから取得できる信号情報と、自車の位置や速度の情報をを用いて、信号のある交差点での円滑な運転を支援するシステム。
35	P.22	公共車両優先システム(PTPS)	Public Transportation Priority Systemsの頭文字をとったもので、新交通管理システム(UTMS)を構成するシステムの一つであり、バスの走行を感知し、優先信号制御を行いスムーズな走行を確保することにより、バスの定時運行等を図るシステムのこと。
36	P.22	パークアンドライド	最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自家用車で行って駐車し、そこから鉄道やバスに乗り継ぐ移動方式のこと。
37	P.22	ハイグレードバス停	バス停における機能を高度化したもので、屋根つきのシェルター、ベンチ、バス接近表示器、文字表示装置、駐車場などを備えたもののこと。
38	P.22	パークアンドバスライド	自家用車で出発し、途中でバスに乗り換えて目的地に向かう方式のこと。
39	P.22	シームレス	「縫い目のない」という意味。複数の交通手段の接続性を改良すること。
40	P.23	信号機電源付加装置	地震や災害を含めた停電時に主要交差点の交通信号機を減灯させないために自動的に発電機が作動し電源を確保する装置のこと。
41	P.25	道路ふれあい月間	各種運動を通じて、道路を利用している国民に改めて道路とふれあい、道路の役割及び重要性を再認識してもらい、さらには道路をいづくむという道路愛護活動の推進及び道路の正しい利用の啓発を図り、道路を常に広く、美しく、安全に利用する気運を高めることを目的に毎年8月に実施しているもの。
42	P.34	i-Size	自動車先進地域であるヨーロッパの国際経済委員会が制定したISOFIX対応のチャイルドシート最新安全基準のこと。前後方からの衝突試験に加え、新たに側面からの衝突試験が設けられるなど安全性の向上が図られた。
43	P.35	自動車アセスメント情報	現在市販されている自動車の性能について、さまざまな試験により評価を行った結果のこと。公表することで、車を選ぶ際の判断材料として活用することができる。
44	P.39	ASV	Advanced Safety Vehicleの頭文字をとったもので、先進安全自動車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自動車。
45	P.40	スクリーニング検査	可能性があるかどうかを見極め、ふるい分ける検査。
46	P.43	型式指定制度	現車によるブレーキ試験等の基準適合性審査と品質管理(均一性)の審査の結果、指定された型式の自動車について、新規検査時の現車掲示が省略される制度のこと。主に同一モデルが大量生産される乗用車に利用される。
47	P.47	旧車會	旧車と呼ばれる古いオートバイを入手して昔の暴走族を模した改造を施し、コールと呼ばれるエンジンを高回転でリズムカルに空ぶかしさせる行為や、ミュージックホーンと呼ばれるラッパを鳴らしながら集団走行などを行う団体。
48	P.49	DMAT(災害派遣医療チーム)	Disaster Medical Assistance Team の頭文字をとったもので、医師、看護師、業務調整員(医師・看護師以外の医療職及び事務職員)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)から活動できる機動性を持った、専門的な訓練を受けた医療チームのこと。

49	P.49	救急の日	消防庁及び厚生労働省で、救急業務及び救急医療に対して国民の理解と認識を深め、救急医療関係者の意識の高揚を図ることを目的に定められた日のことで毎年9月9日に設定されている。
50	P.49	救急医療週間	救急の日(9月9日)を含む1週間(日曜日から土曜日まで)を救急医療週間と定め、各地において救急医療の適正利用の啓発や応急手当の講習会等を中心とした救急に関する様々な行事が実施される期間のこと。
51	P.50	メディカルコントロール	救急現場から医療機関へ搬送されるまでの間において、救急救命士等が医行為を実施する場合、当該医行為を医師が指示又は指導・助言および検証してそれらの医行為の質を保障すること。
52	P.50	HELP(緊急通報システム)	Help system for Emergency Life saving and Public safetyの頭文字をとったもので、新交通管理システム(UTMS)の中の一つのサブシステムであり、運転中に緊急事態が発生した場合、このシステムが作動(手動・自動)することにより現在地が早期に把握でき、緊急車両の現場到着を短縮するためのシステムのこと。
53	P.50	ACN(事故自動通報システム)	Automatic Collision Notificationの頭文字をとったもので、エアバッグが展開するような大きな事故が発生した際、自動的に救急コールセンターへ通報するシステム。
54	P.51	DPAT(災害派遣精神医療チーム)	Disaster Psychiatric Assistance Teamの頭文字をとったもので、自然災害や犯罪事件・航空機・列車事故等の集団災害が発生した際、専門性の高い精神科医療の提供と精神保健活動の支援を行うために組織される、専門的な研修・訓練を受けた災害派遣精神医療チームのこと。
55	P.57	ホームドア	駅のホームの縁端に設けられたホームと線路を仕切るドア。
56	P.57	内方線付き点状ブロック	注意喚起・警告を促す点状ブロックの内側に、安全側を示す1本線が追加された点状ブロック。
57	P.57	速度制限機能付きATS	Automatic Train Stopの頭文字をとったもので、曲線等の線路の条件に応じて列車の速度を自動的に、当該速度制限箇所の手前までに安全上支障のない速度まで減速、又は停止させる装置のこと。
58	P.64	オーバーハング型警報装置	踏切の存在を目立たせ、遠くからでも認識できるように、踏切の上方に取り付けた警報装置のこと。
59	P.64	大型遮断装置	通常の2倍程度の太さにした棒を使用し、遮断かんの視認性向上を図ったもののこと。
60	P.64	全方位型警報装置	1台で全方向から警報灯の視認ができる踏切警報灯のこと。