

# 第11次

## 高松市交通安全計画

(令和3年度～7年度)

交通事故のない社会を目指して

高松市交通安全対策会議

# ま え が き

本市においては、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づき、昭和 46 年度以降、10 次・50 年にわたる交通安全計画を作成し、国の関係地方行政機関及び県・警察・市並びに関係民間団体等が一体となって各交通分野において交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、第 10 次高松市交通安全計画の実施期間である平成 28 年から令和 2 年までの 5 年間の交通事故発生状況をみると、死傷者数は、平成 28 年の 3,908 人から令和 2 年には 2,491 人まで減少した。一方、死者数は、平成 28 年の 18 人から翌 29 年には 13 人まで減少したが、30 年からは増勢に転じ、令和 2 年には 28 年と同じ 18 人まで増加した。計画に掲げる 2 つの数値目標のうち、死者数については数値目標を達成できなかった。

第 10 次計画の最終年である令和 2 年中の交通死亡事故は、全国的に減少している中で、本市の死者数は 18 人と 3 年連続で増加するとともに、死者数全体に占める高齢者の割合が 8 割を超えるという大きな特徴が認められるなど、依然として厳しい交通情勢が続いている。

また、鉄道交通の分野においても、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恐れが常にある。

このような状況から、交通事故の防止は、国の関係地方行政機関及び県・警察・市並びに関係民間団体だけでなく、市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、引き続き人命尊重の理念の下に、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を定め、これ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、交通安全対策基本法第 26 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 年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、国の関係地方行政機関及び県・市においては、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、これを強力に実施するものとする。

高松市交通安全対策会議

# 目 次

計画の基本理念	1
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目指して	6
第2節 道路交通の安全についての目標	7
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	7
1 道路交通事故の現状	7
2 道路交通事故の見通し	8
II 高松市交通安全計画における目標	9
第3節 道路交通の安全についての対策	10
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	10
〈重視すべき視点〉	10
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	10
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	11
(3) 生活道路における安全確保	12
(4) 先端技術の活用推進	13
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	13
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	13
II 講じようとする施策	15
1 道路交通環境の整備	15
2 交通安全思想の普及徹底	31
3 安全運転の確保	42
4 車両の安全性の確保	49
5 道路交通秩序の維持	56
6 救助・救急活動の充実	59
7 被害者支援の充実と推進	62
8 研究開発及び調査研究の充実	66
9 高齢者の交通事故防止対策の推進	68
10 子どもの交通事故防止対策の推進	69
11 総合的な自転車利用環境の充実	72
第2章 鉄道交通の安全	74
第1節 鉄道事故のない社会を目指して	75
I 鉄道事故の状況等	75
1 鉄道事故の状況	75
2 近年の運転事故の特徴	75
II 交通安全計画における目標	75
第2節 鉄道交通の安全についての対策	76
I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	76

II	講じようとする施策	76
1	鉄道交通環境の整備	76
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	77
3	鉄道の安全な運行の確保	77
4	鉄道車両の安全性の確保	78
5	救助・救急活動の充実	79
6	被害者支援の推進	79
7	鉄道事故等の原因究明と再発防止	79
8	研究開発及び調査研究の活用	79
第3章	踏切道における交通の安全	80
第1節	踏切事故のない社会を目指して	81
I	踏切事故の状況等	81
1	踏切事故の状況	81
2	近年の踏切事故の特徴	81
II	交通安全計画における目標	82
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	83
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	83
II	講じようとする施策	83
1	踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進	83
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	84
3	踏切道の統廃合の促進	84
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	84

# 計 画 の 基 本 理 念

高松市交通安全計画（以下、「本計画」という。）は、人優先の交通安全思想の下、これまでの10次・50年にわたる取組において、市内の道路交通事故死者数を過去最悪であった時の28%にまで減少させるなどの成果を上げてきたところである。

しかしながら、近年においては道路交通事故死者数が下げ止まり傾向で推移していることや、依然として全死者数の中で高齢者が占める割合が高いことなどから、今後、なお一層の交通事故の抑止を図っていく必要がある。そのためには、これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、これにより交通事故のない社会の実現への大きな飛躍を目指す。

## 【交通事故のない社会を目指して】

我が国は、長期の人口減少過程に入っており、世界で最も高い高齢化率となっている。高齢化率が上昇傾向にある本市においては、このよう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、その前提として市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要である。

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

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさない・交通事故に遭わないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければならない。

## 【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障がい者、子ども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。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

## 【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。今後、高齢になっても安全に移動すること

ができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、各交通の関係者の連携によって、構築することを目指す。

## 1. 交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通のそれぞれの交通ごとに、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③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、これを市民の理解と協力の下、強力に推進する。

### (1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。この場合、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）の声を直接市民が聞く機会を増やすことも交通安全意識の向上のためには有効である。さらに、市民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要である。

このようなことから、本計画の作成に当たっては、国の交通安全基本計画及び香川県交通安全計画を踏まえつつ、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、地域の住民の意向を十分反映させる工夫も必要である。

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

### (3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自

身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

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

## 2. これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

### (1) 人手不足への対応

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

### (2) 先進技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられる。また、全ての交通の分野で、交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められている。

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

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

### (3) 高まる安全への要請と交通安全

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

### (4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、全ての交通に及び、様々な課題や制約が生じているほか、市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、必要な対策に臨機に着手する。

## 3. 横断的に重要な事項

### (1) 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、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進するとともに、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいく必要がある。

加えて、将来的には、Society5.0<sup>※</sup>の実現を視野に、ICT<sup>※</sup>を積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要がある。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究開発の推進を図るものとする。

#### (2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

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

#### (3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、県、市、警察、関係民間団体等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、市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、それぞれの機関・団体の行う交通の安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、市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。

#### (4) 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化

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

#### (5) EBPMの推進

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

---

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

※ ICT：Information and Communications Technology

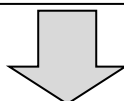
※ EBPM：Evidence Based Policy Making（証拠に基づく政策立案）



# 第1章 道路交通の安全

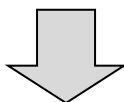
## 1. 基本的考え方

- 道路交通事故のない社会を目指して
- 歩行者の安全確保
- 地域の実情を踏まえた施策の推進
- 役割分担と連携強化
- 交通事故被害者等の参加・協働



## 2. 道路交通の安全についての目標

- ① 交通事故死者数 13 人以下を目指すものとする。
- ② 交通事故による重傷者数 100 人以下を目指すものとする。



## 3. 道路交通の安全についての対策

### <重視すべき視点>

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



### <11の柱>

- |               |                   |
|---------------|-------------------|
| ① 道路交通環境の整備   | ⑦ 被害者支援の充実と推進     |
| ② 交通安全思想の普及徹底 | ⑧ 研究開発及び調査研究の充実   |
| ③ 安全運転の確保     | ⑨ 高齢者の交通事故防止対策の推進 |
| ④ 車両の安全性の確保   | ⑩ 子どもの交通事故防止対策の推進 |
| ⑤ 道路交通秩序の維持   | ⑪ 総合的な自転車利用環境の充実  |
| ⑥ 救助・救急活動の充実  |                   |

## **第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）**

### **1. 道路交通事故のない社会を目指して**

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

近年においては、未就学児を始めとする子ども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。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。

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

### **2. 歩行者の安全確保**

特に、我が国では、欧米諸国と比較して、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高く、本市も交通事故死者数に占める歩行者の割合が3割を超えていることなどから、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

### **3. 地域の実情を踏まえた施策の推進**

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところであるが、地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行うべきである。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、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、市や警察署の役割が極めて大きい。

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。

### **4. 役割分担と連携強化**

県、市、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

### **5. 交通事故被害者等の参加・協働**

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さ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。

## 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

本市の交通事故による24時間死者数は、昭和45年に63人を数えたが、46年以降着実に減少に向かい、59年には25人、60年には21人と半数以下となった。その後、増勢に転じ、63年には46人に達するなど多発傾向が続いたが、平成17年には12人にまで減少し、再び昭和45年当時の半減以下となった。その後、21年の34人をピークに増加と減少を繰り返し、29年には13人まで減少したが、その後3年連続で増加し令和2年は18人となった。

死傷者数と交通事故発生件数については、昭和45年以降減少傾向にあったが、平成12年から急増し、18年をピークに減少に転じ令和2年中の死傷者数は2,491人となり、第10次交通安全計画の目標（3,700人以下）を29年から4年連続して達成するに至った。

一方、死者数は、平成29年には13人まで減少し、一度は第10次交通安全計画の目標（13人以下）を達成したが、第10次交通安全計画の最終年である令和2年中の死者数は18人と前年より3人増加する結果となり、令和2年までに24時間死者数を13人以下とするという目標は遺憾ながら達成するに至らなかった。



全国の交通事故の発生件数及び負傷者数は、16年連続で減少した。交通事故の死者数については、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少を更新し続けており、県の交通事故発生件数及び負傷者数については、10年連続で減少したものの、交通事故の死者数については、平成29年に67年ぶり（昭和25年）に40人台と減少

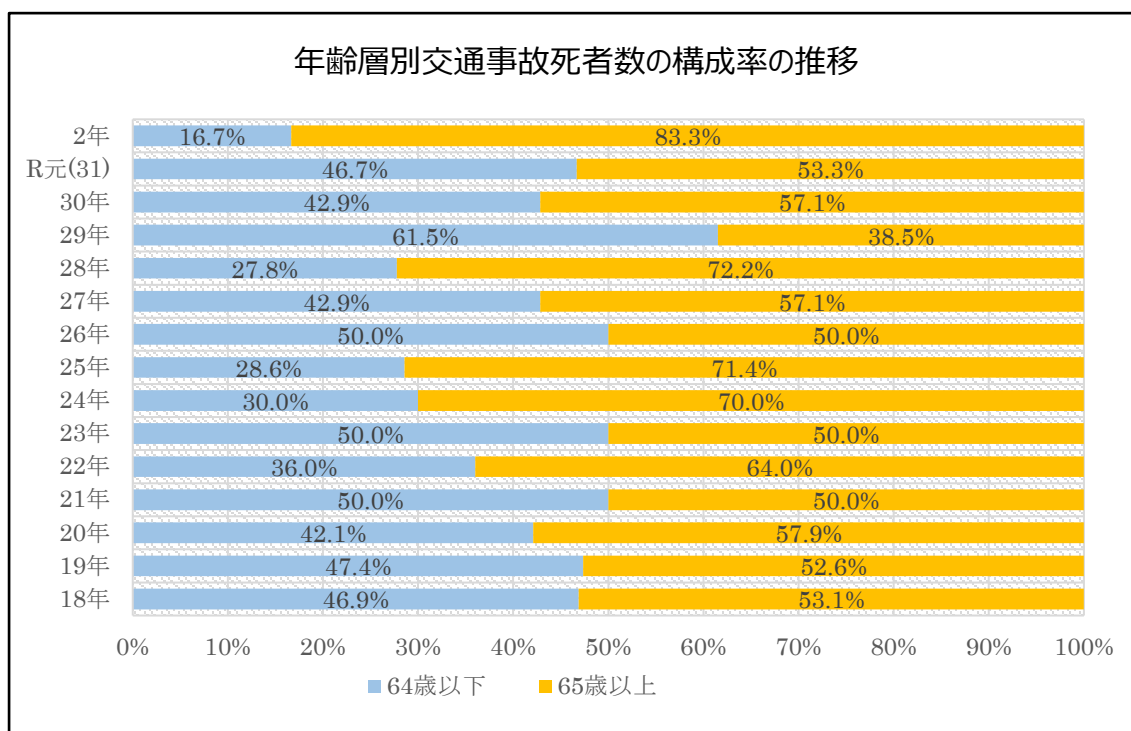
したが、令和元年、2年ともに前年と比べ増加した。

一方、本市における死者数も5年連続10人台となっているものの、3年連続で前年と比べ増加し、目標値である13人以下は達成できなかった。

また、本市における死者数の減少幅が縮小し、下げ止まり傾向になっている背景としては、

- ① 高齢者人口の増加
- ② シートベルト着用率等の頭打ち
- ③ 横断歩道における歩行者優先意識の欠如

等が挙げられ、今後は、これらに対する重点的な対策が重要となっている。特に、高齢者対策については、本市の全人口に占める65歳以上の高齢者の割合は20%を超え、年々上昇傾向にあり、それに伴い、交通事故死者に占める高齢者の割合も高くなってきており、令和2年には全交通事故死者数に占める65歳以上の割合が83.3%と非常に高い状況となった。さらに令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、75歳以上高齢者の安全の確保は一層重要となる。



## 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、市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る。将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、内閣府の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査」（令和2年3月）によれば、令和7年における全国の交通事故死者数（24時間以内、30日以内）、重傷者数の予測値は、次のようになっている。

指標	予測値
死者数（24時間以内）	2,214 ～ 2,578 人
死者数（30日以内）	2,608 ～ 3,111 人
重傷者数	23,407 ～ 23,727 人

※ 24時間死者 ～交通事故の発生から24時間以内に死亡した者

30日以内死者～交通事故の発生から24時間経過後30日以内に死亡した者

## Ⅱ 高松市交通安全計画における目標

### 【数値目標】

- ① 交通事故死者数 13人以下を目指すものとする。
- ② 交通事故による重傷者数 100人以下を目指すものとする。

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、まずは死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者をゼロに近づけることを目指し、本計画の計画期間である令和7年までには、以下のとおり設定することとする。

- ① 交通事故死者数 13人以下を目指すものとする。

国が第11次交通安全基本計画の中で、

- 「令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とする。」

と設定し、県も第11次交通安全計画の中で

- 「令和7年までに24時間死者数を39人以下とする。」

と設定したことから、目標の実現に向けて、本市の交通環境、社会・地域環境を踏まえ、最大限の努力をするものとする。

- ② 交通事故による重傷者数 100人以下を目指すものとする。

本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、重傷者が発生する事故防止への取組が、死者数の減少にもつながることから、本計画においては、命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を設定するものである。また、先端技術や救急医療の発展等により交通事故被害が減少し、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まる事故も少なくない。このため、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことも、さらに着目していくため、目標値とするものである。

上記の目標を達成するため、国の関係行政機関及び県、市においては、市民の理解と協力の下、第3節に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。

### **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、本市の交通事故発生件数及び負傷者数は10年連続で減少し、交通事故の死者数については増減を繰り返している状況ではあるが、平成28年からの5年間は10人台を維持していることを考えると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策は一定の効果があったものと考えられる。

一方で、高齢人口の増加等により、高齢者の交通事故死者数に占める割合が平成18年以降、29年を除いて50%以上を占めており、令和2年には交通事故死者数全体の83.3%を占めるなど、いずれも高い水準となっている。

状態別死者数を見ると、歩行中、自転車乗車中及び自動車乗車中が多く、事故類型別では、歩行者横断中、車両単独が多い。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限りEBPMを推進し、効果を検証し、必要に応じて改善していく。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進、⑧研究開発及び調査研究の充実、⑨高齢者の交通事故防止対策、⑩子どもの交通事故防止対策の推進、⑪総合的な自転車利用環境の充実といった11の柱により、交通安全対策を実施する。

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

#### **<重視すべき視点>**

##### **(1) 高齢者及び子どもの安全確保**

本市は、道路交通事故死者数全体の高齢者の死者の占める割合が極めて高く、今後も本市の高齢化は一層進むことを踏まえると、高齢者については、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進する。さらに、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる政策に留まらないが、これらの対策とともに連携を深めつつ推進することが重要となる。

高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に合った自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられる。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリ

アフリー化された道路交通環境を形成する。

高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。また、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

我が国の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。本市では子どもの交通死亡事故は平成 17 年以降発生していないが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。また、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子ども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。

また、高齢者や子どもに対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずる。

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

## **(2) 歩行者及び自転車の安全確保**

本市では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が約 3 割を占め、特に高齢歩行者の割合が高くなっていることから、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必要がある。

人優先の考えの下、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

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周知を図るとともに、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。

また、本市においては、令和 2 年中の自転車乗用中の死者数は 6 人で、交通事故死者全体に占める自転車の割合が 3 分の 1 を占めるとともに、元年の 2 人から 3 倍に増加している。また、自転車については、自動車等に衝突された場合には、被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には、加害者となるため、全ての年齢層へ

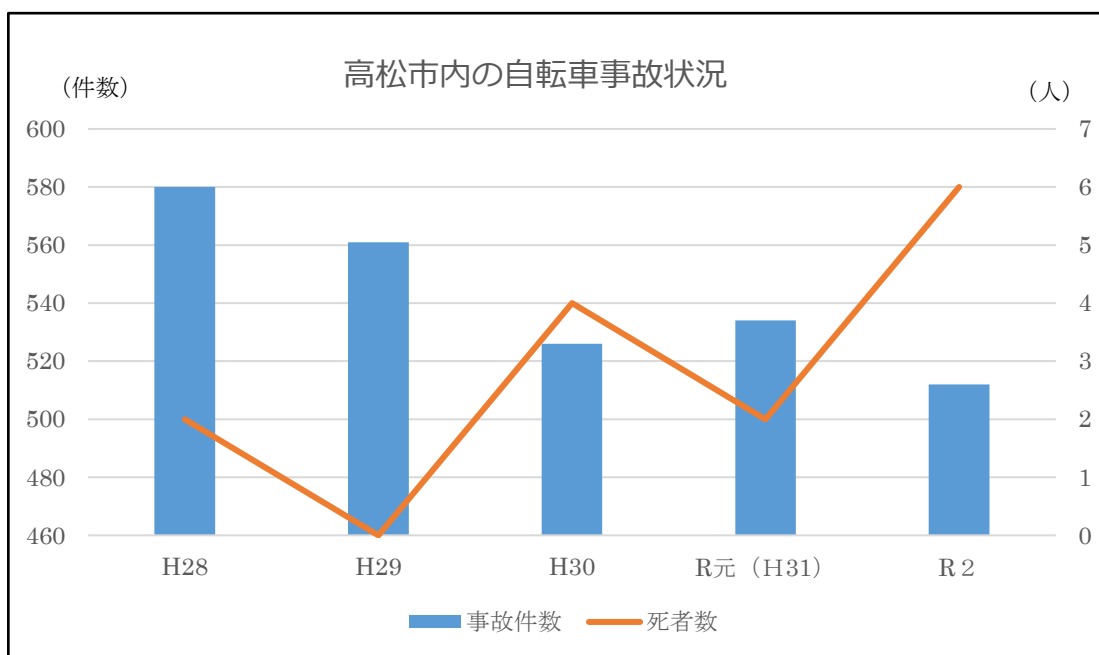
のヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がある。特に、都市部において自転車の通行空間の確保を積極的に進めるに当たっては、自転車交通の在り方や、多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する。

あわせて、都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るなど、自転車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、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や、駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する。



### (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、障がい者、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていくことが求められている。

生活道路の安全対策については、「ゾーン 30」の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプ等が普及段階を迎えている。引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置の活用を図るなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法



の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

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

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

#### **(4) 先端技術の活用推進**

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。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、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進していく。また、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

#### **(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進**

第10次計画期間中を通じて、ETC2.0<sup>\*</sup>から得られたビッグデータ等の、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、従来の対策では抑止困難であった事故について、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められた。

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

#### **(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進**

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

このため、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組にいかすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故

---

<sup>\*</sup> ETC2.0：これまでのETC（Electronic Toll Collection Systemの略。高速道路や有料道路の料金所ゲートで、自動車や自動二輪に搭載した車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。）と比して、①大量の情報の送受信が可能となる②ICの出入り情報だけでなく経路情報の把握が可能となるなど、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策に様々なメリットをもたらし、ITS推進に大きく寄与するシステム。

特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。

なお、県、市は、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。そこで、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

また、交通マナーアップモデル地区を指定し、官民協働による交通安全キャンペーン等の実施や地域住民等と協働しての地域における危険箇所点検を実施する等、地域における交通安全意識の高揚に努める。

## Ⅱ 講じようとする施策

### 1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察や国、県、市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、我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は諸外国と比べて高いことから、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<sup>※</sup>）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<sup>※</sup>）の開発・普及等を推進する。

#### 【第 11 次計画における重点施策及び新規施策】

- 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（(1)）
- 生活道路における交通安全対策の推進（(1)ア）
- 通学路等における交通安全の確保（(1)イ）
- 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備（(1)ウ）
- 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化（(2)）
- 幹線道路における交通安全対策の推進（(3)）
- 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進（(3)ア）
- ITS の推進による安全で快適な道路交通環境の実現（(4)オ）
- 高齢者等の移動手段の確保・充実（(5)）
- 無電柱化の推進（(7)）
- 自転車利用環境の総合的整備（(9)）
- ITS の活用（(10)）
- 災害に備えた道路交通環境の整備（(12)）
- 総合的な駐車対策の推進（(13)）
- 道路交通情報の充実（(14)）

※ TDM : Transportation Demand Management

※ ITS : Intelligent Transport Systems

## **(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備**

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

また、令和2年における本市の交通事故死者のうち、歩行者及び自転車の割合が、3分の2を占め（18人中12人）、そのうちの4分の3（12人中9人）が高齢者となっている。

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が必要である。

### **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、公安委員会、道路管理者、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

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慮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な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施する「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、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。以下「バリアフリー法」という。）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式信号機、視覚障がい者や高齢者等の安全な交差点の横断を支援する歩行者等支援情報通信システム（高度化PICS<sup>※</sup>）、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適切な取締りを推進する。

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ている交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ等車両速度を抑制する道路構造等により、歩

---

<sup>※</sup> PICS : Pedestrian Information and Communication Systems

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・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・標示の整備を推進する。

さらに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、公安委員会、道路管理者、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ども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、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ども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、警察、教育委員会、学校、保育所、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、中学校に通う生徒、小学校、認定こども園、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、ハンプ等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵、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、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障がい者等を含め全ての人が安全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、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐輪場、障がい者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障がい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、障がい者等の安全な移動を支援する。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、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とともに、警察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（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、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等の利用促進を図る。

### **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) 全国の直轄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、国道や県道を管轄する関係機関と協力連携するとともに、市道においても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事故危険区間の解消を推進する。
- (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、公安委員会や道路管理者等関係者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。これらの箇所においては、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識・標示の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置、用水路等への転落防止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、交通安全施設等の整備状況、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の交通規制について見直しを行い、その適正化を図る。

また、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、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、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、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) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

#### カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

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

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、標識や路面標示の整備、渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行う。

また、事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備等も併せて実施するとともに、高速自動車国道等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

(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等を提供する道路交通情報通信システム（VICS<sup>※</sup>）及びETC2.0等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

#### キ 改築等による交通事故対策の推進

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

(ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、生活道路におけるハンプ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、

---

※ VICS : Vehicle Information and Communication System



交差点のコンパクト化等を推進する。

(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、自転車の通行位置を示した道路等の整備を推進する。

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

#### ク 交通安全施設等の高度化

(ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進する。

(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整備を推進する。

### **(4) 交通安全施設等の整備事業の推進**

本市の令和2年における人口10万人当たりの交通事故による死者数及び高齢者死者数は、全国平均に比べて依然として高く危機的状況にある。

このため、今後さらに種々の交通安全施設を整備し、安全で快適な道路づくりを推進することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ることが必要であるが、具体的には、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果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下、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

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、開かずの踏切の解消等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、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

交通に関する情報の収集・分析及び伝達並びに信号機による交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制システムの充実・高度化を図る。

具体的には、複数の信号機を面的・分析及び伝達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、交通管制センターの改良等を実施するとともに、情報収集・提供環境の拡充や自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

#### 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、「標識 BOX」、「信号機 BOX」及び「道の相談室」「高松市マイシティレポート」等を活用して、道路利用者等が日常から抱えている意見を取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

#### キ 連絡会議等の活用

道路管理者と行政機関等で設置している「香川県道路交通環境安全推進連絡会議」や「香川県交通事故対策会議」等を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

### **(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実**

令和 2 年 6 月に公布された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の

確保に向け、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。

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

また、公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスである MaaS<sup>\*</sup>について、地域課題の解決に資する MaaS のモデル構築や MaaS の普及に必要な基盤づくりへの支援を行うことで、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実を図る。

## **(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化**

高齢者や障がい者等を含め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、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。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ことや、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災力の向上、緊急輸送道路の確保、情報通信ネットワークの信頼性の向上、良好な景観の形成及び観光振興の観点から、無電柱化の一層の推進を図るべく、関係事業者と連携し、「無電柱化の推進に関する法律」に基づく無電柱化推進計画を策定して事業を推進する。

また、緊急輸送道路の新設電柱の占用禁止を実施するとともに、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により、総合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。

---

<sup>\*</sup> MaaS : Mobility as a Service

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

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

## **(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都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。このことから、自転車活用推進計画（平成30年6月閣議決定）に基づき、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月、国土交通省、警察庁）の周知を図るとともに技術的助言等を実施し、当該計画及びガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定や歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

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。あわせて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、警察と連携し取締りを積極的に実施する。

本市では、令和3年3月に「高松市自転車活用推進計画」を策定し、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた。

また平成29年に創設した「高松市自転車ネットワーク計画推進協議会」において県道路課や警察と連携して、高松市中心部における自転車ネットワーク整備方針を見直し、戦略的な整備方針と道路利用者の安全性の確保に向けた検討や計画に基づき、自転車の通行位置を示した路面標示等により自転車走行空間の整備等とともに、自転車ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策も合わせて積極的に推進する。

### **イ 自転車等の駐車対策の推進**

自転車等の駐車対策については、自転車等駐車対策協議会の設置、総合計画の策定を促進するとともに、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用状況に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、高松市自転車等駐車対策協議会の積極的な運営を図ることなどを通じて、県、市、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持する。また高松市自転車等の適正な

利用に関する条例に基づき、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、交通バリアフリー法に基づき、市が定める重点整備地区内における特定道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、関係機関・団体等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) ITS の活用**

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである 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、ETC2.0 等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信する。

### **イ 交通事故防止のための運転支援システムの推進**

ITS の高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの更なる普及や高度化に向けて、産学官が連携し研究開発等を行う。

### **ウ ETC2.0 の展開**

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援する。また、収集した速度データや利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、渋滞と事故を減らす賢い料金など、道路を賢く使う取組を推進する。

### **エ 道路運送事業に係る高度情報化の推進**

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業において ITS 技術を活用し、公共交通機関の利用促進を進める。

## **(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、TDM の定着・推進を図る。具体的には、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライドの推進、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。

交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）及び交通政策基本計画（平成 27 年 2 月閣議決定）に即して、国、県、市、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

#### ア 公共交通機関利用の促進

令和 2 年 6 月に公布された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）等の一部改正法に基づく地域公共交通計画の策定を推進し、持続可能な地域公共交通網の再構築を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図るため、高松市総合都市交通計画に基づき利用促進施策に取り組む。

具体的には、道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停や、パークアンドバスライド等の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、新たなモビリティサービスである MaaS について、地域課題の解決に資する MaaS のモデル構築や普及に必要な基盤づくりを研究することにより、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進める。

そして、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性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促進し、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等を促進するため、共同輸配送による貨物自動車の積載効率向上や、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組等による物流効率化を推進する。

## **(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。

さらに、一般道の防災機能などを強化し、災害に強い道路ネットワークを構築する。

#### イ 災害に強い交通安全施設等の整備

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、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。あわせて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備や老朽化した信号機、道路標識等の計画的な更新を推進する。

また、オンライン接続により警察の交通管制センターから詳細な交通情報をリアルタイムで警察庁に収集し、広域的な交通管理に活用する「広域交通管制システム」の的確な運用を推進する。

#### 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。

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

#### 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、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

### **(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、道路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指向して、地域の実態に応じた

取締り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進する。また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。

- (イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する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。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

#### ウ 駐車場等の整備

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

- (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促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を推進する。
- (イ) 地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備を促進するとともに、民間駐車場の整備を促進する。

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

- (ウ) 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、市内中心部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等の普及のための環境整備を推進するほか、まちづくり計画等を踏まえた駐車場の配置適正化を促進する。
- (エ) 「道の駅」を活用した休憩サービスの拡充等、高速道路外の休憩施設等の活用を推進する。

#### 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、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体等との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

#### オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

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



## **(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市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じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、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、交通管制システムの充実・高度化を図るほか、全国の交通規制情報のデータベース化を推進する。また、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。

さらに、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の提供により道路における交通の危険や混雑を生じさせた事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法（昭和35年法律第105号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図ること等により、民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

### **エ 分かりやすい道路交通環境の確保**

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

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

## **(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、許可条件の遵守、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、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

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

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。

### 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推進する。

### ウ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

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

### エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

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

## 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、交通安全のルールを守る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市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障がい者等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指導を強化する。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、ICTを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭和33年法律第56号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図りホームページに掲載するなどにより、インターネットを通じて地域や学校等において行われている交通安全の場における活用を促進し、市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。

特に若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、自らも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、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が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる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、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努める。

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。

## 【第 11 次計画における重点施策及び新規施策】

- 参加・体験・実践型の活動の推進 ((1)、(2)、(3)ア、ウ、カ)
- 高齢者に対する交通安全教育の推進 ((1)カ)
- 横断歩行者の安全確保 ((3)イ)
- 自転車の安全利用の推進 ((3)ウ)
- 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 ((3)エ)
- 反射材用品等の普及促進 ((3)カ)
- 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 ((3)キ)
- 二輪車運転者のプロテクター等被害軽減用品の活用推進 ((3)ケ(ウ))
- 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 ((4))
- 地域における交通安全活動への参加・協働の推進 ((5))

### (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、主として幼児を対象に、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。関係機関・団体等は、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、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

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

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

#### ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

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

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・団体等は、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・講座等において自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、コミュニティセンター等の社会教育施設における交

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や自転車の危険行動を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、県及び市は、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、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。特に、法令違反では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育の場面・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。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が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。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級（シニア安全学級）の内容の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、高齢者交通指導員（高齢者交通事故なくし隊）の養成等を促進し、老人クラブ等が関係機関・団体等と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。

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で組織される団体等と連携して、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。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、高齢者交通指導員（高齢者交通事故なくし隊）等を対象とした、参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の交通安全に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者安全運転教育の継続的な推進役の養成に努める。また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載されている先進安全技術を体験できる機会を推進する。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して

て外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

#### キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

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

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やマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育を推進するとともに、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・団体等と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルール周知活動等を推進する。

#### ケ 交通事犯被収容者に対する教育活動等の充実

刑事施設においては、被害者の生命や身体に重大な影響を与える交通事故を起こした受刑者や重大な交通違反を反復した受刑者を対象に、改善指導として実施している「交通安全指導」、「被害者の視点を取り入れた教育」等の指導の更なる充実に努める。特に飲酒運転を行っている者やアルコール依存の問題を持つ受刑者に対しては、その指導内容の一層の充実を図る。

少年院においては、交通事犯少年に対して、個別の問題性に応じた適切な教育及び指導を行うとともに、人命尊重の精神と、遵法精神のかん養に重点を置いた交通問題に関する教育の充実を図る。また、被害者を死亡させた又は生命、身体を害した事件を犯した少年については、ゲストスピーカー制度などを活用し、被害者の視点を取り入れた教育を充実させる。

少年鑑別所における交通事犯少年に対する資質鑑別については、交通事犯少年の特性の的確な把握、より適切な交通鑑別方式の在り方等について、専門的立場からの研究を活発化するとともに、運転適性検査や法務省式運転態度検査等の活用により、一層の適正・充実化を図る。

#### コ 交通事犯により保護観察に付された者に対する保護観察の充実

交通事犯に係る保護観察については、集団及び個別の処遇に当たる保護観察官並びに保護司の処遇能力の充実を図るとともに、飲酒運転防止プログラム等交通事犯保護観察対象者の問題性に焦点を当てた効果的な処遇を実施する。



## **(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・団体等の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

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

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

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

## **(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**

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市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、高松市交通安全都市推進協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、市内の交通情勢に即した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定める。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体等が連携し、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促進する。

さらに、交通安全に対する市民の意識の向上を図り、市民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止するため、春及び秋の全国交通安全運動期間中に実施される「交通事故死ゼロを目指す日」に合わせ、街頭キャンペーン等の広報啓発活動を積極的に展開する。

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

#### イ 横断歩行者の安全確保

本市では、令和2年の歩行者の交通事故死者6人のうち4人が道路横断中に亡くなっており、そのうち2人が横断歩道のない場所で犠牲となっている現状を踏まえ、横断歩道の積極的な利用と信号機のない横断歩道において歩行者がいる際の確実な車の一時停車を促す広報啓発活動を推進する。

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、その信号機に従うといった交通ルールの周知を図る。さらに、横断するときは、手を上げるなどして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

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

自転車乗車中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）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。自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

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

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

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

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促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、交通事故が発生した場合のヘルメットの被害軽減効果を理解させ、ヘルメットの着用を推奨する。

#### エ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

香川県では、令和2年の交通死亡事故死者数59人のうち22人が四輪乗車中に亡くなっており、そのうち15人がシートベルトを着用しておらず、着用していれば11人が助かったとの分析されている。本市においても、シートベルト未着用による交通死亡事故が発生していることを踏まえ、市民に対し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。

○ 一般道のシートベルト着用率

	運転席	助手席	後部座席
香川県	99.0%	96.6%	58.4%
全国平均	99.0%	96.5%	40.3%
全国順位	30位	27位	3位

○ 高速道路のシートベルト着用率

	運転席	助手席	後部座席
香川県	99.8%	97.2%	87.7%
全国平均	99.7%	98.5%	75.8%
全国順位	25位	39位	9位

(令和2年11月警察庁と一般社団法人日本自動車連盟と共同調査)

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、県、市、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサーを用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開する。また、車外放出事故の実態にかんがみ、高速道路等においては更なる全席シートベルト着用の推進を図る。

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

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

また、不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果等について、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・指導を推進する。

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

また、県交通安全協会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)に対応したチャイルドシートの普及促進、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に

情報が行き渡るようにするため、例えば、産婦人科や市の窓口等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

#### カ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、反射材着用啓発キャンペーンの実施や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・団体等と協力した反射材用品等の展示会等の開催を推進する。

反射材用品等は、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。

#### キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

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

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

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

#### 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、SNS、デジタルサイネージ等のあらゆる広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

(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い、子どもと高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車排除等を図る。

また、自転車を含む車両運転中のスマートフォンの操作等の危険性について

周知を図る。

- (イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、市、コミュニティ協議会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。
- (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、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、全市民的気運の盛り上げを図る。

#### 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市民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗車中の事故実態の広報を積極的に行う。また、高齢者に対する高齢者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、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、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。  
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、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。
- (ウ) 二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体等と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。
- (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) 市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。
- (カ) 衝突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や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等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る。
- (キ) 学識経験者、有識者等による討議等を行うなど、市民の交通安全に関する意

識の高揚を図ることを目的とした各種会議を開催する。

#### **(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進**

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。また、地域団体、自動車販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。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、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図る。

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

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

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

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

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・協働を積極的に推進する。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、本計画や高松市交通安全実施計画等の積極的な活用、広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

### **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を努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図る。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、高齢者や障がい者、子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図る。

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を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組みを進める。

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を図る。

## 【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 高齢運転者対策の充実（(1)オ）
- 安全運転管理の推進（(3)）
- ドライブレコーダーの普及（(3)）
- 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進（(4)）
- 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策（(4)カ）
- 自動車運送事業安全性評価事業の促進等（(4)ク）
- 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策（(6)イ）

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

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

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ア) 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高める。

また、教習水準等に関する情報の市民への提供に努める。

(イ) 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

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。

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

#### ウ 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、必要な個別的指導等を実施し、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、更新時講習における高齢者学級（シニア安全学級）の拡充等に努める。

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、より効果的かつ効率的な教育に努める。

##### (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等の把握に努め、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。

##### (ロ) 改正道路交通法の円滑な施行

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

##### (ハ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

##### (ニ) 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、関係機関等が連携し、運転経歴証明書制度及び「高齢者運転



免許卒業カード」の周知を図る。

また、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、高松市総合都市交通計画に基づき、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。

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・団体等と連携し、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に対する街頭で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、証明及び調査研究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、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務づけるとともに、受診の環境を整えるため、適性診断実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き適性診断の実施者への民間参入を促進する。

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

## **(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と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、市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がい者等のための設備・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、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

### **(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**

事業用自動車の事故死者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等についての関係者（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、事業者等の安全意識の高揚を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」や「自動車総合安全情報」ホームページにより、事業者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 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底**

労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同に

よる監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては、厳正な処分を行う。また、ITを活用して効果的・効率的な監査・監督を実施する。

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

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である、適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

以上のような取組を確実に実施するため、監査体制の充実・強化を重点的に実施する。

#### ウ 飲酒運転、迷惑運転等の根絶

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

#### エ ICT・新技術を活用した安全対策の推進

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

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

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

#### 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とりまとめられたところ、乗客の死傷事故低減を図るための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の普及を促進する。

#### 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）を促進する。

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り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努める。

## **(5) 交通労働災害の防止等**

### ア 交通労働災害の防止

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

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

とともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

#### イ 運転者の労働条件の適正化等

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

また、関係行政機関において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係る安全対策

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」を地方連絡会議や関係業界を通じて、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どもの安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・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、従来取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化により、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。

また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被害拡大防止対策を併せて進める。

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。

## 【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 車両の安全性に関する基準等の改善の推進（(1)）
- 車両の安全性等に関する日本産業規格の整備（(1)エ）
- 自動運転車の安全対策・活用の推進（(2)）
- 自動車アセスメント情報の提供等（(3)）
- 自動車点検整備の充実（(4)ウ）
- リコール制度の充実・強化（(5)）

### **(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進**

ア 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

(ア) 車両の安全対策の推進

車両の安全対策については、令和2年度における交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会技術安全ワーキンググループの審議結果を踏まえて実施していく。

具体的には、産学官が参加する検討会が中心となり、①事故実態の把握・分

析、②安全対策に関する方針、対策の具体的な内容の検討、③事前効果評価・事後効果評価といった一連の流れ（PDCA サイクル）を継続的に実施することに加え、この PDCA サイクルによる検討を充実させることを通じて、車両の安全対策の一層の拡充・強化を図る。

特に、事故実態の把握・分析においては、従前のマクロデータ及びマイクロデータに加えて、車載式の記録装置であるドライブレコーダーやイベントデータレコーダー（EDR<sup>※</sup>）等の情報に関し一層の活用を検討するとともに、これに合わせ医療機関の協力により乗員等の傷害状況も詳細に把握し、事故による傷害発生メカニズムを詳細に調べるなど、より一層の推進に資する取組について検討していく。

加えて、車両の安全対策の推進に係る一連の流れの中においては、高齢化のより一層の進行等の社会情勢の変化、自動車使用の態様の変化、新技術の開発状況、諸外国の自動車安全対策の動向等についても勘案しつつ検討を行うとともに、その検討結果については公表し、透明性を確保する。

なお、事故を未然に防止するための先進安全技術を活用した予防安全対策については、車両安全対策を推進する取組の一環として、これまでも安全基準の拡充・強化等と先進安全自動車（ASV<sup>※</sup>）の開発・普及の促進、使用者に対する自動車アセスメント情報の提供等との総合的かつ有効な連携を深めてきたところであるが、今後もより一層の連携を図っていく。

#### (イ) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化

車両の安全対策の基本である自動車の構造・装置等の安全要件を定める道路運送車両の保安基準について、上述の検討結果を踏まえつつ、事故を未然に防ぐための予防安全対策、万が一事故が発生した場合においても、シートベルトやエアバッグ等を含めた乗員の保護並びに歩行者及び自転車乗員等の保護を行うための被害軽減対策、並びに電気自動車等の衝突後の火災の発生等の二次災害が起こることを防止するための災害拡大防止対策のそれぞれの観点から、適切に拡充・強化を図る。

特に死者に占める割合が高い歩行者・高齢者を保護する対策に加えて、交差点における右折時等の様々な衝突形態に対応した対策や、交通事故を未然に防止する先進安全技術の開発促進等を行うことにより、より安全な車両の開発等を推進することについて、今後積極的に検討し、道路交通の安全確保を図っていく。

具体的には、自動車の周辺視界の更なる確保、歩行者保護に係る安全対策の強化、安全運転支援としての自動操舵技術や特に衝突した際の被害が大きい大型車にも搭載する衝突被害軽減ブレーキなどの性能向上、電気自動車や燃料自動車に搭載されるバッテリー等の更なる安全確保、及び技術の進展に伴い登場する多様なモビリティの安全対策等を行うことにより、自動車等に係る安全性の

---

※ EDR : Event Data Recorder

※ ASV : Advanced Safety Vehicle

向上を図る。

#### イ 先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進

先進技術を利用して運転者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、産学官の協力による ASV 推進検討会の下、車両の開発・普及の促進を一層進める。

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

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

#### ウ 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

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

#### エ 車両の安全性等に関する日本産業規格の整備

産業標準化法（昭和 24 年法律第 185 号）に基づいて制定された自動車関係の日本産業規格については、従来から車両のハード面からの安全性を考慮した規格の整備を進めてきたが、近年の技術進歩を踏まえ、①車両制御、②外部情報の知覚、③運転者とのマン・マシン・インターフェースの面からの整備も進めている。

運転者の運転を支援するための警報や制御を行う技術は、我が国が世界に先行して実用化している分野であり、①車間距離制御システム、②前方車両衝突警報装置、③車両周辺障害物警報等の運転者の運転負荷の軽減、利便性の向上、危険に対する注意喚起、事故回避／被害軽減に関連した日本産業規格について、関係省庁が連携して、その制定を進める。

また、国際標準化機構（ISO<sup>※</sup>）に対する我が国の代表機関である日本産業標準調査会を通じて、国際規格との調和を図りつつ、交通事故防止に寄与するため、その整備に努める。

## **(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進**

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

令和 2 年 3 月に高速道路等における渋滞時等において作動する車線維持機能に限定した自動運転機能やサイバーセキュリティに係る安全基準を導入したところ、

---

※ ISO : International Organization for Standardization



引き続き、自動運転技術の更なる進展に応じ、より高度な自動運転機能についての基準策定を進める。

#### イ 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進

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

#### ウ 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の促進

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。

#### エ 自動運転車に係る電子的な検査の導入や審査・許可制度の的確な運用

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

#### オ 自動運転車の事故に関する原因究明及び再発防止にむけた取組の推進

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、客観的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。

### **(3) 自動車アセスメント情報の提供等**

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。

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性に関する先進技術の市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、統合評価（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。

具体的には、予防安全性能評価について、対自転車衝突被害軽減ブレーキ対自転車 AEBS<sup>※</sup>) や交差点衝突被害軽減ブレーキ（交差点 AEBS）などの試験項目の拡充を図るとともに、衝突安全性能評価については、より事故実態に即した前面衝突試験など、事故状況や技術の進化・高度化を踏まえた新たな試験・評価方法の検討を行う。

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

---

<sup>※</sup> AEBS : Advanced Emergency Braking System

に関する比較情報等を、例えば、産婦人科や母子健康手帳等を通じ、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。

#### **(4) 自動車の検査及び点検整備の充実**

##### **ア 自動車の検査の充実**

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD<sup>※</sup>）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は、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」を関係者の協力の下に全市的に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、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下に「不正改造車を排除する運動」を全市的に展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化する

---

※ OBD : On-Board Diagnostics

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の向上

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

## **(5) 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、複数の自動車制作者による大規模なリコールが行われていることから、自動車のリコールの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たったり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の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対し、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

## **(6) 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運用する。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、自転車が加害者となる事故に関し、高額な

賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等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・団体等が連携し、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。

### **【第11次計画における重点施策及び新規施策】**

- 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進 ((1)ア(7))
- 背後責任の追及 ((1)ア(4))
- 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進 ((1)ア(7))
- 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 ((2))
- 暴走族等対策の推進 ((3))

#### **(1) 交通の指導取締りの強化等**

ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

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

(7) 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、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、市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推進する。

また、引き続き、子ども、高齢者、障がい者の保護の観点に立った交通指導取締りを推進する。

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よう、導入した可搬式速度違反自動取締装置の活用を図るとともに、データ端末による交通反則切符の作成に向けた検討を進めるなど、より効果的な取締りを行うための資機材の研究開発及び整備に努める。

#### (イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の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。

#### (ロ) 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

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

#### 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

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レーザースキャナー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**

暴走族追放気運を高揚させるため、「香川県暴走族等の追放に関する条例」を適正に運用するとともに、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う。また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進する。暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体等との連携を図り、街頭キャンペーン等を実施するなど、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会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者）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・団体等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、早期に暴走族等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**

暴走族等取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を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。

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

#### **エ 暴走族関係事犯者の再犯防止**

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

ど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

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

また、暴走行為に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行う。

#### オ 車両の不正改造の防止

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

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

## 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、消防機関等の関係機関における緊密な連携・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。

### 【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実（(1)イ）
- 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（(1)ウ）
- 救急救命士の養成・配置等の促進（(1)エ）
- 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備（(1)ケ）
- ドクターヘリ事業の活用推進（(2)ウ）

#### (1) 救助・救急体制の整備

##### ア 救助体制の整備・拡充

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

##### 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医療機関等の連携による救助・救急事故体制の充実を図る。

#### ウ 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、自動体外式除細動器（AED<sup>\*</sup>）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、普及啓発活動を促進する。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

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

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AED（自動体外式除細動器）の取り扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図る。

#### 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、市内の消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与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、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

#### オ 救助・救急資機材等の装備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

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 ヘリコプターによる救急業務の推進

---

<sup>\*</sup> AED : Automated External Defibrillator



ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、防災ヘリコプターやドクターヘリなど救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

#### キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

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

#### ク 高速自動車国道における救急業務実施体制の整備

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

このため、関係市町等と、西日本高速道路株式会社の連携を強化するとともに、西日本高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町等に財政措置を講じ、市等においても、救急業務実施体制の整備を促進する。

また、西日本高速道路株式会社及び市等は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

#### 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、人工衛星を利用して位置を測定する GPS 技術や、その位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資する技術等を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報することなどにより緊急車両の迅速な現場急行を可能とする緊急通報システム（HELP<sup>※</sup>）や事故自動通報システム（ACN<sup>※</sup>）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

休日夜間急患センターの設置等、初期救急医療体制の充実を図る。また、初期救急医療体制では応じきれない入院を要する救急患者の診療体制を確保するため、二次保健医療圏ごとに病院群輪番制で実施している二次救急医療体制の充実を図るとともに、三次救急医療体制として、重症及び複数科にまたがる重篤な救急患者への診察機能を有する 24 時間体制の救命救急センターの整備を進め、評価事業により、外傷診療能力を含めその質の向上を図る。

これらに加えて、初期、二次、三次救急医療体制を情報面から支援するため、医療機関と搬送機関を結び、災害時には全国との連携も可能なオンラインネットワークシステム「医療ネットさぬき」を適切に運用する。

#### イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

---

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

※ ACN : Automatic Collision Notification

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

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

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

#### ウ ドクターヘリ事業の活用推進

交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリを活用し、地域の実情に応じた体制整備を図り、ドクターヘリ事業の活用推進を図る。

### **(3) 救急関係機関の協力関係の確保等**

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

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救命医療を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、地域の実情に応じたドクターカーの体制整備を進めるほか、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

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

## **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）の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

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、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、損害賠償保険等への加入を加速化する。

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、交通事故に係る行政機関等相互の連携強化を図り、被害者等の負担軽減に努めるとともに、交通事故被害者等に対する支援制度の広報啓発活動を推進する。

### 【第 11 次計画における重点施策及び新規施策】

- 損害賠償請求の援助活動等の強化 ((2)イ)
- 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実 ((3)ア)
- 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進 ((3)イ)

#### (1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

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

##### ア 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進

被害者に対する適切な情報提供の徹底に係る保険会社（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る保険（共済）金の支払い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

自賠責保険（自賠責共済）による救済が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市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

自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実資するよう、制度の改善及び安定供給の確保に向けて引き続き指導

を行う。

## **(2) 損害賠償の請求についての援助等**

### **ア 交通事故相談活動の推進**

県等の交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

- (ア) 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。
- (イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、交通事故遺族等を対象とした講話や研修等を推進する。
- (ウ) 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、県及び市のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。
- (エ) 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・示談あっ旋等が無償で受けられるよう、日弁連交通事故相談センターにおける体制の充実を図る。

### **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。また、法務省の人権擁護機関において交通事故に関する人権相談を取り扱うとともに、日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

## **(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を推進する。
- (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推進する。
- (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を推進する。
- (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、警察署の交通課、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

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

さらに、警察本部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。

検察庁、刑事施設、保護観察所などが連携し、交通事故被害者等に対し、被害者等通知制度により、事件の処分結果、公判期日、刑事裁判結果、加害者の処遇状況等に関する情報を提供する。また、不起訴処分について、犯罪被害者等の希望に応じ、検察官が捜査への支障等を勘案しつつ、事前又は事後に、処分内容及び理由について十分な説明を行うよう努める。

「被害者参加制度」により、自動車運転致傷処罰法違反の罪を含む一定の犯罪について、被害者やその遺族等から参加の申出がなされ、裁判所が許可したときには、「被害者参加人」として、刑事裁判の公判期日等への出席等ができることとされており、検察庁においては、同制度の適切な運用に努めるとともに、「被害者参加旅費等支給制度」について、適切に周知及び教示を行う。

このほか検察庁においては、被害者支援員を配置し、交通事故被害者等からの様々な相談への対応、法廷への案内・付添い、検察庁における各種手続の手助けをするほか、交通事故被害者等の状況に応じて精神面、生活面、経済面等の支援を行っている関係機関や団体等を紹介するなどの支援活動を行う。

保護観察所においては、被害者担当官及び被害者担当保護司を配置し、交通事故被害者等からの相談に応じて、更生保護における被害者等施策の各種手続の手助けをするほか、必要な関係機関等を紹介するなど、交通事故被害者等の心情に配慮した対策を推進する。

また、検察職員に対し、各種研修において、犯罪被害者支援に携わっている学識経験者等による講義を実施するほか、日常業務における上司による個別の指導等を通じ、交通事故被害者等の精神的状態等に対する理解の増進に努めるなど、交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進に努める。更生保護官署職員に対しても、各種研修において、交通事故被害者等や被害者支援団体関係者の講義を実施するなどし、交通事故被害者等の置かれている現状や心情などについて理解を深めるよう努める。

#### ウ 公共交通事故被害者への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能(被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等)等を担うこととしている。引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

## 8 研究開発及び調査研究の充実

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的な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開発の推進を図ることが必要である。この際、交通事故は人・道・車の3要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから、3要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進するとともに、各分野の協力の下、総合的な調査研究を充実することが必要である。

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る。

このため、道路交通の安全に関する研究開発の推進を図るとともに、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など、引き続き、道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図る。

交通の安全に関する研究開発を行っている大学、民間試験研究機関との緊密な連携を図り、交通の安全に関する研究開発の成果を交通安全施策に取り入れるとともに、市民に対する資料の提供等によりその成果の普及を図る。

### 【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進 ((1)ア)
- 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化 ((2))

#### (1) 道路交通の安全に関する研究開発の推進

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、ICT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、人・道・車それぞれの分野における研究開発を計画的に推進する。

#### 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及び高齢運転者の交通行動特性を踏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する。

#### 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、重点的な推進を図るため、各種の対策による交通事故削減効果及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図る。

#### ウ 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、重点的な推進を図るため、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図る。

### **(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、更なる交通事故死傷者数の削減に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故総合分析センターによるマクロデータベースの構築、マイクロ調査の実施等の充実強化を図るとともに、同センターを積極的に活用して、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行うことに加え、救命救急医療機関等との医工連携による新たな交通事故データベースの構築及びその活用に向けた検討を行うとともに、車載式の記録装置であるイベントデータレコーダー（EDR）やドライブレコーダー等のマイクロデータの充実を通じた交通事故分析への活用を推進する。

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、事故発生メカニズムの解明と事故予防の施策の確立に向けた体制を充実させる。

さらに、行政機関の保有する交通事故調査・分析に係る情報を市民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する市民の意識の向上を図る。

### **(3) 市民の体系的な交通安全教育に関する調査研究の充実**

本市において、「交通死亡事故多発市からの脱却」及び「他都市に誇れる交通ルールの遵守と交通マナーの向上」を目指し、長期的視点で市民の交通安全意識の向上を図るためには、市民一人ひとりが交通安全の心を育み、交通ルールの遵守と交通マナーを確実に実践することが必要不可欠である。それには、関係機関・団体等が連携して、幼児から高齢者までの各年齢層に応じた体系的な交通安全教育を推進す

るとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育などにより受講者の学習効果を高めることが重要である。

そのため、関係機関・団体等と連携の下、市民に対する効果的な交通安全教育について調査研究の充実を図る。

## **9 高齢者の交通事故防止対策の推進**

近年、交通事故件数全体は減少傾向にあるものの、高齢化が進展する中、高齢者が当事者となる交通事故の更なる増加が懸念されている。特に令和2年における本市の交通事故死亡者に占める高齢者の割合は全体の8割を超えており、その対策が喫緊の課題となっている。

このような中、まずは、高齢者自身が加齢に伴う身体の変化を知ってもらうことが重要であることから、高齢者に参加体験していただく事業を充実・強化し、高齢者自身の身体機能の低下を自覚してもらうことによって、高齢者が当事者となる交通事故の防止を目指す。

また、反射材の着用促進やヘルメット着用を推奨するとともに、自動車運転免許証の自主返納の促進等、各種取組を推進するものとする。

### **【第11次計画における重点施策及び新規施策】**

- 反射材の普及と着用促進及び自転車用ヘルメット着用の推奨（(1)）
- 自動車運転免許証の自主返納の促進（(2)）
- 高齢運転者の事故抑止対策の推進（(3)）
- 高齢者交通安全教室の充実（(4)）

#### **(1) 反射材の普及と着用促進及び自転車用ヘルメット着用の推奨**

高齢者の交通事故死亡者のうち約7割が歩行中又は自転車運転中の事故となっており、このような事故を防止することが重要である。

特に、夜間歩行中の交通事故を防止するためには、反射材の着用が非常に有効である。

また、自転車運転中の事故を防止するためには、自転車用ヘルメットを着用することが効果的であることから、高齢者居場所づくり事業や地域包括支援センター等とも連携し、高齢者が集まる様々な機会を活用し、その効果を周知するとともに、反射材の普及と着用の促進及び自転車用ヘルメットの着用を推奨していく。

#### **(2) 自動車運転免許証の自主返納の促進**

近年、高齢運転者による高速道路の逆走事案やブレーキとアクセルの踏み間違い等による事故が多発している。

このような高齢ドライバーが起こしやすい交通事故の抑止には、自動車運転免許証の自主返納が効果的であることから、運転免許証を自主返納した高齢者を対象として、イルカカード等を交付している高齢者運転免許証返納促進事業を、引き続き



促進していくとともに、利用しやすい環境の整備を図っていく。

また、運転免許証の返納は、高齢者の家族の理解と協力も必要なことから、高齢者のみならず、高齢者の家族が集まる様々な機会を利用してPRに努める。

さらに、運転免許証を返納した高齢者による夜間の歩行や不慣れな自転車に乗り換えることも踏まえ、返納者に対し、反射材の着用促進や自転車用ヘルメットの着用を推奨していく。

### **(3) 高齢運転者の事故防止対策の推進**

高齢運転者の交通事故防止を図るためには、高齢者自身に加齢に伴う身体能力の低下を自覚してもらい、危険予測の考え方や交通安全の知識、技能を身につけてもらうことが重要である。

このようなことから、県や警察、関係機関等とも連携し、交通安全フェアなど高齢者が集まる様々な機会を捉えて、県警察が所有する交通安全教育車「まなぶちゃん」を活用し、身体機能や認知機能の低下による運転の危険性を認識していただくほか、自動ブレーキなどが装備された「安全運転サポート車」などの、最新の自動車安全技術を、実際に体験していただき、その効果の普及啓発に取り組むなど、高齢運転者の事故防止対策を推進する。

### **(4) 高齢者交通安全教室等の充実**

高齢者の交通事故防止を図るためには、警察、関係機関等と連携して高齢者が集まる様々な機会を捉えて、高齢者交通安全教室等を実施することが効果的である。

本市交通指導員が実施する高齢者交通安全教室等については、警察等と連携して、高齢者の交通事故防止について特化した講習視聴覚機材（DVD）等を活用するなどして、高齢者にわかりやすい高齢者交通安全教室の充実・強化を図っていくとともに、交通安全教育車「まなぶちゃん」の活用など、参加・体験型の交通教室の実施にも努める。

## **10 子どもの交通事故防止対策の推進**

安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、子どもを事故から守る必要性が求められおり、子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等における歩行空間を整備するとともに、心身の発達段階に応じた交通安全教育の実施に加え、関係機関や地域で活動する様々な団体、住民等と連携した見守り活動など、各種取組を推進するものとする。

## 【第 11 次計画における重点施策及び新規施策】

- 児童や幼児等が安心して通行できる歩行空間の確保 ((1))
- 通学路点検の実施による安全の確保 ((2))
- 交通安全教育の充実 ((3))
- 家庭における広報活動等の推進 ((4))
- 地域の見守り活動等による安全確保に向けた取組の推進 ((5))
- 自転車用ヘルメット着用の徹底 ((6))

### **(1) 児童や幼児等が安心して通行できる歩行空間の確保**

学校、地域、教育委員会、道路管理者等が連携し、通園通学路等の歩道等を整備し、小学校や幼稚園等に通う児童や幼児等の通行の安全を確保することが重要である。歩道等の整備が困難な地域においては、路側帯のカラー舗装や防護柵設置等も含め、地域の状況に応じた対策に努める。

また、生活道路や交差点など、交通事故のデータや地域住民の意見等に基づき抽出した課題の多い箇所を中心に、交通安全施設等整備による事故抑止対策や、県公安委員会による最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制「ゾーン 30」による車両速度の抑制の実施、幼稚園、保育所等におけるお散歩コースの点検を基にした危険箇所の改善を検討するなど、児童や幼児等を含めた歩行者の通行を優先させ、児童や幼児等が安心して通行できる歩行空間の確保を図っていく。

### **(2) 通学路点検の実施による安全の確保**

本市では、全国で登下校中の児童生徒が死傷する事故が相次いで発生したことを受け、教育委員会、警察、道路管理者等が連携して通学路の緊急合同点検を実施したことをきっかけに、児童生徒を交通事故の危険から守ることを目的として、計画的に通学路点検を実施している。

高松市内の全小学校を 3 グループに分けて実施する合同点検のほか、道路状況の変化や通学路の変更等、臨時的に対応を必要とする場所が発生した場合に実施する臨時合同点検や、市内で児童が関係する重大交通事故等が発生するなど緊急に対応が求められる場合に実施する緊急合同点検を行い、危険個所の把握とその対策を講じることによって、児童の安全確保を図っている。今後においても、子どもの視点にも配慮しながら、地域の実情を踏まえた通学路点検を実施していく。

また、合同点検等の結果から明らかになった対策必要箇所については、歩道整備や防護柵設置のようなハード対策や交通安全教育のようなソフト対策など、対策必要箇所に応じて、道路管理者や県警察等関係機関と連携し、具体的な実施メニューを検討し対策を図っていく。

### **(3) 交通安全教育の充実**

子どもに対する交通安全教育は、子どもが道路を通行する際の安全を確保するためばかりではなく、将来に渡って、交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する交

通安全意识を養うためにも必要である。

幼児に対しては、組織的かつ継続的に交通安全教育を実施する必要があることから、本市交通指導員が実施する交通安全教室等により、幼児及びその保護者等に対し、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進していく。

小学生に対しては、自転車の利用などを通じ、幼児期に比べて行動範囲が著しく広がり、発達段階が上がるにつれて、保護者から離れて道路において単独又は複数で行動する機会が増えてくることから、小学校、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、歩行者、自転車利用者として必要な知識と技能を習得してもらうとともに、道路及び交通の状況に応じた具体的な安全行動が習得できるよう、本市交通指導員が実施する交通安全教室等により、交通安全教育を計画的かつ継続的に推進していく。

中学生は、通学等の手段として自転車を利用する機会が増えることもあり、交通事故全体の中で自転車利用中の事故の割合が高くなっている。

また、自動車等の車両に対する関心が高まり、道路交通についての理解も深まる時期であるなど、社会人として本格的に交通社会に参加していくための準備段階にあることから、中学校、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、自転車で安全に道路を通行するために必要な知識と技能を十分に修得してもらうとともに、自己及び他者の安全に配慮した行動ができるよう、交通安全教育を計画的かつ継続的に推進していく。

#### **(4) 家庭における広報活動等の推進**

幼児期から交通安全に関する意識を高め、将来の交通事故防止を図るためには、継続した家庭教育が重要であり、関係機関・団体等と連携・協力し、家庭内での話し合いや声掛けがもたれるよう、積極的な資料提供、広報活動等を行っていく。

#### **(5) 地域の見守り活動等による安全確保に向けた取組の推進**

地域においては、地域コミュニティ協議会や交通安全母の会、PTAを中心とする、ボランティア等による見守り活動や登下校時の立哨指導、街頭キャンペーン、交通マナーアップモデル地区による交通安全活動などにより、児童や幼児等が安心して通園通学できるよう、地域における通学路等の安全確保に向けた取組を推進していく。

#### **(6) 自転車用ヘルメット着用の徹底**

市内の全小学4年生を対象に実施している自転車運転免許証交付事業や本市交通指導員による交通安全教室等、様々な機会を通じて、幼児や児童及びその保護者に対し、自転車用ヘルメット着用による被害軽減の効果や、頭部保護の重要性について周知・啓発を行い、幼児や児童等の自転車用ヘルメット着用の徹底を図っていく。

## **11 総合的な自転車利用環境の充実**

本市は、平坦な地形と温暖少雨の気象風土などから、国内でも屈指の自転車利用を誇る地域であり、誰もが安全かつ快適に移動し、過度に自動車に依存しないコンパクトな都市づくりを推進する上で、殊に、人と環境に優しい自転車は、代表的な交通手段として重要な役割を担っている。

しかしながら、交通ルールや自転車利用上のマナーが必ずしも守られていない状況であり、自転車利用者の法令遵守とマナー向上が喫緊の重要課題となっている。

このようなことから、安全な走行空間確保を始めとした施設等の整備や、安全利用のための啓発活動等、各種の取組みを推進するものとする。

### **【第11次計画における重点施策及び新規施策】**

- 自転車走行空間の確保（(1)）
- 自転車駐輪場の整備（(2)）
- 交通ルールの遵守、マナー向上に向けた啓発活動等の推進（(3)）
- 自転車用ヘルメット着用の推奨（(4)）
- 自転車損害賠償責任保険等の加入促進（(5)）

#### **(1) 自転車走行空間の確保**

「高松市中心部における自転車ネットワーク整備方針」に基づき、自転車歩行者道における自転車と歩行者の分離を進めるとともに、道路空間の再配分による自転車専用走行空間の確保を図る。

#### **(2) 自転車駐輪場の整備**

「高松市自転車等駐車対策総合計画」に基づき、交通の支障となる放置自転車等を削減し、自転車の快適な利用と歩行者の安全で円滑な通行を確保するために、民間とも協力する中で、自転車駐輪場の整備を推進する。

#### **(3) 交通ルールの遵守、マナー向上に向けた啓発活動等の推進**

自転車利用者のみならず、歩行者の安全を確保するため、自転車利用ルールの遵守、マナーの向上を目指し、各年齢に応じた交通安全教育を実施するとともに、警察や市民等とも連携する中で、キャンペーン等の啓発活動を展開するほか、警察と連携した悪質な自転車利用者を対象とした指導取締りを強化する。

また、夜間における交通事故の防止を図るため、反射器材等の効果を周知し、普及促進を図る。

さらに、自転車運転のルールについての広報啓発活動を行い、市民の交通ルール遵守の浸透及び交通安全意識の向上を図っていく。

#### **(4) 自転車用ヘルメット着用の推奨**

令和2年中における本市の交通事故死者のうち、自転車乗車中の割合は3分の1（18人中6人）を占めており、その全てがヘルメットを着用していなかった。自転車乗車中の交通事故では、頭部の負傷が致命傷になることが多く、ヘルメットを着用していれば助かったといわれるケースも少なくない。ヘルメットは交通事故発生時における頭部への被害軽減効果が期待できることから、全ての自転車利用者に対してヘルメット着用の重要性を周知するとともに、ヘルメットの着用を推奨する。

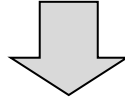
#### **(5) 自転車損害賠償責任保険等の加入促進**

近年、自転車による交通事故で、高額な賠償金が請求される事案が増えていることから、各種交通安全教室等様々な機会を捉えて、自転車損害賠償責任保険への加入を働き掛けるほか、傷害及び賠償責任保険が付加されるTSマーク制度の普及を図っていく。

## 第2章 鉄道交通の安全

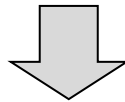
### 1. 鉄道事故のない社会を目指して

- 鉄道は、多くの市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。
- 市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故や線路内立入事故への対策等、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

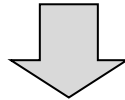
- ① 乗客の死者数ゼロの継続を目指す。
- ② 運転事故件数の減少を目指す。



### 3. 鉄道交通の安全についての対策

#### <2つの視点>

- ① 重大な列車事故の未然防止
- ② 利用者等の関係する事故の防止



#### <8つの柱>

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

## 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、生活に欠くことのできな  
い交通手段であり、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、被害が甚大となる。このため、各種の安全対策を推進し、市民の鉄道に対  
する信頼を揺るぎないものとする必要がある。

### 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、長期的には減少傾向にあるが、令和2年の香川県内の  
発生件数は11件、死傷者数は10人である。

香川県内での鉄道事故の推移

		H23年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年
全 国	件 数	850	824	805	774	742	706	686	676	605	518
	死 者	317	310	276	305	278	305	287	271	247	245
	負傷者	434	439	406	448	397	345	274	290	360	202
四 国	件 数	46	39	33	29	23	29	28	30	23	24
	死 者	15	19	11	9	12	13	11	12	11	14
	負傷者	17	17	13	12	9	9	6	9	8	7
香川県	件 数	18	13	12	7	7	12	8	8	3	11
	死 者	6	9	3	1	4	4	4	3	1	5
	負傷者	7	3	6	4	3	4	1	4	1	5

資料提供：四国運輸局鉄道部

#### 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、踏切障害事故及び人身障害事故で運転事故の大  
部分を占めていることがあげられる。

### II 交通安全計画における目標

#### 【数値目標】乗客の死者数ゼロ、運転事故件数の減少

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、線路内立入事  
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  
業者もあるが、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、市民の理解と協力の下、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  
び運転事故件数減少を目指すものとする。

## 第2節 鉄道交通の安全についての対策

### I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道における運転事故は長期的には減少しており、これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、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、重大な列車事故の未然防止を図る必要がある。

また、線路内立入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

#### 【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 鉄道施設等の安全性の向上（1(1)）
- 鉄道交通の安全に関する知識の普及（2）
- 保安監査の実施（3(1)）
- 運輸安全マネジメント評価の実施（3(6)）
- 計画運休への取組（3(7)）

#### 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などして技術力の向上についても推進していく。

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、駅等の浸水対策の強化等を推進する。切迫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、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、内方線付き点状ブロック等の整備などによるホームからの転落防止対策を引き続き推進する。



## **(2) 運転保安設備等の整備**

曲線部等への速度制限機能付き ATS 等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、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。

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

## **2 鉄道交通の安全に関する知識の普及**

運転事故の多数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下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施や、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知、酔客に対する事故防止のための注意喚起等の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、迅速かつ適確に対応する。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、定期的に又は事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し、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、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ずるよう指導する。

### **(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道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行う。また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することにより事故等の再発防止に活用する。

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の積極的な報告を推進するよう指導する。

#### **(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・関係自治体及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行う。

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、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

#### **(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の安全への取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

#### **(7) 計画運休への取組**

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

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

### **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、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**

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。引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

## **7 鉄道事故等の原因究明と再発防止**

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明をさらに迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、各種調査用機器の活用により分析能力の向上に努める。より高度な原因究明を行うため、ドローン等新たな調査器材の導入、過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術、事故分析結果等のストックの活用により、調査・分析手法の高度化を図る。

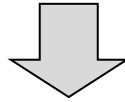
## **8 研究開発及び調査研究の活用**

交通安全環境研究所におけるより安全度の高い鉄道システムを実現するため、施設、車両、運転等に関する新技術の評価とその効果予測に関する研究及びヒューマンエラー事故の防止技術に関する研究や、鉄道総合技術研究所における事故及び災害時の被害軽減に関する研究開発及び調査研究を活用して鉄道の安全性の向上に努める。

## 第3章 踏切道における交通の安全

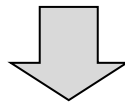
### 1. 踏切事故のない社会を目指して

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

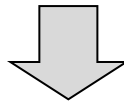
踏切事故死者ゼロを目指す。



### 3. 踏切道における交通の安全についての対策

#### <重視すべき視点>

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促進
- ② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ③ 踏切道の統廃合の促進
- ④ その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

## 第1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7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

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年の香川県内の発生件数は6件、死傷者数は5人となっている。本市では、平成28年及び29年に歩行者との死亡事故が発生している。

踏切事故は長期的には減少しており、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、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約7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。

#### 香川県内での踏切事故の推移

		H23年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年
全 国	件 数	323	305	297	254	242	229	237	250	208	173
	死 者	121	128	94	95	97	103	101	98	92	76
	負傷者	87	79	118	81	109	100	55	64	122	48
四 国	件 数	28	20	16	12	7	18	16	19	12	9
	死 者	9	8	2	2	3	6	5	6	4	3
	負傷者	7	5	5	3	2	5	2	5	5	4
香川県	件 数	15	8	7	4	1	9	6	6	2	6
	死 者	4	4	1	0	0	2	2	1	0	1
	負傷者	6	3	3	2	1	3	1	4	1	4

資料提供：四国運輸局鉄道部

#### 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衝撃物別では自動車と衝撃したものが約7割以上、②自動車の原因別でみると直前横断によるものが約5割を占めている、③歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約6割を占めている、ことなどが挙げられる。

## Ⅱ 交通安全計画における目標

**【数値目標】踏切事故死者ゼロを目指す。**

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市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、踏切事故死者ゼロを目指すものとする。

## 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次交通安全基本計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると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、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

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や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て「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

#### 【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進（1）
- 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施（高齢者等の歩行者対策の推進）（2）
- 踏切道の統廃合の促進（3）
- 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（4）

#### 1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

遮断時間が特に長い踏切（開かずの踏切）や、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、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、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「開かずの踏切」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、歩道拡幅等の構造改良や歩行者等立体横断施設の設置、駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

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、事故対策効果の高い構造への改良を促進する。

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

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促進する。

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。

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

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

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

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 踏切道の統廃合の促進**

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、第4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

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、踏切道予告標、踏切信号機の設置や、車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に行う。



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促進する。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。

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。