第 12 次長崎県交通安全計画

（令和８年度～令和 12 年度）

長崎県交通安全対策会議

まえがき

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、交通ルールの遵守や交通安全意識の定着が不十分であったこと、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったこと等から、昭和 20 年代後半から 40 年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

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

これに基づき、昭和 46 年度以降、11 次・55 年にわたる「長崎県交通安全計画」を作成し、国、県及び市町並びに関係機関・団体が一体となって交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、交通戦争と呼ばれた昭和 45 年当時 160 人を数えた交通事故による死者数は、第 11 次長崎県交通安全計画の最終年に当たる令和７年には 29 人となり、昭和 45 年の２割以下にまで減少するに至った。

これは、国、県及び市町並びに関係機関・団体のみならず県民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、依然として道路交通事故は毎日発生し、本県では特に高齢者が関係する交通事故の割合が高まっており、高齢者を交通事故の被害者・加害者にさせないための対策が重要である。

また、鉄道（軌道を含む。以下同じ。）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おそれが常にある。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国、県及び市町並びに関係機関・団体だけでなく、県民一人一人が全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない安全で安心して暮らせる社会を目指して、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。

この長崎県交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 25 条第１項の規定に基づき、令和８年度から 12 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、県、警察及び市町並びに関係機関・団体においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

目　　次

計画の基本理念……1
第１章　道路交通の安全……7
　第１節　道路交通事故のない社会を目指して……9
　第２節　道路交通の安全についての目標……11
　　Ⅰ　道路交通事故の現状と今後の見通し……11
　　１　道路交通事故の現状……11
　　２　道路交通事故の見通し……11
　　Ⅱ　第 12 次長崎県交通安全計画における目標……12
　第３節　道路交通の安全についての対策……14
　　Ⅰ　今後の道路交通安全対策を考える視点……14
　　＜重視すべき視点＞
　　⑴　高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策……14
　　⑵　こどもの安全確保のための環境整備……15
　　⑶　歩行者の安全確保のための意識変容……16
　　⑷　自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備……16
　　⑸　外国人の交通安全対策の推進……17
　　⑹　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進……17
　　⑺　生活道路における歩行者等の安全確保……18
　　⑻　先進技術の活用推進……19
　　⑼　交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進……19
　　⑽　地域が一体となった交通安全対策の推進……19
　　Ⅱ　講じようとする施策……20
　　１　道路交通環境の整備……20
　　２　交通安全思想の普及徹底……36
　　３　安全運転の確保……52
　　４　車両の安全性の確保……61
　　５　道路交通秩序の維持……64
　　６　救助・救急活動の充実……69
　　７　被害者等支援の充実と推進……72
　　８　調査研究の充実……75
第２章　鉄道交通の安全……77
　第１節　鉄道事故のない社会を目指して……79
　　Ⅰ　鉄道事故の状況等……79

１　鉄道事故の状況……79
２　近年の運転事故の特徴……79
Ⅱ　第 12 次長崎県交通安全計画における目標……79
第２節　鉄道交通の安全についての対策……81
Ⅰ　今後の鉄道交通安全対策を考える視点……81
Ⅱ　講じようとする施策……81
１　鉄道交通環境の整備……81
２　鉄道交通の安全に関する知識の普及……82
３　鉄道の安全な運行の確保……82
４　救助・救急活動の充実……84
第３章　踏切道における交通の安全……85
第１節　踏切事故のない社会を目指して……87
Ⅰ　踏切事故の状況等……87
１　踏切事故の状況……87
２　近年の踏切事故の特徴……87
Ⅱ　第 12 次長崎県交通安全計画における目標……87
第２節　踏切道における交通の安全についての対策……88
Ⅰ　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点……88
Ⅱ　講じようとする施策……88
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、バリアフリー化の促進……88
２　踏切道の統廃合の促進……89
３　踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施……89
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……89

用語集……91

計画の基本理念

交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、これまでの 11 次・55 年にわたる取組において、道路交通事故死者数を過去最悪であった時と比べて 2 割以下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。

一方、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることには変わりなく、依然として、新たに交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）となる方がいる。近年においては、高齢者が当事者となる交通事故が後を絶たない。今後も続くことが予想されている少子高齢化の進展に適切に対処するため、時代のニーズに応える交通安全の取組がより一層求められている。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進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交通安全社会を目指す。

【交通事故のない社会を目指して】

本県は、長期の人口減少過程に入っており、全国でも高い高齢化率となっている。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は、その前提として、県民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

しかしながら、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ことを今一度認識すべきである。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という誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、新たな一歩を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

今日の社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要不可欠である。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、障害者、こ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。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められる。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。

【少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

道路交通については、高齢の歩行者や自転車利用者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止が喫緊の課題である。一方、事業用自動車においては、少子高齢化の進展に伴う人手不足のため、運転者の担い手が減少し、移動手段が減少していく課題に向き合う必要がある。また、鉄道交通でも運転士等の人手不足が深刻であり、地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となっている。

少子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っており、こどもから高齢者に至るまで安全に移動することができ、安心して豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築することを引き続き目指していく。

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

具体的には、交通社会を構成する人間、車両等の交通機関及びそれらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを県民の理解と協力の下、強力に推進する。

(1) 人間に係る安全対策

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

交通社会に参加する県民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つ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。交通事故被害者等の声を県民が直接聞く機会を増やすことも安全意識の向上のために有効である。

さらに、県民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し、自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与することができる仕組みづくりが必要であり、市町においても、それぞれの実情に応じて、かかる仕組みを工夫する必要がある。

このようなことから、市町交通安全計画等の作成に当たっては、県の交通安全計画を踏まえつつも、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、交通安全関係団体や地域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いう前提の下で、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、交通に関する情報提供の充実とともに、これら関係施設の老朽化対策等を図るものとする。特に交通安全施設等の老朽化対策は、社会のインフラ対策として、計画的な推進が必要である。

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こと等により、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、歩道や自転車通行空間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、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、外国人材の活用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などの取組が必要である。

また、人手不足に対応する上で自動運転技術や MaaS*等による交通サービスの高度化や EBPM*等のデータ活用、サービス・業務改革等のベスト・プラクティス創出と標準化及び横展開を進める地域交通 DX*の推進は効果的であることから、移動の利便性向上のため、これらの先進技術を積極的に導入していくことが重要である。

(2) 増加する外国人運転者等への対応

我が国経済の維持・発展のために外国人材の受入れが進み、また、観光立国を推進する中、在留外国人数及び訪日外国人数は過去最高を記録しており、今後も更なる増加が予想されている。

そうした状況で、今後、日本の交通ルールを十分に理解していない外国人の移動に伴う交通事故のリスクが高まらないよう対策を講じることが重要である。特に、道路交通の分野では、訪日外国人や外国籍の日本の運転免許保有者の増加を背景に、外国人運転者による交通事故件数が全国的に増加している。

また、自動車運送業分野等が特定技能制度の対象となるなど、今後、外国人運転者の更なる増加が予想されるほか、外国人の歩行者や自転車等利用者も必然的な増加が見込まれる。

このため、県及び市町、関係機関・団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー事業者、シェアリング事業者といった関係者それぞれが交通安全教育の必要性を認識し、一体となって取り組み、様々な場面で交通安全教育や日本の交通ルール・マナーの周知、理解促進を図り、交通事故のリスクを低減させる取組が必要である。

(3) 先進技術導入への対応

道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ*を始めとした先進安全技術が普及・進展し、交通事故の減少への貢献がみられる。また、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。

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラーの防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めるとともに、性能を過信・誤解することなく、正しく理解し、利用するよう広報啓発等を進めることが重要である。

このほか、新たなモビリティ*についても、安全性の観点からの議論を深めるとともに、安全な利用を徹底するためのルールの周知や先進技術の活用といった取組が必要である。

(4) 高まる安全への要請と交通安全

自然災害の影響、インフラの老朽化、治安、感染症等、様々な安全への要請が高まる中、確実に交通安全を図るために、安全に関わる関係機関・団体はもとより、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。

3　横断的に重要な事項

(1) 先進技術の積極的活用

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進技術や情報の普及活用を促進するとともに、各種データのオープン化、行政のDX、人工知能の活用も含めた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、ICT*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じるため、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等支援の充実

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）及び長崎県犯罪被害者等支援条例（令和元年長崎県条例第６号）に基づき、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、国、県及び市町、関係機関・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、県民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、国、県及び市町が行う交通の安全に関する施策に計画段階から県民が参加できる仕組みづくり、県民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

これら交通安全活動の重要な担い手となる関係民間団体は、人手不足や資金不足等も相まって十分に活動することが困難となっていることから、こうした団体の継続的な活動が確保されるように必要な支援を行うことで、交通安全活動を促進していく。

(4) 運輸安全マネジメント制度の充実・強化

県民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、関係機関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、運輸防災マネジメントの取組を強化する。

(5) EBPM の推進

交通安全に関わる施策における EBPM の取組を強化するため、その基盤となるデータの整備・改善に努め、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。

第１章　道路交通の安全

１　道路交通事故のない社会を目指して

○　人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指す。

２　道路交通の安全についての目標

○　令和 12 年までに年間の 24 時間死者数を 23 人以下にする。
○　令和 12 年までに年間の重傷者数を 235 人以下にする。

３　道路交通の安全についての対策

＜10 の視点＞

①　高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策
②　こどもの安全確保のための環境整備
③　歩行者の安全確保のための意識変容
④　自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備
⑤　外国人の交通安全対策の推進
⑥　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進
⑦　生活道路における歩行者等の安全確保
⑧　先進技術の活用推進
⑨　交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
⑩　地域が一体となった交通安全対策の推進

《８つの柱》

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　被害者等支援の充実と推進
⑧　調査研究の充実

第１節　道路交通事故のない社会を目指して（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、全国的に小学生を始めとするこどもが関係する交通事故や高齢者が当事者となる交通事故が後を絶たない。次世代を担うこどものかけがえのない命を守るとともに、今後も続くことが予想されている少子高齢化の進展に適切に対処するため、時代のニーズに応える交通安全の取組がより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、究極的には、道路交通事故のない社会の実現に向けて、県を挙げて更に積極的な取組が必要である。

交通安全対策の推進に当たっては、交通社会に参加する全ての県民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

特に、交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要である。その際、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながら、その連携を強化し、住民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加・協働していくことが有効である。

また、第 12 次計画期間中においても、交通事故発生状況等の各種データ分析を適切に行い、その結果に応じて、交通実態等に即した必要な施策を講じる。

２　歩行者の安全確保

本県は、全国平均と比べても交通事故死者数に占める歩行者の割合が高い傾向にあり、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

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、各市町それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを地域が主体となって行うべきである。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り、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な市町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

行政のほか、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をしながら、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

本県の交通事故による 24 時間死者数は、昭和 45 年に 160 人を数えたが、昭和 46 年以降着実に減少に向かい、昭和 60 年には 81 人とほぼ半減した。その後、増勢に転じ、平成６年には 106 人に達したが、翌年から再び減少傾向に転じ、平成 20 年には 40 人となり、昭和 45 年当時の４分の１まで減少し、さらに、平成 24 年中には死者数は 39 人と、昭和 24 年以来 63 年ぶりに 40 人を下回った。

第 11 次長崎県交通安全計画においては、令和７年までに交通事故死者数を 30 人以下、重傷者数を 280 人以下にするとの目標を掲げており、死者数にあっては、令和５年の死者数 36 人こそ第 11 次計画の目標達成に至らなかったものの、その年以外は目標を達成しただけでなく、令和６年には、交通事故統計を開始した昭和 23 年以降最少の死者数 26 人となった。

重傷者数にあっては、令和５年に交通事故統計を開始した昭和 23 年以降最少の 279 人を達成したものの、それ以外の年には目標の達成には至らなかった。

なお、近年、死傷者数については、平成 15 年の 11,460 人をピークに減少傾向が続き、令和７年中の死傷者数は 3,073 人まで減少している。

しかしながら、県内の交通事故死者数において、全交通事故死者数に占める 65 歳以上の割合は、第 11 次長崎県交通安全計画初年度の令和３年は 75.0%、最終年の令和７年には 72.4%となっており、依然として交通事故死者に占める高齢者の割合は高い状況である。

このように、今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっており、特に、令和４年からは、いわゆる「団塊の世代」が 75 歳以上に達したため、75 歳以上の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、社会経済情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いが、少子高齢化社会の更なる加速に伴い今後の見通しについては予断を許さない状況である。したがって、継続的に推移を注視、分析し、変化に即応した施策立案、見直しを推進していく。

Ⅱ　第 12 次長崎県交通安全計画における目標

1　令和 12 年までに年間の 24 時間死者数を 23 人以下にする。
2　令和 12 年までに年間の重傷者数を 235 人以下にする。

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数をゼロに近づけることを目指し、以下のとおり目標設定することとする。

① 令和 12 年までに 24 時間死者数を 23 人以下にする。

国の第 12 次交通安全基本計画では年間の 24 時間死者数を 1,900 人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目標に掲げており、この目標を達成した場合の人口 10 万人当たりの 24 時間死者数は 1.92 人となるため、この数値と令和 12 年における本県の推計人口をもとに設定した。

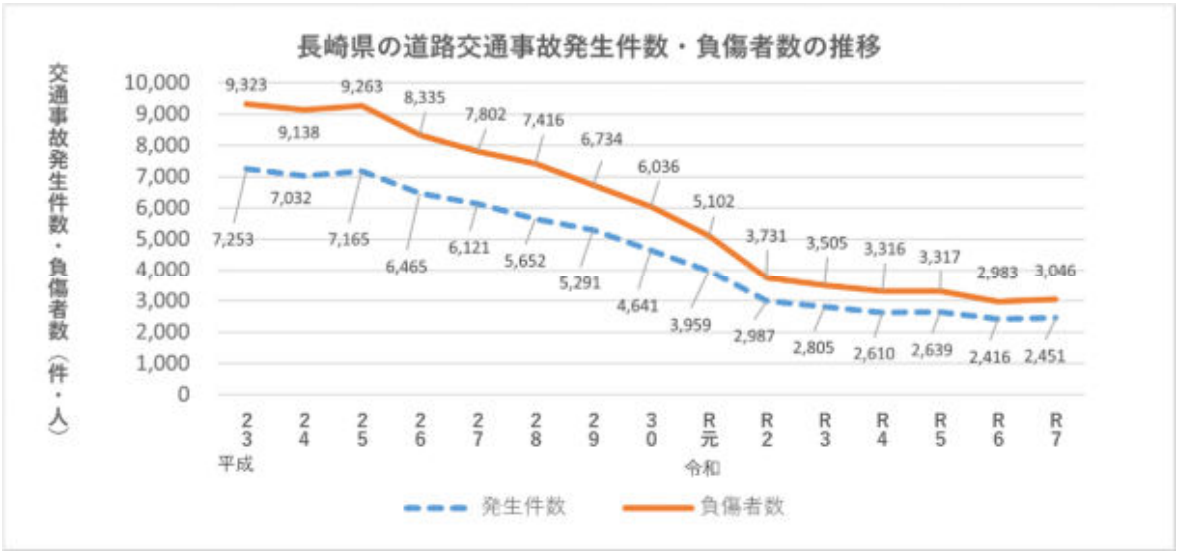
② 令和 12 年までに重傷者数を 235 人以下にする。

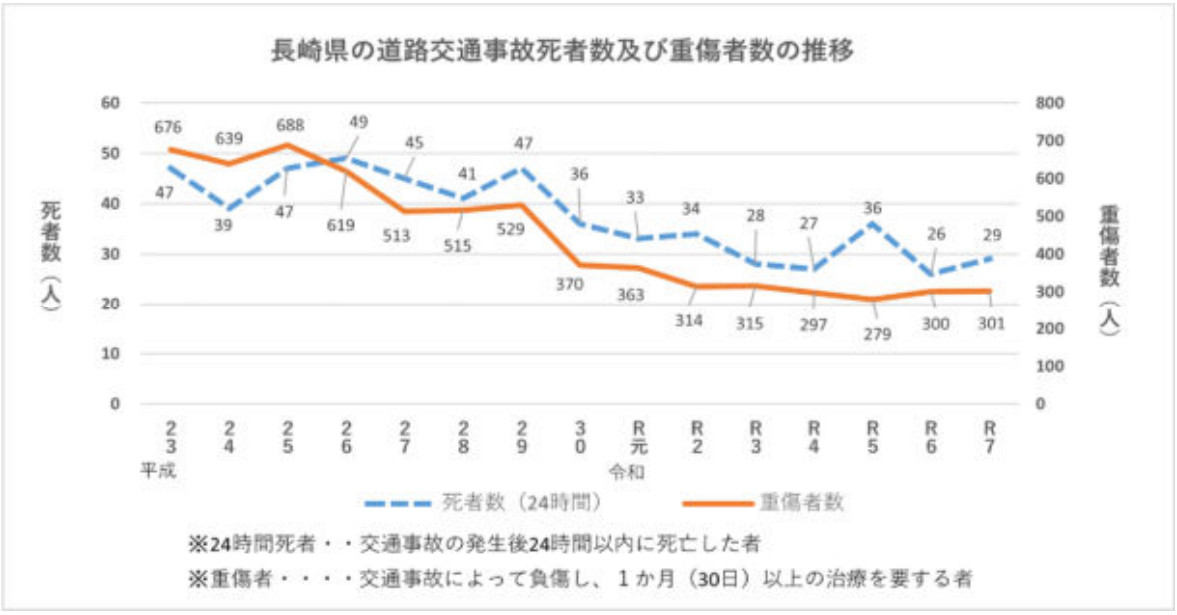
本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、重傷者が発生する交通事故防止への取組が死者数の減少にもつながることから、命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を設定するものである。

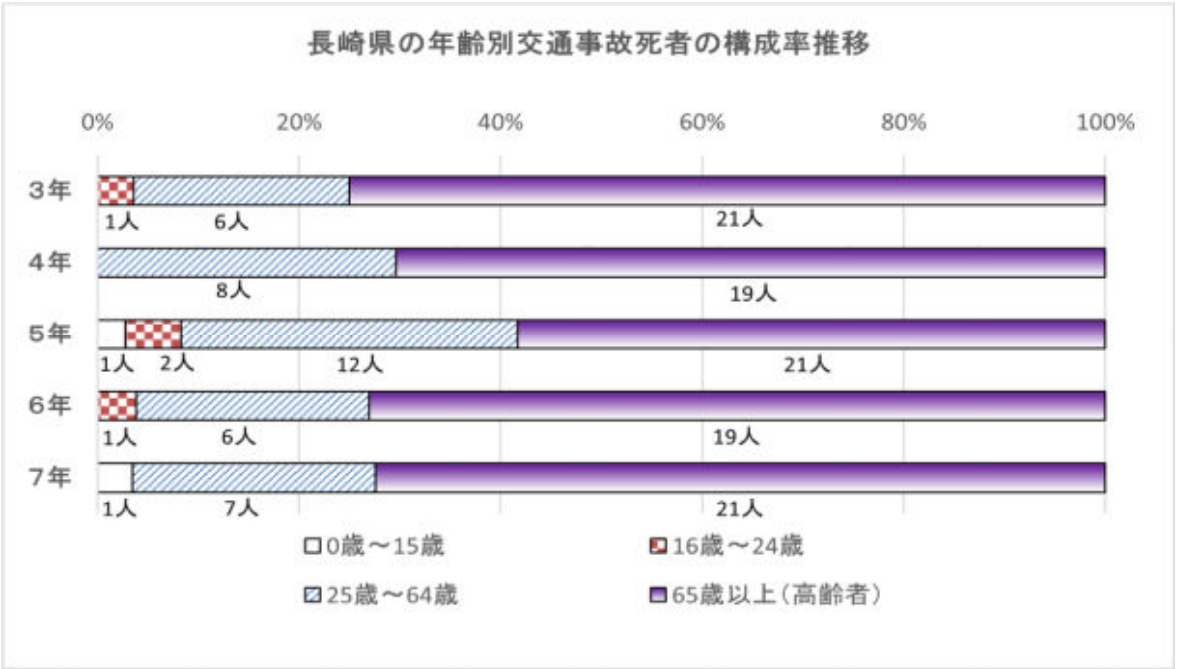
また、先進技術や救急医療の発展等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば交通死亡事故に至るような場合であっても、重傷にとどまる交通事故も少なくないことから、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことにも、更に着目していくため、目標値とするものである。

国の第 12 次交通安全基本計画では年間の重傷者数を 20,000 人以下とすることを目標に掲げており、この目標を達成した場合の人口 10 万人当たりの重傷者数は 20.2 人となるため、この数値と令和 12 年における本県の推計人口をもとに設定した。

上記の目的を達成するため、県、警察、市町、関係機関・団体は、県民の理解と協力の下、第３節に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。


長崎県の道路交通事故発生件数・負傷者数の推移
交通事故発生件数・負傷者数（件・人）
10,000
9,000
8,000
7,000
6,000
5,000
4,000
3,000
2,000
1,000
0
9,323
9,263
8,335
7,802
7,416
6,734
6,036
5,102
3,731
3,505
3,316
3,317
2,983
3,046
9,138
7,032
7,253
7,165
6,465
6,121
5,652
5,291
4,641
3,959
2,987
2,805
2,610
2,639
2,416
2,451
23 24 25 26 27 28 29 30 R元 R2 R3 R4 R5 R6 R7
平成
令和
発生件数
負傷者数


長崎県の道路交通事故死者数及び重傷者数の推移
死者数（人）
重傷者数（人）
60
50
40
30
20
10
0
800
700
600
500
400
300
200
100
0
676
639
688
49
45
41
47
36
33
34
28
27
36
26
29
47
39
47
619
513
515
529
370
363
314
315
297
279
300
301
23 24 25 26 27 28 29 30 R元 R2 R3 R4 R5 R6 R7
平成
令和
死者数（24時間）
重傷者数
※24時間死者・・交通事故の発生後24時間以内に死亡した者
※重傷者・・・・交通事故によって負傷し、１か月（30日）以上の治療を要する者


長崎県の年齢別交通事故死者の構成率推移
0%
20%
40%
60%
80%
100%
3年
1人
6人
21人
4年
8人
19人
5年
1人
2人
12人
21人
6年
1人
6人
19人
7年
1人
7人
21人
0歳～15歳
16歳～24歳
25歳～64歳
65歳以上（高齢者）

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、交通事故の発生件数並びに交通事故による死者数及び負傷者数が減少していることに鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施してきた対策には一定の効果があったものと考えられる。

一方で、交通事故死者数に占める高齢者の割合は依然として高い水準となっており、また、近年、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が多く、相対的にその割合は高くなっている。また、スマートフォン等の普及に伴い自動車運転中のながら運転のみならず、歩行中や自転車乗車中の操作による危険性も指摘されている。

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、効果を検証して、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被害者等支援の充実と推進、⑧調査研究の充実といった８つの柱により、交通安全対策を実施する。

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、対策を講じるべきである。

＜重視すべき視点＞

(1) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

本県は、全交通事故死者数に占める高齢者の死者の割合が高く、今後も高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

高齢者については、主として自動車運転者の安全運転を支える対策とともに、歩行者、自転車利用者等の対策を推進する。推進に当たっては、交通安全教育等を地域の交通情勢に応じ、実施することが重要である。

なお、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、本計画の対象となる政策にとどまらないが、本計画の対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

高齢者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。一方で、運転支援機能の過信・誤解

による交通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。

高齢運転者への対策として、普通自動車に対応する運転免許保有者のうち一定の違反歴がある 75 歳以上の者に対する運転技能検査が導入されており、引き続き、運転免許証の更新時における運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習を適切に実施する必要がある。

また、令和２年から令和７年の間に認知した高速道路の逆走事案は約８割が 65 歳以上の高齢運転者によるものであり、逆走を防止するための道路環境の整備はもとより、逆走防止のための広報啓発や逆走等の認知機能が低下した場合に行われやすい一定の違反行為をした 75 歳以上の免許保有者に対する臨時認知機能検査を実施するなどの逆走対策を推進する必要がある。

歩行者、自転車利用者については、歩道や自転車通行空間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等のほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況にかなった自動運転サービスの活用といった安全で安心な移動手段の確保等も重要になる。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基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

(2) こどもの安全確保のための環境整備

少子化の進行が深刻さを増している中で、安心してこどもを生み育てることができる環境の整備、幼いこどもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。こどもが当事者となる交通事故数は年々減少しているが、次世代を担うこどもの安全を確保する観点から、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路や通学路等のこ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とともに、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じる。また、こ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こどもを見守っていくための取組を充実させていく必要がある。

このほか、令和６年８月、他県においてチャイルドシートを使用せずにシートベルトを着用していた児童が死亡する交通事故が発生したことを受け、同年 10 月、関係府省庁や民間団体から構成される「シートベルト・チャイルドシート着用推進協議会」が開催され、チャイルドシートの使用について、６歳以上の児童でも身長等の体格に合わせて使用すべき旨を重点的に広報するよう申合せがなされたことを踏まえ、本県においても体格等の事情により６歳以上の児童がシートベルトを適切に着用できない場合にはチャイルドシートを使用することについて広報啓発を行う。

(3) 歩行者の安全確保のための意識変容

歩行中の交通事故死者数は、年々減少しているものの、横断歩道において自動車が一時停止しないなど、自動車運転者の歩行者優先意識が十分に徹底されているとはいえない。特に、高齢者やこどもにとって身近な道路の安全性を高め、歩行者の安全を確保することが必要である。

人優先の考えの下、未就学児を中心にこ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、歩車分離式信号の整備、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「横断歩道「止まらんば運動」」の取組を更に継続し、自動車等の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、運転者の歩行者保護意識の徹底を図る。

歩行者に対しては、「安全横断「手のひら運動」」の取組を更に継続し、道路を横断する際には、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に加え、信号機のない場所で横断するときは自動車等の運転者に手のひらを見せるなど、横断する意思を明確に伝える必要性があることを含め、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、歩きスマホはしないこと等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進する。

(4) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

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ほか、自転車利用者による自転車の交通ルールに関する理解が不十分であり、自転車利用者が当事者となった交通死亡・重傷事故件数の約４分の３には自転車利用者側に何らかの法令違反が認められる状況にある。

令和６年には道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）が改正され、同年 11 月から自転車の運転中の携帯電話使用等（以下「運転中の携帯電話使用等」を「ながらスマホ」という。）に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和８年４月から自転車に対する交通反則通告制度が適用されることとなった。これを踏まえ、官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図るとともに、自転車の悪質・危険な違反に対しては、厳正な取締りを推進する。

また、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ほか、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を推進する。

さらに、駆動補助機付自転車（以下「電動アシスト自転車」という。）の普及が

進んでいることを踏まえ、交通事故の防止を図るための、車両特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進する。

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。また、自動車の運転者に対しても、令和８年４月から適用される自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定を始め、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通ルールについて周知を図る。

(5) 外国人の交通安全対策の推進

在留外国人、訪日外国人旅行者等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加している。また、外国人運転者による交通事故も一定数発生している。さらに、トラック、バス、タクシーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者も更に増加していくことが見込まれる。

外国人が我が国において自動車等を安全に運転できるよう、本県においても外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させ、交通安全への意識変容を図るための取組を強化する必要がある。

取組を強化するに当たっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化（外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進）等、県及び市町、関係機関・団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー事業者、シェアリング事業者といった関係者それぞれが連携した横断的なアプローチが必要である。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進して、交通安全への意識変容を図り、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要がある。

また、外国人にとって分かりやすい英語を併記した規制標識の整備や案内標識の英語表記改善、路面標示を活用した注意喚起等を推進する。

さらに、外国の運転免許から日本の運転免許に切り替える、いわゆる「外免切替」制度についても、厳格な運用を図る。

(6) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育

等の交通安全対策を推進するとともに、交通指導取締りを強化する。

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なこと等について、関係機関、販売事業者等と連携して、周知を徹底する。

このほか、電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めるとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進する。

さらに、遠隔操作型小型車の届出制度が道路交通法に新設され、自動配送ロボットによる荷物・飲食物等の配送が可能となったことから、関係機関や事業者と連携して安全対策を推進する。

(7) 生活道路における歩行者等の安全確保

生活道路におけるこどもや高齢者の交通事故減少のため、こども、高齢者、障害者を含む全ての歩行者、自転車等が安全で安心して通行できる環境を確保し、生活道路における歩行者等の安全確保のための取組を進め、「生活道路は人が優先」という意識を県民に浸透することを目指す。

生活道路の安全対策については、歩行者や自転車等の安全を確保するため、歩道の整備やハンプ*の設置、無電柱化、歩車分離式信号の整備、必要な箇所に対する交通規制の実施、交通情報の提供、交通事故データの客観的な分析による事故原因の検証といったハード・ソフト両面の対策を組み合わせて推進する。

特に面的対策が必要な地区については、区域内の速度や通過交通の抑制を図るため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン 30*」や、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制に加え、ハンプやスムーズ横断歩道*といった物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を一層強力に推進する。

また、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整備を推進するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、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。

生活道路における法定速度が 30 キロメートル毎時に令和８年９月から引き下げられることから、関係機関が連携して施行準備を行うとともに、広報啓発等を実施するなど、制度の円滑な施行を図る。

生活道路における違法駐車については、歩行者や車両の安全な通行の妨げとなるなど、地域住民の生活環境に大きな影響を及ぼすため、違法駐車の取締り等を推進する。

なお、これら生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階から一貫して住民の意見を反映していくことが重要であり、地域住民を交えた取

組を進めるなど、対策の推進に当たっては留意が必要である。

(8) 先進技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進技術の活用は、交通事故抑止に貢献している。今後も、安全運転サポート車（サポカー）*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交通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、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等、先進技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

運転支援機能や自動運転は、それぞれについて、機能に限界があることから、性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進する。

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、先進技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

(9) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第 11 次交通安全基本計画期間中を通じて、ETC2.0*から抽出されるビッグデータ*等に含まれる詳細な情報や GIS（地理情報システム）ツールの活用により、交通事故の発生地域、場所、形態等を分析し、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。道路システムの DX を通じて道路関係のデータの利活用を推進するとともに、引き続き、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。

例えば、道路交通事故について、分析システムの活用や ETC2.0 から抽出されるビッグデータ等のミクロ分析を行い、様々なリスク行動を分析し、対策にいかすための方策を具体化する必要がある。

(10) 地域が一体となった交通安全対策の推進

交通事故防止のために県及び市町、関係機関・団体等の緊密な連携を強化するとともに、少子高齢化に伴う担い手や後継者不足に対応し、交通安全の取組を着実に次世代につないでいけるよう幅広い年代の参画を促す取組と効果的な交通安全教育を推進する。

各地域においては、少子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、各市町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、地域の実情に精通した者の知見の活用やビッグデータ等の収集・分析を行い、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等の事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。

県及び市町は、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、地域における民間の交通安全活動の中心となる交通安全協会や指定自動車教習所等の民間団体・事業者について、その継続的な活動を確保するために支援を推進する。

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

交通事故の減少を定着化させ、さらなる抑止効果を図るためには、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、こどもを交通事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）*施策を総合的に推進するとともに、ICT 等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）*の普及等を推進する。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

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

る。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道や自転車通行空間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交通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、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

ア　生活道路における交通安全対策の推進

通行禁止等の交通規制、路側帯の設置・拡幅等を実施するほか、面的対策が必要な地区については、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン 30」や最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さく*といった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を推進し、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進する。また、自動車と歩行者の交通事故を抑止するため、令和８年９月から生活道路の法定速度が 30 キロメートル毎時に引き下げられることとなったが、関係機関が連携して施行準備を行うとともに、これに関する広報啓発を実施するなど、制度の円滑な施行を図る。

警察においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配意した施策を推進する。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・拡幅等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン*・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通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信号機、高度化 PICS*を含めた歩行者等支援情報通信システム、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。

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、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を実施する。

このほか、道路標識の高輝度化、必要に応じた大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

加えて、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、関係機関、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こ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、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

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

ウ　高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ｱ) 高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性を確保し、歩行者の利用状況等に応じた適切な幅員の歩道等を整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響信号機、高度化 PICS 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、自転車駐車場、障害者用の駐車マス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、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器の LED 化、道路標識の高輝度化等を推進する。

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

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

(ｲ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性・危険性・迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動

二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町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交通事故の発生割合の大きい区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策等きめ細かく効率的な交通事故対策を推進する。

また、高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

ア　事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

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

(ｱ) 特に交通事故の発生割合の大きい区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、交通事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

(ｲ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した交通事故類型や支配的な交通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、交通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

特に交通事故の発生割合の大きい区間や、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、警察と道路管理者が連携して集中的な交通事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

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、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等について、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速度規制の引上げを含め、見直しを推進する。特に、交通事故多発区間においては、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、交通事故の防止を図る。

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、警察、道路管理者が連携して交通事故対策を講じ、同様の交通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、自転車及び自動車の適切な分離を図る。

(ｲ)　一般道路と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設置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、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、警察により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

(ｵ) 県民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策*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交通事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

(ｱ) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、長大橋梁、トンネルにおけるセンターブロックの設置等の安全対策にも本格的に取り組むべく、積極的に検証を加速する。

逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による重大事故防止のため、標識や路面標示等によるこれまでの対策に加え、産学官が連携した新しい技術として、逆走車に対して強く衝撃を与えるような段差や突起物を路面上に設ける物理的対策等を実施するとともに、高速道路に設置されている道路管理用カメラの画像からAI技術により逆走車両を検知し、カーナビやスマートフォンを通じて、逆走車及び周囲の順走車に対して逆走情報を通知する技術の開発等を推進する。

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、交通事故発生後の救助・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、交通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、適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS）*及び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　道路の改築等による交通事故対策の推進

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

(ｱ) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、歩行者、自転車及び自動車を適切に分離するための自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

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

また、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進する。

(ｳ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。

(ｴ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進する。

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

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

ク　交通安全施設等の高度化

(ｱ) 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。

(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、現場状況に応じ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。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、警察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

将来にわたって必要な交通安全施設等を整備し、適切な維持管理・更新等を推進するため、警察において、実態に適合した交通規制を実施するための不断の見直しや、コスト合理化のための交通安全施設等のストック管理及び必要性の低い信号機や標識の削減等の見直しと合理化を推進する。

また、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点検を行い、計画的な更新を行うとともに、高齢運転者や外国人にも見やすく分かりやすい規制標識・道路標示・信号灯器等の整備を推進する。

このほか、道路管理者と警察が連携して、道路路面標示連絡調整会議等の場を活用し、路面標示の同時施工の調整や、効率的な点検方法等の共有により、路面標示の効率的な維持管理・改善を図る。

道路管理者では、視認性が低下した道路標識について、計画的な点検や修繕を推進する。

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」・「ゾーン 30 プラス」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こ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、経過時間表示付き歩行者用灯器の整備による無理な横断防止対策や歩車分離式信号の整備、自転車通行空間の整備、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、事故危険箇所等の特に交通事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

エ　交通円滑化対策の推進

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

オ　ITS の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

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

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（信号機）ＢＯＸ」（はがき、インターネット等を利用して、運転者等から道路標識、信号機等に関する意見を受け付けるもの)、「道の相談室」等を活用して取り入れ、道路利用者等が日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映する。

キ　連絡会議等の活用

警察と道路管理者が設置している「長崎県道路交通環境安全推進連絡協議会」及び同作業部会を活用し、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うとともに会議への市町の参加促進を通じて、データを活用した交通安全対策の取組を支援し、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、市町が中心となって、住民や交通事業者等の幅広い関係者と共同で地域公共交通計画を策定した上で、利用促進を含めた公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進する。加えて、観光や福祉等の幅広い地域の関係者の連携と協働を推進し、地域交通のリ・デザインを全面展開することで、公共交通機関の利用促進につなげる。また、令和７年５月に策定された「「交通空白」解消に向けた取組方針 2025」（国土交通省「交通空白」解消本部）に基づき、まずは、集中対策期間（2025 年度～2027 年度）において、公共・日本版ライドシェア等の普及、民間技術・サービスの活用、地方運輸局等による伴走、共同化・協業化や自治体機能の補完・強化を図る新たな制度的枠組みの構築等国による総合的な後押しを通じて、地域における「交通空白」の一つ一つの解消に取り組む。

また、地域交通の持続可能性、生産性、利便性の向上に向け、MaaS 等による交通サービスの高度化や地域交通 DX を推進する。

(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、歩行者の利用状況等に応じた適切な幅員を確保した歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(7) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の推進に関する法律（平成 28 年法律第 112 号）に基づき、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限等を盛り込んだ、新たな無電柱化推進計画を策定し、関係事業者と連携して無電柱化を推進する。

また、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取組を推進する。

(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・見直しを行うとともに、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。

一般道路の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、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げを含む見直し、点検、規制理由の周知措置等を計画的に推進する。

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

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間が長い押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、警察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

自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）及び自転車活用推進計画に基づき、長崎県自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の

計画的な整備を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、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塞ぐなど悪質性・危険性・迷惑性の高い違法駐停車車両の取締りを積極的に実施する。

中学生・高校生の自転車での通学中の交通事故を減らすため、注意喚起看板の設置等、学校等とも連携した交通安全対策を面的に推進する。

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、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。

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、県及び市町、道路管理者、警察、鉄道事業者等が連携し、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

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

(10) 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、情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築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。

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

イ　新交通管理システムの推進

情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、新交通管理システム（UTMS）*の開発・整備を行うことにより ITS を推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指す。

ウ　交通事故防止のための運転支援システムの推進

交通の安全性を高めるため、道路分野における既存サービスの高度化や新たなサービスの提供が可能となる次世代 ITS の構築を推進する。

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

エ　ETC2.0 等デジタルデータの活用推進

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。

オ　道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業において ITS 技術を活用し、公共交通機関の利用促進を進める。具体的には、公共車両優先システム（PTPS）*の整備を推進する。

(11) 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、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。

ア　公共交通機関の利用促進

道路交通渋滞の緩和を含む地域交通の課題解消に向け、市町が中心となって、住民や交通事業者等の幅広い関係者と共同で地域公共交通計画を策定した上で、利用促進を含めた公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進する。加えて、観光や福祉等の幅広い地域の関係者の連携と協働を推進し、地域交通のリ・デザインを全面展開することで、公共交通機関の利用促進につなげる。

具体的には、道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停*や PTPS の整備、パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等のバスの利用促進を図るための施策を推進する。

また、鉄道・路面電車・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、MaaS 等による交通サービスの高度化や地域交通 DX を推進することで、利用者の利便性の向上を図り、公共交通機関の利用を促進する。

そして、鉄道・路面電車・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等により、利用

者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

イ　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・豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するための対策を推進する。

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。豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。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など、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図る。

イ　災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨・豪雪、津波等の災害が発生した場合においても、交通状況に応じた対策と関連情報の提供を行い、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・道路標示等の戦略的な維持管理と計画的な整備を推進する。

また、オンライン接続された県警本部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送信し、それを広域的な交通管理に活用させる。

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、信号機が不要で、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用、整備を図る。

エ　災害発生時における情報提供の充実

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

(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。

また、駐車許可等の制度を適切に運用するとともに、駐車許可等を受けた車両に対して、横断歩道の前後５メートル以内等、法定の道路の部分については、交通の安全性等の観点から駐車等が禁止されていることの周知徹底を図る。

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を策定し、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を見直すなど適切に対応する。

(ｲ) 運転者の責任を追及できない放置車両については、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令を行い、繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対しては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、また、高速道路における大型車ドライバーの労働環境改善等のため、駐車規制及び違法駐車の取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備、配置適正化と有効利用を推進する。

(ｱ) 駐車場整備に関する調査を推進し、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、都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）等に駐車場を配置して、パークアンドライドを普及するなど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) 高速道路の休憩施設における駐車マス不足に対応するため、レイアウト変更等の対策に加え、立体構造化の導入や複数縦列式駐車場の整備等の対策も組み合わせて順次実施する。

エ　違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、県民への広報啓発活動を行うとともに、関係機関・団体、地域交通安全活動推進委員と連携して、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、県及び市町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、違法駐車の取締り、積極的な広報啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

(14) 道路交通情報の充実

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

ア　情報収集・提供態勢の充実

多様化する道路利用者のニーズに応えて必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供態勢の充実等の交通管制システムの充実・高度化を図る。

また、自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、信号情報提供等の

路車協調技術を適切に活用できる環境整備を推進する。

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、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　分かりやすい道路交通環境の確保

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

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語を併記した規制標識の整備等により、国際化の進展への対応に努める。

外国人の交通安全対策を推進するため、外国人運転者の交通事故多発箇所等において、英語表記等の看板や路面標示による注意喚起等の取組を強化する。

(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、指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

(ｳ) 道路の掘り返しの規制等

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

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

イ　休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

ウ　こどもの遊び場等の確保

こ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、児童館や児童遊園を安全な遊び場として充実・活性化を進めるとともに、安全・安心確保のための体制を整備しつつ、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

エ　道路法に基づく通行の禁止又は制限

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

オ　地域に応じた安全の確保

積雪が予想される場合には、道路利用者に対し、通行止め、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控えの呼び掛け等、道路情報板への表示やラジオ、SNS 等様々な手段を活用して幅広く情報提供するとともに、滞留が発生した場合には、滞留者に対して、直接、定期的に、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止めの解除見通し、積雪による排気ガスからの被害を防止するための措置等を情報提供する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

2　交通安全思想の普及徹底

我々は、良き社会人として、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することが求められており、交通安全教育は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通じて県民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、こども、高齢者、障害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、基本となる交通ルールや交通マナーが身に付けられるよう交通安全教育指針（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推進する。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、他の世代が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、交通社会の一員として、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ついての教育を充実させる。特に中高生に対して、自転車事故が最も多くなる年代となることを踏まえた基本的な交通ルールを周知徹底するとともに、ヘルメット着用促進等の交通安全教育を強化する。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（探究）の時間、特別活動等、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。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

また、急速な技術の進展、自動運転社会の進展、新たなモビリティ等の道路交通の変化等に応じて、新たに設けられたルールを的確に理解し、着実に守ることが重要となっており、生涯を通じた交通安全教育を行う。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、運転シミュレーターや VR ゴーグルなどの交通事故疑似体験資機材を活用した参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教育需要に応じたオンデマンド方式による交通安全教育環境を構築するため、教材の充実を図りホームページに掲載するなどして、地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、県民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

特に若年層に対しては、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。

また、交通安全教育・普及啓発活動については、本計画に基づき、県及び市町、警察、学校、関係機関・団体、地域社会、企業並びに家庭がそれぞれの特性をいかし、互いに連携をとりながら効率的・効果的に情報発信するとともに地域が一体となった活動が推進されるよう促す。情報発信に当たっては、テレビ、ラジオ、新聞、

雑誌、ポスター、SNS を含めたインターネット、街頭ビジョン等のあらゆる媒体を活用して常時正確な情報を発信することが重要であり、特にインターネット上の情報については、正確性と最新性に留意し、情報提供者は適切な更新や管理に努める。あわせて、交通安全教育・普及啓発活動に当たる県及び市町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等により、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

このほか、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭においては、こども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるとともに、例えば、正しい道路横断方法の実践や反射材用品の着用、自転車乗車時のヘルメット着用等について率先して実践す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。

あわせて、在留外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、世界一安全な交通社会を目指す我が国の交通ルールを的確に伝えてその遵守の徹底を図る。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア　幼児に対する交通安全教育の推進

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

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

児童館及び児童遊園においては、遊びによる育成の一環として、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、特別活動等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・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

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

ウ　中学生に対する交通安全教育の推進

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

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動等学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

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

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施でき

るよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

エ　高校生に対する交通安全教育の推進

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

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

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

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

このほか、令和８年４月から、高校卒業時の運転免許取得者が急増することに対応するとともに、高校卒業後に社会人として自動車を運転できることを可能とするため、17 歳６か月での普通免許等の仮運転免許取得が可能となる。こうした制度改正について、周知を図るとともに、運転免許の取得自体は引き続き 18 歳以上であることから、仮運転免許期間中の違法な運転や交通事故を防止するため、警察と学校、自動車教習所、関係機関が連携し、交通安全教育を行う。

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

等に対する自転車の安全な利用を始めとする交通安全教育の充実に努める。その際、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人についても SNS 等を利用するなど、積極的に交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

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、県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。また、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法等を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進する。

また、公民館等の社会教育施設における社会人を対象とした学級・講座等において自転車、特定小型原動機付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、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、特定小型原動機付自転車や二輪車・自動車の交通事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

カ　高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、県及び市町は、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、歩行者横断中の交通死亡事故における法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反*」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。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、各種催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及にも努める。

また、こうした取組について、アンケートや意見交換を通じた交通安全教育等の効果検証を行い、地域全体で高齢歩行者を交通事故から守る取組を推進する。

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、老人クラブ等における交通安全教育の実施、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成等を促進し、老人クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、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、電動車椅子が道路交通法上「歩行者」とみなされることを他の交通主体にも広く理解されるよう広報啓発に努める。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー及び地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を設けるよう努める。

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

キ　障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要な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害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア

等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

ク　外国人に対する交通安全教育等の推進

在留外国人に対する外国人コミュニティや日本語学校等における交通安全教育、外国人を雇用する事業者等による外国人運転者の交通安全教育、観光客等の訪日外国人に対する多言語によるガイドブックやウェブサイト等を活用した日本の交通ルールの周知活動等を推進する。

特に、特定技能制度等により国内で働く外国人運転者に対しては、雇用者や関係機関等による交通安全対策を充実させる。

外国人に対する交通安全教育に当たっては、自動車の左側通行、赤信号での右左折禁止、一時停止標識等、自国の交通ルール等との違いを踏まえ、日本の交通ルール等を理解・徹底させる。

また、訪日外国人を始めとする外国人の交通ルールの遵守を図るため、レンタカー事業者、シェアサイクル事業者、特定小型原動機付自転車のシェアリング事業者等と連携した多言語対応の広報啓発を推進する。

加えて、外国人の交通安全意識を醸成するため、地域の交通安全活動に、外国人コミュニティや居住する外国人の参加を促し、その取組を支援する活動を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

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

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供を行うなど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 等の機器の活用等、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、情報通信技術の進展を踏まえ、新たな手法等も活用し、効果的な交通安全教育に努める。

このほか、ウェブサイトの内容充実を図り、教育需要に応じたオンデマンド方式による交通安全教育環境の構築を始め、SNS 等の各種広報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

県民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、県民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための県民運動として、県の運動主催機関・団体を始め、市町の交通対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点は、時節や交通情勢を反映した事項を重点として具体的に設定するとともに、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県民に周知することにより、県民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

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

さらに、交通安全に対する県民の意識の向上を図り、県民一人一人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し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中に設定し、街頭キャンペーンや各種広報媒体を活用した広報活動、交通関係団体による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意する。

イ　歩行者の安全確保

(ｱ) 横断歩行者

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

歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの遵守及び信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、運転者に対して横断する意思を明確に伝える必要性があることや、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といった歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すなど、「安全横断「手のひら運動」」の啓発を行い、交通安全教育を徹底する。また、歩行者の危険な違反を認知した場合、警察官による積極的な指導と是正を行い、遵法意識の向

上を図る。

さらに、高齢の歩行者は、加齢に伴う歩行速度の低下により横断に時間を要するため交通事故の危険性が高まることを踏まえ、横断時の交通事故防止のための交通安全教育を推進するとともに、運転者に対して、このような高齢者の行動特性について注意喚起する。

(ｲ) 反射材用品等の普及促進

薄暮の時間帯から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催や、反射材用品等の着用に係る先導役となる地域住民等への委嘱等を推進する。

反射材用品等の普及に当たっては、明るい目立つ衣類等の着用に加え、衣服や靴、鞄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。

ウ　自転車の安全利用の推進

(ｱ) 自転車の安全対策の強化

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するための交通安全教育等を強化する。

令和６年 11 月に施行された、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進するほか、交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解等を徹底する取組を推進する。また、令和８年４月から交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が施行されることを踏まえ、次のとおり自転車の安全対策を強化する。

○　全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務化を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和４年法律第 32 号）の施行を踏まえ改めて示された「自転車安全利用五則」（令和４年 11 月１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、自転車乗車時の頭部保護の重要性や、全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用を始めとした交通ルール・マナーについて広報啓発、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、自転車利用者に歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進するとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の広報啓発を推

進する。

○　自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

○　学校等と連携した自転車通学時のヘルメット着用促進等による着用率の向上を図るとともに、県及び市町によるヘルメットの着用の広報啓発を推進する。

○　高齢者に対して、加齢に伴う身体機能低下の自覚とそれに応じた安全運転を促すとともに、自転車が運転免許証の返納後の交通手段となり得ることを視野に入れた教育を推進する。

○　自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進する。

○　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。

○　駆動補助機付自転車及び普通自転車の型式認定制度及び安全基準適合品の利用を促進する。

○　電動アシスト自転車の事故状況の分析や、車両特性を踏まえた注意喚起を推進する。

○　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。

○　交通反則通告制度についての広報啓発を推進する。

(ｲ) 自転車の交通安全教育の推進

自転車の交通安全教育は、効果的な取組を行っている民間事業者、関係団体等の知見を取り入れながら、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、自転車の安全・安心な運転に必要な事項を習得することができるように、教育内容をまとめて策定された「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、民間事業者や団体、自治体、家庭、学校等の様々な教育主体が、それぞれが持つ教育機会に応じた交通安全教育を推進する。

警察は、自転車の交通安全教育について優れた取組を行っている民間事業者等をウェブサイト上に公開することで、自転車の交通安全教育の実施主体（供給側）と、交通安全教育を受けようとする者（需要側）とのマッチングを促進し、民間事業者等による自転車の交通安全教育の充実化を図る。

エ　自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

(ｱ) 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転（あおり運転）を防止するため、その罰則の重さを認識するとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく 110 番通報するなどの対応、ドライブレコーダーが被害を受けたことの認定に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等について、SNS を含めたインターネット、広報紙等の各種媒体、交通情報板、各種交通安全イベントや交通安全教室等の場を効果的に活用するなど、広報啓発活動を推進する。

(ｲ) 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、関係機関・団体、事業所等が一体となった飲酒運転根絶署名活動等、飲酒運転の根絶の機運醸成を促す取組の展開を推進する。

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等、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という県民の規範意識の更なる向上を図る。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交通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・団体が連携して推進する。

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

(ｳ) 「ながらスマホ」対策の強化

自動車運転中の携帯電話使用等による交通死亡・重傷事故が増加している状況に鑑み、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、「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止されていること、及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進するほか、関係事業者等や、安全運転管理者による教育の徹底を推進する。

また、シミュレーターを用いた「ながらスマホ」の体験等を通じた、その危険性を実感できる交通安全教育や携帯電話事業者等、関係企業と連携した具体的な危険性の周知を含めた交通安全キャンペーンを実施する。

さらに、据置き型のスマートフォンを注視することの危険性に関する事故実態等の調査・分析、及びその結果を踏まえた周知を図る。

(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

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ための広報啓発を推進する。

特に後部座席のシートベルトについて、着用率の向上を図るため、非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなることを引き続き周知することや、バス・タクシーにおいては運転者から旅客に対し着用を促す働きかけをすること、県及び市町、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の着用効果を体験できる装置を用いた参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて全席におけるシートベルト着用徹底の啓発活動等を展開する。

妊婦やその配偶者に対して、シートベルトの正しい着用が交通事故の被害から母体や胎児を守ることについて、広報啓発を推進する。

(ｵ) 児童を含む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とともに、県及び市町、関係機関・団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

また、６歳以上であっても、体格等の事情により、シートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいこと等についての理解、普及及びその実践を呼び掛けるなど、広報啓発を強化し、適切なチャイルドシートの使用の定着化を図り、６歳以上の児童のチャイルドシートの使用状況等を踏まえつつ、制度的な検討を進める。

チャイルドシートの使用効果と正しい使用方法について、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を注意喚起し、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。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、効果的な取組を行うため、チャイルドシート使用率の的確な調査を実施するとともに、チャイルドシートの使用を促す好事例を全国に周知する取組を実施する。

(ｶ) 高速自動車国道における法定速度の引上げと逆走防止

令和６年４月に、高速自動車国道における大型貨物自動車等の法定速度が80キロメートル毎時から90キロメートル毎時に引き上げられたことに関し、大型貨物自動車等に限らない幅広いドライバーに対して、車種別の最高速度や通行帯等に係る交通ルールの遵守等の重要性について広報啓発を図る。

また、高速自動車国道等における逆走事故・事案の防止のため、関係機関に

おいて広報啓発を進める。

(ｷ) 二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車乗車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、顎紐をしっかり締めるなどヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部と胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

(ｸ) トラクターの交通事故防止対策の推進

乗用型トラクターの交通事故を防止するため、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図る。

(ｹ) 先進技術に関する正しい理解の促進

縦・横方向の運行補助機能（DCAS）*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るような情報を始め、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時・適切に届けることや、交通安全教育を推進することにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

オ　新しい小型モビリティの安全対策

(ｱ) 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車について、６キロメートル毎時の速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車が一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていること、車道における左側通行の徹底、車両用信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であることについて、関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、若い世代を中心に様々な機会を利用し、安全教育を強化する。

また、関係事業者が取り組むべき交通安全対策について定めた「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン」に基づく安全対策を推進する。

(ｲ) ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、その運転には運転免許が必

要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底する。

また、ペダル付き電動バイクの安全な利用を確保するため、販売事業者が販売時に販売するペダル付き電動バイク等の電動モビリティの車両区分を明示することや飲食物等の配送業務を委託する事業者において、配達員がペダル付き電動バイク等の電動モビリティを配送業務に使用しようとする場合に正確な車両区分を登録させること等、「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」に基づき、関係事業者が取り組むべき交通安全対策の一層の推進を図る。

カ　その他

(ｱ) 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、雑誌、ポスター、SNS を含めたインターネット、街頭ビジョン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。

○　交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、県及び市町、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、こども、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。

○　通学で自転車を利用する機会の多い中高生や特定小型原動機付自転車を利用する若い世代を中心に、SNS を活用するなどし、自転車や特定小型原動機付自転車の交通ルールについて、分かりやすく、かつ、効果のある広報啓発活動を推進する。

○　民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、県及び市町は、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全県民的気運の高揚を図る。

(ｲ) その他の啓発活動の推進

○　高齢者の交通事故防止に関する県民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。

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

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がいない状況におけるハイビームの使用を意識付ける。

○　県民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、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等に関する情報の提供・発信に努める。

○　各種会議等を通じて、交通事故防止について考える機会を設けて、県民の交通安全に関する意識を高める。

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

また、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等により、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。加えて、交通指導員及び交通ボランティア等に対する講習等の機会において、地域の見守り活動に関する各地域の実情及び課題を共有するとともに、スクールガード・リーダーを始めとする学校安全ボランティア・キッズガード等交通安全に携わる地域の人材の充実に資する施策を強化する。

このほか、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。

これら交通安全活動の重要な担い手である民間団体について、人手不足や資金不足も相まってその活動が困難となっているところもあることから、その継続的な活動を確保するための支援を推進する。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられていることから、地域住民にとどまらず、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していく。

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するとともに、地域に根ざす住民、町内会、自治会、外国人コミュニティ、防犯協会等との連携を図る。

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、交通安全総点検、長崎県交通安全計画等の積極的活用・広報等のほか、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に努める。特に、高齢運転者に対しては、運転免許証の更新時における高齢者講習、認知機能検査及び運転技能検査を適切に実施するとともに、受講者等の交通事故を分析し、その結果を踏まえて実施課題の見直しを行うなど、高齢運転者の交通事故を防止するための新たな対策を講じていく。運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導その他広報啓発等により、横断歩道においては歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、こ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。

(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、教習水準に関する情報の県民への提供に努める。

(ｲ) 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、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、飲酒取消講習における、アルコール依存症が疑われる者を専門医療機関につなげる取組や停止処分者講習における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、高速道路における逆走防止や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教育を行うなど、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。

(ｳ) 運転技能検査の適切な実施

令和４年５月から施行された道路交通法の一部を改正する法律（令和２年法律第 42 号）に基づく 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について、一時停止等を実施する課題を通して運転技能を適切に評価するとともに、その結果を踏まえた交通事故防止に資する安全指導を実施する。

(ｴ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

(ｵ) 高齢者支援施策の推進

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、市町が中心となって、住民や交通事業者等の幅広い関係者と共同で地域公共交通計画を策定した上で、利用促進を含めた公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進する。加えて、観光や福祉等の幅広い地域の関係者の連携と協働を推進し、地域交通のリ・デザインを全面展開することで、公共交通機関の利用促進につなげる。また、令和７年５月に策定された「「交通空白」解消に向けた取組方針 2025」に基づき、まずは、集中対策期間（2025 年度～2027 年度）において、公共・日本版ライドシェア等の普及、民間技術・サービスの活用、地方運輸局等による伴走、共同化・協業化や自治体機能の補完・強化を図る新たな制度的枠組みの構築等国による総合的な後押しを通じて、地域における「交通空白」の一つ一つの解消に取り組む。

また、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図るなど、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。

カ　外国人運転者対策の強化

外国人の運転免許保有者が増加する中、既に実施されている免許取得時の多言語化に加え、免許更新時における多言語の教材の活用等により、外国人運転者に対する交通安全教育の充実を図る。

また、いわゆる「外免切替」制度について、令和７年 10 月に改正された新た

な制度を厳格に運用するとともに、更なる外国人運転者による適正な運転の確保のための取組を進める。

レンタカー利用時等における国際運転免許証や外国運転免許証の確認が十分に行われるようレンタカー事業者に対する情報提供を充実するなど、取組を強化する。

このほか、今後増加する特定技能等の外国人運転者に対応し、円滑な免許関係手続が実施できるよう受入体制の強化を図る。

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付けるとともに、受診の環境を整えるため、適性診断実施の認定基準の見直しを検討するなど、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。また、仮停止制度を適切に運用し、交通死傷事故発生時における運転者に対する免許停止処分を迅速に行う。

(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不断に確認を行い、必要に応じ、改善を図る。

また、県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の利便性の向上等による更新手続時の負担の軽減や、交通事故被害者等の心情に沿った対応を行うとともに、増加する高齢者の免許保有者に対応するため、自動車教習所等と連携し、高齢者講習、認知機能検査及び運転技能検査の受講者等の受入体制の拡充を図る。

さらに、運転免許試験場を障害者等が利用する際の設備・資機材の整備や安全運転相談活動の充実を図る。

令和７年３月に運用を開始した運転免許証とマイナンバーカードの一体化について、マイナンバーカードとの一体化手続、住所変更ワンストップサービス、住所地以外での迅速な経由地更新及びオンラインによる更新時講習の円滑な運用に努めるとともに、優良運転者等に対するオンライン講習受講等のメリットに関する周知を図る。

(3) 自動運転等の安全の確保と支援

ア　特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用等

特定自動運行の許可に係る審査内容や手続等の明確化等の取組、特定自動運行実施者に対する立入検査の実施等により、特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用を図る。また、安全で円滑な公道実証実験のため、ガイドラインや道路使用許可制度の適正な運用と事業者に対する周知を図る。

イ　自動運転サービス支援道の整備

自動運転サービス支援道における自動運転車優先レーンの設置等の取組を推進する。

ウ　遠隔操作型小型車の安全な運行の支援

遠隔操作型小型車の届出制度の周知や使用者に対する立入検査の実施等により、道路における危険を防止するとともに届出制度の適正かつ円滑な運用を図る。

また、遠隔操作型小型車の安全で円滑な公道実証実験のため、道路使用許可の適正な運用と事業者に対する周知を図る。

(4) 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、令和５年 12 月から実施されることとなった安全運転管理者による運転者に対する運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務が確実に履行され、また、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、安全運転管理業務が確実に実施されるよう、指導を行う。

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。

(5) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

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

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の徹底を意識付ける取組を的確に確認する。

また、事業者の安全意識の向上を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」や「自動車総合安全情報」ホームページにより、事業者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　運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

平成 28 年に発生した、軽井沢スキーバス事故のような悲惨な交通事故を二度と起こさないため、国及び運送事業者を始めとした関係者による輸送の安全に向けた意識の醸成や啓発を新たに継続的に取り組む。

また、悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないよう、運行管理未実施、改善基準告示違反や飲酒運転等悪質な法令違反を根絶するためにも、監査体制を充実させる等、悪質事業者に対する監査を強力に実施していく。

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、飲酒運転を防止するための具体的な取組やアルコールが身体に及ぼす影響等を分かりやすくまとめたほか、アルコール依存傾向の強い運転者に関する症状の把握や治療の必要性について記載した「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」の周知、常習飲酒者に対するスクリーニング検査*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根絶に向け啓発を続ける。

さらに、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながらスマホ」、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とともに、それに資する運転中の運転者の状況を確認できる機器の普及を促進する。

ウ　ICT、先進安全自動車、自動運転等新技術の開発・普及推進

事業者による交通事故防止の取組を推進するため、ドライバー異常時対応システム等の先進安全自動車（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、更なる交通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。

エ　少子高齢社会における交通事故の防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化及び高齢者が被害者となる交通事故の増加を踏まえ、高齢運転者による交通事故防止対策を推進するとともに、運転者不足に伴い外国人人材の活用等今まで運送事業において運転業務を行っていない者による運行の増加が一定数見込まれるところ、これらの者による運転業務においても安全運行が確実に行われるための方策を講じていく。

オ　業態ごとの交通事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた交通事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態ごとや運転者の年齢、健康状態等の特徴的な交通事故傾向を踏まえた交通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・監督マニュアルを随時見直すとともに、より効果的な指導方法の確立等、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

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交通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、交通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、視野障害等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知徹底を図り、スクリーニング検査の

普及を促進する。

ク　自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

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

多様な輸送ニーズに対応し、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交通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交通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。

ケ　自動車運送事業安全性評価事業の促進等

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

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

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

コ　トラック・物流Ｇメンによる荷主等への是正指導の強化

貨物自動車運送事業における長時間労働や過積載運行等の一因となっている、荷主等による違反原因行為を排除するため、トラック・物流Ｇメンによる荷主

等への是正指導を強化し、貨物自動車運送事業における交通安全環境の実現を図る。

(6) 交通労働災害の防止等

ア　交通労働災害の防止

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

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止に関する管理者の選任、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び運転者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

イ　運転者の労働条件の適正化等

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

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。

(7) 道路交通に関連する情報の充実

ア　危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏えい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」について、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、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との情報の共有や 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や情報の利活用促進に努める。

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、交通事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故情勢は依然として厳しく、相次いで発生している高齢運転者による交通事故やこ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、交通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・高度化等により、更なる充実を図る必要がある。

また、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化する中、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、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、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければならない。

(1) 先進安全自動車(ASV)の普及の促進等

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)の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、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普及促進等の安全対策を推進する。

(2) 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車ユーザーに定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。また、自動車アセスメント事業及び先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、ASV 技術等の自動車の安全に関する先進技術について県民の理解促進を図る。自動車アセスメントにおいては、令和２年度よりユーザーにとって評価結果をより分かりやすい形にするため、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、自動車ユーザーの選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進する。

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、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、例えば、産婦人科や県及び市町の窓口、妊婦向けアプリ等を通じ、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

(3) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア　自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスタ等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD）*に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図る。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努める。また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

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

イ　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県的に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

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、車両不具合による交通事故については、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」を全県的に展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

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

(ｳ) 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

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

(4) リコール制度の充実・強化

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

自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車不具合情報ホットラインの認知度を高めるための広報活動を行い、自動車ユーザーからの自動車の不具合情報の収集を強化する。また、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

(5) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、電動アシスト自転車及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用する。

また、自転車の安全性を確保するため、関係団体が実施している自転車の安全性向上を目的とする各種マーク制度（BAA マーク、TS マーク、SG マーク、JIS マーク等）の普及に努め、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、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加速化する。さらに、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

交通事故を防止し、安全で安心な交通を確保するためには、それぞれの道路交通の主体が交通ルールを遵守することが必要不可欠であり、交通安全教育等とともに、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族等対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

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

また、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査

力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

さらに、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

(1) 交通指導取締りの強化等

ア　一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

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

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

(ｱ) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、交通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、県民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

また、「ながらスマホ」の交通指導取締りを推進強化する。

無免許運転及び飲酒運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者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、無免許運転及び飲酒運転の根絶に向けた取組を推進する。

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相当数の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、可搬式速度違反自動取締装置を効果的に活用するなど、生活道路における事故多発地点等を重点とした交通指導取締りを推進する。

また、飲酒運転に係るアルコール濃度の厳格な適用を図るための飲酒検知資機材の整備に努める。

交通事故抑止対策について県民の理解を深めるため、交通事故実態等の分析に基づき、重点交差点や路線等を選定し、指導取締り計画に沿って組織的に交通指導取締りを推進していることや、その結果を踏まえた今後の交通指導取締りの方針等についてウェブサイトや SNS 等を活用して県民に説明し、PDCA サイクルに基づく交通指導取締りの趣旨や目的が伝わるよう情報発信に努める。

(ｲ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた無免許運転、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うほか、運送事業者やその他の事業者について、その背後責任が明らかとなった場合は、関係機関と連携の下、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、悪質な事業者の排除や是正に向けて取り組むなど、この種の違反の防止を図る。また、事業所における従業員による飲酒運転の発覚時の自動車の使用者の責任追及を含め、運行管理者・安全運転管理者による運転前後のアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務の履行が徹底されるよう、指導を行うとともに履行状況の確認を行う。

さらに、外国人による無免許運転が多いことを踏まえ、雇用する外国人が無免許運転等を起こした場合における雇用者等の背後責任の追及を徹底する。

(ｳ) いわゆる白タク・白トラの取締りの強化

いわゆる白タク・白トラ行為については、関係機関の連携の下、抑止に向けた広報啓発活動を行うとともに、関連情報の収集・共有、取締り等を強化する。

取締りについては、末端被疑者の検挙にとどまることなく、組織的な突き上げ捜査等による全容解明や上位被疑者等の検挙に努めるほか、犯罪収益の没収や車両使用制限等の制裁を複合的に実施することにより、効果的に白タク・白トラ行為の排除を図る。

また、旅行会社や関係サイト運営者、配車アプリ提供者、その利用者等に対して注意喚起等を行うことにより、白タク行為の抑止を図る。

(ｴ) 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、令和８年４月１日から施行される自転車への交通反則通告制度の導入を踏まえ、自転車指導啓発重点地区等を中心とした事故抑止に資する取締りを推進し、悪質・危険な交通違反に対しては検挙を行う。

自転車指導啓発重点地区等の選定状況を、具体的な選定理由と共にウェブサイトや広報紙等の効果的な媒体を用いて公表し、交通ルール遵守の重要性及び重点地区等において推進する交通指導取締り等の活動に対する県民の理解の確保に努める。

また、自転車利用時の「ながらスマホ」の取締りを通じた、若年時からの基本ルール、遵法意識の浸透を図る。

さらに、飲酒運転等の悪質・危険な違反を繰り返す者や違反により交通事故を発生させた者については、法無視の心理的傾向やこれまでの処分歴・違

反歴等を踏まえ、危険性帯有者として評価できる場合は、機を逸せずに免許停止処分を行うなど的確に対処する。

(ｵ) 特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通指導取締りの強化

特定小型原動機付自転車に係る悪質・危険な違反行為に対する交通指導取締りを強化する。

また、交通の危険を生じさせるおそれのある違反行為を反復して行った特定小型原動機付自転車の利用者に対しては、特定小型原動機付自転車運転者講習制度を実施し、違反の再発防止に努める。運転免許を保有する悪質・危険な違反を繰り返したり、悪質・危険な違反による交通事故を発生させたりした者に対しては、免許停止処分を含めた的確な行政処分を実施する。

(ｶ) ペダル付き電動バイクの利用者に対する交通指導取締りの強化

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることの周知徹底を図るとともに、無免許運転等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化する。

また、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車として販売する違法な販売事業者対策を推進する。

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。

交通指導取締りについては、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、携帯電話使用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の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成 25 年法律第 86 号。以下「自動車運転死傷処罰法」という。）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、適正かつ緻密な捜査を推進する。

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、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、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るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ　暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車會員（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。

ウ　暴走族等に対する交通指導取締りの推進

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、暴走族等に対する交通指導取締りを推進する。

また、違法行為を敢行する旧車會員に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進し、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を通じ、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。

暴走族関係保護観察対象者に対する保護観察は、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。

オ　車両の不正改造の防止

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

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対しても背後責任を追及する。

その他、違法行為を敢行する旧車會に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係県警察間及び県下警察署等間で共有化するとともに、不正改造等の取締りを強化するなど的確な対応を推進する。

6　救助・救急活動の充実

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

(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応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図る。

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

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

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 の使用を含む）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（AED の使用を含む）等の応急手当について指導の充実を図る。

エ　救急救命士の養成・配置等の促進

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、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　消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、交通事故の状況把握、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、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

キ　救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

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

ク　高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、西日本高速道路株式会社が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、沿線市町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、当該市町等においても、救急業務実施体制の整備を促進する。

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

ケ　現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST）*の整備を図る。

コ　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交通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等を活用し、自動車乗車中の交通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等により緊急車両等の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP）*や先進型事故自動緊急通報システム(AACN) *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や在宅当番医制度により、初期救急医療機関の整備を推進する。また、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するために、県下８つの二次医療圏ごとに、病院群輪番制方式等により、必要な診療機能及び専用病床を確保するとともに、輪番病院を補完する施設として救急医療協力病院を設け、第二次救急医療体制の整備を図る。

第二次救急医療施設で対応困難な重篤な救急患者を受け入れるための第三次救急医療機関として、国立病院機構長崎医療センター、長崎大学病院、佐世保市総合医療センター及び長崎みなとメディカルセンターの４病院を指定し、より高度な医療の提供に努めている。

また、離島地域における重症救急患者は、症状や要請時間帯に応じて県防災ヘリ、海上自衛隊ヘリ、ドクターヘリにより適切な医療機関への搬送等を行っている。患者搬送の判断や、患者の受入準備をスムーズに進めるため、救急画像伝送システムが活用されている。

さらに、救急医療施設等から的確な情報を収集し、医療施設、消防本部、一般県民に対し必要な情報の提供を行うため救急医療情報システムを整備してい

る。今後もシステムの一層の充実と活用の推進を図る。

加えて、自動車事故被害者の保護の増進の観点から、自動車事故救急患者の受入れが多い救急医療機関等に対する救急医療設備の整備を図る。

イ　救急医療担当医師・看護師等の養成等

将来、県内で救急医として勤務することを志望する研修医等に対し研修資金を貸与し、救急医療に携わる医師の確保を図る。

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。

また、保健所等行政機関に勤務する保健師等を対象に救急蘇生法指導者講習会を実施し、地域における救急蘇生法等に関する普及方策等の企画・運営を行う者の養成を図る。

ウ　ドクターヘリ事業の推進

平成 18 年 12 月よりドクターヘリを導入し、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体制を整備している。

その運用に当たっては、「ドクターヘリ運航調整委員会」を設置しており、関係機関との連携のもと、安全でより効果的な運航を図る。

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

さらに、特に多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生した場合、災害派遣医療チーム（DMAT）及び災害派遣精神医療チーム（DPAT）の活用を推進する。

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

7　被害者等支援の充実と推進

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等の下、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）車両による交通事故の被害者等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等により、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害者数は依然として高い水準にあることから、引き続き、重度後遺障害者に対する救済対策の充実を図る。

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

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

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

ア　政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用

自動車損害賠償責任保険（共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者を救済する観点から、被害者等に対し自動車損害賠償保障事業の周知を行うなど、適正な運用を図る。

イ　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）の重要性について、広報活動等を通じて広く県民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

また、ペダル付き電動バイクや電動キックボードなど新たなモビリティに対しても引き続き自動車損害賠償責任保険（共済）の加入促進のために周知徹底を図る。

ウ　任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自動車損害賠償責任保険（共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）について、交通事故被害者の救済等の充実に資するよう周知を図る。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア　交通事故相談活動の推進

交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

(ｱ) 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通

事故相談所等は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。

(ｲ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の能力向上を図る。

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

(ｴ) 自動車事故被害者等が弁護士による自動車事故に関する法律相談・示談あっ旋等を無償で受けられるよう、交通事故相談所において、日弁連交通事故相談センターへの紹介・教示を推進する。

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支援の一助とするため、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、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) 交通事故被害者等支援の充実強化

ア　自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

(ｱ) 独立行政法人自動車事故対策機構（以下「ナスバ」という。）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) ナスバによる、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) ナスバによる、自動車事故によって重度の後遺障害（脊髄損傷）を負った被害者に対して十分な治療・リハビリテーション等の機会を確保するための環境整備を推進する。

(ｴ) ナスバによる、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及び短期入院・入所に係る費用助成を適切に行う。

(ｵ) ナスバによる、介護料受給者への相談・情報提供等の充実・強化を図る。

(ｶ) ナスバによる、自動車事故被害者等に対する各種支援制度について周知徹底を図る。

(ｷ) 長崎県育英会交通遺児等奨学事業は、経済的理由により高等学校・高等専門学校及び大学、短期大学、専修学校専門課程（「専門士」、「高度専門士」の称号が付与される課程・学科に限る。）において修学が困難な者に対し、奨学

金を貸与するとともに入学祝金を交付して援助する。

(ｸ) 自動車事故による高次脳機能障害を有する者に対する自立訓練、社会復帰までの切れ目のない取組を推進する。

(ｹ) 事故の概要等の記録を残すこと、各種支援制度を知ること等を目的とした「交通事故被害者ノート」、「交通事故にあったときには」について、周知徹底を図る。

イ　交通事故被害者等の心情に配慮した支援の推進

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の促進に資する施策を推進する。

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、さらには、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、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れや各種相談機関等を教示し、また、交通事故被害者等がその要望や置かれている状況等を記録することのできる「被害者手帳」等を作成し、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、交通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合せに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、重大・悪質な交通事故事件等については、警察本部の交通捜査担当課に設置した交通事故事件捜査統括官及び交通事故鑑識官が事故現場に赴いて客観的証拠の収集等の捜査指揮を行うなど、適正かつ緻密な交通事故事件捜査を推進する。加えて、同様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、交通事故被害者等の心情に配慮した対応を適切に実施するための教養の強化に努める。

ウ　交通事故被害者等支援に関する情報発信

関係機関は、交通事故被害者等支援に関する各種取組について、ウェブサイト上に掲載するなど、積極的な情報発信を行うことにより当該取組を周知するとともに、交通事故被害者等が置かれた立場や苦しみ、交通事故の惨状等に関する県民の理解の増進に努める。

8　調査研究の充実

交通事故は人・道・車の三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、三要素それぞれの関連分野の協力の下、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、交通死亡事故のみならず交通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。

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移や変化する交通事情に対応して、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。

また、高齢者の交通事故防止に有益な最新の先進技術搭載車種の周知、試乗会の実施等、普及・活用促進の取組を推進する。

第２章　鉄道交通の安全

１　鉄道事故のない社会を目指して

○　鉄道は、多くの県民が利用する生活に欠くことのできない交通手段である。

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

２　鉄道交通の安全についての目標

①　乗客の死者数ゼロを目指す。

②　運転事故全体の死者数減少を目指す。

３　鉄道交通の安全についての対策

＜視点＞

①　重大な列車事故の未然防止

②　利用者等の関係する事故の防止

《４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　救助・救急活動の充実

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（軌道を含む。以下同じ。）は、多くの県民が利用する県民生活に欠くことのできない交通手段である。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。また、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約９割を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

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

Ⅰ　鉄道事故の状況等

１　鉄道事故の状況

全国における鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあり、 令和７年は 533 件であった。また、死者数は 229 人であり、負傷者数は 277 人であった。

なお、平成 17 年に発生したＪＲ東日本羽越線列車脱線事故以降、運転事故による乗客の死者は発生していなかったが、令和７年に長野電鉄長野線において、乗客１名が死亡する事故が発生した。

２　近年の運転事故の特徴

近年の全国における運転事故の特徴としては、人身障害事故は約５割から約６割、踏切障害事故は約３割から約４割を占めており、両者で運転事故件数全体の約９割を占めている。また、死者数については、人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めている。

人身障害事故のうち、ホーム等における人身障害事故については、令和７年は 117 件であり、そのうち、首都圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）で発生した件数は、全体の約５割と高い割合を占めている。

また、ホーム等での事故のうち、酔客が関係しているものは全体の約 4 割を占めている。

Ⅱ　第 12 次長崎県交通安全計画における目標

１　乗客の死者数ゼロを目指す。
２　運転事故全体の死者数減少を目指す。

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

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

こうした現状を踏まえ、県民の理解と協力の下、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目指すこと、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

第２節　鉄道交通の安全についての対策

Ⅰ　今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全基本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。

これらを踏まえ、一層安全な鉄道輸送を目指し、次の施策を総合的に推進する。

Ⅱ　講じようとする施策

１　鉄道交通環境の整備

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

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、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する。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、地下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・視覚障害者を始めとする全ての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドアの整備を加速化するとともに、ホームドアのない駅での視覚障害者の転落事故を防止するため、新技術等を活用した転落防止対策を推進する。

加えて、線路を横断しないよう注意喚起する看板の設置や侵入防止のための柵の設置等の対策について、協議会等を活用し、鉄道事業者や関係自治体等への情報共有等を図る。

(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自動列車停止装置（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。

2　鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約９割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道事業者・携帯電話業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故０（ゼロ）運動、訪日外国人向けの多言語ポスター等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

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

3　鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、各種点検等を実施し、適切な見直しを行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。さらに、運転士等の資質の保持、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) 点検の実施

計画的に各種点検を実施し、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見直しを行うとともに、過去の見直しのフォローアップを実施する。また、計画的な点検のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時で点検を行うなど、メリハリの効いたより効果的な点検を実施するなど、点検の充実を図る。

(2) 運転士等の資質の保持

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、乗務員の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

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、速やかに周知・共有することによる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。

(4) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

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

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

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

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、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。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、多言語案内体制を強化する。

(6) 運輸安全マネジメント評価の実施

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

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じるおそれが予測されるときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を

休止するなど、安全の確保に努める。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、多言語案内体制を強化する。

４　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。

第３章　踏切道における交通の安全

１　踏切事故のない社会を目指して

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

２　踏切道における交通の安全についての目標

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

３　踏切道における交通の安全についての対策

＜視点＞
それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

《４つの柱》
① 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進
② 踏切道の統廃合の促進
③ 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施
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４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

全国における踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、令和７年の発生件数は 197 件、死傷者数は 152 人となっている。

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、踏切事故は鉄道の運転事故の約４割を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道が残されている現状にある。

２　近年の踏切事故の特徴

全国における近年の踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別にみると、発生件数では第１種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いが、踏切道 100 箇所当たりの発生件数でみると、第４種踏切道が最も多くなっている、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約４割、歩行者と衝撃したものが約４割を占めている、③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、④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４割を占めている、こと等が挙げられる。

Ⅱ　第 12 次長崎県交通安全計画における目標

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

第２節　踏切道における交通の安全についての対策

Ⅰ　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、全国的に踏切事故件数、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 11 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、多数の死者を生じるなど重大な結果をもたらすおそれがある。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、遮断時間が特に長い踏切への対策や高齢者等の歩行者対策、バリアフリー化等、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「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことも重要である。

Ⅱ　講じようとする施策

１　踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進

遮断時間が特に長い踏切道や、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、原則、立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる踏切道等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良、カラー舗装、歩行者等立体横断施設の設置、規制看板の設置によるピーク時の流入抑制や駐輪場整備等の一体対策を促進する。

また、踏切横断交通量削減のため、駅の出入り口の新設や密接関連道路の整備等の踏切周辺対策を促進するほか、円滑化にも資する場合には、踏切信号機の設置等の暫定的な速効対策について、速やかに関係機関が連携して検討し、早期に必要な取組を推進する。

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歩行者滞留を考慮した踏切拡幅等、事故防止効果の高い構造への改良

を促進する。

さらに、平成 27 年 10 月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめ及び令和６年１月に改定した「道路の移動円滑化に関するガイドライン」を踏まえ、平滑化や踏切道内誘導表示の設置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。

２　踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、迂回路の状況等を勘案して、第３、４種踏切道等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。

３　踏切保安設備等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とともに、統廃合や踏切遮断機の整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断等を抑止するためのゲートや柵等の設置等踏切事故の減少が期待できる設備の整備を促進する。

県内の主要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。

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規格化や AI 等を活用した更なる踏切安全対策を推進する。

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

４　その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効

果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

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

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。

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の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。

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。

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の支障の発生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。

用　語　集

番号	用語	意味	初出現ページ
1	MaaS	Mobility as a Service 複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス	3
2	EBPM	Evidence-Based Policy Making 政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化した上で、合理的根拠（エビデンス）に基づいて行うもの。	3
3	地域交通DX	地域の交通サービスにデジタル技術を導入して、より便利で持続可能な移動を実現する取組	3
4	衝突被害軽減ブレーキ	先進緊急ブレーキシステムのことで、ミリ波レーダー、赤外線レーザー、光学カメラなどにより障害物や人間などを検知して自動的にブレーキを作動させ衝突を回避するシステム	4
5	モビリティ	Mobility 移動性、流動性、可動性、動きやすさなどの意味を示す英単語であり、交通手段、移動手段という意味でも用いられる。 ここでは、広く人間の移動手段を総称したもの。	4
6	ICT	Information and Communications Technology 「情報通信技術」という意味であり、通信技術を活用したコミュニケーションを指し、情報処理だけでなく、通信技術を利用した産業、サービスを総称する。 ICTを活用した事例として、家電製品のセンサーから高齢者の安否を遠隔地の家族に知らせるサービスなどがある。	5
7	ハンプ	交通安全対策のために、通過する車両の速度抑制を狙って道路の路面に設けられた凸状の部分のことで、自動車を減速させて歩行者等の安全な通行を確保することを目的に設置される。	18
8	ゾーン30	生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーンを抜け道として通行する行為の抑制を図る生活道路対策	18
9	スムーズ横断歩道	車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促す、ハンプと横断歩道を組み合わせた構造物	18
10	安全運転サポート車（サポカー）	サポカーは「セーフティ・サポートカー」の略称であり、衝突被害軽減ブレーキを搭載した自動車で、全ての運転者に推奨される。	19
11	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、格段に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	19

番号	用語	意味	初出現ページ
12	ビッグデータ	スマートフォン等を通じた位置情報や行動履歴、インターネットやテレビでの視聴・消費行動に関する情報、また、小型化したセンサー等から得られる膨大なデータなど、様々なデータの総称	19
13	交通需要マネジメント(TDM)	Transportation Demand Management 交通渋滞などの交通問題を解決するため、利用者に移動の「時間」「経路」「手段」の変更や工夫を促して混雑や環境負荷を減らす等の手法	20
14	高度道路交通システム(ITS)	Intelligent Transport Systems 人と道路と自動車の間で、最先端の情報通信や制御技術を活用し情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、様々な課題を解決するためのシステム。 道路交通の最適化、事故や渋滞の解消、省エネや環境との共存などを図ることを目的とする。	20
15	狭さく	自動車の通行部分の幅を物理的に狭くする、あるいは視覚的にそのように見せることにより運転者に対して減速を促す道路構造	21
16	光ビーコン	光学式車両感知器のことで、道路上に設置され、車載器搭載車両との双方向通信で情報を収集・送信するもので、収集された情報が集約され、交通管制システムや道路交通情報通信システム（VICS）による各種の情報提供に活用される。	21
17	高度化PICS	視覚障害者や高齢者等の安全な交差点の横断を支援する歩行者等支援情報通信システム（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もの） ※PICS：Pedestrian Information and Communication Systems	21
18	ライジングボラード	特定の道路において、許可された車両だけを進入可能とするために道路中央に設置されるポールのことで、許可された車両が進入する際にはポールが下降して通行することが可能となる仕組み	22
19	エスコートゾーン	道路を横断する視覚障害者の安全性、利便性を向上させるため、視覚障害者が横断時に横断方向の手がかりとするために横断歩道上に設置された突起体の列をいう。	22
20	マネジメントサイクル	ある目的を達成するために、多元的な計画を策定し、計画通りに実行できたのかを検証、評価し、次期への行動計画へと結びつける一連の管理方法（関連語：PDCAサイクル）	23
21	マルチモーダル施策	複数の交通機関の連携を通じて、利用者のニーズに対応した効率的な交通環境が提供される交通体系。 具体的には、空港、港湾、駅等の拠点及び高規格幹線道路並びにこれらを接続する道路、連絡鉄道等の重点的な連携整備と機能向上により、スピードアップと乗り継ぎ・積み替えの円滑化を図る。	25
22	道路交通情報通信システム(VICS)	Vehicle Information and Communication System 渋滞や交通規制などの道路交通情報を、FM多重放送やビーコンを使ってリアルタイムにカーナビに届けるシステムであり、一般財団法人道路交通情報通信システムセンターが運営している。	26

番号	用語	意味	初出現ページ
23	ペデストリアンデッキ	広場と横断歩道橋の両機能を併せ持ち、建物と接続して建設された、歩行者の通行専用の高架建築物	26
24	自動車走行履歴(プローブ)情報	自動車に装備されたカーナビゲーションシステム等から収集された自動車の走行履歴（時刻、緯度経度、走行速度など）に関する情報。国土交通省において、得られた情報を分析して、災害対応、交通安全対策、事業効果評価等の用途に活用するためプローブ情報利活用システムの開発が行われている。	30
25	新交通管理システム(UTMS)	Universal Traffic Management Systems 光ビーコン等の機能を活用して、路車間通信等により「安全・快適にして環境にやさしい交通社会」を目指すシステムであり、最適な信号制御を行う高度交通管制システム（ITCS）など複数のサブシステムで構成される。	30
26	信号情報活用運転支援システム(TSPS)	Traffic Signal Prediction Systems 光ビーコンから取得した信号情報を用いて、信号交差点を円滑に通行するための運転を支援するシステムであり、 光ビーコンから取得できる信号情報と、自車の位置や速度の情報を用いて車載機が交通状況や運転シーンに応じた適正な速度や情報の提供を行う仕組み。 無駄な加速や急な減速を抑え、ゆとりを持った安全でスムーズな走行やエコドライブによるCO2削減が期待できる。	31
27	公共車両優先システム(PTPS)	Public Transportation Priority Systems 交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した新たな公共車両優先システムであり、路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行うもの。	31
28	パークアンドライド	自宅から自家用車で最寄の駅やバス停まで行き、付近の駐車場に自家用車を駐車した後、目的地まで電車やバスなどの公共交通機関で移動すること。 渋滞緩和、交通公害や違法駐車の抑制などの効果が期待される。	31
29	ハイグレードバス停	バス停における機能を高度化したもので、屋根付きシェルター、ベンチ、バスロケーションシステムによる運行情報表示、文字情報表示のほか駐輪場も隣接設置される場合がある。	31
30	シームレス	継ぎ目や途切れがないこと。	31
31	横断違反	「横断歩道外横断」「斜め横断」「駐停車車両の直前・直後の横断」「走行車両の直前・直後の横断」及び「指定横断禁止区間の横断」の道路交通法違反	41
32	キャビン・フレーム	車輪式又は履帯式（キャタピラ）のトラクターの転倒・転落事故時に、運転者がトラクターの下敷きとなって死傷しないよう防護するための、一定の強度を有する鉄製の構造物	49

番号	用語	意味	初出現ページ
33	縦・横方向の運行補助機能（DCAS）	Driver Control Assistance System レベル２運転支援機能に相当する縦方向及び横方向を持続的に制御する機能で、一般道における車線変更や交差点の右左折の支援機能、システムからの提案を承認することで作動する車線変更の支援機能等に対応	49
34	スクリーニング検査	疾患に対して無自覚・無症状の集団の中から、疾患や異常のある者を簡便・迅速に見つけ出すために行う各種健康診断などの一時的検査、又は、ある疾患が疑われる有症状の者に対し、診断を進める初期段階で簡便に行う検査	57
35	先進安全自動車 (ASV)	先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車であり、システムとしては、前方障害物衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、レーンキープアシスト、車線逸脱警報装置などがある。	58
36	i-Size	自動車先進地域であるヨーロッパの国際経済委員会が制定したISOFIX対応のチャイルドシート最新安全基準のことであり、従来の正面衝撃試験と後部衝撃試験に加え、側面からの衝突試験が追加され安全性が向上	62
37	車載式故障診断装置 (OBD)	On-Board Diagnostics エンジンやトランスミッションなどの電子制御装置（ECU：Electronic Control Unit）内部に搭載された故障診断機能である。ECUは、自動車が安全・環境性能を発揮するため、センサーからの信号等に基づき最適な制御を行っているが、断線やセンサーの機能異常等の不具合が生じた場合には、その情報をECUに自動記録する。	62
38	PDCAサイクル	ある業務において、Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Act（改善）の４段階を繰り返すことで、その業務を継続的に改善していくという考え方	65
39	現場急行支援システム (FAST)	Fast Emergency Vehicle Preemption Systems 緊急車両に対して経路等に関する情報を伝達するとともに、優先信号制御を行うことにより、現場までの到着時間の短縮、緊急走行時の交通事故の防止を図るシステム	71
40	緊急通報システム (HELP)	Help system for Emergency Life saving and Public safety 自動車乗車中の交通事故や緊急事態の発生時に、自動又は手動により自動車（携帯）電話等のネットワークを通じて専用の受付センターに状況が伝送され、パトカー等の手配を行うシステム	71
41	先進型事故自動緊急通報システム(AACN)	Advanced Automatic Collision Notification 衝突時の衝撃方向や強度、エアバッグの作動状況、複数回の衝突の有無などの情報と位置情報を基に、乗員の傷害の深刻度を予測して自動通報するシステム	71