

第 1 2 次山口県交通安全計画

～「交通安全県やまぐち」の実現を目指して～

令和 8 年（2 0 2 6 年） 7 月

山口県交通安全対策会議

目 次

第1章 計画策定に当たって	1
1 計画策定の趣旨	1
2 計画の位置付け	1
3 計画の期間	1
第2章 計画策定の基本的考え方	2
1 基本目標	2
2 推進上留意すべき事項	2
(1) 交通社会を構成する三要素の考慮	2
(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	3
(3) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	4
(4) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	4
3 施策の方向	4
(1) 交通安全思想の普及徹底	4
(2) 通学路等における交通安全対策の推進	5
(3) 高齢者を交通事故の被害者にも加害者にもさせないための取組の推進	5
(4) 救助・救急活動、被害者等支援の充実	5
(5) 運輸安全マネジメント制度の充実・強化	5
第3章 現状と課題	6
1 現状	6
(1) 道路交通事故の現状等	6
(2) 鉄道事故の現状と特徴	9
(3) 踏切事故の現状と特徴	9
2 課題	10
(1) 道路交通安全対策	10
(2) 鉄道交通安全対策	11
(3) 踏切道における交通安全対策	12
第4章 計画の内容	13
第1 道路交通の安全	13
1 交通安全思想の普及徹底	13
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	15

(2) 効果的な交通安全教育の推進	20
(3) 普及啓発活動の推進	20
(4) 民間団体等の主体的活動の推進	27
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	28
2 道路交通環境の整備	28
(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	28
(2) 高規格道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	31
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	31
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	35
(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実	36
(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化の推進	37
(7) 無電柱化の推進	37
(8) 効果的な交通規制の推進	37
(9) 自転車利用環境の総合的整備	38
(10) ITS（高度道路交通システム）の活用	38
(11) 交通需要マネジメントの推進	39
(12) 災害に備えた道路交通環境の整備	40
(13) 総合的な駐車対策の推進	41
(14) 道路交通情報の充実	43
(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	43
3 安全運転の確保	45
(1) 運転者教育等の充実	45
(2) 運転免許制度の改善	49
(3) 自動運転等の安全の確保と支援	49
(4) 安全運転管理の推進	49
(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	50
(6) 交通労働災害の防止等	53
(7) 道路交通に関連する情報の充実	53
4 道路交通秩序の維持	54
(1) 交通指導取締りの強化等	54
(2) 交通事故事件等に係る適正かつ綿密な捜査の一層の推進	57
(3) 暴走族等対策の推進	57
5 車両の安全性の確保	59
(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進	59
(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進	60
(3) 自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進	60
(4) 自動車の検査及び点検整備の充実	61
(5) リコール制度の充実・強化	62
(6) 自転車の安全性の確保	62
6 救助・救急活動の充実	63

(1) 救助・救急体制の整備	6 3
(2) 救急医療体制の整備	6 5
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	6 6
7 被害者等支援の充実と推進	6 6
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	6 7
(2) 損害賠償請求に関する援助活動の推進	6 7
(3) 交通事故被害者等支援の充実強化	6 8
8 研究開発の充実	7 0
(1) 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進	7 1
(2) 車両の安全に関する研究の推進	7 1
(3) 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実	7 1
(4) 安全な自動運転を実用化するための制度の 在り方に関する調査研究	7 1
(5) 交通反則金の納付方法の多様化	7 1
第2 鉄道交通の安全	7 2
1 鉄道交通環境の整備	7 2
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	7 3
3 鉄道の安全な運行の確保	7 3
4 鉄道車両の安全性の確保	7 4
5 救助・救急活動の充実	7 5
6 被害者等支援の推進	7 5
7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止	7 5
第3 踏切道における交通の安全	7 6
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	7 6
2 踏切道の統廃合の促進	7 6
3 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	7 7
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	7 7
第4 目標指標	7 8
1 道路交通の安全	7 8
2 鉄道交通の安全	7 8
3 踏切道の交通の安全	7 8
第5章 計画の推進	7 9
1 実施計画の策定	7 9
2 効果的・効率的な対策の推進	7 9

3 参加・協働型の交通安全活動の推進----- 7 9

用語解説----- 8 0

資料----- 8 2

第 1 章 計画策定に当たって

1 計画策定の趣旨

本県では、交通安全対策基本法に基づき、昭和 46 年度(1971 年度)から 11 次にわたり山口県交通安全計画を策定し、「交通安全県やまぐち」を目指して関係機関・団体が連携し、交通安全対策を総合的、計画的に推進してきた。

この結果、平成以降、死者数は平成 4 年（1992 年）をピークに減少傾向となり、一時的な増加は見られるものの、人身事故発生件数、負傷者数とも減少傾向が続いている。

また、「第 11 次山口県交通安全計画」においても、数値目標の交通事故死者数 36 人以下を令和 3 年（2021 年）から令和 5 年（2023 年）と令和 7 年（2025 年）の 4 回達成し、交通事故重傷者数も、目標の 390 人以下を令和 4 年（2022 年）に達成している。

こうした中、本県では、全国より早いペースで少子高齢化が進んでおり、こどもや高齢者等を悲惨な交通事故から守るため、県政運営の指針である「やまぐち未来維新プラン」において、「交通事故から県民を守る対策の推進」を重点施策に位置付け、通学路等における安全対策や高齢者を被害者にも加害者にもさせないための交通事故防止対策など、きめ細かで総合的な交通安全対策を推進している。

誰もが安全で安心して暮らすことのできる社会の実現は、県民すべての願いである。

この「第 12 次山口県交通安全計画」は、令和 8 年度（2026 年度）から令和 12 年度（2030 年度）までの本県における陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものである。

山口県は、本計画に基づき、国、市町、関係団体、県民と緊密に連携し、交通の状況や地域の実態に応じて、交通安全に関する施策を総合的、計画的に推進する。

2 計画の位置付け

この計画は、交通安全対策基本法に基づく山口県の計画であり、「やまぐち未来維新プラン」の施策別計画である。

3 計画の期間

令和 8 年度（2026 年度）から令和 12 年度（2030 年度）までの 5 年間とする。

第2章 計画策定の基本的考え方

1 基本目標

「交通安全県やまぐち」を実現するため、人命尊重の考え方に立って、交通事故のない社会を目指す。

2 推進上留意すべき事項

(1) 交通社会を構成する三要素の考慮

本計画においては、道路交通、鉄道交通、踏切道における交通ごとに、計画期間内に達成すべき目標を設定するとともに、その実現を図るために講じる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3つの要素について、相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析を行い、県民の理解と協力により施策を推進する。

ア 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転・運行を確保するため、運転・運行する人間の知識・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・運行の管理の改善、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や指導の強化等を図る。

一方で、交通社会に参加する県民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発等を推進するほか、県民自ら身近な地域・団体における課題を認識し、目標や方針を設定したり、交通安全活動に関わるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与する仕組みづくりが必要である。

また、市町においても、地域の交通情勢や社会情勢に応じ、住民と協働した効果的な取組を推進する必要がある。

イ 交通機関に係る安全対策

交通機関の安全対策は、人の移動、物の輸送のために利用される手段・設備に対して新技術を活用することにより、その構造、設備、装置等の安全性を高めるとともに、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、更に必要な検査等を実施し得る体制を充実させる必要がある。

ウ 交通環境に係る安全対策

交通環境の整備に当たっては、人優先の考えのもと、人の移動空間と自動車、鉄道等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。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。

また、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等も推進する。

これらの施策の推進に当たっては、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも配慮する必要がある。

(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

ア 人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、安全教育を徹底するなどの取組を行う必要がある。

また、人手不足に対応する上で、自動運転技術やMaaS（＊末尾用語解説参照）等による交通サービスの高度化、データ活用（EBPM（＊末尾用語解説参照）等）、サービス・業務改革等の成功事例を標準化し、他の地域に展開する地域交通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。

イ 増加する外国人運転者等への対応

当県においては、令和6年（2024年）の外国人延べ宿泊者数が過去最高となる等、今後も外国人来訪者が増加することが予想されていることから、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、レンタカー会社、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。

ウ 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等の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、陸上の分野で、交通機関の運転・運行はもとより、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。

エ 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、感染症など、様々な安全への要請が高まる中、確実に交通事故のない社会を実現するためには、県、国、市町及び関係団体等が、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

(3) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により、人身交通事故については昭和 44 年（1969 年）のピーク時（11,939 件）と比べ、令和 6 年（2024 年）には 2,152 件と、5 分の 1 程度まで大幅に減少させることができたところであるが、今後さらに減少させるためには、交通安全に関わる施策における E B P M の取組を強化するため、発生地域、場所、形態など、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、よりきめ細やかな対策を実施していく必要がある。

また、本計画期間中にあっても、取組の効果検証を行いながら、交通情勢の変化にも的確に対応した対策を実施する。

(4) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

人口減少、高齢化が進む中、効果的に交通事故を減少させるためには、地域住民が主体的に地域の実情に応じた交通安全対策に取り組む必要があり、自らの問題として住民参加の地域ぐるみの交通安全対策を促進するため、住民の交通安全意識を醸成していく。

また、地域の安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識・行動を見守り、支援するシステムを行政、関係団体、住民等の協働により形成していく必要がある。

市町で取り組まれている飲酒運転対策、自転車の交通安全対策等については、他の市町等、地域における参考となるよう、条例の制定等を踏まえ、情報共有を図っていく。

3 施策の方向

(1) 交通安全思想の普及徹底

交通安全意識と交通マナーの向上を図るため、人間の成長過程に合わせた学習の機会を設け、生涯にわたる学習を効果的に実施することにより、県民一人一人が交通安全を自らの課題として認識し、「自らの身は自ら守る」という意識の醸成を図る。

また、人優先の基本的な考え方のもと、こどもや高齢者等の交通弱者の行動特性に関する学習機会を設けるとともに、交通弱者に配慮する思いやりの心を育む運動を実施する。

さらに、地域における交通安全意識や交通マナーの向上を図るため、地域で活動する交通安全ボランティアの活動を促進する。

(2) 通学路等における交通安全対策の推進

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、関係機関が連携して通学路等のこどもが移動する経路の合同点検や対策の改善等に継続して取り組むとともに、交通ボランティア等による登下校時の見守り活動を実施する。

また、こどもを対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を推進し、悪質ドライバーの排除のため、街頭活動の強化と効果的な交通指導取締りを実施する等ハード・ソフトの両面からの必要な対策を推進する。

(3) 高齢者を交通事故の被害者にも加害者にもさせないための取組の推進

高齢者の交通事故防止を交通安全運動の重点の1つとして掲げ、ドライバーに対して、高齢者が被害者となる事故の特徴や高齢者の行動特性について注意喚起を図る。

一方、高齢歩行者に対しては、出前型、招致型、戸別訪問等、様々な機会を通じて交通安全教育を重点的に実施するとともに、高齢ドライバーに対しては、免許更新時の各種検査や高齢者講習の適切な実施とともに、交通安全定期診断や、運転免許証の自主返納等の促進を図る。

また、安全確保のための交差点改良や、歩行空間におけるバリアフリー化等を推進する。

(4) 救助・救急活動、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、被害を最小限に抑えるため、緊急通報システム等の交通事故発生時における緊急車両の迅速な現場急行を可能にするサービスの更なる普及を図るとともに、迅速な救助・救急活動の充実や負傷者の治療の充実等を図る。

また、交通事故被害者等の支援についても充実を図る。

(5) 運輸安全マネジメント制度の充実・強化

公共交通は、県民の日常生活を支える重要な役割を担っており、一たび事故等が発生した場合には、大きな被害が発生するおそれがあることから、公共交通のより一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図る。

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。

第3章 現状と課題

1 現状

(1) 道路交通事故の現状等

ア 現状

第11次山口県交通安全計画の期間中は、計画の目標「交通事故死者数36人以下」を令和3年から令和5年（2021年～2023年）、令和7年（2025年）の4回達成し、令和4年（2022年）と令和7年（2025年）には31人と、統計を取り始めた昭和26年（1951年）以降最少を記録した。

また、第11次山口県交通安全計画のもう1つの目標「交通事故重傷者数390人以下」については、令和4年（2022年）に3年前倒しで達成した。

負傷者数については、平成13年（2001年）から令和4年（2022年）まで22年連続で減少していたが、令和5年（2023年）及び令和7年（2025年）は増加した。

表1 死者数、人身事故発生件数及び負傷者数の推移

区 分	令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)
死 者 数	34	31	35	51	31
うち高齢者	19	21	20	38	18
人身事故発生件数	2,458	2,261	2,269	2,152	2,280
10万人当たり件数	181.3	168.5	169.0	166.0	178.0
負 傷 者 数	2,948	2,633	2,699	2,535	2,711
うち重傷者	401	380	396	454	428

イ 特徴

近年の交通死亡事故の特徴としては、65歳以上の高齢者の死者数が全死者の半数を超えており、このうち約4割が歩行中の事故で、そのうち約5割が横断歩道外を横断中となっている。

また、道路形状別や事故類型別では、直路や車両単独での事故が多発しているほか、はみ出し事故も多発している。

これらの要因として、人口の高齢化をはじめ、分散している都市間を移動する手段として自動車利用の比率が高いことや、危険認知速度が高いことが考えられる。

表2 高齢死者構成率の推移

区 分	令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)
死者数	34	31	35	51	31
高齢死者数(内数)	19	21	20	38	18
高齢死者構成率	55.9%	67.7%	57.1%	74.5%	58.1%

表3 当事者状態別高齢死者数(令和3年(2021年)～令和7年(2025年))

区 分	歩行者	自転車	原付	二輪車	自動車
高齢死者数	44	13	3	3	53
構成率	37.9%	11.2%	2.6%	2.6%	45.7%

事故形態区分	人対車両	人対車両	人対車両	車両相互	列車
死者行動区分	横断歩道外 横断中	横断歩道 横断中	その他	正面衝突 (巻き込み)	-
高齢歩行死者数	21	11	12	0	0
構成率	47.7%	25.0%	27.3%	0%	0%

表4 交通事故死者の道路形状別推移

区 分	令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)
交差点	5	8	7	15	12
交差点付近	2	3	7	1	0
カーブ	7	11	4	13	4
直路	17	7	14	11	14
踏切	0	0	1	1	0
その他	3	2	2	10	1

表5 交通事故死者の類型別推移

区 分		令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)
人対車両	横断中	9	7	7	12	4
	その他	2	2	5	8	5
車両相互	正面	4	8	3	8	5
	追突	1	1	1	2	4
	出合頭	0	1	4	1	3
	その他	1	2	3	4	2
車両単独		17	10	11	15	8
踏 切		0	0	1	1	0

表6 交通死亡事故第一当事者の危険認知速度の推移

区 分	令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)
全国平均	43.8km/h	44.9km/h	44.6km/h	45.4km/h	44.4km/h
県 平 均	48.4km/h	44.8km/h	42.3km/h	45.3km/h	46.1km/h

※ 高速道路、指定自動車専用道路での死亡事故を除く。

ウ 展望

今後、高齢化が一段と進むことから、高齢者が関係する事故の比率が一層高まることが予想される。中でも高齢の運転免許保有者の増加は、今後の道路交通情勢に大きな影響を与えるものとする。

表7 運転免許人口及び人身事故発生件数に占める高齢者の割合と推移

区 分		令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)
高齢者の運転免許人口		269,238	270,808	274,245	276,184	276,835
	構成率	29.9%	30.3%	30.8%	31.3%	31.7%
人身事故発生件数		664	648	663	670	721
	構成率	27.5%	29.2%	29.6%	31.6%	32.0%

(2) 鉄道事故の現状と特徴

ア 現状

鉄道交通の運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、令和2年度（2020年度）から令和6年度（2024年度）までの5年間に26件（死者20人、負傷者5人）の事故が発生している。

表8 鉄道の運転事故の推移

区 分	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	合 計
事故件数	4	4	5	8	5	26
死 者 数	3	3	5	6	3	20
負傷者数	1	1	0	2	1	5

イ 特徴

令和5年度（2023年度）の運転事故8件のうち、3件は踏切道以外での線路内立入り、4件は踏切での直前横断によるものである。令和6年度（2024年度）は運転事故5件のうち、ホームからの転落、直前横断及び線路内立入りで死者が発生している。

(3) 踏切事故の現状と特徴

ア 現状

令和2年度（2020年度）から令和6年度（2024年度）までの5年間に13件の踏切事故（死者9人、負傷者4人）が発生し、鉄道の運転事故の5割を占めている状況にある。

表9 踏切事故の事故件数の推移

区 分	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	合 計
事故件数	3	1	2	5	2	13
死 者 数	3	0	2	3	1	9
負傷者数	0	1	0	2	1	4

イ 特徴

令和2年度（2020年度）から令和6年度（2024年度）までの5年間に発生した踏切事故13件を見ると、直前横断が9件（69%）と最も多く、続いて停滞が3件（23%）、側面衝撃が1件（8%）となっている。

死傷者数（13人）を年齢別でみると、65歳以上は3人（23%）となっている。

なお、第11次山口県交通安全計画の期間中の高齢者が関係する割合は31%であった。

2 課題

(1) 道路交通安全対策

ア 高齢者の安全確保

本県では、全国に比べ速いペースで高齢化が進んでおり、令和7年（2025年）には、3人に1人以上が65歳以上という全国でもトップクラスの超高齢社会を迎えている。（令和6年（2024年）10月1日現在、35.5%で全国第6位）

このため、高齢者の交通安全対策を重点的に取り組む必要がある。

具体的には、本県では、道路横断中の高齢歩行者事故の割合が高いことや、高齢の運転免許保有者の増加に伴い、高齢運転者による事故の増加が懸念されることから、高齢者については、主として歩行者、自転車利用者等の対策とともに、自動車運転者の安全運転を支える対策を推進する。

高齢の歩行者、自転車利用者については、歩道の整備や生活道路の対策、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等も重要となると考えられる。

また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

高齢運転者への対策については、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

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とともに実施課題の見直し等、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る。

また、高齢運転者の高速道路の逆走事案を防止するため、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臨時認知機能検査の実施など、逆走防止対策を推進する。

イ こどもの安全確保

少子化が進展している中、安心してこどもを産み、育てることができる社会を実現するためには、こどもを交通事故から守る交通安全対策も重点的に取り組む必要がある。

具体的には、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、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備、見守り活動や交通指導取締りの推進等に取り組むとともに、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必要がある。

また、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のチャイルドシートの使用を重点的に広報し、こどもの安全確保をより一層推進し、適切なチャイルドシートの使用を定着させる。

ウ 生活道路における安全確保

交通死亡事故件数に占める車道幅員 5.5 メートル未満の道路における交通死亡事故件数の割合は増加傾向にあり、歩行者・自転車利用者の死者数の割合も高い水準で推移している。

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

歩行中の死者数は、状態別の中では自動車乗車中に次いで多く、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ることが、より一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考え方のもと、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、生活道路等において、歩道の整備等による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していく必要がある。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことに加え、信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、横断する意思を明確に伝える必要があることを含め、安全を確認してから横断を始め、横断中も安全を確認すること、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ための交通安全教育等を推進する必要がある。

一方、自転車については、事故によって被害者、加害者のどちらにもなることが考えられるため、事故を起こさせない、被害を受けない対策をそれぞれ講じる必要がある。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として、今後は生活道路においてゾーン 30 プラスの整備等自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、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。

その他、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

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

(2) 鉄道交通安全対策

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計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、重大な列車事故の未然防止を図る必要がある。

また、ホーム等における鉄道人身障害事故と踏切障害事故を合わせると鉄道運転事故全体の約9割を占めており、このうち、利用者等の関係する事故が多いことから、対策を講じる必要がある。

(3) 踏切道における交通安全対策

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

しかし、踏切事故は、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。

このため、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、開かずの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、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道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。

第4章 計画の内容

第1 道路交通安全

安全で安心して暮らすことのできる社会の実現は、県民全ての願いである。

その中でも交通事故は、県民にとって「最も身近な危険」であることを認識し、交通社会に参加する県民全てが、人命尊重の考え方に立って、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

また、究極的には交通事故のない社会を目指すべきであり、今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても引き続き積極的に取り組む必要がある。

そのためには、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、交通安全に関しては、県、市町等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り、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、県民に一番身近な市町や警察署の役割が極めて大きい。

その上で、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、県民が交通安全に関する各種活動に対してその計画、実行及び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。

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

さらに、防犯や防災と併せて、地域全体の安全として考え、地域における取組を推進する。

1 交通安全思想の普及徹底

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

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を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もと、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

このため、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、高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代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係る教育を充実させる。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な指導に努めるとともに、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、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図り、ホームページに掲載するなどにより、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、効果的な交通安全情報の提供により、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、国、地方公共団体、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭が、それぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら効率的・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地方公共団体職員や教員等の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

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、教員等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、心身の発達の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、特別の教科道德、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、歩行者としての心得、自転車を含む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、特別の教科道德、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、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

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、安全運転に関する意識の向上と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

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

関係機関・団体は、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得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（2026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、県交通安全学習館、自動車教習所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（※末尾用語解説参照）、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

事業所は、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、県交通安全学習館等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法等を習得した運転者教育指導者の育成を図るとともに、交通安全教育施設の整備を図る。

さらに、公民館等の社会教育施設における社会人を対象とした交通安全教育の促進を図るとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による教育活動を促進する。

大学生や専修学校生等に対しては、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について理解の促進を図るとともに、自ら安全な交通行動を実践することができるよう必要な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、市町と連携し、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、県交通安全学習館等の交通安全教育施設を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

また、地域における高齢者の安全運転指導を推進するため、高齢者の交通安全指導を行うシルバー交通指導員等を対象に、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。

さらに、交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者を中心に、出前型講習会や重大交通事故等が発生した現場での注意喚起、家庭訪問による家族も含めた個別指導、地図上に参加者がヒヤリとしたり、ハッとしたりした危険箇所を示したヒヤリハット地図の作成会を開催するほか、反射材用品の活用等、交通安全用品の普及を図る。

一方で、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、社会教育活動・福祉活動、各種催し等の多様な機会を活用し、特に高齢者の割合が高い「横断違反」等の交通ルールの遵守を促す交通安全教育を実施する。

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、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転講習会等を開催する。

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、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啓発に努める。

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、地域における福祉活動の場の活用のほか、手話通訳者の協力や字幕入りDVD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、障害の程度に応じたきめ細かな交通安全教育を実施する。

また、自立歩行が困難な障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

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へ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等を充実させる。

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、レンタカー業界、シェアサイクル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。

ケ 交通事犯により保護観察に付された者に対する保護観察の充実

交通事犯に係る保護観察については、保護観察官や保護司の処遇能力の向上を図るとともに、交通事犯保護観察対象者の問題性に焦点を当てた効果的な処遇を実施する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育の実施に当たっては、受講者が安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性の理解促進を図るため、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、交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用等、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、利用する教材の見直しを行うなど、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。

(3) 普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

交通安全山口県対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携し、県民総参加の県民運動として交通安全運動を推進し、県民一人一人に広く交通安全思想の普及や、交通ルールへの遵守と正しい交通マナーの実践を図る。

交通安全運動の重点は、国が定める運動重点や交通情勢を反映した事項等を踏まえ設定する。

交通安全運動の実施に当たっては、県民総参加の運動となるよう、事前に運動の趣旨、実施期間、運動重点及び実施計画等を広く住民に周知し、関係機関・団体が連携して運動を実施するとともに、地域において自主的な活動が継続されるよう、地域の実情や住民のニーズ等を踏まえ実施し、地域に密着した運動となるよう、民間団体や交通ボランティアの参加促進を図る。

また、運動終了後に運動の効果を検証・評価することにより、より一層効果的な運動となるよう努める。

イ 歩行者の安全確保

(ア) 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道における歩行者優先ルールの徹底が十分ではないことから、運転者に対しては、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交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの遵守及び信号機のない場所で横断するときには手を上げるなど、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交通安全教育等を推進する。

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、高齢者の行動特性について注意喚起を図る。

(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参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。

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（2024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（2026年）4月から交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が施行されたことを踏まえ、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「自転車安全利用五則」（令和4年（2022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、山口県自転車の安全で適正な利用促進条例（令和6年（2024年）4月1日施行）を踏まえ、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、県や市町によるヘルメットの着用の支援を推進する。
- 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パレード等、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・団体と連携して推進する。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症が疑われる場合には、専門医療機関につなげる取組を継続的に推進する。

さらに、各自治体で取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策については、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、地方公共団体、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、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。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、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を図る。

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周知する取組を実施する。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（i-Size）に対応したチャイルドシートの普及促進、販売店等にお

ける利用者への正しい使用の指導・助言や、チャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、正しい使用方法の周知徹底を推進する。

(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(2024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

二輪運転者の被害軽減を図るため、頭部・胸部等保護の重要性の理解促進を図るとともに、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。

(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

運行補助機能や自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえような情報を始め、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時・適切に届けることや、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のみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行の禁止、車道における左側通行、車両用信号の遵守と停止線での停止、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールやヘルメットの着用など、あらゆる機会を利用して安全教育を推進する。

(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ならないほか、その運転には運転免許が必要であるなど、関係機関、販売事業者等と連携して周知を図る。

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

- 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、地方公共団体、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、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、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、気運の高揚を図る。

(イ) その他の普及啓発活動の推進

- 交通死亡事故などの重大交通事故に占める高齢者の構成率が高いことから、県内で発生した交通事故現場等の写真など、身近な危険を示しつつ安全な交通行動を促すほか、高齢者宅への戸別訪問指導や運転卒業証制度の周知など、高齢者の交通安全意識を高める。
- 重大事故に直結する飲酒運転や最高速度違反、横断歩行者妨害などの危険性の周知を図るほか、通学路の児童生徒などの交通弱者を保護するために設置されている通行禁止の必要性などの広報啓発を行い、これら違反の防止を図る。

- 信号機のない横断歩道において、横断歩行者とドライバーが相互に合図を行って意思疎通を図る「横断歩道ハンドサイン運動」を推進し、横断歩道における歩行者優先意識の醸成を図る。
- 「反射材・ハイビーム活用促進県民運動」の推進
夜間における「反射材の着用」と「ハイビームの上手な活用」という意識付けを図る取組として「反射材・ハイビーム活用促進県民運動」を推進する。
- 「スピードダウン県民運動」の推進
速度超過の危険性の周知と速度抑制の意識の醸成を図り、走行速度を抑制する「スピードダウン県民運動」を推進する。
- はみ出し事故防止対策の推進
はみ出しによる交通事故は、重大事故につながる可能性が高く、関係機関・団体が連携して、「コースアウト4（し）ない運動」をはじめ、はみ出し事故防止の啓発を推進する。
- 「おもてなし交通安全県民運動」の推進
県民の交通安全意識と交通マナーの向上を図るため、交通の状況や相手の立場を考えた「思いやり」と「ゆずり合い」の「おもてなしの心」を持って、安心して快適に利用できる交通環境づくりを推進する。
- 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行うことができるよう、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するほか、県警ホームページにおいて事故データや事故多発地点に関する情報を「山口県交通安全マップ」として掲載し提供する。
- 交通安全山口県対策協議会等の関係機関・団体による会議を開催し、交通安全に関する情報交換や情報共有を図り、連携を強化するほか、交通安全に取り組む学識経験者、有識者等による、研究発表や成果発表、討議等を参考に、各種施策を推進し、県民の交通安全に関する意識を高める。

(4) 民間団体等の主体的活動の推進

ア 民間団体への支援の充実

民間団体による交通安全活動を促進するため、交通安全指導者の養成や団体による行事への支援、情報提供を行う。

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対し、それぞれの実情に応じて、効果的かつ積極的に交通安全活動が実施されるよう、交通安全山口県対策協議会や交通安全運動等の機会を活用して働き掛けを行う。

イ 交通ボランティアの養成

地域で街頭指導等を行う交通指導員等の交通ボランティアの確保・養成を推進し、交通指導員等が組織する山口県交通指導員等連絡協議会の運営を支援する。

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

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、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すことが重要である。

このため、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、交通安全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。

具体的には、住民参加によるヒヤリ地図の作成や交通安全点検など、住民が積極的に参加できる環境づくりに取り組む。

2 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備に当たっては、歩行者や自転車が多くの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ため、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必要がある。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障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。

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＊末尾用語解説参照）施策を総合的に推進するとともに、最先端のICT（情報通信技術）等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、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＊末尾用語解説参照）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

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、警察、道路管理者等が連携し、通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、こどもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

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慮した施策を推進する。生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制に加え物理的デバイスを効果的に設置した「ゾーン 30 プラス」を整備するなどの低速度規制を実施するとともに、必要により通行禁止等の交通規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器の LED 化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン（光学式車両感知器）・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、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

また、生活道路における交通事故実態の分析結果等を踏まえ、街頭指導活動を強化するとともに、横断歩行者等妨害違反や通行禁止違反等の悪質性、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き、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路において可搬式速度違反自動取締装置を活用するなど、歩行者保護の観点に立った指導取締りを推進する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、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、ハンプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプ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を実施する。

また、道路標識の高輝度化・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（以下「道路標識の高輝度化等」という。）や横断歩道を強調するためのカラー舗装などを行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

さらに、ビッグデータ（＊末尾用語解説参照）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、警察、道路管理者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・充実等の取組を継続して推進するとともに、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。

また、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。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

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

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（視覚障害者誘導用道路横断帯）、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・面的に推進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。

(2) 高規格道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格道路（「高速自動車国道」や「一般国道の自動車専用道路」等のことで、一般的に、自動車が高速で走れる構造で造られた自動車専用道路及び、これと一体となって広域的な道路ネットワークを構成するサービス速度が概ね 60km/h 以上の道路）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道路の利用促進を図る。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

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

(ア) 全国の国道における交通死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、山口県内でも、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、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、信号機の改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

ウ 幹線道路における交通規制

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

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

また、対策後の効果検証と検証に基づいた必要な措置を講じ、更なる交通事故抑止対策を推進する。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高規格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道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

(ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス、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、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

(ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所については、事故要因の詳細な分析を行い、対策が必要と判断した箇所については、注意喚起標識等の整備を実施するとともに、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やセンターパイプの設置等の安全対策にも本格的に取り組むべく、積極的に検証を図る。

また、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視覚的対策に加え、産学官が連携した新しい技術として、逆走車に対して衝撃を与える物理的対策等の設置を図るなど総合的な事故防止対策を推進する。

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

(イ) 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、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等を推進する。

(ウ) 渋滞の解消及び道路利用者サービスの向上を図るため、最新の情報通信技術を活用した道路交通情報提供を行い、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（ラウンドアバウト）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) 交通量が多い鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDEST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) 交通実態等に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進する。

(イ) 道路の構造、交通実態等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化、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交差点名標識等を整備する。

また、必要に応じて、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムを整備する。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

令和3年度（2021年度）から令和7年度（2025年度）までを計画期間とする社会資本整備重点計画（令和3年度（2021年度）中に閣議決定予定）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

整備後長期間が経過した交通安全施設等の老朽化対策が課題となっていることから、平成27年（2015年）3月に策定された「山口県公共施設等マネジメント基本方針」等に即して、中長期的な視点に立った交通安全施設の更新、長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。特に、道路交通の安全と円滑の根幹となる信号柱及び信号制御機の維持管理のほか、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、退色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう効率的かつ適切な管理を行う。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えのもと、「ゾーン30」・「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、交通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、踏切の除却等を推進するほか、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（高度道路交通システム）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。

具体的には、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図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS＊末尾用語解説参照）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充や自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路交通環境の実現を図る。

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を積極的に推進するとともに、道路標識・標示や交通規制、信号機に関する意見・要望等を受ける「標識BOX」、「信号機BOX」等の意見箱を活用して、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。

キ 連絡会議等の活用

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

(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、地方公共団体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、地域交通のり・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（2025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など国による総合的な後押し等を通じて、「交通空白」の一つ一つの解消に取り組む。

さらに、地域交通の持続可能性、生産性、利便性の向上に向け、A I デマンド交通などデジタル技術を活用した新たなモビリティの導入を推進する。

(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化の推進

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。

また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(7) 無電柱化の推進

防災や安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観形成等の観点から、無電柱化の一層の推進を図るべく、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、緊急輸送道路を対象に新設電柱の占用を禁止し、無電柱化を推進する。

(8) 効果的な交通規制の推進

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

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

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

信号制御については、歩行者、自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間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の情報についてデータベース化を推進し、効果的な交通規制を行う。

(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

「やまぐち自転車活用推進計画」（＊末尾用語解説参照）に基づき、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とともに、自転車の交通ルールや交通マナーの啓発を推進する。

さらに、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

自転車等の駐車需要の多い地域を中心に、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、市町や道路管理者、警察、鉄道事業者等が連携し、放置自転車等の整理・撤去等を図る。

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、障害者等が円滑に移動できるよう、自転車等の違法駐車に対する指導取締りの強化や啓発活動のほか、自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

(10) ITS（高度道路交通システム）の活用

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

ア 道路交通情報通信システムの整備

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

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコンや、これまでのETCの高速道路利用料金収受だけではなく、渋滞回避や安全運転支援といった、ドライバーに有益な情報を提供するETC2.0等のインフラの整備を推進する。

イ UTMS（新交通管理システム）の推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用してUTMS（新交通管理システム）の整備を行うことによりITS

(高度道路交通システム)を推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指す。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

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

エ ETC2.0等デジタルデータの活用推進

第11次計画期間中を通じて、ETC2.0(*末尾用語解説参照)から得られたビッグデータ等の、発生場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、従来の対策では抑止困難であった事故について、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められた。今後は、ビッグデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していくことも課題となる。

例えば、交通事故について、分析システムの活用やETC2.0から得られたビッグデータ等のマイクロ分析を行い、様々なリスク行動を分析し、対策に生かすための取組を推進する。

オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業においてITS(高度道路交通システム)技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を推進する。

具体的には、公共車両優先システム(PTPS*末尾用語解説参照)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。

交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法(平成25年法律第92号)及び同法に基づき定められる交通政策基本計画に即して、行政、交通関連事業者、交通施設管理者、住民等が相互に連携しながら、総合的かつ計画的に推進する。

ア 公共交通機関利用の促進

道路交通渋滞の緩和を含む地域交通の課題解消に向け、地方公共団体が中心となって、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、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。そして、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間、駅前広場、集約型公共交通ターミナル等の整備を促進し、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、生活を支える安全で安心な道路交通を確保する。

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付け、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・道路標示等の計画的な更新を推進する。

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

ウ 災害発生時における交通規制

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

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。

また、災害発生時には、警察や道路管理者が保有する自動車走行履歴（プローブ）情報や民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成し提供することで、リアルタイムのプローブ情報を活用しつつ、災害時における道路交通情報の提供を推進する。

(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 きめ細かな駐車対策の推進

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

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインを策定し、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の見直しを行う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

(ア) 駐車場整備地区の指定と駐車場整備計画の策定の支援

自動車交通が混雑する地区等において、計画的、総合的な駐車対策を行うため、市町による駐車場整備地区の指定、駐車場整備計画の策定について支援する。

(イ) 民間駐車場・公共駐車場の整備促進

市町は、大規模な建築物に対する駐車場の整備を義務付ける附置義務条例の制定に努めるとともに、民間駐車場の整備を促進する。

また、都市機能の維持・増進を図る必要のある地区や交通結節点等、重点的に駐車場の整備を図る必要のある地域において、公共駐車場の整備を推進する。

(ウ) 既存駐車場の有効利用の推進

官公庁の駐車場が利用されていない時間帯に地域住民等に開放するなど、既存駐車場の有効利用を図る。

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ついて啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との連携、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、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、行政や道路管理者に対する路外駐車場や路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車の取締り、積極的な啓発活動等ハード・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（情報通信技術）等を活用して、道路交通情報の充実を図る。

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じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供するため、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図るとともに、交通管制エリアの拡大等の交通管制システムの充実・高度化を図るほか、交通規制情報のデータベース化を推進する。

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

さらに、ＩＴＳ（高度道路交通システム）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、交通の安全と円滑化を推進する。

イ ＩＴＳ（高度道路交通システム）を活用した道路交通情報の高度化

ＩＴＳ（高度道路交通システム）の一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するＶＩＣＳやＥＴＣ２．０の整備・拡充を積極的に図るとともに、ＥＴＣ２．０対応カーナビ及びＥＴＣ２．０車載器を活用し、ＥＴＣのほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行うＥＴＣ２．０サービスを推進することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

ウ 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、視認性・耐久性に優れた標識の整備、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や案内標識の英語表記を推進するなど、国際化への対応に努める。

(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の適正化等

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。

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

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

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

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応するため、「道の駅」等、休憩施設等の整備を推進する。

ウ こどもの遊び場等の確保

こどもの安全な遊び場の確保、都市における良好な生活環境の確保等を図るため、都市公園における老朽化した遊具や施設の更新を計画的に進める。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、こどもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域では、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭等の開放の促進に努める。

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や道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法(昭和27年法律第180号)に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

また、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

オ 地域に応じた安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業、凍結防止剤散布の実施等を推進する。

また、大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を図るため、気象観測装置や管理用カメラを設置して路面状況等を収集し、インターネット上で道路情報提供を行うシステムの整備を推進する。

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。特に、高齢運転者に対しては、運転免許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、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に努めるとともに、交通労働災害の防止等を行うための取組を進める。

さらに、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT（情報通信技術）等を活用して道路交通に関する総合的な情報提供の充実に努める。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で、安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努めるとともに、免許取得時や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でき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や、交通事故被害者等の手記等を活用し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など、教育内容の充実に努める。

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) 指定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、全課程での教習内容の充実を図る。

また、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び指導技法の充実を図り、教習水準の向上を図る。

(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、普通第二種免許、中型第二種免許及び大型第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

(ア) 運転者講習の充実

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、若年運転者講習、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。

(イ) 運転適性検査の推進

県総合交通センターの運転適性検査機器や運転適性検査車の検査機器等設備の整備充実を図るとともに、運転者の運転特性に起因する交通事故を防止するため、企業や団体等に対して運転適性検査の受検を勧奨する。

(ウ) 指定自動車教習所における再教育の積極的实施

指定自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育を実施するなど、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ほか、施設、資機材の整備充実を図り、実車を用いた参加・体験・実践型の運転者教育を推進する。

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や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

高齢の運転免許保有者が全保有者の約3割を占め、今後も高齢の運転免許保有者の増加が予想されることから、高齢運転者が安全に運転を継続できるよう、次の対策を推進する。

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施や更新時講習における講習内容の充実に努める。

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、認知症等の一定の症状を呈する病気の疑いがある運転者の把握に努めるとともに、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（2022年）5月に導入された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、高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢者の特性を理解し、高齢運転者標識（高齢者マーク）を表示した車両に対する保護意識の向上に努める。

(オ) 高齢運転者支援の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、運転卒業証制度及び運転経歴証明書制度の周知、支援内容の充実及び県・市町等による持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備・拡充を図る。

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を充実するとともに、外国人運転者による交通事故や交通違反の取扱い時における出入国在留管理庁との連携を強化する。

また、いわゆる「外免切替」制度について、令和7年（2025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。

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

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、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図る。

ク 自動車運転代行業の指導育成等

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

ケ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、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た運転免許制度の見直し・検討により、次の対策を推進する。

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

イ 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り更新負担の軽減を図るとともに、県総合交通センターにおける障害者等のための設備・資機材の整備及び運転適性相談活動の充実を図る。

ウ 運転免許証とマイナンバーカードの一体化手続、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を周知することにより、交通違反及び交通事故の防止に関する意識の醸成を図る。

(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 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（2023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く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、未選任事業所の一掃を図り、安全運転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や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、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等について関係者（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、事業者には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（2016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、関係者による輸送の安全に向けた意識の醸成や啓発に取り組む。

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（情報通信技術）、先進安全自動車、自動運転等新技術の開発・普及促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＊末尾用語解説参照）装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

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、普及を促進する。

エ 少子超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。

また、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。また、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るとともに、中小の事業者への受診費用の補助制度を通じて、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つつ、安全性の確保を図るため、空港等のバス発着場を中心とした街頭監査等を活用し、バス事業における交替運転者の配置や運転者の飲酒・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。

なお、これら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

事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称「Gマーク制度」）を促進する。

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

さらに、貸切バス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是正するため、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により、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

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

イ 運転者の労働条件の適正化等

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

また、関係行政機関による連絡会議の開催や監査・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

危険物の輸送時の交通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、交通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、危険物運搬車両において、交通事故により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、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について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して交通事故の防止・軽減に努める。また、これらの情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図るため、防災関係機関等との情報共有やICT（情報通信技術）の活用等に留意し、気象観測予報体制の整備、地震・津波・火山監視体制の整備、各種情報の提供、気象知識等の普及を行う。

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。

4 道路交通秩序の維持

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

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等の重大事故に直結する悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた交通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、暴走族等対策については、関係機関・団体と連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

(1) 交通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、こども・高齢者・障害者の保護の観点から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いて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、横断歩行者等妨害、交差点関連違反、「ながらスマホ」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。

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。

また、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、取締り場所の確保や警察官の配置が困難な生活道路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の更なる導入を図るなど、生活道路における交通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、飲酒運転に係るデジタル式飲酒検知機材の整備や反則金納付の電子化に向けた取組を推進するなど、より効果的かつ効率的な取締りを行うための資機材の整備に努める。

さらに、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結果に基づいて重点路線等を選定した上で、速度取締り指針等の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、交通指導取締りの結果生じた交通事故実態の変化、更にはその変化を踏まえた今後の交通指導取締り方針等、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県警ホームページ等を活用して情報発信に努める。

(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、関係省庁との連携の下、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。

(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、関係機関との連携の下、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。

取締りに当たっては、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、国内外の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

令和 8 年（2026 年）4 月 1 日に施行された自転車利用者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・路線を中心に、指導警告を含めた真に交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進し、悪質・危険な交通違反に対しては確実に検挙措置を講じる。

自転車指導啓発重点地区・路線の選定状況については、具体的な選定理由とともに県警ホームページや広報誌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当該箇所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促進に努める。

また、自転車利用時の「ながらスマホ」に対する取締りを通じて、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、危険性帯有として評価できる場合は、機を逸せず免許停止処分を行うなどの確に対処する。

(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。

運転免許を保有しながらも、悪質・危険な違反を繰り返したり、悪質・危険な違反により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て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、通行区分違反等の悪質・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、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反である無免許運転や飲酒運転、著しい速度超過、車間距離不保持、通行帯違反等を重点に取締りを推進していくことはもとより、軽微な違反であっても、重大交通事故に直結するおそれがあることから、取締り体制の整備に努めるとともに、交通流や交通事故発生状況等、交通実態に即した効果的な交通指導取締りを推進する。

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、受傷事故防止の観点から各種取締り機器の効果的な活用を推進する。

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ綿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た捜査の徹底を図る。

なお、危険運転致死傷罪については、より適正な処罰を実現するため、構成要件の見直しを含めた法改正に適切に対応する。

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

(3) 暴走族等対策の推進

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放気運を高揚させるため、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する指導等を促進する。

さらに、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関係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会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、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、複数の都道府県にまたがる広域暴走事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係都道府県相互の捜査協力を積極的に行う。

さらに、違法行為を敢行する旧車会員に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係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する。

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

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループ構成員からの離脱を促進するなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。

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

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

オ 車両の不正改造の防止

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

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

5 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。

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

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

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

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、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) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ア 道路運送車両の安全対策の推進

交通事故を未然に防止するための先進安全技術を活用した予防安全対策については、車両安全対策を推進する取組の一環として、ユーザーに対する自動車アセスメント情報の提供等を図っていく。

イ 近年の交通事故実態を踏まえた先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発・普及の促進
先進技術を利用して運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ＡＳＶ）について、普及の促進を一層進める。例えば、飲酒運転の対策として、後付けを含めたアルコール・インターロックの普及促進を図る。

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・誤解による交通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。

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

運転操作ミスや健康起因による高齢運転者による交通事故が発生していることや、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、ペダル踏み間違い時加速抑制装置やドライバー異常時対応システム等の普及促進等を図る。

(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる。自動運転技術は実装が進んでいる一方で、開発競争中の技術でもあることから、自動運転車の安全対策及び活用の両方を推進する。

ア 安全な無人自動運転移動サービスの普及・拡大に向けた取組

安全な無人自動運転移動サービスの普及・拡大に向けて地方公共団体等の取組の支援を通じて事業化を推進する。

イ 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進

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

ウ 自動運転車に係る電子的な検査の導入や認証審査に係る制度の的確な運用

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

エ 自動運転車の交通事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進

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

(3) 自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進

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。

自動車アセスメントにおいては、令和2年度（2020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、自動車先進地域であるヨーロッパのチャイルドシート最新安全基準である i - S i z e 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、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

(4) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（O B D * 末尾用語解説参照）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。

さらに、不正改造を防止するため、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。

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、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」を展開

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て自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進する。

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

(オ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

(5) リコール制度の充実・強化

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車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、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して、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。

(6) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車及び普通自転車の型式認定制度を周知し、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（B A Aマーク、T Sマーク、S Gマーク、J I S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。

加えて、近年、自転車が加害者と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、被害者等の救済の十全を図るため、関係機関・団体等と連携して、損害賠償責任保険等への加入を促進する。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。

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、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道等を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保し、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・救命効果の向上を図るため、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事故に対処するため、連絡体制の整備や救護訓練の実施、消防機関と災害派遣医療チーム（D M A T * 末尾用語解説参照）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（A E D * 末尾用語解説参照）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、消防機関等が行う講習会等において、自動体外式除細動器（A E D）の使用も含めた応急手当について普及啓発を推進する。

また、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技について、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社及び民間団体等の関係機関において、指導資料の作成・配布や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活用して広報啓発活動を推進する。

一方で、応急手当指導者の養成を推進するほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を図る。

さらに、自動車教習所における教習や取得時講習、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、交通安全の指導者や安全運転管理者、交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

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

加えて、学校においては、心肺蘇生法（ＡＥＤの取扱いを含む。）の実習や講習会の開催により、教員等の指導力・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。）等の応急手当に関する指導の充実を図る。また、自動車事故の負傷者に対して迅速かつ適切な応急処置を行うために必要な救急法の知識と技術の普及のため、自動車事故救急法講習の実施を推進する。

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、救急救命士を消防機関において計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行うことができる気管挿管や薬剤投与、輸液等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、市町をはじめ救急関係機関と連携し、ドクターカー（医師等が同乗する救急用自動車）の活用の促進を図る。

さらに、医師の指示又は指導・助言の下に、救急救命士等の救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

オ 救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を図るとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

また、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道等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や負傷者の救急搬送、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、救急業務における消防防災ヘリコプターの活用を推進する。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

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

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道等における救急業務については、西日本高速道路株式会社（以下「高速道路株式会社」という。）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、消防法（昭和 23 年法律第 186 号）の規定に基づき、関係市町と連携して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、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、その市町等においても、救急業務実施体制の整備を推進する。

さらに、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、従事者に対する教育訓練等を推進する。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、休日夜間急患センターの設置や在宅当番医制の普及定着化を促進する。

また、初期救急医療体制では対応しきれない入院を要する重症救急患者の診療を確保するため、原則として二次保健医療圏ごとに、病院群輪番制又は共同利用型病院により二次救急医療体制の整備を図るとともに、重篤な救急患者を受け入れるための三次救急医療体制として、複数科にまたがる診察機能を有する 24 時間体制の救命救急センターの整備・充実を推進することにより、救急患者の状態に応じた迅速・適切な救急医療体制の整備・充実を図る。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

医師修学資金貸付制度等により救急医療に従事する医師の養成・確保に努める。

また、救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対しても、救急患者の救命率をより向上させるための研修への参加機会を確保し、救急医療従事者の確保と資質の向上を図る。

さらに、看護師については、新人看護職員研修等において、救急医療に関する知識や技術の修得に向けた取組を支援するなど、救急医療を担当する看護師の能力向上を目指す。

一方で、保健所等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の普及に向けた企画・運営を行う職員の養成を図る。

ウ ドクターヘリ事業の推進

救急患者への救命医療を救急現場から直ちに行い、救急医療施設へ一刻も早く搬送し、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ドクターヘリが山口大学医学部附属病院において運航していることから、関係機関と連携して、円滑な運航による効果的な活用を推進する。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

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

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動して応急処置を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、市町をはじめ関係機関とともに、ドクターカーの医療機関への配置について検討を進める。

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

その一方で、道路交通に限らず、全ての交通分野において、多くの被害者の生じる大規模な事故が発生した場合に備え、DMA T及び災害派遣精神医療チーム（D P A T＊末尾用語解説参照）の活用を推進する。

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・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しており、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。

このため、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・計画的に推進する。

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、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おいて、高額な賠償額となる場合もあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者等の救済を図るため、関係団体等と連携して、損害賠償保険等への加入を加速化する。

さらに、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受け、交通事故に係る知識・情報が乏しいことも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するなど、被害者等支援を推進する。

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

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

ア 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進

被害者に対する適切な情報提供の徹底に係る保険会社（組合）への指導等及び指定紛争処理機関の保険（共済）金支払に係る紛争の調停等により保険（共済）金の支払の適正化を推進する。

イ 政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用

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

ウ 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の重要性等について、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。

エ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自動車損害賠償責任保険（共済）とともに重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争のもと、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実に資するよう、制度の改善及び安定供給の確保に向けて引き続き指導を行う。

(2) 損害賠償請求に関する援助活動の推進

ア 交通事故相談活動の推進

市町と連携し、交通事故相談所等により、交通事故被害者等からの相談に対応する。

(ア) 日弁連交通事故相談センターや交通事故紛争処理センター、犯罪被害者等支援団体等と連携し、適切な交通事故相談活動を推進する。

(イ) 交通事故被害者等の心情に配慮するとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等により相談員の資質の向上を図る。

(ウ) ホームページ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) 自動車事故被害者が、無償で弁護士による法律相談・示談あっ旋等を受けられるよう、相談制度の充実を図る。

イ 損害賠償請求に関する支援の強化

警察においては、救済制度の教示や交通事故相談活動により、交通事故被害者等の支援を図る。

また、法務局や地方法務局、人権擁護委員による交通事故に関する人権相談のほか、日本司法支援センターや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よる交通事故の損害賠償請求に関する相談の充実を図る。

(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への相談支援実施にかかる費用助成を適切に行う。

(キ) 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。

(ク) 公益財団法人交通遺児等育成基金による、交通遺児に対する一定水準の育成給付金の給付について、社会経済情勢の変動も踏まえつつ、長期にわたり安定的になされるよう援助を行う。

(ケ) 在宅で療養生活を送る自動車事故による後遺障害者の介護者が、様々な理由により介護が難しくなる場合「介護者なき後」に備えた環境整備を推進する。

また、在宅で療養生活を送る自動車事故による後遺障害者の短期入院・入所の受入れを行う協力病院・施設の環境整備を推進する。

(コ) 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。

(サ) 交通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。

(シ) 県、市町、警察、犯罪被害者等早期援助団体等が連携した、多機関ワンストップサービス体制による支援の充実に取り組む。

(ス) 自動車事故による被害者をめぐる各種社会的資源やその生活実態の把握を進め、必要な支援策の具体化に向けた調査研究を行う。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実に図るため、交通事故被害者等に対して必要な支援や課題等を発信するシンポジウムの開催や交通事故被害者等の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推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れや犯罪被害者支援弁護士制度等をまとめた「被害者手帳（仮称）」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に図る。

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、県警察本部の交通指導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、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図る。

検察庁、刑事施設、保護観察所等と連携し、交通事故被害者等に対し、被害者等通知制度により、事件の処分結果、公判期日、刑事裁判結果、加害者の処遇状況等に関する情報を提供する。

被害者参加制度により、自動車運転死傷処罰法違反等の犯罪について、被害者やその遺族から参加の申出がなされ裁判所が許可した場合は、被害者参加人として、刑事裁判の公判期日等への出席等ができることとされていることから、同制度について適切に周知・教示を行う。

ウ 公共交通事故被害者等への支援

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

8 研究開発の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、有効かつ適切な交通対策を推進する必要がある。

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。

さらに、交通の安全に関する研究開発を行っている大学等とも緊密な連携を図る。

加えて、交通の安全に関する研究開発の成果を交通安全施策に取り入れ、市町に対する技術支援や、民間に対する技術指導、資料の提供等により、成果の普及を図る。

(1) 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移や、変化する交通事情に対応して、高齢者が安全・安心に移動・運転できるよう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に関する研究を推進する。

(2) 車両の安全に関する研究の推進

交通事故を未然に防ぐために必要な車両に係る技術や、万が一交通事故が発生した場合に乗員、歩行者等の保護を行うために必要な車両に係る技術等の研究開発を推進する。

(3) 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故削減効果や人身傷害等の事故発生後における被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うため、データ収集・分析・効果予測方法の充実を図る。

(4) 安全な自動運転を実用化するための制度の在り方に関する調査研究

従来の「運転者」の存在を前提としない場合における交通ルールของ在り方や自動運転システムがカバーできない事態が発生した場合の安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討を進める。

(5) 交通反則金の納付方法の多様化

クレジットカード納付やペイジー納付等の導入に向けた全国的な動きを注視し、必要な措置を講じる。

第2 鉄道交通の安全

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、県民生活に欠くことのできない交通手段である。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と接触した事故）等の鉄道人身障害事故と踏切障害事故は、鉄道運転事故全体の約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。

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、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

鉄道運転事故の約9割を占める鉄道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、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

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

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。

さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る。

(1) 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。

また、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時に保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなどして、保安監査の充実を図る。

(2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。

また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行う。また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによ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よう指導する。

(4) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、乗務員等が必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努める。また、これらの情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図るため、防災関係機関等との情報の共有やＩＣＴ（情報通信技術）の活用等に留意し、気象観測予報体制の整備、地震・津波・火山監視体制の整備、各種情報の提供、気象知識等の普及を行う。

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。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

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

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

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

(6) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への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。

(7) 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風等が接近・上陸する場合等、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よう指導する。

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、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

4 鉄道車両の安全性の確保

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

5 救助・救急活動の充実

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

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

6 被害者等支援の推進

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

7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明を更に迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、3Dスキャン装置等を用いた3次元測量やCTスキャン装置を用いた非破壊検査による科学的かつ客観的な調査を推進し、解析手法の高度化を図り、その成果を原因の究明に反映させる。

また、事故等の調査結果を有効活用する観点から、特定の事故類型の傾向・問題点・防止策の分析結果や、個別の事故等調査の結果を分かりやすい形で紹介する「運輸安全委員会ダイジェスト」等により、事故等の防止につながる普及啓発活動を行う。

第3 踏切道における交通の安全

踏切事故の防止及び交通の円滑化を図るため、踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号）等に基づき、踏切道の立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化及び踏切保安設備の整備等の対策を推進する。

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（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、踏切道の除却を促進するとともに、道路の新設・改築に当たっては、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「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良、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。

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。歩道が狭隘な踏切道についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅等、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（2015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（2024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

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は、その利用状況、迂回路の状況等を勘案して統廃合を促進する。また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。

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、A I 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道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。また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ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。

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。

第4 目標指標

1 道路交通の安全

令和12年（2030年）までに交通事故死者数30人以下を目指す。

令和12年（2030年）までに交通事故重傷者数350人以下を目指す。

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、まずは交通事故死者数及び命に関わり優先度が高い交通事故重傷者数を減少させることを目指す必要がある。

国は、第12次交通安全基本計画の令和12年（2030年）の目標値として、過去の全国における交通事故死者数及び交通事故重傷者数の発生状況に基づいて算出した予測値から、さらに一定割合を減少させた数値を設定しており、本県もこうした国の考え方に準じて令和12年（2030年）の目標値を定め、第4章第1に掲げた取組を強力に推進していく。

2 鉄道交通の安全

列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指す。

鉄道運転事故全体の死者数2人以下を目指す。

鉄道交通における乗客の死亡事故はあってはならず、ゼロを目指す。

また、鉄道運転事故全体の死者数は、第10次及び第11次の山口県交通安全計画の各期間中の平均が4～5人であることから、それ以下を目指す。

3 踏切道の交通の安全

踏切事故件数2件以下を目指す。

踏切事故による死者数ゼロを目指す。

第11次の山口県交通安全計画の期間中の平均が2～3件であることから、それ以下を目指す。

踏切道における死亡事故はあってはならず、ゼロを目指す。

第5章 計画の推進

1 実施計画の策定

年間計画である「山口県交通安全実施計画」を毎年度作成し、対策を総合的・計画的に推進する。

2 効果的・効率的な対策の推進

交通安全対策については、関係機関・団体等が一体となって、高齢化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通環境の変化のほか、地域の実情に応じて、効果的な対策を効率的に推進する。

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、関係機関・団体等の連携だけでなく、地域総ぐるみで取り組む必要があり、県民総参加の県民運動として対策を推進する。

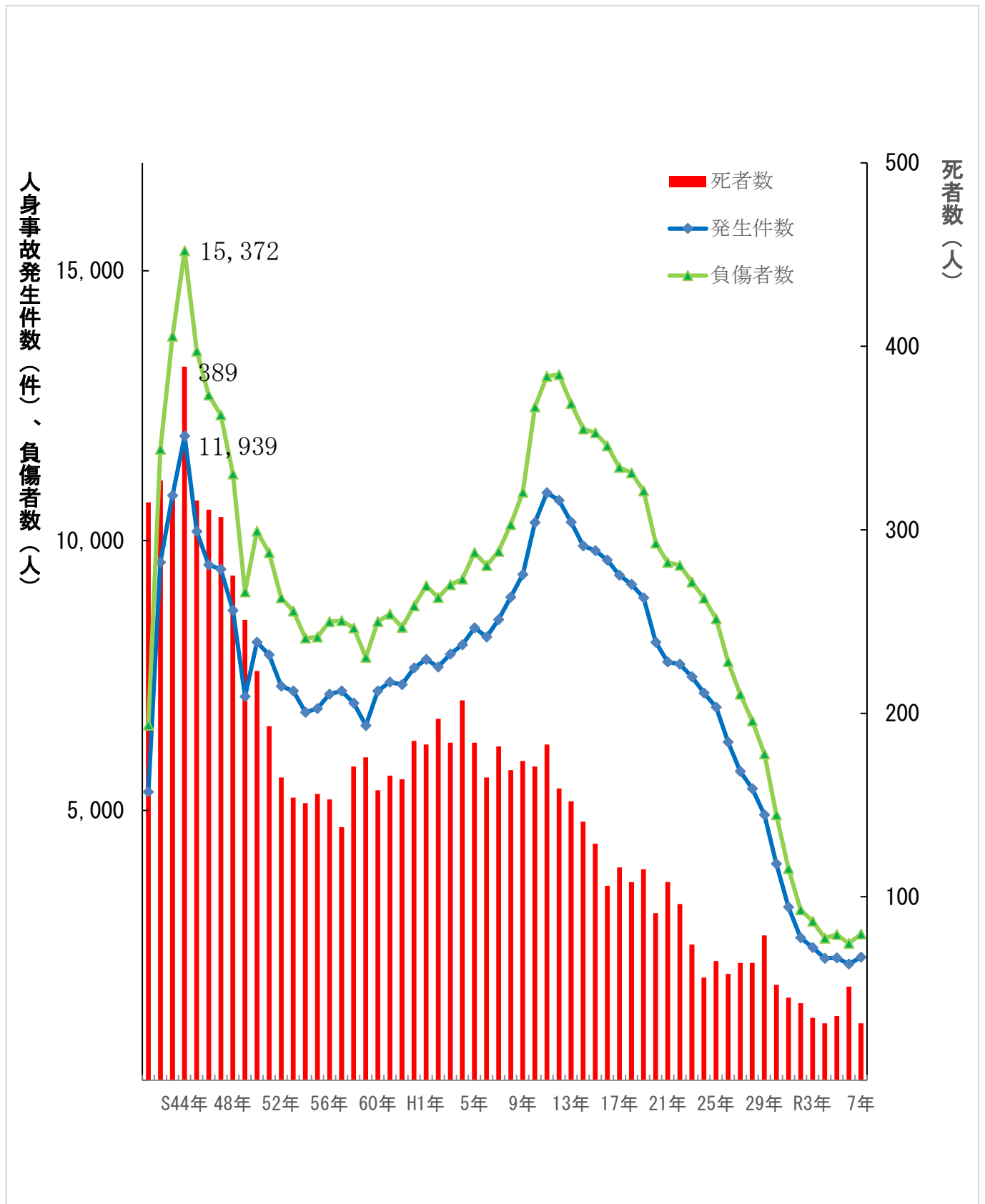
用語解説

エビデンスに基づく政策立案 (E B P M) 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) に基づくものとする
交通需要マネジメント (TDM) Transportation Demand Management	自動車の効率的な使用やその制御、公共交通機関への利用転換等を促すことで、交通需要を調整する取組
高度道路交通システム (I T S) Intelligent Transport Systems	最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車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、渋滞軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に大きく寄与することを目的としたシステム
安全運転管理者	一定台数以上の自動車を使用する事業所において、車両の運行管理に係る責任を明確にし、交通法令の遵守や交通事故の防止を図るために置かれる者
ビッグデータ big data	インターネットを始めとする各種の情報システム上に蓄積される膨大な量のデジタルデータ
新交通管理システム (U T M S) Universal Traffic Management Systems	光ビーコン等の最新の情報通信技術やコンピュータ等を駆使して、刻々と変化する交通情報を把握し、信号制御の最適化やリアルタイムな交通情報を提供するシステム
移動のサービス化 (M a a S) Mobility as a Service	マイカー以外の全ての交通手段によるモビリティ (移動) を1つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念
道路交通情報システム (V I C S) Vehicle Information and Communication System	渋滞や交通規制等の情報をリアルタイムに送信しカーナビなどに表示する情報通信システム
信号情報活用運転支援システム (T S P S) Traffic Signal Prediction Systems	光ビーコンから取得した信号情報を用いて、信号が設置されている交差点での通行を円滑にするための運転を支援するシステム

E T C 2 . 0 Electronic Toll Collection System	E T C と比して、大量の情報の送受信が可能となる、I C の出入口だけでなく経路情報の把握が可能となるなど、I T S 推進に大きく寄与するシステム
公共車両優先システム (P T P S) Public Transportation Priority Systems	交差点の道路上に設置された光ビーコンが、バスに搭載した車載器からの情報を受信し、バスがなるべく停止しないように進行方向の信号を優先的に青にすることにより、バスの定期運行の確保と利便性の向上を図るもの
先進安全自動車 (A S V) Advanced Safety Vehicle	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
車載式故障診断装置 (O B D) On-Board Diagnostics	エンジンやトランスミッション等の電子制御装置 (E C U : Electronic Control Unit) 内部に搭載された故障診断機能
災害派遣医療チーム (D M A T) Disaster Medical Assistance Team	医師、看護師、業務調整員で構成され、地域の救急医療体制だけでは対応できないほどの大規模災害や事故等の現場に急行する医療チーム
自動体外式除細動器 (A E D) Automated External Defibrillator	心停止患者の心臓にショックを与え、心臓の動きを正常に戻すための医療器具
災害派遣精神医療チーム (D P A T) Disaster Psychiatric Assistance Team	大規模災害等で被災した精神科病院の患者への対応や、被災者の精神疾患発症の予防等を支援する専門チーム
やまぐち自転車活用推進計画	自転車活用推進法に基づき、観光・交流、日常利用、健康、環境など様々な分野に自転車の持つ役割を拡大し、安心・安全な自転車の利活用を総合的かつ計画的に推進するための計画のこと

資料

山口県の交通事故の推移



これまでの山口県交通安全計画の目標値と実数値

各次の山口県交通安全計画	実 数 値
第1次山口県交通安全計画(昭和46年度～50年度) 目標値：死傷者数15,761人の半減	昭和50年(1975年) 死傷者数 10,339人
第2次山口県交通安全計画(昭和51年度～55年度) 目標値：昭和45年の死者数316人の半減	昭和55年(1980年) 死者数 156人
第3次山口県交通安全計画(昭和56年度～60年度) 目標値：死者数を130人以下	昭和60年(1985年) 死者数 158人
第4次山口県交通安全計画(昭和61年度～平成2年度) 目標値：死者数を130人以下	平成2年(1990年) 死者数 197人
第5次山口県交通安全計画(平成3年度～平成7年度) 目標値：死者数を160人以下	平成7年(1995年) 死者数 182人
第6次山口県交通安全計画(平成8年度～平成12年度) 目標値：死者数を150人以下	平成12年(2000年) 死者数 159人
第7次山口県交通安全計画(平成13年度～平成17年度) 目標値：死者数を138人以下	平成17年(2005年) 死者数 116人
第8次山口県交通安全計画(平成18年度～平成22年度) 目標値：死者数を92人以下 人口10万人あたり人身事故発生件数500件以下	平成22年(2010年) 死者数 96人 発生件数 531.1件
第9次山口県交通安全計画(平成23年度～平成27年度) 目標値：死者数を77人以下 人口10万人あたり人身事故発生件数450件以下	平成27年(2015年) 死者数 64人 発生件数 410.0件
第10次山口県交通安全計画(平成28年度～令和2年度) 目標値：死者数を50人以下 (※ 令和2年には統計の残る昭和26年以降で最少の42人を記録) 人口10万人あたり人身事故発生件数350件以下	令和2年(2020年) 死者数 42人 発生件数 194.5件
第11次山口県交通安全計画(令和2年度～令和7年度) 目標値：死者数を36人以下 (※ 令和4年と令和7年には統計の残る昭和26年以降で最少の31人を記録) 重傷者数を390人以下	令和7年(2025年) 死者数 31人 重傷者数 428人