

第2章 道路交通安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策の方向

第1次計画の策定以来、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び死傷者数が大きく減少してきたことは、これまでの交通安全計画に基づいて実施されてきた施策には、一定の効果があつたものと評価されます。

しかしながら、近年、交通事故死者数については、これまで続けてきた減少傾向が後退していることから、従来から実施し、これまで効果を発揮してきた様々な交通安全対策に加えて、さらに、社会状況や交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に的確に対応することが必要です。

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、有効性が見込まれる新たな施策を柔軟に取り入れながら、総合的かつ多角的に取組を積み重ねることにより、計画の実行性を確保していくことが求められています。

第1次計画の策定に当たっては、国が定める第1次交通安全基本計画を踏まえて6つの項目に視点を置いた計画づくりを行うとともに、施策の体系として後述のとおり「8つの柱」を設定し交通安全施策の推進を図ります。

なお、新型コロナウイルス感染症による県民のライフスタイル・交通行動の変化や、交通事故発生状況・事故防止対策への影響については、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策を臨機に検討してまいります。

【第1の視点】高齢者・子供の安全確保

本県では、高齢化が急速に進行していることを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出や移動ができるような交通社会の形成に取り組んでいくことが重要です。

そのためには、高齢者の多様な実態に応じた、きめ細やかな交通安全対策を引き続き推進する必要があります。

高齢者の交通手段として、歩行や自転車等を利用する場合と自動車を運転する場合とがありますが、歩行や自転車等を利用する高齢者が交通事故の被害者とならないための対策が重要であるとともに、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢運転者が事故を起こし加害者となることを防止する取組など、それぞれの高齢者の特性に応じた対策をさらに強化することが喫緊の課題です。

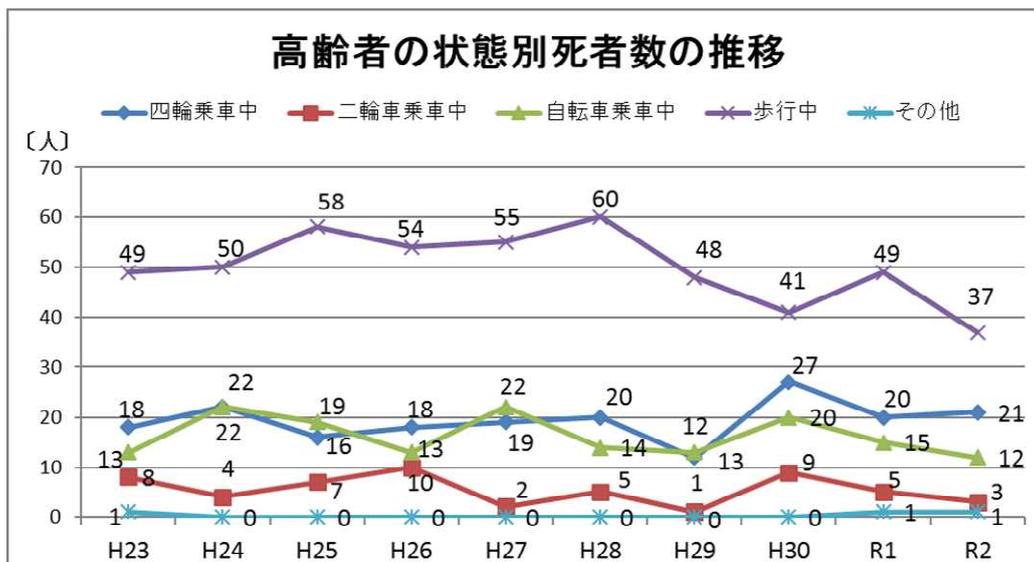
また、高齢者をはじめとして多様な人々が身体機能の変化にかかわらず交通社会に参加することを可能にするため、バリアフリー化されるなど利用しやすい道路交通環境の形成を図ることも重要です。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して交通安全活動を実施す

ることや高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことを踏まえ身近な地域における生活に密着した交通安全活動を推進します。

一方で、少子化の進展のなかで、安心して子供を生き育てることができる社会を実現するためには、子供を事故から守るための教育と環境の整備が一層求められます。

このため、次代を担う子供の安全を確保する観点から、幼児からの心身の発達段階に応じた交通安全教育を推進するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等において安全・安心な歩行空間の整備等を推進します。



【第1の視点】に基づき実施する主な事業

◎高齢歩行者等の交通事故防止の推進

- ・視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進 (25 ページ)
- ・シルバーリーダーの指導・育成 (26 ページ)
- ・高齢者交通安全いきいきキャンペーンの参加促進 (27 ページ)
- ・高齢者に対する交通安全教育の推進 (27 ページ)
- ・高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備 (45 ページ)

◎高齢運転者対策の強化

- ・安全運転相談・認知機能検査の充実 (38～39 ページ)
- ・参加・体験・実践型教育の推進 (39 ページ)
- ・適切な運転行動を促すための広報啓発の推進 (39 ページ)
- ・安全運転サポート車の普及促進 (39 ページ)
- ・運転免許自主返納に対する支援措置の拡充等 (40 ページ)
- ・高齢者等の移動手段の確保・充実 (50 ページ)

◎子供の交通事故防止の推進

- ・幼児、小学生、中学生、高校生に対する交通安全教育の推進 (31～34 ページ)
- ・交通安全モデル園事業の実施 (31 ページ)

【第2の視点】歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって交通事故の発生が多い身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。

このため、「人優先」の考えの下、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等における歩道の整備等を始め、安全・安心な歩行空間の確保を一層積極的に進めるとともに、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、ゼブラ・ストップ活動※等の推進を通じて、運転者に横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図ります。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のある所ではその信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること、反射材等を利用すること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進するなど、各種の取組を総合的に推進することにより、歩行者の安全確保を図ります。

次に、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ことから、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、自転車損害賠償保険等への加入促進等の対策を推進します。

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り、特に、都市部において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通のあり方や多様なモード間の分担のあり方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要があります。

しかしながら、自転車の安全利用は、自転車の通行空間の確保等の環境整備だけで完結するものではありません。また、自転車利用者が、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が歩行者等の安全な通行を脅かし重大な交通事故を発生させることが社会問題化していることから、自転車を利用する幅広い世代に対して交通安全教育等の充実を図る必要があります。

このため、幼児から高校生まで、心身の発達に応じた段階的な安全教育や、高齢者の身体状況（特性）を踏まえた交通安全教育を実施するとともに、自転車に関する交通安全教育を受ける機会の少ない大学生や社会人に対する啓発や教育の強化が必要です。各世代にわたって啓発や教育をより効果的に行うため、実際の自転車事故現場を再現したり、受講者が実際に自転車に乗車しながらルールやマナーを実践し事故の危険性を体験する等

の参加体験型の安全教育を積極的に取り入れ、伝聞知識ではない実体験に基づいた自転車が持つ危険性の習得を図ります。

さらに、都市部の駅前や繁華街の歩道上の放置自転車が問題となっている場合に、関係機関の協力のもと、自転車駐車場の整備等、放置自転車対策を呼びかけていきます。

また、自動車による自転車に対する幅寄せ、無理な追い越し、自転車通行帯への駐停車などの問題もあることから、自動車運転者への啓発も必要です。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進します。

【第2の視点】に基づき実施する主な事業

◎歩行者の安全確保

- ・視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進（25 ページ）
- ・ゼブラ・ストップ活動及び3（サン）ライト運動の推進（26 ページ）
- ・通学路等における交通安全の確保（45 ページ）
- ・高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備（45 ページ）

◎自転車安全利用の推進

- ・自転車安全利用キャンペーン等の実施（28 ページ）
- ・社会人への広報・講習会等の開催（28、34 ページ）
- ・自転車安全整備制度（T Sマーク制度）の普及促進（29 ページ）
- ・自転車損害賠償保険等への加入促進（29 ページ）
- ・反射材等の普及（29 ページ）
- ・自転車運転者講習制度の適正な運用（29 ページ）
- ・全ての年齢層へのヘルメット着用の普及促進（30 ページ）
- ・幼児二人同乗用自転車の安全利用の促進（30 ページ）
- ・安全で快適な自転車利用環境の整備（51 ページ）
- ・自転車等の駐車対策の推進（51 ページ）

◎その他、交通安全教育の推進

- ・幼児、小学生、中学生、高校生に対する交通安全教育の推進（31～34 ページ）
- ・交通安全モデル園事業の実施（31 ページ）
- ・子供自転車免許の推進（32 ページ）
- ・スケアード・ストレイト教育技法による自転車交通安全教室の開催（34 ページ）
- ・高齢者交通安全教室等の開催（27 ページ）

【第3の視点】生活道路・幹線道路における安全確保

生活道路を含めた市町村道等の道路における交通死亡事故件数の推移をみると、緩やかに減少しており、生活道路が全死亡事故件数に占める割合も減少傾向が続いていますが、県民が日常使う生活道路においては、高齢者、障害者、子供を含む全ての歩行者や自転車が安心して通行できる交通環境を確保しなければなりません。

そのため引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置（可搬式オービス）を積極的かつ効果的に運用するなど、交通指導取締りの実施、安全な走行方法を普及するための啓発等の対策を講ずるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要があります。

また、交通事故死者数の5割超を占める国道・県道等の幹線道路における対策については、①事故データ等により事故発生の危険性が高い区間の特定、②蓄積したデータを活用した事故原因に即した効果の高い対策の立案、③対策完了後の評価結果を新たな対策の検討に反映する「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」など、交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要があります。

さらに、過去に交通事故が多発している箇所や、今後、交通事故の発生が懸念される箇所を県内各所から選定し警察署単位に関係機関・団体等を招集のうえ、道路交通環境面について現地の診断と対策の検討を行い、その対応策について、各関係機関・団体等が整備、改善を実施し、実施箇所での事故減少率の推移等による効果測定を行う「共同現地診断」等により、引き続き交通事故の防止に努めます。

【第3の視点】に基づき実施する主な事業

- ・生活道路における交通安全対策の推進（45 ページ）
- ・通学路等における交通安全の確保（45 ページ）
- ・歩行者空間のバリアフリー化（45 ページ）
- ・人に優しい信号機等の整備（46 ページ）
- ・事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進（46 ページ）
- ・事故危険箇所対策の推進（46 ページ）
- ・適切に機能分担された道路網の整備（47 ページ）
- ・道路の改築等による交通事故対策の推進（48 ページ）
- ・一般道路・高速道路における交通指導取締りの強化等（60 ページ）
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断（70 ページ）

【第4の視点】地域が一体となった交通安全対策の推進

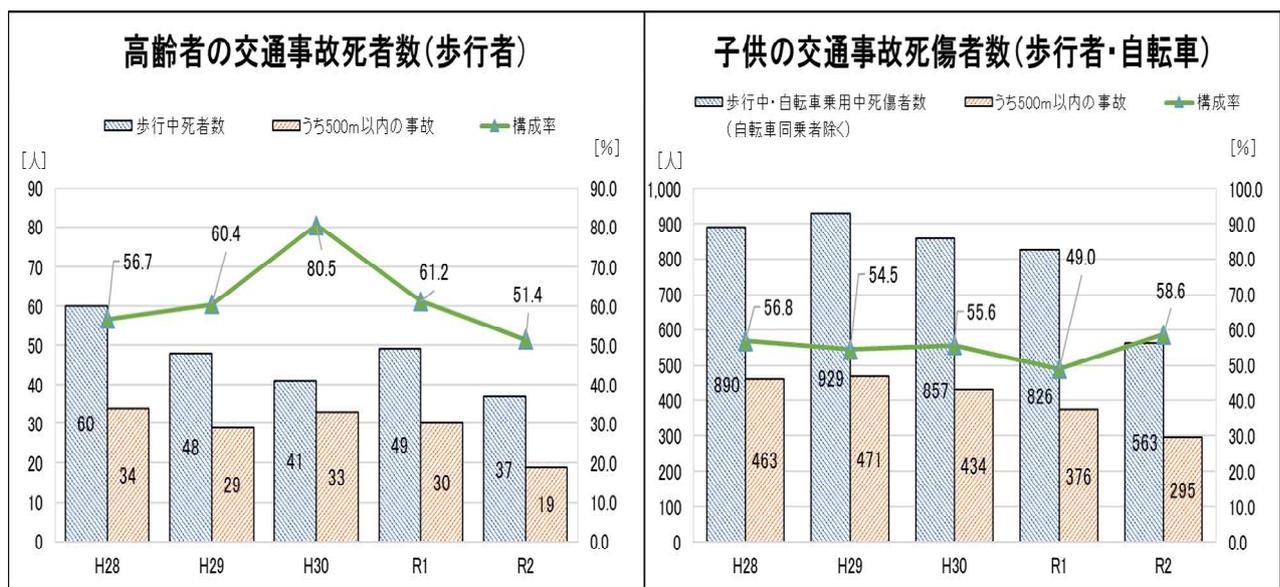
県下の交通事故の実態は、高齢者が交通事故死者数の半数を超えています。そのうち半数が高齢歩行者の事故であり、また、その高齢歩行者の約6割が自宅から500m以内で事故に遭っています。

また、子供の交通事故については、その死傷者の約6割が歩行中や自転車乗車中の事故であり、約5割が自宅から500m以内で事故に遭っています。

このように交通事故は県民の居住する身近な地域で発生していることが多いため、地域のコミュニティを積極的に活用して、隅々の高齢者世帯まで行き渡る交通安全啓発活動や、交通事故発生時の速やかな救助・救急対応など、地域ぐるみで交通安全対策に取り組むことが重要となります。

また、重大な交通事故を引き起こす飲酒運転の根絶を目指すには、家庭、職場のほか、飲食店、酒類販売店の理解と協力が不可欠であり、地域が団結して、飲酒運転の根絶を図っていく必要があります。

このような地域ぐるみの交通安全対策の推進に当たっては、交通安全推進隊などの交通安全ボランティアや高齢者による自主的な活動、その他の地域活動を担う団体・企業等によって、高齢者宅訪問、交通安全の見守りや啓発・教育等、地域に根差した活動が自律的に行われることが重要であり、また、行政機関が行う交通安全施策への地域の協力も不可欠です。そのためには、市町村と連携しながら、さまざまな活動主体に対し、情報提供や働きかけ、地域のネットワークづくり、啓発や教育活動に資する資材貸与や講師派遣等の支援を行うことにより、地域が一体となった県民運動を展開していきます。



【第4の視点】に基づき実施する主な事業

- ・交通安全推進隊の整備・支援 (21 ページ)
- ・交通安全運動の推進 (24 ページ)
- ・高齢者孤立化防止活動 (ちばSSKプロジェクト) (26 ページ)
- ・シルバーリーダーの育成・指導 (26 ページ)
- ・「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」環境づくり (30 ページ)
- ・交通安全教育指導者の育成 (35 ページ)
- ・交通安全教育推進の支援 (35～36 ページ)
- ・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 (61 ページ)
- ・応急手当の普及啓発活動の推進 (64 ページ)

【第5の視点】交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで各種の交通安全対策を実施し、交通事故件数や負傷者数の減少に寄与してきたところですが、依然として交通事故により多くの生命が失われています。交通死亡事故の発生原因は様々であるため、それぞれの発生原因に即した対策を講じる必要があります。

そこで、交通死亡事故の防止対策をさらに充実・強化するため、ビッグデータ等を活用しながら、交通死亡事故の発生場所、時間帯、形態、交通流や今後交通事故の発生が懸念される場所の情報等を詳細に分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくなど、交通実態等に的確に対応した対策を推進することが求められます。

【第5の視点】に基づき実施する主な事業

- ・業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策 (42 ページ)
- ・事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策 (42 ページ)
- ・地域の特性に着目した交通安全対策 (50 ページ)
- ・安全で機能的な都市交通確保のための交通規制 (50 ページ)
- ・交通事故多発地域における重点的交通規制 (50 ページ)
- ・交通事故多発箇所の共同現地診断 (70 ページ)
- ・交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断 (70 ページ)
- ・交通事故データ解析等統計分析の高度化 (70 ページ)
- ・交通事故調査委員会の効果的運用 (70 ページ)

【第6の視点】先端技術の活用推進

交通事故の発生には、運転者の不注意や身体機能の低下等、その多くは運転者に起因して発生しています。このような人的要因を抑制し、運転者の運転機能を補助・支援するために、衝突被害軽減ブレーキ※を搭載した安全運転サポート車（サポカー・サポカーS※）の普及をはじめ、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転※の実用化や自動運転車※へのインフラからの支援など、先端技術の活用が期待されています。

技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、交通事故発生時の救助・救急体制を支える各種システムの整備・拡充など、技術発展を取り入れたシステムの導入を推進していく必要があります。

また、先端技術を有効に活用した道路交通情報収集・提供システム等の推進を図ることにより、交通の安全と円滑を図ると同時に、経済性の向上や自然環境への負荷低減等に努めます。

【第6の視点】に基づき実施する主な事業

- ・安全運転サポート車の普及促進（39 ページ）
- ・人に優しい信号機等の整備（46 ページ）
〔歩行者等支援情報通信システム（高度化 PICS）〕
- ・ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現（50 ページ）
〔交通管制システムの充実・高度化〕〔信号機の高度化〕
- ・ITSの活用（51～52 ページ）
〔道路交通情報通信システム VICS〕〔新交通管理システム UTMS〕
〔信号情報活用運転支援システム TSPS〕〔ETC2.0 の展開〕
- ・道路交通情報の充実（54 ページ）
- ・自動運転車の安全対策・活用の推進（57 ページ）
- ・自動車アセスメント情報の提供等（57 ページ）
- ・救助・救急体制の整備（64～65 ページ）
〔現場急行支援システム FAST〕〔救急搬送支援システム M-MOCS〕
- ・救急医療体制の整備（65 ページ）
〔救急医療情報システム〕