

第 11 次 茨城県交通安全計画 (中間案)

～交通事故のない社会を目指して～

ま え が き

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。

これに基づき、茨城県では、昭和46年度以降10次にわたる茨城県交通安全計画を策定し、関係機関・団体などが一体となって各分野において交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、昭和46年に過去最多を記録した交通事故による死者数（633人）は、以後着実に減少し、昭和56年には315人とほぼ半減した。その後、増減を繰り返しながらも減少傾向にあり、令和2年には死者数が84人となり、昭和32年（114人）以降で最少の死者数となった。

本県は、首都東京に近接し、社会的・経済的活動が活発である一方で、豊かな自然が残り、また、歴史、文化の彩りも深いなど、バランスのとれた県土を有し、さらには、広大な可住地があることから、今後も飛躍的な発展が見込まれている。

その反面、県勢の発展に伴う交通網の拡大や交通量の増大による交通事故の増加が懸念されるため、今後一層の事故の抑制が求められる。

交通事故の防止は、県民の誰もが安心して生活できる交通社会を構築するため、県民が一体となって取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念のもとに、引き続き交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を一層強力に推進していかなければならない。

この交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第25条第1項の規定に基づき、茨城県交通安全対策会議が、令和3年度から令和7年度までの5カ年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この計画に基づき、県及び関係機関は、市町村及び関係団体との連携を強化し、交通の状況や地域の実態に即して、各種施策を強力に推進するものとする。

目 次

第1章	道路交通の安全	
第1節	道路交通事故のない社会を目指して	1
第2節	道路交通安全についての目標	1
Ⅰ	道路交通事故の現状と今後の見通し	1
1	道路交通事故の現状	1
2	道路交通事故の見通し	3
Ⅱ	交通安全計画における目標	3
第3節	道路交通安全についての対策	3
Ⅰ	今後の道路交通安全対策を考える視点	3
	<重視すべき視点>	3
(1)	高齢者及び子供の安全確保	3
(2)	歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	4
(3)	生活道路における安全確保	4
(4)	先端技術の活用推進	5
(5)	交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	5
(6)	地域が一体となった交通安全対策の推進	5
Ⅱ	講じようとする施策	5
1	交通指導取締りの推進	5
(1)	交通指導取締りの強化等	5
(2)	交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進	6
(3)	暴走族等対策の推進	6
(4)	道路交通の安全に関する調査・分析	7
2	交通安全教育等の推進	7
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	7
(2)	効果的な交通安全教育の推進	10
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	10
(4)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	13
(5)	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	14
(6)	運転者教育等の充実	14
(7)	運転免許行政の充実	15
(8)	安全運転管理の推進	15
(9)	事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策等の推進	15
(10)	交通労働災害の防止等	17
(11)	道路交通に関連する情報の充実	17

3	高齢者交通事故防止対策	18
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進（再掲）	18
(2)	効果的な交通安全教育の推進（再掲）	18
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進（再掲）	18
(4)	運転者教育等の充実（再掲）	18
4	通学路における交通安全の確保	18
(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	18
(2)	交通安全施設等の整備事業の推進	19
(3)	効果的な交通規制の推進	20
(4)	自転車利用環境の総合的整備	20
5	交通安全施設等の整備等	21
(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（再掲）	21
(2)	高規格幹線道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	21
(3)	幹線道路における交通安全対策の推進	21
(4)	交通安全施設等の整備事業の推進（再掲）	23
(5)	高齢者等の移動手段の確保・充実	23
(6)	歩行者空間のユニバーサルデザイン化	24
(7)	無電柱化の推進	24
(8)	効果的な交通規制の推進（再掲）	24
(9)	自転車利用環境の総合的整備（再掲）	24
(10)	高度道路交通システムの活用	24
(11)	交通需要マネジメントの推進	24
(12)	災害に備えた道路交通環境の整備	25
(13)	総合的な駐車対策の推進	25
(14)	道路交通情報の充実	26
(15)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	27
(16)	車両の安全性に関する基準等の改善の推進	27
(17)	自動運転車の安全対策・活用の推進	29
(18)	自動車アセスメント情報の提供等	30
(19)	自動車の検査及び点検整備の充実	30
(20)	リコール制度の充実・強化	31
(21)	自転車の安全性の確保	31
(22)	救助・救急体制の整備	32
(23)	救急医療体制の整備	32
(24)	救急関係機関の協力関係の確保等	33
(25)	自動車損害賠償保障制度の充実等	33
(26)	損害賠償の請求についての援助等	33
(27)	交通事故被害者支援の充実強化	33
(28)	道路交通の安全に関する調査・分析（再掲）	34

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない社会を目指して	35
Ⅰ 鉄道事故の状況等	35
1 鉄道事故の状況	35
2 県内における近年の運転事故の特徴	35
Ⅱ 交通安全計画における目標	35
第2節 鉄道交通の安全についての対策	36
Ⅰ 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	36
Ⅱ 講じようとする施策	36
1 鉄道交通環境の整備	36
(1) 鉄道施設等の安全性の向上	36
(2) 運転保安設備等の整備	36
2 鉄道の安全に関する知識の普及	36
3 鉄道の安全な運行の確保	37
(1) 運転士の資質の保持	37
(2) 安全上のトラブル情報の共有・活用	37
(3) 気象情報等の充実	37
(4) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	37
(5) 運輸安全マネジメント評価の実施	37
(6) 計画運休への取組	38
4 鉄道車両の安全性の確保	38
5 救助・救急活動の充実	38
6 被害者支援の推進	38
7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止	38
第3章 踏切道における交通の安全	
第1節 踏切事故のない社会を目指して	39
Ⅰ 踏切事故の状況等	39
1 踏切事故の状況	39
2 近年の踏切事故の特徴	39
Ⅱ 交通安全計画における目標	39
第2節 踏切道における交通安全の対策	39
Ⅰ 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	39
Ⅱ 講じようとする施策	40
1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進	40
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	40
3 踏切道の統廃合の促進	40
4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	40

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

本県は、常磐自動車道が南北に縦貫し、北関東自動車道が東西に横断しているほか、首都圏中央連絡道路や東関東自動車道水戸線など、高規格幹線道路網の整備、常磐線やつくばエクスプレスの運行、さらには、重要港湾の常陸那珂港や鹿島港を有し、茨城空港の運行など陸・海・空の広域交通ネットワークが充実しつつある。

一方で、本県の人口は、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計によると、2030年には約264万人になると推計されており、本格的な人口減少社会へと進行している。

このような中、真に豊かで活力のある社会を構築するためには、安全で安心して暮らすことのできる社会の形成が必要である。

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきであり、そのためには県民一人ひとりが自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識の向上を持ち、交通事故及び死者数の一層の減少に取り組まなければならない。

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

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

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

第2節 道路交通安全についての目標

I 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

本県の交通事故による24時間死者数は、昭和46年に633人と過去最高を記録したが、翌年以降着実に減少し、昭和56年には315人とほぼ半減した。その後増勢に転じ、平成5年には494人に達したが、翌年から再び減少傾向に転じ、令和元年には107人、令和2年には84人となり、第10次茨城県交通安全計画の「年間の交通事故死者数を平成32年（令和2年）までに120人以下にする」という目標を2年連続で達成した。

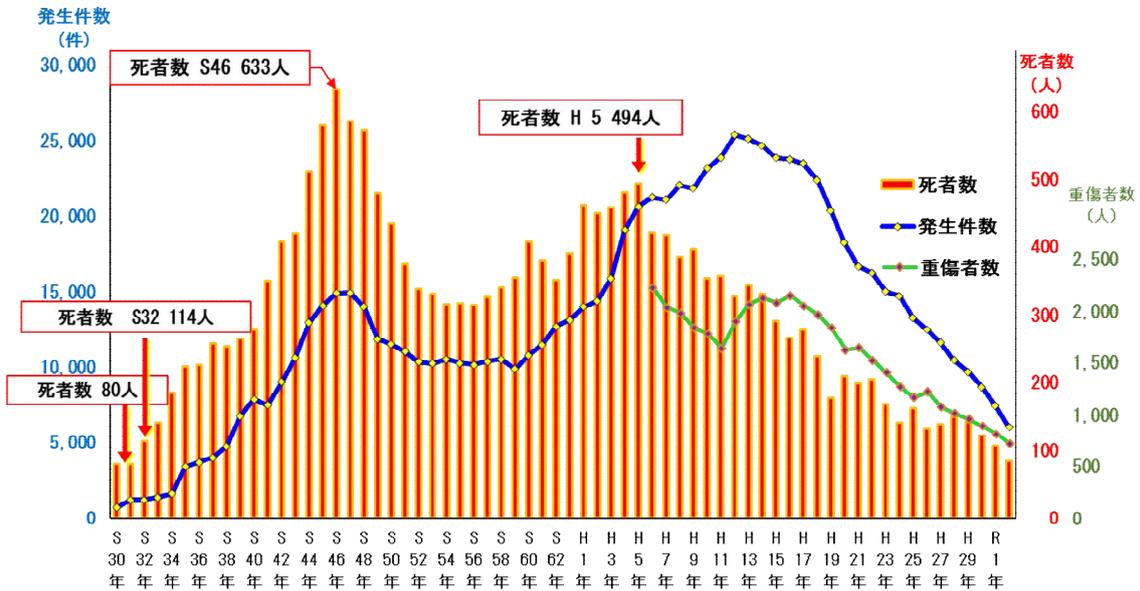
また、人身交通事故発生件数は、平成12年をピークにそれ以降20年連続で減少し、平成29年には9,679件となり「年間の交通死傷事故発生件数を10,000件以下にする」という目標を平成29年以降4年連続で達成した。

平成28年から令和2年までの第10次茨城県交通安全計画中の5年間における交通死亡事故発生状況からみた特徴は、次のとおりである。

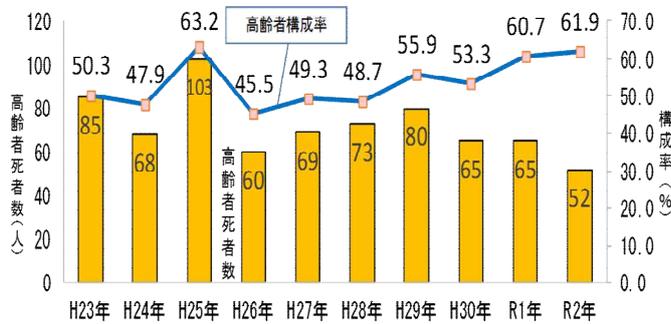
- ① この5年間は、死者数が150人以下となり、最終年である令和2年については昭和32年以降で初めて100人を切るなど大幅な減少傾向を示している。また、交通事故による重傷者数は、統計資料が残る平成6年以降、増減を繰り返しながら減少傾向で推移している。
- ② 全死者に占める高齢者の割合は、平成28年には48.7%であったが、令和元年には60%を超えるなど、年々その割合が増加傾向を示している。

- ③ 高齢運転者による死亡事故件数は、減少基調で推移しているが、全事故件数に占める割合は高止まりの傾向にある。
- ④ 飲酒運転による交通事故死者数は、平成28年に24人、平成29年に16人と2年連続で全国ワーストとなったが、その後は死者数、発生件数ともに減少傾向にある。

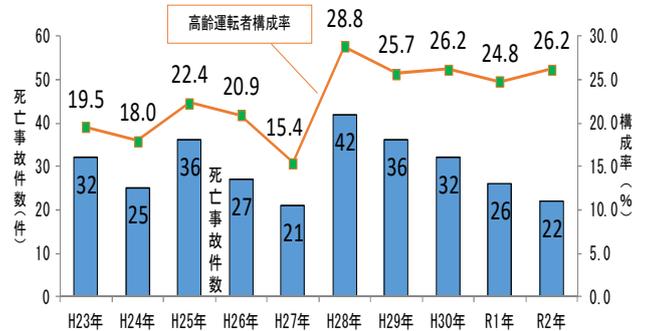
①県内の人身事故の推移（昭和30年以降）



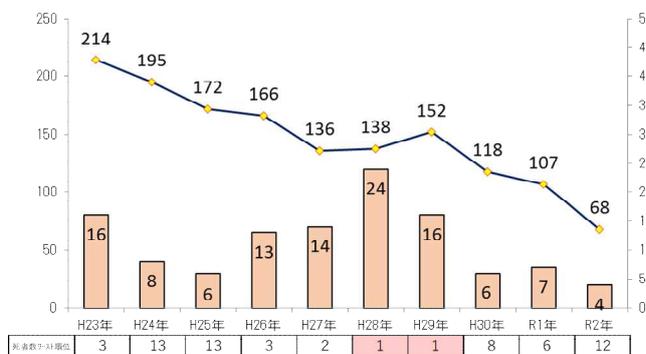
②交通事故による高齢者死者と構成率の推移（平成23年以降）



③高齢運転者による死亡事故件数と構成率の推移（平成23年以降）



④飲酒運転による交通事故の推移（平成23年以降）



2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向や新型コロナウイルス感染症の影響等により今後複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の状況については、正確には見極めがたいところであるが、高齢社会の更なる進展に伴い、交通事故死者に占める高齢者の割合が一層高くなることが予想される。

II 交通安全計画における目標

交通事故のない社会を実現し、県民を交通事故の脅威から守ることが究極の目標であるが、当面、年間の交通事故死者数を令和7年度までに70人以下、交通事故重傷者数を550人以下、交通死傷事故発生件数4,400件以下とすることを旨とする。

第3節 道路交通安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故による死者数が減少傾向で推移していることから見れば、これまでの交通安全計画に基づき実施してきた施策には、一定の効果があつたものと考えられる。このため、従来の交通安全対策を基礎に、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集と分析を充実させ、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施策を推進する。

交通安全対策の推進に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果測定を行い、必要に応じて改善していくことが重要である。

このような観点から、①交通指導取締りの推進、②交通安全教育等の推進、③高齢者の交通事故防止対策、④通学路における交通安全の確保、⑤交通安全施設等の整備等といった5つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、市町村をはじめ交通安全活動に携わる関係機関、民間ボランティア団体等が相互に情報の共有化を図り、連携を緊密にしながら、総合的かつ計画的に交通安全の施策を実施する必要がある。特に、次の視点により強力に推進する。

<重視すべき視点>

(1) 高齢者及び子供の安全確保

ア 高齢者の安全確保

本県は全国的に見ても、高齢者の交通事故死者数が多く、交通事故死者数全体に占める高齢者の割合も高い。また歩行中及び自転車利用中の交通事故死者の約6割を高齢者が占めていることから、以下の対策を推進する必要がある。

(ア) 高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合

- a 歩道整備や生活道路対策
- b 高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などの対策
- c 多様なモビリティの安全利用を図るための対策
- d バリアフリー化された道路交通環境の形成

(イ) 高齢者が運転する場合

- a 身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及
- b 運転支援機能を始めとする技術、その限界及び技術の進展についての情報提供

イ 子供の安全確保

安心して子供を生み育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待されているなか次代を担う子供の安全を確保する観点から、以下の対策を推進する必要がある。

- (ア) 子供が移動する経路における、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備
- (イ) 保育所等を始め地域で子供を見守っていくための取組の充実

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

歩行者の死者数は、減少してきている一方で、状態別の中でも割合が高く、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていない。

歩行者の安全確保が必要不可欠であることから、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

このような情勢等を踏まえ、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、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等を進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

また、横断歩行者の交通事故減少のため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、遵法意識の向上を図る。

歩行者には、横断歩道を渡ること等の交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してからの横断を始めること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がある。

特に、自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。

併せて、駅前や繁華街の歩道上などには放置自転車対策として、自転車駐車場の整備を進める。

また、自転車利用者については、ルールやマナーに違反する行動が多く見受けられることから、交通安全教育等の充実を図るなど、道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

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

(3) 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害者、子供を含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならない。

生活道路における安全対策については、「ゾーン 30^{*}」の設定に加え、ハンブ^{**}等の物理的デバイスによる自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、適切な交通指導取締りの実施、安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの住民との関わり

が重要であり、地域住民等を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。
このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が県民に深く浸透することを目指す。

※ゾーン 30：生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制やゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策

※ハンプ：自動車の速度を落とさせるため、道路上に設ける高さ 10cm ほどの凸部

(4) 先端技術の活用推進

運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、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など、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進していく。

また、今後の科学技術の進展の中で、その導入過程における安全確保も図りつつ、新たな技術を有効に活用しながら取組を推進していく。

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

交通事故発生状況と傾向を踏まえた事故分析の更なる高度化及び分析成果を活用した効果的な交通事故防止対策を実施していくことにより、交通事故の減少を図っていく。

また、第 11 次計画期間中にも経済社会情勢の動向に伴い、県内の交通状況や県民の交通行動の変化が予想される中で、その時々的情勢を的確に踏まえた取組を行う。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

ア 地域に根ざした交通安全の課題解決の取組

(ア) 専門家の知見を活かし地域の取組や住民の交通安全対策への関心を高める

(イ) インターネット等を通じ交通事故情報の提供に努める

イ 若者を含む地域住民の関心の向上、交通安全活動への積極的な参加

II 講じようとする施策

1 交通指導取締りの推進

交通の秩序を確立し、安全で円滑な交通環境を実現するため、悪質・危険な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する。

(1) 交通指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

(ア) 歩行者・自転車利用者の保護や事故多発路線における重大事故の発生抑止等に向けた交通事故抑止に資する交通指導取締り

a 飲酒運転、無免許運転や妨害運転、速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反の指導取締り【拡充】

b 被害軽減のためのシートベルト着用義務違反の取締り

c 県民から要望の多い迷惑性の高い違反の取締り

d 飲酒運転・無免許運転の取締りによる常習違反者の排除、周辺者への突き上げ捜査を

通じた根絶へ向けた取組みの推進

- e 児童・生徒、高齢者及び障害者保護の観点に立った指導取締りの推進
- f P D C A サイクルに基づく効果的な交通指導取締りの推進
- g 各種取締用装置の整備及び効果的な運用による取締体制の強化
- (イ) 背後責任の追求
 - a 事業活動における過積載、過労運転等に対する背後責任の追及、行政命令の推進
 - b 事業者への指導等を通じた再発防止の推進
- (ウ) 自転車利用者に対する取締りの推進
 - a 無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対する積極的な指導警告
 - b 指導警告に従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置の推進
- イ 高速自動車国道等における指導取締りの強化等
 - (ア) 交通実態に即した効果的な警ら活動等の実施
 - (イ) 著しい速度超過、車間距離不保持、通行帯違反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指導取締り
 - (ウ) 各種取締用装置の積極的・効果的な運用
 - (エ) 車外放出の抑止に向けた全席シートベルト着用推進のための交通指導取締り
 - (オ) 逆走事案対策の推進

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

- ア 危険運転致傷死罪の立件を視野に入れた捜査の徹底
 - 初動段階から同罪の立件を視野に入れた捜査を徹底
- イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化
 - (ア) 捜査体制の充実・強化
 - (イ) 研修等による捜査員の捜査能力向上
- ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進
 - (ア) 各種捜査支援システムの効果的な運用
 - (イ) 交通事故捜査用車・装備資機材の整備

(3) 暴走族等対策の推進

- ア 暴走族追放機運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実
 - (ア) 「茨城県暴走族等による暴走行為の防止に関する条例」の効果的運用
 - (イ) 報道機関に対する積極的な広報の実施
 - (ウ) 「暴走族加入阻止教室」の開催促進
 - (エ) 「暴走族相談員」と連携した暴走族の解体及び加入阻止、離脱支援活動の推進
 - (オ) 地域の関係団体と連携した青少年の健全育成施策の推進
- イ 暴走行為措置のための環境整備
 - (ア) 暴走族、旧車會をい集させない施設管理体制の構築に向けた働きかけの推進
 - (イ) 関係団体との連携強化による暴走行為ができない道路交通環境づくりの推進
 - (ウ) 集団不法事案に発展するおそれがある場合における暴走族と群衆の早期隔離
- ウ 暴走族等に対する指導取締りの強化
 - (ア) 取締体制の確立及び装備資機材の充実
 - (イ) 集団走行、爆音走行その他悪質事犯に対する共同危険行為等の禁止違反をはじめとした

各種法令の積極的適用

- (ウ) 少年補導の徹底、解散指導の積極的実施
- (エ) 「不正改造車を排除する運動」等における取締りの実施
- (オ) 不正改造車両の押収等による暴走族と車両の分離
- (カ) 不正改造等の暴走行為を助長する行為に対する背後責任の追及
- (キ) 関係機関と連携した不正改造を敢行する業者に対する取締りの強化
- (ク) 広域暴走族事件への効率的対処へ向けた警察相互の捜査協力の推進

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

- (ア) 暴走族組織の実態解明、解体及び構成員等に対する離脱支援の推進
- (イ) 暴力団と関わりのある者の実態解明と暴力団からの離脱指導
- (ウ) 暴走族関係保護観察対象者に対する再発防止に向けた継続的な各種支援及び指導
- (エ) 迅速適正な運転免許の行政処分

オ 車両の不正改造の防止

- (ア) 暴走行為を助長するような車両の不正改造の防止及び保安基準に適合しない部品等の不正な改造への使用防止
 - a 「不正改造車を排除する運動」等を通じた全国的な広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導の積極的実施
 - b 不正改造等を行った者に対する立ち入り検査の実施
- (イ) 違法行為を敢行する旧車會(暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ)に対する実態把握の徹底

(4) 道路交通の安全に関する調査・分析

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進する。

- ア 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た対策の実施
- イ 事後評価で得られた結果をフィードバックして、他の対策に役立てる取組みの推進
- ウ 死亡事故のみならず、重傷事故等を含めた交通事故分析の充実
- エ 交通の安全に関する研究開発の成果の取り入れや民間に対する指導、資材の提供等の実施

2 交通安全教育等の推進

交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図るため、関係機関・団体と連携・協力し、参加・体験・実践型の交通安全教育や広報・啓発活動を推進する。

(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

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の習得と、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の習得

- (ア) 幼児に対する教育
 - a 視聴覚教材等を活用した指導の推進
 - b 教職員の指導力向上及び教材・教具の整備
- (イ) 保護者対象の交通安全講習会の実施
- (ウ) 関係機関等との連携

- a 関係機関・団体等との連携・協力によるあらゆる場면을捉えた交通安全教育の実施と教材・情報の提供等
 - b 交通安全ボランティアによる指導
- イ 小学生に対する交通安全教育の推進
 - 心身の発達段階や地域の実情に応じた、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の習得と、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し、道路交通における危険を予測・回避する能力の育成
 - (ア) 児童への教育
 - a 学校教育活動全体を通じた交通安全教育の実施
 - b 教育教材及び教師用指導資料の作成・配付
 - c 参加・体験型の交通安全教室の推進
 - d 自転車の安全な利用や自転車事故における加害者の責任等に重点を置いた交通安全教育の推進【新規】
 - (イ) 教職員の研修
 - a 関係機関・団体による研修の協力・支援
 - b 心肺蘇生法講習会の実施
 - (ウ) 保護者対象の交通安全講習会の実施
 - (エ) 関係機関等との連携
 - a 交通安全教育への協力・支援
 - b ボランティアによる見守り活動等の推進
- ウ 中学生に対する交通安全教育の推進
 - 自転車に安全に道路を通行するための技能と知識の習得及び他の人々の安全に配慮した行動を実践できる生徒の育成
 - (ア) 生徒への教育
 - a 学校教育活動全体を通じた交通安全教育の実施
 - b 視聴覚教材等の積極的な活用の推進【新規】
 - c 参加・体験型の交通安全教室の実施
 - d 自転車の安全な利用や自転車事故における加害者の責任等に重点を置いた交通安全教育の推進【新規】
 - (イ) 教職員の研修
 - a 関係機関・団体による研修の協力・支援
 - b 心肺蘇生法講習会等の実施
 - (ウ) 関係機関等との連携
 - a 交通安全教育の指導者の派遣及び情報提供等の支援
 - b 保護者対象の交通安全講習会の推進
 - c 警察と連携した交通安全教育の推進
- エ 高校生に対する交通安全教育の推進
 - 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習得させるとともに、交通社会の一員として責任のある行動を実践できる社会人の育成
 - (ア) 生徒への教育
 - a 学校の教育活動全体を通じた交通安全教育の実施
 - b 視聴覚教材等の積極的な活用の推進【新規】
 - c 生徒主体の話し合い活動を取り入れた交通安全教育の推進【新規】

- d 自転車による加害事故防止等に重点を置いた交通安全教育の推進【新規】
- e 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の推進
- (イ) 教職員の研修
 - a 関係機関・団体による研修の協力・支援
 - b 心肺蘇生法講習会の実施
- (ウ) 関係機関等との連携
 - a 二輪車・自動車の安全運転に関する意識と実践力の向上及び実技指導を含む実践的な交通安全教育の充実
 - b バイク通学許可校の生徒及び教員を対象とした講習会等の開催
 - c 交通安全教育の指導者の派遣及び情報提供等の支援
 - d 警察と連携した交通安全教育の推進
- オ 成人に対する交通安全教育の推進
 - (ア) 運転免許取得時における運転者教育の推進
 - 自動車教習所における教習水準の一層の向上
 - (イ) 運転免許取得後の運転者教育の推進
 - a 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た各種交通安全教育の推進
 - b 安全運転管理者、運行管理者等の法定講習、指導者向けの研修会等への参加促進と各事業所における自主的な安全運転管理の活発化
 - c 公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動及び関係機関・団体、交通ボランティア等による活動の促進
 - d 関係機関・団体との連携による、大学生等に対する二輪車・自動車の利用等の実態に応じた交通教育の充実
 - (ウ) 運転免許を持たない成人が交通安全について学ぶ機会の創設【新規】
- カ 高齢者に対する交通安全教育の推進
 - (ア) 目標
 - 加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的スキルや交通ルール等の知識を習得させること。
 - (イ) 推進項目
 - a 高齢者に対する交通安全指導担当者の養成及び指導体制の充実
 - b 各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育の推進
 - c 医療機関・福祉施設関係者等との連携による交通安全教室の開催
 - d 交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心とした家庭訪問による個別指導や見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等による地域全体での高齢者の移動の安全の確保
 - e 高齢運転者に対する高齢者講習及び更新時講習における指導体制の充実
 - f 高齢者クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置及び高齢者交通安全指導員の養成等の促進
 - g 電動車いす製造メーカー等との連携による、電動車いす購入時等の指導・助言の徹底及び安全利用に向けた教育の促進

- h 地域の高齢者に影響がある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会の実施
 - i 安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術の体験機会の充実【新規】
 - j 県民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識の向上を図るとともに地域一体となった見守り活動を通じた高齢者の安全確保の推進
- キ 障害者に対する交通安全教育の推進
 障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。
- (ア) 手話通訳員の配置
 - (イ) 字幕入りビデオの活用
 - (ウ) 障害者福祉関係施設・団体等と連携した参加・体験・実践型の交通安全教育の実施【新規】
- ク 外国人に対する交通安全教育の推進
 交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的とした効果的な交通安全教育を推進する。
- (ア) 定住外国人に対する母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させる交通安全教育の実施
 - (イ) 外国人を雇用する使用者等を通じた外国人の講習会等への参加促進
 - (ウ) 外客誘致等に係る関係機関・団体と連携した各種広報媒体を活用した交通ルール周知活動等の推進
 - (エ) 日本の運転免許取得時に係る運転免許学科試験等の多言語化の推進【新規】

(2) 効果的な交通安全教育の推進

参加・体験・実践型の交通安全教育方法を積極的に活用する。

- ア 効果的な教育資料、教育手法の開発、導入
 - (ア) 交通安全教育指導者の確保・養成
 - (イ) 映像記録型ドライブレコーダーやVR等の機器を活用した教育資料の作成・配布
- イ 教育効果の確認・検証、教材の見直し等
- ウ 動画を活用した学習機会の提供、SNS等の活用による交通安全教育等の推進

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

県民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、県の交通対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

- (ア) 運動の重点
 - a 高齢者の交通事故防止
 - b 子供の交通事故防止
 - c 夜間（特に薄暮時）における交通事故防止
 - d 自転車の安全利用の推進
 - e 飲酒運転の根絶等
 - f シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底（6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用することができない子供へのチャイルドシート使用についての広報啓発）
 - g 反射材用品等の普及促進

- h 横断歩行者の保護
- (イ) 運動実施上の留意点
 - a 市町村が主体となった諸活動の推進
 - b 運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等についての住民への周知
 - c 市民参加型の交通安全運動の充実・発展と実施要領の見直し
 - d 事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施
 - e 民間団体及び交通ボランティアの参加促進と参加・体験・実践型や衝突直視型の交通安全教室の開催等による、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動の促進
 - f 運動後の効果検証・評価による、一層効果的な運動実施への配慮
- イ 横断歩行者の安全確保
 - (ア) 運転者に対する推進事項
 - 横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるための交通安全教育や交通指導取締り等の推進
 - (イ) 歩行者に対する推進事項
 - a 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周知の徹底【新規】
 - b 歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等の推進【新規】
- ウ 自転車の安全利用の推進

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

 - (ア) 自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化
 - (イ) 交通ルールに関する理解を深めるための交通安全教育等の充実
 - (ウ) 交通社会の参加者としての自覚・責任意識の啓発
 - (エ) 自転車の点検整備、自転車損害賠償責任保険等への加入促進
 - (オ) 自転車運転者講習制度の適切な運用
 - (カ) 自転車の灯火点灯の徹底及び自転車側面等への反射材取付けの促進
 - (キ) 自転車に同乗する幼児の安全を確保するための保護者対象の参加・体験・実践型の交通安全教育の実施
 - (ク) 安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及促進及びシートベルト着用に向けた広報啓発活動の推進
 - (ケ) 保護者等に対する、幼児・児童の自転車用ヘルメットによる頭部保護の重要性及び被害軽減効果についての理解促進及び着用の徹底
 - (コ) 全ての年齢層の自転車利用者に対するヘルメット着用の推進
- 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の理解と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。

 - (ア) 本県におけるシートベルト非着用時の致死率（特に後部座席）の実態の周知
 - (イ) 衝突実験映像等を用いた効果的な交通安全教育の推進【新規】
 - (ウ) 市町村、関係機関・団体等との連携によるあらゆる機会・媒体を通じた普及啓発活動の展開
- オ チャイルドシート of 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。

- (ア) チャイルドシート不適正使用時の致死率が適正使用時と比較し高くなることの周知
【新規】
- (イ) 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・指導の推進
- (ウ) 6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることが
出来ない子供にはチャイルドシートを使用させることについての広報啓発
- (エ) 市町村、民間団体等が実施する各種支援制度の活用を通じたチャイルドシートを利用
しやすい環境づくりの促進
- カ 反射材用品等の普及促進
薄暮時から夜間における歩行者・自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品
等の普及を図る。
 - (ア) 各種広報媒体を活用した積極的な広報啓発の推進
 - (イ) 反射材用品等の視認効果、使用方法等についての理解を深めるための参加・体験・実践
型の交通安全教育の実施
 - (ウ) 関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会開催等の推進
 - (エ) 衣服や靴等身の回り品への反射材組み込みの推奨
 - (オ) 適切な反射性能等を有する製品についての情報提供
- キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進
飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報
啓発を引き続き推進する。
 - (ア) 交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店等と連携し
たハンドルキーパー運動の普及啓発
 - (イ) 地域・職域等における飲酒運転根絶の取組による「飲酒運転をしない、させない」とい
う県民の規範意識の確立の推進
 - (ウ) 年代と対象に応じたきめ細やかな広報啓発の推進
 - (エ) 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の運転者やその家族が相
談、指導、支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進【新規】
 - (オ) 各機関・団体等が取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策等に関する積極的な情報共
有【新規】
- ク 効果的な広報の実施
交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末やインターネット
によるSNSサービス等（メール・ツイッター・フェイスブック・ユーチューブ等）の積極
的な利用、街頭ビジョンや商業施設等と連携したモニター画像の提供等の広報媒体を活用し
て、実効の挙がる広報を次の方針により実施
 - (ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーン及び官民一体となった各
種広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等による
 - a 子供と高齢者の交通事故防止
 - b 後部座席を含めた全てのシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底
 - c 妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶【新規】
 - d 違法駐車排除等
 - e 運転中のスマートフォン操作等の危険性の周知【新規】
 - (イ) 家庭向け広報媒体の積極的な活用、地方公共団体、町内会等を通じた家庭に浸透するき
め細かな広報

- a 子供、高齢者等の交通事故防止
- b 妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶【新規】
- (ウ) 民間団体の広報活動の支援
 - a 交通安全に関する資料、情報等の積極的な提供
 - b 報道機関の理解と協力による県民的気運の醸成
- ケ その他の普及啓発活動の推進
 - (ア) 高齢者の交通事故防止に関する県民の意識を高めるための活動
 - a 高齢者の歩行中、自転車乗用中の事故実態の積極的広報の実施【新規】
 - b 高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示促進と高齢者マークを取り付けた自動車に対する保護意識の高揚
 - (イ) 薄暮時間帯から夜間にかけての交通事故防止のための活動
 - a 夜間の死亡事故の原因として多い最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性の周知
 - b 季節や気象の変化、地域の実態に応じた自動車及び自転車の前照灯の早期点灯と対向車や先行車がない状況におけるハイビーム使用促進
 - c 歩行者・自転車利用者の反射材等の着用推進
 - (ウ) 二輪車運転者の被害軽減を図るための活動
 - 関係機関・団体等と連携したヘルメットの正しい着用、プロテクターの着用等の胸部等保護の重要性についての広報啓発活動の推進【新規】
 - (エ) 乗用型トラクターの交通事故防止を図るための活動
 - 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、シートベルト着用等に関する周知【新規】
 - (オ) 交通事故発生状況を認識した交通事故防止に関する意識の啓発
 - a 地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化
 - b インターネット等各種広報媒体を通じた事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信
 - (カ) 総合的な安全情報の取りまとめと適時適切な情報発信
 - a 先進技術情報、自動車アセスメント情報、安全装置の有効性・ドライブレコーダーの普及啓発等に係る情報の取りまとめ【新規】
 - b 交通安全意識の高揚に向けた、情報の受け手に応じた適時適切な情報発信【新規】
 - (キ) 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討議等を通じた交通事故防止について考える機会の創設

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

ア 交通安全を目的とする民間団体

- (ア) 交通安全指導者養成等の事業及び諸行事に対する援助
- (イ) 活動に必要な資料の提供等、その主体的な活動の促進

イ 地域団体、自動車整備・販売団体、自動車利用者団体等

立場に応じた交通安全活動が効果的かつ積極的に行なわれるための各季交通安全運動等の機会を利用した働きかけ

ウ 交通ボランティア等

- (ア) 資質の向上のための援助等、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備促進
- (イ) 民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図

り、次世代へつないでいくよう幅広い年代の参画等

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

地域住民自ら交通安全に関する意識改革を促すことが重要である。

ア 交通安全思想の普及徹底

(ア) 行政、民間団体等と住民が連携を密にする。

(イ) 地域の実情に即した活動を推進し、住民の参加、協働を積極的に進める。

イ 交通安全総点検や住民意見のフィードバックの徹底

(6) 運転者教育等の充実

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ア) 自動車教習所における教習の充実

教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法による教育水準の向上

(イ) 取得時講習の充実

教習所に通わずに免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実

イ 運転者に対する再教育等の充実

更新時講習等における講習施設・設備の整備拡充並びに効果的な講習内容及び講習方法の実施

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

運転特性を診断した上で、的確な個別的指導等による悪質・危険な運転特性の矯正

エ 二輪車安全運転対策の推進

(ア) 二輪車に関する各種講習の充実

(イ) 指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備の促進

オ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

a 高齢者講習の効果的・効率的な教育及び更新時講習における高齢者学級の拡充等

b ドライブレコーダーを活用した高齢運転者の安全教育の実施

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

a 臨時適性検査対象の把握と検査の確実な実施、検査結果による運転免許の取消し等の行政処分の実施

b 認知症専門医等との連携の強化

(ウ) 改正道路交通法の円滑な施行

(エ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用による高齢運転者の交通安全意識の啓発等

(オ) 高齢者支援施策の推進

a 運転経歴証明書制度の周知

b 地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）の策定による公共交通サービスの改善

c 地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実

d 運転免許返納サポート事業の周知

カ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

(ア) 関係機関・団体と連携した各種講習・交通安全運動等のあらゆる機会を通じた着用効果の啓発の推進

(イ) シートベルト、チャイルドシート及びヘルメット着用義務違反に対する街頭における交

通指導取締りの推進

キ 自動車運転代行業の指導育成等

(ア) 自動車運転代行業の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護のための、自動車運転代行業に対する立入検査の実施

(イ) 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の実施

ク 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、事業者に対し、初任運転者、事故惹起運転者、高齢運転者への受診の義務付けなど、引き続き関係機関と協力しながら受診実施率の向上に努める。

ケ 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により危険な運転者を早期に排除する。

(7) 運転免許行政の充実

ア 県民の立場に立った運転免許行政を行うため、キャッシュレス化を図る等、手続きの簡素化を推進するとともに、プライバシーの保護及び運転適性相談業務の充実を図る。

イ 交通安全教育を行う機関・団体間で、情報の共有化を図る等により、教育レベルの向上に努める。

(8) 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。

ア 事業所内における交通安全教育指針に基づいた適切な交通安全教育が行われるための安全運転管理者等の指導

イ 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

ウ 安全運転管理者等未選任事業所の一掃による、企業の安全運転管理体制の充実強化

エ 事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度の活用

オ 安全運転管理者等による下命、容認違反等についての使用者等の責任追及の徹底

カ ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進

キ ドライブレコーダー等によって得られた映像を元にした、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の周知

(9) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策等の推進

事業用自動車の事故死者数・人身事故件数の半減等を目標に立てた事業用自動車総合安全プランに基づく安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等についての取組を推進する。

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全対策の確立

運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

また、指導講習については自動車運送事業者に対し、運行管理者に受講させるよう義務づける。

「事業用自動車安全通信」により、事業者等に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、事業所内での安全教育の充実

に努める。

イ 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

悪質な法令違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては、基準に基づき厳正な行政処分を行う。

増加する訪日外国人旅行客や令和3年の東京オリンピック・パラリンピックの輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保に努めるため、空港等のバス発着場を中心とした街頭検査を実施し、バス事業における交代運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握する。

また、事故を惹起するおそれの高い事業者、事故を惹起した事業者等を選定し、指導・監査を実施するとともに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の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

また、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。

ウ 飲酒運転の根絶

「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」等の周知・徹底を図り、各事業者において運転者に対する日常的な指導・教育が徹底されるよう、事業者や運行管理者等に対し指導を行う。

また、危険ドラッグ等薬物に関する正しい知識や使用禁止について、各事業者において運転者に対する日常的な指導・教育が徹底されるよう、事業者や運行管理者等に対し指導を行う。

運行管理に資する機器等の普及促進に努めるとともに、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、事業者における安全教育の充実を図る。

エ ICT・新技術を活用した安全対策の推進

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

また、自動車のICT*化の進展やテレマティクス技術に伴い取得可能になった運転情報や自動車運転者の生態情報、事故情報等を含むビッグデータを活用した事故防止運行モデル等を構築し、同モデルの普及を図るとともに、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた次世代型の運行管理・支援システムを検討・実現するほか、急加速・急ブレーキの回数等の様々な運転情報を基に、安全運転指導サービスや安全運転を促すテレマティクス保険など、民間による安全運転促進のための新たなサービスの提供を促進することにより、更なる事故の削減に努める。

※ASV (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

※ICT (Information and Communication Technology) : 情報処理および情報発信 (コンピュータやネットワーク) に関連する諸分野における技術・産業・設備・サービスなどの総称

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

トラック・バス・タクシーの業態毎の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、新たな免許区分である準中型免許の創設を踏まえ、初任運転者向けの指導・監督マニュアルの策定や、高齢運転者等に対するより効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

さらに、平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制、人口減少・高齢化に伴うバス運転者の不足、旅行者と貸切バス事業者の取引関係等の構造的な問題を踏まえつつ徹底的に再発防止策について検討し、結論の得られたものから速やかに実施する。

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、その再発を防止するため今後の事業用自動車事故調査委員会における事故の原因分析・再発防止策の提言も踏まえ、引き続き、より高度かつ複合的に事故要因の調査分析を実施する。

キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

各種研修・講習の機会を捉え運転者の様々な体調急変に伴う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」、「自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル」、「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」、「自動車運送事業者における心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン」等の周知・徹底を図る。

ク 貨物自動車運送事業安全性能評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が、トラック事業者全体の安全性の向上と利用者がより安全性が高いトラック事業者を選びやすくするために実施している「貨物自動車運送事業安全性能評価事業」（通称「Gマーク制度」）の普及を促進する。

また、国、地方公共団体及び民間団体等において、トラック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、安全性優良事務所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況を踏まえつつ、関係者の理解も得ながら当該事務所が積極的に選択されるよう努める。

(10) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

(ア) 「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知・徹底

a 春秋の交通安全運動期間、6月の全国安全週間準備月間時、また事業者が参集する機会を捉えての周知・徹底

b 交通労働災害防止関係連絡会議の開催

c 関係団体等への指導・援助及び情報提供

(イ) 警備業者への交通労働災害防止の指導

(ロ) 訪問介護事業者への交通労働災害防止の指導

(エ) その他自動車を使用する事業者への交通労働災害防止の指導

イ 運転者の労働条件の適正化等

(ア) 労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の履行のための監督指導の実施

(イ) 関係行政機関の監査、監督結果の相互通報制度等の活用及び必要に応じた合同での監査・監督の実施

(ロ) 労働時間管理適正化指導員による助言・指導の実施

(エ) 関係行政機関、事業主団体との連携によるトラック輸送における取引環境・労働時間改善茨城県地方協議会の開催

(11) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

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

イ 国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全の確保を図るため、関係者に対して、コンテナ貨物の重量等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」を地方連絡会議や関係業界を通じて、現場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自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。

また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者へ情報提供装置等により周知する。

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

3 高齢者交通事故防止対策

高齢者の交通事故を防止するため、交通安全教育の受講機会の拡充に努めるとともに、自動車の運転に不安を感じた高齢者が運転免許を返納しやすい環境づくりを促進する。

- (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進（再掲） 2 (1)
- (2) 効果的な交通安全教育の推進（再掲） 2 (2)
- (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進（再掲） 2 (3)
- (4) 運転者教育等の充実（再掲） 2 (6)

4 通学路における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、学校、警察、道路管理者等が連携して、通学路の安全点検を行うとともに、道路危険箇所の改善を図る。

(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

ア 生活道路における交通安全対策の推進

- (ア) 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の推進
- (イ) 最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン 30」整備の推進
- (ウ) 通行禁止等の交通規制の実施
- (エ) ハンプ等車両速度を抑制する道路構造等による歩行者や自転車の通行を優先するゾーンの形成
- (オ) ゾーン内への通過車両を抑制する対策の推進
- (カ) 外周幹線道路を中心とした交通円滑化対策の推進

- (キ) 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、信号灯器のLED化の推進
- (ク) 路側帯の設置・拡幅等の安全対策の推進
- (ケ) 「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中心とした音響式信号機、経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩車分離式信号等の整備の推進
- (コ) 可搬式速度違反自動取締装置を活用した速度違反取締り等、生活道路における交通指導取締りの推進
- (サ) ビッグデータを活用した潜在的な危険箇所の解消、交通事故の発生が多いエリアにおける効果的・効率的な対策の推進【新規】
- イ 通学路等における交通安全の確保
 - (ア) 市町村の通学路交通安全プログラムに基づく合同点検の実施及び対策の改善・充実への継続的な取組
 - (イ) 関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面からの対策を推進
 - (ウ) 地域の交通安全ボランティアの活用
 - (エ) 通学路等の歩道整備の積極的な推進
 - (オ) ライジングボラードの活用の実現に向けた取組の推進
 ※ライジングボラード:通行許可を得た車両だけが降下させることができる自動昇降式の車止め
- ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備
 - (ア) 高齢者や障害者等を含め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、平坦性が確保された幅の広い歩道、歩道の段差等の改善、バリアフリー対応型信号機やエスコートゾーン等の整備を推進
 - (イ) 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を推進
 - (ウ) 駅前等の交通結節点において、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を確保するため、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
 - (エ) 横断歩道付近における違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りの強化とともに、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道上の自動二輪車等の違法駐車についても市町村と連携を図り、取締りを推進

(2) 交通安全施設等の整備事業の推進

- ア 交通安全施設等の戦略的維持管理
 - (ア) インフラ長寿命化計画等に即した老朽施設
 - (イ) 横断歩道の道路標識・道路標示の効率的かつ適切な管理【新規】
- イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進
 - (ア) 「ゾーン30」等の面的かつ総合的な交通事故対策の推進
 - (イ) 歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保
 - (ウ) 自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、踏切の安全対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保
- ウ 幹線道路対策の推進
 - (ア) 事故危険箇所などにおける重点的な交通事故対策の実施
 - (イ) 事故データの分析、事故原因の検証に基づいた、信号機の改良等の実施

エ 交通円滑化対策の推進

- (ア) 信号機の改良の推進
- (イ) 交差点の立体化の推進【新規】
- (ウ) 駐車対策の実施による、交通容量の拡大と交通の円滑化の推進

オ 高度道路交通システム（ITS[※]）の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

- (ア) 交通情報の収集・分析・提供
- (イ) 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実施
- (ウ) 交通管制エリアの拡大等、交通管制システムの充実
- (エ) 信号機の改良と光ビーコンの高度化、交通管制センターの改良等による道路交通情報提供の推進

※ITS（Intelligent Transport Systems）：人と道路と自動車間で情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、様々な課題を解決するためのシステム

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

- (ア) 地域住民や道路利用者が参加する交通安全総点検の推進
- (イ) 「標識BOX」、「信号機BOX」等の活用による道路利用者等からの意見の受付と道路交通環境整備への反映

(3) 効果的な交通規制の推進

ア 地域の交通実態等を踏まえた交通規制や交通管制の内容について点検・見直しの推進

イ 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の実施

- (ア) 最高速度規制の点検・見直しの推進
- (イ) 実勢速度、交通事故発生状況等を勘案した規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等の計画的な推進
- (ウ) 生活道路における速度抑制対策の推進
- (エ) 道路環境、交通量、駐車需要、地域住民等の意見要望等に即応したきめ細かな駐車規制の推進
- (オ) 歩行者・自転車の視点や横断実態等を踏まえた信号表示の調整等の信号運用の改善

(4) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出

- (ア) いばらき自転車活用推進計画（平成31年3月策定）に基づく取組の推進
 - a 計画に基づく自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定
 - b 歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等
- (イ) 自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止規制の実施
- (ウ) 自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底
 - a 自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策の推進
 - b ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策の推進

イ 自転車等の駐車対策の推進

バリアフリー法に基づき、市町村が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、「茨城県ひとにやさしいまちづくり条例」等の広報啓発活動を行うとともに、違法駐車を防止する取組を重点的に推進する。

5 交通安全施設等の整備等

自動車や自転車、歩行者の安全な交通を確保するため、信号機の新設・改良や交通安全施設の整備を行うほか、道路の計画的な舗装修繕や路肩及び法面等の道路除草を行う。

(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（再掲） 4 (1)

(2) 高規格幹線道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、自転車中心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

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) 県内の死傷事故率の高い区間、地域の交通安全の実情を反映した区間等の、事故の危険性が高い特定区間等を第三者の意見を参考に選定
- (イ) 地域住民に対する事故危険区間であることの注意喚起、事故類型や事故要因等の明確化と、今後蓄積していく対策効果データの活用、事故要因に即した効果の高い対策の立案・実施
- (ウ) 対策完了後の効果の分析・評価、及び必要に応じた追加対策などの新たな対策検討への活用

イ 事故危険箇所対策の推進

事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所等を事故危険箇所として指定し、集中的な事故抑止対策を推進

- (ア) 信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等の推進
- (イ) 歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線、中央帯等の整備の推進
- (ウ) バス路線等における停車帯の設置の推進
- (エ) 防護柵、区画線等の整備の推進
- (オ) 道路照明・視線誘導標等の整備の推進

ウ 幹線道路における交通規制

(ア) 一般道路の交通規制

道路構造、交通実態等に即した速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の見直しの推進

- (イ) 新規供用の高速道路等の交通規制
道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案した適正な交通規制の実施
- (ウ) 既供用の高速道路等の交通規制
交通流の変動、道路構造の改良状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案した交通規制の見直しの推進
- (エ) 交通事故多発区間の交通規制
速度規制等の必要な安全対策の推進
- (オ) 交通障害発生時の交通規制
交通事故、天候不良等の交通障害発生時における迅速かつ的確な臨時交通規制の実施
- エ 重大事故の再発防止
社会的影響の大きい重大事故発生時における事故要因の調査と再発防止対策の推進
- オ 適切に機能分化された道路網の整備
 - (ア) 高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークの体系的な整備及び歩道や自転車道等の整備の積極的な推進による、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離
 - (イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによる道路ネットワーク全体の安全性の向上
 - (ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散による、円滑で安全な道路交通環境確保のためのバイパス及び環状道路等の整備
 - (エ) 幹線道路で囲まれた住宅地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等において、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、県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携強化及びハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備の総合的な実施
 - (オ) 県民のニーズに応じた効率的な輸送体系の確立及び道路混雑の緩和等円滑な交通流が確保された良好な交通環境の形成のため、道路交通、鉄道等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策の推進及び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
- カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進
高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。
 - (ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、ワイヤロープの設置を推進する。
逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による重大事故防止のため、標識や路面標示等による対策の拡充に加え、産学官が連携した新しい技術として、錯視効果を応用した路面標示やセンサーによる検知・警告設備等の対策を実施するとともに、画像認識技術を活用した路車連携技術の開発等を推進する。
渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行う。

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

- (イ) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。
- (ウ) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS※）及びETC2.0等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する

※VICS（Vehicle Information and Communication System）：渋滞や交通規制などの道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビゲーションなどの車載機に文字・図形で表示する画期的な情報通信システム

キ 改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、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のため、既存道路の拡幅、ハンプ設置によるエリア内への通過交通の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車専用通行帯等の整備等の道路交通の安全にも寄与する道路の改築事業を推進
- (イ) 交差点等における交通事故の防止と交通渋滞の解消のため、交差点のコンパクト化等を推進
- (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ため、沿道からのアクセスを考慮した副道の整備、路上駐停車対策等を推進
- (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の確保のため、幅の広い歩道、自転車専用通行帯等の整備を推進
- (オ) 人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者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推進
- (カ) 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、通過交通を分離するため、歴史的地区への誘導路等の整備を体系的に推進

ク 交通安全施設等の高度化

- (ア) 複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化
- (イ) プログラム多段系統化等の信号制御の改良
- (ウ) 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
- (エ) 道路標識の高輝度化等、高機能塗装、高視認性区画線の整備

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進（再掲） 4(2)

(5) 高齢者等の移手段の確保・充実

マイカーなしでも安心して日常生活を送ることができるよう、市町村や交通事業者と連携しながら、高齢者等の手段の確保・充実を図る。

ア 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づく地域公共交通計画の策定を促進し、公共交通サービスを改善するとともに、地域の輸送資源を総動員して移手段を確保【新規】

イ 国や民間事業者などと連携し、AIやICT等の先端的技術を活用したMaasなどの新

たなモビリティサービスの普及を促進【新規】

(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害者等を含む全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、「茨城県ひとにやさしいまちづくり条例」の普及・啓発を行う。

また、駅、福祉施設、病院等の公共的施設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な・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。

(7) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の一層の推進を図るべく、関係事業者と連携し、「無電柱化の推進に関する法律」に基づく無電柱化推進計画を策定して事業を推進する。

また、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限を実施するとともに、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により本格的な無電柱化を推進する。

(8) 効果的な交通規制の推進（再掲） 4 (3)

(9) 自転車利用環境の総合的整備（再掲） 4 (4)

(10) 高度道路交通システムの活用

ア 道路交通情報通信システムの整備

(ア) 道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコンの高度化を推進

(イ) リアルタイムな自動車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報の集約と配信

イ 新交通管理システムの推進

(ア) 情報通信技術等を用いた交通管理の最適化の推進

(イ) 光ビーコンの高度化の推進

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

運転者に対する信号情報に基づく走行支援情報の提供のため、急停止・急発進に伴う事故の防止を図ることなどを目的とした信号情報活用運転支援システム（TSPS※）の整備の推進

※TSPS（Traffic Signal Prediction Systems）：道路脇に設置された高度化光ビーコン（近赤外線技術を応用した、走行車両の車載装置との双方向通信機能と車両感知機能を併せ持つ装置）から取得可能な信号情報と、自車の位置や速度の情報を用い、信号のある交差点における円滑な運転を支援するもの

エ ETC2.0の展開

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

(11) 交通需要マネジメントの推進

- ア 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく地域公共交通計画の策定を促進し、公共交通サービスを改善し、公共交通の利用を促進
- イ 自家用車から公共交通への利用転換を促す「モビリティ・マネジメント※」の推進
 - ※モビリティ・マネジメント：多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域の移動状況（モビリティ）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組み
- ウ 交通事業者や市町村などと連携し、鉄道とバスの乗継利便性の強化、交通空白地域・交通不便地域などにおける生活交通の確保、鉄道駅やバスターミナルなど交通拠点のバリアフリー化、ノンステップバスの導入などを推進し、誰もが移動しやすい公共交通を確保
- エ 交通系 IC カードの利用拡大、ICT を活用した公共交通情報の提供などを通じた利便性の高い公共交通の確保
- オ 国や民間事業者等と連携し、自動運転や MaaS 等の新たなモビリティサービスを普及促進し、公共交通の利便性を向上

(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
 - (ア) 地震、豪雨、津波等の災害発生時における安全で安心な生活を支える道路交通の確保
 - (イ) 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の緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策の推進
 - (ウ) 豪雨時等における安全・安心で信頼性の高い道路ネットワーク確保のための道路斜面等の防災対策及び、災害の恐れのある区間を回避・代替するための道路整備の推進
 - (エ) 津波発生時における人的被害を最小化するための、道路利用者への早期情報提供及び、迅速な避難を行うための避難路の整備
 - (オ) 津波被害発生時における緊急輸送道路確保のための、高規格幹線道路等の整備
 - (カ) 地震・津波等の災害発生時に避難場所となる等、防災機能を有する「道の駅」の地域の防災拠点としての位置づけとその強化
 - (キ) ミッシングリンクの解消や高速道路の 4 車線化、一般道の防災課題解消などを推進し、災害に強い道路ネットワークの構築
- イ 災害に強い交通安全施設等の整備
 - (ア) 地震、豪雨等による災害が発生した場合における道路交通の確保
 - (イ) 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
 - (ウ) 通行止め等の交通規制を実施するための交通規制資機材の整備
 - (エ) 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
 - (オ) 老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新
- ウ 災害発生時における交通規制
 - (ア) 被災地域への車両の流入抑止
 - (イ) 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交通規制の実施
 - (ウ) 災害発生時における混乱を最小限に抑える環状交差点の設置
- エ 災害発生時における情報提供の充実
 - (ア) 道路の被災状況や道路交通状況収集及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供
 - (イ) 交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置等の整備

(13) 総合的な駐車対策の推進

- ア きめ細かな駐車規制の推進

- (ア) 地域住民等の意見要望等を踏まえた駐車規制の点検・見直しの推進
 - (イ) 物流の必要性や地域の交通実態等に応じた規制の緩和等、きめ細かな駐車規制の推進
- イ 違法駐車対策の推進
- (ア) 地域実態を考慮し、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向した取締り
 - (イ) 駐車監視員制度の適切・円滑な運用
 - (ウ) 道路交通環境等に応じた駐車監視員活動ガイドラインの適切な見直し等の推進
 - (エ) 運転者の責任追及ができない放置車両の使用者に対する放置違反金納付命令の推進
 - (オ) 放置違反金納付命令を繰り返し受けた使用者に対する車両の使用制限命令の積極的な活用
 - (カ) 交通事故の原因となった違反や常習的な違反等、悪質な駐車違反を行った運転者に対する責任追及
- ウ 駐車場等の整備
- 路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備、配置適正化及び有効利用を推進する。
- (ア) 駐車場整備に関する調査の推進及び自動車交通が混雑する地区等における市町村が行う駐車場整備地区の指定についての助言
 - (イ) 当該地区において計画的、総合的な駐車場整備を行うため、市町村が行う駐車場整備計画の策定についての助言
 - (ウ) 地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備促進、民間駐車場の整備促進
 - (エ) 都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域における公共駐車場の整備
 - (オ) 障害者、高齢者等で歩行困難な方が、ショッピングセンターや公共的施設などにある身障者等用駐車場を利用しやすい環境を整備するための「いばらき身障者等用駐車場利用証制度」の普及
- エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚
- (ア) 県民への広報啓発
 - (イ) 関係機関・団体との連携
 - (ウ) 交通ボランティアとの連携
- オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進
- (ア) 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とした地域の駐車管理構想の見直し
 - (イ) 自治会、地元商店街等地域の意見要望を踏まえた駐車規制の点検・改善
 - (ウ) 道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進
 - (エ) 地方公共団体や道路管理者に対する路外駐車場や荷捌きスペース整備等の働き掛け
 - (オ) 違法駐車に対する交通指導取締りの推進
 - (カ) 積極的な広報・啓発活動等の推進

(14) 道路交通情報の充実

- ア 情報収集・提供体制の充実
- (ア) 道路利用者に対する道路交通情報の提供
 - (イ) 光ビーコンの高度化による情報収集・提供体制の充実
 - (ウ) 交通管制エリアの見直し等の交通管制システムの適正な維持管理

イ I T Sを活用した道路交通情報の高度化

光ビーコンの高度化等による情報収集・提供体制の充実

ウ 分かりやすい道路交通環境の確保

(ア) 視認性・耐久性に優れた道路標識等の整備の推進

(イ) 利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい道路標識等の整備の推進【新規】

(ウ) 主要な幹線道路等におけるルート番号等を用いた案内標識の設置の推進【新規】

(エ) 案内標識の英語表記改善の推進や英語併記が可能な規制標識の整備の推進【新規】

(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) 工作物の設置、工事等のための道路使用及び占用の許可における、道路構造の保全、安全かつ円滑な道路交通を確保するための適正な運用及び許可条件の順守、占有物件等の維持管理の適正化についての指導の実施

(イ) 道路交通に支障を与える不法占用物件等についての実態把握、指導取締り及びその排除の実施（特に市街地について重点的にその是正を実施）

(ウ) 道路上から不法占用物件等を一扫するための、沿道住民、店舗等に対する啓発活動の実施（「道路ふれあい月間」等の、道路の愛護思想の普及）

(エ) 道路の掘り返しを伴う占用工事の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の、施工時期や施工方法の調整及び、掘り返しを防止する抜本的対策としての共同溝等の整備の推進

(オ) ロードレース大会等の各種スポーツ大会等で道路を使用する際の、適正な運用及び許可条件の遵守、安全な利用についての指導の実施

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者運転者等の増加に対応する「道の駅」等の休憩施設の整備推進

ウ 子供の遊び場等の確保

(ア) 路上遊戯等による交通事故の防止

(イ) 公立学校の校庭及び体育施設等の開放

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

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

オ 地域に応じた安全の確保

冬季の安全な道路交通を確保するため、凍結路面对策として早めの通行止めによる迅速な除雪及び凍結防止剤の散布を実施する。

さらに、安全で円滑な道路交通の確保を資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者へ道路情報を提供する。

(16) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ア 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

(ア) 車両の安全対策の推進

車両の安全対策については、平成27年度に開催した交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の結果を踏まえて産・官・学が参加する検討会が中心となり、事故実態の把握・分析、安全対策に関する方針、対策の具体的な内容の検討、事前効果評価・事後効果評価といった一連の流れ（P D C Aサイクル）を継続的に実施することに加え、このP D C Aサイクルによる検討を充実させることを通じて、車両の安全対策の一層の拡充・強化を図る。

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

(イ) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化

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

a 様々な衝突形態に対応した対策や、死者に占める割合が高い歩行者・高齢者を保護する対策に加えて、交通事故を未然に防止する予防保全技術の開発促進等を行うことにより、より安全な車両の開発等を推進すること。

b ハイブリッド自動車や電気自動車に係る静音性対策、大型車の後退時対策、高齢者や障害者にも配慮した安全対策、電気自動車や燃料電池自動車に搭載される新技術全般に係る安全対策、及び超小型自動車等の新モビリティに係る安全対策を行うことにより、これら新たな自動車等に係る安全を確保すること。

車両の安全対策の推進、道路運送車両の保安基準の拡充・強化に対応するために、高度な検査体制を独立行政法人自動車技術総合機構と連携し整えていく。

イ 安全に資する自動走行技術を含む先進安全自動車（A S V）の開発・普及の促進

産官学の協力による先進安全自動車（A S V）推進検討会の下、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A S Vの開発・普及の促進を一層進める。

また、衝突被害軽減ブレーキ等の市場化されたA S V技術については、義務化も含めた保安基準の拡充・強化、補助制度の拡充を図るとともに、ドライバー異常時対応システム等の実用化間際の新技术については、技術指針の策定、事故データに基づくA S V技術の効果評価を行う等により普及促進を引き続き進める。

加えて、自動走行技術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ことから、自動走行技術等の開発・普及のための環境整備を行う。

先進技術への対応としては、関係団体と協力して自動車整備士技能検定試験等を実施するほか、整備技術の質的な変化に対応できるよう整備主任者研修等を実施するほか、自動車関係団体とも連携し新技术普及促進を図る。

ウ 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

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A S Vの開発・普及の促進を一層進める他、「安全運転サポート車」の広報活動を積極的に展開するなど、先進安全技術の普及の拡大を図る。

エ 車両の安全性等に関する日本産業規格の整備

産業標準化法（昭和24年法律第185号）に基づいて制定された自動車関係の日本産業規格

については、従来から車両のハード面から安全性を考慮した規格の整備を進めてきたが、近年の技術進歩を踏まえ、①車両制御、②外部情報の知覚、③運転者とのマン・マシン・インターフェースの面から整備も進めている。

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

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

(17) 自動運転車の安全対策・活用の推進

ア 自動運転車に係る安全基準の策定【新規】

国連WP29におけるこれまでの国際議論も踏まえつつ、道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）について所要の改正を行い、自動運行装置を備える車両の国内基準を策定・施行する。

引き続き自動運行装置に係る国際基準が成立した場合には、速やかに同基準を国内への導入推進を行う。

無人移動サービス車の実用化等においても基準緩和認定制度を活用できるように措置を行う。

イ 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進【新規】

自動運転車の導入初期段階において、限定地域での無人自動運転移動サービスを導入する旅客自動車運送事業者が安全性及び利便性を確保するために対応すべき事項について検討していく際に必要となる基本的な考え方を示すものとして、「限定地域での無人運転移動サービスにおいて旅客自動車運送事業者が安全性・利便性を確保するためのガイドライン」を周知・徹底していく。

各地で行われる実証実験等を踏まえ、当ガイドラインの改訂を行っていく。

ウ 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【新規】

運転支援システムの機能の限界と過信の危険性を啓発するビデオを作成し、ユーチューブ上で公開し、運転支援システムに対する正しい理解を促す。

サポカー（ペダル踏み間違い時加速制御装置）のビデオを作成し、ユーチューブ上で公開し、サポカーに対する正しい理解を促す。

エ 自動運転車に係る電子的な検査の導入や審査・許可制度の適確な運用【新規】

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせて進化する自動車技術に対応して、電子化された安全装置の故障診断検査機器の開発、IT化による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を進めるなど、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。

これらを踏まえ、自動車技術総合機構と連携して、検査の高度化を図るとともに、検査コース、検査機器等の施設の改修を進めることにより自動車検査の充実を図る。

軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実を図る。

オ 自動運転車の事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進【新規】

自動車事故報告規則（昭和26年12月20日運輸省令第104号・最終改訂 令和2年2月6日国土交通省令第6号）に基づき運送事業者が惹起した事故について報告を求め、自動運転

車の事故情報を収集し、事故の原因究明及び再発防止に活用する。

(18) 自動車アセスメント情報の提供等

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

また、自動車アセスメント事業により、ASV技術等の自動車の安全に関する先進技術の国民の理解促進を図る。これらにより、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に、自動車制作者のより安全な自動車の研究開発を促進する。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を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、安全なチャイルドシートの普及拡大を図るとともに、安全性能評価の強化について検討を行う。

自動車アセスメント情報、チャイルドシートの安全性に関する比較情報については、運輸支局における掲示などを通じて広報していく。

(19) 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

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせて進化する自動車技術に対応して、電子化された安全装置の故障診断検査機器の開発、IT化による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を進めるなど、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。

これらを踏まえ、自動車技術総合機構と連携して、検査の高度化を図るとともに、検査コース、検査機器等の施設の改修を進めることにより自動車検査の充実を図る。

軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実を図る。

指定自動車整備事業制度については、整備事業者に対する監査や研修、講習を通じ制度の適正な運用を図る。

イ 型式指定制度の充実

車両の構造に起因する事故発生を防止するため、型式指定制度により新型自動車の安全性の審査体制の充実を図る。

ウ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

毎年9月、10月を点検整備推進強化月間と定めて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とともに、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に実施する。

期間中は、点検整備に対するアンケートや調査等を実施して啓蒙を図っていく。

継続検査等において、自動車検査証に定期点検の実施状況を記載して、自動車ユーザーに定期点検の実施状況の情報提供を行い適切な点検整備を促す。

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。

(イ) 不正改造車の排除

毎年6月に、道路交通に危険を及ぼすなど社会問題となっている暴走族の不正改造車や

過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を実施する。

期間中は、茨城県警の協力により特別街頭検査や車体架装メーカー・自動車部品販売店に立入りを実施して不正改造車について取締り・指導をしていく。

(ウ) 自動車分解整備事業の適正化及び近代化

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、自動車分解整備事業者に対し研修を実施して法令遵守及び適正な運営を指導していく。

また、未認証工場に対しては、認証を取得するよう指導していく。

(エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車関係団体と協力した自動車整備士技能試験等の実施や自動車の新技術に対応するために研修や講習を実施して技術の向上を図っていく。

また、整備主任者等を対象とした新技術研修の実施等により、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

近年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、事業者に対する監督手法を検討するとともに研修等を通じて指導をしていく。

(20) リコール制度の充実・強化

自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、装置制作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、安全性・環境性に疑義がある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行う。

また、自動車ユーザーの目線に立ったリコールを実施するため、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。

これらを踏まえ、車検（継続検査）等において、リコール対象のうち未対策となっている車両ユーザーに対して早期の対応を促すとともに、自動車ユーザー等から寄せられるリコール情報を積極的に収集してリコール制度の充実に繋げていく。

(21) 自転車の安全性の確保

ア 令和元年の茨城県交通安全条例改正点について、県民の更なる理解と実践を図る。

(ア) 自転車の安全利用の推進

自転車利用者に対し、定期的な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。【新規】

(イ) 自転車損害賠償責任保険等への加入の促進

自転車が加害者となる事故に関して高額賠償事案が発生していることから、被害者の救済を図るため、市町村や学校、保護者、事業者等の協力を得て、損害賠償責任保険等の加入率向上を図る。【新規】

イ 自転車の被視認性の向上

(ア) 灯火の取付けの徹底

(イ) 反射機材等の普及促進

(22) 救助・救急体制の整備

ア 救助・救急体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するための救助体制の整備・拡充及び救助活動の円滑な実施

イ 多数傷病者発生時における救助・救急体制の充実

多数の負傷者が発生する大事故に対処するための連絡体制の整備、救護訓練の実施による集団救急事故体制の推進、災害派遣医療チーム（DMAT※）との連携推進

※DMAT：Disaster Medical Assistance Team 災害派遣医療チーム（災害急性期に活動できる機動性を持ったトレーニングを受けた医療チーム）のことで、医師・看護師・業務調整員（医師・看護師以外の医療職及び事務職員）で構成される

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

(ア) 消防機関等の開催する応急手当講習会（AEDの使用も含む）等における普及啓発活動の推進（バイスタンダー※による応急手当により救命効果が期待される）

(イ) 心肺蘇生法等に関する知識・実技の普及

(ウ) 救急の日、救急医療週間等の機会を通じた広報啓発活動の積極的な推進

(エ) 応急手当指導者の養成の実施

(オ) 119番受信時における応急手当に係る口頭指導の推進

※バイスタンダー：救急現場に居合わせた人（発見者、同伴者等）のこと。バイスタンダーによる心肺蘇生法等の応急手当の有無が救命率を大きく左右する。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

(ア) 県内消防本部における救急救命士の計画的な配置のための救急救命士の養成

(イ) 救急救命士の救急救命処置（気管挿管、薬剤投与等）の円滑な実施を図るための講習及び実習の推進

(ウ) 救急救命士による救命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

オ 救助・救急用資機材の整備の推進

(ア) 救助体制を強化するための救助工作車、救助資機材の整備の推進

(イ) 救急体制を強化するための高規格救急自動車、救命処置用資機材等の整備推進

カ ヘリコプターによる救急業務の推進

救急業務におけるヘリコプターの積極的活用の推進

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

救助隊員及び救急隊員の知識・技術の向上に資するための教育訓練の充実

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

関係消防本部と東日本高速道路株式会社との連携強化及び救急業務実施体制の整備の促進

(23) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

(ア) 市町村単位での初期救急医療体制確保のための休日夜間急患センター及び在宅当番医制度の充実

(イ) 重症救急患者の対応のための二次救急医療圏単位での第二次救急医療体制の充実

(ウ) 重篤な救急患者の対応のための第三次救急医療体制として救命救急センターの充実

(エ) 「茨城県救急医療情報システム」の更なる利用や利便性の向上を図り、救急患者の迅速な受入れを促進

イ 救急担当医師・看護師等の養成等

- (ア) 若手医師を対象とした救急医療技術に係る研修会の開催を支援するとともに、医師確保計画に位置付けた「医師配置調整スキーム」も活用しながら、救急医療に携わる医師の確保に努める。
- (イ) 看護師について、県看護協会において救急時に的確に医師を補助できるよう救急医療に関する研修を実施し、救急医療を担当する看護師の確保を図る。

ウ ドクターヘリ事業の推進

ドクターヘリの有効活用により、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺障害の軽減を図る。

(24) 救急関係機関の協力関係の確保等

ア 救急医療機関や消防機関等関係機関の緊密な連携による救急医療施設への迅速かつ円滑な収容の確保

イ 多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、災害派遣医療チーム（DMAT）及び災害派遣精神医療チーム（DPAT*）の活用を促進。

※DPAT（Disaster Psychiatric Assistance Team）：自然災害や航空機・列車事故、犯罪事件などの集団災害の後、被災地域に入り、精神科医療および精神保健活動の支援を行う専門的なチーム

(25) 自動車損害賠償保障制度の充実等

ア 無保険（無共済）車両対策の徹底

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

(26) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

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

- (ア) 日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連携強化
- (イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進
- (ウ) 研修等を通しての相談員の資質の向上
- (エ) 交通事故相談所等において各種の広報を実施する他、地方公共団体のホームページや広報誌の積極的な活用等による交通事故相談活動の周知徹底、交通事故当事者に対する相談機会の提供
- (オ) 弁護士による法律相談・示談あっ旋等を無償で受けられるような体制の充実

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

- (ア) 警察における交通事故被害者に対する救済制度の教示や交通事故相談活動の推進
- (イ) 法務省の人権擁護機関における交通事故に関する人権相談の充実
- (ウ) 日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター及び日弁連交通事故相談センターにおける相談及び援助の充実

(27) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 交通事故被害者等に対する支援措置の充実

- (ア) 交通事故被害者等に対しての交通事故相談所等における相談業務及び情報提供などの交通事故被害者支援の充実

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

- (イ) 警察署交通課員、茨城県交通事故相談所、検察庁の被害者支援員等による相談業務の推進
- (ロ) 関係機関相互の連携及び民間の犯罪被害者支援団体との連携
- (ハ) 「交通事故被害者の手引き」を活用した交通事故被害者等への積極的な情報提供
- (ニ) 被害者連絡制度の推進
- (ホ) 死亡事故等の遺族、被害者等からの加害者の行政処分結果の問い合わせへの対応
- (ヘ) 警察本部に設置された被害者連絡調整官の指導教養等による組織的な被害者連絡の推進

ウ 公共交通事故被害者への支援

- (イ) 大規模事故発生時の被害者等支援における、警察、医療機関、県・市町村、民間の被害者支援団体等との連携の推進
- (ロ) 公共交通における事故による被害者等の方々への支援の確保を図るため、国土交通省の「公共交通事故被害者支援室」が取り組む公共交通における事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能や、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ト等に協力する。

(28) 道路交通の安全に関する調査・分析（再掲） 1 (4)

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、県民生活に欠くことのできない交通手段である。列車運行が高速・高密度である現在においては、一たび列車の衝突や脱線事故等が発生すれば、多くの利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりでなく、被害が甚大となる。

このため、県民が安心して利用できる安全な鉄道輸送を目指し、鉄道に対する信頼を揺るぎないものとするために、各種の安全対策を推進する必要がある。

I 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

県内における鉄道運転事故（※列車事故（衝突、脱線、火災）、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいう）は、平成27年度に13件発生したが、令和元年度は7件発生となっている。

また、死傷者数においては、平成27年度は10人で、令和元年度は7人であった。

※運転事故 列車事故、踏切障害事故、道路障害事故、人身障害事故及び物損事故

列車事故 列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故

踏切事故 踏切障害に伴う列車事故及び踏切障害事故

県内における鉄道運転事故の推移

区 分	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
発生件数	13	11	9	11	7
死傷者数	10(5)	7(4)	8(3)	9(3)	7(3)

() 内は、死者数

2 県内における近年の運転事故の特徴

県内における近年の運転事故の特徴としては、列車事故はなく、踏切障害事故と鉄道人身障害事故が発生している。鉄道人身障害事故の発生件数は平成27年度に5件あった他は、ここ数年横ばい状態である。また、踏切障害事故については、平成27年度・平成28年度に8件発生しているが、その他の年度では4～6件と減少傾向にある。

II 交通安全計画における目標

① 乗客の死者数ゼロを目指す。

② 運転事故全体の死者数減少を目指す。

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

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

第2節 鉄道交通の安全についての対策

I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあり、これまでの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、運転事故が県内において年間10件程度発生し死傷者も数名出ている状況から、事故個別の問題を解決するとともに、過去に起きた事故等の教訓を活かして効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から、鉄道交通環境の整備、鉄道の安全運行の確保、鉄道車両の安全性の確保といった各種交通安全施策を推進する。

II 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道線路、運転保安設備等の鉄道施設について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性の基礎を構築する必要がある。

このため、鉄道施設の維持管理等の徹底を図るとともに、運転保安設備の整備、鉄道構造物の耐震性の強化、障がい者に対する音声・音響案内等を促進し、安全対策を推進する。

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

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

イ 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。

ウ 駅施設について、高齢者・身体障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、転落防止設備等の整備によるバリアフリー化を推進するとともに、プラットホームからの転落事故に対しては、列車の速度が高く、かつ、1時間当たりの運行本数の多いプラットホームについて、非常停止押しボタンの整備、プラットホーム下の待避スペースの確保、可動式ホーム柵の設置、内方線点字ブロックの敷設等適切な安全対策の推進を図る。

(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ATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたもの※の整備については完了したが、これらの装置の整備については引き続き推進を図る。

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

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

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、鉄道事業者・携帯電話業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故0（ゼロ）運動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

(1) 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。

(2) 安全上のトラブル情報の共有・活用

主要な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。

(3) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。

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

(4) 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。

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

(5) 運輸安全マネジメント評価の実施

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

(6) 計画運休への取組

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

イ 情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時にお
ける多言語案内体制の強化を図る。【新規】

4 鉄道車両の安全性の確保

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

5 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、消防機関、医
療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進する。

6 被害者支援の推進

(1) 損害賠償請求の援助活動等の強化や被害者等の心情に配慮した対策の推進を図る。特
に、大規模事故が発生した場合に、警察、医療機関、県・市町村、民間の被害者支援団
体等が連携し、被害者を支援する。

(2) 国土交通省の「公共交通事故被害者支援室」が取り組む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や、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ト等に協力する。

7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

鉄道事故や重大なインシデントの原因究明の調査を迅速かつ適確に行うため、各種の
記録装置の分析等や過去の事故調査で得られたノウハウや各種分析技術の向上及び事故
分析結果等のストックとその活用等により総合的な調査研究を推進し、原因究明を徹底的
に行い、その成果を速やかに反映させ、再発防止に努める。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあり、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、依然として踏切事故は鉄道の運転事故として占める割合は高い状況にあり、改良すべき踏切道がなお残されている現状にある。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

I 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、平成22年度に12件の発生があり、長期的には減少傾向にある。しかし、依然、踏切事故は発生しており、改良すべき踏切道がなお残されている現状にある。

県内における踏切事故の推移

区 分	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
発生件数	8	8	4	4	6
死傷者数	4(1)	4(2)	3(2)	3(0)	6(3)

() 内は、死者数

2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道が最も多くなっている。

II 交通安全計画における目標

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

第2節 踏切道における交通安全の対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第10次交通安全基本計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらす場合もあるため、まずは、平面交差の解消（立体交差化）、踏切保安設備の整備、交通規制の実施等の対策をすべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、第4種踏切の解消や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更な

る踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

II 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

踏切道の立体交差化や歩行者滞留を考慮した踏切拡幅、さらに踏切横断交通量削減のための周辺道路整備等総合的な対策を促進する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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を推進する。
- (4) 道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、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、第4種踏切道などの統廃合を促進する。

4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

- (1) 緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。
- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) 学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。