

第 1 1 次

山形県交通安全計画（案）

（令和3年度～令和7年度）

～ 交通事故のない、安全・安心な山形県を目指して ～

山形県交通安全対策会議

ま え が き

我が国では、モータリゼーションの急激な進展に対して、交通安全施設の不足や安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和20年代後半から40年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者が著しく増加しました。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年に交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定されました。これに基づき、国においては交通安全基本計画を、また、本県においては交通安全計画をそれぞれ10次にわたって策定し、県、市町村及び関係機関・団体が一体となって交通安全対策を強力に実施してきました。

その結果、本県の年間の交通事故による死者数は、昭和46年の204人をピークに、その後は減少傾向に転じ、特に、平成28年には統計開始（昭和23年）以降最も少ない28人まで減少し、ピーク時の1割程度まで減少させることができました。

これは、県、市町村及び関係機関・団体のみならず県民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられます。

しかしながら、近年において、高齢運転者による事故、子どもが犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、特に、次代を担う子供のかげがえのない命を交通事故から守っていくことも重要です。また、鉄道交通の分野においても、大量・高速輸送システムの進展の中で、ひとたび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にあります。

言うまでもなく、交通事故の防止は、県、市町村及び関係機関・団体はもちろん、県民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、「交通事故のない、安全・安心な山形県」を目指して、総合的かつ長期的な施策をまとめた計画を策定し、これに基づいて諸施策を強力に推進していかねばなりません。

この交通安全計画は、交通安全対策基本法第25条第1項の規定に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱と数値目標を定めたものです。

この交通安全計画に基づき、県、市町村及び関係機関においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に推進することとします。

目 次

計画の基本理念	1
第1編 道路交通安全	5
第1章 道路交通安全の目標等	5
1 道路交通事故の現状等	5
(1) 道路交通事故の現状	5
(2) 道路交通事故の特徴	6
2 第1次交通安全計画における目標	7
第2章 道路交通安全についての対策	8
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	8
<重視すべき視点>	
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	8
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	9
(3) 幹線道路及び生活道路における安全確保	10
(4) 先端技術の活用推進	10
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	10
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	11
第2節 道路交通安全対策の重点事項	11
1 高齢者及び子どもの交通安全対策の推進	11
(1) 高齢者の交通安全対策の推進	11
(2) 子どもの交通安全対策の推進	12
2 幹線道路での交通事故防止対策の推進	12
3 運転手対策の推進	12
(1) 高齢ドライバー対策の推進	12
(2) 青年ドライバー対策の推進	13
4 生活道路などの道路安全施設整備による交通事故防止対策の推進	13
5 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進	13
6 衝突時の被害軽減対策の推進	14
第3節 道路交通安全のための施策の展開	14
1 交通安全思想の普及徹底	14
(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	21
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	21
(4)	地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進	23
(5)	飲酒運転の撲滅	24
(6)	自転車の安全で適正な利用の促進	25
2	安全運転の確保	26
(1)	運転者教育等の充実	26
(2)	運転免許業務のサービスの向上	29
(3)	運転管理の推進及び運行管理の充実	29
(4)	交通労働災害の防止等	32
(5)	道路交通情報の充実	32
3	道路交通環境の整備	34
(1)	幹線道路における交通安全対策の推進	35
(2)	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	37
(3)	交通安全施設等の整備促進	39
(4)	効果的な交通規制の推進	39
(5)	地域住民等と一体となった道路交通環境の整備	40
(6)	効果的で重点的な事故対策の推進	40
(7)	高速道路における事故防止対策の推進	41
(8)	高度道路交通システム（ITS）の活用	41
(9)	円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	42
(10)	交通需要マネジメントの推進	44
(11)	総合的な駐車対策の推進	44
(12)	災害に備えた道路交通環境の整備	45
(13)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	46
4	車両の安全性の確保	47
(1)	自動車の検査及び点検整備の充実	47
(2)	自転車の安全性の確保	49
5	道路交通秩序の維持	49
(1)	交通指導取締りの強化等	50
(2)	交通事故事件及び特殊犯罪捜査体制の強化	50
(3)	暴走行為等対策の推進	51
6	救助・救急活動の充実	51
(1)	救助・救急体制の整備	51
(2)	救急医療体制の充実	52
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	52

7	交通事故被害者等支援の推進	53
(1)	自動車損害賠償保障制度の充実等	53
(2)	損害賠償の請求についての援助等	53
(3)	交通事故被害者等支援の充実強化	54
8	交通事故調査・分析の充実	55
(1)	交通事故多発箇所の共同現場点検	55
(2)	交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現場点検	55
(3)	交通事故データ解析等統計分析の高度化	55

第2編 鉄道交通の安全

第1章	鉄道交通安全の目標等	56
第1節	鉄道事故の状況等	56
1	鉄道事故の状況	56
2	近年の運転事故の特徴	56
第2節	第1次交通安全計画における目標	56
第2章	鉄道交通の安全についての対策	57
第1節	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	57
第2節	鉄道交通安全のための施策の展開	57
1	鉄道交通環境の整備	57
(1)	鉄道施設等の安全性の向上	57
(2)	運転保安設備等の整備	57
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	58
3	鉄道の安全な運行の確保	58
(1)	保安監査の実施	58
(2)	運転士の資質の保持	58
(3)	安全上のトラブル情報の共有・活用	58
(4)	気象情報等の充実	59
(5)	大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	60
(6)	運輸安全マネジメント評価の実施	60
(7)	計画運休への取組	60
4	鉄道車両の安全性の確保	61

5	救助・救急活動の充実	61
6	被害者支援の推進	61
7	鉄道事故等の原因究明と事故等の防止	61
第3編 踏切道における交通の安全		63
第1章 踏切道における交通安全の目標等		63
第1節 踏切事故の状況等		63
1	踏切事故の状況	63
2	近年の踏切事故の特徴	63
第2節 第1次交通安全計画における目標		64
第2章 踏切道における交通の安全についての対策		64
第1節 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点		64
第2節 踏切道における交通安全のための施策の展開		64
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整備の促進	64
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	64
3	踏切道の統廃合の促進	65
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	65

計 画 の 基 本 理 念

【 交通事故のない社会を目指して 】

本県は、少子高齢化の進行に伴う本格的な人口減少社会の到来など、これまで経験したことがない大きな転換点を迎えています。このような大きな社会環境変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として県民の様々な不安の解消に向けて、県民の生命と暮らしを守る公的なセーフティネットを再構築するとともに、地域住民などと連携して、暮らしの安全・安心な地域づくりを推進していくことが重要であり、それは、第4次山形県総合発展計画にいう「人と自然がいきいきと調和し、真の豊かさと幸せを実感できる山形」を実現していくことにもつながります。その際、交通事故による被害者数は災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、交通安全の確保も、安全・安心な地域づくりの実現を図っていくための極めて重要な要素であります。

このため、交通安全の確保に向け、これまで様々な対策を講じてきたところですが、防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中であって、今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、更なる対策の実施が必要であります。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すことが求められます。

交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではありませんが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、県民、市町村及び関係機関等と連携して力強く推進していかねばなりません。

【 人優先の交通安全思想 】

安全・安心な地域づくり確保のためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等への配慮や思いやりが不可欠であり、すべての交通について、高齢者、障がい者及び子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となります。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもあります。

また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められます。

本県においては、このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進するとともに、地域ぐるみで交通弱者を守る仕組みづくりを促進していきます。

【 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築 】

全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い、生じうる様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となります。今後、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指します。

1 交通社会を構成する三要素

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

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関、③それらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを県民の理解と協力の下、強力に推進します。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとします。

また、交通社会に参加する県民一人ひとりが自ら交通安全に関する意識を改革していくことが極めて重要であることから、今後も交通安全教育、普及啓発活動を充実させ、社会全体の規範意識及び交通マナーの向上に努めます。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結びつかないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制等を充実させることとします。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、社会の変化に適切に対応し、必要性の低下した施設の見直し等を図ることとします。また、交通環境の整備に当たっては、「人優先」の考えの下、歩行者等の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなど

により、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させることとします。

特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、「人優先」の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要です。

これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震等の災害に対する防災の観点にも適切な配慮を行います。

2 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

（1）人手不足への対応

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

（2）先進技術導入への対応

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されますが、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ことが重要です。

（3）高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中にあっても、確実に交通安全を図り、そのために、安全に関わる関係機関が、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要です。

（4）新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、交通にも及び、様々な課題や制約が生じているほか、県民のライフスタイルや交通行動への影響も認められます。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手します。

3 横断的に重要な事項

（1）先端技術の積極的活用

今後も、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進するとともに、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいく必要があります。

有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化を図ります。

(2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

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

(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、県、市町村及び関係機関・団体等が緊密な連携の下に施策を推進するとともに、県民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、県及び市町村の行う交通安全に関する施策に計画段階から県民が参加できる仕組みづくりや、県民が主体的に行う交通安全総点検、地域における特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

(4) 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化

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

(5) EBPM[※]の推進

交通安全に関わる施策におけるEBPMの取組を強化するため、その基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指します。

[※] EBPM: Evidence-based Policy Making、統計データや各種指標など、客観的エビデンス（根拠や証拠）を基にして、政策の決定や実行を効果的・効率的に行うこと。

第 1 編 道路交通の安全

第1編 道路交通の安全

1 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、交通事故のない安全・安心な山形県を目指す。
- 死者数の一層の減少に取り組むとともに、命に関わり優先度が高い重傷者の減少についても積極的に取り組む必要がある。



2 道路交通の安全についての目標

- ① 令和7年までに24時間死者数を24人以下にする。
- ② 令和7年までに重傷者数を280人以下にする。



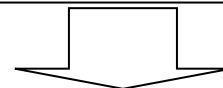
3 道路交通の安全についての対策

6つの視点を重視

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

第10次山形県交通安全計画期間内における本県の交通事故の特徴を踏まえ、重点的に取り組む事項

- ① 高齢者及び子どもの安全対策の推進
- ② 幹線道路での事故防止対策の推進
- ③ 運転者対策の推進
- ④ 生活道路などの道路安全施設整備による事故防止対策の推進
- ⑤ 夕方から夜間にかけての事故防止対策の推進
- ⑥ 衝突時の被害軽減対策の推進



<8つの柱>

- ① 交通安全思想の普及徹底
- ② 安全運転の確保
- ③ 道路交通環境の整備
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 交通事故被害者等支援の推進
- ⑧ 交通事故調査・分析の充実

第1編 道路交通の安全

第1章 道路交通安全の目標等

1 道路交通事故の現状等

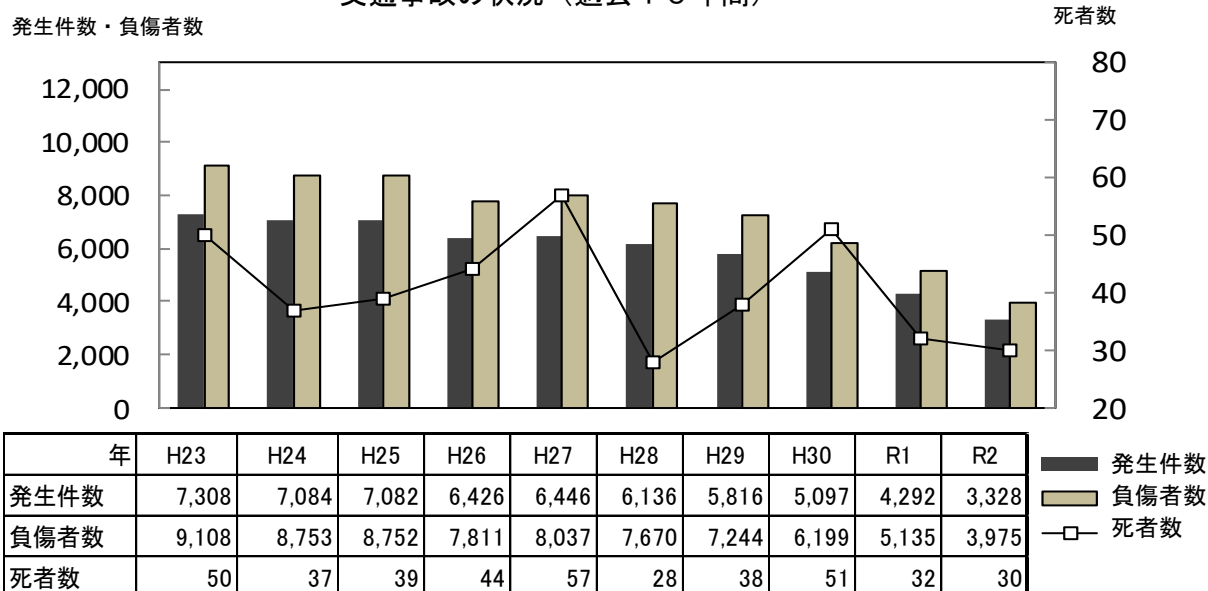
(1) 道路交通事故の現状（消費生活・地域安全課、交通企画課）

本県の交通事故による年間の死者数は、昭和46年の204人をピークに、以後着実に減少し、平成28年には統計開始（昭和23年）以降最も少ない28人を記録しました。

第10次交通安全計画では、令和2年までに年間交通事故死者数30人（国の第10次交通安全基本計画の目標の概ね1%以下）以下、死傷者数6,000人以下を目標として推進した結果、令和2年の死者数は30人、死傷者数は4,005人となり、目標を達成することができました。

交通事故発生件数や負傷者数については、平成27年以降一貫して減少し、令和2年には、発生件数3,328件、負傷者数3,975人となり、平成27年と比べて、発生件数及び負傷者数のいずれも5割程度まで減少しています。

交通事故の状況（過去10年間）



(2) 道路交通事故の特徴（消費生活・地域安全課、交通企画課）

第10次交通安全計画期間内（平成28年から令和2年）の交通死亡事故の特徴は、次のとおりです。

- ① 高齢者が犠牲となる事故が多い（全死者の6割以上を占める）
 - ② 国道・県道等幹線道路での発生が多い（全死者の6割以上を占める）
 - ③ 高齢ドライバー及び青年ドライバーが第1当事者である事故が多い（全死者の5割以上を占める）
 - ④ 事故原因別では、ドライバーの前方不注意（脇見・考え事等）が多い（全死者の約5割を占める）
 - ⑤ 夕方から夜間にかけて（16:00～20:00）の事故が多い（全死者の35%を占める）
 - ⑥ 歩行者の道路横断中の事故が多い（全死者の約2割を占める）
- などがあげられます。

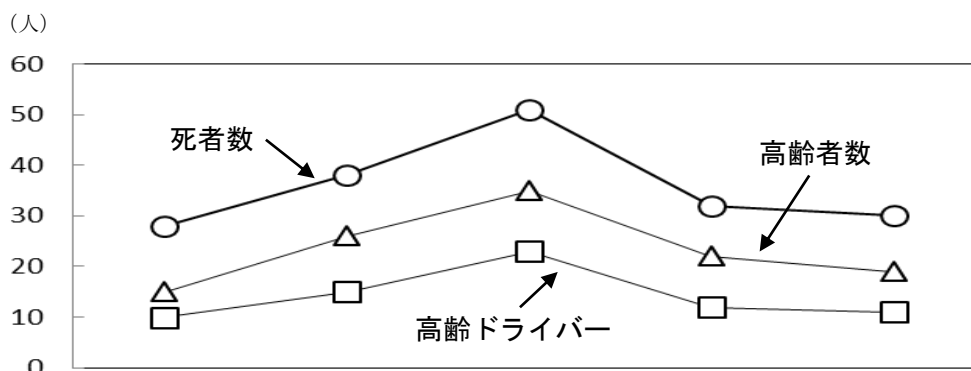
この背景には、

ア 高齢人口の割合の増加

イ 高齢者の運転免許保有数の増加

等の要因が影響しているものと考えられます。

交通事故死者数に占める高齢者、高齢ドライバー数（過去5年間）



年	H28	H29	H30	R1	R2
死者数	28	38	51	32	30
高齢者数	15	26	35	22	19
全死者に占める 高齢者の割合 %	53.6	68.4	68.6	68.8	63.3
高齢ドライバー	10	15	23	12	11
全死者に占める高齢 ドライバーの割合 %	35.7	39.5	45.1	37.5	36.7

2 第11次交通安全計画における目標（消費生活・地域安全課、交通企画課）

交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけ、安全・安心な山形県を達成することが究極の目標ですが、本計画の計画期間である令和7年までに、年間の24時間死者数を24人以下（国の第11次交通安全基本計画に示す目標の概ね1%以下）とすることを目指します。

また、24時間死者数のみならず、道路交通事故に起因する死者数（30日以内死者数等）の減少に努めます。

さらに、本計画における最優先の目標は死者数の減少ですが、重傷者が発生する事故防止への取組が死者数の減少にもつながることから、命に関わり優先度が高い重傷者数を目標値に設定することとし、令和7年までに年間の重傷者数を280人以下（国の第11次交通安全基本計画に示す目標の概ね1%以下）とすることを目指します。

【参考】 これまでの山形県交通安全計画の目標値と実数値

区 分	期 間	目 標 数 値	実数値
第1次山形県交通安全計画	昭和46年度～ 昭和50年度	歩行者の死亡事故の半減を目途とする 55人	昭和50年 52人
第2次山形県交通安全計画	昭和51年度～ 昭和55年度	昭和46年の交通事故死者の半減を図る 102人	昭和55年 94人
第3次山形県交通安全計画	昭和56年度～ 昭和60年度	昭和60年までに死者数を年間80人以下とする	昭和60年 88人
第4次山形県交通安全計画	昭和61年度～ 平成2年度	昭和65年までに死者数を年間80人以下とする	平成2年 93人
第5次山形県交通安全計画	平成3年度～ 平成7年度	最終年には「第5次交通安全基本計画」における抑止目標の1%未満に止める 100人以下	平成7年度 109人
第6次山形県交通安全計画	平成8年度～ 平成12年度	当面「第6次交通安全基本計画」における抑止目標の1%未満に止める 90人以下	平成12年 91人
第7次山形県交通安全計画	平成13年度～ 平成17年度	最終年までに「第7次交通安全基本計画」に示す目標の1%未満を目指す 84人以下	平成17年 82人
第8次山形県交通安全計画	平成18年度～ 平成22年度	平成22年までに、「第8次交通安全基本計画」に示す目標の1%以下を目指す 55人以下	平成22年 51人

第9次山形県 交通安全計画	平成23年度～ 平成27年度	平成27年までに、「第9次交通安全 基本計画」に示す目標の概ね1%以下 を目指す 35人以下	平成27年 57人
第10次山形県 交通安全計画	平成28年度～ 令和2年度	令和2年までに、「第10次交通安全 基本計画」に示す目標の概ね1%以下 を目指す 30人以下	令和2年 30人

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を考える視点

(消費生活・地域安全課、交通企画課、道路整備課、道路保全課)

近年、道路交通事故による負傷者数、死者数が減少していることを考えると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられます。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実させ、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新たな対策を推進します。

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

<重視すべき視点>

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

高齢者の交通事故死者数が平成29年以降4年連続で全体の約6割を超えており、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全・安心に外出し、移動できる交通社会の形成が必要です。

高齢者については、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進します。

高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や地域における見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適った自動運転サービス等の活用なども重要となります。

高齢者が自動車を運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要があります。また、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術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ります。

一方、少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを生み育てることができる環境の整備、若い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待されます。次代を担う子どもの安全を確保する観点から、キッズ・ゾーンの設定や、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路及び通学路等の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進します。

高齢者や子どもに対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じていきます。

(2) 歩行者及び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、歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。

こうしたことから、「人優先」の考えの下、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要があります。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図っていくことが重要です。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、横断する時は、手を上げるなどして運転者に対して横断の意思を明確に伝えた上で、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など、自らの安全を守るための行動とともに、停止した運転者に謝意を伝える「交通安全ありがとう運動」を展開し、全年齢層での交通安全教育等を推進する必要があります。

自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者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、自転車損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進していきます。

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とともに、特に、都市部において自転車の走行区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ります。また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、

自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図ります。

加えて、横断歩道においては、「歩行者が優先」であることを含め、自動車等の運転者に対して「歩行者を守る」保護意識の定着を図る必要があります。

(3) 幹線道路及び生活道路における安全確保

交通事故死者数の約6割を占める国道等の幹線道路における対策については、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」を導入し、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）・事故危険区間対策事業」を継続して取り組むなど、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。

また、歩行者や自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路においては、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、可搬式速度違反自動取締装置等による交通指導取締りの強化、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、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確保を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要があります。このためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、地域の実情を知る市町村においては、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ります。

(4) 先端技術の活用推進

今後も安全運転サポート車（以下「サポカー」という。）及びサポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待されます。そのためにも、更にサポカー等の普及促進を推進していきます。

また、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進していきます。また、今後も科学技術の進展があり得ますので、その導入過程での安全確保を図りながら、新たな技術を有効に活用した取組を推進していきます。

(5) 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交通事故を減少させることができましたが、前方不注意などの安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として多く、近年、相対的にその割合は高くなっています。このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等の詳細な交通事故を精査し、その精査結果を地理情報システム（GIS）に表示して多角的な分析を行うなど、県

民に対し効果的な情報発信を行っていきます。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、それぞれの地域における行政、関係団体及び住民等の協働により地域に根ざした交通安全対策等に取り組んでいくことが一層重要となります。このため、地域の実情を知悉した専門家の知見を地域の取組にいかすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、地理情報システム（GIS）で得た事故分析結果をインターネット等を通じて広く県民に発信し、交通事故情報の「見える化」を図って交通事故情報の提供に努めます。また、地域住民に対し、交通安全対策により一層関心を持ってもらい、当該地域における安全・安心な交通社会の形成について、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、県民主体の意識を醸成していきます。

第2節 道路交通安全対策の重点事項

第10次山形県交通安全計画期間内における交通事故の特徴を踏まえ、次の6項目を重点として取り組みます。

1 高齢者及び子どもの交通安全対策の推進

(1) 高齢者の交通安全対策の推進

本県における高齢化率は、33.4%（「高齢社会白書」令和2年版）で全国平均（28.4%）を大幅に上回っています。これに伴い、高齢者が関与する交通事故の割合が年々増加し、交通事故死者における高齢者の占める割合は、平成29年から4年連続で6割を超える高い値で推移しています。

また、令和2年中における高齢者の死者数は19人（前年比－3人）で全体の63.3%を占めていますが、このうち、歩行中及び自転車乗車中の死者は、14人（前年比＋1）で高齢者の全死者の73.7%を占めております。

今後、更なる高齢化の進展を考えると、高齢者の歩行中及び自転車利用中の交通安全対策は、緊急かつ重要な課題と言えます。

このため、高齢者に対しては、加齢に伴う身体機能の低下と交通行動に及ぼす影響を理解して、道路及び交通の状況に応じた安全な行動を自ら選択できるようにするため、参加、体験、実践型の交通安全教育を積極的に推進します。

また、関係機関・団体等と連携した戸別訪問指導を計画的に推進し、交通ルールの遵守、交通事故防止の声かけ及び夜光反射材の普及促進に努めるとともに、特に夜光反射材の普及促進については、高齢者が利用する施設、大型スーパー、病院などにお

ける活動を推進して、高齢者自らが自分を守る意識と、各地域において高齢者を事故から守る意識の醸成に努めます。

(2) 子どもの交通安全対策の推進

子どもの交通事故は、少子化の影響もあり、発生件数及び死傷者数ともに減少傾向が続いているものの、第10次期間中には2人が交通事故で死亡しております。交通弱者である子どもを交通事故から守るためには、高齢者と同様に、子どもも交通社会の一員であることを理解させ、自ら危険に気付く能力を身に付けさせることが必要であることから、その発達段階に応じて段階的かつ体系的に交通安全教育を実施し、交通事故防止に必要な実践的技能を育てます。具体的には子どもの興味・関心に応じて、参加・体験・実践型の教育を積極的に推進していきます。

2 幹線道路での交通事故防止対策の推進

国道、県道等の幹線道路における死亡事故件数は過去5年間（平成28年～令和2年）を集計した全体の67.0%を占めています。その主たる原因は、脇見・考え事・動静不注視など前方不注意が92件であり、全体（歩行者・自転車を除く）の52.2%を占めています。

また、令和2年中、幹線道路（国道、県道）における交通事故発生件数は1,884件で、そのうち、交差点における交通事故は962件と全体の51.1%を占めており、事故原因は一時不停止、前方不注意によるものが全体の35.5%を占めています。

具体的な交通事故防止対策としては、幹線道路における交通指導取締りにより、運転者の注意喚起を図るとともに、交通安全協会、安全運転管理者協会及び指定自動車教習所等と連携しながら「前をよく見て運転集中」の広報啓発を図ります。

さらに、道路管理者と連携し、交通安全施設の整備充実を推進します。

3 運転者対策の推進

(1) 高齢ドライバー対策の推進

過去5年間（平成28年～令和2年まで）における高齢ドライバー（第1当事者）による死亡事故は、全体の39.7%を占めています。また、高齢ドライバーによる交通事故は、発生件数、負傷者数ともに減少しているものの、全体に占める割合はいずれも増加傾向にあります。

令和2年中における高齢ドライバーによる死亡事故は11件（前年比-1）で全体の36.7%を占めました。事故原因は、交差点等での一時不停止（3件、前年比+3）、安全不確認（2件、前年比+2）及び前方不注意（5件、前年比+2）によるもので90.9%を占めました。

高齢ドライバーの事故は、加齢による身体能力、運転技能の低下が大きく影響してい

るものと考えられ、身体能力等の低下は個人差があることを踏まえ、それぞれの特性に応じたきめ細かな対策をする必要があります。

そのため、具体的な事故事例に基づく安全教育はもとより、自らの身体機能の低下等を把握できる参加・体験・実践型の交通安全教育を推進していきます。

また、安全運転を支援するサポカーの普及促進などによる運転免許証の自主返納をしやすくする環境づくりや、市町村等が実施している支援制度の拡充も推進していきます。

(2) 青年ドライバー対策の推進

過去5年間（平成28年～令和2年まで）における青年ドライバー（第1当事者）の死亡事故は、全体の15.6%を占め、青年ドライバーによる発生件数は、青年ドライバーの運転免許保有者数の減少と比例して年々減少傾向にあります。

令和2年中における青年ドライバー（第1当事者）の死亡事故は4件（前年比-2）で、全てが私用中の事故でした。事故形態は、人対車両（2件、前年比-2）、正面衝突（1件、前年比-2）と単独事故（1件、前年比±0）で、事故原因は全て漫然運転等の前方不注視によるものでした。

青年ドライバーの多くは、事業所等で稼働していることから、引き続き安全運転管理者事業所を含む事業者対策を強化するとともに、安全運転管理者事業所加入事業所以外の事業者に対しても若者対象の参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

4 生活道路などの道路安全施設整備による交通事故防止対策の推進

歩行者や自転車に係る死傷事故発生割合が高い生活道路では、県公安委員会と道路管理者が連携して、地域住民の主体的参加の下、地域の実情を踏まえた歩道整備、車両速度の抑制及び通過交通の抑制等の面的かつ総合的な交通事故対策に取り組みます。

また、車両や歩行者の交通実態、道路環境等に適した交通規制の実施・見直し、信号機のLED化及び道路標識の高輝度化等を推進し、分かりやすく見やすい道路標識・標示を整備します。

さらに、交通事故が多発している交差点や区間を事故危険箇所として抽出し、交通事故危険マップ作成などにより広報啓発に努めるほか、右折レーン、道路照明灯、視線誘導標等の設置及びカラー舗装など交通事故対策を行います。

5 夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進

日没時間の早まる秋以降、夕暮れ時から夜間にかけて、高齢者等が道路を歩行中に交通事故に遭う危険が高まることから、車両運転者に対し前照灯の早め点灯の呼びかけを行うほか、歩行者を早めに確認できるハイビームの積極的な活用を推奨するなど、前照灯のこまめな切り替えによる前方への注意を高める運転についての対策を推進します。

また、交通安全協会、交通安全母の会などの関係機関・団体等と連携し、夜光反射材

等交通安全用品の普及促進に取り組むほか、夜光反射材の視認性効果の体験などによる参加・体験・実践型の交通安全教育により、夜光反射材の自発的な活用を促進します。

6 衝突時の被害軽減対策の推進

本県においては、令和2年中の四輪乗車中の死者6人のうち、シートベルト非着用者が半数（3人）を占めております。警察庁等が令和2年に実施したシートベルト着用状況全国調査によると、本県では、運転席は99.5%と着用率が高いものの、後部座席の着用率は41.3%と前席と比べ非常に低くなっています。また、令和元年中のチャイルドシート着用状況全国調査（令和2年は、新型コロナウイルス感染症の影響により調査中止）では、全国平均を13.9ポイント上回る84.4%と年々向上しています。

このような情勢を踏まえ、シートベルト及びチャイルドシートの着用効果についての理解を深め、後部座席も含めた全ての座席における着用率100%を目標に、正しい着用の徹底を図るとともに、サポカーの普及促進を推進します。

さらに自転車利用者に対しては、「山形県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づくヘルメット着用等の安全措置規定の周知・啓発を図り、その着用を促進します。

このため、県、市町村、警察、関係機関・団体等の相互の協力により、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開します。

第3節 道路交通安全のための施策の展開

交通安全対策をより効果的に推進するため、第1節の6つの視点と第2節の6つの重点事項を踏まえ、①交通安全思想の普及徹底、②安全運転の確保、③道路交通環境の整備、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の確保、⑥救助・救急活動の充実、⑦交通事故被害者等支援の充実、⑧交通事故調査・分析の充実の8つの柱により、交通安全対策の施策を展開します。

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下に、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ます。

交通安全意識を向上させ、交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して県民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要です。また、「人優先」の交通安全思想の下、高齢者、障がい者及び子ども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す。

このため、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、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りながら、他の世代に対しても、高齢者の特性を理解した上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。

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、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関するルールとマナーの指導を強化します。

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、学習指導要領に基づく、関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めます。また、学校保健安全法に基づき学校安全計画を策定し、児童、生徒等に対する通学を含めた学校生活その他の日常生活における交通安全に関する指導を実施します。障がいのある児童、生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮します。

特に、小・中・高校生は、自らシートベルトを締める意識の醸成が、将来、運転免許証を取得した際の交通安全思想への定着に繋がるため、今後、児童、生徒等に対して、自主的な全席シートベルト着用に向けた取組の促進を図っていきます。

また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心として、子ども、親の三世代が交通安全をテーマに交流する「世代間交流」の促進に努めます。

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、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、県民が自ら納得して交通安全活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ます。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、市町村、警察、学校、関係民間団体、地域社会・企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動が推進されるよう促します。特に、関係行政機関と交通安全に関する民間団体等で構成されている山形県交通安全対策協議会（会長：山形県知事）及び市町村交通安全推進協議会等（会長：各市町村長）については、活動の一層の活発化を図るとともに、同協議会を中心とした交通安全活動や各種の啓発活動等が県民総参加のもと積極的に展開されるよう努めます。

さらに、交通事故防止の要である「交通安全思想の普及徹底」に向けた取組として「交通マナーアップ県民運動」を展開していきます。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(東北運輸局、消費生活・地域安全課、高齢者支援課、子ども保育支援課、障が

い福祉課、義務教育課、高校教育課、生涯教育・学習振興課、スポーツ保健課、交通企画課)

① 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となる基本的な技能及び知識を習得させることを目標とします。

ア 幼稚園、保育所及び認定こども園における交通安全教育の推進

幼稚園、保育所及び認定子ども園においては、幼稚園・保育所単位で結成されている幼児交通安全クラブ「かもしかクラブ」を通じての交通安全教育に重点を置き、家庭・地域及び関係機関・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います。

これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等の利用や親子での実習など、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進します。

イ 家庭及び地域における交通安全活動等の推進

県及び関係機関・団体等は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、「かもしかクラブ」の結成率の向上と活動の活性化を図るとともに、講師の派遣等を通して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、幼稚園・保育所等において行われる交通安全教育の支援を行います。

さらに、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します。

② 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とします。

ア 小学校における交通安全教育の推進

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間及び特別活動など学校の教育活動全体を通じて、横断時の意思表示等の安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、バス等の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します。加えて、「交通安全ありがとう運動」の実践による交通安全意識の醸成とともに、自転車利用中に加害者となる事例を捉え、賠償

責任等への備えとして、自転車保険の加入を促進します。

小学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、自転車の安全な利用等を含め、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、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

また、関係機関・団体等は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

イ 家庭における交通安全教育の推進

P T A等の保護者を中心とした組織が、学校や市町村、警察署等と連携し、児童の交通安全に関する教室等を実施することにより、児童の行動実態を把握するとともに、保護者自らが正しい交通ルールや交通マナーを遵守して日常の生活の中で模範的な行動を取るなど、家庭や地域における児童の交通安全を推進する役割を担っていきます。

ウ 地域における支援体制の整備促進

P T A、地区の交通安全協会等との密接な連携を図り、不審者情報を共有するなど、交通安全教育と関連させながら、併せて防犯に関する積極的な取組を推進します。

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

③ 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、思いやりをもって乗車し、自己の安全ばかりではなく、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します。

ア 中学校における交通安全教育の推進

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間及び特別活動など学校の教育活動全体を通じて、横断時の意思表示等の安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。加えて、「交通安全ありがとう運動」の実践による交通安全意識の醸成とともに、自転車利用中に加害者となる事例を捉え、賠償責任等への備えとして、自転車保険の加入を促進します。

中学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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、交通安全教育の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

イ 地域における支援体制の整備推進

地域において、保護者対象の交通安全講習会の開催を促すとともに、PTA、地区の交通安全協会等との密接な連携を図り、不審者情報を共有するなど、交通安全教育と関連させながら、併せて防犯に関する積極的な取組を推進します。

④ 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、自転車の利用者及び二輪車の運転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します。

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、総合的な探求の時間及び特別活動等を中心に、学校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、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います。

特に、自転車、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を図るとともに、実技指導等の実践的な交通安全教育の充実を図ります。加えて、「交通安全ありがとう運動」の実践による交通安全意識の醸成、自転車乗車中におけるヘルメットの着用、自転車利用中に加害者となる事例を捉え、賠償責任等への備えとして、自転車保険の加入を促進します。

高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

生徒の通学に際しての自転車使用状況や各種運転免許証の取得状況等、学校における交通安全指導の実施状況について調査研究を行い、今後の交通安全教育を充実させます。

さらに、関係機関・団体等は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう、指導者の派遣や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ります。

⑤ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努めます。

また、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう

努めます。

ア 免許取得後の運転者教育の推進

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、特に、危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行います。

イ 事業所における安全教育の推進

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めます。

また、高度な運転技術、指導方法等を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進します。

ウ 公民館等の社会教育施設を活用した活動の推進

公民館等の社会教育施設を活用し、社会人を対象とした社会教育施設が主管する学級・講座や市町村や警察署等が主管する研修会等を実施することにより、「交通安全ありがとう運動」の推進等の交通安全教育の啓発を図り、交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・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ます。

⑥ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させた上で、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します。

また、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全・安心に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るよう促します。

ア 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進

高齢化の進展に伴う高齢運転者の事故増加に対応するため、関係機関・団体等と連携し、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の研修会の開催や運転適性検査器を活用した交通安全教育を推進します。具体的には、市町村、老人クラブ及び交通安全協会等と連携して交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に

対する各種の催し等の多様な機会を活用し、交通安全危険予測シミュレータ、交通安全ゆとり号、動画KYT（危険予測トレーニング）等を有効に活用した交通安全教育を積極的に推進します。

イ 反射材の普及

夜間における歩行者・自転車利用者の事故を防止するため、視認性の高い明るい色の服装の着用を促進するとともに、交通安全協会、交通安全母の会及び交通安全ボランティア等が実施する各事業を通じ、反射材等の交通安全用品の普及に努めます。

ウ 孫（小学生）から祖父母へ交通安全を呼びかけるハートフルメールの実施

家族による高齢者の交通安全を願う取組が、高齢者の安全意識の向上を促す大きな要因となるため、孫から祖父母への交通安全ハートフルメールを作成し、送付します。併せて、高齢者を中心に、子ども、親の三世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努めます。

エ 地域における交通安全広報・教育の推進

医療施設、老人福祉施設及び高齢者サークル活動の場など高齢者が集まる場所において、ポスターの掲示、交通安全指導及び反射材の配布等の交通安全広報活動を推進します。

また、シルバーリーダー及び地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、地域における高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努めます。

さらに、高齢ドライバーの安全運転に資するため、高齢者がサポカー等に搭載される先進安全技術を体験できる機会とサポカーの有効性の広報を推進します。

⑦ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

⑧ 電動車いす利用者に対する交通安全教育の推進

電動車いす利用者は、道路交通法では歩行者として扱われており、その操作の簡便さなどから高齢者にとって便利な移動手段として広く普及しているため、電動車いす利用中の事故防止に関する広報とその利用に関する交通安全教育を推進します。

⑨ 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、日本国内の交通ルールや交通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交通安全教育を推進するとともに、定住外国人に対しては、母国との交通ルールや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めます。また、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進します。

(2) 効果的な交通安全教育の推進（消費生活・地域安全課、交通企画課、スポーツ保健課）

受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関等の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

① 交通安全教育を推進するための指導者の育成

幼児から高齢者に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育及び障がい者等に対する適切な交通安全教育を実施するため、県、市町村、警察、学校及び関係民間団体等が連携を図り、交通安全教育指導者の育成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努めます。

また、指導者養成の場として、交通安全教育モデル事業や幼児交通安全教育セミナー、教職員を対象とする各種研修会を開催します。

② 交通安全教育の推進

ア 交通安全専門指導員の派遣

学校、子ども会、町内会、老人クラブ及びドライバー講習会等で交通安全教室を実施する際、対象者に合わせて山形県交通安全専門指導員を派遣します。

イ 交通安全教育用補助機材等の貸出し

模擬信号機、衝突実験用ダミー人形等を各種交通安全教育の実施時に貸し出し、より実践的な交通安全教育を推進します。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進（消費生活・地域安全課、交通企画課）

① 関係機関・団体等と連携した交通安全運動の推進

山形県交通安全対策協議会は本計画の実施主体となり、構成員となっている各機関・団体等の連携の強化を図り、一体となって各季の交通安全運動に取り組むとともに、構成員それぞれも主体性を持って、各季の交通安全運動や「よく見て 確認 ゆとり行動」県民運動等の交通安全活動を展開します。

② 交通安全運動の推進

ア 期間を定めて行う運動

春・秋の全国交通安全運動を中心に、交通事故の実態に即した県民運動を展開するほか、高齢者の交通事故防止推進強化旬間等を設け、実情に即した交通安全運動を実施します。

イ 日を定めて行う運動

県民が交通安全に関心を持ち、交通安全意識を高める日として、原則毎月1日

と15日を「交通安全の日」と定めており、運転者や歩行者等に安全を呼びかける街頭指導等を推進します。

ウ 年間を通じて行う運動

年間県民運動として、「運転者の交通ルール遵守」を重点とするほか、各年の重点項目を設定し、交通安全県民運動の名のもと、県民総ぐるみの運動を展開します。

エ 交通安全県民大会の開催

山形県交通安全県民大会を開催し、交通安全功労者の顕彰及び交通安全の重要性を県民に発信するとともに、県民総参加による交通安全活動を推進します。

オ 地域や市町村における活動及び推進体制の強化

運動の趣旨を県民一人ひとりまで浸透させるため、地域や市町村との連携を密にし、地域と一体となった県民運動を展開します。また、地区・市町村交通安全推進協議会等交通安全推進体制の強化を図り、自治体及び各地域主導の交通安全運動を促進します。

③ 普及啓発活動の効果的な展開

ア 街頭キャンペーンの実施

交通安全運動の実施に当たっては、交通安全意識の普及高揚を図るため、関係機関・団体等が緊密な連携の下に街頭等における啓発キャンペーンをするなど、効果的な運動を推進します。

イ 広報媒体の積極的活用

県民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣づけるため、交通事故実態を的確に捉え、地域、職場、学校及び家庭等の場に応じた広報媒体を計画的、積極的に活用し、日常生活に密着した広報を展開します。

特に、家庭向け広報媒体を積極的に活用するとともに、交通安全母の会や関係機関・団体及び町内会等の組織を通じ、各家庭に浸透する広報を行い、交通弱者の保護、妨害運転及び飲酒運転等の悪質・危険な運転の撲滅のため、交通安全意識の向上を家庭から推進します。

ウ 交通安全機関・団体、報道機関への資料、情報等の提供

交通関係機関・団体の主体的活動を促進し、交通安全のための諸活動が積極的に行われるよう、交通安全に関する資料、情報等を積極的に提供します。

④ 横断歩行者の安全確保

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ため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ることや、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周知を図ります。

また、横断する時は、手を上げるなどして運転者に対して横断の意思を明確に伝えた上で、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など、歩行者が自らの安全を守るための行動とともに、停止した運転者に謝意を伝える「交通安全ありがとう運動」を全年齢層で展開します。

⑤ シートベルト全席着用及びチャイルドシートの正しい着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故においてシートベルトの非着用率が高いことを踏まえ、後部座席も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理解と徹底を図ります。警察庁等による令和2年のシートベルト着用状況全国調査における当県の着用率は、運転席99.5%、助手席97.5%、後部座席41.3%であり、後部座席の着用率が低いことから、警察、市町村及び交通安全協会等の関係機関・団体が連携し、街頭での着用啓発と指導を実施します。高速道路では、タクシー協会、バス協会等を通じ、乗客に対する着用の徹底を促進します。

また、運転席及び助手席の着用率100パーセントを目標にするとともに着用率の低い後部座席におけるシートベルト着用、子どもを同乗させる際におけるチャイルドシートの適切な着用を推進するため、関係機関・団体が一体となり、交通安全運動などあらゆる機会に着用の徹底を広く呼びかけます。

⑥ 薄暮時におけるヘッドライトの早め点灯及びハイビーム使用の促進

薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている前方不注意等による事故実態・危険性等を広く周知するとともに、同時時間帯の交通事故を防止するため、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして、早めのヘッドライト等の点灯（自動車及び自転車の前照灯の早期点灯）、対向車及び先行車がない状況では積極的なハイビームの使用を促します。

また、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進します。

⑦ 交通事故に関する情報提供の推進

県民が交通事故の発生状況を認識し、事故防止に関する意識の啓発を図ることが出来るよう、インターネット等を通じて、身近な地域で発生している交通事故の状況及び事故多発地点等に関する情報を地図上に表示する地理情報システム（GIS）を活用して「見える化」を図り、県民への情報提供に努めていきます。

（4）地域で守る交通弱者の交通安全対策の推進（消費生活・地域安全課、交通企画課）

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

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体及び企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、

住民の参加・協働を積極的に進めます。

① 子どもと高齢者を事故から守る地域づくりの推進

ア 市町村における子どもと高齢者交通事故防止対策推進のための組織等の設置促進
子どもと高齢者の交通安全対策を、地域をあげて推進するため、各市町村の交通安全推進協議会等を単位とした子どもと高齢者の交通事故防止対策推進のための組織等の設置を促進します。

また、市町村内の各地域においては、特に、子どもと高齢者の交通事故防止の観点から、安全で良好なコミュニティ形成が図られるよう、住民や道路利用者が主体的に行う事故・ヒヤリ体験等を地図上に示した「ヒヤリ地図」の作成や、交通安全総点検、県交通安全計画及び市町村交通安全計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努めます。

その際、地域の交通関係機関・団体は、当該地域に根ざした具体的な目標の設定方法や活動方法等について情報やノウハウを提供し、実効性のある交通安全対策となるよう支援するなど、住民・関係機関・団体が一体となった交通安全対策を推進します。

イ 民生委員・児童委員、老人クラブ等による交通事故防止の呼びかけ運動の促進
民生委員・児童委員等は日々の高齢者の見守り活動の中で、老人クラブは地域で子どもの安全を守るため、登下校時などの見守り活動の中で、交通事故防止を呼びかける活動を促進します。

ウ 三世代交流型交通安全教育の促進

高齢者、子ども及び親の三世代が一体となって行う交流型の交通安全教育を推進し、家庭や地域住民で子どもや高齢者を交通事故から守る地域づくりを推進します。

② 高齢者の自主的な交通安全活動の促進

地域における高齢者の交通安全リーダーを育成するため、参加・体験・実践型の研修を行うとともに、研修修了者が地域内の高齢者に対して、交通安全に関する情報を提供する仕組みづくりを行い、高齢者の自主的な交通安全活動を促進します。

(5) 飲酒運転の撲滅（消費生活・地域安全課、スポーツ保健課、交通企画課）

飲酒運転は、極めて悪質・危険な行為で、犯罪です。

平成20年3月に制定された「山形県飲酒運転をしない、させない、許さない条例」の目的に沿って、行政機関・団体はもとより、県民総ぐるみで飲酒運転の撲滅に取り組みます。

特に若年運転者層は、他の年齢層と比較して飲酒運転における死亡事故率が高いことから、若者を中心とする層に対し、交通安全に関する効果的な情報提供により規範

意識の確立を図るとともに、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ます。

また、アルコール依存症等が疑われる場合には、運転者やその家族が相談、指導及び支援を受けられるよう関係機関・団体が連携した取組を推進します。

① 職場・家庭等における飲酒運転追放運動の展開

飲酒運転は重大な交通事故を引き起こす要因であることから、飲酒が運転に及ぼす影響やその危険性等の周知徹底を図るとともに、職場、家庭及び飲食店等での飲酒運転撲滅に向けた取組を促進し、県民総ぐるみで飲酒運転の追放を図ります。

② 交通安全県民運動と連動した啓発・普及等の実施

交通安全県民運動と連動したキャンペーンを実施し、飲酒運転は「絶対しない、させない、許さない」という意識改革の普及啓発運動を展開するとともに、バス・トラック・タクシー等運行事業者、飲食店及び酒類販売業者など特定事業者等と連携しながら、ハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転撲滅に向けた取組を更に促進します。

(6) 自転車の安全で適正な利用の促進

(消費生活・地域安全課、交通企画課、交通指導課、子ども保育支援課、義務教育課、高校教育課、スポーツ保健課)

① 自転車の安全で適正な利用の促進

自転車は子どもから高齢者まで簡単に利用できる乗り物ですが、自転車は本来車両であること、道路を通行する場合は、車両としての交通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していく必要があります。

自転車乗用中の交通事故防止や自転車による安全利用を促進するため、「山形県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」及び「自転車安全利用五則」(平成19年7月10日中央交通安全対策会議、交通対策本部長決定)を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方の普及啓発の強化を図ります。特に、自転車のルールやマナーに違反する行動を防止するため、交通安全教育等の充実を図ります。

自転車は歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図り、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入義務化を周知・啓発するとともに、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します。

また、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が体感できる参加・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や幼児用座席の適切な使用についての広報啓発を促進します。

自転車用ヘルメットについては、あらゆる機会を通じて頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果の理解促進に努め、全年齢層でのヘルメット着用を促進します。

② 薄暮時の早め点灯等の推進

薄暮時から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火点灯の徹底と、反射材用品等の活用促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。

2 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ます。特に、今後も増加が予想される高齢運転者に対する教育等の充実に図ります。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導及びその他広報啓発等により、横断歩道では歩行者が優先であることを含め、高齢者、障がい者及び子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図ります。

さらに、今後の自動車運送業の変化等を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進めます。

加えて、高度化、多様化する道路交通情報に対する県民のニーズへの対応や、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT等を活用しつつ、道路交通に関する総合的な情報提供の充実に図ります。

(1) 運転者教育等の充実（東北運輸局、交通企画課、運転免許課）

複雑多様化した交通社会において、より安全な運転行動のとれる運転者の育成が一層求められていることから、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図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、道路及び交通の状況に応じた危険を予測し、これを回避する意識及び能力を高め、責任の自覚と他の人々に思いやりを持たせるための教育を行います。

① 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

ア 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、運転者として必要となる基本的な技能及び知識を体系的・総合的に習得させるために、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実に図り、教習水準を高めます。

イ 運転免許取得時講習の充実

より高度な知識や技能が求められる自動車教習所が行う運転免許取得時講習の場において、一層工夫を凝らした講習内容及び技能・技法の充実に努め、社会の安全に貢献できる優良運転者教育に努めます。

ウ 運転免許合格者講習の推進

運転免許学科試験合格者に対する合格者講習を積極的かつ効果的に行い、初心運転者としての正しい知識や必要な技能、安全マインド等について、生涯を通じて取得する意識の醸成を図ります。

② 運転者に対する再教育等の充実

更新時講習、高齢者講習、取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習及び初心運転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、講習指導員の資質向上を図り、講習内容及び講習方法等の充実に努めます。

特に、飲酒運転を撲滅する観点から、飲酒運転違反者に対する取消処分者講習の充実に努めます。

さらに、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も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努めます。

③ 妨害運転等悪質・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ります。

④ 二輪車安全運転対策の推進

ア 各種講習の推進

二輪車の事故を防止するため、取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努めます。

イ 自動車教習所における二輪教習の充実

個人の技量に応じたきめ細やかな教習や二輪車の車両特性を踏まえた質の高い教習を行うなど、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努めます。

⑤ 高齢運転者対策の充実

ア 高齢者に対する教育の充実

高齢運転者が、安全運転を継続できるよう、運転能力を維持・向上させるための教育の充実に努めます。

特に、高齢者講習においては、指定自動車教習所に対し、運転技能に着目したきめ細かな講習の実施について指導を行い、より効果的かつ効率的な教育の充実に努めます。

イ 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いのある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者につ

いては運転免許の取消し等の行政処分を行います。

ウ 改正道路交通法の円滑な施行

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

エ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図るとともに、取り付けた自動車に対する保護意識の高揚を図ります。

オ 運転免許証自主返納制度の周知

運転免許証自主返納制度の広報周知に努めるとともに、自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図り、運転免許証を自主返納した者の支援に努めます。

⑥ 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

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を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等を積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での交通指導取締りを推進します。

⑦ 自動車安全運転センターの業務の充実

通知及び証明業務を的確に行うとともに、SDカードの普及に努め、運転者の安全意識の向上を図ります。

また、安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用した体験的な交通安全教育を促進します。

⑧ 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及び無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施します。

⑨ 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（東北運輸局）

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られており、受診の環境を整えるため、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進します。

⑩ 悪質危険な運転者の早期排除等

行政処分の適正かつ迅速な執行により、悪質危険な運転者の早期排除を図ります。

また、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・的確な実施に努めます。さらに、ひき逃げ事件を惹起したなど、悪質で危険性の高い運転者には、速やかに運転免許の仮停止等の行政処分を執行します。

(2) 運転免許業務のサービスの向上（運転免許課）

県民の立場に立った運転免許業務を行うため、高齢者や障がい者に対する安全運転相談窓口を総合交通安全センター及び各警察署に設置し、相談活動の充実を図ります。

さらに、高度なセキュリティ機能を有する電子技術を活用したICカード免許証により、運転免許証の偽造防止、運転免許業務の合理化等を図ります。

(3) 運転管理の推進及び運行管理の充実（東北運輸局、交通企画課）

① 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に対する講習を充実させ、安全運転管理者等の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内での交通安全教育が適切に行われるよう指導します。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実・強化し、安全運転管理業務の徹底を図ります。

さらに、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、使用者等の責任を追及し、安全運転管理業務の徹底を図ります。

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等の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めます。

② 事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進

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

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通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認します。

自動車運送事業等の運行管理者に対する指導講習については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、運行管理者に受講を義務付けるとともに、受講の環境を整えるため、講習実施の認定基準を明確化したところであり、

引き続き、講習の実施者への民間参入を促進します。

また、事業者等の安全意識の向上を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」や「自動車総合安全情報」ホームページにより、事業者に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図ります。

イ 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の撲滅

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

また、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「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行います。

ウ ICT・自動運転等新技術の普及推進

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ます。

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

エ 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化や高齢者が被害者となる事故の増加を踏まえ、高齢運転者による事故防止対策を推進するとともに、乗合バスにおける車内事故の実態を踏まえた取組を実施します。

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎や運転者の年齢、健康状態等の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を関係者と一丸となって実施するとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルの策定や、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施します。

また、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、安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策が取りまとめられたところ、乗客の死傷事故低減を図るためフォローアップを行いながら対策を推進します。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査

委員会における事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析や、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け、事業者等の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組を促進します。

キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知徹底を図り、スクリーニング検査の普及を促進します。

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います。また、ITを利用して効果的、効率的な監査・監督を実施します。

さらに、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握するため、街頭検査を進めていきます。

行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、国が構築する「事業用自動車総合安全情報システム」を使用して、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析するとともに、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出し、効果的・効率的な指導・監督を実施することで、事業用自動車による事故の未然防止を実現します。

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

事業者団体等関係団体による指導として、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ります。

ケ 自動車運送事業安全性評価事業の促進

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

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

(4) 交通労働災害の防止等（山形労働局）

① 交通労働災害の防止

事業者に対する「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知徹底を図ることにより、事業場における労務管理体制の確立、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、健康管理及び交通労働災害の防止に対する意識の高揚等を促進します。

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

② 運転者の労働条件の適正化等

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

また、関係行政機関において相互の連絡会議を開催し、必要に応じ合同の監査・監督を実施します。

(5) 道路交通情報の充実

（東北地方整備局、東北総合通信局、東北運輸局、山形地方气象台、交通規制課、道路整備課、道路保全課）

① 道路交通情報の充実

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

ア 道路交通情報収集・提供体制の充実

安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通流監視用カメラ、車両感知器、交通情報板及び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ります。

県管理道路の通行規制情報やライブカメラによる道路状況等については、インターネットを活用した情報提供を推進します。

イ 日本道路交通情報センターの効果的な活用

車両の運転者に対し、車両の通行に必要な情報を提供するため、日本道路交通情報センターの効果的な活用を図り、道路交通情報の一層の活用に向けた正確で適切な道路交通情報の提供を推進します。

ウ 道路交通情報通信システム（VICS^{*}）の整備拡充

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間及び規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（VICS）の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図ります。

② 危険物輸送に関する情報提供の充実等（消防救急課）

危険物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、処理剤及びその調達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、消防機関等と連携して危険物運送事業者の指導を強化します。

③ 国際海上コンテナ陸上輸送に係る安全対策（東北運輸局）

国際海上コンテナ陸上輸送における安全の確保を図るため、コンテナ内に収納された貨物の品目、重量、梱包等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」について、地方連絡会議や関係業界を通じて、関係者への周知徹底を図ります。

④ 気象情報の充実（山形地方気象台）

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、津波及び火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努めます。また、県民に対し、気象庁又は山形地方気象台ホームページや国土交通省防災情報提供センターを通じてリアルタイムの気象情報等を分かりやすく提供します。

気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとします。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ます。

ア 気象特別警報・警報・予報等

気象による道路交通障害が予想される時は、適時・適切に特別警報・警報・予報等を発表し、防災情報提供システム等を用いて、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により道路利用者に周知します。また、雨による災害発生危険度を地図上にリアルタイムに表示する「大雨・洪水警報の危険度分布」や積雪・降雪の面的な状況を表す「現在の雪（解析積雪深・解析降雪量）」についても、気象庁ホームページや報道機関等を通じて道路利用者に周知し

^{*}VICS：Vehicle Information and Communication System、一般財団法人道路交通情報通信システムセンターが収集、処理、編集した道路交通情報を通信・放送メディアによって送信し、カーナビゲーションなどの車載装置に文字や図形として表示させる国内向けのシステムであり、道路上に設置した情報発信装置、FM多重放送などにより、交通情報を提供するシステム

ます。特に、大雪により深刻な道路交通障害が見込まれる場合は、国土交通省と連携し、大雪に対する国土交通省緊急発表を実施し、道路利用者に警戒を呼びかけます。

イ 緊急地震速報（予報及び警報）、津波警報等

地震・津波警報による道路交通障害が予想される時は、適時・適切に緊急地震速報（予報及び警報）、津波警報等及び地震情報等を発表し、防災情報提供システム等を用いて、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により道路利用者に周知します。

ウ 南海トラフ地震臨時情報等

大規模地震対策特別措置法の規定に基づく地震防災対策強化地域に係る大規模な地震が発生するおそれがあると認める時は、直ちに地震予知情報を内閣総理大臣に報告するとともに、南海トラフ沿いで異常な現象を観測した場合や南海トラフ地震発生の可能性が相対的に高まったと評価した場合等には、「南海トラフ地震臨時情報」を発表し、防災情報提供システム等を用いて、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により道路利用者に周知します。

エ 噴火警報等

火山現象による道路交通障害が予想される時は、平常時からの火山防災協議会で共同検討した避難計画に基づき、当該道路の交通規制等の防災対応がとられるよう、噴火警戒レベルを付した噴火警報等を発表します。また、道路利用者の降灰量に応じた適切な防災行動に資するよう、降灰予報を適時・適切に発表します。

これらの情報を防災情報提供システム等を用いて、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により道路利用者に周知します。

オ 気象知識等の普及

気象、地象、水象に関する知識の普及のため、気象情報等の利用方法等に関する講習会の開催、広報資料の作成・配布などを行うほか、防災機関の担当者を対象に、特別警報、警報、予報等の伝達などに関する説明会及びワークショップを開催します。

3 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、国・県・市町村・警察等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されています。

歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は主な諸外国と比べて高いことから、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要があります。このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組んでいか

なければなりません。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全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きます。

(1) 幹線道路における交通安全対策の推進

(東北地方整備局、道路整備課、道路保全課、交通規制課、東日本高速道路)

幹線道路における交通安全対策については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、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などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。

また、高規格幹線道路*から生活道路に至るネットワークによって適切に交通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します。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図ります。

① 事故ゼロプラン・事故危険区間対策事業の推進

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、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進します。

② 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等を事故危険箇所に指定し、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施します。

③ 幹線道路における交通事故防止対策

幹線道路については、道路の構造、交通安全施設等の整備状況及び道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の交通規制について見直しを行い、安全で円滑な道路環境の整備に努めます。

また、既供用の高速自動車国道等については、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進し、特に、交通事故多発区間については、速度規制等の必要な安全対策を推進します。

④ 高速道路等における交通事故防止対策の推進

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

*高規格幹線道路：自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速道路及び一般国道の自動車専用道路で構成

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します。

⑤ 適切に機能分担された道路網の整備

ア 高速道路及びアクセス道路等の整備

一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させます。

イ バイパス及び環状道路等の整備

通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備を推進します。

ウ 補助的な幹線道路及び区画道路、歩行者専用道路等の整備

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体系的な整備、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の整備を総合的に実施します。

エ 鉄道駅、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備

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します。

オ 高速道路等の利用促進

一般道路に比べて安全性が高い高速道路等の利用を促進し、一般道路における交通事故の減少を図ります。

そのため、高速道路等のETCを活用したサービスの拡充、インターチェンジの増設等を実施し、高速道路等のより活用しやすい環境の整備を推進します。

⑥ 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します。

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定等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。

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します。

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

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

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します。

⑦ 交通安全施設等の高度化

信号機の集中制御化・プログラム多段系統化等を推進するとともに、視認性を高める信号灯器のLED化を推進します。

(2) 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

(東北地方整備局、道路整備課、道路保全課、交通規制課)

① 生活道路等における交通安全対策の推進

「あんしん歩行エリア(警察庁、国土交通省が全国平均に比べ事故発生率が高く、緊急に歩行者・自転車の安全対策が必要な地区を指定)」を中心とする生活道路において、公安委員会と道路管理者が連携して、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な事故抑止対策を、地域住民の主体的参加の下で講じるため、計画策定の段階から地域住民が参画し、ワークショップなどを通じて地域住民自らの課題として認識するとともに、関係者間での合意形成の下、様々な対策メニューの中から地域の実情を踏まえた適切な対策を選択して、その実施に取り組みます。

地域の協力を得ながら、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車及び歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成します。

公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進します。

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、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンの形成対策、エリア内への通過車両の抑制対策を実施します。

また、必要に応じて道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）の検討を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするなど視認性の向上を図ります。

② 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 歩道及び自転車道等の整備

高齢者や障がい者等を含め全ての人々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します。

イ 人にやさしい標識等の整備

歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設及び障がい者用の駐車マス等を有する自動車駐車場の整備を推進します。併せて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進します。

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、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、バリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図ります。

③ 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、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、道路管理者等の関係機関及び地域が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

また、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・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

(3) 交通安全施設等の整備促進

（東北地方整備局、道路整備課、道路保全課、交通規制課、東日本高速道路）

特に交通安全を確保する必要がある道路について、社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき定められた社会資本整備重点計画に即して、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重

点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

① 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的な交通事故対策を推進するとともに、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

② 国道・県道等における交通の安全と円滑の確保

国道・県道等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、事故危険箇所など、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します。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施します。

また、交通安全に資するため、交差点の立体化等を推進するほか、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します。

③ ITS化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、交通状況に応じた信号制御及び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・改良を図ります。

(4) 効果的な交通規制の推進（交通規制課）

交通規制や交通管制の内容については、地域の交通実態等を踏まえ、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ほか、公安委員会が行う交通規制情報の質の向上やデータベース化を推進し、効果的な交通規制を推進します。

(5) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

(東北地方整備局、道路整備課、道路保全課、交通規制課)

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、「標識BOX」及び「信号機BOX」(はがき、インターネット等を利活用して、運転者等から道路標識、信号機等に関する意見を受け付けるもの)、「道の相談室」等を活用して、道路利用者等が日常から

抱いている意見を道路交通環境の整備に反映します。

さらに、警察と道路管理者が設置している「山形県道路交通環境安全推進連絡会議」や同会議に設置されている「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ります。

(6) 効果的で重点的な事故対策の推進

(東北地方整備局、道路整備課、道路保全課、交通規制課)

① 事故ゼロプラン・事故危険区間対策事業の推進

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）・事故危険区間対策事業」を推進します。

ア 国道・県道における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や死傷事故件数の多い区間、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します。

イ 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施します。

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します。

② 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施します。事故危険箇所においては、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さく、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します。

③ 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図ります。

(7) 高速道路における事故防止対策の推進（東日本高速道路、高速道路交通警察隊）

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、向上を図ります。

① 事故削減に向けた総合的施策の集中的実施

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します。

道路構造上往復に分離されていない二車線の区間（暫定供用区間）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、高視認性ポストコーン、ワイヤーロープ、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面標示の設置等分離対策の強化を図ります。

逆走による事故防止のための標識や路面表示の整備を図るなど、総合的な事故防止対策を推進します。

② 安全で快適な交通環境づくり

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、高速バス利用の利便性の向上、休憩施設の混雑解消等を推進します。併せて、多様化する道路利用者のニーズにこたえるため、SNS等を活用して即時に道路交通情報提供を行う利用者サービスの向上等を推進します。

③ 高度情報技術を活用したシステムの構築

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します。

(8) 高度道路交通システム（ITS^{*}）の活用

（東北地方整備局、東北総合通信局、交通規制課、東日本高速道路）

最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、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ITSを引き続き推進します。

① 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

^{*}ITS：Intelligent Transport Systems、最先端情報通信技術を用いて、人と道路と車両とをネットワークでつなげることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的として構築する新しい交通システム

情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（VICS）の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図ります。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC 2.0等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信します。

② 新交通管理システム（UTMS^{*}）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新交通管理システム（UTMS）の整備を行うことによりITSを推進し、安全・円滑かつ快適で環境や人にやさしい交通社会の実現を目指します。

③ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

交通管制システムのインフラ等を利用した、運転支援システムの導入・整備を推進するとともに、運転者に対し、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、通過予定の交差点において予測される信号灯火等を把握したゆとりある運転を促す信号情報活用運転支援システム（TSPS^{*}）を始めとするUTMSの整備を行うことにより、ITSを推進します。

④ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

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

(9) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

（東北地方整備局、道路整備課、道路保全課、都市計画課、東日本高速道路、交通規制課）

① 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

ア 信号機の高度化

既存の信号機について、交通状況の変化に対応できるように、集中制御化、プロファイル化、系統化、速度感応化、多現示化、右折感応化等の高度化を推進します。

イ 休憩施設等の整備

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を推進します。

ウ わかりやすい道路標識等の整備

道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、必要に応じ

^{*}UTMS：Universal Traffic Management Systems、ITを利用して交通信号の制御、交通情報の提供等により、交通規制を適切に運用し、安全、円滑にして人と環境に優しい交通社会の実現を目指すシステム。

^{*}TSPS：Traffic Transportation Priority Systems、光ビーコンから取得した信号情報を用いて、信号交差点を円滑に通行するための運転を支援するシステム

道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を検討するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにします。

また、視認性・耐久性に優れた大型固定標識、路側式可変標識等の整備及び利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識等の整備を推進します。

さらに、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を推進します。

② 道路の使用及び占用の適正化等

ア 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

イ 不法占用物件の指導等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態調査、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施します。

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

ウ 道路の掘り返しの抑制等

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します。

③ 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創出

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にし、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、増加している歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要があります。また、自転車専用通行帯、歩道上で歩行者と自転車が通行する部分を指定する普通自転車の歩道通行部分の指定等の自転車走行空間ネットワークの整備を推進します。さらに、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進します。

イ 自転車等の駐車対策の推進

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、地方公共団体、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。

特に、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、障がい者等の移動の円滑化に資するため、自転車等の違法駐車に対する指導取締りの強化、広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進します。

(10) 交通需要マネジメントの推進（東北地方整備局）

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、交通需要マネジメントの定着・推進を図ります。

① 公共交通機関利用の促進

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定等のバスの利用促進を図るための施策を推進します。

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ります。

② 貨物自動車利用の効率化

効率的な貨物自動車利用を推進するため、共同輸配送による貨物自動車の積載効率向上及び置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配送削減に資する取組等による物流効率化を推進します。

③ 交通需要の平準化

時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、交通量の時間的・空間的平準化を推進する。

(11) 総合的な駐車対策の推進（都市計画課、交通指導課）

① 違法駐車対策の推進

悪質性、危険性等の高い違反に重点を指向し、地域の実情に応じた取締り活動ガイドラインによる取締りを推進します。

また、運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用に対する放置違反金納付命令等の積極的な活用を図り、使用者責任を追及します。

② 駐車場等の整備

ア 駐車場整備計画策定の推進

自動車交通が混雑する地区において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区における計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を推進します。

イ 駐車場の整備促進

地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備を促進するとともに、民間

駐車場の整備を促進します。

③ 違法駐車を排除する機運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保に関し、県民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体、地域住民等と密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する機運の醸成・高揚を図ります。

④ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、地方公共団体や道路管理者に対する路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働きかけ、違法駐車の取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進します。

(12) 災害に備えた道路交通環境の整備

(東北地方整備局、道路整備課、道路保全課、交通規制課、東日本高速道路、山形地方気象台)

① 災害に備えた道路の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

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します。

また、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恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進します。

また、地震・津波等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について、防災拠点としての活用を推進します。

イ 冬期の安全確保

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適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、堆雪幅、流雪溝、防雪柵、雪崩防止施設、チェーン着脱場等の整備を推進します。また、高速道路においては、地方ブロック単位にこだわらない広範囲で躊躇ない予防的・計

画的な通行規制や集中的な除雪作業、チェーン規制を実施します。

さらに、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かけなど、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等を情報提供します。

② 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通流監視用カメラ、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、道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進します。併せて、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します。

③ 災害発生時における交通措置

災害の局面に応じた緊急交通路の確保、緊急通行車両標章交付事務、通行禁止措置、道路啓開における車両移動措置等を的確かつ迅速に行います。

また、被災地への車両の流入抑制を行うとともに、災害対策基本法の規定に基づく通行禁止等の交通規制を迅速かつ的確に実施します。

④ 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、交通流監視用カメラ、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します。

(13) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(東北地方整備局、道路整備課、道路保全課、都市計画課、子育て支援課、スポーツ保健課、東日本高速道路)

① 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、決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、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

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ります。

② 子どもの遊び場等の確保

ア 街区公園等の整備

都市における自動車交通量の増大に伴う児童の交通事故の発生を防止するため、子どもの遊び場としての街区公園をはじめとする都市公園の整備を推進します。

イ 校庭等の利用促進

都市化、核家族化の進展等により、子どもの数は減少する一方、遊び場の不足や交通事故の増加など、児童を取り巻く環境が大きく変化していることから、児童の家庭や地域における安全の確保と健全育成を図るため校庭等の利用を促進します。

③ 無電柱化の推進

無電柱化の推進に関する法律（平成28年法律第112号）に基づき、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限等を盛り込んだ、新たな無電柱化推進計画を策定し、関係事業者と連携して無電柱化を推進します。

4 車両の安全性の確保

現在、自動車に関する技術の進歩は目覚しく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいます。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子どもの安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要です。

このような認識の下、従来取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化等により、更なる充実を図る必要があります。

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中、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となります。特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければなりません。

(1) 自動車の検査及び点検整備の充実（東北運輸局）

① 自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD^{*}）に記録された不具合の情報を読み取る

^{*}OBD：On-Board Diagnostics、自動車各部に取り付けられた電子制御装置（ECU：Electronic Control Unit）に搭載された故障診断機能

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とともに、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ます。

また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両をはじ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します。

さらに、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とともに、軽自動車の検査についても、その実施機関である軽自動車検査協会における検査体制の充実強化を図ります。

② 型式指定制度の充実

車両の構造に起因する事故の発生を防止するため、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ります。

③ 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県下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進します。

また、自動車運送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とらえ、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します。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図ります。

イ 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を県下に展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識の更なる高揚を図ります。

ウ 自動車特定整備事業の適正化

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、自動車特定整備事業者に対し、点検・整備の確実な実施及び整備料金、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します。

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の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に

対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ、自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進します。

また、整備主任者等を対象とした新技術に対応した研修等の実施などにより、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します。

④ リコール制度の充実・強化

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

また、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車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ります。

(2) 自転車の安全性の確保

(消費生活・地域安全課、義務教育課、高校教育課、スポーツ保健課、交通企画課)

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車(人の力を補うため原動機を用いるもの)及び普通自転車の型式認定制度を活用します。また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける機運を醸成するとともに、自転車事故による加害者の負担軽減及び被害者の救済に資するため自転車の損害賠償責任保険等への加入を促進します。

さらに、薄暮時間帯から夜間における交通事故の防止を図るため、灯火点灯の徹底と反射器材用品等の取付けの促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

5 道路交通秩序の維持

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

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、駐車違反等の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します。

交通事故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ります。

(1) 交通の指導取締りの強化等（交通指導課）

① 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

ア 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故分析に基づき計画的に取締りを実施するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、歩行者妨害等をはじめとする交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、迷惑性、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取締りを推進します。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進します。

イ 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底します。

ウ 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者の危険行為及び交通事故の第一原因となるものに対して検挙措置を行うとともに、無灯火、二人乗り、イヤホン使用等に対する指導警告を推進します。

② 高速道路等における交通指導取締りの強化等

軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図ります。

交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、妨害運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化します。

(2) 交通事故事件及び特殊犯罪捜査体制の強化（交通指導課）

ひき逃げ事件その他各種の交通犯罪の捜査及び交通事故事件捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査の合理化を図るとともに、次により要員、装備等の充実強化を推進します。

① 専従捜査体制の強化等

交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制を強化するため、専従職員の捜査能力の一層の向上及び体制の充実に努めます。

② 初動捜査体制及び科学的捜査体制の強化

初動捜査体制及び科学的捜査体制を強化するため、事故処理車その他の車両、交通事故自動記録装置等の鑑識装備資機材、交通事故捜査支援システム等の整備を促

進めます。

(3) 暴走行為等対策の推進（交通指導課）

近年、本県においては、暴走族による集団的な暴走行為の発生はなく、また、暴走族組織も確認されていませんが、空ぶかしなどの騒音運転や車両の不正改造を行う者が散見される状況であるため、騒音運転、不正改造車に対する取締りを推進します。

また、車両の不正改造を防止するよう「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自動車整備事業者、関係団体に対する指導を積極的に行います。

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速道路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・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。また、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、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します。

(1) 救助・救急体制の整備（消防救急課、医療政策課）

① 救助・救急体制の整備

多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急事故対応を充実させるほか、救護訓練の実施、DMAT（Disaster Medical Assistance Team：災害派遣医療チーム）及びドクターヘリによる医療スタッフの早期の現場投入の活用等、救助・救急体制の充実を図ります。

② 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

救急隊員が到着するまでに県民が行う応急措置活動を充実するため、県民を対象としたAED（Automated External Defibrillator：自動体外式除細動器）操作法を含めた心肺蘇生に関する講習会の開催等を推進するとともに、公共施設等へのAEDの設置を促進します。

③ 救急救命士の養成・配置等の促進

救急現場及び搬送途上における応急措置の充実強化を図るため、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるよう早期養成を図るとともに、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士行う高度な救急救命処置等の事後検証、救急救命士の再教育等により医学的観点からの救急活動の質を保障するメディカルコントロール体制の充実を図ります。

④ 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・技術等の向上を引き続き図るため、消防学校等に

おける継続的な教育訓練を推進します。

⑤ ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、消防防災ヘリコプターとドクターヘリの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの活用を推進します。

また、引き続き、高規格救急自動車等の整備を図ります。

⑥ 高速道路における救急業務実施体制の整備

高速道路の通過市町村間で締結している協定に基づき、高速道路における救急業務の円滑かつ効果的な推進を図ります。

さらに、大規模な交通事故等による多数傷病者発生時に備え、サービスエリア等におけるヘリ臨時離着陸場の確保等を推進します。

(2) 救急医療体制の充実（消防救急課、医療政策課）

① 救急医療機関等の充実

救急患者の症状に応じた医療を提供できるよう、初期救急医療から三次救急医療まで体系的に救急医療体制の充実を図ります。

② 救急医療従事者の養成等

救急医療従事者の専門的な知識と技能の向上を図るため、救急医療担当医師に対し、救命措置等に関する研修を実施することにより、救急救命士の救命措置等に対する指示・指導・検証を行う専門性を養い、もって救急救命士の資質の向上を図ります。

また、救急医療に携わる医師を確保していくため、医師の卒前教育等において、救急医療に関する教育等の充実に努めるとともに、医学生等に対する県医師修学資金制度等医師確保対策を積極的に展開します。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等（消防救急課、医療政策課）

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

さらに、特に多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、災害派遣医療チーム（DMAT）、ドクターヘリ及び災害派遣精神医療チーム（DPAT）の活用を推進します。

7 交通事故被害者等支援の推進

交通事故の被害者は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、かけがえのない命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法

等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進します。

また、交通事故被害者等は、精神的にも大きな負担を抱えている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するなどして、被害者支援を積極的に推進します。

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等（東北運輸局）

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

① 無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、加入漏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します。

② 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者の救済に大きな役割を果たしていますが、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指導を行います。

(2) 損害賠償の請求についての援助等（消費生活・地域安全課、交通指導課）

① 交通事故相談活動の推進

県が設置する交通事故相談所の業務については、次の措置により、その充実強化を図ります。

ア 地域における交通事故相談活動を充実するため、交通事故相談所の相談業務の充実を図るとともに、市町村相談窓口に対する県交通事故相談所の指導を行います。

イ 交通事故相談所業務の円滑かつ適正な運営を図るため、関係機関、団体等との連絡協力を促進します。

ウ 相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて相談員の資質の向上を図ります。

エ 交通事故相談所において各種の広報を行うほか、県及び市町村等の広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し、広く相談の機会を提供します。

② 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進します。

また、地方法務局及び人権擁護委員による人権相談の一環として交通事故に関す

る相談を積極的に取り扱うとともに、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター、日本司法支援センター及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図ります。

(3) 交通事故被害者等支援の充実強化（東北運輸局、消費生活・地域安全課、交通指導課）

① 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

独立行政法人自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付け、交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業等により交通事故被害者の遺児等を支援します。

また、自動車事故対策機構による自動車事故によって重度の後遺障害（遷延性意識障害）を負った被害者に対する介護料の支給及び治療・看護を専門に行う療養施設の設置・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します。

交通安全母の会等の組織との連携による交通遺児対策の充実が図られる環境の醸成に努めます。

② 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進します。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通相談係、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関・団体との連携を図ります。

また、被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過、事件処理結果、不起訴記録等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を作成し、活用します。

特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図ります。

さらに、行政処分に関する情報についても、交通死亡事故の被害者の遺族等による問合せに応じ、その適切な提供を図ります。

③ 公共交通事故被害者への支援

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

8 交通事故調査・分析の充実（交通企画課）

効果的な交通安全対策を実施するためには、事故が発生した状況について、運転者等の行動のみならず、道路環境面等様々な角度から情報を収集し、その事故が発生した要因を解明する必要があるため、きめ細かな交通事故分析の充実に努めます。

（1）交通事故多発箇所の共同現場点検

過去に発生した交通事故発生実態から特定の区間又は地点（交差点及びカーブ等）で集中して発生している道路については、関係機関、団体等と共同して現場点検を実施し、道路交通環境面から見た事故多発原因を分析して効果的な事故防止対策を推進します。

（2）交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現場点検

死亡事故等で多数の死傷者数を出した事故又は社会的影響若しくは公共に対する被害の大きい事故については、多角的に分析し、事故の直接的、間接的原因を明らかにして、当該地点における同種事故の再発防止を図るための緊急的な現場点検を推進します。

（3）交通事故データ解析等統計分析の高度化

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通情報管理システムにおける分析・解析機能の高度化を図るとともに、地理情報システム（GIS）を活用した交通事故分析による交通事故情報等の「見える化」を推進します。

第2編 鉄道交通の安全

第2編 鉄道交通の安全

1 鉄道事故のない社会を目指して

- 鉄道は、多くの国民が利用する生活に欠くことのできない交通手段である。

2 鉄道交通の安全についての目標

- ① 乗客の死者数ゼロを継続する。
- ② 運転事故全体の死者数を減少させる。

3 鉄道交通の安全についての対策

<2つの視点>

- ① 重大な列車事故の未然防止
- ② 利用者等が関係する事故の防止

<7つの柱>

- ① 鉄道交通環境の整備
- ② 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ③ 鉄道の安全な運行の確保
- ④ 鉄道車両の安全性の確保
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の推進
- ⑦ 鉄道事故等の原因究明と事故等の防止

第2編 鉄道交通の安全

第1章 鉄道交通安全の目標等（東北運輸局）

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、年間250億人が利用する国民生活に欠くことのできない交通手段です。列車の運行が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがあります。また、ホーム上で又はホームから転落して列車に接触するなどしたことによる人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故9割を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっています。

このため、県民が安心して利用できる、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、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ります。

第1節 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

全国における鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあり、令和2年は518件でした。

また、令和2年の死者数は245人であり、負傷者数は202人でした。

なお、平成17年には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生しましたが、平成18年から令和2年までは乗客の死亡事故の発生はありませんでした。

2 近年の運転事故の特徴

全国における人身障害事故は約6割、踏切障害事故は約3割を占めており、両者で運転事故件数全体の約9割を占めています。また、死者数については、人身傷害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めています。

人身障害事故のうち、ホームでの接触事故については、令和2年は116件で、そのうち、首都圏で発生した件数は、全体の約7割と高い割合を占めています。

また、ホームでの接触事故のうち、酔客が関係しているものは、ホームでの接触事故全体の約6割を占めています。

第2節 第11次交通安全計画における目標

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す。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す。

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

こうした現状を踏まえ、県民の理解と協力の下、第2章に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指します。

第2章 鉄道交通の安全についての対策

第1節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点（東北運輸局）

鉄道の運転事故が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ます。しかしながら、列車の衝突や脱線等が一旦发生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進していきます。

また、ホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めており、このうち利用者等の関係する事故が多いことから、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講じる必要があります。

第2節 鉄道交通安全のための施策の展開

1 鉄道交通環境の整備（東北運輸局）

（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・改良を進めます。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から経営の厳しい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・補修等の促進を図ります。

（2）運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置（ATS[※]）等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたもの[※]の整備については完了しましたが、期限が定められていないものの整備については、引き続き推進を図ります。

[※]ATS：Automatic Train Stop

[※]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（東北運輸局、消費生活・地域安全課）

運転事故の約9割を占める人身傷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す。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、「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ます。

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ります。

さらに、山形県踏切道事故防止対策委員会の活動を継続し、関係機関・団体と密接に連携して安全対策を講じます。

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、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します。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ります。

（1）保安監査の実施（東北運輸局）

鉄道事業者に対し、定期的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します。また、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いた、より効果的な保安監査を実施するなど、保安監査の充実を図ります。

（2）運転士の資質の保持（東北運輸局）

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します。

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します。

（3）安全上のトラブル情報の共有・活用（東北運輸局）

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を行います。また、安全上のトラブル情報を関係者間において共有できるよう、情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有するこ

とで事故等の再発防止に活用します。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します。

(4) 気象情報等の充実（山形地方气象台）

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、津波及び火山噴火等の自然現象を的確に把握し、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、予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努めます。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、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います。

特に、竜巻等の激しい突風による列車転覆等の被害の防止に資するため、竜巻注意情報を適時・適切に発表するとともに、分布図形式の短時間予測情報として竜巻発生確度ナウキャストを提供します。また、走行中の列車における地震発生時の転覆等の被害の防止に資するため、緊急地震速報（予報及び警報）の鉄道交通における利活用の推進を図ります。なお、噴火警戒レベルに応じて鉄道事業者等がとるべき防災対応について、平常時からの火山防災協議会における共同検討を通じて合意を図ります。

気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとします。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ます。

ア 気象特別警報・警報・予報等

気象による鉄道交通障害が予想される時は、適時・適切に特別警報・警報・予報等を発表し、防災情報提供システム等を用いて、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により鉄道利用者に周知します。また、雨による災害発生の危険度を地図上にリアルタイムに表示する「大雨・洪水警報の危険度分布」や積雪・降雪の面的な状況を表す「現在の雪（解析積雪深・解析降雪量）」についても、気象庁ホームページや報道機関等を通じて鉄道利用者に周知します。さらに、特に大雪により深刻な鉄道交通障害が見込まれる場合は、国土交通省と連携し、大雪に対する国土交通省緊急発表を実施し、鉄道利用者に警戒を呼びかけます。

イ 緊急地震速報（予報及び警報）、津波警報等

地震・津波警報による鉄道交通障害が予想される時は、適時・適切に緊急地震速報（予報及び警報）、津波警報等、地震情報等を発表し、防災情報システム等を用いて、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により鉄道利用者に周知します。

ウ 南海トラフ地震臨時情報等

大規模地震対策特別措置法の規定に基づく地震防災対策強化地域に係る大規模な地震が発生するおそれがあると認める時は、直ちに地震予知情報を内閣総理大臣に報告するとともに、南海トラフ沿いで異常な現象を観測した場合や南海トラフ地震発生の可能性が相対的に高まったと評価した場合等には、「南海トラフ地震臨時情報」を発表し、防災情報提供システム等を用いて、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により鉄道利用者に周知します。

エ 噴火警報等

火山現象による鉄道交通障害が予想される時は、平常時からの火山防災協議会で共同検討した避難計画に基づき、当該道路の交通規制等の防災対応がとられるよう、噴火警戒レベルを付した噴火警報等を発表します。また、鉄道利用者の降灰量に応じた適切な防災行動に資するよう、降灰予報を適時・適切に発表します。

オ 気象知識等の普及

気象、地象、水象に関する知識の普及のため、気象情報等の利用方法等に関する講習会の開催、広報資料の作成・配布などを行うほか、防災機関の担当者を対象に、特別警報、警報、予報等の伝達などに関する説明会及びワークショップを開催します。

鉄道事業者が、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よう指導します。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応（東北運輸局）

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、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行います。

また、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、列車の運行状況を適確に把握して、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します。

(6) 運輸安全マネジメント評価の実施（東北運輸局）

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実施します。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します。

(7) 計画運休への取組（東北運輸局）

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測される時は、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、線路の特性に応じて、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します。

4 鉄道車両の安全性の確保（東北運輸局）

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します。

5 救助・救急活動の充実（東北運輸局）

鉄道の重大事故等の発生に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ適確に行うため、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ります。

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

6 被害者支援の推進（東北運輸局）

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ます。関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画の促進等、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きます。

7 鉄道事故等の原因究明と事故等の防止（東北運輸局）

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明を迅速かつ適確に行うため、調査を担当する職員に対する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、ドローン等新たな調査機材の導入、過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術、同種事故の比較分析など事故調査結果等のストックの活用等により、調査・分析手法の高度化を図ります。

さらに、事故等調査の結果等に基づき、事故等の防止又は事故が発生した場合の被害の軽減のため、必要に応じて、国土交通大臣又は原因関係者へ勧告し、国土交通大臣又は関係行政機関の長へ意見を述べることにより、必要な施策又は措置の実施を求め、鉄道交通の安全に寄与します。

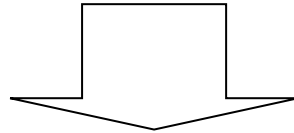
これまでの事故等調査の結果が鉄道関係者に有効活用され、鉄道事故等の防止につながるよう、関係者のニーズを踏まえ、事故類型の分析結果などの調査報告結果を分かりやすく紹介する情報誌を発行する等の普及啓発活動を推進するとともに、データベースのコンテンツ等をさらに充実させていきます。

第3編 踏切道における交通の安全

第3編 踏切道における交通の安全

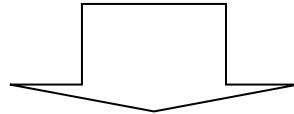
1 踏切事故のない社会を目指して

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



2 踏切道における交通の安全についての目標

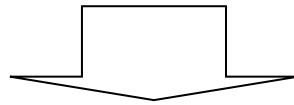
踏切事故件数ゼロを目指す。



3 踏切道における交通の安全についての対策

<視点>

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の総合的かつ積極的推進



<4つの柱>

- ① 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設整備の促進
- ② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ③ 踏切道の統廃合の促進
- ④ その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

第3編 踏切道における交通の安全

第1章 踏切道における交通安全の目標等（東北運輸局）

第1節 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

全国における踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、令和2年の発生件数は173件、死傷者数は124人となっています。県内の踏切事故は、平成28年度以降1件～2件、死傷者数は0～2人で推移しています。

踏切事故が長期的には減少しているのは、踏切道の改良等、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ます。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故全体の約3割を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。

2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、①原因別で見ると、直前横断によるものが約5割を占めており、また、衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝突したものが約5割を占めています。県内の状況では、自動車と衝突したものが大半を占めています。

②踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多く（県内も同様）、踏切道100箇所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっていることなどがあげられます。

県内の踏切の状況

（令和3年3月現在）

種別	踏切数	備 考
第1種	400	昼夜間を通じ踏切警手が遮断機を操作している踏切道又は自動、遮断機が設置されている踏切道
第3種	19	警報機が設置されている踏切道
第4種	17	踏切警手もおらず、遮断機も警報機も設置されていない踏切道
計	436	

第2節 第1次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、県民の理解と協力の下、第2章に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、令和7年までに踏切事故件数ゼロを目指します。

第2章 踏切道における交通の安全についての対策

第1節 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点（東北運輸局）

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ものです。そのため、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切（遮断時間が特に長い踏切道）への対策や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとします。

第2節 踏切道における交通安全のための施策の展開

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整備の促進（東北運輸局）

開かずの踏切や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を推進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図ります。

立体交差化までに時間のかかる踏切については、早期に安全・安心を確保するため、各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良や歩行者等立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進します。

また、歩道が狭小な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進します。

以上の構造改良等による「速効対策」と、立体交差化の「抜本対策」との両輪による総合的な対策を緊急的かつ重点的に推進します。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施（東北運輸局、交通規制課）

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います。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ます。

また、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、非常ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進します。

道路交通量、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ります。

3 踏切道の統廃合の促進（東北運輸局）

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、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進します。

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します。

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（東北運輸局）

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します。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、踏切注意情報の表示や踏切関連交通安全施設の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを適切に行います。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要があるため、踏切道事故防止キャンペーンを推進するなど広報活動等を強化するとともに、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します。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めます。