

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に図る。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、高齢者や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高揚を図る。

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

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、IT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に図る。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実に図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実に図る。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ア) 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実に図り、教習水準を高める。

また、教習水準に関する情報の県民への提供に努める。

(イ) 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充に努めるほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を防止する観点から、飲酒による取消処分者を対象とした講

習の確実な実施や飲酒学級の充実に努める。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

ウ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

エ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。

特に、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、検査の結果に応じたきめ細かな講習を実施するとともに、講習の合理化・高度化を図り、より効果的な教育に努める。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、運転適性相談等の機会を通じて、認知症等の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行う。

また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携して、認知症に関する専門医の確保を図るなど、体制の強化に努める。

(ウ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

オ 高齢運転者支援の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した者に対する公共交通機関の割引運賃等の支援措置の充実、市町村による持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備・拡充に努める。

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

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、着用効果の啓発等着用推進キャンペーン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指導取締りを推進する。

特に、自転車も車両であることを認識し、自転車を利用する際のヘルメットの着用を促進する取組の充実に努める。

キ 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者や職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図る。

ク 自動車運転代行業の指導育成等

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

ケ 独立行政法人自動車事故対策機構による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

独立行政法人自動車事故対策機構による自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えるため、適性診断実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、診断技術の向上と診断機器の充実を図るとともに受診環境の整備を行い、受診を積極的に促進する。

コ 悪質・危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるなど、悪質危険な運転者の早期排除を図る。

(2) 運転免許制度の改善

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

また、県民の立場に立った運転免許行政を行うため、手続の簡素化を図ることにより更新負担の軽減を図るとともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制の拡充を図る。

さらに、運転免許試験場における障がい者等のための設備・資機材の整備及び運転適性相談活動の充実を図る。

(3) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、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る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた事故等の情報の交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(4) 自動車運送事業者の安全対策の充実

ア 事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の実施

ひとたび事故が発生すれば社会的な影響の大きい事業用自動車の安全プランを策定し、安全対策を推進するため次の施策を講ずる。

- (ア) 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行う。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。

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、運行管理者に受講させるよう義務付ける。

- (イ) 自動車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は、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行う。

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、空港等のバス発着場を中心とした街頭監査を進めていく。

また、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、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析し、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出する「事業用自動車総合安全情報システム」を構築し、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するとともに、監査実施体制の充実・強化を図る。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する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、適性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) 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節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す。

また、危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無を図るため、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、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、事業者や運行管理者等に対し指導を行う。

- (エ) 事業者による事故防止の取組を推進するため、運行管理に資する機器等の普及促進に努めるとともに、社内での安全教育を促進するため、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図る。

また、自動車のIT化の進展に伴い取得可能になった運転情報や自動車運転者の生体情報、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・実現し、更なる事故の削減を目指す。

- (イ) 輸送の安全を図るため、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、初任運転者や高齢運転者等に対しては、より効果的な指導方法を確立し、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。
- (ロ) 交替運転者の配置基準の遵守など、過労運転防止対策を引き続き推進するとともに、健康起因事故の発生を踏まえ、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」に脳ドッグ等がスクリーニング検査の推奨項目に追加されており、引き続き同マニュアルの周知・徹底を図るなど、健康に起因した事故の未然事故防止対策を推進する。

イ 事業用自動車の重点事故に関する事故調査機能等の強化

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、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明や、より客観的で質の高い再発防止策を提言するため、平成26年に事業用自動車事故調査委員会が発足したところであり、今後、同委員会における事故の原因分析・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する。

ウ テレマティクス等を活用した安全運転の促進

車両等の通信システムを利用したテレマティクス技術により取得が可能となった急加速・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。

エ 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

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

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

(5) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

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

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場

における交通労働災害防止担当管理者の配置，交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに，事業場に対する個別指導等を実施する。

イ 運転者の労働条件の適正化等

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

また，関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに，必要に応じ合同による監査・監督を実施する。

(6) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

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

また，危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に，安全かつ迅速に事故処理等を行うため，危険物災害等情報支援システムの充実を図る。

イ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風，大雨，竜巻等の激しい突風，地震，津波，火山噴火等の自然現象を的確に把握し，特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに，これらの情報の質的向上に努める。また，道路の降雪状況や路面状況等を収集し，道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

さらに，気象，地震，津波，火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し，維持するとともに，防災関係機関等との間の情報の共有や IT 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 車両の安全性の確保

エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大を始めとして、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大していることから、今後、車両の安全対策を拡充強化することが必要である。

このような認識の下、車両構造に起因するとされる事故について対策を講ずるとともに、主に運転ミス等の人的要因に起因するとされる事故についても、車両構造面からの対策によりできる限り交通事故の未然防止を図る。

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

特に、事故件数及び死傷者数は依然として高水準にあり、後遺障害も考慮すれば、これまで被害軽減効果を上げてきた被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、今後は、事故を未然に防止する予防安全対策について、先進技術の活用等により、更なる充実を図る必要がある。また、車両安全対策の推進に当たっては、規制と誘導的施策を総合的かつ有効に連携させるため、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策、使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等を、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

さらに、自動車を使用される段階においては、自動車にはブレーキ・パッド、タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や、ブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。また、衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術についても、確実な作動を確保するため、適切な保守管理を推進する必要がある。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきであるが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る。

(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ア 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

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、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。

イ 安全に資する自動走行技術を含む先進安全自動車（ASV）の普及促進

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先進安全自動車（ASV）について、車両の開発・普及の促進を一層進める。

安全運転の責任は一義的にはドライバーにあるが、今後、技術の進展に伴いドライバーの新技术に対する過信などが原因で事故が発生する恐れがあるため、

安全運転を支援するシステムに関するドライバーの理解に努める。

(2) 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法，装備状況等の一般情報とともに，自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ，これを自動車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，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提供することにより，より安全なチャイルドシートの普及拡大を図るとともに，安全性能評価の強化について検討を行う。

(3) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

自動車検査独立行政法人が実施する自動車検査については，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，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充実強化を図る。また，不正改造を防止するため，適宜，自動車使用者の立入検査を行うとともに，街頭検査体制の充実強化を図ることにより，不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため，事業者に対する指導監督を強化する。さらに，軽自動車の検査については，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，検査体制の充実強化を図る。

イ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し，点検整備の確実な実施を図るため，「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に展開するなど，自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また，自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため，自動車運送事業者監査，整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え，関係者に対し，車両の保守管理について指導を行い，その確実な実施を推進する。

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

(イ) 不正改造車の排除

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

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

(ウ) 自動車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、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導する。

(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、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、自動車整備業が自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応するための環境整備・技術の高度化を推進する。

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) 不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、保安基準に不適合な自動車に対し、保安基準適合証を交付した等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

(4) 車両接近通報装置等の設置促進及び使用

本県では、「障がいのある人もない人も暮らしやすい徳島づくり条例」が平成27年12月25日、施行に伴い、電気自動車やハイブリッド車への車両接近通報装置や貨物車への後退時警告音の発生装置の設置促進を図るほか、これらが設置されている車両については、必ず、装置を使用し、障がい者や高齢者の歩行者に車両の接近を知らせるとともに、通行の安全確保について配慮に努める。

(5) リコール制度の充実・強化

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車製作者による大規模なリコールが行われていることから、自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、装置製作者等からの情報収集体制を図る。

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る。

(6) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（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適切に運用する。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気運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を

担保し、被害者の救済の十全を図るため、損害賠償責任保険等への加入を促進する。さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

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

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

また、悪質・危険な運転行為による死傷事犯であっても従前の危険運転致死傷罪に該当せず自動車運転過失致死傷罪が適用された事件などを契機とした罰則の見直しを求める意見を背景として、平成26年5月から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成25年法律第86号。以下「自動車運転死傷処罰法」という。）が施行されたことを踏まえ、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を図る。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

(1) 交通の指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

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

(ア) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、県民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進する。

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する。また、引き続き、児童、高齢者、障がい者の保護の観点に立った指導取締りを推進する。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故実態の分析結果等を踏まえて検証し、その検証結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるPDSAサイクルをより一層機能させる。加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、新たな速度取締り機器の導入を図るとともに、交通反則切符自動作成機の導入に向けた検討を進めるなど、より効果的な取締りを行うための資機材の研究開発及び整備に努める。

(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するとともに、必要に応じ自動車の使用

制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

(ウ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

イ 高速自動車国道等における指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通の指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、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、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化する。

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ綿密な捜査の一層の推進

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車運転致死傷処罰法第2条又は第3条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れた捜査の徹底を図る。

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化等

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

常時録画式交差点カメラやひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

(3) 暴走族対策の推進

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力に推進する。

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、地方公共団体における「暴走族根絶条例」等の制定及び運用に協力するとともに、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進する。さらに、関係団体等との連携の下に暴走族相談員制度を創設し、暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底する。暴走族問題と青少年の非行等問題

行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族及びこれに伴う群衆の集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

ウ 暴走族に対する指導取締りの推進

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族に対する指導取締りを推進する。

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

さらに、不正改造行為に関する情報収集を徹底するとともに、関係機関と連携して、不正改造を敢行する業者に対する取締りを強化するなど根源的な対策を講じるほか、複数の都府県にまたがる広域暴走族事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係都府県警察相互の捜査協力を積極的に行う。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

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

また、暴走族に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行う。

さらに、暴走族問題は地域社会に深く関わる問題であることにかんがみ、県に設置されている「暴走族対策会議」の下に、暴走族対策の推進に携わる機関及び団体の代表から構成される「暴走族対策推進幹事会」等の設置を促進する。

オ 車両の不正改造の防止

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

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

その他、違法行為を敢行する旧車会グループ（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）に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに、不正改造等の取締りを強化するなど的確な対応を推進する。

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の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る。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と災害派遣チーム（DMAT^{7*}）の連携による救助・救急体制の充実を図る。

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

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED^{8*}）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進する。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

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

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AED（自動体外式除細動器）の取り扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AED含む）について指導の充実を図る。さらには、自動車事故の負傷者に対して迅速かつ適切な応急処置を行うために必要な救急

7* DMAT : Disaster Medical Assistance Team

8* AED : Automated External Defibrillator

法の知識と技術の普及の観点から、自動車事故救急法講習の確実な実施を図る。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

オ 救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。さらに、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進する。

カ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

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

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、西日本高速道路株式会社が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、沿線市町村等においても消防法（昭和 23 年法律第 186 号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、関係市町村等と、西日本高速道路株式会社の連携を強化するとともに、当該市町村等においても、救急業務実施体制の整備を促進する。

また、本州四国連絡道路（瀬戸中央自動車道及び神戸淡路鳴門自動車道）においても、救急業務について関係市等も救急業務に万全を期するよう、その実施体制の整備を促進する。

さらに、西日本高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社及び関係市町村は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

ケ 現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST^{9*}）の整備を図る。

コ 緊急通報システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術を活用し、自

9* FAST : Fast Emergency Vehicle Preemption Systems

自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等に通報することなどにより緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP^{10*}）の普及を図る。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、休日夜間急患センターの設置の促進及び在宅当番医制の普及定着化を推進する。また、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するため、原則として医療圏単位に地域設定し、地域内の医療施設の実情に応じた方式（病院群輪番制）で第二次救急医療体制の整備を図るとともに、重篤な救急患者を受け入れるための第三次救急医療体制として、複数科にまたがる診察機能を有する24時間体制の救命救急センターの整備を進め、評価事業により、外傷診療能力を含めその質の向上を図る。

さらに、救急医療施設の情報を収集し、救急医療情報を提供することにより、これらの体制が有効に運用されるよう調整を行う救急医療情報センターの整備・充実を図る。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師を確保していくために、医師の卒前教育や臨床研修において、救急医療に関する教育・研修の充実に努める。また、救命救急センター、二次救急医療機関等で救急医療を担当している医師に対しても、救急患者の救命率をより向上させるための研修を行い、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図る。

看護師等についても、看護学校養成所において救急看護領域の知識・技術の取得に向けたカリキュラムの充実に努めるとともに、卒業後においても、救急看護実践能力の高い看護師育成研修等を実施することにより、救急医療に的確に対応できる人材の確保を図る。

また、救急蘇生法等に関する知識・技術を広く県民に普及啓発するため、その企画・運営を実施している保健所等行政機関に勤務する保健師等に対し、指導者講習会を実施し、養成力の維持・向上を図る。

ウ ドクターヘリ事業の推進

救急患者への救命医療を救急現場から直ちに行い、救急医療施設へ一刻も早く搬送し、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリについて事業の推進を図る。

その運用に当たっては、ドクターヘリが安全に着陸できる区間・場所の情報の共有や「ドクターヘリ運航要領」に基づく適切な運航、共通の周波数の無線機の整備等関係機関・団体が連携した取組を強化する。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

10* HELP : Help system for Emergency Life saving and Public safety

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

また、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）の活用を促進する。

7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、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する。

また、近年、自転車が加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、損害賠償保険等への加入を促進する。

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

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車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る。

ア 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、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。

イ 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、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実に資するよう、制度の改善及び安定供給の確保に向けて引き続き指導を行う。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

県、市町村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) 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。
- (イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質向上を図る。
- (ウ) 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、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り交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

(エ) 自動車事故被害者が弁護士による自動車事故に関する法律相談・示談あつ旋等が無償で受けられるよう、交通事故相談所等における体制の充実を図る。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者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する。また、法務省の人権擁護機関による人権相談において交通事故に関する人権相談を取り扱うとともに、日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

被害者救済対策事業等については、今後も各事業の内容の見直しを図りつつ、社会的必要性の高い事業を充実していく。

また、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及び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対する援助を行う。

さらに、重度後遺障害者に対する救済策を推進するため、自動車事故対策機構による重度後遺障害者に対する介護料の支給及び重度後遺障害者の治療・看護を専門に行う療護センターの運営に対する援助措置の充実を行う。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、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する。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通課、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を作成し、活用する。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、警察本部の交通指導課に設置した被害者支援係が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図る。

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

検察庁においては、被害者支援員を配置し、交通事故被害者等からの様々な相談への対応、法廷への案内・付添い、検察庁における各種手続の手助けをす

るほか、交通事故被害者等の状況に応じて精神面、生活面、経済面等の支援を行っている関係機関や団体等を紹介するなどの支援活動を行う。

保護観察所においては、被害者担当官及び被害者担当保護司を配置し、交通事故被害者等からの相談に応じて、更生保護における被害者等施策の各種手続の手助けをするほか、必要な関係機関等を紹介するなど、交通事故被害者等の心情に配慮した対策を推進する。

また、検察職員に対し、各種研修において、犯罪被害者支援に携わっている学識経験者等による講義を実施するほか、日常業務における上司による個別の指導等を通じ、交通事故被害者等の精神的状態等に対する理解の増進に努めるなど、交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進に努める。更生保護官署職員に対しても、各種研修において、交通事故被害者等や被害者支援団体関係者の講義を実施するなどし、交通事故被害者等の置かれている現状や心情などについて理解を深めるよう努める。

第2章 鉄道交通の安全

1. 鉄道事故のない社会を目指して

- 鉄道は、多くの県民が利用する生活に欠くことのできない交通手段である。
- 県民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく。

2. 鉄道交通の安全についての目標

- ① 乗客の死者数ゼロの継続を目指す。
- ② 運転事故全体の死者数ゼロの継続を目指す。

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 利用者等の関係する事故の防止

< 8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再発防止
- ⑧ 研究開発及び調査研究の活用

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下に同じ。）は、県民生活に欠くことのできない交通手段である。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。また、線路内立入り等の人身傷害事故と踏切傷害事故を合わせると運転事故全体の10割を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

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

I 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、近年はほぼ横ばいの傾向にあり、平成23年からは3件から9件で推移し、27年は3件であった。

なお、18年から22年までの間は乗客の死亡事故が発生しなかった。

2 近年の運転事故の特徴

近年の運転事故の特徴としては、踏切障害事故及び人身障害事故で運転事故の全てを占めていることが上げられる。

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ゼロを目指す。

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、線路内立入り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。

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

こうした現状を踏まえ、県民の理解と協力の下、第2節及び第3章第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数及び運転事故全体の死者数ともにゼロにす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る。しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、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する。

また、線路内立入り事故等の人身傷害事故と踏切傷害事故を合わせると運転事故の10割を占めており、近年、1～2名の死者が発生していることから、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずる。

II 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

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

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、駅等の浸水対策の強化等を推進する。切迫する南海トラフ巨大地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。

さらに、駅施設等について、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、ホームドア又は内方線付き点状ブロック等による転落防止設備の整備等によるバリアフリー化を引き続き推進する。

【数値目標】

南海トラフ巨大地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率概ね100%（平成29年度まで）

(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、引き続き推進を図る。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約90%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ある。こ

のため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

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

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る。

(1) 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。また、JR北海道問題を踏まえて2014年度に実施した保安監査の在り方の見直しに係る検討結果に基づき、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等、保安監査の充実を図る。

(2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

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とともに、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、速やかに鉄道事業者へ周知する。また、国への報告対象となっていない安全上のトラブル情報について、鉄道事業者による情報共有化を推進する。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導する。

(4) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。

鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

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

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

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

また、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

(6) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。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。

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、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災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・協力体制の強化を推進する。

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

6 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、平成24年4月に、国土交通省に公共交通事故被害者支援室を設置した。同支援室では、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ト機能等を担うこととしている。引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

7 鉄道事故等の原因究明と再発防止

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明調査を迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、各種調査用機器の活用により分析能力の向上に努める。

より高度な原因究明を行うため、過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術、事故分析結果等のストックの活用により、調査手法に関する研究をより一層深化させる。

これまでの事故等調査結果が鉄道関係者に有効活用され鉄道事故等の再発防止につながるよう、共有し、活用する。

8 研究開発及び調査研究の活用

交通安全環境研究所のより安全度の高い鉄道システムを実現するため、施設、車両、運転等に関する新技術の評価とその効果予測に関する研究及びヒューマンエラー事故の防止技術に関する研究、安全度の高い新しい交通システムに関する研究、鉄道総合技術研究所が行う事故及び災害時の被害軽減に関する試験研究・技術開発等、安全性の更なる向上に資する技術開発を活用して、鉄道の安全性向上に努める。

第3章 踏切道における交通の安全

1 踏切事故のない社会を目指して

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

2 踏切道における交通の安全についての目標

平成32年まで踏切事故件数「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推進

<4つの柱>

- ① 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
- 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と円滑化を図るための措置

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約5割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

I 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

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、平成27年の本県での発生件数は1件、死傷者数は1人となっている。

踏切事故は長期的には減少しており、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約5割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にある。

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衝撃物別では自動車と衝撃したものが約8割、歩行者と衝撃したものが約2割を占めている、②自動車の原因別でみると直前横断によるものが約3割を占めている、③高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約5割を占めている、ことなどが挙げられる。

II 交通安全計画における目標

平成32年まで踏切事故件数を毎年ゼロにすることを目標とする。

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節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、平成32年まで踏切事故件数を毎年ゼロにすることを目標とするものとする。

第2節 踏切道における交通安全についての対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、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9次交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、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あること、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する。

また、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元、これまでの対策実施状況等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことも重要である。

II 請じようとする施策

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

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間のかかる「開かずの踏切」等については、効果の早期発現を図るため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者立体横断施設の設置等を促進する。

また、歩道が狭隘な踏切についても事故対策として効果の高い構造の改良を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速攻対策」の両輪による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

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。

主要な地方都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、

より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の整備を推進する。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、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、併せて道路標識等の大型化、高輝度化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、第3、第4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

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

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や踏切保安設備等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積極的に行う。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関への踏切事故防止のパンフレット等の配付を促進する。

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るものとする。

