第 12 次

愛媛県交通安全計画

（令和8年度～令和 12 年度）

～ 交通事故のない愛媛を目指して ～

愛媛県交通安全対策会議

ま　え　が　き

車社会の進展に伴い、交通安全施設の整備や車両の安全技術が十分でなかった時代には、道路交通事故による死傷者数が著しく増加し、交通安全の確保は大きな社会問題となった。このため、昭和45年６月に交通安全対策基本法が制定され、国及び地方公共団体をはじめ関係機関・団体が一体となって交通安全対策を推進してきた。

本県においても、これまで11次にわたる愛媛県交通安全計画を策定し、県民総ぐるみの取組を進めてきた結果、長期的には交通事故による死傷者数は大きく減少してきた。直近の第11次計画期間中においても、令和３年は死者数50人・傷者数2,465人、令和４年は死者数44人・傷者数2,355人、令和５年は死者数43人・傷者数2,315人、令和６年は死者数52人・傷者数2,271人、令和７年は死者数46人・傷者数2,237人と推移しており、交通事故による被害は一定の改善が見られる。これは、国、県、市町、関係民間団体のみならず、県民一人ひとりの不断の努力の積み重ねによる成果である。

しかしながら、今なお交通事故により尊い命が失われ、新たに交通事故被害者等となる方がいる現実は依然として重い。特に本県では、人口減少や高齢化が全国平均を上回る水準で進行しており、高齢者が関係する事故の割合が高い傾向にある。また、中山間地域が多く、対面通行の道路が多い交通環境にあることなどから、正面衝突など重大事故につながりやすい事故類型も見られるなど、本県の地域特性を踏まえた対応が求められている。

このような状況の中、高齢運転者による事故や生活道路における歩行者事故、自転車事故は依然として本県の交通安全上の重要な課題となっている。さらに、近年は自転車や特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの利用の広がりに伴い、新たな交通形態への対応も求められている。高齢化の進展や地域の交通環境の変化も踏まえつつ、これまでの取組を継承するとともに、最新の実態に即した交通安全対策を一層深化させていく必要がある。

交通事故の防止は、行政や関係団体のみならず、県民一人ひとりが主体となって取り組むべき極めて重要な課題である。本計画は、人命尊重の理念の下、交通事故のない安全で安心な地域社会の実現を図り、「愛顔あふれる愛媛県」の実現につなげていくため、令和８年度から令和12年度までの５年間に講ずべき交通安全施策の大綱を定めるものである。本計画に基づき、国の関係行政機関、県及び市町が相互に連携するとともに、地域社会や関係団体との協働を図りながら、本県の実情に即した交通安全対策を総合的かつ計画的に推進し、県民が安心して安全に移動できる社会の実現を目指す。

愛媛県交通安全対策会議

目　　次

計画の基本理念 1
第１章　道路交通の安全..... 6
第１節　道路交通事故のない愛媛を目指して（基本的考え方）..... 7
第２節　道路交通の安全についての目標..... 8
Ⅰ　道路交通事故の現状と今後の見通し..... 8
１　道路交通事故の現状 8
２　道路交通事故の見通し 9
Ⅱ　第 12 次愛媛県交通安全計画における目標..... 10
第３節　道路交通の安全についての対策..... 11
Ⅰ　今後の道路交通安全対策を考える視点..... 11
＜重視すべき 10 の視点＞ 11
(1) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための
総合的な対策..... 11
(2) こどもの安全確保のための環境整備..... 12
(3) 歩行者の安全確保のための意識変容..... 12
(4) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備..... 12
(5) 外国人の交通安全対策の推進..... 12
(6) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の
徹底と安全対策の推進..... 12
(7) 生活道路における歩行者等の安全確保..... 13
(8) 先進技術の活用推進..... 13
(9) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進..... 13
(10) 地域が一体となった交通安全対策の推進..... 13
Ⅱ　講じようとする施策..... 14
１　道路交通環境の整備 14
２　交通安全思想の普及徹底 27
３　安全運転の確保 34
４　車両の安全性の確保 38
５　道路交通秩序の維持 40
６　救助・救急活動の充実 44
７　被害者等支援の充実と推進 47
８　研究開発及び調査研究の充実 48

第２章　鉄道交通の安全..... 49
第１節　鉄道事故のない愛媛を目指して..... 50
第２節　鉄道交通の安全についての対策..... 51
Ⅰ　今後の鉄道交通安全対策を考える視点..... 51
Ⅱ　講じようとする施策..... 51
１　鉄道交通環境の整備 51
２　鉄道交通の安全に関する知識の普及..... 52
３　鉄道の安全な運行の確保 52
４　鉄道車両の安全性の確保 54
５　救助・救急活動の充実 54
６　被害者等支援の推進 54
７　鉄道事故等の原因究明と再発防止..... 55
８　研究開発及び調査研究の活用 55
第３章　踏切道における交通の安全..... 56
第１節　踏切事故のない愛媛を目指して..... 57
第２節　踏切道における交通の安全についての対策..... 58
Ⅰ　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点..... 58
Ⅱ　講じようとする施策..... 58
１　踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、
バリアフリー化の促進..... 58
２　踏切道の統廃合の促進 59
３　踏切保安設備の整備及び交通規制の実施..... 59
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..... 59

計 画 の 基 本 理 念

本計画は、次の三つの理念の下に推進する。

【交通事故のない愛媛を目指して】

本県では、これまで国の交通安全基本計画に基づき、県、市町、関係機関・団体及び県民が一体となって交通安全対策を推進してきた結果、道路交通事故による死傷者数は長期的に減少傾向にある。

しかしながら、今なお交通事故により尊い命が失われ、新たに交通事故被害者等となる方がいる現実は変わっておらず、高齢者が当事者となる事故や、こどもが犠牲となる痛ましい事故も後を絶たない。

このような状況の下、交通事故の防止は、行政のみならず、県民一人ひとりが主体となって取り組むべき緊急かつ重要な課題である。人命尊重の理念の下、交通事故の被害者にも加害者にもならない社会の実現を目指し、その取組を通じて「愛顔あふれる愛媛県」の実現に寄与するため、地域の実情に即した実効性の高い施策を積み重ねながら、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進していく。

【人優先の交通安全思想】

交通社会においては、歩行者や自転車利用者、高齢者、障がい者、こどもなど、自動車に比べて弱い立場にある交通主体（交通弱者）の安全を最優先に確保することが重要である。また、思いがけず交通事故被害者等となった方々に対しては、一人ひとりの状況に応じたきめ細かな支援が求められる。

本計画は、このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、道路交通において人が最も尊重されるべき存在であるとの認識の下、思いやりのある交通行動の定着を図るとともに、県民相互の理解と協力の下、あらゆる交通安全施策を推進する。さらに、人・道路・車両の三要素を踏まえた総合的な取組により、交通事故のない安全で安心な交通社会の実現を図る。

【少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

本県では、高齢化の進展に加え、山間部や島しょ部を抱える地理的特性から、自動車に依存した移動環境が形成されている。また、人口減少や少子化の進行により地域の担い手が減少し、地域公共交通の維持が難しくなっている。こうした状況の下、高齢運転者による交通事故の防止とともに、免許返納後も安心して暮らし続けられる移動手段の確保が重要な課題となっている。

また、地域公共交通の担い手不足も顕在化し始めており、買物・通院など日常生活を支える移動環境の維持も一層難しさを増している。

このため、高齢者が安全に移動できる道路環境の整備や交通安全対策の充実に加え、関係機関と連携しながら、バスやデマンド交通など地域の移動手段の確保及び充実を図り、年齢や居住地域にかかわらず誰もが安心して移動できる社会の構築を目指す。

１．交通社会を構成する三要素

本計画においては、道路交通を中心としつつ、鉄道、踏切道における交通等を含め、計画期間内に達成すべき目標を明確に定め、その実現を図るための施策を体系的に整理する。

交通事故は、単一の要因によって発生するものではなく、①交通社会を構成する人間、②自動車、自転車、鉄道などの交通機関、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が相互に影響し合う中で発生するものである。また、これらの三要素のいずれか一つに対する対策だけでは交通事故の防止は十分ではなく、人、交通機関、交通環境のそれぞれに対して相互の関係を踏まえた総合的な対策を推進することが必要である。さらに、交通事故の発生状況について科学的な調査・分析を行い、客観的な評価に基づいて成果目標を可能な限り明確に設定するとともに、施策の効果を検証し、その結果を施策の改善につなげる取組を推進する。

(1) 人間に係る安全対策

交通社会を構成する三要素のうち、人間に係る安全対策としては、交通事故の多くが運転者や歩行者等の判断や行動に起因して発生していることを踏まえ、交通社会に参加する一人ひとりの安全意識の向上と交通ルールの遵守の徹底を図ることが基本である。

自動車や自転車等の運転者については、知識・技能の向上を図るとともに、高齢運転者対策や若年運転者対策を推進し、危険予測能力の向上や適切な運転行動の定着を図る。また、事業用自動車の運転者等については、運行管理体制の充実や労働環境の適正化を図り、安全運行の確保に努める。

歩行者や自転車利用者についても、交通ルールの理解と遵守を促進し、特にこどもや高齢者に対しては、発達段階や身体機能の特性に応じた交通安全教育を実施する。信号機のない横断場所においては手を挙げるなどの意思表示を伴う安全確認行動の定着を図る。

さらに、交通事故の被害者にも加害者にもならないという意識を社会全体で共有し、生涯にわたる交通安全教育を推進することにより、思いやりと責任ある行動が自然に実践される交通社会の形成を目指す。

県民が主体的に交通安全活動に参画できる仕組みづくりを進め、地域住民や関係団体の意見を反映した施策の展開を図る。

(2) 交通機関に係る安全対策

交通社会を構成する三要素のうち、交通機関に係る安全対策としては、人間はエラーを犯す存在であるとの前提に立ち、そのエラーが重大事故に直結しないよう、車両等の安全性を不断に向上させることが重要である。

自動車については、衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等の先進安全技術の普及を促進するとともに、その機能や限界についての正しい理解を広める。自転車についても、点検整備の徹底やヘルメット着用の促進など、安全

性の確保を図る。

鉄道においては、保安設備の高度化や安全管理体制の強化を推進し、重大事故の未然防止に努める。

また、新たなモビリティの導入や自動運転技術の進展に対応し、安全性を確保するための制度整備や技術的検証を進めるとともに、社会的受容性の醸成を図る。

交通機関の安全性向上は、単に事故を減らすだけでなく、高齢者や障がい者を含む全ての利用者が安心して移動できる社会の基盤を形成するものである。

(3) 交通環境に係る安全対策

交通社会を構成する三要素のうち、交通環境に係る安全対策としては、道路構造や交通規制、標識・標示の視認性等の交通環境が交通事故の発生に大きく関与していることを踏まえ、これらの安全性を高めていくことが重要である。

このため、歩道や自転車通行空間の整備、交差点改良、信号機の高度化、道路標識の高輝度化等を推進し、分かりやすく安全性の高い交通環境の整備を図る。特に生活道路や通学路においては、人優先の視点から、速度抑制対策や通過交通の排除等を進める。

また、交通事故データや各種統計を活用した事故分析に基づき、危険箇所の抽出と重点的な対策を実施するなど、EBPM[1]の考え方を取り入れた効率的・効果的な施策を推進する。

交通環境の整備に当たっては、インフラの老朽化対策や災害時の安全確保にも配慮し、持続可能で強靭な交通基盤の構築を目指す。

さらに、地域の実情に応じて、市町や関係機関と連携し、県民の意見を反映させながら、地域ぐるみで安全な交通環境づくりを進める。

２．これからの５年間（計画期間）において特に注視すべき事項

本県の交通事故情勢は、長期的には改善傾向にあるものの、近年は死者数が横ばいで推移するなど、依然として予断を許さない状況にある。とりわけ、高齢者が死者に占める割合は全国平均を上回っており、交通死亡事故における正面衝突や単独事故の割合の高さなど、本県特有の事故構造が顕在化している。また、重傷者率の高さに加え、生活道路における歩行者事故、自転車及び特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティ関連事故の増加など、新たな交通環境の変化に伴う課題も生じている。

さらに、人口減少と急速な高齢化の進展、外国人観光客や外国人労働者の増加、先進安全技術や新たなモビリティの普及など、交通社会を取り巻く環境は大きく変化している。これらの変化に適切に対応しなければ、事故リスクの質は一層複雑化することが懸念される。

このため、本県は、事故特性及び社会情勢の変化を的確に踏まえ、重点分野を明確

[1] EBPM:Evidence-Based Policy Making 証拠に基づく政策立案

化した上で、関係機関・市町・地域団体等と連携しながら、実効性の高い対策を重点的かつ機動的に推進する。

(1) 高齢者事故対策の更なる強化

高齢歩行者の横断事故や高齢運転者による事故が依然として多いことから、身体機能の変化を踏まえた交通安全教育、見守り活動、生活道路対策、安全運転支援技術の普及、免許返納後の移動支援などを一体的に推進する。

(2) こども・歩行者・自転車利用者の安全確保

通学路や生活道路を中心に、人優先の交通環境整備を加速させるとともに、横断歩道の利用徹底、ヘルメット着用の促進、危険予測能力の向上等を通じ、交通弱者を守る取組を強化する。

(3) 重傷事故の抑止に向けた重点対策

死亡事故に加え重傷事故の発生要因を詳細に分析し、事故類型や地域特性に応じたきめ細かな対策を講じるとともに、EBPM の考え方に基づき、施策の効果検証と改善を継続的に行う。

(4) 小型モビリティ・自転車等への的確な対応

特定小型原動機付自転車等の普及を踏まえ、法令遵守の徹底、知識の習得、利用者教育、事業者との連携強化により、新たな交通主体による事故リスクの低減を図る。

(5) 外国人を含む多様な道路利用者への対応

在留外国人や訪日客の増加を見据え、日本の交通ルール習得の機会を提供するとともに、多言語による情報提供や分かりやすい道路表示の整備を進め、誰もが安全に行動できる交通環境の形成を図る。

(6) 先進技術とデータの積極的活用

先進安全技術、ITS、ビッグデータ等を活用し、事故の未然防止、迅速な救助・救急、施策の高度化を図るとともに、技術の限界に関する正しい理解を促進する。

(7) 地域主体の交通安全の推進

市町、関係機関・団体、住民が一体となり、地域の課題を共有しながら対策を進める体制を強化し、若い世代も含めた幅広い参画を促進する。

これらの取組を通じ、交通事故のない「愛顔あふれる愛媛県」の実現に向け、県民総参加の下、関係機関と連携しながら、持続的な交通安全対策を推進していく。

３．横断的に重要な事項

(1) 先進技術の積極的活用

交通事故の更なる抑止と被害軽減を図るため、衝突被害軽減ブレーキをはじめとする先進安全技術や、ICT 等を活用した交通安全施策を積極的に取り入れる。あわせて、これらの技術の機能や限界について正しい理解を促し、過信や誤解による事故を防止するための普及啓発を行う。また、交通事故データや各種統計の活用を進

め、客観的な分析に基づく対策立案や効果検証を行うなど、的確かつ効果的な政策立案の推進に努める。

(2) 救助・救急活動及び被害者等支援の充実

交通事故発生時における迅速かつ的確な救助・救急活動を確保するため、関係機関の連携強化や体制整備を進めるとともに、消防防災ヘリコプターのドクターヘリ的運用を含めた広域的な救急搬送体制の円滑な運用を図る。また、交通事故被害者及びその家族・遺族の心情に配慮した支援を推進するとともに、相談体制の充実や関係機関との連携強化を通じて、切れ目のない支援の提供に努める。

(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、県、市町、関係機関・団体がそれぞれの役割を果たしつつ連携を深めるとともに、県民一人ひとりが主体的に交通安全に取り組むことが重要である。このため、地域の実情に応じた交通安全活動の展開や、住民参加型の取組を促進し、官民協働による交通安全対策を推進する。あわせて、交通安全活動を担う関係団体の継続的な活動が確保されるよう、必要な支援に努める。

(4) 運輸安全マネジメント等の推進

公共交通機関をはじめとする輸送事業者における安全管理体制の確立と継続的な改善を促進するとともに、関係機関と連携し、運輸安全マネジメントの取組の定着と実効性の向上を図る。

また、災害時を含めた安全確保の観点から、事業者の防災意識の向上や事前対策の強化を支援する。

(5) 知見の共有と人材育成

交通安全に関する施策の効果を高めるため、国や他自治体の先進事例、関係機関の知見等を積極的に共有するとともに、県内関係者への横展開を図る。あわせて、交通安全施策を担う職員や関係者の資質向上を図るため、研修等を通じた人材育成を推進し、専門性と実践力を備えた体制づくりに努める。

第１章　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、究極的には、交通事故のない社会を目指す。

２　道路交通の安全についての目標

①　令和 12 年までに 24 時間死者数を　33 人以下にする。
②　令和 12 年までに重傷者数　400 人以下にする。

３．道路交通の安全についての対策

〈10 の視点〉

①　高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策
②　こどもの安全確保のための環境整備
③　歩行者の安全確保のための意識変容
④　自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備
⑤　外国人の交通安全対策の推進
⑥　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進
⑦　生活道路における歩行者等の安全確保
⑧　先進技術の活用推進
⑨　交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
⑩　地域が一体となった交通安全対策の推進

＜８つの柱＞

①　道路交通環境の整備
②　交通安全思想の普及徹底
③　安全運転の確保
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　被害者等支援の充実と推進
⑧　研究開発及び調査研究の充実

第１節　道路交通事故のない愛媛を目指して（基本的考え方）

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、究極的には交通事故のない社会を目指す。

近年においては、小学生を始めとするこどもが関係する交通事故や、高齢者が当事者となる交通事故が後を絶たない。次世代を担うこどものかけがえのない命を守るとともに、今後も進行が見込まれる少子高齢化に適切に対処するため、時代の要請に応じた交通安全の取組が一層求められている。

今後も、道路交通事故による死者数及び命に関わる重傷者数をゼロに近づけることを目指すとともに、道路交通事故のない社会の実現に向け、県民を挙げて一層積極的な取組を推進していく必要がある。

２．歩行者の安全確保

交通事故死者数に占める歩行者の割合は依然として高く、人優先の交通安全思想の下、歩道整備等の交通環境整備を進めるとともに、歩行者優先の交通安全対策を推進し、歩行者の安全確保を図ることが重要である。

３．地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全には様々な施策があるが、県、市町等がそれぞれの地域の実情を踏まえ、その地域に最も効果的な施策の組合せを検討し、地域が主体となった取組みとして推進することが重要である。特に、生活道路における交通安全対策については、人優先の視点に立った総合的なまちづくりと一体となって推進していくことが有効である。このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に最も身近な市町や警察署の役割が極めて大きい。さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが重要である。

４．役割分担と連携強化

県、市町、学校、家庭、職場、団体、企業等がそれぞれ責任を持って役割を分担し、相互の連携を強化することが重要である。また、住民が交通安全に関する各種活動の計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働することが重要である。

５．交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負うなど、その影響を深く受けた当事者であり、事故の重大性や社会的影響を実体験に基づいて理解している。

今後も引き続いて、関係機関・団体と連携し、交通事故被害者等による講演等の参加や協働を推進する。

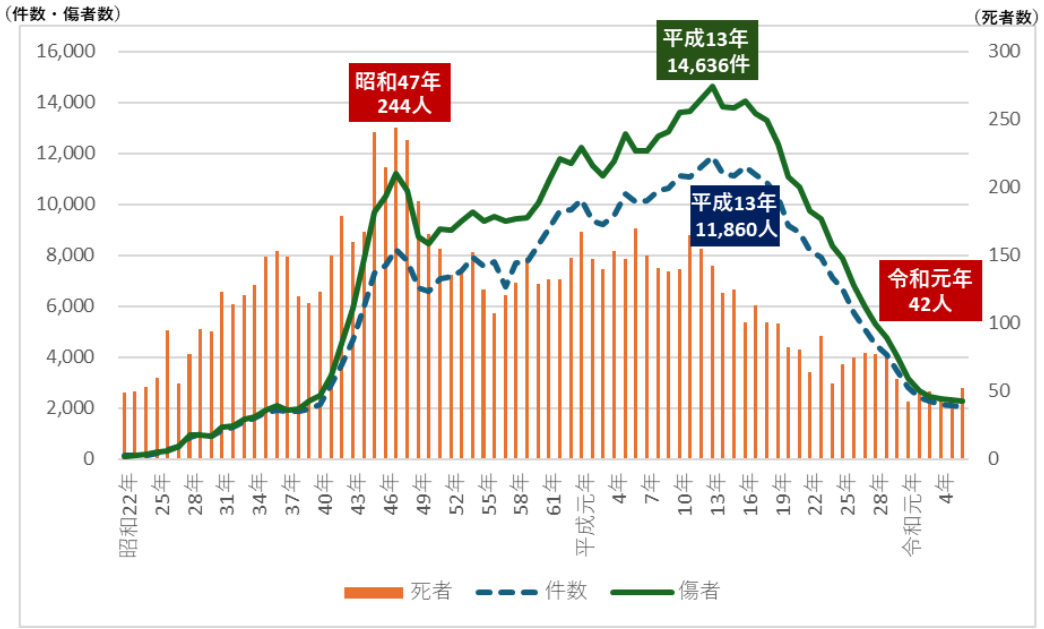
第２節　道路交通の安全についての目標

Ⅰ　道路交通事故の現状と今後の見通し

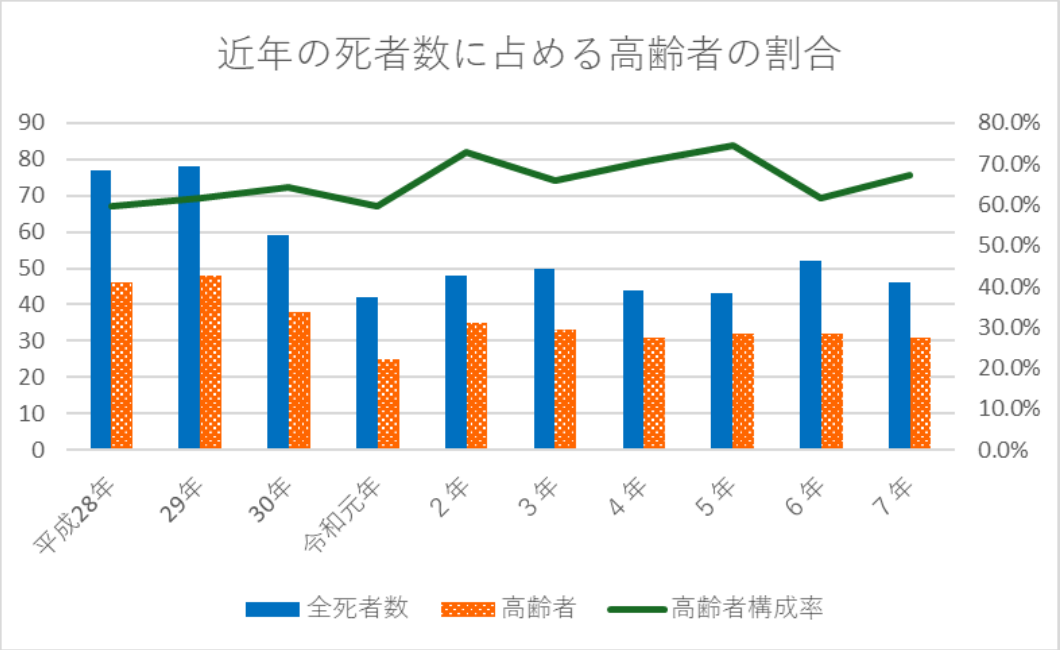
１　道路交通事故の現状

本県における交通事故による 24 時間死者数（交通事故発生から 24 時間以内に死亡した者の数）は、昭和 47 年に 244 人と最多を記録した後、昭和 48 年以降は減少傾向に転じ、昭和 56 年には 107 人まで大幅に減少した。その後は再び増加に転じ、平成６年には 170 人とピークを迎え、以降はおおむね 150 人前後で推移したが、平成 14 年には 122 人となり昭和 47 年の約半数に減少した。さらに、平成 20 年には 82 人と昭和 47 年の約３分の１にまで減少し、令和元年には昭和 22 年以来 72 年ぶりに 50 人を下回る 42 人（昭和 47 年の約５分の１）となり、過去最少を記録した。

一方、令和２年以降の交通事故死者数はおおむね横ばいで推移しており、第 11 次愛媛県交通安全計画に掲げた目標（死者数 33 人以下）の達成には至らなかった。また、負傷者数及び交通事故件数については、平成 13 年をピークとして減少傾向が続いてきたものの、令和２年以降は減少幅が緩やかとなっている。交通事故件数は、近年下げ止まりの傾向も見られ、令和７年に前年よりわずかに増加している。



さらに、近年の死者数を人口 10 万人当たりで見ると、本県は全国平均を上回る状況にある。特に、全死者数に占める高齢者の割合は令和７年に 67.4%と、全国平均（55.9%）を大きく上回っており、高齢者に対する交通安全対策の一層の強化が求められている。



２　道路交通事故の見通し

全国の道路交通を取り巻く状況は，経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化すると見込まれている。全国の交通事故死者数は令和３年から令和６年にかけて横ばいで推移しており、将来の交通事故の状況については、必ずしも容易に見通すことはできない。しかしながら、内閣府の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査」（令和７年３月）によれば、令和 12 年における全国の交通事故死者数（24 時間以内、30 日以内）及び重傷者数の予測値は、次のとおりである。

指標	予測値
死者数（24 時間以内）	1,950 ～ 2,710 人
重　傷　者　数	18,940 ～ 27,190 人

Ⅱ　第 12 次愛媛県交通安全計画における目標

国の将来予測及び本県の交通事故情勢を踏まえ、第 12 次愛媛県交通安全計画における交通事故死者数の抑止目標を次のとおり掲げる。

本県では、死亡事故のみならず重傷事故の割合も高いという事故特性が見られる。

このため、命を守る取組と併せて重傷事故の抑止を一層強化する必要がある。このような課題を踏まえ、死者数の削減に加え、重傷者数の着実な減少を見据えた目標として重傷者数 400 人以下の水準を掲げる。

①　令和 12 年までに 24 時間死者数を 33 人以下にする。

②　令和 12 年までに重傷者数を 400 人以下にする。

【県内の重傷者数の推移】

	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
死者数	50	44	43	52	46
重傷者数(人)	506	493	516	462	479

※　死者数：24 時間死者数

※　重傷者：交通事故によって負傷し、1 か月(30 日)以上の治療を要する者をいう

道路交通事故のない社会の実現が究極の目標であるが、国が第 12 次交通安全基本計画の中で、

①　世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和 12 年までに 24 時間死者数を 1,900 人以下とする。

②　令和 12 年までに重傷者数を 20,000 人以下にする。

と設定した目標の実現に向けて、本県の交通環境、社会情勢及び地域特性を踏まえ、最大限の取組を進める。本計画において最も優先すべき目標は、交通事故による死者数の減少である。このため、死者数の減少に向けた交通安全対策を一層積極的に推進する。

また、国の関係行政機関及び県、市町においては、県民の理解と協力の下、第３節に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。

第３節　道路交通の安全についての対策

Ⅰ　今後の道路交通安全対策を考える視点

本県においては、これまでの交通安全計画に基づく諸施策の着実な推進により、交通事故発生件数及び負傷者数は長期的に減少傾向を示し、交通事故死者数についても令和元年には過去最少を記録するなど、一定の成果を挙げてきたところである。

一方で、令和７年中の交通事故死者数は 46 人となっており、人口 10 万人当たりの死者数でみると、上半期は全国で最も多く、年間でも７番目に高い水準にあり、依然として厳しい状況にある。

とりわけ、死者に占める高齢者の割合は、全国平均を大きく上回っており、人対車両による死者数の多くを高齢者が占めるなど、本県における交通事故の構造的課題が顕在化している。

また、自転車対車両の死亡事故の増加、単独事故や正面衝突・出会い頭事故の発生状況を踏まえると、歩行者・自転車利用者の安全確保とともに、自動車運転者による安全運転の徹底、危険認知・回避能力の向上に向けた対策の強化が求められる。

こうした状況を踏まえ、従来の交通安全対策を基本としつつも、人口減少・超高齢社会の進行、交通手段の多様化、先進安全技術の進展等の社会環境の変化に的確に対応し、交通事故の実態分析を一層充実させ、より実効性の高い対策へと不断に改善を図っていく必要がある。

そのため、施策の立案及び実施に当たっては、可能な限り EBPM の考え方を取り入れ、データに基づく効果検証を行いながら、柔軟かつ機動的に施策の見直しを行う。

本計画においては、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、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被害者等支援の充実と推進、⑧研究開発及び調査研究の充実の８つの柱の下で、総合的かつ体系的に交通安全対策を推進する。

今後の交通安全対策に当たっては、特に次の〈10 の視点〉を重視するとともに、県民、関係機関・団体、事業者等と緊密に連携しながら、交通事故のない社会の実現に向けた取組を強力に推進する。

＜重視すべき 10 の視点＞

(1) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

本県は全国的に見ても高齢化率が高く、高齢歩行者の事故や高齢運転者による事故が依然として課題となっている。加齢に伴う身体機能や判断能力の変化を踏まえた対策が不可欠である。このため、高齢者の行動特性に応じた交通安全教育の充実、夜間反射材の普及、運転適性に応じた支援制度の活用促進を図るとともに、関係機関と連携し、安全運転サポート車の普及啓発や運転免許自主返納後の移動手段確保

を推進する。高齢者が安心して外出できる環境整備と、事故を起こさないための支援を両輪として推進する。

(2) こどもの安全確保のための環境整備

次代を担うこどもの命を交通事故から守ることは社会全体の責務であり、通学路や生活道路における安全確保は喫緊の課題である。特に登下校時間帯の事故防止対策の強化が必要である。このため、通学路の合同点検の継続的な実施や危険箇所の安全対策の推進、横断歩道の安全対策、交通指導取締りの強化を推進するとともに、地域ボランティアや学校と連携した見守り活動を充実させる。こどもの発達段階に応じた交通安全教育を体系的に実施し、地域ぐるみでこどもの安全を守る取組を推進する。

(3) 歩行者の安全確保のための意識変容

本県の交通事故死傷者に占める歩行者の割合は依然として高く、特に夜間や生活道路における事故が課題である。車両側のみならず歩行者側の安全意識の向上も重要である。このため、ドライバーによる横断歩道手前での一時停止の徹底、歩行者への反射材着用の促進を図るとともに、歩行者自身が安全確認を徹底する意識の醸成を図る。「人優先」を基本とした上でドライバーと歩行者が互いに尊重し合う交通文化の定着を図り、事故の未然防止につなげる。

(4) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

自転車は身近で環境に優しい交通手段である一方、交通事故の当事者となる事故も少なくない。このため、自転車利用者の交通ルール遵守と安全意識の向上を図るとともに、ヘルメット着用の普及啓発や自転車通行空間の整備を推進する。さらに、学校・事業所等と連携し、自転車利用者に対する継続的な教育を行い、安全で快適な自転車利用環境の実現を図る。

(5) 外国人の交通安全対策の推進

観光立県として外国人来訪者が増加する中で、日本の交通ルールに不慣れな外国人利用者への対応が必要である。特に、言語や文化の違いによる交通事故リスクを低減する取組が重要である。このため、多言語による交通ルール周知資料の充実、レンタカー利用者等への啓発強化、関係事業者との連携を推進する。外国人住民に対しても地域に根差した交通安全教育を実施し、安全で安心な交通環境の確保を図る。

(6) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

電動キックボード等の新たな小型モビリティの普及により、利便性が向上する一方で、交通ルールの周知や安全利用の徹底が課題となっている。新しい交通手段の利用実態を踏まえた適切な安全対策の推進が必要である。このため、関係事業者と連携し法令の周知の徹底を図るとともに、利用実態を踏まえた適切な指導取締りを実施する。また、小型モビリティの安全な利用環境の確保を図る。

(7) 生活道路における歩行者等の安全確保

幹線道路に比べ生活道路は信号機や中央線などの交通管理施設が少なく、自動車と歩行者が近接して通行する環境にあり、地域住民、とりわけ高齢者やこどもが被害に遭う交通事故が発生していることから、日常生活圏における安全確保が重要である。このため、ゾーン対策や速度抑制対策、注意喚起表示の整備を進めるとともに、地域住民参加型の交通安全総点検を実施するなど、地域特性に応じたきめ細かな対策を推進し、安全な生活空間の形成を図る。

(8) 先進技術の活用推進

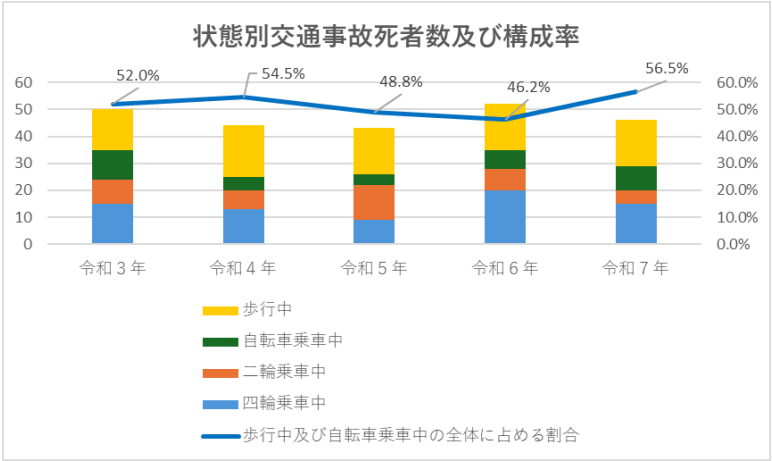
交通事故削減のためには、交通事故データの分析結果等の科学的知見と先進技術の活用が不可欠である。衝突被害軽減ブレーキ等の普及は一定の成果を挙げているが、更なる活用が求められる。このため、ITS やデータ分析の活用、先進安全装置搭載車の普及を浸透させていくとともに、事故分析結果を交通安全施策へ的確に反映させる。技術を過信することなく正しい理解を促し、交通安全水準の一層の向上を図る。

(9) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

交通事故の発生状況は地域や時間帯によって異なるため、一律の対策ではなく、実態に即した施策の立案が必要である。このため、ビックデータ等を活用した事故データの分析や現地調査を通じて課題を把握し、重点化・選択と集中を図る。EBPM の考え方を取り入れ、効果検証と改善を繰り返すことで、実効性の高い交通安全対策を展開する。

(10) 地域が一体となった交通安全対策の推進

交通安全は行政のみならず、県民、関係機関・団体等が一体となって取り組むべき課題である。県民一人ひとりの主体的な参加が不可欠である。このため、市町、警察、関係団体、学校、事業者等との連携を強化し、参加・協働型の交通安全活動を推進する。地域の実情に応じた自主的取組を支援し、交通事故のない「愛顔あふれる愛媛県」の実現に向けた機運の醸成を図る。



Ⅱ　講じようとする施策

１　道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも県警察、国、県、市町等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面から各種対策を推進してきたところであり、一定の交通事故抑止効果が認められている。しかしながら、歩行者や自転車利用者が関係する交通事故は依然として多く、とりわけ高齢者やこどもといった交通弱者が被害に遭う事案が後を絶たない状況にある。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と、歩行者中心の生活道路との機能分化を一層進め、身近な生活道路における安全性の向上を図るとともに、人優先の視点に立った道路交通環境の形成を推進する必要がある。

また、少子高齢化の進行や多様な移動手段の普及を踏まえ、こどもを交通事故から守り、高齢者や障がい者を含むすべての人が安全かつ安心して外出できる交通社会の実現に向け、安全・安心な歩行空間の確保を中心とした道路交通環境の整備を推進する。

さらに、道路交通の円滑化を通じた交通安全の推進を図るため、交通需要マネジメント（TDM）施策を総合的に推進するとともに、ICT 等を活用し、人・道路・車両を一体として捉えた高度道路交通システム（ITS）の導入・活用を進め、安全性、輸送効率及び快適性の向上を図る。

加えて、災害時における円滑な交通確保や救急救助活動の迅速化の観点も踏まえ、平時から防災機能を意識した道路交通環境の整備を進めるとともに、地域の実情に応じたきめ細かな対策を講じ、総合的な道路交通環境の向上を図る。

【第 12 次計画における重点施策及び新規施策】

○　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（(1)）
○　生活道路における交通安全対策の推進（(1)ア）
○　通学路等における交通安全の確保（(1)イ）
○　高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備（(1)ウ）
○　高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化（(2)）
○　幹線道路における交通安全対策の推進（(3)）
○　高速自動車国道等における交通事故防止対策の推進（(3)カ）
○　ITS の推進による安全で快適な道路交通環境の実現（(4)オ）
○　高齢者等の移動手段の確保・充実（(5)）
○　自転車利用環境の総合的整備（(9)）
○　高度道路交通システム（ITS）の活用（(10)）
○　災害に備えた道路交通環境の整備（(12)）
○　総合的な駐車対策の推進（(13)）
○　道路交通情報の充実（(14)）

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であったため、歩行者や自転車の視点に立った道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。本県においても、交通事故死者に占める歩行者及び自転車利用者の割合が高く、その多くを高齢者が占めている。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進するとともに、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の整備や効果的な交通規制の推進等、きめ細かな交通事故防止対策を実施することにより、車両速度の抑制や、歩行者・自転車・自動車が適切に分離された安全な道路交通環境の形成を図る。

ア　生活道路における交通安全対策の推進

車両通行禁止等の交通規制、路側帯の設置・拡幅等を実施するほか、面的対策が必要な地区については、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制を中心とする「ゾーン 30」や、区域規制とハンプ・狭さく等の物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を進め、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進する。また、生活道路の法定速度引下げに向け、関係機関が連携して施行準備を行うとともに、制度の円滑な運用に向けた広報啓発を実施する。

県警察においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配意した施策を推進し、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備、信号灯器の LED 化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策に加え、外周幹線道路を中心とした信号機の改良（連動化等）やリアルタイム交通情報提供等により交通の円滑化を図る。また、音響式信号機、歩行者等支援情報通信システム、経過時間表示付き歩行者用灯器、歩車分離式信号機等の整備を進める。

道路管理者においては、歩道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形成するとともに、「ゾーン 30 プラス」の整備、交差点改良、エリア進入部対策等により、面的な速度抑制及び通過交通抑制を図る。また、国内外の先進的なデータ分析や新技術の活用事例を収集し、得られた知見を生活道路対策に反映させる。

さらに、交通事故データや ETC2.0 プローブデータ等を活用し、潜在的な危険箇所を抽出して対策につなげるとともに、市町等におけるデータ活用を促進するため、活用手法の共有や好事例の周知を行う。

このほか、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・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により、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

加えて、交通事故の多いエリアでは、県警察、道路管理者、市町及び地域住民等が連携し、効果的・効率的な対策を実施する。

イ　通学路等における交通安全の確保

通学路等において、未就学児に加え児童・生徒（小学生・中学生・高校生を含む。）が日常的に移動する経路の交通安全を確保するため、関係機関による合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的取組を支援するとともに、県警察、教育委員会、学校、道路管理者等が連携し、ハード・ソフト両面から必要な対策を推進する。

歩道整備に加え、ハンプ・狭さく、路肩のカラー舗装、防護柵、自転車通行空間、押ボタン式信号機・歩行者用灯器、立体横断施設、横断歩道の拡充等を推進し、児童・生徒の安全な通行環境の確保を図る。

ウ　高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ｱ)　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の整備、段差・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、立体横断施設、休憩施設、自転車駐輪場、障がい者用駐車マス等の整備を進めるとともに、信号灯器のLED化や道路標識の高輝度化を推進する。特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区においては、公共交通機関のバリアフリー化と連携し、連続的・面的な整備により歩行ネットワークの形成を図る。また、視覚障がい者誘導用ブロックや案内標識、バリアフリーマップ等により、適切な情報提供を行う。

(ｲ)　横断歩道やバス停留所付近等における悪質・危険な違法駐車に対する取締りを強化するとともに、歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上の違法駐車についても、市町と連携し積極的な排除を進め、高齢者や障がい者の円滑な移動を確保する。

(2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路（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、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、安全性の高い道路の利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、人優先の道路交通を形成する。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全対策については、事故危険箇所を含む死傷事故率の高い区間や地域の交通事故発生状況を踏まえた区間を優先的に選定し、対策効果の検証結果に基づき施策の改善を図る「成果を上げるマネジメント」を推進する。また、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対策を進めるとともに、高規格幹線道路から生活道路に至る道路網の体系的整備や他の交通機関との

連携強化を図り、安全性の高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

ア　事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

第三者の意見も踏まえつつ事故危険性の高い区間を選定し、事故類型や要因分析に基づく効果的対策を実施する。対策後は効果検証を行い、必要に応じて追加対策を講じるなど、マネジメントサイクルにより継続的改善を図る。

イ　事故危険箇所対策の推進

事故多発区間やビッグデータにより抽出された潜在的危険区間を事故危険箇所として指定し、県警察と道路管理者が連携して、信号機の高度化、歩車分離式信号機の運用、道路標識・標示の高輝度化、交差点改良、付加車線整備、防護柵・照明・視線誘導標の設置等、集中的な事故抑止対策を実施する。

ウ　幹線道路における交通規制

道路構造や交通実態を踏まえ、速度規制や追越し規制等の見直しを行い適正化を図る。高速自動車国道等については、新規供用路線への適切な規制導入や既供用路線の交通実態に即した見直しを進め、事故多発区間では大型貨物自動車の通行規制（時間帯規制・車線別規制等）や速度規制等の安全対策を強化する。

エ　重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した場合は、速やかに要因分析を行い、関係機関が連携して再発防止策を講じる。

オ　適切に機能分担された道路網の整備

高規格幹線道路から生活道路までの体系的整備を進め、歩道や自転車道の整備により異種交通の分離を図る。バイパスや環状道路整備による通過交通の分散、補助幹線道路や区画道路の系統的整備、交通規制との連携による速度抑制対策を総合的に実施するとともに、鉄道・港湾・空港等とのマルチモーダル連携を推進する。

カ　高速自動車国道等における交通事故防止対策の推進

事故多発区間への重点対策として、高視認性区画線、高機能舗装、自発光式視線誘導標、ワイヤロープ等の整備を進めるとともに、逆走防止対策、渋滞末尾警戒、道路交通情報提供の高度化、緊急開口部整備やヘリ救急支援等により安全水準の維持・向上を図る。

キ　道路の改築等による交通事故対策の推進

歩道整備や自転車通行空間の確保、交差点のコンパクト化・環状交差点導入、副道整備、商業地区や駅周辺での歩行空間拡大、歴史的地区における交通分離等、地域特性に応じた道路改築を推進する。

ク　交通安全施設等の高度化

信号制御の高度化やLED化、道路標識の高輝度化、高機能舗装、高視認性区画線、地点標整備、対向車接近警告システム等を推進し、道路利用者の安全性向上を図る。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本整備重点計画に即し、県警察及び道路管理者が連携して交通事故実態の調査・分析を行い、重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

ア　交通安全施設等の戦略的維持管理

将来にわたって必要な交通安全施設等を確保するため、実態に即した交通規制の不断の見直しや、交通安全施設のストック管理、必要性の低い信号機・標識の整理合理化を進める。また、横断歩道の道路標識・道路標示について、破損・褪色・摩耗等により効用が損なわれることのないよう点検と計画的更新を行うとともに、高齢者や外国人にも見やすく分かりやすい標識・標示・信号灯器の整備を推進する。さらに、道路管理者と県警察が連携し、路面標示の同時施工や点検手法の共有等により、効率的な維持管理を図るとともに、視認性の低下した道路標識について計画的な点検・修繕を実施する。

イ　歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路においては人優先の考え方の下、「ゾーン 30」及び「ゾーン 30 プラス」等による車両速度抑制や通過交通の排除を図る面的対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化や通学路等における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

あわせて、経過時間表示付き歩行者用灯器、歩車分離式信号機、自転車通行空間、無電柱化、安全上課題のある踏切への対策等により、歩行者・自転車の安全な通行環境の整備を進める。

ウ　幹線道路対策の推進

幹線道路においては、事故危険箇所等の交通事故多発区間を対象に、事故データの客観的分析に基づき、信号機改良や交差点改良等の重点的対策を実施する。

エ　交通円滑化対策の推進

信号機改良、交差点立体化、駐車対策等により交通容量の拡大を図り、交通の円滑化と二酸化炭素排出抑制を推進する。

オ　ITS の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通管制システムの高度化や集中制御化等の信号制御改良、新交通管理システムの推進により、交通情報提供の充実と自動運転技術の実用化を見据えた交通環境整備を進め、安全で快適な道路交通環境の実現を図る。

カ　道路交通環境整備への住民参加の促進

交通安全総点検の推進や「標識 BOX」「信号機 BOX」等を活用し、地域住民や道路利用者の意見を道路交通環境整備に反映する。

キ　連絡会議等の活用

道路交通環境安全推進連絡会議等を活用し、学識経験者の助言を得ながら施策の企画・評価・進行管理を行い、市町の参画促進とデータ活用型交通安全対策を

推進する。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、県及び市町が中心となり、住民、交通事業者、福祉・観光関係者等の幅広い関係者と連携し、地域公共交通計画に基づく公共交通サービスの確保・維持・改善に取り組むとともに、地域の輸送資源を総動員した持続可能な移動手段の確保・充実を図る。

あわせて、令和７年５月に策定された国の「交通空白」解消に向けた取組方針（2025）を踏まえ、公共交通や日本版ライドシェア等の普及促進、民間技術・サービスの活用、関係機関による伴走支援等を通じて、地域ごとの移動課題の解消に取り組む。

また、高齢者等の交通事故防止や移動手段の確保に資する自動運転の社会実装を推進するため、最寄駅と目的地を結ぶラストマイル交通や中山間地域における「道の駅」等を拠点とした自動運転サービス等について、国の動向や実証事業で得られた知見を踏まえつつ、安全性及び円滑性の向上に資する走行環境の整備や関係インフラとの連携を進める。

さらに、MaaS 等による交通サービスの高度化や、EBPM の考え方に基づくデータ活用、サービス・業務改革の横展開など、地域交通 DX の推進により、地域交通の持続可能性、生産性及び利便性の向上を図るとともに、高齢者を始めとする県民が安心して外出できる交通環境の構築に取り組む。

(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

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

あわせて、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間の整備を進め、すべての道路利用者が円滑に移動できる道路交通環境の形成を図る。

(7) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用の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する。

また、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取組を推進する。

(8) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制及び交通管制の内容について不断に点検・見直しを行うとともに、交通事情の変化を的確に把握し、ソフト・ハード両面からの総合的な対策を講じることにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

一般道路の速度規制については、実勢速度や交通事故発生状況等を勘案し、最高速度規制が交通実態に即した合理的なものとなるよう、規制速度の引上げを含めた見直し及び点検を行うとともに、規制理由の周知を計画的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見・要望を踏まえつつ、道路環境、交通量及び駐車需要に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者及び自転車の視点に立ち、横断実態等を踏まえて、待ち時間の長い押ボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を進め、信号を守りやすい環境づくりを推進する。

さらに、県警察において交通規制情報の質の向上及びデータベース化を進め、効果的な交通規制の推進に資する環境整備を図る。

(9) 自転車利用環境の総合的整備

ア　安全で快適な自転車利用環境の整備

自転車活用推進法及び自転車活用推進計画等を踏まえ、地方版自転車活用推進計画や自転車ネットワーク計画の策定を進めるとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的整備を推進する。

あわせて、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車が混在する区間においては、沿道状況に応じた駐車禁止又は駐停車禁止規制を実施するとともに、自転車専用通行帯を塞ぐなど悪質性・危険性・迷惑性の高い違法駐停車車両に対する取締りを積極的に実施する。

さらに、中学生・高校生の自転車通学中の交通事故を減少させるため、自転車や車両の接近を感知して注意喚起を行うセンサー付き看板の設置等、学校等と連携した交通安全対策を面的に推進する。

イ　自転車等の駐車対策の推進

自転車等駐車対策協議会の設置や総合計画の策定を促進するとともに、自転車等の駐車需要が多い地域や今後需要増加が見込まれる地域を中心に、利用実態に応じた自転車駐車場等の整備を推進する。

また、大量の自転車等駐車需要を生じさせる施設について、自転車駐車場等の設置を義務付ける条例の制定を促進するとともに、自転車駐車場整備センター等や民間事業者による駐車場整備を、国及び地方公共団体が連携して支援し、更なる駐車対策の充実を図る。

鉄道駅周辺等における放置自転車等の解消に向け、地方公共団体、道路管理者、県警察、鉄道事業者等が連携し、地域の実情に応じて条例制定等による整理・撤去を推進する。特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区内の生活関連経路においては、高齢者や障がい者の円滑な移動を確保する観点から、関係機関・団体が連携した広報啓発による違法駐車防止の取組や、自転車駐車場等の重点的整備を進める。

(10) 高度道路交通システム（ITS）の活用

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等による交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、情報通信技術等を用いて人・道路・車両を一体のシステムとして構築する高度道路交通システム（ITS）の活用を推進する。

このため、国及び地方公共団体、関係機関、産学官が連携し、研究開発、実証実験、インフラ整備、普及及び標準化に関する検討を進めるとともに、国際的な情報交換や標準化動向も踏まえながら、安全で快適な道路交通環境の形成を図る。

ア　道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等を提供するVICSやETC2.0プローブデータ等を活用した道路交通情報提供の充実を図るとともに、対応車載器の普及を図る。あわせて、光ビーコンやETC2.0 等のインフラ整備によりプローブデータ等の走行データの収集基盤を強化し、分析・共有を通じて交通管理の高度化を図る。

イ　新交通管理システムの推進

情報通信技術を活用した交通管理の高度化を図るため、新交通管理システム（UTMS）の整備を進め、安全で円滑かつ環境負荷の低い道路交通環境の実現を図る。

ウ　交通事故防止のための運転支援システムの推進

路車間通信や各種センサー等を活用し、歩行者や車両への注意喚起を行う次世代ITSの導入を進めるとともに、信号情報活用運転支援システム（TSPS）を始めとするUTMS の整備を推進することによって、運転者の危険認知の向上を図りつつ、ゆとりある運転行動を促進し、交通事故の防止を図る。

エ　ETC2.0等デジタルデータの活用推進

ETC2.0プローブデータ等のビッグデータを活用し、事故多発地点や危険事象の把握、渋滞対策等に役立てるとともに、プライバシーに配慮しつつ、地方公共団体等が活用しやすいデータ提供環境の整備を進め、交通安全対策の高度化に資するデータ活用を推進する。

オ　道路運送事業に係る高度情報化の推進

公共交通機関等におけるITS技術の活用を進め、公共車両優先システム(PTPS)等の整備により、環境に配慮した安全で円滑な運行を支援し、公共交通の利便性向上を図る。

(11) 交通需要マネジメントの推進

道路交通渋滞の緩和や交通の円滑化を図ることは、交通事故の防止にも資する重要な取組である。このため、バイパス・環状道路の整備や交差点改良等による交通容量の拡大策に加え、道路利用の在り方に工夫を求める交通需要マネジメント（TDM）施策を総合的に推進し、交通量の時間的・空間的分散を図る。

具体的には、時差通勤・通学やフレックスタイム制の導入等について関係機関・事業者と連携して普及啓発を進めるとともに、パークアンドライド等の推進により、自動車から公共交通機関への利用転換を促進し、市街地部を中心とした交通混雑の緩和を図る。

あわせて、交通管制の高度化や道路交通情報の提供充実等により、利用者が渋滞を回避した合理的な経路選択を行える道路交通環境の整備を進める。

これらの施策の推進に当たっては、国、県、市町、県警察、交通関連事業者、交通施設管理者及び住民等の関係者が相互に連携・協力し、交通政策基本法及び交通政策基本計画の趣旨を踏まえ、総合的かつ計画的に取り組む。

ア　道路利用の分散及び公共交通機関の利用促進による交通円滑化

交通混雑が著しい時間帯や区間において、広報啓発活動等を通じて時間的・路線的な道路利用の分散を促進するとともに、交通実態に即した交通規制や信号制御の最適化により、円滑な交通流の確保を図る。

あわせて、パークアンドライド等の推進や公共交通機関の利便性向上により、自動車利用から公共交通機関への転換を促進し、移動手段の見直しによる渋滞緩和と交通安全の向上を図る。

イ　貨物自動車利用の効率化

物流分野における交通需要の抑制と効率化を図るため、共同輸配送の促進による積載効率の向上や、置き配及び宅配ボックスの活用による再配達削減等に資する取組を推進し、貨物自動車交通の効率化を進める。

(12) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害発生時においても、安全で円滑な道路交通を確保し、救急救助活動や物資輸送を迅速に行えるよう、平時から災害に強い道路交通環境の整備を推進する。

ア　災害に備えた道路の整備

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

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、災害のおそれのある区間を回避・代替する道路整備を進める。

津波に対しては、道路利用者への早期情報提供や迅速な避難を可能とする避難路整備を進めるとともに、津波浸水域を回避する高規格道路等の整備により、緊急輸送道路の確保を図る。

あわせて、地震・津波等の災害発生時に避難場所となるなど防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置付け、その防災機能の強化を図る。

イ　災害に強い交通安全施設等の整備

災害発生時においても交通状況に応じた対策と関連情報の提供を行えるよう、

交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の整備を推進する。また、通行止め等の交通規制を迅速かつ的確に実施するため、道路災害に関する情報の収集・監視体制の整備を進めるとともに、停電時にも信号機機能を維持できる電源付加装置の整備や、老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の戦略的維持管理及び計画的更新を推進する。

さらに、県警察の交通管制センターから警察庁へリアルタイムで交通情報を集約する広域交通管制システムの的確な運用を図る。

ウ　災害発生時における交通規制

災害発生時には、被災地域への車両流入を抑制するとともに、被害状況を踏まえ、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

あわせて、条件が整う箇所においては、信号機を必要としない環状交差点の活用により、安全で円滑な交通の確保を図る。

エ　災害発生時における情報提供の充実

道路の被災状況や交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供するため、自治体管理道路を含め被災情報を整理できるプラットフォームの活用等により、防災 DX の推進を図る。

また、県警察や道路管理者、民間事業者が保有するプローブ情報等から通行実績情報を生成し、道路利用者等に対する交通情報提供の充実を図る。

オ　災害に備えた自動車携行品の推奨

豪雨等による死亡事故を防ぐため、自動車浸水時の脱出用ハンマーの備え付けについて、自動車使用者への普及啓発を行うとともに、正しい使用方法について周知を図る。

(13) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路交通の状況や地域特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア　きめ細かな駐車規制の推進

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

また、駐車許可制度を適切に運用するとともに、許可車両であっても横断歩道前後５メートル以内等の法定禁止場所には駐停車できないことについて、交通安全の観点から周知の徹底を図る。

イ　違法駐車対策の推進

(ｱ)　悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた取締り活動ガイドラインを策定し、地域の実態に応じたメリハリある取締りを推進する。また、現場状況を踏まえ、必要に応じてガイドラインの見直しを行う。

(ｲ)　運転者の特定できない放置車両については使用者責任の追及を徹底し、放置違反金納付命令や使用制限命令を積極的に活用する。他方、事故原因となった違反や常習的な悪質違反については、運転者責任の追及を徹底する。

ウ　駐車場等の整備

無秩序な路上駐車を抑制し、安全で円滑な道路交通を確保するため、違法駐車取締りと併せて、地域の駐車需要を踏まえた駐車場整備を推進する。

(ｱ)　自動車交通が混雑する地区等における駐車場整備地区の指定や駐車場整備計画の策定を促進する。

(ｲ)　附置義務駐車施設や民間駐車場の整備を促進するとともに、交通結節点等における公共駐車場の整備を進める。

(ｳ)　駐車場案内システムの高度化や、市街地周縁部におけるパークアンドライド駐車場整備等により、中心市街地等への過度な自動車流入抑制と交通混雑の緩和を図る。

エ　違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

関係機関・団体や地域交通安全活動推進委員と連携し、広報啓発活動を通じて住民の理解と協力を得ながら、違法駐車を排除する社会的気運の醸成を図る。

オ　ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

地域の駐車管理構想を踏まえ、自治会や商店街等の意見を反映した駐車規制の改善、路外駐車場や荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車取締り、広報啓発等を組み合わせ、ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策の推進を図る。

(14) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するため、運転者に対し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る。このため、高度化・多様化する道路交通情報に対する県民ニーズに対応し、ICT 等を活用して適時・適切な情報提供を行い、道路交通情報の充実を図る。

ア　情報収集・提供態勢の充実

光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備により交通管制システムの高度化を図るとともに、交通規制情報のデータベース化を推進し、多様な道路利用者に必要な情報を的確に提供する。

また、自動運転の実用化に資する信号情報提供等の路車協調技術を活用できる道路環境の整備を進める。

さらに、VICS や ETC2.0 の整備・拡充を進め、交通の分散による渋滞緩和と交通の安全・円滑化を推進する。

加えて、「ゾーン 30 プラス」区域への通過交通抑制を図るため、県警察及び道路管理者が国やカーナビ事業者等と連携し、区域表示や経路探索における通過回避機能の導入を促進する。

イ　ITS を活用した道路交通情報の高度化

VICS や ETC2.0 を活用した渋滞回避支援、安全運転支援、災害時支援等のサービスを推進し、情報提供の高度化を図るとともに、交通の分散による渋滞解消と交通安全の向上を図る。

ウ　適正な道路交通情報提供事業の促進

道路交通法及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成 14 年国家公安委員会告示第 12 号）に基づき、民間事業者への指導・監督を行い、不正確又は不適切な情報提供の防止を図ることで、正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

エ　分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別規制の実効性向上のため、大型固定標識や可変標識、系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。

また、主要幹線道路の交差点等におけるルート番号表示、英語併記標識の改善及び整備、外国人運転者の事故多発箇所での多言語看板や路面標示による注意喚起等を進め、国際化に対応した分かりやすい道路交通環境の形成を図る。

(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア　道路の使用及び占用の適正化等

(ｱ)　道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置や工事等に伴う道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保する観点から適正な運用を行うとともに、許可条件の遵守及び占用物件等の維持管理の適正化について指導を徹底する。

(ｲ)　不法占用物件の排除等

道路交通に支障を及ぼす不法占用物件等については、実態把握と指導取締りを強化し、その排除及び是正を図る。特に市街地においては重点的な取組を行う。あわせて、不法占用防止に向けた啓発活動を沿道住民や道路利用者に対して積極的に実施し、「道路ふれあい月間」等を通じて道路愛護意識の醸成を図る。また、道路工事調整等の効率化を図るため、デジタル地図を活用したコンピュータ・マッピング・システムの充実と活用拡大を進める。

(ｳ)　道路の掘り返しの規制等

占用工事に伴う無秩序な道路掘り返しや事故・渋滞の発生を防止するため、施工時期及び施工方法の調整を行うとともに、共同溝等の整備を推進し、抜本的な掘り返し抑制対策を進める。

イ　休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や高齢運転者の増加に対応するため、「道の駅」等の休憩施設の整備を推進し、安全で快適な道路利用環境の充実を図る。

ウ　こどもの遊び場等の確保

路上遊戯等による交通事故防止と良好な生活環境の形成を図るため、住区基幹

公園、都市基幹公園等の整備を進める。

また、遊び場環境に恵まれない地域においては、主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館や児童遊園の設置を促進するとともに、安全確保体制を整えつつ、小・中・高等学校の校庭や体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放を進める。

エ　道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の破損、欠壊、異常気象等により交通の危険が認められる場合や、道路工事のためやむを得ない場合には、道路法に基づき迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を実施する。

あわせて、危険物積載車両の水底トンネル等の通行（道路法第 46 条第 3 項に基づく通行の禁止又は制限）や、寸法・重量制限超過車両に対する違反防止のため、関係機関と連携した指導取締りを推進する。

オ　地域特性に応じた安全の確保

積雪寒冷地域等においては、予防的かつ計画的な通行規制、集中的除雪、チェーン規制、凍結防止剤散布、消融雪施設や流雪溝、チェーン着脱場等の整備を進め、冬期における安全な道路交通を確保する。

また、大雪等が予想される場合には、道路情報板、ラジオ、SNS 等多様な手段により、通行止め情報や広域迂回、出控えの呼び掛け等を幅広く周知するとともに、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する。

さらに、気象や路面状況等の収集・提供機能を有する道路情報提供装置等の整備を推進し、地域の実情に応じた安全な道路交通環境の確保を図る。

２　交通安全思想の普及徹底

交通安全は、県民一人ひとりが交通社会の一員としての責任を自覚し、交通ルールの遵守と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重して行動することで支えられる。とりわけ、こども、高齢者、障がい者等の交通弱者を守るためには、人優先の交通安全思想の下、「思いやり」の心を育み、交通事故の被害者にも加害者にもならないという意識を共有しながら、互いに安全に道路を利用する交通文化を地域に根付かせていくことが重要である。

このため、県及び関係機関・団体は、交通安全教育指針等を活用し、幼児から高齢者まで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進する。特に、事故当事者となりやすい高齢者については、自身の特性を踏まえた安全行動の定着を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性理解と保護意識の向上を促す。

また、自転車利用の多い小学生・中学生・高校生に対しては、交通ルールの理解、危険予測・回避、加害者責任の理解等を通じて安全な利用を徹底し、ヘルメット着用や保険加入等の安全対策の定着を図る。さらに、特定小型原動機付自転車を始めとする新たなモビリティの普及等、道路交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、制度改正や新たなルールについても、分かりやすく周知し、遵法意識の向上につなげる。

交通安全教育・普及啓発活動の実施に当たっては、参加・体験・実践型の手法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図り、県や関係機関のウェブサイト等も活用して、地域や学校等での取組を後押しする。とりわけ若年層に対しては、SNS等を活用した効果的な情報提供を行い、主体的な参画を促す。

あわせて、県、市町、県警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭が、それぞれの役割を担いながら連携し、効率的・効果的に情報発信する。インターネット上の情報については、正確性と最新性に留意し、適切な更新及び管理に努める。また、交通安全教育・普及啓発活動に当たる行政職員・教職員等の指導力向上を図るとともに、地域の指導者育成等により、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

このほか、家庭や地域においては、こども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、正しい道路横断の実践、反射材用品の着用、自転車乗車時のヘルメット着用等を率先して実践するなど、幼児期から高齢期に至るまでの生涯にわたる学習の視点に立ち、日常生活の中で安全行動を積み重ねることが大切である。各取組の実施後は、効果の検証・評価を行い、より効果的な内容へと改善を図る。

さらに、在留外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多言語資料や動画等を活用して交通ルールを分かりやすく伝え、地域全体で安全な交通行動の定着を図る。

【第 12 次計画における重点施策及び新規施策】

○　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進（(1)）
○　高齢者に対する交通安全教育の推進（(1)カ）
○　外国人に対する交通安全教育等の推進（(1)ク）
○　歩行者の安全確保（(3)イ）
○　自転車の安全利用の推進（(3)ウ）
○　自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進（(3)エ）
○　新しい小型モビリティの安全対策（(3)オ）
○　交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進（(4)）
○　地域における交通安全活動への参加・協働の推進（(5)）

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア　幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を育むとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を身に付けさせることを目標とする。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携し、日常の教育・保育活動の場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。紙芝居や視聴覚教材の活用、親子での実習等、分かりやすい指導の充実に努めるとともに、指導資料の整備、教職員の指導力向上及び教材・教具の充実を図る。

また、交通ボランティア等による通園時や園外活動時の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

イ　小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、歩行者及び自転車利用者として必要な技能と知識の習得に加え、危険を予測し回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携し、関連教科、総合的な学習の時間、特別活動等を通じて、歩行及び自転車の安全な利用、危険予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。また、交通安全教室の充実、教材の作成・配布等を進めるとともに、教職員等を対象とした救命講習等の講習会の実施を促進する。

ウ　中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、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、思いやりを持って自己の安全のみならず他者の安全にも配慮できる態度を養うことを目標とする。中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携し、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、

特別活動等を通じて、自転車の安全な利用、標識等の意味、危険予測と回避、加害者責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣や情報提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

エ　高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、二輪車運転者及び自転車利用者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として責任を持って行動できる健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携し、教育活動全体を通じて、二輪車・自動車の特性、危険予測と回避、運転者の責任、応急手当等について理解を深めるとともに、免許取得前教育としての性格を踏まえた交通安全教育を推進する。

また、制度改正等に関する周知を図るとともに、免許取得後の違法運転や交通事故の防止に向け、県警察、学校、自動車教習所等が連携して交通安全教育を実施する。関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

オ　成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、免許取得時及び免許取得後の運転者教育を中心に行うほか、社会人、大学生等に対する自転車及び特定小型原動機付自転車等の安全利用を含む交通安全教育の充実に努める。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能（危険予測・回避能力等）の向上、交通事故の悲惨さへの理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、県警察が行う各種講習、安全運転管理者・運行管理者等による事業所内教育等を通じて推進する。

また、公民館等の社会教育施設における学級・講座等を通じ、自転車及び特定小型原動機付自転車等の安全利用を含めた交通安全教育の推進を図る。大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車、特定小型原動機付自転車や二輪車・自動車の交通事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、主体的に安全行動を実践できる力を育成するなど、交通安全教育の充実に努める。

カ　高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により交通行動や危険認識に差があることに留意しつつ、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者・自転車の危険行動等を理解し、自ら納得して安全な交通行動を実践できるよう支援することを目標とする。

県及び市町は、関係団体、交通ボランティア、医療・福祉関係者等と連携し、多様な機会を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。特に、高齢歩行者の事故実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す教育や反射材用品等の普及に努める。

また、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に対しては、家庭訪問による個別指導、見守り活動等、日常的に接する機会を活用した助言等により、地域全体で高齢者の移動の安全を確保する取組を進める。

さらに、高齢運転者に対しては、高齢者講習等の機会を活用しつつ、安全運転サポート車等の先進安全技術を体験できる機会の確保に努める。

キ　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、手話通訳員の配置、字幕入り教材の活用等に配意するとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、障がいの程度や特性に応じたきめ細かな交通安全教育を推進する。

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

ク　外国人に対する交通安全教育等の推進

在留外国人に対しては、外国人コミュニティ、日本語学校、雇用事業者等と連携した交通安全教育を推進するとともに、観光客等の訪日外国人に対しては、多言語によるガイドブックやウェブサイト等を活用した交通ルール周知を推進する。

また、レンタカー事業者、シェアサイクル事業者、特定小型原動機付自転車のシェアリング事業者等と連携し、多言語による広報啓発の充実を図る。

ケ　交通事犯被収容者に対する教育活動等の充実

交通事犯により刑事施設、少年院等に収容された者については、社会復帰後に再び交通事故の加害者とならないよう、関係機関と連携した再発防止支援を推進する。県は、国の関係機関、警察、市町及び関係団体と情報共有を図りながら、出所・退院後の地域生活への円滑な移行を支援するとともに、交通安全講習への参加促進等を通じて再発防止に資する取組を推進する。特に、飲酒運転を背景とする事犯については、アルコール依存問題を抱える者に対する相談支援体制の充実を図るなど、関係機関と連携した包括的な再発防止対策を推進する。

また、少年の交通事犯については、教育機関や家庭、地域と連携し、人命尊重の精神及び遵法意識のかん養を図るとともに、被害者の視点を踏まえた指導の重要性について周知し、再非行防止に資する取組を進める。

コ　交通事犯により保護観察に付された者に対する保護観察の充実

交通事犯により保護観察に付された者の再犯防止を図るため、県は、県警察、保護観察所、市町、関係団体等と連携し、飲酒運転防止講習や交通安全教育への参加促進等、対象者の特性に応じた支援を推進する。

また、地域における見守り体制の構築や社会復帰に向けた相談支援を通じて、交通ルール遵守意識の定着を図り、交通事故の再発防止に資する取組を総合的に推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育の実施に当たっては、受講者が安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、その必要性を理解できるよう、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

また、交通安全教育を行う機関・団体は、教育に関する情報を共有し、資機材の貸与、講師の派遣、情報提供等を通じて相互に連携しながら交通安全教育の充実を図る。

さらに、ドライブレコーダー映像、シミュレーター、VR、ICT 等を活用するなど、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加態様に応じた柔軟で多様な教育手法を取り入れるとともに、教育効果の検証を踏まえた継続的な改善を図る。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア　交通安全運動の推進

交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、県民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を促進するため、関係機関・団体が連携し、交通安全運動を組織的かつ継続的に展開する。

運動の重点は、時節や交通情勢を反映して設定するとともに、地域の実情に即した重点を必要に応じて定め、県民参加型の運動の充実を図る。運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態や住民ニーズ等を踏まえた実施に努め、事後に効果の検証・評価を行い、取組の改善を図る。

イ　歩行者の安全確保

(ｱ)　横断歩行者

横断歩道における歩行者優先の徹底を図るため、運転者に対し横断歩道手前での減速義務や歩行者優先義務の再認識を促す交通安全教育や広報啓発等を推進する。

歩行者に対しては、横断歩道の利用、信号遵守、安全確認等、自らの安全を守る行動を促す交通安全教育を徹底するとともに、信号機のない場所で横断する際には、手を挙げるなどして運転者に横断の意思を明確に伝え、安全を確認した上で横断する行動の定着を図る。

(ｲ)　反射材用品等の普及促進

薄暮時から夜間における事故防止に資する反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用した啓発を推進するとともに、参加・体験・実践型の教育や展示等を通じ、視認効果や使用方法の理解促進を図る。

ウ　自転車の安全利用の推進

(ｱ)　自転車の安全対策の強化

自転車が車両としてルールを遵守すべきことの理解促進を図るとともに、ながらスマホ、飲酒運転等の危険行為の防止、ヘルメット着用の促進、自転車保険等への加入促進、点検整備の励行、灯火点灯の徹底等を、関係機関・団体、事業者等と連携して推進する。

あわせて、令和８年４月から自転車に交通反則通告制度が適用されることを踏まえ、重大事故につながりやすい違反行為の抑止と遵法意識の向上に向けた周知啓発を強化する。

(ｲ)　自転車の交通安全教育の推進

「自転車の交通安全教育ガイドライン」等を踏まえ、家庭、学校、地域、事業者等の多様な主体が、それぞれの教育機会に応じた交通安全教育を推進するとともに、危険予測・回避や加害者責任の理解を含めた実践的な教育の充実を図る。

エ　自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

妨害運転（あおり運転）、飲酒運転、ながらスマホ等の悪質・危険な違反の根絶及びシートベルト及びチャイルドシートの適正使用等を徹底させるため、各種媒体や交通安全教育の機会を活用した広報啓発を推進する。あわせて、運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことの重要性について周知徹底を図る。また、飲酒運転防止対策としてハンドルキーパー運動の普及啓発を継続的に推進する。

オ　新しい小型モビリティの安全対策

特定小型原動機付自転車等について、歩道通行の要件、車道左側通行、信号遵守、飲酒運転禁止等の基本ルールの周知徹底を図るとともに、関係事業者と連携し、安全教育及び広報啓発の強化を図る。あわせて、ペダル付き電動バイク等の車両区分や免許・ナンバープレート・ヘルメット等の法令事項について、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携し、制度の誤認防止と遵法意識の向上を図る。

カ　その他（効果的な広報等）

テレビ、ラジオ、新聞、ポスター、SNS 等、多様な媒体を活用し、交通事故実態を踏まえた具体的で訴求力の高い広報の充実を図る。家庭向け広報媒体や地域組織を通じた広報の充実により、こどもや高齢者等を交通事故から守る取組を推進する。また、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等を通じて事故データや事故多発地点等に関する情報提供の充実を図る。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体及び交通ボランティア等については、交通安全指

導者の養成、諸行事への協力、資料・情報の提供等を通じ、その主体的かつ継続的な活動の推進を図る。あわせて、地域の実情に即した交通安全活動を担う人材を計画的に育成するため、研修会や講習会の開催、指導マニュアルの整備、経験者による伴走支援等を通じて、実践力を備えた交通安全リーダーの育成を推進する。

また、学校、企業、関係団体等と連携し、若年層を含む新たな担い手の発掘・育成を図るとともに、世代間で知識や経験を継承する仕組みづくりを推進する。

さらに、交通ボランティア等の高齢化を踏まえ、交通安全の取組を次世代につなぐため、幅広い年代の参画を促進するとともに、活動に必要な資機材の提供や情報共有の充実等により、活動基盤の確保に向けた支援を推進する。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は地域住民等の安全意識により支えられることから、住民のみならず通勤・通学者等を含め、交通社会の一員としての当事者意識の醸成を図る。

このため、行政、民間団体、企業等と住民が連携し、地域の実情に即した身近な活動を推進するとともに、町内会・自治会、外国人コミュニティ等との連携を図る。

さらに、住民や道路利用者が主体的に行う「危険箇所マップ」の作成、交通安全総点検等の取組を促進し、地域の意見を交通安全施策へ積極的に反映させる仕組みづくりを推進する。

３　安全運転の確保

安全運転の確保は、交通事故の被害者にも加害者にもならない社会の実現に直結する最重要課題であり、運転者の能力・資質の向上と、交通環境の変化に応じた安全対策の不断の見直しが不可欠である。

このため、運転免許を取得しようとする者から職業運転者、高齢運転者、外国人運転者までを含め、ライフステージに応じた運転者教育等の充実を図るとともに、横断歩道における歩行者優先の徹底をはじめ、歩行者・自転車等への保護意識の向上を促進する。

また、事業所等が果たすべき役割と責任を重視し、安全運転管理の推進、事業用自動車の安全対策の充実、交通労働災害の防止等を関係機関と連携して推進する。

加えて、自然現象や災害等により道路交通の安全に影響が生じる場合に備え、ICT等を活用した道路交通情報の収集・提供の充実を図り、危険の回避及び円滑な交通の確保につなげる。

【第 12 次計画における重点施策及び新規施策】

○　高齢運転者対策の充実（(1)オ）
○　外国人運転者対策の推進（(1)カ）
○　運転免許制度の改善（(2)）
○　自動運転等の安全の確保と支援（(3)）
○　安全運転管理の推進（(4)）
○　事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進（(5)）

(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、安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から取得後まで一貫した運転者教育の充実を図る。あわせて、単なる知識・技能の習得にとどまらず、交通事故の悲惨さの理解、自己の身体機能や健康状態への自覚を促す教育、危険予測・回避能力の向上等を重視し、安全に運転しようとする意識及び態度の向上につなげる。

ア　運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

自動車教習所等と連携し、交通事故の発生状況や道路環境等を踏まえた教習の充実、教習指導員等の資質向上、教習内容・技法の改善等により、教習水準の一層の向上を図る。また、二輪車・原付を含む免許取得時講習の充実を図る。

イ　運転者に対する再教育等の充実

更新時講習、高齢者講習、違反者講習等の各種講習が効果的に行われるよう、講習内容・方法の充実、指導員の資質向上、講習資機材の高度化等を推進する。特に、飲酒運転根絶の観点から、処分者講習等における飲酒に関する教育の充実や、必要に応じて専門機関につなげる取組の促進を図る。

ウ　悪質・危険な運転者に対する再教育の推進

妨害運転（あおり運転）等の悪質・危険な運転者に対し、運転適性に着目した個別指導等を通じ、危険な運転特性の改善を図る。

エ　二輪車安全運転対策の推進

二輪車安全運転講習等の推進により、二輪車運転者の安全運転意識の向上を図るとともに、教習所等と連携し、若年層を中心とした事故防止に向けた教育の充実を図る。

オ　高齢運転者対策の充実

高齢運転者の事故実態を踏まえ、高齢者講習、認知機能検査及び運転技能検査の適切な実施と、受講者等の事故分析結果を踏まえた教育内容の見直しを関係機関と連携して推進する。また、高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示促進と、他の運転者に対する高齢運転者の特性理解及び保護意識の向上を図る。

さらに、運転に不安を有する高齢者等が運転免許を返納しやすい環境整備や、返納後の移動手段の確保について、関係施策と連携しながら推進する。

カ　外国人運転者（自動車運転者及び自転車利用者）対策の推進

しまなみ海道を始め、訪日外国人のサイクリング等が増加していることも踏まえ、外国人が自動車を運転する場合のみならず、自転車を利用する場合についても、多言語教材や動画等を活用した交通安全教育の充実を図る。

このため、レンタカー事業者に対しては国際運転免許証等の確認の徹底や交通ルール周知の強化を働き掛けるとともに、レンタサイクル・シェアサイクル事業者、観光関係団体等と連携し、自転車の通行区分、左側通行、交差点通行、ヘルメット着用等の基本ルール・マナーの周知を強化する。

あわせて、関係機関と連携し、違反・事故抑止に向けた取組を推進する。

キ　安全運転指導者等の育成・活用

自動車安全運転センター等の研修機能も活用し、安全運転指導者、職業運転者、若年運転者等に対する参加・体験・実践型教育の充実を図る。

ク　自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の適正な運営を確保し、利用者保護と交通の安全を図るため、関係法令に基づく指導取締り等を適切に実施する。

ケ　職業運転者等に対する適性診断の活用促進

事業用自動車の運転者に対する適性診断等の受診促進や、結果の運行管理・安全教育への活用を、関係行政機関、事業者団体等と連携して推進する。

コ　危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用等により、危険な運転者の早期排除を図るとともに、疾病等により安全な運転に支障を及ぼすおそれがある者に対する相談・確認等の取組を推進する。

(2) 運転免許制度の改善

運転免許制度の改善は国の制度に基づき行われることから、県警察においては関係制度の円滑な運用を図るとともに、手続の利便性の向上やオンライン講習等の周知を進め、更新時の負担軽減に資する取組を推進する。また、障がい者等が利用しやすい環境整備、安全運転相談活動の充実等を図る。

(3) 自動運転等の安全の確保と支援

自動運転技術や高度運転支援機能（ADAS）等の先進安全技術を搭載した車両の普及が進む中、これらの新技術が交通事故の抑止に資する一方で、機能への過信や誤認による事故の発生も懸念されている。

このため県は、国の制度動向や関係法令・ガイドラインを踏まえつつ、警察、関係機関及び自動車関係事業者等と連携し、自動運転車両等の導入及び運用が適正に行われるよう取組を推進する。

あわせて、先進安全技術や運転支援機能の特性及び限界について、講習会や広報媒体等を活用して県民への周知を図り、運転者がシステムを正しく理解した上で活用できる環境づくりを推進する。

また、実証実験や新たなモビリティの導入状況等を注視しつつ、地域の交通実態に応じた安全対策の検討を行うとともに、過信・誤操作・不適切使用による事故防止の観点から、関係機関と連携した啓発活動の充実を図る。

(4) 安全運転管理の推進

安全運転管理者等に対する講習等を通じて資質及び安全意識の向上を図るとともに、酒気帯び確認等の法令上の義務が確実に履行されるよう指導を行う。あわせて、未選任事業所の解消に向けた働き掛けを行うとともに、ドライブレコーダー等の車載機器の普及促進と、その映像等を活用した交通安全教育・安全運転管理の高度化を推進する。

(5) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車総合安全プラン等を踏まえ、関係行政機関、事業者及び利用者が一体となった取組を推進する。特に、運行管理未実施、飲酒運転、過労運転、ながらスマートフォン等の悪質な法令違反の根絶に向け、監査・指導及び啓発が効果的に行われるよう関係機関と連携する。また、Ｇマーク制度等の安全性評価の活用促進や、荷主等を含む関係者の理解醸成を図る。

(6) 交通労働災害の防止等

交通労働災害の防止に向け、ガイドライン等の周知を図り、事業場における管理体制の確立、労働時間等の適正管理、走行管理、運転者教育、健康管理等を関係団体と連携して推進する。

(7) 道路交通に関連する情報の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波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する。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及や情報の利活用促進に努める。

４　車両の安全性の確保

自動車や自転車を取り巻く技術は急速に進歩しており、衝突被害軽減ブレーキをはじめとする先進安全技術の普及により、交通事故の減少効果が現れつつある。一方で、高齢運転者による事故や、こども・自転車利用者が被害に遭う事故は依然として発生しており、車両の安全性の向上と適切な利用の促進は引き続き重要な課題である。このため、国の施策と連携しながら、先進安全技術の正しい理解と普及を進めるとともに、車両の適切な点検整備、自転車の安全確保など、県民の身近な行動につながる取組を推進する。

【第 12 次計画における重点施策及び新規施策】

○　先進安全技術の普及と正しい理解の促進(1)
○　自動運転技術等に関する理解の促進(2)
○　安全な車両選択の促進(3)
○　自転車の安全性の確保(5)

(1) 先進安全技術の普及と正しい理解の促進

高齢運転者による自損事故、対向車線へのはみ出し、ブレーキとアクセルの踏み間違い等の事故が発生していることを踏まえ、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置、車線逸脱警報装置等の先進安全技術について、関係機関・団体と連携し、広報啓発や講習会等を通じて県民への周知を図る。

あわせて、いわゆるサポートカー(安全運転支援装置を搭載した車両)について、その種類や性能、活用効果を分かりやすく情報提供し、高齢運転者を中心とした安全性の高い車両の選択を促進する。

また、これらの技術はあくまで運転を支援するものであり、運転者の注意義務に代わるものではないことを周知し、過信や誤解による事故の防止を図る。

特に高齢運転者に対しては、運転操作ミス防止装置等の活用を含め、安全な運転環境づくりを支援する。

(2) 自動運転技術等に関する理解の促進

自動運転や高度運転支援技術の社会実装が進む中、県民がこれらの機能を正しく理解し、安全に利用できるよう、国の取組と歩調を合わせた情報提供を行う。

(3) 安全な車両選択の促進

自動車アセスメント等の評価情報を活用し、自動車の安全性能に関する分かりやすい情報提供を行うことにより、県民がより安全性の高い車両を主体的に選択できる環境づくりを進める。

特に、高齢運転者による自損事故や対向車線へのはみ出し、ブレーキとアクセルの踏み間違い等の防止に資する観点から、衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、車線逸脱警報装置等の先進安全技術を搭載した、いわゆるサポ

ートカーについて、その種類、性能及び効果を分かりやすく周知し、安全性の高い車両への更新を促進する。

あわせて、これらの先進安全技術の機能や作動条件、限界についても正確な理解を促し、過信や誤解による事故を防止する。

また、チャイルドシートの適正使用及び安全性の高い製品の選択について啓発を行い、こどもの被害防止を図る。

(4) 車両の点検整備と不正改造防止の推進

車両の安全機能を適切に維持するため、関係団体と連携し、定期点検整備の重要性や先進安全装置を含む車両機能の適切な保守管理について県民への啓発を行う。

あわせて、不正改造車両の排除に向けた取組を関係機関と連携して推進し、安全な道路交通環境の確保に努める。

(5) 自転車の安全性の確保

自転車事故の防止を図るため、安全基準を満たした自転車の利用促進、定期的な点検整備の推進、夜間における灯火点灯と反射材着用の徹底を図る。

また、自転車事故における高額賠償事例を踏まえ、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を関係機関と連携して進める。

５　道路交通秩序の維持

交通事故を防止し、安全で安心な交通を確保するためには、道路交通の主体である県民一人ひとりが交通ルールを遵守することが不可欠である。本県は、しまなみ海道を始めとするサイクリング観光や、柑橘類の収穫期における農作業車両の増加、山間部・島しょ部を含む多様な道路環境など、地域特性に応じた交通リスクを有している。このため、地域の交通実態や季節要因、観光動態等を踏まえながら、交通安全教育等による意識啓発とともに、交通指導取締り、交通事故事件捜査及び暴走族等対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

本県においては、飲酒運転、ながらスマートフォン使用、妨害運転（いわゆるあおり運転）、著しい速度超過、交差点関連違反等の悪質性・危険性の高い違反に加え、自転車や特定小型原動機付自転車等の小型モビリティによる違反行為も見られる。これらの状況を踏まえ、交通事故実態等を的確に分析し、重大事故に直結する違反や迷惑性の高い違反に重点を置いた、交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

また、交通事故事件の発生に際しては、初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査を徹底するほか、研修等による捜査力の強化や客観的証拠に基づく事故原因の究明等により、適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

さらに、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚を図るなど、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

【第 12 次計画における重点施策及び新規施策】

○　交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進（(1)ア(ｱ)）
○　背後責任の追及（(1)ア(ｲ)）
○　自転車利用者に対する交通指導取締りの推進（(1)ア(ｴ)）
○　特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通指導取締りの強化（(1)ア(ｵ)）
○　ペダル付き電動バイクの利用者に対する交通指導取締りの強化（(1)ア(ｶ)）
○　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（(2)）

(1) 交通指導取締りの強化等

ア　一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

一般道路においては、こども、高齢者及び障がい者の保護の観点から、歩行者及び自転車利用者の交通事故防止並びに交通事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置き、交通指導取締りを効果的に推進する。その際、地域の交通事故実態や違反の発生状況等の地域特性を十分に踏まえる。

(ｱ) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、交通事故多発路線等における街頭指導

活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、通行区分違反、交差点関連違反、横断歩行者妨害、ながらスマートフォン使用等、交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反及び県民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

また、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、取締り結果と事故実態の変化等を分析し、その結果を取締り計画の見直しに反映させるなど、PDCA サイクルを一層機能させる。

加えて、生活道路における速度抑制を図るため、事故多発地点等を重点とし、可搬式速度違反自動取締装置等を活用した効果的な取締りを推進する。

(ｲ) 背後責任の追及

事業活動に関して行われた無免許運転、過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令等の活用を図る。

また、従業員による飲酒運転事案等が認められた場合には、安全運転管理者等による運転前後の酒気帯び確認等の義務が確実に履行されるよう指導を行うとともに、関係機関と連携し再発防止に向けた取組を推進する。

(ｳ) いわゆる白タク・白トラの取締り強化

道路運送法等に違反して無許可で有償旅客運送又は有償貨物運送を行う、いわゆる白タク・白トラ行為については、利用者の安全確保や公正な事業環境を損なうおそれがあることから、関係機関と連携し、情報収集の強化と取締りを推進する。

(ｴ) 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による信号無視、一時不停止、通行区分違反、無灯火、二人乗り、ながらスマートフォン使用等に対して積極的に指導警告を行うとともに、令和８年４月からの自転車への交通反則通告制度の適用を踏まえ、自転車指導啓発重点地区等を中心とした事故抑止に資する取締りを推進し、悪質・危険な交通違反に対しては検挙を行う。

また、重点地区等の趣旨が県民に分かりやすく伝わるよう、選定理由や取組の考え方について情報発信に努める。

(ｵ) 特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通指導取締りの強化

特定小型原動機付自転車に係る悪質・危険な違反行為に対する交通指導取締りを強化する。

また、交通の危険を生じさせるおそれのある違反行為を反復して行った利用者に対しては、関係制度を適切に運用し、違反の再発防止に努める。

さらに、シェアリング関係事業者に対して、悪質・危険な利用者へのサービス利用停止等の措置を働き掛けるなど、官民連携により安全確保を図る。

(ｶ) ペダル付き電動バイクの利用者に対する交通指導取締りの強化

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく一般原動機付自転車又は自動車に該当すること、運転免許の必要性、ナンバープレート表示及び乗車用ヘルメット着用等、適用される交通ルールを遵守する必要があることの周知徹底を図る。

あわせて、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化するとともに、違法販売事業者等への対策について関係機関と連携し推進する。

イ　高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、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、交通流や交通事故発生状況等の交通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、受傷事故防止等の観点から、速度違反自動取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進し、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、携帯電話使用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緻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

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危険運転致死傷罪の立件も視野に入れ、適正かつ緻密な捜査を推進する。

イ　交通事故事件等に係る捜査力の強化

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の能力向上を図る。

ウ　交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

客観的な証拠に基づく事故原因の究明のため、ドローン、３Ｄレーザースキャナ等の装備資機材の活用・整備を進めるなど、科学的捜査を推進する。

(3) 暴走族等対策の推進

ア　暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

関係機関・団体と連携し、広報活動を積極的に行うとともに、家庭、学校及び地域において青少年の健全育成の観点から指導等を促進し、暴走族への加入阻止及び離脱支援等に努める。

イ　暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等及び群衆のい集場所となりやすい施設の管理者に協力を求め、い集を抑止するための管理改善等の環境づくりを推進するとともに、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを進める。

ウ　暴走族等に対する交通指導取締りの推進

集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、関係法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族等に対する交通指導取締りを推進する。

また、不正改造等の取締りを推進し、暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

エ　暴走族関係事犯者の再犯防止

捜査・補導等を通じ、グループの解体や構成員等の離脱を促進するなど、再犯防止に努める。

オ　車両の不正改造の防止

「不正改造車を排除する運動」等を通じた広報活動の推進及び関係団体等への指導を行うとともに、必要に応じた立入検査等により、不正改造の排除と是正を図る。

６　救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるためには、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救助・救急体制及び救急医療体制の整備が不可欠である。

本県においては、山間部や島しょ部を含む地理的特性を踏まえつつ、救急医療機関、消防機関、警察、道路管理者等の関係機関が緊密に連携し、迅速な現場到着と円滑な傷病者搬送、適切な初期対応の実施を図る。

特に、負傷者の救命率及び救命効果の一層の向上の観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等が一刻も早く救急医療又は応急処置を実施できる体制の整備を推進するとともに、事故現場からの緊急通報体制の整備、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。

【第 12 次計画における重点施策及び新規施策】

○　多数傷者発生時における救助・救急体制の充実（(1)イ）
○　自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進（(1)ウ）
○　救急救命士の養成・配置等の促進（(1)エ）
○　現場急行支援システムの整備（(1)ケ）
○　緊急通報システム・事故自動通報システムの活用拡大（(1)コ）
○　ドクターヘリ事業の推進（(2)ウ）

(1) 救助・救急体制の整備

ア　救助体制の整備・拡充

交通事故の態様の複雑多様化に対応するため、救助工作車等の装備の充実、隊員の専門性向上、関係機関の連携強化等により、救助活動の円滑な実施を図る。

イ　多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等により多数の負傷者が発生する事案に対応するため、関係機関間の連絡・調整体制の整備、救護訓練の実施、消防機関と医療機関等の連携により、トリアージを含む救助・救急体制の充実を図る。

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

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施は救命効果の向上が期待できることから、AED の使用を含む心肺蘇生法、止血法等の応急手当について、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等が連携し、講習会の開催、指導資料の作成・配布及び広報啓発活動を推進する。

また、応急手当指導者の養成を進めるとともに、119 番受信時における応急手当の口頭指導（DA-CPR 等）の充実を図る。

さらに、自動車教習所における教習・講習、更新時講習等の機会を活用した応

急救護処置の知識普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等、交通事故現場に遭遇する可能性の高い職業運転者等に対しても幅広く普及を図る。

学校においては、教職員の実習・講習等により指導力及び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等における応急手当教育の充実を図る。

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、救急救命士の計画的な養成及び配置を促進するとともに、気管挿管、薬剤投与、輸液等の特定行為を円滑に実施するための講習・実習の実施を推進する。

あわせて、医師の指示又は指導・助言の下で救急隊員等の応急処置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・救急資機材等の装備の充実

救助活動に必要な救助資機材の整備を進めるとともに、高規格救急自動車や高度救命処置用資機材等の計画的整備を推進する。

また、高速道路等における救急医療機関へのアクセス改善の観点から、緊急開口部等の整備・運用の円滑化について、関係機関と連携し必要な取組を進める。

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、事故状況の把握、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、本県の実情を踏まえ、ドクターヘリを補完する体制として消防防災ヘリコプターを活用し、山間部・島しょ部等を含めた迅速な救急対応の確保に向け、救急業務へ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・救急事象に的確に対応するため、救助隊員及び救急隊員の知識及び技能の向上を図る継続的な教育訓練を推進する。

ク　高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道等における救急業務について、道路管理者、関係市町、消防機関、警察等が連携し、現場活動の安全確保、交通規制を含む現場管理、円滑な搬送動線の確保等により、適切かつ効率的な人命救護を行う。

また、本州四国連絡道路等を含め、関係機関間の連携強化、従事者に対する教育訓練及び必要な施設・資機材整備等を推進する。

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リスポンスタイムの短縮及び緊急走行時の事故防止のため、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等）について、関係機関と連携し整備及び活用の促進を図る。

コ　緊急通報システム・事故自動通報システムの活用拡大

交通事故等の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交通事故処理の迅速化のため、位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令システ

ムで共有し、迅速な現場急行につなげる緊急通報システム（HELP 等）や先進型事故自動緊急通報装置（AACN 等）の周知啓発を進め、活用拡大を図る。

(2) 救急医療体制の整備

ア　救急医療機関等の整備

休日夜間急患センター等の初期救急医療体制の確保に努めるとともに、入院を要する救急患者への対応として第二次救急医療体制の充実を図る。

また、重症又は複数科にまたがる重篤な救急患者に対応する第三次救急医療体制として、救命救急センター等の機能充実と質の向上に努める。

あわせて、救急医療情報の収集及び提供体制の整備・充実を図り、救急搬送の円滑化に資する取組を推進する。

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及び看護師等の確保と資質向上を図るため、卒前教育及び臨床研修等を通じた救急医療教育の充実、救命救急センター等における研修の推進等により、救急医療従事者の育成を図る。

さらに、外傷の標準的初期対応能力の向上に関する研修等を推進する。

ウ　ドクターヘリ事業の推進

交通事故等で負傷した患者の救命率向上及び後遺症軽減のため、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、地域の実情に応じた運用の充実を図る。

また、本県においては、ドクターヘリの活動を補完する体制として消防防災ヘリコプターを活用し、地理的制約のある地域や広域的な事案にも対応できる医師派遣及び搬送体制の確保に努める。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

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

また、地域の実情に応じてドクターカーの体制整備を進めるほか、医療機関と救急現場の情報連携を強化するため、ホットライン等による医師との迅速な交信、患者データの送信等、ICT を活用した連携の充実を図る。

なお、これらの取組は道路交通に限らず、鉄道、海上、航空等を含む全ての交通分野における大規模事故においても同様である。

7　被害者等支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受け、又はかけがえのない生命を失うなど、深い悲しみや困難な状況に直面している。

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り、犯罪被害者等基本法及び愛媛県犯罪被害者等支援条例の趣旨を踏まえ、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。

【第 12 次計画における重点施策及び新規施策】

○　自動車損害賠償保障制度等の周知（(1)）
○　交通事故相談体制及び損害賠償請求支援の充実（(2)）
○　交通事故被害者等への心情に配慮した支援の推進（(3)）

(1) 自動車損害賠償保障制度等の周知

自動車事故による被害者の救済の中核となる自動車損害賠償保障制度について、その仕組みや支援内容が広く県民に理解されるよう、関係機関と連携し、周知啓発を推進する。

あわせて、自賠責保険及び任意保険の重要性について周知を図るとともに、自転車事故を含めた損害賠償責任保険等への加入促進に取り組み、被害者救済の実効性の向上を図る。

(2) 交通事故相談体制及び損害賠償請求支援の充実

交通事故被害者等が適切な支援につながるよう、県及び市町の相談窓口の周知を図るとともに、関係団体と連携し、相談体制の充実に努める。

また、損害賠償請求や各種支援制度に関する情報提供を行い、被害者等が必要な支援を円滑に受けられるよう支援する。

相談対応に当たっては、被害者等の心情に十分配慮するとともに、複雑化・多様化する相談内容に対応できるよう、相談員の資質向上を図る。

(3) 交通事故被害者等への心情に配慮した支援の推進

交通事故被害者等が抱える精神的苦痛や生活上の課題に寄り添い、警察、市町、医療機関、民間支援団体等と連携しながら、きめ細かな支援を推進する。

特に、死亡事故遺族やひき逃げ被害者等を含め、事故直後から中長期にわたる支援が必要となるケースについては、愛媛県犯罪被害者等支援条例の趣旨を踏まえ、相談支援や情報提供を通じて必要な支援制度につなぐ取組を進める。

あわせて、交通事故被害者等の立場や苦しみに対する県民の理解が深まるよう、啓発活動にも取り組む。

８　研究開発及び調査研究の充実

交通事故の要因が複雑化・多様化している中、効果的な交通安全対策を推進するため、人・道路・車両の三要素を踏まえた研究開発及び調査研究を進めるとともに、データに基づく事前評価・事後評価を通じたEBPMの取組を強化する。

また、得られた知見を県の施策に反映するとともに、関係機関や市町と共有することで、実効性の高い交通安全対策につなげる。

【第12次計画における重点施策及び新規施策】

○　道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究の推進（(1)）
○　道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実（(2)）
○　産学官連携による知見の活用（(3)）

(1) 道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究の推進

交通事故の発生状況や地域特性、高齢化の進展、新技術の動向等を踏まえ、人・道路・車両それぞれの分野における調査研究を計画的に推進する。

特に、交通事故データやETC2.0プローブデータ等を活用した分析を進め、事故多発要因や潜在的危険箇所の把握、対策効果の検証を行い、県内の交通安全施策の高度化を図る。

あわせて、高齢者の交通行動特性を踏まえた事故防止対策に関する検討や、先進安全技術の普及促進に資する情報提供の在り方について調査研究を進める。

(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実

交通死亡事故に加え、重傷事故も含めた事故分析を行い、人的要因、道路環境及び車両特性を総合的に捉えた原因究明を進める。

また、関係機関と連携し、事故データの収集及び分析体制の充実を図るとともに、分析結果を道路交通環境の改善、交通指導取締り及び教育啓発等の施策にフィードバックする。

(3) 産学官連携による知見の活用

大学、研究機関及び民間事業者等との連携を通じて最新の知見や技術動向を把握し、県の交通安全対策に活用する。

さらに、研究成果や好事例を市町や関係団体と共有し、地域全体での交通安全水準の底上げを図る。

第２章　鉄道交通の安全

１　鉄道事故のない愛媛を目指して

○　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

鉄道運転事故死者数の半減を目指す。

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　鉄道事故のない愛媛を目指して

鉄道は、県民の日常生活及び地域経済を支える重要な公共交通機関であり、安全で安定した輸送の確保は、社会基盤として欠くことのできないものである。また、環境負荷の低い持続可能な交通手段としての役割も担っており、地域の移動を支える基幹的な交通機関として、その安全性の確保は極めて重要である。一方で、列車の衝突、脱線等の重大事故が発生した場合には、多数の死傷者を生じるおそれがあるほか、踏切やホームにおいて利用者等が関係する事故についても、引き続き注意を要する状況にある。

本県における近年の列車事故による死傷者数は、全体として低水準で推移しており、これまでの取組は一定の成果を挙げてきたところである。しかしながら、過去には死亡事故も発生しており、重大事故のリスクが完全に解消されたわけではない。また、人口減少や高齢化の進行、地域鉄道を取り巻く経営環境の厳しさに加え、近年頻発化・激甚化する自然災害への対応など、鉄道の安全確保を巡る環境は大きく変化している。

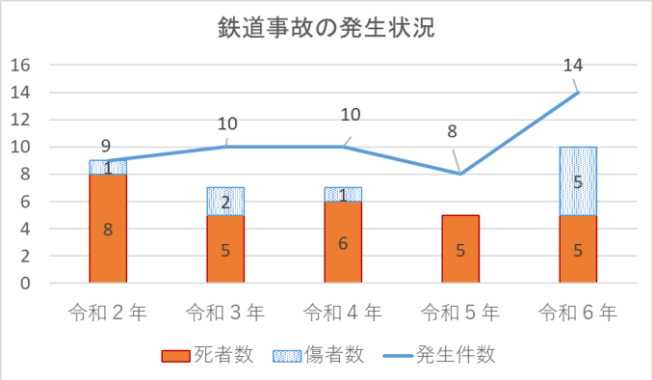
本県においては、予讃線、内子線、予土線等の地域鉄道が広域的な交通ネットワークを形成し、通勤・通学をはじめとする地域住民の移動を支える重要な役割を担っていることから、その安全性の確保は地域社会の安定的な交通基盤の維持という観点からも重要である。

こうした状況を踏まえ、県民が安心して鉄道を利用できる環境の実現を目指し、重大な列車事故の未然防止とともに、ホームや踏切等における利用者が関係する事故の防止を柱として、関係機関及び鉄道事業者と連携しながら、総合的かつ継続的な安全対策を推進する。あわせて、鉄道の安全性の向上と安定的な輸送の確保を通じ、誰もが安心して利用できる持続可能な鉄道交通の実現を図る。

Ⅰ　鉄道事故の状況等

１　鉄道事故の状況

県内の鉄道の運転事故の発生状況は、近年、おおむね横ばいで推移しており、その多くは踏切障害事故[2]や人身障害事故[3]であることから、鉄道事業者による安全対策に加え、鉄道利用者及び沿線住民に対する安全意識の向上と事故防止に向けた理解と協力が重要となっている。



２　第 12 次交通安全計画における目標

鉄道運転事故死者数の半減を目指す。

2･踏切傷害事故：踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故
3･列車又は車両の運転により、人の死傷を生じた事故

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

本県においては、これまでの交通安全計画に基づく諸施策の着実な推進により、鉄道事故は長期的に見て減少傾向にあり、一定の成果を挙げてきたところである。

しかしながら、鉄道事故は一たび発生すると社会的影響が極めて大きいことから、利用者の安全確保を最優先の課題として、その未然防止に引き続き取り組む必要がある。

踏切事故やホームにおける接触・転落事故など、利用者等が関係する事故の防止は重要な課題であり、高齢者や障がいのある方を含むすべての利用者が安全に利用できる環境整備が求められている。加えて、豪雨や地震等の自然災害への備え、地域鉄道の持続可能性の確保、人材不足への対応など、新たな課題にも的確に対応していく必要がある。

本県における鉄道事故の発生状況や社会環境の変化を踏まえ、鉄道交通の安全確保に当たっては、鉄道事業者による安全管理体制の確保及び関係機関との連携強化を前提としつつ、重大な列車事故の未然防止及び利用者等が関係する事故の防止という二つの視点を基本とする。

こうした状況を踏まえ、本計画では、鉄道事業者、関係行政機関及び地域が相互に連携しながら、次の８つの柱の下、鉄道交通の安全対策を計画的かつ総合的に推進する。

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研究開発及び技術開発の活用。

Ⅱ　講じようとする施策

【第 12 次計画における重点施策及び新規施策】

○　鉄道施設等の安全性の向上（１(1)）
○　鉄道交通の安全に関する知識の普及（２）
○　保安監査の実施（３(1)）
○　運輸安全マネジメント評価の実施（３(6)）
○　計画運休への取組（３(7)）

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、運転保安設備等の鉄道施設について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性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環境に置か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とともに、研究機関の専門家による技術支援制度の活用などにより技術力の向上を推進する。

近年多発・激甚化する自然災害に対応するため、防災・減災対策の強化を図り、切土や盛土等の土砂災害対策、駅施設等の浸水対策を推進する。さらに、切迫する南海トラフ地震等に備え、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能確保を図る観点から、主要駅や高架橋等の耐震対策を進める。あわせて、駅施設等について、高齢者や視覚障がい者をはじめとするすべての利用者のプラットホームからの転落・接触事故を防止するため、ホームドアの整備促進や、内方線付き点状ブロックの整備、新技術の活用等による転落防止対策を推進する。

加えて、線路内への立入り防止のための柵の設置や注意喚起看板の整備等について、鉄道事業者及び関係自治体等と連携し、必要な対策を進める。

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置（ATS）や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、引き続き計画的な整備と適切な維持管理を促進し、列車運行の安全性向上を図る。

２　鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道運転事故の多くを占める鉄道人身障害事故や踏切障害事故は、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、利用者等の理解と協力が不可欠である。

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、関係機関と連携し、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道利用者に対するホームでの「歩きスマホ」の危険性の周知、酔客に対する事故防止のための注意喚起等、各種広報啓発活動を積極的に展開し、鉄道の安全に関する正しい知識の浸透を図る。

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を進めるとともに、非常押ボタンの操作等の緊急時対応について周知徹底を図る。

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、鉄道事業者に対する保安監査等を適切に実施し、安全管理体制の確保に向けた指導を行うとともに、万一大規模な事故や災

害が発生した場合には、迅速かつ的確に対応できる体制の整備を図る。また、運転士等の資質の保持、安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を推進する。

(1) 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、計画的に、又は事故の発生状況等に応じて保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組状況、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、過去の指導事項のフォローアップを徹底する。

また、同種トラブルの発生等を踏まえた臨時保安監査を実施するなど、メリハリの効いた効果的な監査を行い、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の適正な実施を確保するとともに、資質が継続的に保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育訓練等について適切に措置を講ずるよう指導する。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等による連絡会議等を通じ、事故及び重大インシデント並びにその再発防止対策に関する情報共有を行う。

また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに関係事業者へ周知・共有することにより、事故等の未然防止及び再発防止に活用する。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による積極的な報告を促進し、安全文化の醸成を図る。

(4) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波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全輸送に努める。

また、気象、地震、津波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ICT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や情報の利活用促進に努める。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国、関係自治体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。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握し、利用者へ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整備を促す。

また、訪日外国人及び在留外国人にも配慮し、事故等発生時における多言語案内体制の強化を図る。

(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・改善状況を確認するため、運輸安全マネジメント評価の実施を通じ、安全管理体制の実効性向上を図る。

あわせて、防災意識の向上や事前対策の強化、感染症の影響を踏まえた安全確保の取組、コンプライアンスの徹底状況等について適切に確認する。

(7) 計画運休への取組

大型台風の接近・上陸時等、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれがある場合には、安全確保の観点から、路線の特性に応じて前広に情報提供を行った上で、計画的な運休を実施するなど、安全の確保に努めるよう指導する。また、情報提供に当たっては、多言語対応の強化を図り、利用者の混乱防止に努める。

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、鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準について、適時・適切な見直しが図られるよう関係機関と連携する。

また、鉄道事業者に対し、新型車両や安全装置の導入状況、既存車両の保守管理の実施状況等を把握し、安全性の確保に向けた取組が着実に進められるよう必要な助言・支援を行うとともに、技術の進展を踏まえた安全対策の高度化を促進する。

５　救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、訓練の充実を図るとともに、鉄道事業者、消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の一層の強化を推進する。

また、鉄道職員に対し、自動体外式除細動器（AED）の使用を含む心肺蘇生法等の応急手当に関する教育・訓練の充実を図るとともに、平時からの普及啓発活動を推進し、発災時における初動対応力の向上に努める。

６　被害者支援の推進

公共交通事故の被害者等に対する支援の確保を図るため、国が設置する公共交通事故被害者支援室等の取組と連携し、事故発生時の情報提供の円滑化に努める。

また、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支援が適切に行われるよう、心身のケア等に関する相談対応や専門機関の紹介等について関係機関との連携を図る。

さらに、鉄道事業者による被害者等支援計画の策定及び実効性の確保が図られるよう促すとともに、関係機関とのネットワークの構築を通じ、被害者等への支援体制の充実に努める。

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（重大インシデント）について、原因究明を迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員に対する専門的研修の充実を図り、調査技術及び分析能力の向上を推進する。

また、各種調査用機器の活用に加え、ドローン等を用いた新たな調査手法の構築、過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術、事故分析結果等の蓄積・活用により、調査・分析手法の高度化を図る。

さらに、事故及び重大インシデントの調査結果を関係機関と共有し、再発防止策の徹底を図るとともに、同種事故の未然防止に活用する。

８　研究開発及び調査研究の活用

交通安全環境研究所における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や、鉄道総合技術研究所における事故及び災害時の被害軽減に関する研究開発及び調査研究を活用して鉄道の安全性の向上に努める。

第３章　踏切道における交通の安全

１　踏切事故のない愛媛を目指して

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いることから、引き続き踏切事故防止対策を推進し、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

踏切事故死者数ゼロを目指す。

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、バリアフリー化の促進

② 踏切道の統廃合の促進

③ 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施

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１節　踏切事故のない愛媛を目指して

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。）については、踏切道の改良や保安設備の整備等の安全対策の推進により、長期的には減少傾向が見られるなど、これまでの取組は一定の成果を挙げている。一方で、踏切事故はひとたび発生すれば多数の死傷者を生じるおそれがあるなど重大な結果をもたらすことから、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必要がある。また、本県においては、地域住民の生活道路として利用される踏切も多く、道路交通と鉄道交通が交錯する交通環境の中で安全確保を図ることが重要となっている。

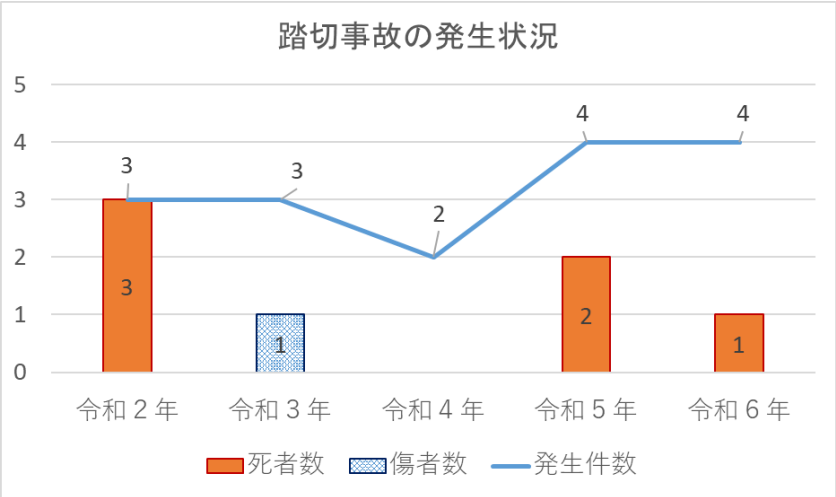
特に、生活道路や通学路として利用される踏切道については、児童・生徒や高齢者等の通行実態を踏まえ、関係機関が連携して重点的に安全対策を推進する必要がある。

このため、踏切道における安全確保と通行環境の改善を図るため、県民の理解と協力の下、第２節に掲げる諸対策を総合的かつ計画的に推進し、国の第 12 次交通安全基本計画における目標を踏まえつつ、本県の実情に即した対策の深化を図ることにより、踏切事故ゼロを目指す。

Ⅰ　踏切事故の状況等

１　踏切事故の状況

県内の踏切事故の発生状況は、近年、おおむね横ばいで推移しているものの、踏切内への直前横断や脱輪等に起因する事故が依然として発生していることから、踏切利用者の安全意識の向上とともに、踏切保安設備の整備等による安全対策を引き続き推進する必要がある。また、通学路として利用される踏切道については、児童・生徒の安全確保の観点から、関係機関が連携して安全対策の点検及び必要な改善を進める。



２　第 12 次交通安全計画における目標

踏切事故死者数ゼロを目指す。

第２節　踏切道における交通の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

第１節で述べたとおり、踏切事故は長期的に減少傾向にあるものの、ひとたび発生すれば重大な結果をもたらすおそれがあり、引き続き対策の強化が必要である。

このため、立体交差化、構造改良、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、統廃合等の対策について、それぞれの踏切の状況や周辺交通環境等を勘案しつつ、効果的な対策を総合的かつ計画的に推進する必要がある。

また、これらの対策は、踏切事故の防止にとどまらず、交通渋滞の緩和による円滑化や環境負荷の低減にも寄与するものであることから、関係機関が連携しながら計画的に取組を進める。さらに、ICT 技術の進展やライフスタイルの変化等、社会環境の変化を見据え、踏切道の更なる安全性の向上に向けた新たな対策についても検討を進める。あわせて、各踏切道の遮断時間、交通量、これまでの対策実施状況及び効果等を踏まえ、道路管理者と鉄道事業者が連携して「踏切安全通行カルテ」の作成・公表を進め、透明性を確保しつつ、各踏切の特性に応じた重点的な対策を推進する。

加えて、踏切事故データや各種統計を活用した分析を行い、事故発生要因の把握と対策の効果検証を通じて、より実効性の高い安全対策を推進する。

Ⅱ　講じようとする施策

【第 12 次計画における重点施策及び新規施策】

○　踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進(1)
○　踏切道の統廃合の促進(2)
○　踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施(3)
○　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(4)

１　踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進

遮断時間が特に長い踏切や主要な道路で交通量の多い踏切道については、連続立体交差化等の抜本的な対策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整備に当たっては、可能な限り立体交差化を図る。

また、立体交差化までに時間を要する踏切については、早期に安全・安心を確保する観点から、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整備、カラー舗装、駅周辺の駐輪場整備等を組み合わせた一体的な対策を推進する。

さらに、歩道が狭隘な踏切については、踏切道内で歩行者と自動車等が錯綜するこ

とのないよう、歩行者の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進める。

加えて、高齢者や障がいのある方を含むすべての利用者が安全かつ円滑に通行できるよう、軌道の平滑化等のバリアフリー化を含めた対策を推進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と、構造改良等による「速効対策」を両輪とした総合的な取組を進めるとともに、踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量の削減を図る周辺対策についても推進する。

２　踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化や構造改良等の事業の実施に併せ、近接する踏切道については、その利用状況やう回路の状況等を勘案し、地域住民の通行に支障を及ぼさないと認められるものから、計画的な統廃合を進める。

また、これら近接踏切道以外の踏切道についても、周辺交通環境や利用実態を踏まえつつ、必要に応じ統廃合を促進する。

ただし、踏切道に歩道がない、又は歩道が狭小な場合の歩道整備など、安全確保の緊急性が高い構造改良については、近接踏切道の統廃合を待たず、早期に実施できるよう配慮する。

３　踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施

一般的に、また全国的な傾向としても、踏切遮断機が設置されている踏切道は未設置の踏切道と比較して事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、踏切遮断機の計画的な整備を進める。

列車運行本数が多く、列車種別等により警報時間に差が生じている踏切については、必要に応じて警報時間制御装置の整備等を行い、踏切遮断時間の短縮を図る。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況や事故発生状況等を踏まえ、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、事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を推進する。

また、高齢者等の歩行者対策としても有効な全方位型警報装置や踏切支障報知装置の整備、障害物検知装置の高規格化を進める。

さらに、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、必要に応じて自動車通行止め、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、道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

４　その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

踏切道における安全性の向上及び通行の円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標や踏切信号機の整備、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、ICT の活用による

踏切注意情報の提供などを進めるとともに、踏切関連交通安全施設の高度化を図る。

また、踏切事故の多くが直前横断や脱輪等に起因していることを踏まえ、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等の啓発活動を推進する。

さらに、学校や自動車教習所等において踏切の安全な通過方法に関する教育を継続的に実施するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や医療機関等への啓発資料の配布を促進する。

加えて、平常時の対策にとどまらず、災害時においても踏切道の長時間遮断が救急・救命活動や緊急物資輸送の支障とならないよう、関係機関間で遮断時間等に関する情報共有を図るとともに、遮断の早期解消や迂回対応に向けた災害時の管理方法の整備を進める。