

第12次佐賀県交通安全計画

令和8年4月

佐賀県交通安全対策会議

ま え が き

わが国では、昭和20年代後半から40年代半ば頃にかけて、車社会化が急速に進展していく中、交通安全施設が不足していたことや車両の安全性を確保する技術が未発達だったことなどから、道路交通事故が著しく増加することとなった。

このため、交通安全の確保が大きな社会問題となり、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定され、国及び都道府県において総合的かつ計画的な交通安全対策の推進を図ることとされた。

佐賀県では、昭和46年度以降、交通安全計画を策定して、警察、市町、関係機関、団体と連携した交通安全対策を強力に実施してきたところであり、県内の交通事故死者数は、昭和46年の180人をピークとして、増減を繰り返しながらも、平成12年以降は確実に減少し、人身交通事故の発生件数についても平成13年の10,584件をピークに減少傾向で推移してきた。

交通事故が減っていく一方で、人口10万人あたりに換算した発生件数が、平成24年以降連続して全国ワースト1位となり、特に平成26年には人身交通事故の発生件数・交通事故死者数ともに全国ワースト1位となるなど、極めて憂慮すべき状況となった。

このような情勢を踏まえ、交通事故の発生を抑止し県民の安全・安心の確保に繋げるため、平成27年7月から「佐賀県交通事故ワースト1からの脱却！」緊急プロジェクトを始動して各種対策に取り組んだところ、県内の人身交通事故発生件数は大幅に減少し、平成29年にはワースト1脱却の実現につながった。

その後も交通安全キャラクター「マニャー」を利用した啓発活動や「やめよう！佐賀のよかろうもん運転」をキャッチフレーズに交通マナーアップに取り組んだほか、令和元年には、デザインを活用して、県民の交通安全意識を高めて交通事故抑止に繋げる「SAGA BLUE PROJECT」を開始するなど、一層の交通事故抑止対策に取り組んだ。

こうした取組の結果、令和7年中の交通事故死者数は20人で人口10万人あたりでは全国ワースト25位、人身交通事故発生件数は2,364件で人口10万人あたりでは全国ワースト5位と大幅に改善した。

また、鉄道の分野においても、一たび交通事故が発生すれば重大な事態となるおそれがあるため、交通事故を防止するための不断の取組が重要となる。

交通事故の防止については、県、警察、市町、関係機関、団体だけでなく、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、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

この第12次佐賀県交通安全計画は、これらの観点から、交通安全対策基本法第25条第1項の規定に基づき、令和8年度から令和12年度までの5年間の交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通安全	2
第1節 道路交通事故のない佐賀県を目指して（基本的考え方）	3
第2節 道路交通安全についての目標	4
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	4
II 第12次佐賀県交通安全計画における目標	5
第3節 道路交通安全についての対策	7
I 重視すべき視点	7
II 講じようとする施策	10
1 道路交通環境の整備	10
2 交通安全思想の普及徹底	21
3 安全運転の確保	27
4 車両の安全性の確保	34
5 道路交通秩序の維持	36
6 救助・救急活動の充実	39
7 被害者等支援の充実と推進	42
第2章 鉄道交通の安全	44
第1節 鉄道事故のない佐賀県を目指して	45
I 鉄道事故の状況等	45
II 第12次佐賀県交通安全計画における目標	45
第2節 鉄道交通の安全についての対策	46
I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	46
II 講じようとする施策	46
第3章 踏切道における交通の安全	51
第1節 踏切事故のない佐賀県を目指して	52
I 踏切事故の状況等	52
II 第12次佐賀県交通安全計画における目標	52
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	53
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	53
II 講じようとする施策	53

計 画 の 基 本 理 念

【交通事故のない佐賀県を目指して】

我が国は、長期の人口減少過程に入っており、世界で最も高い高齢化率となっている。

佐賀県においても、全国と同様に人口減少と高齢化が進行しており、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、安全で安心して暮らすことができる社会を実現することが極めて重要である。

こうした中、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、交通安全の確保もまた安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

佐賀県の道路交通事故による死者数は、減少傾向にあるものの、いまなお年間20余人が亡くなっている状況にある。

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を再認識すべきである。

言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、改めて交通事故による被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

自動車に対して弱い立場にある歩行者等の安全を優先して確保する。加えて、高齢者、障害者、こども等の交通弱者の安全を一層確保する必要がある。

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る。

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る。

このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、各施策を推進していく。

第1章 道路交通の安全

1 道路交通事故のない佐賀県を目指して

「命をみつめる」佐賀県として、究極的には交通事故ゼロ社会を目指す。

2 道路交通の安全についての目標（令和12年まで）

- ① 交通事故死者数※ 10人台にする ※24時間死者数
- ② 人身交通事故件数 2,000件以下にする

3 道路交通の安全についての対策

〈重視すべき視点〉

- ① 追突事故対策
- ② 「ながら運転」対策
- ③ 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
- ④ こどもの安全確保のための環境整備
- ⑤ 歩行者の安全確保のための意識変容
- ⑥ 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備
- ⑦ 外国人の交通安全対策の推進
- ⑧ 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
- ⑨ 生活道路における歩行者等の安全確保
- ⑩ 先進技術の活用推進
- ⑪ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑫ 地域が一体となった交通安全対策の推進

〈講じようとする施策〉

- 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

第1節 道路交通事故のない佐賀県を目指して（基本的考え方）

1 「命をみつめる」佐賀県として

佐賀県は、「命をみつめる」ことを重視しており、道路交通事故による死者数及び人身交通事故発生件数を限りなく削減することを目指して、究極的には道路交通事故のない佐賀県の実現に向けて、県を挙げての対策を積極的に推進する必要がある。

そのためには、まずは、県民一人一人が交通事故の防止を自らの課題として認識し、交通安全意識を高め、交通ルールの遵守徹底と正しい交通マナーで道路を利用するなど、交通事故を防止するための行動を実践することが不可欠である。

加えて、近年では、高齢運転者による交通事故をはじめ、特定小型原動機付自転車などの小型モビリティや外国人の交通安全対策など、新しい課題への交通安全対策が必要なため各種施策を推進していく。

2 歩行者の安全確保

佐賀県では、交通死亡事故のうち車両が歩行者と衝突する割合が高いことから、「人優先」の交通安全思想の下、運転者に対して歩行者保護の意識を強力に醸成するとともに、生活道路の安全対策及び歩道の整備等により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

交通安全施策には様々な取組があるが、それぞれの地域の実情に応じた最も効果的な施策の組合せを地域が主体となって行うべきである。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

4 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが役割分担しながら連携を強化し、加えて、住民が交通安全に関する各種活動に様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

5 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故によって家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解されていることから、交通安全に関する各種活動への交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

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

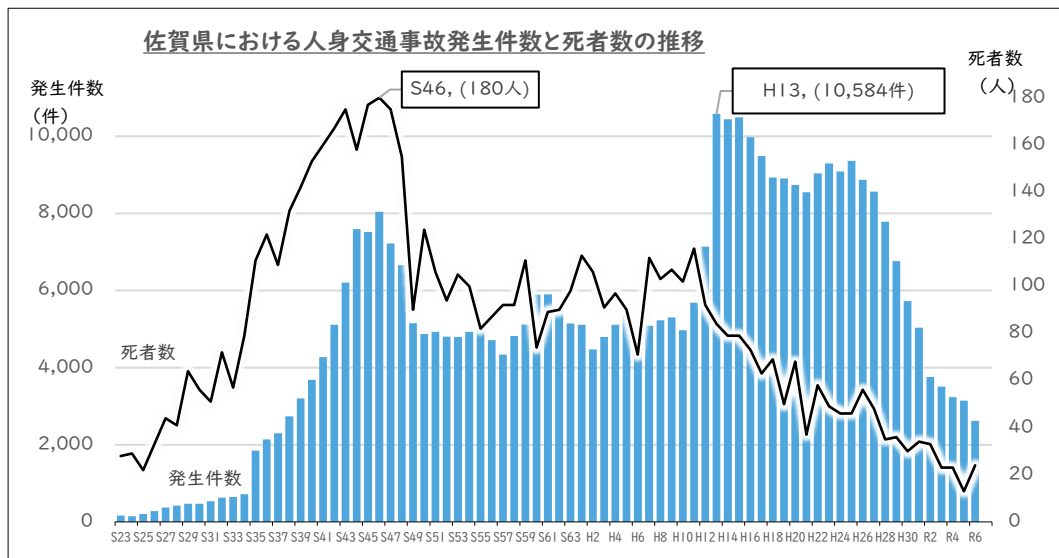
佐賀県の交通事故のうち死者数については、昭和46年(180人)をピークに、急減して100人程度になった後は横ばいとなったが、平成12年以降再び減少傾向となっている。

人身交通事故の発生件数については、平成13年(10,584件)をピークに、減少傾向となり、一時的に増加した平成22年ころを除いて、着実に減少を続けている。

前回の第11次佐賀県交通安全計画で掲げた目標「令和7年までに交通事故死者数※を25人以下にする」及び「令和7年までに人身交通事故発生件数を2,500件以下にする」に向けて、県内の各機関・団体が連携して取り組んだ結果、死者数が20人、人身交通事故が2,364件となり、ともに達成することができた。

※24時間交通事故死者数

ワーストレベル脱却を目指した人口10万人あたりの死者数については、全国平均に近づくとともに、人身交通事故発生件数についても、令和7年がワースト5位と着実に改善してきた。



過去10年間の交通事故の状況(目標値と実績値)

	第10次計画					第11次計画				
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
死者数	目標：34人以下					目標：25人以下				
	35	36	30	34	33	23	23	13	24	20
人口当たりワースト順位	16	13	20	9	5	18	17	45	18	25
発生件数	目標：5,900件以下					目標：2,500件以下				
	7,783	6,765	5,725	5,040	3,758	3,506	3,238	3,144	2,623	2,364
人口当たりワースト順位	1	2	2	2	4	3	3	4	4	5

2 道路交通事故の見通し

前記のとおり、第 11 次佐賀県交通安全計画の目標について達成しており、着実に交通事故は減少してきている。

しかしながら、近年、人身交通事故の発生件数の減少幅が縮小してきていることを念頭に、今後は、高齢運転者が増加していくこと、運転中にスマートフォン等を使用するいわゆる「ながら運転」が問題になるなど、懸念される課題も多いことから、先行きについて楽観視することはできない。

また、全国での交通事故の発生状況は、すでに死者数や人身交通事故の発生件数が下げ止まり状態で推移していることから、将来的に増加に転じる可能性を否定できず、現時点で今後を見通すことは難しい。

このため、第 12 次計画期間中においては、継続的に発生状況の推移を注視して、分析を行い、変化に即応した施策の立案・見直しを行う必要がある。

II 第 12 次佐賀県交通安全計画における目標

令和 12 年までに		
交通事故死者数※	10人台にする	※24時間死者数
人身交通事故件数	2,000 件以下にする	

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難である。

国においては、死者数及び重傷者数をゼロに近づけることを目指す中、まずは「令和 12 年までに 24 時間死者数を 1,900 人以下とする」「重傷者数を 20,000 人以下にする」とする現実的な数値を目標に定めている。

佐賀県においても、交通事故をゼロに近づけることを目指す中で数値目標を掲げるものであるが、最終的な目標である悲惨な交通死亡事故を無くす姿勢を忘れてはならない。

目標の設定にあたり、死者数については、前回の目標値 25 人を下回り、かつ、段階的にゼロに近づけるべく、「令和 12 年までに 24 時間死者数を 10 人台にすることを目指す」ものとした。

人身交通事故の発生件数については、今後の高齢運転者の増加、運転中にスマートフォン等を使用する「ながら運転」の増加など、交通事故の増加が懸念される中、適切な対策を実施して、減少傾向を維持させるとともに、「令和 12 年までに人身交通事故の発生件数を 2,000 件以下にすることを目指す」ものとした。

上記目標を達成するため、県、県警察、各市町、関係機関・団体等は、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。

【参考】佐賀県交通安全計画の目標値と実数値の一覧

第1次 佐賀県交通安全計画(昭和46年度～昭和50年度)				
死者数	目標値	設定なし	実数値(最終年)	124人
第2次 佐賀県交通安全計画(昭和51年度～昭和55年度)				
死者数	目標値	180人の半減	実数値(最終年)	82人【達成】
第3次 佐賀県交通安全計画(昭和56年度～昭和60年度)				
死者数	目標値	65人以下	実数値(最終年)	74人
第4次 佐賀県交通安全計画(昭和61年度～平成2年度)				
死者数	目標値	65人以下	実数値(最終年)	106人
第5次 佐賀県交通安全計画(平成3年度～平成7年度)				
死者数	目標値	80人以下	実数値(最終年)	112人
第6次 佐賀県交通安全計画(平成8年度～平成12年度)				
死者数	目標値	70人以下	実数値(最終年)	92人
第7次 佐賀県交通安全計画(平成13年度～平成17年度)				
死者数	目標値	70人以下	実数値(最終年)	63人【達成】
第8次 佐賀県交通安全計画(平成18年度～平成22年度)				
死者数	目標値	55人以下	実数値(最終年)	58人
第9次 佐賀県交通安全計画(平成23年度～平成27年度)				
死者数	目標値	37人以下	実数値(最終年)	48人
第10次 佐賀県交通安全計画(平成28年度～令和2年度)				
死者数	目標値	34人以下	実数値(最終年)	33人【達成】
発生件数	目標値	5,900件以下	実数値(最終年)	3,758件【達成】
第11次 佐賀県交通安全計画(令和3年度～令和7年度)				
死者数	目標値	25人以下	実数値(最終年)	20人【達成】
発生件数	目標値	2,500件以下	実数値(最終年)	2,364件【達成】

※人身交通事故の発生件数の目標値は、第10次計画から追加された。

第3節 道路交通の安全についての対策

I 重視すべき視点

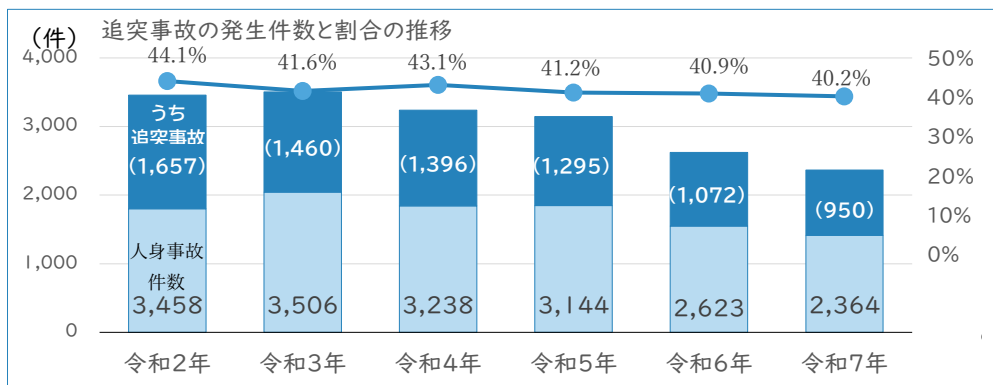
1 追突事故対策

佐賀県の交通事故の特徴として、追突事故の発生が多く人身交通事故の40%を占めており、全国平均(27.9%)と比較すると約12ポイントも高いことが挙げられる。

近年、交通事故の減少に伴って、追突事故の発生件数も減少傾向にあるものの、人身交通事故全体に占める割合が依然として約4割のまま推移していることから、さらなる減少に向けた対策が必要となっている。

追突事故の要因は様々であるが、その中でも、佐賀県特有の「よかろうもん運転(携帯電話使用、合図不履行、信号無視、車間距離不保持)」が挙げられる。

「よかろうもん運転」は、運転者の「これくらいはいいだろう」という自分本位な考えに起因することから、運転者一人ひとりに交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけていくことが重要である。

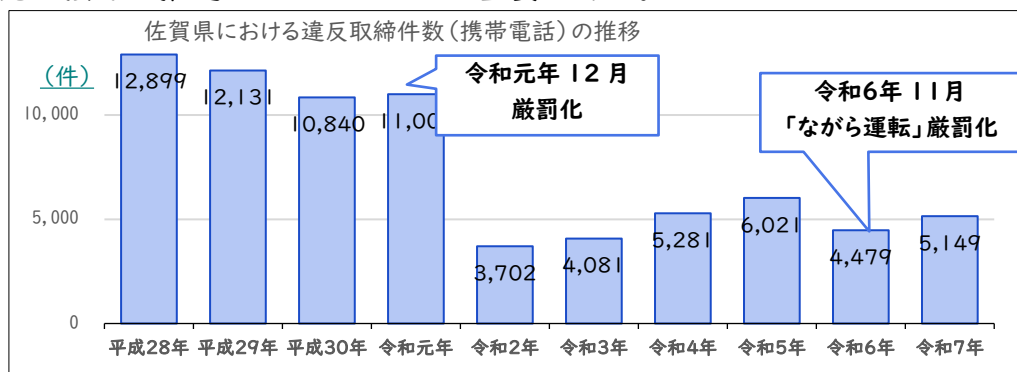


2 「ながら運転」対策

運転中に携帯電話(スマートフォン)で通話や画面を注視する、いわゆる「ながら運転」は、通話や画面に意識が集中し、周囲の危険を発見できず、重大な交通事故につながる極めて危険な行為である。

令和元年12月の道路交通法改正により罰則が強化され、交通違反は一時的に減少したものの、その後は増加傾向にある。その後、令和6年11月の法改正では自転車運転者による「ながら運転」も罰則が強化された。

「ながら運転」対策は、交通違反取締りに加え、その危険性を十分理解させる教育・啓発を強力に推進させていくことが重要である。



佐賀県では、県内の交通事故の情勢から、上記の2つの重視すべき視点について特に重点的な対策を行うとともに、全国的に重視すべき視点とされている以下の点についても対策を講じるものとする。

3 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

交通事故死者数に占める高齢者（歩行中）の割合が高いほか、高齢運転者による交通死亡事故が発生していることから、高齢者の交通安全対策を講じる。

4 こどもの安全確保のための環境整備

次世代を担うこどもの安全を確保する観点から、こどもが日常的に集団で移動する経路や通学路等において、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するとともに、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じる。

5 歩行者の安全確保のための意識変容

横断歩道において自動車が一時的に停止しないなど、歩行者優先意識が十分に徹底されているとは言えないため、運転者に横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の歩行者保護意識の徹底を図る。

6 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

道路交通法の改正で、自転車運転中の携帯電話使用等や酒気帯び運転への対策が強化されたほか、自転車に対する交通反則通告制度が適用されたことから、自転車のルールの周知徹底を図るとともに、悪質・危険な違反に対する厳正な取締りなどの取組を講じる。

7 外国人の交通安全対策の推進

日本の運転免許を保有する外国人の増加をはじめ、外国人労働者の受入れに伴い外国人の運転者も増加していくことが見込まれることから、外国人運転者に対して、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させるための取組を強化する。

8 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

特定小型原動機付自転車について、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進するとともに、交通指導取締りを強化する。

9 生活道路における歩行者等の安全確保

生活道路において歩行者等（高齢者、障害者を含む全ての歩行者、自転車等）が安全で安心して通行できる環境を確保し、「生活道路は人が優先」という意識が浸透することを目指す。

10 先進技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先進技術の活用は、交通事故防止に貢献しているため、安全運転サポート車（サポカー）の普及を促進する。

11 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

交通事故に関するさまざまなデータやGIS（地理情報システム）ツールの活用により、交通事故の発生地域、場所、形態等を分析して、よりきめ細やかな対策を効果的に推進する。

12 地域が一体となった交通安全対策の推進

県、市町及び地域の民間団体等と緊密な連携を強化するとともに、交通安全の取組を着実に次世代につないでいけるよう幅広い年代の参画を促す取組と効果的な交通安全教育を推進する。

II 講じようとする施策

I 道路交通環境の整備

(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

特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道や自転車通行空間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交通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、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

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対策である「ゾーン30」や、最高速度30キロメートル毎時の区域規制とハンブや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備を推進し、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、令和8年9月から生活道路の法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられることとなったが、これに関する広報啓発を実施するなど、制度の円滑な施行を図る。

このほか、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・可変性・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。）を行い、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。

イ 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、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検を実施する。加えて、対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障害者等を含め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する。このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響信号機、高度化PICSや歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、障害者用の駐車マス等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

- (イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性・危険性・迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、視覚障害者誘導用ブロック上等の放置自転車等の撤去を行うなど市町と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

(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。

(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、事故危険箇所を含め交通事故の発生割合の大きい区間や、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等きめ細かく効率的な交通事故対策を推進する。

ア 事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)」を推進する。

- (ア) 特に交通事故の発生割合の大きい区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、交通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する。
- (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、交通事故類型や交通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、効果の高い対策を立案・実施する。
- (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する。

イ 事故危険箇所対策の推進

特に交通事故の発生割合の大きい区間や、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、県警察と道路管理者が連携して集中的な交通事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良、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柵、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する。

ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、交通規制について見直しを行い、その適正化を図る。高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等について、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう速度規制の引上げを含め、見直しを推進する。

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際は、速やかに事故要因を調査し、警察、道路管理者が連携して交通事故対策を講じ、同様の交通事故の再発防止を図る。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車及び自動車の適切な分離を図る。
- (イ) 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る。
- (ウ) 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する。
- (エ) 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、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、県警察により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、整備を総合的に実施する。
- (オ) 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

高速自動車国道等においては、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

キ 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する。

- (ア) 歩行者及び自転車利用者の安全を図るため、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置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間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する。
- (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、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、路上駐停車対策等の推進を図る。
- (エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の通行空間を確保するため、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する。
- (オ) 交通混雑が著しい市街地、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を図る。
- (カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離する整備を体系的に推進する。

ク 交通安全施設等の高度化

- (ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進する。
- (イ) 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推進するほか、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。

(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法（平成15年法律第20号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、県警察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る。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

必要な交通安全施設等を整備し、適切な維持管理・更新等を推進するため、県警察において、実態に適合した交通規制を実施するための不断の見直しや、コスト合理化のための交通安全施設等のストック管理及び必要性の低い信号機や標識の削減等の見直しと合理化を推進する。

また、横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう点検を行い、計画的な更新を行うとともに、高齢運転者や外国人にも見やすく分かりやすい規制標識・道路標示・信号灯器等の整備を推進する。

このほか、道路管理者と警察が連携して、路面標示の同時施工の調整や、効率的な点検方法等の共有により、路面標示の効率的な維持管理・改善を図る。

道路管理者では、視認性が低下した道路標識について、標識の視認性の点検要領に基づく計画的な点検や修繕を推進する。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン30」・「ゾーン30プラス」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、通学路や未就学児を中心にこ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る。

また、経過時間表示付き歩行者用灯器の整備による無理な横断防止対策や歩車分離式信号の整備、自転車通行空間の整備、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る。

ウ 幹線道路対策の推進

幹線道路では事故危険箇所等の特に交通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する。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する。

エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、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

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制システムの充実・改良を図る。

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を推進するとともに、「標識BOX」、「信号機BOX」等を活用して、道路利用者等からの意見を道路交通環境の整備に反映する。

キ 連絡会議等の活用

県警察と道路管理者が設置している「県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用し、施策の企画、評価、進捗管理等に関して協議を行うとともに会議への市区町村の参加促進を通じて、交通安全対策の取組を支援し、安全な道路交通環境の実現を図る。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向け、地域公共交通計画を策定した上で、公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進する。

(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、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、視覚障害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。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(7) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の推進に関する法律（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、交通規制や交通管制の内容について常に点検・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。

(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（平成28年法律第113号）及び自転車活用推進計画に基づき、自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定を促進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。

中学生・高校生の自転車での通学中の交通事故を減らすため、センサーによる注意喚起看板の設置等、学校等とも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

自転車等の駐車対策については、自転車等駐車対策協議会の設置、総合計画の策定を促進するとともに、路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。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、鉄道事業者等が連携し、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・撤去等の推進を図る。

(10) 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に、情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムであるITSを引き続き推進する。

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、規制情報等の道路交通情報を提供する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る。

また、光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備を推進するとともに、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・配信する。

イ 新交通管理システムの推進

情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、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負荷の低い交通社会の実現を目指す。

ウ ETC2.0等デジタルデータの活用推進

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援する。特に、ETC2.0車載器で収集する、経路、時間、急制動等のデータ（ETC2.0プローブデータ）については、データの性質や利活用シーン等を踏まえ、プライバシーの観点にも留意しつつ、データの提供体制を整えるなど、地方公共団体等が活用しやすい環境の構築（オープン化）を進める。

エ 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る。具体的には、公共車両優先システム（PTPS※）の整備を推進する。

※ PTPS：Public Transportation Priority Systems

（１１）交通需要マネジメントの推進

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（TDM※）の定着・推進を図る。

交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法（平成25年法律第92号）及び同法に基づき定められる交通政策基本計画に即して、県、警察、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

※TDM：Transportation Demand Management

ア 公共交通機関利用の促進

マイカーへの過度に依存したライフスタイルから、徒歩や自転車、公共交通を組み合わせた歩くライフスタイルへの転換を促し、公共交通利用の促進を図る。

イ 貨物自動車利用の効率化

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

（１２）災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

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円滑な道路交通を確保するための対策を推進する。

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。豪雨・豪雪時等においても、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する。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、津波浸水域を回避する高規格道路等の整備を推進する。

また、地震・津波等の災害発生時に避難場所となり、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図る。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

災害が発生した場合においても、安全で円滑な道路交通を確保するため、交通安全施設の整備を推進するとともに、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの導入や交通規制資機材の整備を推進する。あわせて、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・道路標示等の戦略的な維持管理と計画的な整備を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

エ 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、被災情報を整理できるプラットフォームを活用し、迅速かつ効率的に情報を収集・提供するなど防災DXを推進する。

(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の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等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

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指向して、メリハリを付けた取締りを推進する。
- (イ) 運転者の責任を追及できない放置車両については、当該車両の利用者に対する放置違反金納付命令を行い、繰り返し放置違反金納付命令を受けた利用者に対しては使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。

ウ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、また、高速道路における大型車ドライバーの労働環境改善等のため、次の施策により駐車場の配置適正化と有効利用を推進する。

- (ア) 地域の駐車需要を踏まえた民間駐車場の適正な配置を図る。また、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の適正配置を検討する。
- (イ) 既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場案内システムの高度化を推進する。市街地の周縁部（フリンジ）等に駐車場を配置して、パークアンドライドを普及するなどの環境整備を推進するほか、まちづくり等を踏まえた駐車場の配置適正化を促進する。
- (ウ) 高速道路の休憩施設における駐車マス不足に対応するため、レイアウト変更等の対策を実施する。

エ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、県民への広報啓発活動を行うとともに、関係機関・団体、地域交通安全活動推進委員と連携して、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け、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する。

(14) 道路交通情報の充実

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る情報収集・提供態勢の充実等の交通管制システムの充実・高度化を図るほか、交通規制情報のデータベース化を推進する。

イ ITSを活用した道路交通情報の高度化

ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図るとともに、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

ウ 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並びに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の整備を推進する。

また、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の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語を併記した規制標識の整備等により、国際化の進展への対応に努める。

(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、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する。

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、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する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、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る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

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する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

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積極的に推進する。

ウ こどもの遊び場等の確保

こどもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、都市公園等の整備を推進する。

さらに、児童館及び児童遊園を設置するとともに、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭

和27年法律第180号)に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

オ 地域に応じた安全の確保

冬期積雪・凍結路面对策として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、チェーン規制の実施、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、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、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。

2 交通安全思想の普及徹底

(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・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う。

また、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等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、教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、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する。

さらに、交通ボランティアによ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する。

ウ 中学生に対す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、教育活動全体を通じて、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、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

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、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させるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、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う。特に、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、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実に努める。

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、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、大学生等に対する自転車の安全な利用を始めとする交通安全教育の充実に努める。その際、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人についてもSNS等を利用するなど、積極的に交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

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る。

また、公民館等の社会教育施設における社会人を対象とした学級・講座等において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する。

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を推進するため、県及び市町は、高齢者に対する各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育の場面、福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。

このほか、老人クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に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

留学生が在学する学校や外国人を雇用する事業者等による交通安全教育、観光客

等の訪日外国人に対する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日本の交通ルールの周知活動等を推進する。

特に、特定技能制度等により自動車運送業に従事する外国人運転者に対しては、雇用者や関係機関等による交通安全対策を充実させる。

外国人に対する交通安全教育に当たっては、自国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育を推進する。

また、訪日外国人を始めとする外国人の交通ルールの遵守を図るため、レンタカー業界、シェアサイクル事業者、特定小型原動機付自動車のシェアリング事業者等と連携した多言語対応の広報啓発を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、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、かつ、その必要性を理解できるようにするため、従来の方法にとらわれず、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

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・団体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を行うなど相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 追突事故防止対策の推進

佐賀県においては、追突事故が人身交通事故全体の中で高い割合を占めていることから、その要因の一つとなっている「佐賀のよかろうもん運転（合図不履行、信号無視、車間距離不保持、スマホ使用）」の根絶に向け、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、追突事故の発生実態やその防止策等に関する広報啓発や交通安全教育等を推進する。

イ 交通安全県民運動の推進

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

交通安全に対する県民の意識の向上を図り、県民一人一人が交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中に設定し、街頭キャンペーンや県、市町の広報を活用した広報活動、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開する。

事後においては、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

ウ 歩行者の安全確保

(ア) 運転者に対して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する。

歩行者に対しては、運転者に対して横断する意思を明確に伝えることや、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけるといった歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育を徹底する。

また、歩行者の危険な違反を認知した場合、警察官による積極的な指導と是正を行い、遵法意識の向上を図る。

(イ) 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進する。

反射材用品等の普及に当たっては、明るい目立つ衣類等の着用に加え、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

エ 自転車の安全利用の推進

(ア) 自転車の安全対策の強化

自転車が道路を通行する場合は、車両として交通ルールを遵守しなければならないことを理解するための交通安全教育等を強化する。

令和6年11月に施行された、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進するほか、交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解等を徹底する取組を推進するとともに、令和8年4月から交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が施行されることを周知する。加えて、ヘルメット着用をはじめとした交通ルール・マナー、交通事故に備えた損害賠償責任保険等への加入等についての広報啓発、交通安全教育の充実等自転車の安全対策を強化する。

(イ) 自転車の交通安全教育の推進

自転車の交通安全教育は、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、自転車の安全・安心な運転に必要な事項を習得することができるよう、「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、民間事業者や団体、県・市町、家庭、学校等の様々な教育主体が、それぞれが持つ教育機会に応じた交通安全教育を推進する。

オ 自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

(ア) 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

その罰則の重さを認識するとともに、自動車の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が必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく110番通報するなどの対応等について、広報啓発活動を推進する。

(イ) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

関係機関・団体、事業所等が一体となった飲酒運転根絶の機運醸成を促す取組の展開を推進する。

交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発等、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という県民の規範意識の更なる向上を図る。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症が疑われる場合に、専門医療機関につなげる取組を継続的に推進する。

(ウ) 「ながらスマホ」対策の強化

自動車運転中の携帯電話使用等による交通事故・交通違反が増加している状況に鑑み、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する、「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止されていること、及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進する。

(エ) 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底
シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図るための広報啓発を推進する。

(オ) 児童を含むチャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る。

(カ) 高速自動車国道における法定速度の引上げと逆走防止

令和6年4月に、高速自動車国道における大型貨物自動車等の法定速度が80キロメートル毎時から90キロメートル毎時に引き上げられたことに関し、車種別の最高速度や通行帯等に係る交通ルールの遵守等の重要性について広報啓発を図る。

また、高速自動車国道等における逆走事故・事案の防止のため、関係機関において広報啓発を進める。

(キ) 二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車乗車中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、顎紐をしっかりと締めるなどヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と

連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部と胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

(ク) トラクターの交通事故防止対策の推進

乗用型トラクターの交通事故を防止するため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を図る。

(ケ) 先進技術に関する正しい理解の促進

縦・横方向の運行補助機能（DCAS※）や自動運転等の先進技術について、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時・適切に届けることや、交通安全教育を推進することにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

※ DCAS : Driver Control Assistance System

カ 新しい小型モビリティの安全対策

(ア) 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車の安全利用について関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、若い世代を中心に様々な機会を利用し、安全教育を強化する。

(イ) ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底する。

また、「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」に基づき、関係事業者が取り組むべき交通安全対策の一層の推進を図る。

キ その他

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、雑誌、ポスター、SNSを含めたインターネット、街頭ビジョン等のあらゆる広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を行う。

なお、広報に際しては、県で取り組んでいる交通安全に対する意識改革と行動変容を促す取り組み「SAGA BLUE PROJECT」、県交通安全キャラクター「マニャー」の活用など、県民一人ひとりが交通安全に関心を持ち、交通事故の防止を自らの課題と認識して、交通事故の防止のための行動の実践につながるなど、効果が期待できる方法での実施に努める。

(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については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的かつ継続的な活動を促進する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する県民挙げての活動の展開を図る。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、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するとともに、地域に根ざす住民、町内会、自治会、外国人コミュニティ、防犯協会等との連携を図る。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検、県交通安全計画等の積極的活用・広報等のほか、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る。

3 安全運転の確保

(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を図るとともに、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、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、教育内容の充実を図る。

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、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高める。

(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、若年運転者講習、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・設備の拡充を図るほか、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。

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 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、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る。

エ 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。

オ 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、高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、より効果的かつ効率的な教育に努める。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、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、同検査等を実施する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) 運転技能検査の適切な実施

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について、課題を通して運転技能を適切に評価するとともに、その結果を踏まえた交通事故防止に資する安全指導を実施する。

(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、高齢運転者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者標識（高齢者マーク）を表示した車両に対する保護意識の向上に努める。

(オ) 高齢者支援施策の推進

高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向け、地域公共交通計画を策定した上で、公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進する。

また、県、警察及び市町が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図るなど、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ほか、各人の身体機能を把握した上でその日の体調や運転距離をはじめ雨天は運転を控えるなどの、自らの運転能力に沿った「マイペース運転」の導入等についても推進する。

カ 外国人運転者対策の強化

外国人の運転免許保有者が増加する中、既に実施されている免許取得時の多言語化に加え、免許更新時における多言語の教材の活用等により、外国人運転者に対する交通安全教育の充実を図る。また、いわゆる「外免切替」制度について、令和7年10月に改正された新たな制度を厳格に運用する。

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、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。

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 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、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徹底させるとともに、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により長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の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・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。また、仮停止制度を適切に運用し、交通死傷事故発生時における運転者に対する免許停止処分を迅速に行う。

(2) きめ細やかな運転免許行政の推進

県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の利便性の向上等による更新負担の軽減や、交通事故被害者等の心情に沿った対応を行う。また、高齢者の免許保有者に対応し、自動車教習所等と連携し、高齢者講習、認知機能検査及び運転技能検査の受講者等の受入体制の拡充を図る。

さらに、運転免許試験場を障害者等が利用する際の設備・資機材の整備や安全運転相談活動の充実を図る。

令和7年3月に運用を開始した運転免許証とマイナンバーカードの一体化について、マイナンバーカードとの一体化手続、住所変更ワンストップサービス、住所地以外での迅速な経由地更新及びオンラインによる更新時講習の円滑な運用に努める。

(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、運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務が確実に履行され、また、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、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、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、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映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(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

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目指す事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

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引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスの徹底を意識付ける取組を的確に確認する。

イ 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

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、「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」の周知、常習飲酒者に対するスクリーニング検査の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続ける。

ウ ICT、先進安全自動車、自動運転等新技術の開発・普及推進

事業者による交通事故防止の取組を推進するため、ドライバー異常時対応システム等の先進安全自動車（ASV※）装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

また、自動車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、更なる交通事故の削減を目指す。

さらに、運行管理に利用可能なICT技術を活用することにより、働き方改革の実現に加え、運行管理の質の向上による安全性の向上を図るため、開発・普及を促進する。

※ ASV：Advanced Safety Vehicle

エ 少子超高齢社会における交通事故の防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化、及び高齢者が被害者となる交通事故の増加を踏まえ、高齢運転者による交通事故防止対策を推進するとともに、運転者不足に伴い外国人人材の活用等今まで運送事業において運転業務を行っていない者による運行の増加が一定数見込まれるところ、これらの者による運転業務においても安全運行が確実に行われるための方策を講じていく。

オ 業態ごとの交通事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた交通事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態ごとや運転者の年齢、健康状態等の特徴的な交通事故傾向を踏まえた交通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、運転者に対する指導・監督マニュアルを随時見直すとともに、より効果的な指導方法の確立等、更なる運転者教育の充実

- ・強化を検討・実施する。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における交通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、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、交通事故の未然防止に向けた取組を促進する。

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、視野障害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する。

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（昭和22年法律第49号）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う。また、ITを活用して効果的・効率的な監査・監督を実施する。

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交通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。

事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である、適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

ケ 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マーク制度）を促進する。

また、県、市町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。

さらに、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る。

コ トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導の強化

貨物自動車運送事業における長時間労働や過積載運行等の一因となっている、荷主等による違反原因行為を排除するため、トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導を強化し、貨物自動車運送事業における交通安全環境の実現を図る。

(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図ることにより、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

イエローカード（危険有害物質の性状、交通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 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全を確保するため、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る。

ウ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、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。

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

(1) 自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進

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提供する自動車アセスメント事業を推進する。また、自動車アセスメント事業及び先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、ASV技術等の自動車の安全に関する先進技術の国民の理解促進を図る。これらにより、自動車ユーザーの選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進する。

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、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

(2) 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

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に記録された不具合の情報を読み取る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。また、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る。また、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る。

イ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

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かに促進する。

また、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、車両不具合による交通事故については、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

関係機関の協力の下に「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。

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) 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

自動車特定整備事業者に対し、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。また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進する。

(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、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境変化に伴い、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する。

(オ) ペーパー車検等の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、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

(3) 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。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、自動車不具合情報ホットラインの認知度を高めるための広報活動を行い、自動車ユーザーからの自動車の不具合情

報の収集を強化する。また、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。

(4) 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、型式認定制度を周知し、各種マーク制度（BAAマーク、TSマーク、SGマーク、JISマーク等）の普及に努める。また、近年、自転車が加害者となる交通事故に関し、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、薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

(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、障害者の保護の観点から歩行者及び交通事故多発路線等における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。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

(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、交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反、地域住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、「ながらスマホ」の交通指導取締りを推進強化する。無免許運転及び飲酒運転については、違反者を早期に道路交通の場から排除するとともに、運転者のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、無免許運転及び飲酒運転の根絶に向けた取組を推進する。

交通事故抑止対策について国民の理解を深めるため、交通事故実態等の分析に基づき、交通指導取締りを推進していることや、今後の交通指導取締りの方針等についてウェブサイトやSNS等を活用して県民に説明し、交通指導取締りの趣旨や目的が伝わるよう情報発信に努める。

(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う。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。

さらに、雇用する外国人が無免許運転等を起こした場合における雇用者等の背後責任の追及を徹底する。

(ウ) いわゆる白タク・白トラの取締りの強化

いわゆる白タク・白トラ行為については、関係機関の連携の下、抑止に向けた広報啓発活動を行うとともに、関連情報の収集・共有、取締り等を強化する。

また、旅行会社や関係サイト運営者、配車アプリ提供者、その利用者等に対して注意喚起等を行うことにより、白タク行為の抑止を図る。

(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無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止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1日から施行される自転車への交通反則通告制度の導入を踏まえ、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、自転車利用時の「ながらスマホ」の取締りを通じた、若年時からの基本ルール、遵法意識の浸透を図る。

さらに、飲酒運転等の悪質・危険な違反者や違反により交通事故を発生させた者については、危険性帯有者として評価できる場合は、機を逸せず免許停止処分を行うなどの的確に対処する。

(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、特定小型原動機付自転車運転者講習制度を実施し、違反の再発防止に努めるとともに運転免許を保有する悪質・危険な違反を繰り返したり、悪質・危険な違反による交通事故を発生させたりした運転免許を保有する者に対しては、免許停止処分を含めた的確な行政処分を実施する。

さらに、シェアリング関係事業者に対して、悪質・危険な利用者のサービス利用停止措置又はアカウント抹消措置を講ずることを働き掛ける。

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。

(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

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。）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、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

交通事故の現場見取図の作成に活用する3Dレーザースキャナ、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を整備することにより、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

暴走族追放気運を高揚させるため、「佐賀県暴走族等の追放の促進に関する条例」に基づく各種対策を推進する。また、家庭、学校、職場、地域等と連携し青少年の健全育成を図る観点からの施策を推進する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆のい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、暴走族等及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを促進する。

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、早期に暴走族等とギャラリーを隔離するなどの措置を講ずる。

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、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する。また、違法行為を敢行する旧車会員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、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進し、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。

6 救助・救急活動の充実

(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医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図る。

ウ 自動体外式除細動器（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

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。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の使用を含む。）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（AEDの使用を含む。）等の応急手当について指導の充実を図る。

※ AED：Automated External Defibrillator

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、全国の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、薬剤投与及び輸液等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保障するメディカルコントロール体制の充実を図る。

オ 消防防災ヘリによる救急業務の推進

消防防災ヘリは、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、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務における消防防災ヘリの積極的活用を推進する。

カ 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、継続的な教育訓練を推進する。

キ 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（以下「高速道路株式会社」と総称する。）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、関係市町等と、高速道路株式会社の連携を強化するとともに、高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町等に財政措置を講じ、当該市町等においても、救急業務実施体制の整備を促進する。

さらに、高速道路株式会社、関係市町は、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。

ク 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の整備を図る。

ケ 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、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術や、その位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資する技術等を活用し、自動車乗車中の交通事故発生時に車載通信装置等を通じてその発生場所の位置情報や交通事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるように自動通報すること等により緊急車両等の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システムや事故自動緊急通報装置の広報・啓発を含めた活用を促進するとともに、検知対象の拡大を図る。

(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の設置等、初期救急医療機関の整備を推進する。また、初期救急医療体制では応じきれない入院を要する救急患者の診療体制を確保するため、救急医療体制の圏域を設定し、地域内の医療施設の実情に応じて第二次救急医療体制の整備を図るとともに、第三次救急医療体制として、重症及び複数科にまたがる重篤な救急患者への診察機能を有する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。

加えて、自動車事故被害者の保護の増進の観点から、自動車事故救急患者の受入が多い救急医療機関等に対する救急医療設備の整備を図る。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対して、地域における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。

看護師についても、救急時に的確に医師を補助できるよう養成課程において救急医療に関する教育の充実に努めるとともに、新人研修における救急医療研修の充実に努め、救急医療を担当する看護師の確保を図る。

さらに、病院内外での救急活動を充実させる観点から、外傷の標準的初期対応能力の向上に関する研修を推進する。

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を配備し、地域の実情に応じた体制整備を図る。

(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、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救命医療を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、地域の実情に応じたドクターカーの体制整備を進めるほか、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

なお、これらは道路交通に限らず、全ての交通分野における大規模な事故についても同様である。

7 被害者等支援の充実と推進

(1) 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国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。

また、ペダル付き電動バイクや電動キックボードなど新たなモビリティに対しても引き続き自動車損害賠償責任保険（共済）の加入の周知を行う。

(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

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、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、相談員の能力向上を図る。

(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) 自動車事故被害者等が弁護士による無償の自動車事故に関する法律相談・示談あっ旋等を受けられるよう、日弁連交通事故相談センター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、交通事故被害者等に対する適正かつ迅速な支援の一助とするため、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。

(3) 交通事故被害者等支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

(ア) 独立行政法人自動車事故対策機構による自動車事故被害者等に対する各種支援制度について周知徹底を図る。

(イ) 事故の概要等の記録を残すこと、各種支援制度を知ること等を目的とした「交通事故被害者ノート」、「交通事故にあったときには」について、周知徹底を図る。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

(ア) 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、さらには、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

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

(イ) 事故による治療費等に備えるため、市町及び佐賀県市町総合事務組合が実施する安価な掛金で加入できる見舞金制度（交通災害共済）について周知を図る。

ウ 公共交通事故被害者等への支援

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、国土交通省に設置され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る。引き続き、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、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。

第2章 鉄道交通の安全

1 鉄道事故のない佐賀県を目指して

- 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 列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指す。
- ② 鉄道運転事故全体の死者数減少を目指す。

3 鉄道交通の安全についての対策

〈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

〈講じようとする施策〉

- 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防止
- ⑧ 研究及び技術開発の充実

第1節 鉄道事故のない佐賀県を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、全国で年間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、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の鉄道人身障害事故と踏切障害事故を合わせると鉄道運転事故全体の約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る。

このため、国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り、令和6年度は596件であった。

2 近年の鉄道運転事故の特徴

令和3年度から6年度の鉄道運転事故の特徴としては、鉄道人身障害事故は約5割から約6割、踏切障害事故は約3割から約4割を占めており、両者で鉄道運転事故件数全体の約9割を占めている。また、死者数については、鉄道人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めている。

II 第12次佐賀県交通安全計画における目標

- ① 列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指す。
- ② 鉄道運転事故全体の死者数減少を目指す。

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。また、近年の鉄道運転事故等の特徴等を踏まえ、ホーム等における鉄道人身障害事故を含む鉄道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事業者が多い状況であるが、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、列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指すこと、及び鉄道運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの佐賀県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、重大な列車事故の未然防止を図る必要がある。

また、ホーム等における鉄道人身障害事故と踏切障害事故を合わせると鉄道運転事故全体の約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、対策を講じる必要がある。

これらを踏まえ、一層安全な鉄道輸送を目指し、次の施策を総合的に推進する。

II 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

(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。研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなどして技術力の向上についても推進する。

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・視覚障害者を始めとする全ての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドアの整備を加速化するとともに、ホームドアのない駅での視覚障害者の転落事故を防止するため、新技術等を活用した転落防止対策を推進する。

加えて、線路を横断しないよう注意喚起する看板の設置や侵入防止のための柵の設置等の対策について、協議会等を活用し、鉄道事業者や関係自治体等への情報共有等を図る。

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置（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たが、これらの装置の整備については引き続き推進を図る。

※ ATS : Automatic Train Stop

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道運転事故の約9割を占める鉄道人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、交通安全県民運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道事業者・携帯電話業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットフォーム事故0（ゼロ）運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

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

3 鉄道の安全な運行の確保

(1) 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、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に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して、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。また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用する。

さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導する。

(4) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、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、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

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

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

(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引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への取組及び事業者によるコンプライアンスの徹底を意識付ける取組を的確に確認する。

(7) 計画運休への取組

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

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

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、国土交通省に設置され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る。

7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明を更に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、ドローン、3Dスキャン装置等を用いた3次元測量やCTスキャン装置を用いた非破壊検査による科学的かつ客観的な調査を推進し、解析手法の高度化を図り、その成果を原因の究明に反映させる。

事故等調査で得られた結果等に基づき、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、また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する。

また、鉄道の自動運転化等の社会状況の変化を踏まえた調査手法の構築や調査・分析手法の高度化を図るとともに、運輸安全委員会の知見、情報のストックを活用し、運行の安全性向上に貢献する。

さらに、我が国のノウハウを活用し、運輸安全委員会が主導し立ち上げた国際鉄道事故調査フォーラム（RAIIF※）において事故調査技術向上のための情報共有や議論を行うことに加え、鉄道事故等調査を行う海外人材の育成を目的とした研修を実施すること等により、世界における鉄道交通の安全性向上に貢献していく。

※ RAIIF：Railway Accident Investigation International Forum

8 研究及び技術開発の充実

鉄道業界における人手不足も踏まえた鉄道の安全性向上に資する研究及び技術開発を推進する。

具体的には、自動運転等の運行制御に関わる安全性に関する的確な評価を行うための研究等を行うとともに、線路内の支障物検知手法等の安全性向上に資する技術開発の支援を行う。

また、開発された成果について、補助制度を活用しつつ実用化を図る。

第3章 踏切道における交通の安全

1 踏切事故のない佐賀県を目指して

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、踏切事故のない佐賀県を目指す。

2 踏切道における交通の安全についての目標

令和8年度から12年度における平均踏切事故件数を令和3年度から7年度における平均踏切事故件数と比較し、約1割削減することを目指す。

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

〈講じようとする施策〉

- ① 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、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 踏切事故のない佐賀県を目指して

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4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佐賀県を目指す。

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）は、長期的には減少傾向にあり、令和6年度の全国の発生件数は217件、死傷者数は140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、踏切事故は鉄道の運転事故の約4割を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道が残されている現状にある。

2 近年の踏切事故の特徴

令和3年度から6年度の全国における踏切事故の特徴としては、①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）が最も多いが、踏切道100か所当たりの発生件数で見ると、第4種踏切道が最も多くなっている、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝撃したものが約4割を占めている、③原因別で見ると直前横断によるものが約5割を占めている、④踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めている、こと等が挙げられる。

II 第12次佐賀県交通安全計画における目標

令和8年度から12年度における平均踏切事故件数を令和3年度から7年度における平均踏切事故件数と比較し、約1割削減することを目指す。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、国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、令和8年度から12年度における平均踏切事故件数を令和3年度から7年度における平均踏切事故件数と比較し、約1割削減することを目指すものとする。

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

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11次交通安全基本計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすおそれがある。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、バリアフリー化等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

さらに、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元やこれまでの対策実施状況、対策の効果等を踏まえて、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 講じようとする施策

I 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、原則、立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、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、カラー舗装、歩行者等立体横断施設の設置、規制看板の設置によるピーク時の流入抑制や駐輪場整備等の一体対策を促進する。

また、踏切横断交通量削減のため、駅の入出口の新設や密接関連道路の整備等の踏切周辺対策を促進する。

歩道が狭隘な踏切についても、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等、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

さらに平滑化や踏切道内誘導表示の設置等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

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「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

2 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、4種踏切道等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。

3 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施

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とともに、統廃合や踏切遮断機の整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断等を抑止するためのゲートや柵等の設置等踏切事故の減少が期待できる設備の整備を促進する。

大都市及び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、障害物検知装置の高規格化や、AI等を活用した更なる踏切安全対策を推進する。

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

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

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車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に行う。

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布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送の支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。