

高知県交通安全計画

第 11 次

(令和3年度～令和7年度)

(案)

高知県交通安全対策会議

ま え が き

高知県では、交通安全対策の総合的で計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、昭和46年度以降、10次にわたり「高知県交通安全計画」を作成し、県、市町村、関係行政機関、民間団体が一体となって、交通安全対策を推進してきました。

交通事故による負傷者数は、平成12年以降毎年減少しており、関係機関・団体や交通ボランティア団体はもとより、県民一人ひとりが交通安全活動に積極的に取り組んできた成果が表れたものといえます。

ですが、道路交通の分野では、令和2年の交通事故死者数は34人となり、「平成32年（令和2年）までに交通事故死者数を年間25人以下にする」という10次計画の抑止目標を達成することができませんでした。

また、令和2年においても、交通事故件数は千件を超えている現実を見ると、今後も道路交通での交通事故抑制に向けた取組を強力に推進していく必要があります。

一方、踏切道を含めた鉄道交通の分野では、事故件数は長期的には減少傾向にあるものの、ひとたび事故が発生した場合には、重大な事故となるおそれが高いことから、引き続き鉄道交通の安全対策を総合的に推進していかなければなりません。

交通安全の実現は、行政や関係団体のみで成し得るものではなく、県民一人ひとりが常に意識して取り組まなければならない課題であり、人命尊重の理念のもとに「交通事故のない安全で安心な高知県の実現」をめざして、総合的で計画的な交通安全対策全般にわたる施策の大綱を定め、これに基づいた取組を県民の理解と協力のもとに実施していかなければなりません。

「第11次高知県交通安全計画」は、このような観点から、交通安全対策基本法第25条第1項の規定に基づき、令和3年度から7年度までの5年間に実施すべき陸上の交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

この交通安全計画に基づいて、県をはじめ関係行政機関、民間団体等は、交通の状況や地域の実情にあった交通安全に関する取組を具体的に定め、相互に連携を図りながら、これを強力に実施していくこととします。

令和3年4月

高知県交通安全対策会議

目 次

計画の基本的な考え方	1
第1部 道路交通安全	3
第1章 道路交通事故のない社会をめざして	4
第2章 道路交通安全についての目標	5
第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し	5
1 道路交通事故の現状	5
2 道路交通事故の見通し	7
第2節 道路交通事故の抑止目標	8
第3章 道路交通安全についての対策	9
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	10
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	10
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	11
(3) 生活道路における安全確保	13
(4) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	13
(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進	13
(6) 先端技術の活用推進	14
第2節 実施すべき取組	15
1 道路交通環境の整備	15
(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	16
ア 生活道路における交通安全対策の推進	16
イ 通学路等の歩道整備等の確保	17
ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備	17
(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	18
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	18
ア 事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の推進	18
イ 事故危険箇所対策の推進	19
ウ 幹線道路における交通規制	19
エ 重大事故の再発防止	20
オ 適切に機能分担された道路網の整備	20
カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進	20
キ 道路の改築等による交通事故対策の推進	21
ク 交通安全施設等の高度化	21
(4) 交通安全施設等整備事業の推進	22
ア 交通安全施設等の戦略的維持管理	22
イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	22
ウ 幹線道路対策の推進	23

エ	交通円滑化対策の推進	23
オ	I T S の推進による安全で快適な道路交通環境の実現	23
カ	道路交通環境整備への住民参加の促進	23
キ	道路交通環境連絡協議会等の活用	24
(5)	高齢者等の移動手段の確保・充実	24
(6)	歩行者空間のユニバーサルデザイン化	24
(7)	無電柱化の推進	24
(8)	地域の実情に合わせた交通安全施設等の整備	24
ア	臨港道路の整備	24
(9)	効果的な交通規制の推進	25
(10)	自転車利用環境の総合的整備	25
ア	安全で快適な自転車利用環境の整備	25
イ	自転車等の駐車対策の推進	25
(11)	I T S の活用	25
ア	道路交通情報通信システムの整備	26
イ	新交通管理システムの推進	26
(12)	交通需要マネジメントの推進	26
ア	公共交通機関利用の促進	26
(13)	総合的な駐車対策の推進	27
ア	きめ細かな駐車規制の推進	27
イ	違法駐車対策の推進	27
ウ	違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚	27
エ	ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進	27
(14)	道路交通情報の充実	28
ア	情報収集・提供体制の充実	28
イ	I T S を活用した道路交通情報の高度化	28
ウ	分かりやすい道路交通環境の確保	28
(15)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	29
ア	道路の使用及び占用の適正化等	29
イ	子どもの遊び場等の確保	29
ウ	道路法に基づく通行の禁止又は制限	29
2	交通安全思想の普及と徹底	30
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	31
ア	幼児に対する交通安全教育の推進	31
イ	児童・生徒に対する交通安全教育の推進	32
ウ	成人に対する交通安全教育の推進	33
エ	高齢者に対する交通安全教育の推進	34
オ	障害者に対する交通安全教育の推進	35

カ	外国人に対する交通安全教育の推進	35
キ	交通安全こどもセンターの活用	35
(2)	効果的な交通安全教育の推進	35
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	36
ア	交通安全運動の推進	36
イ	「高知の交通マナーをよくする運動」の推進	37
ウ	横断歩行者の安全確保	37
エ	自転車の安全利用の推進	37
オ	後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの着用の徹底	38
カ	反射材用品等の普及促進	39
キ	飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動の推進	39
ク	効果的な広報の実施	40
ケ	その他の普及啓発活動の推進	41
(4)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	41
ア	交通安全推進県民会議及び交通安全市町村民会議の充実強化	42
イ	交通安全指導員協議会の充実強化	42
ウ	地域交通安全活動推進員協議会の充実強化	42
エ	交通安全母の会の充実強化	42
オ	自動車運転関係団体の指導と助成	42
カ	運輸交通関係団体の育成指導	43
キ	若年層など幅広い世代が参加した活動の推進	43
(5)	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	43
3	安全運転の確保	45
(1)	運転者教育等の充実	45
ア	運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実	46
イ	運転者に対する再教育等の充実	46
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	46
エ	二輪車安全運転対策の推進	46
オ	高齢運転者対策の充実	46
カ	シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底	47
キ	自動車運転代行業の育成指導等	47
ク	危険な運転者の早期排除	47
(2)	運転免許制度の改善	48
(3)	安全運転管理の推進	48
(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	48
ア	運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立	48
イ	抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶	49
ウ	I C T ・ 自動運転等新技術の普及推進	49

エ	超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故防止対策	49
オ	業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策	49
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	50
キ	運転者の健康起因事故防止対策の推進	50
ク	自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底	50
ケ	自動車運送事業安全性評価事業の促進等	50
(5)	交通労働災害の防止等	51
ア	交通労働災害の防止対策の推進	51
イ	自動車運転者の労働時間等の労働条件の適正化	51
(6)	道路交通に関連する情報の充実	52
ア	危険物輸送に関する情報提供の充実等	52
イ	気象情報等の充実	52
4	車両の安全性の確保	53
(1)	自動車の検査及び点検整備の充実	53
ア	自動車の検査の充実	53
イ	自動車点検整備の充実	53
(2)	自転車の安全性の確保	54
5	道路交通秩序の維持	56
(1)	交通の指導取締りの強化等	56
ア	一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等	56
イ	高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等	57
(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	57
ア	危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底	57
イ	交通事故事件等に係る捜査力の強化	58
ウ	交通事故事件等に係る科学的捜査の推進	58
(3)	暴走族等対策の推進	58
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	58
イ	暴走行為阻止のための環境整備	58
ウ	暴走族等に対する指導取締りの強化	59
エ	暴走族関係事犯者の再犯防止	59
オ	車両の不正改造の防止	59
6	救助・救急活動の充実	60
(1)	救助・救急体制の整備	60
ア	多数傷者発生時における救助・救急体制の充実	60
イ	自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	60
ウ	救急救命士の養成・配置等の促進	61
エ	ヘリコプターを活用した救急業務の推進	61
オ	救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	61

カ	高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備	61
(2)	救急医療体制の充実	62
ア	救急医療機関等の整備	62
イ	救急医療担当医師・看護師等の養成等	62
ウ	ドクターヘリの運航体制の充実	62
(3)	救急医療機関の協力体制の確保等	62
7	被害者支援の充実と推進	64
(1)	無保険（無共済）車両対策の徹底	64
(2)	交通事故相談活動の推進	64
(3)	交通事故被害者支援の充実強化	65
ア	自動車事故被害者等に対する援助の推進	65
イ	交通事故被害者の心情等に配慮した対策の推進等	65
ウ	公共交通事故被害者への支援	65
8	南海トラフ地震などの災害に備えた道路交通の安全の確保	67
(1)	災害に備えた道路交通環境の整備	67
ア	災害に備えた道路の整備	67
イ	災害に強い交通安全施設等の整備	68
ウ	災害発生時における交通規制	68
(2)	災害に備えた交通安全情報の普及啓発	68
ア	災害時を想定した交通安全教育の実施	68
イ	災害発生時における情報提供の充実	69
第2部	鉄道交通の安全	70
第1章	鉄道事故のない社会をめざして	71
第1節	鉄道事故の状況等	71
1	鉄道事故の状況	71
2	近年の運転事故の特徴	71
第2節	鉄道事故の抑止目標	72
第2章	鉄道交通の安全についての対策	73
第1節	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	73
第2節	実施すべき取組	73
1	鉄道交通環境の整備	73
(1)	鉄道施設等の安全性の向上	73
(2)	運転保安設備等の整備	74
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	74
3	鉄道の安全な運行の確保	74
(1)	保安監査の実施	75
(2)	運転士の資質の保持	75
(3)	安全上のトラブル情報の共有・活用	75

(4) 気象情報等の充実	75
(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	75
(6) 運輸安全マネジメント評価の実施	76
(7) 計画運休への取組	76
4 鉄道車両の安全性の確保	76
5 救助・救急活動の充実	76
6 被害者支援の推進	76
7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止	77
第3部 踏切道における交通の安全	78
第1章 踏切事故のない社会をめざして	79
第1節 踏切事故の状況等	79
1 踏切事故の状況	79
2 近年の踏切事故の特徴	79
第2節 踏切事故の抑止目標	79
第2章 踏切道における交通の安全についての対策	80
第1節 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	80
第2節 実施すべき取組	80
1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進	80
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	81
3 踏切道の統廃合の促進	81
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	82
参考資料	
1 交通安全対策基本法（抜粋）	84
2 交通安全対策基本法施行令（抜粋）	86
3 高知県交通安全対策会議条例	87

計画の基本的な考え方

1 交通事故のない安全・安心な高知県をめざして

本県は、長期の人口減少過程に入っており、全国でも高い高齢化率となっています。

このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、県民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要です。

そのために防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中であって、今なお交通事故により年間約30人もの尊い命が失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となります。

これまででも、その重要性が認識され、様々な対策が取られてきましたが、更なる対策として、「高知県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づいた交通安全対策の実施が必要となります。

人権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、究極的には交通事故のない安全・安心な高知県を目指します。

2 人優先の交通安全思想

道路交通においては、自動車と比較して弱い立場にある高齢者、障害者、子ども、歩行者等の交通弱者の安全を一層確保する必要があります。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもあります。このような「人優先」の交通安全思想を基本として、あらゆる施策を推進します。

3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題です。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があり、地域で高齢者が自動車に頼らず自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となっています。

このように高齢化の進展に伴い生じ得る、様々な交通安全の課題に向き合い解決していくことが不可欠となります。

高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を交通の関係者の連携によって、構築することを目指します。

4 計画の位置付け

この計画は、国の第11次交通安全基本計画に基づいて、高知県内における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に実施するための大綱であり、高知県と高知県を管轄する国の指定地方行政機関等が令和3年度から令和7年度までの5年間に実施すべき取組を定めたものです。

計画においては、①道路交通、②鉄道（軌道を含む。以下同じ。）交通、③踏切道における交通について、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために実施すべき取組を明らかにします。

5 取組に当たっての基本的な考え方

交通社会を構成する三要素（「人間」、「交通機関」、「交通環境」）について、それらの相互の関係を考慮しながら、計画期間内に実施すべき取組内容を策定し、県民の理解と協力のもとに、強力で推進していきます。

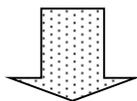
交通の安全は、県民一人ひとりが自ら交通社会の一員であるという意識によって支えられており、交通事故防止のためには、県をはじめ、国の関係機関、市町村、民間団体等が緊密な連携のもとに取り組むとともに、県民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要です。

このため、県や市町村、関係団体等が行う交通安全に関する取組に計画段階から県民が参加できる仕組みづくりや、県民が主体的に行う地域の特性に応じた取組を支援すること等により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

第1部 道路交通の安全

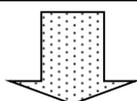
1 道路交通事故のない社会をめざして

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない高知県をめざす。
- 今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても、更に積極的に取り組む。



2 道路交通の安全についての第11次計画の目標

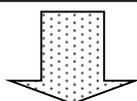
令和7年までに交通事故死者数を年間25人以下にする。



3 道路交通安全についての対策

<6つの視点>

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



<8つの柱>

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及と徹底
- 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 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 南海トラフ地震などの災害に備えた道路交通の安全の確保

第1章 道路交通事故のない社会をめざして

人命尊重の理念に基づき、究極的に、交通事故のない社会を実現するためには、全ての人々が相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成が必要である。

本県では、交通事故の件数、負傷者は近年着実に減少しており、死者についても減少傾向にあったものの、令和元年及び令和2年には増加に転じている。

今後とも、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に対策を推進する必要がある。

そのためには、これまでの対策を深化させ、種々のきめ細かな対策を着実に推進していくことが必要であり、高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、ワークライフバランスを含む生活面や環境面などあらゆる観点を踏まえた時代のニーズに応える総合的な交通安全対策を推進することにより、交通事故が起きにくい環境を整えていくことが重要である。

また、交通事故のない社会への更なる飛躍を目指していくためにも、今後は、日々進歩する交通安全の確保に資する先端技術や情報の活用を一層促進していくことが重要である。

交通事故抑止対策の推進に当たっては、全ての県民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していく必要があり、特に、高齢者や障害者、子ども等の交通弱者に配慮し、思いやる「人優先」の交通安全思想を基本としていかなければならない。

また、交通安全は地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえたうえで、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要であり、交通安全に関する新たな仕組みづくりや方策を生み出していくなど、市町村の果たす役割にも大きなものがある。

そのうえで、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また住民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画・実行・評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

さらに、防犯や防災と併せて「安全で安心な地域社会を実現させるための取組」と一体的に推進していくことも、地域における取組を進めるうえで有効である。

第2章 道路交通の安全についての目標

第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

本県の交通事故は、自動車交通が急成長期に入った昭和30年代から発生件数、死者数が激増し、昭和46年には発生件数6,609件、死者数198人と歴代最悪の値を記録した。

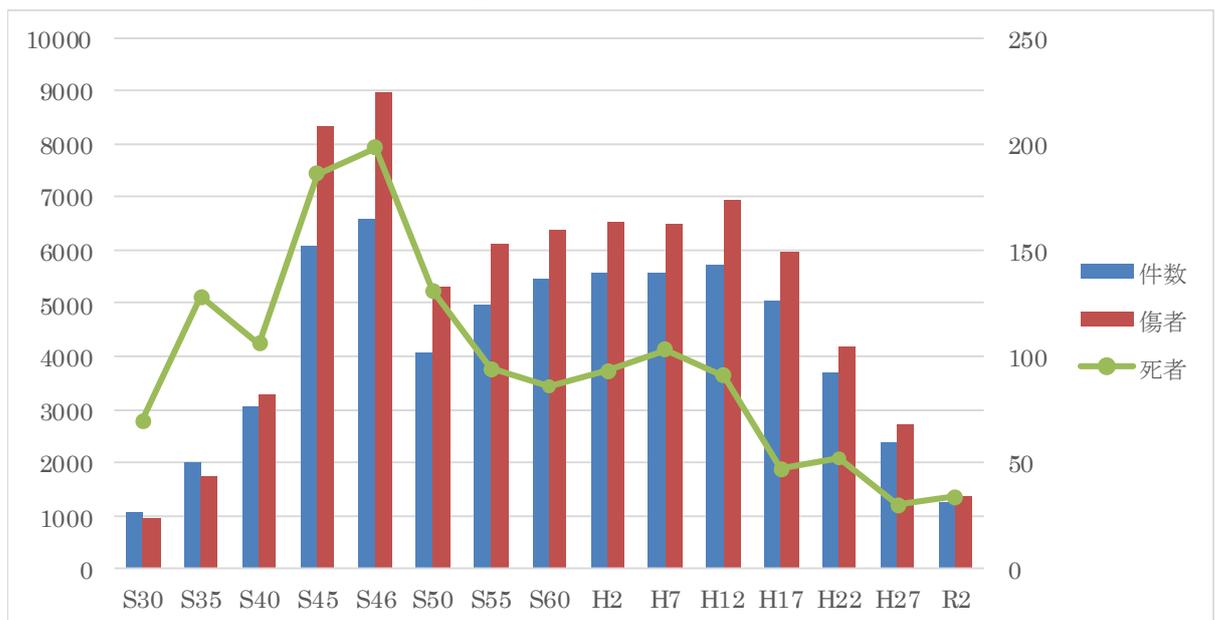
その後、暫時減少傾向となり、昭和52年には3,900件まで減少したが、以後再び増加傾向に転じ平成元年には5,828件まで増加した。

平成2年以降は5,500件前後で推移していたが、平成12年の5,747件をピークに減少し始め、平成16年には平成になって初めて4千件台(4,970件)となり、翌年は若干増加したものの、平成18年からは毎年減少し、令和2年には1,263件にまで減少した。

一方、交通事故による死者数は、昭和47年以降着実に減少に向かい、昭和63年には74人まで減少した。平成に入ってから、80人台後半から100人台で推移していたが、平成8年から減少傾向が顕著となり、平成21年には45人にまで減少した。その後は、40人台、50人台前半で推移したが、平成25年からは減少傾向となり、平成28年は増加したものの、平成29年及び平成30年には、統計を取り始めた昭和27年以降において最少値を更新した。しかしながら、令和元年からは増加に転じ、令和2年は、34人となった。

そして、第10次高知県交通安全計画における「平成32年(令和2年)までに交通事故死者数を年間25人以下とする」という目標は達成することができなかった。

【参考】高知県の交通事故状況の推移



注:「令和元年高知県交通白書」及び「交通事故の概況(令和2年12月末)」

【参考】これまでの高知県交通安全計画の目標値と実数値

<p>第1次高知県交通安全計画（昭和46年度～50年度） 目標値：歩行者推計死者数約65人の半減 実数値：昭和50年 34人</p>
<p>第2次高知県交通安全計画（昭和51年度～55年度） 目標値：昭和55年の年間死者数 概ね90人程度 実数値：94人</p>
<p>第3次高知県交通安全計画（昭和56年度～60年度） 目標値：昭和60年までに年間死者数 概ね60人以下 実数値：76人（昭和58年）</p>
<p>第4次高知県交通安全計画（昭和61年度～平成2年度） 目標値：平成2年の年間死者数 全国平均以下 実数値：93人 （人口10万人当たり死者数：全国8.95 高知県11.33）</p>
<p>第5次高知県交通安全計画（平成3年度～7年度） 目標値：平成7年の年間死者数 年間70人台 実数値：103人</p>
<p>第6次高知県交通安全計画（平成8年度～12年度） 目標値：平成12年の年間死者数 70人台、限りなくゼロに近づける 実数値：91人</p>
<p>第7次高知県交通安全計画（平成13年度～17年度） 目標値：平成17年の年間死者数 75人以下、限りなくゼロに近づける 実数値：47人</p>
<p>第8次高知県交通安全計画（平成18年度～22年度） 目標値：平成22年の年間死者数 43人以下 実数値：52人</p>
<p>第9次高知県交通安全計画（平成23年度～27年度） 目標値：平成27年の年間死者数 38人以下 実数値：30人（平成27年）</p>
<p>第10次高知県交通安全計画（平成28年度～令和2年度） 目標値：令和2年の年間死者数 25人以下 実数値：34人（令和2年）</p>

近年の交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

- (1) 65歳以上の高齢者の死者数は増加傾向にあるとともに、全死者数の6割以上を占めており、その発生状況は次のとおりである。
- ア 高齢者の死者の5割以上が歩行中及び自転車乗用中である。
 - イ アの歩行中の死者のうち、6割以上が道路横断中となっている。
 - ウ 高齢者の死者のうち、75歳以上が6割以上を占めている。

エ 高齢運転者（原付以上）の死亡事故を見ると、全体の9割以上が第一当事者となっている。

(2) 国道や県道の主要幹線道路での発生が6割以上を占めており、死亡事故件数は増加傾向となっている。

(3) 未だに最高速度違反による死亡事故が発生しているほか、飲酒運転による死亡事故は増加傾向にある。

(4) 四輪乗用中の死者のうち、約半数は、シートベルト非着用であり、非着用の死者のうち、約8割は着用していれば助かったと思われる。

2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、県民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想される。将来の交通事故の状況については、正確に見極め難いところであるが、本県における人口減少や少子高齢化の進展を踏まえると、これまでと同様に交通事故件数の減少傾向や高齢者が関係する事故の割合の増加傾向が見込まれる。

第2節 道路交通事故の抑止目標

【数値目標】令和7年までに交通事故死者数を年間25人以下とする。

第3章第2節に掲げる取組を総合的かつ強力に推進することにより、交通事故死者数の減少に努める。

交通事故による死者を限りなくゼロに近づけ、県民を交通事故の脅威から守ることが最優先の目標である。

国が策定した交通安全基本計画では、「令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」と目標が設定された。

本県においては、前計画で「平成32年（令和2年）までに交通事故死者数を年間25人以下にする」との目標を設定し、交通安全対策を積極的に推進した結果、平成29年及び平成30年は、年間29人と統計を取り始めた昭和27年以降において最少値を記録したものの、その後は、増加に転じ、令和2年は年間34人と達成には至らなかった。したがって、本計画においては、前計画の目標を据え置き、「令和7年までに交通事故死者数（24時間死者数）を年間25人以下とする」こととする。

なお、今後も従来からの取組を一層効果的に実施するとともに、道路交通の実態に十分対応した交通安全対策を積極的に推進し、目標の達成を目指すとともに、交通事故総量の抑制にも積極的に取り組むこととする。

第3章 道路交通の安全についての対策

近年、道路交通事故の発生件数及び道路交通事故による負傷者数が減少していることに鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があつたものと考えられる。

一方で、交通事故死者数は増加傾向にあるとともに、死亡事故における高齢者の割合が高水準で推移しており、また、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故も依然として多く発生している。また、スマートフォン等の普及に伴い、歩行中や自転車乗用中の操作による危険性も指摘されている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集・分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

対策の実施に当たって、「高齢者及び子どもの安全確保」、「歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上」、「生活道路における安全確保」、「交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進」、「地域が一体となった交通安全対策の推進」及び「先端技術の活用推進」を視点とする。

その視点に基づき、

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及と徹底
- 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 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 南海トラフ地震などの災害に備えた道路交通の安全の確保

といった8つの柱により、交通安全の取組を推進する。

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

全国第2位の高齢化県（令和元年総務省「人口推計」による）である本県においては、交通事故死者数に占める高齢者の割合が高く、令和2年中は7割を超える状況となっている。

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

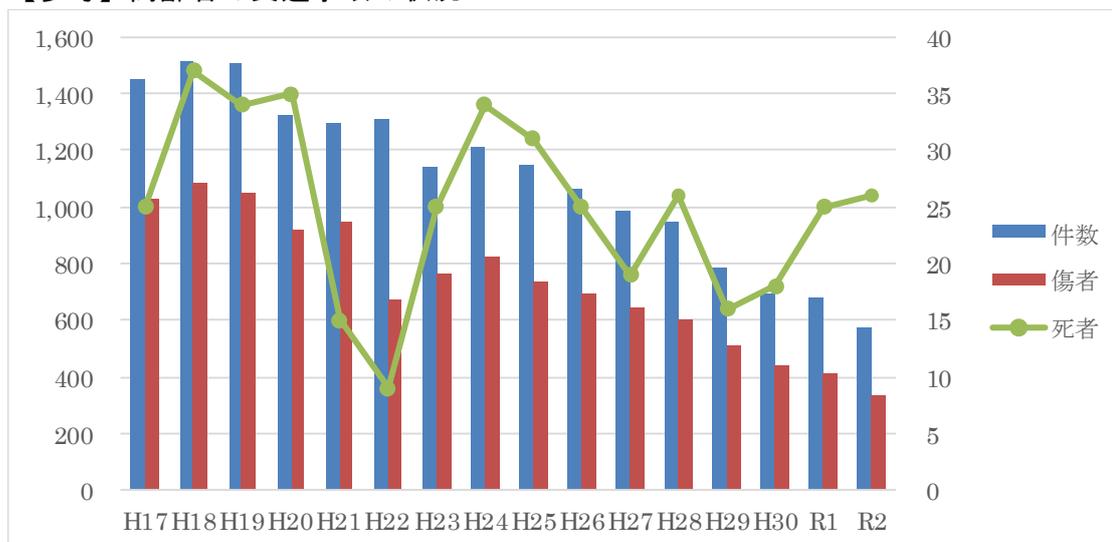
前者の場合には、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などが重要となると考えられる。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいようバリアフリー化された道路交通環境を形成する。

後者の場合には、安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。また、運転支援機能の過信等による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界等について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

一方、少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを産み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。

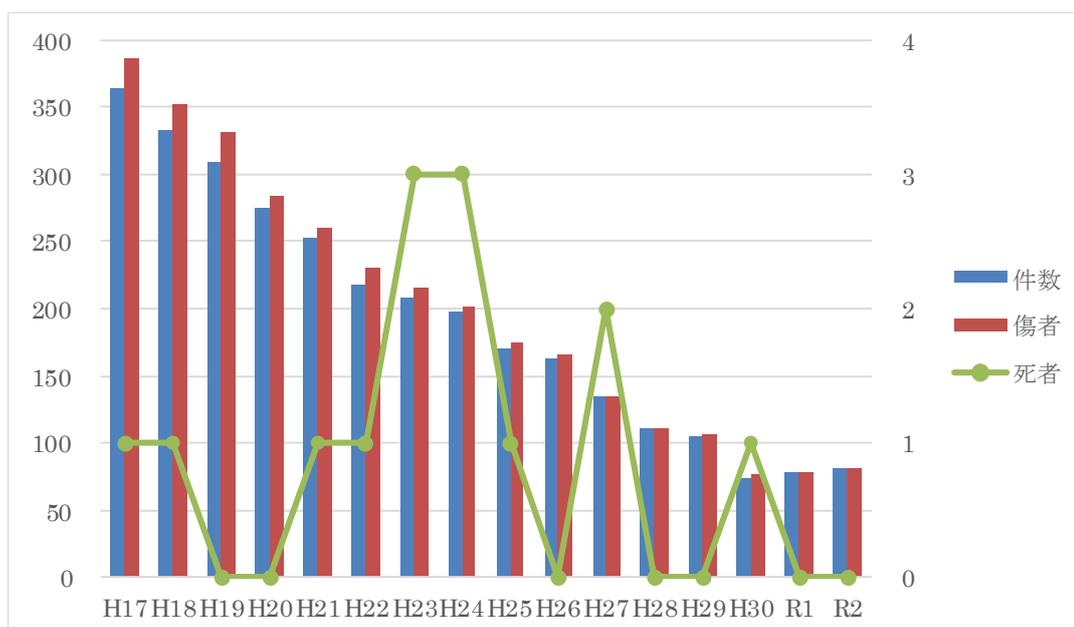
本県の子どもの交通事故は、件数、傷者数とも平成30年を境に増加に転じており、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。

【参考】高齢者の交通事故の状況



注:「令和元年高知県交通白書」及び「交通事故の概況(令和2年12月末)」

【参考】子どもの交通事故の状況



注:「令和元年高知県交通白書」及び「交通事故の概況(令和2年12月末)」

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

本県では、近年、死者数に占める歩行者の割合が3分の1程度を占め、特に高齢者では、死者数の3割以上が歩行者で、そのうち6割以上が道路を横断中に被害に遭っている。

交通事故のない社会を実現するためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や障害者、子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

このような情勢を踏まえ、「人優先」の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要がある。

また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

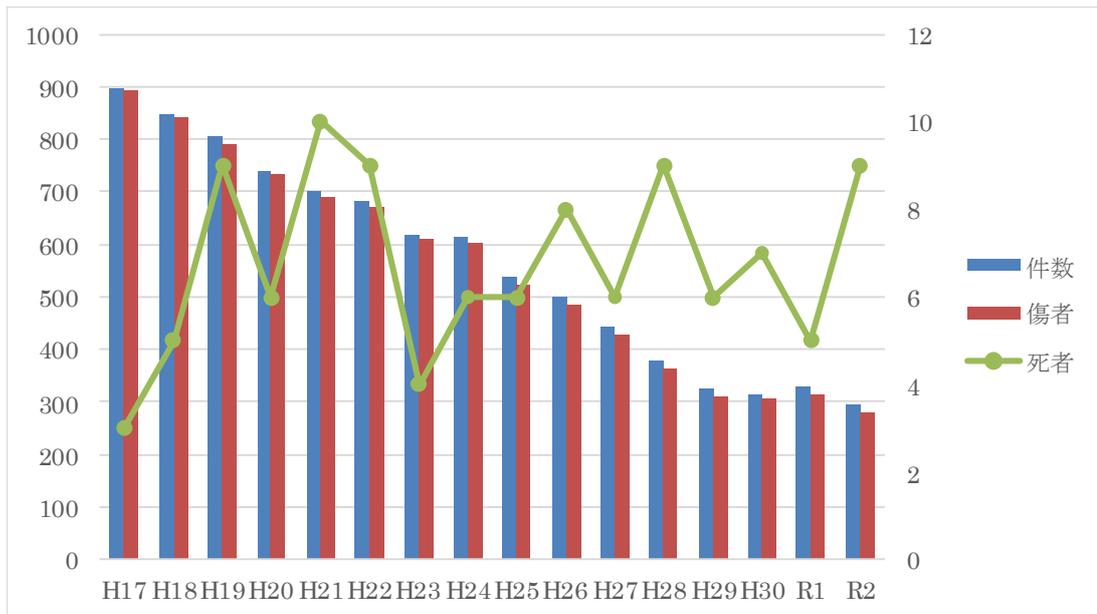
このため、本県においては、「高知県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を定め、県や自転車利用者、自転車運転者等の責務、県民や事業者、関係団体の役割を規定すると共に、自転車交通安全教育の実施や自転車の点検整備、損害

賠償保険の加入などを条例に盛り込み、自転車の安全適正利用を推進する。

さらに、駅前や繁華街の歩道上など放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐輪場の整備等放置自転車対策を進める必要がある。

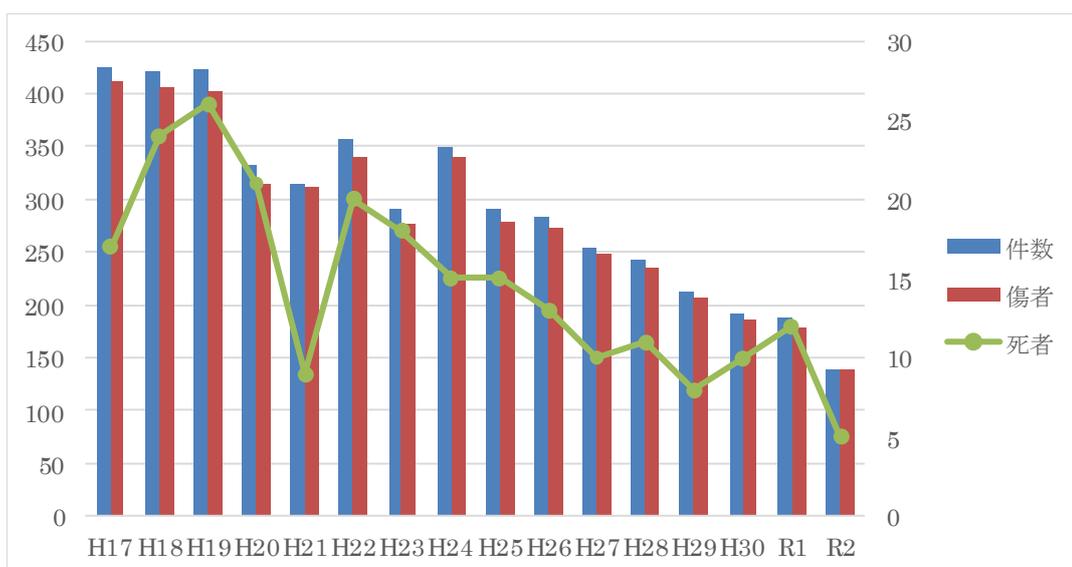
加えて、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要がある。

【参考】歩行者の交通事故の状況



注:「令和元年高知県交通白書」及び「交通事故の概況(令和2年12月末)」

【参考】自転車の交通事故の状況



注:「令和元年高知県交通白書」及び「交通事故の概況(令和2年12月末)」

(3) 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題である。本県では、近年、死亡事故の半数以上が交差点等以外の単路において発生している。また、路線別の発生状況を見ると、幹線道路である国道、県道（主要県道・一般県道）における死亡事故件数は増加傾向となっている。このような状況を踏まえると、生活道路における安全の一層の確保が重要である。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要がある。

このためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

(4) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたところであるが、交通事故を更に抑制するためには、これまでの対策では抑止効果が薄かった交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく。

また、第11次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々々の状況を的確に踏まえた取組を行う。

(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態など事故の特性に応じた対策を実施していくためにも、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうことなどにより、県民主体の意識を醸成していく。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会環境を、市町村等それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく。

(6) 先端技術の活用推進

技術発展を踏まえたシステムの導入を促進するとともに、今後も科学技術の進展があり得る中で、その導入過程における安全確保も図りつつ、新たな技術を有効に活用しながら取組を推進していく。

第2節 実施すべき取組

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであるが、引き続き幹線道路及び生活道路における安全対策を推進することが必要である。

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等と歩行者中心の「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進め、暮らしのみちの安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

そのほか、道路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、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る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、最先端の情報通信技術（IT）等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現する。

また、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）の整備等を推進する。

【第11次計画における重点的な取組及び新規の取組】

- 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）
- 通学路等の歩道整備等の確保（（1）－イ）
- 高齢者、障害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））
- 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進（（3）－ア）
- 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））
- 無電柱化の推進（（7））
- 自転車利用環境の総合的整備（（10））
- ITSの活用（（11））
- 総合的な駐車対策の推進（（13））
- 道路交通情報の充実（（14））

(1) 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」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、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。

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していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

〔地方整備局、県警、県道路課〕

歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路において、公安委員会及び道路管理者が連携し、歩道整備を始めとした面的かつ総合的な事故抑止対策を実施する。このため、関係者間での合意形成の下、様々な対策メニューの中から地域の実情を踏まえた適切な対策を選択して、次のとおりその実施に取り組む。

(ア) 公安委員会においては、生活道路における歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」を整備するなどの低速度規制を実施するほか、道路標識・道路標示の高輝度化や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や外周幹線道路を中心として信号機の改良、光ビーコン、交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

(イ) 道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、県公安委員会との連携を強化し、ランプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるランプ・狭さく等の設置によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、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。

さらに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、自治体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

イ 通学路等の歩道整備等の確保

〔地方整備局、県道路課、県都市計画課〕

通学路における交通安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援する。

この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装(通称：グリーンベルト)や防護柵の設置等の簡易的な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進する。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

〔地方整備局、県警、県道路課、県都市計画課〕

(ア) 高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、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積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機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、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識等の高輝度化を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

また、交差点等に設置する通信装置と高齢者、障害者等が所持する携帯端末等との双方向通信により、安全な通行に必要な情報の提供や信号機の青色時間の延長を行う歩行者等支援情報システム(PICS)を整備し、高齢者、障害者等の安全な移動を支援する。

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、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町村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

〔地方整備局、県警〕

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、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、自転車中心の道路交通を形成する。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全に資する道路整備事業については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通事情を踏まえた区間を優先的に選定し、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。

また、基本的な交通の安全を確保するため、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ネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路等の利用促進を図る。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

〔地方整備局〕

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

- (ア) 県内の国道における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死

傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

- (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、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。
- (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

〔地方整備局、県警、県道路課、県都市計画課〕

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間を事故危険箇所として指定し、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故防止対策を実施する。

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

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、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

〔地方整備局、県警、西日本高速道路(株)〕

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の交通規制について見直しを行い、その適正化を図る。

また、新規供用の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は、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見直しを推進する。

特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、速度規制等の必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

エ 重大事故の再発防止

〔地方整備局、県道路課〕

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の原因について調査し、事故要因に即した所要の対策を早期に講ずるとともに、同様の道路交通環境にある他の場所についても点検し、対策を講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

〔地方整備局、県道路課、県都市計画課〕

- (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、自動車等の異種交通の分離を図る。
- (イ) 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。
- (ウ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路等の系統的な整備を実施するとともに、県公安委員会と連携を強化し、ランプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。
- (エ) 県民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

〔地方整備局、県警、西日本高速道路(株)〕

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

- (ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため高視認性ポストコーン、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上、ワイヤーロープや凹凸型路面標示の設置、中央分離帯の設置等分離対策の強化を図る。

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

- (イ) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。
- (ウ) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS）及びETC2.0等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。
- (エ) 重大事故につながる可能性の高い高速道路での逆走事故を防止するため、これまでの対策拡充に加え、産学官が連携して、効果的な対策を検討・導入していく。

キ 道路の改築等による交通事故対策の推進

〔地方整備局、県道路課、県都市計画課〕

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と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンブや狭さくの設定等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分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、道路改良に併せて、交差点の改良等を推進する。
- (ウ) 道路の機能と沿道の土地利用の実態を踏まえ、道路改良に併せて停車帯や副道等の整備、植樹帯の設置等の推進を図る。
- (エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道等の整備を推進する。

ク 交通安全施設等の高度化

〔地方整備局、県警、県道路課〕

- (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とともに、疑似点灯防止に

よる視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進する。

(イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、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、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、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。

また、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムの整備を推進する。

(4) 交通安全施設等整備事業の推進

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

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

〔地方整備局、県警〕

交通安全施設等管理者は、整備後長期間が経過した交通安全施設等の老朽化対策が課題となっていることから、平成25年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。

特に、横断歩行者優先の前提となる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効率的かつ適切な管理を行う。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

〔地方整備局、県警、県道路課〕

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等面的かつ総合的な交通事故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及び通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

ウ 幹線道路対策の推進

〔地方整備局、県警、県道路課〕

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所指定された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

〔地方整備局、県警〕

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

〔県警〕

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、交通管制エリアの拡大を始め、交通管制システムの充実・改良を図る。

具体的には、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図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

〔地方整備局、県警、県道路課〕

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、道路利用者等が日常感じている意見について、「標識BOX」、「信号機BOX」、「通学路点検」、「未就学児童が日常的に集団で移動する経路の点検」及び「道の相談室」や、交通規制、信号機に関する相談電話等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

地域住民や道路利用者の主体的な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も積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。

キ 道路交通環境連絡協議会等の活用

〔県道路課〕

警察と道路管理者等が設置している「高知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、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

(5) 高齢者等の移動手手段の確保・充実

〔県交通運輸政策課〕

高齢者を始めとする地域住民の移動手手段の確保のため、県内における地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）の策定の検討や、策定支援及び計画実行に向けた支援を行い、将来に渡って持続可能な公共交通ネットワークを目指す。

(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

〔地方整備局、県警、県道路課、県都市計画課〕

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、歩道の設置や段差・傾きの解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備など安全・安心な歩行空間を整備する。

このほか、音響信号機、歩車分離式信号機等を整備する。併せて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号機のLED化、道路標識の高度化等を推進する。

(7) 無電柱化の推進

〔地方整備局、県道路課、県都市計画課〕

国の策定する無電柱化推進計画に基づき、安全で快適な歩行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上に資する道路において、無電柱化を推進する。

(8) 地域の実情に合わせた交通安全施設等の整備

ア 臨港道路の整備

〔県港湾・海岸課〕

港湾における道路は、貨物等の輸送道路や地域のバイパス道路としてなど、多様な利用がなされていることから、自転車、歩行者の安全を図るとともに、快適で円滑な交通環境の整備を推進する。

(9) 効果的な交通規制の推進

〔県警〕

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

直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

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十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等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・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押し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推進する。

(10) 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

〔地方整備局、県警、県道路課、県都市計画課〕

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置づけを明確にし、乗用車から自転車への転換を促進する。また、増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であることの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の走行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進する。

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、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。

あわせて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。

各地域において道路管理者や県警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月、国土交通省、警察庁）の周知を図り、さらに、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト対策を積極的に推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

〔地方整備局、県民生活課、県都市計画課〕

自転車等の駐車対策については、駐車需要が多く、路上への駐輪並びに放置自

転車により交通の安全が阻害されている地域を中心に、利用方法に応じた路外・路上の自転車駐輪場の整備を支援する。

自転車利用者に対しては、その社会的な責任の自覚を促すため、自転車の正しい駐輪方法等に関する広報・啓発活動を行う。

(11) 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円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の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「高度道路交通システム」(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

〔県警〕

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制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を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、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、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動走行履歴(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

〔県警〕

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用して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。

(12) 交通需要マネジメントの推進

道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑を図ることによる交通安全の推進に資するため、交通管制の高度化等に加えて、情報提供の充実を推進する。

ア 公共交通機関利用の促進

〔地方整備局、県交通運輸政策課〕

(ア) 鉄道・バス・路面電車等の公共交通機関の維持・確保・改善を図るため、利便性の向上に向けた施策の推進、公共交通情報の提供ツールの充実及び周知、公共交通利用啓発の実施、520運動の推進などにより利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

(イ) 公共交通の利便性の向上を図ることにより、都心部での交通の混雑を緩和するため、パークアンドライド及びサイクルアンドライド等を推進する。

(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

〔運輸局、県警〕

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

〔県警〕

(ア) 迷惑性の高い違反に取締りの重点を指向するほか、地域の違法駐車実態等に応じた取締り活動ガイドラインを設定した上でメリハリを付けた取締りを推進する。

また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する車両の使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を強力に追及する。

ウ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

〔県警〕

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・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

エ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

〔県警〕

必要やむを得ない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の見直しを行う。

(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には、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化・多様化する道路

交通情報に対する県民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ICT等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要がある。

ア 情報収集・提供体制の充実

〔地方整備局、総合通信局、県警、県道路課〕

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通監視カメラ、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・提供体制の充実を図る。

イ ITSを活用した道路交通情報の高度化

〔地方整備局、総合通信局、県警〕

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、ETC2.0対応カーナビ及びETC2.0車載器を活用し、ETCのほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行うETC2.0サービスを開始することにより、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。

また、高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体とし、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図ることにより交通の安全及び快適性を確保しようとするUTMSの構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

さらに、運転者に対して、周辺の交通状況の情報を提供することにより危険要因に対する注意を促す安全運転支援システムを推進するとともに、リアルタイムの自動車走行（プローブ）情報を活用した道路交通情報の充実を図る。

ウ 分かりやすい道路交通環境の確保

〔県警〕

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を推進する。

(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

〔地方整備局、県警、県道路課〕

(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、許可条件の履行、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扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが多いことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

(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 子どもの遊び場等の確保

〔県子ども・子育て支援課〕

子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と市街地における住み良い環境づくり等をすすめるため、児童館、児童センターの有効利用を図る。

ウ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

〔地方整備局、県警、県道路課、西日本高速道路（株）〕

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

また、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

2 交通安全思想の普及と徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して県民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。

また、人優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障害者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。

学校においては、ICTを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図り、ホームページに掲載するなどにより、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、県民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

特に若者層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、市町村、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地

域が一体となった活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる県・市町村の職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、交通安全市町村民会議や交通安全母の会等の活動と連携し、地域や家庭において、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努める。

【第11次計画における重点的な取組及び新規の取組】

- 参加・体験・実践型の活動の推進（（1）－エ、オ、（2）、（3）－ア、エ、カ）
- 高齢者に対する交通安全教育の推進（1）－エ）
- 交通安全こどもセンターの活用（（1）－キ）
- 横断歩行者の安全確保（（3）－ウ）
- 自転車の安全利用の推進（（3）－エ）
- 後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの着用の徹底（（3）－オ）
- 反射材用品等の普及促進（（3）－カ）
- 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（（3）－キ）
- 二輪車運転者のプロテクター等被害軽減用品の活用推進（（3）－ケ－（ウ））
- 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

〔県警、県教育委員会、県県民生活課〕

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

（ア）保育所・幼稚園・認定こども園等における交通安全教育

保育所・幼稚園・認定こども園等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図り、幼児の特性に十分配慮しながら、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必要がある。

これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり、親子と一緒に実習するなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

また、交通安全こどもセンターの利用や、交通安全指導員・交通安全母の会などの交通ボランティアによる交通安全教室を通して、通園時等の交通安全指導に努めるとともに、保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

(イ) 家庭及び地域における交通安全教育

交通安全母の会等の交通ボランティア活動を通じ、交通安全教育の重要性を認識させ、正しい交通ルールやマナーの実践のための家庭の果たす機能の強化に努めるとともに、地域の特性に応じた保護者が一体となった交通安全教育を推進する。

イ 児童・生徒等に対する交通安全教育の推進

〔県警、県教育委員会、県県民生活課〕

(ア) 小学生に対する交通安全教育

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

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、ヘルメットの着用を含めた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。

(イ) 中学生に対する交通安全教育

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりを持って、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、ヘルメットの着用を含めた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。

(ウ) 高校生に対する交通安全教育

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員とし

て交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探究の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、ヘルメットの着用を含めた自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、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。

(エ) 教職員の研修及び関係機関・団体による交通安全教育

交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、教職員を対象とした研修会等を開催し、指導の充実を図る。

関係機関・団体は、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、保護者対象の交通安全講習会や児童・生徒に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

ウ 成人に対する交通安全教育の推進

〔県警、県県民生活課〕

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利用を含む交通安全教育の充実に努める。

(ア) 運転者に対する交通安全教育

歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて本県の交通状況、交通事故実態、違反態様等の分析結果に基づいた取組の重点を具体的に定め、交通安全運動を推進する。

(イ) 自動車使用者等に対する交通安全教育

自動車の使用者等については、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に積極的に参加させ、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。

(ウ) 地域における交通安全教育

地域においては、交通安全協会、安全運転管理者協議会、交通安全母の会、地域交通安全活動推進委員協議会等の交通安全団体の活動及び自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等の交通安全のための活動に対して、積極的な指導と協力をを行い、交通安全意識の高揚を図る。

エ 高齢者に対する交通安全教育の推進

〔県警、県高齢者福祉課、県県民生活課〕

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標として、計画的かつ継続的に行う。

(ア) 交通安全教育体制の整備促進

全国に先じた人口の高齢化の進行に対応し、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発など指導体制の充実に努める。

また、各警察署に配置した、高齢者交通安全活動推進員（高齢者アドバイザー）による交通安全教育活動を推進する。

(イ) 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進

高齢者の交通事故を防止するため、歩行環境シミュレーター・自転車シミュレーターを活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進するとともに、関係機関・団体と連携して、高齢者交通安全教室の開催はもとより、社会教育や健康づくり活動、福祉活動、各種イベント等の多様な機会を活用した交通安全教室を行う。

(ウ) 出前式交通安全教育

警察、県、市町村その他の交通関係団体等が連携を強化し、交通安全教育の充実に努め、計画的な安全教育をはじめ、老人クラブ等の会合、高齢者が集まる福祉施設、医療機関等における「出前式交通安全教育」を行う。

(エ) 老人クラブ等の組織に未加入の高齢者に対する交通安全教育

市町村、その他の交通関係団体等が連携し、老人クラブ等に属していない組織未加入の高齢者をはじめ、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に対し、高齢者宅訪問による個別指導や見守り活動など、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。

(オ) 電動車椅子を利用する高齢者に対する交通安全教育

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の製造メーカー等で組織される団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

(カ) 高齢運転者に対する交通安全教育

高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の拡充に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

オ 障害者に対する交通安全教育の推進

〔県警、県障害福祉課、県県民生活課〕

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、手話通訳者や要約筆記者の配置、字幕・手話入りDVDの活用、点字資料の活用等、情報を取得しやすい環境整備を促進する。

また、障害者施設との連携や参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなどして、障害の種類や程度に応じたきめ細かな交通安全教育を推進する。

さらに、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う支援者を対象とした講習会等を開催する。

カ 外国人に対する交通安全教育の推進

〔県警、県県民生活課〕

県内に居住する外国人に対しては、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、外国人向けの教材の充実を図り、効果的な交通安全教育に努める。

また、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

キ 交通安全子どもセンターの活用

〔県県民生活課〕

県立交通安全子どもセンターは、正しい交通知識や交通ルールを子どもたちが楽しみながら体得するための施設として、全国の交通事故死者数がピークとなった昭和45年に開園され、幼児・児童に対する交通安全教育など多くの県民に利用されてきた。また、平成17年度からは指定管理者制度を導入したことにより、それまでを上回る利用状況となり、交通安全教室も多く開催されている。

交通安全子どもセンターでは、幼児・児童期から交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を育むことができるよう、イベントや交通安全教室など、子どもたちが楽しみながら交通安全を学ぶ場としての機能の充実を図るとともに、実践的な交通安全教育を強化する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

〔県警、県県民生活課〕

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技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

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等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

特に、各地域で交通安全指導を行っている、交通安全指導員協議会や交通安全母の会などの民間交通安全団体の構成員等が、地域の実情に即した交通安全教育を継続的に担っていけるよう、必要な支援を行う。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーターの利用など、着実に教育を推進するよう努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

(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

〔県警、県教育委員会、県県民生活課〕

交通安全運動は、人命尊重の立場から、全ての県民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づけ、交通事故のない安全で安心な郷土を築くための県民運動として、次の方針を中心に組織的、継続的な取組を推進する。

(ア) 交通安全運動の運動重点

高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルトの着用及びチャイルドシートの正しい使用の徹底、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等、全国的な交通情勢に即した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて本県の交通状況、交通事故実態、違反態様等の分析結果に基づいた取組の重点を具体的に定め、交通安全運動を推進する。

(イ) 県民総参加運動の推進

交通安全推進県民会議、交通安全市町村民会議のもとに、事前に運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く県民に周知することにより、県民総参加の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、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、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

(ウ) 関係機関・団体の連携強化

県、市町村及び関係機関・団体等の相互連携を密にして、官民一体となった活動を活発に展開し、交通安全運動を効果的に推進する。

(エ) 運動効果の検証と評価

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

イ 「高知の交通マナーをよくする運動」の推進

〔県警、県県民生活課〕

県、警察、市町村、その他の交通関係団体が連携を図りながら、交通安全教育や広報啓発活動等を活発に行い、県民の交通マナー・交通モラルの高揚を図り、県民総運動として「高知の交通マナーをよくする運動」を推進する。

ウ 横断歩行者の安全確保

〔県警、県教育委員会、県県民生活課〕

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、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の交通安全教育や交通指導取締り、広報啓発活動等を推進する。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ることや信号機のあるところでは、その信号に従うなどの交通ルールの周知・徹底を図る。更に、歩行者が手を挙げるなど合図する方法により、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、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こと等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

エ 自転車の安全利用の推進

〔県警、県教育委員会、県県民生活課〕

(ア) 自転車マナーの向上

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

自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）の活用や、「自転車マナーアップキャンペーン」などあらゆる機会を利用して、歩行者や他の車両に配慮した通行、運転中の携帯電話使用や無灯火運転の禁止の徹底等、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。

自転車は配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

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

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進する。

さらに、自転車の安全利用とマナー向上を図るため、全年齢を対象とした自転車安全教室等の開催を一層推進する。

(イ) 幼児・児童・生徒等の安全の確保

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

幼児・児童・生徒の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童・生徒の着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨する。

(ウ) 高知県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の周知

「高知県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（平成30年10月19日条例第52号）の情報提供を行い、条例に定めるヘルメット着用の努力義務（児童（この項において18歳に達する日以降の最初の3月31日までの間にある者をいう。）の保護者が児童の自転車利用時に着用させる努力義務）、自転車損害賠償保険等への加入の努力義務（自転車利用者、児童の保護者、自転車貸付業者の努力義務。自転車小売業者は加入に関する情報提供の努力義務）等についての周知徹底を図るとともに、自転車の安全で適正な利用を促進する交通安全教育を行い、自転車利用者の安全利用に関する意識の向上等を図る。

オ 後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの着用の徹底

〔県警、西日本高速道路(株)、県県民生活課〕

自動車乗車中の死亡事故において、シートベルト非着用者が高い割合を占めていることや、チャイルドシートやジュニアシート未使用の場合の幼児の激しい受傷状況等を踏まえ、後部座席におけるシートベルト、ジュニアシートを含めたシートベルト・チャイルドシートの着用(使用)効果及び正しい着用(使用)方法について理解を求め、全ての座席における正しい着用(使用)の徹底を図る。

このため各種交通安全活動時における街頭活動、安全講習等あらゆる機会・媒体を通じ、積極的な広報活動を展開する。

特に、後部座席におけるシートベルトの着用率が低調な実態を踏まえ、後部座席におけるシートベルト着用の徹底を図る。

また、高速バスやタクシー等における乗客のシートベルト着用についても、事業者等を通じてその徹底を図る

【参考】シートベルトの着用状況

(単位:%)

区分	調査対象	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R01
高知県	運転席	97.5	97.1	97.7	97.9	97.7	98.4	98.7	98.7	99.3	99.0
	同乗助手席	91.1	91.7	93.0	95.8	90.7	94.4	95.9	92.9	95.7	95.1
	後部席	34.5	34.6	35.0	37.9	37.2	26.0	28.8	48.8	32.7	32.6
区分	調査対象	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R01
全国	運転席	97.3	97.5	97.7	98.0	98.2	98.4	98.5	98.6	98.8	98.8
	同乗助手席	92.2	92.7	93.2	93.9	93.9	94.6	94.9	95.2	95.9	95.9
	後部席	33.1	33.2	33.2	35.1	35.1	35.1	36.0	36.4	38.0	39.2

注:「令和元年高知県交通白書」ほか

カ 反射材用品等の普及促進

〔県警、県県民生活課〕

薄暮の時間帯から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の普及及び明るい目立つ色の服の着用を図るため、各種広報媒体を活用した積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等についての理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図るものであるが、特に歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対してその普及の促進を図る。

また、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情報提供に努める。

キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

〔県警、県県民生活課〕

重大事故につながる飲酒運転の危険性、反社会性、責任の重大性等を県民に周知し、飲酒運転の根絶を図るとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、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に努める。

また家庭、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確立を図る。

(ア) 家庭・地域における飲酒運転の追放

家庭においては、飲酒運転について話し合う機会を持つようにし、家族から

飲酒運転者を出さないようにする。

また、地域においては、自治会や町内会等の機会を捉えて話し合い、地域が一体となって飲酒運転を根絶するよう啓発する。

(イ) 職場における飲酒運転の追放

安全運転管理者、事業主が中心となった「飲酒運転四（し）ない運動」の徹底や、アルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努め、職場全体で飲酒運転の根絶を図るよう指導する。

(ウ) 関係機関・団体における飲酒運転の追放

交通安全教室や各種講習会等において、飲酒運転の危険性、反社会性を強調し、運転者自身が「飲んだら絶対に乗らない」という気運を高める。

【参考】飲酒運転による交通事故の状況

(単位:件、人)

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R01
件数	34	34	35	36	20	24	19	28	18	26	15
傷者	39	42	41	44	24	21	17	21	15	27	16
死者	5	2	5	1	1	6	3	6	3	3	1

注:「令和元年高知県交通白書」ほか

ク 効果的な広報の実施

〔県警、県教育委員会、県広報広聴課、県県民生活課〕

県民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、交通ルールの遵守と交通マナーの浸透を図るため、県、市町村、民間の交通安全団体等が密接な連携の下に、テレビ、ラジオ、新聞、広報紙、携帯端末、インターネット、電光掲示板、SNS等の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次の方針により計画的・積極的に行う。

(ア) 家庭、学校、職場、地域等や民間交通安全団体が一体となった広範なキャンペーンや官民が一体となった各種の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子どもと高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。

(イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用や、町内会等を通じた広報等により、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実を努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

(ウ) テレビ・ラジオ・新聞などの報道機関に、交通の安全に関する資料、情報等

の提供を積極的に行い、理解と協力を求めるとともに、ホームページや広報紙、広報番組、社内報、各機関誌、有線放送、電光掲示板、道路情報板などあらゆる広報媒体を活用して、効果的な広報活動を行う。

ケ その他の普及啓発活動の推進

〔県警、県障害福祉課、県県民生活課〕

(ア) 高齢運転者の交通事故防止に関する県民の意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の普及・活用を図るとともに、加齢に伴う身体機能の変化が運転操作に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。

また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

(イ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。

(ウ) 二輪車運転者の被害軽減を図るため、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とともに、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

(エ) 県民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、インターネット等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。

(オ) 自動車の安全装置の使用方法等について、正しい知識の普及促進に努めるとともに、自動車の点検整備等に対する重要性について、様々な活動を通じて普及を図り、自動車使用者の保守管理に対する自己責任の醸成に努める。

(カ) 学識経験者と参加者による討議等により、交通安全活動に新しい知見を与え、交通安全意識の高揚を図ることを目的とした各種会議を開催する。

(キ) 障害者の通行又は歩行の安全を確保するため、車いす利用者や、白色又は黄色のつえを持った人、身体障害者補助犬を連れた人、その他の安全に配慮が必要と認められる障害の特性等について、周知に努める。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全思想の普及徹底や交通安全活動に大きな役割を果たしている民間の交通安全団体については、これら団体が行う諸事業及び諸活動に対する支援や必要な資料の提供を行うなど、その組織強化や活動充実のための取組を促進するとともに、団体相互の連絡協力体制等の強化を図る。

また、既存の民間活動団体は中高年齢層の方を中心に構成されている場合が多

く、今後はこれら経験豊富な中高年齢層のほか、若者などの参加を促し、幅広い世代を巻き込んだ活動を促進するように図っていく。

ア 交通安全推進県民会議及び交通安全市町村民会議の充実強化

〔県県民生活課、県警〕

高知県交通安全推進県民会議は、県内における交通安全運動の推進母体として、同会議を構成する関係行政機関・民間団体を通じて広く県民の意思を行政に反映させるとともに、県民の理解と協力の下に効果的な交通安全対策を推進するため、効果的に運用するとともに、役割の強化を図る。

また、交通安全市町村民会議についても、機能の充実を図り、地域の実情に応じた交通安全対策を円滑かつ強力で推進する。

イ 交通安全指導員協議会の充実強化

〔県県民生活課〕

地域における交通安全意識の普及・高揚を推進するために、県知事が委嘱する交通安全指導員が行う街頭での交通指導や、学校・地域での交通安全教室の開催など、「高知県交通安全指導員協議会」の活動の充実強化を図る。

また、研修会等を開催して交通安全指導のための知識、技術の習得に努め、交通安全指導員の資質の向上を図る。

ウ 地域交通安全活動推進委員協議会の充実強化

〔県警〕

適正な交通の方法及び交通事故防止、高齢者、障害者その他その通行に支障のある者の通行の安全の確保、自転車の適正な通行の方法を住民に深めるための交通安全教育や運動の推進のほか、地域における交通の安全と円滑に資するための活動を行うために、地域交通安全活動推進委員の協議会組織の充実強化を図る。

エ 交通安全母の会の充実強化

〔県県民生活課〕

地域及び家庭において、特に子どもと高齢者の交通安全を推進するため、各市町村の女性団体等で組織されている各地域の交通安全母の会及び「高知県交通安全母の会連合会」の充実強化を図り、高齢者の世帯訪問等を通じ地域が一体となった交通安全教育を推進する。

オ 自動車運転関係団体の指導と助成

〔県警〕

(ア) 交通安全協会

交通安全運動推進の中核団体として活動している「高知県交通安全協会」に

対し、その一層の活動を推進するため、関係行政機関との必要な情報の共有や関係事業への援助活動などに対して積極的な助言指導を行う。

(イ) 安全運転管理者協議会

事業所活動における自動車の使用は必要不可欠な要素であり、事業発展とともにその利用頻度はますます増大する中で、事業所における交通安全活動は、事業所の発展のみならず県民全ての交通安全に大きな影響を与えている。

このような観点から、事業主の理解を深め、各事業所の安全運転管理の徹底と運転者のモラル向上を図るため、「高知県安全運転管理者協議会連合会」を通じて、各地区安全運転管理者協議会の積極的な活動強化を指導する。

カ 運輸交通安全関係団体の育成指導

〔運輸局〕

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、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

キ 若年層など幅広い世代が参加した活動の推進

〔県県民生活課〕

交通安全は子どもから高齢者まであらゆる年代にとって当事者として関係するが、これまで交通安全の民間団体は主に中高年齢層の者に担われており、その献身的な活動の効果もあり、近年の交通事故件数は大幅に減少しているが、交通事故の抑制に大きな役割を担う民間団体の活動を安定的に継続して行うためには、あらゆる世代の参加が重要となる。

このため、交通安全活動に幅広い世代、特に高校生や大学生など若い世代の参加を促すことにより、交通事故の当事者ともなり得る若年層の意識啓発を図るとともに、交通安全を目的とする民間団体全体の活動の活性化を促す。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

〔県県民生活課〕

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にしたうえで、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進める。

このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、住民や道路

利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」を作成したり、交通安全総点検等住民が積極的に参加できるような仕組みづくりのほか、これらの活動を通じて当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなど、交通安全活動を推進する。

3 安全運転の確保

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

運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。

また、運転者に対して、運転者教育，安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る。

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

さらに、道路交通情報に対する県民のニーズへの対応や、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、IT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に努める。

【第11次計画における重点的な取組及び新規の取組】

- 運転者教育等の充実 ((1))
- 高齢運転者対策の充実 ((1) -エ)
- 安全運転管理の推進 ((3))
- 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進 ((4))
- 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策 ((4) -カ)
- 自動車運送事業安全性評価事業の促進等 ((4) -ケ)

(1) 運転者教育等の充実

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

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

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

〔県警〕

(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、教習内容の見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上を図り、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、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

〔県警〕

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、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。

特に、飲酒運転を防止するという観点から、飲酒運転違反者に対する取消処分者講習の在り方を見直し、その内容を充実させる。

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 妨害運転等の悪質な運転者に対する処分者講習での再教育

〔県警〕

処分者講習等の機会に、あおり運転等の悪質・危険性を理解させ、講習内容を充実させるとともに、良好な運転者としての再教育に努める。

エ 二輪車安全運転対策の推進

〔県警〕

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

〔県警、県県民生活課、県交通運輸政策課〕

(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熟年学級の拡充等に努める。

特に、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、検査の結果に基づくき

め細かな教育に努める。

また、認知機能検査の実施状況を調査し、検査の判定基準が適正なものであるかどうかなどについて検証を行う。

(イ) 臨時適性検査の確実な実施

認知機能検査の機会等を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査の確実な実施等により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消等の行政処分を行う。

また、臨時適性検査の円滑な実施のため、認知症専門医等との連携を強化するなど、態勢の強化に努める。

(ウ) 高齢運転者支援の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許を返納しやすい環境の整備を図るため、警察、県、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許を自主返納した者に対する支援措置の充実、地域公共交通の整備・拡充に努める。

(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、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

(オ) 改正道路交通法の施行に向けた取り組み

改正道路交通法に伴う体制の確立と講習を実施する上で必要な諸準備等について、関係機関と調整を図るとともに、施行後の適正かつ円滑な運用を推進する。

カ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

〔県警〕

シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及びヘルメット着用義務違反に対する指導取締りの充実を図る。

キ 自動車運転代行業の指導育成等

〔県警〕

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。

ク 危険な運転者の早期排除

〔県警〕

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により危険な運転者の早期排除を図る。

(2) 運転免許制度の改善

〔県警〕

交通事故の傾向等、最近の交通情勢を踏まえた運転免許制度の的確な推進を図る。

運転免許試験については、現実の交通環境における能力の有無を的確に判定するものとなっているかについて検証を行い、必要に応じ、改善を図る。

また、県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに、運転免許証のデジタル化等の新たな運転免許制度に対応するために必要な環境整備の検討を実施する。

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

(3) 安全運転管理の推進

〔県警〕

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

また、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

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

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

(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

〔運輸局〕

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標とする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を徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

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

イ 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

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、常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。

また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続ける。

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

ウ ICT・新技術の普及推進

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

エ 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

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

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

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

さらに、平成28年に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策が取りまとめられたところ、乗客

の死傷事故低減を図るためフォローアップを行いながら対策を推進する。

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、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。

2021 年の東京オリンピック・パラリンピックや 2025 年大阪・関西万博等多様な輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保を図るため、空港等のバス発着場を中心とした街頭検査等を活用しつつ、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握し、事業用自動車による事故の未然防止を図る。

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

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。

以上のような取組を確実に実施するため、監査体制の充実・強化を重点的に実施する。

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マーク事業)を促進する。

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

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り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努める。

(5) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止対策の推進

〔労働局〕

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

イ 自動車運転者の労働時間等の労働条件の適正化

〔労働局〕

自動車運転者の労働時間・休日、割増賃金及び賃金形態等の労働条件の確保・改善並びに過重労働による健康障害の防止等を図るため、労働基準法(昭和22年法律第49号)、労働安全衛生法(昭和47年法律第57号)等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)に基づく監督指導を実施する。

また、関係行政機関相互の連絡会議の開催及び監督・監査結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ関係行政機関合同の監査・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

〔県消防政策課〕

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について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、関係機関との情報共有を図る。

イ 気象情報等の充実

〔気象台〕

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必用な処置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努める。また、防災関係機関等との間の情報共有やICTの活用等に留意し、これらの情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図る。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

4 車両の安全性の確保

自動車にはブレーキ・パッド、タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や、ブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきであるが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る。

【第 11 次計画における重点的な取組及び新規の取組】

- 自動車点検整備の充実 ((1) -イ)
- 自転車の安全性の確保 ((2))

(1) 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

〔運輸局〕

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

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

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実強化を図る。

イ 自動車点検整備の充実

〔運輸局〕

(ア) 自動車点検整備の推進

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

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会をとらえ、関係者に対

し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

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

(イ) 不正改造車の排除

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

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

(ウ) 自動車特定整備事業の適正化及び近代化

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車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整備の近代化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、車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業が自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応するための環境整備・技術の高度化を推進する。

また、整備主任者等を対象とした新技術研修の実施等により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

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

(2) 自転車の安全性の確保

〔県警、県教育委員会、県県民生活課〕

自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、万が一の交通事故から命を守る上で、とても大切なものである、自転車乗車中のヘルメット着用の促進を図る。

また、近年、対歩行者との事故等自転車の利用者が加害者となる事故が増加傾向

にあることに鑑み、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、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

さらに、薄暮の時間帯から夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

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

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

また、悪質・危険な運転行為による死傷事犯であっても従前の危険運転致死傷罪に該当せず自動車運転過失致死傷罪が適用された事件などを契機とした罰則の見直しを求める意見を背景として、平成 26 年 5 月から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成 25 年法律第 86 号。以下「自動車運転死傷処罰法」という。）が施行されたことを踏まえ、交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

さらに、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となった暴走族追放気運の高揚に努め、指導取締りの強化とあわせて暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

【第 11 次計画における重点的な取組及び新規の取組】

- 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等（（1）－ア）
- 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））
- 暴走族等対策の推進（（3））

（1）交通の指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

〔県警〕

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに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いた指導取締りを効果的に推進する。

（ア）交通事故抑止に資する指導取締りの推進

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

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、飲酒運転等を誘発、助長する周辺者（車両提供者、酒類提供者、同乗者）に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転等の根絶に向けた取組を推進する。

また、引き続き、児童、高齢者、障害者の保護の観点に立った指導取締りを

推進する。

さらに、指導取締りが有する交通事故抑止効果及び交通事故発生時の被害軽減効果を最大限に発揮させるため、指導取締り全般を交通事故実態の分析等に基づく指導取締り方針の策定、実行、効果検証及び検証結果を指導取締り方針へ反映するPDCAサイクルをより一層機能させる。

(イ) 横断歩行者等妨害等に対する指導取締りの推進

歩行者が道路横断中の交通事故実態に着目し、横断歩行者等妨害等の違反や歩行者の信号無視等の違法行為による影響を分析の上、横断中はもとより、横断しようとする歩行者の保護に資する指導取締りを推進する。

(ウ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者に対する飲酒運転、無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、当該違反行為により通行車両や歩行者に具体的危険を生じさせたり、再三の指導警告に従わず違反行為を繰り返す悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

(エ) 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。

イ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等

〔県警、西日本高速道路（株）〕

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、機動警ら、駐留警戒活動を強化するとともに、著しい速度超過、飲酒運転、通行帯違反等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反と被害軽減効果の高いシートベルト装着義務違反を重点とした指導取締りを推進する。

(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

〔県警〕

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車運転死傷処罰法第2条又は第3条（危険運転致死傷罪）の立件を視野に入れ、発生警察署と警察本部の交通指導課が緊密に連携して、構成要件該当性に着目した組織的な捜査の徹底を図る。

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

〔県警〕

交通事故事件等の捜査力を強化するため、警察本部の交通指導課に設置した交通事故事件捜査統括官等の有効な活用による捜査指導と捜査支援及び捜査に従事する警察官の研修等による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

〔県警〕

常時録画式交差点カメラや3D計測システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進めるとともに、現場痕跡等の客観的な証拠を確実に収集した上で、科学捜査研究所をはじめとした高度な科学技術を有する機関と連携した分析を行うことにより、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

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

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

〔県警、県教育委員会、県県民生活課〕

暴走族追放の気運を高揚させるため、「高知県暴走族等の根絶に関する条例」を効果的に運用するとともに、報道機関等へ暴走族に関する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。

家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導を促進する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

〔県警〕

暴走族等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推進する。

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

ウ 暴走族等に対する指導取締りの強化

〔県警〕

暴走族等取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反等をはじめとする各種法令を積極的に適用して検挙・補導の徹底を図る。

さらに、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する。

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

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

〔県警〕

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループを解体させるなど暴走族関係者の再犯防止に努める。

また、暴走行為に対する運転免許の行政処分の上申は、特に迅速かつ厳重に行う。

オ 車両の不正改造の防止

〔運輸局、県警〕

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されないことがないよう、「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企業・関係団体に対する指導を積極的に行う。

また、車両の部品等が不正改造に使用されることのないよう、関係業者に対する指導を強化し、不正改造等を行った業者に対して、必要に応じて事務所等に立入検査を行う。

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

【第11次計画における重点的な取組及び新規の取組】

- 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実（（1）－ア）
- 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進（（1）－イ）
- 救急救命士の養成・配置等の促進（（1）－ウ）
- ドクターヘリの運航体制の充実（（2）－ウ）

（1）救助・救急体制の整備

ア 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

〔県健康長寿政策課〕

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処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び災害派遣医療チーム（DMAT）の連携による救助・救急体制の充実を図る。

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

〔県警、県教育委員会、県消防政策課〕

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

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関においては、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。

さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く

知識の普及に努める。

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

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AED（自動体外式除細動器）の取り扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図る。

ウ 救急救命士の養成・配置等の促進

〔県消防政策課、県医療政策課〕

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が特定行為を実施するための講習及び実習の実施を推進する。

また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

エ ヘリコプターを活用した救急業務の推進

〔県消防政策課、県医療政策課〕

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、ドクターヘリと消防防災ヘリが連携し、相互補完体制のもと、救急業務への積極的活用を推進する。

また、市町村など関係機関と連携のうえ、安全に負傷者を収容できる離着陸場の確保を進める。

オ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

〔県消防政策課〕

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、県消防学校における教育訓練の充実を強力に推進する。

カ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

〔西日本高速道路(株)、県消防政策課〕

高速自動車国道における救急業務については、関係市町、道路管理者である西日本高速道路株式会社と相互連携を強化し、適正かつ円滑な救急の実施体制の整備が図られるよう努めることにより、相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

(2) 救急医療体制の充実

ア 救急医療機関等の機能維持

〔県医療政策課〕

本県の救急医療は、入院を必要としない比較的軽症な患者に対するかかりつけ医、在宅当番医制などによる初期救急医療、入院が必要な場合など初期救急医療で対応できない重症患者に対する救急告示病院、病院群輪番制などによる第二次救急医療、重篤な患者に対する複数の診療科にわたる高度な診療機能を有する24時間体制の救命救急センターによる第三次救急医療の体制で構成している。

県民が必要な救急医療を受けられるよう、休日・夜間の救急医療体制の確保に取り組むとともに、救命救急センターの運営等に対して必要な支援を行う。

さらに、リアルタイムの救急医療情報を提供するため、高知県救急医療情報センターによる24時間体制での電話案内を行う。

また、高知県救急医療・広域災害情報システム（こうち医療ネット）の運営により、診療時間や所在地、医療の内容などから、病院・診療所等の情報をパソコン・携帯電話で検索できるサービスを提供する。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

〔県医療政策課〕

救急医療に携わる医師を確保していくために、臨床研修などにおいて、救急医療に関する教育研修の充実に努めるとともに、講習会等の実施を通じて医師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救急医療実習の充実に努め、救急医療を担当する看護師の確保を図る。

ウ ドクターヘリの運航体制の充実

〔県医療政策課〕

平成23年3月に導入したドクターヘリの運航に当たっては、関係機関・団体で構成する委員会において、搬送事例の事後検証や運航上の課題の検討を行うとともに、安全に患者を収容できるランデブーポイントの確保を進めるなど、体制の充実に努める。

(3) 救急医療機関の協力体制の確保等

〔県警、県消防政策課、県医療政策課〕

救急患者の救命率の向上と後遺症の軽減のため、救急医療機関の役割分担と相互協力、メディカルコントロール体制の進化による最適な搬送先や搬送手段の選定などについて関係機関による協議を行い、救急医療機関と消防機関間の緊密な連携・協力関係を確保するとともに、ドクターヘリ、消防防災ヘリ、ドクターカー

等を有機的に活用した新たな救急医療体制の構築をめざす。

また、高知県救急医療・広域災害情報システムの動画伝送及び傷病者情報共有等の機能を活用し、救急医療機関及び消防機関の連携強化を図る。

さらに、人命に関わる重大な症状が認められる交通事故について、県警察から救急医療機関に対して負傷者の救命・医療処置等に必要な情報を伝達する情報連携の充実に努める。

7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、かけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）や犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の下、交通事故被害者等に対する支援の一層の充実を図る。

交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が不足していることが多いことから、交通事故相談活動を強化し、交通事故にかかる法律問題や自賠責保険等の利用等、各種援助・支援制度等の情報提供を行う。

特に近年、自転車が加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償保険等への加入を加速化する。

また、交通事故の概要、捜査経過等の情報を可能な範囲で提供し、被害者支援を積極的に推進する。

さらに、自動車の運行による交通事故について、加害者側の損害賠償の履行を確保するため、無保険（無共済）車両の運行防止を徹底する。

【第11次計画における重点的な取組及び新規の取組】

- 交通事故相談活動の推進（（2））
- 自動車事故被害者等に対する援助の推進（（3）－ア）
- 交通事故被害者の心情等に配慮した対策の推進等（（3）－イ）

（1）無保険（無共済）車両対策の徹底

〔運輸局、県警〕

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

（2）交通事故相談活動の推進

〔県県民生活課〕

高知県交通事故相談所が行う交通事故相談の充実を図るとともに、関係機関との相互連携による総合的な支援活動を推進する。

（ア）円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故紛争処理センター、日弁連交通事故相談センター等の関係機関・団体等との連絡協調を図る。

（イ）交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて相談員の資質の向上を図る。

る。

(ウ) 県・市町村の広報紙を積極的に活用するなど交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助の推進

〔県県民生活課〕

交通事故被害者を救済するため、関係機関が緊密な連携を保ち、社会福祉制度、自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金の貸付け及び交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための育成基金制度（育成給付金の給付）・重度後遺障害者に対する介護料の支給、県の行う県立高等学校授業料減免制度（交通遺児を対象を含む）・私立高等学校災害遺児等授業料減免制度等、各種援助制度を被害者世帯等が利用できるよう情報提供に努める。

イ 交通事故被害者の心情等に配慮した対策の推進等

〔運輸局、県警〕

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

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

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

ウ 公共交通事故被害者への支援

〔運輸局〕

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能等を担うこととしている。引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの

構築、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

8 南海トラフ地震などの災害に備えた道路交通の安全の確保

本県では、近い将来に発生が予想される南海トラフ地震をはじめ、全国でも有数の多雨地域であり、過去にもたびたび台風の上陸・接近や集中豪雨により、大きな被害を受けている。

他県と比べても南海トラフ地震をはじめとする災害に備えた道路交通の安全の確保は大きな課題であるため、道路の整備や交通安全施設などのハード整備を着実に進めていく。

また、南海トラフ地震が発生した際や豪雨等に遭遇した場合には、自動車運転者等の道路利用者が冷静かつ適切に行動できるような交通安全教育の実施や、関係する各種の道路情報の適正な提供など、できるだけ被害が拡大しないようなソフトの対策も進めていく。

さらに、県においては、平成23年3月に発生した東日本大震災を受けて、関係する計画や対策の見直しを行なっているところであり、その結果を今後の道路交通の安全に反映するよう推進する。

【第11次計画における重点的な取組及び新規の取組】

- 災害に備えた道路の整備（(1)－ア）
- 災害に強い交通安全施設等の整備（(1)－イ）
- 災害に備えた交通安全情報の普及啓発（(2)）

(1) 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

〔地方整備局、県道路課、県南海トラフ地震対策課〕

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

近い将来発生が予想されている南海トラフ地震等の大規模災害を踏まえ、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及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

また、市町村による避難場所への誘導標識の設置促進に取り組むとともに、地

震・津波等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を想定した整備を推進する。

さらに、ミッシングリンクの解消や高速道路の4車線化、一般道の防災課題解消などを推進し、災害に強い道路ネットワークを構築する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

〔地方整備局、県警、県道路課〕

地震、豪雨、津波等の災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通流監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備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を推進する。

また、隣接県を含めた広域的な交通情報を収集するとともに、交通流・量を適正に配分・誘導するための交通情報を提供する広域的な交通管理体制の整備を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

〔地方整備局、県警、西日本高速道路(株)〕

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。

あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

（2）災害に備えた交通安全情報の普及啓発

ア 災害時を想定した交通安全教育の実施

〔県県民生活課〕

道路を利用する際、地震等の災害が発生した場合に適切な対処ができるよう、日頃からよく理解しておく必要があることから、県民に対して南海トラフ地震に備えるためのガイドブックや各種の広報媒体を活用して、その周知を図っていく。

また、学校や老人クラブなどにおける防災や交通安全に関する教育の中で、地震発生時に予想される道路状況や安全な道路利用についても、学ぶ機会を設けるとともに、民間の交通安全団体が実施する活動においても、地震や津波、豪雨に遭遇した際の適切な道路利用について、普及啓発を推進する。

イ 災害発生時における情報提供の充実

〔総合通信局、地方整備局、県警、県道路課、西日本高速道路(株)〕

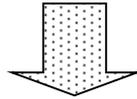
災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通流監視カメラ、車両感知器、道路情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

また、民間事業者等が所有するプローブ情報を活用しつつ、災害時に交通情報を提供するための環境の整備を推進する。

第2部 鉄道交通の安全

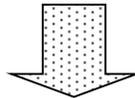
1 鉄道事故のない社会をめざして

- 鉄道は、多くの県民が利用する生活に欠くことの出来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、重大な列車事故や利用者等が関係する事故への対策等、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第11次計画の目標

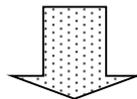
- ① 乗客の死者数ゼロの継続をめざします。
- ② 運転事故全体の死傷者数減少をめざします。



3 鉄道交通安全についての対策

<鉄道交通安全を考える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



<7つの柱>

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

第1章 鉄道事故のない社会をめざして

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下に同じ。）は、県民生活に欠くことのできない交通手段であるものの、一たび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがある。

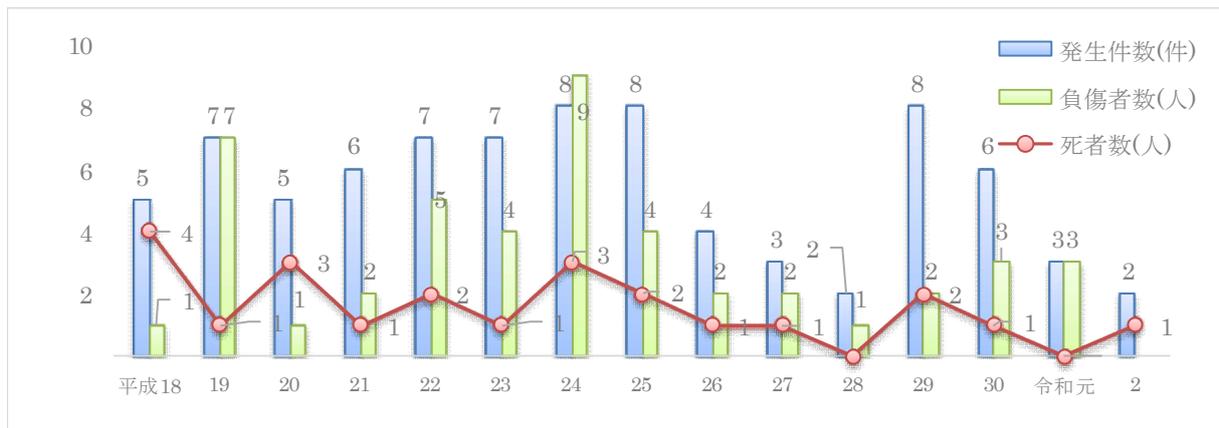
また、道路障害事故、踏切障害事故及び線路内立入等による人身障害事故が運転事故全体の約7割を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、県民が安心して利用できる、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故や利用者等が関係する事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

第1節 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

鉄道における運転事故は、長期的には減少傾向にあり、令和2年の県内発生件数は2件、死傷者数は1人であり、近年は小幅な増減で推移している状況である。



2 近年の運転事故の特徴

近年の運転事故の特徴としては、道路障害事故は約2割、人身障害事故は約1割、踏切障害事故は4割で運転事故件数全体の約7割を占めている。また、死者数の全てが道路障害事故と踏切障害事故により発生している。

第2節 鉄道事故の抑止目標

【数値目標】

- ① 乗客の死者数ゼロの継続をめざす。
- ② 運転事故全体の件数、死傷者数の減少をめざす。

列車の衝突や脱線等により、乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。

また、近年の運転事故等の特徴を踏まえ、利用者等が関係する運転事故全体の死傷者数を減少させることが重要である。

近年は、輸送量の伸び悩み等から、事業者は厳しい経営を強いられている状況であるが、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、この計画に掲げる取組を推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続するとともに、運転事故全体の件数、死傷者数を減少させることをめざすものとする。

第2章 鉄道交通の安全についての対策

第1節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの高知県交通安全計画に基づく取組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。

道路障害事故、踏切障害事故及び人身障害事故が運転事故全体の約7割を占めており、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めざし、次の施策を総合的に推進する。

第2節 実施すべき取組

【第11次計画における重点的な取組及び新規の取組】

- 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

〔運輸局、鉄道各社〕

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、多発する自然災害に対応するために、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強化、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を図るため、主要駅や高架橋等の耐震補強を推進する。

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すべ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、内方線付き点状ブロック等の整備などによるホームからの転落防止対策を引き続き推進する。

加えて、野生動物との衝突事故防止及び被害軽減のための各種施策を継続し、輸送の安全確保と定時運行に努める。

(2) 運転保安設備等の整備

〔運輸局、鉄道各社〕

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

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

〔運輸局、鉄道各社〕

運転事故の約7割を占める道路障害事故、踏切障害事故及び人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道事業者・携帯電話事業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故0(ゼロ)運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

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

3 鉄道の安全な運行の確保

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

(1) 保安監査の実施

〔運輸局〕

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保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなど、保安監査の充実を図る。

(2) 運転士の資質の保持

〔運輸局、鉄道各社〕

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

〔運輸局、鉄道各社〕

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・共有することにより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

〔気象台、鉄道各社〕

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、乗務員等が必要な処置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努める。また、これらの情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図るため、気象観測予報体制の整備、地震・津波等監視体制の整備、各種情報の提供、気象知識等の普及を行う。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

〔運輸局〕

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故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、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

(6) 運輸安全マネジメント評価の実施

〔運輸局〕

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

(7) 計画運休への取組

〔運輸局、鉄道各社〕

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測されるときは、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、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化を指導する。

4 鉄道車両の安全性の確保

〔運輸局、鉄道各社〕

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

〔運輸局、鉄道各社、県消防政策課、県医療政策課〕

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、鉄道係員に対する、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とともに、防災士の養成を進める。

6 被害者支援の推進

〔運輸局、鉄道各社〕

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置した

公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能等を担うこととしている。引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

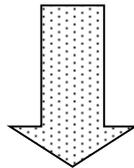
〔運輸局、鉄道各社〕

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明調査を迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員に対する専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、ドローン等を活用し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、同種事故の比較分析など事故調査結果のストックの活用等により、調査・分析手法の高度化を図る。

第3部 踏切道における交通の安全

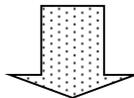
1 踏切事故のない社会をめざして

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



2 踏切道における交通の安全についての第11次計画の目標

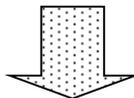
踏切事故件数ゼロをめざします。



3 踏切道における交通の安全についての対策

<踏切道における交通安全を考える視点>

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



<4つの柱>

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

第1章 踏切事故のない社会をめざして

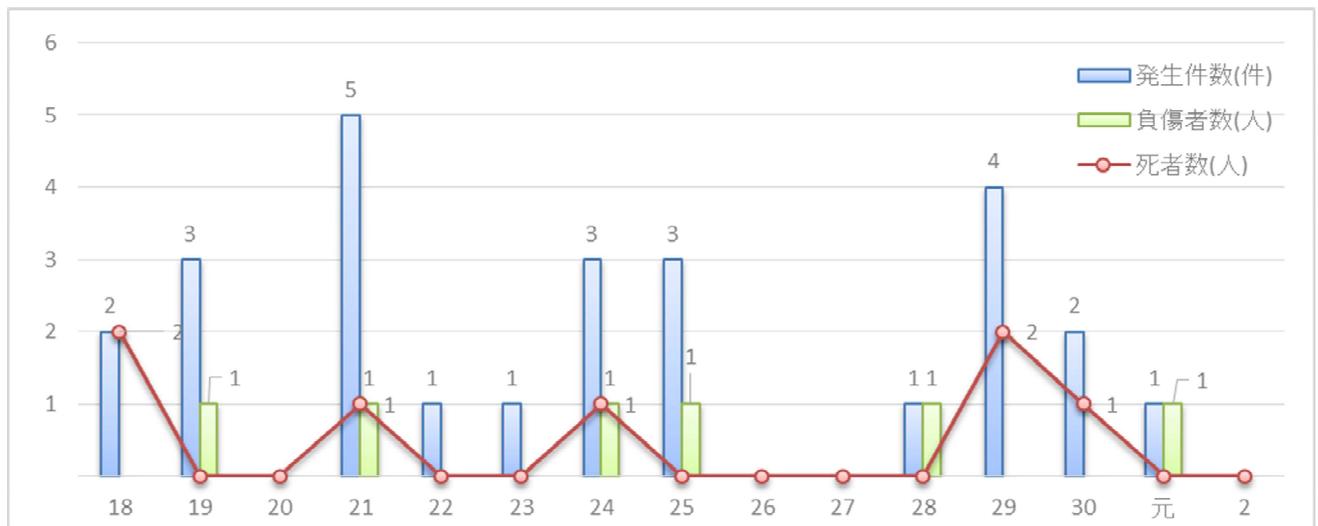
踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、近年、踏切事故は鉄道事故の約4割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故のない社会をめざす。

第1節 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は長期的には減少傾向にある。

このような踏切事故の減少は、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、近年、依然として、踏切事故は鉄道の運転事故の約4割を占めている状況であり、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にある。



2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、①衝撃物別では自動車は5割、歩行者が5割を占めている、②自動車及び歩行者共に原因は直前横断によるものであった。

第2節 踏切事故の抑止目標

【数値目標】踏切事故件数ゼロをめざす。

踏切事故の現状を踏まえ、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、県民の理解と協力の下、この計画に掲げる取組を推進することにより、令和7年まで踏切事故件数を毎年ゼロ件にすることをめざすものとする。

第2章 踏切道における交通の安全についての対策

第1節 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

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数ともに減少傾向にあることを考えると、第10次高知県交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように重大な結果をもたらすものである。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なお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

また、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めざし、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。

第2節 実施すべき取組

【第11次計画における重点的な取組及び新規の取組】

- 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進（1）
- 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施（高齢者等の歩行者対策の推進）（2）
- 踏切道の統廃合の促進（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の促進

〔運輸局、鉄道各社〕

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

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「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や歩行者等立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

また、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など、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

さらに、平成27年10月の高齢者による踏切事故防止対策検討会のとりまとめを踏まえ、軌道の平滑化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。

また、従前の踏切対策に加え、改札口の追加や踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

〔運輸局、鉄道各社〕

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

また、主要な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。

さらに、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。

3 踏切道の統廃合の促進

〔運輸局、鉄道各社〕

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、第4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

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

4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

〔運輸局、鉄道各社〕

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、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、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めざし、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に支障を来す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。

参 考 資 料

- 1 交通安全対策基本法（抜粋）
- 2 交通安全対策基本法施行令（抜粋）
- 3 高知県交通安全対策会議条例

交通安全対策基本法（抜粋）

（昭和 45 年 6 月 1 日法律第 110 号）

〔最終改正：平成 25 年 6 月 14 日法律第 44 号〕

（都道府県交通安全対策会議の設置及び所掌事務）

第 16 条 都道府県に、都道府県交通安全対策会議を置く。

2 都道府県交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 都道府県交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。
- (3) 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施に関し、都道府県並びに関係指定地方行政機関及び関係市町村相互間の連絡調整を図ること。

（都道府県交通安全対策会議の組織等）

第 17 条 都道府県交通安全対策会議は、会長及び委員をもつて組織する。

2 会長は、都道府県知事をもつて充てる。

3 委員は、次の各号に掲げる者をもつて充てる。

- (1) 都道府県の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長又はその指名する職員
- (2) 都道府県教育委員会の教育長
- (3) 警視総監又は道府県警察本部長
- (4) 都道府県知事が都道府県の部内の職員のうちから指名する者
- (5) 地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 252 条の 19 第 1 項の指定都市を包括する都道府県にあつては、指定都市の長又はその指名する職員
- (6) 都道府県の区域内の市町村の市町村長及び消防機関の長のうちから都道府県知事が任命する者
- (7) その他都道府県知事が必要と認めて任命する者

4 都道府県交通安全対策会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

5 前各項に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で定める。

（都道府県交通安全計画等）

第 25 条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

- (1) 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
- (2) 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する施策を

総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- 3 都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画（以下「都道府県交通安全実施計画」という。）を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に抵触するものであつてはならない。
- 4 都道府県交通安全対策会議は、第1項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。
- 5 都道府県交通安全対策会議は、第3項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村の長に通知しなければならない。
- 6 第4項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全実施計画の変更について準用する。

（市町村交通安全計画等）

- 第26条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。
- 2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。
 - 3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。
 - (1) 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
 - (2) 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
 - 4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。
 - 5 市町村交通安全対策会議は、第1項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。
 - 6 市町村長は、第4項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
 - 7 第2項及び第5項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

交通安全対策基本法施行令（抜粋）

（昭和 45 年 6 月 8 日政令第 175 号）

〔最終改正：平成 17 年 6 月 1 日政令第 203 号〕

（都道府県交通安全対策会議の組織及び運営の基準）

第 5 条 交通安全対策基本法（以下「法」という。）第 17 条第 5 項の政令で定める基準は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 会長は、会務を総理するものとする。
- (2) 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理するものとする。
- (3) 特別委員は、東日本高速道路株式会社その他の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の役員又は職員のうちから、都道府県知事が任命するものとする。
- (4) 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。
- (5) 都道府県交通安全対策会議に、幹事を置くものとする。
- (6) 幹事は、委員の属する機関の職員のうちから、都道府県知事が任命するものとする。
- (7) 幹事は、都道府県交通安全対策会議の所掌事務について、会長、委員及び特別委員を補佐するものとする。
- (8) 委員、特別委員及び幹事は、非常勤とするものとする。
- (9) 前各号に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が都道府県交通安全対策会議に諮って定めるものとする。

高知県交通安全対策会議条例

(昭和 45 年 10 月 28 日条例第 38 号)

[最終改正：平成 17 年 7 月 19 日条例第 68 号]

(趣旨)

第 1 条 この条例は、交通安全対策基本法(昭和 45 年法律第 110 号)第 17 条第 5 項の規定に基づき、高知県交通安全対策会議(以下「会議」という。)の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(会長)

第 2 条 会長は、会務を総理する。

2 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(委員及び特別委員)

第 3 条 部内の職員のうちから指名される委員並びに市町村長及び消防機関の長のうちから任命される委員の定数は、それぞれ 9 人及び 3 人とする。

2 市町村長及び消防機関の長のうちから任命される委員の任期は、2 年とする。ただし、補欠の委員の任期は、その前任者の残任期間とする。

3 前項の委員は、再任されることができる。

4 特別委員は、四国旅客鉄道株式会社その他の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の役員又は職員のうちから、知事が任命する。

5 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。

(幹事)

第 4 条 会議に幹事 36 人以内を置く。

2 幹事は、委員の属する機関の職員のうちから、知事が任命する。

3 幹事は、会議の所掌事務について、会長、委員及び特別委員を補佐する。

(委任)

第 5 条 この条例に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議にはかって定める。

付 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則(昭和 62 年 3 月 18 日条例第 3 号)

この条例は、昭和 62 年 4 月 1 日から施行する。

附 則(平成元年 3 月 24 日条例第 11 号)

この条例は、公布の日から施行する。

附 則(平成 17 年 7 月 19 日条例第 68 号)

この条例は、平成 17 年 10 月 1 日から施行する。