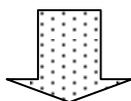


第1部 道路交通の安全

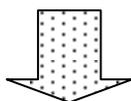
1 道路交通事故のない社会をめざして

- 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します。
- 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、さらに積極的に取り組む必要があります。



2 道路交通の安全についての第9次計画の目標

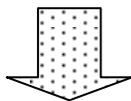
平成27年の交通事故死者数を年間38人以下にします。



3 道路交通安全についての対策

<道路交通安全を考える3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
- (3) 生活道路及び幹線道路における安全確保



<8つの柱>

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の推進
- ⑧ 南海地震など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、究極的には、交通事故のない社会を実現するためには、すべ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いるものの、死者については概ね50人から60人で推移し足踏み状況となっている。

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。

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」として考えていくことも、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人の最高を記録した。

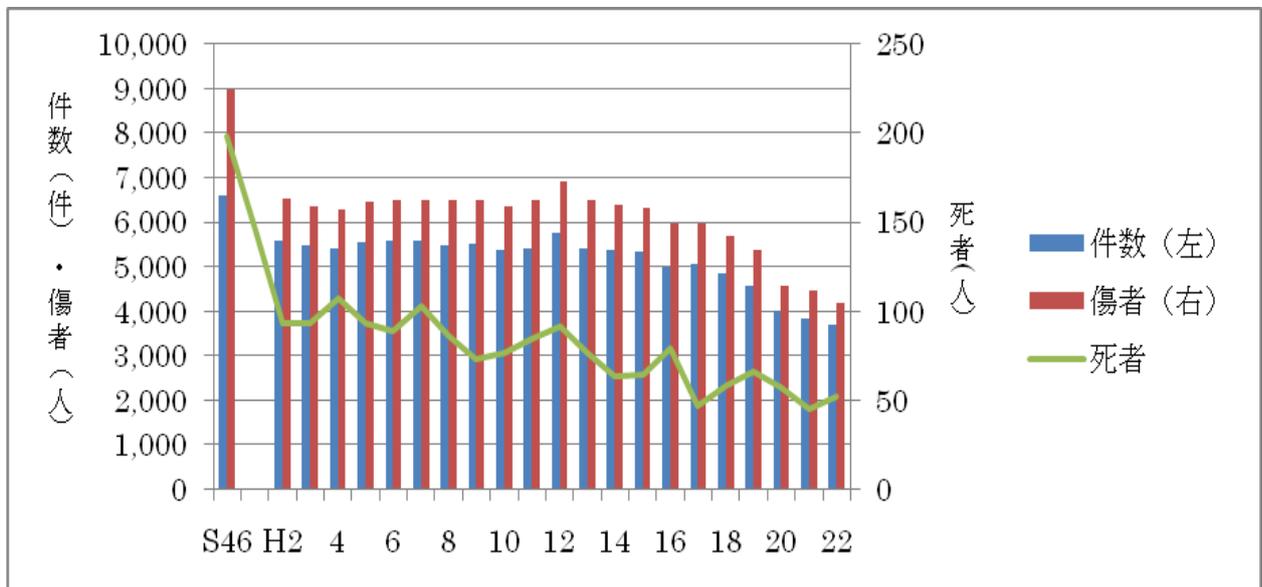
その後、暫時減少傾向となり、昭和52年には3,900件まで減少したが、以後再び増加傾向に転じ平成元年には5,828件まで増加した。

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て、平成21年には昭和41年以来の3千件台(3,814件)にまで下回っている。

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17年には47人と昭和46年の4分の1以下にまで減少、さらに平成21年には45人まで減少したが、平成22年には52人と増加した。

したがって、第8次交通安全基本計画における「平成22年の交通事故死者数を年間43人以下とする」という目標は達成できなかった。

【参考】高知県の交通事故状況の推移



【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）</p> <p>目標値：歩行者推計死者数約65人の半減</p> <p>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）</p> <p>目標値：昭和55年の年間死者数 概ね90人程度</p> <p>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）</p> <p>目標値：昭和60年までに年間死者数 概ね60人以下</p> <p>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）</p> <p>目標値：平成2年の年間死者数 全国平均以下</p> <p>実数値：93人</p> <p>（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）</p> <p>目標値：平成7年の年間死者数 年間70人台</p> <p>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）</p> <p>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</p> <p>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）</p> <p>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</p> <p>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）</p> <p>目標値：平成22年の年間死者数 43人以下</p> <p>実数値：52人</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が高水準で推移しており、全死者数の約5割以上を占めている。このうち、高齢者の歩行中及び自転車乗用中の死者数が高齢者の死者数の6割以上を占めている。また、近年、高齢運転者が第一当事者となる死亡事故が高水準で増加している。
- ② 国道等の主要幹線道路で7割以上発生している。
- ③ 16歳から24歳までの若者の死者数が大きく減少しており、特に自動車乗車中の減少が顕著である。
- ④ 最高速度違反及び飲酒運転による死亡事故が減少している。

近年の交通死亡事故が減少している理由としては、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充実等の諸対策が効果を発揮したことは言うまでもないが、考えられる主な要因としては、次のものが挙げられる。

- ① 飲酒運転等悪質・危険性の高い事故の減少
- ② シートベルト着用者率の向上に伴う致死率（自動車乗車中）の低下
- ③ 法令違反の歩行者の減少
- ④ 車両の安全性の向上

2 道路交通を取り巻く状況の展望

本県の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、少子高齢化や経済社会情勢の動向に伴い、運転免許保有者数及び車両保有台数、自動車走行キロについては今後減少することが見込まれる。

こうした中、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口、中でも高齢者の運転免許保有者数の増加や、最近のエコブーム等の影響による自転車利用の関心の高まりは、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

3 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、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、上記「2 道路交通を取り巻く状況の展望」をもとに予測すると、交通事故件数は減少することが見込まれるが、高齢者や自転車に関係する事故の割合は増加することが見込まれる。

第2節 道路交通事故の抑止目標

【数値目標】平成27年の交通事故死者数を年間38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。

国においては、平成22年1月に開催された中央交通安全対策会議において、今後10年間の目途に平成30年には交通事故死者数を半減させ、世界一安全な道路交通を実現することとして、交通事故死者数を2,500人以下とすることをめざすことを決定した。

本県においても、国の積極的な目標設定に呼応して、今後総合的な交通事故抑止対策を講じることにより、平成27年の交通事故死者数（24時間死者数）を年間38人以下とすることを本計画の目標とする（※）。

なお、今後は従来からの取組を一層効果的に実施するとともに、今後の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、交通事故総量の抑制にもさらに積極的に取り組むこととする。

（※）目標設定にあたっては、国において平成21年交通事故死者数（4,914人）に対して、平成30年を目途に2,500人以下をめざすとしている。

本県においても第8次計画中の平均年間死者数56人を平成21年基準として、平成30年に半減させる考え方により、各年度均等に逡減させた場合の平成27年（第9次計画最終年）死者数を目標値とした。

第3章 道路交通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死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ったものと考えられる。

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は、以下の3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
- (3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

に基づき、

- 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被害者支援の推進
- ⑧南海地震など災害に備えた道路交通安全の確保

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3位の高齢化県（平成22年国勢調査による）である本県では、高齢者が安全かつ安心して外出したり、移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

本県での高齢者に係る交通事故の状況は、近年では件数、傷者は若干の抑制傾向が見られるものの、死者は30人前後を推移し、死者数全体の過半数を占めることから、予断を許さない状況にある。

このため、高齢者の交通事故対策を考えるうえでは、事故全体の抑制を図っていくとともに、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進すべきであり、高齢者が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と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築すべきである。

特に、後者については、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするために、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の形成を図ることも重要である。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

また、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。

安心して子供を生み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

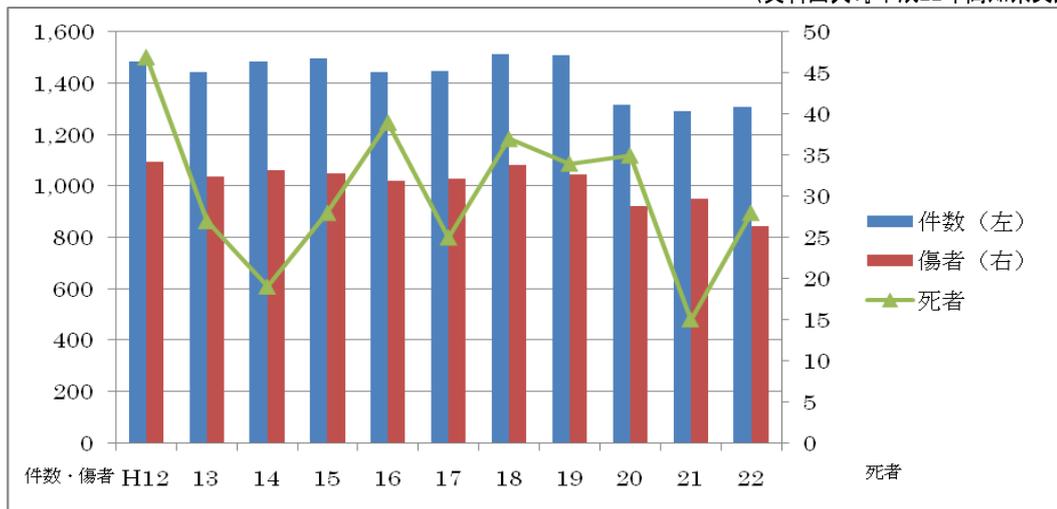
近年、本県での子どもが関係する交通事故は着実に減少しているが、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備や、子どもや保護者に対する交通安全教育を効果的に実施するなど、取組を積極的に推進する必要がある。

【参考】高齢者の交通事故の状況

(単位:件、人)

	H12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
件数	1,483	1,444	1,485	1,495	1,444	1,446	1,512	1,508	1,318	1,291	1,306
傷者	1,094	1,035	1,060	1,051	1,020	1,028	1,082	1,044	921	951	843
死者 (高齢者率)	47 (51.6%)	27 (35.5%)	19 (30.2%)	28 (43.8%)	39 (49.4%)	25 (53.2%)	37 (63.8%)	34 (51.5%)	35 (61.4%)	15 (33.3%)	28 (53.8%)

(資料出典:『平成22年高知県交通白書』)

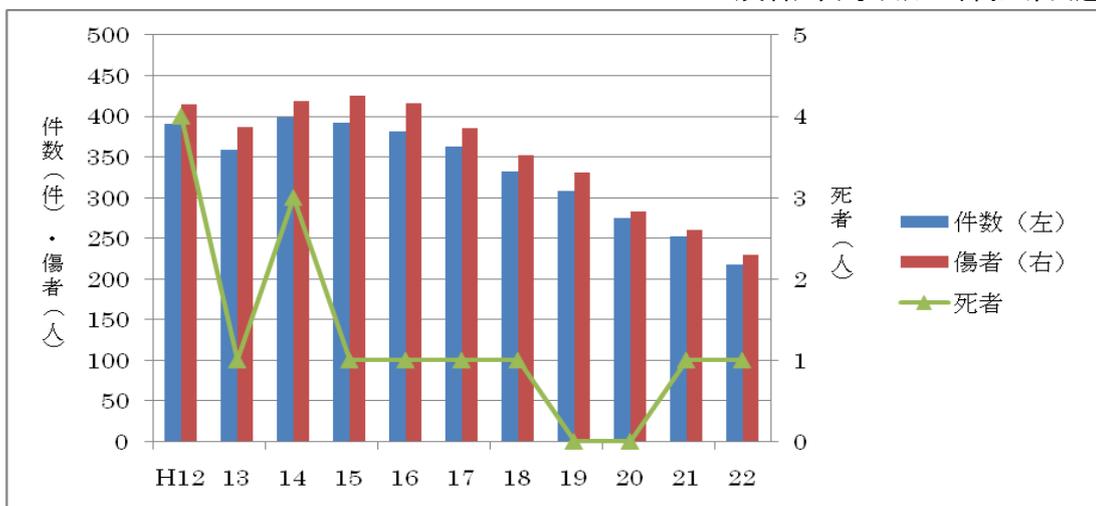


【参考】子どもの交通事故の状況

(単位:件、人)

	H12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
件数	391	359	399	392	381	363	332	308	275	252	217
傷者	415	387	419	425	416	386	352	331	283	260	230
死者	4	1	3	1	1	1	1	0	0	1	1

(資料出典:『平成22年高知県交通白書』)



2 歩行者及び自転車の安全確保

本県では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が3分の1以上を占め、特に、高齢者では死者数の約5割が歩行者で、ほとんど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。

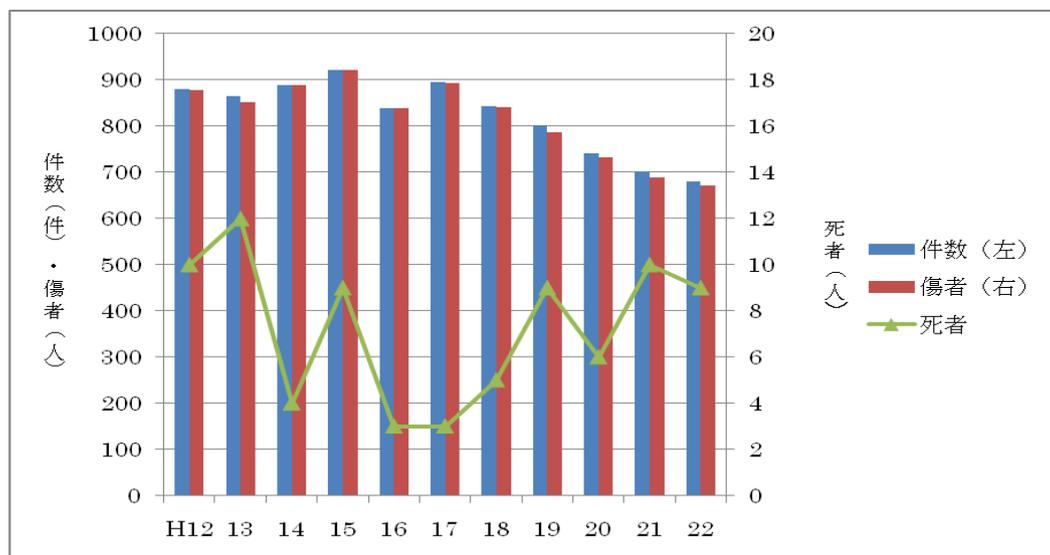
さらに、駅前や繁華街の歩道上など放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐輪場の整備等放置自転車対策を進める必要がある。

【参考】歩行者の交通事故の状況

(単位:件、人)

	H12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
件数	541	479	492	482	471	424	421	423	332	315	356
傷者	510	481	491	482	445	411	405	401	314	310	340
死者	36	14	18	14	34	17	24	26	21	9	20

(資料出典:『平成22年高知県交通白書』)

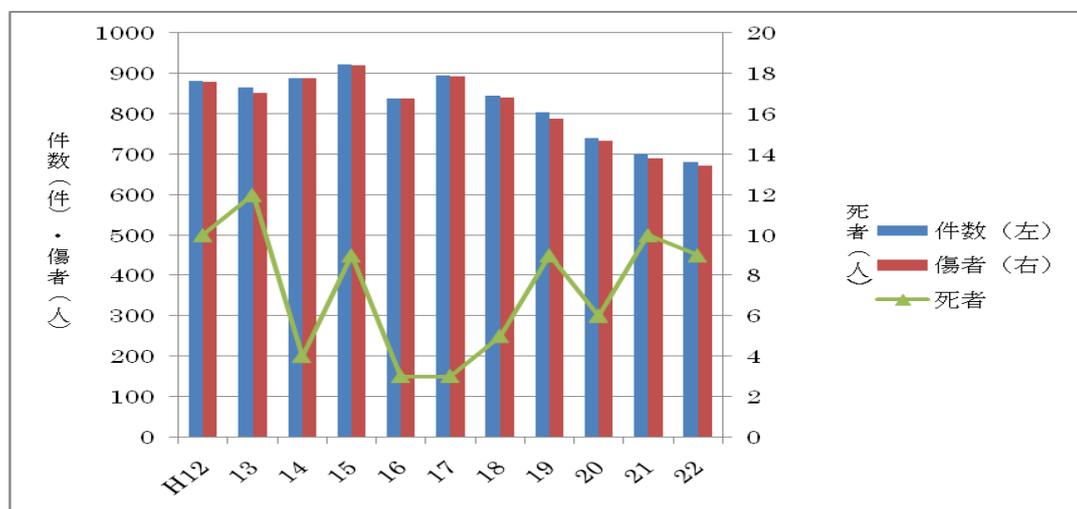


【参考】自転車の交通事故の状況

(単位:件、人)

	H12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
件数	881	866	889	922	839	895	844	803	740	702	681
傷者	879	852	888	921	839	893	841	787	732	689	671
死者	10	12	4	9	3	3	5	9	6	10	9

(資料出典:『平成22年高知県交通白書』)



3 生活道路及び幹線道路における安全確保

本県の車道幅員 5.5 メートル未満の道路における交通死亡事故件数の推移をみると、全死亡事故件数の減少傾向を上回って減少しており、全死亡事故件数に占める割合も減少傾向にある。

しかしながら、今後も生活道路における交通死亡事故等の発生を防止する必要があることから、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。

また、本県では交通事故死者数の 3 分の 2 以上を占める幹線道路における対策については、

- ① 事故データや地方公共団体、地域住民からの指摘等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間を明確化
- ② 地域住民への注意喚起や事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施
- ③ 対策完了後の効果を評価し、評価結果を次の新たな対策の検討に反映するといった「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」への新たな取組

など、交通安全対策の効果のさらなる向上を図る必要がある。

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、引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で、その事故が占める割合が増加する傾向のある生活道路における安全対策をより一層推進することが必要であり、今後の道路交通環境の整備を考えるに当たっては、以下の2つの基本戦略に基づき、引き続き効果的・効率的な取組を進めていくこととする。

○ 施策パフォーマンスの追求

現下の厳しい財政状況の中で効果的な対策を推進するためには、限られた予算の中で交通事故対策への投資効率を最大限高めることが必要である。このため、科学的なデータや、地域の顕在化したニーズ等に基づき、事故要因や有効な対策について十分な分析を行った上で、地域の実情を踏まえつつ、生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策に取り組む。

○ 地域や住民の主体性の重視

道路交通環境の整備を効果的・効率的に進めていくためには、地域や地元住民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが重要であることから、計画の策定や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みをつくるなど、道路交通環境整備における地域や住民の主体性を重視する取組を推進する。

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、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。

（1）人優先の安全・安心な歩行空間の整備

〔地方整備局、県警、県土木部〕

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や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

「あんしん歩行エリア」を中心とする歩行者・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を確保するため、速度の規制が必要な道路において最高速度を原則として時速30キロメートルとするほか、道路標識・道路標示の高輝度化や信号機の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に信号機の高度化、光ビーコン、交通情報板等による交通情報の提供等の交通流円滑化対策を実施するとともに、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。）の生活関連経路を構成する道路を中心に音響信号機の整備、歩行者と自動車の流れを分離して歩行者と自動車を錯綜させない動線とすることにより歩行者と自動車の事故を防止する歩車分離式信号の導入を推進する。

(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経路対策等により、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を実施する。

イ 通学路等の歩道整備等の推進

小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。

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、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、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

(ア) 高齢者や障害者等を含め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、バリアフリー対応型信号機、音響式信号機、歩車分離式信号機、高齢者等感応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、道路標識の高輝度化等を推進する。

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時間の延長を行う歩行者等支援情報通信システム（PICS）の整備を推進し、高齢者、障害者等の安全な移動を支援する。

(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自治体と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

エ 無電柱化の推進

「無電柱化に係るガイドライン」に沿って、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。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

〔地方整備局、県警、県土木部〕

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、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。）から居住地域内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

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・県道における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や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

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間（交差点14箇所、単路12箇所合計26箇所）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。

事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、交差点改良等の対策を推進する。

ウ 幹線道路における交通規制

〔この項 県警、西日本高速道路(株)〕

交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況、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。

エ 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査し、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

- (ア) 高規格幹線道路から居住地域内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、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス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。
- (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

〔この項 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、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さく、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二車線の区間（暫定供用区間）については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため高視認性ポストコーン、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面標示の設置、中央分離帯の設置等分離対策の強化を図る。

また、逆走による事故防止のための標識や路面標示の整備、野生動物の進入防止を図るなど、総合的な事故防止対策を推進する。

さらに、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、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こたえ、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ITSスポット等の整備・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、インターネット等広く普及している情報通信を活用して即時に道路交通情報提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

また、ETCを快適に利用するため、ETC設置の更新、及び入口ETCレーンの複数設置、ETCカード未挿入時のリカバリー機能の追加等を順次進める。

キ 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、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、交差点のコンパクト化等を推進する。

(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

(ア) 道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機を設置する。

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

夜間等横断交通が極めて少なくなる場所等については、信号機の閑散時半感応化、閑散時押ボタン化を推進する。

(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・道路標示の高輝度化、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、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。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

〔地方整備局、県警、県土木部〕

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、平成20年度から24年度までを計画期

間とする社会資本整備重点計画（平成 21 年 3 月 31 日閣議決定）に基づき、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。

また、平成 25 年度以降も、交通事故発生状況等を勘案し、総合的かつ計画的な歩道整備を始めとした交通安全施設等整備事業の推進を図る。

ア 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、「あんしん歩行エリア」に指定された地区（高知駅南東地区、知寄町地区、旭・上町地区、棧橋地区、大そね地区 合計 2 市 5 地区）における面的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢化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。

イ 幹線道路対策の推進

事故危険箇所指定された 26 箇所など、事故の発生割合の大きい区間において、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、信号機の高度化、交差点改良等の対策を実施する。

ウ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の高度化を実施する。

エ IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

(ア) 交通に関する情報の収集、分析及び伝達並びに信号機、道路標識等の操作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等交通管制システムの充実・高度化を図る。

(イ) 幹線道において、交通の変動実態を的確に把握し、予想される変動に対応した信号制御を行うため、集中制御化、プロファイル化、系統化、閑散時押ボタン化・半感应化、多現示化、右折感应化等の信号機の高度化を図る。

また、交通流の変動にきめ細かに対応した信号制御等を可能とする交通管制システムの高度化を図る。

(ウ) 最先端の IT 等を用いて、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの高度化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。

オ 道路交通環境整備への住民参加の促進

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」「道の相談室」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

カ 道路交通環境連絡協議会等の活用

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。

(4) 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。

(5) 効果的な交通規制の推進

〔県警〕

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努める。

ア 地域の特性に応じた交通規制

幹線道路では、交通量を整序化する交通規制を、また、生活道路では、通過交通を抑制するための交通規制を実施するほか、歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。

イ 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

安全で機能的な都市交通を確保するため、計画的に都市部における交通規制を推進し、交通流・量の適切な配分誘導を図る。

ウ より合理的な交通規制の推進

より合理的な交通規制を図るため、警察において交通規制の種類に応じ、当該交通規制を実施している道路における交通実態を調査・分析し、その結果、交通規制実施後の道路環境の変化等により現場の交通実態に適合しなくなったと認められる場合には、交通規制の内容の変更又は交通規制の解除等を実施する。

(6) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の創出

〔地方整備局、県警、県土木部、県県民・男女課〕

歩行者・自転車・自動車の交通量に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図ることにより、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要があり、自転車道や普通自転車専用通行帯、普通自転車の歩道通行部分の指定等の自転車走行空間ネットワークの整備を推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

〔地方整備局、県土木部〕

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及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に、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。

(7) 高度道路交通システムの活用

〔県警〕

最先端の情報通信技術（IT）等を用いて、人と道路とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通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）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。

イ 新交通管理システムの推進

高度化された交通管制を中心に、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て、交通の安全及び快適性を確保しようとする新交通管理システム（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を推進する。

ウ スマートウェイの推進

ETCの通信技術をベースとしたITSスポットの活用によるスマートウェイの推進を官民一体となって展開していく。ITSスポットの活用により、ETCに加え、広範囲の渋滞データで適切にルート選択を可能とするダイナミックルートガイダンス、ドライブ中のヒヤリをなくす事前の注意喚起を実現する安全運転支援等のサービスを実現する。

(8) 交通需要マネジメントの推進

〔地方整備局、県警、県公共交通課〕

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

- (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、通勤時の公共交通利用啓発の実施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を推進する。

(9) 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、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 秩序ある駐車場の推進

〔運輸局、県警〕

道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い、駐車場の効用にも十分配慮して、個々の時間及び場所に応じた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) 確認事務の民間委託により違法駐車取締りを行う執行力を確保し、違法駐車取締りを強化する。そのため、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反取締りの重点を指向して、地域住民の意見・要望等を踏まえた取締りガイドラインによる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、当該車両の利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利用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、利用者責任を強力に追及する。

ウ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

〔県警〕

違法駐車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締め出し気運の醸成・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。

(10) 道路交通情報の充実

〔地方整備局、総合通信局、県警、県土木部〕

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、IT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

多様化する道路利用者のニーズにこたえて道路利用者に対し必要な道路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、交通監視カメラ、路側通信システム、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

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ITSスポットの整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、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行う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

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。

(11) 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、県土木部〕

(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、指導等によりその排除に努める。

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大きいことから、「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

〔県児童家庭課、県教育委員会〕

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、県土木部〕

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長大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の防止に努める。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、人命尊重の基本理念に基づき、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成するうえで重要な意義を有している。

交通安全意識を向上し、交通マナーを身に付けるためには、成長過程に合わせた学習の促進により、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ことができ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もと、高齢者や障害者等の交通弱者に関する知識、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、交通事故を起こさない意識を育てることも重要である。

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、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても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。

さらに、自転車を使用することが多い児童生徒に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化する。

学校においては、学習指導要領等にもとづく関連強化・領域や道徳、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動等、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めるとともに、学校保健安全法に基づき学校安全計画を策定し、児童生徒に対する通学を含めた学校生活の他、日常生活における安全に関する指導を実施する。障害のある児童生徒に対しては、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入れ、県、市町村、警察、学校、民間団体、地域社会及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携を取りながら地域ぐるみの活動が推進するよう促す。特に、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等により、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、市町村交通安全推進協議会や交通安全母の会等の活動と連携し、高齢者を中心に、子ども、親の三世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

幼児・児童・生徒の心身の発達段階や地域の実情、高齢者の特性に応じた体系的な交通安全教育を推進する。

また、関係機関・団体との連携を図りながら、指導者の養成、確保、教材等の充実を図るとともに、参加・体験・実践型の教育方法の普及に努める。

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

〔県警、県教育委員会、県民・男女課〕

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) 幼稚園及び保育所における交通安全教育

幼稚園・保育所においては、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とら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を利用したり、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開催し、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活動を通じ、家庭におけるしつけとしての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ぐるみの交通安全教育を推進する。

イ 児童・生徒に対する交通安全教育の推進

〔県警、県教育委員会、県民・男女課〕

児童・生徒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。

また、各段階に応じ、「安全指導の手引」、「自転車に関する安全指導の手引」等各種の「手引」や「副読本」を活用し、交通安全教育の充実を図る。

(ア) 小学校における交通安全教育

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、歩行者としての心得、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指導する。

a 低学年には、「歩行者としての安全」、特に路上への「飛び出し」、「車の直前直後の横断」等について、中高学年には、「自転車に関する安全な利用と正しいマナー」について、また、全体を通じて「乗り物の安全な利用」、「身近な交通安全施設や交通標識」等について重点的に指導する。

b 交通安全に係る系統的な指導計画を作成し、心身の発達段階に即した具体的指導を推

進する。

(イ) 中学校における交通安全教育

中学校においては、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して、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、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に指導する。

学級活動においては、3年間を見通した指導計画を作成し、心身の発達段階に即した具体的指導を展開する。

また、学校行事においては、交通安全教室（自転車安全教室）や、実地訓練等を特設し実施する。

(ウ) 高等学校における交通安全教育

高等学校においては、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。

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、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、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室を行う。

- a 二輪車（原付車を含む。）安全運転講習会及び自転車安全教室等を開催し、安全運転の技術とマナーの向上に努め、二輪車及び自転車等による交通事故防止を図る。
- b 生徒の交通安全自治組織を確立し、自主的な交通安全活動の推進を図る。

(エ) 教職員の研修

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を開催し、指導の充実を図る。高等学校においては、生徒指導担当者の協議会を中心に情報共有に努め、関係機関と連携し、指導力の向上を図る。

ウ 成人に対する交通安全教育の推進

〔県警、県教育委員会、県民・男女課〕

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

- a 免許取得時の教育

自動車教習所の教育水準の一層の向上に努める。

b 免許取得後の教育

運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を図る。

(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行い、交通安全意識の高揚を図る。

Ⅱ 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、県民・男女課〕

高齢者に対する交通安全教育は、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を理解させるとともに、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必要な実践的スキル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

全国に先ん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

高齢者の交通事故を防止するため、高齢者自らが体験し、考え、そして発見、認識する参加・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、年金受給日における金融機関等の場を利用した「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、交通安全指導員、交通安全母の会、地域交通安全活動推進委員、高齢者アドバ

イザーなど関係機関・団体が連携し、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、高齢者宅を訪問し、個別啓発を行う。

(オ) 電動車いすを利用する高齢者に対する交通安全教育

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いす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

今後大幅な増加が見込まれる高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時における熟年学級の拡充、歩行環境シミュレーター・交通安全自転車シミュレーターを活用した交通安全教室の実施に努めるほか、関係機関・団体等と連携し、安全運転の指導を行う講習会の開催に努める。

オ 障害者に対する交通安全教育の推進

〔県警、県障害保健福祉課、県民・男女課〕

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、地域における福祉活動の場を利用するなどして、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。

また、手話通訳者や要約筆記者の配置、字幕・手話入りビデオの活用、点字資料の活用等、情報取得の手段についての選択の機会を拡大するとともに、通所施設との連携、身近な場所における教育機会の提供、わかりやすい教材の開発等に努める。

さらに、介護者、ガイドヘルパー、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、県民・男女課〕

県内に居住する外国人に対しては、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 交通事犯被収容者に対する教育活動等の充実

〔県警〕

刑事施設においては、飲酒運転や無免許運転等の悪質事犯を反復した受刑者を対象に実施している「交通安全指導」として、交通法令違反の重大悪質性について認識させるとともに、遵法精神と人命尊重精神の涵養を図る等の指導の更なる充実に努める。

ク 交通安全こどもセンターの活用

〔県民・男女課〕

県立交通安全こどもセンターは、交通事故死者数がピーク期の昭和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ており、平成17年度からは指定管

理者制度を導入し、それまでを上回る利用者、交通安全教室の開催を行なってきた。

近年、公園内施設の一部の老朽化が激しかったところ、平成 23 年に事務棟や屋外施設がリニューアルされ、より安全に交通安全教育ができる環境が整備された。

今後、交通安全こどもセンターでは、低年齢児童はもとより、高齢者など幅広い年齢層も対象に加え、実践的な交通安全教育を強化することにより、本県の交通安全の推進に大きく寄与する。



(県立交通安全こどもセンター)

(2) 効果的な交通安全教育の推進

〔県警、県民・男女課〕

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、教材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど、効果的な教育手法の開発・導入に努める。

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

〔県警、県教育委員会、県民・男女課〕

ア 交通安全運動の推進

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、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、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促進、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地域における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、県民各層の参加を図り、県民の自主的な参加を期待しつつ、県民総参加の交通安全運動を推進する。

(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

運動の成果を運動期間中だけに終わらせることなく、交通事故の危険性に対する認識や交通安全への希求意識を広め、また、家庭から地域への進展を図る。

イ 「高知の交通マナーをよくする運動」の推進

県内における交通事故の原因の約7割がドライバーの安全運転義務違反や、運転マナー・モラルの欠如に起因すると認められることから、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 自転車の安全利用の推進

(ア) 自転車マナーの向上

自転車は本来「車両」であることから、車両としてのルールを遵守するとともに、交通マナーについて理解させる必要がある。

また、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十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の向上も併せて図る必要がある。

このため、「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、「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）などにもとづく、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ついて指導する。

その際、特に、自転車の歩道通行時におけるルールについても周知・徹底を図る。

さらに、高等学校においては自転車の安全利用とマナー向上を図るため、自転車安全教室の開催を一層推進する。

（イ）幼児・児童の安全の確保

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。

また、幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に対し、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、着用の徹底を図る。

エ 全ての座席におけるシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底

〔この項 県警、西日本高速道路(株)、県民・男女課〕

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非着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効果及び正しい着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の徹底を図る。

このため、毎月4日、14日、24日（それぞれ土曜・日曜・祝日のときは、次の平日）の「シートベルト・チャイルドシート着用指導日」及び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、全国的な車外放出事故の実態を踏まえ、高速自動車国道等において、後部座席等におけるシートベルト着用の徹底を図る。

また、高速バス等における乗客のシートベルト着用について、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: %)

	H13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
高知県 (運転席)	91.7	86.5	87.5	87.6	91.5	90.5	93.1	93.3	94.6	97.5
(助手席)	82.5	65.8	73.8	70.3	78.8	78.3	75.3	74.3	71.8	91.1
(後部座席)	-	-	-	-	-	-	4.2	16.7	11.2	34.5
	H13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
全国 (運転席)	89.5	88.1	89.4	90.7	92.4	93.8	95	95.9	96.6	97.3
(助手席)	81	75.2	75.2	78.5	80.3	83.4	86.3	89.2	90.8	92.2
(後部座席)	-	-	-	-	-	-	8.8	30.8	33.5	33.1

(資料出典:『平成22年高知県交通白書』)

オ 反射材用品の普及促進

〔この項 県警、県民・男女課〕

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とともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、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こととするが、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は、特に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。

カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

〔この項 県警、県民・男女課〕

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、地域ぐるみで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て「飲酒運転四（し）ない運動」を徹底し、職場ぐるみ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)

	H12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
件数	94	111	77	78	83	80	74	45	39	34	34
傷者	126	140	96	96	106	92	104	67	44	39	42
死者	10	15	11	10	6	6	8	5	2	5	2
(参考)検挙数	2,297	1,861	1,725	1,524	1,346	1,296	1,006	531	386	325	342

(資料出典:『平成22年高知県交通白書』)

キ 効果的な広報の実施

〔この項 県警、県教育委員会、県広報広聴課、県民・男女課〕

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、それぞれの場に応じた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それぞれの場に応じた広報媒体を活用して、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ての集中的なキャンペーン等を積極的に行う。
- (イ) 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に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。
- (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うとともに、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。

ク その他の普及啓発活動の推進

〔この項 県警、県民・男女課〕

- (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) 薄暮時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要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) 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。

- (エ) 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。

- (オ) 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。

(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・男女課、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が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・男女課〕

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で組織された「高知県交通安全指導員協議会」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。

また、地域における交通モラルを向上させるため、運動等のリーダーを対象に研修会を開催し、交通安全活動に必要な知識、技術の習得を促進し、資質の向上を図る。

エ 交通安全母の会の充実強化

〔県県民・男女課〕

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ぐるみの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すべ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

〔県民・男女課〕

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。



(交通安全啓発を行う高校生)

(5) 住民の参加・協働の推進

〔県民・男女課〕

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、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育の充実に努める。

また、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図る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。

(1) 運転者教育等の充実

〔県警〕

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

(ア) 自動車教習所における教習の充実

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

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 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。

また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

エ 高齢運転者対策の充実

〔この項 県民・男女課、県警〕

(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、講習予備検査（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、講習予備検査（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

講習予備検査（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) 高齢者免許返納支援制度の推進及び運転経歴証明書の充実

効果的な高齢者の交通安全対策として、全国の多くの地域で導入している「高齢者運転免許返納支援制度」を積極的に進めるため、警察、県、関係機関が連携して、高齢者世帯訪問等を通じた返納の働きかけや、買い物券などのメリット付与等に取り組むとともに、そうした取組を進めるための下支えとして移動サービスの確保にも努める。

また、運転経歴証明書の身分証明書としての機能を充実させ、運転免許証を自主返納した者の支援に努める。

(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 シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

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

カ 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。

キ 悪質危険な運転者の早期排除

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

(2) 運転免許制度の改善

〔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見直し・検討を行う。特に、聴覚障害者が運転できる車種の拡大に向けた検討を行う。

また、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。

さらに、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。

また、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) 自動車運送事業者の安全対策の充実

〔運輸局〕

労働基準法等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては厳正な処分を行う。このため、効果的かつ効率的な監査を実施するための監査システムの構築及び監査実施体制の充実・強化を図る。

また、関係行政機関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を活用することにより、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とともに、事業者団体等関係団体を通じての指導にも努める。特に、貨物自動車運送事業者については、貨物自動車運送適正化事業実施機関を通じての過労運転・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。

このほか、平成 23 年 4 月 1 日施行の自動車運送事業者に対する点呼時におけるアルコール検知器の使用義務付けにより、自動車運送事業者における飲酒運転ゼロをめざす。

(5) 交通労働災害の防止等

〔労働局〕

ア 交通労働災害の防止

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

イ 運転者の労働条件の適正化等

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

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監督・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

〔県危機管理・防災課〕

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、危険物災害等情報支援システムの充実を図る。

イ 気象情報等の充実

〔気象台〕

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。

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

4 車両の安全性の確保

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。

(1) 自動車の検査及び点検整備の充実

〔運輸局〕

ア 自動車の検査の充実

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

(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) 自動車分解整備事業の適正化及び近代化

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車分解整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導する。また、自動車分解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〕

自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、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、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指導取締りを推進する。

また、各種の交通犯罪及び交通事故事件捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査の合理化並びに初動捜査及び科学捜査の充実強化を図る。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚に努め、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。

(1) 交通の指導取締りの強化等

交通事故を防止するためには、直接的、間接的な原因となる交通違反を防止し、交通秩序の維持を図ることが必要である。

このため、交通状況や交通事故実態、取締りに対する要望等を把握分析し、重点を指向した交通取締りを強化するとともに、歩行者及び自転車利用者等の交通弱者の保護活動と正しい通行方法等の交通指導を強化する。

ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

〔県警〕

一般道路においては、できる限り多くの警察官を街頭に配置するとともに、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交通指導取締りを効果的に推進する。

(ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等

交差点における交通事故発生率が高いことから、信号無視、歩行者妨害、一時不停止等交通事故に直結するおそれのある違反の取締りを強化するとともに、児童、高齢者、障害者等の保護の観点に立った交通取締りを推進する。

(イ) 交通実態に基づく取締りの推進

交通事故の発生状況、恒常的に敢行されている交通違反の状況、住民等からの取締り要望、道路交通環境等の分析結果に基づく取締り計画を策定したうえで取締りを実施するとともに、取締りによる交通事故抑止効果等の検証を行い、以後の取締り計画への反映を行う等、より効果的な取締りを推進する。

(ウ) 背後責任の追及

過積載、過労運転等の違反については、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。

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

イ 高速自動車国道等における指導取締りの強化等

〔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、駐留監視活動を強化するとともに、著しい速度超過、過積載、故障車両表示義務違反等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とした指導取締りを推進する。

ウ 科学的な指導取締りの推進

〔県警〕

改良型の取締り用装備資機材の整備を推進するなど、交通事故実態に的確に対応した科学的かつ効率的な指導取締りを推進する。

(2) 交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化

〔県警〕

交通事故事件その他の交通犯罪の捜査を適正かつ迅速に行うため、交通事故事件捜査統括官及び交通事故鑑識官等の適正な運用を図るとともに、捜査体制、装備資機材等の充実強化を図る。

ア 専従捜査体制の強化等

交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制を強化するため、専従職員の捜査能力の一層の向上及び体制の充実に努める。

イ 初動捜査体制及び科学的捜査体制の強化

ひき逃げ事件等の重大特異事件については、機動鑑識班及び科学捜査研究所との連携を密にするとともに、早期臨場による迅速かつ的確な初動捜査を徹底する。

また、交通事故処理車その他の車両、交通事故自動記録装置を始めとする交通事故捜査支援システム等の整備を推進するとともに、交通鑑識資機材及びひき逃げ事件捜査用基礎資料の整備充実に努める。

(3) 暴走族対策の強化

暴走族は、交通法規を無視して自動車や二輪車を使用して、信号無視や高速走行、爆音走行などを繰り返し、交通上の危険だけでなく付近住民にも大きな迷惑を及ぼす集団であり、安全で平穏な市民生活を守るために引き続き対策を強化する。

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、県民・男女課〕

- (ア) 「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、凶悪化する暴走族の実態が的確に広報されるよう努める。
- (イ) 青少年に対し、学校、職場等において、「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、県土木部〕

- (ア) 地域における関係機関・団体が連携を強化するとともに、暴走族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、暴走族等をい集させないための施設の管理改善等、し、暴走行為等ができない環境づくりを推進する。
- (イ) 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 暴走族に対する指導取締りの強化

〔県警〕

- (ア) 警察各部門から暴走族に関する情報収集に努め、暴走族の実態を把握するとともに、暴走事案に対しては、共同危険行為等の禁止違反等あらゆる法令を積極的に適用して検挙・補導の徹底を図る。
- (イ) 消音器不備、騒音にかかる整備不良車運転及び番号表示義務違反に対する取締りを強化するとともに、背後責任の追及を行う。
- (ウ) 夜間のゲリラ的な爆音暴走及び正月暴走に対しては、取締体制を強化して組織を挙げてよう撃的取締りを行う。
- (エ) 複数の県にまたがる広域暴走事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係府県警相互の捜査協力を積極的に行う。
- (オ) ギャラリー対策として、少年係、補導センター職員等と連携して、夜間補導、取締りを実施する。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

〔県警〕

- 暴走族に対する行政処分の上申は迅速に行う。
- また、危険性帯有処分の積極的な活用を図るとともに、処分者講習に再犯防止のための講習内容を盛り込む。

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ため、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とともに、取締強化月間を設けての整備不良車両の取締りを行う。

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者に対して、必要に応じて事務所等に立入検査を行うとともに、背後責任の追及を徹底する。

その他、違法行為を敢行する旧車會（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有化するとともに、不正改造等の取締りを強化するなどの確な対応を推進する。

6 救助・救急活動の充実

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

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

(1) 救助・救急体制の整備

〔県消防政策課〕

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・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 救助・集団救急事故体制の整備

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医療チーム（DMAT）の活用等、救助・集団救急事故体制を推進する。

ウ 心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）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、普及啓発活動を推進する。

このため、心肺そ生法に関する基準等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

また、応急手当指導者の養成を強力に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の指導を推進する。

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

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

加えて、学校においては、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺そ生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに、心肺そ生法の実習や自動体外式除細動器の知識の普及を含む各種講習会の開催により教員の指導力の向上を図る。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

〔この項 県消防政策課、県医療政策・医師確保課〕

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、救急救命士が行える気管挿管及び薬剤投与を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。

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

オ 救助・救急施設の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

カ ヘリコプターを活用した救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、ドクターヘリと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。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、消防学校における教育訓練の充実を強力に推進する。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

〔この項 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

〔県医療政策・医師確保課〕

ア 救急医療機関等の機能維持

本県の救急医療体制は、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。

イ 救急医療情報の提供

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・診療所等の情報をインターネット・携帯電話で検索できるサービスを提供する。

ウ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師を確保していくために、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養成課程における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。

エ ドクターヘリの運航体制の充実

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

〔県医療政策・医師確保課〕

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、搬送の間に刻々と状況が変化していく重症の傷病者について、搬送患者の容態に関する画像やデータを医療機関へ伝送し、その情報をもとに患者の搬送先選定等の調整や連携を行うことができるシステムの構築など、消防機関と医療機関の連携の仕組みづくりを進める。

7 被害者支援の推進

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、かけがえない生命を絶たれるなど、大きな不幸に見舞われていることから、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、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図る。

交通事故被害者等は、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故相談活動を強化し、交通事故にかかる法律問題や適正な賠償額、自賠責保険等の利用等、各種援助・支援制度ほかに関する情報提供を行う。

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

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)車両の通行防止を徹底する。

(1) 無保険(無共済)車両対策の徹底

〔運輸局、県警〕

自賠責保険(自賠責共済)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、街頭における指導取締りの強化等を行い、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・男女課〕

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。

(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。

また、警察においても、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救済の一助とするため、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

〔運輸局、県県民・男女課〕

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

〔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、民間の犯罪被害者支援団体など関係機関相互の連携を図る。

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

また、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。

8 南海地震など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。

また、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検討を進めていく。

(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、県土木部〕

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地震等により想定される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、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。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

〔地方整備局、県警、県土木部〕

地震、豪雨等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進する。

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)〕

災害発生時には、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

(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

〔県民・男女課〕

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、普及啓発を進めていく。

イ 災害発生時における情報提供の充実

〔通信局、地方整備局、県警、県土木部、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への道路交通情報の提供等に資するため、道路情報提供装置等の整備を推進するとともに、インターネット等ITを活用した道路に関する災害情報等の提供を推進する。