

下線：意見等を踏まえ反映した箇所

兵庫県交通安全計画

(第11次)

～交通事故のない社会を目指して～

令和3年7月

兵庫県交通安全対策会議

ま え が き

車社会化の急速な進展に対して、昭和 20 年代後半から昭和 40 年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加し、社会問題となった。このため、昭和 45 年 6 月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定され、国においては、同法第 22 条に基づき、10 次にあたる交通安全基本計画に基づく対策が進められてきた。また、このたび第 11 次交通安全基本計画が策定された。

本県においては、同法第 25 条に基づき、道路（踏切道を含む）及び鉄道の陸上交通について、10 次にあたり交通安全計画を策定し、国、県、市町、関係民間団体等が一体となって道路交通安全対策に取り組んできた。この結果、令和 2 年の交通事故死者数は 110 人と統計を保有している中で過去最少となり、最多であった昭和 44 年の 740 人の 15%以下にまで減少している。また、死傷者数も 20,599 人と、最多であった昭和 45 年の 55,491 人の 40%以下にまで減少している。

今後とも、人命尊重の理念の下に、安全で安心して暮らせる兵庫を目指して、国、県、市町、関係民間団体、県民とともに取り組んでいかなければならない。

このたび、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に実施すべき陸上交通の安全に関する施策を取りまとめた第 11 次交通安全計画を策定する。

目 次

| | |
|------------------------------|----|
| 計画の基本理念 | 1 |
| 第1章 道路交通の安全 | 2 |
| 第1節 基本的な考え方 | 3 |
| 第2節 道路交通の安全についての目標 | 5 |
| 1 道路交通事故の現状等 | 5 |
| (1) 道路交通事故の現状 | 5 |
| (2) 交通安全計画における目標 | 10 |
| 2 踏切事故の現状等 | 10 |
| (1) 踏切事故の現状 | 10 |
| (2) 近年の踏切事故の特徴 | 10 |
| (3) 踏切道の交通安全計画における目標 | 11 |
| 第3節 道路交通の安全についての対策 | 12 |
| 1 今後の道路交通安全対策を考える視点 | 12 |
| (1) 高齢者、子供、障害者等の交通弱者の安全確保 | 12 |
| ア 高齢者 | 12 |
| イ 子供 | 13 |
| ウ 障害者 | 13 |
| (2) 歩行者の安全確保 | 13 |
| (3) 自転車の安全確保 | 14 |
| (4) 生活道路における安全確保 | 15 |
| (5) 踏切道における安全確保 | 15 |
| (6) 先端技術の活用促進 | 15 |
| (7) データ分析に基づくきめ細かな対策の推進 | 16 |
| (8) 地域が一体となった交通安全対策の推進 | 16 |
| 2 講じようとする施策 | 17 |
| (1) 道路交通環境の整備 | 17 |
| ア 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 | 17 |
| イ 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 | 19 |
| ウ 幹線道路における交通安全対策の推進 | 19 |
| エ 交通安全施設等の整備事業の推進 | 22 |
| オ 高齢者等の移動手段の確保・充実 | 24 |
| カ 安心・安全な歩行空間の確保 | 24 |
| キ 効果的な交通規制の推進 | 24 |
| ク 自転車利用環境の総合的整備 | 25 |
| ケ 高度道路交通システムの活用 | 26 |
| コ 交通需要マネジメントの推進 | 27 |

| | | |
|-----|----------------------------|----|
| サ | 災害に備えた道路交通環境の整備 | 28 |
| シ | 総合的な駐車対策の推進 | 29 |
| ス | 道路交通情報の充実 | 31 |
| セ | 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 | 32 |
| ソ | 研究開発及び調査研究の充実 | 33 |
| (2) | 踏切道の交通環境の整備 | 35 |
| ア | 踏切道の立体交差化、構造改良等の整備の推進 | 35 |
| イ | 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 | 35 |
| ウ | 踏切道の統廃合の促進 | 36 |
| エ | 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 | 36 |
| (3) | 交通安全思想の普及徹底 | 37 |
| ア | 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 | 37 |
| イ | 効果的な交通安全教育の推進 | 44 |
| ウ | 交通安全に関する普及啓発活動の推進 | 44 |
| エ | 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 | 50 |
| オ | 地域における交通安全活動への参画と協働の推進 | 50 |
| (4) | 安全運転の確保 | 51 |
| ア | 運転者教育等の充実 | 51 |
| イ | 運転免許制度の改善 | 53 |
| ウ | 安全運転管理の推進 | 53 |
| エ | 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進 | 54 |
| オ | 交通労働災害の防止等 | 57 |
| カ | 道路交通に関連する情報の充実 | 58 |
| (5) | 車両の安全性の確保 | 58 |
| ア | 車両の安全性に関する基準等の改善の推進 | 59 |
| イ | 自動運転車の安全対策・活用の推進 | 61 |
| ウ | 自動車アセスメント情報の提供等 | 61 |
| エ | 自動車の検査及び点検整備の充実 | 62 |
| オ | リコール制度の充実・強化 | 64 |
| カ | 自転車の安全性の確保 | 64 |
| キ | 交通関係用品の安全性の確保及び向上 | 64 |
| (6) | 道路交通秩序の維持 | 65 |
| ア | 交通の指導取締りの強化等 | 65 |
| イ | 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 | 66 |
| ウ | 暴走族等対策の推進 | 66 |
| (7) | 救助・救急活動の充実 | 68 |
| ア | 救助・救急体制の整備 | 68 |
| イ | 救急医療体制の整備 | 70 |
| ウ | 救急関係機関の協力関係の確保等 | 71 |
| (8) | 被害者支援の充実と推進 | 72 |

| | | |
|------------|--|-----------|
| ア | 自動車損害賠償保障制度の充実等 | 72 |
| イ | 損害賠償の請求についての援助等 | 73 |
| ウ | 交通事故被害者支援の充実強化 | 74 |
| | <参考>「高齢者、子供、障害者等の交通弱者」、「歩行者」、「自転車」の安全確保に係る施策一覧 | 78 |
| 第2章 | 鉄道交通の安全 | 80 |
| 第1節 | 基本的な考え方 | 81 |
| 1 | 鉄道事故の状況等 | 81 |
| (1) | 鉄道事故の状況 | 81 |
| (2) | 近年の運転事故の特徴 | 81 |
| 2 | 交通安全計画における目標 | 81 |
| 第2節 | 鉄道交通の安全についての対策 | 83 |
| 1 | 今後の鉄道交通安全対策を考える視点 | 83 |
| 2 | 講じようとする施策 | 83 |
| (1) | 鉄道交通環境の整備 | 83 |
| ア | 鉄道施設等の安全性の向上 | 83 |
| イ | 運転保安設備等の整備 | 83 |
| (2) | 鉄道交通の安全に関する知識の普及 | 84 |
| (3) | 鉄道の安全な運行の確保 | 84 |
| ア | 保安監査の実施 | 84 |
| イ | 運転士の資質の保持 | 84 |
| ウ | 安全上のトラブル情報の共有・活用 | 84 |
| エ | 気象情報等の充実 | 85 |
| オ | 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応 | 85 |
| カ | 運輸安全マネジメント評価の実施 | 85 |
| キ | 計画運休への取組 | 85 |
| (4) | 鉄道車両の安全性の確保 | 86 |
| (5) | 救助・救急活動の充実 | 86 |
| (6) | 被害者支援の推進 | 86 |
| | 用語解説 | 87 |
| | 資料 | 93 |

計画の基本理念

これまで 10 次にわたる交通安全計画に基づく取組は、交通事故死者数を「第 1 次交通戦争」と呼ばれた昭和 44 年の 15%以下にまで減少させるなどの成果を上げてきた。

今後とも、安全で安心して暮らせる兵庫を目指して、次の 3 点を基本として、総合的、かつ計画的に道路交通安全対策に取り組む。

【交通事故のない社会を目指して】

毎年多くの方が被害に遭われている。今後とも、安全で安心な兵庫の実現に向けて、国、県、市町、関係団体や県民一人一人が全力を挙げて、交通事故のない社会を目指して各般の取組を進める。

【人優先の交通安全思想】

安全で安心な社会には、弱い立場にある者への配慮や思いやりが不可欠である。道路交通においては、自動車に対して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通において、高齢者、子供、障害者等の交通弱者の安全を一層確保するとともに、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援をすることが必要であり、施策を推進するに当たっては、「人優先」の交通安全思想を基本とする。

【高齢化が進展しても誰もが安全に移動できる社会の構築】

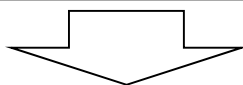
高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題である。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要がある。

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」を構築することを目指す。

第1章 道路交通安全

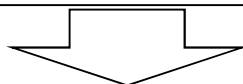
1. 基本的な考え方

- ① 高齢者、子供、障害者等の交通弱者の安全確保
- ② 歩行者の安全確保
- ③ 自転車の安全確保
- ④ 地域の実情を踏まえた施策の推進
- ⑤ 役割分担と連携強化
- ⑥ 交通事故被害者等の参画と協働
- ⑦ 新型コロナウイルス感染症の影響の注視



2. 目標

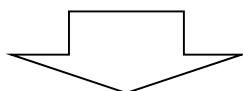
- ① 令和7年までに交通事故死者数を80人以下にする。
- ② 令和7年までに交通事故重傷者数を1,000人以下にする。
- ③ 踏切事故件数ゼロを目指す。



3. 対策

<対策を考える視点>

- ① 高齢者、子供、障害者等の交通弱者の安全確保
- ② 歩行者の安全確保
- ③ 自転車の安全確保
- ④ 生活道路における安全確保
- ⑤ 踏切道における安全確保
- ⑥ 先端技術の活用促進
- ⑦ データ分析に基づくきめ細かな対策の推進
- ⑧ 地域が一体となった交通安全対策の推進



<講じようとする施策>

- | | |
|---------------|---------------|
| ① 道路交通環境の整備 | ⑤ 車両の安全性の確保 |
| ② 踏切道の交通環境の整備 | ⑥ 道路交通秩序の維持 |
| ③ 交通安全思想の普及徹底 | ⑦ 救助・救急活動の充実 |
| ④ 安全運転の確保 | ⑧ 被害者支援の充実と推進 |

第1節 基本的な考え方

1 高齢者、子供、障害者等の交通弱者の安全確保

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきである。

近年においては、未就学児を始めとする子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。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、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。

さらに、ユニバーサル社会づくりの実現の推進のためには、共生を基本とした交通安全思想の更なる普及啓発を図る必要がある。

2 歩行者の安全確保

県下の交通事故死者数に占める歩行者の割合は依然として高い。人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

3 自転車の安全確保

本県では、自転車の安全な利用を進めるため、平成27年に「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定した。この中で、県民、事業者及び行政が協働して自転車の適正な利用を進める運動を展開するとともに、損害賠償責任保険等への加入を義務付けている。引き続き、条例の更なる普及・徹底を図り、ルールとマナーの向上を啓発し、自転車関連事故を減少させていく。

4 地域の実情を踏まえた施策の推進

地域の交通状況や人口構成などの実情に応じて、各種の施策を組み合わせ実施していくことが重要である。その際、地域住民に身近な存在である市町、警察署、自治会等と緊密に連携して取り組むことが必要である。

また、地域における防犯や防災活動と交通安全対策を一体的に推進するなど、地域の安全性を総合的に高めていく。

5 役割分担と連携強化

対策を効果的に進めていくためには、国、県、市町の行政、学校、家庭、職場、企業等、様々な関係機関・団体等が、それぞれの特徴をいかしつつ役割分担することが重要である。

また、県民が、交通安全活動の計画・実行・評価など様々な形で参画・協働できるよう各種関係機関・団体等との連携を強化していく。

6 交通事故被害者等の参画と協働

交通安全意識の啓発や交通安全教育等の有効性をより一層高めていくため、被害者心情等に十分配慮しながら、交通事故の悲惨さを深く理解している交通事故被害者やその近親者等との参画と協働を進めていく。

7 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症は、県民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手する。

第2節 道路交通の安全についての目標

1 道路交通事故の現状等

(1) 道路交通事故の現状

ア 概要

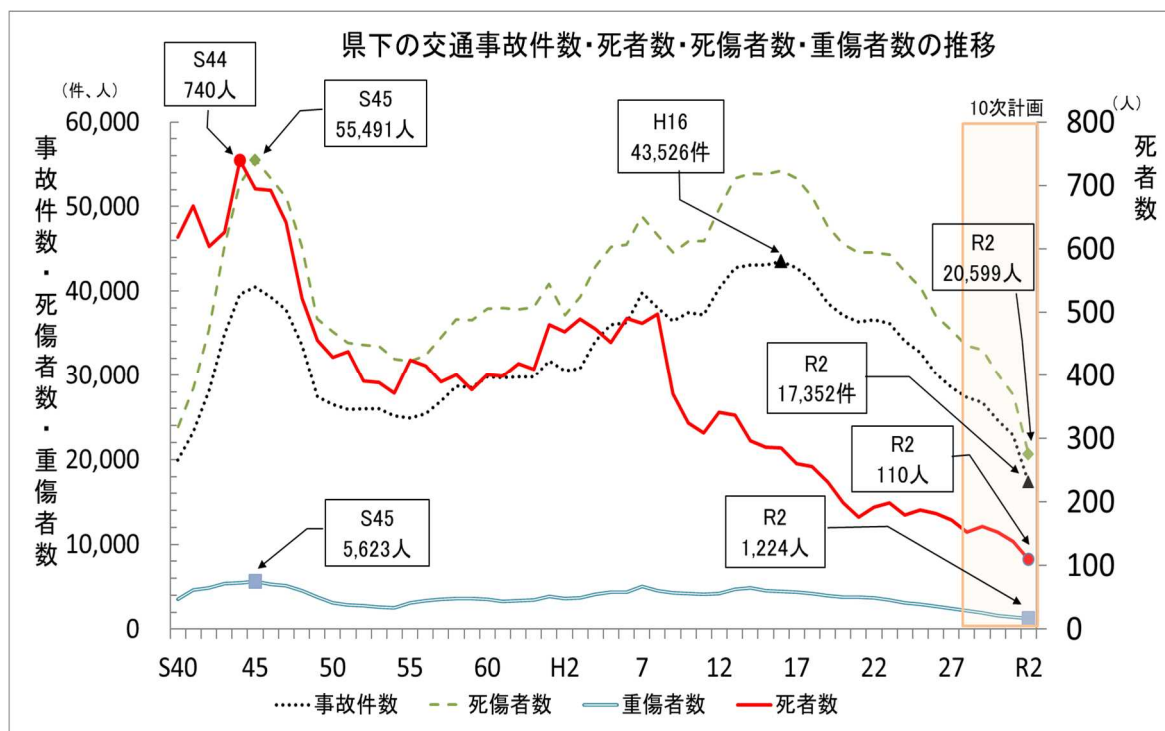
県内の道路交通事故件数（物損事故は含まない。以下同じ。）及び死傷者数は、平成17年以降減少傾向が続いており、平成16年には事故件数43,526件、死傷者数54,270人であったものが、令和2年にはその4割以下にまで減少している。

24時間死者数は、昭和44年に740人であったが、昭和45年以降着実に減少に向かい、昭和54年には371人とほぼ半減した。その後、400人台で増減し、平成に入っては8年連続450人を超える時期もあったが、平成20年以降は100人台で推移し、着実に減少の傾向にある。

第10次計画の最終年である令和2年中の死者数は110人となり、統計を保有している昭和22年以降で最少となり、令和2年までに交通事故死者数を130人以下とする第10次計画目標を達成した。

また、令和2年中の死傷者数は20,599人と、第10次計画目標の32,000人以下を達成した。

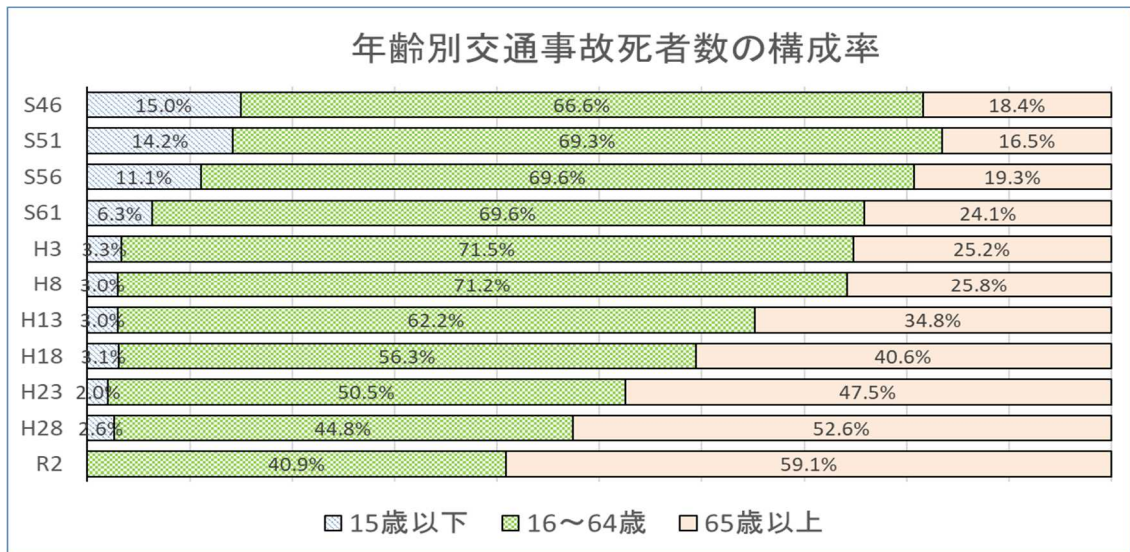
重傷者数についても、令和2年中は1,224人と昭和22年以降では最少であり、最多であった昭和45年の5,623人の約2割まで減少している。



イ 年齢別

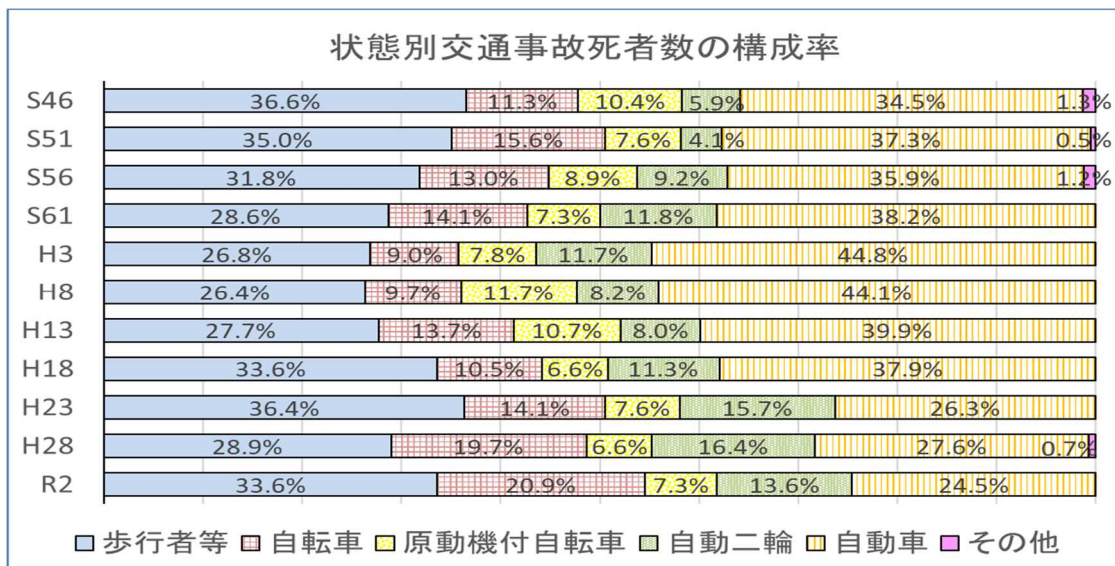
年齢層別に、交通事故死者数割合の長期的推移をみると、第1次計画初年度の昭和46年には、全交通事故死者数に占める65歳以上の割合は18.4%であったのに対し、25年後の第6次計画初年度の平成8年には25.8%、第10次計画初年度の28年には52.6%、令和2年は59.1%となっており、一層の高齢化に伴い、交通事故死者に占める高齢者の割合は大きくなってきている。

今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっており、特に、令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、75歳以上の高齢者の安全の確保は一層重要となる。



ウ 状態別

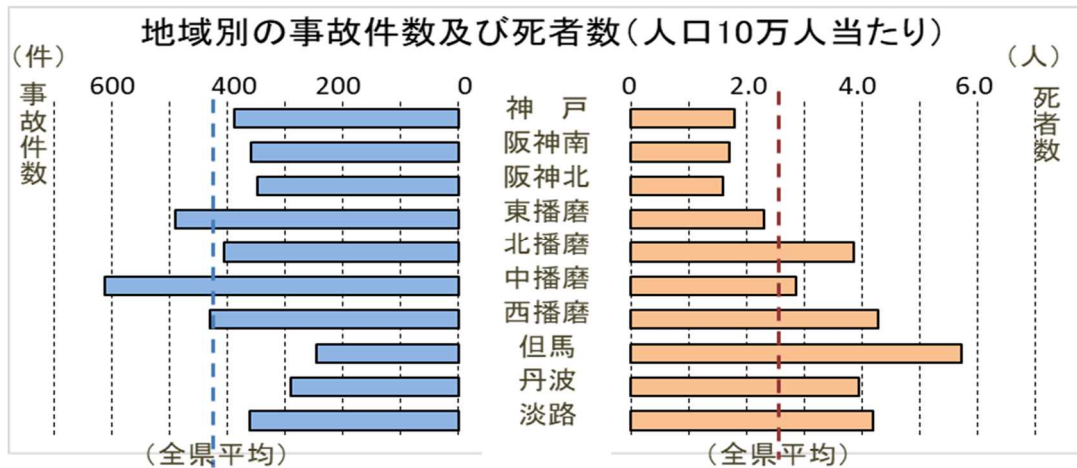
状態別に、交通事故死者数割合の長期的推移をみると、平成の初期までは自動車乗車中の死者の割合が増加し状態別で最も多かったが、近年、その割合は減少している。それとは対照的に、近年、交通弱者である歩行者及び自転車の死者の割合が増加し、令和2年は5割以上となっている。



エ 地域別

地域別では、人口10万人当たり事故件数（平成28年から令和2年までの5年間の平均。以下同じ。）は、中播磨地域が最も多く、但馬地域、丹波地域が少ない。

また、人口10万人当たり死者数は事故件数と比例せず、多自然地域（但馬、西播磨、淡路、丹波、北播磨）が多く、都市部（阪神、神戸）が少ない。



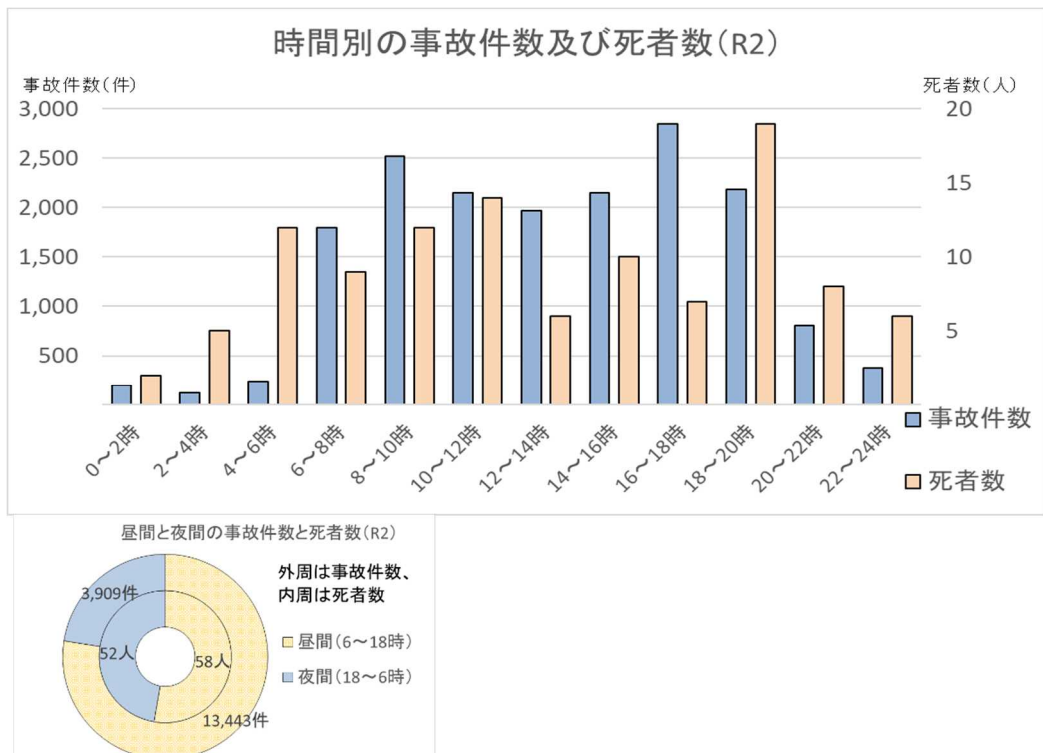
※1月1日時点の市町別住民基本台帳人口（県統計課調べ）により算出

オ その他の状況

(ア) 時間別

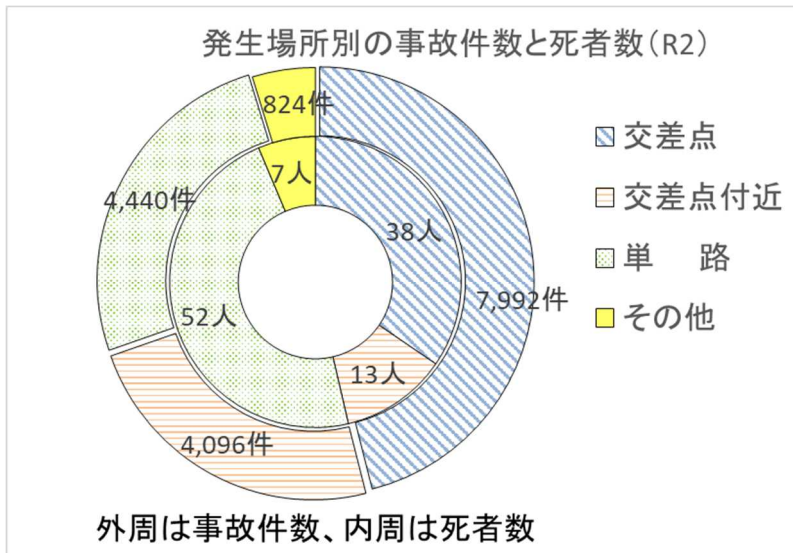
令和2年の発生時間別の事故件数は16時から18時、次いで8時から10時が多く、死者数は18時から20時、次いで10時から12時が多い。

夜間(18時から6時)に発生した事故件数は4分の1以下であるが、死者数は約2分の1を占める。

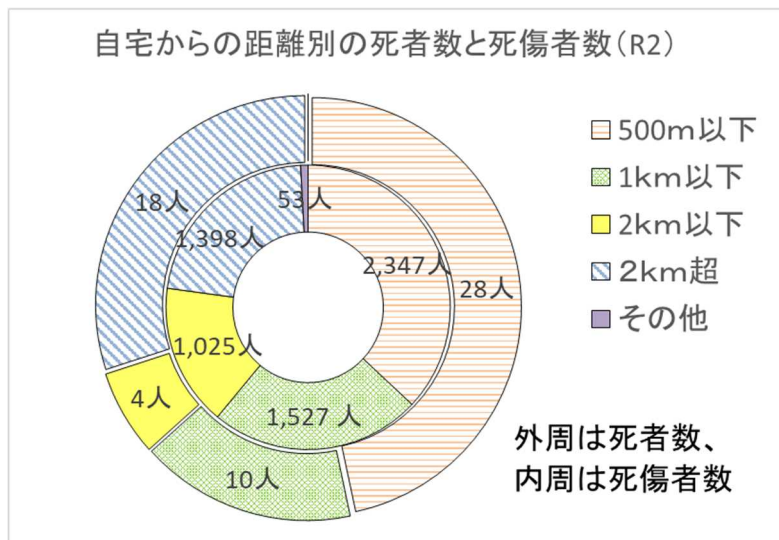


(イ) 発生場所別

道路形状別は、交差点及び交差点付近での事故件数が約7割を占めるが、死者数は単路が約5割となっている。

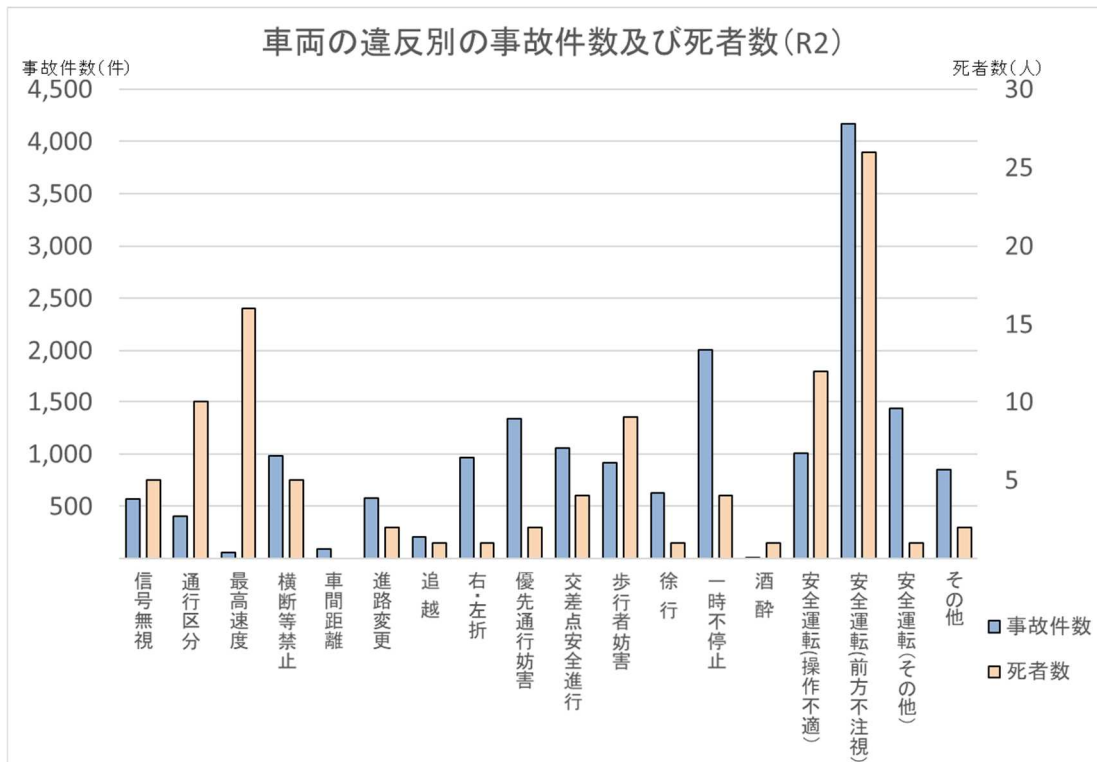


また、自宅からの距離別では歩行中及び自転車乗用中の死者のうち、4割以上が自宅から500m以内で発生している。



(ウ) 車両の違反別

車両の違反別（第1当事者）では、前方不注視（安全運転義務違反）による事故が全事故件数の4分の1以上を占め、最も多い。死者数も前方不注視が最も多い（死者26人）一方、最高速度違反は事故件数が56件にもかかわらず、死者は16人発生しており、速度超過が重大事故を招くことが分かる。



(2) 交通安全計画における目標

【目標数値】 令和7年までに交通事故死者数を80人以下にする。
交通事故重傷者数を1,000人以下にする。

【目標設定の考え方】

交通事故をゼロにすることが究極の目標であるものの、一朝一夕に実現することは困難であることから、まずは死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指す。

先端技術や救急医療の発展等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まる事故も少なくない。このため、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことにも、更に着目していくため、本計画から重傷者数を目標値として設定する。

目標数値については、国の「24時間死者数2,000人以下とする。」②「重傷者数を22,000人以下にする。」という目標を達成するため、本計画期間である令和7年までに年間の交通事故による24時間死者数を80人以下、重傷者数を1,000人以下にすることを目標とする。

なお、国の死者数の目標が達成された場合、他の国の交通事故情勢が大きく変化しなければ、我が国は、人口10万人当たりの交通事故死者数が最も少ない国となる。

2 踏切事故の現状等

(1) 踏切事故の現状

兵庫県内における踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故）は、長期的には減少傾向にあり、令和2年の発生件数は8件、死傷者数は6人となっている。

これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、全国的には依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良す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

近年の兵庫県における踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別にみると、全て第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）で発生している、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約9%、歩行者と衝撃したものが約64%を占めている、③自動車の原因別でみると、直前横断によるものが全てを占めている、④歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約48%を占めている、ことなどが挙げられる。

(3) 踏切道の交通安全計画における目標

【目標】 踏切事故件数ゼロを目指す。

【目標設定の考え方】

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、踏切道の交通環境の整備に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を防止する。

第3節 道路交通の安全についての対策

1 今後の道路交通安全対策を考える視点

(1) 高齢者、子供、障害者等の交通弱者の安全確保

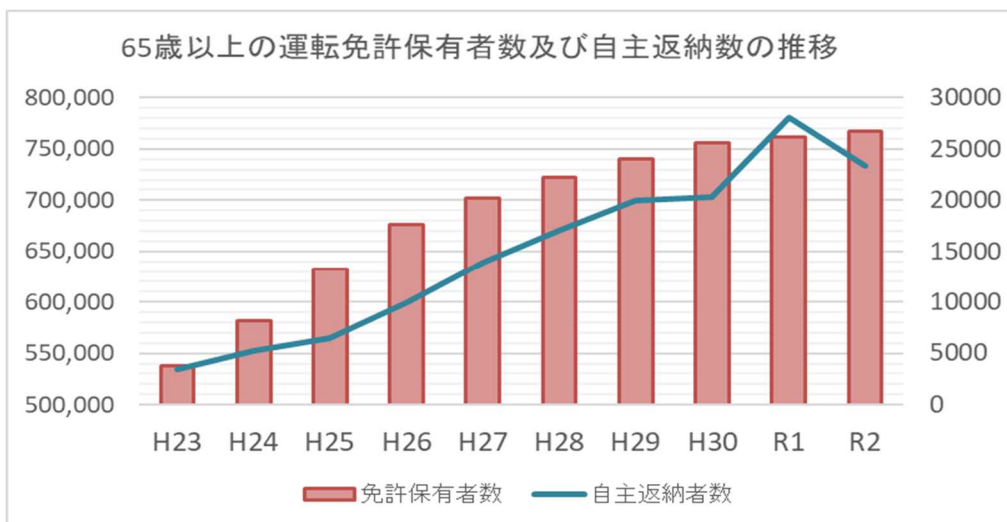
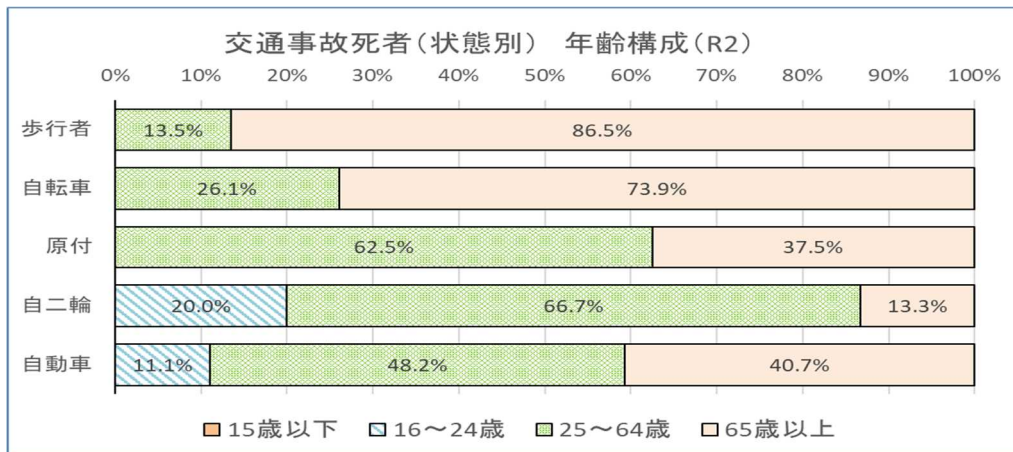
ア 高齢者

令和2年の交通事故死者数の約6割が高齢者となっており、特に歩行中、自転車乗用中の死者については、高齢者の占める割合が多い。

今後とも高齢化が進展することを踏まえ、高齢者が安全にかつ安心して移動できる交通社会の形成が必要である。

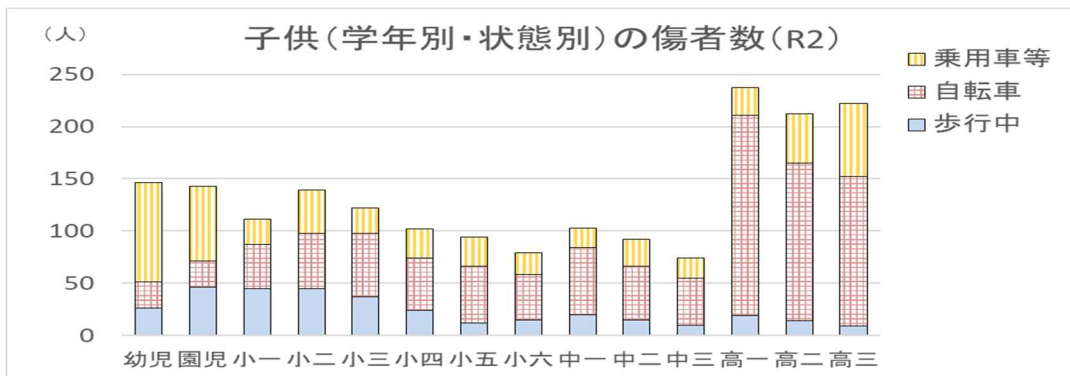
このため、高齢者については、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進する。また、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく。さらに、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

また、高齢者が交通社会に参加することができるよう、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。



イ 子供

歩行中及び自転車乗用中の事故が多く、特に高校生になると自転車乗用中の事故が急増する。次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供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とともに、高校生等の自転車事故防止のための交通安全教育を推進する。



ウ 障害者

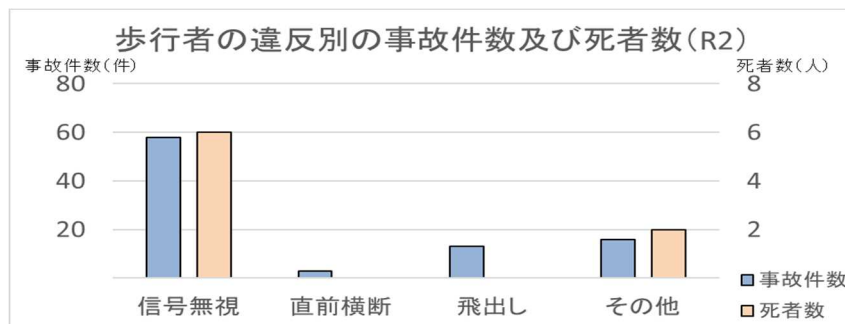
高齢者対策同様、多様な人々が利用しやすい環境設計の考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

(2) 歩行者の安全確保

人優先の考えの下、自動車に対して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが不可欠である。

本県の信号のない横断歩道での一時停止率は 57.1%と全国平均の 21.3%に比べ高い(令和2年 JAF 調査)ものの、未だに4割以上の運転者が一時停止していない状況である。運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る。

一方、歩行者に対しては、信号無視等の交通ルールに違反する行動が事故につながることから、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。



(3) 自転車の安全確保

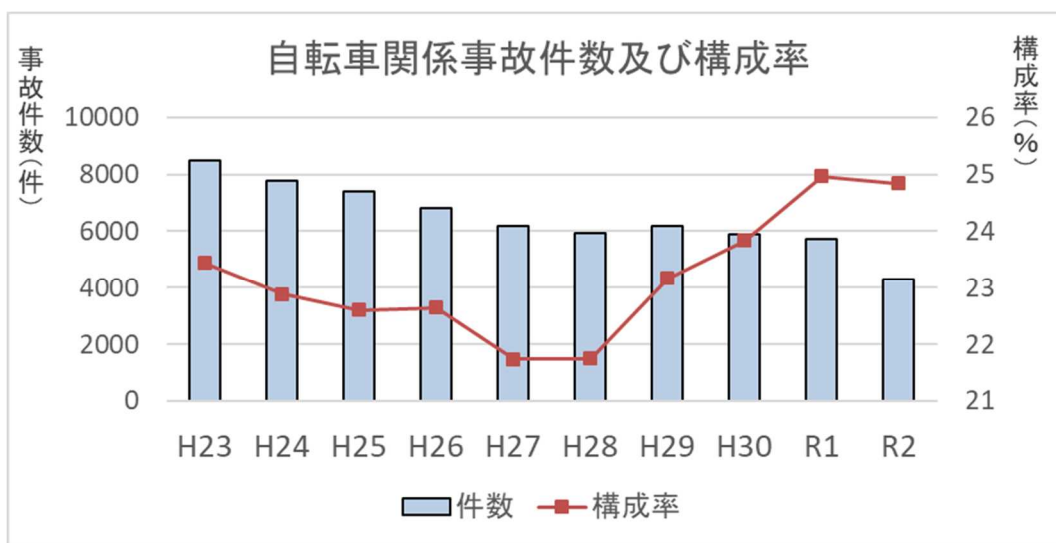
自転車事故件数自体は減少傾向にあるものの、全交通事故件数に占める構成率は増加傾向である。

自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となる二面性があり、両面での対策が必要となる。

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ため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進する。さらに、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

また、自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がある。都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める。

あわせて、コロナ禍において、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する。



(4) 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害者、子供を含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならない。

生活道路における交通死亡事故は、近年、減少傾向にあるものの、生活道路以外の道路における交通死亡事故に比べて減少割合が小さいこともあり、一層の取組が求められている。

生活道路の安全対策については、ゾーン 30 の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプ等の重要性、必要性が高まっていることから、交通事情等に応じた設置を推進する。引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、その進め方も留意していく必要がある。

(5) 踏切道における安全確保

第 10 次兵庫県交通安全計画に基づき対策に取り組んできたことから、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にある。

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、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。

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

(6) 先端技術の活用促進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。今後も、サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進していく。

また、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

(7) データ分析に基づくきめ細かな対策の推進

第10次計画期間中を通じて、交通事故の発生地域、場所、形態、原因等を詳細に分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められた。今後は、さらにビッグデータ等や専門家の知見を基に、様々なリスク行動を分析し、対策に活用する方策を具体化していく。

(8) 地域が一体となった交通安全対策の推進

地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組にいかすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。

また、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

2 講じようとする施策

「高齢者、子供、障害者等の交通弱者」、「歩行者」、「自転車」の安全確保の視点を重視しながら、次の施策を講じる。

(1) 道路交通環境の整備

ア 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

(ア) 生活道路における交通安全対策の推進

① 県公安委員会

交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。

- 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実施する「ゾーン 30」の整備を推進するとともに、通行禁止等の交通規制の実施
- 高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備
- 信号灯器の LED 化
- 路側帯の設置・拡幅
- 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
- 生活関連経路を構成する道路を中心として、音響式信号機、歩行者等支援情報通信システム (Bluetooth を活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とするもの (以下「高度化 P I C S」という。)) を含む。)、経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩車分離式信号等の整備
- 道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路でも活用できる可搬式速度違反自動取締装置の整備拡充を図り、適切な取締りを推進する。

② 道路管理者

- 歩道の整備等による安心して移動できる歩行空間ネットワークの整備
- 県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハ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
- エリア進入部におけるハンプ・狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制
- 道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自発光化
- 標示板の共架、設置場所の統合・改善
- 道路標示の高輝度化
- 通過交通の排除や車両速度の抑制を行うためのハンプ・狭さく等の標準仕様の策定
- ビッグデータの活用による潜在的な危険箇所の解消

- 交通事故の多いエリアにおける国、県、市町、地域住民等が連携した効果的・効率的な対策

(イ) 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・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とともに、路肩のカラー舗装、防護柵等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

また、都市計画道路の見直しに当たっては、通学路の確保に配慮する。

(ウ) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

① 環境の整備

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、高度化P I C S、歩車分離式信号、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、障害者用の駐車スペース等を有する自動車駐車場等を整備する。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、道路標識の高輝度化等を推進する。

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、歩きたくするような安全で快適な歩行空間を確保する。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区やユニバーサル社会づくり推進地区等に定められた駅の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を面的に整備しネットワーク化を図る。

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。

② 交通指導取締り

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交通指導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と連携を図りつつ積極的な交通指導取締りを推進する。

イ 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高速道路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、高速道路等、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、人優先の道路交通を形成する。

ウ 幹線道路における交通安全対策の推進

ネットワーク全体で交通の安全を確保するため、高速道路から生活道路に至るまで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、公共交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。

幹線道路における交通安全については、死傷事故率や地域の実情等を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、ビッグデータを活用した対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。

さらに、一般道路に比べて安全性が高い高速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。

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 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や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、県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、歩道整備、隅切り等の交差点改良、視距改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線の整備、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

① 一般道路

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、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の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。

② 高速道路

新規供用の高速道路については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速道路については、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、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、事故の防止を図る。

(エ) 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、同様の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

- ① 高速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、歩道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の分離を図る。
- ② 一般道路と比較して死傷事故率が低く安全性の高い高速道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。
- ③ 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。

- ④ 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担により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路における歩車共存道路等の整備を総合的に実施するとともに、交通規制及び交通管制との連携を強化し、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。
- ⑤ 県民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、渋滞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、航空等の総合交通体系の充実に向けた施策を推進し、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) 高速道路における事故防止対策の推進

高速道路においては、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。

- ① 安全で円滑な自動車交通を確保するため、総合的な事故防止対策を推進する。
 - 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。
 - 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、ワイヤロープの設置を推進する。
 - 逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による重大事故防止のため、標識の整備等による対策の拡充に加え、産学官が連携した新しい技術として、錯視効果を応用した路面標示等の対策を推進する。

渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行う。

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あわせて実施するとともに、高速道路におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

- ② 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。
- ③ 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。

（キ）道路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。

- ① 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、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車専用通行帯等の整備を推進する。
- ② 交差点及びその付近において、交通事故防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化、環状交差点の導入等を推進するとともに、県策定の「渋滞交差点解消プログラム（令和元～令和5年度）」等に基づき、バイパス整備や右折車線設置等を推進する。
- ③ 商業系地区、中心市街地、鉄道駅周辺、観光地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、幅の広い歩道、自転車専用通行帯等の整備を推進する。
- ④ 山地部等で交通量が少なく幅員狭小な道路において、通行支障箇所の早期解消のため、待避所設置や見通し確保などを組み合わせた1.5車線的な道路整備を推進する。



（ク）交通安全施設等の高度化

- ① 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や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ため信号機器のLED化を推進する。
- ② 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。

エ 交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、県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、次の方針により計画的かつ重点的、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

県公安委員会では、整備後長期間が経過した信号機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

生活道路において人優先の考えの下、通過交通の抑制等の交通事故対策を推進するとともに、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供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、自転車利用環境の整備、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

(ウ) 幹線道路対策の推進

幹線道路では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、事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

(エ) 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化や自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

(オ) 高度道路交通システム（ITS）の推進等による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即した信号制御を広域的かつ総合的に行うため、交通管制システムの充実・改良を図る。

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や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、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・提供環境の拡充や自動運転技術

の実用化に資する交通環境の構築等により、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

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、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を積極的に推進するとともに、はがき、インターネット等を活用して、道路利用者が日常的に感じている意見を取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

(キ) 連絡会議等の活用

県警察と道路管理者が設置している「兵庫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。

オ 高齢者等の移動手段の確保・充実

「ひょうご公共交通 10 年計画（2021～2030）」に基づき、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、公共交通サービスの改善を図るとともに、持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する、最寄駅と目的地を結ぶラストマイル自動運転や中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスを始めとした、自動運転サービスの社会実装を推進する。

また、公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスであるMaaSの普及を推進し、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実を図る。

カ 安心・安全な歩行空間の確保

高齢者や障害者等を含めて全ての人がいきいきと生活できる福祉のまちづくりのさらなる推進のため、駅、公共施設の周辺を中心に、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を推進する。

キ 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、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。

(ア) 速度規制

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、交通事故発生状況等を勘案しつつ、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。

(イ) 駐車規制

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。

(ウ) 信号制御

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。

ク 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

「兵庫県自転車活用推進計画（2019年度～2023年度）」に基づき、歩行者と自転車の事故等への対策を講じ、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

- 自転車道や自転車専用通行帯(自転車レーン)、矢羽根型路面表示と自転車のピクトグラムの設置等の自転車走行空間の整備
- 自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車が混在する区間における駐停車禁止等の交通規制
- 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の取締り
- 自転車を共同利用するシェアサイクルなどの利用促進
- ルール・マナー、保険加入などの啓発活動
- 自転車の特性を活かして、地域活性化をはじめとしたまちの魅力づくりを行う「自転車まちづくり」の推進



自転車専用通行帯(自転車レーン)

(イ) 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車がもたらす障害を除去するとともに、自転車利用を促進するため、以下を推進する。

- 自転車等駐車対策協議会の設置や総合計画の策定の促進

- 大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設に自転車駐車場等の設置を義務付ける条例の制定の促進
- 自転車駐車場整備センター等による自転車駐車場等の整備の促進
- 自転車駐車場等を整備する民間事業者の支援
- 条例制定の促進などによる駅周辺の広場や道路における放置自転車等の撤去・整理
- バリアフリー法に基づき、高齢者、障害者等の移動を円滑にするための違法駐車防止と自転車駐車場の整備

ケ 高度道路交通システムの活用

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術等（ICT）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

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道路交通情報通信システム（VICS）の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

また、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車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信する。

（イ）新交通管理システムの推進

最先端の情報通信技術（ICT）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新交通管理システム（UTMS）の整備を行うことによりITSを推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指す。

（ウ）交通事故防止のための安全運転支援システムの推進

高度道路交通システム（ITS）の高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システム（DSSS）の更なる普及や高度化に向けて、産学官が連携し研究開発等を行う。

また、運転者に信号交差点への到着時における信号灯色等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促す信号情報活用運転支援システム（T

S P S) を始めとする新交通管理システム (U T M S) の整備を行うことにより高度道路交通システム (I T S) を推進する。

(エ) E T C 2.0 の展開

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援する。また、収集した速度データや利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、渋滞と事故を減らすための賢い料金など、道路を賢く使う取組を推進する。

(オ) 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業において高度道路交通システム (I T S) 技術を活用し、公共交通機関の利用促進を進める。具体的には、公共車両優先システム (P T P S) の整備を推進する。

コ 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、交通需要マネジメント (T D M) の定着・推進を図る。具体的には、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライドの推進、情報提供の充実、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、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・空間的平準化を推進する。

交通の円滑化等に係る施策については、平成 25 年 12 月に公布・施行された交通政策基本法 (平成 25 年法律第 92 号) 及び同法に基づき定められる交通政策基本計画に即して、国、県、市町、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

(ア) 公共交通機関利用の促進

「ひょうご公共交通 10 年計画 (2021~2030)」を策定し、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。

- ① 道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、公共車両優先システム (P T P S) の整備、パークアンドバスライドのほか、「ひょうごユニバーサル社会づくり総合指針」(平成 30 年 10 月改定) を踏まえ、路線バスのノンステップ車両やコミュニティバスの導入等、ユニバーサル社会づくりに向けた人にやさしいバスの利用促進を図る施策を関係機関及びバス事業者が連携して推進する。
- ② 路線バスやコミュニティバスなどの生活交通バスを支援するなど、生活交通の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、自動車交通

と公共交通との適切な役割分担を図ることで円滑な道路交通の実現を図る。

- ③ 新たなモビリティサービスであるMaaSについて、地域課題の解決に資するMaaSのモデル構築やMaaSの普及に必要な基盤づくりへの支援を行うことで普及を図り、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進める。
- ④ 運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等を実現することで、公共交通利用者の利便性の向上を図る。
- ⑤ 鉄道駅・バス停までのアクセス性を向上させることで交通結節機能を強化するため、パークアンドライド駐車場、駅前広場、自転車通行空間等の整備を推進する。

(イ) 貨物自動車利用の効率化

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

サ 災害に備えた道路交通環境の整備

(ア) 災害に備えた道路の整備

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

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、橋梁の耐震対策及び無電柱化を推進する。

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、津波時に通行機能を確保できる高速道路等の整備を推進する。

(イ) 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨・豪雪、津波等による災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進する。あわせて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新を推進する。

また、オンライン接続により県警察の交通管制センターから詳細な交通情報をリアルタイムで警察庁へ提供し、広域的な交通管理に活用する「広域交通管制システム」の的確な運用を推進する。

(ウ) 災害発生時における交通規制

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

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。

(エ) 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、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、災害発生時には、警察や道路管理者が保有するプローブ情報や民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供を推進する。

シ 総合的な駐車対策の推進

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

(ア) きめ細かな駐車規制の推進

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

(イ) 違法駐車対策の推進

① 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じて策定した駐車監視員活動ガイドラインにより、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、駐車監視員活動ガイドラインを見直しする等適切に対応する。

② 運転者の責任を迫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使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

(ウ) 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進とあわせ、次の施策により駐車場の整備、配置適正化及び有効利用を推進する。

- ① 駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備地区の指定による駐車場整備計画の策定を促進する。
- ② 地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備を促進するとともに、民間駐車場の整備を促進する。
また、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の整備を推進する。
- ③ 既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場案内システムの高度化を推進する。また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、都心部での交通の混雑を回避するため、市街地の周縁部（フリンジ）等に駐車場を配置する等、パークアンドライド等の普及のための駐車場等の環境整備を推進するほか、まちづくり計画等を踏まえた駐車場の配置適正化を促進する。
- ④ 高速道路の休憩施設における駐車マス不足に対応するため、駐車マスの拡充や駐車場予約システムを導入するとともに、「道の駅」を活用した休憩サービスの拡充等高速道路外の休憩施設等の活用を推進する。

(エ) 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、県民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体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する気運の醸成・高揚を図る。

(オ) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

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点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、県、市町や道路管理者に対する路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

ス 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するため、運転者に対し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、情報通信技術（ICT）等を活用して、道路交通情報の充実を図る。

(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とともに、交通管制エリアの拡大等の交通管制システムの充実・高度化を図るほか、交通規制情報のデータベース化を推進する。

また、自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、交通情報収集・交通情報収集提供装置等の交通管制及び信号機の情報化に資する事業を推進する。

さらに、高度道路交通システム（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道路交通情報通信システム（VICS）やETC2.0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、交通の安全と円滑を推進する。

(イ) 高度道路交通システム（ITS）を活用した道路交通情報の高度化

高度道路交通システム（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道路交通情報通信システム（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サービスを推進することにより、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。

(ウ) 適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報の提供により道路における交通の危険や混雑を生じさせた事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法（昭和35年法律第105号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図ること等により、民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

(エ) 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語併記が可能な規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努める。

セ 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

① 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

② 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大きいことから、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。

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの更なる充実及び活用の拡大を図る。

③ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

(イ) 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備・改善を推進する。

(ウ) 子供の遊び場等の確保

子供の遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本整備重点

計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子供の遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に、優先的に、主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園を設置するとともに、学校施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

(エ) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、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、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、交通指導取締りの推進を図る。

(オ) 地域に応じた安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として広範囲で躊躇ない予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業、チェーン規制、凍結防止剤散布の実施、消融雪施設等やチェーン着脱場等の整備を推進する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

また、大雪が予想される場合には道路利用者に対し、通行止め、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控えの呼びかけなど、道路情報板への表示や SNS 等様々な手段を活用して幅広く情報提供するとともに、滞留が発生した場合には、滞留者に対して、直接、定期的に、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止めの解除見通し等を情報提供する。

ソ 研究開発及び調査研究の充実

交通交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として必要な研究開発の推進を図ることが必要である。この際、交通事故は人・道・車の三要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから、三要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進するとともに、分野の協力の下、総合的な調査研究を充実することが必要である。

また、交通安全対策についてはデータを用いた事前評価、事後評価等の客観的分析に基づいて実施するとともに、事後評価で得られた結果を他の対策に役立てるなど結果をフィードバックする必要がある。

このため、道路交通の安全に関する研究開発の推進を図るとともに、死亡事故

のみならず重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させるなど、引き続き、道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図る。

研究開発及び調査研究の推進に当たっては、交通の安全に関する研究開発を分担する国及び独立行政法人の試験研究機関のほか、交通の安全に関する研究開発を行っている大学、民間試験研究機関との緊密な連携を図る。

加えて、交通の安全に関する研究開発の成果を交通安全施策に取り入れるとともに、市町や民間に対する資料の提供等によりその成果の普及を図る。

(ア) 道路交通の安全に関する研究の推進

① 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう、適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進する。

② 車両の安全に関する研究の推進

交通事故を未然に防ぐために必要な車両に係る技術や、万が一事故が発生した場合に乗員、歩行者等の保護を行うために必要な車両に係る技術等の研究開発を推進する。

③ 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、各種の対策による交通事故削減効果及び人身傷害等事故発生後の被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実を図る。

④ 安全な自動運転を実用化するための制度の在り方に関する調査研究

従来の「運転者」の存在を前提としない場合における交通ルールの在り方や自動運転システムがカバーできない事態が発生した場合の安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討を進める。

⑤ その他の研究の推進

<交通事故の長期的予測の充実>

多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図る。あわせて、交通事故に係る各種統計・データについて、E B P Mの更なる推進を図る観点から、引き続きその充実・改善に取り組む。

<交通事故に伴う社会的・経済的損失に関する研究の推進>

交通事故の発生とこれによる人身傷害、これらに伴う社会的・経済的損失等交通事故による被害の全容の総合的な把握及び分析を行うための研究を推進する。

＜交通事故被害者等の視点に立った交通安全対策に関する研究の推進＞

民事裁判事例等を用いて、交通事故被害者等を始め、市町や交通安全に関わる団体等の視点から、交通安全対策を検討する研究を推進する。

＜交通事故被害者等の精神健康の回復に関する研究の推進＞

P T S D等持続的な精神的後遺症を持つ者の治療法の研究を推進する。

(イ) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の減少に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策を検討し、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行うことに加え、車載式の記録装置であるイベントデータレコーダー（EDR）、ドライブレコーダー等を通じた交通事故分析への活用を推進する。

また、交通工学、医学、交通心理学等の分野の専門家、大学、民間研究機関等との連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的な調査研究を推進し、事故発生メカニズムの解明と事故予防の施策の確立に向けた体制を充実させる。

さらに、交通事故調査・分析に係る情報を県民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する県民の意識の向上を図る。

(2) 踏切道の交通環境の整備

ア 踏切道の立体交差化、構造改良等の整備の推進

「踏切すっきり安心プラン（平成31～令和5年度）」等に基づき、開かずの踏切や交通量の多い危険な踏切等について立体交差化等による「抜本対策」に努めるとともに、対策に時間を要する踏切については効果の早期発現を図るための構造改良やカラー舗装等による「速効対策」に取り組み、ソフト・ハード両面からできる対策を推進する。



第二西川踏切(構造改良後)

イ 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

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

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

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

置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

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

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察し、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、あわせて、標識等の大型化、高輝度化等による視認性の向上を図る。

ウ 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施にあわせて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘察して、第3、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。

エ その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

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

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に行う。

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

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

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

(3) 交通安全思想の普及徹底

ア 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

① 目標

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及び踏切道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。

② 内容

○ 幼稚園、保育所及び認定こども園

家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導を行うとともに、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。

○ 児童館及び児童遊園

遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。

③ 方法

○ 教材等の提供による支援

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行う。

○ 保護者に対する交通安全教育

幼児の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を実施する。

○ 交通ボランティア

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

(イ) 小学生に対する交通安全教育の推進

① 目標

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。

② 内容

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、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について重点的に交通安全教育を実施する。

交通社会の一員であることを考慮し、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を踏まえ、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。

③ 方法

○ 教育教材の配布等

自転車の安全で適正な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

○ 交通安全情報の提供

県と県教育委員会等との協働により設置した「ひょうご児童等交通安全ネットワーク」により、学校を通じて児童、保護者等へタイムリーな交通安全情報を提供する。

○ 関係機関・団体による補完的な交通安全教育

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

○ 保護者に対する交通安全教育

児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

○ 交通ボランティア

交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

(ウ) 中学生に対する交通安全教育の推進

① 目標

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、思いやりをもって、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。

② 内容

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、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。

交通社会の一員であることを考慮し、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」及び自転車運転者講習制度を踏まえ、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。

③ 方法

○ 教育教材の配布等

自転車の安全で適正な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法等の実技講習会を実施する。

○ 交通安全情報の提供

県と県教育委員会等との協働により設置した「ひょうご児童等交通安全ネットワーク」により、学校を通じて生徒、保護者等へタイムリーな交通安全情報を提供する。

○ 関係機関・団体による補完的な交通安全教育

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

(エ) 高校生に対する交通安全教育の推進

① 目標

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。

② 内容

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、普通免許等取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

交通社会の一員であることを考慮し、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」及び自転車運転者講習制度を踏まえ、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。

③ 方法

○ 教育教材の配布等

自転車の安全で適正な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法等の実技講習会を実施する。

○ 交通安全情報の提供

県と県教育委員会等との協働により設置した「ひょうご児童等交通安全ネットワーク」により、学校を通じて生徒、保護者等へタイムリーな交通安全情報を提供する。

○ 関係機関・団体による補完的な交通安全教育

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

○ 交通安全活動の参加促進

小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

(オ) 成人に対する交通安全教育の推進

① 目標

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を図る。

② 内容

○ 運転免許取得時の教育

自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上を図る。

○ 免許取得後の運転者教育

運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、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目標とし、県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

○ 自動車の使用者への教育

安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化を図る。また、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度

な運転技術、指導方法等を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進する。

○ 社会人への教育

職場での交通安全研修会を始め、社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進を図るなど、事業所や公民館等の社会教育施設において自転車の安全適正利用を含む交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。特に若者を中心とする層に対しては、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高揚を図るとともに、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を図る。

○ 大学生・専修学校生等への教育

学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実を図る。

○ 運転免許を取得しない人への教育

運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について、学ぶ機会を設けるよう努める。

(力) 高齢者に対する交通安全教育の推進

① 目標

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、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する。

② 内容

加齢に伴う身体機能の低下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ながら、交通の状況に応じて安全に道路及び踏切道を通行するための知識・技能について安全教育を実施する。

高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及を図る。

③ 方法

○ 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制を更に充実させる。また、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。特に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験

できる機会を設けるよう努める。

○ 多様な機会の活用

老人クラブ活動の一環として、交通安全についての指導者育成や交通安全に関する研修の実施を促すほか、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者大学などの社会教育の場面、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。

○ 機関紙の配布等

兵庫県老人クラブ連合会、市町老人クラブ連合会が発行している機関紙に交通安全に関する記事を掲載するなどのきめ細かい教育活動を行う。

○ 出前式指導

運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、「交通安全シルバー元気アップ事業」として、出前式の参加・体験・実践型の「元気と交通マナーアップ出前講座」の開催、「交通安全シルバー元気アップかわら版」の配布による啓発、家庭訪問による個別指導、地域ぐるみの見守り活動等を行う。

○ 高齢者クラブ等の自主的な活動の展開

高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、高齢者クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成等を促進し、高齢者クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。

○ 電動車椅子メーカー等との連携

電動車椅子のメーカー等で組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に関する指導・助言を継続的に行う。

○ 地域全体が一体となった安全確保の取組

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー及び地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

また、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。

(キ) 障害者に対する交通安全教育の推進

① 目標

障害の程度等により、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、実践的スキル及びルール等の知識を習得させることを目標とする。

② 内容

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ながら、交通の状況に応じて安全に道路及び踏切道を通行するための知識・技能について、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。

③ 方法

○ 介護者等への講習会等

自立歩行ができない障害者の介護者や交通ボランティア等の付き添い者を対象とした講習会等を開催する。

○ 特別支援学校等での指導

特別支援学校や地域における福祉活動の場を活用する。

○ 障害の特性に配慮した教育

教育・学習の機会においては、手話通訳者の配置、字幕入りビデオや点字教材の活用など、障害の特性に配慮した教育を実施する。

(ク) 外国人に対する交通安全教育の推進

在留外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるため、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。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルール周知活動等を推進する。

外国人運転者に対しては、外国人の居住実態や要望等を踏まえ、日本の運転免許取得時に係る運転免許学科試験等の多言語化を推進する

(ケ) 交通事犯被收容者に対する教育活動等の充実

○ 刑事施設

被害者の生命や身体に重大な影響を与える交通事故を起こした受刑者や重大な交通違反を反復した受刑者を対象に、改善指導として実施している「交通安全指導」、「被害者の視点を取り入れた教育」等を指導する。特に飲酒運転を行っている者やアルコール依存の問題を持つ受刑者に対しては、その指導内容の一層の充実を図る。

○ 少年院

交通事犯少年に対して、個別の問題性に応じた適切な教育及び指導を行うとともに、人命尊重の精神と、遵法精神のかん養に重点を置いた交通問題に関する教育の充実を図る。また、被害者を死亡させた又は生命、身体を害した事件を犯した少年については、ゲストスピーカー制度などを活用し、被害者の視点を取り入れた教育を充実させる。

○ 少年鑑別所

交通事犯少年に対する資質鑑別については、交通事犯少年の特性の的確な把握、より適切な交通鑑別方式の在り方等について、専門的立場からの研究を活発化するとともに、運転適性検査や法務省式運転態度検査等の活用により、一層の適正・充実化を図る。

(コ) 交通事犯により保護観察に付された者に対する保護観察の充実

交通事犯に係る保護観察については、対象者の処遇に当たる保護観察官及び保護司の処遇能力の充実を図るとともに、少年については、「交通カリキュラム」を、成人については、「飲酒運転防止プログラム」を受講させるなど、交通事犯保護観察対象者の問題性に焦点を当てた効果的な処遇を実施する。

イ 効果的な交通安全教育の推進

(ア) 関係機関・団体の連携

交通安全教育を行う機関・団体は相互の連携を図りながら、交通安全教育に関する情報を共有し、資機材の貸与、講師の派遣、交通安全教育指導者の養成・確保等を行う。

(イ) 体験・体感型手法の活用

ドライブレコーダーや各種シミュレーター、VR等の機器の活用、スタントマンによる体感型教育（スケアード・ストレイト）の実施など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。



(ウ) 教育効果の確認等

受講者や地域の実情に応じて、教育の方法や教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるようにする。

(エ) 各種媒体の積極的な活用

動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(ア) 「ストップ・ザ・交通事故」県民運動の推進

① 目標

尊い人命を交通事故から守るため、ひょうご交通安全憲章の理念に基づき、広く県民一人一人に交通安全思想及び交通モラルの高揚を図るとともに、思いやりのある交通行動の実践を習慣付け、県民の参画と協働のもとに交通事故のない「元気で安全・安心な兵庫」をつくることを目的とする。

② 期間

毎年4月1日から3月31日までの1年間

③ 推進方法

- 行政、関係団体等、県民の幅広い参画を得た兵庫県交通安全対策委員会において、年間運動方針を決定し、事前に、運動期間、運動重点等について広く県民に周知する。
- 兵庫県交通安全対策委員会や市町の交通対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、強力に推進する。
- 地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。
- 「交通安全意識を高める日」、「横断歩道おもいやりの日」などの交通安全の日において、街頭キャンペーンや広報活動、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開する。
- 運動の事後に、効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

(イ) 横断歩行者の安全確保

道路横断中の事故を防止するため、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。

また、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、横断歩道合図（アイズ）運動を推進し、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とともに、歩行者に対しては、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、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。

あわせて、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

(ウ) 自転車の安全利用の推進

「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」等に基づき、県民、事業者、交通安全団体及び行政が一体となって、県民運動として自転車の安全適正利用に取り組む。

① 自転車の交通安全教育の推進

自転車乗用中の死傷者のうち、約9割に何らかの交通違反が認められるこ

とから、自転車は道路交通法に定められた「車両」であることを認識させ、歩行者や他の車両に配慮した通行等、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。

保護者、学校、事業者がそれぞれの立場で自転車の交通安全教育を行うことができるよう、啓発資料や教材を作成・配布する。

自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成する。

② 自転車の損害賠償責任保険等への加入徹底

自転車が高額な損害賠償事例が発生している状況などから、被害者の救済と加害者の経済的負担を軽減させるため、本県では条例により、自転車利用者、保護者及び自転車を利用する事業者が損害賠償責任保険等への加入を義務付けている。

このため、自転車交通安全教室やキャンペーン等を通じた普及啓発を図るとともに、自転車販売時に損害賠償責任保険等の加入有無の確認を義務付けられた自転車小売業者等の協力を得ながら、損害賠償責任保険等への加入を徹底する。

③ 自転車の安全適正利用

自転車の安全性の確保のため、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備を推進する外、夕暮れ時から夜間における自転車事故を防止するため、灯火の点灯を徹底するとともに、自転車の側面等への反射材用品等の取付けを促進し、自転車の被視認性の向上を図る。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗用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と、幼児・児童の着用の徹底を図る。また、自転車乗用中の高齢者が頭部損傷で死亡することが多いことから、高齢者に対するヘルメット着用を推進するほか、全ての年齢層に対して、ヘルメットの着用を推奨する。

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。

このほか、自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼びかけ等を推進する。

(エ) 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について、理解を求め、その徹底を図る。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、市町、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサーを用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

(オ) チャイルドシートの正しい使用の徹底

① 保護者に対する啓発

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

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。

特に、6歳以上であっても、体格等の状況によりシートベルトを適切に着用させることができない子供にはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発を強化する。

② チャイルドシート及び自動車メーカーに対する啓発

側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準(i-Size)に対応したチャイルドシートの普及、座席との適合表の公表、製品ごとの安全性比較情報の提供、分かりやすい取扱説明書の作成などについて、取組を促進する。

③ その他の関係機関に対する啓発

販売店に対しては、購入者に正しい使用について指導助言するよう促進する。

また、チャイルドシートを必要とする人に情報が行き渡るようにするため、例えば、産婦人科や市町の窓口等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

(カ) 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者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。

また、夜間走行時の道路横断などの際の事故防止のため、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」により、道路交通法で定める後部反射器材に加え、側面への装着を促進する。

反射材用品等の普及に当たっては、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、適切な反射性能を有する製品について情

報提供する。

(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

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発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るほか、事業者の自主的な「飲酒運転追放宣言」の取組やキッズ交通保安官・ファミリー隊員の任命など、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。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合に、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

(ク) 効果的な広報の実施

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

① キャンペーン等の積極的な実施

家庭、学校、職場、地域等と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、子供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、違法駐車排除等を図る。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。

② 家庭向け広報の充実

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、県、市町、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、子供、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。

③ 「兵庫県交通安全ネットワーク」の充実

交通事故実態や交通安全情報をタイムリーに提供するため、「兵庫県交通安全ネットワーク」（平成17年度設置）の充実と裾野の拡大を図る。

④ 民間団体の交通安全に関する広報活動の援助

民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、県及び市町は、「交

通安全だより」を始め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、地域のケーブルテレビ局・FM局も含めた報道機関の理解と協力を求め、県民の気運の高揚を図る。

(ケ) その他の普及啓発活動の推進

① 高齢者の交通事故防止に関する県民意識の高揚

高齢者の交通事故防止に関する県民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識の向上を図る。

② 夕暮れ時から夜間にかけての事故防止の啓発等

夕暮れ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、歩行者の横断違反等による事故実態・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、「ハイビーム活用促進路線」の選定等による対向車や先行車がない状況でのハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

③ プロテクターの着用促進

二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

④ 乗用型トラクターの事故防止

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

⑤ 交通事故の発生状況の認識と事故防止に関する意識の啓発等

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ができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報を提供・発信する。

⑥ 総合的な安全情報の提供

衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全

情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ、適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

⑦ 各種会議の開催

交通安全に取り組む学識経験者、有識者等による研究発表や成果発表、討議等を通じて、交通事故防止について考える機会を設けて、県民の交通安全に関する意識を高める。

⑧ エコドライブによる安全運転の推進

二酸化炭素の排出量を削減するエコドライブは、急発進や急加速をしない等安全運転につながり、交通事故の防止に役立つことから、交通安全教育等を通じて、その普及啓発を推進する。

エ 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

(ア) 交通安全を目的とする民間団体

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。

(イ) 地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用団体等

交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する県民挙げての活動の展開を図る。

(ウ) 交通ボランティア等

資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。また、例えば学校安全ボランティア・キッズガード等交通安全に携わる地域の人材の充実に資する施策を強化する。

地域の状況に応じた交通安全教育を行う指導者や団体等を育成し、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図る。

また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。

オ 地域における交通安全活動への参画と協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要である。

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上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を

推進し、県民の参画と協働を積極的に推進する。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検、交通安全計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

(4) 安全運転の確保

ア 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図る。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、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て交通事故の悲惨さの理解を深める教育、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い、単なる知識や技能を教える場にとどまることのないようにする。

(ア) 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

自動車教習所の教習に関し、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を図り、教習水準を高める。

また、取得時講習の充実を図る。

(イ) 運転者に対する再教育等の充実

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、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を図る。

特に、飲酒運転を根絶するという観点から、飲酒取消講習（飲酒取消処分者に対する講習）の確実な実施や飲酒学級（飲酒運転の危険性について指導する必要があると認められる受講者に対する講習）の充実を図る。

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を図る。

(ウ) 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図る。

(エ) 歩行者等に対する保護意識の醸成

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、子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の醸成を図る。

(オ) 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を推進する。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を図る。

(カ) 高齢運転者対策の充実

① 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等を図る。特に、高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、より効果的かつ効率的な教育を行う。

② 臨時適性検査等の確実な実施

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

また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携して、同検査等を実施する認知症に関する専門医の確保を図るなど、体制を強化する。

③ 改正道路交通法の円滑な施行

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が令和4年6月までに施行されることから、改正法の適正かつ円滑な施行に向けた準備と施行後の適切な運用を推進する。

④ 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を促進する。

⑤ 高齢者支援策の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境を整備するため、関係機関が連携して、運転経歴証明書制度の周知を図る。

また、「ひょうご公共交通10カ年計画」に基づき、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、公共交通サービスの改善を図るとともに、持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

(キ) 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

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、着用による被害軽減効果を周知する啓発キャンペーン等を積極的に行う。

また、着用義務違反に対する交通指導取締りを推進する。

(ク) 自動車安全運転センターの業務の充実

運転経歴・交通事故の証明、累積点数の通知業務等を的確に行うとともに、SDカードの普及を促進して運転者の安全意識の向上を図る。

(ケ) 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し、飲酒運転根絶の受け皿として自動車運転代行業の健全化を図る。

(コ) 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等の安全を確保するため、適性診断を高年齢運転者等に受診させるよう事業者には義務付けられ、また、受診の環境を整えるために、適性診断実施の認定基準が明確化されたところであり、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進する。

(サ) 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を解消する。また、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等を迅速・的確に実施する。

イ 運転免許制度の改善

交通事故の傾向等、最近の交通情勢を踏まえ、運転免許試験については、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、利便性の向上等により負担の軽減を図ったり、交通事故被害者等の心情に沿った対応を行うとともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制の拡充を図る。

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

ウ 安全運転管理の推進

(ア) 講習の充実等

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。

（イ）安全対策の一層の充実

安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

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

（ウ）ドライブレコーダー等の普及促進

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

エ 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・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

① 運輸安全マネジメント評価の実施

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。

② 社内での安全教育の充実

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

① 飲酒運転等の根絶

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。

② 迷惑運転に対する指導

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・自動運転等新技術の開発・普及推進

① 事業者による事故防止の取組の推進

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とともに、社内での安全教育を促進するため、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図る。

② テレマティクス等を活用した安全運転の促進

自動車や車載器等の通信システムにより取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、更なる事故の削減を目指す。

③ 運行管理に利用可能なICT技術の活用

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

(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

① 事故防止の取組の実施

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。

② 運転者教育の充実・強化

初任運転者に対する指導・監督マニュアルの策定や、高齢運転者等に対する、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。

(力) 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

① 監査・監督の実施・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は、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。

訪日外国人旅行客の輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保を図るため、主要ターミナル駅等のバス発着場を中心とした街頭監査等を活用しつつ、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。

② 関係行政機関との連絡会議の開催等

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。

(ケ) 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

① 「貨物自動車運送事業安全性評価事業」の促進

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

② 安全性優良事業所の認定

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

③ 「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の推進

貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくする「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を推進し、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取組の促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努める。

オ 交通労働災害の防止等

(ア) 交通労働災害の防止

① ガイドラインの周知徹底

「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。

② 事業場に対する監督指導等の実施

これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止に関する管理者の選任、「交通労働災害防止のためのガイドライン」に基づく同管理者及び運転者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

(イ) 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の確保・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）の履行確保のための監督指導を実施する。

また、定期的に行っている関係行政機関との連絡会議において、自動車運転者の労働条件の確保・改善に関し、情報の交換、連携方法などについての調整等を行うとともに、監督・監査結果の相互通報制度等の活用を図り、必要に応じ合同による監督・監査を実施する。

カ 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

① 危険物運送事業者の指導の強化

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

② 危険物災害等情報支援システムの充実

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

(イ) 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全を確保するため、コンテナ内に収納された貨物の品目、重量、梱包等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」について、地方連絡会議や関係業界を通じて、関係者への周知徹底を図る。

(ウ) 気象情報等の充実

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

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

(5) 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通

事故の飛躍的な減少が期待できると考えられる。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子供の安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

このような認識の下、従来取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化等により、更なる充実を図る必要がある。

ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要である。

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

これらの車両安全対策の普及促進に当たっては、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策や使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等の誘導的施策を連携させ、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となる。特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければならない。

ア 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

(ア) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

① 車両の安全対策の推進

車両の安全対策については、令和2年度における交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会技術安全ワーキンググループの審議結果を踏まえて実施していく。

具体的には、産学官が参加する検討会が中心となり、(i)事故実態の把握・分析、(ii)安全対策に関する方針、対策の具体的な内容の検討、(iii)事前効果評価・事後効果評価といった一連の流れ(PDCAサイクル)を継続的に実施することに加え、このPDCAサイクルによる検討を充実させることを通じて、車両の安全対策の一層の拡充・強化を図る。

特に、事故実態の把握・分析においては、従前のマクロデータ及びマイクロデータに加えて、車載式の記録装置である映像記録型ドライブレコーダーやイベントデータレコーダー等（EDR）の情報に関し一層の活用を検討するとともに、これに合わせ医療機関の協力により乗員等の傷害状況も詳細に把握し、事故による傷害発生のメカニズムを詳細に調べるなど、より一層の推進に資する取組について検討していく。

加えて、車両の安全対策の推進に係る一連の流れの中においては、高齢化のより一層の進行等の社会情勢の変化、自動車使用の態様の変化、新技術の開発状況、諸外国の自動車安全対策の動向等についても勘案しつつ検討を行うとともに、その検討結果については公表し、透明性を確保する。

なお、事故を未然に防止するための先進安全技術を活用した予防安全対策については、車両安全対策を推進する取組の一環として、これまでも安全基準の拡充・強化等と先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進、使用者に対する自動車アセスメント情報の提供等との総合的かつ有効な連携を深めてきたところであるが、今後もより一層の連携を図っていく。

② 道路運送車両の保安基準の拡充・強化

車両の安全対策の基本である自動車の構造・装置等の安全要件を定める道路運送車両の保安基準について、上述の検討結果を踏まえつつ、事故を未然に防ぐための予防安全対策、万が一事故が発生した場合においても乗員、歩行者及び自転車乗員等の保護を行うための被害軽減対策、その際に火災の発生等の二次災害が起こることを防止するための災害拡大防止対策のそれぞれの観点から、適切に拡充・強化を図る。

特に死者に占める割合が高い歩行者・高齢者を保護する対策に加えて、交差点における右折時等の様々な衝突形態に対応した対策等を行うことにより、道路交通の安全確保を図っていく。

（イ）安全に資する自動走行技術を含む先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進

先進技術を利用して運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ASV）について、産学官の協力によるASV推進検討会の下、車両の開発・普及の促進を一層進める。

安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成に向けた取組を推進する。

また、技術進展や事故データを踏まえ、通信技術の利用や地図情報と連携した先進安全技術に係る技術指針等の高度化を行い、先進安全自動車（ASV）の開発普及促進を引き続き進める。

(ウ) 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の性能向上・普及促進等の車両安全対策を推進する。

イ 自動運転車の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる。一方で自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進する。



(ア) 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進

地方部における高齢者等の移動に資する無人自動運転移動サービス車両の実現に向けて、そのような車両の安全性を確保するために、実証実験や技術要件の策定等の取組を促進する。

(イ) 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進

自動運転機能が作動する走行環境条件への理解など、自動運転車について、ユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえるような取組を推進する。

(ウ) 自動運転車に係る電子的な検査の導入や審査・許可制度の的確な運用

自動運転車の設計・製造から使用過程にわたり、自動運転車の安全性を一体的に確保するため、電子的な検査の導入を進めるとともに、様々な走行環境における安全性の検証のためシミュレーション等を活用した自動運転車の型式指定審査、ソフトウェアアップデートに係る許可制度の的確な運用等に努める。

(エ) 自動運転車の事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進

自動運転車の事故については、事故発生時の自動運転システムや走行環境条件の状況、運転者の対応状況等様々な要因が考えられるため、客観性及び真正性を確保した形で総合的な事故調査・分析を実施し、速やかな事故原因の究明及び再発防止に努める。

ウ 自動車アセスメント情報の提供等

(ア) 自動車アセスメント事業の推進等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動

車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。また、自動車アセスメント事業及び先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、A S V技術等の自動車の安全に関する先進技術について、県民の理解促進を図る。自動車アセスメントにおいては、令和2年度よりユーザーにとって評価結果をより分かりやすい形にするため、統合評価（1★～5★で表示）を導入しており、より一層の周知に努めていく。これらにより、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の研究開発を促進する。

（イ）新技術に対する評価方法の確立についての検討等

予防安全性能評価について、対自転車衝突被害軽減ブレーキ（対自動車A E B S）や交差点衝突被害軽減ブレーキ（交差点A E B S）などの試験項目の拡充を図るとともに、衝突安全性能評価については、より事故実態に即した前面衝突試験など、事故の状況や技術の進化・高度化を踏まえた新たな試験・評価方法の検討を行う。

（ウ）安全なチャイルドシートの普及拡大等

チャイルドシートについても、i - S i z e対応のチャイルドシートの普及啓発を行うほか、安全性能評価の強化について検討を行うとともに、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、例えば、産婦人科や市町の窓口等を通じ、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

エ 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

① 自動車検査の確実な実施

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（O B D）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図る。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努める。

② 不正改造の防止

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保安基準不適合車両の排除等を推進する。

③ 指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用等

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指

導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査についても、その実施機関である軽自動車検査協会における検査体制の充実強化を図る。

(イ) 型式指定制度の充実

車両の構造に起因する事故の発生を防止するため、例えば、自動運転車の審査を行う際には様々な走行環境条件における安全性の検証のためのシミュレーション等を活用するなど、型式指定制度により新型自動車の安全性の審査体制の充実を図る。

(ウ) 自動車点検整備の充実

① 自動車点検整備の推進

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

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

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

② 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。

③ 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

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生産性向上等への支援を推進する。

④ 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境の変化に伴い、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に対応した研修等の実施等により、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。

⑤ ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

オ リコール制度の充実・強化

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車製作者による大規模なリコールが行われていることから、自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、自動車製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行う。

また、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

カ 自転車の安全性の確保

(ア) 定期的な点検整備と損害賠償責任保険等への加入徹底等

「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、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。また、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、自転車小売業者など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徹底する。

(イ) 反射器材等の装着促進

薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

キ 交通関係用品の安全性の確保及び向上

乗車用ヘルメットの安全性の確保については、利用者の生命又は身体に対する危害の発生を防止するとの観点から、現在、自動二輪車乗車用ヘルメット及び原動機付自転車乗車用ヘルメットを、消費生活用製品安全法（昭和48年法律第31号）に規定する特定製品に指定し、基準に適合しない製品の製造・輸入・販売を

禁止している。同法に基づく製造・輸入事業者の届出等の受理、届出事業者に対する報告徴収・立入検査等を通じて、こうした製品の安全性を確保する。

(6) 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族等対策を通じ、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、危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

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

さらに、暴走族等対策を強力に推進するため 関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

加えて、緊急自動車総合訓練センターを活用した各種訓練を通じ、運転技能の向上と執行力の強化を図る。

ア 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

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

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

① 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、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、妨害運転や飲酒運転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交通指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。また、引き続き、子供、高齢者、障害者の保護の観点に立った交通指導取締りを推進する。

② 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明ら

かとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

③ 自転車利用者等に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者に対し、自転車指導啓発地区・路線を中心に、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対する交通指導取締りを推進する。

また、歩行者の信号無視等に対しても積極的に指導警告を推進する。



(イ) 高速道路における交通指導取締りの強化等

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

また、交通指導取締りは、悪質性、危険性の高い違反を重点とする。

イ 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

(ア) 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成25年法律第86号。以下「自動車運転死傷処罰法」という。）第2条又は第3条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れた捜査の徹底を図る。

(イ) 交通事故事件等に係る捜査力の強化

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

(ウ) 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

3Dレーザースキャナ等の科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

ウ 暴走族等対策の推進

(ア) 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進する。暴走族問題と青少年の非行

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

(イ) 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族等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

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を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、あわせて解散指導を積極的に行うなど、暴走族等に対する指導取締りを推進する。

また、違法行為を敢行する旧車会員に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係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。

さらに、「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（没取）措置を働き掛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

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

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

また、暴走行為に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行う。

(オ) 車両の不正改造の防止

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

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて立ち入り検査を行う。

(7) 救助・救急活動の充実

ア 救助・救急体制の整備

(ア) 救助・救急体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保して、救助・救急体制の整備・拡充を図り、救助・救急活動の円滑な実施を図る。

(イ) 多数傷病者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び県内の消防機関と災害派遣医療チーム「兵庫DMAT」の連携による救助・救急体制の充実を図る。

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。

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

① 消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）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、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進する。

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

② 応急手当指導者の積極的な養成等

応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。さらに、自動車教習所における教習及び取

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

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

③ 教職員対象の心肺蘇生法の実習及び各種講習会の開催等

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

(エ) 救急救命士の養成・配置等の促進、ドクターカーの活用促進

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

(オ) 救助・救急用資機材等の装備の充実

多種多様な救助現場での活動に適した救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救命率の向上につながる高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。また、消防緊急通信指令施設を更新整備する際には、救急指令装置、救急医療情報収集装置、救急業務用地図等検索装置を備えた施設の整備を進める。

さらに、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速道路における緊急開口部の整備を推進するとともに、救急現場等においてより早く医師等による救急医療を実施するため、兵庫県災害医療センター等と連携した医師同乗型救急ヘリコプターの運行を推進する。

(カ) 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、消防防災ヘリコプターの救急業務における積極的活用を推進するとともに、救急現場等により早く医師等による救急医療を実施するため、兵庫県災害医療センター等と連携した医師同乗型救急ヘリコプターの運航を推進する。

(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・技術の向上を図るため、継続的な教育訓練を推進する。

(ク) 高速道路における救急業務実施体制の整備

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

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

また、本州四国連絡道路においても、救急業務について本州四国連絡高速道路株式会社が関係市等に同様の財政措置を講ずるとともに、関係市等も救急業務に万全を期すよう、その実施体制の整備を促進する。

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

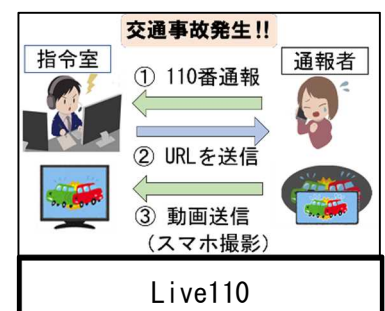
(ケ) 現場急行支援システムの整備

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

(コ) 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備

緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP）や事故自動通報システム（ACN）の格段の普及と高度化を図るために必要な環境を整備する。

また、交通事故現場の状況把握や通報者による救命措置の指導のため、通報者のスマートフォンのビデオ通話機能を使って、事件や事故の現場の映像を受信するシステム「Live119」、「Live110」の活用を推進する。



イ 救急医療体制の整備

(ア) 救急医療機関等の整備

休日夜間急患センターの設置等、初期救急医療機関の整備を推進する。

また、初期救急医療体制では応じきれない入院を要する救急患者の診療体制を確保するため、救急医療体制の圏域を設定し、地域内の医療施設の実情に応

じて第二次救急医療体制の整備を図るとともに、第三次救急医療体制として、重症及び複数科にまたがる重篤な救急患者への診察機能を有する 24 時間体制の救命救急センターの整備を進め、評価事業により、外傷診療能力を含めその質の向上を図る。

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

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

(イ) 救急医療担当医師・看護師等の養成等

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

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

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

(ウ) ドクターヘリの活用

交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリを配備し、地域の実情に応じた体制整備を図る。

ウ 救急関係機関の協力関係の確保等

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

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

(8) 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

自動車損害賠償保障法（昭和30年法律第97号）は、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責任を強化し、この損害賠償の履行を確保するため、原則として全ての自動車に対して自動車損害賠償責任保険（共済）の契約の締結を義務付けるとともに、保険会社（組合）の支払う保険（共済）金の適正化を図り、また、政府において、ひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者を救済するための自動車損害賠償保障事業及び平成13年度末の政府再保険制度廃止時の累積運用益の一部を基金として、その運用により被害者救済対策事業等を行うことなどにより、自動車事故による被害者の保護、救済を図っており、今後も更なる被害者の保護の充実を図るよう措置する。特に、交通事故による重度後遺障害者数は依然として高い水準にあることから、引き続き、重度後遺障害者に対する救済対策の充実を図る。

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

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

ア 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の充実を図る。

(ア) 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進

被害者に対する適切な情報提供の徹底に係る保険会社（組合）への指導等及び指定紛争処理機関の保険（共済）金支払に係る紛争の調停等により保険（共済）金の支払の適正化を推進する。

(イ) 政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用

自賠責保険（自賠責共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者への救済の観点から引き続き政府の自動車損害

賠償保障事業の適正な運用を図る。

(ウ) 無保険（無共済）車両対策の徹底

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。

(エ) 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実に資するよう、制度の改善及び安定供給の確保に向けて引き続き指導を行う。

(オ) 自転車の損害賠償責任保険等への加入徹底

自転車が加害者になる事故により高額な損害賠償事例が発生している状況などから、本県においては、平成 27 年に損害賠償責任保険等への加入義務化などを内容とする「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定した。この条例に基づき、交通安全教室やキャンペーン等を通じた普及啓発を図るとともに、自転車小売業者など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徹底する。

イ 損害賠償の請求についての援助等

(ア) 交通事故相談活動の推進

県、市町等が運営する交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

- ① 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。
- ② 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の能力向上を図る。
- ③ 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、県、市町のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。
- ④ 自動車事故被害者が弁護士による自動車事故に関する法律相談・示談あっ旋等を受付けられるよう、日弁連交通事故相談センターにおける体制の充実を図る。

(イ) 損害賠償請求の援助活動等の強化

県警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。また、法務省の人権擁護機関による人権相談において交通事故に関する人権相談を取り扱うとともに、日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

ウ 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

- ① 独立行政法人自動車事故対策機構兵庫支所による取組に対して支援を行う。
 - 交通遺児等に対する生活資金貸付け
 - 自動車事故によって重度の後遺障害（遷延性意識障害）を負った被害者の治療・看護を専門に行う療護施設の設置・運営、及び自動車事故によって後遺障害を負った被害者のリハビリテーションの機会確保に向けた取組
 - 自動車事故によって重度の後遺障害を負った被害者に対する介護料の支給、並びに短期入院・入所に係る協力病院・施設の指定整備及び費用助成
 - 介護料受給者への相談・情報提供等の充実・強化
- ② 公益財団法人交通遺児等育成基金による、交通遺児に対する一定水準の育成給付金の給付が、長期にわたり安定的になされるよう支援を行う。
- ③ ひょうごボランタリープラザが行う交通遺児激励のための基金事業等に対する支援を行う。
- ④ 在宅で療養生活を送る自動車事故による後遺障害者の介護者が、様々な理由により介護が難しくなる場合（「介護者なき後」）に備えた環境整備を推進する。
- ⑤ 自動車事故による被害者をめぐる各種社会的資源やその生活実態の把握を進め、必要な支援策の具体化に向けた調査研究を行う。

(イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進する。

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

① 県警察による相談業務

県警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等

の情報を提供するとともに、刑事手続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合せに応じ、適切な情報の提供を図る。

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

検察庁、刑事施設、保護観察所などが連携し、交通事故被害者等に対し、被害者等通知制度により、事件の処分結果、公判期日、刑事裁判結果、加害者の処遇状況等に関する情報を提供する。また、不起訴処分について、交通事故被害者等の希望に応じ、検察官が、捜査への支障等を勘案しつつ、事前又は事後に、処分の内容及び理由について十分な説明を行うよう努める。

「被害者参加制度」により、自動車運転処罰法違反の罪を含む一定の犯罪について、被害者やその遺族等からの参加の申出がなされ、裁判所が許可したときには、「被害者参加人」として、刑事裁判の公判期日等への出席等ができることとされており、検察庁においては、同制度の適切な運用に努めるとともに、「被害者参加旅費等支給制度」について、適切に周知及び教示を行う。

② 神戸地方検察庁等による相談業務

神戸地方検察庁においては、被害者支援員を配置し、交通事故被害者等からの様々な相談への対応、法廷への案内・付添い、検察庁における各種手続の手助けをするほか、交通事故被害者等の状況に応じて精神面、生活面、経済面等の支援を行っている関係機関や団体等を紹介するなどの支援活動を行う。

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

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

(ウ) 公共交通事故被害者への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置された公共交通事故被害者支援室は、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととされている。同支援室と連携し、支援の取り組みを推進していく。

<参考> 「高齢者、子供、障害者等の交通弱者」、「歩行者」、「自転車」の安全確保に係る施策一覧

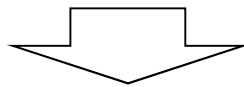
| 対象分野 | 高齢者・子供・障害者等の交通弱者対策 |
|-----------------|--|
| (1) 道路交通環境の整備 | <ul style="list-style-type: none"> ○生活道路における交通安全対策の推進【ア(ア)】 (見やすく分かりやすい道路標識の整備等) ○通学路における交通安全の確保(合同点検、カラー舗装、防護柵の設置等)【ア(イ)】 ○高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備【ア(ウ)】 (歩道の段差等の改善、バリアフリー対応型信号機等の整備等) ○道路改築等による交通事故対策の推進(幅の広い歩道等の整備)【ウ(キ)】 ○歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進【エ(イ)】 (歩行空間のバリアフリー化、通学路等における安全・安心な歩行空間の確保) ○道路交通環境整備への住民参加の促進【エ(カ)】 ○高齢者等の移動手段の確保・充実【オ】 ○安心・安全な歩行空間の確保(歩道の拡幅・段差等の改善等)【カ】 ○休憩施設等の整備の推進【セ(イ)】 ○子供の遊び場等の確保(公園等の整備、学校施設等の解放)【セ(ウ)】 ○道路交通の安全に関する研究の推進【ソ(ア)】 |
| (2) 踏切道の交通環境の整備 | <ul style="list-style-type: none"> ○踏切の立体交差化、構造改良等の整備の推進【ア】 ○踏切保安設備の整備及び交通規制の実施【イ】 (全方位型警報装置の整備、障害物検知装置の高規格化等) |
| (3) 交通安全思想の普及徹底 | <ul style="list-style-type: none"> ○段階的かつ体系的な交通安全教育の推進【ア(ア)(イ)(ウ)(エ)(カ)(キ)】 (幼児、小学生、中学生、高校生、高齢者、障害者) ○効果的な交通安全教育の推進【イ】 ○「ストップ・ザ・交通事故」県民運動の推進【ウ(ア)】 ○自転車の安全適正利用(ヘルメットの着用徹底)【ウ(ウ)】 ○チャイルドシートの正しい使用の徹底【ウ(オ)】 ○効果的な広報の実施(家庭向け広報、「兵庫県交通安全ネットワーク」の充実)【ウ(ク)】 ○その他の普及啓発活動の推進(高齢者の交通事故防止に関する広報等)【ウ(ケ)】 |
| (4) 安全運転の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ○高齢運転者対策の充実【ア(カ)】 ○超高齢化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【エ(エ)】 |
| (5) 車両の安全性の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ○高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進【ア(ウ)】 ○安全な自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進【イ(ア)】 ○安全なチャイルドシートの普及拡大等【ウ(ウ)】 |
| (6) 道路交通秩序の維持 | <ul style="list-style-type: none"> ○一般道路における効果的な指導取締りの強化等【ア(ア)】 |
| (7) 救助・救急活動の充実 | <ul style="list-style-type: none"> ○救助・救急体制の整備【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促進(教職員対象の実習及び各種講習会の開催等)【ア(ウ)】 |
| (8) 被害者支援の充実と推進 | <ul style="list-style-type: none"> ○自動車損害賠償補償制度の充実等【ア】 ○損害賠償の請求についての援助等【イ】 |

| 歩行者対策 | 自転車対策 |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ○生活道路における交通安全対策の推進【ア(ア)】 （「ゾーン30」の整備、見やすく分かりやすい道路標識の整備、ハンプ・クランク等の道路構造等によるゾーン対策、歩車分離式信号等の整備等） ○適切に機能分担された道路網の整備（歩行者、自転車、自動車等の分離）【ウ(オ)】 ○道路改築等による交通事故対策の推進（幅の広い歩道等の整備）【ウ(キ)】 ○交通安全施設等の戦略的維持管理（横断歩道の道路標示等の適切な管理）【エ(ア)】 ○歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進【エ(イ)】（歩行空間のバリアフリー化、通学路等における安全・安心な歩行空間の確保） ○道路交通環境整備への住民参加の促進【エ(カ)】 ○安心・安全な歩行空間の確保（歩道の拡幅・段差等の改善、無電柱化）【カ】 ○効果的な交通規制の推進（速度規制、信号制御）【キ(ア)(ウ)】 ○道路交通の安全に関する研究の推進【ソ(ア)】 | <ul style="list-style-type: none"> ○生活道路における交通安全対策の推進【ア(ア)】 （「ゾーン30」の整備、見やすく分かりやすい道路標識の整備、ハンプ・クランク等の道路構造等によるゾーン対策、歩車分離式信号等の整備等） ○適切に機能分担された道路網の整備（歩行者、自転車、自動車等の分離）【ウ(オ)】 ○道路改築等による交通事故対策の推進（自転車専用通行帯等の整備）【ウ(キ)】 ○歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進（自転車利用環境の整備）【エ(イ)】 ○道路交通環境整備への住民参加の促進【エ(カ)】 ○効果的な交通規制の推進（速度規制、信号制御）【キ(ア)(ウ)】 ○安全で快適な自転車利用環境の整備（自転車専用通行帯等の整備等）【ク(ア)】 ○自転車等の駐車対策の推進【ク(イ)】 |
| ○踏切の立体交差化、構造改良等の整備の推進【ア】 | ○踏切の立体交差化、構造改良等の整備の推進【ア】 |
| <ul style="list-style-type: none"> ○段階的かつ体系的な交通安全教育の推進【ア(ア)(イ)(ウ)(エ)(オ)(カ)(キ)】 ○効果的な交通安全教育の推進【イ】 ○「ストップ・ザ・交通事故」県民運動の推進【ウ(ア)】 ○横断歩行者の安全確保【ウ(イ)】 ○反射材用品等の普及促進【ウ(カ)】 | <ul style="list-style-type: none"> ○段階的かつ体系的な交通安全教育の推進【ア(イ)(ウ)(エ)(オ)(カ)】 ○効果的な交通安全教育の推進【イ】 ○「ストップ・ザ・交通事故」県民運動の推進【ウ(ア)】 ○自転車の安全利用の推進【ウ(ウ)】 ○反射材用品等の普及促進【ウ(カ)】 ○効果的な広報の実施（兵庫県交通安全ネットワークの活用等）【ウ(ク)】 |
| ○歩行者等に対する保護意識の醸成【ア(エ)】 | ○歩行者等に対する保護意識の醸成【ア(エ)】 |
| ○安全に資する自動走行技術を含む先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進【ア(イ)】 | <ul style="list-style-type: none"> ○安全に資する自動走行技術を含む先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進【ア(イ)】 ○損害賠償責任保険等への加入徹底等【カ(ア)】 ○反射器材等の装着促進【カ(イ)】 |
| ○一般道路における効果的な指導取締りの強化等【ア(ア)】 | ○一般道路における効果的な指導取締りの強化等（自転車利用者に対する指導取締り）【ア(ア)】 |
| ○救助・救急体制の整備【ア】 | ○救助・救急体制の整備【ア】 |
| <ul style="list-style-type: none"> ○自動車損害賠償補償制度の充実等【ア】 ○損害賠償の請求についての援助等【イ】 | <ul style="list-style-type: none"> ○自転車の損害賠償責任保険等への加入徹底【ア(オ)】 ○損害賠償の請求についての援助等【イ】 |

第2章 鉄道交通の安全

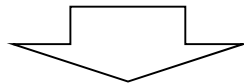
1. 基本的な考え方

- 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、重大な列車事故対策等、各種の安全対策を総合的に推進する。



2. 目標

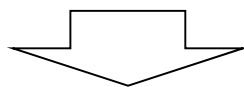
- ① 乗客の死者数ゼロを目指す。
- ② 鉄道運転事故の減少を目指す。



3. 対策

<対策を考える視点>

- ① 安全運行の徹底による重大な列車事故の防止
- ② 利用者等の関係する事故の防止



<6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

第1節 基本的な考え方

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、県民生活に欠くことのできない交通手段である。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。また、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故のほぼ全て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、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

1 鉄道事故の状況等

(1) 鉄道事故の状況

全国的に見ると、鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあり、兵庫県下において令和2年は23件の運転事故が発生した。

また、令和2年の兵庫県下において発生した運転事故の死者数は9人であり、負傷者数は12人であった。

なお、平成17年には本県では乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故が発生し、全国でも乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、平成18年から令和2年までは乗客の死亡事故は発生していない。

(2) 近年の運転事故の特徴

兵庫県下における近年の運転事故の特徴としては、人身障害事故は約68%、踏切障害事故は約31%を占めており、両方で運転事故件数のほぼ全てを占めている。また、死者数については、人身障害事故と踏切障害事故が全てを占めている。

人身障害事故のうち、ホームでの接触事故については、令和2年は8件である。

また、ホームでの接触事故のうち、酔客が関係しているものは、ホームでの接触事故の半数を占めている。

2 交通安全計画における目標

- 【目標】** 乗客の死者数ゼロを目指す
鉄道運転事故の減少を目指す

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む鉄道運転事故を減少させることが重要である。

近年は人口減少に加え、新型コロナウイルス感染拡大防止の社会的風潮による輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況であるが、引き続き安全対策を推進していく必要がある。

こうした現状を踏まえ、県民の理解と協力の下、踏切道や鉄道交通安全に関する諸施策を総合的かつ強力で推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること及び鉄道運転事故を減少させることを目指すものとする。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故が長期的には減少傾向にあり、これまでの兵庫県交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図る必要がある。

また、兵庫県下においては、ホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体のほぼ全てを占めており、このうち利用者等の関係する事故が多いことから、対策を講じる必要がある。

これらを踏まえ、一層安全な鉄道輸送を目指し、次の施策を総合的に推進する。

2 講じようとする施策

(1) 鉄道交通環境の整備

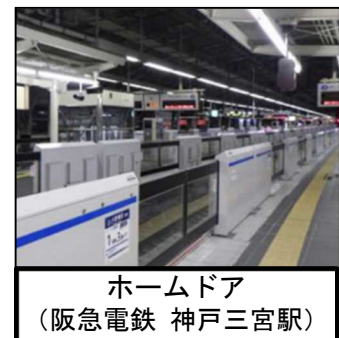
鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

ア 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなどして技術力の向上についても推進する。

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

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



ホームドア
(阪急電鉄 神戸三宮駅)

(阪急電鉄提供)

イ 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置 (ATS) 等、運転士異常時

列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたものの整備については完了したが、これらの装置の整備については引き続き推進を図る。

(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故のほぼ全てを占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。

このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、交通安全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。

ア 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。また、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施する等、保安監査の充実を図る。

イ 運転士の資質の保持

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

ウ 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその

再発防止対策に関する情報共有等を行う。また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用する。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導する。

エ 気象情報等の充実

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

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

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

オ 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

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

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

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

カ 運輸安全マネジメント評価の実施

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

キ 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、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、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

(4) 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

(5) 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進する。

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

(6) 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、平成24年4月に、国土交通省に設置された公共交通事故被害者支援室は、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととされている。同支援室と連携し、支援の取り組みを推進していく。

用語解説

| | 用語 | 解説 |
|---|-------------------------|---|
| あ | 開かずの踏切 | ピーク時1時間当たりの踏切遮断時間が40分以上の踏切道 |
| | 安全運転支援システム (D S S S) | (Driving Safety Support Systems) 運転者に対し、周辺の交通状況等を視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりを持った運転ができる環境を創り出すことにより、交通事故の防止等を図るシステム |
| い | E T C 2.0 | 道路側のアンテナである ITS スポットと高速・大容量、双方向通信によって受けることのできる世界初の路車協調システムによる運転支援サービス |
| | イベントデータレコーダー (E D R) | (Event Data Recorder) エアバッグ等が作動するような事故において、事故前後の車両の運動データや運転者の操作等を記録するために、自動車の製造時に車体に組み込まれた装置 |
| え | 映像記録型ドライブレコーダー | 車両に装備され交通事故などによる衝撃を感知し、前後十数秒の映像等を自動的に記録する装置 |
| | エスコートゾーン | 横断歩道を利用する視覚障害者に対し、安全で利便性を高めるために、横断歩行の手がかりとする突起体の列 |
| お | オーバーハング型警報装置 | 踏切道におけるせん光灯が車道の上空に設置されているもの |
| き | 緊急交通路 | 大規模災害が発生した場合に、被災地域内への緊急自動車などの通行を確保するため、災害対策基本法第76条第1項に基づき、県公安委員会が、高速道路及び幹線道路を中心に指定するもの |
| | 緊急通報システム (H E L P) | (Help system for Emergency Life saving and Public safety) GPS技術の活用により、運転中の事故発生時にその発生場所等の情報を携帯電話等を用いて即時かつ正確に通報するとともに運転者の状況を確認することにより、救命率の向上等を図るシステム |
| | 緊急輸送道路 | 災害発生後、救助・救急・医療・消火活動を迅速に行うため、また、被災者に緊急物資を供給するため、道路状況や防災拠点等をもとに、県があらかじめ定めるもの |
| く | クランク | 車両の低速走行等を促すためジグザグにした道路 |

| | 用語 | 解説 |
|---|----------------------|--|
| け | 現場急行支援システム (FAST) | (Fast Emergency Vehicle Preemption Systems) 緊急車両の出動・通行回数が多い地区において、光ビーコンにより緊急走行中の緊急車両を検知し、優先的に走行させる信号制御を行うことで、緊急車両が現場や医療機関等に到着するまでの時間を短縮するとともに、緊急走行に起因する交通事故の防止を目的としたシステム |
| こ | 公共車両優先システム (PTPS) | (Public Transportation Priority Systems) バス等の公共輸送車両を対象として、優先信号制御を行い、優先通行を確保することにより、運行の定時性及び利便性の向上を図ることにより、マイカーから公共輸送機関への利用転換の促進を図るシステム |
| | 交通結節点 | 異なる交通手段または同じ交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場やバス交通広場、歩道等 |
| | 交通需要マネジメント (TDM) | (Transportation Demand Management) 都市または地域レベルの道路交通混雑の緩和を道路利用者の時間の変更、経路の変更、手段の変更、自動車の効率的利用、発生源の調整など、交通需要量を調整することによって行う手法の体系 |
| | 高度道路交通システム (ITS) | (Intelligent Transport Systems) 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として構築することにより、交通管理の最適化等を図り、道路交通の安全性、輸送効率、快適性の飛躍的向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通し環境保全に大きく寄与する等真に豊で活力ある国民生活の実現に資するシステム |
| | コミュニティバス | 地域住民の利便向上などのため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置などを工夫したバスサービス |
| | コンプライアンス | 法令や社会通念を守ること |
| | し | 自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例 |

| | 用語 | 解説 |
|---|------------------------|---|
| | レベル3以上の自動運転 | 「自動運転化レベル」としてレベル0～レベル5までの6段階の区分がある。レベル3以上から特定の条件下であるが全ての運転操作が自動化され、運転操作主体がシステムとなる。 |
| | 自動体外式除細動器 (AED) | (Automated External Defibrillator) 心室細動の際に機器が自動的に解析を行い、必要に応じて電氣的なショック(除細動)を与え、心臓の働きを戻すことを試みる医療機器 |
| | 自動列車停止装置 (ATS) | (Automatic Train Stop) 信号に応じて、自動的に列車を減速又は停止させる装置 |
| | 車両運行管理システム (MOCS) | (Mobile Operation Control Systems) 光ビーコンにより収集した事業用車両の走行位置等の情報を事業者等に提供することにより、その事業者が行う運行管理を支援し、人・物流の効率化等を図るシステム |
| | 新交通管理システム (UTMS) | (Universal Traffic Management Systems) 光ビーコンを用いた個々の車両と交通管制システムとの双方向通信等の高度な情報通信技術の活用等により、運転者に対してリアルタイムの交通情報を提供するとともに、安全運転支援、緊急時対応、人の移動、物流の効率化を含めた交通流の積極的管理を行い、道路交通の安全・円滑及び交通公害の防止を図り、「安全・快適にして環境負荷の低い交通社会」の実現を目指すシステム |
| せ | 先進安全自動車 (ASV) | (Advanced Safety Vehicle) 先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車 |
| て | テレマティクス | 自動車などの移動体に通信システムを組み合わせ、リアルタイムに情報サービスを提供すること |
| と | 道路交通情報通信システム (VICS) | (Vehicle Information and Communication System) 光ビーコンを活用して、道路利用者へ交通情報等を提供するシステム |
| に | 日本司法支援センター | 法による紛争の解決に必要な情報やサービスの提供が受けられる社会を実現するための独立行政法人に準じた法人。日常生活におけるさまざまな悩みに対する問合せに対応する窓口「法テラス」を運営 |

| | 用語 | 解説 |
|---|---------------------------|---|
| は | パークアンドライド、 パークアンドバスライド | 都心部へ乗り入れる自家用自動車による交通混雑の緩和を図るため、郊外の鉄道駅・バスターミナル等の周辺に駐車場を整備し、自動車を駐車（パーク）させ、鉄道、バス等公共交通機関への乗換え（ライド）を促すシステム バスに乗り換える場合はパークアンドバスライド |
| | バリアフリー法 | 正式名称は「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）。高齢者、障害者全般に、建物、交通機関の移動の円滑化を図るため、旧ハートビル法と旧交通バリアフリー法を統合した法律 |
| | バリアフリー対応型信号機 | 15 センチメートル程度の反射シートを巻き付けた視覚障害者の方が持つ白杖に、センサーが自動的に感知し、スピーカーから歩行者用信号機の状態を音声で知らせる信号機 |
| | ハンドルキーパー運動 | 全日本交通安全協会が推進する「自動車仲間と飲食店などに行く場合、仲間同士や飲食店の協力を得て飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人は酒を飲まず、仲間を安全に自宅まで送り届ける」という運動 |
| | ハンブ | 車両の低速走行等を促すため道路に設ける盛り上がり（凸部）のこと |
| ひ | 光ビーコン | 通過車両を感知して交通量等を測定するとともに、カーナビゲーション装置等と交通管制センターとの情報のやりとりをする路上設置型の赤外線通信装置 |
| | ビッグデータ | ボリュームが膨大であるとともに、構造が複雑化することで、従来の技術では管理や処理が困難なデータ群 |
| | ひょうご交通安全憲章 | 県民一人一人がくるま社会に生きる一員としての自覚と責任を持ち、交通安全運動の輪をひろげ、みんなが安全で安心できるふるさと兵庫を築くために、兵庫県交通安全対策委員会が定めた 5 項目からなる憲章 |
| | 兵庫県自転車活用推進計画 | 自転車を快適に利用できる良好な都市環境の形成、自転車の適正利用と通行空間の安全確保による安全な自転車活用、五国の多彩な資源（魅力）をいかしたサイクルツーリズムの推進による地域活力の向上、自転車利用の促進による健康で活力ある社会づくり 4 つの計画目標を踏まえた具体的な取組について令和 2 年 3 月に策定した計画 |

| | 用語 | 解説 |
|---|-------------------------|--|
| | ひょうご公共交通 10 年計画 | 人口減少社会に耐える交通事業者の経営改善、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの構築、地域特性を踏まえた移動手手段の維持・確保等の取組について、令和3年4月に改定した計画 |
| | ひょうごユニバーサル社会づくり総合指針 | 年齢、性別、障害、文化などの違いにかかわらず、だれもが地域社会の一員として支え合うなかで安心して暮らし、一人ひとりが持てる力を発揮して元気に活動できる社会をめざし、県民、地域団体、企業、行政など地域社会を構成する全ての人が、力を合わせ一体となって進めていくための指針で、兵庫県が平成17年4月に策定し平成30年10月に改定したもの |
| ふ | 踏切道 | |
| | 第1種踏切道 | 自動踏切遮断機を設置するか又は踏切保安係を配置して、踏切道を通る全ての列車又は車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断する踏切道（終発の列車から始発の列車までの時間内に踏切道を通る車両に対し、遮断しない場合があるものを含む） |
| | 第2種踏切道 | 踏切保安係を配置して、踏切道を通る一定時間内における列車又は車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断する踏切道（現在設置されているものはない） |
| | 第3種踏切道 | 警報機が設置されているが、遮断機が設置されていない踏切道 |
| | 第4種踏切道 | 遮断機も警報機も設置されていない踏切道 |
| | プローブ情報 | 個々の自動車が実際に走行した位置や走行速度などの情報 |
| ほ | 歩行者等支援情報通信システム（P I C S） | （Pedestrian Information and Communication Systems） 高齢者、身体障害者等が携帯する端末装置と信号機に併設した通信装置との双方向通信により、信号機の表示等を音声で知らせたり、歩行者用青信号の延長を行ったりして、安全で快適な交差点の通行を支援するシステム 高度化P I C Sは、専用端末ではなくスマートフォン |
| め | メディカルコントロール | 医学的観点から救急隊員が行う応急処置等の質を確保すること |
| ゆ | ユニバーサル社会づくり推進地区 | ユニバーサル社会づくりに率先して取り組む市町の区域で、市町からの申し出に基づき県が指定する地区。県は推進地区に対して、事業プランの策定経費や協議 |

| | 用語 | 解説 |
|---|-------------------------|--|
| | | 会活動への補助等の支援を行う |
| E | E B P M (証拠に基づく政策立案) | (Evidence-based Policy Making) 統計データや各種指標など、客観的エビデンス(根拠や証拠)を基にして、政策の決定や実行を効果的・効率的に行うこと |
| M | M a a S (マース) | (Mobility as a Service) 既存の公共交通(鉄道、バス等)に加え、デマンド交通やシェアリングサービス等の新たな移動手段を組み合わせ、一連の移動サービスとして提供することにより、公共交通による移動に関する諸課題を解決し、利用者の利便性を大幅に高めようとする考えに基づく取り組み |

資料

○ 第10次兵庫県交通安全計画の期間中（平成28年～令和2年）の事故状況

1 道路交通事故

| 区分 \ 年 | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 事故件数（件） | 27,340 | 26,791 | 24,667 | 22,896 | 17,352 |
| 死者数（人） | 152 | 161 | 152 | 138 | 110 |
| 負傷者数（人） | 33,397 | 32,878 | 29,945 | 27,501 | 20,489 |

2 踏切事故

| 区分 \ 年 | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 |
|-----------|-------|-------|-------|------|------|
| 踏切事故件数（件） | 7 | 4 | 7 | 7 | 8 |
| 死者数（人） | 2 | 4 | 4 | 4 | 3 |
| 負傷者数（人） | 2 | 0 | 1 | 1 | 3 |

注：乗客の死者は今回の集計範囲では存在しない

3 鉄道事故

| 区分 \ 年 | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 |
|-----------|-------|-------|-------|------|------|
| 運転事故件数（件） | 28 | 14 | 21 | 17 | 23 |
| 死者数（人） | 9 | 8 | 11 | 9 | 9 |
| 負傷者数（人） | 16 | 6 | 8 | 6 | 12 |

注1：乗客の死者は今回の集計範囲では存在しない

注2：運転事故とは列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいう

※詳細は「鉄道事故報告規則」、「軌道事故報告規則」を参照

兵庫県交通安全対策会議事務局

〒650-8567

神戸市中央区下山手通5丁目10番1号
兵庫県企画県民部県民生活局交通安全室

TEL 078-341-7711 (代表)

E-mail kotsuanzen@pref.hyogo.lg.jp