

第 10 次福岡県交通安全計画

～交通事故のない「安全・安心ふくおか」を目指して～

福岡県交通安全対策会議

ま え が き

交通事故の防止は、県、市町村、関係機関団体だけでなく、県民一人一人が全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策を実施する必要がある。

戦後、車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和 20 年代後半から 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た。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定された。

これに基づき、昭和 46 年度以降、9 次にわたる福岡県交通安全計画を作成し、県、市町村、関係機関・団体のみならず県民を挙げた長年にわたる交通安全対策を強力に実施してきた。

この結果、本県においては、昭和 46 年に 623 人が道路交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、平成 11 年中の死者数は 310 人と半減するに至り、平成 27 年中の死者数は、152 人にまで減少した。

これは、県、市町村、関係機関・団体のみならず、県民を挙げた長年の不断の努力の成果であると考えられる。

他方、道路交通事故件数は減少傾向にあるものの依然として高い状態で推移しており、特に高齢者による交通事故割合が高まってきている。また、飲酒運転による交通事故発生件数については、平成 23 年以降減少を続けていたが、平成 27 年は前年を 3 件上回る 156 件と 5 年ぶりに増加するなど憂慮すべき状況である。飲酒運転の撲滅と高齢者の交通事故防止は、本県の交通安全対策を推進する上で大きな課題であるといえる。

一方、鉄道（軌道を含む。以下同じ。）の分野では、大量・高速輸送システムの進展の中で、ひとたび交通事故が発生した場合は重大な事故になるおそれがある。

このような状況下において、事故そのものを減少させるための諸施策を強力に推進していかなければならない。

この第 10 次福岡県交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 25 条の規定に基づき、平成 28 年度から 32 年度までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

今後、この交通安全計画に基づき、県の関係行政機関及び市町村は、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	5
第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）	6
第2節 道路交通の安全についての目標	7
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	7
1 道路交通事故の現状	7
2 道路交通事故の見通し	8
II 交通安全計画における目標	8
第3節 道路交通の安全についての対策	8
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	8
1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象	9
(1) 高齢者及び子供の安全確保	9
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	10
(3) 飲酒運転の撲滅	10
(4) 生活道路における安全確保	11
2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項	11
(1) 先端技術の活用推進	11
(2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	11
(3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	12
II 講じようとする施策	12
1 道路交通環境の整備	12
(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	12
(2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	15
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	15
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	18
(5) 歩行者空間のバリアフリー化	20
(6) 無電柱化の推進	20
(7) 効果的な交通規制の推進	20
(8) 自転車利用環境の総合的整備	21
(9) 高度道路交通システムの活用	22
(10) 交通需要マネジメントの推進	23
(11) 災害に備えた道路交通環境の整備	24
(12) 総合的な駐車対策の推進	25

(13) 道路交通情報の充実	26
(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	27
2 交通安全思想の普及徹底	28
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	30
(2) 効果的な交通安全教育の推進	34
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	34
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	38
(5) 住民の参加・協働の推進	39
3 安全運転の確保	39
(1) 運転者教育等の充実	39
(2) 運転免許業務の改善	42
(3) 安全運転管理の推進	42
(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	42
(5) 交通労働災害の防止等	45
(6) 道路交通に関連する情報の充実	45
4 車両の安全性の確保	46
(1) 自動車アセスメント情報の提供等	46
(2) 自動車の検査及び点検整備の充実	46
(3) リコール制度の充実・強化	48
(4) 自転車の安全性の確保	48
5 道路交通秩序の維持	48
(1) 交通の指導取締りの強化等	49
(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進	50
(3) 暴走族等対策の推進	50
6 救助・救急活動の充実	51
(1) 救助・救急体制の整備	52
(2) 救急医療体制の整備	54
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	55
7 被害者支援の充実と推進	55
(1) 損害賠償の請求についての援助等	55
(2) 交通事故被害者支援の充実強化	56
8 道路交通事故要因の総合的な調査分析の推進	57
第2章 鉄道交通の安全	58
第1節 鉄道事故のない社会を目指して	59
I 鉄道事故の状況等	59
1 鉄道事故の状況	59
II 交通安全計画における目標	59

第2節 鉄道交通の安全についての対策	60
I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	60
II 講じようとする施策	60
1 鉄道交通環境の整備	60
(1) 鉄道施設等の安全性の向上	60
(2) 運転保安設備等の整備	60
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	61
3 鉄道の安全な運行の確保	61
(1) 保安監査の実施	61
(2) 運転士の資質の保持	61
(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用	61
(4) 気象情報等の充実	62
(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	62
(6) 運輸安全マネジメント評価の実施	62
4 救助・救急活動の充実	62
第3章 踏切道における交通の安全	63
第1節 踏切事故のない社会を目指して	64
I 踏切事故の状況等	64
1 踏切事故の状況	64
II 交通安全計画における目標	64
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	64
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	64
II 講じようとする施策	65
1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進	65
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	65
3 踏切道の統廃合の促進	66
4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	66

計画の基本理念

交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、これまでの9次におわたる取組において、道路交通事故死者数を過去最悪であった時と比べて4分の1以下にまで減少させるなどの成果を上げてきたところである。

一方、依然として道路交通事故件数が高い水準で推移していることなどからも、より高い目標を掲げ、今後、なお一層の交通事故の抑止を図っていく必要がある。そのためには、これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、これにより交通事故のない社会の実現への大きな飛躍と世界をリードする交通安全社会を目指す。

【交通事故のない社会を目指して】

我が国は、本格的な人口減少と超高齢社会の到来を迎えている。また、交通手段の選択においても、地球環境問題への配慮が求められてきている。このような大きな時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、県民全ての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通事故被害者の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今再び、新たな一歩を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の、また、全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきである。

【先端技術の積極的活用】

これまで様々な交通安全対策がとられ、交通事故は一定の減少を見たところである。

今後、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するためには、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進するとともに、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいく必要がある。

1. 交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通のそれぞれの交通ごとに、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、交通社会を構成する人間、車両等の交通機関及びそれらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを県民の理解と協力の下、強力に推進する。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転・運航を確保するため、運転・運航する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。また、交通社会に参加する県民一人一人が、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ようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。この場合、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）の声を直接県民が聞く機会を増やすことも安全意識の高揚のためには有効である。さらに、県民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要であり、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、地域の住民の意向を十分反映させる工夫も必要である。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢社会の到来や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行う

ものとする。

2. 情報通信技術（ICT）の活用

これら三要素を結び付けるものとして、また、三要素それぞれの施策効果を高めるものとして、情報の役割が重要である。情報社会が急速に進展する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには情報を活用することが重要であり、特に、情報通信技術（ICT[※]）の活用は人の認知や判断等の能力や活動を補い、また、人間の不注意によるミスを打ち消し、さらには、それによる被害を最小限にとどめるなど、交通安全に大きく貢献することが期待できる。このようなことから、高度道路交通システム（ITS[※]）の活用等を積極的に進める。また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究開発の推進を図るものとする。

3. 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、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ものとする。

4. 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、県、市町村、関係機関・団体等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、県民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、交通事故をなくす福岡県県民運動本部による交通安全運動を強力に推進する。

5. 効果的・効率的な対策の実施

現在、県、市町村では厳しい財政事情にあるが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、交通安全対策については、こうした財政事情を踏まえつつも、交通安全を確保することができるよう取組を進めることが必要である。そのため、地域の交通実態に応じて、少ない予算で最大限の効果を挙げることができるような対策に集中して取り組むとともに、ライフサイクルコストを見通した信号機等の整備を図るなど効率的な予算執行に配慮するものとする。

また、交通の安全に関する施策は多方面にわたっているところ、これらは相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要である。これらの施策は、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、その効果等を勘案して、適切な施

※ ICT：Information and Communications Technology

※ ITS：Intelligent Transport Systems

策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるため、自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取組を行っていくものとする。

6. 公共交通機関等における一層の安全の確保

このほか、県民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を充実強化するものとする。

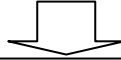
さらに、事業者は、多くの利用者を安全に目的地に運ぶ重要な機能を担っていることに鑑み、運転者等の健康管理を含む安全対策に一層取り組む必要がある。

また、2020年には東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されることを踏まえ、公共交通機関等へのテロや犯罪等の危害行為により交通の安全が脅かされることのないよう、政府のテロ対策等とあいまって公共交通機関等の安全を確保していくものとする。

第1章 道路交通の安全

1. 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念
- 先端技術や情報の積極的な活用



2. 道路交通の安全についての目標

平成32年までに年間の交通事故死者数を

100人以下

にするとともに、年間の交通事故発生件数を

36,000件以下

にして、死傷者数を確実に減少させる。



3. 道路交通の安全についての対策

<視点>

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

- ① 高齢者及び子供の安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保
- ③ 飲酒運転の撲滅
- ④ 生活道路における安全確保

2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

- ① 先端技術の活用推進
- ② 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ③ 地域ぐるみの交通安全対策の推進



<8つの柱>

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 道路交通事故要因の総合的な調査分析の推進

第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

1. 道路交通事故のない社会を目指して

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。

一方で、近年の高齢者人口の増加等に伴い、交通事故死者数の減少幅が縮小しており、平成26年、27年には増加している。また、安全不確認、脇見運転といった安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多くなっている。

このような状況において、今後、本計画で定める道路交通安全について目標を達成していくためには、これまでの対策を深化させ、様々なきめ細かな対策を着実に推進していくことが必要であるが、交通事故のない社会への更なる飛躍を目指していくためにも、今後は、日々進歩する交通安全の確保に資する先端技術や情報の活用を一層促進していくことが重要である。

また、ワークライフバランスを含む生活面や環境面などあらゆる観点を踏まえた総合的な交通安全対策を推進することにより、交通事故が起きにくい環境をつくっていくことも重要である。

交通安全対策の推進に当たっては、道路上における死に至る危険性は、道路以外よりも危険性が約2.2倍と高いことや、道路交通事故による経済的損失が少なくとも年間6兆3,340億円（国内総生産の約1.3%）に達していることをも念頭に置きつつ、交通社会に参加する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ことが必要である。

2. 歩行者の安全確保

特に、我が国では、欧米諸国と比較して、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、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. 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところであるが、それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となっていくべきである。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な市町村や警察署の役割が極めて大きい。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

4. 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ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。

5. 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

第2節 道路交通の安全についての目標

I 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

県内における交通事故による24時間死者数は、平成14年以降減少傾向にあったが、平成26年から2年連続で増加し、平成27年は152名となった。また、発生件数にあっては、平成26年から2年連続で減少し、平成27年には40,000件を下回り、39,734件となった。

第9次交通安全計画に掲げた「平成27年までに年間の交通事故死者数を120人以下、年間の交通事故発生件数を40,000件以下にする。」という目標に対し、死者数については達成するに至らなかったものの、発生件数については達成することができた。

一方で、飲酒運転による交通事故の発生件数は、平成23年以降減少傾向にあったが、平成27年は前年を3件上回る156件となり、5年ぶりに増加した。飲酒運転の撲滅のためには、一層の取組み強化が必要である。

平成27年中の県内の交通事故の特徴は次のとおりである。

- ① 高齢者の死者数が87名で、全死者数の57.2%を占める。
- ② 子どもの交通事故発生件数は、全体の3.5%であるが、少子化の進展を踏まえた対策が必要。
- ③ 状態別の死者数では、歩行者の死者数が68名で最も多く、全死者数の44.7%を占める。
- ④ 自転車による交通事故の発生件数は全体の14.5%であり、都市部を中心に自転車利用者のルールやマナーに違反する行動が問題となっている。
- ⑤ 飲酒運転による交通事故の発生件数は156件（前年比3件増加）で、全国ワースト8位である。
- ⑥ 生活道路（車道幅員5.5メートル未満の道路）における死者数は16名で、全

死者数の 10.5%を占めており、生活道路における自動車の速度抑制対策や、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など生活道路における安全を確保するための対策を推進する必要がある。

【県内の交通事故死者数と発生件数の推移】

	平成 18年	平成 19年	平成 20年	平成 21年	平成 22年	平成 23年	平成 24年	平成 25年	平成 26年	平成 27年
死者数 (人)	241	199	197	195	170	157	161	145	147	152
発生件数 (件)	50,890	45,703	44,353	44,340	44,445	43,326	43,178	43,678	41,168	39,734
飲酒運 転事故	650	366	284	296	337	257	185	171	153	156

2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、現在、高齢者の交通事故による死者数が、全死者の約6割と高く、高齢者の運転免許保有者の増加に伴い、高齢運転者が加害者となる交通事故も増加傾向にあることから、県内の道路交通事故の状況は、一層憂慮すべき事態になることが懸念される。

II 交通安全計画における目標

【数値目標】

平成 32 年までに、年間の交通事故死者数を

100 人以下

にするとともに、年間の交通事故発生件数を

36,000 件以下

にして死傷者数とも確実に減少させることを目指す。

そのために、県、市町村、関係機関団体と県民が一体となった交通事故抑止のための各種対策を総合的かつ強力に推進する。

第3節 道路交通の安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び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

は一定の効果があつたものと考えられる。

一方で、高齢者の人口の増加等により、交通事故死者数は、平成 26 年以降増加している。また、近年、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多くなっている。また、スマートフォン等の普及に伴い、運転中や歩行中、自転車乗車中の操作による危険性も指摘されている。

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

このような観点から、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被害者支援の充実と推進、⑧道路交通事故要因の総合的な調査分析の推進といった 8 つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、次の 1 及び 2 のように対策に係る視点を明確にした上で対策を講ずるべきである。

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

(1) 高齢者及び子供の安全確保

高齢者の交通事故死者の占める割合が極めて高いこと、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全に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。

その際には、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、また、交通モードによる相違、すなわち、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、前者の場合には、歩道の整備や生活道路対策のほか、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、地域における見守り活動などを通じ、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。

後者については、引き続き、高齢運転者の増加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、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、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。

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。安心して子供を産み、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、子供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。

このため、子供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を積極的に推進する必要がある。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

平成 20 年から 8 年連続で歩行中の交通事故死者数が自動車乗車中の交通事故死者数を上回っている。福岡県では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が 4 割を超え、特に、65 歳以上の高齢者では 5 割を、15 歳以下の子供では、8 割を超えている。

安全で安心な社会の実現を図るためには、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、高齢者や子供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。

このような情勢等を踏まえ、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、自動車等に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者等に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。

また、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り、特に、都市部において自転車の走行区間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。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、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が問題となっている場合には、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を進める必要がある。

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

(3) 飲酒運転の撲滅

平成 18 年 8 月福岡市内で幼児 3 人が犠牲となった飲酒運転による交通事故が発生したことを契機に、飲酒運転撲滅の気運が高まり、本県の飲酒運転事故は大きく減少したが、平成 21 年には増加に転じ、さらに平成 22 年には 337 件と、全国ワースト 1 の発生件数となった。

その後、糟屋郡粕屋町で発生した高校生 2 人が犠牲となる事故や福岡県飲酒運転撲滅運動の推進に関する条例（平成 24 年福岡県条例第 1 号。以下「飲酒運転撲滅条例」という。）の制定を背景に減少を続け、平成 26 年には統計の残る昭和 40 年以降最少となる 153 件となり、全国ワースト順位も 11 位まで改善した。

ところが、平成 27 年は、156 件と 5 年ぶりに増加に転じ、全国ワースト順位も 8 位に悪化した。このような傾向は、平成 21 年にも見られ、重大事故からの年経過により、県民の飲酒運転撲滅気運の希薄化が懸念される。

このため、飲酒運転の取締りを強化するとともに、酒類提供者や飲酒運転車両の同乗者、車両貸与者に対しても徹底した責任追及を行う必要がある。

また、飲酒運転の危険性・悪質性等についての交通安全教育や広報啓発活動を強化

するほか、ハンドルキーパー運動の展開や酒類提供飲食店に「来店者に飲酒運転をさせない」取組を要請するなど具体的な対策を推進し、県民一人一人が「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」という強い意識を持つとともに、飲酒運転を見逃さず通報することが重要である。

(4) 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題である。しかし、車道幅員別の死亡事故件数についてみると、死亡事故件数全体のうち、車道幅員 5.5 メートル未満の道路で死亡事故が発生する割合は、やや増加の傾向を示している。また、車道幅員 5.5 メートル以上の道路については一貫して死亡事故件数が減少しているのに対し、車道幅員 5.5 メートル未満の道路については増減しながら変動しており、安定した減少傾向とはなっていない。このような状況を踏まえると、生活道路における安全の一層の確保が重要である。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行方法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、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要がある。また、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。

2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

(1) 先端技術の活用推進

運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、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や、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、今後も科学技術の進展があり得る中で、その導入過程における安全確保も図りつつ、新たな技術を有効に活用しながら取組を推進していく。

(2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたところであるが、安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として多い。このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく。

また、第10次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々
の状況を的確に踏まえた取組を行う。

(3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

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

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行
者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、本県におけ
る交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく。

各自治体で取り組んでいる交通安全対策などについては、他の地域における施
策実施に当たっての参考となるよう、積極的な情報共有を図っていく。

II 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも県警察や道路管理者等の関係機関が連
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り、いずれの道路
においても一定の事故抑止効果が確認されている。

歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必
要があることから、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線
道路等と歩行者中心の「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進め、暮らしのみ
ちの安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、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ICT
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とした高度道路交通システム（ITS）の普及等を推進する。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策で
あり、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、

※ TDM : Transportation Demand Management

また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて県、市町村、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

県警察においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン 30」を整備するなどの低速度規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器の LED 化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号^{*}等の整備を推進する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、県警察により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、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やエリア進入部におけるハンプや狭さく^{*}の設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、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等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

さらに、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を策定するとともに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消

^{*}歩車分離式信号：スクランブル方式、歩行者専用現示方式、右折車両分離方式等の方式がある。

を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、自治体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、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、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、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、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行部分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。

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、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐輪場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を必要に応じ推進する。あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識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積極的に確保する。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅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の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

また、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

(イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

(2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

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

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。また高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

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) 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や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、県警察と道路管理者が連携して

集中的な事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

ウ 幹線道路における交通規制

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

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、速度規制等の必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

エ 重大事故の再発防止

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

- (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) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。
- (ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。
- (エ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、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、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、県警察により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ランプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等

の整備を総合的に実施する。

- (オ) 県民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された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

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

- (ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき自発光式視線誘導標、高機能舗装や高輝度路面標示等の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため高輝度路面標示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等事故防止対策の強化を図る。また、逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による事故防止のための標識や路面標示の整備、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など、総合的な事故防止対策を推進する。
- (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を推進するとともに、臨時情報板や携帯情報端末を通じた渋滞情報の提供を推進する。
- (ウ) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS[※]）及びETC2.0等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。
- (エ) 重大事故につながる可能性の高い高速道路での逆走事故を防止するため、これまでの対策拡充に加え、産学官が連携して、効果的な対策を検討、導入していく。

キ 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。

※ VICS : Vehicle Information and Communication System

- (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、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行部分を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。
- (イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進する。
- (ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。
- (エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の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、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進する。
- (オ) 交通混雑が著しい都心部、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を図る。
- (カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。

ク 交通安全施設等の高度化

- (ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、県下全ての信号灯器について疑似点灯防止による視認性の向上に資するLED化を推進する。
- (イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。また、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムの整備を推進する。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

平成 27 年度から 32 年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定）に即して、県警察及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

県警察では、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。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

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

ウ 幹線道路対策の推進

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ほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

オ ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現

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

具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS^{*}）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

^{*}UTMS : Universal Traffic Management Systems

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の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、県警察ホームページにある「標識BOX」、「信号機BOX」等を活用して、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。

キ 連絡会議等の活用

県警察と道路管理者が設置している「福岡県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

(5) 歩行者空間のバリアフリー化

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を積極的に推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(6) 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、新たな無電柱化計画を国や地域で策定し、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、電線共同溝の浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト縮減等を図るほか、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により、本格的な無電柱化を推進する。

(7) 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。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、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。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

さらに、県警察が行う交通規制の情報についてデータベース化を推進し、効果的な交通規制を行う。

(8) 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

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

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。あわせて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。

各地域において道路管理者や県警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成24年11月、国土交通省、警察庁）の周知を図り、さらに、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、自転車等駐車対策協議会の設置、総合計画の策定を促進するとともに、自転車等の駐車需要の多い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のされ方に応じた路外・路上の自転車駐輪場等の整備を推進する。また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車駐輪場等の設置を義務付ける条例の制定の促進を図る。さらに、自転車駐輪場整備センター等による自転車駐輪場等の整備を促進するとともに、自転車駐輪場等を整備する民間事業者を地方公共団体とともに国が支援することで、更なる自転車等の駐車対策を図る。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、地方公共団体、道路管理者、県警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー法に基づき、市町村が定める重点整備地区内における生活

関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐輪場等の整備を重点的に推進する。

ウ 大規模自転車道の整備

交通の安全を確保し、併せて余暇活動の増大に対応した歴史や自然に親しめる大規模自転車道の整備を推進する。

(9) 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、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICISの整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴(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等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用してUTMSの整備を行うことによりITSを推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指す。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

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の実現に向けた取組を検討する。

さらに、運転者に対し、信号情報に基づく走行支援情報を提供することで、通過予定の交差点において予測される信号灯火等を把握したゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う事故の防止を図ること等を目的とした信号情報活用運転支援システム(TSPS[※])の整備を推進する。

[※] TSPS : Traffic Signal Prediction Systems

エ ETC2.0の展開

E T Cの通信技術をベースとしたE T C2.0サービスの普及・促進を官民一体となって展開していく。E T C2.0対応カーナビ及びE T C2.0車載器により、E T Cに加え、渋滞回避支援、安全運転支援、災害時の支援といった情報提供サービスを提供する。また、E T C2.0から得られる経路情報を活用した新たなサービスとして、渋滞等を迂回する経路を走行したドライバーを優遇する措置や商用車の運行管理支援などを今後展開する。

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I T S技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を進める。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。

(10) 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、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）及び平成27年2月に閣議決定された交通政策基本計画に即して、県警察、道路管理者、交通関連事業者、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

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づく地域公共交通網形成計画の策定を推進し、持続可能な地域公共交通網の再構築を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。

具体的には、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、ハイグレードバス停やP T P Sの整備促進、パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等のバスの利用促進を図るための施策を推進する。

また、地域鉄道、コミュニティバス等の公共交通機関の整備を支援するなど、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、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。

また、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等

※ P T P S : Public Transportation Priority Systems

によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、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、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

イ 自動車利用の効率化

貨物自動車の積載率の向上等により効率的な自動車利用等を推進するため、共同配送システムの構築等による物流の効率化等の促進を図る。

(11) 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、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の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、津波等の災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため、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に収集し、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、民間事業者が保有するプローブ情報を活用しつつ、災害時に交通情報を提供するための環境の整備を推進する。

(12) 総合的な駐車対策の推進

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

ア きめ細かな駐車規制の推進

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

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締りを推進する。

(イ) 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。他方、運転者の責任を追及できない場合は、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。

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の手締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備と有効利用を推進する。

(ア) 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、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を推進する。

(イ) 大規模な建築物に対し駐車施設の整備を義務付ける附置義務条例の制定の促進等を行うとともに、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積極的に推進する。

(ウ) 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など、パークアンドライド等の普及のための環境整備を推進する。

エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・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しようとする気運の醸成・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、地方公共団体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、違法駐車の取締り、違法駐車追放に関する積極的な広報・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。

(13) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化・多様化する道路交通情報に対する県民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ICT等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要がある。

ア 情報収集・提供体制の充実

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、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、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。

また、ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図ることにより、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 ITSを活用した道路交通情報の高度化

ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図るとともに、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サービスを行うことにより、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

交通情報の提供に係る事務を委託した事業所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、必要に応じ路側可変標識の整備を行う。

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等により、国際化の進展への対応に努める。

(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

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

(イ) 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、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、道路上から不法占有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、不法占有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。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

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

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、都市間の一般道路において追越しのための付加車線や「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

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、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

オ 地域に応じた安全の確保

積雪・凍結のおそれのある地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、道路管理者との綿密な連携による協議を実施し、早めの通行止めや迅速な除雪の実施、凍結防止剤散布の実施、チェーン着脱場等の整備を推進する。

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

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々

や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して県民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、子供や高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針(平成10年国家公安委員会告示第15号)等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組む。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、自転車利用に関する道路基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法(昭和33年法律第56号)に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実を図りインターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして、県民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

特に若者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に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、市町村、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる地方公共団体職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域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、高齢者を中心に、子供、親の3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。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、評価・効果予測手法を充実

させ、検証・評価を行うことにより、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を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。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。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。

児童館及び児童遊園においては、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。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とともに、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の実施に努める。

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

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

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

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、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交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、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。

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。また、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。

さらに、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

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、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。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、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交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、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。

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

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間、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、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

このため、自転車の安全な利用等も含め、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。

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。また、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

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。

運転免許取得時の教育は、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に努める。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、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目標とし、県警察が行う各種講習、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。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。また、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。

また、社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における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。

大学生・専修学校生等に対しては、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・団体等が連携し、交通安全教育の充実に努める。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、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技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、県、市町村は、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、指導体制の充実に努めると

ともに、教育手法に関するこれまでの調査研究の成果等も活用しながら、シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、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、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで確保されるように努める。この場合、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、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

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

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向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努める。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダーを対象とした安全運転教育を実施する。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通ボランティア等による啓発活動や、高齢者を中心に、子供、親の3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。

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。また、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。定住外国人に対しては、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など、効果的な交通安全教育に努めるとともに、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、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な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。

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、シミュレーター等の教育機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。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

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、シミュレーター等の教育機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

ア 交通安全運動の推進

県民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、県民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための県民運動として、交通事故をなくす福岡県県民運動本部の構成機関・団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、飲酒運転の撲滅、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と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推進等、県下の交通情勢に即した事項を設定する。

交通安全運動の実施に当たっては、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住民に周知することにより、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

さらに、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、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、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。

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

イ 自転車の安全利用の推進

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

自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）を活用するなどにより、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。特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。

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

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

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

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

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を促進する。

ウ 飲酒運転撲滅に向けた規範意識の確立

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、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たハンド

ルキーパー運動の普及啓発、飲酒運転撲滅条例の内容、中でも飲酒運転撲滅活動アドバイザーの派遣による啓発や、県民の通報努力義務の周知活動を強力に推進するなど、地域、職域等における飲酒運転撲滅の取組を更に進め、「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」ことに加え、見逃さないという県民の規範意識の確立を図る。特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を推進する。

また、アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、同条例に基づく、飲酒運転違反者に対するアルコール依存症に関する受診等を徹底させる。また、相談、指導及び支援等につながるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

エ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る（平成 27 年 10 月現在における一般道のシートベルト着用率は、本県では、運転席 92.4%（全国 98.4%）、助手席 93.2%（同 94.6%）、後部座席 41.1%（同 35.1%）（警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

このため、県、市町村、関係機関・団体等との協力の下、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

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、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園、保育所、認定こども園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する（平成 27 年 6 月現在におけるチャイルドシート使用率は、6 歳未満全体 57.7%（全国 62.7%）、5 歳児 42.5%（全国 38.1%）、1 歳～4 歳児 54.4%（全国 64.4%）、1 歳児未満 81.7%（全国 85.2%）（警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

なお、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、広報啓発に努める。

また、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

さらに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言や、チャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、例えば、産婦人科や母子健康手帳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必要があるが、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の情報提供に努める。

キ 危険ドラッグ等薬物乱用防止対策の推進

県民が危険ドラッグ等薬物の危険性に関する正確な知識に基づき行動することができるよう、市町村等に薬物の乱用防止に関するポスターを配布するとともに、教育機関等へ薬物の専門家を派遣し、啓発活動を行う等、福岡県薬物の濫用防止に関する条例（平成 26 年福岡県条例第 57 号）に基づき県民に必要な情報を提供する。

ク 効果的な広報の実施

交通の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。

- (ア) 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ての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、子供の交通事故防止、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、飲酒運転の撲滅、違法駐車等の排除等を図る。
- (イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、地方公共団体、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、飲酒運転を撲滅し、暴走運転、無謀運転等を追放する。
- (ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、県及び市町村は、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、報道機関の理解と協力を求め、交通安全気運の盛り上げを図る。

ケ 自動車事故を防止するための取組支援（安全運転推進事業の実施）

安全運転に関する知識・運転技術等の向上を図る講習等の開催や受講の促進の観点から、安全運転推進事業の確実な実施を図る。

コ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 高齢者の交通事故防止に関する国民の意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動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（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。
- (イ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。
また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。
- (ウ) 二輪車運転者の被害軽減を図るため、プロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。
- (エ) 県民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、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の提供・発信に努める。
- (オ) 自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の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。
- (カ) 学識経験者と参加者による討議等により、交通安全活動に新しい知見を与え、交通安全意識の高揚を図ることを目的とした各種会議を開催する。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、交通安全県民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。

また、交通指導員等必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、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。

(5) 住民の参加・協働の推進

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、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」や「安全安心マップ」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をつくったりするほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進する。

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等の充実に図る。

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

さらに、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図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

加えて、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、ICT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図る。

(1) 運転者教育等の充実

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

また、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、教育内容の充実に図る。

特に、飲酒運転の危険性を理解させるため、飲酒運転に関する教育、講習等の充

実を図る。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ア) 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習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。

(イ) 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

ウ 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

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。特に、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、検査の結果に応じたきめ細かな講習を実施するとともに、講習の合理化・高度化を図り、より効果的な教育に努める。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

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

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

(ウ) 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。

(エ) 高齢者支援施策の推進

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の整備を図るため、関係機関・団体が連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した者に対する公共交通機関の運賃割引等の支援措置の充実、市町村が行う高齢者の運転免許証自主返納支援事業に対する県の助成、県、市町村による持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備・拡充に努める。

オ 飲酒運転者対策の充実

飲酒運転を撲滅する観点から、飲酒取消処分者講習や飲酒運転撲滅条例に基づく飲酒行動是正プログラム、啓発プログラムにおいて、飲酒運転の実態等を踏まえた教育の実施に努める。

カ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

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街頭での指導取締りを推進する。

キ 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者や職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図る。

ク 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

ケ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進する。

コ 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。

(2) 運転免許業務の改善

県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに、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・資機材の整備及び運転適性相談活動の充実を図る。

(3) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、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。

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

(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の事故死者数・人身事故件数の半減等を目標に立てた事業用自動車総合安全プランに基づく、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等についての取組を推進する。

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。運輸安全マネジメント評価にて、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。

自動車運送事業の運行管理者に対する指導講習については、自動車運送事業の

安全を確保するため、事業者に対し、運行管理者に受講させるよう義務付けるとともに、講習の実施者への民間参入を促進する。

イ 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行う。

増加する訪日外国人旅行者や 2020 年の東京オリンピック・パラリンピックの輸送ニーズに対応しつつ、安全性確保に努めるため、空港等のバス発着場を中心とした街頭検査を実施し、バス事業における交代運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握する。

行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析し、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出する「事業用自動車総合安全情報システム」を構築し、効果的・効率的な指導・監督を実施することで、事業用自動車による事故の未然防止を図る。

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

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

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

ウ 飲酒運転の撲滅

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、常習飲酒者をはじ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、危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無を図るため、危険ドラッグ等薬物に関する正しい知識や使用禁止について、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、事業者や運行管理者等に対し指導を行う。

エ ICT・新技術を活用した安全対策の推進

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 A S V 装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

また、自動車の ICT 化の進展や通信システムを利用したテレマティクス技術

により取得可能になった運転情報や自動車運転者の生体情報、事故情報等を含むビッグデータを活用した事故防止運行モデル等を構築し、同モデルの普及を図るとともに、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた次世代型の運行管理・支援システムを検討・実現するほか、急加速・急ブレーキの回数等の様々な運転情報を基に、安全運転指導サービスや安全運転を促すテレマティクス保険など、民間による安全運転促進のための新たなサービスの提供を促進することにより、更なる事故の削減を目指す。

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、新たな免許区分である準中型免許の創設を踏まえ、初任運転者向けの指導・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。

さらに、平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制、人口減少・高齢化に伴うバス運転者の不足、旅行業者と貸切バス事業者の取引関係等の構造的な問題を踏まえた再発防止策について、結論の得られたものから速やかに実施する。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明や、より客観的で質の高い再発防止策を提言するため、平成26年に事業用自動車事故調査委員会が発足したところであり、引き続き、同委員会における事故の原因分析・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 運転者の体調急変に伴う事故防止対策の推進

運転者の体調急変に伴う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、脳ドック等のスクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施する。

ク 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

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

また、県、市町村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。

(5) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

イ 運転者の労働条件の適正化等

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

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施する。

(6) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

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。

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

イ 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全の確保を図るため、関係者に対して、コンテナ貨物の重量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」を地方連絡会議や関係業界を通じて、現場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、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山

噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

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

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。また、衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術についても、確実な作動を確保するため、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) 自動車アセスメント情報の提供等

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提供する。また、ASV技術等の自動車の安全に関する先進技術の国民の理解促進を図る。これらにより、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進する。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、例えば、産婦人科や母子健康手帳等を通じ、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。

(2) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

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、ICT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 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、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

(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全国的に展開するなど、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。

(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。

(3) リコール制度の充実・強化

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車製作者による大規模なリコールが行われていることから、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。

(4) 自転車の安全性の確保

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、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、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加速化する。さらに、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、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

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

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

さらに、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの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。

(1) 交通の指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な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。

(ア) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

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

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底する。その中でも飲酒運転については、飲酒運転撲滅条例に基づく事業者及び飲食店営業者に対する通知を効果的に運用し、飲酒運転の撲滅に向けた取組を推進する。また、引き続き、児童、高齢者、障害者の保護の観点に立った指導取締りを推進する。

さらに、交通指導取締りの実施状況について、交通事故総合システムを活用した交通事故実態の分析結果等を踏まえて検証し、その検証結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるPDCAサイクルをより一層機能させる。加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、新たな速度取締り機器の導入を図るとともに、交通反則切符自動作成機の導入に向けた検討を進めるなど、より効果的な取締りを行うための資機材の研究開発及び整備に努める。

(イ) 背後責任の追及

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

(ウ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、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

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、交通の指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機

動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、高速自動車国道等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、自動速度違反取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。

さらに、交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化する。

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車運転死傷処罰法第2条又は第3条(危険運転致死傷罪)の立件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

常時録画式交差点カメラやひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、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。

(3) 暴走族等対策の推進

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放気運を高揚させるため、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推進

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、併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、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、関係県警察相互の捜査協力を積極的に行う。

さらに、違法行為を敢行する旧車會員に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係県警察間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進する。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（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、暴力団とかか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ることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、各種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、必要に応じて事務所等に立入検査を行う。

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自

動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

（１）救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

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

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

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。また、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。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AED（自動体外式除細動器）の取り扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の

※ DMAT : Disaster Medical Assistance Team

※ AED : Automated External Defibrillator

向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図る。

さらには、自動車事故の負傷者に対して迅速かつ適切な応急処置を行うために必要な救急法の知識と技術の普及の観点から、自動車事故救急法講習の確実な実施を図る。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、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・救急用資機材の整備の推進

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。さらに、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進する。

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、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプター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、教育訓練を積極的に推進する。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、西日本高速道路株式会社（以下「高速道路株式会社」という。）が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、沿線市町村等においても消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

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

さらに、高速道路株式会社及び関係市町村は、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。

（２）救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

患者の重症度に応じた救急医療体制の充実を図るため、休日夜間急患センター及び在宅当番医制の対応により、初期救急医療体制の確保を図る。また、入院治療を必要とする重症救急患者の診療を確保するため、24 時間体制で救急患者に必要な検査・治療に協力する旨の申し出があった病院を救急病院として認定するとともに、地域内の医療施設の実情に応じた方式（病院群輪番制又は共同利用型病院）により二次救急医療体制の確保を図り、また、24 時間体制で複数診療科領域にわたる重篤な救急患者を受け入れる救命救急センターによる三次救急医療体制の確保を図る。

さらに、救急患者の医療を確保するため、救急医療施設の情報の収集・提供を行う救急医療情報センターの充実を図る。

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

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対しても、地域における救急患者の救命率をより向上させるため、国主催の研修への参加を促し、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。

ウ ドクターヘリ事業の推進

救急患者への救命医療を救急現場から直ちに行い、救急医療施設へ一刻も早く搬送し、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の更なる運用体制の充実を図る。

その運用に当たっては、ドクターヘリが安全に着陸できる区間・場所の情報の共有等関係機関・団体が連携した取組を強化する。

[※] FAST : Fast Emergency Vehicle Preemption Systems

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

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

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救命医療を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、ドクターカーの運用を進めるほか、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。

さらに、特に多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、災害派遣医療チーム（DMAT）の活用を推進する。

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

7 被害者支援の充実と推進

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、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、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、原則としてすべ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、自転車に加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償保険等への加入を加速化する。

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。

(1) 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。

- (ア) 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、日弁連交通事故相談センター（福岡相談所外 6 箇所）、交通事故紛争処理センター（福岡支部）その他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。
- (イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質向上を図る。
- (ウ) 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、県、市町村のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。
- (エ) 自動車事故被害者が弁護士による自動車事故に関する法律相談・示談あっ旋等を受償で受けられるよう、日弁連交通事故相談センターにおける体制の充実を図る。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

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。

(2) 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

公益社団法人福岡県交通遺児を支える会による、交通遺児及びその家族の救済、福利厚生への援助並びにこれに関連のある諸制度の改善を図るため援助を行う。

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、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

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

さらに、県警察本部の交通捜査担当課に設置した被害者連絡調整官等が、各警

察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図る。

8 道路交通事故要因の総合的な調査分析の推進

交通事故は人・道・車の3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、3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、各分野の協力の下、総合的な調査分析を充実することが必要である。

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分析の推進を図る。

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。

第2章 鉄道交通の安全

1. 鉄道事故のない社会を目指して

- 鉄道は、多くの県民が利用する生活に欠くことのできない交通手段である。
- 県民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく。

2. 鉄道交通の安全についての目標

- ① 乗客の死者数ゼロを目指す。
- ② 運転事故全体の死者数減少を目指す。

3. 鉄道交通の安全についての対策

< 2つの視点 >

- ① 重大な列車事故の未然防止
- ② 利用者等の関係する事故の防止

< 4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 救助・救急活動の充実

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下に同じ。）は、県民生活に欠くことのできない交通手段である。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全体の9割以上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、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

I 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、近年はほぼ横ばいの傾向にあり、27年は15件であった。

また、平成27年の死者数は5人であり、負傷者数は6人であった。

II 交通安全計画における目標

- ① 乗客の死者数ゼロを目指す。
- ② 運転事故全体の死者数減少を目指す。

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。また、近年の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運転事故全体の死者数を減少させることが重要である。

近年は人口減少等による輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況であるが、引き続き安全対策を推進していく必要がある。

こうした現状を踏まえ、第2節及び第3章第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

第 2 節 鉄道交通の安全についての対策

I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故が長期的には減少傾向にあり、これまでの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ため、総合的な視点から施策を推進する。

また、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 9 割以上を占め、近年、その死者数は増減を繰り返しており、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずる。

II 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。

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

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

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、地下駅等の浸水対策の強化等を推進する。大規模地震等に備えて、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、障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、ホームドア又は内方線付き点状ブロック等による転落防止設備の整備等によるバリアフリー化を引き続き推進する。

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き A T S 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、平成 28 年 6 月までに完了するが、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9割以上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、交通安全県民運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道事業者が一体となって、鉄道利用者にホームにおける「ながら歩き」の危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故0（ゼロ）運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

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

3 鉄道の安全な運行の確保

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

(1) 保安監査の実施

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。計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなど、保安監査の充実を図る。

(2) 運転士の資質の保持

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

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

主要な鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行うとともに、安全上のトラブル情報を関係者間において共有できるよう、情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知する。また、国への報告対象となっていない安全上のトラブル情報について、鉄道事業者

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

(4) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

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

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

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

また、大都市圏、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、乗客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。

(6) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。運輸安全マネジメント評価にて、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。

4 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、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・協力体制の強化を図る。

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

第3章 踏切道における交通の安全

1. 踏切事故のない社会を目指して

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

2. 踏切道における交通の安全についての目標

平成32年までに踏切事故件数を平成27年と比較して約1割削減することを目指す。

3. 踏切道における交通の安全についての対策

<視点>

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

<4つの柱>

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

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約4割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

I 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

県内の踏切事故は、平成27年の発生件数は6件、死者数は1人で、平成22年の発生件数14件、死者数6人と比較して、ともに減少している。

踏切事故は、長期的には減少傾向にあり、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約4割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にある。

II 交通安全計画における目標

平成32年までに踏切事故件数を平成27年と比較して約1割削減することを目指す。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、平成32年までに踏切事故件数を平成27年と比較して約1割削減することを目指すものとする。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第9次交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策等、そ

それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

また、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元、これまでの対策実施状況等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことも重要である。

II 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

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

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、効果の早期発現を図るため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者立体横断施設の設置等を促進する。

なお、歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

また、従前の踏切対策に加え、当面の対策や踏切周辺対策等も踏切対策に位置付け、ソフト・ハード両面からできる対策を総動員する。

2 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。

大都市及び主要な地方都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

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

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

3 踏切道の統廃合の促進

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

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

4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、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踏切保安設備等の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

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。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めるものとする。

用語集

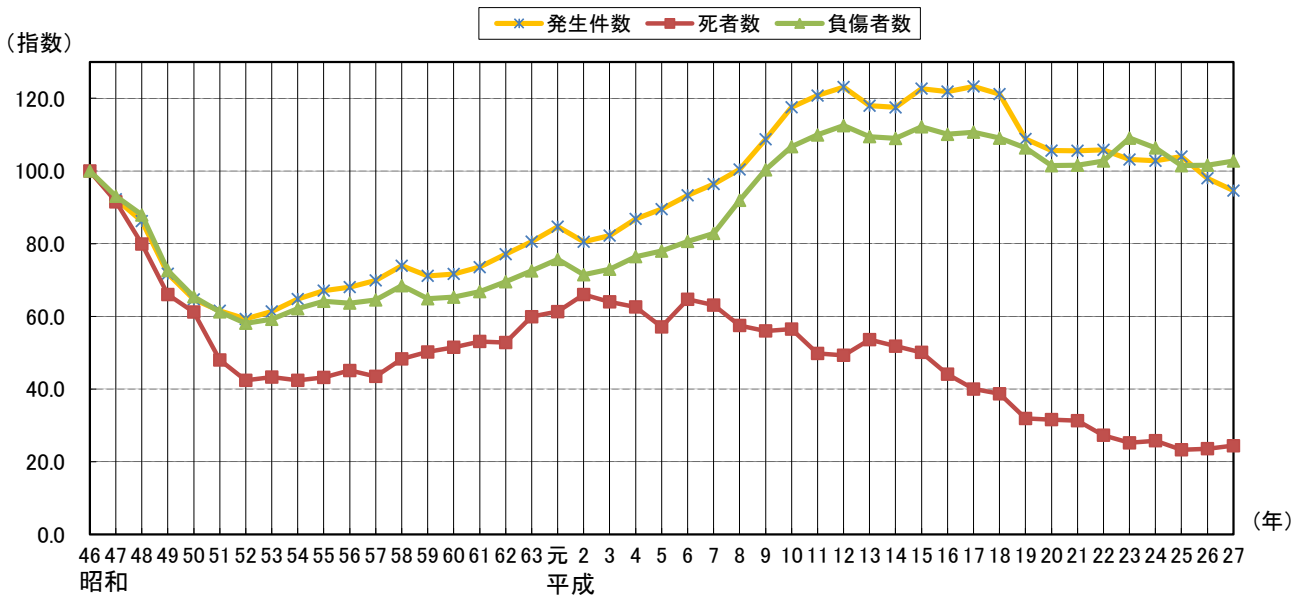
初出	語句	説明
P3	高度道路交通システム (ITS)	ITS : Intelligent Transport Systems 最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故・渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい車両システム
P4	運輸安全マネジメント	運輸事業者が、経営トップから現場まで一丸となって安全管理体制を構築し、国が、事業者が構築した安全管理体制の実施状況等を評価するもの。各事業者は、輸送の安全を確保するための事業運営方針、事業の実施及び管理に関する体制や方法について定めた規程（安全管理規程）の作成・届出、経営中枢で安全管理体制を統括管理する立場の者（安全統括管理者）の選任等を行わなければならない。国は、各事業者に立入り、安全管理体制の運用状況の確認、安全管理体制の更なる改善に向けた助言等を行う。
P9	バリアフリー	障害者や高齢者の生活に不便な障害を取り除こうという考え方
P11	ハンドルキーパー運動	自動車によりグループで酒類提供飲食店に来たときには、その飲食店の協力を得て、グループ内で酒を飲まずに他の者を安全に自宅まで送る者（「ハンドルキーパー」）を決め、飲酒運転を撲滅しようとする運動。
P12	交通需要マネジメント (TDM)	TDM : Transportation Demand Management 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
P13	LED	LED : Light Emitting Diode 発光ダイオード（電圧の変化により発光する半導体）。信号機に用いられる。視認性や消費電力、耐久性の点で優れている。
P13	歩車分離式信号	右左折する車両と横断歩行者が交錯しないよう、歩行者と車両の通行を分離する方式の信号で、以下の方式がある。 ・スクランブル方式…全ての方向の車両用信号が赤になっている間に、すべての歩行者用信号が青になる。斜め横断も可能 ・歩行者専用現示方式…全ての方向の車両用信号が赤になっている間に、すべての歩行者用信号が青になる。斜め横断は不可 ・右左折車両分離方式…歩行者用信号が青のときは、同一方向に進行する車両は矢印信号により右左折させないもの。 ・右折車両分離方式…歩行者用信号が青のときは、同一方向に進行する車両は矢印信号により右折させないもの。 ・左折車両分離方式…歩行者用信号が青のときは、同一方向に進行する車両は矢印信号により左折させないもの。 ・押しボタン方式…歩行者が押しボタンを押した後、すべての方向の車両用信号が赤になるもの。
P13	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
P13	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
P13	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
P14	バリアフリー対応型信号機	青信号時にメロディーを鳴らす音響装置のついた信号機や、青信号の時間を延長して横断時間を長くするなどの機能を備えた信号機。高齢者等感応信号機、歩行者感応信号機、視覚障がい者用付加装置、音響式歩行者誘導付加装置、歩行者支援装置など。

P14	エスコートゾーン	視覚障害者の道路横断を支援するため、横断歩道の真ん中に敷かれている点字ブロック（触覚表示）。視覚障害者誘導用道路横断帯。
P15	事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）	幹線道路の中で死傷者が多く危険な区間を『事故危険区間』として選定し、市民に交通事故が起こりやすい危険な箇所として認識してもらい、集中的・重点的に交通事故の対策に取り組む計画。
P15	成果を上げるマネジメント	国土交通省が、交通事故対策について用いるマネジメントサイクルのこと。少ない予算で最大の効果を獲得できるよう対策区間を選定し、事故原因に即した効果の高い対策案を検討すると共に対策を実行し、成果を評価、さらに改善を行う、これら一連の取組。
P15	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形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。
P17	マルチモーダル	効率的な輸送体系の確立と良好な交通環境の創造を目指した道路、航空、海運、水運、鉄道など複数の交通機関の連携交通施策
P17	道路交通情報通信システム（VICS）	VICS：Vehicle Information and Communication System 道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供するシステム
P17	ETC2.0	Electronic Toll Collection System 高速道路料金収受だけでなく、ITS スポット（通信アンテナ）と対応車載器（DSRC 通信対応）との間の高速・大容量通信により、広範囲の渋滞・規制情報提供や安全運転支援情報を提供するサービス。
P18	ペDESTリアンデッキ	歩行者を保護するために車道と分離し立体的に設置した歩行者路
P19	新交通管理システム（UTMS）	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により安全で快適、環境にやさしい交通社会の実現を目指すシステム
P20	標識BOX 信号機BOX	はがき、インターネット等により、運転者等から道路標識等に関する意見を受け付けるもの。
P23	公共車両優先システム（PTPS）	PTPS：Public Transportation Priority Systems バスなどの公共車両が優先的に通行できるように支援するシステム。バス専用レーンの位置や違法通行車両への警告、優先信号制御等を行う。（交差点道路上に設置された光ビーコン（感知機）が、車両に搭載した装置に情報を受信し、進行方向の信号を青に変えるなどの支援を行う）
P23	ハイグレードバス停	バス停の機能を高度化したもので、バス接近表示器（バスロケーションシステム）や上屋、ベンチ等を整備したもの。
P23	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。

P24	シームレス	継ぎ目のないの意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗り継ぎ等の交通機関の「継ぎ目」の交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。
P25	プローブ情報	カーナビゲーションシステムに蓄積された走行履歴情報。
P28	水底トンネル	水底にあるトンネル、その他水際にあるトンネルで当該トンネルの路面の高さが水面の高さ以下のものまたは長さ 5,000 メートル以上のトンネル。
P32	安全運転管理者	道路交通法に基づき、一定以上の台数の自家用自動車を保有する事業所において、運行計画や運転日誌の作成、安全運転の指導を行う者。年一回の講習参加が義務付けられている。
P35	自転車安全利用五則	平成 19 年 7 月 10 日に中央交通安全対策会議交通対策本部で決定された、自転車運転時の次の 5 原則。 ①自転車は、車道が原則、歩道は例外 ②車道は左側を通行 ③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行 ④安全ルールを守る ⑤子どもはヘルメットを着用
P38	自動車アセスメント	自動車の安全性能評価
P44	スクリーニング	ふるい分けすること。選抜。選別。
P45	危険物災害等情報支援システム	消防庁防災情報システムの上にデータベースを構築したもの。危険物等に係る災害が発生した際に、災害現場で消防隊が必要とする情報を迅速かつ効果的に提供することができる。
P48	リコール	同一の型式で一定範囲の自動車等又はタイヤ、チャイルドシートについて、道路運送車両の保安基準に適合していない又は適合しなくなるおそれがある状態で、その原因が設計又は製作過程にあると認められるときに、自動車メーカー等が、保安基準に適合させるために必要な改善措置をおこなうこと。
P52	災害派遣医療チーム (DMAT)	DMAT: Disaster Medical Assistance Team 医師、看護師、業務調整員 (救急救命士、薬剤師、放射線技師、事務員等) で構成され、地域の救急医療体制だけでは対応出来ないほどの大規模災害や事故などの現場に急行する医療チーム。
P52	自動体外式除細動器 (AED)	AED: Automated External Defibrillator 心臓の心室が小刻みに震え全身に血液を送ることができなくなる心室細動等の致死性の不整脈の状態を、心臓に電気ショックを与えることにより正常な状態へ戻す機器。
P53	ドクターヘリ	救急専用の医療機器を装備し、救急医療の専門医師と看護師が搭乗した専門ヘリコプター。これを救命救急センターに常駐させ、消防機関等からの出動要請に基づき、救急現場に向かい、現場及び救命救急センターに搬送するまでの間、患者に救命医療を行う。
P53	プレホスピタルケア	【pre-hospital care】急病人などを病院に運び込む前に行う応急手当て。主として、救急車内で行うものをいう。病院前救護。
P53	メディカルコントロール	救急現場から医療機関へ患者を搬送するまでの間に、救急救命士や救急隊員が行なう応急処置などについて、医学的な観点から、その質を保障すること。

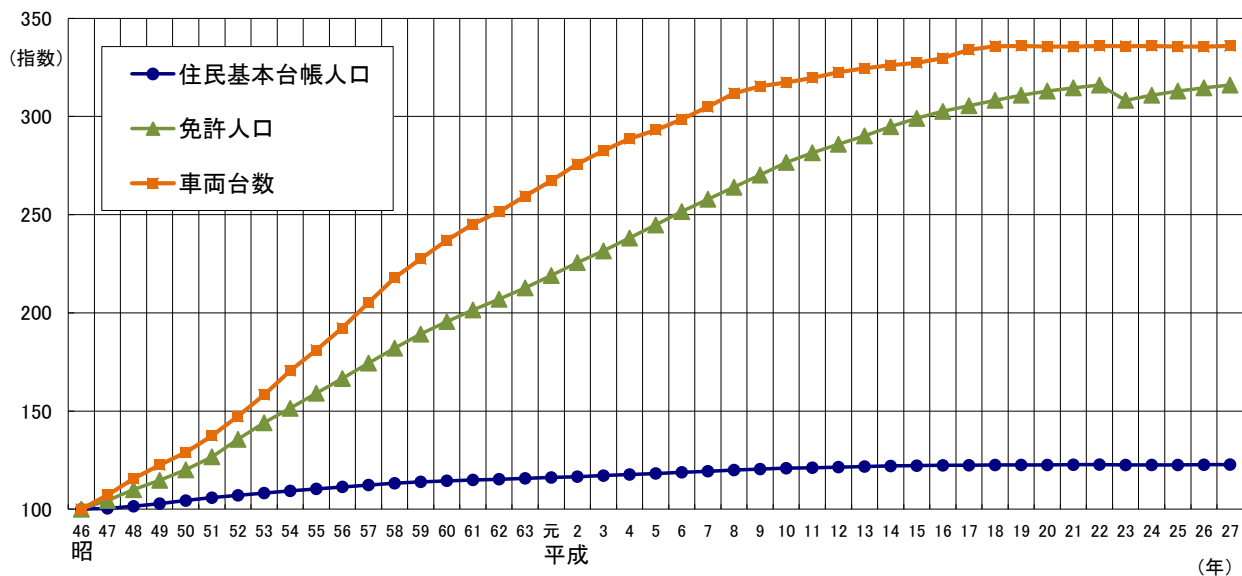
P54	現場急行支援システム (FAST)	FAST: Fast Emergency Vehicle Preemption Systems 緊急車両の通行を感知した時点で信号機の優先制御を行い、救急車の患者搬送時間を短縮するほか、救急車やパトカーの現場への到着時間短縮を図るとともに、緊急走行に起因する交通事故を防止するシステム。
P55	ドクターカー	患者監視装置等の医療機械を搭載し、医師、看護師等が同乗し、搬送途上へ出動する救急車。医師派遣用自動車、ラピッド・レスポンス・カーとも言う。
P58	運転事故	列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいう。なお、軌道の運転事故は鉄道運転事故と同様に定義する。
P60	ATS (自動列車停止装置)	ATS: Automatic Train Stop 鉄道での衝突防止や過速度防止の安全装置 (=自動列車保安装置と呼ぶ) の日本での分類の1つ。列車や軌道車両が停止信号を越えて進行しようとした場合、または信号機の指示速度を超過した場合に乗務員に警報を与えたり、列車のブレーキを自動的に動作させて停止させ、衝突や脱線などの事故を防ぐ装置。
P61	踏切事故	列車事故のうち、踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故及び踏切障害事故をいう。
P65	オーバーハング型警報装置	離れたところからも踏切の存在に気づけるように、踏切の上方に警報機を取り付けている。

1 交通事故発生件数、死者数、負傷者数



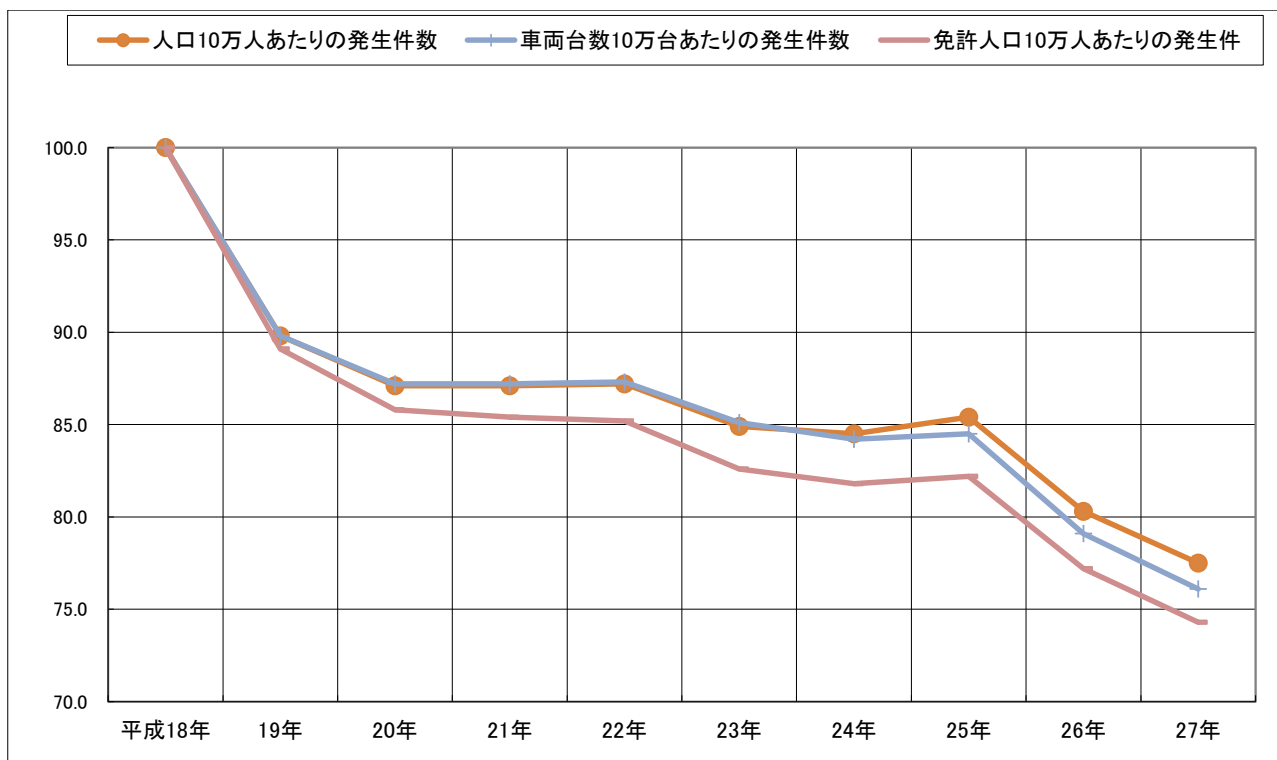
年別	区分	発生件数		死者数		負傷者数		備考
		発生件数	指数	死者数	指数	負傷者数	指数	
昭和	46年	42,005	100.0	623	100.0	56,545	100.0	第1次5か年計画 [抑止目標]
	47	38,740	92.2	570	91.5	52,621	93.1	歩行者推計死者310人の半減
	48	36,213	86.2	498	79.9	49,696	87.9	[結果] 157人で達成
	49	30,129	71.7	411	66.0	41,055	72.6	
	50	27,167	64.7	381	61.2	36,984	65.4	
	51	25,851	61.5	299	48.0	34,623	61.2	第2次5か年計画
	52	24,903	59.3	264	42.4	32,860	58.1	[抑止目標]
	53	25,777	61.4	270	43.3	33,470	59.2	全国で過去最悪の45年の
	54	27,207	64.8	264	42.4	35,122	62.1	県死者597人を半減
	55	28,175	67.1	269	43.2	36,271	64.1	[結果] 目標達成
	56	28,586	68.1	281	45.1	35,995	63.7	第3次5か年計画
	57	29,360	69.9	271	43.5	36,485	64.5	[抑止目標]
	58	31,047	73.9	301	48.3	38,695	68.4	過去3年間の平均死者
	59	29,886	71.1	313	50.2	36,670	64.9	267人の10%程度減
	60	30,110	71.7	321	51.5	36,914	65.3	[結果] 目標達成せず
	61	30,889	73.5	331	53.1	37,777	66.8	
	62	32,391	77.1	329	52.8	39,311	69.5	第4次5か年計画
	63	33,837	80.6	373	59.9	40,999	72.5	[抑止目標]
平成	元年	35,569	84.7	382	61.3	42,791	75.7	死者297人以下
	2	33,821	80.5	411	66.0	40,404	71.5	[結果] 目標達成せず
	3	34,539	82.2	399	64.0	41,254	73.0	
	4	36,467	86.8	390	62.6	43,221	76.4	第5次5か年計画
	5	37,595	89.5	356	57.1	44,082	78.0	[抑止目標]
	6	39,193	93.3	403	64.7	45,589	80.6	死者350人以下
	7	40,491	96.4	393	63.1	46,827	82.8	[結果] 目標達成せず
	8	42,179	100.4	358	57.5	51,980	91.9	
	9	45,669	108.7	349	56.0	56,718	100.3	第6次5か年計画
	10	49,368	117.5	352	56.5	60,325	106.7	[抑止目標]
	11	50,717	120.7	310	49.8	62,144	109.9	死者350人以下
	12	51,711	123.1	307	49.3	63,590	112.5	[結果] 目標達成
	13	49,545	118.0	334	53.6	61,891	109.5	
	14	49,348	117.5	323	51.8	61,603	108.9	第7次5か年計画
	15	51,523	122.7	312	50.1	63,418	112.2	[抑止目標]
	16	51,185	121.9	275	44.1	62,244	110.1	死者280人以下
	17	51,773	123.3	249	40.0	62,585	110.7	発生件数50,000件以下
	18	50,890	121.2	241	38.7	61,646	109.0	[結果] 死者数：目標達成
	19	45,703	108.8	199	31.9	60,129	106.3	発生件数：達成せず
	20	44,353	105.6	197	31.6	57,363	101.4	第8次5か年計画
	21	44,340	105.6	195	31.3	57,447	101.6	[抑止目標]
	22	44,445	105.8	170	27.3	58,099	102.7	死者200人以下
	23	43,326	103.1	157	25.2	56,720	100.3	発生件数45,000件以下
	24	43,178	102.8	161	25.8	56,670	100.2	[結果] 死者数：目標達成
	25	43,678	104.0	145	23.3	57,755	102.1	発生件数40,000件以下
	26	41,168	98.0	147	23.6	54,507	96.4	[結果] 死者数：達成せず
	27	39,734	94.6	152	24.4	52,758	93.3	発生件数：目標達成

2-1 人口、免許人口、車両台数



年別	区分	住民基本台帳人口		免許人口		車両台数	
			指数		指数		指数
昭和46年		4,112,171	100.0	1,009,955	100.0	1,074,079	100.0
47		4,130,774	100.5	1,055,294	104.5	1,152,508	107.3
48		4,174,240	101.5	1,110,446	110.0	1,241,837	115.6
49		4,230,239	102.9	1,158,696	114.7	1,316,327	122.6
50		4,292,997	104.4	1,212,561	120.1	1,385,250	129.0
51		4,353,607	105.9	1,279,805	126.7	1,476,657	137.5
52		4,403,260	107.1	1,369,400	135.6	1,581,861	147.3
53		4,451,159	108.2	1,454,628	144.0	1,700,523	158.3
54		4,496,680	109.4	1,528,951	151.4	1,831,668	170.5
55		4,538,522	110.4	1,606,726	159.1	1,944,727	181.1
56		4,580,732	111.4	1,682,246	166.6	2,065,376	192.3
57		4,619,832	112.3	1,761,738	174.4	2,203,299	205.1
58		4,655,843	113.2	1,838,382	182.0	2,339,968	217.9
59		4,658,914	113.3	1,910,629	189.2	2,443,145	227.5
60		4,708,250	114.5	1,975,345	195.6	2,545,859	237.0
61		4,726,544	114.9	2,035,006	201.5	2,633,529	245.2
62		4,741,581	115.3	2,090,032	206.9	2,701,607	251.5
63		4,759,293	115.7	2,148,568	212.7	2,786,434	259.4
平成元年		4,777,239	116.2	2,212,233	219.0	2,871,093	267.3
2		4,795,044	116.6	2,278,696	225.6	2,961,331	275.7
3		4,816,466	117.1	2,338,575	231.6	3,034,904	282.6
4		4,839,597	117.7	2,404,659	238.1	3,100,535	288.7
5		4,861,618	118.2	2,472,053	244.8	3,148,592	293.1
6		4,885,937	118.8	2,541,047	251.6	3,206,980	298.6
7		4,908,695	119.4	2,604,495	257.9	3,274,771	304.9
8		4,932,809	120.0	2,666,046	264.0	3,349,024	311.8
9		4,953,278	120.5	2,728,680	270.2	3,387,583	315.4
10		4,970,694	120.9	2,793,930	276.6	3,408,579	317.3
11		4,982,319	121.2	2,843,416	281.5	3,433,828	319.7
12		4,994,706	121.5	2,887,293	285.9	3,463,922	322.5
13		5,006,513	121.7	2,930,165	290.1	3,485,343	324.5
14		5,017,310	122.0	2,977,632	294.8	3,503,443	326.2
15		5,024,050	122.2	3,020,265	299.0	3,513,779	327.1
16		5,030,579	122.3	3,056,262	302.6	3,539,401	329.5
17		5,033,029	122.4	3,085,422	305.5	3,587,057	334.0
18		5,038,716	122.5	3,113,368	308.3	3,607,270	335.8
19		5,039,606	122.6	3,139,528	310.9	3,608,866	336.0
20		5,038,537	122.5	3,160,970	313.0	3,604,408	335.6
21		5,043,705	122.7	3,177,372	314.6	3,604,130	335.6
22		5,047,233	122.7	3,191,463	316.0	3,608,421	336.0
23		5,055,280	122.9	3,208,676	317.7	3,609,844	336.1
24		5,060,782	123.1	3,228,568	319.7	3,635,163	338.4
25		5,063,541	123.1	3,248,767	321.7	3,663,718	341.1
26		5,063,272	123.1	3,262,976	323.1	3,689,604	343.5
27		5,062,751	123.1	3,271,653	323.9	3,701,242	344.6

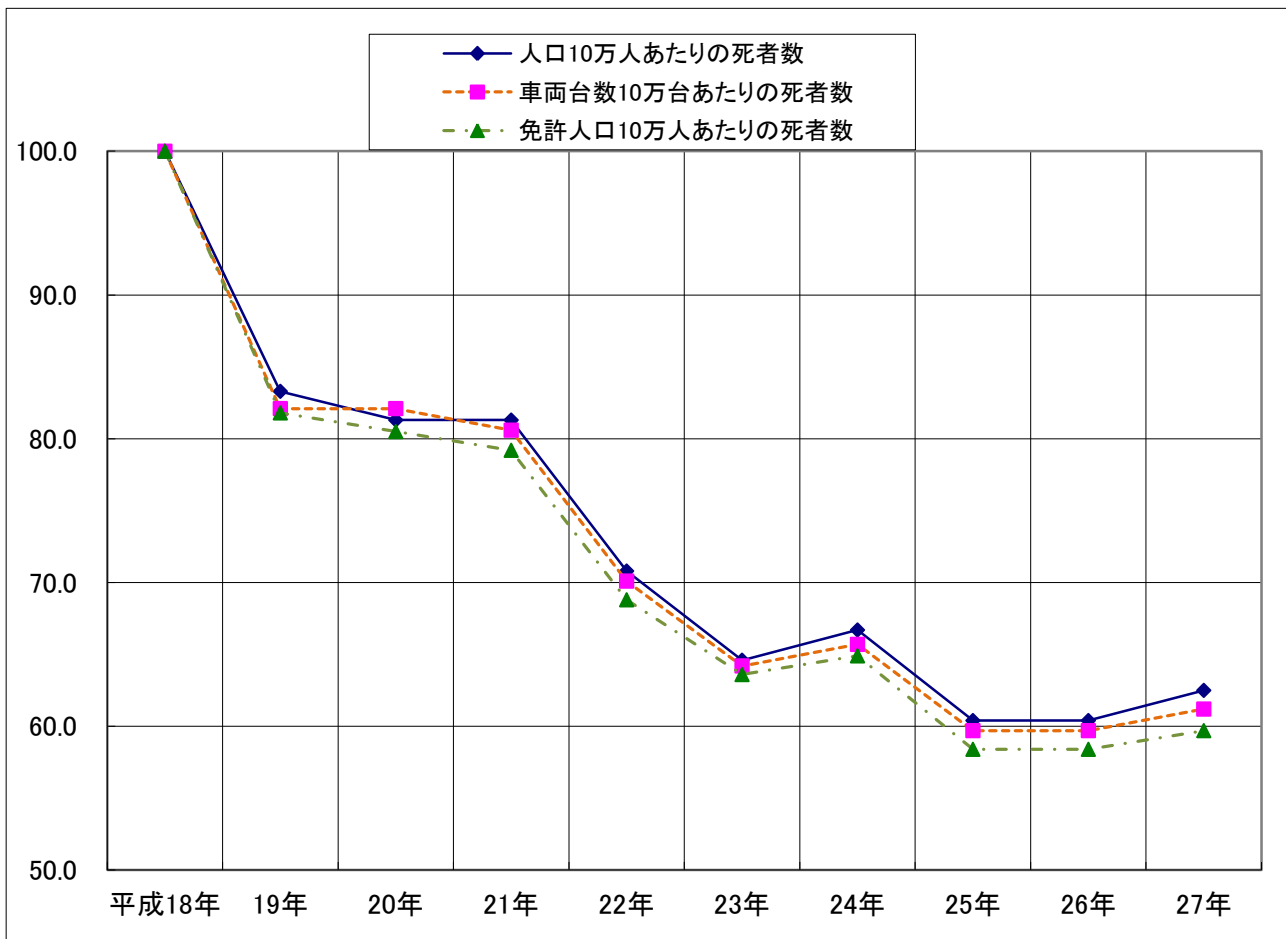
2-2 人口・車両台数・免許人口10万人(台)あたりの交通事故発生件数



【10万人(台)あたりの発生件数】

	人口あたり			車両台数あたり			免許人口あたり		
	件数	指数	ワースト順位	件数	指数	ワースト順位	件数	指数	ワースト順位
18年	1,012.1	100.0	6	1,410.8	100.0	2	1,634.7	100.0	3
19年	908.6	89.8	6	1,266.4	89.8	4	1,455.8	89.1	6
20年	881.6	87.1	6	1,230.5	87.2	2	1,403.1	85.8	5
21年	881.2	87.1	7	1,230.3	87.2	2	1,395.5	85.4	4
22年	882.1	87.2	6	1,231.7	87.3	2	1,392.7	85.2	5
23年	859.0	84.9	6	1,200.2	85.1	3	1,350.4	82.6	5
24年	855.1	84.5	6	1,187.8	84.2	2	1,337.4	81.8	5
25年	864.3	85.4	6	1,192.2	84.5	2	1,344.5	82.2	5
26年	813.0	80.3	6	1,115.8	79.1	2	1,261.7	77.2	5
27年	784.7	77.5	5	1,073.5	76.1	2	1,214.5	74.3	4

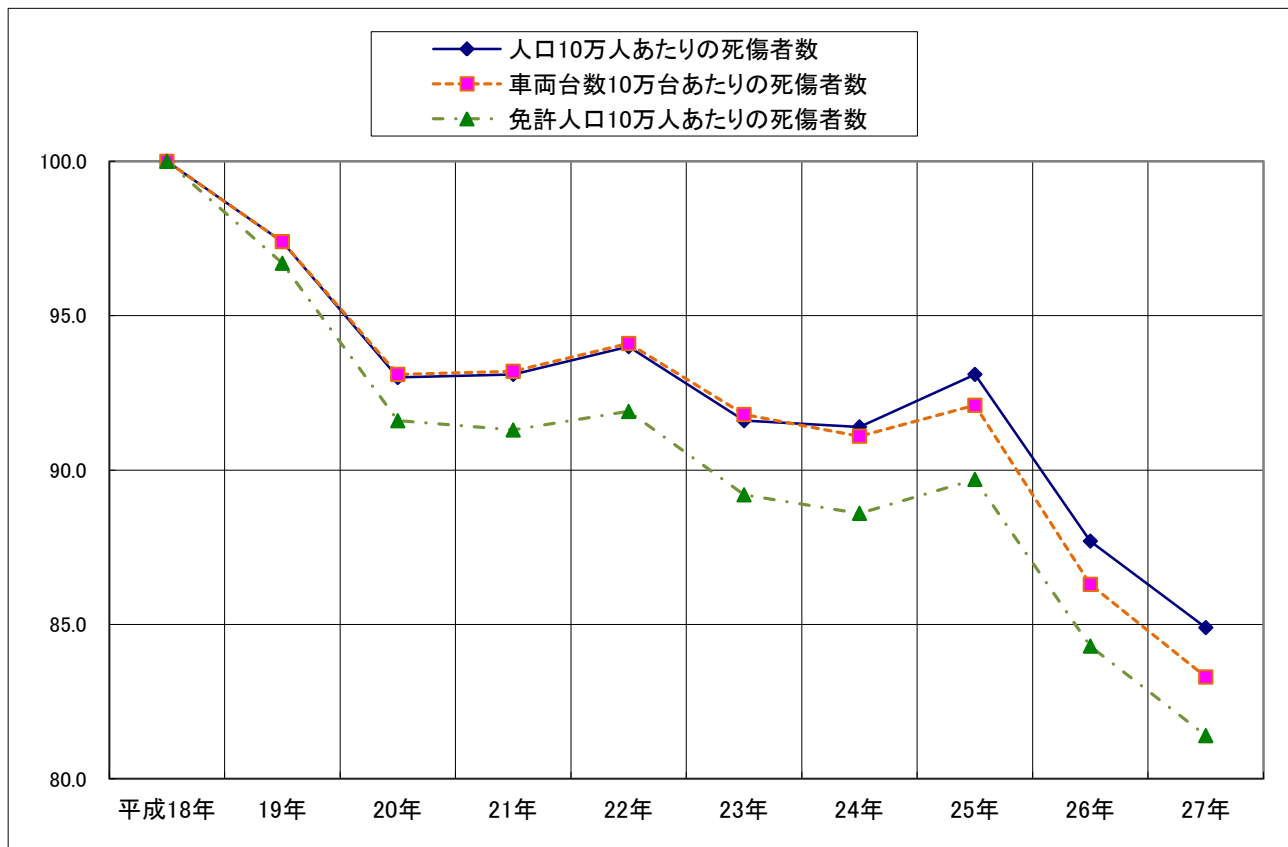
2-3 人口・車両台数・免許人口10万人(台)あたりの交通事故死者数



【10万人(台)あたりの死者数】

	人口あたり			車両台数あたり			免許人口あたり		
	件数	指数	ワースト順位	件数	指数	ワースト順位	件数	指数	ワースト順位
平成18年	4.8	100.0	34	6.7	100.0	33	7.7	100.0	35
19年	4.0	83.3	40	5.5	82.1	38	6.3	81.8	40
20年	3.9	81.3	39	5.5	82.1	36	6.2	80.5	38
21年	3.9	81.3	37	5.4	80.6	29	6.1	79.2	37
22年	3.4	70.8	39	4.7	70.1	38	5.3	68.8	39
23年	3.1	64.6	41	4.3	64.2	41	4.9	63.6	40
24年	3.2	66.7	39	4.4	65.7	38	5.0	64.9	37
25年	2.9	60.4	42	4.0	59.7	43	4.5	58.4	41
26年	2.9	60.4	40	4.0	59.7	39	4.5	58.4	40
27年	3.0	62.5	38	4.1	61.2	35	4.6	59.7	38

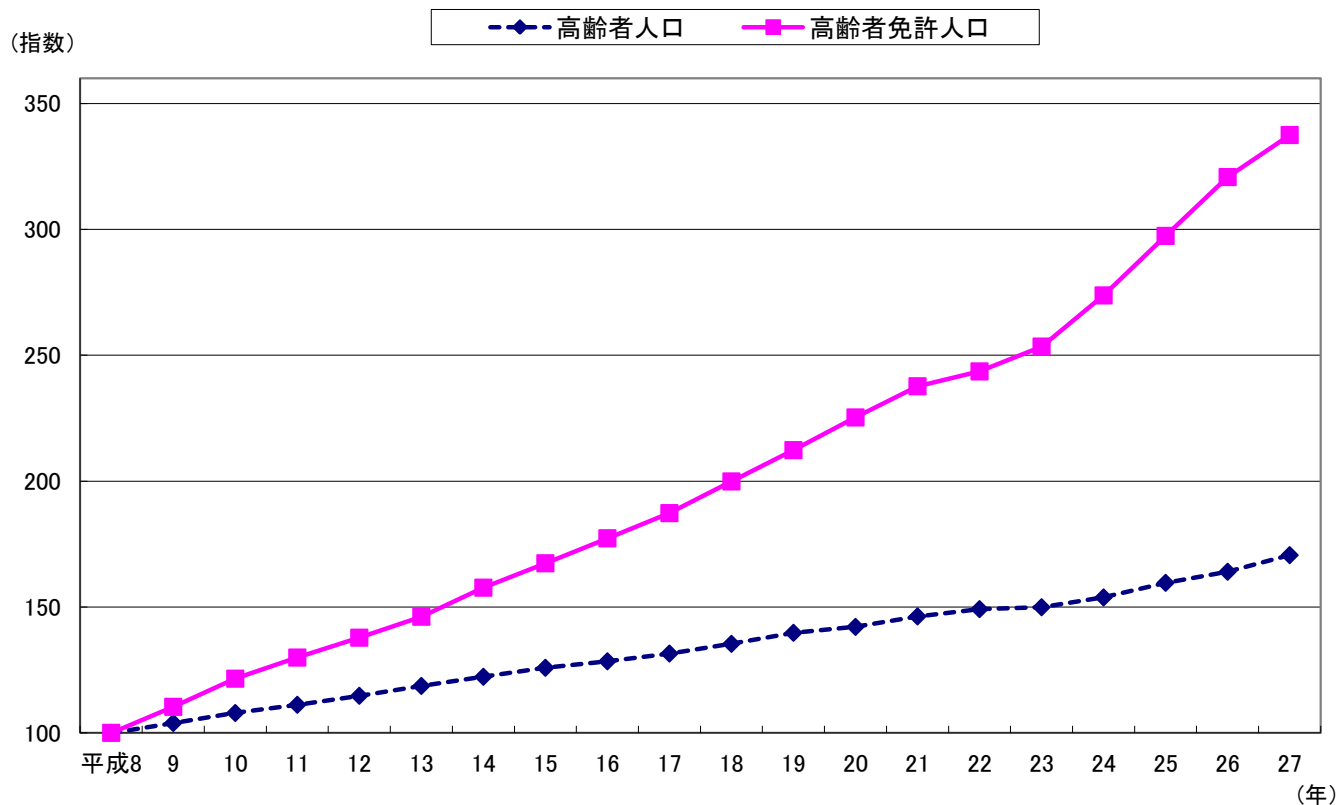
2-4 人口・車両台数・免許人口10万人(台)あたりの交通事故死傷者数



【10万人(台)あたりの死傷者数】

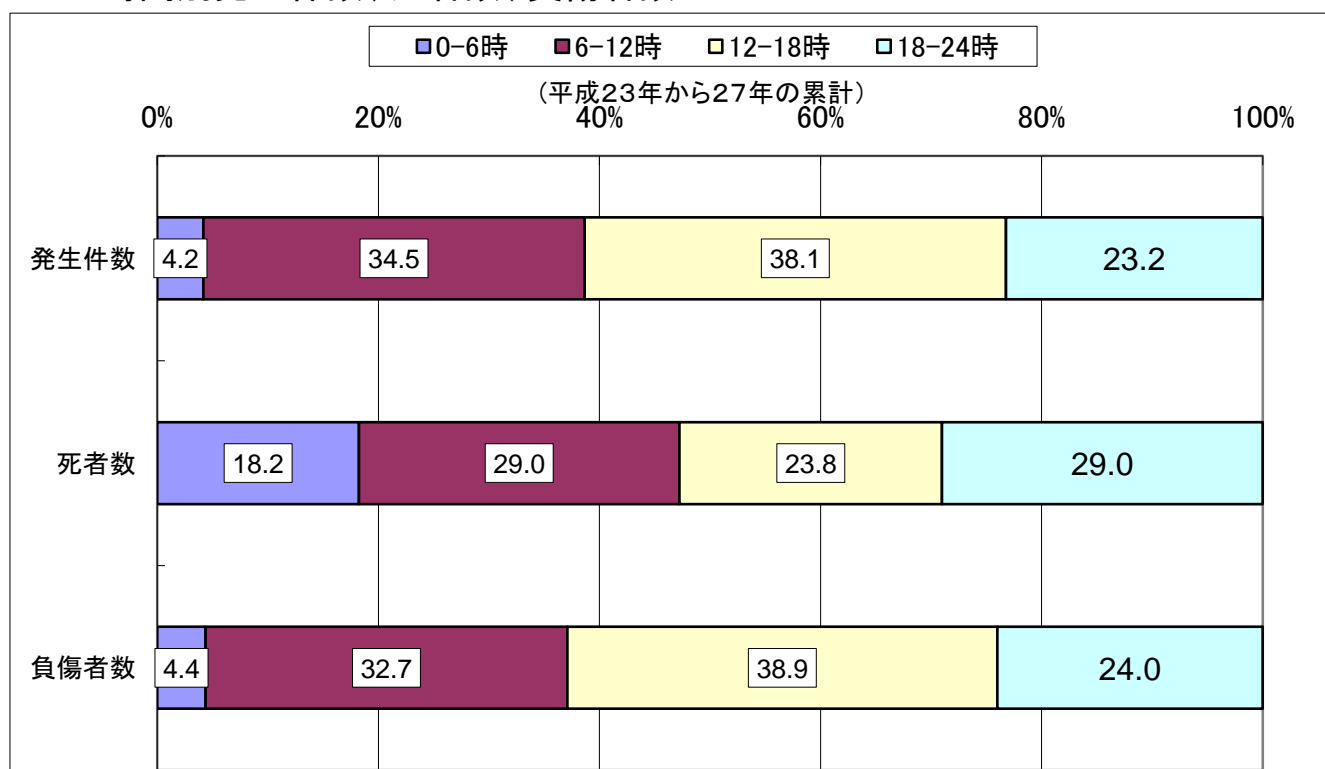
	人口あたり			車両台数あたり			免許人口あたり		
	件数	指数	ワースト順位	件数	指数	ワースト順位	件数	指数	ワースト順位
平成18年	1,230.8	100.0	6	1,715.6	100.0	2	1,987.9	100.0	6
19年	1,199.3	97.4	6	1,671.7	97.4	2	1,921.7	96.7	6
20年	1,144.1	93.0	6	1,596.9	93.1	2	1,821.0	91.6	5
21年	1,145.5	93.1	6	1,599.3	93.2	2	1,814.1	91.3	4
22年	1,156.5	94.0	5	1,614.8	94.1	3	1,825.9	91.9	4
23年	1,127.7	91.6	6	1,575.6	91.8	2	1,772.7	89.2	4
24年	1,125.5	91.4	6	1,563.4	91.1	2	1,760.4	88.6	4
25年	1,145.7	93.1	5	1,580.4	92.1	2	1,782.3	89.7	4
26年	1,079.4	87.7	4	1,481.3	86.3	2	1,675.0	84.3	3
27年	1,045.0	84.9	3	1,429.5	83.3	2	1,617.2	81.4	3

2-5 高齢者人口、免許人口



年別	区分	福岡県総数				福岡県高齢者数					
		人口		免許人口		人口			免許人口		
		人口	指数	免許人口	指数	比率	指数	比率	指数		
平成8年		4,932,809	100.0	2,666,046	100.0	739,251	15.0	100.0	191,868	7.2	100.0
9		4,953,278	100.4	2,728,680	102.3	768,185	15.5	103.9	211,705	7.8	110.3
10		4,970,694	100.8	2,793,930	104.8	797,568	16.0	107.9	233,172	8.3	121.5
11		4,982,319	101.0	2,843,416	106.7	821,699	16.5	111.2	249,272	8.8	129.9
12		4,994,706	101.3	2,887,293	108.3	848,075	17.0	114.7	264,424	9.2	137.8
13		5,006,513	101.5	2,930,165	109.9	877,096	17.5	118.6	280,393	9.6	146.1
14		5,017,310	101.7	2,977,632	111.7	903,935	18.0	122.3	302,539	10.2	157.7
15		5,024,050	101.8	3,020,265	113.3	930,460	18.5	125.9	321,145	10.6	167.4
16		5,030,579	102.0	3,056,262	114.6	949,346	18.9	128.4	340,191	11.1	177.3
17		5,033,029	102.0	3,085,422	115.7	972,192	19.3	131.5	359,381	11.6	187.3
18		5,038,716	102.1	3,113,368	116.8	1,000,722	19.9	135.4	383,535	12.3	199.9
19		5,039,606	102.2	3,139,528	117.8	1,033,135	20.5	139.8	407,387	13.0	212.3
20		5,038,537	102.1	3,160,970	118.6	1,050,467	20.8	142.1	432,307	13.7	225.3
21		5,043,705	102.2	3,177,372	119.2	1,081,279	21.4	146.3	456,074	14.4	237.7
22		5,047,233	102.3	3,191,463	119.7	1,102,638	21.8	149.2	467,399	14.6	243.6
23		5,055,280	102.5	3,208,676	120.4	1,108,146	21.9	149.9	486,323	15.2	253.5
24		5,060,782	102.6	3,228,568	121.1	1,137,057	22.5	153.8	525,335	16.3	273.8
25		5,063,541	102.7	3,248,767	121.9	1,179,981	23.3	159.6	570,686	17.6	297.4
26		5,063,272	102.6	3,262,976	122.4	1,212,470	23.9	164.0	615,540	18.9	320.8
27		5,062,751	102.6	3,271,653	122.7	1,260,799	24.9	170.6	647,605	19.8	337.5

3 時間別発生件数、死者数、負傷者数



【発生件数】

年別	0~6		6~12		12~18		18~24		合計	
	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
平成23年	1,921	4.4	14,952	34.5	16,519	38.1	9,934	22.9	43,326	100.0
24	1,791	4.1	14,903	34.5	16,503	38.2	9,981	23.1	43,178	100.0
25	1,841	4.2	15,009	34.4	16,652	38.1	10,176	23.3	43,678	100.0
26	1,700	4.1	14,207	34.5	15,677	38.1	9,584	23.3	41,168	100.0
27	1,558	3.9	13,705	34.5	15,149	38.1	9,322	23.5	39,734	100.0
23~27年計	8,811	4.2	72,776	34.5	80,500	38.1	48,997	23.2	211,084	100.0

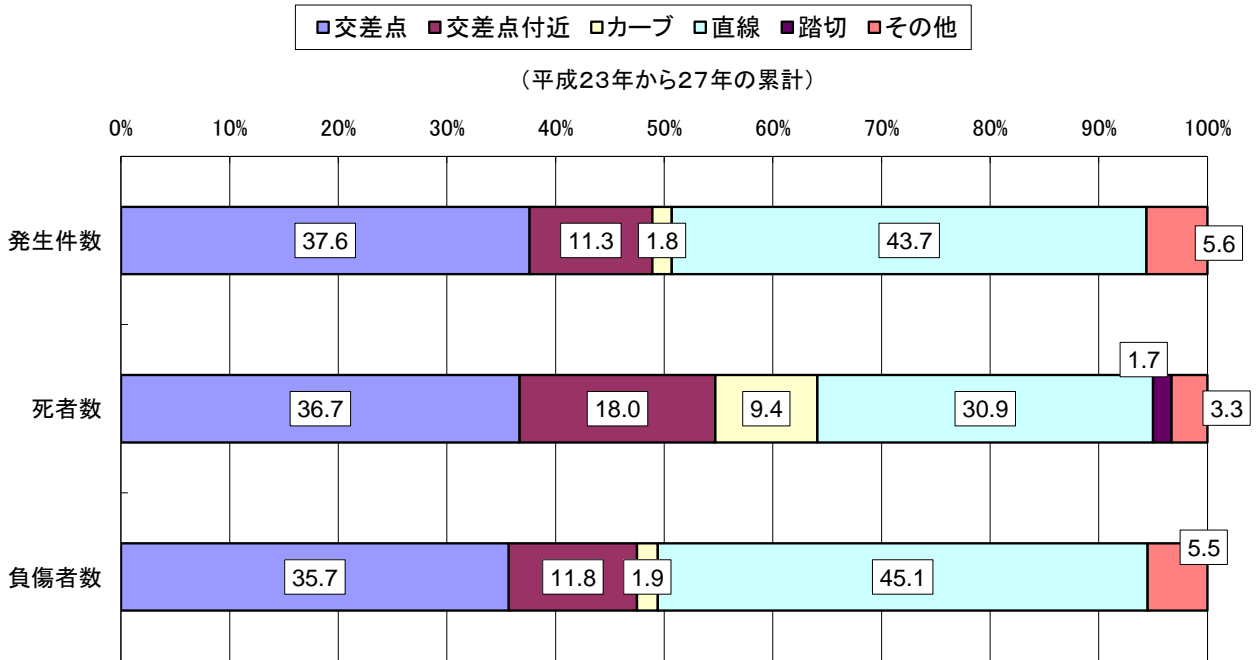
【死者数】

年別	0~6		6~12		12~18		18~24		合計	
	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率
平成23年	33	21.0	45	28.7	32	20.4	47	29.9	157	100.0
24	29	18.0	39	24.2	47	29.2	46	28.6	161	100.0
25	30	20.7	43	29.7	30	20.7	42	29.0	145	100.0
26	21	14.3	48	32.7	38	25.9	40	27.2	147	100.0
27	26	17.1	46	30.3	34	22.4	46	30.3	152	100.0
23~27年計	139	18.2	221	29.0	181	23.8	221	29.0	762	100.0

【負傷者数】

年別	0~6		6~12		12~18		18~24		合計	
	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率
平成23年	2,597	4.6	18,569	32.7	22,143	39.0	13,411	23.6	56,720	100.0
24	2,513	4.4	18,505	32.7	22,023	38.9	13,629	24.0	56,670	100.0
25	2,530	4.4	18,860	32.7	22,391	38.8	13,974	24.2	57,755	100.0
26	2,365	4.3	17,949	32.9	21,127	38.8	13,066	24.0	54,507	100.0
27	2,164	4.1	17,206	32.6	20,662	39.2	12,726	24.1	52,758	100.0
23~27年計	12,169	4.4	91,089	32.7	108,346	38.9	66,806	24.0	278,410	100.0

4 道路形状別発生件数、死者数、負傷者数



【発生件数】

年別	交差点		交差点付近		カーブ		直線		踏切		その他		合計	
	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
平成23年	16,730	38.6	4,359	10.1	895	2.1	18,988	43.8	14	0.0	2,340	5.4	43,326	100.0
24	16,603	38.5	4,459	10.3	836	1.9	18,975	44.0	9	0.0	2,296	5.3	43,178	100.0
25	16,166	37.0	4,349	10.0	780	1.8	19,982	45.7	9	0.0	2,392	5.5	43,678	100.0
26	14,930	36.3	4,016	9.8	649	1.6	19,157	46.5	11	0.0	2,405	5.8	41,168	100.0
27	14,877	37.4	6,644	16.7	602	1.5	15,209	38.4	4	0.0	2,398	6.0	39,734	100.0
23～27年計	79,306	37.6	23,827	11.3	3,762	1.8	92,311	43.7	47	0.0	11,831	5.6	211,084	100.0

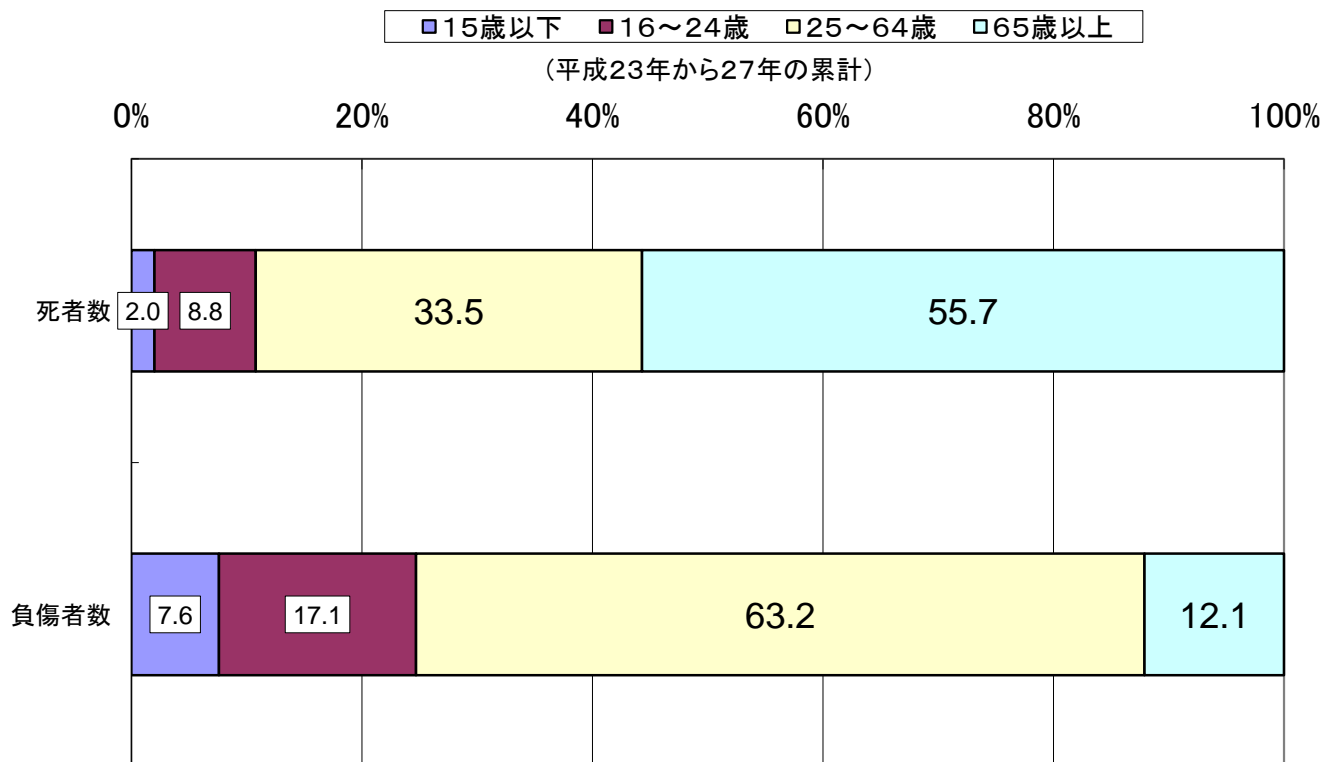
【死者数】

年別	交差点		交差点付近		カーブ		直線		踏切		その他		合計	
	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率
平成23年	54	34.4	32	20.4	12	7.6	53	33.8	3	1.9	3	1.9	157	100.0
24	58	36.0	31	19.3	21	13.0	44	27.3	3	1.9	4	2.5	161	100.0
25	44	30.3	29	20.0	15	10.3	51	35.2	3	2.1	3	2.1	145	100.0
26	64	43.5	19	12.9	11	7.5	43	29.3	4	2.7	6	4.1	147	100.0
27	60	39.5	26	17.1	13	8.6	44	28.9	0	0.0	9	5.9	152	100.0
23～27年計	280	36.7	137	18.0	72	9.4	235	30.9	13	1.7	25	3.3	762	100.0

【負傷者数】

年別	交差点		交差点付近		カーブ		直線		踏切		その他		合計	
	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率
平成23年	21,027	37.1	6,004	10.6	1,215	2.1	25,480	44.9	14	0.0	2,980	5.3	56,720	100.0
24	20,659	36.5	6,129	10.8	1,186	2.1	25,778	45.5	8	0.0	2,910	5.1	56,670	100.0
25	20,224	35.0	6,116	10.6	1,087	1.9	27,250	47.2	8	0.0	3,070	5.3	57,755	100.0
26	18,763	34.4	5,442	10.0	984	1.8	26,190	48.1	15	0.0	3,113	5.7	54,507	100.0
27	18,782	35.6	9,167	17.4	857	1.6	20,787	39.4	4	0.0	3,161	6.0	52,758	100.0
23～27年計	99,455	35.7	32,858	11.8	5,329	1.9	125,485	45.1	49	0.0	15,234	5.5	278,410	100.0

5 年齢別交通事故死者数、負傷者数



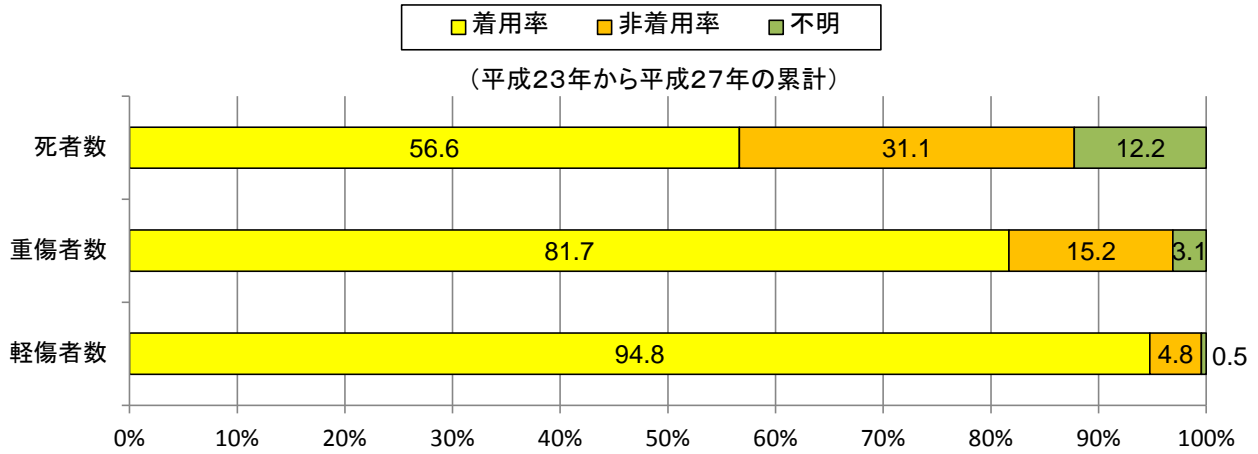
【死者数】

年別	15歳以下		16～24歳		25～64歳		65歳以上		全体	
	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率
平成23年	3	1.9	18	11.5	51	32.5	85	54.1	157	100.0
24	3	1.9	14	8.7	54	33.5	90	55.9	161	100.0
25	1	0.7	7	4.8	56	38.6	81	55.9	145	100.0
26	2	1.4	15	10.2	48	32.7	82	55.7	147	100.0
27	6	3.9	13	8.6	46	30.3	87	57.2	152	100.0
23～27年計	15	2.0	67	8.8	255	33.5	425	55.7	762	100.0

【負傷者数】

年別	15歳以下		16～24歳		25～64歳		65歳以上		全体	
	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率
平成23年	4,373	7.7	10,296	18.2	35,745	63.0	6,306	11.1	56,720	100.0
24	4,183	7.4	10,100	17.8	35,808	63.2	6,579	11.6	56,670	100.0
25	4,414	7.6	9,741	16.9	36,733	63.6	6,867	11.9	57,755	100.0
26	4,108	7.5	9,086	16.7	34,383	63.1	6,930	12.7	54,507	100.0
27	3,972	7.5	8,368	15.9	33,389	63.3	7,029	13.3	52,758	100.0
23～27年計	21,050	7.6	47,591	17.1	176,058	63.2	33,711	12.1	278,410	100.0

6 シートベルトの着用状況



【死者数】

	全死者数	自動車乗用中事故										
		死者数	着用者				非着用者				着用不明者	
			人数		着用率	被害軽減可能者		着用不明者				
			シートベルト	チャイルドシート		人数	構成率	人数	構成率			
平成23年	157	33	15	15	0	45.5	14	42.4	7	50.0	4	12.1
24	161	40	24	24	0	60.0	12	30.0	4	33.3	4	10.0
25	145	38	19	19	0	50.0	14	36.8	3	21.4	5	13.2
26	147	41	21	21	0	51.2	12	29.3	6	50.0	8	19.5
27	152	44	32	32	0	72.7	9	20.5	5	55.6	3	6.8
23～27年計	762	196	111	111	0	56.6	61	31.1	25	41.0	24	12.2

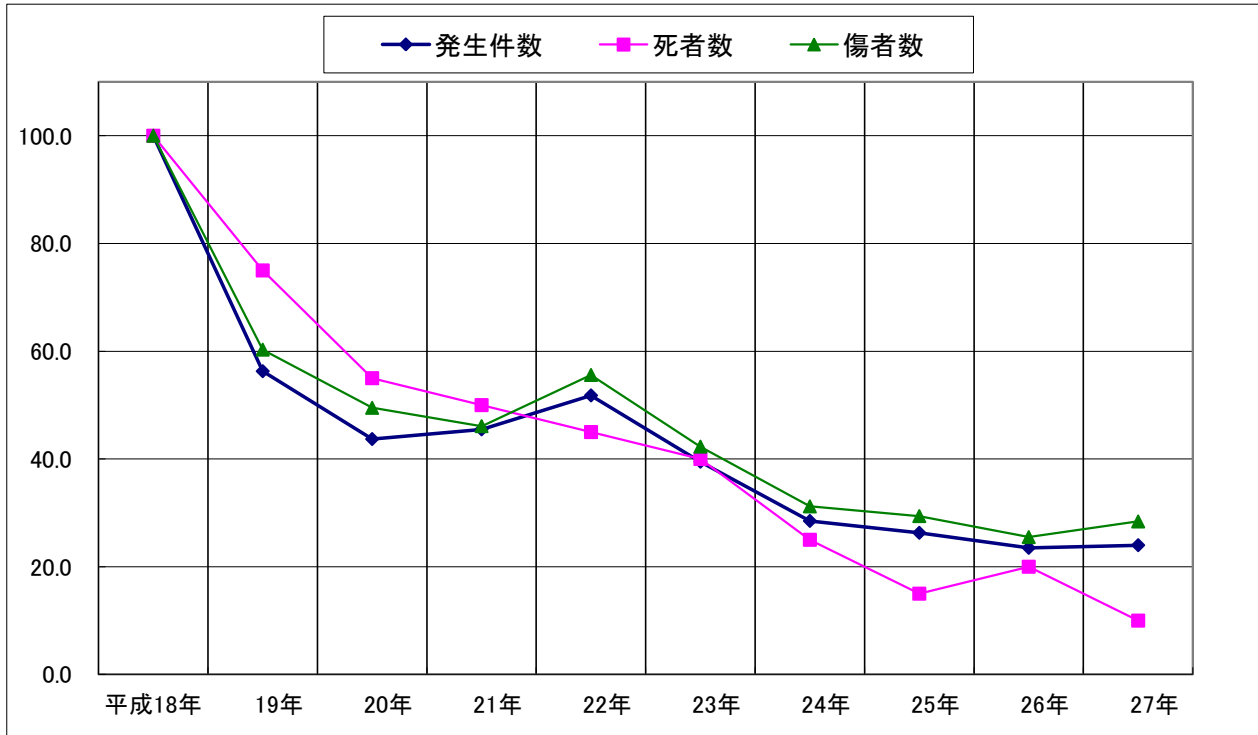
【重傷者数】

	全重傷者数	自動車乗用中事故										
		重傷者	着用者				非着用者				着用不明者	
			人数		着用率	被害軽減可能者		着用不明者				
			シートベルト	チャイルドシート		人数	構成率	人数	構成率			
平成23年	1,448	360	310	310	0	86.1	42	11.7	5	11.9	8	2.2
24	1,445	339	285	281	4	84.1	47	13.9	2	4.3	7	2.1
25	1,344	328	258	256	2	78.7	61	18.6	5	8.2	9	2.7
26	1,268	310	241	241	0	77.7	57	18.4	6	10.5	12	3.9
27	1,130	273	221	221	0	81.0	38	13.9	4	10.5	14	5.1
23～27年計	6,635	1,610	1,315	1,309	6	81.7	245	15.2	22	9.0	50	3.1

【軽傷者数】

	全軽傷者数	自動車乗用中事故										
		軽傷者	着用者				非着用者				着用不明者	
			人数		着用率	被害軽減可能者		着用不明者				
			シートベルト	チャイルドシート		人数	構成率	人数	構成率			
平成23年	55,272	38,709	36,736	36,033	703	94.9	1,842	4.8	36	2.0	131	0.3
24	55,225	39,026	37,019	36,347	672	94.9	1,862	4.8	28	1.5	145	0.4
25	56,411	40,767	38,562	37,781	781	94.6	2,035	5.0	30	1.5	170	0.4
26	53,239	38,797	36,731	35,999	732	94.7	1,851	4.8	24	1.3	215	0.6
27	51,628	38,268	36,279	35,584	695	94.8	1,740	4.5	20	1.1	249	0.7
23～27年計	271,775	195,567	185,327	181,744	3,583	94.8	9,330	4.8	138	1.5	910	0.5

7 飲酒運転による交通事故発生件数、死者数、傷者数



	発生件数		死者数		傷者数	
	件数	指数	人数	指数	人数	指数
平成18年	650	100.0	20	100.0	863	100.0
19年	366	56.3	15	75.0	520	60.3
20年	284	43.7	11	55.0	427	49.5
21年	296	45.5	10	50.0	398	46.1
22年	337	51.8	9	45.0	480	55.6
23年	257	39.5	8	40.0	365	42.3
24年	185	28.5	5	25.0	269	31.2
25年	171	26.3	3	15.0	254	29.4
26年	153	23.5	4	20.0	220	25.5
27年	156	24.0	2	10.0	245	28.4

【飲酒運転者の年齢層別発生件数】

	19歳以下		20歳～29歳		30歳～39歳		40歳～49歳		50歳～59歳		60歳～69歳		70歳以上		全体	
	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率
平成23年	5	1.9	42	16.3	53	20.6	51	19.8	50	19.5	44	17.1	12	4.7	257	100.0
24年	4	2.2	38	20.5	26	14.1	32	17.3	44	23.8	33	17.8	8	4.3	185	63.6
25年	0	0.0	18	10.5	35	20.5	46	26.9	40	23.4	24	14.0	8	4.7	171	60.2
26年	3	2.0	27	17.6	26	17.0	30	19.6	29	19.0	29	19.0	9	5.9	153	51.7
27年	2	1.3	21	13.5	39	25.0	34	21.8	25	16.0	28	17.9	7	4.5	156	46.3

交通安全対策基本法(抄)

(目的)

第1条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の利用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もつて公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

(都道府県交通安全対策会議の設置及び所掌事務)

第16条 都道府県に、都道府県交通安全対策会議を置く。

2 都道府県交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

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

(都道府県交通安全対策会議の組織等)

第17条 都道府県交通安全対策会議は、会長及び委員をもつて組織する。

2 会長は、都道府県知事をもつて充てる。

3 委員は、次に掲げる者をもつて充てる。

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

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

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

(都道府県交通安全計画等)

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

2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

- (1) 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
- (2) 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

3 都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画(以下「都道府県交通安全実施計画」という。)を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画(陸上交通の安全に関する部分に限る。)に抵触するものであつてはならない。

4 都道府県交通安全対策会議は、第1項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。

5 都道府県交通安全対策会議は、第3項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村の長に通知しなければならない。

6 第4項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全実施計画の変更について準用する。

福岡県交通安全対策会議条例

(趣旨)

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

(会長)

第2条 会長は、会務を総理し、会議を代表する。

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

(委員及び特別委員)

第3条 委員の定数は、次の各号に掲げる区分に応じ、当該各号に定める数とする。

(1) 県の部内の職員のうちから知事が指名する委員 8人以内

(2) 市町村長及び消防機関の長のうちから知事が任命する委員 3人以内

(3) その他知事が必要と認めて任命する委員 3人以内

2 前項第2号及び第3号の委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、その前任者の残任期間とする。

3 前項の委員は、再任されることができる。

4 特別委員は、九州旅客鉄道株式会社、西日本高速道路株式会社その他陸上交通に関する事業を営む公共的機関の役員又は職員のうちから、知事が任命する。

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

(幹事)

第4条 会議に、幹事28人以内を置く。

2 幹事は、委員の属する機関の職員うちから、知事が任命する。

3 幹事は、会議の所掌事務について、会長、委員及び特別委員を補佐する。

(補則)

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

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則（昭和62年条例第4号）

この条例は、昭和62年4月1日から施行する。

附 則（平成元年条例第28号）

この条例は、公布の日から施行する。

附 則（平成17年条例第52号）

この条例は、公布の日から施行する。

附 則（平成25年条例第49号）

この条例は、公布の日から施行する。

福岡県交通安全対策会議運営規程

(趣旨)

第1条 この規程は、福岡県交通安全対策会議条例（昭和45年福岡県条例第38号）第5条の規定に基づき、福岡県交通安全対策会議（以下「会議」という。）の議事その他会議の運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(招集)

第2条 会議の招集は、会長が行う。

- 2 会議の招集の通知には、会議の日時、場所及び議題を付記しなければならない。
- 3 委員は、やむを得ない事情により会議に出席できないときは、あらかじめその旨を会長に届け出なければならない。

(会議)

第3条 会議は、年度当初及びその必要のつど開催するものとする。

- 2 会長は、会議の議長となり議事を整理する。

(議事の特例)

第4条 会議の議案のうち、特定の機関にのみ関係のある事案については、会長が関係職員と協議して決することができる。

- 2 会長は、前項の規定により決した事項は、次の会議に報告するものとする。

(幹事会)

第5条 会議に、幹事をもって組織する幹事会を置く。

- 2 幹事会に幹事長を置き、福岡県人づくり・県民生活部次長の職にある者をもって充てる。
- 3 第2条から前条までの規定は、幹事会の会議について準用する。この場合において「会長」とあるのは「幹事長」と、「委員」とあるのは「幹事」と読み替えるものとする。

(会議録)

第6条 会長は、会議の概要、出席委員の氏名等必要な事項を記載した記録を作成し、保管するものとする。

(庶務)

第7条 会議の庶務は、福岡県人づくり・県民生活部生活安全課において処理する。

(委任)

第8条 この規程に定めるもののほか、必要な事項は、会長が定める。

附 則

この規程は、昭和45年12月14日から施行する。

附 則（昭和47年10月31日規程）

この規程は、昭和47年4月12日から適用する。

附 則（昭和61年6月3日規程）

この規程は、昭和61年4月1日から適用する。

附 則（平成20年3月11日規程）

この規程は、平成20年4月1日から適用する。

附 則（平成28年3月2日規程）

この規程は、平成28年4月1日から適用する。

