

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して～道路交通安全の目標～

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障害者等を含むすべての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する交通社会の形成を図ることが必要である。

平成26年度に国が実施した「交通安全意識等に関するアンケート調査」結果でも、

○「交通事故をゼロにすべき」・・・・・・・・・・・・・・・・ 9.5%

○「交通事故を大幅に減少させるべき」・・・・・・・・・・・・ 75.9%

と、国民の多くが交通事故防止を望んでいる。

これらの結果を踏まえ、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。

本計画においては、交通事故による死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、交通事故そのものの減少にも積極的に取り組む必要がある。

1 道路交通事故の状況等

(1) 道路交通事故の現状

本県の交通事故による死者数は、昭和47年に183人を数えたが、56年には75人にまで減少するに至った。その後、再び増勢に転じた時期もあったが、平成23年度から実施した第9次石川県交通安全計画の下で、各般の交通安全対策を強力に推進してきたところ、平成23、24年には死者数が44人にまで減少、昨年は46人となっている。また、交通事故件数、負傷者数は、平成18年以降10年連続で減少している。

今後は、交通事故の原因の約8割が安全運転義務違反（前方不注意・安全不確認等）であることから、県民全体の交通マナーの一層の向上を図り、交通事故の発生自体を減少させていくことが求められている。

交通事故の推移

(単位：件・人)

区 分		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
件 数	全国	692,084	665,157	629,033	573,842	536,899
	石川県	5,544	5,156	4,639	4,074	3,791
死 者 数	全国	4,691	4,438	4,388	4,113	4,117
	石川県	44	44	61	55	46
負傷者数	全国	854,613	825,392	781,492	711,374	666,023
	石川県	6,677	6,142	5,538	4,846	4,492

(注) 各年12月末現在

ア 第9次期間中における交通死亡事故の特徴

- ① 65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、全死者数の6割強を占め、また、このうち約6割が歩行中と自転車利用中となっている。
- ② 高齢運転者による交通死亡事故が増加傾向にある。
- ③ 歩行中の死者数が、全死者数の約4割を占めている。
- ④ 夜間における交通死亡事故が高水準で推移している。
- ⑤ 自動車乗車中の死者のシートベルト非着用（着用不明含む）の割合は約半数と高い。

年齢別交通事故死者数の推移 (単位：人)

区分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
全体の死者数	44	44	61	55	46
① 15歳以下	2	1	2	1	1
② 16～24歳	2	1	1	2	1
③ 25～64歳	15	10	24	17	11
④ 65歳以上	25	32	34	35	33

高齢運転者による死者数の推移 (単位：人)

区分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
高齢運転者による死者数	9	13	21	12	19
死者全体に占める割合 (%)	20.5	29.5	34.4	21.8	41.3

歩行中の死者数の推移 (単位：人)

区分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
歩行中の死者数	23	21	20	24	18
死者全体に占める割合 (%)	52.3	47.7	32.8	43.6	39.1

夜間の死者数の推移 (単位：人)

区分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
夜間の死者数	26	23	32	27	24
死者全体に占める割合 (%)	59.1	52.3	52.5	49.1	52.2

シートベルト着用で助かったと思われる人数 (単位：人)

区分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
四輪乗車中死者数	13	14	28	21	18
非着用死者数(不明含む)	7	9	13	11	8
四輪死者に占める割合 (%)	53.8	64.3	46.4	52.4	44.4
着用で助かったと思われる人数	4	5	6	6	2

イ 最近の交通死亡事故減少の背景

- ① シートベルト着用率の向上とエアバック等装備車両の普及
- ② 飲酒運転の厳罰化、危険運転致死傷罪の適用等
- ③ 救急・救命体制の充実

(2) 道路交通を取り巻く状況の展望

県内の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、本県の人口が減少に転じる中、16歳から24歳以下の若者の運転免許保有者数も減少傾向にあり、車両保有台数についても、ほぼ横ばいの傾向にある。このような中、交通事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、中でも高齢運転者の増加が、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

運転免許保有者数の推移 (単位：人)

区 分	全 国		石 川 県				うち高齢者	
	総 数	指数	総 数	男	女	指数	総数	指数
平成 23 年	81,215,266	100.0	767,016	417,557	349,459	100.0	129,670	100.0
平成 24 年	81,487,846	100.3	770,262	417,795	352,467	100.4	143,319	110.5
平成 25 年	81,860,012	100.8	774,355	418,360	355,995	101.0	156,844	121.0
平成 26 年	82,076,223	101.1	776,954	418,401	358,553	101.3	169,086	130.4
平成 27 年	82,150,008	101.2	778,450	417,813	360,637	101.4	177,258	136.7

(注) 各年 1 2 月末現在

若年者及び高齢者の運転免許保有者比較 (単位：人)

区 分	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
若年運転者	61,576	61,195	60,819	60,448	60,356
高齢運転者	129,670	143,319	156,844	169,086	177,258

(注) 各年 1 2 月末現在

県内の自動車等保有台数の推移 (単位：台)

区 分	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
貨物用	154,807	152,143	150,778	148,854	147,439
乗合用	2,751	2,741	2,715	2,729	2,763
乗用	681,319	689,004	697,593	704,307	709,189
特種用途用	18,107	18,126	18,203	18,258	18,341
二輪	20,505	20,664	21,003	21,134	21,233
合計	877,489	882,678	890,292	895,282	898,965

(注) 各年度末現在、原付車を除く。

2 交通安全計画における目標

【数値目標】	交通事故死者数	40人以下
	交通事故死傷者数	3,400人以下

交通事故のない安全で安心な社会の実現が究極の目標であるが、平成32年までに年間の24時間死者数を40人以下とすることを目指すものとする。

また、本計画における最優先の目標は交通事故死者数の減少であるが、今後はさらに、交通事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、平成32年までに年間の死傷者数を3,400人以下とすることを目指すものとする。

第2節 今後の道路交通安全対策を考える視点

平成23年、24年に過去最少の44人となった交通事故死者数は、平成27年に46人となっているものの、交通事故件数、負傷者数とも平成18年以降、10年連続で減少していることに鑑みて、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。

一方で、高齢者人口の増加等により、交通事故死者数の減少率は縮小傾向にある。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、相対的にその割合は高くなっている。また、スマートフォン等の普及に伴い歩行中や自転車乗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。

対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

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 研究開発及び調査研究の充実

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 高齢者及び子どもの安全確保

(1) 高齢者の交通事故防止対策の強化

第9次計画期間中における本県の交通事故死者に占める高齢者の割合は6割強と極めて高いこと、今後も高齢者社会が一層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るべきであり、また、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るべきである。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

見守り活動等を通じ、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。

(2) バリアフリー化の推進

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、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。

(3) 子どもの交通事故防止対策

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。安心して子どもを産み、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、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められるため、通学路等において安全で安心な歩行空間を確保する必要がある。

2 歩行者及び自転車の安全確保

(1) 歩行者の安全確保

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、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。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進め、歩行者の安全を確保していく必要がある。

(2) 自転車の安全確保

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、地域の実情に応じて、自転車の走行空間を確保する必要があり、特に、都市部においては、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、駅前や繁華街の歩道上等、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ついて、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 生活道路及び幹線道路における安全確保

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、国のデータによる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。

4 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

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

(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、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらおうなど、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、それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく。

各市町で取り組んでいる飲酒運転対策、自転車の交通安全対策等については、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。

第3節 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、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。

しかし、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は一層の推進が必要であり、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進め、暮らしのみちの安全の推進に取り組むこととする。

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

そのほか、道路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：Transportation Demand Management）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）の開発・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、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安全な歩行空間の確保に努めるなど、「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る。

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、歩行者等の交通が分離された安全な道路交通環境を目指すこととする。

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、石川県公安委員会（以下「公安委員会」という。）及び道路管理者、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、子ども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。

（ア）公安委員会の交通安全対策

公安委員会においては、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。

具体的には、生活道路における歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン 30」を整備するなどの低速度規制を実施するほか、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、歩行者等と自動車とが通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

（イ）道路管理者の交通安全対策

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、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ（車道の一部を盛り上げる構造）やクランク（車道をジグザグにする構造）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等の設置等によるエリア内への流入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、標示板の共架、設置場所の統合・改善、区画線の高輝度化等（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・区画線の整備を推進する。

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を進める。

イ 通学路等の歩道整備等の推進

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、認定こども園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、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押しボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

また、通学路における交通規制の担保の手法として、ライジングボラード（自動昇降式の車止め）の活用を検討し、当該結果を踏まえて、ライジングボラードの活用の実現に向けた取組を推進する。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障害者等を含め全ての人々が安全に安心して参加し活動できる社会の実現

① 駅、公共施設等に対する交通安全対策

駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に歩道のバリアフリー化、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識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。

② バリアフリー経路等の適切な案内

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) 違法駐車対策の強化

① 悪質性等の高い駐車違反に対する取締りの強化

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への取締りを強化する。

② 自動二輪車等の違法駐車対策の強化

高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

(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。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

(ア) 事故の危険性が高い区間の選定

国道等の幹線道路で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) 事故発生要因の分析・対策立案・実施

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し、公安委員会と道路管理者とが連携して実施する。

(ウ) 対策完了後の評価結果の活用

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、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線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

(ア) 一般道路における交通規制

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。

(イ) 高速道路等における交通規制

① 新規供用の高速道路等に対する交通規制

新規供用の高速道路等については、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。

② 既供用の高速道路等に対する交通規制

北陸自動車道、能越自動車道、のと里山海道（以下「北陸自動車道等」という。）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。

③ 交通事故多発区間等に対する交通規制

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。

④ 臨時交通規制

交通事故発生時、天候不良等の交通障害発生時においては、その状況に即し、臨時交通規制を迅速、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

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、事故要因に即した対策を早急に講じて同種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道路ネットワークの整備

高規格幹線道路から居住地域内道路に至る道路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推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を目指す。

(イ) 交通量の分散による安全性の向上

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) 通過交通対策

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) 総合的な交通安全施設の整備

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、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ・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) 交通拠点へのアクセス道路の整備

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 高速道路等における事故防止対策の推進

交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

(ア) 事故削減に向けた総合的施策の集中的実施

① 交通事故多発区間等に対する安全対策

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

② 逆走事故防止対策

逆走及び歩行者、自転車等の立ち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、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。

③ 救助・救急活動に対する支援対策

事故後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備等とともに、ヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

(イ) 安全で快適な交通環境づくり

北陸自動車道等では、過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。

(ウ) 高度情報技術を活用したシステムの活用

北陸自動車道等では、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:Vehicle Information and Communication System）及びETC2.0等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

キ 改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

(ア) 歩道及び自転車道の設置

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、自転車の通行を歩行者や自動車等と分離するための自転車道の設置等の道路の改築事業を推進する。

(イ) 交差点コンパクト化等の推進

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) 道路機能と沿道の土地利用等の調和

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道、自転車道等の整備

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) 人と車両の交通の体系的分離

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、交通広場等の総合的な整備を図る。

(カ) 歴史のみちすじ等の整備

歴史的街並みや史跡等歴史的環境の残る地区において、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史の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) 信号機の整備及び高度化等

交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進する。

(イ) 道路標識等の整備及び高度化

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、必要に応じて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。

(4) 交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要のある道路については、社会資本整備重点計画に基づき、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進する。

ア 信号機等の老朽化対策

全国的に、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

(ア) 交通管制システムの充実・高度化

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

(イ) 幹線道路の信号機等の高度化

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。

(ウ) 新交通管理システムの高度化

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: Universal Traffic Management Systems）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地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、「標識BOX」、「信号機BOX」、「道の相談室」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。

(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、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、電気通信ケーブルの浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト縮減、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、無電柱化を推進する。

(7) 効果的な交通規制の推進

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。さらに、公安委員会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。

ア 最高速度規制の点検及び見直し

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

イ 駐車規制の点検及び見直し

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

ウ 信号制御の点検及び見直し

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。

(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創出

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、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、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進する。

さらに、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

自転車等の駐車需要の多い地域や大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設については、自転車駐車場等の設置を指導する等、官・民の適正な役割分担のもと自

転車等駐車対策を推進する。

ウ 駅周辺等の放置自転車等対策の推進

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、市町、道路管理者、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車場等の整備を重点的に推進する。

(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VICSの整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴(プローブ)情報等の広範な道路交通情報を集約・配信する。

イ 新交通管理システムの推進

最先端の情報通信技術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活用

交通管制システムのインフラ等を利用して、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:Traffic Signal Prediction Systems)の整備を推進する。

エ ETC2.0の展開

ETCの通信技術をベースとしたETC2.0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 C 2.0 対応カーナビ及びE T C 2.0 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 C 2.0 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等を今後展開する。

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：Public Transportation Priority Systems）の運用の充実を図る。

(10) 交通需要マネジメントの推進

北陸新幹線金沢開業による交流人口の拡大等に伴い、交通環境が変化した J R 金沢駅及び観光地周辺等への対応を含め、交通渋滞を緩和し、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、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、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、道路の使い方に工夫を行う、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（T D M）の広報・啓発活動等を推進する。

ア 公共交通機関利用の促進

(ア) バス等の利用促進のための総合的施策

バスの利用環境の向上のために、バス専用（優先）レーン、ハイグレードバス停やP T P Sの整備、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。

(イ) 利用者の利便性の向上

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。

利用者のニーズ等にあわせた運行頻度・運行時間の見直し等により、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、車両運行管理システムの導入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。

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道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進する。あわせて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進する。

また、広域的な災害に際しては、県警察と警察庁が連携し、県警交通管制センターからの詳細な交通情報をオンライン接続により、警察庁にリアルタイムで伝達し、広域的な交通管理を行う広域交通管制システムの運用を推進する。

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（リアルタイムの自動車走行履歴情報）

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、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) 取締りの強化

北陸新幹線金沢開業による交流人口の拡大等に伴い、交通環境が変化したJR金沢駅や観光地周辺等での駐車違反等、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活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進する。

(イ) 使用者責任の追及

運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する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

(ア) 駐車場整備計画の策定

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) 駐車場附置義務条例の制定の促進

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、民間駐車場の高度利用整備を促進する。

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) 駐車場の有効利用と自動車流入量の抑止

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、パークアンドライドの普及のための駐車場等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や路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

(13) 道路交通情報の充実

ア 情報の収集・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。

イ 高度道路交通システム（ITS）を活用した道路交通情報の高度化

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VICISやETC2.0の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC2.0対応カーナビ及びETC2.0車載器を活用し、ETCのほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行うETC2.0サービスを開始することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

ウ 分かりやすい道路交通環境の確保

(ア) 道路利用者のニーズに即した標識等の整備

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

(イ) まちなか歩行環境の向上

北陸新幹線金沢開業に伴う観光客の増加に対応するため、歩行者に分かりやすい案内サインを改善するとともに、主要な歩行ルートに路面標示を設置するなどにより、歩行回遊性の向上に努める。

(ウ) 国際化対策

主要な幹線道路において、ルート番号等を用いた案内標識の設置、案内標識の英語表記の改善等により、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

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

(イ) 不法占用物件等の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの更なる充実及び活用の拡大を図る。

(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 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、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、子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域等には、優先的に児童館及び児童遊園の設置を図るとともに、公立の小、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。

オ 地域に応じた安全の確保

積雪寒冷地域である本県では、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として除雪優先区間の設定や早めの通行止めによる迅速な除雪の実施、凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進する。

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

交通安全施設等の整備状況

区 分	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
信号機（基）	2,290	2,312	2,326	2,338	2,351
道路標識（本）	109,881	110,738	111,516	112,293	112,166
横断歩道（本）	11,411	11,533	11,633	11,761	11,761
実線標示（k m）	646	645	639	636	636
図示標示（個）	35,676	35,854	35,939	36,193	36,193

（注）各年度末現在

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ことから、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進していくことが必要である。

また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者など道路交通に関して弱い立場にある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、段階的かつ体系的に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、自転車を利用することが多い、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交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。学校においては、学習指導要領に基づき、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な指導に努めるとともに、学校保健安全法に基づき学校安全計画を策定し、児童生徒等に対する通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における安全に関して自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図りインターネットを活用した実施主体間の相互利用の促進を図るなどして、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、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、互いに連携を取りながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促すとともに、関係職員の指導力の向上と、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、高齢者を中心に子ども、親の三世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育

心身の発達段階や地域の実情に応じ、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技能及び知識を習得させることを目標とする。

(ア) 視覚教材を利用した分かりやすい指導

幼稚園、保育所、認定こども園等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子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。

(イ) 児童館及び児童遊園における指導

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とともに、みらい子育てネット石川県地域活動連絡協議会等と協力の上、その活動の充実を図る。

(ウ) 保護者に対する交通安全講習会の実施

関係機関・団体や交通ボランティアは、保護者が幼児の交通安全の手本となり、家庭における適切な指導、交通安全についての積極的な話し合い等が行われるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

イ 小学生に対する交通安全教育

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、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、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。

(ア) 学校教育活動全体を通じての交通安全教育

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車、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。

(イ) 関係機関・団体等による交通安全教育

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

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。

(ア) 学校教育活動全体を通じての交通安全教育

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。

(イ) 自転車の安全な利用に対する交通安全教育

自転車の安全利用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、安全利用を推進する機関・団体やP T A等と連携しながら、安全利用に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む体験型の交通安全教育の充実を図る。

(ウ) 関係機関・団体による交通安全教育

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

エ 高校生に対する交通安全教育

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

(ア) 学校教育活動全体を通じた免許取得前の交通安全教育

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、近い将来、普通免許等の取得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。

(イ) 二輪車及び自転車の安全に対する交通安全教育

二輪車及び自転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P T A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、実技指導等を含む体験型の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、交通安全教室の推進、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。

(ウ) 関係機関・団体による交通安全教育

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

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行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

(ア) 運転免許取得時の教育

運転免許取得時の教育は、指定自動車教習所における教習が中心となるので、教習水準の一層の向上に努める。

(イ) 運転免許取得後の教育

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、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、指定自動車教習所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。

(ウ) 事業所における交通安全教育

自動車等の使用者は、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、各種研修施設で高度な運転技術、指導方法を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、交通安全教育を行う施設の整備を推進する。

(エ) 社会教育施設における交通安全教育

社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進を図るなど、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及び関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

(オ) 大学生・専修学校生等に対する交通安全教育

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体と連携し、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

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、運転手側から見た歩行者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。

(ア) 「シミュレーション機器」等を活用した参加・体験型の交通安全教育

県、市町は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成など指導体制の充実に

努めるとともに、歩行中・自転車乗用中・自動車運転中での危険予測等を体験できるシミュレーション機器等を使用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

(イ) 社会教育活動など多様な機会を捉えた交通安全教育

関係団体、交通ボランティア、医療・福祉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、反射材用品等の活用等交通安全用品の普及にも努める。

(ウ) 高齢運転者教育の充実

高齢者講習及び更新時講習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講習会を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な講習の受講の促進に努める。

また、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。

さらに、各地域のシルバーリーダー等を対象とした体験・実践型の安全運転教育の充実により、指導力の向上を図り、地域における高齢者の安全運転の普及を促進する。

(エ) 世代間交流による交通安全教育

地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母親活動や高齢者、子ども、親の三世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流を促進する。

(オ) 実践的な交通安全教育

高齢者を対象に、事故被害者となった場合の健康的・社会的損失について専門家の講話、各種シミュレーション機器及び交通安全体験車を活用した講習を盛り込んだ体験・実践型の交通安全教室を開催する。

キ 障害者に対する交通安全教育

障害者に対しては、交通安全に必要な技能及び知識の習得のため、地域の福祉活動の場を利用するなど、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

(ア) 手話通訳等を配置した交通安全教育

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、効果的な教材の利用に努める。

(イ) 介護者等を対象とした交通安全講習会

介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者に対する講習会等を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育

外国人に対しては、交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。

(ア) 外国人住民への交通安全教育

外国人住民に対しては、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。

(イ) 訪日外国人への広報啓発活動

増加が見込まれる訪日外国人に対しては、海外誘客等に係る関係機関・団体と連携し、各種広告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

ア 参加・体験・実践型の交通安全教育

交通安全教育に当たっては、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、参加・体験・実践型の教育を推進する。

イ 関係機関・団体の相互連携の強化

関係機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、講師の派遣、教育資料の貸与等、相互の連携を強化する。

ウ 交通安全教育の効果確認と見直し

受講者の年齢等に応じた交通安全教育指導者の育成を推進し、シミュレーター等の教育器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を行う。さらに、交通安全教育の効果確認を行い、必要な見直しを行うなど効果的な教育の実施に努める。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全県民運動（交通マナーアップいしかわ）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ために、交通マナーアップいしかわのスローガンのもとに、県民参加による取組を推進するため、関係機関・団体等が緊密に連携した交通安全県民運動を組織的・継続的に展開する。

(ア) 県内の交通情勢に即した運動重点の設定

- ① 交通安全意識の向上
- ② 高齢者と子どもの交通事故防止
- ③ 自転車の安全利用の推進
- ④ 後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用の推進
- ⑤ 飲酒運転の根絶

など県内の交通情勢に即した事項を設定する。

(イ) 県民参加型の交通安全運動の展開

運動の推進に当たっては、事前に、趣旨、期間、重点等について広く県民に周知することにより、県民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、県民総ぐるみの運動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

(ウ) 地域に密着した運動の展開

効果的な運動とするため、地域の実情に応じた重点を定め、地域に密着したきめ細かく、かつ、参加・体験・実践型の交通安全教室を開催するなど、交通事故を身近なものとして認識させる活動を展開する。

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し、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。

(ア) 自転車の安全利用の普及啓発

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正しい乗り方の普及啓発活動を徹底する。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。

(イ) 自転車運転者講習制度の適切な運用

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。

(ウ) 自転車の夜間事故防止対策

薄暮から夜間の事故を防止するため、自転車の灯火の点灯の徹底及び自転車側

面等への反射材用品の取付け等を促進する。

(エ) 自転車に同乗する幼児の安全確保対策

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。

(オ) 幼児・児童に対する自転車用ヘルメットの着用の徹底等

幼児・児童の保護者等に対し、あらゆる機会を通じて、頭部保護の重要性と自転車用ヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等、他の年齢層の自転車利用者に対し、自転車用ヘルメットの着用を促進する。

ウ 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

(ア) 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の理解を求め、後部座席を含めた全ての座席における正しい着用の徹底を図る。

(イ) 啓発活動の展開

関係機関・団体等は、連携・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。

(ウ) 車外放出事故の防止

車外放出事故の危険性に鑑み、後部座席等におけるシートベルト着用の一層の徹底を図る。

※ 一般道路シートベルト着用率調査結果（単位：％）

区 分	運 転 席	助 手 席	後 部 席
石 川 県	98.0	93.4	36.7
全国平均	98.4	94.6	35.1
比 較	▲0.4	▲1.2	1.6

(注) 平成 27 年 10 月調査（警察庁・（一社）日本自動車連盟合同調査）

※ 高速道路シートベルト着用率調査結果（単位：％）

区 分	運 転 席	助 手 席	後 部 席
石 川 県	99.7	98.6	78.8
全国平均	99.4	98.0	71.3
比 較	0.3	0.6	7.5

（注）平成 27 年 10 月調査（警察庁・（一社）日本自動車連盟合同調査）

エ チャイルドシートの正しい使用の徹底

（ア）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、幼稚園、保育所、認定こども園等と連携した広報啓発活動を行うとともに、6 歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子どもにはチャイルドシートを使用させることの広報啓発に努める。

また新基準（i-Size）に対応したチャイルドシートの普及促進、販売店での指導助言、さらには産婦人科や母子健康手帳等を通じての正しい使用方法の周知徹底等を推進する。

（イ）チャイルドシートの各種支援制度の活用等

市町、民間団体等が実施しているチャイルドシートの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進める。

※ チャイルドシートの着用率調査結果（単位：％）

石 川 県	55.1
全国平均	62.7
比 較	▲7.6

平成 27 年 5 月調査（警察庁・（一社）日本自動車連盟合同調査）

オ 反射材用品等の普及

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車の事故防止対策として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、積極的な広報啓発活動を展開するとともに、反射材用品等の効果・使用法等に理解を求めるための参加・体験・実践型の交通安全教育及び展示会等の開催を推進する。

反射材用品等の普及に際しては、全年齢層を対象とするが、特に、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、その普及促進を図る。また、靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の取り付けや貼付等を推奨する。

カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や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、酒類提供飲食店等と連携して「石川版ハンドルキーパー運動」の普及啓発に努めるなど、飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」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、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、関係機関・団体と連携して推進する。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、相談、指導及び支援等につながるよう、関係機関・団体と連携して取組の推進に努める。

県内の飲酒運転による交通事故等の状況

区 分	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
死 者 数 (人)	2	0	0	1	1
事故件数 (件)	30	26	29	34	26
取締件数 (件)	242	198	182	208	226

※事故件数は、第 1 又は第 2 当事者が飲酒（酒気帯び以上）の件数

キ 危険ドラッグ対策の推進

教育機関等に薬物の専門家を派遣し、啓発活動を行うなど、危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図る。

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、日常生活に密着し、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。

(ア) 効果的キャンペーンの実施

家庭、学校、職場、地域等が一体となった広範なキャンペーンや官民が一体となった各種広報媒体を通じての集中的なキャンペーンを積極的に行うことにより、高齢者と子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、若年運転者の無謀運転の防止、飲酒運転の根絶、運転中の携帯電話使用の禁止、違法駐車排除等を図る。

(イ) 地域に密着した広報

家庭向け広報媒体の積極的な活用、市町、町内会等を通じた広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。

(ウ) 交通安全情報・資料の提供

民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全県民的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のための広報

加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行い、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) 交通事故実態と原因の広報

薄暮時から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因である最高速度違反、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。

(ウ) 薄暮時の早めのライト点灯とライトアップいしかわ運動の推進

薄暮時から夜間にかけての重大事故の防止のため、運転者に対して薄暮時における早めのライト点灯運動を推進する。また、夜間の歩行者等を早期に発見するため、走行用（上向き）ライトの使用を原則とし、こまめなライトの切替えを促進する。

(エ) 冬期間の安全対策

冬期間には、スリップ事故等が多発し交通渋滞も生ずることから、早期の冬用タイヤ装着、滑り止め装置の装着、速度の抑制等、雪道の安全運転の啓発活動を推進する。

特に、降雪期においては、積雪時におけるマイカー使用の自粛や除雪に支障をきたす路上駐車防止等について広報指導を推進する。

(オ) 二輪車運転者への安全対策

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。

(カ) 交通事故データ等の提供

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図ることができるよう、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、インターネット等を通じて事故データ及び事故多発箇所等に関する情報の提供に努める。

(キ) 総合的な安全情報の提供

自動車アセスメント情報（衝突や急制動実験等に基づく安全性の評価情報）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とりまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業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。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

ア 民間交通安全団体

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。

イ 地域及び自動車関係団体

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効果的かつ積極的に行われるよう、各季の交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

ウ 交通ボランティア団体との連携等

民間団体、交通ボランティア等の連絡協力体制を図り、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動を促進する。

(5) 住民の参加・自主的活動の推進

ア 住民の交通安全意識の改革

交通安全は、県民の安全意識に支えられることから、住民自らが交通安全に関する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、それぞれの地域の実情に即した身近なテーマを設定し、住民の参加・自主的な活動を積極的に進める。

イ 住民参加の交通安全活動

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、住民自らが、自分の身を交通事故から守るための研修会を開催し、地域で歩行中、自転車乗用中、自動車運転中にヒヤリとした地点を落とし込んだ「交通安全ヒヤリマップ」の作成などを行う研修会を支援するとともに、作成したヒヤリマップを地域の住民等に配布し、交通事故の防止を推進する。その他、住民や道路利用者が主体的に行う交通安全総点検活動等に対する積極的な参加を促進する。

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、これから運転免許を取得しようとする者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努める。

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、子どもや高齢者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、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、そ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等の行う運行管理の充実に努める。

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・適切な情報を提供するため、情報通信技術（ICT）等を活用し、道路交通に関する総合的な情報提供の充実に努める。

（1）運転者教育等の充実

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

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い、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い、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実に努める。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

（ア）指定自動車教習所における教習の充実

指定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向上、教習内容及び技法の充実に努め、教習水準を高める。

（イ）取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、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への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、停止処分者、違反者、初心運転者、更新時及び高齢者の各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とともに、実車を用いた参加・体験・実践型の運転者教育の場である石川県安全運転研修所の利用促進を図る。

特に、飲酒運転を防止するという観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学

級の充実に努める。

指定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の推進に努めるとともに、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、高齢者ドライビングスクール等の拡充を図る。

特に、講習予備検査（認知機能検査）に基づく高齢者講習においては、検査の結果に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) 臨時適性検査の確実な実施

講習予備検査（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等の行政処分を行う。

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

(ウ) 運転免許の自主返納者に対する支援

加齢等により自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関・団体と連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許を自主返納した者に対する公共機関の割引運賃等の支援の充実、行政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維持・確保に努める。

(エ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

オ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

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活動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の充実を図る。

カ 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の行う通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実強化を図るとともに、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、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。

キ 自動車運転代行業の指導育成

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

ク 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、適性診断の実施者への民間参入を促進する。

ケ 悪質危険な運転者の早期排除

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

(2) 運転免許業務の改善

運転免許業務手続の簡素化・合理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運転適性相談活動の充実を図る。

(3) 安全運転管理の推進

ア 安全運転管理者等の資質の向上

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。）に対する講習を充実するなどにより、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。

イ 事業者責任の明確化

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活用し、使用者等による下命・容認違反事案については、使用者等の責任追及を徹

底し適正な運転管理を図る。

ウ 事故防止資器材の活用促進

事業活動における交通事故防止対策を促進するため、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。）の活用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

国が、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、受講の環境を整えるため、講習実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、講習の実施者への民間参入を促進する。

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

イ 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客や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、安全性の確保に努めるため、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の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

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

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

ウ 飲酒運転等の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者を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ASV装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

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

（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。

イ 運転者の労働条件の適正化等

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

（6）道路交通に関する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

（ア）イエローカードの携行等

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。

(イ) 危険物災害等情報支援システムの充実

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

イ 国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策

輸送時の安全確保のため、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」を関係機関・団体を通じて、現場への周知徹底を図る。

ウ 気象情報等の充実

(ア) 気象情報の把握と迅速な伝達

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。

(イ) 情報通信技術（ICT）を活用した観測体制等の強化

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情報の共有や情報通信技術（ICT）を活用した観測・監視体制の強化を図る。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

4 車両の安全性の確保

現在、エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大を始め、車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大している。

具体的には、車両構造に起因するとされる事故への対策、運転ミス等の人的要因に起因するとされる事故への未然防止対策のほか、発生した事故に対しても車両構造面からの被害軽減及び脱出容易性の確保等の被害拡大防止対策が進められている。

今後は、これらの安全情報に基づき、使用者が安全な自動車の選択を行える環境整備を促進していくことも重要となる。

当然、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、自動車検査により安全性の確保

を図ることが重要である。

(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及び自動車の車種ごとの安全性の比較情報、またチャイルドシートの製品ごとの安全性に関する比較情報等を公正中立の立場で取りまとめ、これを自動車使用者等に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。

(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

(ア) 自動車検査の確実な実施

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、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していく。なお、軽自動車の検査については、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) 指定自動車整備事業制度の適正な運用等

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。

イ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車使用者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、自動車関係団体の協力の下に「自動車点検整備推進運動」を全県的に展開するなど、自動車使用者に対する広報活動を積極的に推進する。

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、整備管理者等に対しても、研修等あらゆる機会を通じて点検整備の確実な実施を指導する。

(イ) 不正改造車の排除

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」を全県的に展開し、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、自動車使用者及び自動車関係事業者等の認識を高める。

(ウ) 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、自動車整備事業がこれらの変化に対応していく必要があるこ

とから、自動車整備業が自動車の新技術及び多様化する使用者の要望に対応していくための環境整備、技術の高度化を推進する。

このため、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使用者に対する自動車の正しい使用についての説明等に対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

(エ) ペーパー車検等の不正事案対策の強化

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、ペーパー車検等の不正事案防止のため、制度の適正な運用・活用を図り、事業者に対する指導監督を行う。

(3) リコール制度の活用

自動車のリコールの迅速かつ確実な実施を図るためリコール関連情報等の提供の充実、及び自動車等不具合情報ホットラインの積極的な活用を促進する。

また、車両の欠陥の疑いのある自動車による交通事故等については、県警察から国土交通省に通報する制度を的確に運用するなど、関係機関の協力の下、リコール対象車両の早期発見を図る。

(4) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車に係る型式認定制度を適切に運用する。また、自転車利用者に対し定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける気運を醸成するとともに、点検整備の確保及び自転車の正しい利用方法等の指導を目的とした自転車安全整備制度の拡充を図り、併せて、付帯保険により被害者の救済に資することを目的とするTSマークの普及に努める。

また、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあることから、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の普及促進、特に側面への取付けを図り、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・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や、交通事故の被害軽減に効果のあ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・危険性、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取締りや、交通事故の被害軽減に効果のある取締りを推進する。

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

（イ）分析に基づく指導取締りの推進

交通指導取締りの実施状況について、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においては、白バイやパトカーによる警戒活動を強化する。

（ウ）背後責任の追及

事業活動に伴う過積載、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白となった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行い、この種の違反の防止を図る。

（エ）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飲酒運転、制動装置不良運転、信号無視、無灯火、二人乗り、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 高速道路等における指導取締りの強化等

北陸自動車道等においては、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、北陸自動車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、迷惑性の高い違反や、交通事故の被害軽減に効果のあるものを重点とし、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、座席ベルト装着義務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綿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等

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) 暴走族等対策の強化

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

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

(ア) 暴走族追放気運の高揚

暴走族追放の気運を高揚させるため、「石川県交通安全推進協議会暴走族対策関係幹事会」において、暴走族総合対策を策定し、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。

(イ) 暴走族への加入阻止対策

家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、暴走族に加入しないよう適切な指導等を促進する。この場合、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、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

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

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

(ア) 暴走族等取締り体制及び装備資機材の充実

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、暴走族に対する指導取締りを推進する。

(イ) 不正改造車の排除対策

「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。

さらに、不正改造行為に関する情報収集を徹底するとともに、関係機関と連携して、不正改造を敢行する業者に対する取締りを強化するなど根源的な対策を講じる。

(ウ) 広域暴走族事件への対応

広域暴走族事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係警察相互の捜査協力を積極的に行う。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

(ア) グループの解体と再犯防止

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、グループ解体等により再犯防止に努める。

(イ) 暴力団からの離脱指導

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。

(ウ) 暴走族関係保護観察対象者の処遇

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。

(エ) 迅速な行政処分等

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車両の不正な改造を防止するよう、また、車両部品等が不正な改造に使用されないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

また、自動車使用者だけでなく、不正改造等を行った者に対して、背後責任の追及を徹底する。

その他、旧車会員に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係警察間で共有化するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進する。

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、北陸自動車道等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処するため、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(DMA T=Disaster

Medical Assistance Team) 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

(ア) 現場における応急措置の強化

現場に居合わせた人による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（A E D = Automated External Defibrillator）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。

(イ) 応急手当の知識・実技の普及

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。

(ウ) 応急手当指導者の養成

応急手当指導者の養成を強力に行うほか、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。

(エ) 自動車教習所等における応急救護措置の普及

指定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。

(オ) 応急用具の搭載

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。

(カ) 学校における教育の実施

学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（A E Dの取り扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により、指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（A E D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、ドクターカーの活用促進

(ア) 救急救命士の養成等

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、ドクターカー（医師等が同乗する救急用自動車）の活用の促進を図るとともに、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を推進する。

(イ) メディカルコントロール体制の充実

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

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促進する。さらに、救急医療機関等へのアクセス改善のため、高速道路等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、負傷者の救急搬送に有効であることから、消防防災ヘリコプターの救急業務への積極的活用を推進する。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

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

ク 高速道路等における救急業務実施体制の整備

(ア) 救急業務の実施体制

北陸自動車道における救急業務については、中日本高速道路株式会社が道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、沿線自治体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。

また、のと里山海道、能越自動車道における救急業務については、道路管理者と沿線市町が相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

(イ) 連絡体制の整備等

関係機関は相互に通信連絡体制等の充実を図るなど連携を強化し、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充実

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=Fast Emergency Vehicle Preemption Systems）の運用の充実を図る。

コ 緊急通報システム・事故自動通報システムの充実

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術やその位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資する技術等を活用し、発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報することにより早期現場急行が可能となる緊急通報システム（HELP=Help system for Emergency Life saving and Public safety）や事故自動通報システム（ACN=Automatic Collision Notification）の格段の普及と高度化を図るために必要な環境を整備する。

（２）救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、休日夜間急患センターの設置の促進及び在宅当番医制の普及定着化を推進する。また、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するため、地域内の医療施設の実情に応じた病院群輪番制を推進するなど、第二次救急医療体制の整備を進めるとともに、重篤な救急患者を受け入れるための第三次救急医療体制の整備を推進する。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師を確保するとともに、救急医療に関する研修等を充実し、救命率の向上を図る。

また、看護師についても救急医療研修を充実し、また、保健所等に勤務する保健師等を対象とした救急蘇生法研修会等を開催し、地域における救急蘇生法の普及を図る。

（３）救急関係機関の協力関係の確保等

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

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）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）及び災害派遣精神医療チーム（DPAT=Disaster Psychiatric Assistance Team）の活用を推進する。

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るなど、大きな不幸に見舞われており、交通事故被害者等を支援することが極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法等の下、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。

また近年、自転車が加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、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、交通事故被害者等は、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故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) 自動車損害賠償保障制度の充実等

ア 無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く県民に周知するとともに、街頭における監視活動等を行い、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

イ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）については、被害者救済等の充実に資するよう、制度の改善及び安定供給の確保に向けて引き続き指導を行う。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

交通事故相談業務については、次の措置により、充実を図る。

(ア) 市町との連携の強化

地域における交通事故相談活動を充実するため、市町との連携を強化する。

(イ) 関係機関・団体等との連携

相談業務の円滑かつ適正な対応を図るため、交通事故紛争処理センター、日弁連交通事故相談センター等の関係機関・団体等との連携を図る。

(ウ) 相談員の資質の向上

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

(エ) 交通事故相談の利用促進

県及び市町のホームページ及び広報誌の積極的な活用等、各種の広報活動により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を

提供する。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。

また、金沢地方法務局及び人権擁護委員が行う人権相談において交通事故に関する人権相談を取り扱うとともに、石川県交通安全活動推進センター、日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、法律扶助協会及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

県及び民間支援団体が行う交通遺児に対する一時金等の支給のほか、独立行政法人自動車事故対策機構が行う自動車事故被害者等に対する生活資金貸付けや、重度後遺障害者に対する介護料の支給、公益財団法人交通遺児等育成基金の行う交通遺児のための育成基金事業等についての周知を図る。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

(ア) 自助グループ活動の支援

交通事故被害者等の支援を図るため、石川被害者サポートセンター等民間の犯罪被害者支援団体が行う自助グループ活動等に対する支援を始めとした施策を推進する。

(イ) 適正な相談業務

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察本部及び警察署の警察安全相談員、警察署の交通相談係・被害者支援員、県の交通事故相談員、石川県交通安全活動推進センターの交通事故相談員等により推進するとともに、関係機関・団体との連携を図る。

(ウ) 被害者への情報の提供等

警察においては、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手引書「交通事故の被害者とその家族のために」の活用を図る。

特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の被害者等については、個人情報等に配慮の上、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、交通死亡事故の被害者の遺族等による行政処分に関する情報の問合せに対しては、個人情報等に配慮の上、その適切な提供を図る。

さらに、交通事故捜査を担当する警察職員に対しては、各級警察学校における教養・研修を実施するほか、警察署に対する巡回教養等を行い、被害者等の心情に十分配慮した適切な被害者等支援が推進されるように努める。

(エ) 公共交通事故被害者への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため国土交通省に設置された公共交通事故被害者支援室・公共交通事業者・警察・県・市町・民間の被害者支援団体等のネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

8 道路交通事故原因の総合的な調査研究

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の削減に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故に関する各種統計等の充実を図るとともに、諸データの有機的結合を推進し、さらに、国が推進する交通事故に対する研究開発及び調査研究結果等を参考として、総合的な観点からの統計・分析の高度化を図る。

また、工学、医学、心理学等の分野の専門家等の連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進する。

さらに、調査研究結果として、関係機関・団体が保有する交通事故調査・分析に係る情報は、県民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する県民の意識の高揚を図る。