

基本理念

石川県交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、これまでの11次・55年にわたる取組において、道路交通事故死者数を過去最多であった時と比べ現在では約6分の1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、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることには変わりなく、依然として、小学生を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢運転者が当事者となる交通事故が後を絶たない。次世代を担う子どものかけがえのない命を守るとともに、今後も続くことが予想されている少子高齢化の進展に適切に対処するため、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。

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進技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策への取組が必要であり、これにより究極的には交通事故のない社会の実現への大きな飛躍と交通安全社会を目指す。

1 交通事故のない社会を目指して

全国的に、長期の人口減少過程に入っており、高齢化率も高い水準で推移しており、このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、県民全てが安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

しかしながら、今なお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から、交通安全の確保もまた安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

道路交通事故による死者数の減少は鈍化傾向にあり、鉄道交通の運転事故件数も、長期的には減少傾向にあるものの、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。

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ことを今一度認識すること

が必要である。

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く、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、悲惨な交通事故の根絶に向けて、取組を進めていくことが重要である。

2 人優先の交通安全思想

今日の社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要不可欠である。道路交通においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通において、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を、一層確保する必要があり、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。

また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められる。

「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。

3 少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

道路交通においては、高齢の歩行者や自転車利用者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止が、喫緊の課題である。また、事業用自動車においては、少子高齢化の進展に伴う人手不足のため、運転者の担い手が減少し、移動手段が減少していく課題に向き合う必要がある。また、鉄道交通でも運転士等の人手不足が深刻であり、地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となっている。

全ての交通の分野で、少子高齢化の進展に伴い生じうる、これらの課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。

子どもから高齢者に至るまで安全に移動することができ、安心して豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、関係者の連携によって、構築することを引き続き目指していく。

4 交通社会を構成する三要素「人間・交通機関・交通環境」

本計画においては、このような観点から、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③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、交通事故の実態に対応した適切かつ効果的な対策を総合的に策定し、かつ、これを県民の理解と協力の下、強力に推進する。

具体的には、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。

なお、これらの施策を推進する際には、少子高齢化の進展や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるものとする。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化、運転管理の改善、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、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、交通安全教育、普及啓発活動を充実させる。交通事故の被害者及びその家族又は遺族の声を県民が直接聞く機会を増やすことも安全意識の向上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、県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るなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与することができる仕組みづくりが必要であり、関係機関・団体においては、それぞれの実情に応じて工夫する必要がある。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものという前提の下で、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、装置等の安全性を確保するとともに、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とともに、これら関係施設の老朽化対策等を図るものとする。特に交通安全施設等の老朽化対策は、社会のインフラ対策として、計画的な推進が必要である。

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こと等により、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。

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、歩行空間や自転車通行空間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、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。

5 これからの5年間(計画期間)において特に注視すべき事項

(1) 人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、また、自動化・省力化、外国人材の活用等の進展もみられる中、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保するとともに、安全教育を徹底する等の取組が必要である。

また、人手不足に対応する上で自動運転技術やMaaS¹等による交通サービスの

¹MaaS: Mobility as a Service 地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス

高度化やEBPM²等データ活用、サービス・業務改革等のベスト・プラクティス創出と標準化及び横展開を進める地域交通DXの推進は効果的であることから、移動の利便性向上のため、これらの先進技術を積極的に導入していくことが重要である。

(2) 増加する外国人運転者等への対応

在留外国人数及び訪日外国人数の更なる増加が予想されている状況で、今後、日本の交通ルールを十分に理解していない外国人の移動に伴う交通事故のリスクが高まらないよう対策を講じることが重要である。特に、全国的に道路交通の分野では、訪日外国人や外国籍の日本の運転免許保有者の増加を背景に、外国人運転者による交通事故件数が近年増加している。

また、自動車運送業分野等が特定技能制度の対象となるなど、今後、外国人運転者の更なる増加が予想されるほか、外国人の歩行者や自転車等利用者も必然的な増加が見込まれる。

このため、県、市町、関係団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー事業者、シェアリング事業者といった関係者それぞれが交通安全教育の必要性を認識し、一体となって取り組み、様々な場面で交通安全教育や日本の交通ルール・マナーの周知、理解促進を図り、交通事故のリスクを低減させる取組が必要である。

(3) 先進技術導入への対応

道路交通の分野で、衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられている。また、交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められている。

先進技術の導入によりヒューマンエラー防止のほか、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めるとともに、性能を過信・誤解することなく、正しく理解し、利用するよう広報啓発等を進めることが重要である。

²EBPM: Evidence-based Policy Making 証拠に基づく政策立案

このほか、新たなモビリティの登場についても、安全性の観点からの議論を深めるとともに、安全な利用を徹底するためのルール周知や先進技術の活用といった取組が必要である。

(4) 高まる安全への要請と交通安全

自然災害の影響、インフラの老朽化、治安、感染症等、様々な安全への要請が高まる中、確実に交通安全を図るために、安全に関わる関係機関等のもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

6 横断的に重要な事項

(1) 先進技術の積極的活用

今後も、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、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先進技術や情報の普及活用を推進する。加えて、ICTを積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要がある。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講じるため、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。

(2) 救助・救急活動及び被害者等支援の充実

交通事故の被害を最小限に抑えるため、緊急通報システム等の交通事故発生時における緊急車両の迅速な現場急行を可能にするサービスの更なる普及を図るとともに、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)及び石川県犯罪被害者等支援条例(令和3年石川県条例第13号)に基づき、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図るものとする。

(3) 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、関係民間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、県及び市町の行う交通の安全に関する施策に計画段階から県民が参加できる仕組みづくり、県民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

これら交通安全活動の重要な担い手となる関係民間団体は、人手不足や資金不足等も相まって十分に活動することが困難となっていることから、こうした団体の継続的な活動が確保されるように必要な支援を行うことで、交通安全活動を促進していく。

(4) 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化

県民の日常を支え、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・改善する。

また、運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図ることにより、運輸防災マネジメントの取組を強化する。

(5) EBPMの推進

交通安全に関わる施策に実施に当たっては、可能な限りEBPMを推進するべく、諸対策の効果を客観的に分析した事後評価結果を蓄積し、それに基づく事前評価システムを対策立案に活用する必要がある。

EBPMの取組を強化するため、具体的には、交通安全に関する研究開発や調査研究の充実等も含めて、その基盤となる各種データや統計の整備・改善に努め、多角的にデータや統計を収集し、各施策の効果を投入資源、アウトプット及びアウトカムの関係を把握した上で検証し、より効果的な施策を目指す。

(6) 知見の共有

交通安全対策基本法制定が制定されてから半世紀余りの間、交通安全計画に位置付けられた多岐にわたる施策、関係者の尽力により、道路交通事故は大きく減

第3章 踏切道における交通の安全

第3節 講じようとする施策

少し、鉄道、踏切の事故も減少してきているが、全国では未だに年間2,000人以上が道路交通事故で死亡している。交通事故の減少に向けて、知見を国と共有し、いかしていく視点も重要であり、全国的な連携や協力を推進する。