

第 1 1 次香川県交通安全計画 【概要】



交通事故のない社会を目指して

香川県交通安全対策会議

「第11次香川県交通安全計画－交通事故のない社会を目指して」（概要）

第1 まえがき

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の大綱を定め、これに基づき諸施策を強力に推進する。

この交通安全計画の期間は、令和3年度から7年度までの5年間とする。

第2 計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

人命尊重の理念に基づき、交通事故被害者等の存在に思いを致し、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。

【人優先の交通安全思想】

高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保し、「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

今後、高齢化が進展しても安全で移動することができ、さらに年齢や障害の有無等に関わりなく安全で安心して暮らせる「共生社会」を構築する。

1 交通社会構成する三要素

- 計画期間内に達成すべき数値目標を、それぞれの交通（①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通）に応じ設定し、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにする。
- 具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関、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施策を策定し、県民の理解と協力の下、強力に推進する。

2 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

- 先進技術の導入によりヒューマンエラー防止を図り、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ことが重要である。
- 新型コロナウイルス感染症による県民のライフスタイルや交通行動への影響と、これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を注視し、必要な対策を臨機に着手する。

3 横断的に重要な事項

- 交通事故のない社会を実現するために、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し、新たな技術の開発研究に取り組む。
- 迅速な救助・救急活動等の充実、負傷者の治療の充実等を図る。
交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図る。
- 県等が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、参加・協働型の交通安全活動を推進する。
- 事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築、改善し、国が実施状況を確認する運

輸安全マネジメント評価の充実・強化を図り、感染症による影響を踏まえた安全対策を講ずる。

第3 道路交通安全

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

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。

2 歩行者の安全確保

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。

3 地域の実情を踏まえた施策の推進

それぞれの地域の交通実情を踏まえ、まちづくりの視点に立った交通安全対策を、地域が主体となって推進する。

4 役割分担と連携強化

県等、それぞれが責任を持ち役割分担しながらその連携を強化し、住民が、交通安全活動に対して、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 道路交通安全についての目標

I 道路交通事故の現状

- 本県の交通事故による24時間死者数は、平成29年に48人とピーク時(昭和48年232人)の5分の1以下と減少したが、本計画の最終年である令和2年の死者数は59人と増加した。
- 死傷者数と交通事故発生件数については、平成17年をから減少に転じ、本計画の最終年である令和2年の死傷者数は4,573人となった。
- 第10次香川県交通安全計画における
 - ① 「平成32(令和2)年までに、交通事故死者数39人以下を目指すものとする」
という目標は達成出来なかった。
 - ② 「平成32(令和2)年までに、交通事故死傷者数8,200人以下を目指すものとする」
という目標は達成することが出来た。

II 香川県交通安全計画における目標

【数値目標】

- ① 交通事故死者数 39人以下を目指すものとする。
- ② 交通事故による重傷者数 200人以下を目指すものとする。

第3節 道路交通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

- 経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、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。

- 対策の実施に当たっては、可能な限り EBPM^{*}を推進し、効果を検証し、必要に応じて改善する。

〈重視すべき視点〉

(1) 高齢者及び子供の安全確保

- 高齢者については、歩行及び自転車等を利用する場合の対策、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策、及び運転免許返納後の高齢者の移動を支えるための対策等を推進する。
- 子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等において、横断歩道の設置や管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する
- 高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）の適正かつ円滑な施行に向けて準備をすすめ、施行後の取組を充実させていく。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

- 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路等において歩道の整備等を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進める。
- 運転者に横断歩道に関する交通ルールの再認識や、歩行者優先の徹底を周知するなど運転者の遵法意識の向上を図り、歩行者に対しては、横断歩道を渡る、信号を遵守する等の交通ルールの周知を図る。
- 自転車の安全利用を促進するためには、安全で快適な自転車通行空間の確保、交通安全教育等の充実及び自転車駐車場の整備、放置自転車対策を推進する。
また、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

(3) 生活道路における安全確保

- 生活道路においては、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置の活用を図り、安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進する。
- 「生活道路は人が優先」という意識が県民に深く浸透することを目指す。

(4) 先端技術の活用推進

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、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する。

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第10次計画期間中を通じて、ETC2.0^{*}から得られたビッグデータ等を分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組を実施し、交通事故の減少を図る。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

- 県などそれぞれの地域における行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざ

^{*} EBPM : Evidence Based Policy Making

^{*} ETC2.0 : これまでのETC (Electronic Toll Collection System の略。高速道路や有料道路の料金所ゲートで、自動車や自動二輪に搭載した車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。) と比して、①大量の情報の送受信が可能となる、②ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる、など、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策に様々なメリットをもたらす、ITS推進に大きく寄与するシステム。

した交通安全の課題の解決に取り組む。

- インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努めるとともに、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

II 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

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とともに、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。

- (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
- (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
- (3) 幹線道路における交通安全対策の推進
- (4) 交通安全施設等の整備事業の推進
- (5) 高齢者等の移動手段の確保・充実
- (6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化
- (7) 無電柱化の推進
- (8) 効果的な交通規制の推進
- (9) 自転車利用環境の総合的整備
- (10) ITS*の活用
- (11) 交通需要マネジメントの推進
- (12) 災害に備えた道路交通環境の整備
- (13) 総合的な駐車対策の推進
- (14) 道路交通情報の充実
- (15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 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 ((1))
- 生活道路における交通安全対策の推進 ((1)ア)
- 通学路等における交通安全の確保 ((1)イ)
- 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備 ((1)ウ)
- 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 ((2))
- 幹線道路における交通安全対策の推進 ((3))
- 事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の推進 ((3)ア)
- ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現 ((4)オ)
- 高齢者等の移動手段の確保・充実 ((5))
- 無電柱化の推進 ((7))
- 自転車利用環境の総合的整備 ((9))
- ITSの活用 ((10))

* ITS : Intelligent Transport Systems

- 災害に備えた道路交通環境の整備 ((12))
- 総合的な駐車対策の推進 ((13))
- 道路交通情報の充実 ((14))

2 交通安全思想の普及徹底

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、高齢者自身の交通安全意識の向上を図り、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。

- (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- (2) 効果的な交通安全教育の推進
- (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進
- (4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
- (5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 参加・体験・実践型の活動の推進 ((1)カ、キ、(2)、(3)ア、ウ、カ)
- 高齢者に対する交通安全教育の推進 ((1)カ)
- 横断歩行者の安全確保 ((3)イ)
- 自転車の安全利用の推進 ((3)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 ((3)エ)
- 反射材用品等の普及促進 ((3)カ)
- 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進 ((3)キ)
- 二輪車運転者のプロテクター等被害軽減用品の活用推進 ((3)ケ(ウ))
- 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 ((4))
- 地域における交通安全活動への参加・協働の推進 ((5))

3 安全運転の確保

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や、高齢運転者に対する教育等の充実を図る。

また、企業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を図るとともに、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を図る。

- (1) 運転者教育等の充実
- (2) 運転免許制度の改善
- (3) 安全運転管理の推進
- (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
- (5) 交通労働災害の防止等
- (6) 道路交通に関する情報の充実

【第 11 次計画における重点施策及び新規施策】

- 高齢運転者対策の充実 ((1)オ)
- 安全運転管理の推進 ((3))
- ドライブレコーダーの普及 ((3))
- 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進 ((4))
- 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策 ((4)カ)
- 自動車運送事業安全性評価事業の促進等 ((4)ク)
- 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策 ((6)イ)

4 車両の安全性の確保

先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保するとともに、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化により、更なる充実を図る

- (1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進
- (2) 自動運転車の安全対策・活用の推進
- (3) 自動車アセスメント情報の提供等
- (4) 自動車の検査及び点検整備の充実
- (5) リコール制度の充実・強化
- (6) 自転車の安全性の確保

【第 11 次計画における重点施策及び新規施策】

- 車両の安全性に関する基準等の改善の推進 ((1))
- 車両の安全性等に関する日本産業規格の整備 ((1)エ)
- 自動運転車の安全対策・活用の推進 ((2))
- 自動車アセスメント情報の提供等 ((3))
- 自動車点検整備の充実 ((4)ウ)
- リコール制度の充実・強化 ((5))

5 道路交通秩序の維持

道路交通秩序の維持を図るため、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、事故原因の徹底究明を求める県民意識の高まり等を踏まえ、交通事故事件その他の交通犯罪の捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査力の強化及び装備等の充実強化を図る。

- (1) 交通の指導取締りの強化等
- (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
- (3) 暴走族等対策の推進

【第 11 次計画における重点施策及び新規施策】

- 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進 ((1)ア(ア))
- 背後責任の追及 ((1)ア(イ))

- 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進（(1)ア(ウ)）
- 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（(2)）
- 暴走族等対策の推進（(3)）

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、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。

- (1) 救助・救急体制の整備
- (2) 救急医療体制の整備
- (3) 救急関係機関の協力関係の確保等

【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 多数傷者発生時における救助・救急事故体制の充実（(1)イ）
- 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進（(1)ウ）
- 救急救命士の養成・配置等の促進（(1)エ）
- 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備（(1)ケ）
- ドクターヘリ事業の推進（(2)ウ）

7 被害者支援の充実と推進

犯罪被害者等基本法の下、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し、被害者の救済の十全を図るため、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、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
- (2) 損害賠償の請求についての援助等
- (3) 交通事故被害者支援の充実強化

【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 損害賠償請求の援助活動等の強化（(2)イ）
- 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実（(3)ア）
- 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進（(3)イ）

8 研究開発及び調査研究の充実

交通事故の3要素（人・道・車）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、総合的な調査研究を充実する。

- (1) 道路交通の安全に関する研究開発の推進
- (2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化
- (3) 県民の体系的な交通安全教育に関する調査研究の充実

【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進（(1)ア）
- 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化（(2)）

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

I 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

鉄道における運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、令和2年の香川県内の発生件数は11件、死傷者数は10人である。

2 近年の運転事故の特徴

近年の運転事故の特徴としては、踏切障害事故及び人身障害事故で運転事故の大部分を占めていることがあげられる。

II 交通安全計画における目標

【数値目標】 乗客の死者数ゼロ、運転事故件数の減少

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

- 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。
- 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
- 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- 3 鉄道の安全な運行の確保
- 4 鉄道車両の安全性の確保
- 5 救助・救急活動の充実
- 6 被害者支援の推進
- 7 鉄道事故等の原因究明と再発防止
- 8 研究開発及び調査研究の活用

【第10次計画における重点施策及び新規施策】

- 鉄道施設等の安全性の向上（1(1)）
- 鉄道交通の安全に関する知識の普及（2）
- 保安監査の実施（3(1)）
- 運輸安全マネジメント評価の実施（3(6)）
- 計画運休への取組（3(7)）

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

I 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

踏切事故は、長期的には減少傾向にあり、令和2年の香川県内の発生件数は6件、死傷者数は5人となっている。

2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、①衝撃物別では自動車と衝撃したものが約7割以上、②自動車の原因別でみると直前横断によるものが約5割を占めている、③歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約6割を占めていることなどが挙げられる。

II 交通安全基本計画における目標

【数値目標】

令和7年までに踏切事故件数を令和2年と比較して約1割削減することを目指す。

第2節 今度の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

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的な対策を総合的かつ積極的に推進する。

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
- 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を図るための措置

【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 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（1）
- 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施（高齢者等の歩行者対策の推進）（2）
- 踏切道の統廃合の促進（3）
- 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（4）