第１２次

山　形　県　交　通　安　全　計　画

（令和８年度～令和１２年度）

～　交通事故のない、安全・安心な山形県を目指して　～

山形県交通安全対策会議

ま　え　が　き

我が国では、モータリゼーションの急激な進展に対して、交通安全施設の不足や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が著しく増加し、交通安全の確保は大きな社会問題となりました。

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年に交通安全対策基本法（昭和４５年法律第１１０号）が制定され、国においては交通安全基本計画を、本県においては交通安全計画をそれぞれ１１次にわたって策定し、県、市町村及び関係機関・団体が一体となって交通安全対策を強力に実施してきた結果、本県の年間の交通事故による死者数は、昭和４６年の２０４人をピークに減少傾向に転じ、令和７年には統計開始（昭和２３年）以降最も少ない２３人まで減少しました。

これは、県、市町村及び関係機関・団体のみならず県民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられます。

しかしながら、近年において、高齢運転者による事故、こどもが犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、特に、次代を担うこどものかけがえのない命を交通事故から守っていくことも重要です。また、鉄道交通の分野においても、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には重大な事故となるおそれが常にあります。

言うまでもなく、交通事故の防止は、県、市町村及び関係機関・団体はもちろん、県民一人ひとり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、安全・安心な山形県」を目指して、総合的かつ長期的な施策をまとめた計画を策定し、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければなりません。

この交通安全計画は、交通安全対策基本法第２５条第１項の規定に基づき、令和８年度から令和１２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と数値目標を定めたものです。

この交通安全計画に基づき、県、市町村及び関係機関・団体においては、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、これを強力に推進することとします。

目　　　　　　　　次

計画の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1

第１編　道路交通の安全・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5

第１章　道路交通安全の目標等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
　1　道路交通事故の現状等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
　（１）　道路交通事故の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
　（２）　道路交通事故の特徴・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
　2　第１２次交通安全計画における目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・8
第２章　道路交通安全についての対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
　第１節　今後の道路交通安全対策を考える視点・・・・・・・・・・・・・・・・9
　　＜重視すべき視点＞
　（１）　高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
　（２）　こどもの安全確保のための環境整備・・・・・・・・・・・・・・・・10
　（３）　歩行者及の安全確保のための意識変容・・・・・・・・・・・・・・・10
　（４）　自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備・・・・・・・・10
　（５）　外国人の交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
　（６）　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
　（７）　生活道路における歩行者等の安全確保・・・・・・・・・・・・・・・12
　（８）　先端技術の活用推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
　（９）　交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進・・・・・・・・・・・・13
　（10）　地域が一体となった交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・13

　第２節　道路交通安全対策の重点事項・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
　1　高齢者及びこどもの交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・14
　（１）　高齢者の交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
　（２）　こどもの交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
　2　幹線道路での交通事故防止対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・14
　3　運転者対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
　（１）　高齢ドライバー対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
　（２）　青年ドライバー対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15

４　生活道路などの道路安全施設整備による交通事故防止対策の推進・・・・・16
５　夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進・・・・・・・・・・・・16
６　衝突時の被害軽減対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16

第３節　道路交通安全のための施策の展開・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
１　交通安全思想の普及徹底・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
（１）　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・18
（２）　効果的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
（３）　交通安全に関する普及啓発活動の推進・・・・・・・・・・・・・・・24
（４）　交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進・・・・・・・・・30
（５）　地域における交通安全活動への参加・協働の推進・・・・・・・・・・30
２　安全運転の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・31
（１）　運転者教育等の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・31
（２）　運転免許業務のサービスの向上・・・・・・・・・・・・・・・・・・33
（３）　自動運転等の安全確保と支援・・・・・・・・・・・・・・・・・・・33
（４）　運転管理の推進及び運行管理の充実・・・・・・・・・・・・・・・・34
（５）　事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進・・・・・・・・・34
（６）　交通労働災害の防止等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・37
（７）　道路交通情報の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・37
３　道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・39
（１）　幹線道路における交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・40
（２）　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・・・・42
（３）　交通安全施設等の整備促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・43
（４）　効果的な交通規制の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・44
（５）　地域住民等と一体となった道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・44
（６）　効果的で重点的な事故対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・44
（７）　高速道路における事故防止対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・45
（８）　高度道路交通システム（ＩＴＳ）の活用・・・・・・・・・・・・・・46
（９）　円滑・快適で安全な道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・46
(10)　交通需要マネジメントの推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・48
(11)　総合的な駐車対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・48
(12)　災害に備えた道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・49
(13)　交通安全に寄与する道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・50
４　車両の安全性の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・51
（１）　自動車の検査及び点検整備の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・51
（２）　自転車の安全性の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・53

５　道路交通秩序の維持・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・53
（１）　交通指導取締りの強化等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・53
（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・・・・・・・54
（３）　暴走行為等対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・54
６　救助・救急活動の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・55
（１）　救助・救急体制の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・55
（２）　救急医療体制の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・56
（３）　救急関係機関における協力関係の確保等・・・・・・・・・・・・・・・56
７　交通事故被害者等支援の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・56
（１）　自動車損害賠償保障制度の充実等・・・・・・・・・・・・・・・・・・56
（２）　損害賠償の請求についての援助等・・・・・・・・・・・・・・・・・・57
（３）　交通事故被害者等支援の充実強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・57
８　交通事故調査・分析の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・58
（１）　交通事故多発箇所の共同現場点検・・・・・・・・・・・・・・・・・・58
（２）　交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現場点検・・・・・・・・・・58
（３）　交通事故データ解析等統計分析の高度化・・・・・・・・・・・・・・・59

第２編　　鉄道交通の安全・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・60

第１章　鉄道交通安全の目標等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・61
第１節　鉄道事故の状況等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・61
１　鉄道事故の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・61
２　近年の運転事故の特徴・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・61

第２節　第１２次交通安全計画における目標・・・・・・・・・・・・・・・・・61

第２章　鉄道交通の安全についての対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・62
第１節　今後の鉄道交通安全対策を考える視点・・・・・・・・・・・・・・・・62

第２節　鉄道交通安全のための施策の展開・・・・・・・・・・・・・・・・・・62
１　鉄道交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・62
（１）　鉄道施設等の安全性の向上・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・62
（２）　運転保安設備等の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・62
２　鉄道交通の安全に関する知識の普及・・・・・・・・・・・・・・・・・・・62
３　鉄道の安全な運行の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・63
（１）　保安監査の実施・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・63

（２）　運転士の資質の保持・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・63
（３）　安全上のトラブル情報の共有・活用・・・・・・・・・・・・・・・・・・63
（４）　気象情報等の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・63
（５）　大規模な事故等が発生した場合の適切な対応・・・・・・・・・・・・・65
（６）　運輸安全マネジメント評価の実施・・・・・・・・・・・・・・・・・・65
（７）　計画運休への取組・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・65
４　鉄道車両の安全性の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・65
５　救助・救急活動の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・65
６　被害者支援の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・66

第３編　踏切道における交通の安全・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・67

第１章　踏切道における交通安全の目標等・・・・・・・・・・・・・・・・・・68
第１節　踏切事故の状況等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・68
１　踏切事故の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・68
２　近年の踏切事故の特徴・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・68

第２節　第１２次交通安全計画における目標・・・・・・・・・・・・・・・・・68

第２章　踏切道における交通の安全についての対策・・・・・・・・・・・・・・69
第１節　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点・・・・・・・・・・69

第２節　踏切道における交通安全のための施策の展開・・・・・・・・・・・・・69
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整備等、バリアフリー化の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・69
２　踏切道の統廃合の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・69
３　踏切保安設備の整備及び交通規制の実施・・・・・・・・・・・・・・・・69
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・・・・・・・・70

計　画　の　基　本　理　念

【　交通事故のない安全・安心な山形県を目指して　】

本県は、少子高齢化の進行に伴う本格的な人口減少社会の到来など、これまで経験したことがない大きな転換点を迎えています。このような大きな社会環境変化を乗り越え、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の様々な不安の解消に向けて、県民の生命と暮らしを守る公的なセーフティネットを再構築するとともに、地域住民などと連携して、暮らしの安全・安心な地域づくりを推進していくことが重要であり、それは、第４次山形県総合発展計画にいう「人と自然がいきいきと調和し、真の豊かさと幸せを実感できる山形」を実現していくことにもつながります。その際、交通事故による被害者数は災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、交通安全の確保も、安全・安心な地域づくりの実現を図っていくための極めて重要な要素であります。

このため、交通安全の確保に向け、これまで様々な対策を講じてきたところですが、防犯や防災等の様々な取組が必要とされる中にあって、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を考えると、更なる対策の実施が必要であります。

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が求められます。

交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではありませんが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、県民、市町村及び関係機関・団体等と連携して力強く推進していかなければなりません。

【　人優先の交通安全思想　】

安全・安心な地域づくり確保のためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等への配慮や思いやりが不可欠であり、すべての交通について、高齢者、障がい者、こども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となります。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ります。

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

本県においては、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するとともに、地域ぐるみで交通弱者を守る仕組みづくりを促進していきます。

【　高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築　】

全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い、生じうる様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となります。今後、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指します。

１　交通社会を構成する三要素

本県では、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、本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します。

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、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、強力に推進します。

（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、資格制度の強化、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します。

また、交通社会に参加する県民一人ひとりが自ら交通安全に関する意識を改革していくことが極めて重要であることから、今後も交通安全教育、普及啓発活動を充実させ、社会全体の規範意識及び交通マナーの向上に努めます。

（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つかないように、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ます。さらに、必要な検査等を実施し得る体制等を充実させることとします。

（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、交通に関する情報提供の充実、社会の変化に適切に対応し、必要性の低下した施設の見直し等を図ることとします。また、交通環境の整備に当たっては、「人優先」の考えの下、歩行者等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こととします。

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す。

これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震等の災害に対する防災の観点にも適切な配慮を行います。

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

（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、自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が必要です。

（２）先進技術導入への対応

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されますが、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す。

（３）高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中にあっても、確実に交通安全を図り、そのために、安全に関わる関係機関が、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要です。

３　横断的に重要な事項

（１）先端技術の積極的活用

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ります。

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・強化を図ります。

（２）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す。特に、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交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図ることとします。

（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、市町村、関係機関・団体等が緊密な連携の下に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、県及び市町村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や、県民が主体的に行う交通安全総点検、地域における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します。

（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・改善します。

（５）ＥＢＰＭ※の推進

交通安全に関わる施策におけるＥＢＰＭの取組を強化するため、その基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指します。

※ EBPM：Evidence-based Policy Making、統計データや各種指標など、客観的エビデンス（根拠や証拠）を基にして、政策の決定や実行を効果的・効率的に行うこと。

第１編　道路交通の安全

１　道路交通事故のない社会を目指して

○　人命尊重の理念に基づき、交通事故のない安全・安心な山形県を目指す。

○　死者数の一層の減少に取り組むとともに、命に関わり優先度が高い重傷者の減少についても積極的に取り組む。

２　道路交通の安全についての目標

① 令和１２年までに２４時間死者数を１８人以下にする。

② 令和１２年までに重傷者数を２８０人以下にする。

３　道路交通の安全についての対策

１０の視点を重視

① 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策
② こどもの安全確保のための環境整備
③ 歩行者の安全確保のための意識変容
④ 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備
⑤ 外国人の交通安全対策の推進
⑥ 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進
⑦ 生活道路における歩行者等の安全確保
⑧ 先端技術の活用推進
⑨ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
⑩ 地域が一体となった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 被害者等支援の充実と推進
⑧ 交通事故調査・分析の充実

第１編　道路交通の安全

第１章　道路交通安全の目標等

１　道路交通事故の現状等

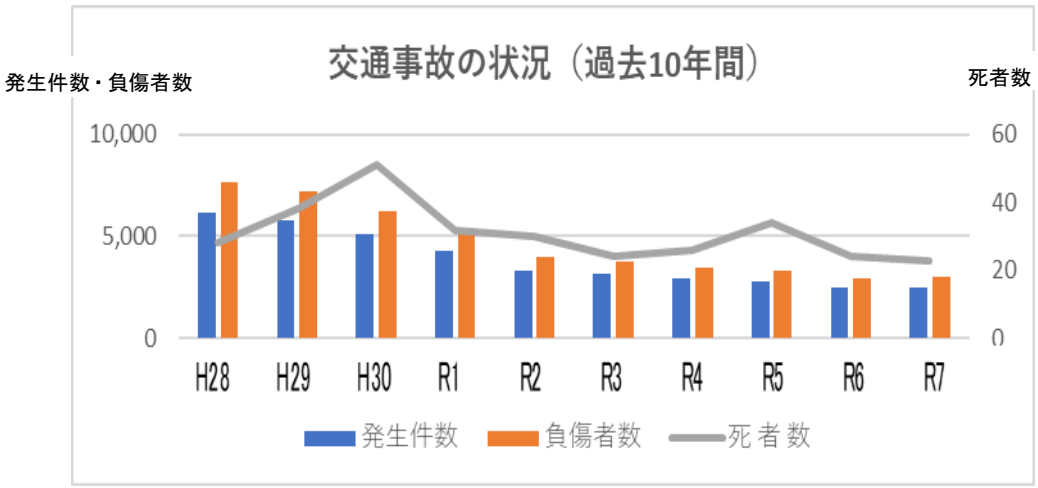
（１）道路交通事故の現状（消費生活・地域安全課、交通企画課）

本県の交通事故による年間の死者数は、昭和４６年の２０４人をピークに、以後着実に減少し、令和７年には統計開始（昭和２３年）以降最も少ない２３人を記録しました。

第１１次交通安全計画では、令和７年までに年間交通事故死者数２４人（国の第１１次交通安全基本計画の目標の概ね１％以下）以下、重傷者数２８０人以下を目標として推進した結果、令和７年の死者数は２３人、重傷者数は３０９人となり、重傷者数の目標を達成できなかった一方、死者数の目標は達成することができました。

交通事故発生件数や負傷者数については、令和６年にかけて減少し、令和７年は、概ね同数となりました。

令和７年は、令和２年と比べて、発生件数及び負傷者数のいずれも約２５％の減少となりました。



年	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
発生件数	6,136	5,816	5,097	4,292	3,328	3,184	2,970	2,780	2,457	2,486
負傷者数	7,670	7,244	6,199	5,135	3,975	3,760	3,469	3,295	2,927	2,976
死 者 数	28	38	51	32	30	24	26	34	24	23

※重傷者：負傷者のうち、１か月（30 日）以上の治療を要する者

（２）道路交通事故の特徴（消費生活・地域安全課、交通企画課）

第１１次交通安全計画期間内（令和３年から令和７年）の交通死亡事故の特徴は、次のとおりです。

① 高齢者が犠牲となる事故が多い（全死者の６割以上を占める）

② 国道・県道等幹線道路での発生が多い（全死者の７割以上を占める）

③ 高齢ドライバーが第１当事者である事故が多い（全死者の約４割を占める）

④ 事故原因別では、ドライバーの前方不注意（脇見・考え事等）が最も多く、次いで通行区分違反が多い（合わせて全事故の約５割を占める）

⑤ 昼間から夜間にかけて（１２：００～２０：００）の事故が多い（全死者の５６％を占める）

⑥ 歩行者事故に占める道路横断中の事故が多い（全死者の約６割を占める）

等があげられます。

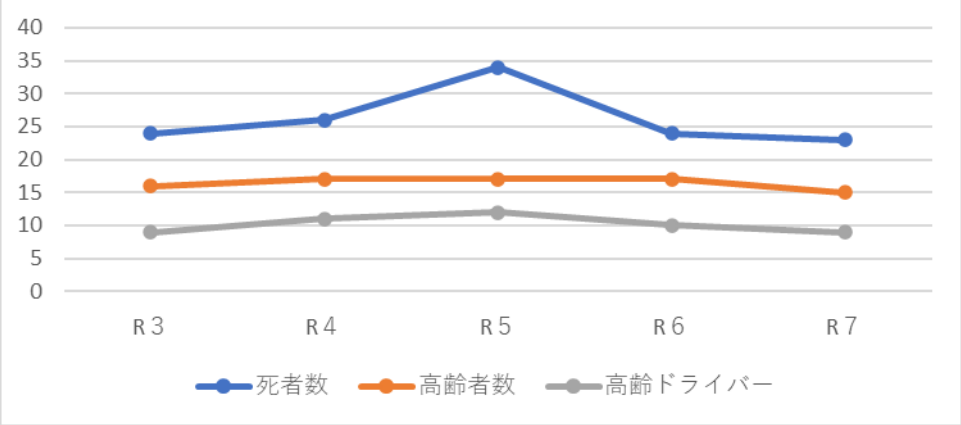
この背景には、

ア 高齢人口の割合の増加

イ 高齢者の運転免許保有数の増加

等の要因が影響しているものと考えられます。

交通事故死者数に占める高齢者、高齢ドライバー数（過去５年間）



年	R3	R4	R5	R6	R7
死者数	24	26	34	24	23
高齢者数	16	17	17	17	15
全死者に占める高齢者の割合　%	66.7	65.4	50	70.8	65.2
高齢ドライバー	9	11	12	10	9
全死者に占める高齢ドライバーの割合　%	37.5	42.3	35.3	41.7	39.1

２　第１２次交通安全計画における目標（消費生活・地域安全課、交通企画課）

交通事故のない安全・安心な山形県を達成することが究極の目標ですが、短期間にこの目標を達成することは困難であることから、段階的目標として本計画の計画期間である令和１２年までに、年間の２４時間死者数を１８人以下（国の第１２次交通安全基本計画に示す目標の概ね１％以下）とすることを目指します。

また、２４時間死者数のみならず、道路交通事故に起因する死者数（３０日以内死者数等）の減少に努めます。

さらに、本計画における最優先の目標は死者数の減少ですが、重傷化しやすい事故の防止に向けた取組が死者数の減少にもつながることから、重傷者数を目標値に設定することとし、令和１２年までに年間の重傷者数を２８０人以下とすることを目指します。

【参考】　これまでの山形県交通安全計画の目標値と実数値

区　　分	期　　間	目　標　数　値	実数値
第１次山形県交通安全計画	昭和４６年度～昭和５０年度	歩行者の死亡事故の半減を目途とする　５５人	昭和５０年　５２人
第２次山形県交通安全計画	昭和５１年度～昭和５５年度	昭和４６年の交通事故死者の半減を図る　１０２人	昭和５５年　９４人
第３次山形県交通安全計画	昭和５６年度～昭和６０年度	昭和６０年までに死者数を年間８０人以下とする	昭和６０年　８８人
第４次山形県交通安全計画	昭和６１年度～平成２年度	昭和６５年までに死者数を年間８０人以下とする	平成２年　９３人
第５次山形県交通安全計画	平成３年度～平成７年度	最終年には「第５次交通安全基本計画」における抑止目標の１％未満に止める　１００人以下	平成７年度　１０９人
第６次山形県交通安全計画	平成８年度～平成１２年度	当面「第６次交通安全基本計画」における抑止目標の１％未満に止める　９０人以下	平成１２年　９１人
第７次山形県交通安全計画	平成１３年度～平成１７年度	最終年までに「第７次交通安全基本計画」に示す目標の１％未満を目指す　８４人以下	平成１７年　８２人
第８次山形県交通安全計画	平成１８年度～平成２２年度	平成２２年までに、「第８次交通安全基本計画」に示す目標の１％以下を目指す　５５人以下	平成２２年　５１人
第９次山形県交通安全計画	平成２３年度～平成２７年度	平成２７年までに、「第９次交通安全基本計画」に示す目標の概ね１％以下を目指す　３５人以下	平成２７年　５７人

第１０次山形県交通安全計画	平成２８年度～令和２年度	令和２年までに、「第１０次交通安全基本計画」に示す目標の概ね１％以下を目指す ３０人以下	令和２年 ３０人
第１１次山形県交通安全計画	令和３年度～令和７年度	令和７年までに、「第１１次交通安全基本計画」に示す目標の概ね１％以下を目指す ２４人以下	令和７年 ２３人

第２章　道路交通安全についての対策

第１節　今後の道路交通安全対策を考える視点

（消費生活・地域安全課、交通企画課、道路整備課、道路保全課）

近年、道路交通事故による負傷者数、死者数が減少していることを考えると、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ったものと考えられます。

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、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実させ、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します。

また、対策の実施に当たっては、可能な限りＥＢＰＭを推進して効果を検証し、必要に応じて改善していきます。

＜重視すべき視点＞

（１）高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

交通事故死者数に占める６５歳以上の高齢者の割合は、全体の６割を超え、依然として高く、高齢運転者による交通死亡事故が相次いで発生しており、高齢者の交通安全対策は喫緊の課題です。

今後も高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全・安心に外出し、移動できる交通社会の形成が必要です。

高齢者については、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進します。

高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道や自転車通行空間の整備、生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や地域における見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況にかなった自動運転サービス等の活用なども重要となります。

高齢者が自動車を運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要があります。また、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必

要があります。

高齢運転者への対策として、普通自動車に対応する運転免許保有者のうち一定の違反歴がある７５歳以上の者に対する運転技能検査が導入されており、引き続き、運転免許証の更新時における運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習を適切に実施するとともに実施課題の見直し等、高齢運転者の交通事故を防止するための新たな対策を講じていく必要があります。

（２）こどもの安全確保のための環境整備

少子化の進行が深刻さを増している中で、安心してこどもを生み育てることができる環境の整備、幼いこどもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待されます。

次世代を担うこどもの安全を確保する観点から、未就学児、小学校低学年の児童を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路及び通学路等のこどもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進するとともに、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じます。

また、地域でこどもを見守っていくための取組を充実させていくとともに、こどもの安全確保のため、適切なチャイルドシートの使用を定着させる必要があります。

（３）歩行者の安全確保のための意識変容

横断歩道において自動車が一時停止しないなど、自動車運転者の歩行者優先意識が十分に徹底されているとはいえません。

特に、高齢者やこどもにとって身近な道路の安全性を高め、歩行者の安全を確保することが必要です。

こうしたことから、「人優先」の考えの下、未就学児、小学校低学年の児童を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路等において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を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ります。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には「歩行者が優先」であることを前提とした横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の歩行者保護意識の向上を図っていくことが重要です。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、横断する時は、手を上げるなどして運転者に対して横断の意思を明確に伝えた上で、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けることなど、自らの安全を守るための行動とともに、停止した運転者に謝意を伝える「交通安全ありがとう運動」を展開し、全年齢層での交通安全教育等を推進する必要があります。

（４）自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるほか、自転車利用者による自転車の交通ルールに関する理

解が不十分です。

令和６年には道路交通法が改正され、同年１１月から自転車運転中の携帯電話使用等（以下「運転中の携帯電話使用等」を「ながらスマホ」という。）に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和８年４月から自転車に対する交通反則通告制度が適用されることとなりました。これを踏まえ、官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図るとともに、自転車の悪質・危険な違反に対して、厳正な取締りを推進します。

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、自転車損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進していきます。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進めるとともに、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ります。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ほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図ります。

（５）外国人の交通安全対策の推進

訪日外国人旅行者等が近年増加しているうえ、トラック、バス、タクシーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者がさらに増加していくことが見込まれます。

外国人が自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させ、交通安全への意識変容を図るための取組を強化する必要があります。

取組を強化するに当たっては、母国との交通ルールとの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化（外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進）等、関係機関・団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、各事業者といった関係者それぞれが連携した横断的なアプローチが必要となります。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進して、交通安全への意識変容を図り、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要があります。

また、外国人にとって分かりやすい英語を併記した規制標識の整備や案内標識の英語表記改善、路面標示を活用した注意喚起等を推進していきます。

さらに、外国の運転免許から日本の運転免許に切り替える、いわゆる「外免切替」制度についても、厳格な運用を図っていく必要があります。

（６）特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策、交通指導取締りを推進します。

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なこと等について、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底する必要があります。

また、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化するとともに、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車と称して販売する違法販売事業者対策を推進します。

このほか、電動車椅子は歩行者であることについて周知をするとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進します。

（７）生活道路における歩行者等の安全確保

生活道路における交通事故減少のため、こども、高齢者、障がい者を含む全ての歩行者、自転車等が安全で安心して通行できる環境を確保し、生活道路における歩行者等の安全確保のための取組を進め、「生活道路は人が優先」という意識を県民に浸透させる必要があります。

生活道路の安全対策について、歩行者や自転車等の安全確保をするため、歩道の整備、無電柱化、歩車分離式信号の整備、必要な箇所に対する交通規制の実施、交通情報の提供、交通事故データの客観的な分析による事故原因の検証といったハード・ソフト両面の対策を組み合わせて推進します。

特に面的対策が必要な地区については、区域内の速度や通過交通の抑制を図るため、最高速度３０キロメートル毎時の区域規制に加え、物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン３０プラス」の整備を一層強力に推進します。

生活道路における法定速度が３０キロメートル毎時に令和８年９月から引き下げられた趣旨を踏まえ、引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、安全な走行方法の普及などを推進していく必要があります。

生活道路における違法駐車については、歩行者や車両の安全な通行の妨げとなるなど、地域住民の生活環境に大きな影響を及ぼすため、違法駐車の取締り等を推進します。

なお、これら生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階から一貫して住民の意見を反映していくことが重要であり、地域住民を交えた取組を進めるなど、対策の推進に当たっては留意が必要となります。

（８）先端技術の活用推進

今後も安全運転サポート車（以下「サポカー」という。）及びサポカーＳ※の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル３（条件付自動運転）以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待されます。

他方、運転支援機能や自動運転は、それぞれについて、機能に限界があることから、性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進します。

今後も科学技術の進展が期待されますので、その導入過程での安全確保を図りながら、新たな技術を有効に活用した取組を推進していきます。

（９）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減少させることができましたが、前方不注意などの安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として多く、近年、相対的にその割合は高いままです。このため、発生地域、場所、形態等を精査し、その精査結果を地理情報システム（ＧＩＳ）に表示して多角的な分析を行うなど、県民に対し効果的な情報発信を行っていきます。

(10) 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、それぞれの地域における行政、関係団体及び住民等の協働により地域に根ざした交通安全対策等に取り組んでいくことが一層重要となります。このため、地域の実情に精通した者の知見を地域の取組にいかすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じて広く県民に発信し、交通事故情報の「見える化」を図って交通事故情報の提供に努めます。また、地域住民には、交通安全対策により一層関心を持ってもらうためにも、当該地域における安全・安心な交通社会の形成について、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、県民主体の交通安全意識を醸成していきます。

※ サポカー：衝突被害軽減ブレーキを搭載した、全ての運転者に推奨する自動車
サポカーＳ：衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い急発進抑制装置等を搭載した、特に高齢運転者に推奨する自動車

第２節　道路交通安全対策の重点事項

第１１次山形県交通安全計画期間内における交通事故の特徴を踏まえ、次の６項目を重点として取り組みます。

１　高齢者及びこどもの交通安全対策の推進

（１）高齢者の交通安全対策の推進

本県における高齢化率は、３５．６％（「高齢社会白書」令和７年版）で全国平均（２９．３％）を大幅に上回っています。これに伴い、高齢者が関与する交通事故の割合が年々増加し、交通事故死者における高齢者の占める割合は、令和３年から５年連続で５割を超える高い値で推移しています。

また、令和７年中における高齢者の死者数は１５人（前年比－２人）で全体の６５．２％を占めていますが、このうち、歩行中及び自転車乗車中の死者は、９人（前年比＋５）で高齢者の全死者の６０．０％を占めております。

今後、更なる高齢化の進展を考えると、高齢者の歩行中及び自転車利用中の交通安全対策は、緊急かつ重要な課題と言えます。

このため、高齢者に対しては、加齢に伴う身体機能の低下と交通行動に及ぼす影響を理解して、道路及び交通の状況に応じた安全な行動を自ら選択できるようにするため、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。

また、関係機関・団体等と連携した戸別訪問指導を計画的に推進し、交通ルールの遵守、交通事故防止の声かけ及び反射材用品の普及促進に努めるとともに、特に反射材用品の普及促進については、高齢者が利用する施設、大型スーパー、病院などにおける活動を推進して、高齢者自らが自分を守る意識と、各地域において高齢者を事故から守る意識の醸成に努めます。

（２）こどもの交通安全対策の推進

こどもの交通事故は、少子化の影響もあり、発生件数及び死傷者数ともに減少傾向が続いているものの、第１１次期間中には３人が交通事故で死亡しています。交通弱者であるこどもを交通事故から守るためには、高齢者と同様に、こどもも交通社会の一員であることを理解させ、自ら危険に気付く能力を身に付けさせることが必要であることから、その発達段階に応じて体系的に交通安全教育を実施し、交通事故防止に必要な実践的技能を育てます。具体的には、こどもの興味・関心に応じて、参加・体験・実践型の教育を積極的に推進していきます。

２　幹線道路での交通事故防止対策の推進

過去５年間（令和３年～令和７年）の国道、県道等の幹線道路における死亡事故件数は全体の７０．４％を占めています。その主たる原因は、脇見・考え事・動静不注視など前方不注意が２６件、右側通行など通行区分が２０件であり、全体（歩行者・自転車を除く）の５２．３％を占めています。

また、令和７年の幹線道路（国道、県道）における交通事故発生件数は１，５００件で、そのうち、交差点における交通事故は５６１件と全体の３７．４％を占めており、その主たる事故原因は優先通行妨害、信号無視によるものが全体の４４．０％を占めています。

具体的な交通事故防止対策としては、幹線道路における交通指導取締りにより、運転者の注意喚起を図るとともに、交通安全協会、安全運転管理者協会、指定自動車教習所等と連携しながら「前をよく見て運転集中」の広報啓発を図ります。

さらに、道路管理者と連携し、交通安全施設の整備充実を推進します。

３　運転者対策の推進

（１）高齢ドライバー対策の推進

過去５年間（令和３年～令和７年）における高齢ドライバー（第１当事者）による死亡事故件数は、全体の３８．９％を占めています。また、高齢ドライバーによる交通事故の発生件数、負傷者数の全体に占める割合はいずれも増加傾向にあります。

令和７年の高齢ドライバーによる死亡事故は９件（前年比－１）で全体の３９．１％を占めました。その主たる事故原因は、安全不確認（２件、前年比＋１）及び前方不注視（２件、前年比－２)、通行区分（２件、前年比＋２）によるもので６６．７％を占めました。

高齢ドライバーの事故は、加齢による身体能力、運転技能の低下が大きく影響しているものと考えられ、身体能力等の低下は個人差があることを踏まえ、それぞれの特性に応じたきめ細かな対策を講じる必要があります。

そのため、具体的な事故事例に基づく安全教育はもとより、自らの身体機能の低下等を把握できる参加・体験・実践型の交通安全教育を推進していきます。

また、安全運転を支援するサポカーの普及促進や運転免許証の自主返納をしやすくする環境づくり及び市町村等が実施している支援制度の拡充も推進していきます。

（２）青年ドライバー対策の推進

過去５年間 （令和３年～令和７年まで）における青年ドライバー（第１当事者）の死亡事故は、全体の１５．７％を占めました。

令和７年中における青年ドライバー（第１当事者）の死亡事故は７件（前年比＋６）で、私用中が５件、業務中が１件、通勤中が１件でした。事故形態は、人対車両（３件、前年比＋２)、正面衝突（２件、前年比＋２）で、事故原因は漫然運転等の前方不注視によるものが３件（前年比＋３件）でした。その他の事故原因は通行区分、一時不停止、信号無視でした。

青年ドライバーの多くは、事業所等で稼働していることから、引き続き安全運転管理者事業所を含む事業者対策を強化するとともに、安全運転管理者事業所加入事業所以外の事業者に対しても若者対象の参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

４　生活道路などの道路安全施設整備による交通事故防止対策の推進

歩行者や自転車に係る死傷事故発生割合が高い生活道路では、県公安委員会と道路管理者が連携して、地域住民の主体的参加の下、地域の実情を踏まえた歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な交通事故対策に取り組みます。

また、車両や歩行者の交通実態、道路環境等に適した交通規制の実施・見直し、信号機のＬＥＤ化及び道路標識の高輝度化等を推進し、分かりやすく見やすい道路標識・標示を整備します。

さらに、交通事故が多発している交差点や区間を事故危険箇所として抽出し、交通事故危険マップ作成などにより広報啓発に努めるほか、右折レーン、道路照明灯、視線誘導標等の設置及びカラー舗装などの交通事故対策を行います。

５　夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進

日没時間の早まる秋以降、夕暮れ時から夜間にかけて、高齢者等が道路を歩行中に交通事故に遭う危険が高まることから、車両運転者に対し前照灯の早め点灯の呼びかけを行うほか、歩行者を早めに確認できるハイビームの積極的な活用を推奨するなど、前照灯のこまめな切り替えによる前方への注意を高める運転についての対策を推進します。

また、交通安全協会、交通安全母の会などの関係機関・団体等と連携し、反射材用品等交通安全用品の普及促進に取り組むほか、反射材用品の視認性効果の体験などによる参加・体験・実践型の交通安全教育により、反射材用品の自発的な活用を促進します。

６　衝突時の被害軽減対策の推進

本県においては、令和７年中の四輪乗車中の死者９人のうち、シートベルト非着用者が１人でした。警察庁等が令和７年に実施したシートベルト着用状況全国調査によると、本県では、運転席は９９．８％と着用率が高いものの、後部座席の着用率は６５．１％と前席と比べ非常に低くなっています。また、令和７年中のチャイルドシート着用状況全国調査では、全国平均を１０．７％上回る９３．１％と年々向上しています。

このような情勢を踏まえ、シートベルト及びチャイルドシートの着用効果についての理解を深め、後部座席も含めた全ての座席における着用率１００％を目標に、正しい着用の徹底を図るとともに、サポカーの普及促進を推進します。

さらに、自転車利用者に対しては、道路交通法及び「山形県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づくヘルメット着用等の安全措置規定の周知・啓発を図り、その着用を促進します。

このため、県、市町村、警察、関係機関・団体等の相互の協力により、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開します。

第３節　道路交通安全のための施策の展開

交通安全対策をより効果的に推進するため、第１節の１０の視点と第２節の６つの重点事項を踏まえ、①交通安全思想の普及徹底、②安全運転の確保、③道路交通環境の整備、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の確保、⑥救助・救急活動の充実、⑦交通事故被害者等支援の充実、⑧交通事故調査・分析の充実の８つの柱により、交通安全対策の施策を展開します。

１　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ます。

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ひとり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す。また、「人優先」の交通安全思想の下、高齢者、障がい者、こども等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す。

このため、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とともに、高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図りながら、他の世代に対しても、高齢者の特性を理解した上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。

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、交通社会の一員として、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ついての教育を充実させます。特に中高生に対して、自転車事故が最も多くなる年代となることを踏まえた基本的な交通ルールを周知徹底するとともに、ヘルメット着用促進等の交通安全教育を強化します。

学校においては、ＩＣＴを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領に基づく、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交通安全教育を実施するよう努めます。また、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します。障がいのある児童、生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮します。

また、急速な技術の進展、自動運転社会の進展、新たなモビリティ等の道路交通の変化等に応じて、新たに設けられたルールを的確に理解し、着実に守ることが重要となっており、生涯を通じた交通安全教育を行います。

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、ホームページに掲載するなど、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促

進し、県民が自ら納得して交通安全活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ます。

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が一体となった活動が推進されるよう促します。情報発信に当たっては、テレビ、ラジオ、新聞、ポスター、ＳＮＳを含めたインターネット、街頭ビジョン等のあらゆる媒体を活用して常時正確な情報を発信することが重要であり、特にインターネット上の情報については、正確性と最新性に留意し、情報提供者は適切な更新や管理に努めます。

関係行政機関と交通安全に関する民間団体等で構成されている山形県交通安全対策協議会（会長：山形県知事）及び市町村交通安全推進協議会等（会長：各市町村長）については、活動の一層の活発化を図るとともに、同協議会を中心とした交通安全活動や各種の啓発活動等が県民総参加のもと積極的に展開されるよう努めます。

さらに、交通事故防止の要である「交通安全思想の普及徹底」に向けた取組として「交通マナーアップ県民運動」を展開していきます。

交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層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ます。

あわせて、在留外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、世界一安全な交通社会を目指す我が国の交通ルールを的確に伝えてその遵守の徹底を図ります。

（１）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

（消費生活・地域安全課、交通企画課、こども子育て政策課、高齢者支援課、障がい福祉課、生涯教育・学習振興課、義務教育課、高校教育課、スポーツ保健課）

①　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となる基本的な技能及び知識を習得させることを目標とします。

ア　幼稚園、保育所及び認定こども園における交通安全教育の推進

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、幼稚園・保育所単位で結成されている幼児交通安全クラブ「かもしかクラブ」を通じての交通安全教育に重点を置き、家庭・地域及び関係機関・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います。

これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等の利用や親子での実習など、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・教具の整備を推進します。

イ　家庭及び地域における交通安全活動等の推進

県及び関係機関・団体等は、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、「かもしかクラブ」の

結成率の向上と活動の活性化を図るとともに、講師の派遣等を通して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、幼稚園・保育所等において行われる交通安全教育の支援を行います。

さらに、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時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します。

② 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します。

ア　小学校における交通安全教育の推進

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及び特別活動など学校の教育活動全体を通じて、横断時の意思表示等の安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、バス等の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します。加えて、「交通安全ありがとう運動」の実践による交通安全意識の醸成とともに、自転車利用中に加害者となる事例を捉え、賠償責任等への備えとして、自転車保険の加入を促進します。

小学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、自転車の安全な利用等を含め、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します。

また、関係機関・団体等は、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ります。

イ　家庭における交通安全教育の推進

ＰＴＡ等の保護者を中心とした組織が、学校や市町村、警察署等と連携し、児童の交通安全に関する教室等を実施することにより、児童の行動実態を把握するとともに、保護者自らが正しい交通ルールや交通マナーを遵守して日常の生活の中で模範的な行動を取るなど、家庭や地域における児童の交通安全を推進する役割を担っていきます。

ウ　地域における支援体制の整備促進

ＰＴＡ、地区の交通安全協会等との密接な連携を図り、不審者情報を共有するなど、交通安全教育と関連させながら、併せて防犯に関する積極的な取組を推進します。

また、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します。

③ 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、思いやりをもって乗車し、自己の安全ばかりではなく、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します。

ア　中学校における交通安全教育の推進

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及び特別活動など学校の教育活動全体を通じて、横断時の意思表示等の安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。加えて、「交通安全ありがとう運動」の実践による交通安全意識の醸成とともに、自転車利用中に加害者となる事例を捉え、賠償責任等への備えとして、自転車保険の加入を促進します。

中学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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、交通安全教育の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

イ　地域における支援体制の整備推進

地域において、保護者対象の交通安全講習会の開催を促すとともに、ＰＴＡ、地区の交通安全協会等との密接な連携を図り、不審者情報を共有するなど、交通安全教育と関連させながら、併せて防犯に関する積極的な取組を推進します。

ウ　関係機関・団体における交通安全教育

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います。

④　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、自転車の利用者及び二輪車の運転者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とします。

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、総合的な探究の時間、特別活動等を中心に、学校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、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います。

特に、自転車、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向上を図るとともに、実技指導等の実践的な交通安全教育の充実を図ります。加えて、「交通安全ありがとう運動」の実践による交通安全意識の醸成、自転車乗車中におけるヘルメットの着用、自転車利用中に加害者となる事例を捉え、賠償責任等への備えとして、自転車保険の加入を促進します。

高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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します。

生徒の通学に際しての自転車使用状況や各種運転免許証の取得状況等、学校における交通安全指導の実施状況について調査研究を行い、今後の交通安全教育を充実させます。

さらに、関係機関・団体等は、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、指導者の派遣や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ります。

このほか、令和８年４月から、一部免許の受験資格が１８歳から１７歳６月に変更となりました。こうした制度改正について、周知を図るとともに、運転免許の取得自体は引き続き１８歳以上であることから、仮運転免許期間中の違法な運転や交通事故を防止するため、警察と学校、自動車教習所、関係機関が連携して、交通安全教育を行います。

⑤　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ます。

また、運転免許を持たない若者や成人について、ＳＮＳ等を利用するなど、積極的に交通安全について学ぶ機会を設けるよう努めます。

ア　免許取得後の運転者教育の推進

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、安全運転に必要な知識及び技能、特に、危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行います。

イ　事業所における安全教育の推進

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ます。

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

ウ　公民館等の社会教育施設を活用した活動の推進

公民館等の社会教育施設を活用し、社会人を対象とした社会教育施設が主管する学級・講座や市町村や警察署等が主管する研修会等を実施することにより、「交通安全ありがとう運動」の推進等の交通安全教育の啓発を図り、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

を促進します。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車、特定小型原動機付自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努めます。

⑥　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た上で、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します。

また、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全・安心に外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、県民全体が高齢者を見守り、高齢者に配意する意識を高めるよう促し、電動車椅子が道路交通法上「歩行者」とみなされることを他の交通主体にも広く理解されるよう広報啓発に努めます。

ア　参加・体験・実践型の交通安全教育の推進

高齢化の進展に伴う高齢運転者の事故増加に対応するため、関係機関・団体等と連携し、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の研修会の開催や運転適性検査器を活用した交通安全教育を推進します。具体的には、市町村、老人クラブ及び交通安全協会等と連携して交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する各種の催し等の多様な機会を活用し、交通安全危険予測シミュレータ、交通安全ゆとり号、動画ＫＹＴ（危険予測トレーニング）等を有効に活用した交通安全教育を積極的に推進します。

イ　反射材用品の普及

夜間等における歩行者・自転車利用者の事故を防止するため、視認性の高い明るい色の服装の着用を促進するとともに、交通安全協会、交通安全母の会、交通安全ボランティア等が実施する各事業を通じ、反射材用品の普及に努めます。

ウ　孫（小学生）から祖父母へ交通安全を呼びかけるハートフルメールの実施

家族による高齢者の交通安全を願う取組が、高齢者の安全意識の向上を促す大きな要因となるため、孫から祖父母への交通安全ハートフルメールを作成し、送付します。併せて、高齢者を中心に、こども、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ます。

エ　地域における交通安全広報・教育の推進

医療施設、老人福祉施設及び高齢者サークル活動の場など高齢者が集まる場所において、ポスターの掲示、交通安全指導、反射材の配布等の交通安全広報活動を推進します。

⑦　障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、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、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

⑧　外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対しては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、外国語の動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を推進します。

また、在留外国人に対しては、外国人コミュニティや日本語学校等における交通安全教育及び外国人を雇用する事業者等による外国人運転者の交通安全教育を推進するとともに、地域の交通安全活動に、当該地域の外国人コミュニティや当該地域に居住・勤務する外国人等の参加を促すなどの取組を支援します。

特に、特定技能制度等により県内で働く外国人運転者に対しては、雇用者や関係機関等による交通安全教育を充実させます。

また、観光客等の訪日外国人に対しては、多言語によるガイドブックやウェブサイト等を活用した日本の交通ルールの周知活動等を推進するとともに、レンタカー業界、シェアサイクル事業者、特定小型原動機付自転車のシェアリング事業者等と連携した多言語対応の広報啓発を推進します。

（２）効果的な交通安全教育の推進（消費生活・地域安全課、交通企画課、スポーツ保健課）

受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、その必要性を理解できるようにするため、従来の方法にとらわれず、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

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、他の関係機関等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します。

①　交通安全教育を推進するための指導者の育成

幼児から高齢者に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育及び障がい者等に対する適切な交通安全教育を実施するため、県、市町村、警察、学校及び関係民間団体等が連携を図り、交通安全教育指導者の育成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、ＶＲ等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努めます。

また、指導者養成の場として、交通安全教育モデル事業や幼児交通安全教育セミナー、教職員を対象とする各種研修会を開催します。

②　交通安全教育の推進

ア　交通安全専門指導員の派遣

学校、こども会、町内会、老人クラブ及びドライバー講習会等で交通安全教室を実施する際、対象者に合わせて山形県交通安全専門指導員を派遣します。

イ　交通安全教育用補助機材等の貸出し

模擬信号機、衝突実験用ダミー人形等を各種交通安全教育の実施時に貸し出し、より実践的な交通安全教育を推進します。

（３）交通安全に関する普及啓発活動の推進（消費生活・地域安全課、交通企画課）

①　関係機関・団体等と連携した交通安全運動の推進

山形県交通安全対策協議会は本計画の実施主体となり、構成員となっている各機関・団体等の連携の強化を図り、一体となって各季の交通安全運動に取り組むとともに、構成員それぞれも主体性を持って、各季の交通安全運動や「互いに守る　思いやり」県民運動等の交通安全活動を展開します。

②　交通安全運動の推進

ア　期間を定めて行う運動

春・秋の全国交通安全運動を中心に、交通事故の実態に即した県民運動を展開するほか、高齢者の交通事故防止推進強化旬間や飲酒運転撲滅・冬道の交通事故防止強化旬間を設け、実情に即した交通安全運動を実施します。

イ　日を定めて行う運動

県民が交通安全に関心を持ち、交通安全意識を高める日として、原則毎月１日と１５日を「交通安全の日」と定めており、運転者や歩行者等に安全を呼びかける街頭指導等を推進します。

ウ　年間を通じて行う運動

年間県民運動として、「運転者の交通ルール遵守」を重点とするほか、各年の重点項目を設定し、交通安全県民運動の名のもと、県民総ぐるみの運動を展開します。

エ　交通安全県民大会の開催

山形県交通安全県民大会を開催し、交通安全功労者の顕彰及び交通安全の重要性を県民に発信するとともに、県民総参加による交通安全活動を推進します。

オ　地域や市町村における活動及び推進体制の強化

運動の趣旨を県民一人ひとりまで浸透させるため、地域や市町村との連携を密にし、地域と一体となった県民運動を展開します。また、地区・市町村交通安全推進協議会等交通安全推進体制の強化を図り、自治体及び各地域主導の交通安全運動を促進します。

③　普及啓発活動の効果的な展開

ア　街頭キャンペーンの実施

交通安全運動の実施に当たっては、交通安全意識の普及高揚を図るため、関係機関・団体等が緊密な連携の下に街頭等における啓発キャンペーンを行うなど、効果的な運動を推進します。

イ　広報媒体の積極的活用

県民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣づけるため、交通事故の実態を的確に捉え、地域、職場、

学校及び家庭等の場に応じた広報媒体を計画的、積極的に活用し、日常生活に密着した広報を展開します。

特に、家庭向け広報媒体を積極的に活用するとともに、交通安全母の会や関係機関・団体及び町内会等の組織を通じ、各家庭に浸透する広報を行い、交通弱者の保護、妨害運転及び飲酒運転等の悪質・危険な運転の撲滅のため、家庭から交通安全意識の向上を推進します。

ウ　交通関係機関・団体、報道機関への資料、情報等の提供

交通関係機関・団体の主体的活動を促進し、交通安全のための諸活動が積極的に行われるよう、交通安全に関する資料、情報等を積極的に提供します。

④　歩行者の安全確保

ア　横断歩行者

運転者に対しては、横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ることや、信号機のあるところではその信号に従うといった交通ルールの遵守、また、信号機のない場所で横断する時は、手を上げるなどして運転者に対して横断の意思を明確に伝えた上で、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けることなど、歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育を徹底します。

さらに高齢の歩行者は、交通事故の危険性が高まることを踏まえ、横断時の交通事故防止のための交通安全教育を推進し、運転者に対して、このような高齢者の行動特性について注意喚起するとともに、停止した運転者に謝意を伝える「交通安全ありがとう運動」を全年齢層で展開します。

イ　反射材用品等の普及促進

薄暮時から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施を推進します。

⑤　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するための交通安全教育等を強化します。

ア　自転車の安全対策の強化

令和６年１１月に施行された、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則強化に関する広報啓発を推進するほか、交通事故防止のための基本的なルールの理解等を徹底する取組を推進し、令和８年４月から交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が施行されたことを踏まえ、次のとおり自転車の安全対策を強化します。

○　全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務化を内容とする道路交通法の一部を改正する法律の施行を踏まえ改めて示された「自転車安全利用五則」を活用するなどにより、自転車乗車時の頭部保護の重要性や、全

ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用を始めとした交通ルール・マナーについて広報啓発、交通安全教育等の充実を図ります。

○　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、自転車利用者に歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進するとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合の備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の広報啓発を推進します。

○　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します。

○　学校等と連携した自転車通学時のヘルメット着用促進等による着用率の向上を図るとともに、県や市町村によるヘルメットの着用の支援を推進します。

○　高齢者に対して、加齢に伴う身体機能低下の自覚とそれに応じた安全運転を促すとともに、自転車が運転免許証の返納後の交通手段となり得ることを視野に入れた教育を推進します。

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

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

○　駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）及び普通自転車の型式認定制度及び安全基準適合品の利用を促進します。

○　悪質・危険な交通違反に対する厳正な取締りと自転車運転者講習制度の適切な運用により、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成します。

○　交通反則通告制度についての広報啓発を推進します。

イ　自転車の交通安全教育の推進

効果的な取組を行っている民間事業者、関係団体等の知見を取り入れながら、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、自転車の安全・安心な運転に必要な事項を習得することができるように、教育内容をまとめて策定された「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、民間事業者や団体、自治体、家庭、学校等の様々な教育主体が、それぞれが持つ教育機会に応じた交通安全教育を推進します。

⑥　自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

ア　妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転（あおり運転）を防止するため、その罰則の重さを認識するとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難

し、車外に出ることなく１１０番通報するなどの対応、ドライブレコーダーが被害を受けたことの認定に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等について、ＳＮＳを含めたインターネット、広報紙等の各種媒体、交通情報板、各種交通安全イベントや交通安全教室等の場を効果的に活用するなど、広報啓発活動を推進します。

イ　飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、関係機関・団体、事業所等が一体となった飲酒運転根絶の取組をさらに進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない、許さない」という県民の規範意識の更なる向上を図ります。特に若者運転者は、他の年齢層に比較して飲酒運転における交通死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若者運転者を始め、対象に応じたきめ細やかな広報啓発を、関係機関が連携して推進します。

また、飲酒運転した者について、アルコール依存症が疑われる場合に、専門医療機関につなげる取組を継続的に推進します。

さらに各自治体で取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策については、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きます。

ウ　「ながらスマホ」対策の強化

スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する、「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止されていること、及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進するほか、関係事業者等や、安全運転管理者による教育の徹底を推進します。

また、シミュレータを用いた「ながらスマホ」の体験等を通じた、その危険性を実感できる交通安全教育や携帯電話事業者等、関係企業と連携した具体的な危険性の周知を含めた交通安全キャンペーンを実施します。

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を図るための広報啓発を推進します。

特に後部座席のシートベルトについて、着用率の向上を図るため、非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなることを引き続き周知することや、バス・タクシーにおいては運転者から旅客に対し着用を促す働きかけをすること、地方公共団体、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトの着用効果を体験できる装置を用いた参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて全席におけるシートベルト着用徹底の啓発活動等を展開します。

オ　児童を含む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、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図るとともに、地方公共団体、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します。

また６歳以上であっても、体格等の事情により、シートベルトを適切に着用させることができない場合には、チャイルドシートを使用させることが望ましいこと等についての理解、普及及びその実践を呼び掛けるなど、広報啓発を強化し、適切なチャイルドシートの使用の定着化を図ります。

チャイルドシートの使用効果と正しい使用方法について、不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることを注意喚起し、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、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進します。特に比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化します。

また、効果的な取組を行うため、チャイルドシート使用率の的確な調査を実施します。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（i-Size）に対応したチャイルドシートの普及を促すとともに、正しい使用方法の周知徹底を推進します。

カ　高速自動車国道における逆走防止

令和６年４月に、高速自動車国道等における大型貨物自動車等の法定速度が８０キロメートル毎時から９０キロメートル毎時に引き上げられたことに関し、大型貨物自動車等に限らない幅広いドライバーに対して、車種別の最高速度や通行帯等に係る交通ルールの遵守等の重要性について広報啓発を図ります。

また、高速自動車国道等における逆走事故・事案の防止のため、関係機関において広報啓発を進めます。

キ　二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車運転者の被害軽減を図るため、顎紐をしっかり締めるなどヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進し、その重要性について理解増進に努めます。

ク　トラクターの交通事故防止対策の推進

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

ケ　先進技術に関する正しい理解の促進

縦・横方向の運行補助機能（ＤＣＡＳ）や自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者等の情報の受け手に応じ適時・適切に届けることや、交通安全教育を推進することにより、関係者の交通安全に関する意識を高めます。

⑦　新しい小型モビリティの安全対策

ア　特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車について、基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であることについて、関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、若い世代を中心に様々な機会を利用し、安全教育を強化します。

また、関係事業者が取り組むべき交通安全対策について定めた「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン」に基づく安全対策を推進します。

さらに、シェアリング事業者に対して、車体に搭載したＧＰＳ機能等による歩道走行・逆走等の危険走行の検知等、新たな技術を活用した追加的な対策を講じるよう働き掛けを強化するなど、交通事故、交通違反の状況等を踏まえた更なる実行的な対策について検討を進めます。

イ　ペダル付き電動バイクの安全対策

ペダル付き電動バイクについて、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底します。

また、ペダル付き電動バイクの安全な利用を確保するため、販売事業者が販売時に販売するペダル付き電動バイク等の電動モビリティの車両区分を明示することや飲食物の配送業務を委託する事業者において、配達員がペダル付き電動バイク等の電動モビリティを配送業務に使用しようとする場合に正確な車両区分を登録させること等、「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」に基づき、関係事業者が取り組むべき交通安全対策の一層の推進を図ります。

⑧　その他

ア　効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、あらゆる広報媒体を活用して、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、実効の上がる広報を次の方針により行います。

○　家庭向け広報媒体の積極的な活用、家庭に浸透するきめ細やかな広報の充実に努め、こども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図ります。

○　ＳＮＳを活用するなどし、自転車や特定小型原動機付自転車の交通ルールについて、分かりやすく、かつ、効果のある広報啓発活動を推進します。

○　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、県民の気運の高揚を図ります。

イ　その他の啓発活動の推進

○　高齢者の歩行中や自転車乗車中の事故実態の広報を積極的に行います。

○　夜間の重大事故の実態等を広く周知し、夜間の事故に直結する違反の防止を図ります。

　また、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、対向車や先行車がいない状況におけるハイビームの使用を意識付けます。

○　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等に関する情報の提供・発信に努めます。

○　交通事故防止について考える機会を設けて、県民の交通安全に関する意識を高めます。

（４）交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進（消費生活・地域安全課、交通企画課）

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、その主体的かつ継続的な活動を推進します。

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、各季交通安全県民運動等の機会を利用して働き掛けを行います。

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を挙げての活動の展開を図ります。

また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等により、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します。

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

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

（５）地域における交通安全活動への参加・協働の推進（消費生活・地域安全課、交通企画課、スポーツ保健課）

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられていることから、地域住民にとどまらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促していきます。

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するとともに、地域に根ざす住民、町内会、自治会、外国人コミュニティ、防犯協会等との連携を図ります。

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

バックするよう努めます。

２　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ます。特に、今後も増加が予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図ります。

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及びその他広報啓発等により、横断歩道では歩行者が優先であることを含め、高齢者、障がい者及びこどもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図ります。

さらに、今後の自動車運送業の変化等を見据え、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を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進めます。

加えて、高度化、多様化する道路交通情報に対する県民のニーズへの対応や、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ＩＣＴ等を活用しつつ、道路交通に関する総合的な情報提供の充実を図ります。

（１）運転者教育等の充実（交通企画課、運転免許課）

安全運転に必要な知識及び技能を身に付け、安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、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います。

①　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、運転者として必要となる基本的な技能及び知識を体系的・総合的に習得させるために、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、教習水準を高めます。

イ　運転免許合格者講習の充実

運転免許学科試験合格者に対する合格者講習を積極的かつ効果的に行い、初心運転者としての正しい知識や必要な技能、安全マインド等について、生涯を通じて取得する意識の醸成を図ります。

ウ　運転免許取得時講習の充実

より高度な知識や技能が求められる自動車教習所が行う運転免許取得時講習の場において、一層工夫を凝らした講習内容及び技能・技法の充実を図り、社会の安全に貢献できる優良運転者教育に努めます。

②　運転者に対する再教育等の充実

更新時講習、高齢者講習、取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習及び若年運転者講習により、運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習指導員の資質向上を図り、講習内容、講習方法等の充実に努めます。

特に、飲酒運転を撲滅する観点から、飲酒運転違反者に対する取消処分者講習の充実に努めます。

さらに、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ます。

③　妨害運転等悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

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

④　二輪車安全運転対策の推進

ア　各種講習の推進

二輪車の事故を防止するため、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ます。

イ　自動車教習所における二輪教習の充実

個人の技量に応じたきめ細かな教習や二輪車の車両特性を踏まえた質の高い教習を行うなど、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努めます。

⑤　高齢運転者対策の充実

ア　高齢者に対する教育の充実

高齢運転者が、安全運転を継続できるよう、運転能力を維持・向上させるための教育の充実に努めます。

特に、指定自動車教習所に対し、高齢者講習における実車指導について、受講者の運転技能を客観的に評価し、その結果を踏まえた安全指導を行うよう指導します。

また、運転技能検査の受検者に対しても、その重要性を認識し、安全指導を行うよう指導します。

イ　臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症等の疑いのある高齢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います。

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とともに、取り付けた自動車に対する保護意識の高揚を図ります。

エ　運転免許証自主返納制度の周知

運転免許証自主返納制度の広報周知に努め、自動車等の運転に不安を有する高齢運転者が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るとともに、運転免許証を自主返納した者の支援に努めます。

⑥　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交通指導取締りを推進します。

⑦　自動車安全運転センターの業務の充実

通知及び証明業務を的確に行うとともに、ＳＤカードの普及に努め、運転者の安全意識の向上を図ります。

また、安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用した体験的な交通安全教育を促進します。

⑧　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及び無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施します。

⑨　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られており、受診の環境を整えるため、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進します。

⑩　悪質危険な運転者の早期排除等

行政処分の適正かつ迅速な執行により、悪質危険な運転者の早期排除を図ります。

また、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に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めます。さらに、ひき逃げ事件を引き起こしたなど、悪質で危険性の高い運転者には、速やかに運転免許の仮停止等の行政処分を執行します。

（２）運転免許業務のサービスの向上（運転免許課）

県民の立場に立った運転免許業務を行うため、高齢者や障がい者に対する安全運転相談窓口を総合交通安全センター及び各警察署に設置し、相談活動の充実を図ります。

さらに、住所変更ワンストップサービス等を受けることが出来るマイナ免許証の普及促進を図ります。

（３）自動運転等の安全確保と支援（東北地方整備局、交通企画課）

①　特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用等

特定自動運行実施者に対する立入検査の実施等により、特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用を図ります。

また、安全で円滑な公道実証実験のため、ガイドラインや道路使用許可制度の適正な運用と事業者に対する周知を図ります。

②　自動運転サービス支援道の整備

自動運転サービス支援道における自動運転車優先レーンの設置等の取組を推進します。

③　遠隔操作型小型車の安全な運行の支援

遠隔操作型小型車の届出制度の周知や使用者に対する立入検査の実施等により、道路における危険を防止するとともに、届出制度の適正かつ円滑な運用を図ります。

また、遠隔操作型小型車の安全で円滑な公道実証実験のため、道路使用許可の適正な運用と事業者に対する周知を図ります。

（４）運転管理の推進及び運行管理の充実（東北運輸局、交通企画課）

①　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に対する講習を充実させ、安全運転管理者等の資質及び安全意識の向上を図るとともに、令和５年 12 月から実施されることとなった安全運転管理者による運転者に対する運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務が確実に履行され、また、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指導します。

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、安全運転管理業務が確実に実施されるよう、指導を行います。

さらに、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、使用者等の責任を追及し、安全運転管理業務の徹底を図ります。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー等の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めます。

（５）事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進（東北運輸局、交通企画課）

事業用自動車の交通事故死者数・人身事故件数の半減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、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します。

①　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通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスの徹底を意識付ける取組を的確に確認します。

自動車運送事業等の運行管理者に対する指導講習については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、運行管理者に受講を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します。

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

②　運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の撲滅

平成28年に発生した、軽井沢スキーバス事故のような悲惨な交通事故を二度と起こ

さないため、国及び運送事業者をはじめとした関係者による輸送の安全に向けた意識の醸成や啓発を新たに継続的に取り組みます。

また、悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないよう、運行管理未実施、改善基準告示違反や飲酒運転等悪質な法令違反を根絶するためにも、国の監査体制を充実させる等、悪質事業者に対する監査を強力に実施していきます。

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、飲酒運転を防止するための具体的な取組やアルコールが身体に及ぼす影響等を分かりやすくまとめたほか、アルコール依存傾向の強い運転者に関する症状の把握や治療の必要性について記載した「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」の周知、常習飲酒者に対するスクリーニング検査の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指します。

また、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながらスマホ」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行うとともに、それに資する運転中の運転者の状況を確認できる機器の普及を促進します。

③　ＩＣＴ、先進安全自動車、自動運転等新技術の開発・普及推進

事業者による事故防止の取組を推進するため、ドライバー異常時対応システム等の先進安全自動車（ＡＳＶ）装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努めます。

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

④　超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化や高齢者が被害者となる交通事故の増加を踏まえ、高齢運転者による交通事故防止対策を推進するとともに、運転者不足に伴い外国人人材の活用等今まで運送事業において運転業務を行っていない者による運行の増加が一定数見込まれるところ、これらの者による運転業務においても安全運行が確実に行われるための方策を講じていきます。

⑤　業態ごとの交通事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた交通事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態ごとや運転者の年齢、健康状態等の特徴的な交通事故傾向を踏まえた交通事故防止の取組を関係者と一丸となって実施するとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルを随時見直すとともに、より効果的な指導方法の確立等、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施します。

⑥　事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における交通事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析や、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け、事業者等の関係

者が適切に対応し、交通事故の未然防止に向けた取組を促進します。

⑦　運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患、視野障がい等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知徹底を図るとともに、中小の事業者への受診費用の補助制度を通して、スクリーニング検査の普及を促進します。

⑧　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厳正な処分を行います。また、ＩＴを利用して効果的、効率的な監査・監督を実施します。

さらに、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握するため、街頭検査を進めていきます。

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、国が構築する「事業用自動車総合安全情報システム」を使用して、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析するとともに、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出し、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交通事故の未然防止を実現します。

また、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交通事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図ります。

事業者団体等関係団体による指導として、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ります。

⑨　自動車運送事業安全性評価事業の促進

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

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

⑩　トラック・物流Ｇメンによる荷主等への是正指導の強化

貨物自動車運送事業における長時間労働や過積載運行等の一因となっている、荷主等による違反原因行為を排除するため、トラック・物流Ｇメンによる荷主等への是正指導を強化し、貨物自動車運送事業における交通安全環境の実現を図ります。

（６）交通労働災害の防止等（山形労働局）

①　交通労働災害の防止

事業者に対する「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知徹底を図ることにより、事業場における労務管理体制の確立、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、健康管理及び交通労働災害の防止に対する意識の高揚等を促進します。

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に関する管理者の選任、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び運転者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施します。

②　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（令和４年 12 月 23 日一部改正））の履行を確保するための監督指導を実施します。

また、関係行政機関において相互の連絡会議を開催し、必要に応じ合同の監査・監督を実施します。

（７）道路交通情報の充実

（東北地方整備局、東北総合通信局、東北運輸局、山形地方気象台、交通規制課、道路整備課、道路保全課）

①　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ります。

ア　道路交通情報収集・提供体制の充実

安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通流監視用カメラ、車両感知器、交通情報板及び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ります。

県管理道路の通行規制情報やライブカメラによる道路状況等については、インターネットを活用した情報提供を推進します。

イ　日本道路交通情報センターの効果的な活用

車両の運転者に対し、車両の通行に必要な情報を提供するため、日本道路交通情報センターの効果的な活用を図り、道路交通情報の一層の活用に向けた正確で適切な道路交通情報の提供を推進します。

ウ　道路交通情報通信システム（ＶＩＣＳ※）の整備拡充

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、所要時間及び規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（ＶＩＣＳ）の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図ります。

②　危険物輸送に関する情報提供の充実等（消防救急課）

危険物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、処理剤及びその調達先等事故の際に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、消防機関等と連携して危険物運送事業者の指導を強化します。

③　国際海上コンテナ陸上輸送に係る安全対策（東北運輸局）

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

④　気象情報の充実（山形地方気象台）

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波及び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ます。また、県民に対し、気象庁又は山形地方気象台ホームページや国土交通省防災情報提供センターを通じてリアルタイムの気象情報等を分かりやすく提供します。

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します。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ます。

ア　気象特別警報・警報・予報等

気象による道路交通障害が予想される時は、適時・適切に特別警報・警報・予報等を発表し、防災情報提供システム等を用いて、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により道路利用者に周知します。また、雨による災害発生の危険度を地図上にリアルタイムに表示する「大雨・洪水警報の危険度分布」や積雪・降雪の面的な状況を表す「現在の雪（解析積雪深・解析降雪量）」についても、気象庁ホームページや報道機関等を通じて道路利用者に周知します。特に、大雪により深刻な道路交通障害が見込まれる場合は、国土交通省と

※ VICS：Vehicle Information and Communication System、一般財団法人道路交通情報通信システムセンターが収集、処理、編集した道路交通情報を通信・放送メディアによって送信し、カーナビゲーションなどの車載装置に文字や図形として表示させる国内向けのシステムであり、道路上に設置した情報発信装置、FM 多重放送などにより、交通情報を提供するシステム

連携し、大雪に対する国土交通省緊急発表を実施し、道路利用者に警戒を呼びかけます。

イ　緊急地震速報（予報及び警報）、津波警報等

地震・津波警報による道路交通障害が予想される時は、適時・適切に緊急地震速報（予報及び警報）、津波警報等及び地震情報等を発表し、防災情報提供システム等を用いて、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により道路利用者に周知します。

ウ　南海トラフ地震臨時情報等

大規模地震対策特別措置法の規定に基づく地震防災対策強化地域に係る大規模な地震が発生するおそれがあると認める時は、直ちに地震予知情報を内閣総理大臣に報告するとともに、南海トラフ沿いで異常な現象を観測した場合や南海トラフ地震発生の可能性が相対的に高まったと評価した場合等には、「南海トラフ地震臨時情報」を発表し、防災情報提供システム等を用いて、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により道路利用者に周知します。

エ　噴火警報等

火山現象による道路交通障害が予想される時は、平常時からの火山防災協議会で共同検討した避難計画に基づき、当該道路の交通規制等の防災対応がとられるよう、噴火警戒レベルを付した噴火警報等を発表します。また、道路利用者の降灰量に応じた適切な防災行動に資するよう、降灰予報を適時・適切に発表します。

これらの情報を防災情報提供システム等を用いて、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により道路利用者に周知します。

オ　気象知識等の普及

気象、地象、水象に関する知識の普及のため、気象情報等の利用方法等に関する講習会の開催、広報資料の作成・配布などを行うほか、防災機関の担当者を対象に、特別警報・警報・予報等の伝達などに関する説明会及びワークショップを開催します。

３　道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、国、県、市町村、警察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ます。

歩行中や自転車乗用中の死者数の割合は主な諸外国と比べて高いことから、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ります。このため、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生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組んでいかなければなりません。

また、少子高齢化が一層進展する中で、こどもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全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きます。

（１）幹線道路における交通安全対策の推進

（東北地方整備局、道路整備課、道路保全課、交通規制課、東日本高速道路）

幹線道路における交通安全対策については、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で効率的な事故対策を推進します。

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交通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します。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ります。

①　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、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦)」を推進します。

②　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等を事故危険箇所に指定し、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します。

③　幹線道路における交通事故防止対策

幹線道路については、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の交通規制について見直しを行い、安全で円滑な道路環境の整備に努めます。

また、既供用の高速自動車国道等については、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進し、特に、交通事故多発区間については、速度規制等の必要な安全対策を推進します。

④　高速道路等における交通事故防止対策の推進

逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による重大事故防止のため、標識や路面標示等による対策の拡充に加え、産学官が連携した新しい技術として、錯視効果を応用した路面標示やセンサーによる検知・警告設備等の対策を実施するとともに、画像認識技術を活用した路車連携技術の開発等を推進します。

⑤　適切に機能分担された道路網の整備

ア　高速道路及びアクセス道路等の整備

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

※ 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、高速道路及び一般国道の自動車専用道路で構成

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ます。

イ　バイパス及び環状道路等の整備

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します。

ウ　補助的な幹線道路及び区画道路、歩行者専用道路等の整備

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、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の整備を総合的に実施します。

エ　鉄道駅、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備

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します。

オ　高速道路等の利用促進

一般道路に比べて安全性が高い高速道路等の利用を促進し、一般道路における交通事故の減少を図ります。

そのため、高速道路等のＥＴＣを活用したサービスの拡充、インターチェンジの増設等を実施し、高速道路等のより活用しやすい環境の整備を推進します。

⑥　道路の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します。

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、幹線道路の整備と併せた生活道路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、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、自転車の通行位置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します。

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します。

また、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進します。

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ります。

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します。

⑦　交通安全施設等の高度化

信号機の集中制御化・プログラム多段系統化等を推進するとともに、視認性を高める信号灯器のＬＥＤ化を推進します。

（２）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

（東北地方整備局、道路整備課、道路保全課、スポーツ保健課、交通規制課）

①　生活道路等における交通安全対策の推進

生活道路において、公安委員会と道路管理者が連携して、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な事故抑止対策を、地域住民の主体的参加により講じるため、計画策定の段階から地域住民が参画し、ワークショップなどを通じて地域住民自らの課題として認識するとともに、関係者間での合意形成の下、様々な対策メニューの中から地域の実情を踏まえた適切な対策を選択し、実施します。

地域の協力を得ながら、通学路、生活道路及び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、自転車及び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します。

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意した施策を推進します。

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、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンの形成対策、エリア内への通過車両の抑制対策を実施します。

また、必要に応じて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。）の検討を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするなど視認性の向上を図ります。

②　高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア　歩道及び自転車道等の整備

高齢者や障がい者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を整備します。

イ　人にやさしい標識等の整備

歩道の段差・傾斜・勾配の改善、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及び障がい者用の駐車マス等を有する自動車駐車場等の整備を推進します。併せて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑化を図るとともに、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します。

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、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、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ります。

③　通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児、小学校低学年の児童を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、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、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、道路管理者等の関係機関及び地域が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

また、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・ライジングボラード等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

（３）交通安全施設等の整備促進

（東北地方整備局、道路整備課、道路保全課、交通規制課、東日本高速道路）

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、社会資本整備重点計画法（平成１５年法律第２０号）に基づき定められた社会資本整備重点計画に即して、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ります。

①　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」・「ゾーン３０プラス」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的な交通事故対策を推進するとともに、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児、小学校低学年の児童を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。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ります。

②　国道・県道等における交通の安全と円滑の確保

国道・県道等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、事故危険箇所など、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します。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します。

また、交通安全に資するため、交差点の立体化等を推進するほか、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します。

③　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、交通状況に応じた信号制御及び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・改良を図ります。

（４）効果的な交通規制の推進（交通規制課）

交通規制や交通管制の内容については、地域の交通実態等を踏まえ、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ほか、公安委員会が行う交通規制情報の質の向上やデータベース化を推進し、効果的な交通規制を推進します。

（５）地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

（東北地方整備局、道路整備課、道路保全課、交通規制課）

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に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」及び「信号機ＢＯＸ」（はがき、インターネット等を利活用して、運転者等から道路標識、信号機等に関する意見を受け付けるもの）、「道の相談室」等を活用して、道路利用者等が日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映します。

さらに、警察と道路管理者が設置している「山形県道路交通環境安全推進連絡会議」や同会議に設置されている「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ります。

（６）効果的で重点的な事故対策の推進

（東北地方整備局、道路整備課、道路保全課、交通規制課）

①　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）」を推進します。

ア　国道・県道における死傷事故率の高い区間や死傷事故件数の多い区間、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します。

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

※ ITS：Intelligent Transport Systems、最先端情報通信技術を用いて、人と道路と車両とをネットワークでつなげることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的として構築する新しい交通システム

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・実施します。

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します。

②　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します。事故危険箇所においては、道路標識の高輝度化、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さく、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します。

③　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、事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図ります。

（７）高速道路における事故防止対策の推進（東日本高速道路、高速道路交通警察隊）

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、向上を図ります。

①　事故削減に向けた総合的施策の集中的実施

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します。

道路構造上往復に分離されていない二車線の区間（暫定供用区間）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、ワイヤーロープ、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等分離対策の強化を図ります。

逆走による事故防止のための標識や路面表示の整備を図るなど、総合的な事故防止対策を推進します。

②　安全で快適な交通環境づくり

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、高速バス利用の利便性の向上、休憩施設の混雑解消等を推進します。併せて、多様化する道路利用者のニーズにこたえるため、ＳＮＳ等を活用して即時に道路交通情報提供を行う利用者サービスの向上等を推進します。

③　高度情報技術を活用したシステムの構築

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（ＶＩ

ＣＳ）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します。

（８）高度道路交通システム（ＩＴＳ）の活用

（東北地方整備局、東北総合通信局、交通規制課、東日本高速道路）

最先端の情報通信技術等を用いて、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ＩＴＳを引き続き推進します。

①　道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（ＶＩＣＳ）の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図ります。

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・配信します。

②　新交通管理システム（ＵＴＭＳ※）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新交通管理システム（ＵＴＭＳ）の整備を行うことによりＩＴＳを推進し、安全・円滑かつ快適で環境や人にやさしい交通社会の実現を目指します。

③　交通事故防止のための運転支援システムの推進

交通管制システムのインフラ等を利用した、運転支援システムの導入・整備を推進するとともに、運転者に対し、信号交差点への到着時における信号灯色等に関する情報を事前に提供することで、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す信号情報活用運転支援システム（ＴＳＰＳ※）を始めとするＵＴＭＳの整備を行うことにより、ＩＴＳを推進します。

④　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ＩＴＳ技術を活用し、公共交通機関の利用促進を進めます。

（９）円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

（東北地方整備局、道路整備課、道路保全課、都市計画課、東日本高速道路、交通規制課）

①　円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

※ UTMS：Universal Traffic Management Systems、IT を利用して交通信号の制御、交通情報の提供等により、交通規制を適切に運用し、安全、円滑にして人と環境に優しい交通社会の実現を目指すシステム。

※ TSPS：Traffic Transportation Priority Systems、光ビーコンから取得した信号情報を用いて、信号交差点を円滑に通行するための運転を支援するシステム

ア　信号機の高度化

既存の信号機について、交通状況の変化に対応できるように、集中制御化、プロファイル化、系統化、速度感応化、多現示化、右折感応化等の高度化を推進します。

イ　休憩施設等の整備

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、「道の駅」等の休憩施設等の整備を推進します。

ウ　わかりやすい道路標識等の整備

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、必要に応じ道路標識の高輝度化、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を検討するほか、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します。

また、視認性・耐久性に優れた大型固定標識、路側式可変標識等の整備及び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等の整備を推進します。

さらに、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を推進します。

②　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、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

イ　不法占用物件の指導等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態調査、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します。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、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ります。

ウ　道路の掘り返しの抑制等

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します。

③　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、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要があります。また、自転車専用通行帯、歩道上で歩行者と自転車が通行する部分を指定する普通自転車の歩道通行部分の指定等の自転車走行空間ネットワークの整備を推進します。さらに、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します。

イ　自転車等の駐車対策の推進

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、県、市町村、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・撤去等の推進を図ります。

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、障がい者等の移動の円滑化に資するため、自転車等の違法駐車に対する指導取締りの強化、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します。

(10) 交通需要マネジメントの推進（東北地方整備局）

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、交通需要マネジメントの定着・推進を図ります。

①　公共交通機関利用の促進

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定等のバスの利用促進を図るための施策を推進します。

また、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ります。

②　貨物自動車利用の効率化

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

③　交通需要の平準化

時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、交通量の時間的を時間的・空間的平準化を推進する。

(11) 総合的な駐車対策の推進（都市計画課、交通指導課）

①　違法駐車対策の推進

地域の実情と交通情勢の変化に応じ、駐車監視員活動ガイドラインの見直しを図り、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を指向した取締りを推進します。

また、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等の積極的な活用を図り、使用者責任を追及します。

②　違法駐車を排除する機運の醸成・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、地域住民等と密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除

する機運の醸成・高揚を図ります。

③　ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

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かけ、違法駐車の取締り、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します。

(12) 災害に備えた道路交通環境の整備

（東北地方整備局、道路整備課、道路保全課、東日本高速道路、交通規制課、山形地方気象台）

①　災害に備えた道路の整備

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ります。

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します。

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します。

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します。

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します。

イ　冬期の安全確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面対策として適時適切な除雪や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、堆雪幅、流雪溝、防雪柵、雪崩防止施設、チェーン着脱場等の整備を推進します。また、高速道路においては、地方ブロック単位にこだわらない広範囲で躊躇ない予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業、チェーン規制を実施します。

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

② 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通流監視用カメラ、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、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します。併せて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新を推進します。

③ 災害発生時における交通措置

災害の局面に応じた緊急交通路の確保、緊急通行車両標章交付事務、通行禁止措置、道路啓開における車両移動措置等を的確かつ迅速に行います。

また、被災地への車両の流入抑制を行うとともに、災害対策基本法の規定に基づく通行禁止等の交通規制を迅速かつ的確に実施します。

④ 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、交通流監視用カメラ、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します。

(13) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

（東北地方整備局、道路整備課、道路保全課、都市計画課、こども子育て政策課、スポーツ保健課、東日本高速道路）

① 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、決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、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図ります。

② こどもの遊び場等の確保

ア 街区公園等の整備

都市における自動車交通量の増大に伴う児童の交通事故の発生を防止するため、こどもの遊び場としての街区公園をはじめとする都市公園の整備を推進します。

イ 校庭等の利用促進

都市化、核家族化の進展等により、こどもの数は減少する一方、遊び場の不足や交通事故の増加など、児童を取り巻く環境が大きく変化していることから、児童の家庭や地域における安全の確保と健全育成を図るため校庭等の利用を促進します。

③　無電柱化の推進

無電柱化の推進に関する法律（平成２８年法律第１１２号）に基づき、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限等、関係事業者と連携して無電柱化を推進します。

４　車両の安全性の確保

現在、自動車に関する技術の進歩は目覚しく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいます。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故やこどもの安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要です。

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

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

（１）自動車の検査及び点検整備の充実（東北運輸局）

①　自動車の検査の充実

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

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、不正改造車両をはじ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ます。

さらに、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とともに、軽自動車の検査についても、その実施機関である軽自動車検査協会における検査体制の充実強化を図ります。

②　自動車点検整備の充実

ア　自動車点検整備の推進

※ OBD：On-Board Diagnostics、自動車各部に取り付けられた電子制御装置（ECU：Electronic Control Unit）に搭載された故障診断機能

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

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とらえ、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します。

なお、車両不具合による交通事故については、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ります。

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の更なる高揚を図ります。

ウ　自動車特定整備事業の適正化

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、自動車特定整備事業者に対し、点検・整備の確実な実施及び整備料金、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します。

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、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じて自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進します。

また、整備主任者等を対象とした新技術に対応した研修等の実施により、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します。

④　リコール制度の充実・強化

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

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、自動車不具合情報ホットラインの認知度を高めるための広報活動を行い、自動車ユーザーからの自動車の不具合情報の収集を強化します。また、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ります。

（２）自転車の安全性の確保

（消費生活・地域安全課、義務教育課、高校教育課、スポーツ保健課、交通企画課）

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）及び普通自転車の型式認定制度を活用します。また、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機運を醸成するとともに、自転車事故による被害者の救済及び加害者の負担軽減に資するため自転車の損害賠償責任保険等への加入を促進します。

さらに、薄暮時間帯から夜間における交通事故の防止を図るため、灯火点灯の徹底と反射器材用品等の取付けの促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

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、交通事故事件捜査等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進します。

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

（１）交通指導取締りの強化等（交通指導課）

①　一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

ア　交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故分析に基づき計画的に取締りを実施するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、歩行者妨害等をはじめとする交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性・危険性・迷惑性の高い違反、県民から取締り要望の多い携帯電話使用（いわゆる「ながらスマホ」）等の違反に重点を置いた取締りを推進します。

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します。

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します。

ウ　いわゆる白タク、白トラの取締りの強化

いわゆる白タク、白トラ行為については、関係機関の連携の下、関連情報の収集・共有、取締り等を強化し、末端被疑者の検挙にとどまることなく、組織的な突き上げ捜査等による全容解明や上位被疑者等の検挙に努めるほか、犯罪収益の没収や車両使用制限等の制裁を複合的に実施することにより、効果的に同種行為の排除を図ります。

エ　自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止に対して積極的に指導警告を行うとともに、自転車指導啓発重点地区等を中心とした事故抑止に資する取締りを推進し、悪質・危険な交通違反に対しては検挙を行います。

オ　特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通指導取締りの強化

特定小型原動機付自転車に係る悪質・危険な違反行為に対する交通指導取締りを強化します。

また、交通の危険を生じさせるおそれのある違反行為を反復して行った特定小型原動機付自転車の利用者に対しては、特定小型原動機付自転車運転者講習制度を実施し、違反の再発防止に努めます。

②　高速道路等における交通指導取締りの強化等

軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通指導取締り体制の整備に努め、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ります。

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、妨害運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化します。

（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（交通指導課）

①　危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車の運転により、人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成 25 年法律第 86 号）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、適正かつ緻密な捜査を推進します。

②　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ます。

③　交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

交通事故の現場見取図の作成に活用する３Ｄレーザースキャナ、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します。

（３）暴走行為等対策の推進（交通指導課）

近年、本県においては、暴走族による集団的な暴走行為の発生はなく、また、暴走族組織も確認されていませんが、空ぶかしなどの騒音運転や車両の不正改造を行う者が散見される状況であるため、騒音運転、不正改造車に対する取締りを推進します。

また、車両の不正改造を防止するよう「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自動車整備事業者、関係団体に対する指導を積極的に行います。

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、高速道路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ります。また、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、事故現場でのバイスタンダー（発見者や同乗者等の現場に居合わせた人）による応急手当の有効性や応急手当講習受講促進にかかる普及啓発を推進します。

（１）救助・救急体制の整備（消防救急課、医療政策課）

①　救助・救急体制の整備

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医療機関等の連携による救助・救急事故対応を充実させるほか、医療チーム（ＤＭＡＴ）の活用及びドクターヘリによる医療スタッフの早期の現場投入等、救助・救急体制の充実を図ります。

②　心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

救急隊員の到着までにバイスタンダーが行う応急手当の活用による救護体制の充実を図るため、県民を対象としたＡＥＤ(Automated External Defibrillator：自動体外式除細動器)操作法を含めた心肺蘇生に関する講習会の開催等を推進するとともに、公共施設等へのＡＥＤの設置を促進します。

③　救急救命士の養成・配置等の促進

救急現場及び搬送途上における救急業務の高度化を図るため、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早期養成を図るとともに、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士が行う高度な救急救命処置等の事後検証、救急救命士の再教育等により医学的観点からの救急活動の質を保障するメディカルコントロール体制の充実を図ります。

④　救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を引き続き図るため、消防学校等における継続的な教育訓練を推進します。

⑤　ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、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、消防防災ヘリコプターとドクターヘリ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活用を推進します。

⑥　高速道路における救急業務実施体制の整備

高速道路の通過市町村間で締結している協定に基づき、高速道路における救急業務の円滑かつ効果的な推進を図ります。

さらに、大規模な交通事故等による多数傷病者発生時に備え、サービスエリア等におけるヘリ臨時離着陸場の確保等を推進します。

（２）救急医療体制の充実（消防救急課、医療政策課）

①　救急医療機関等の充実

救急患者の症状に応じた医療を提供できるよう、初期救急医療から三次救急医療まで体系的に救急医療体制の充実を図ります。

②　救急医療従事者の養成等

救急医療従事者の専門的な知識と技能の向上を図るため、救急医療担当医師に対し、救命処置等に関する研修を実施することにより、救急救命士の救命処置等に対する指示・指導・検証を行う専門性を養い、もって救急救命士の資質の向上を図ります。

また、救急医療に携わる医師を確保していくため、医師の卒前教育等において、救急医療に関する教育等の充実に努めるとともに、医学生等に対する県医師修学資金制度等医師確保対策を積極的に展開します。

（３）救急関係機関における協力関係の確保等（消防救急課、医療政策課）

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、救急医療機関の受入れ連絡体制の明確化を図ります。

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）及びドクターヘリの活用を推進します。

７　交通事故被害者等支援の推進

交通事故の被害者は、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、かけがえのない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します。

また、交通事故被害者等は、精神的にも大きな負担を抱えている上、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するなどして、被害者支援を積極的に推進します。

（１）自動車損害賠償保障制度の充実等（東北運輸局）

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

①　無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の重要性等について、広報活動等を通じて広く県民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

②　任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自動車損害賠償責任保険（共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車

保険（自動車共済）は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしていますが、被害者救済等の充実に資するよう、制度の改善及び安定供給の確保に向けて指導を行います。

（２）損害賠償の請求についての援助等（消費生活・地域安全課、交通指導課）

①　交通事故相談活動の推進

県が設置する交通事故相談所の業務については、次の措置により、その充実強化を図ります。

ア　地域における交通事故相談活動を充実するため、交通事故相談所の相談業務の充実を図るとともに、市町村相談窓口に対する県交通事故相談所の指導を行います。

イ　交通事故相談所業務の円滑かつ適正な運営を図るため、関係機関、団体等との連絡協調を促進します。

ウ　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ります。

エ　交通事故相談所において各種の広報を行うほか、県及び市町村等の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します。

②　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します。

また、地方法務局及び人権擁護委員による人権相談の一環として交通事故に関する相談を積極的に取り扱うとともに、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター、日本司法支援センター及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図ります。

（３）交通事故被害者等支援の充実強化

（東北運輸局、消費生活・地域安全課、スポーツ保健課、交通指導課）

①　自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

独立行政法人自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付け、交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業等により交通事故被害者の遺児等を支援します。

また、自動車事故対策機構による自動車事故によって重度の後遺障害（遷延性意識障害）を負った被害者に対する介護料の支給及び治療・看護を専門に行う療養施設の設置・運営、及び自動車事故によって後遺障害を負った被害者のリハビリテーションの機会確保に向けた取組を推進します。

交通安全母の会等の組織との連携による交通遺児対策の充実が図られる環境の醸成に努めます。

② 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します。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通相談係、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・団体との連携を図ります。

また、被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過、事件処理結果、不起訴記録等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れ等をまとめた「被害者手帳」を作成し、活用します。

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、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ります。

さらに、行政処分に関する情報についても、交通死亡事故の被害者の遺族等による問合せに応じ、その適切な提供を図ります。

③ 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、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしています。引き続き、関係機関と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、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていきます。

8 交通事故調査・分析の充実（交通企画課）

効果的な交通安全対策を実施するためには、事故が発生した状況について、運転者等の行動のみならず、道路環境面等様々な角度から情報を収集し、その事故が発生した要因を解明する必要があるため、きめ細かな交通事故分析の充実に努めます。

（１）交通事故多発箇所の共同現場点検

過去に発生した交通事故発生実態から特定の区間又は地点（交差点及びカーブ等）で集中して発生している道路については、関係機関、団体等と共同して現場点検を実施し、道路交通環境面から見た事故多発原因を分析して効果的な事故防止対策を推進します。

（２）交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現場点検

死亡事故等で多数の死傷者数を出した事故又は社会的影響若しくは公共に対する被害の大きい事故については、多角的に分析し、事故の直接的、間接的原因を明らかにして、当該地点における同種事故の再発防止を図るための緊急的な現場点検を推進します。

（３）交通事故データ解析等統計分析の高度化

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通情報管理システムにおける分析・解析機能の高度化を図るとともに、地理情報システム（ＧＩＳ）を活用した交通事故分析による交通事故情報等の「見える化」を推進します。

第２編　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、多くの国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、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進する。

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継続する。

②　運転事故全体の死者数を減少させる。

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　利用者等が関係する事故の防止

＜７つの柱＞

①　鉄道交通環境の整備

②　鉄道交通の安全に関する知識の普及

③　鉄道の安全な運行の確保

④　鉄道車両の安全性の確保

⑤　救助・救急活動の充実

⑥　被害者支援の推進

⑦　鉄道事故等の原因究明と事故等の防止

第２編　鉄道交通の安全

第１章　鉄道交通安全の目標等（東北運輸局）

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。以下同じ。）は、国民生活に欠くことのできない交通手段です。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ると、多数の死傷者を生じるおそれがあります。また、ホームでの接触事故等の鉄道人身障害事故と踏切障害事故を合わせると鉄道運転事故全体の約９割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ます。

このため、県民が安心して利用できる、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要があります。

第１節　鉄道事故の状況等

１　鉄道事故の状況

全国における鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあり、令和６年は５９６件でした。

２　近年の運転事故の特徴

全国における鉄道人身障害事故は約５割から約６割、踏切障害事故は約３割から約４割を占めており、両者で鉄道運転事故件数全体の約９割を占めています。また、死者数については、鉄道人身傷害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めています。

鉄道人身障害事故のうち、ホーム等における鉄道人身障害事故については、令和６年は２２５件で、そのうち、首都圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）で発生した件数は、全体の約５割と高い割合を占めています。

第２節　第１２次交通安全計画における目標

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す。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す。

近年は人口減少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すが、引き続き安全対策を推進していく必要があります。

こうした現状を踏まえ、県民の理解と協力の下、第２章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します。

第２章　鉄道交通の安全についての対策

第１節　今後の鉄道交通安全対策を考える視点（東北運輸局）

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ます。しかしながら、列車の衝突や脱線等が一たび発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、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していきます。

また、ホームでの接触事故等の鉄道人身障害事故と踏切障害事故を合わせると鉄道運転事故全体の約９割を占めており、このうち、利用者等の関係する事故が多いことから、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講じる必要があります。

第２節　鉄道交通安全のための施策の展開

１　鉄道交通環境の整備（東北運輸局）

（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・改良を進めます。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から経営の厳しい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・補修等の促進を図ります。

（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自動列車停止装置（ＡＴＳ※）等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について法令により整備の期限が定められたもの※の整備については完了しましたが、期限が定められていないものの整備については、引き続き推進を図ります。

２　鉄道交通の安全に関する知識の普及（東北運輸局、消費生活・地域安全課）

鉄道運転事故の約９割を占める鉄道人身傷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す。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、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故０（ゼロ）運動、訪日外国人向けの多言語ポスター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ます。

※ ATS：Automatic Train Stop

※ 法令により整備の期限が定められたもの：１時間当たりの最高運行本数が往復10本以上の線区の施設又はその線区を走行する車両若しくは運転速度が100km/hを超える車両又はその車両が走行する線区の施設について10年以内に整備するよう義務付けられたもの

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ります。

さらに、山形県踏切道事故防止対策委員会の活動を継続し、関係機関・団体と密接に連携して安全対策を講じます。

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します。さらに、運転士等の資質の保持、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ります。

（１）保安監査の実施（東北運輸局）

鉄道事業者に対し、計画的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します。また、計画的な保安監査のほか、重大な事故等の発生等の際にも臨時で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して、保安監査の充実を図ります。

（２）運転士の資質の保持（東北運輸局）

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します。

また、乗務員の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します。

（３）安全上のトラブル情報の共有・活用（東北運輸局）

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を行います。また、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・共有することで事故等の再発防止に活用します。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します。

（４）気象情報等の充実（山形地方気象台）

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波及び火山噴火等の自然現象を的確に把握し、関係機関、乗務員等が必要な措置を迅速にとり得るよう特別警報・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ます。また、これらの情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図るため、気象観測予報体制の整備、地震・津波・火山監視体制の整備、各種情報の提供、気象知識等の普及を行います。

特に、竜巻等の激しい突風による列車転覆等の被害の防止に資するため、竜巻注意情報を適時・適切に発表するとともに、分布図形式の短時間予測情報として竜巻発生確度ナウキャストを提供します。また、走行中の列車における地震発生時の転覆等の被害の防止に資するため、緊急地震速報（予報及び警報）の鉄道交通における利活用の推進を図ります。なお、噴火警戒レベルに応じて鉄道事業者等がとるべき防災対応について、平常時からの火山防災協議会における共同検討を通じて合意を図ります。

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します。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ます。

ア　気象特別警報・警報・予報等

気象による鉄道交通障害が予想される時は、適時・適切に特別警報・警報・予報等を発表し、防災情報提供システム等を用いて、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により鉄道利用者に周知します。また、雨による災害発生の危険度を地図上にリアルタイムに表示する「大雨・洪水警報の危険度分布」や積雪・降雪の面的な状況を表す「現在の雪（解析積雪深・解析降雪量)」についても、気象庁ホームページや報道機関等を通じて鉄道利用者に周知します。さらに、特に大雪により深刻な鉄道交通障害が見込まれる場合は、国土交通省と連携し、大雪に対する国土交通省緊急発表を実施し、鉄道利用者に警戒を呼びかけます。

イ　緊急地震速報（予報及び警報)、津波警報等

地震・津波警報による鉄道交通障害が予想される時は、適時・適切に緊急地震速報（予報及び警報)、津波警報等、地震情報等を発表し、防災情報システム等を用いて、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により鉄道利用者に周知します。

ウ　南海トラフ地震臨時情報等

大規模地震対策特別措置法の規定に基づく地震防災対策強化地域に係る大規模な地震が発生するおそれがあると認める時は、直ちに地震予知情報を内閣総理大臣に報告するとともに、南海トラフ沿いで異常な現象を観測した場合や南海トラフ地震発生の可能性が相対的に高まったと評価した場合等には、「南海トラフ地震臨時情報」を発表し、防災情報提供システム等を用いて、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関等の協力により鉄道利用者に周知します。

エ　噴火警報等

火山現象による鉄道交通障害が予想される時は、平常時からの火山防災協議会で共同検討した避難計画に基づき、当該道路の交通規制等の防災対応がとられるよう、噴火警戒レベルを付した噴火警報等を発表します。また、鉄道利用者の降灰量に応じた適切な防災行動に資するよう、降灰予報を適時・適切に発表します。

オ　気象知識等の普及

気象、地象、水象に関する知識の普及のため、気象情報等の利用方法等に関する講習会の開催、広報資料の作成・配布などを行うほか、防災機関の担当者を対象に、特別警報・警報・予報等の伝達などに関する説明会及びワークショップを開催します。

鉄道事業者が、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よう指導します。

（５）大規模な事故等が発生した場合の適切な対応（東北運輸局）

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・連絡を行います。

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

（６）運輸安全マネジメント評価の実施（東北運輸局）

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

（７）計画運休への取組（東北運輸局）

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合等、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測されるときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導します。

４　鉄道車両の安全性の確保（東北運輸局）

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

５　救助・救急活動の充実（東北運輸局）

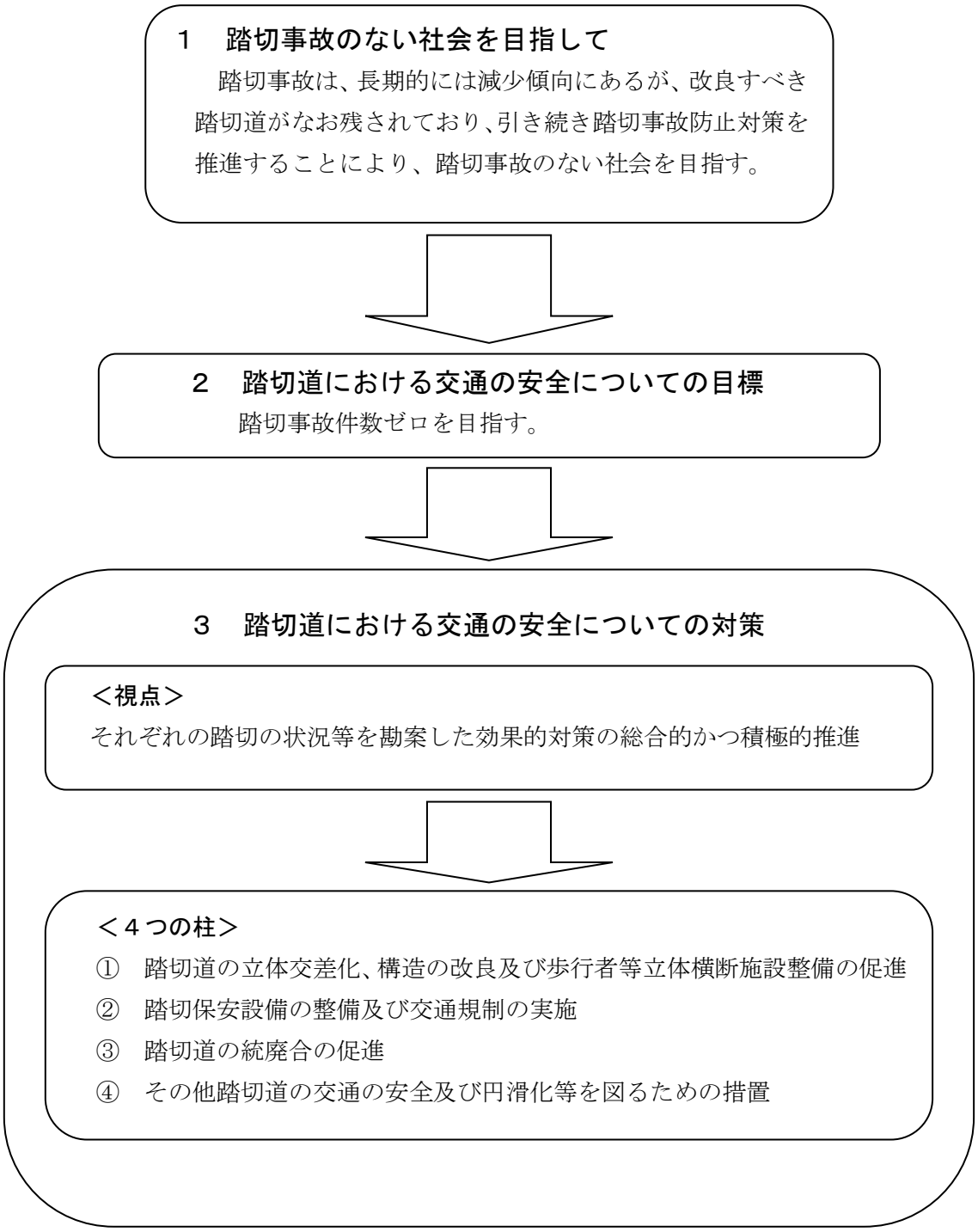
鉄道の重大事故等の発生に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図ります。

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します。

６　被害者支援の推進（東北運輸局）

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、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしています。関係機関と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の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていきます。

第３編　踏切道における交通の安全



第３編　踏切道における交通の安全

第１章　踏切道における交通安全の目標等（東北運輸局）

第１節　踏切事故の状況等

１　踏切事故の状況

全国における踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、令和６年の発生件数は２１７件、死傷者数は１４０人となっています。県内の踏切事故は、平成２８年度以降１件～２件、死傷者数は０～２人で推移しています。

踏切事故が長期的には減少しているのは、踏切道の改良等、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ます。しかし、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、改良すべき踏切道が残されている現状にあります。

２　近年の踏切事故の特徴

令和３年度から６年度の踏切事故の特徴としては、①原因別でみると、直前横断によるものが約５割を占めており、また、衝撃物別では自動車と衝撃したものが約４割、歩行者と衝突したものが約４割を占めています。県内の状況では、自動車と衝突したものが大半を占めています。

②踏切道の種類別にみると、発生件数では第１種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多く（県内も同様）、踏切道１００箇所当たりの発生件数でみると，第４種踏切道が最も多くなっていることなどがあげられます。

県内の踏切の状況　（令和８年３月現在）

種別	踏切道数	備　　考
第１種	４００	昼夜間を通じ踏切警手が遮断機を操作している踏切道又は自動、遮断機が設置されている踏切道
第３種	２０	警報機が設置されている踏切道
第４種	１８	踏切警手もおらず、遮断機も警報機も設置されていない踏切道
計	４３８	

第２節　第１２次交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、県民の理解と協力の下、第２章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、令和１２年までに踏切事故件数ゼロを目指します。

第２章　踏切道における交通の安全についての対策

第１節　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点（東北運輸局）

踏切事故は、多数の死傷者を生じるなど重大な結果をもたらすおそれがあります。そのため、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切（遮断時間が特に長い踏切道）への対策や高齢者等の歩行者対策、バリアフリー化等、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します。

第２節　踏切道における交通安全のための施策の展開

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整備等、バリアフリー化の促進（東北運輸局）

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、除却を推進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、原則、立体交差化を図ります。

立体交差化までに時間のかかる踏切については、早期に安全・安心を確保するため、各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良、カラー舗装、歩行者等立体横断施設の設置、規制看板の設置によるピーク時の流入抑制や駐輪場整備等の一体対策を促進するほか、円滑化にも資する場合には、踏切信号機の設置等の暫定的な速効対策について、速やかに関係省庁が連携して検討し、早期に必要な取組を推進します。

また、歩道が狭小な踏切についても、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歩行者滞留を考慮した踏切拡幅等、事故防止効果の高い構造への改良を促進します。

以上の構造改良等による「速効対策」と、立体交差化の「抜本対策」との両輪による総合的な対策を促進します。

２　踏切道の統廃合の促進（東北運輸局）

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、迂回路の状況等を勘案して、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します。

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します。

３　踏切保安設備の整備及び交通規制の実施（東北運輸局、交通規制課）

踏切遮断機の整備されていない踏切道について、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とともに、統廃合や踏切遮断機の整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断等を抑止するためのゲートや柵等の設置等踏切事故の減少が期待できる設備の整備を促進します。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ます。

また、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や、ＡＩ等を活用した更なる踏切安全対策を推進します。

道路交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂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、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図ります。

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（東北運輸局、交通規制課）

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

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、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、踏切注意情報の表示や踏切関連交通安全施設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適切に行います。

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必要があるため、踏切事故防止キャンペーンを推進するなど広報活動等を強化するとともに、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します。

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努めます。