

第 11 次栃木県交通安全計画の概要

まえがき

本計画は、交通安全対策基本法第 25 条第 1 項の規定に基づき、令和 3 (2021) 年度から令和 7 (2025) 年度までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

交通安全の確保は、安全で安心な社会実現のための重要な要素であり、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 人優先の交通安全意識

全ての交通について、交通弱者の安全を一層確保することが必要であり、あらゆる施策は「人優先」の交通安全意識を基本とする。

3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

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、全ての人が安全に安心して暮らせる「共生社会」を目指す。

4 交通社会を構成する三要素

本計画は、「道路交通・鉄道交通・踏切道における交通」ごとに、計画期間内に達成すべき目標を設定し、その実現を図るため「交通社会を構成する人間」、「車両等の交通機関」及び「交通環境」という三つの要素を考慮した施策を策定する。

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

時代のニーズに応える交通安全の取組が求められる中、「人手不足への対応」、「先端技術導入への対応」、「高まる安全への要請と交通安全」、「新型コロナウイルス感染症の影響の注視」の 4 つの事項について、本計画の期間を通じて特に注視するとともに、必要な対策を講ずる。

6 横断的に重要な事項

交通事故防止のためには、国、地方公共団体、民間団体等が緊密に連携して、「先端技術の積極的活用」、「救助・救急活動及び被害者支援の充実」、「参加・協働型の交通安全活動の推進」、「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」、「EBPM（証拠に基づく政策立案）の推進」の 5 つの事項について推進する。

第1章 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

- ・ 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。
- ・ 死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、併せて、事故そのものの減少にも積極的に取り組む。
- ・ 行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化する。また、住民の交通安全に関する各種活動への参加、協働を促進する。
- ・ さらに、地域の安全性を総合的に高めていくため、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していく。

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と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

本県の交通事故による年間の24時間死者数は、昭和46(1971)年に485人を数えたが、平成28(2016)年には76人まで減少し、「令和2(2020)年までに年間の24時間死者数を90人以下にする。」という第10次栃木県交通安全計画の目標達成に至った。

2 道路交通事故の見通し

今後も人口の減少及び高齢化の進展が予測されていることから、高齢者が関係する交通事故割合の増加が見込まれる。

II 交通安全計画における目標

令和7(2025)年までに交通事故による年間の24時間死者数を75人以下、重傷者数を500人以下にする。

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

従来の交通安全対策を基本としつつ、より効果的な対策への改善を図り、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

<重視すべき視点>

1 高齢者及び子供の安全確保

- ・ 高齢者は、歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築する。
- ・ 子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において歩道等の歩行空間の整備を推進する。

2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

- ・ 人優先の考えの下、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、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者及び自転車の安全確保を図る対策を推進する。

- ・ 自転車は被害者にも加害者にもなるため、それぞれの対策を講じる。
- ・ 自転車の走行空間の確保を積極的に進める。
- ・ 自転車利用者については、交通安全教育等の充実を図る。
- ・ 自動車等の運転者に対し、歩行者・自転車への保護意識の高揚を図る。

3 生活道路における安全確保

- ・ 生活道路においては、全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならない。
- ・ 生活道路において、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入防止等の対策を講じる。
- ・ 各種対策を実施していく上では対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

4 先端技術の活用推進

- ・ 今後の技術発展を踏まえ、新たな技術を有効に活用していく。
- ・ 先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

従来の対策では抑止が困難である交通事故について、詳細な情報に基づいて分析し、きめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する。

6 地域が一体となった交通安全対策の推進

- ・ 地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組に活かすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、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。
- ・ 県や市町は、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、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

- ・ 生活道路における安全対策を推進する。
- ・ 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、身近な生活道路安全の推進に取り組み、人優先の道路交通環境の整備を図る。
- ・ 輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント施策を総合的に推進する。
- ・ 最先端の ICT 等を導入して、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。

(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) 幹線道路における交通安全対策の推進

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

- (4) 高齢者等の移動手手段の確保・充実
- (5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化
- (6) 無電柱化の推進
- (7) 効果的な交通規制の推進
- (8) 自転車利用環境の総合的整備
- (9) ITS の活用
- (10) 交通需要マネジメントの推進
- (11) 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) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

2 交通安全意識の高揚

- ・ 幼児から成人まで、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。
 - ・ 高齢者自身の交通安全意識向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、高齢者に対する保護意識を高める啓発指導を強化する。
 - ・ 参加・体験・実践型の教育方法を取り入れるなど、必要な情報を分かりやすく提供する。
- (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

3 安全運転の確保

- ・ 運転者及び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、特に、高齢運転者に対する教育等の充実に努める。
 - ・ 運転免許業務については、交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。
 - ・ 運転者に対して、高齢者や障害者、子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る。
 - ・ 企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に努めるとともに、交通労働災害の防止等を図る。
 - ・ 道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に努める。
- (1) 運転者教育等の充実
 - (2) 運転免許業務の改善
 - (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) 道路交通に関連する情報の充実

4 車両の安全性の確保

- ・ 衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、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る。
- ・ 先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらう対策も重要である。
- ・ 先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、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る。

- (1) 自動運転車の安全対策・活用の推進
- (2) 自動車の検査及び点検整備の充実
- (3) 自転車の安全性の確保

5 道路交通秩序の維持

- ・ 交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。
- ・ 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。
- ・ 関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族等追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

- (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

6 救助・救急活動の充実

- ・ 救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。
- ・ 負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図るため、一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図る。

- (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

7 被害者支援の充実と推進

- ・ 犯罪被害者等基本法等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。
- ・ 自転車に係る損害賠償保険等への加入について普及啓発を推進する。
- ・ 交通事故相談を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

- (1) 自動車損害賠償保障制度に関する広報啓発等
- (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

8 研究開発・調査研究の周知及び活用等

- ・ 国等が行う道路交通の安全に関する研究開発・調査研究の結果を県民に情報提供するとともに、積極的な活用を推進する。
 - ・ 交通事故の分析を充実させるなど、引き続き、道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図る。
- (1) 道路交通の安全に関する研究開発の周知及び活用
 - (2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

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

県民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進する。

I 交通安全計画における目標

- 乗客の死者数ゼロを目指す。
- 運転事故全体の死者数減少を目指す。

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

一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進する。

II 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

- (1) 鉄道施設等の安全性の向上
- (2) 運転保安設備等の整備

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

- (1) 保安監査の実施
- (2) 運転士の資質の保持
- (3) 安全上のトラブル情報の共有・活用
- (4) 気象情報等の充実
- (5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応
- (6) 運輸安全マネジメント評価の実施
- (7) 計画運休への取組

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

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 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の措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を防止する。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであることから、より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と円滑化を図るための措置

第1章 道路交通の安全

1 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。



2 道路交通の安全についての目標

- ① 令和7(2025)年までに年間の24時間死者数を75人以下にする。
- ② 令和7(2025)年までに年間の重傷者数を500人以下にする。



3 道路交通の安全についての対策

今後の道路交通安全対策を考える視点

<重視すべき視点>

- (1) 高齢者及び子供の安全確保
- (2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- (3) 生活道路における安全確保
- (4) 先端技術の活用推進
- (5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- (6) 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 交通安全意識の高揚
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 研究開発・調査研究の周知及び活用等

第2章 鉄道交通の安全

1 鉄道事故のない社会を目指して

- 鉄道は、多くの県民が利用する生活に欠くことのできない交通手段である。
- 県民が安心して利用できる、一層安全で安定した鉄道輸送を目指す。



2 鉄道交通の安全についての目標

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



3 鉄道交通の安全についての対策

<視点>

- ① 重大な列車事故の未然防止
- ② 利用者等の関係する事故の防止



<6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

第3章 踏切道における交通の安全

1 踏切事故のない社会を目指して

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



2 踏切道における交通の安全についての目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を防止する。



3 踏切道における交通の安全についての対策

<視点>

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



<4つの柱>

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