



# 第 12 次埼玉県交通安全計画 (案)



令和8年〇月  
埼玉県交通安全対策会議



## 目 次

第1部 総論.....	1
第1章 交通安全計画の策定 .....	2
1 計画策定の趣旨 .....	2
2 第11次埼玉県交通安全計画の成果.....	2
3 計画の期間 .....	3
4 計画のポイント .....	3
5 実施計画の策定 .....	3
第2章 交通事故等の状況 .....	4
1 道路交通事故.....	4
(1) 道路交通事故の状況.....	4
(2) 埼玉県における道路交通事故の特徴 .....	4
2 鉄道事故.....	7
3 踏切事故.....	8
第3章 第12次埼玉県交通安全計画の目標 .....	9
第4章 交通安全対策の重点 .....	10
1 こども及び高齢者の安全確保.....	10
2 自転車及び歩行者の安全確保.....	10
3 自動車（二輪車を含む）の安全運転推進 .....	10
4 交通事故が起こりにくい環境づくり .....	11
第5章 計画の推進体制 .....	12
1 行政機関.....	12
(1) 埼玉県.....	12
(2) 国の地方行政機関 .....	12
(3) 市町村 .....	12
2 事業者、交通関係団体、ボランティア等 .....	12
3 県民.....	13
第2部 講じようとする施策 .....	14
第1章 道路交通環境の整備 .....	15
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 .....	17

---

(1) 生活道路における交通安全対策の推進 .....	17
(2) 通学路等における安全対策 .....	17
(3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備 .....	18
2 道路ネットワークの整備と生活道路との機能分化 .....	18
3 幹線道路における交通安全対策の推進 .....	19
(1) 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進 .....	19
(2) 事故危険箇所対策の推進 .....	19
(3) 重大事故の再発防止 .....	19
(4) 高速自動車国道等における交通安全対策の推進 .....	19
(5) 道路の改築等による交通事故対策の推進 .....	20
(6) 高度道路交通システム(ITS)の推進等による安全で快適な道路交通環境の実現 ..	21
4 交通安全施設等の整備と戦略的な維持管理等 .....	21
(1) 交通安全施設等整備事業の推進 .....	21
(2) 交通安全施設等の戦略的維持管理 .....	22
(3) 道路交通環境整備への住民参加の促進 .....	22
(4) 横断歩行者優先の前提となる施設の適正な維持管理 .....	22
(5) 道路交通環境安全推進連絡会議の活用 .....	22
5 地域公共交通の確保・充実 .....	23
6 歩行空間のユニバーサルデザイン化 .....	23
7 無電柱化の推進 .....	23
8 効果的な交通規制の推進 .....	23
(1) 地域の交通実態等を踏まえた交通規制 .....	23
(2) 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制 .....	24
(3) 幹線道路における交通規制 .....	24
(4) 高速道路における交通規制 .....	24
(5) 効果的な交通規制の推進 .....	25
(6) 交通規制情報の質の向上等の推進 .....	25
9 自転車利用環境の総合的整備 .....	25
10 高度道路交通システム(ITS)の活用 .....	25
11 交通需要マネジメントの推進 .....	26
(1) 自動車の効率的利用の促進 .....	26

---

(2) 公共交通機関の利用の促進 .....	26
12 災害に備えた道路交通環境の整備 .....	26
(1) 災害に備えた道路の整備 .....	26
(2) 災害に強い交通安全施設等の整備 .....	27
(3) 広域交通管制システムの推進 .....	27
(4) 災害発生時における交通規制 .....	27
(5) 災害発生時における情報提供の充実 .....	27
13 総合的な駐車対策の推進 .....	28
(1) きめ細かな駐車規制の推進 .....	28
(2) 違法駐車対策の推進 .....	28
(3) 駐車場等の整備 .....	28
(4) 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚 .....	29
(5) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進 .....	29
14 道路交通情報の充実 .....	29
(1) 交通管制システムの充実・高度化 .....	29
(2) 道路交通情報の充実に資する機器の整備等 .....	29
(3) 自動運転の実用化に資する交通環境の構築 .....	30
(4) 分かりやすい道路交通環境の確保 .....	30
15 その他の道路交通環境の整備 .....	30
(1) 道路占用及び道路使用の適正化 .....	30
(2) 休憩施設等の整備の推進 .....	31
(3) こどもの遊び場等の確保 .....	31
(4) 道路法に基づく通行の禁止又は制限 .....	31
(5) 道路法非適用道路に係る交通安全施設の整備 .....	31
(6) 交通公害の防止 .....	32
第2章 交通安全思想の普及徹底 .....	33
1 段階的かつ体系的な交通安全教育の徹底 .....	34
(1) 幼児に対する交通安全教育 .....	34
(2) 小学生に対する交通安全教育 .....	35
(3) 中学生に対する交通安全教育 .....	35
(4) 高校生に対する交通安全教育 .....	36

---

(5) 成人等に対する交通安全教育.....	37
(6) 高齢者に対する交通安全教育.....	38
(7) 高齢運転者に対する交通安全教育 .....	38
(8) 高齢者保護ネットワークの推進.....	39
(9) 障害者に対する交通安全教育.....	39
(10) 外国人に対する交通安全教育.....	39
2 効果的な交通安全教育の推進.....	40
3 自転車の安全利用の推進.....	40
(1) 自転車安全利用に向けた交通ルールの周知.....	40
(2) 自転車運転者講習制度の適切な運用 .....	41
(3) 自転車用ヘルメットの普及促進 .....	41
(4) 自転車運転免許制度の活用 .....	41
(5) 幼児二人同乗用自転車の普及促進 .....	41
(6) 自転車の安全性の確保 .....	42
4 歩行者優先と正しい横断の徹底 .....	42
5 県民総ぐるみの交通安全運動等の推進.....	43
6 その他の交通安全に関する普及啓発活動の推進.....	44
(1) シートベルト及びチャイルドシートの着用等の徹底 .....	44
(2) 飲酒運転の根絶.....	44
(3) 「ながらスマホ」対策の推進 .....	45
(4) 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 .....	45
(5) 夕暮れ時・夜間の交通事故防止対策の推進 .....	45
(6) 危険運転の防止等に関する普及啓発活動の推進 .....	46
(7) 過積載防止対策の推進 .....	46
(8) 新しい小型モビリティの安全対策 .....	46
7 急速に発展・普及する技術の正しい利用のための情報提供等.....	47
8 民間交通安全団体等の主体的活動の促進 .....	47
9 地域における交通安全活動への参加・協働の推進 .....	48
第3章 安全運転の確保 .....	49
1 運転者教育等の充実 .....	50
(1) 運転免許取得希望者に対する教育の充実.....	50

---

(2) 運転者に対する教育の推進 .....	50
(3) 高齢運転者対策の充実 .....	51
(4) 外国人運転者対策の強化.....	53
(5) 自動車運送事業の安全対策の確保 .....	53
(6) 危険な運転者の早期排除等 .....	54
(7) 運転者管理業務の合理化.....	54
(8) 道路交通に関する情報の充実.....	54
(9) 交通労働災害の防止等 .....	56
(10) 運転管理の改善及び運行管理の充実 .....	56
<b>2 自動運転等の安全の確保と支援 .....</b>	<b>57</b>
(1) 特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用等 .....	57
(2) 遠隔操作型小型車の安全な運行の支援.....	58
<b>3 事業用自動車の安全対策の推進 .....</b>	<b>58</b>
(1) 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立.....	58
(2) 飲酒運転、迷惑運転等の根絶.....	58
(3) ICT・新技術を活用した安全対策の推進.....	59
(4) 少子超高齢社会における交通事故の防止対策 .....	59
(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 .....	59
(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 .....	60
(7) 運転者の健康起因事故防止対策の推進 .....	60
(8) 自動車運送事業安全性評価事業の促進等 .....	60
(9) 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底 .....	61
<b>第4章 車両の安全性の確保 .....</b>	<b>62</b>
<b>1 車両の安全性に関する技術基準等の改善の推進.....</b>	<b>63</b>
(1) 車両の安全対策の推進 .....	63
(2) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化 .....	63
<b>2 ASV の開発・普及促進 .....</b>	<b>64</b>
<b>3 高齢運転者への車両安全対策の推進 .....</b>	<b>64</b>
<b>4 安全な自動運転車の実用化・普及のための環境整備.....</b>	<b>64</b>
(1) 自動運転車に係る安全基準の運用 .....	64
(2) 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進 .....	65

---

(3) 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進.....	65
(4) 自動運転車に係る電子的な検査の導入や審査・許可制度の的確な運用 .....	65
(5) 自動運転車の事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進 .....	65
5 自動車アセスメント情報の提供等.....	65
6 自動車の検査及び点検整備の充実.....	66
(1) 自動車の検査及び点検整備の充実 .....	66
(2) 自動車点検整備の推進 .....	66
7 リコール制度の充実 .....	67
第5章 道路交通秩序の維持 .....	68
1 交通指導取締りの強化等 .....	69
(1) 一般道路における効果的な指導取締りの強化等 .....	69
(2) 高速道路における指導取締りの強化等 .....	71
2 交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制の強化.....	71
(1) 専従捜査体制の強化等 .....	71
(2) 初動捜査体制及び科学的捜査体制の強化.....	72
3 暴走族及び旧車會対策の強化.....	72
(1) 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実 .....	72
(2) 暴走行為を阻止のための環境整備 .....	72
(3) 暴走族等に対する指導取締りの推進 .....	72
(4) 暴走族関係事犯者の再犯防止.....	73
(5) 車両の不正改造の防止 .....	73
第6章 救助・救急活動の充実 .....	74
1 救助・救急体制の整備 .....	75
(1) 救助・救急体制の整備 .....	75
(2) 応急手当の普及啓発活動の推進 .....	75
(3) 救急救命士の養成等の推進 .....	76
(4) 防災ヘリコプター等による救急業務の推進 .....	76
(5) 救助・救急隊員の教育訓練の充実 .....	76
(6) 高速自動車国道等における救急体制の整備 .....	76
2 救急医療体制の整備 .....	77
(1) 救急医療施設等の整備 .....	77

---

(2) メディカルコントロール体制の充実・強化 .....	77
(3) ドクターへリ・ドクターカーによる救急業務の推進 .....	77
3 救急関係機関の協力関係の確保等 .....	77
第7章 被害者支援の充実と推進 .....	78
1 自動車損害賠償保障制度の充実等 .....	79
2 自転車損害賠償保険の普及促進 .....	79
3 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実 .....	80
(1) 交通事故相談所の活動の充実 .....	80
(2) 損害賠償請求の援助活動等の強化 .....	80
(3) 交通事故被害者の援助 .....	80
(4) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進 .....	81
第8章 研究開発及び調査研究の充実 .....	82
1 ITSに関する研究開発 .....	83
(1) 安全運転の支援 .....	83
(2) 交通管理の最適化 .....	83
(3) 歩行者等の支援 .....	83
第9章 鉄道と踏切道の安全確保 .....	84
1 鉄道交通環境の整備 .....	85
(1) 鉄道施設等の安全性の向上 .....	85
(2) 運転保安設備等の整備 .....	86
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及 .....	86
3 鉄道の安全な運行の確保 .....	86
(1) 保安監査の実施 .....	86
(2) 運転士の資質の保持 .....	87
(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用 .....	87
(4) 気象情報等の充実 .....	87
(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応 .....	88
(6) 運輸安全マネジメント評価の実施 .....	88
(7) 計画運休への取組 .....	88
4 救助・救急活動の充実 .....	89
5 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、バリアフリー .....	89

化の促進.....	89
6 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 .....	89
7 第4種踏切道の安全対策の実施 .....	90
8 踏切道の統廃合の促進 .....	90
9 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 .....	90

## 第1部 総論

第1章 交通安全計画の策定

第2章 交通事故等の状況

第3章 第12次埼玉県交通安全計画の目標

第4章 交通安全対策の重点

第5章 計画の推進体制

## 第1部 総論

### 第1章 交通安全計画の策定

#### 1 計画策定の趣旨

埼玉県交通安全対策会議は、県内の交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法に基づき、昭和46年以降、5年ごとに11次にわたり「埼玉県交通安全計画」を策定し、埼玉県、埼玉県警察及び関係行政機関等が一体となって、各種対策を強力に推進してきました。

その結果、令和7年中の県内における交通事故死者数は125人となり、昭和45年の845人の約7分の1の水準にまで減少しました。

一方、未だに交通事故で亡くなった方や怪我をされた方は年間1.8万人を上回っており、今後もより一層の交通事故の抑止を図っていく必要があります。

埼玉県の交通事故発生件数は、平成17年をピークに減少傾向にありましたが、近年下降止まりとなっています。悲惨な交通事故の根絶に向けて、新たな一歩を踏み出さなければなりません。

人々の生活様式が変化する中で、情報化社会や自動車の先進安全技術等は劇的に進化し、交通安全対策にも新たな視点が不可欠となってきています。

本計画は、「人優先」の交通安全思想を基本とし、科学的な交通事故の調査・分析や交通安全対策に関する評価・予測等を行い、その成果を踏まえつつ、時代に即した適切かつ効果的な交通安全に関する諸施策について、県民の理解と協力のもと、埼玉県、埼玉県警察及び関係行政機関等が緊密な連携を図り、強力に推進していくため、策定するものです。

#### 2 第11次埼玉県交通安全計画の成果

第11次計画では道路交通について、「令和7年までに、年間の交通事故死者数を100人以下とすること及び、年間の重傷者数を1,500人以下とすること」の2つの目標を設定しました。

令和7年中の交通事故死者数は、125人で令和2年の121人から4人増加し、また、重傷者数は、1,847人で令和2年の1,760人から増加し、いずれも目標を達成することができませんでした。

鉄道及び踏切事故については、「事故件数の確実な減少により死傷者数の減少を目指す」ことを目標としました。近年の鉄道の運転事故の件数は減少傾向にあり、死傷者数も概ね減少傾向で推移しています。

### 3 計画の期間

令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）までの5か年計画とします。

### 4 計画のポイント

埼玉県交通安全計画は、国第12次交通安全基本計画に基づき、本県及び本県を管轄する国の指定地方行政機関が実施する陸上交通の安全に関する施策等が記載され、市町村交通安全対策会議等が策定する交通安全計画の指針となるものです。

また、各種対策をより効果的に実施するため、できる限り県民の行動指針となるよう配慮しました。

### 5 実施計画の策定

埼玉県交通安全対策会議は、交通安全対策基本法に基づき、前年の社会情勢や県内の交通事故状況等を踏まえて、毎年度、「埼玉県交通安全実施計画」を策定します。実施計画には、当該年度に実施する交通安全に関する事業や活動等を具体的に記載します。

## 第2章 交通事故等の状況

### 1 道路交通事故

#### (1) 道路交通事故の状況

全国の交通事故死者数は減少傾向で推移しており、5年連続で3,000人を下回ったものの、未だに2,500人を上回っています。

県内の交通事故死者数は、令和元年に年間129人と昭和29年以来の150人以下を記録し、令和3年には118人、令和4年には104人と昭和28年以降最少を記録するなど減少傾向にありましたが、近年は増減を繰り返し、下げ止まりとなっています。(図1)

重傷者数は、平成23年から10年連続で減少し続けていましたが、令和3年以降横ばいとなっています。

人身事故件数、負傷者数は平成17年をピークに減少傾向で推移しておりましたが、近年、減少のペースが鈍化しています。

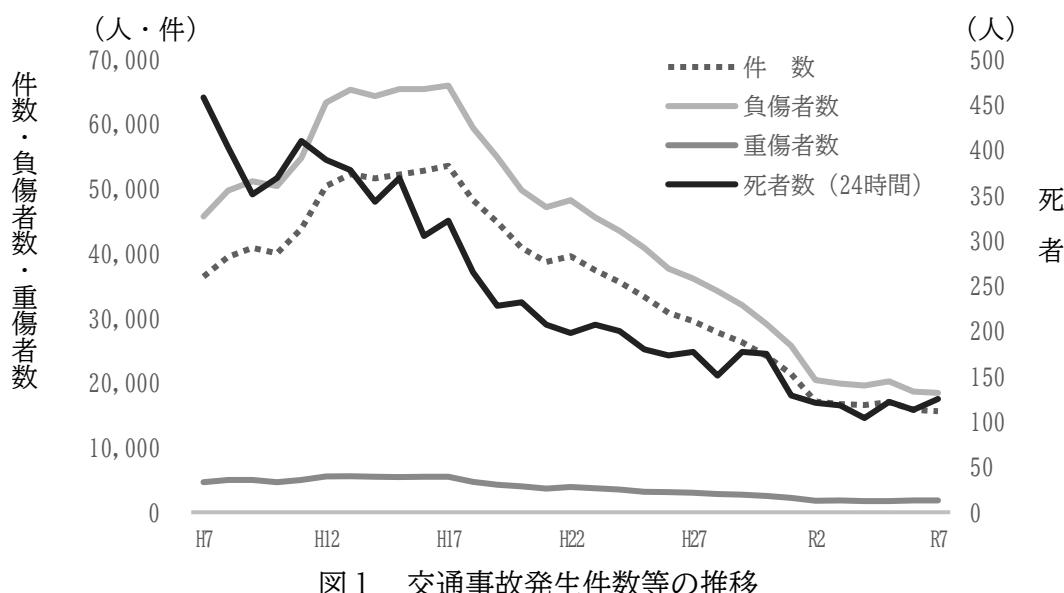


図1 交通事故発生件数等の推移

#### (2) 埼玉県における道路交通事故の特徴

本県における死亡事故には、「高齢者の事故」、「自転車・歩行者の事故」、「交差点の事故」が多いという特徴があります。

##### ア 交通事故死者の半数近くは高齢者

交通事故死者に占める65歳以上の高齢者の割合は増加傾向にあり、近年は高齢者が約半数を占めています。令和7年中の交通事故死者に占める高齢者の割合は51.2%で、平成19年以降、19年連続して4割を超えていました。高齢死者の内訳は、歩行中、自転車乗用中が約8割を占めており、令和7年中は歩行中が30人、自転車

乗用中が18人となり、75.0%を占めています。

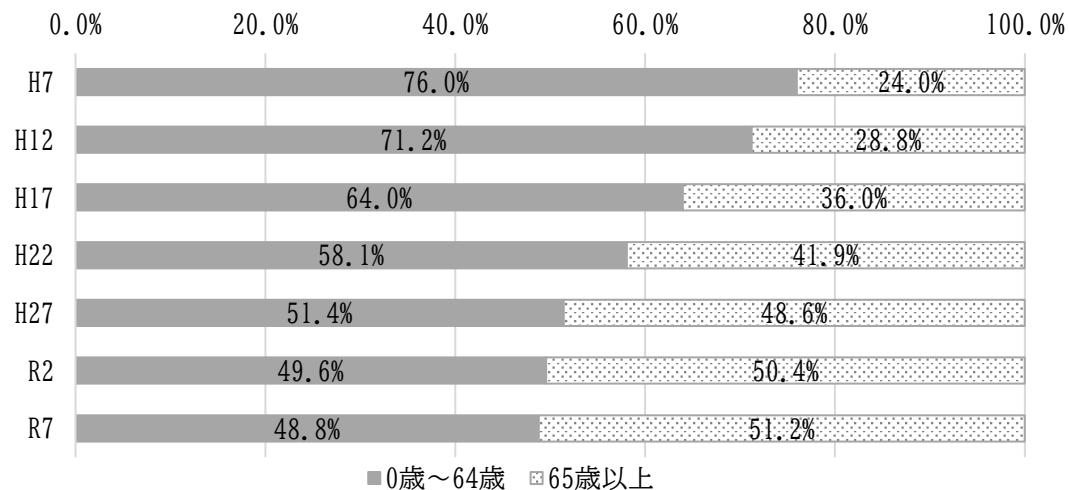


図2 高齢者の交通事故死者数・構成率の推移

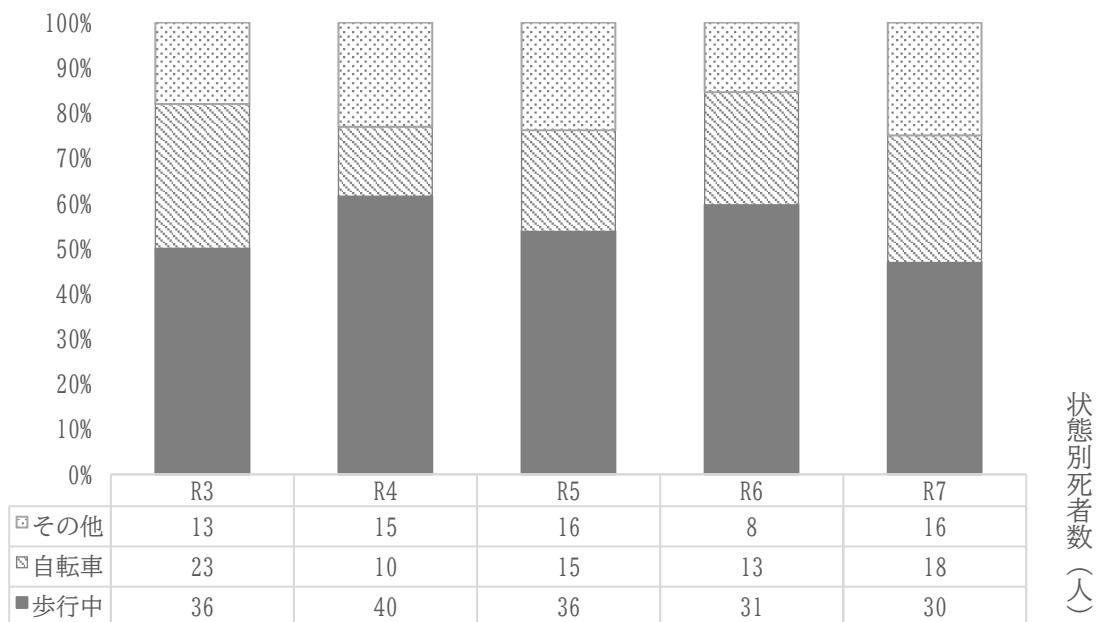


図3 高齢者の状態別死者数及び歩行中・自転車乗用中の構成率

#### イ 自転車・歩行者事故の多発

本県においては、自転車が県民の移動手段として広く利用されている一方で、自転車の関係する事故が多発しています。近年、人身交通事故の総数は減少傾向にあるものの、全人身交通事故に占める自転車事故の割合は全国平均が約2割であるのに対し、埼玉県では約3割と高い特徴があります。

また、状態別では歩行中の死者が最も多く、令和7年中は全死者数の34.4%に当

たる43人が歩行中に亡くなっています。

そのほか、子どもの状態別死傷者数では小学生の歩行中の死傷者数が、子ども全体の歩行中の死傷者数の6割以上を占め、また、年齢が上がるにつれて自転車事故の割合が大きくなる傾向にあり、中学生の自転車乗用中の死傷者数は中学生全体の死傷者数の6割以上を占めています。

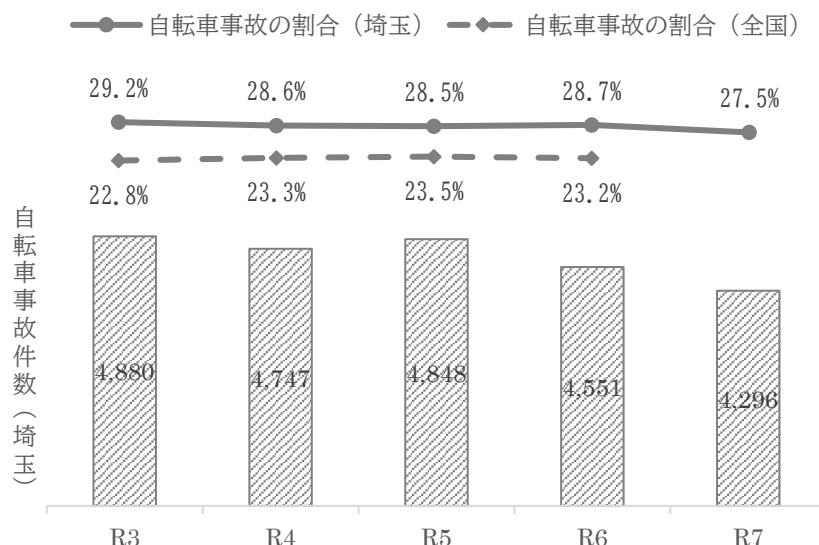


図4 自転車事故件数（埼玉）及び自転車事故の割合（全国・埼玉）

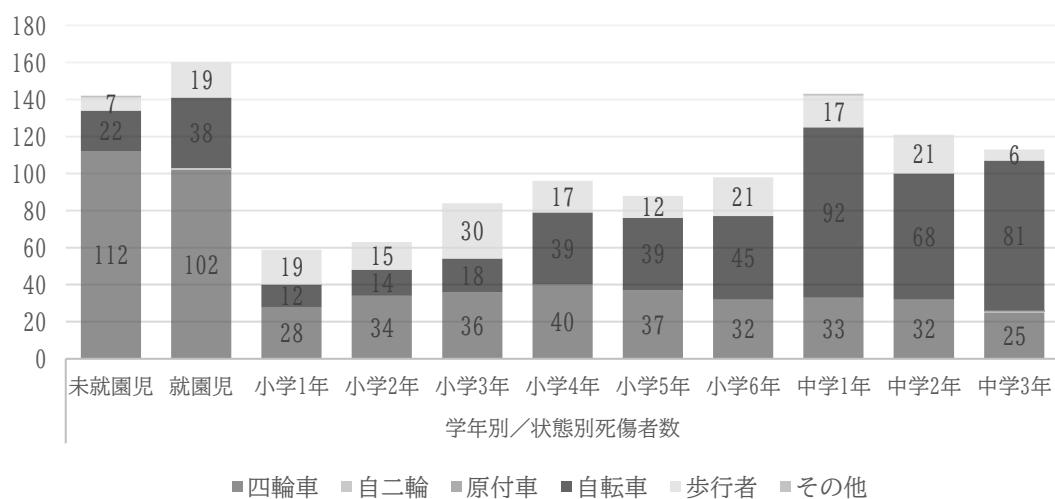


図5 学年別・状態別死傷者数

#### ウ 交差点で死亡事故が多発

本県における死亡事故は、単路等に比べ交差点（付近を含む。）での発生率が高く、令和7年中は68%が交差点で発生しており、全国平均に比べて○ポイント高い状況にあります。

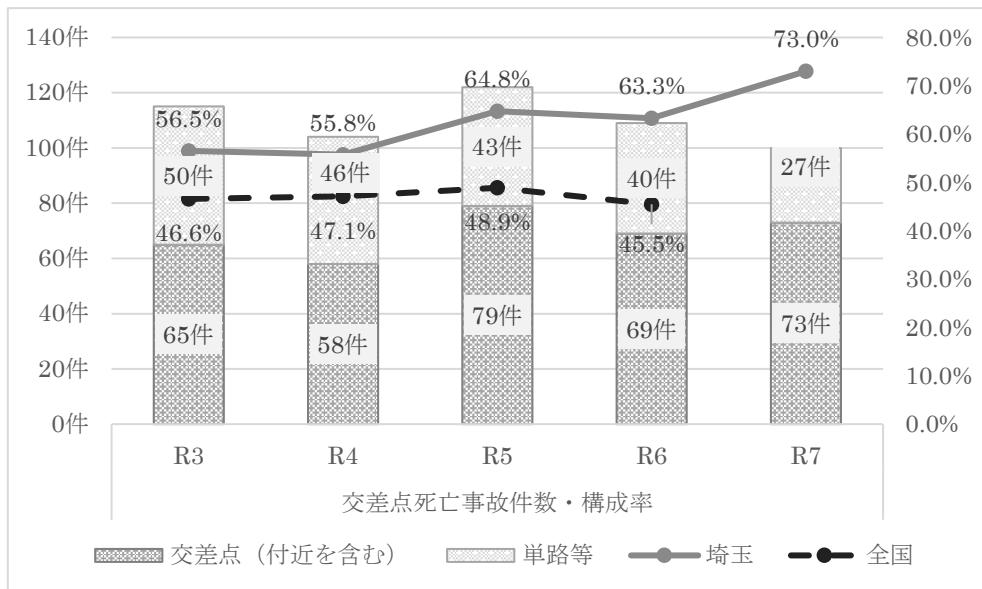


図6 交差点(付近を含む)の交通死亡事故件数(埼玉)及び交差点(付近を含む)での死亡事故の構成率(埼玉・全国)の推移

## 2 鉄道事故

令和6年度の本県における鉄道の運転事故は、列車の衝突や脱線等の重大事故は発生していないものの、踏切事故やホームからの転落等34件発生しています。

鉄道は、県民生活に欠くことのできない交通手段であり、列車の運行が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、ひと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。

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。

表3 鉄道運転事故件数等の推移

年度 区分	R2	3	4	5	6
件数 (件)	16	23	28	57	34
死者数 (人)	6	6	12	27	19
負傷者数 (人)	7	16	12	21	10

出典：関東運輸局管内における鉄軌道事故等の発生状況～鉄軌道及び索道輸送の安全に関する情報～（令和6年度）

### 3 踏切事故

本県における踏切事故件数は、昭和 38 年をピークに長期的には減少傾向にありますが、近年は横ばいで推移しており令和 6 年度は、15 件の発生がありました。

表4 埼玉県における踏切事故の件数及び死傷者の推移

年区分	R2	3	4	5	6
件数（件）	5	11	11	25	15
死亡者（人）	2	2	4	13	10
負傷者（人）	0	8	2	4	0

出典： 関東運輸局管内における鉄軌道事故等の発生状況～鉄軌道及び索道輸送の安全に関する情報～（令和 6 年度）

## 第3章 第12次埼玉県交通安全計画の目標

令和12年（2030年）までに

- (1) 年間の交通事故死者数を95人以下とする。
- (2) 年間の重傷者数を1,425人以下とする。

交通事故のない安心・安全な埼玉を達成することが究極の目標ですが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、本計画の計画期間である令和12年（2030年）までに年間の交通事故死者数を95人以下、年間の重傷者数を1,425人以下とすることを目指します。

さらに、死傷者数の減少割合を高齢者及び自転車それぞれについて、全体の死傷者数の減少割合以上に減少させることを目指します。

本計画では、国の第12次交通安全基本計画における「令和12年までに年間の交通事故死者数を1,900人以下、重傷者数を20,000人以下」とする2つの目標及び県の実情を踏まえ、本県における目標を設定しました。

また、鉄道及び踏切事故については、引き続き事故件数の確実な減少により死傷者数の減少を目指します。

## 第4章 交通安全対策の重点

### 1 こども及び高齢者の安全確保

こどもの安全の確保のため、通学路における歩道等の整備を推進するとともに、学齢に応じた交通安全教育を推進することで、将来にわたる交通社会への参加意識の醸成を図ります。

また、埼玉県は、令和3年から人口減少過程に入り、また今後75歳以上の後期高齢者人口が全国トップクラスのスピードで増加すると見込まれています。さらなる高齢化を見据え、交通事故の被害に遭いやすい高齢者に対しては、地域での交通安全教育を推進するほか、高齢者世帯訪問や、体験型の交通安全教育によりきめ細かい交通安全啓発活動を推進します。また、高齢運転者に起因する交通事故防止のため、高齢者講習の充実を始め認知機能検査などの運転免許制度の適正な実施を一層推進します。

### 2 自転車及び歩行者の安全確保

埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例に基づき、自転車の安全利用を推進します。また、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対象化に加え、令和8年4月に交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が施行されたことを踏まえ、自転車の交通ルールの周知、啓発、指導取締りにより自転車の安全利用の一層の推進を図ります。

そのほか、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図るため、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備を推進します。

また、歩行者の交通事故を防止するため、歩行中の事故類型に即した交通安全教育や道路横断時の安全確認の徹底について周知、啓発するとともに、最高速度30キロメートル毎時の区域規制を前提とした「ゾーン30」対策、最高速度30キロメートル毎時の区域規制に加えハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」等を推進します。さらに、自動車と歩行者の交通事故を抑止するため、令和8年9月から生活道路の法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられこととなったため、これに関する広報啓発を実施するなど、制度の円滑な施行を図ります。

### 3 自動車（二輪車を含む）の安全運転推進

飲酒運転の危険性や事故実態の周知、飲酒運転根絶の機運醸成を促す取組を展開するほか、妨害運転（あおり運転）や「ながらスマホ」の危険性や交通事故実態についても関係事業者等や安全運転管理者による教育の徹底や広報啓発活動、効率的な交通指導取締りを推

進します。

また、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトやチャイルドシートの正しい使用について理解を深めるための広報啓発・指導を推進するほか、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、頭部と胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

そのほか、新しい小型モビリティについて利用者に対しては基本的な交通ルールについて周知徹底を図り、若い世代を中心に様々な機会を利用し、安全教育を強化するとともに、関係事業者に対してはガイドラインに基づいた安全対策の推進を図ります。

#### 4 交通事故が起こりにくい環境づくり

交通事故の半数以上が交差点及びその付近において発生していることなどから、交通事故状況等を考慮して、信号機の新設、既設の信号機の歩車分離式信号機への更新、交差点整備等を重点的に実施します。

また、自動車の衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術の普及に伴い、こうした機能の性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発など、時代に即した安全意識の普及啓発を推進するとともに、各季の交通安全運動等を県民総ぐるみで実施し、交通安全意識の醸成を図ります。

## 第5章 計画の推進体制

### 1 行政機関

#### (1) 埼玉県

県は、計画施策を着実に推進するとともに、国の地方行政機関や市町村、交通関係団体等で組織する埼玉県交通安全対策協議会を中心として、総合的、一体的な交通安全対策を推進します。

また、市町村や交通関係団体等の交通安全対策を積極的に支援するとともに、交通安全活動を促進します。

#### (2) 国の地方行政機関

埼玉県の区域を管轄する国の地方行政機関は、計画施策を推進するとともに、県、市町村、交通関係団体等と連携、協力して必要な事業を推進します。

#### (3) 市町村

市町村は、この計画の趣旨及びこの計画に定める施策を踏まえ、各地域の交通情勢や住民の生活に応じて、きめ細かな事業を実施するとともに、それぞれの地域の他の行政機関や交通関係団体等と連携し、地域の実情に応じた効果的な交通安全対策を推進します。

### 2 事業者、交通関係団体、ボランティア等

交通安全対策を推進する上で、事業者は大きな役割を果たしています。特に、業務用自動車を運行する事業者は、事業所を中心として安全運転講習会を実施するほか、安全運転管理者、運行管理者等を通じた交通安全教育を推進するなど、交通事故の防止に努めることが求められます。

また、鉄道事業者は、鉄道や踏切道の安全確保に大きな責任を負っています。

そのため、鉄道事業者は、行政機関等と十分連携し、鉄道交通の一層の安全確保に努めることが求められます。

さらに、地域における交通関係団体、ボランティア等が行う交通安全活動の効果は極めて大きいものがあるので、それぞれの地域の市町村や警察署と連携して、主体的に、あるいは相互に協力しながら、効果的な交通安全対策を進めることができます。

### 3 県民

交通事故ゼロの「安心・安全 埼玉」を実現するためには、県民一人一人が事故に遭わないための行動を心がけることが大切です。

正しい交通ルールを守り適切なマナーを実践することは、交通事故の防止に不可欠であり、大人の行動はこどもたちに影響を与えます。

信号を守る、安全確認を徹底する、運転に集中する、スピードを控えるなどのほか、外出時は反射材や明るい色の衣服を身に付けるなど、一層積極的に交通安全に取組むことが求められます。

## 第2部 講じようとする施策

第1章 道路交通環境の整備

第2章 交通安全思想の普及徹底

第3章 安全運転の確保

第4章 車両の安全性の確保

第5章 道路交通秩序の維持

第6章 救助・救急活動の充実

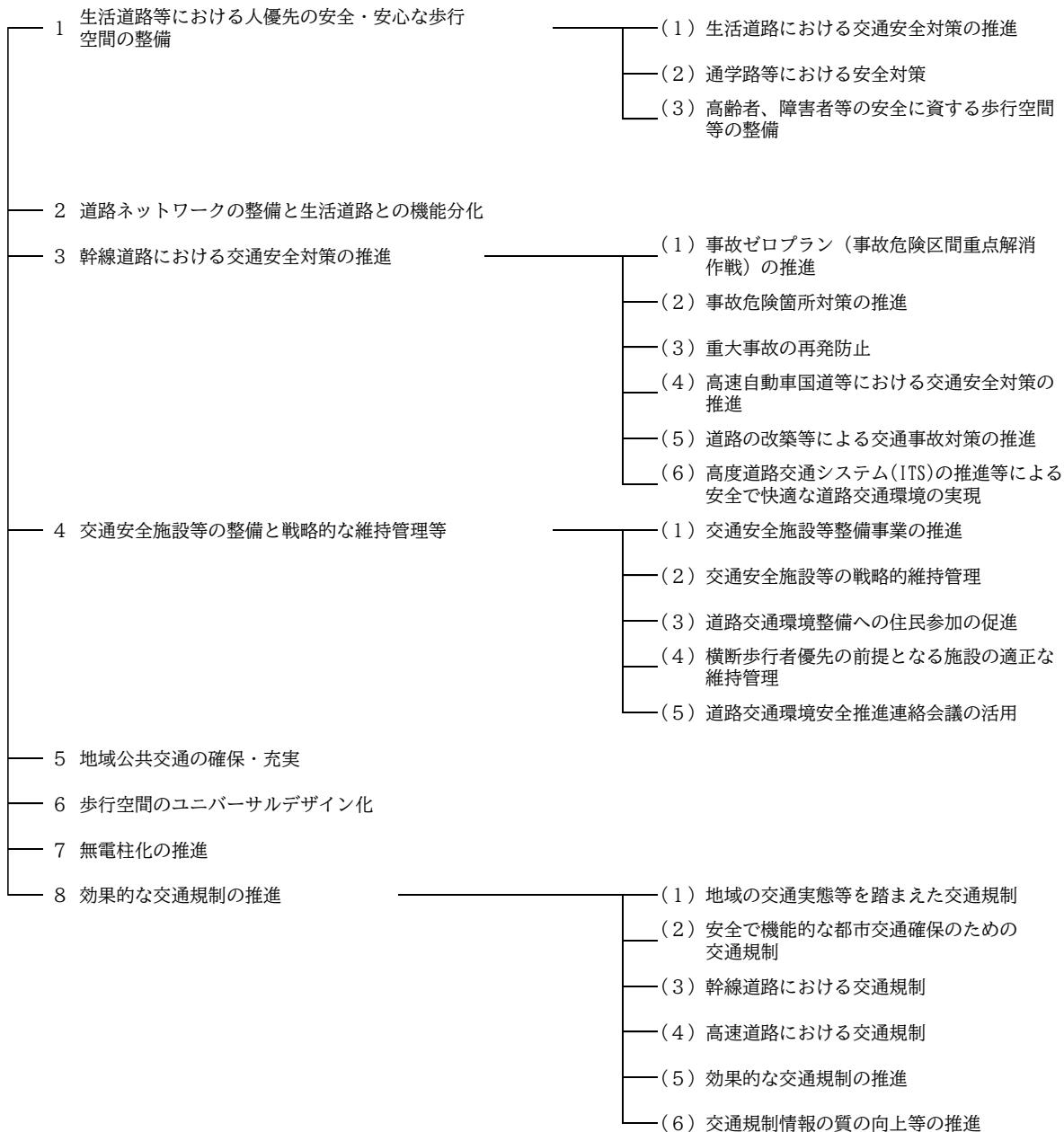
第7章 被害者支援の充実と推進

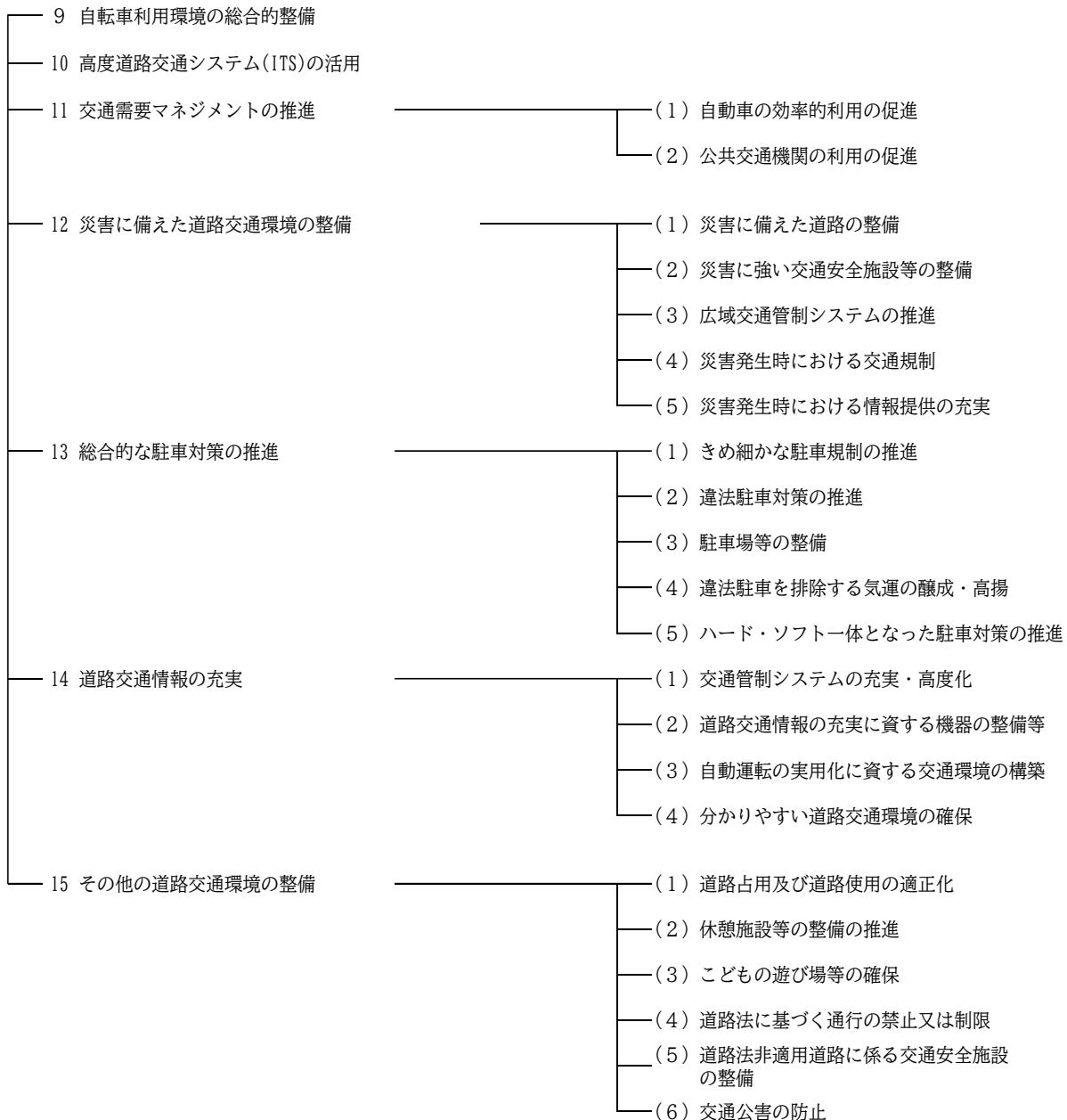
第8章 研究開発及び調査研究の充実

第9章 鉄道と踏切道の安全確保

# 第1章 道路交通環境の整備

## «施策の体系»





## 第1章 道路交通環境の整備

本県の交通事故は近年下げ止まりとなっており、交通事故死者を状態別でみると、歩行者が最も多く、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策を更に強化する必要があります。

また、近年、自転車は排気ガスや騒音を出さない環境にやさしい交通手段として見直されつつあるとともに、健康志向の高まりを背景にその利用ニーズが増加しています。このため、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境の整備を推進します。

### 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

#### (1) 生活道路における交通安全対策の推進

関係機関	県県土整備部、県警察本部
------	--------------

交通事故分析データや、地域の意見や要望等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいては、道路管理者及び公安委員会が連携して、歩行者等の安全確保や通過交通の排除及び最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制、ハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」対策等に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間等の整備を推進します。

また、自動車と歩行者の交通事故を抑止するため、令和 8 年 9 月から生活道路の法定速度が 30 キロメートル毎時に引き下げられることとなったため、これに関する広報啓発を実施するなど、制度の円滑な施行を図ります。

さらに、スマートフォン等の Bluetooth を活用して、歩行者用信号の情報を送信するなど、歩行者等支援情報通信システム（以下、「高度化 PICS (Pedestrian Information and Communication Systems)」という。）の整備を推進して、高齢者、障害者等の安全な移動を支援します。

#### (2) 通学路等における安全対策

関係機関	関東地方整備局、県福祉部、県県土整備部、県警察本部
------	---------------------------

通園・通学路や未就学児が日常的に利用する経路を中心に、子どもが日常的に集団で移動する経路の安全を確保するため、歩道やガードレール等の交通安全施設の整備を推進します。

また、保護者や学校関係者による通学路安全総点検を実施し、通学実態に沿った特定小型原動機付自転車・自転車及び歩行者用道路の交通規制の新設、見直しを図るとともに、歩行者用灯器の整備、横断歩道の拡充等、利用者の視点からの交通安全対策を推進します。

### (3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

関係機関	関東地方整備局、県企画財政部、県福祉部、県国土整備部、県警察本部
------	----------------------------------

高齢者や障害者を含め全ての人が安全に安心して参加・活動できる社会を実現するため、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーンの整備を推進し、併せて信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進します。

また、「バリアフリー法」、「埼玉県福祉のまちづくり条例」等に基づき、駅や公共施設等重点整備地区の整備、歩道の段差改善等、バリアフリーに配慮した道路整備や適正な維持管理等を推進します。

特に、バリアフリー法で定められた特定道路等については、歩行空間のバリアフリー化を重点的かつ一体的に促進します。

## 2 道路ネットワークの整備と生活道路との機能分化

関係機関	関東地方整備局、県国土整備部、県都市整備部
------	-----------------------

市街地内の通過交通の排除と交通の効果的な分散により、交通事故の防止や交通渋滞の解消を図るため、バイパスや環状道路の整備を推進します。

また、安全で快適な交通を確保するため、狭隘な道路の改善や4車線化を推進します。

さらに、高速道路等の規格の高い道路の利用を促進するため、スマートインターチェンジの導入やインターチェンジへのアクセス道路の整備等を推進します。

加えて、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、通過交通ができる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ・狭さくや幹線道路との交差減少等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施します。

### 3 幹線道路における交通安全対策の推進

#### (1) 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

関係機関	関東地方整備局、県国土整備部、県警察本部
------	----------------------

事故ゼロプランの実施に当たっては、効率的・効果的な実施に努め、死傷事故率の高い区間や地域の交通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選定します。さらに、地域住民等に対し、事故危険区間についての広報を行うとともに、事故データにより、事故類型や事故要因等を明らかにした上で、効果の高い対策を立案します。また、対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じ追加対策を行う等、評価結果を基に新たな対策を実施します。

#### (2) 事故危険箇所対策の推進

関係機関	関東地方整備局、県国土整備部、県警察本部
------	----------------------

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事故抑止対策を実施します。事故危険箇所においては、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良及び防護柵、区画線の設置、視線誘導標の設置等の対策を推進します。

#### (3) 重大事故の再発防止

関係機関	関東地方整備局、県国土整備部、県警察本部
------	----------------------

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図ります。

#### (4) 高速自動車国道等における交通安全対策の推進

関係機関	関東地方整備局
------	---------

高速自動車国道等においては、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。

##### ア 交通安全施設の整備等

安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯

強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのみ出しによる重大事故を防止するため、ワイヤロープの設置を推進します。

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。

渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行います。

また、事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備等も併せて実施するとともに、高速自動車国道等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援します。

#### イ 渋滞区間における道路の拡幅等

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

#### ウ 道路交通情報の提供

道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム(以下、「VICS(Vehicle Information and Communication System)という。」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。

### (5) 道路の改築等による交通事故対策の推進

関係機関	関東地方整備局、県県土整備部
------	----------------

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、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。

## (6) 高度道路交通システム(ITS)の推進等による安全で快適な道路交通環境の実現

関係機関	県警察本部
------	-------

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御を行うため、交通管制システムの充実・改良を図ります。具体的には、交通管制システム中央装置の端末対応装置化を図るほか、高度化光ビーコン等最先端の情報通信技術を用いて新交通管理システム（以下、「UTMS (Universal Traffic Management Systems)」という。）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充や自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、安全で快適な道路環境の実現を図ります。

## 4 交通安全施設等の整備と戦略的な維持管理等

## (1) 交通安全施設等整備事業の推進

関係機関	関東地方整備局、県国土整備部、県警察本部
------	----------------------

## ア 交通安全施設等整備事業の推進

交通の安全を確保する必要性が高い道路については、道路管理者及び公安委員会が連携し、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、交通環境を改善し、交通事故防止と交通の円滑化を図ります。

## イ 交差点の整備

県内の交通事故の約半数が交差点及び交差点付近で発生していること、また右折帯のない交差点は交通渋滞の大きな要因となっていることから、右折帯を設置する等の交差点整備を重点的に実施します。

## ウ 信号機の整備

道路の構造及び交通の実態等を勘案して、交通事故多発交差点、事故危険箇所等に信号機を設置するほか、既設の信号機については、信号灯器のLED化及び歩車分離式信号機の導入を推進します。

## エ 道路標識等の整備

安全で快適な道路交通環境を確保するため、保守点検の徹底、適切な更新補修、整理統合により、「見やすく、分かりやすい」高輝度化標識等の整備をするとともに、道路環境に即した整理統合を図ります。

## (2) 交通安全施設等の戦略的維持管理

関係機関	県警察本部
------	-------

整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成27年に県において策定された「県有資産総合管理方針」等に即して、点検結果に基づく計画的な老朽施設の更新、不要な施設の撤去等を推進し、維持管理費の削減等を図ります。

## (3) 道路交通環境整備への住民参加の促進

関係機関	関東地方整備局、県県土整備部、県警察本部
------	----------------------

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、道路利用者等が日常感じている意見を「標識 BOX・信号機 BOX」（はがき、インターネット等を利用して、運転者等から道路標識等に関する意見を受け付けるもの）、「道路損傷通報サービス」（道路の損傷をスマートフォンやパソコンで通報できるサービス）や「道の相談室」等を活用して道路交通環境の整備に反映します。

また、交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るために、交通安全対策に関して住民が計画段階から実施全般にわたり積極的に参加できる仕組みをつくり、行政と住民の連携による交通安全対策を推進します。

## (4) 横断歩行者優先の前提となる施設の適正な維持管理

関係機関	県警察本部
------	-------

横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう効率的かつ適切な管理を行います。

## (5) 道路交通環境安全推進連絡会議の活用

関係機関	関東地方整備局、県県民生活部、県県土整備部、県警察本部
------	-----------------------------

関係機関との緊密な連携の下、安全な道路交通環境の整備を推進し、県内の交通事故防止を図るために設置された「埼玉県道路交通環境安全推進連絡会議」を通じ、道路管理者と交通管理者が一体となった交通事故防止対策を推進します。

## 5 地域公共交通の確保・充実

関係機関	県企画財政部
------	--------

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、県内市町村における地域公共交通のマスターplan（地域公共交通計画）策定を推進し、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進します。

また、地域公共交通事業者にとって喫緊の課題である運転手確保について、地域公共交通の持続可能性の観点から、人材確保に係る取組を推進します。

## 6 歩行空間のユニバーサルデザイン化

関係機関	関東地方整備局、県企画財政部、県福祉部、県国土整備部、県警察本部
------	----------------------------------

高齢者や障害者を含め全ての人が安全に安心して参加・活動できる社会を実現するため、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーンの整備を推進し、併せて信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進します。

また、「バリアフリー法」、「埼玉県福祉のまちづくり条例」等に基づき、駅や公共施設等重点整備地区の整備、歩道の段差改善等、バリアフリーに配慮した道路整備や適正な維持管理等を推進します。

特に、バリアフリー法で定められた特定道路等については、歩行空間のバリアフリー化を重点的かつ一体的に促進します。

## 7 無電柱化の推進

関係機関	関東地方整備局、県国土整備部
------	----------------

安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、電柱の倒壊による災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上等の観点や無電柱化推進計画に基づき、無電柱化の推進を図ります。

## 8 効果的な交通規制の推進

### (1) 地域の交通実態等を踏まえた交通規制

関係機関	県警察本部
------	-------

地域の交通実態等を踏まえ、交通事情の変化を的確に把握して地域住民等の意見等を

踏まえた上で、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ります。

速度規制については、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路の速度抑制対策を積極的に推進します。

また、駐車規制については、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進します。

さらに、信号制御については、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間が長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進します。

## (2) 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

関係機関	県警察本部
------	-------

安全で機能的な都市交通を確保するため、計画的に都市部における交通規制の内容について点検・見直しを推進するとともに、都市交通に見合った交通流・量の配分・誘導を図ります。

また、路線バス等大量公共輸送機関の安全・優先通行を確保するための交通規制等を推進します。

## (3) 幹線道路における交通規制

関係機関	県警察本部
------	-------

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、交通実態等を勘案し、速度規制等の交通規制について見直しを行い、その適正化を図ります。

## (4) 高速道路における交通規制

関係機関	県警察本部
------	-------

新規供用の高速道路等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施します。

既供用の高速道路等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを行います。

特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、速度規制等

の必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、災害発生時等の交通障害発生時においては、その状況に即し、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図ります。

#### (5) 効果的な交通規制の推進

関係機関	県警察本部
------	-------

交通事故が多発する地域、路線においては、事故要因に即した効果的な交通規制を重点的に実施します。また、道路交通環境の変化等により、現場の交通規制と交通実態とがそぐわないと認められる場合は、交通規制の見直しを実施します。

#### (6) 交通規制情報の質の向上等の推進

関係機関	県警察本部
------	-------

公安委員会が行う交通規制情報のデータベース化を推進し、効果的な交通規制を推進する環境の整備を行います。

### 9 自転車利用環境の総合的整備

関係機関	関東地方整備局、県県民生活部、県県土整備部、県都市整備部
------	------------------------------

自転車活用推進計画に基づき、自転車交通量や市町村の自転車通行空間のネットワークを考慮し、既存の道路幅員を活用した自転車通行空間の整備を推進します。

また、駅周辺等における自転車・原動機付自転車の放置問題を解決するため、放置自転車等の撤去を行う市町村や関係機関・団体等と連携し、放置自転車等の整理・撤去の推進を図ります。

加えて、県有施設へのシェアサイクルポートの設置など、市町村におけるシェアサイクル導入等の取組を支援します。

さらに、自転車駐車場等の整備促進のため、国の補助金・交付金を活用して市町村が行う自転車駐車場やシェアサイクルポートの整備を支援します。

### 10 高度道路交通システム(ITS)の活用

関係機関	関東地方整備局、県警察本部
------	---------------

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用して UTMS の整備を行うことにより高度道路交通システム(以下、「ITS (Intelligent

Transport Systems)」という。)を推進します。

## 11 交通需要マネジメントの推進

### (1) 自動車の効率的利用の促進

関係機関	関東運輸局、県産業労働部
------	--------------

円滑で安全な道路交通の確保に資するため、相乗りや、混雑時間や混雑箇所を避けた自動車利用を促す等、自動車の効率的な利用を進めるとともに、置き配や宅配ボックスを活用した宅配便の再配達削減に資する取組等による物流効率化を推進します。

### (2) 公共交通機関の利用の促進

関係機関	関東運輸局、県企画財政部、県警察本部
------	--------------------

誰もが安心してバスや鉄道等の公共交通を利用できるよう、ノンステップバスの導入促進、バスロケーションシステム（バスの運行状況をリアルタイムで把握し、停留所や携帯電話等にバスの運行状況を提供するシステム）の整備、駅のエレベーター設置等による利便性の向上を進め、利用者の安全を確保するとともに、パークアンドライド（鉄道駅等に自家用車を駐車して公共交通機関に乗り継ぐ形態）等、自動車から公共交通への利用転換を推進します。

また、都市部における円滑な道路交通を確保するため、交通管制システムの機能の拡充や公共車両優先システム（PTPS (Public Transportation Priority Systems)）の運用を継続するとともに、これらと連携した道路整備に合わせて、公共交通機関の優先対策を推進します。

## 12 災害に備えた道路交通環境の整備

### (1) 災害に備えた道路の整備

関係機関	関東地方整備局、県国土整備部
------	----------------

地震、豪雨・豪雪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を確保することとし、豪雨災害や地震等の大規模災害発生時においても、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路の機能を確保するため、代替道路等の整備や橋梁の耐震化等を推進します。

また、災害発生時に、避難場所等として地域防災計画等に位置付けられている「道の駅」については、防災機能の強化を図り、防災拠点としての活用を推進します。

さらに、ミッシングリンクの解消や高速道路の4車線化、一般道の防災課題解消などを推進し、災害に強い道路ネットワークを構築します。

## (2) 災害に強い交通安全施設等の整備

関係機関	県県土整備部、県警察本部
------	--------------

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、交通監視用カメラ、道路情報提供装置等の交通安全施設の整備を推進するとともに、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として自動起動式交通信号用発動発電機の整備を推進します。

## (3) 広域交通管制システムの推進

関係機関	県警察本部
------	-------

オンライン接続により交通管制センターから詳細な交通情報をリアルタイムで警察庁に送信し、広域的な交通管理に活用する「広域交通管制システム」の的確な運用を推進します。

## (4) 災害発生時における交通規制

関係機関	県警察本部
------	-------

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施します。

また、災害対策基本法による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、信号制御により被災地への車両の流入を抑制するとともに、迂回指示・広報を行います。

併せて、災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等による提供や災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、道路管理者と連携し、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図ります。

## (5) 災害発生時における情報提供の充実

関係機関	関東地方整備局、熊谷地方気象台、県県土整備部、県警察本部
------	------------------------------

災害発時において、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、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の

提供等に資するため、地震計、交通監視用カメラ、車両感知器、道路情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、ICT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。

また、災害発生時には、警察や道路管理者が保有するプローブ情報や、民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成し提供することで、災害時における交通情報の提供を推進します。

## 13 総合的な駐車対策の推進

### (1) きめ細かな駐車規制の推進

関係機関	県警察本部
------	-------

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進します。

また、駐車許可等の制度を適切に運用するとともに、駐車許可等を受けた車両に対して、横断歩道の前後5メートル以内等、法定の道路の部分については、交通の安全性等の観点から駐車等が禁止されていることの周知徹底を図ります。

### (2) 違法駐車対策の推進

関係機関	県警察本部
------	-------

違法駐車の状況、住民からの要望等を勘案し決定された駐車監視員活動ガイドライン内での、駐車監視員による放置駐車確認業務を推進するとともに、道路環境等の変化に応じてガイドラインの見直しを図ります。

さらに、駐車違反管理システムを効果的に運用して、運転者の責任を追及するとともに、使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図ります。

### (3) 駐車場等の整備

関係機関	県都市整備部
------	--------

駐車施設等の整備については、駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を促進します。

また、大規模な建築物に対し、駐車施設の整備を促進します。

(4) 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

関係機関	県県民生活部、県警察本部
------	--------------

違法駐車防止気運の醸成・高揚については、違法駐車の排除及び適正な自動車の保管場所の確保等に関し、県民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体、地域交通安全活動推進委員と連携して、住民の理解と協力を得ながら気運の醸成・高揚を図ります。

さらに、適正な保管場所の確保と格納の徹底を図るため、保管場所管理システムを活用して保管場所の調査を迅速かつ適正に実施します。

(5) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

関係機関	県産業労働部、県警察本部
------	--------------

既存駐車施設等の活用促進については、駐車場案内・誘導システムによる駐車施設の位置や満空情報の提供、公共施設附置駐車場の休日一般開放等、既存駐車場の有効利用を図るほか、パーキング・メーター等の適正な運用を図ります。

また、駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、道路環境、交通実態、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を促進するとともに、違法駐車の取締り、積極的な広報・啓発活動等のハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進します。

## 14 道路交通情報の充実

(1) 交通管制システムの充実・高度化

関係機関	関東総合通信局、県警察本部
------	---------------

ITSの一環として、路車協調技術の推進、並びに運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に推進します。

また、多様化する道路利用者のニーズに応えて、交通管制エリアの拡大等の交通管制システムの充実・高度化を図るほか、交通規制情報のデータベース化を推進します。

(2) 道路交通情報の充実に資する機器の整備等

関係機関	県警察本部
------	-------

道路利用者に対し、必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通監視用カメラ、車両感知器等の整備による情報

収集・提供体制の充実を図ります。

### (3) 自動運転の実用化に資する交通環境の構築

関係機関	県警察本部
------	-------

自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、交通情報収集・交通情報収集提供装置等の交通管制及び信号機の情報化に資する事業を推進します。

### (4) 分かりやすい道路交通環境の確保

関係機関	関東地方整備局、県県土整備部、県警察本部
------	----------------------

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性に優れた高輝度化標識等の整備を推進し、英語併記が可能な規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努めます。

また、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等を行うことにより、系統的で誰にも分かりやすい案内標識の整備を推進します。

## 15 その他の道路交通環境の整備

### (1) 道路占用及び道路使用の適正化

関係機関	関東地方整備局、県県土整備部、県警察本部
------	----------------------

#### 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。

さらに、道路における駐車場所、交通規制及び道路使用許可に関する調査等、県交通安全活動推進センターが行う事務の充実について指導・監督を強化し、道路使用の適正化を図ります。

#### イ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施します。

#### ウ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

#### (2) 休憩施設等の整備の推進

関係機関	関東地方整備局、県国土整備部
------	----------------

過労運転に伴う事故を防止するため、関係機関と連携して「道の駅」等の休憩施設の整備を推進します。

#### (3) 子どもの遊び場等の確保

関係機関	県都市整備部、県教育局
------	-------------

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故を防止するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園等の整備を推進します。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域またはこれに近接する地域に、優先的に、主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園を設置するとともに、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図ります。

#### (4) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

関係機関	関東地方整備局、県国土整備部
------	----------------

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

また、危険物を積載する車両のトンネル等の通行の禁止又は制限及び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。

#### (5) 道路法非適用道路に係る交通安全施設の整備

関係機関	県農林部
------	------

農道や森林管理道等の道路法が適用されない道路については、状況に応じて防護柵や

道路反射鏡その他これらに類する交通安全施設等の整備を推進します。

また、建設中の道路については、関係車両以外の通行を制限する措置を講じます。

森林管理道等については、レクリエーションを目的とする都市住民等の利用のほか、自転車利用者の増加も見込まれることを念頭に、注意喚起看板や落石防止柵等の安全施設を設置する等事故防止に努めます。

#### (6) 交通公害の防止

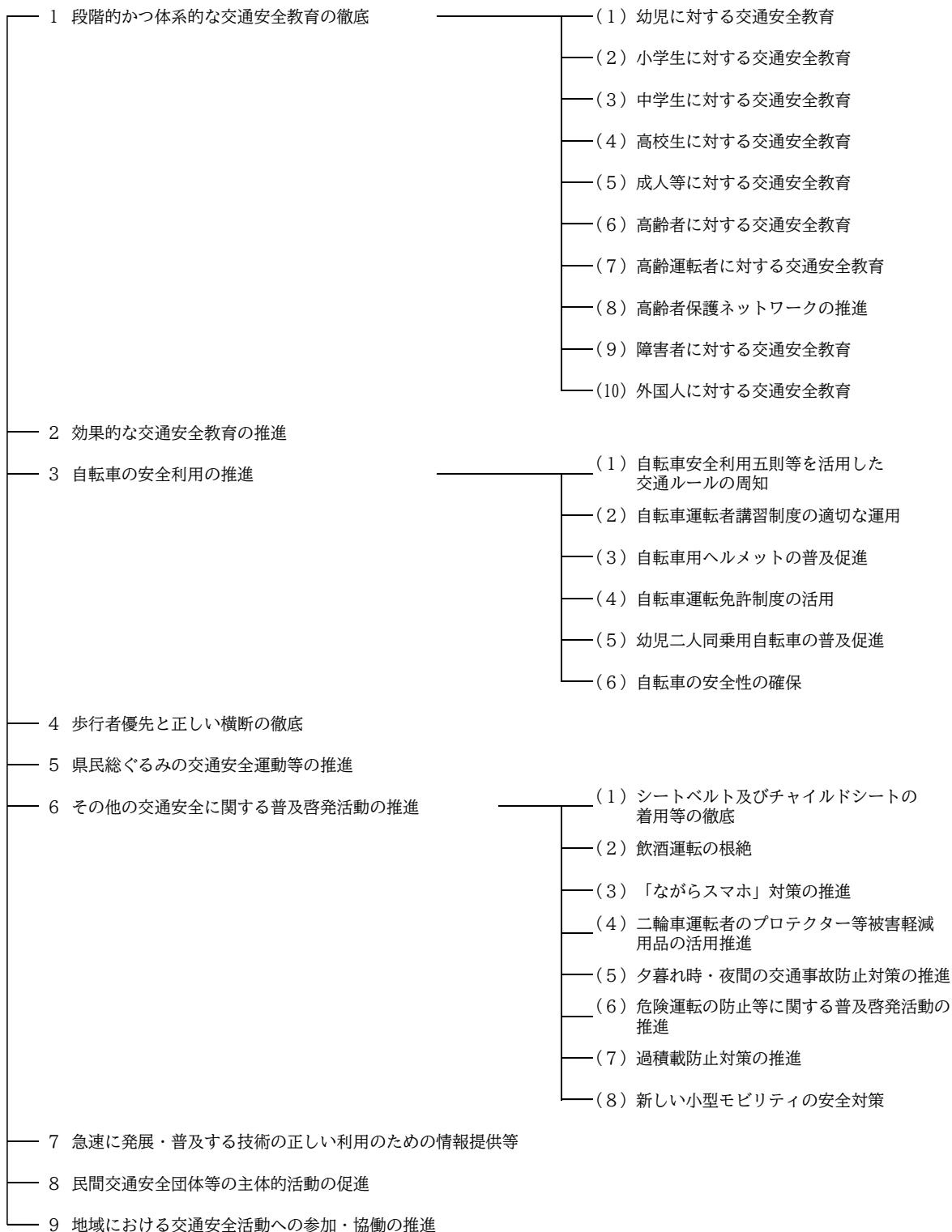
関係機関	関東運輸局、県環境部
------	------------

自動車を原因とする大気汚染や騒音・振動等の交通公害を防止するため、法律や条例に基づく規制や低公害車への買い換え促進を図るとともに、アイドリング・ストップの実施や、急発進・急加速の防止等のエコドライブを推進します。

また、自動車から排出される二酸化炭素等の削減を図り、地球温暖化の防止に努めます。

## 第2章 交通安全思想の普及徹底

### «施策の体系»



## 第2章 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、県民一人一人が交通社会の一員としての責任を自覚するとともに、交通安全意識の高揚、交通ルールと正しい交通マナーを遵守し、相手の立場を尊重し、ほか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。

また、人優先の交通安全思想の下、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を一層確保するため、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。

交通安全意識を向上させ、正しい交通マナーを身に付けるため、人間の成長過程に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進します。

また、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の年代に対しても高齢者の特性を知り、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導も重要になっています。

### 1 段階的かつ体系的な交通安全教育の徹底

#### (1) 幼児に対する交通安全教育

関係機関	県総務部、県県民生活部、県福祉部、県教育局、県警察本部
------	-----------------------------

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守り、正しい交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な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。

また、幼稚園、保育所及び認定こども園等においては、家庭や地域、関係機関・団体と連携、協力を図りながら、保育中の事故防止及び安全対策の一環として計画的かつ継続的な交通安全教育を行うとともに、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を推進します。

これらを効果的に実施するため、教職員の指導力の向上を図るとともに交通ボランティアによる通園時の安全な通行の指導等を実施します。

## (2) 小学生に対する交通安全教育

関係機関	県総務部、県県民生活部、県教育局、県警察本部
------	------------------------

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。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通事故発生時の加害者の責任について教育する等交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催します。

さらに、交通ボランティアによ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

関係機関	県総務部、県県民生活部、県教育局、県警察本部
------	------------------------

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、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とします。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、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、自転車事故における加害者の責任、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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配

布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

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

#### (4) 高校生に対する交通安全教育

関係機関	県総務部、県県民生活部、県教育局、県警察本部
------	------------------------

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、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に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等責任をもって行動することができる健全な社会人を育成することを目指します。

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、保健体育科、総合的な探究の時間、特別活動等の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等についてさらに理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行います。

特に、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及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

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

なお、各高等学校では、「高校生の自動二輪車等の交通安全に関する指導要項」に基づく指導を行い、自動二輪車等の運転免許を取得し、運転する生徒に対しては、適切な交通安全教育を行います。

また、小中学校等との交流を図る等して高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促します。

このほか、令和8年4月から、高校卒業時の運転免許取得者が急増することに対応す

るとともに、高校卒業後に社会人として自動車を運転できることを可能とするため、17歳6か月での普通免許等の仮免許取得が可能となります。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、交通安全教育を行います。

## (5) 成人等に対する交通安全教育

関係機関	県県民生活部、県警察本部
------	--------------

### ア 若者に対する交通安全教育

若者に対する交通安全教育は、若者の交通事故実態、交通事故加害者としての実態の周知に重点を置き、自己の運転技量に対する正確な認識及び社会的責任を自覚させ、運転者としての交通安全意識を高め、著しい速度超過、飲酒運転など悪質・危険な運転の防止を図ります。

また、若者の特性と興味に十分配慮し、若者が積極的に参加・理解しやすい効果的な交通安全教育を推進するため、関係機関・団体とともに、自転車、二輪車及び四輪車の運転実技教育など、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

併せて特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク（モペット）の新しいモビリティに対する交通ルールや交通マナーについて、交通安全教育や広報啓発活動を推進します。

このほか、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努めます。

### イ 成人に対する交通安全教育

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教育を中心として行います。免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準のより一層の向上に努めます。

また、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、技術、特に危険予測・回避能力の向上、さらに、交通事故を起こした際の対応要領や交通事故被害者の心情など交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・正しい交通マナーの向上に努めます。

これらは公安委員会が実施する各種講習、自動車教習所等が受講者の特性に応じて実施する運転者教育及び事業者の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が実施する交通安全教育を中心に行います。

このほか、学級・講座等を通じ、自転車の安全利用に係る交通安全教育についても促進を図ります。

#### (6) 高齢者に対する交通安全教育

関係機関	県県民生活部、県福祉部、県警察本部
------	-------------------

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中・自転車乗車中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るとともに、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実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させるほか、夜間の交通事故防止に効果の高い反射材の普及促進を目標とします。また、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、歩行中の交通ルール、自転車の安全利用等、歩行者と自転車利用者に一層重点を置き、交通ルールの遵守を促していきます。

特に、今まで交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、訪問型の交通安全教育やこども、孫の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流を促進するほか、高齢者同士の相互啓発等による交通安全意識の高揚を図るため、老人クラブ等の関係団体と連携して、高齢者自身による自主的な交通安全活動を促進します。

また、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の指導体制の充実に努めるとともに、交通安全体験学習施設の活用など、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して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、県民全體が高齢者を見守り、高齢者に配意する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努めます。

#### (7) 高齢運転者に対する交通安全教育

関係機関	県県民生活部、県警察本部
------	--------------

高齢運転者に対しては、高齢者に自己の運動能力や反応動作、自動車の特性等を再認識させ、関係機関・団体、自動車教習所等と連携し、運転適性診断や運転者用機材又は実車運転体験等による運転技能診断を実施して、診断結果に基づく個別指導を行う等の運転者教育を推進します。

また、相次ぐ道路の逆走や操作ミスによる事故の防止を図るため、高齢者が交通事故

の加害者になる可能性があるという観点に基づき、加齢に伴う身体機能や認知機能の低下を知っていただき、安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を推進するとともに、自主的な運転免許の返納を促す啓発活動等を推進します。

#### (8) 高齢者保護ネットワークの推進

関係機関	県県民生活部、県警察本部
------	--------------

「声掛け」により注意を喚起する活動を促進するとともに、交通事故に遭う危険性の高い認知症高齢者等、援護を必要とする高齢者を交通事故から守るため、行政機関、交通関係団体、タクシー・バス事業者等において、このような高齢者を発見した場合の通報協力体制を確立するなど、高齢者保護のネットワーク化を促進します。

また、加齢による身体機能の変化を理解させるため、医療機関と連携した取組を進めます。

#### (9) 障害者に対する交通安全教育

関係機関	県県民生活部、県福祉部、県警察本部
------	-------------------

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を重視し、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の種類や程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

#### (10) 外国人に対する交通安全教育

関係機関	県県民生活部、県警察本部
------	--------------

国際化の進展により、本県に居住・就業する外国人の増加が続く中、日本の交通事故実態、交通ルール等を多言語のパンフレット等を活用して紹介し、また、在留外国人に対する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、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実施することにより、外国人が日本の交通社会に十分適応できるよう、必要な交通安全知識の普及啓発を図ります。

また、外国人の居住実態等を踏まえ、日本の運転免許取得時に係る運転免許学科試験等の多言語化を推進します。

さらに、運転免許技能試験合格者に対しては、合格発表の機会に、安全運転に必要な知識として、交通事故情勢や交通事故発生要因等を説明したうえで、免許取得者に対する交通安全意識の高揚を図ります。

## 2 効果的な交通安全教育の推進

関係機関	県県民生活部、県教育局、県警察本部
------	-------------------

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるように努めるため、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・団体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を行うなど相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・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用いて、着実に教育を推進するよう努めます。

さらに、交通安全意識を高めるため、交通事故被害者等と連携した交通安全教育の推進を図ります。

交通安全教育を行った際は、その効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、新たな手法等も活用し、効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

このほか、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育についても効果的に推進します。

## 3 自転車の安全利用の推進

### (1) 自転車安全利用に向けた交通ルールの周知

関係機関	県県民生活部、県教育局、県警察本部
------	-------------------

「自転車安全利用五則」（令和4年11月1日 中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用する等により、歩行者や他の車両に配慮した通行等、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。

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対象化に関する広報啓発を推進するほか、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、交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解等を徹底する取組を推進します。

また、薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進します。

## (2) 自転車運転者講習制度の適切な運用

関係機関	県警察本部
------	-------

自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成します。

## (3) 自転車用ヘルメットの普及促進

関係機関	県県民生活部、県教育局、県警察本部
------	-------------------

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（令和4年法律第32号）の施行を踏まえ改めて示された「自転車安全利用五則」（令和4年11月1日 中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用するなど、ヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進のため、キャンペーン等による自転車用ヘルメットの配布や各種広報媒体を活用した効果の周知など、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「SG」や「JCF」などのマークが付いた安全基準に適合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。

## (4) 自転車運転免許制度の活用

関係機関	県教育局、県警察本部
------	------------

こどもに対して「自転車運転免許制度」を活用して、自転車の安全な乗り方等を指導することにより、自転車の安全な利用を推進します。

## (5) 幼児二人同乗用自転車の普及促進

関係機関	県県民生活部、県警察本部
------	--------------

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します。

具体的には、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、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。

また、幼児二人同乗用自転車を利用する際は、こどもだけではなく、保護者にも自転車用ヘルメットを着用するよう交通安全教育や広報啓発活動を推進します。

#### (6) 自転車の安全性の確保

関係機関	関東経済産業局、県県民生活部、県警察本部
------	----------------------

近年、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）の基準を満たさず、運転免許を要する一般原動機付自転車等に該当する車両を駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）として、安易に販売する事業者が見られ、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（電動アシスト自転車）及び普通自転車の型式認定制度を周知し、適切な運用を推進します。

また、自転車の安全性を確保するため、関係団体が実施している自転車の安全性向上を目的とする各種マーク制度（BAA マーク、TS マーク、SG マーク、JIS マーク等）の普及に努め、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気運を醸成します。

さらに、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の促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。

### 4 歩行者優先と正しい横断の徹底

関係機関	県県民生活部、県警察本部
------	--------------

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いことから、運転者に対して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。

また、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といった交通ルールの周知を図ります。

さらに、運転者に対してハンドサイン等、横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

そのほか、関係機関・団体と協力した広報啓発活動を推進します。

さらに、高齢の歩行者は、加齢に伴う歩行速度の低下により横断に時間を要することにより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するとともに、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します。

## 5 県民総ぐるみの交通安全運動等の推進

関係機関	県県民生活部、県教育局、県警察本部
------	-------------------

県民一人一人に広く交通安全意識の浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるとともに、県民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を県民総ぐるみで実施します。交通安全運動では、埼玉県交通安全対策協議会の構成機関である関係機関・団体や民間企業を始め、市町村や警察署と連携して、交通事故防止の徹底を図ります。

また、交通安全関係団体と一緒にとなって交通安全イベントを実施するとともに、一定期間交通死亡事故がゼロであった県内市町村等を県、県警、県教育委員会等で表彰し、さらなる県民の交通安全意識の向上を図ります。

さらに、交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の様々な媒体を活用し、民間団体との協働も含め、計画的かつ継続的に実施します。

その際、交通事故ゼロ等を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報など、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よう努めます。

### <実施方法>

交通安全運動の実施に当たっては、事前に運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について、広く県民に周知することにより、県民総ぐるみの交通安全運動を展開します。

### <運動の重点目標>

交通安全運動の重点は、高齢者の交通事故防止、交差点の交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶など、本県の特徴を踏まえたものとし、夕暮れ時の交通事故防止などの時季的な事項も考慮して設定します。

### <運動の時期>

県民の交通安全意識の高揚を図るため、春・秋の全国交通安全運動に加え、埼玉県独自の運動として交通事故が多発する時期をとらえて展開します。

## 6 その他の交通安全に関する普及啓発活動の推進

### (1) シートベルト及びチャイルドシートの着用等の徹底

関係機関	県県民生活部、県警察本部
------	--------------

シートベルト着用及びチャイルドシート使用の効果、正しい着用・使用方法などについての理解を深め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルト着用及びチャイルドシートの正しい使用の徹底を図ります。

このため、市町村、関係機関・団体等と連携し、あらゆる機会を通じて普及啓発活動を展開するとともに、市町村等の支援制度により、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを進めます。

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、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない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、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ます。

### (2) 飲酒運転の根絶

関係機関	県県民生活部、県警察本部
------	--------------

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推進します。

また、飲酒運転を根絶するため、県、市町村をはじめ、安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店等の関係機関・団体とともに、広報啓発活動を推進し、飲酒運転に厳しい規範意識の確立を図ります。

さらに、ハンドルキーパー運動を推進するとともに、飲酒の影響、飲酒習慣についての正しい知識の普及など、総合的に飲酒運転根絶に向けた取組を推進するほか、令和6年11月に施行された、自転車の酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進します。

### (3) 「ながらスマホ」対策の推進

関係機関	県県民生活部、県警察本部
------	--------------

自動車運転中の携帯電話使用等による交通死亡・重傷事故が増加している状況に鑑み、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、その危険性や交通事故実態等について交通安全教育や交通安全キャンペーンを実施し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、シミュレーター等を用いた「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。

さらに、据置き型のスマートフォンを注視することの危険性に関する周知を図ります。

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交通ルールの理解等を徹底する取組を推進します。

### (4) 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

関係機関	県県民生活部、県警察本部
------	--------------

二輪車乗車中の事故時の被害を軽減するため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用や、頭部と胸部等保護の重要性について周知を図るとともに、関係機関・団体と連携して、被害軽減用品の活用を推進します。

### (5) 夕暮れ時・夜間の交通事故防止対策の推進

関係機関	県県民生活部、県警察本部
------	--------------

夕暮れ時・夜間の交通事故を防止するため、自動車、自転車の前照灯の早めの点灯や自動車（原付車含む）の適切なハイビームの使用を促進します。

また、歩行者・自転車利用者に対する明るい目立つ衣類等の着用促進や反射材用品、自発光式ライト等の普及を図るとともに、反射材用品等の視認効果に対する理解を深めるため、イベントにおける効果体験等、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。特に、交通事故死者数で占める割合が高い高齢者に対しては、積極的な広報活動等を通じて普及促進を図ります。

そのほか、反射材用品等の普及に当たっては、明るい目立つ衣類等の着用に加え、衣服や靴、鞄等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射

性能等を有する製品についての情報提供に努めます。

#### (6) 危険運転の防止等に関する普及啓発活動の推進

関係機関	県県民生活部、県保健医療部、県警察本部
------	---------------------

妨害運転（あおり運転）や飲酒運転等の危険運転の要因となる違反行為を根絶するための広報啓発活動や、被害を受けた際の認定にドライブレコーダーが役立ち、かつ被害抑止にもつながることについて、交通安全教育やイベント等の場を活用するなど、広報啓発活動に努めます。

また、覚醒剤、大麻、危険ドラッグ等薬物の乱用防止について、関係団体・関係機関と連携・協力して啓発を行うとともに、啓発内容の充実に努めます。

#### (7) 過積載防止対策の推進

関係機関	関東地方整備局、関東運輸局、県県民生活部、県県土整備部、県環境部、県警察本部
------	--

埼玉県過積載防止対策推進会議において決定した「埼玉県過積載防止対策」に基づき、過積載防止対策を推進するとともに、各種広報啓発活動を推進します。

#### (8) 新しい小型モビリティの安全対策

関係機関	県県民生活部、県警察本部
------	--------------

##### 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、時速6キロメートル毎時の速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車が一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていること、車道における左側通行の徹底、車両用信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止といった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効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の推進

ペダル付き電動バイクについては、駆動補助機付自転車（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、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、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ペダル付き電動バイク等の小型モビリティの車両区分を明示することや飲食物等の配達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小型モビリティを配達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。

### 7 急速に発展・普及する技術の正しい利用のための情報提供等

関係機関	県県民生活部、県警察本部
------	--------------

衝突被害軽減ブレーキ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、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、自動車ディーラーや販売店、関係機関・団体等と連携し、ユーザーに分かりやすく周知します。

### 8 民間交通安全団体等の主体的活動の促進

関係機関	県県民生活部、県教育局、県警察本部
------	-------------------

幼児から高齢者に至るまでの発達段階に応じ、学校、職場、家庭、地域等において、実践的かつ効果的な交通安全教育を実施するためには、交通社会に参加するすべての人々に、説得力のある指導が行える交通安全教育指導者を養成することが必要です。そのため、交通安全まなび隊をはじめとした民間ボランティア、学校、職場等各領域における指導者を

対象とした研修会等の拡充を図るとともに、これらの指導者による自発的な交通安全教育を促進します。

また、交通安全指導者研修会の開催、交通安全教育推進校の委嘱、指導資料の作成・配布等による教職員の指導力の向上及び埼玉県安全教育研究協議会等との連携を図ります。

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全教育指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助、交通安全対策に必要な資料を提供するなど、その主体的な活動を促進します。

また、各季の交通安全運動等を実施する際は、埼玉県交通安全対策協議会を中心に、行政・民間団体等が定期的に連絡協議を行い、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な活動の展開を図ります。

さらに、各主体による創意・工夫された活動を支援し、民間団体等による自発的な交通安全対策を促進します。

## 9 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

関係機関	県警察本部
------	-------

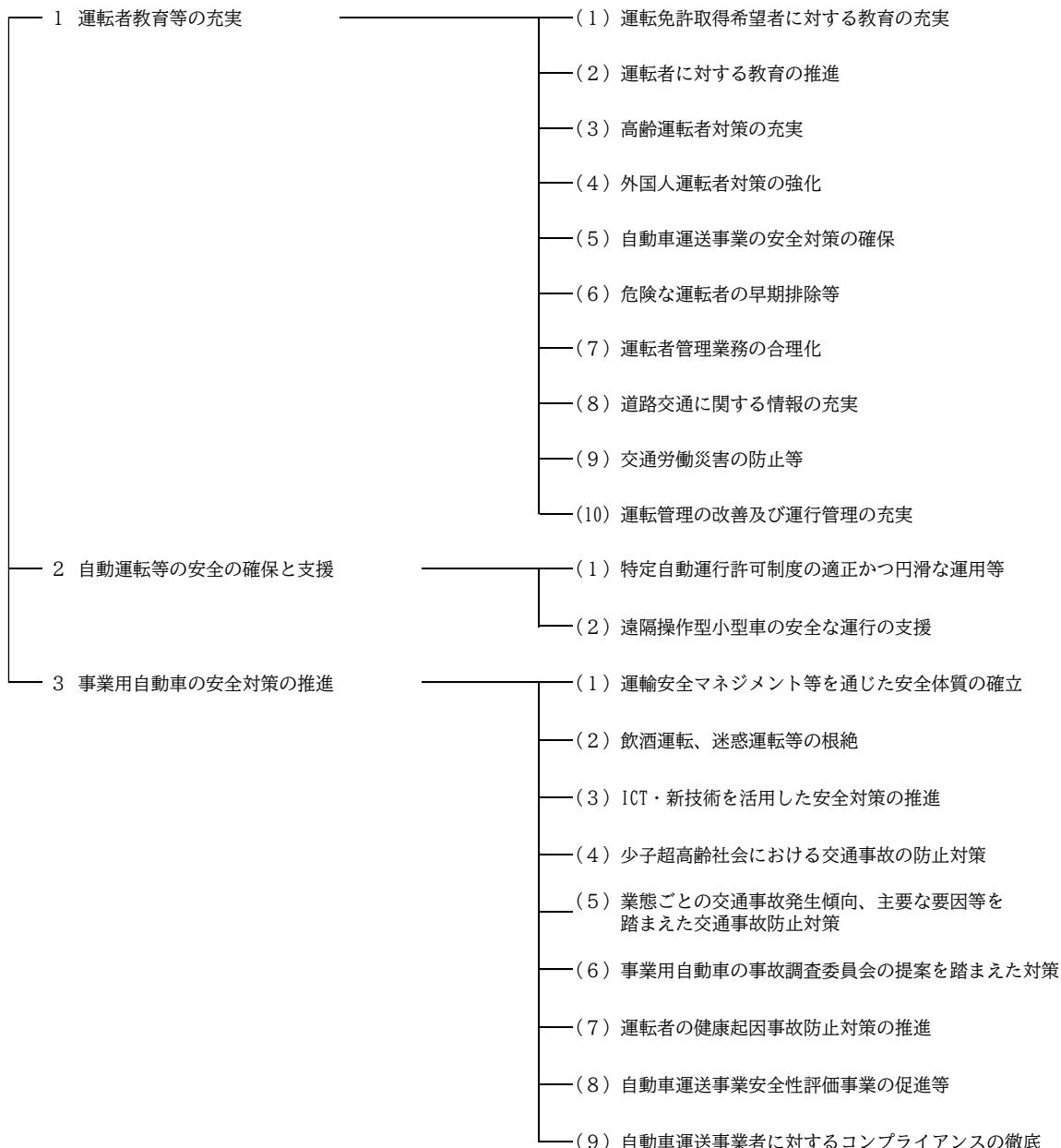
交通安全活動については、県、警察、市町村、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を活かし、互いに連携を図りながら地域ぐるみの活動を推進します。

このため、市町村ごとに関係機関・団体等が連携調整する場を設け、緊密な連携による交通安全活動を推進します。

また、警察、市町村、自動車教習所等が連携し、自動車教習所の「一日開放」等を活用した参加・体験・実践型の交通安全活動を推進します。

## 第3章 安全運転の確保

### «施策の体系»



## 第3章 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す。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も含めた運転者教育等の充実に努めます。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図ります。

また、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及び自動車運送事業者等の行う運行管理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。

さらに、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、情報通信技術等を活用し、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

#### (1) 運転免許取得希望者に対する教育の充実

関係機関	県警察本部
------	-------

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの検討・見直しを進めるほか、教習指導員等の資質向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高めるとともに、県民に対する情報の提供に努めます。

また、二輪車免許、普通免許等を取得しようとする者に対する免許取得時講習の充実に努めます。

#### (2) 運転者に対する教育の推進

関係機関	県警察本部
------	-------

##### ア 運転者に対する再教育等の充実

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、高齢者講習及び更新時講習により、運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習機材の高度化、講習内容及び講習方法の一層の充実に努めます。

特に、飲酒運転を防止するという観点から、飲酒運転違反者に対する取消処分者講習の確実な実施や停止処分者講習における飲酒学級の充実に努めます。

さらに、自動車教習所については、運転免許を取得した者に対する再教育も実施する

など、地域の交通安全センターとしての機能の充実に努めます。

#### イ 二輪車の安全運転対策の推進

取得時講習のほか、自動二輪車安全運転講習及び原付等安全運転講習の推進に努めます。

また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努めます。

#### ウ 障害運転者等対策の推進

運転免許を所持する、又は取得しようとする障害者等に対し、科学的な計測に基づく検査を実施し、その評価により個々の障害に応じた具体的な助言、指導、教育を推進します。

また、障害者に関するマーク等の周知を促進します。

#### エ 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等の徹底

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等を徹底するため、関係機関・団体と連携し、各種講習、交通安全運動、街頭での指導取締り等、あらゆる機会を通じて啓発活動等を行います。

また、各種講習の機会に、シートベルト等の着用の実証事例を紹介するなど、その必要性、重要性を訴え着用率の向上を図ります。

#### オ 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センターの行う通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実強化を図るとともに、センターが行う交通安全に係る施策に関し、情報の提供など必要な支援を行います。

### (3) 高齢運転者対策の充実

関係機関	県企画財政部、県県民生活部、県警察本部
------	---------------------

#### ア 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努めます。認知機能検査に基づく高齢者講習においては、検査の結果に応じたきめ細かな教育に努めるとともに、講習の合理化・高度化を図り、より効果的な教育に努めます。

#### イ 臨時適性検査の実施

認知機能検査等の実施状況を調査し、臨時適性検査を適正に実施します。

#### ウ 運転技能検査の適切な実施

運転技能検査においては、運転技能を適切に評価するとともに、結果に応じたきめ細やかな安全指導に努めます。

#### エ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢運転者標識（高齢者マーク）を表示した車両に対する保護意識の向上に努めます。

#### オ 高齢者支援施策の推進

高齢者を中心とする地域住民の移動手段の確保に向け、県内市町村における地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）策定を促進し、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進します。

#### カ 自主返納しやすい環境の整備

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、安全運転相談ダイヤル等の周知啓発を図ります。

また、運転経歴証明書の身分証明書としての機能を充実させ、運転免許証自主返納者の支援に努めます。

#### キ 情報提供制度の推進

認知機能の低下等により、運転免許を自主返納する65歳以上の高齢者の不安の解消等を図るため、速やかに生活に関する支援等の相談が受けられるよう、自主返納の機会に市町村の地域包括支援センターへの情報提供について説明し、同制度の周知を図り、利用促進に努めます。

## (4) 外国人運転者対策の強化

関係機関	県警察本部
------	-------

外国人の運転免許保有者が増加する中、既に実施されている免許取得時の多言語化に加え、免許更新時における多言語の教材の活用等により、外国人運転者に対する交通安全教育を充実するとともに、外国人運転者による交通事故や交通違反の取扱い時における出入国在留管理庁との連携を強化します。

また、いわゆる「外免切替」制度について、令和7年10月に改正された新たな制度を厳格に運用します。

加えて、レンタカー利用時等における国際運転免許証や外国運転免許証の確認が十分に行われるようレンタカー事業者に対する情報提供を充実するなど、取組を強化します。

このほか、今後増加する特定技能等の外国人運転者の増加に対応し、円滑な免許関係手続が実施できるよう受入体制の強化を図ります。

## (5) 自動車運送事業の安全対策の確保

関係機関	関東運輸局、県警察本部
------	-------------

## ア 危険物運搬車両保安対策の推進

危険物運搬車両を保有している運送事業者に対しては、運行管理者の指導講習会等において、安全運行の徹底を図るよう強力に指導します。

## イ 土砂等運搬大型貨物自動車等の安全運行の確保

土砂等を運搬する大型貨物自動車等の事業者に対しては、事業者団体などを通じて安全運転を徹底するとともに、過積載の防止と運行の安全を図ります。

## ウ 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、民間参入の促進を図ること等により、受診環境の整備を行い、受診を積極的に促進します。

## エ 「貨物自動車運送事業安全性評価事業」(通称Gマーク事業)の促進

貨物自動車運送事業者の優良な事業所(通称Gマーク認定事業所)を認定することにより、利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の輸送の安全確保等に対するインセンティブを付与するための環境整備を図ることにより、貨物自動車運送事業に関する輸送の安全確保等を推進します。

オ 「貸切バス事業者安全性評価認定制度」（通称：セーフティバス）の促進

バス協会において、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた取組状況を評価し、公表することで、貸切バスの利用者がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくなるとともに、本制度の実施を通じ、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ることにより、より安全な貸切バスサービスの提供等を推進します。

(6) 危険な運転者の早期排除等

関係機関	県警察本部
------	-------

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

また、仮停止制度を適切に運用し、交通死傷事故発生時における運転者に対する免許停止処分を迅速に行います。

(7) 運転者管理業務の合理化

関係機関	県警察本部
------	-------

県民の立場に立った運転免許業務を行うため、運転免許センターを中心に手続きの簡素化を推進し、免許更新等の負担軽減を図ります。

(8) 道路交通に関する情報の充実

関係機関	関東総合通信局、熊谷地方気象台、県危機管理防災部、県警察本部
------	--------------------------------

ア 道路交通情報の充実

(ア) 高度情報化に対応した道路交通情報の充実

情報通信技術（ICT）を活用し、路車協調技術として「車と車」、「車と路側インフラ」など、「車と様々なモノ」をつなぐ通信（V2X通信※）を導入することにより、安全運転支援システムを構築し、安全性・輸送効率・快適性の向上を図ります。さらに、VICSやETC2.0の整備・拡充により、渋滞の軽減など交通の円滑化を促進し、交通事故の減少や交通渋滞の緩和に寄与する高度道路交通システム（ITS）を推進します。※V2X通信：Vehicle To Everything

(イ) 各幹線道路の道路情報提供装置の整備

気象等の状況やそれに伴う通行の禁止または制限の道路情報を道路利用者に、迅速かつ的確に提供し、車両の安全かつ円滑な交通の確保に資するため、道路情報提

供装置の整備を推進します。

#### イ 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の交通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にイエローカード（危険有害物質の性状、交通事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化します。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物データベース及び危険物に対応することの可能な装備資機材の整備を図ります。

#### ウ 気象情報等の充実

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、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努めます。

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・洪水警報のキクル（危険度分布）」や、気象情報における線状降水帯による大雨の可能性についての呼びかけ、積雪・降雪の面的な状況を示す「今後の雪（解析積雪深・解析降雪量・降雪短時間予報）」等についても、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。

さらに、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、国土交通省と気象庁が連携し、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。

緊急地震速報（予報及び警報）を含めた、これらの情報は、関係機関に迅速かつ確実に伝達するとともに、報道機関の協力により道路利用者に周知します。

また、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気象防災ワークショップを開催します。

## (9) 交通労働災害の防止等

関係機関	埼玉労働局
------	-------

## ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインを周知徹底することにより、事業場における管理体制の確立、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を図ります。

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、事業場への個別指導を実施します。

## イ 運転者の労働条件の適正化

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)の履行を確保するための監督指導を実施します。

また、関係行政機関の連絡会議の開催及び監督指導結果等の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監督・監査を実施します。

## (10) 運転管理の改善及び運行管理の充実

関係機関	関東運輸局、県警察本部
------	-------------

## ア 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するなどこれらの者の資質及び安全意識の向上を図ります。

また、事業所において、交通安全教育指針に基づいた交通安全教育や内閣府令で定める安全運転管理業務が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導するとともに、安全運転管理者等未選任事業所の発見活動を強化し、違法状態の解消を図ります。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等について使用者に責任がある場合は、その責任を徹底して追及します。

## イ 運転適性検査業務等の推進

運転免許申請及び運転免許証更新時における適性検査を充実するほか、適性相談に際して、個別聴取や科学的検査システムを活用して運転者個々の適性に応じた検査・指導を行います。

## ウ 運行管理の充実

### (ア) 自動車運送事業者に対する指導監督の充実

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は厳正な処分を行います。このため、効果的かつ効率的な監査指導を実施するための監査システムの構築及び監査指導実施体制の充実・強化を図ります。

さらに、自動車運送事業者による安全管理体制の構築・改善を図るため、その取組を評価・助言する運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・徹底を図ります。

また、自動車運送事業者に対する点呼時におけるアルコール検知器の使用義務付けにより、自動車運送事業者における飲酒運転ゼロを目指します。

### (イ) 事故情報の多角的分析の実施

事業用自動車の事故に関する情報の充実を図るため、自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）に基づく事故情報の収集・分析に加え、自動車運送事業に係る交通事故要因の分析のための情報収集・分析を強化します。

また、事故発生時の前後の走行情報（前方映像、車両速度、急加速減）を記録するドライブレコーダー等の安全運転の確保に資する機器の普及促進に努めるとともに、それらによって得られた事故等の情報の交通安全教育・運行管理等への活用方法について周知を図ります。

### (ウ) 運行管理者等に対する指導講習の充実

運行管理者等に対する指導講習について、民間参入の促進を図ること等により、受講環境の整備を行います。

## 2 自動運転等の安全の確保と支援

### (1) 特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用等

関係機関	県警察本部
------	-------

特定自動運行の許可に係る審査内容や手続等の明確化等の取組、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) 遠隔操作型小型車の安全な運行の支援

関係機関	県警察本部
------	-------

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。

### 3 事業用自動車の安全対策の推進

#### (1) 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

関係機関	関東運輸局
------	-------

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削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、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進します。

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。

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、社内の安全教育の充実を図ります。

#### (2) 飲酒運転、迷惑運転等の根絶

関係機関	関東運輸局
------	-------

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指します。また、薬物使用による運行の根絶に

向け啓発を続けます。

さらに、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「ながら運転」、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います。

### (3) ICT・新技術を活用した安全対策の推進

関係機関	関東運輸局
------	-------

事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全自動車(以下、「ASV (Advanced Safety Vehicle)」という。)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、更なる事故の削減を目指します。

さらに、運行管理に利用可能なICT技術を活用することにより、働き方改革の実現に加え、運行管理の質の向上による安全性の向上を図るため、開発・普及を促進します。

### (4) 少子超高齢社会における交通事故の防止対策

関係機関	関東運輸局
------	-------

事業用自動車の運転者の高齢化、及び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

関係機関	関東運輸局
------	-------

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎や運転者の年齢、健康状態等の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルの策定や、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施します。

## (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

関係機関	関東運輸局
------	-------

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、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、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

関係機関	関東運輸局
------	-------

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、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) 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

関係機関	関東運輸局
------	-------

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようになるとともに、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、国、地方公共団体及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努めます。

さらに、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り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努めます。

## (9) 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

関係機関	関東運輸局
------	-------

労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対して厳正な処分を行います。また、IT を活用して効果的・効率的な監査・監督を実施します。

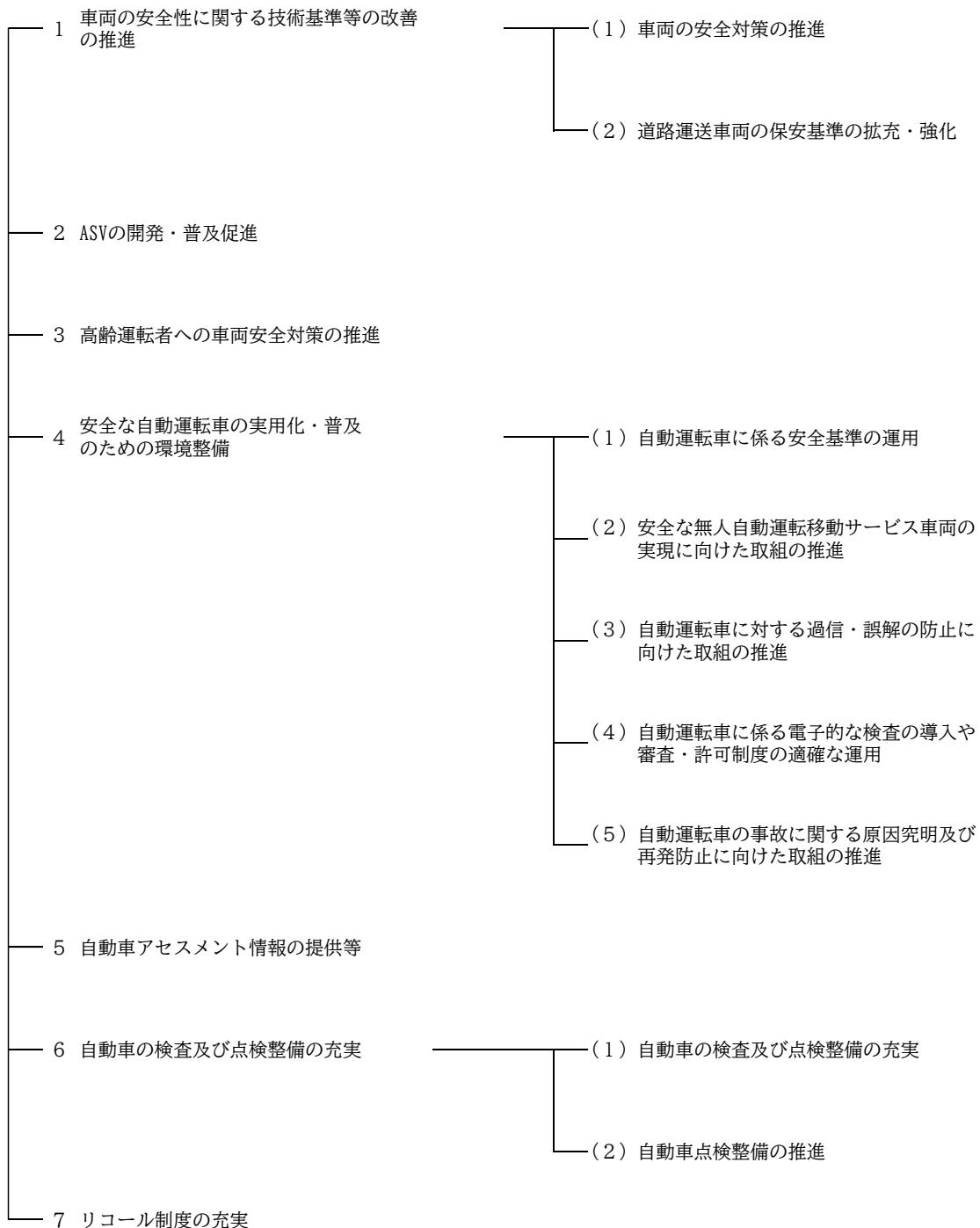
また、安全性の確保を図るため、バス発着場を中心とした街頭検査等を活用しつつ、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握し、事業用自動車による事故の未然防止を図ります。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図ります。

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

## 第4章 車両の安全性の確保

### «施策の体系»



## 第4章 車両の安全性の確保

エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大を始めとして、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大していることから、今後、車両の安全対策を拡充・強化することが必要です。

このような認識の下、車両構造に起因するとされる事故について対策を講ずるとともに、主に運転ミスなどの人的要因に起因するとされる事故についても、車両構造面からの対策によりできる限り交通事故の未然防止を図ります。

また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保など、被害拡大防止対策を併せて進めます。

### 1 車両の安全性に関する技術基準等の改善の推進

#### (1) 車両の安全対策の推進

関係機関	関東運輸局
------	-------

車両の安全対策については、令和2年度に開催された交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会技術安全ワーキンググループの審議結果を踏まえて、実施していきます。

具体的には、産・官・学が参加する検討会が中心となり、①事故実態の把握・分析、②安全対策に関する方針、対策の具体的な内容の検討、③事前効果評価・事後効果評価といった一連の流れ（PDCAサイクル）を継続的に実施することにより、車両の安全対策を推進します。

特に、事故実態の把握・分析においては、ドライブレコーダーやイベントデータレコーダー（EDR（Event Data Recorder））の情報を活用するとともに、これに合わせ医療機関の協力により乗員等の傷害状況も詳細に把握し、事故による傷害発生のメカニズムを詳細に調べるなど、より一層の推進に資する取組について検討していきます。

また、事故を未然に防止する予防安全対策について、新技術の動向も踏まえ、保安基準の拡充・強化等と ASV の開発・普及の促進、使用者に対する自動車アセスメント情報の提供など、より一層の連携を図ります。

#### (2) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化

関係機関	関東運輸局
------	-------

車両の安全対策の基本である自動車の構造・装置等の安全要件を定める道路運送車両

の保安基準について、前述の検討結果等を踏まえつつ、事故を未然に防ぐための予防安全対策、万が一事故が発生した場合においても乗員、歩行者等の保護を行うための被害軽減対策のそれぞれの観点から、適切に拡充・強化を図ります。

## 2 ASV の開発・普及促進

関係機関	関東運輸局、県県民生活部、県警察本部
------	--------------------

先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した ASV について、産官学の協力による ASV 推進検討会の下、一層進めていきます。

安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、運転者の先進技術に対する過信・誤解による交通事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取組を推進します。

## 3 高齢運転者への車両安全対策の推進

関係機関	関東運輸局、県県民生活部
------	--------------

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の性能向上・普及促進等の車両安全対策を推進します。

## 4 安全な自動運転車の実用化・普及のための環境整備

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられています。一方で自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進します。

### (1) 自動運転車に係る安全基準の運用

関係機関	関東運輸局
------	-------

令和2年3月に高速道路等に導入された渋滞時等において作動する車線維持機能に限定した自動運転機能やサイバーセキュリティに係る安全基準を、引き続き、自動運転技術の更なる進展に応じ、より高度な自動運転機能について策定された基準に基づいて運用します。

## (2) 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進

関係機関	関東運輸局
------	-------

自動運転車の安全確保に関するガイドラインに基づいて、安全な無人自動運転移動サービスの普及・拡大を推進します。

## (3) 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進

関係機関	関東運輸局
------	-------

自動運転機能が作動する走行環境条件への理解など、自動運転車について、ユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえるような取組を推進します。

## (4) 自動運転車に係る電子的な検査の導入や審査・許可制度の的確な運用

関係機関	関東運輸局
------	-------

自動運転車の設計・製造から使用過程にわたり、自動運転車の安全性を一体的に確保するため、様々な走行環境における安全性の検証のためシミュレーション等を活用した自動運転車の型式指定審査、ソフトウェアアップデートに係る許可制度の的確な運用等に努めます。

## (5) 自動運転車の事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進

関係機関	関東運輸局
------	-------

自動運転車の事故については、事故発生時の自動運転システムや走行環境の状況、運転者の対応状況等様々な要因が考えられるため、客観性及び真正性を確保した形で総合的な事故調査・分析を実施し、速やかな事故原因の究明及び再発防止に努めます。

## 5 自動車アセスメント情報の提供等

関係機関	関東運輸局
------	-------

自動車の衝突安全性能等に関する車種ごとの安全性について比較情報等を公正中立な立場でとりまとめ、これを自動車ユーザーに定期的に提供する自動車アセスメント事業を積極的に推進します。

具体的には、自動車の衝突安全性能の総合評価及び歩行者頭部保護性能・制動性能の評価、チャイルドシートの安全性能比較評価を行い公表することで、ユーザーが安全な製品選びをしやすい環境の整備を推進するとともに、自動車メーカー等におけるより安全な製

品の開発促進を図るとともに、予防安全性能評価についての試験項目の拡充、新技術に対する評価手法の確立について検討を行います。

このほか、自動車の安全装置の正しい使用方法等の一般情報や車種毎の安全装置の装備状況も拡充し、充実した自動車アセスメント情報をユーザーに提供します。

## 6 自動車の検査及び点検整備の充実

### (1) 自動車の検査及び点検整備の充実

関係機関	関東運輸局
------	-------

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせた検査の高度化を進めるなど、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図ります。また、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進していきます。

### (2) 自動車点検整備の推進

関係機関	関東運輸局
------	-------

#### ア 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識の高揚と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」を展開するとともに、整備管理者研修、自動車運送事業者監査等を通じて関係者に対し車両管理の指導を行い、車両故障に起因する事故の防止を図ります。

#### 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両等を排除し、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、自動車使用者及び自動車関係事業者等の認識を高めます。

なお、指定自動車整備事業者による不正事案が発生していることから、道路運送車両法のより一層適正な運用に努め、事業者に対する指導監督を引き続き行います。

#### ウ 自動車整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するため、自動車整備業がこれらの変化に対応していく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自動車整備事業の現状について把握し、今後、自動車整備事業が自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応していくための技術の高度化等を推進します。

また、整備主任者等を対象とした新技術研修の実施等により整備要員の技術の向上を図ります。

さらに、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自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度を活用します。

## 7 リコール制度の充実

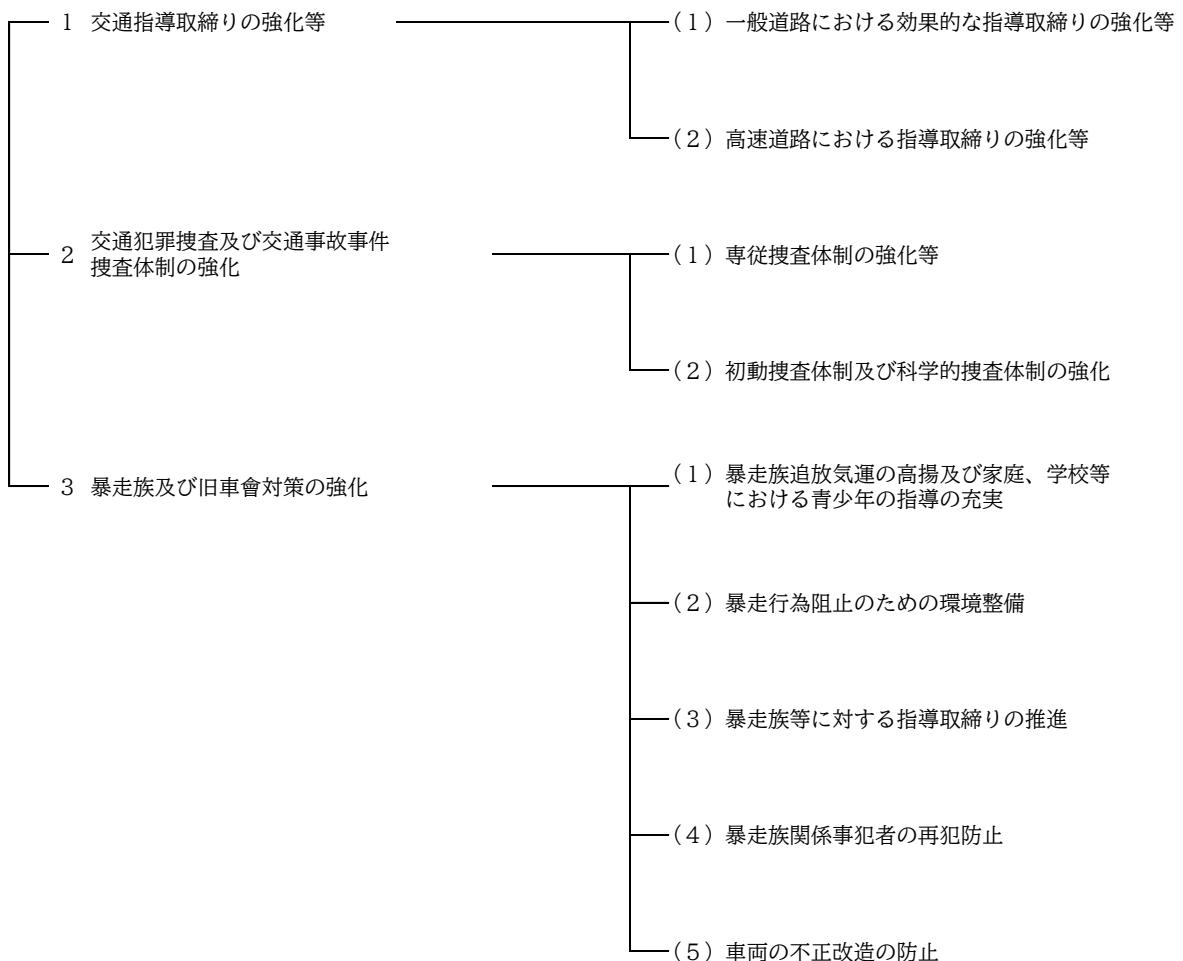
関係機関	関東運輸局
------	-------

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、自動車のリコールの迅速かつ着実な実施のため、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。

また、ユーザーの目線に立ったリコール実施のため、ユーザーからの不具合情報の収集を促進し、さらに、調査分析体制の強化を図るとともに、自動車ユーザーに対し、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を提供します。

## 第5章 道路交通秩序の維持

### «施策の体系»



## 第5章 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

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

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、各種の交通犯罪及び交通事故事件捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査の合理化、初動捜査及び科学的捜査の充実強化を図ります。

さらに、暴走族対策及び旧車會対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみで暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図ります。

### 1 交通指導取締りの強化等

#### (1) 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

関係機関	県警察本部
------	-------

##### ア 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態を分析し、交通事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、飲酒運転、無免許運転、著しい速度超過、交差点関連違反、積載物重量制限超過、妨害運転、携帯電話使用等の交通事故に直結する悪質・危険性の高い違反、さらには、県民からの取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りを推進します。

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、運転者の周辺で飲酒運転や無免許運転を助長し、容認している者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転や無免許運転の根絶に向けた取組を推進します。

また、交通指導取締りにあたっては、児童、高齢者、身体障害者等の保護の観点に立った交通取締りを引き続き推進します。

さらに、交通指導取締りの実施状況について、交通事故実態の分析結果等を踏まえて検証し、検証結果を取締り計画の見直しに反映させ、より交通事故抑止に資する指導取締りを推進します。

加えて、取締場所の確保や警察官の配置が困難な生活道路や時間帯においても速度取締りが行えるよう、可搬式速度違反自動取締装置による取締りを推進します。

#### 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するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図ります。

また、事業所における従業員による飲酒運転の発覚時の自動車の使用者の責任追及を含め、運行管理者・安全運転管理者による運転前後の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の履行が徹底されるよう、指導を行うとともに履行状況の確認を行います。

さらに、被雇用者による無免許運転等を起こした場合における雇用者等の背後責任の追求を徹底します。

#### ウ いわゆる白タク・白トラの取締りの強化

白タク・白トラ行為については、関係機関と連携し、関連情報の収集及び共有を図るとともに、取締り等の強化を推進していきます。

取締りに当たっては、末端被疑者の検挙にとどまることなく、突き上げ捜査等を通じて上位被疑者等の検挙を行い、組織の全容解明に努めるとともに、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し、白タク・白トラ行為の効果的な排除を図ります。

#### エ 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による信号無視、一時不停止、右側通行、携帯電話の使用、無灯火、二人乗り、傘さし、イヤホーン及び通行者に危険を及ぼす違反等に対して自転車指導警告カードを活用した指導警告を行うとともに、令和8年4月1日から施行される自転車への交通反則通告制度の導入を踏まえ、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・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進します。

#### 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。

運転免許を保有する悪質・危険な違反を繰り返したり、悪質・危険な違反による交通

事故を発生させたりした運転免許を保有する者に対しては、免許停止処分を含めた的確な行政処分を実施します。

さらに、シェアリング関係事業者に対して、悪質・危険な利用者のサービス利用停止措置又はアカウント抹消措置を講ずることを働き掛けます。

#### 力 ペダル付き電動バイクの利用者に対する交通指導取締りの強化

ペダル付き電動バイクについては、駆動補助機付自転車（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、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、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の周知徹底を図るとともに、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します。

また、ペダル付き電動バイクを駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）として販売する違法な販売事業者対策を推進します。

#### (2) 高速道路における指導取締りの強化等

関係機関	県警察本部
------	-------

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通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。

また、高速自動車国道等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、速度違反自動取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進します。

交通指導取締りについては、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、携帯電話使用等の取締りを強化します。

## 2 交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制の強化

#### (1) 専従捜査体制の強化等

関係機関	県警察本部
------	-------

交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制を強化するため、捜査員の捜査能力の一層の

向上及び体制の充実に努めるとともに、初動捜査の段階から危険運転致死傷罪等の関係法令の積極的な適用を視野に入れた捜査の徹底を図ります。

## (2) 初動捜査体制及び科学的捜査体制の強化

関係機関	県警察本部
------	-------

初動捜査体制及び客観的証拠に基づいた科学的捜査を強化するため、3Dレーザースキャナや交通事故捜査支援システム等、装備資機材の導入・整備を推進します。

## 3 暴走族及び旧車會対策の強化

### (1) 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

関係機関	県総務部、県県民生活部、県教育局、県警察本部
------	------------------------

暴走族追放の気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行います。

また、学校等において、青少年に対し、暴走族加入防止指導等を実施します。この場合、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を考慮し、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全な育成を図る観点からの施策を推進します。

### (2) 暴走行為を阻止のための環境整備

関係機関	県警察本部
------	-------

暴走族及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集させない環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができる道路交通環境づくりを推進します。

また、事前の情報入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講じます。

### (3) 暴走族等に対する指導取締りの推進

関係機関	関東運輸局、県警察本部
------	-------------

暴走族に対する指導取締りを強化するため、取締り体制及び装備資機材の充実とともに、集団暴走行為や爆音暴走行為等の悪質事犯に対しては、あらゆる法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行います。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、不正改造車両の取締りを行います。

さらに、複数の都県にまたがる広域暴走事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係都県警察相互の捜査協力を積極的に行います。

#### (4) 暴走族関係事犯者の再犯防止

関係機関	県警察本部
------	-------

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど、暴走族関係事犯者の再犯防止に努めます。また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底します。

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努めます。

また、暴走族に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行います。

#### (5) 車両の不正改造の防止

関係機関	関東運輸局、県警察本部
------	-------------

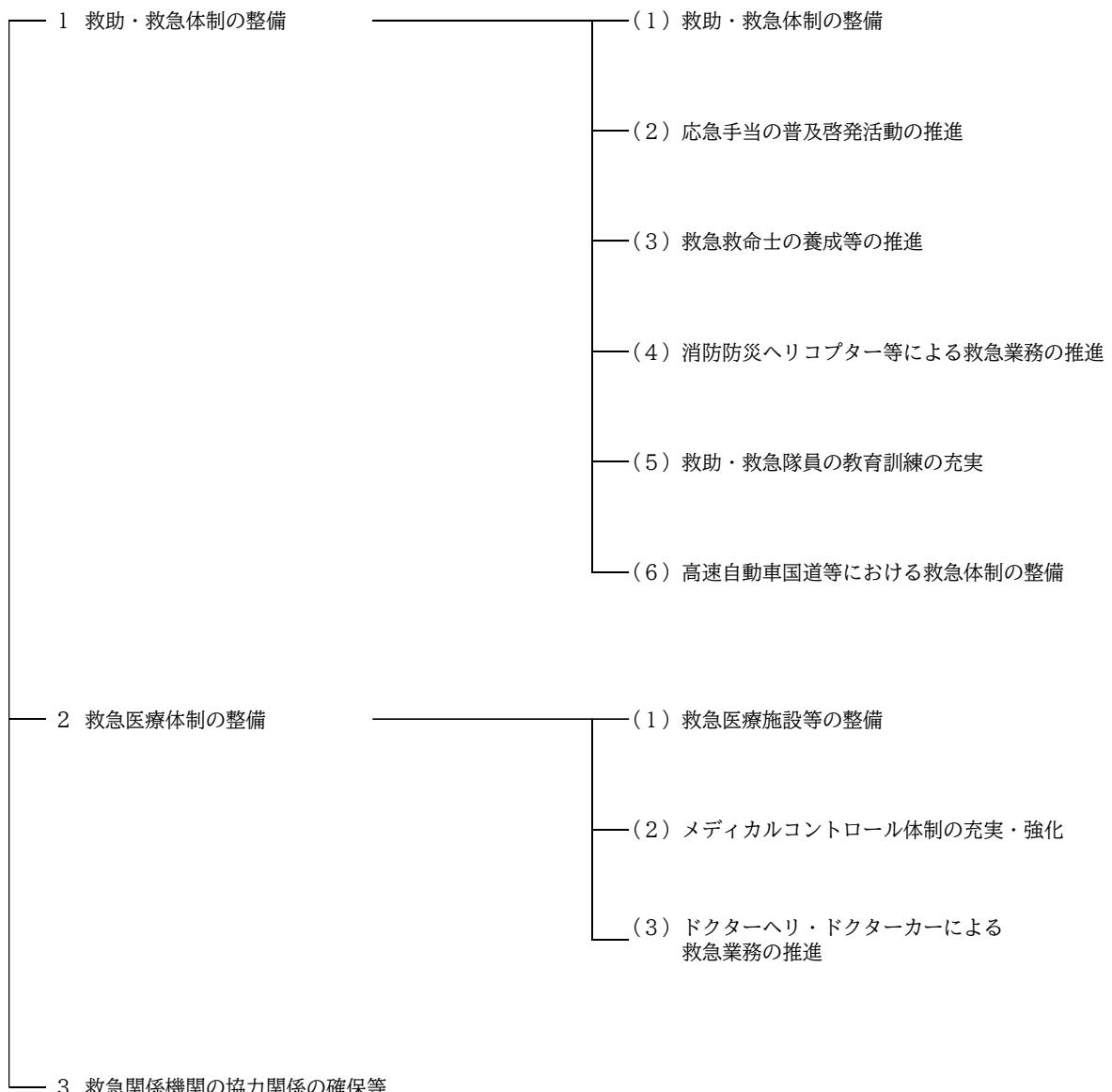
暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止し、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないよう「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行います。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して必要に応じて立入検査を行います。

その他、違法行為を敢行する旧車会グループに対する実態把握を徹底し、関係都県で情報共有するとともに、不正改造等の取締りを強化するなどの確な対応を推進します。

## 第6章 救助・救急活動の充実

### «施策の体系»



## 第6章 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、高速自動車国道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・協力関係を確保するとともに、救急・救助体制及び救急医療体制の整備を図ります。

特に、負傷者の救命率・救急効果の一層の向上を図る観点から、救急現場または搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進します。

### 1 救助・救急体制の整備

#### (1) 救助・救急体制の整備

関係機関	県危機管理防災部
------	----------

複雑・多様化する交通事故への救助活動を迅速・的確に行えるように、消防機関の救助体制の充実を促進します。

また、多数の負傷者が発生する大規模な事故に対処するため、埼玉県特別機動援助隊（消防機関、埼玉 DMAT 及び防災航空隊から編成される（愛称：埼玉 SMART（スマート））の充実、資機材の整備を図ります。

#### (2) 応急手当の普及啓発活動の推進

関係機関	県危機管理防災部、県保健医療部、県教育局、県警察本部
------	----------------------------

交通事故による負傷者の救命率の向上を図り、被害を最小限にとどめるためには、事故現場に居合わせた県民（バイスタンダー）による適切な応急手当が必要です。

そのため、自動体外式除細動器（以下、「AED（Automated External Defibrillator）」という。）の使用も含めた応急手当講習会の推進を図るとともに、インターネットを活用して県民に AED の設置情報を提供します。

また、自動車教習所における教習、免許取得時講習及び運転免許センター等における更新時講習等において、応急救護処置に関する知識の普及に努めます。加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AED の取扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育科において

も、止血法や包帯法、心肺蘇生法（AED の使用を含む）等の応急手当について指導の充実を図ります。さらには、自動車事故の負傷者に対して迅速かつ適切な応急処置を行うために必要な救急法の知識と技術の普及の観点から、自動車事故救急法講習の確実な実施を図ります。

### (3) 救急救命士の養成等の推進

関係機関	県危機管理防災部
------	----------

救急救命士を計画的に養成するとともに、気管挿管等の特定行為（医師の具体的指示のもとに実施する救急救命処置）が実施できる救急救命士の育成を図ります。

### (4) 防災ヘリコプター等による救急業務の推進

関係機関	県危機管理防災部、県保健医療部、県警察本部
------	-----------------------

ヘリコプターは、事故の状況把握、陸路搬送では時間をする負傷者の救急搬送等に有効であることから、引き続き防災ヘリコプターを効果的に活用します。また、医療機関や消防機関の協力を得て、医師等の同乗する救急事案においても防災ヘリコプターを活用します。

また、県警察ヘリコプターについても、事故の状況把握等の支援活動において積極的に活用します。

### (5) 救助・救急隊員の教育訓練の充実

関係機関	県危機管理防災部
------	----------

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく、救急隊員及び救助隊員の養成と知識・技術等の向上を図るため、県消防学校における教育訓練を引き続き実施します。

### (6) 高速自動車国道等における救急体制の整備

関係機関	県危機管理防災部
------	----------

関係市町村・消防本部と東日本高速道路株式会社が相互に連携、協力し、高速自動車国道における救急体制の充実を図ります。

## 2 救急医療体制の整備

### (1) 救急医療施設等の整備

関係機関	県保健医療部
------	--------

交通事故により入院治療を必要とする重症救急患者の診療を確保するため、第二次救急医療圏を単位とした病院群輪番制等により第二次救急医療体制の整備を図るとともに、重篤な救急患者を受け入れるための第三次救急医療体制として、複数科にまたがる診療機能を有する 24 時間体制の救命救急センターの整備を進めます。

### (2) メディカルコントロール体制の充実・強化

関係機関	県危機管理防災部
------	----------

救急現場において、救急隊員が常時、医師から指示を得られる体制を確保するとともに、医学的観点からの救急活動の事後検証や、救急救命士を含む救急隊員の再教育など、メディカルコントロール体制の充実・強化を進めることにより、救急活動の質の向上を図ります。

### (3) ドクターへリ・ドクターカーによる救急業務の推進

関係機関	県保健医療部
------	--------

交通事故による重篤患者の救命率の向上や後遺症の軽減を図るため、ドクターへリ・ドクターカーの積極的な活用を推進します。

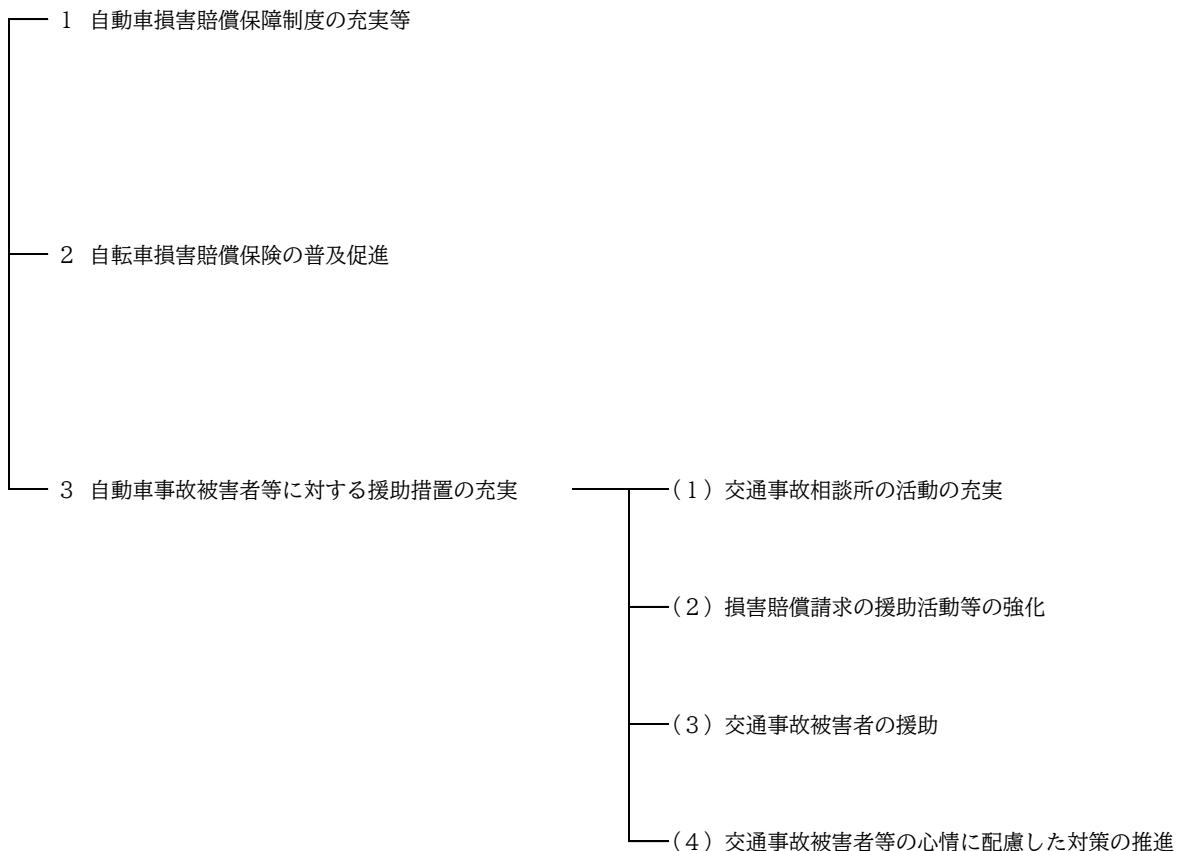
## 3 救急関係機関の協力関係の確保等

関係機関	県危機管理防災部
------	----------

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、「傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準」などにより、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進します。

## 第7章 被害者支援の充実と推進

### «施策の体系»



## 第7章 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、尊い生命を絶たれたりと大きな不幸に見舞われており、交通事故被害者等を支援することは極めて重要です。

交通事故被害者等は、精神的に大きな打撃を受けており、交通事故に関する知識や情報が十分ではないことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進します。

また、自転車事故の増加に伴い、自転車利用者が高額な賠償責任を負うケースも珍しくなくなっています。このため自転車事故による被害者の救済の十全を図るため、自転車損害賠償保険の普及促進を図ります。

### 1 自動車損害賠償保障制度の充実等

関係機関	関東運輸局
------	-------

自賠責保険（自賠責共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者に対する救済制度である自動車損害賠償保障事業についても、被害者に対する保障金の支払の迅速化等により、その充実を図ります。

また、自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを、広報活動等を通じて広く県民に周知するとともに、街頭における指導取締りの強化等を行い、運行防止の徹底並びに自賠責保険の普及促進を図ります。

### 2 自転車損害賠償保険の普及促進

関係機関	県県民生活部
------	--------

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、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償を求められるケースもあります。こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るために、「埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例」に基づき、事業者及び関係団体と連携し、保険や共済の加入状況の確認や、未加入者への損害賠償責任保険等への加入を促進します。

また、自転車小売業者に、自転車の購入者に対し自転車の定期的な点検及び整備並びに自転車損害保険等への加入の必要性等を助言するよう求めます。

### 3 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

#### (1) 交通事故相談所の活動の充実

関係機関	県県民生活部
------	--------

交通事故の被害者やその家族の福祉の向上などを図るため、次の措置によりその充実・強化を図ります。

##### ア 交通事故相談業務の充実

県が実施する交通事故相談所業務の充実を図るとともに、相談支援対象外（調停、訴訟等をする案件）については、交通事故紛争処理センターや日本弁護士連合会交通事故相談センター等への斡旋を行います。

##### イ 関係機関との連絡体制の強化

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、団体等との連絡体制の強化を図ります。

##### ウ 交通事故相談員の資質の向上

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

##### エ 交通事故相談業務の周知

広報活動を積極的に行い、交通事故相談活動の周知徹底を図ります。

#### (2) 損害賠償請求の援助活動等の強化

関係機関	県警察本部
------	-------

交通事故被害者やその家族に対する支援の一環として、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。

#### (3) 交通事故被害者の援助

関係機関	県県民生活部
------	--------

埼玉県交通安全対策協議会が行う交通遺児等に対する援護金等の給付事業の充実強化を図ります。

また、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の無利子貸付や自動車

事故が原因で重度の後遺障害が残った被害者に対する介護料支給制度、交通遺児育成基金及び交通遺児育成英会、が行う交通遺児育成のための基金事業等の広報活動を行います。

### (4) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

関係機関	関東運輸局、県県民生活部、県警察本部
------	--------------------

交通事故被害者等の支援に携わる県の防犯・交通安全課、警察本部の犯罪被害者支援室及び民間の犯罪被害者支援団体を同一施設に集約し、相互が緊密に連携し、被害者等のニーズに対応した支援を行えるワンストップサービスの提供により被害者等の心情に配慮した支援業務を推進します。

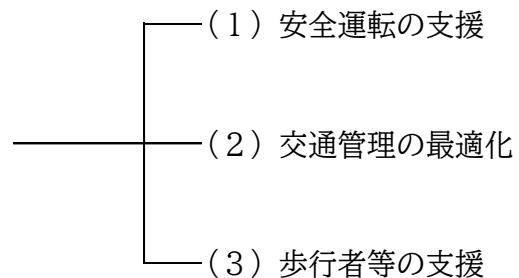
また、交通事故被害者等に対して、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供とともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「被害者の手引（サポートブック）」を交付します。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図ります。

さらに、加害者の行政処分に関する情報についても、交通事故被害者等による問い合わせに応じ、適切に提供します。

## 第8章 研究開発及び調査研究の充実

«施策の体系»

1 ITSに関する研究開発の推進



## 1 ITSに関する研究開発の推進

### (1) 安全運転の支援

関係機関	県警察本部
------	-------

ITSの高度化により交通の安全を高めるため、道路上の車両感知器、各種センサーにより道路・交通の状況や周辺車両の状況を把握するシステムの研究開発を国と連携して推進するとともに、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて産学官が連携し研究開発等を行います。

### (2) 交通管理の最適化

関係機関	県警察本部
------	-------

交通流・量の積極的かつ総合的な管理を行い、交通の安全性・快適性の向上と環境の改善を図るため、安全で円滑な信号制御方式の導入及びプローブ情報等の交通情報の提供等、安全運転を支援するための研究開発を推進し、交通管理の最適化を図ります。

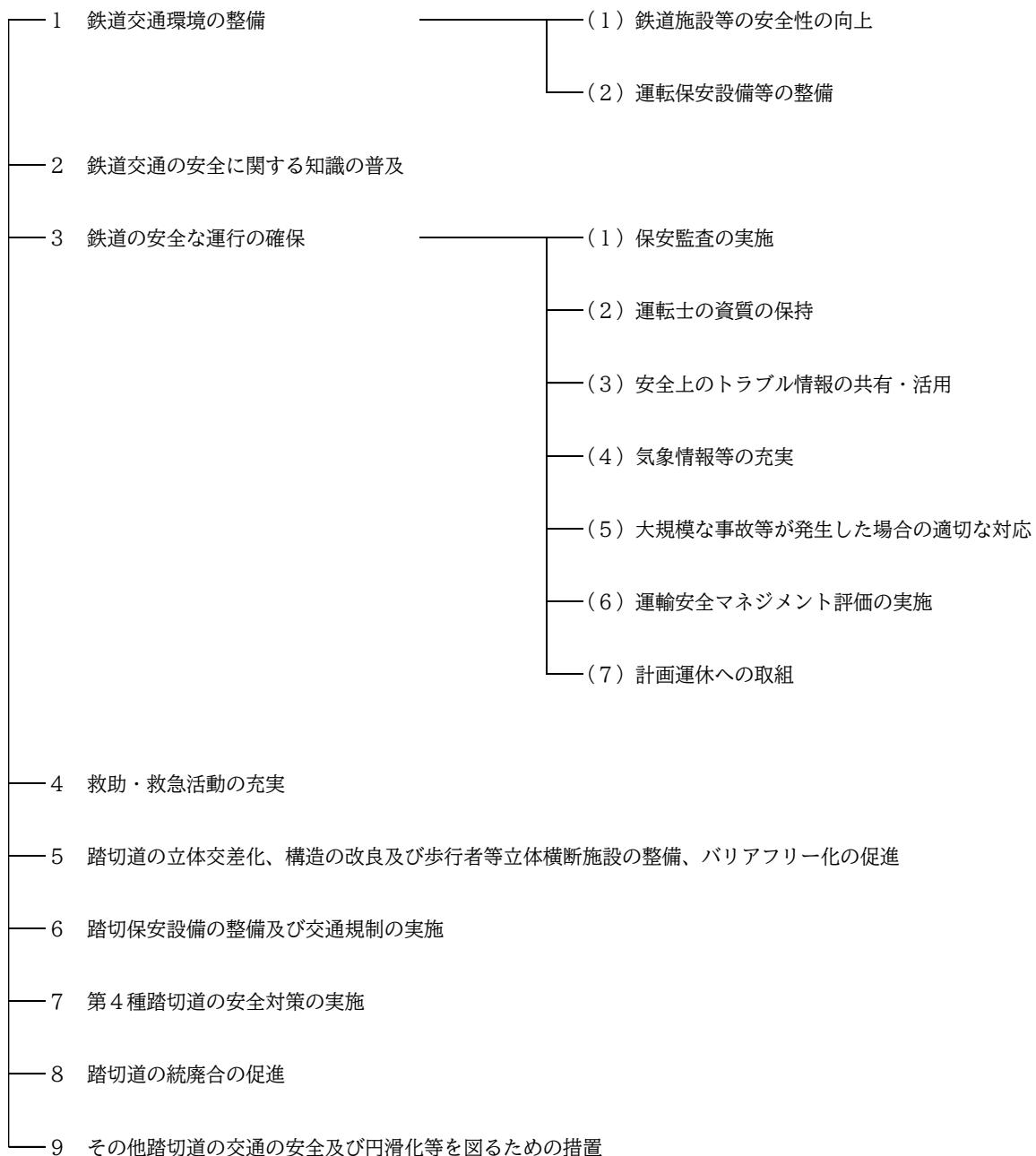
### (3) 歩行者等の支援

関係機関	県警察本部
------	-------

スマートフォンのBluetooth等を活用して歩行者等に信号情報を知らせる高度化PICSや、歩行者と車両の通行する時間を分離する信号機の歩車分離化制御等、全ての歩行者等が安心して通行できる安全で快適な道路交通環境の形成を図るための研究開発を推進し、歩行者等の安全な移動を支援します。

## 第9章 鉄道と踏切道の安全確保

### «施策の体系»



## 第9章 鉄道と踏切道の安全確保

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り、列車の運行が高速・高密度である現在の運行形態においては、ひとたび重大な事故が発生すると、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（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）などの人身障害事故が多くを占めています。

このため、各種の安全対策を総合的に推進することにより、乗客の死者数ゼロを目指すとともに、運転事故全体の死者数の減少を目指します。

### 1 鉄道交通環境の整備

#### (1) 鉄道施設等の安全性の向上

関係機関	関東運輸局、県企画財政部、県福祉部、県県民生活部
------	--------------------------

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の施設について、長寿命化に資する補強・改良を推進します。特に、人口減少等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。研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなどして技術力の向上についても推進します。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっています。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、地下駅等の浸水対策の強化等を推進します。切迫する首都直下地震・南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進します。

さらに、駅施設等について、高齢者・視覚障害者等を始めとするすべての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドアの整備を加速化するとともに、ホームドアのない駅での視覚障害者の転落事故を防止するため、新技術等を活用した転落防止対策を推進します。

加えて、線路を横断しないよう注意喚起する看板の設置や侵入防止のための柵の設置等の対策について、協議会等を活用し、鉄道事業者や関係自治体等への情報共有等を図ります。

## (2) 運転保安設備等の整備

関係機関	関東運輸局
------	-------

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、これらの装置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

関係機関	関東運輸局
------	-------

運転事故の約9割を占める人身障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、鉄道事業者・携帯電話業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や醉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。

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。

## 3 鉄道の安全な運行の確保

### (1) 保安監査の実施

関係機関	関東運輸局
------	-------

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機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、同種トラブルの発生等の際にも臨時に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

関係機関	関東運輸局
------	-------

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、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

関係機関	関東運輸局
------	-------

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等を行います。

また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる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

関係機関	熊谷地方気象台
------	---------

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、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、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・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努めます。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。

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気象防災ワークショップを開催します。

## (5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

関係機関	関東運輸局
------	-------

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、大規模な事故等が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行います。

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。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導します。

## (6) 運輸安全マネジメント評価の実施

関係機関	関東運輸局
------	-------

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

関係機関	関東運輸局
------	-------

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。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導します。

#### 4 救助・救急活動の充実

関係機関	関東運輸局、県危機管理防災部
------	----------------

鉄道の重大事故等に備え、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。

さらに、多数の負傷者が発生する大規模な事故に対処するため、埼玉県特別機動援助隊（消防機関、埼玉 DMAT 及び防災航空隊から編成される（愛称：埼玉 SMART（スマート））の充実、資機材の整備を図ります。

#### 5 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、バリアフリー化の促進

関係機関	関東運輸局、県土整備部
------	-------------

遮断時間が特に長い踏切道（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、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力、立体交差化を図ります。

また、歩行者安全対策が必要な踏切、狭隘な歩道がある踏切及び立体交差化が困難な踏切の場合は構造改良を推進します。

さらに、平成 27 年 10 月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめを踏まえ、軌道の平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進します。

#### 6 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

関係機関	関東運輸局、県警察本部
------	-------------

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、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など踏切事故の減少が期待できる設備の整備を促進します。

大都市や主要な都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等に

より警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くします。

また、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。

さらに、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。

加えて、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う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。

## 7 第4種踏切道の安全対策の実施

関係機関	関東運輸局、県企画財政部、県県民生活部、県土整備部
------	---------------------------

第4種踏切道は原則統廃合、統廃合できない場合は第1種踏切道へ転換を図っていくこととし、埼玉県交通安全対策協議会踏切事故防止対策部会等において、関係する鉄道事業者及び市町と連携して、協議を進めることとします。

## 8 踏切道の統廃合の促進

関係機関	関東運輸局、県県土整備部
------	--------------

鉄道と立体交差する道路の整備、踏切道の拡幅等の道路改良事業の実施の際に、近接踏切道のうち、その利用状況、う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、統廃合を進めます。

ただし、道路改良のうち、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できることとします。

## 9 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

関係機関	関東運輸局、県警察本部
------	-------------

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、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通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ため、踏切事故防止キャンペーンを推進します。また、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進します。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討します。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を來す等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理办法を定める取組を推進します。