小山市交通安全計画

（平成２８年度～平成３２年度）

小山市交通安全対策会議

ま　え　が　き

　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６月に交通安全対策基本法（昭和４５年法律第１１０号）が制定された。

　これに基づき、小山市交通安全対策会議において、５年ごとに「小山市交通安全計画」を策定し、小山市、県や国の関係行政機関、関係民間団体等と連携した各種の交通安全対策を実施してきた。

　この結果、小山市の交通死亡事故件数は減少傾向にあり、平成２３年、２６年には５件５名となり、過去最少件数を記録することができた。しかし、平成２４年、２７年には死亡者数が１０名以上となるなど増減をくり返している。

現在も依然として厳しい交通情勢が続いており、小山市においては、国道４号・新４号国道・国道５０号等交通量の多い道路が存在しているため、死亡事故を含めた重大事故の発生が懸念される。

　このような状況から、交通事故の防止は、関係機関だけでなく、市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る。人命尊重の理念の下に、安全で安心な交通環境を形成するため、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸政策を効果的に推進していかなければならない。

　このような観点から、「小山市交通安全計画」は、国及び県の交通安全計画を踏まえ、平成２８年度から平成３２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。

　この交通安全計画に基づき、交通安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

目　　　次

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

第１章　道路交通の安全 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３

第１節　道路交通事故のない社会を目指して ・・・・・・・・・・・・・・・４

第２節　道路交通の安全についての目標 ・・・・・・・・・・・・・・・・・４

 Ⅰ　道路交通事故の現状と今後の見通し ・・・・・・・・・・・・・・・・４

　　Ⅱ　交通安全計画における目標 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５

　第３節　道路交通の安全についての対策 ・・・・・・・・・・・・・・・・・５

　　Ⅰ　今後の道路交通安全対策を考える視点 ・・・・・・・・・・・・・・・５

　　　１　高齢者及び子どもの安全確保

　　　２　歩行者及び自転車の安全確保

　　　３　生活道路における安全確保

　　Ⅱ　講じようとする施策 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６

　　　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・調査研究の推進

第２章　鉄道交通の安全 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０

　第１節　鉄道事故のない社会を目指して ・・・・・・・・・・・・・・・・２１

　　Ⅰ　交通安全計画における目標 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２１

　第２節　鉄道交通の安全についての対策 ・・・・・・・・・・・・・・・・２１

　　Ⅰ　今後の鉄道交通安全対策を考える視点 ・・・・・・・・・・・・・・２１

　　Ⅱ　講じようとする施策 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２１

 　１　鉄道交通環境の整備

　　　２　鉄道交通の安全に関する知識の普及

　　　３　鉄道の安全な運行の確保

　　　４　鉄道車両の安全性の確保

　　　５　救助・救急活動の充実

　　　６　被害者支援の推進

　　　７　鉄道事故等の原因究明と再発防止

　　　８　研究開発及び調査研究の充実

第３章　踏切道における交通の安全 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２４

　第１節　踏切事故のない社会を目指して ・・・・・・・・・・・・・・・・２５

　　Ⅰ　交通安全計画における目標 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２５

　第２節　踏切道における交通の安全についての対策 ・・・・・・・・・・・２５

　　Ⅰ　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点 ・・・・・・・・・２５

　　Ⅱ　講じようとする施策 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２５

　　　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

＜略語解説一覧＞

＜用語解説一覧＞

　　本文中\*印のある略語、用語の解説

計画の基本理念

１　交通事故のない社会を目指して

小山市はもとより、我が国は、本格的な人口減少と超高齢社会の到来というかつて経験したことのない新たな時代を迎えたところである。このような社会情勢の中、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

交通事故による被害者数が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、交通安全の確保は重要な要素である。しかし、これまで様々な対策がとられてきたところであるが、依然として悲惨な交通事故が発生していることからすると、更なる対策の実施が必要である。

交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通事故被害者の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという意識の下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今再び、新たな一歩を踏み出さなければならない。

２　交通社会を構築する三要素

本計画においては、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道におけるそれぞれの交通ごとに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、交通社会を構成する人間、車両等の交通機関及び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考えていく。

（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、交通安全意識の高揚、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の交通安全意識の高揚、指導の強化等を図るため、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

（2）交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新しい技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高めるとともに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、安全水準を常に維持させるための検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。

（3）交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図る施策を充実させるものとする。特に、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道や自転車走行空間の整備を積極的に実施するなどの対策を図ることが重要である。

３　ＩＴの活用

　情報社会が急速に進展する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには、情報を活用することが重要である。

　なかでも、ＩＴを用いて人・道路・車両を一体のシステムとして構築することは、①ドライバーの発見の遅れに対する情報提供等により通行の安全性を高めたり、②衝突の未然防止を図るなど車両の安全性を高めたり、③交通管制をより高度化したり、④救助・救急活動を迅速化したりといったことが可能となることから、これらの高度道路交通システムの取り組みを推進する。

４　参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故を防止するためには、県の関係行政機関、市町、関係民間団体等による連携の下に施策を推進するとともに、市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ため、市民による施策の計画段階から参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全総点検等、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

５　効果的・効率的な対策の実施

悲惨な交通事故の根絶に向け、地域の交通実態に応じ、少ない予算で最大限の効果を挙げることができるような対策に集中して取り組むとともに、効率的な予算執行に配慮するものとする。

また、交通の安全は交通需要や、交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるので、自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点にも十分配慮するとともに、沿道の土地・道路利用の在り方も視野に入れた取組や、地震等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

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。

　　○　今後も、死者数の一層の減少に取り組むことは

　　　もちろんのこと、事故そのものの減少についても

 積極的に取り組む。

２　道路交通の安全についての目標

①　２４時間死者数を５人以下にする。

　　　　※過去５年間（平成２３年～平成２７年）の年間最低死者数

　　　　　→５名／平成２３年・平成２６年

② 交通事故発生件数を５６２件以下にする。

 　　　※過去５年間（平成２３年～平成２７年）の年間最低発生件数

　　　　　→５６２件／平成２７年

３　道路交通の安全についての対策

＜視点＞

①　高齢者及び子どもの安全確保

②　歩行者及び自転車の安全確保

③　生活道路における安全確保

＜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　研究開発及び調査研究の推進

第１節　道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障がい者等を含むすべての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

また、交通安全は地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要であり、交通安全に関する新たな仕組みづくりや方策を生み出していく必要がある。

 第２節　道路交通の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

本市の交通事故による２４時間死者数は、平成元年に最多の３２人を数えたが、増加減少を繰り返し、平成２３年には５人にまで減少した。

しかし、平成２４年中の死者数は１４人を数え、依然として憂慮すべき状態である。

また、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者が増加していることは、道路交通に大きな影響を与えるものと考えられる。

Ⅱ　交通安全計画における目標

交通死亡事故や交通事故発生件数の０件を目指すことが究極の目標であるが、この目標を達成することは現実的には非常に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平成３２年度までに、年間の２４時間死者数を５人以下、交通事故の発生件数５６２件以下にすることを目指すものとし、市民の理解と協力の下、交通事故のない明るい社会の実現を図る。

 第３節　道路交通の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

近年、道路交通事故の発生件数並びに負傷者数及び死者数が減少していることにかんがみると、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る。このため、先述した８つの柱を基に高齢者及び子ども、歩行者及び自転車、生活道路に関する視点から、対策の推進を図る。

１　高齢者及び子どもの安全確保

交通事故死者に占める高齢者の割合が極めて高く、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要であり、高齢者が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と、自動車を運転する場合の相違に着目した対策が必要である。

また、少子化の対策として、安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層必要となる。

このため、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を推進するとともに、小・中学校等の通学路の安全を確保するため、看板設置や路面標示等、スクールゾーンの整備を積極的に推進する。

２　歩行者及び自転車の安全確保

市内の交通事故死者数に占める歩行者及び自転車利用中の死者数は多く、そのうち高齢者の占める割合は、非常に高い水準となっている。

このような情勢を踏まえ、通学路・生活道路・市街地の幹線道路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、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

また、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める。

さらに、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、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通教育指導員による警察等と連携した交通安全教育及び一般交通指導員による街頭指導等の充実を図る。

３　生活道路における安全確保

歩行者及び自転車利用中の事故は自宅の近くで発生することが多いため、今後は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、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための対策を推進する。

Ⅱ　講じようとする施策

１　道路交通環境の整備

（1）生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

ア　生活道路における交通安全対策の推進

①　警察において

○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の推進。

○最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした、「ゾーン30」を整備する等の低速度規制の実施。

○信号灯器のＬＥＤ\*化、路側帯の設置・拡幅、交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策の実施。

②　道路管理者において

○安心して移動できる歩行空間、ネットワークの整備。

○歩行者や自転車通行優先のゾーン対策、交差点改良等によるエリア内への通過車両の抑制対策の実施。

イ　通学路等における交通安全の確保

○児童、生徒や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の積極的な推進。

○押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設\*の整備、横断歩道等の拡充。

ウ　高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

○駅や公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心とした平坦な幅の広い歩道等の整備。

○歩道の段差・傾斜・勾配等の改善、音響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の整備。

○視認性の高い信号灯器のＬＥＤ化等、道路標識の高輝度化等の推進。

○駅前等の交通結節点における、安全で快適な歩行空間の積極的確保。

○横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りの強化。

○視覚障がい者誘導用ブロック上等への自動二輪車、放置自転車等の撤去等積極的な取締の推進。

（2）幹線道路における交通安全対策の推進

ア　事故危険箇所対策の推進

○事故発生の多い幹線道路区間等に対する事故危険箇所の指定。

○警察と道路管理者が連携した集中的な事故抑止対策の実施。

○事故危険箇所における、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用等の推進。

イ 幹線道路における交通規制

○一般道路における、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適正化。

ウ　重大事故の再発防止

○重大事故が発生した際の事故要因の調査。

○事故要因に即した所要の対策と事故再発防止の検討。

エ　適切に機能分担された道路網の整備

○歩行者、自転車、自動車等の分離。

○交通量を分担させることによる道路ネットワーク全体の安全性の向上。

○バイパス及び環状道路等の整備の推進。

○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ける道路等の系統的な整備。

○鉄道駅等の交通結節点の交通拠点へのアクセス道路の整備等の実施。

オ　改築等による交通事故対策の推進

○道路交通の安全に寄与する道路の改築事業の推進。

○交差点のコンパクト化、立体交差化等の推進。

○副道等の整備、路上駐停車対策等の推進。

○地区周辺の幹線道路、交通広場等の総合的な整備。

○歴史的地区の観光道路と通過交通の適切な分離。

カ　交通安全施設等の高度化

○集中制御化・プログラム多数系統化等の信号制御の改良推進。

○道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備。

（3）交通安全施設等整備事業の推進

ア　歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

○歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全な歩行区間の確保。

○自転車利用環境の整備や無電柱化の推進等、自転車の安全な通行空間の確保。

イ　交通円滑化対策の推進

○信号機の改良、交差点の立体化、開かずの踏切の解消。

○バイパスの整備等による交通容量の拡大。

ウ　ＩＴＳ\*の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

○交通管制エリアの拡大をはじめとした、交通管制システムの充実・改良。

○信号制御を行うための集中制御化、光ビーコン\*の整備拡充。

○道路交通情報提供の充実等の推進。

エ　道路交通環境整備への住民参加の促進

○地域住民や道路利用者の主体的な参加の下での交通安全施設等の交通安全総点検の積極的な推進。

○道路交通環境の整備において道路利用者等が日常感じている意見の反映。

（4）効果的な交通規制の推進

○地域の交通実態等を踏まえ交通規制や交通管制の内容の点検、見直し。

○交通実態にあった最高速度規制に合ったものか、点検及び見直しの推進。

○地域住民等の意見・要望を踏まえた、駐車規制の推進。

○歩行者、自転車の視点で、「歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善」等についての点検及び見直しの推進。

○公安委員会が行う交通規制情報のデータベース化の推進。

（5）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整備

○自転車の役割と位置付けの明確化。

○普通自転車の歩道通行部分の指定等、自転車走行空間ネットワークの整備の推進。

○ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策の積極的な推進。

イ 自転車等の駐車対策の推進

○路外・路上の自転車駐車場等の整備の推進。

○駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進や、関係機関との連携強化。

○市町が定める重点整備地区内の生活関連経路を構成する道路における自転車の違法駐車に対する指導取締りの強化等の推進。

（6）高度道路交通システムの活用

ア　道路交通情報通信システムの整備

○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の提供。

イ　道路運送事業に係る高度情報化の推進

○道路運送事業におけるＩＴＳ技術を活用した公共交通機関の利用促進や物流の効率化。

（7）交通需要マネジメントの推進

○交通需要マネジメント\*を推進するため、道路交通混雑が著しい一部の道路における、バス優先レーンの設定、パークアンドバスライドの導入。

○公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現。

○鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等を図ることによる利用者の利便性の向上。

○鉄道駅・バス停までのアクセス確保のための、パークアンドライド\*駐車場、自転車道、駅前広場等の整備。

○自動車相乗りの促進等による効率化等の促進。

（8）災害に備えた道路交通環境の整備

ア　災害に備えた道路の整備

○災害発生時における安全で安心な生活を支える道路交通の確保。

○緊急輸送道路上における防災耐震対策の推進。

○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。

○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の推進。

イ　災害に強い交通安全施設等の整備

○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、交通規制資機材の整備の推進。

ウ　災害発生時における交通規制

○災害発生時において、被災地への車両の流入抑制等、交通規制の迅速かつ的確な実施。

（9）総合的な駐車対策の推進

ア　きめ細かな駐車規制の推進

○地域住民等の意見要望を踏まえた駐車規制の見直しを行い、駐車需要等にも配慮したきめ細かな駐車規制の推進。

イ　違法駐車対策の推進

　○放置車両の使用者責任の追及

ウ　駐車場等の整備

○自動車交通が混雑する地区等における駐車場整備地区の指定の促進。

○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。

○大規模な建築物に対して駐車場の整備を義務付ける、附置義務条例の制定の促進及び、民間駐車場の整備の促進。

○都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の整備の積極的な推進。

○駐車場案内システムの高度化の推進。

○パークアンドライドの普及のための駐車場等の環境整備の推進。

エ　違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

○住民の理解と協力を得ながら、違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚の促進。

オ　ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

○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、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえたハード・ソフト一体の総合的な駐車対策の推進。

（10）道路交通情報の充実

ア　情報収集・提供体制の充実

○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。

イ　分かりやすい道路交通環境の確保

○交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び、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の推進。

（11）交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア　道路の使用及び占用の適正化等

○道路の使用及び占用の適正化

○不法占用物件の排除等

○道路の掘り返しの規制等

イ　休憩施設等の整備の推進

○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の推進。

ウ　子どもの遊び場等の確保

○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の防止のための都市における良好な生活環境づくり等の推進。

エ　道路法に基づく通行の禁止又は制限

○交通が危険であると認められる場合における、道路法（昭和27年法律第180号）に基づく迅速かつ的確な通行の禁止又は制限。

オ　地域に応じた安全の確保

○安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供の推進。

○不特定多数の人が通り抜けできる交差点や見通しの悪いカーブ、一時停止を行っても左右の安全確認ができない場所等への道路反射鏡の設置。

○公共性を重視した、電柱のある場所への交通安全灯の設置。

○児童・生徒の安全確保を目的とした、通学かつ部活動等により下校が遅くなる場合における地域防犯灯の設置。

○車両や自転車、歩行者等の交通量が多い危険な通学路での、一般交通指導員による立哨活動の実施。

２　交通安全意識の高揚

（1）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア　幼児に対する交通安全教育の推進

○基本的な技能及び知識の習得。

○日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえた交通安全教育の実施。

○指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備の推進。

○関係機関・団体からの教材・教具・情報の提供。

○幼児を対象とした交通教育指導員による交通安全教室の実施。

イ　小学生に対する交通安全教育の推進

○歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識の習得。

○交通ルールの意味及び必要性等における重点的な交通安全教育の実施。

○安全な通学のための交通安全教室の推進。

○保護者を対象とした交通安全講習会等の開催。

○交通ボランティアによる安全な行動の指導。

○一般交通指導員による立哨活動及び安全な通行の指導。

○児童を対象とした交通教育指導員による交通安全教室の実施。

ウ　中学生に対する交通安全教育の推進

○自転車通行の必要な技能と知識の十分な習得。

○教育活動全体を通じた歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性等について、重点的な交通安全教育の実施。

○教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等の実施。

○関係機関・団体の指導者の派遣、情報の提供等の支援。

エ　高校生に対する交通安全教育の推進

○交通ルールを遵守した健全な社会人の育成。

○免許取得前の教育として、指導を重視した交通安全教育の実施。

○学校の教育活動全体を通じた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、応急手当等の熟知。

○自転車の安全な利用等も含めた安全な通学のための交通安全教室の推進。

○教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等の実施。

○関係機関・団体の指導者の派遣、情報の提供等の支援。

オ　成人に対する交通安全教育の推進

○運転者教育及び安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育の実施。

○事業所における自主的な安全運転管理の活発化。

○社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進。

○公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動の促進。

○関係機関・団体、交通ボランティア等による活動の促進。

○大学生等に対する二輪車・自動車の利用等の実態に応じた交通安全教育の充実。

カ　高齢者に対する交通安全教育の推進

○安全な道路通行に必要な実践的技能及び交通ルール知識の習得。

○高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、新たな教材・教具等の導入等、指導体制の充実。

○高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育の実施。

○高齢者、子供、親の３世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進。

○自治会内の高齢者や、老人クラブ等を対象とした交通教育指導員による交通安全教室の実施。

キ　障がい者に対する交通安全教育の推進

○障がいの程度に応じた、きめ細かな交通安全教育の推進。

○身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発。

○障がい者を支援する介助者等を対象とした講習会等の開催。

ク　外国人に対する交通安全教育の推進

○外国人に対する、我が国の交通ルールに関する知識の普及と、効果的な交通安全教育の実施。

○外国人を雇用する使用者等を通じた、外国人の講習会等への参加の促進。

（2）効果的な交通安全教育の推進

○交通安全教育の受講者に対する、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識の習得。

○交通安全についての技能及び知識についての必要性を理解できるようにするための参加・体験・実践型の教育方法の積極的な活用。

○関係機関・団体についての交通安全教育に関する情報の共有。

○他の関係機関・団体の求めに応じた交通安全教育に用いる資機材の貸与と、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図った交通安全教育の推進。

○交通安全教育の効果の確認と必要に応じた教育の方法、利用する教材の見直し等、効果的な交通安全教育の実施。

○交通安全の目的達成のための地域組織、職場組織、その他社会教育学級における交通教育指導員の協力および派遣。

（3）交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア　交通安全市民総ぐるみ運動の推進

○市の運動主催機関・団体を始め、その他関係機関・団体が相互に連携した、交通安全運動の組織的・継続的な展開。

○交通安全運動の運動重点として、交通情勢に即した効果的な運動の実施。

○市民参加型の交通安全運動の充実・発展。

○交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動の促進。

○運動の効果の検証及び評価。

イ　自転車の安全利用の推進

○車両としてのルールの遵守。

○交通マナーの実践。

○自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化。

○歩道通行時におけるルールやスマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車の危険性についての周知・徹底。

○歩行者と衝突した場合等、交通に参加する者としての意識の啓発及びTSマーク付帯保険\*等の損害賠償責任保険等加入普及啓発の推進。

○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促進。

○安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及の促進。

○幼児・児童の自転車用ヘルメットについて着用の徹底を図るとともに、高齢者の自転車用ヘルメット着用の推奨。

ウ　後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

○後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底についての啓発活動等の展開。

エ　チャイルドシートの正しい使用の徹底

○保護者に対する効果的な広報啓発・指導と正しい使用の徹底。

オ　反射材用品の普及促進

○各種広報媒体を活用した積極的な広報啓発の推進。

○参加・体験・実践型の交通安全教育の実施の推進。

○特に高齢者に対する反射材用品の普及促進。

○交通指導員や交通安全協会等が参加する啓発活動の実施。

カ　飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

○交通安全教育や広報啓発の推進。

○ハンドルキーパー運動の普及啓発。

キ　危険ドラッグ対策の推進

　○啓発資料への危険ドラッグの危険性・有害性に関する内容の盛り込み。

○交通安全教育を通じた危険ドラッグに関する普及啓発。

ク　効果的な広報の実施

○キャンペーン等の積極的実施。

○家庭向け広報媒体の積極的な活用。

○報道機関の協力の下、全市民的気運の盛り上がりの促進。

ケ　その他の普及啓発活動の推進

○加齢に伴う身体機能の交通行動に及ぼす影響等について、積極的に広報を行う。

○自動車及び自転車の前照灯の早期点灯や上向き活用の促進。

○二輪車運転者への胸部等保護の重要性の理解促進。

○インターネット等を通じた事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供。

○交通事故概況等の情報提供による、関係者の交通安全に関する意識の高揚。

○学識経験者と参加者との討議等による各種会議の開催。

（4）交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

○交通安全を目的とする民間団体への主体的な活動の促進。

○地域団体、自動車製造販売団体、自動車利用者団体等への働き掛け。

（5）住民の参加・協働の推進

○住民が積極的に参加できるような仕組みの構築。

○当該地域に根ざした具体的な目標を設定する等の交通安全対策の推進。

３　安全運転の確保

（1）運転者教育等の充実

ア　運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

○自動車教習所における教習内容及び技法の充実。

○免許取得時講習の充実。

イ　運転者に対する再教育等の充実

○講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実。

○自動車教習所における地域交通安全教育センターとしての機能の充実。

ウ　二輪車安全運転対策の推進

○二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進。

○二輪車運転者に対する教育の充実強化。

エ　高齢運転者対策の充実

○高齢者に対する教育の充実。

○臨時認知機能検査及び臨時高齢者講習の実施。

○臨時適性検査の確実な実施。

○運転経歴証明書制度の周知と運転免許証の自主返納者への支援措置の充実。

○高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用。

○交通教育指導員等による交通安全教室を通した啓発活動の実施。

オ　シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット（以下「シートベルト等」という。）の正しい着用の徹底

○着用効果の啓発等着用推進キャンペーンの積極的な実施。

○シートベルト等着用義務違反に対する街頭での指導取締りの充実。

カ　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の確保。

○違法行為の厳正な取締りの実施。

キ　危険な運転者の早期排除

○危険な運転者の早期排除の推進。

（2）安全運転管理の推進

○事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全運転管理者等の指導。

○企業内の安全運転管理体制を充実強化。

○使用者等の責任追及を徹底した適正な運転管理の推進。

○安全運転の確保に資する車載機器を効果的に活用した交通安全教育や安全運転管理の活用法についての周知。

（3）自動車運送事業者の安全対策の充実

ア　自動車運送事業者に対する指導監督の充実

○事業用自動車による重大事故や安全対策等の情報の提供及び、事業者の安全点検の高揚促進。

○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の徹底。

○点呼時のアルコール検知器による酒気帯びの有無の確認徹底。

○運転管理に資する機器等の普及促進。

○運転者教育の充実・強化。

○過労運転防止対策の推進。

○健康に起因した事故の未然事故防止対策の推進。

イ　貨物自動車運送事業安全性評価事業\*の促進等

○「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。

（4）交通労働災害の防止等

ア　交通労働災害の防止

○交通労働災害防止に対する意識の高揚の促進。

○管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施の推進。

イ　運転者の労働条件の適正化等

○労働基準法等（昭和22年法律第49号）の関係法令の履行を確保するための監督指導の実施。

○相互通報制度等の活用と、必要に応じた監査・監督の実施。

（5）道路交通に関連する情報の充実

ア　危険物輸送に関する情報提供の充実等

○危険物運送事業者に対し、イエローカードの携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等での指導の強化。

イ　気象情報等の充実

○道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備の推進。

○防災関係機関等との間の情報の共有化やＩＴを活用した観測・監視体制の強化。

○広報や講習会等を通じた気象知識の普及。

４　車両の安全性の確保

（1）自動車アセスメント情報の提供等

○自動車アセスメント\*事業に関する広報啓発活動等の推進。

（2）自動車の検査及び点検整備の充実

ア　自動車の検査の充実

○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。

○不整備不良車両及び基準不適合車両の排除等の推進。

○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の強化。

○軽自動車検査協会における検査の効率化と検査体制の充実強化。

イ　自動車点検整備の充実

○自動車点検整備の推進。

○不正改造車の排除。

○自動車分解整備事業の適正化及び近代化。

○自動車の新技術への対応等整備技術の向上。

○ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化。

（3）リコール制度の充実・強化

○自動車ユーザーからの不具合情報の収集推進。

○ユーザーに対するリコール関連情報等の提供。

（4）自転車の安全性の確保

○自転車事故による被害者救済のため、TSマーク付帯保険等の損害賠償責任保険等加入の普及促進。

○灯火の取付けと点灯の徹底及び反射器材等の普及促進と、自転車の被視認性の向上。

５　道路交通秩序の維持

（1）交通の指導取締りの強化等

○悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化。

○飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組の推進。

○自動車の使用者に対する責任追及や、事業者に対する背後責任の追及。

○自転車利用者に対する指導取締りの推進。

（2）交通事故事件等に係る適正かつ綿密な捜査の一層の推進

○危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底。

○交通事故事件等に係る捜査力の強化等。

○交通事故事件等に係る科学的捜査の推進。

（3）暴走族対策の推進

○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。

○暴走行為阻止のための環境整備。

○暴走族に対する指導取締りの推進。

○暴走族関係事犯者の再犯防止。

○車両の不正改造の防止。

６　救助・救急活動の充実

（1）救助・救急体制の整備

○救助体制の整備・拡充。

○多数傷者発生時における救助、救急体制の充実。

○心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進。

○救急救命士の養成・配置等の促進。

○救助・救急用資機材の整備の推進。

○消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進。

○救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実。

○現場急行支援システム\*の整備。

○緊急通報システム・事故自動通報システムの整備。

（2）救急医療体制の整備

○救急医療機関等の整備

○ドクターヘリ\*事業の推進。

（3）救急関係機関の協力関係の確保等

○救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化。

○医療機関と消防機関が相互に連携を取った効果的な救急体制の整備。

○大規模な交通事故が発生した場合に備えた災害派遣医療チーム（DMAT）\*の活用推進。

７　被害者支援の充実と推進

（1）自動車損害賠償保障制度に関する広報啓発等

○自動車損害賠償責任保険（共済）の契約締結の義務付けや、保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることの周知徹底。

○街頭における監視活動等による注意喚起の推進と、無保険（無共済）車両運行の防止の徹底。

（2）損害賠償の請求についての援助等

○交通事故相談所等における日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センター、被害者支援センターとちぎ等の関係機関、団体等との連絡協調。

○研修等を通じた相談員の資質の向上。

○交通事故当事者に対する相談の機会の提供。

○損害賠償請求の援助活動等の強化。

（3）交通事故被害者支援の充実強化

○交通遺児等に対する生活資金貸付けや、自動車事故による重度の後遺障害の治療等を専門に行う施設等に関する周知。

８　研究開発及び調査研究の周知及び活用等

（1）道路交通の安全に関する研究開発の周知及び活用

○ＩＴＳ（情報技術機構）に関する研究開発の推進。

○高齢者の交通事故防止に関する研究の推進。

○交通安全対策の評価・効果予測方法の充実。

○交通事故の長期的予測の充実。

○交通事故被害者等の視点に立った交通安全対策に関する研究の推進。

（2）道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

○人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析の実施。

○交通事故調査・分析に係る情報の提供による交通安全に対する市民の意識の高揚。

第２章　鉄道交通の安全

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。

１　鉄道事故のない社会を目指して

 ○　鉄道は、多くの市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。

 ○ 市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。

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

　　＜８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. 救急・救助活動の充実
6. 被害者支援の推進
7. 鉄道事故等の原因究明と再発防止
8. 研究開発及び調査研究の充実

第１節　鉄道事故のない社会を目指して

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、一度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。また、全国的にホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故が発生していることから、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る。

このため、市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していく必要がある。

Ⅰ　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あることから、市民の理解と協力の下、諸施策を総合的かつ協力に推進することにより、運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

 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

鉄道の運転事故は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る。しかし、一度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

　○鉄道施設の維持管理及び補修と、老朽化が進んでいる橋梁等の施設の長寿命化に資する補強・改良。

○鉄道交通及び沿線住民の安全を確保するために、軌道や路盤等の施設の保守及び強化の適切な実施。

○多発する自然災害へ対応するため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、駅施設内等の浸水対策強化、主要駅や高架橋等の耐震対策の推進。

○定期検査の厳正な実施及び適切な施設の維持管理の徹底。

○駅施設等について、高齢者、障がい者等の安全利用にも配慮した段差の解消、転落防止設備の整備等によるバリアフリー化の推進。

（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ＡＴＳ\*等の整備の推進。

２　鉄道交通の安全に関する知識の普及

○関係機関等の協力の下、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象とした、交通安全運動等における広報活動の積極的な実施と、鉄道の安全に関する正しい知識の浸透。

３　鉄道の安全な運行の確保

○運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用と、万一大規模な事故等が発生した場合の迅速かつ的確な対応。

（1）保安監査の実施

○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とした保安監査の実施、輸送の安全の確保に関する取組や、施設及び車両の保守管理の状況等についての適切な指導の実施。

（2）運転士の資質の保持

○動力車操縦者運転資格管理の向上に努め、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の教育等についての適切な措置の検討。

（3）安全上のトラブル情報の共有・活用

○鉄道事業者による情報共有化の推進と、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の推進。

（4）気象情報等の充実

○気象警報、台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達。

○鉄道事業者については、鉄道交通に影響を及ぼす気象情報等の早期収集・把握と、運行管理への反映。

○気象、地震、火山現象等に関する観測施設の整備・配置及び維持。

○防災関係機関等との間の情報の共有化やＩＴを活用した観測・監視体制の強化。

○広報や講習会等を通じた気象知識の普及。

４　鉄道車両の安全性の確保

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

５　救急・救助活動の充実

○鉄道の重大事故等の発生に対して、主要駅における防災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・協力体制の強化の推進。

６　被害者支援の推進

○公共交通事故による被害者への支援の確保を図るため、平成２４年４月に、国土交通省に公共交通事故被害者支援室が設置されたことに関する周知。

７　鉄道事故等の原因究明と再発防止

○鉄道事故等及び鉄道事故の兆候の原因究明を迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門な研修の充実。

○調査技術や各種調査用機器の活用による分析能力の向上。

８　研究開発及び調査研究の充実

○鉄道の安全性向上に関する研究開発及び調査研究の推進。

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

1. 踏切保安設備の整備及び交通規則の実施
2. 踏切道の統廃合の促進
3. 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節　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。しかし、一方、踏切事故は全国各地で発生し、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

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

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、これまでの交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、一度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。また、踏切の立体交差化、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、実施すべき踏切道がなお残されている現状にあることについて、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

○主要道路かつ交通量の多い踏切道等については、連続立体交差化等の除却の促進と、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設については、極力立体交差化の検討。

○立体交差化までに時間のかかる踏切等について、効果の早期発現を図るための歩道拡幅等の構造の改良や、歩行者等立体横断施設の整備等の促進。

○歩道が狭隘な踏切について、事故対策として効果の高い構造の改良。

２　踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

○踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等の勘案と踏切遮断機の整備の実施。

○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踏切道の警報時間制御装置の整備の推進。

○道路交通の状況等を勘案し、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の推進。

○高齢者等の歩行者対策としても効果が期待される全方位型警報装置や非常押しボタンの整備、障害物検知装置の高規格化の推進。

○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の実施と、道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上の促進。

３　踏切道の統廃合の促進

○踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施と、地域住民の通行に支障を及ぼさないものについて統廃合の促進。

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

○踏切道予告標、踏切信号機や歩行者等のための横断歩道橋等の設置、ＩＴの活用による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の推進。

○車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りや、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対する交通安全意識の向上及び踏切内支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底。

○広報活動等の強化や、学校、自動車教習所等における、踏切の通過方法等の教育の推進。

＜略語解説一覧＞

【ATS：Automatic Train Stop　自動列車停止装置】（Ｐ２１）

自動的にブレーキを動作させ、列車の速度を低下させるよう列車の速度を制御又は停止させる電車等の自動列車停止装置

【ITS：Intelligent Transport Systems　高度道路交通システム】（Ｐ８）

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築し、交通事故、渋滞などの道路交通問題の解決を目的としている。

このITS全体構想に基づき、ナビゲーションシステムの高度化、有料道路等の自動料金収受システム（ETC）の確立、安全運転の支援、交通管理の最適化、道路管理の効率化等に取り組んでいる。

【LED：Light Emitting Diode　発光ダイオード】（Ｐ６）

光を放射するダイオード

【TSマーク付帯保険】（Ｐ１３）

TSマークとは、自転車安全整備士が点検整備した自転車に貼付されるマーク（有料）で、傷害保険及び賠償責任保険が付帯している。（実施機関：公益財団法人日本交通管理技術協会）

＜用語解説一覧＞

　か　行

【貨物自動車運送事業安全性評価事業】（Ｐ１６）

評価を希望する一般の貨物自動車運送事業業者の輸送の安全性確保状況などを審査・評価し、一定の基準を満たした事業者（営業所ごと）を「安全性優良事業所」として認定・公表する民間の事業で、公表を行うのは、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

【現場急行支援システム（FAST：Fast Emergency Vehicle Preemption System）】（Ｐ１８）

　光ビーコンにより緊急走行中の緊急車両を感知し、緊急車両を優先的に走行させるため信号制御、車両経路誘導等を行う支援するシステム

【交通需要マネジメント（TDM：Transportation Demand Management）】（Ｐ９）

交通需要を処理容量とつり合うように管理すること。車を利用する人の交通行動の変更を促すことにより、都市又は地域の交通渋滞を緩和する手法。交通総量管理、空間的分散、そして時間的平準化に分類される。

　さ　行

【災害派遣医療チーム（DMAT：Disaster Medical Assistance Team）】（Ｐ１８）

医師、看護師、医療職及び時も職員で構成される。大規模災害や多傷病者が発生した事故などの現場に、おおむね48時間以内に活動できる機動性を持った、専門的な訓練を受けた医療チーム

【指定自動車整備事業制度】（Ｐ１６）

指定自動車整備事業者は、自動車の点検整備を行い、自動車検査員が検査を行った結果、保安基準の適合性を証明し、保安基準適合証の交付ができる事業者をいい、この保安基準適合証の提出がある場合には、継続検査等の際、国の検査場への現車の提示を省略できる。指定自動車整備事業の指定は、指定自動車分解整備事業の認証を受けており、また、優良自動車整備事業者認定規則で定める設備、技術及び管理組織を有するほか、指定自動車整備事業規則で定める自動車の検査の設備を有し、かつ、自動車検査員を選任している事業場について指定を受けることができる。

指定自動車整備事業になるためには地方運輸局長の指定を受ける必要がある。【自動車アセスメント】（Ｐ１６）

自動車の安全性能評価のこと。

　た　行

【ドクターヘリ】（Ｐ１８）

救急医療に必要な医療機械や医薬品等を装備し、救急医療の専門医及び看護師が搭乗し、救急現場から医療機関に搬送するまでの間に機内において必要な救命処置を行うことのできるヘリコプター

　は　行

【パークアンドライド】（Ｐ９）

自動車による交通混雑を緩和するため、目的地の手前（交通混雑が発生しない場所等）に駐車場を整備し、自動車を駐車（パーク）させ、駐車場からバス等への乗換え（ライド）を促すシステム

【光ビーコン】（Ｐ８）

交通情報収集提供装置をいい、車両感知器音波を利用しているが、光（赤外線）を利用していることから、光ビーコンと呼んでいる。

通過車両を感知して交通量等を測定するとともに、カーナビゲーション装置等と交通管制センターとの情報のやり取りをする路上設置型の赤外線通信装置

【踏切事故】（Ｐ２４）

列車事故のうち、踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故及び踏切障害事故をいう。

【歩車分離式信号】（Ｐ６）

歩行者と自動車の流れを分離して歩行者と自動車を錯綜させない動線とすることにより歩行者と自動車の事故を防止する信号

　ら　行

【立体横断施設】（Ｐ６）

横断歩道橋、地下横断歩道その他歩行者等が道路や鉄道を横断するための立体的な施設