

自：令和7年4月 1日

至：令和8年3月31日

令和7年度 基本方針・事業計画

令和6年の県内交通死亡事故は67件発生、死者数は70人でした。令和5年と比較すると、死者の増減数全国ワースト1位、増減率ワースト4位と悪化する結果となりました。また、人身事故件数は、242件と大幅に減少している中、死者数は増加傾向にあることは、着目すべき点であると考えます。

近年、死亡事故につながりやすい事故類型として、自動車乗車中の車線逸脱による正面衝突が増加傾向にあるという分析結果が出ています。これらの事故は、携帯電話のながら運転や、脇見運転などが原因となることが多く、直線部や緩やかなカーブ部といった普通の道路環境でも発生しています。また、歩道方向に逸脱することで、歩行者を巻き込むより大きな、悲惨な事故になってしまうことも考えられます。この対策としては、近年急速に普及している、LKAS（車線維持支援システム）をはじめとする車両の安全装備の充実と、その機能の確実な作動を担保するための区画線の維持管理、併せて車両逸脱時に振動を発生する機能をもった区画線の整備普及は急務であると考えます。また、歩行者を守るためには、カーブ、交差点のみならず、直線道路も含めたガードパイプ、ガードレールの整備による、歩車道の分離化が必要だと考えます。

コロナ禍を経て、岐阜県内においても世界遺産のある飛騨地方を中心に海外からの観光客が増加の一途を辿っています。サイクルツーリズムの推進もあって、観光客の自転車による移動も増加傾向にあり、長良川周辺をはじめ、サイクリングロードが急速に整備され、自転車用の小型標識の設置も進んでいます。他方、自動車向けの標識は耐用年数を大幅に超過し、昼夜を問わず文字が判読できない、標識本来の機能を果たしていない物も散見されます。ナビゲーションシステムの普及もありますが、必要最低限の方面・方向の確認、目的地周辺での詳細な案内、道路状況の確認においては、自動車・自転車を問わず、必要不可欠な物であり、適切な維持・整備が必要だと考えます。

我々は、交通安全施設にかかわる専門工事業者の団体です。「道路標識点検診断士」、「登録標識・路面標示基幹技能者」、「路面標示施工技能士」といった国に登録、認定された専門資格の取得や更新講習を通して常に新しい知識の取得と、技術の研鑽を図ることは必須だと考えます。また、長年継続している、岐阜県との災害応援協定やロード・プレイヤー活動といった公益活動に併せて、今年度よりAIを活用した区画線調査をスタートし、より安全な道路環境の維持管理に寄与することで、地域に根差し、必要とされる団体となるよう活動して参ります。