

# 大竹市交通安全計画

(第11次：令和3年度～令和7年度)



令和3年8月

大竹市

## 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、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。これに基づき本市においては、昭和46年以降、10次・50年にわたり大竹市交通安全計画を策定して、人命尊重の理念に立ち交通安全対策を推進してきた。

その結果、市内の交通事故による死傷者数は着実な減少を続けている。

特に死者数は、昭和47年の19人をピークに翌年からは大幅な減少をし、ついには平成16年に年間ゼロ記録を達成した。

しかしながら、平成20年には、事故発生件数、負傷者ともに過去10年間で最悪の数値を記録することとなり、その改善にむけて、取組を進めてきたところである。

以降、不断の取組で事故発生件数・負傷者数はともに減少傾向となり、近年は低い数値で推移しているものの、交通事故をめぐる情勢は予断を許さない状況である。

交通事故発生状況や事故防止対策は、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中で、経済活動の多様化、高齢化の進展等を背景として、今後とも変化していくと考えられる。

このような状況において、交通事故の防止は、関係機関・団体及び市民一人ひとりが全力をあ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。

飲酒運転や、高齢運転者等による痛ましい事故が社会に取り上げられており、引き続き、総合的かつ効果的な交通安全対策を一層強力に推進しなければならない。

この安全計画は、このような観点から交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、令和3年度から令和7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。

交通安全に関する施策は多くの分野にわたるとともに、相互に密接な関連を有していることから、関係機関・団体と連絡調整しながら、この交通安全計画による施策を強力に推進する。

# 目 次

第1部	計画の基本的な考え方	1
1	人に係る安全対策	1
2	交通環境に係る安全対策	1
第2部	道路交通の安全	2
第1章	道路交通の安全についての目標	2
第1節	道路交通事故の現状と今後の見通し	2
1	道路交通事故の現状	2
2	道路交通事故の見通し	2
第2節	交通安全計画における目標	4
第2章	道路交通の安全についての対策	5
1	高齢者及び子供の安全確保	5
2	歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	5
3	生活道路における安全確保	6
4	先端技術の活用推進	6
第3章	講じようとする施策	7
第1節	道路交通環境の整備	7
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	7
2	高速道路のさらなる活用推進による生活道路との機能分化	8
3	幹線道路における交通安全対策の推進	8
4	交通安全施設等整備事業の推進	10
5	歩行空間のユニバーサルデザイン化	11
6	自転車利用環境の総合的整備	11
7	災害に備えた道路交通環境の整備	12
8	総合的な駐車対策の推進	13
9	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	13
第2節	交通安全思想の普及徹底	16
1	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	16
2	交通安全に関する普及啓発活動の推進	19
3	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の促進等	24
4	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	24

第3節	安全運転の確保	26
1	運転者に対する再教育等の充実	26
2	二輪車安全運転対策の推進	26
3	高齢運転者対策の充実	27
4	シートベルト等の正しい着用の徹底	27
第4節	自転車の安全性の確保	27
1	自転車安全整備制度の普及	27
2	損害賠償責任保険等への加入促進	27
3	自転車の被視認性の向上	28
第5節	救助・救急活動の充実	28
1	救助・救急体制等の整備	28
2	救急関係機関の協力関係の確保等	29
第6節	被害者支援の充実と推進	30
1	交通事故相談活動の推進	30
2	自動車事故被害者等に対する援助措置の充実	30
第3部	鉄道・踏切道における交通の安全	31
第1章	鉄道事故のない社会をめざして	31
第1節	鉄道事故の状況	31
第2節	講じようとする施策	31
1	救助・救急活動の充実	31
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	31
第2章	踏切事故のない社会をめざして	32
第1節	踏切事故の状況	32
第2節	講じようとする施策	32
1	踏切道の統廃合の促進	32
2	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	32
第1	1次大竹市交通安全計画照会関係機関一覧	34

## 第1部 計画の基本的な考え方

この計画は、本市の交通安全施策を講ずるにあたり、人命尊重を基本理念として、交通社会を構成する人、人と車両が活動する交通環境について、相互の関連を考慮しながら、次のことを基本とし、今後5年間に講ずべき施策を総合的に策定したものである。

これを市民の理解と協力のもとに、市民と行政が一体となって強力に推進する。

### 1 人に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、運転の管理の改善等を行い、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を行うものとする。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。この場合、交通事故被害者等の声を直接市民が聞く機会を増やすことも安全意識の向上のためには有効である。

さらに、市民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要であり、本市や各地域においても、それぞれの実情に応じて、かかる仕組みを工夫する必要がある。

このようなことから、大竹市交通安全計画の作成に当たっては、県の交通安全基本計画を踏まえつつも、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、地域の住民の意向を十分反映させる工夫も必要である。

### 2 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を講じるものとする。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人の移動空間と自動車等の交通機関との分離などにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に、道路交通においては、通学路、生活道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進が重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波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2部 道路交通の安全

### 第1章 道路交通の安全についての目標

#### 第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し

##### 1 道路交通事故の現状

本市の交通事故による死傷者は、「くるま社会」の進展に伴い年々増加の傾向を示し、昭和45（1970）年には事故件数342件、477人の負傷者、16人の死者を、同47（1972）年には、事故件数266件、372人の負傷者と、死者19人の最高を記録するに至った。

このため、10次・50年にわたる交通安全計画の策定及び総合的かつ強力な交通安全対策を推進した。

こうした継続的な取組により、近年は、交通事故件数、負傷者数、死者数ともに減少傾向にあり、大きな成果を得ている。

しかし、依然として、交通事故は毎年50件前後発生しており、交通事故をめぐる情勢は予断を許さない状況である。

また、高齢社会の進行に伴い、令和2（2020）年においては①全事故件数の内、65歳以上の高齢者の関係した事故の割合が34.2%（14/38件）、②全負傷者に占める割合が約34.8%（16/46件）といった特徴が見られる。

##### 2 道路交通事故の見通し

本市の道路交通事故を取り巻く状況は、高齢者の人口増加及び社会参加の拡大、高齢運転者の増加等に伴い、高齢者の関係する事故が増加することが懸念される。

また、新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、市民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想される。

## 大竹市における交通事故発生状況及び平均数

(高速を除く)

年別	区分	発生件数	負傷者数	死者数	年別	区分	発生件数	負傷者数	死者数
第1次	昭和46年	317	458	11	第6次	平成8年	135	177	3
	昭和47年	266	372	19		平成9年	137	171	1
	昭和48年	240	326	5		平成10年	151	186	4
	昭和49年	181	251	7		平成11年	141	175	3
	昭和50年	137	174	8		平成12年	166	205	3
	平均数	228	316	10		平均数	146	183	3
第2次	昭和51年	149	207	5	第7次	平成13年	168	214	3
	昭和52年	162	232	2		平成14年	169	224	1
	昭和53年	163	223	4		平成15年	149	184	3
	昭和54年	168	222	4		平成16年	166	217	0
	昭和55年	138	193	1		平成17年	154	188	2
	平均数	156	215	3		平均数	161	205	2
第3次	昭和56年	146	202	2	第8次	平成18年	168	199	1
	昭和57年	158	213	7		平成19年	167	209	0
	昭和58年	171	210	5		平成20年	201	242	2
	昭和59年	156	211	2		平成21年	127	171	2
	昭和60年	147	199	2		平成22年	127	153	0
	平均数	156	207	4		平均数	158	195	1
第4次	昭和61年	149	199	2	第9次	平成23年	130	170	1
	昭和62年	158	200	1		平成24年	107	126	0
	昭和63年	136	186	1		平成25年	104	149	0
	平成元年	138	179	2		平成26年	100	111	1
	平成2年	155	210	6		平成27年	92	115	0
	平均数	147	195	2		平均数	107	134	1
第5次	平成3年	129	177	4	第10次	平成28年	77	95	0
	平成4年	129	179	3		平成29年	67	85	1
	平成5年	134	182	3		平成30年	43	53	1
	平成6年	128	172	6		令和元年	50	61	3
	平成7年	123	163	2		令和2年	38	46	2
	平均数	129	175	4		平均数	55	68	1

## 第2節 交通安全計画における目標

交通事故のない安全・安心な大竹市の実現に向けて、第1次計画においては、

・令和7年（2025）年には交通事故発生件数を30件以下  
を抑止目標とする。

この目標を達成するため、市民の理解と協力のもとに、関係機関・団体とより一層連携を強めながら、諸施策を総合的かつ強力で推進する。



## 第2章 道路交通の安全についての対策

本市における交通事故は、平成20（2008）年に201件を記録して以降、減少傾向となり、低い数値で推移している。また、負傷者数については、平成28年以降は100人を下回る数値で推移し、令和2（2020）年には38人と最少値を記録しており、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には、一定の効果があつたと考えられる。

このため、今後の交通安全対策は、これまでの対策を基本としつつ、交通情勢や社会経済情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析結果から、より効果的なものへ改善するとともに、効果が見込める新たな対策も推進する必要がある。

今後、対策を実施するに当たっては、特に次のような視点を重視して推進するべきである。

### 1 高齢者及び子供の安全確保

本市においては、令和2（2020）年12月末現在、老年人口（65歳以上）が全人口の約35%に達しており、過去5年間に於ける交通事故死者数の半数近くを歩行者及び自転車利用者が占める。また、高齢者の関係した交通事故が多い。

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

また、子供の交通事故は少ないものの、次代を担う子供の安全を確保する観点から未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。

### 2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

人優先の考えのもと、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全を確保する対策を推進する。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識を向上させる。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がある。

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ため、交通安全教育等を充実するほか、街頭における広報啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識を醸成する。

### 3 生活道路における安全確保

生活道路において引き続き、自動車の速度を抑制するための道路交通環境整備を進めるなど、関係機関と連携して生活道路における適切な交通指導取締りの促進、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

このためには、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

### 4 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。今後も、サポカー・サポカーS※の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムのさらなる発展や普及、車車間通信※、レベル3以上の自動運転※の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故のさらなる減少が期待される。そのためにも、安全な自動運転を実用化するための交通ルールの在り方や安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ関係機関と連携して検討を進める。

#### ※サポカー・サポカーS

サポカー（セーフティ・サポートカー）は、自動ブレーキを搭載したすべての車。サポカーSとは、自動ブレーキに加えてペダル踏み間違い防止時加速抑制装置などの支援装置を搭載している車。

#### ※車車間通信

車両同士の無線通信により周囲の車両の情報を入手し、必要に応じて運転者に安全運転支援を行うシステム。

#### ※レベル3以上の自動運転

国土交通省が定めた定義。レベル2（運転支援車）はアクセル・ブレーキ操作及びハンドル操作の両方が部分的に自動化された状態。レベル3（条件付自動運転車）は特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替える状態。レベル2までは自動運転ではなく、運転支援の技術を搭載した車で、レベル3以上は運転操作の主体は自動走行装置と位置づけられている。

### 第3章 講じようとする施策

#### 第1節 道路交通環境の整備

##### 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

###### [現況と問題点]

これまで一定の成果をあげてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然としてある。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。

歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより、車両の速度の抑制や、自動車、自転車、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形成を推進する必要がある。

###### [対 策]

###### (1) 生活道路における交通安全対策の推進

地域住民との合意形成をしながら、県公安委員会及び道路管理者等関係機関が連携し、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な事故抑止対策を推進する。

###### (2) 通学路等における交通安全の確保

###### ア 通学路等の整備

幼児、児童、生徒等の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。その際、市街地など歩道整備等が困難な地域においては、路肩の路面表示等の簡易な方法も含めて対策を推進する。

###### イ 通学路の安全

通学路における交通安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、教育委員会が策定した「通学路交通安全プログラム」に基づき、学校、道路管理者、警察署等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

###### ウ 登下校時の交通事故防止

登下校時においては、通学路の道路事情、交通事情、防犯環境等をかんがみ、警察署、PTA、その他の関係機関・団体等と密接に連携して、交通事故を防止する。

###### (3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行区間等の整備

高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現

するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等の整備を推進する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、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\*、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を促進する。あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑化とともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を促進する。

また、鉄道駅等の交通結節点において、エレベーター等の設置、バリアフリー化や建築物との直結化がなされた立体横断施設、駅前広場等の整備を促進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

※音響式信号機

歩行者用青信号の表示の開始または表示が継続していることを音響により伝達することができる装置を付した信号機。

※バリアフリー対応型信号機

押しボタンで青信号の時間を延長できる等、交差点を利用する高齢者や足の不自由な歩行者等が横断歩道を通常の歩行者よりもゆっくり歩いて横断できるようにした信号機。

## 2 高速道路のさらなる活用促進による生活道路との機能分化

### [現況と問題点]

生活道路への通過交通の流入等の問題は深刻である。このため、高速道路等を活用することで、生活道路から通過交通を排除する等、道路の適切な機能分化を推進する必要がある。

### [対 策]

高規格幹線道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、人優先の道路交通を形成する。

## 3 幹線道路における交通安全対策の推進

### [現況と問題点]

本市においては、国道2号を始めとした幹線道路の慢性的な交通渋滞や生活道路への通過交通の流入により、交通の円滑化と安全性の確保が課題となっている。

このため、基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路から生活道路に至る

ネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携が強化できるような道路整備を推進する必要がある。

## **【対 策】**

### **(1) 適切に機能分担された道路網の整備**

#### **ア 異種交通の分離**

幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車歩行者道等の整備を積極的に推進し、できるだけ歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離をする。

#### **イ 交通量の分担**

一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い幹線道路等の整備による利用しやすい環境整備を推進し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

#### **ウ 交通の効果的分散**

生活道路への通過交通の流入排除と交通の効果的な分散により、市内における道路の混雑、交通事故を防止するため、道路の整備を推進する。

#### **エ アクセス道路の整備**

市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流※が確保された良好な交通環境を形成し、道路交通、鉄道、海運等複数の交通機関と連携するため、鉄道駅等の交通結節点、港湾等の交通拠点へのアクセス道路の整備等を推進する。

※交通流

道路上の車両の行動を個々の運動としてではなく、これらの集積である流れとしてとらえたもの。

### **(2) 道路の改築等による交通事故対策の推進**

交通事故を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築事業を強力的に推進する。

#### **ア 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善**

歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境を改善するため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、生活道路におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道の設置等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

#### **イ 交差点改良**

交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消するため、交差点のコンパクト化等を検討する。

#### ウ 道路の機能と利用実態との調和

道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を進めることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備を推進する。

#### エ 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の通行空間の確保

商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道等の整備を推進する。

#### オ 鉄道駅周辺等における歩行者空間の確保

交通混雑が著しい地区、鉄道駅周辺地区等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間拡大のため、地区周辺の幹線道路、駅前広場等の総合的な整備を推進する。

### 4 交通安全施設等整備事業の推進

#### [現況と問題点]

交通事故の発生状況は、第10次大竹市交通安全計画開始時に比べ、交通事故発生件数・負傷者数とも減少している。交通事故の特徴としては、道路形状では交差点事故、路線としては国道（2号線、186号線）や市道における事故が多発している。

交通事故が多発している道路については、計画的かつ重点的に交通安全施設等整備事業を推進し、安全な交通環境に改善する必要がある。

#### [対 策]

##### (1) 交通安全施設等の戦略的維持管理

本市では、整備後長期間が経過した道路照明等の老朽化対策が課題となっており、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、ライフサイクルコストの削減等を推進する。

##### (2) 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や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を推進する。

また、関係機関に働きかけ、自転車利用環境の整備、無電柱化、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を推進する。

##### (3) 幹線道路対策の推進

幹線道路では事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。

その際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、関係機関と協力し、信号機の改良、交差点改良等の対策を促進する。

#### **(4) 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もとに交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進する。

### **5 歩行空間のユニバーサルデザイン化**

#### **[現況と問題点]**

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現する必要がある。

#### **[対 策]**

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、平坦性が確保された幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。

また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

### **6 自転車利用環境の総合的整備**

#### **[現況と問題点]**

自転車の良好な利用環境創出のため、自転車歩行者道の整備が進んできており、より快適な走行空間を確保しつつある。また、自転車駐車場の整備・放置禁止区域の設定等の措置により、放置自転車は徐々に減少する傾向にある。

しかし、自転車歩行者道の整備はまだ十分ではないことや、放置禁止区域以外の放置自転車対策等、快適な走行空間の確保のため対策を進めていく必要がある。

自転車の安全利用を推進するためには、交通ルールを周知徹底するとともに、その利用環境の整備を推進していくことが必要である。

#### **[対 策]**

##### **(1) 安全で快適な自転車利用環境の整備**

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車を適切に分離し、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。歩行者と自転車が分離された車道通行を基

本とする自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

## **(2) 自転車等の駐車対策の推進**

自転車等の駐車対策については、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用状況に応じた路外の自転車駐車場等の整備を推進する。鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決に向けて、市、道路管理者、県公安委員会、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持する。

また、効率的・総合的な自転車駐車場の整備を推進するとともに、「大竹市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、駅前及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等を実施する。

## **7 災害に備えた道路交通環境の整備**

### **[現況と問題点]**

地震直後から発生する人命の救助、被害拡大防止、災害応急対策等の円滑な実施を目的に、橋梁耐震対策を実施していく必要がある。

また、地震・豪雨・津波等の災害に備えた道路や災害に強い交通安全施設等の整備を推進し、災害発生時における交通規制の実施や情報提供等を実施している。

### **[対 策]**

#### **(1) 災害に備えた道路の整備**

地震・豪雨・津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通を確保する。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨時においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備を推進する。

#### **(2) 災害に強い交通安全施設等の整備**

地震・豪雨等による災害が発生した場合においても、安全で円滑な道路交通を確保するため、交通情報板等の交通安全施設の整備及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための交通規制資機材の整備を推進する。



### **(3) 災害発生時における交通規制**

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36（1961）年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

あわせて、災害発生時の対応力の向上等の効果が見込まれる環状交差点を導入する。

### **(4) 災害発生時における情報提供の充実**

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析し、復旧や緊急交通路・緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報を提供する必要がある。道路管理情報システムの整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

## **8 総合的な駐車対策の推進**

### **[現況と問題点]**

違法駐車は交通混雑や交通事故の発生要因となるだけでなく、歩行者や車両の安全な通行の障害となるほか、緊急自動車の活動を妨害するなど、市民生活に重大な支障をもたらしている。

道路交通の安全と円滑化のため、交通状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を促進する必要がある。

### **[対 策]**

#### **(1) きめ細かな駐車規制の推進**

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、関係機関に働きかけて駐車規制の点検・見直しを促進するとともに、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促進する。

#### **(2) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚**

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携し、住民の理解と協力を得ながら違法駐車の排除に向けた気運を醸成・高揚する。

## **9 交通安全に寄与する道路交通環境の整備**

### **[現況と問題点]**

安全な道路交通環境実現のため、各種対策を講じてきたことにより、道路が円滑・

快適に利用されているところである。

今後とも、わかりやすい道路標識等の整備を進めるほか、道路の占用の適正化によって、道路交通を円滑化する。

また、子供の路上遊戯等による交通事故の防止のため、子供の安全な遊び場等を確保する。

## **[対 策]**

### **(1) 道路占用の適正化等**

#### **ア 道路占用の適正化**

工作物の設置、工事等のための道路の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、許可条件の遵守、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

#### **イ 不法占有物件の排除等**

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、関係機関と協力し、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する。

さらに、道路上から不法占有物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占有等を防止するための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想を普及する。

#### **ウ 道路の掘り返しの規制等**

道路の掘り返しを伴う占有工事については、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する。さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

### **(2) 子供の遊び場等の確保**

子供の遊び場等の環境に恵まれない地域又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遊園等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、社会体育施設の園庭等の開放を積極的に促進する。

なお、学校施設等の開放に当たっては、保護者や地域の関係団体等の協力を得て、地域と一体となって幼児、児童及び生徒の安全確保のための方策を講じる。

### **(3) 道路法に基づく通行の禁止又は制限**

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、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（1952）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う。

## 第2節 交通安全思想の普及徹底

### 1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

#### [現況と問題点]

市民の交通安全意識を向上させ、交通マナーを身につけるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。

また、人優先の交通安全思想のもと、子供、高齢者、障害者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育の基準として制定された交通安全教育指針〔平成10（1998）年国家公安委員会告示第15号〕等を活用し、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う必要がある。

特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識を向上させるとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を向上させる必要がある。また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。

さらに、自転車を使用することが多い児童、中学生等に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実する必要がある。

#### [対 策]

##### (1) 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園、保育所等においては、家庭及び警察署等の関係機関・団体と連携・協力しながら日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

これらを効果的に実施するため、紙芝居・視聴覚教材等の利用や親子で実習するなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育所等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、保護者等の大人が常に幼児の手本となって

安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

## **(2) 小学生に対する交通安全教育の推進**

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び警察署等の関係機関・団体と連携・協力しながら、特別活動、道徳の時間、総合的な学習の時間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する。

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、教職員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

小学校において警察署等の関係機関・団体が行う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を推進する。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する。

さらに、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

## **(3) 中学生に対する交通安全教育の推進**

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、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する。

中学校においては、家庭及び警察署等の関係機関・団体と連携・協力しながら、特別活動、道徳の時間、総合的な学習の時間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する。

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、教職員や生徒等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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警察署等の関係機関、団体に指導者の派遣、情報の提供等の協力を仰ぐとともに、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を推進する。

#### (4) 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が、歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や運転者側から見た歩行者の危険行動を理解するとともに、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ことを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、自主的な交通安全活動が行われるよう指導・援助を行う。

また、関係団体、交通ボランティア等と連携して、高齢者を対象とした学級・講座等、様々な機会を活用して、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。

また、夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

高齢運転者に対しては、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識向上のため、高齢者クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成等を促進し、高齢者クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

高齢者が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設けるよう努める。

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、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮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る。

## **(5) 障害者に対する交通安全教育の推進**

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、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

## **(6) 外国人に対する交通安全教育の推進**

外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解してもらうなど、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルール周知活動等を推進する。

## **2 交通安全に関する普及啓発活動の推進**

### **[現況と問題点]**

交通安全に関する普及啓発活動に当たっては、交通社会の主役である市民一人ひとりが、交通の安全を自分自身の問題として認識し、関心を持つことができるよう努めている。

引き続き、市民が交通安全思想を容易に受け入れることができるよう、内容、手法に工夫を凝らし、効果的な普及広報活動を推進する必要がある。

### **[対 策]**

#### **(1) 交通安全運動の推進**

市民一人ひとりに広く交通安全思想を普及・浸透し、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動として、運動主催機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

#### **ア 各季の交通安全運動の推進**

各季の交通安全運動の実施に当たっては、真に市民活動として盛り上げるため、地域住民の自主的な参加が得られるよう、諸活動を有機的に連携させ、効果的かつ継続的に行う。

(各季の運動)

○春の全国交通安全運動

- 広島県夏の交通安全運動
- 秋の全国交通安全運動
- 年末交通事故防止県民総ぐるみ運動

#### **イ 効果的な運動の展開**

交通安全運動における重点項目は、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施する。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住民に周知することにより、住民参加型の交通安全運動を充実・発展する。

#### **ウ 行政・関係団体が一体となった運動の推進**

地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、地域の事故実態、住民のニーズ等を踏まえた交通安全運動の実施に努め、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加を促進し、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を推進する。

### **(2) 自転車の安全利用の推進**

#### **ア 自転車交通ルール等の周知徹底**

自転車は「車両」であるという認識を徹底し、自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに、交通マナーを実践しなければならないことを周知する。

自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を推進するため、「自転車安全利用五則」〔平成19（2007）年7月10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、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を強化する。

#### **イ 自転車交通事故防止対策**

自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、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ため、交通安全教育等を充実させる。自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識を啓発するとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

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、自転車の被視認性を向上させる。



## ウ 被害軽減対策

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児2人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性と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に努め、幼児・児童の着用を徹底するほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨する。

### (3) 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用を徹底する。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、関係機関・団体等との協力のもと、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に着用徹底の普及啓発活動を展開する。

### (4) チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用を徹底する。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

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から、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所・病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。

なお、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子供にはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

チャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、販売店等のほか、産婦人科や母子健康手帳等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

### (5) 反射材の普及促進

薄暮時間帯や夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等を普及するため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進する。

また、反射材用品等の視認の効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・

体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品の展示会の開催等を推進する。

反射材用品は、衣服や靴、鞆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る。

## (6) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

### ア 交通安全教育・広報啓発活動

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、飲酒体験ゴーグル等を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育や広報啓発活動を引き続き推進する。

### イ 関係機関・団体等との連携

交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携したハンドルキーパー運動の普及啓発や飲酒運転根絶宣言店等の拡大に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組をさらに進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識を確立する。

特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を関係機関・団体と連携して推進する。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合に、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるように関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

## (7) 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、テレビ、広報紙、チラシ、インターネット等のあらゆる広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、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等、具体的でわかりやすく訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施する。

### ア 広範かつ集中的な広報

家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、シートベルトとチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車を排除する。また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知する。

### イ 家庭に浸透するきめ細かな広報

交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積

極的な活用、自治会等を通じた広報等により、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運を高揚させる。

#### ウ 広報資料、情報の積極的な提供

民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、市民の交通安全気運を盛り上げる。

### (8) その他の普及啓発活動の推進

#### ア 高齢者における特性の理解

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示を促進するとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

#### イ 薄暮・夜間時間帯における事故防止啓発活動

薄暮・夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反を防止する。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

#### ウ 二輪車運転者の被害軽減対策の推進

二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減のため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

#### エ 乗用トラクターの事故防止の推進

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

#### オ 交通事故情報の提供

市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する啓発等ができるよう、広報紙、ホームページ等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・周知に努める。

#### カ 交通安全情報の提供

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、運転者が過信するこ

となく使用できるような情報を始め、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等のあらゆる情報の受け手に応じて適時適切に届けるよう促すことにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

### 3 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の促進等

#### [現況と問題点]

大竹交通安全協会、大竹市安全運転管理協議会、交通安全母の会等各種の交通安全を目的とする民間団体が行う地域に密着した自主的な交通安全思想の普及活動は、市民の交通安全意識の向上に大きな役割を果たしている。

今後とも、交通安全対策に関する行政、民間団体及び民間団体相互間の連絡協力体制の整備を促進するとともに、指導者研修会等の事業を積極的に支援し、その主体的活動の強化を促進して、交通安全に関する市民をあげての活動を展開する必要がある。

#### [対 策]

##### (1) 主体的活動の促進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的活動を促進する。

##### (2) その他の民間団体に対する働きかけの強化

地域団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、各季の交通安全運動等の機会を通じて働きかけを行う。

##### (3) 官民一体による活動の促進

交通安全対策に関する行政・民間諸団体相互において連絡協議を行い、交通安全活動を推進する。

交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行い、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。また、交通ボランティア等の高齢化が進行する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。

### 4 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

#### [現況と問題点]

交通の安全は、地域の安全意識により支えられることから、市民に留まらず、大竹市を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を進めることが重要である。

少子高齢化、過疎化、核家族化が進行する中、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と地域住民が連携をしたうえで、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、参加・協働を積極的に進める必要がある。

### **【対 策】**

地域住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成や交通安全総点検等に住民等が積極的に参加できるような仕組みをつくるほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなど、行政と市民の連携による交通安全対策を推進し、安全で良好なコミュニティを形成する。

### 第3節 安全運転の確保

#### [現況と問題点]

令和2年末の市内の運転免許保有者数は、本市の総人口の64.4%に当たる17,132人に達している。高齢化の進行により、高齢者（65歳以上）の保有者数が増加傾向にある。

安全運転に必要な知識及び技能を身につけた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、関係機関・団体と連携し、免許取得前から安全意識を醸成するとともに、免許取得者に対しては、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させる必要がある。

運転免許保有者数（数値は12月末時点）

	男性		女性		合計		
		65歳以上		65歳以上		65歳以上	割合
平成28年	9,980	2,980	7,732	1,596	17,712	4,576	25.8%
平成29年	9,908	2,999	7,721	1,676	17,629	4,675	26.5%
平成30年	9,815	3,035	7,669	1,750	17,484	4,785	27.3%
令和元年	9,605	3,029	7,584	1,784	17,189	4,813	28.0%
令和2年	9,570	3,040	7,562	1,847	17,132	4,887	28.5%

（広島県警察統計）

#### [対 策]

##### 1 運転者に対する再教育等の充実

大竹交通安全協会等関連機関・団体に働きかけ、地区会議等あらゆる機会を通じて、免許取得者に対する知識・技能の向上を促す再教育等の場を設け、安全意識を醸成する。

##### 2 二輪車安全運転対策の推進

関連機関・団体と連携し、自動二輪車安全運転講習、原動機付自転車等安全講習等の二輪運転者に対する教育の場を広報し、安全対策を推進する。

### 3 高齢運転者対策の充実

#### (1) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な活用を促進する。

#### (2) 運転免許証を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を整備するため、関係機関・団体と連携し、運転免許証の自主返納及び運転経歴証明書制度を広報し、市民に周知する。

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、大竹市地域公共交通計画に基づき、公共交通サービスを改善するとともに、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・充実に向けた取組を推進する。

#### (3) 認知症のおそれがある者への支援

大竹警察署と行政の相談窓口との連携を密にし、運転免許証の自主返納を検討している認知症のおそれがある高齢運転者及びその家族等を適切に支援するための取組を推進する。

### 4 シートベルト等の正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルト、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・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行う。

## 第4節 自転車の安全性の確保

### 〔現況と問題点〕

自転車は、幼児から高齢者まで幅広い年齢層に多様な用途で利用されており、環境負担が少なく、健康増進に資することなどから、今後、ますますその利用が促進されることが予想される。

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故を防止するため、定期的な点検整備や自転車の正しい利用方法等、自転車利用者の安全意識を高揚する必要がある。

### 〔対 策〕

#### 1 自転車安全整備制度の普及

交通安全教育・広報活動を通じて、自転車利用者に対し定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける気運を醸成し、点検整備の重要性及び自転車の正しい利用方法等について周知するとともに、自転車事故による被害者の救済に資することを目的とするTSマーク（自転車向け保険）の普及促進に努める。

#### 2 損害賠償責任保険等への加入促進

近年、自転車加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、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のため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を加速化する。

### 3 自転車の被視認性の向上

夜間における交通事故の防止のため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及を促進し、自転車の被視認性を向上する。

## 第5節 救助・救急活動の充実

### 1 救助・救急体制等の整備

#### [現況と問題点]

救急業務の内、令和2（2020）年中の交通事故による救急出動件数は81件（全体の6.1%）、搬送人員は70人（同5.9%）を占めている。

消防本部においては、交通事故による救助・救急需要に迅速に対応できる物的・人的体制の整備を向上する必要がある。

また、負傷者の救命率・救命効果の向上のためには、救急救命士が行う救命処置のほか、バイスタンダー（救急現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進するとともに、一刻でも早い救急医療を提供できる体制を整備・拡充する必要がある。

#### [対 策]

#### （1）救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助、救急活動並びに事故の種類及び内容の複雑多様化に対処するため、救助・救急体制の整備・拡充をさせ、円滑な救助活動を期する。

#### （2）多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

多数の負傷者が発生する大規模な交通事故等に対処するため、関係医療機関との連絡体制の強化、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制を充実する。

#### （3）救助・集団救急事故体制の整備

多数の負傷者が発生する大規模な交通事故等に対処するため、関係機関との連絡体制の強化、救護訓練の実施等、救助・集団救急事故体制の整備を推進する。

#### （4）自動体外式除細動器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の推進

現場におけるバイスタンダー（救急現場に居合わせた人）による応急手当の実施



により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED※）の設置及び設置情報の提供を促進し、その使用方法も含めた応急手当について、消防機関等が行う救命講習会等の実施を推進する。

さらに、救急の日（9月9日）、救急医療週間（9月9日から1週間）などの機会を通じて広報、啓発活動を積極的に行う。

※自動体外式除細動器（AED：Automated External Defibrillator）

心臓がけいれん状態になり、血液を送り出すポンプ機能が失われる心室細動に対し、電氣的ショックを与え（除細動）、心臓を正常な状態に戻す救命器具のことで、救助者はAEDの音声メッセージや文章メッセージに従って操作することで、有効な除細動を行うことができる。

#### （５）救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為の資格とスキルを持った救急救命士を引き続き養成するとともに、医師の指示又は指導・助言のもとに救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制を充実する。

#### （６）救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事案に対応できるよう救助隊員や救急隊員の養成、及び知識・技術等を向上させるため、消防大学校への派遣や消防学校への教育訓練参加を推進する。

#### （７）高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務は、市、高速道路株式会社が相互に協力して、適切かつ効率的な人命救護を行う体制を整備する。

また、救急活動を迅速に行うために通信連絡体制等を充実するとともに、救急業務に必要な施設等の整備、救急業務従事者への教育訓練を充実する。

## ２ 救急関係機関の協力関係の確保等

### 〔現況と問題点〕

救急医療においては、傷病者を救急現場から医療機関に搬送するまでの応急措置の適否が、救命率を大きく左右することから、本市では、病院前救護体制の充実・発展に向けて、消防機関及び医療機関との連携のもとに、指示体制、検証体制及び再教育を基本としたメディカルコントロール体制の整備に取り組んできた。救急搬送における病院選定から医療機関における救急医療の提供までの一連の行為を迅速かつ適切に実施できる

よう、救急救命士の教育・研修体制を充実し、傷病者の救命率の向上、病後の経過の改善等をしている。

また、地域における現状の医療資源を前提に、消防機関と医療機関の連携体制を一層強化し、受入医療機関の選定困難事案の発生をなくすとともに、医学的観点から質の高い、傷病者の状況に応じた適切な搬送及び受入体制のさらなる向上をめざす必要がある。

さらに、市民に在宅当番や休日診療所等の情報を広報紙等により提供し、医療機関の空床情報を搬送時に活用するなど、側面的に救急医療を支援しながら、搬送途上等の医療を充実させ、救急医療情報ネットワークシステムを拡充する必要がある。

### **【対 策】**

救急搬送における応急処置・病院選定から医療機関による受入れまでの救急業務の迅速かつ円滑な実施や救急隊員への教育訓練体制の整備等を推進し、消防機関と医療機関の連携を一層強化するため、さらなるメディカルコントロール体制を充実・強化する。

また、救急救命士を含む救急隊員の活動に必要な医師の育成や指示・指導・助言体制の確立、病院実習等の支援体制、救急救命士の業務拡大に対応した教育・研修体制の整備を推進する。

消防機関と医療機関等の関係者により傷病者の搬送及び受入れに関する実施基準（ルール）を策定し、継続的な見直しを行うことで、適切な搬送及び受入体制を構築する。

## **第6節 被害者支援の充実と推進**

### **【現況と問題点】**

交通事故被害者救済の一環として、法律・行政相談、一日総合相談等において交通事故相談に対応している。

近年、交通事故相談の内容は多様化、複雑化する傾向にあり、今後とも県生活センター等との連携を強化し、市民がこれらの制度を十分活用できるよう、広報に努める必要がある。

### **【対 策】**

#### **1 交通事故相談活動の推進**

ホームページや広報紙等において、交通事故相談の存在を広く広報し、交通事故当事者に広く相談の機会を提供する。

#### **2 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実**

交通遺児等で、経済的事情により学資負担が困難な者を対象とした奨学金制度の周知及び関係団体の紹介等、広報活動を推進する。

## 第3部 鉄道・踏切道における交通の安全

### 第1章 鉄道事故のない社会をめざして

人や物を大量、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段である。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れば、多数の死傷者を生じるおそれがある。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）等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

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めざし、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。

#### 第1節 鉄道事故の状況

鉄道の運転事故は、全国的に見ると、長期的には減少傾向にある。

#### 第2節 講じようとする施策

##### 1 救助・救急活動の充実

###### [現況と問題点]

県内・市内では近年、多数の死傷者が生じるような鉄道の事故は発生していないが、事故発生に伴う救急・救急活動ができるよう鉄道事業者と消防機関等との連携を一層強化する必要がある。

###### [対 策]

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・協力体制を強化する。

##### 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

全国で運転事故の約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ある。

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もと、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る。

## 第2章 踏切事故のない社会をめざして

踏切事故は、全国的に見ると長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、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めざす。

### 第1節 踏切事故の状況

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、全国的に見ると、長期的には減少傾向にある。

なお、市内における踏切道は、令和3年3月末現在で14箇所である。

### 第2節 講じようとする施策

#### 1 踏切道の統廃合の促進

##### 〔現況と問題点〕

踏切道の安全のため、通行上危険性の高い狭小踏切道始めとする踏切道の統廃合を推進しているが、生活道路として利用されている実態等から困難な問題が多い。

しかし、依然として通行上危険な踏切道は数多く存在しており、引き続き、踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施にあわせて統廃合を促進する必要がある。

##### 〔対 策〕

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施にあわせて、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、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

#### 2 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

##### 〔現況と問題点〕

踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、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ボタンの操作等の緊急措置の周知を徹底する必要がある。

##### 〔対 策〕

踏切道における交通の安全と円滑化のため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置を進める。

広報紙等により、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を徹底する。また、学校等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、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する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

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、さらなる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時等においても、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きた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を共有する。

## 第 1 1 次大竹市交通安全計画照会関係機関一覧

国	国土交通省 中国運輸局	鉄道部 技術・防災課
	国土交通省 中国地方整備局	広島国道事務所 交通対策課
	中国四国管区警察局	総務監察・広域調整部 広域調整第二課
	経済産業省 中国経済産業局	総務企画部 総務課
	広島地方気象台	防災業務係
	総務省 中国総合通信局	総務部 総務課
	厚生労働省 広島労働局	労働基準部 監督課
県	広島県西部建設事務所	廿日市支所 土木課
	広島県環境県民局 県民活動課	交通安全対策室
	大竹警察署	交通課
市	総務部	総務課
	健康福祉部	福祉課 地域介護課
	建設部	土木課 都市計画課
	市民生活部	自治振興課
	教育委員会	総務学事課 生涯学習課
	消防本部	
民間 団体	大竹交通安全協会	
	大竹市安全運転管理協議会	

