

第 1 1 次

菊川市交通安全計画

(案)

菊川市交通安全対策会議

## ま え が き

我が国では、車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和20年代後半から40年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

このため、我が国では、交通安全の確保は大きな社会問題となり、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（昭和45年法律第110号）が制定され、これに基づき静岡県では、昭和46年度以降、10次・50年にわたる静岡県交通安全計画を作成し、関係機関・団体等が一体となって各般にわたる陸上交通の安全対策を強力に実施してきた。

第10次菊川市交通安全計画においては、こうした交通安全対策を積極的に推進し、計画における最終年における目標である年間死者数1人以下、人身事故発生件数300件以下を達成することができた。これは、関係機関・団体のみならず市民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、県内では未だに交通事故による年間死者数は100人を超えるなど、悲惨な交通事故が後を絶たず、また、高齢社会の進行に伴い、高齢者の事故の増加が懸念される。

また、大規模地震発生時等には、すべての交通の混乱が予想され、市民生活にも重大な影響をもたらすおそれがある。

交通事故の防止は、関係機関・団体だけでなく、交通社会を構成する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り、引き続き人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、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、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

この交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、県の作成した交通安全計画に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき、市内における陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものである。なお、国及び県の次期計画策定の状況によっては、次期計画が策定されるまでの間は、本計画を延長する。

# 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(基本的な考え方)	3
1 道路交通事故のない社会を目指して	3
2 歩行者の安全確保	3
3 地域の実情を踏まえた施策の推進	4
4 役割分担と連携強化	4
5 交通事故被害者等の参加・協働	4
第2節 道路交通の安全についての目標	4
1 道路交通事故の現状	4
(1) 死者数	4
(2) 人身事故発生件数	5
(3) 負傷者数	5
2 第11次菊川市交通安全計画における目標	6
第3節 道路交通安全についての対策	6
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	6
<重視すべき視点>	
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	7
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	7
(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保	8
(4) 先端技術の活用推進	8
(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進	9
2 講じようとする施策	9
(1) 道路交通環境の整備	9
ア 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	9
イ 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進	10
ウ 効果的な交通規制の推進	10
エ 効果的で重点的な事故対策の推進	11

オ	円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	12
カ	災害に備えた道路交通環境の整備	13
キ	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	14
(2)	交通安全思想の普及徹底	14
ア	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	15
イ	交通安全に関する普及啓発活動の推進	19
ウ	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	21
(3)	安全運転の確保	22
ア	運転者教育等の充実	22
(4)	車両の安全性の確保	23
ア	車両の安全性の確保	23
イ	自転車の安全性の確保	23
(5)	道路交通秩序の維持	23
ア	暴走族対策の強化	23
(6)	救助・救急活動の充実	24
ア	救助・救急体制の整備	24
イ	救急関係機関の協力関係の確保等	25
(7)	損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	25
ア	自動車損害賠償保障制度の充実等	25
イ	損害賠償の請求についての援助等	25
(8)	道路交通診断による事故防止対策	26
ア	道路交通診断の推進	26
第2章	踏切道における交通の安全	27
第1節	踏切事故のない社会を目指して	27
1	踏切事故の状況等	27
(1)	踏切事故の状況	27
(2)	近年の踏切事故の特徴	28
第2節	踏切道における交通の安全対策	28
1	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	28
2	講じようとする施策	28

(1) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	28
(2) その他踏切道の交通の安全と円滑化をはかるための措置	28
第3章 大規模地震に備えての交通の安全	29
第1節 基本方針	29
1 南海トラフ地震臨時情報等発表時	29
2 南海トラフ地震等発生時	29
第2節 講じようとする施策	29
1 臨時情報発表時	29
2 地震発生時	29
(1) 緊急交通路等の確保	29
(2) 道路交通情報の提供	29
3 平時における措置	30
(1) 緊急通行車両の事前届出の推進	30
(2) 交通総量抑制対策の推進	30
(3) 信号機電源付加装置の整備	30
(4) 臨時情報発表時及び地震発生時における自動車運転者の執るべき措置の周知徹底	30
4 その他の交通安全対策	30
(1) 既存の道路橋の耐震補強等	30
(2) 沿道建築物等の耐震化の促進	30

# 計画の基本理念

交通の安全のための施策を講ずるに当たっては、引き続き人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきであり、交通社会を構成する人間、車両等の交通機関及び交通環境相互の関連を考慮しながら、適切かつ実施可能な施策を総合的に検討し、市民の理解と協力の下、推進する。

第一に、人間に関する安全対策については、交通機関の安全な運転を確保するため、運転者の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、さらに危険予知・危険回避能力を向上させる教育を推進するとともに、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るものとする。

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、交通安全に関する広報・啓発活動を充実し、幼児から高齢者までの段階的・体系的な交通安全教育を推進する。

第二に、交通機関が原因となる事故の防止対策としては、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つかないように、新技術の活用とともに、社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要とする検査体制を充実させるものとする。

第三に、交通環境に係る安全対策としては、人優先の考え方の下、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等を図るものとする。

また、交通事故が発生した場合に、その被害を最小限に抑えるため、迅速・的確な救助・救急活動の推進と、救助・救急体制の整備を図る。さらに、犯罪被害者等基本法に基づき、交通事故に関する被害者支援の一層の充実を図るものとする。

これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項としては、感

染症を始め、自然災害の影響など様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図り、そのために安全に関わる関係機関はもとより、多様な専門分野間で柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

さらに新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、陸上交通に及び様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められることから注視するとともに、必要な対策を臨機に着手する。

交通事故防止のためには、県、市、関係機関・団体等が緊密な連携の下に、市民が主体的かつ積極的に交通安全活動に参加することが重要であることから、市が行う交通の安全に関する施策に対し計画段階から市民参加できる仕組みづくり、市民自ら行う交通安全総点検や地域の特性に応じた取組により、参加・協働型の交通安全活動を推進するものとする。

# 第1章 道路交通の安全

## 第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

### 1 道路交通事故のない社会を目指して

我々は、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べきである。

本市では、第10次菊川市交通安全計画において、「平成32年末（令和2年末）における年間死者数1人以下、人身事故発生件数300件以下」を目標に掲げ、交通安全に取り組み、「令和2年末の年間死者数は0人、人身事故発生件数187件」で計画目標値は達成したが、近年、未就学児を始めとする子供が関係する交通事故や高齢者運転者による交通事故が後を絶たない。

高齢化の進行への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。

今後も、交通事故による死者数及び件数をゼロに近づけることを目指し、究極的には交通事故のない社会の実現に向けて、市を挙げて更に積極的な取組が必要である。

交通安全対策の推進に当たっては、交通社会に参加する全ての市民が交通安全に留意して、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

特に交通安全は、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る。その際、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また、市民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加・協働していくことが有効である。

### 2 歩行者の安全確保

交通死亡事故を減少させていく上で、交通弱者である歩行者の事故防止対策は重要な課題となり、人優先の交通安全思想の下、歩道や横断歩道の整備等により



歩行者の安全確保を図ることが重要である。

### 3 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところであるが、それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行うべきである。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な市や警察署の役割が極めて大きい。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

### 4 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、住民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

### 5 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

## 第2節 道路交通の安全についての目標

### 1 道路交通事故の現状

#### (1) 死者数

市内の交通事故死者数は、年度によってばらつきがあるが、平成13年の6人をピークに平成23年は4人、令和2年には0人まで減少している。

## (2) 人身事故発生件数

人身事故の発生件数は、平成の時代に入り200～300件の間を増加、減少を繰り返していたものの、平成12年に入り、急激に増加し、平成21年には395件と過去最高を記録したが、交通安全に関する様々な取り組みを、警察や自治会など関係団体と連携して実施した結果、令和2年には187件まで減少した。

## (3) 負傷者数

負傷者数は、平成16年に508人と過去最高を記録し、その後300～500人の間を繰り返していたが、令和2年には249人まで減少した。

表1 人身交通事故件数の推移

(データ：菊川警察署)

区分	菊川市			静岡県		
	件数(件)	死者数(人)	傷者数(人)	件数(件)	死者数(人)	傷者数(人)
平成13年	325 (68)	6 (3)	386 (45)	42,374	307	54,295
平成14年	364 (93)	2 (2)	463 (70)	41,082	269	52,751
平成15年	394 (102)	5 (3)	486 (75)	41,242	297	53,234
平成16年	388 (103)	2 (2)	508 (72)	41,649	277	53,505
平成17年	367 (95)	1 (1)	461 (74)	40,967	251	52,754
平成18年	351 (92)	3 (3)	470 (71)	39,491	242	50,999
平成19年	375 (93)	3 (2)	485 (77)	38,682	188	49,770
平成20年	369 (106)	1 (1)	496 (75)	36,798	210	47,161
平成21年	395 (114)	1 (1)	504 (75)	35,901	179	46,348
平成22年	353 (97)	3 (3)	474 (66)	36,779	165	47,954
平成23年	360 (101)	4 (3)	457 (68)	37,238	164	48,055
平成24年	370 (96)	2 (2)	487 (57)	36,946	155	48,178
平成25年	326 (100)	1 (1)	432 (66)	35,224	184	45,654
平成26年	347 (116)	3 (3)	442 (77)	33,499	143	43,640
平成27年	314 (103)	2 (1)	392 (69)	32,491	153	42,533
平成28年	309 (85)	2 (2)	417 (50)	31,518	137	41,221
平成29年	286 (107)	2 (2)	367 (70)	30,244	128	39,353
平成30年	253 (93)	3 (2)	348 (58)	28,402	104	36,770
令和元年	248 (103)	1 (1)	332 (66)	25,102	101	32,491
令和2年	187 (72)	0 (0)	249 (47)	20,667	108	26,360

※ ( ) 数は、高齢者(65歳以上)の事故件数、死者数、傷者数

## 2 第11次菊川市交通安全計画における目標

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、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、国の第11次交通安全基本計画においては、「令和7年までには、24時間死者数を2,000人以下、重傷者数を22,000人以下」にする目標を掲げており、静岡県でも国の目標やこれまでの県内の交通事故発生状況を踏まえ、「令和7年までに交通事故による年間死者数80人以下、年間人身事故発生件数15,000件以下」を目指すものとしている。

これにより、当市においては、令和2年末の年間死者数0人、事故件数187件は、第10次計画における目標は達成したものの、これは新型コロナウイルス感染症の影響から外出を自粛したことが、減少している要因と認識できることや国・県の目標値に合わせて交通事故の減少を図るため、本計画においては、「令和7年末までに交通事故による年間死者数1人以下、人身事故発生件数260件以下」の達成を目指すものとする。

なお、国の交通安全基本計画における目標設定は、24時間死者数及び重傷者数としているが、本市においては、静岡県に合わせて、年間死者数及び年間人身事故発生件数としている。

## 第3節 道路交通安全についての対策

### 1 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故による死者数と事故発生件数が減少していることから、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ったものと考えられる。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、今一度「人優先」の交通安全思想の徹底を図るべく、「思いやり」「ゆずりあい」運転の徹底を根幹としてより効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新規施策を推進する。

このような観点から、

- ①道路交環環境の整備
- ②交通安全思想の普及徹底
- 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損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進
- ⑧道路交通診断による事故防止対策

といった8つの柱により、交通安全対策を実施する。

特に、次のような視点を重視して対策の推進を図る。

### (1) 高齢者及び子どもの安全確保

交通事故死者数に占める高齢者の割合は高く、県内では令和2年中は約6割を占めている。

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。

高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、高齢者等の視点に立った道路等の整備、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいようバリアフリー化された道路交通環境を推進する。

また、高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及に努め、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供を行う。

少子化の進行が深刻さを増している中、安心して子どもを生み、育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待され、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の適切な管理、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。

さらに、高齢者や子どもに対し、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を推進する。

### (2) 歩行者及び自転車の安全確保

県内では歩行中の死者数は、減少傾向にある中で、状態別の中では高い割合となっており、横断歩行者がいる横断歩道において自動車が一時停止しない等、

歩行者優先の徹底は未だなされていない。歩行者の安全確保は必要不可欠であり、特に高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

人優先の考えの下、通学路、生活道路及び幹線道路等において適切な管理、歩道の整備等による安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

次に自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合は加害者となるため、ヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

さらに、自転車利用者については、交通安全教育等の充実を図り、交通事故防止についての指導啓発等の対策を推進する。

### (3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障がいのある人、子どもを含むすべての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならない。生活道路では、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化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幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進する。

また、幹線道路では、事故データ等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定な区間に対し、事故原因に即した効果の高い対策を推進する。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に浸透することを目指す。

### (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、交通事故の減少が期待される。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等の先端技術の情報を収集し、周知啓発する。

## (5) 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化の一層の進行等に伴い、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、市、交通指導隊、自治会等の協働により、地域に根差した交通安全の課題解決に取り組んでいくことが一層重要になる。

地域における交通安全活動を支える人材の高齢化も進んでいるが、地域住民が交通安全対策について自らの問題として関心を高め、地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

## 2 講じようとする施策

### (1) 道路交通環境の整備

#### ア 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上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依然として十分とはいえ、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深刻である。このため、身近な生活道路等において、「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。

#### (ア) 通学路等の整備推進

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道路交通実態に応じて、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、必要な対策を推進する。

小学校、幼稚園、保育所、認定こども園や児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の整備を積極的に推進する。

このほか、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路側帯のカラー舗装（グリーンベルト等）、防護柵の設置や自転車通行箇所の明示等の簡易な方法を含めて、通学・通園路の安全確保を推進する。

#### (イ) 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路においても、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン30」の整備や高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備等

の事故防止対策を地域住民の協力の下に推進する。

(ウ) バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備

- a 安心して移動できる歩行空間ネットワークの整備を推進し、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・加変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標識の高輝度化等の整備を推進する。
- b バリアフリー対応型信号機、自転車駐車場の整備を実施するとともに、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を実施し、バリアフリー化を推進する。

**イ 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進**

高規格幹線道路から生活道路に至る道路ネットワークによって、適切に機能が分担される道路の体系的整備を推進する。

(ア) 適切に機能分担された道路網の整備

交通事故の減少を図り、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパスや環状道路の整備を推進する。

(イ) 改築による道路交通環境の整備

改築による道路交通環境の整備については、道路管理者が計画段階から関係機関と一体となって、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、交差点改良及び道路の付属物の整備を推進する。なお、歩道については、快適な通行空間を十分に確保するとともに高齢者、障がいのある人等の安全と利便を考慮した構造とする。

また、交通安全施設等整備事業及び街路事業により歩行者や自転車利用者の状況に応じて、歩道等の整備を行い、自動車交通と自転車及び歩行者を分離することにより、道路交通の安全と円滑化を図る。

**ウ 効果的な交通規制の推進**

それぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等、地域の実態に応じ、既存の交通規制を見直し、合理的かつ効果的な交通規制を行う。

(7) 速度規制

最高速度規制が地域の実態に応じたものか点検見直しを進め、一般道路においては、規制速度の引き上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進しつつ、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

(イ) 駐車規制

地域住民等の意見要望を踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応した駐車規制を推進する。

(ウ) 信号制御

歩行者、自転車の視点で信号をより守りやすくするために横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等運用の改善を推進する。

## エ 効果的で重点的な事故対策の推進

道路交通の安全を確保するため、交通安全施設を重点的に整備して安全かつ快適な交通環境の確立を図り、交通事故対策の重点化を推進する。

(7) 事故多発地点への重点的整備

a 自動車交通の安全と円滑を確保するため、事故多発地点のうち緊急度の高い箇所について、詳細な事故分析を行い、これに基づいた交差点改良、視距の改良、登坂車線等の整備を改築事業による整備等と併せて重点的な対策を実施する。

また、道路の構造等に応じて、道路標識、道路標示、区画線等の交通安全施設の整備を推進する。

b 交差点対策として、路面標示の設置、信号機のLED化等の対策を推進する。

また、単路部対策として事故の発生状況等交通実態に応じた適正な最高速度規制を実施するほか、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の交通規制を有効に組み合わせるとともに、標識の大型化・内照式、道路標示の高輝度化を図って事故防止を図る。

c 道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い場所に信号機を設置する。既設の信号機については、交通状況



の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、系統化、多現示化、右折感応化等の高度化を推進する。特に、幹線道路で夜間等横断交通が極めて少なくなる場所については、信号機の閑散時半感応化、閑散時押しボタン化を推進する。

- d 道路の構造、交通の状況に応じた交通の安全を確保するために、道路標識・標示の高輝度化等の交通安全施設の整備を推進する。

また、依然として多発している夜間死亡事故に対処するため、道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故対策を推進する。

- (イ) 地域に応じた安全の確保

地域の人々のニーズや道路の利用実態、交通量の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行う。

- (ウ) 事故多発地点における重点的交通規制

交通事故の多発する地域、路線においては、最高速度の指定、追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の効果的な交通規制を重点的に実施する。

- (エ) 重大事故の再発防止

重大事故が発生した際は、道路管理者、交通管理者、自治体、地域住民等、関係機関・団体、合同の交通診断を行い、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

## オ 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

- (ア) 道路使用及び占用の適正化等

- a 道路の使用及び占用の抑制

(a) 道路使用及び占用については、公共性を有するもの、その他やむを得ないものを除き極力これを抑制する。また、道路における車両の駐車及び交通の規制並びに道路使用等についての照会、相談等の業務の適正化を図る。

(b) 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、その適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

b 不法占用物件等の排除

道路交通の妨害となる不法占用物件等については、指導を行うとともに、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行う。

c 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等については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故を防止するため、極力これを抑制するとともに、計画的な占用工事等の施工について合理的な調整を図る。

(イ) 自転車利用環境の総合的整備

a 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を明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、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に関する取組を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間等では必要に応じ、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。

さらに、自転車利用者に対し、ルール・マナー向上の啓発活動等のソフト施策を推進する。

b 自転車駐車対策の推進

駐車対策としては、駅周辺等における放置自転車問題の解決を図るため、市、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、駅周辺に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

**カ 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

地震、豪雨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の確保を図る。

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、道路構造物の補強等による耐震性の向上を図るなど各種防災対策を推進する。

(イ) 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、必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

**キ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備**

(ア) 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、決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う。

(イ) 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足の解消と路上遊戯等による交通事故の防止及び良好な生活環境づくりに資するため、公園等の整備促進を図る。

**(2) 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に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他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る。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、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、「おもいやり ありがとう」の理念や人優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障がいのある人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ある。

このため、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の推進を図る。

交通安全教育・普及啓発活動については、指導者の育成を図るほか、県、市、警察、学校、関係民間団体、企業及び家庭等がそれぞれの特性を生かし、互いに

連携するとともに、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛ける等の世代間交流の促進に努める。

併せて、定住外国人や訪日外国人の増加も踏まえ、多様な文化的背景や寛容さを基本としつつ、世界一安全な交通社会を目指す我が国の交通ルールを的確に伝えるよう努める。

## ア 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

幼児に対する交通安全対策は、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、保育所及び認定こども園等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図り、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したりする等分かりやすい指導に努めるとともに、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

また、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切に指導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。

### (イ) 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、特別活動等の学校の教育活動を通じて、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。

また、交通安全指導を計画的、組織的に実施するため、下記のような関係組織の設置を推進し、学年に応じた段階的・計画的な交通安全教育の充実を図る。

- ① 学校交通安全連絡会議
- ② 児童の交通安全委員会(リーダーの会)
- ③ P T A交通安全対策委員会

(ウ) 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、特別活動等の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、自転車事故等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。

また、交通安全指導を計画的、組織的に実施するため、下記のような関係組織の設置を推進し、生徒の心身の発達段階に応じた段階的・計画的な交通安全教育の充実を図る。

- ① 学校交通安全連絡会議
- ② P T A交通安全対策委員会

(エ) 高校生に対する交通安全教育の推進

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ような健全な社会人を育成することを目標とする。

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、道徳、総合的な探求の時間、特別活動等の学校の教育活動全

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更なる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う。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と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

#### (オ) 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、地域、職場で実践的、体験的な講習会を開催し、特に歩行者及び自転車の保護、交差点における安全確認の徹底、シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底、著しい速度超過、飲酒運転などの死亡事故に直結するおそれの高い悪質、危険な運転や違法駐車防止等を中心に指導、教育を徹底して、自発的な安全行動を促すとともに社会的責任の自覚を醸成する。また車両運転時における、夕暮れ時の早めのライト点灯や夜間におけるハイビームの効果的な活用等、事故から自分の身を守る防衛行動の実践を推進する。

若者においては、新規免許取得者が多く、初心運転者として新たに交通社会人に参入していくことから、安全運転への実践を促す講習会を開催するほか、取得免許に応じた交通安全指導を推進し、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図る。

また、交通安全協会や交通安全会、交通指導隊等の交通安全団体と警察署が連携を保ち、地域ぐるみの交通安全活動を推進し、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、「安全を つなげて広げて 事故ゼロへ」を基調とした交通安全意識の高揚を図る。

さらに企業等には、各種講習会や研修会の開催、自主的な交通事故防止活動の促進を働き掛け、企業内における安全管理の推進を図る。

#### (カ) 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ことを目標とする。

高齢者が参加するスポーツや文化活動、社会参加活動などのあらゆる機会を捉え、主催団体と連携して高齢者に対する交通安全教室等の交通安全教育を推進する。また、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者に対しては、地域の福祉関係者等が日常的に接する機会を利用して交通安全への助言が行われるよう努める。

また、市老人クラブ連合会の協力を得て、単位老人クラブで活動している会長等が中心となって、老人クラブ会員への交通安全教育の徹底を図る。

市及び高齢者福祉機関等が連携し、多数が参加する様々な行事等の機会をとらえて、交通安全教室の開催を促進し、実施にあたっては、具体的な事故実態を踏まえ、道路の横断や右左折時における通行方法、夜間の歩行や、自発光式反射材の効果等について、効果的な実施を図る。

高齢者に接する機会の多い業務に携わるホームヘルパーや高齢者福祉施設等と連携して、高齢者への交通安全教育を促進する。これら関係職員の活動を支援するため、研修会等を通じて、高齢者事故防止にかかる情報提供や安全教育の知識向上を図る。

さらに電動車いすや歩行補助車の利用者に対して、講習会の開催や販売店を通じて、安全で正しい操作方法や交通ルールの徹底を図る。

#### (キ) 障がいのある人に対する交通安全教育の推進

障がいのある人に対しては、障害者団体、地域と連携して、福祉活動の場を利用するなどして、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

また、障害者福祉関係団体や施設職員等の研修会などで介護者等の障がいのある人に付き添う者の交通安全意識の高揚を図る。

さらに交差点等で気軽に障がいのある人への手助けができるよう、障害者週間等の機会を利用して市民への啓発を推進する。

(ク) 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人を雇用している企業等に、自主的な事故防止活動の促進を働きかけ、企業内における各種講習会や研修会の開催を推進する。

(ケ) 交通安全指導員による交通安全教育

交通安全指導員による歩行者・自転車利用者等への正しい通行方法の街頭指導を積極的に実施するとともに、幼児、児童、生徒、母親及び高齢者に対する交通安全教室を開催し、年齢に応じた体験的な交通安全教育を推進する。

## イ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(ア) 交通安全運動の推進

関係機関・団体が相互に連携して、市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図ることを目的に、年間を通じた市民総ぐるみの運動として展開する。

四季の交通安全運動及び年間を通じて実施する「あなたが主役の交通安全運動」を市独自の実情に即した運動とし、積極的かつ強力に展開する。

毎年度、交通事故の発生実態等を踏まえて、運動の種別、実施期間、進め方、スローガン、重点推進項目等の設定及び具体的推進事項などの県交通安全基本方針が定められるため、これに基づき地域や組織の実状を踏まえた交通安全運動を展開する。

交通安全運動を効果的に推進するため、運動の趣旨を市民一人ひとりに周知するとともに、市をはじめ、市教育委員会、警察署等の関係機関・団体との相互に緊密な連携・協働を保つとともに、推進体制の強化・充実を図る。

市は、必要により地域の実態に応じた運動の重点を定め、事故発生実態、住民のニーズ等を踏まえて実施に努めるとともに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体・交通安全ボランティア等の参加を募り、参加・体験・実践型の交通安全教室等を開催することにより、交通事故を身近なものとして意識させる活動を推進する。

(イ) 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてルールを順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理解させる。



自転車乗用中の事故や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、「自転車安全利用五原則」（平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用し、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図るとともに、万一の事故に備え、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

(ウ) シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルト及びチャイルドシートの着用効果及び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等の正しい着用の徹底を図るため、あらゆる機会をとらえた普及啓発活動や積極的な広報活動を展開する。

(エ) 走行中におけるスマートフォン等の危険防止の広報・啓発

交通安全運動等の機会をとらえ、走行中のスマートフォン、携帯電話等の使用及びカーナビゲーション装置等の注視の危険性について、周知徹底を図る。また、事業所の安全運転管理者等による運転者への指導徹底に努める。

(オ) 自発光式反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における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や自発光式反射材等の普及を図るため、反射材等の視認効果、使用方法等について理解を深め、参加・体験・実践型の交通安全教育の施等積極的な広報啓発を推進する。

自発光反射材等の普及に際しては、全年齢層を対象として、普及を図る必要があるが、歩行中の交通事故死者数の中で、占める割合が高い高齢者に対しては、情報提供に努めるとともに普及の促進を図る。

(カ) 効果的な広報の実施

市及び民間交通安全団体等が連携・協働して、家庭、学校、職場、地域等に対し、交通事故等の実態を踏まえて、日常生活に密着した内容の広報を「広報きくがわ」等により計画的に行う。

- a 家庭、学校、職場、地域等と一体となったキャンペーンを積極的に行うことにより、子どもと高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。

また、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周知を図る。

- b 交通安全に果たす家族の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報等により、子ども、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の高揚を図る。
- c 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、市は、交通安全に関する資料、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、交通事故防止の気運の盛り上がりを図る。

(キ) その他の普及啓発活動の推進

上記に掲げるもののほか、次のような普及啓発活動を推進する。

- a 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識の高揚を図るため、そのシンボルマークとしての高齢運転者標識（高齢者マーク）の積極的な普及・活用を図る。
- b 自転車利用者のマナーの向上を図り、自転車の正しい乗り方に関する知識を普及するための啓発活動を推進する。
- c 市内に在留する外国人については、交通事故の当事者となる場合が増加していることから、日本の交通ルールに関する知識の普及を図るための啓発活動を推進する。

**ウ 交通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の、事業及び諸行事並びに指導者の養成等に対し支援体制を充実させ、団体の主体的な活動を促進する。また、各団体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に行われるよう働き掛ける。

(ア) 交通指導隊

児童、園児を中心とした地域住民等の交通安全指導と交通安全思想の普及に携わっている交通指導員の資質及び指導能力の向上を図るため、研修会等を開催する。

(イ) 交通安全会

各自治会の実態に応じた安全施設整備の実施と子ども、高齢者の事故防止対策の取り組み及び地域住民の交通安全意識の高揚を図るとともに、効果的な交通行政を推進するため、住民の組織である交通安全会との連携、協力体制の強化等を通じて活力ある交通行政の確立に努める。

(3) 安全運転の確保

ア 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に危険予測・危険回避能力の向上のための運転者教育等の充実を図る。

(ア) 運転者に対する再教育等の充実

高齢者講習は、70歳以上の高齢者に対して、地域の交通事故発生状況とその防止方法、運転適性診断及び実車指導を通じての安全運転について、受講者個々に具体的な指導を実施する。

また、増加傾向にある高齢者事故を防止するため、指定自動車教習所等と連携し、具体的かつ効果的な講習の充実に努める。運転適性検査、動体視力検査等を行うとともに、実車指導を通じて安全運転の具体的な個別指導を実施する。

(イ) 高齢運転者対策の充実

実車指導を取り入れた実体験型交通安全講習会等により、身体機能の低下等を自覚させるとともに、複雑過密化する交通状況に適応した知識、技能、マナー等を体得させる実践的な事故防止教育を推進する。

自動車等の運転に不安を有する高齢運転者等が運転免許証を返納しやすい環境整備を図るために、関係機関と連携し、運転経歴証明書制度の周知を図り、自主返納した者に対する支援措置の充実、市による持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備・拡充に努める。

(ウ) シートベルト、チャイルドシート及びヘルメット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の着用とチャイルドシート

の正しい使用及び二輪乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、各種講習会、交通安全運動、街頭指導等のあらゆる機会を通じて、着用効果の啓発やその正しい着用についての徹底を図る。

#### (4) 車両の安全性の確保

##### ア 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の減少が期待できると考えられる。

今後、交通事故を減少させていく上で、運転者がその機能を正確に把握し、正しく使用してもらうための対策も重要であり、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を維持するため、適切な保守管理を推進する。

##### イ 自転車の安全性の確保

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するとともに、近年、対歩行者との事故等自転車の利用者が加害者となる事故が増加傾向にあることから、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者救済の万全を図るため、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

#### (5) 道路交通秩序の維持

##### ア 暴走族対策の強化

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力的に推進する。

(ア) 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

家庭、学校、地域等においては、基本的な交通ルールの遵守とともに、暴走行為による生命・身体への危険性と暴力団予備軍、犯罪者集団化という一般には知られていない実態について周知徹底を図り、暴走行為を行う仲間に入らないよう、適切な指導を行う。

(イ) 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族のい集場所として利用されやすい施設等の管理の徹底を図り、暴走族をい集させないための環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が協力し、暴走行為ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

## (6) 救助・救急活動の充実

### ア 救助・救急体制の整備

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、次により救助・救急体制の充実を図る。

(ア) 救助体制の充実

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、市消防本部の救助体制の強化を図る。

(イ) 救急現場及び搬送途上における応急処置等の充実

交通事故に起因する負傷者の救命率向上のため、高度な応急処置が実施できる救急救命士の養成・配置等の促進により応急処置の充実を図る。

(ウ) 心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故等による負傷者を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）の使用も含めた応急手当について、消防本部等が行う講習会等の普及啓発活動を推進する。

また、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて、市民の救急医療や救急業務に対する理解と認識を深めるための広報・啓発活動を積極的に推進する。

(エ) 救急救命士の養成

救急隊員の研修派遣、救急救命士有資格者の消防職員採用等により、救急救命士の計画的な配置を推進する。

(オ) 救助・救急設備等の整備

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材の整備を推進するとともに、救急現場及び救急搬送中に高度な応急処置を的確に実施するため、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を促進する。

(カ) 消防防災ヘリコプター等による救急体制の推進

ヘリコプターは、事故等による負傷者の救急搬送に有効であることから、相互に連携して、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

(キ) 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・救助事象に対応すべく、救助隊員及び救急隊員の知識・技術の向上を図るため、継続的な教育訓練を推進する。

**イ 救急関係機関の協力関係の確保等**

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の一層の強化を図る。

**(7) 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進**

**ア 自動車損害賠償保障制度の充実等**

交通事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の一層の充実を図る。

また、自動車損害賠償責任保険（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周知する。

**イ 損害賠償の請求についての援助等**

(ア) 交通事故相談活動の推進

県、市町が運営する交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

a 地域における交通事故相談活動を充実するため、市相談窓口との連携を強化し、交通事故相談所体制の充実に努める。

b 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

等との連絡協調を促進する。

- c 交通事故相談所において各種の広報を行うほか、市ホームページ、広報誌等を積極的に活用して交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対して広く相談の機会を提供する。

(イ) 損害賠償の請求についての援助等

巡回交通事故相談及び交通事故無料法律相談における交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

**(8) 道路交通診断による事故防止対策**

**ア 道路交通診断の推進**

道路交通における安全と円滑の確保及び道路交通に起因する障害を防止するため、関係機関合同により交通事故が多発地点等の交通診断を実施し、総合的な交通環境の改善を促進する。

## 第2章 踏切道における交通の安全

### 第1節 踏切事故のない社会を目指して

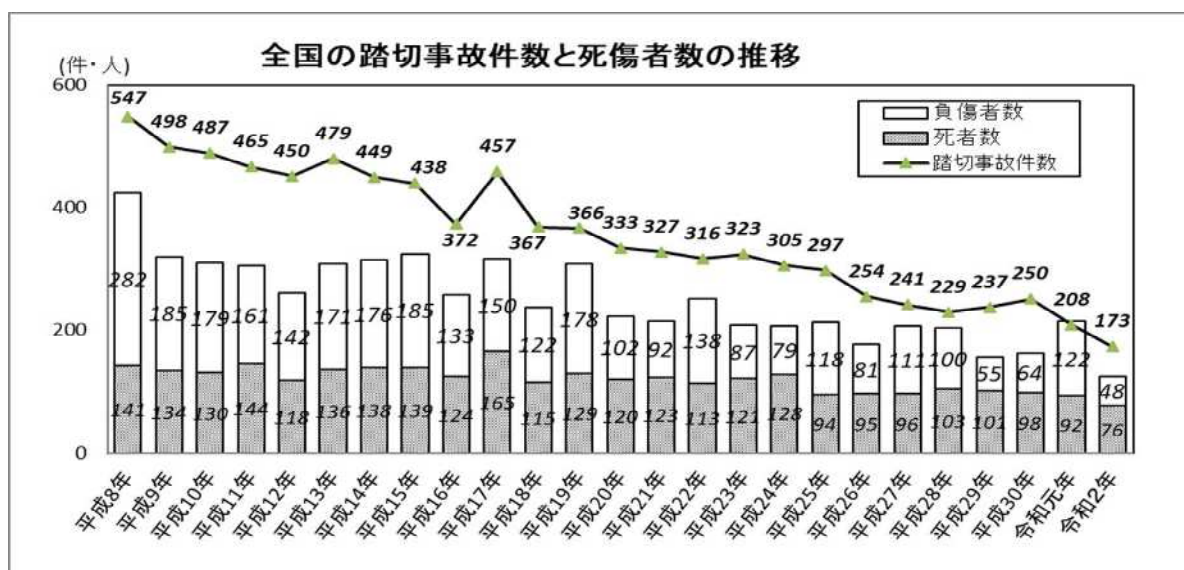
踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。

#### 1 踏切事故の状況等

##### (1) 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）は、長期的には減少傾向にあり、全国の令和2年の発生件数は173件、死傷者数は124人となっている。

踏切事故は長期的には減少しており、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にある。





## (2) 近年の踏切事故の特徴

近年の全国の踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いが、踏切道100か所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっている、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝撃したものが約5割を占めている、③原因別で見ると直前横断によるものが約5割を占めている、④踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めていることなどが挙げられる。

## 第2節 踏切道における交通の安全対策

### 1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、踏切保安設備の整備、交通規制等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを踏まえて、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。

### 2 講じようとする施策

#### (1) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

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、必要な交通規制を実施するとともに、既存の踏切道より事故防止効果の高い踏切保安設備とするよう促進する。

#### (2) その他踏切道の交通の安全と円滑化をはかるための措置

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を図るとともに、安全かつ円滑な踏切道の確保及び踏切事故の防止を図る。

# 第3章 大規模地震に備えての交通の安全

## 第1節 基本方針

### 1 南海トラフ地震臨時情報等発表時

突発的な地震発生に備えて対策を進めていくことが基本であるが、「南海トラフ地震臨時情報」（以下「臨時情報」という。）が発表された場合には、その情報を活用し被害の軽減につなげる。

### 2 南海トラフ地震等発生時

南海トラフ地震等発生時（以下「地震発生時」という。）には、災害応急対策を円滑に行うため、陸上交通機能の早期回復、混乱の防止等交通を確保するための必要な交通対策等を実施する。

## 第2節 講じようとする施策

### 1 臨時情報発表時

必要な体制を構築のうえで情報収集及び連絡活動を行い、同報無線等による情報提供を行い、市民への周知を図る。

### 2 地震発生時

#### (1) 緊急交通路等の確保

地震発生時においては、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。

#### (2) 道路交通情報の提供

地震発生時においては、道路の被災状況や道路交通情報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や道路利用者等に

対する道路交通情報の提供を行う。

### 3 平時における措置

#### (1) 緊急通行車両の事前届出の推進

災害応急対策に従事する車両の円滑な通行を確保するため、緊急通行車両事前届出の推進を図るとともに、変更に伴う再申請について周知徹底を図る。

#### (2) 交通総量抑制対策の推進

臨時情報発表時や地震発生時における車両の使用の自粛についての広報啓発を推進する。

#### (3) 信号機電源付加装置の整備

停電による信号機の滅灯に備え、信号機電源付加装置（発動発電機）や必要な資器材の整備・充実を推進する。

#### (4) 臨時情報発表時及び地震発生時における自動車運転者の執るべき措置の周知徹底

臨時情報発表時には事前避難対象地域内の道路への車両の走行を控えること、地震発生時には、①できる限り安全な方法により車両を道路の左側に停止させ、②停止後は、カーラジオ等により災害情報及び交通情報を聴取し、その情報及び周知の状況に応じて行動すること、③車両を置いて避難するときは、できるだけ道路外の場所に移動するとともに、やむを得ず道路上に置いて避難するときは、できる限り道路の左側に寄せて駐車し、エンジンを切り、エンジンキーは付けたままとし、窓を閉め、ドアロックしない等、自動車運転者の執るべき措置について、各種講習会、交通安全運動等のあらゆる機会を通じて周知徹底を図る。

### 4 その他の交通安全対策

#### (1) 既存の道路橋の耐震補強等

地震発生時の際の交通路を確保するため、重要路線等にある橋梁に対して、橋梁の補強等の整備を引き続き推進する。

#### (2) 沿道建築物等の耐震化の促進

地震発生時における緊急輸送ルートや避難路の通行を確保するため、プロジ

ェクト「TOUKAI-0」総合支援事業により、緊急輸送ルート等の沿道にある建築物やブロック塀等の耐震化を促進する。