

# 第10次 三原市交通安全計画

[平成29～平成32年度]



平成30年 3 月

三原市



## は じ め に

### ～交通事故のない，安全で安心して暮らせるまちづくりをめざして～

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）が制定されました。これに基づき，本市では，昭和 46 年以降，9 次にわたり三原市交通安全計画を作成して，人命尊重の理念に立ち，交通安全対策を推進してきました。

「第 9 次三原市交通安全計画」（平成 23 年度～27 年度）においては，「平成 27 年までに交通事故死者数を年間 6 人以下（内高齢者を 3 人以下），交通事故発生件数を年間 457 件以下」の計画目標を掲げ，交通安全対策に取り組んだ結果，死者数については平成 23 年～平成 25 年，発生件数については平成 24 年以降目標を達成することができました。

しかし，平成 26 年は死者数 6 人（内高齢者 5 人），平成 27 年には死者数 10 人（内高齢者 4 人）となるなど増加に転じることもあり，達成状態を維持するためには，今後も一層の交通安全対策の推進が必要です。

この「第 10 次三原市交通安全計画」においては，交通社会を構成する人間，車両及び交通環境という三要素について，それら相互の関連を考慮しながら，今後 4 年間に構ずべき施策の大綱を定めました。

今後は本計画に基づき，交通安全対策を推進してまいりますので，関係機関・団体，そして市民の皆様方におかれましても，「交通事故のない，安全で安心して暮らせるまち」の実現に向けて，それぞれの立場から積極的に取り組んでいただきますようお願い申し上げます。

平成 30 年 3 月

三原市長 天満 祥典

# 目 次

<b>第1部 計画の基本的な考え方</b> . . . . .	1
1 人間に係る安全対策 . . . . .	1
2 車両が原因となる事故の防止対策 . . . . .	2
3 交通環境に係る安全対策 . . . . .	2
4 情報通信技術（ICT）の活用 . . . . .	3
<b>第2部 道路交通の安全</b> . . . . .	4
第1章 道路交通事故のない社会を目指して . . . . .	5
第2章 道路交通の安全についての目標 . . . . .	7
第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し . . . . .	7
1 道路交通事故の現状 . . . . .	7
2 道路交通事故の見通し . . . . .	12
第2節 交通安全計画における目標 . . . . .	13
第3章 道路交通の安全についての対策 . . . . .	16
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点 . . . . .	16
1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象 . . . . .	16
(1) 高齢者及び子どもの安全確保 . . . . .	16
(2) 歩行者及び自転車の安全確保 . . . . .	17
(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保 . . . . .	18
2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項 . . . . .	19
(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 . . . . .	19
(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進 . . . . .	19
第4章 講じようとする施策 . . . . .	20
第1節 道路交通環境の整備 . . . . .	20
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 . . . . .	20
(1) 生活道路における交通安全対策の推進 . . . . .	20
(2) 通学路等における交通安全の確保 . . . . .	21
(3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備 . . . . .	21
2 幹線道路における交通安全対策の推進 . . . . .	22
(1) 事故危険箇所対策の推進 . . . . .	22
(2) 改築等による交通事故対策の推進 . . . . .	23
(3) 交通安全施設等の高度化 . . . . .	23
3 三原バイパス・木原道路の整備 . . . . .	23
4 交通安全施設等の整備事業の推進 . . . . .	24
5 歩行者空間のバリアフリー化 . . . . .	24
6 自転車利用環境の総合的整備 . . . . .	24
(1) 安全で快適な自転車利用環境の整備 . . . . .	25
(2) 自転車等の駐車対策の推進 . . . . .	25
7 交通需要マネジメントの推進 . . . . .	25
公共交通機関利用の促進 . . . . .	26

8	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)	災害発生時における交通規制	27
(4)	災害発生時における情報提供の充実	27
9	総合的な駐車対策の推進	27
(1)	きめ細やかな駐車規制の推進	28
(2)	駐車場等の整備	28
(3)	違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚	28
10	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	28
(1)	道路の使用及び占用の適正化等	28
(2)	子どもの遊び場等の確保	29
(3)	道路法に基づく通行の禁止又は制限	29
(4)	地域に応じた安全の確保	29
第2節	交通安全思想の普及徹底	30
1	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	30
(1)	幼児に対する交通安全教育の推進	30
(2)	小学生に対する交通安全教育の推進	31
(3)	中学生に対する交通安全教育の推進	32
(4)	高校生に対する交通安全教育の推進	32
(5)	成人に対する交通安全教育の推進	33
(6)	高齢者に対する交通安全教育の推進	34
(7)	障害者に対する交通安全教育の推進	35
(8)	外国人に対する交通安全教育の推進	35
2	効果的な交通安全教育の推進	35
(1)	受講者の特性等に応じた教育の内容及び方法の選択	35
(2)	参加・体験・実践型の教育手法の活用	36
(3)	交通安全教育の効果測定	36
(4)	社会情勢等に応じた交通安全教育の内容の見直し	36
(5)	関係機関・団体相互の連携	36
3	交通安全に関する普及啓発活動の推進	36
(1)	交通安全運動の推進	36
(2)	自転車の安全利用の推進	38
(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	39
(4)	チャイルドシート of 正しい使用の徹底	39
(5)	反射材用品等の普及促進	39
(6)	飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立	39
(7)	効果的な広報の実施	40
(8)	その他の普及啓発活動の推進	41
4	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	41
(1)	主体的活動の促進	42
(2)	その他の民間団体に対する働きかけの強化	42
(3)	官民一体による活動の促進	42
5	住民の参加・協働の推進	42

第3節	安全運転の確保	43
1	運転者教育等の充実	43
	(1) 高齢運転者対策の充実	43
	(2) シートベルト, チャイルドシートの正しい着用の徹底	43
第4節	車両の安全性の確保	43
1	自動車点検整備の充実	43
	(1) 自動車点検整備の推進	44
	(2) 不正改造車の排除	44
2	自転車の安全性の確保	44
	(1) 自転車安全整備制度の普及	44
	(2) 損害賠償責任保険等への加入促進	44
	(3) 自転車の被視認性の向上	45
第5節	道路交通秩序の維持	45
1	暴走族等対策の推進	45
	(1) 「三原市暴走族追放条例」の効果的な運用	45
	(2) 暴走行為阻止のための環境整備	45
第6節	救助・救急活動の充実	45
1	救助・救急体制の整備	45
	(1) 救助体制の整備・拡充	46
	(2) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実	46
	(3) 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	46
	(4) 救急救命士の養成・配置等の促進	46
	(5) 救助・救急用資機材の整備の推進	46
	(6) 消防防災ヘリコプター及びドクターヘリと連携した救急業務の推進	47
	(7) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	47
	(8) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備	47
2	救急医療体制の整備	47
	救急医療機関等の整備	47
3	救急関係機関の協力関係の確保等	48
	(1) 救急関係機関の協力関係の確保	48
	(2) 救急医療情報ネットワークシステム運用の充実	48
第7節	被害者支援の充実と推進	48
1	交通事故被害者支援の充実強化	48
	(1) 交通遺児の心身健全育成	49
	(2) 支援体制の構築	49
第8節	調査研究の充実	49
1	道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	49
	交通事故の傾向や特徴の把握	49
第3部	鉄道交通の安全	50
第1章	鉄道事故のない社会を目指して	51
第1節	鉄道事故の状況等	51
1	鉄道事故の状況	51
2	近年の運転事故の特徴	51

第2節	交通安全計画における目標	51
第2章	鉄道交通の安全についての対策	52
第1節	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	52
	鉄道交通の安全に関する知識の普及	52
第2節	気象状況による運行状況の情報の共有	52
第3節	災害時の対応	52
第4節	救助・救急活動の充実	52
第4部	踏切道における交通の安全	53
第1章	踏切事故のない社会を目指して	54
第1節	踏切事故の状況等	54
1	踏切事故の状況	54
2	近年の踏切事故の特徴	54
第2節	交通安全計画における目標	55
第2章	踏切道における交通安全についての啓発	55
用語の解説		56

(専門用語等は、本文中に\_\_\_\_※を付けて、巻末に解説)

# 第1部 計画の基本的な考え方

本市は、かつてないスピードで人口減少と少子高齢化が進む現状にあって、安全で安心な三原市を実現するためには、この傾向を踏まえた市民の安全と安心を確保することが大前提となる。

近年、交通事故発生件数は、減少傾向にあるものの、平成28年には市内で432人が交通事故により死傷しているという現状を踏まえると、依然として交通安全の確保は、市民の安全と安心を確保するための極めて重要な要素であり、今後とも更なる対策の実施が必要である。

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誓いの下、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。

交通安全の分野においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要であり、道路交通については、車両と比較して弱い立場にある歩行者等の、また、全ての交通について高齢者、子ども、障害者等の交通弱者の安全を一層確保する「人優先」の交通安全思想を基本として、あらゆる施策を推進する。

これまで様々な交通安全対策がとられ、交通事故は一定の減少を見たところであるが、今後、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するためには、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進する必要がある。

この計画は、このような観点から、交通社会を構成する人間、車両及びそれらが活動する交通環境という三要素について、それら相互の関連を考慮しながら、次のことを基本とし、今後4年間に講ずべき施策の大綱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 人間に係る安全対策

- (1) 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及び普及啓発活動を充実させるとともに、市民と行政との協働により、交通事故の減少を図る。



- (2) 車両の安全な運転を確保するため、運転者の知識・技能の向上及び交通安全意識の徹底を図るとともに、運転免許資格制度及び交通指導取締りの強化、運転者の管理の改善、労働条件の適正化等に努め、また、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、指導の強化等を図る。加えて、自転車の安全な利用を促進するため、自転車利用者による交通ルール、マナー遵守の徹底を図る。
- (3) 交通事故が発生した場合の被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動、負傷者の治療等の充実を図るとともに、犯罪被害者等基本法〔平成16年法律第161号〕の趣旨を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図る。

## 2 車両が原因となる事故の防止対策

人間は誤りを犯すものとの前提の下に、それらの誤りが事故に結びつかないように、新技術の活用とともに、車両の構造、設備、装置等の安全性を高め、陸上交通機関の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、さらに必要な検査等を実施できる体制を充実させる。

特に自転車を中心に、安全な水準を維持させるための点検整備について啓発を図る。

## 3 交通環境に係る安全対策

- (1) 機能分担された道路網及び交通安全施設等の整備・更新、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実並びに施設の老朽化対策等を図る。
- (2) 「人優先」の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関、更には自転車との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策の充実を図る。

特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道等の整備を積極的に推進するなど、「人優先」の交通安全対策の更なる推進を図るとともに、歩行者や自転車利用者のマナーを啓発しながら道路の環境整備を図る。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢社会の到来等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。

#### 4 情報通信技術（ICT）の活用

これら三要素を結びつけ、それぞれの施策効果を高めるものとして、情報の役割が重要であることから、交通安全に関する情報の収集・提供に努める。特に、情報通信技術（ICT）の活用は人の認知や判断等の能力や活動を補い、また、人間の不注意によるミスを打ち消し、さらには、それによる被害を最小限にとどめるなど、交通安全に大きく貢献することが期待できることから、高度道路交通システム（ITS）※等、情報通信技術や交通ビッグデータの活用等を積極的に進める。

## 第2部 道路交通の安全

### ●第1章 道路交通事故のない社会を目指して

- ① 人命尊重の理念に基づき、究極的には、道路交通事故のない社会を目指す。
- ② 今後は、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必要がある。



### ●第2章 道路交通の安全についての目標

平成32年までに

- ① 交通事故死者数を年間5人以下（内高齢者3人以下）
- ② 交通事故発生件数を年間295件以下



### ●第3章 道路交通の安全についての対策

2つの視点

- ① 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象
  - (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) 生活道路及び幹線道路における安全確保
- ② 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項
  - (1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
  - (2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進



### ●第4章 講じようとする施策

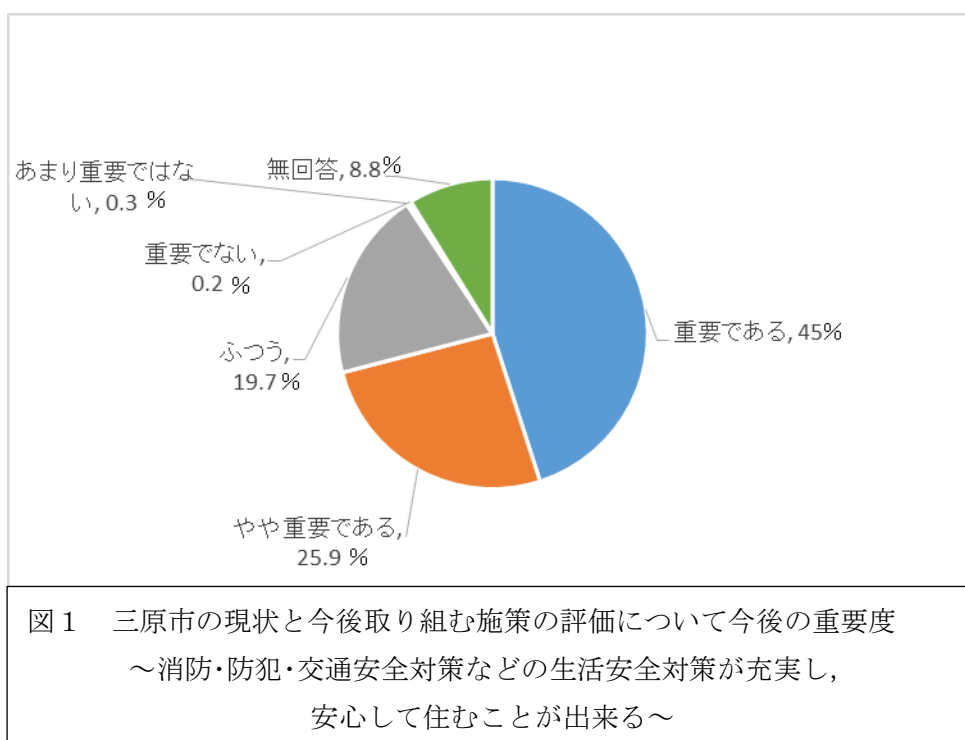
<8つの柱>

- ① 道路交通環境の整備 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 被害者支援の充実と推進 ⑧ 調査研究の充実

## 第1章 道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心な三原市を実現させるためには、高齢者や障害者等を含む全ての市民が、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。

三原市長期総合計画策定にあたり平成25年に実施した市民アンケートによると、三原市の現状と今後取り組む施策として「消防・防犯・交通安全などの生活安全対策が充実し、安心して住むことができる」が重要及びやや重要であると回答した人は70.9%で、今後の施策においても「交通安全対策」が重要視されている。（図1）



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り、このような市民の意見を踏まえ、今後とも積極的に交通安全対策を実施することにより、交通事故を減少させることができるものと考えている。

このため、今後とも、交通事故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必要があり、特に、依然として多く発生している安全不確認、脇見運転といった安全運転義務違反に起因する事故の抑止を図っていく必要がある。このためにも、ワークライフバランスを含む生活面や環境面などあらゆる観点を踏まえた総合的な交通安全対策を推進することにより、交通事故が起きにくい環境をつくっていくことが重要である。

また、交通事故の実態を踏まえ、交通社会に参加する全ての市民が交通安全に留意するとともに、より一層の交通安全対策を充実していくことが必要である。

特に、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高いため、「人優先」の交通安全思想の下、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。

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、それぞれの地域の交通事情等を踏まえた上で、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いくべきである。とりわけ、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なものがある。

その上で、三原市交通安全推進協議会の構成団体である行政や学校、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し、協働していくことが重要である。

中でも、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ）は、交通事故により家族を失い、傷害を負うなど交通事故の悲惨さを自ら経験し、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。

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など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。

## 第2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24時間死者数（事故発生後24時間以内の死者数）は、「くるま社会」の進展に伴い年々増加の傾向を示し、昭和47年には、34人と最高を記録したが、その後は着実に減少に向かい、昭和52年には15人とピーク時の約半数にまで減少した。その後、一時、増加に転じ、平成2年には28人となったが、その後再び減少傾向に転じ、平成25年には3人とピーク時の10分の1以下まで減少した。しかしながら平成26年から再び増加に転じ、平成27年には10人となっている。

また、昭和47年には交通事故発生件数1,031件、負傷者数1,586人の最高を記録したが、その後は着実に減少に向かい、交通事故発生件数については、平成4年には588件とピーク時の約6割にまで、負傷者数については、昭和59年には747人とピーク時の約半数にまで減少した。その後、増加に転じ、平成16年には交通事故発生件数が798件、負傷者数が1,070人となったが、以降、交通事故発生件数と負傷者数は減少しており、平成27年には交通事故発生件数は388件に、負傷者数は494人となったところである。

第9次三原市交通安全計画に掲げた「平成27年までに死者数を年間6人以下（内高齢者を3人以下）、交通事故発生件数を年間457件以下とする」とした目標に対しては、平成23年には死者数5人、平成24年には交通事故発生件数は436件と前倒しで達成したが、死者数に関しては平成27年には10人が亡くなっている。（図2）

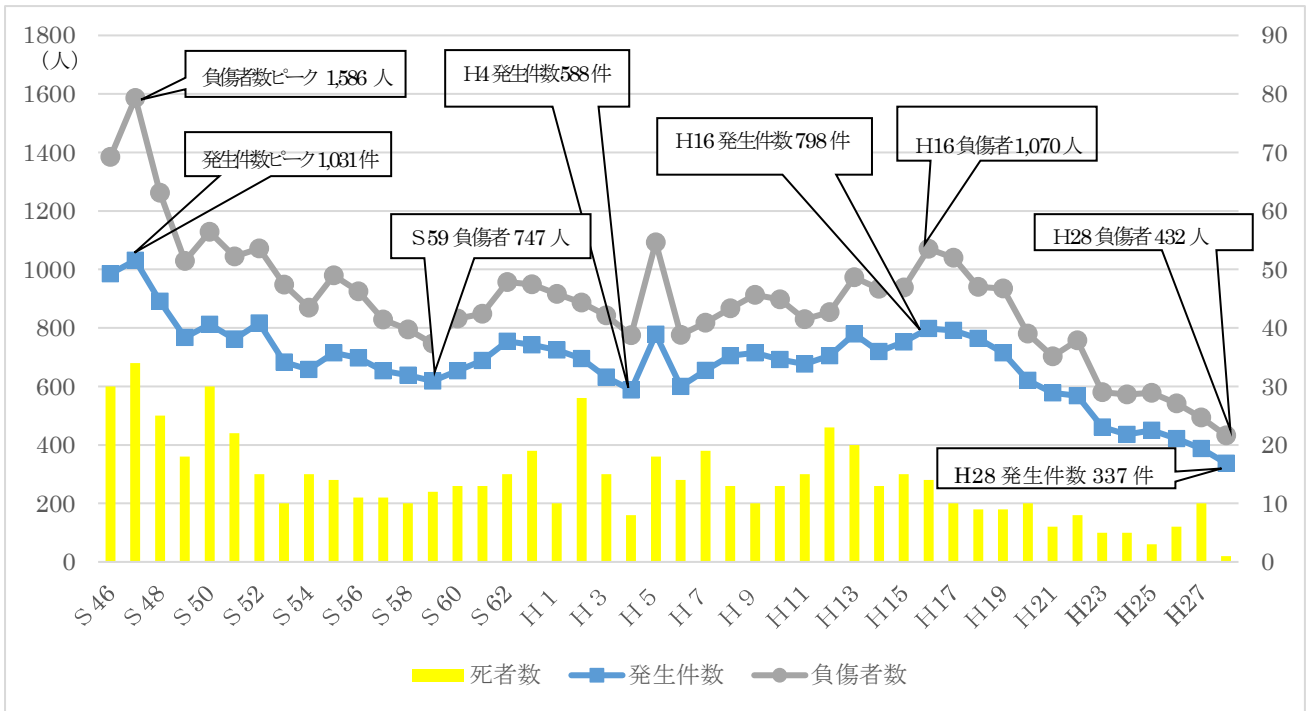


図2 交通事故の発生件数、死者数及び負傷者数の推移 (昭和46年～平成28年)

平成24年から平成28年の間の交通死亡事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりである。

**【高齢者の事故】**

65歳以上の高齢者が、全死者数の多くを占めている。(図3)

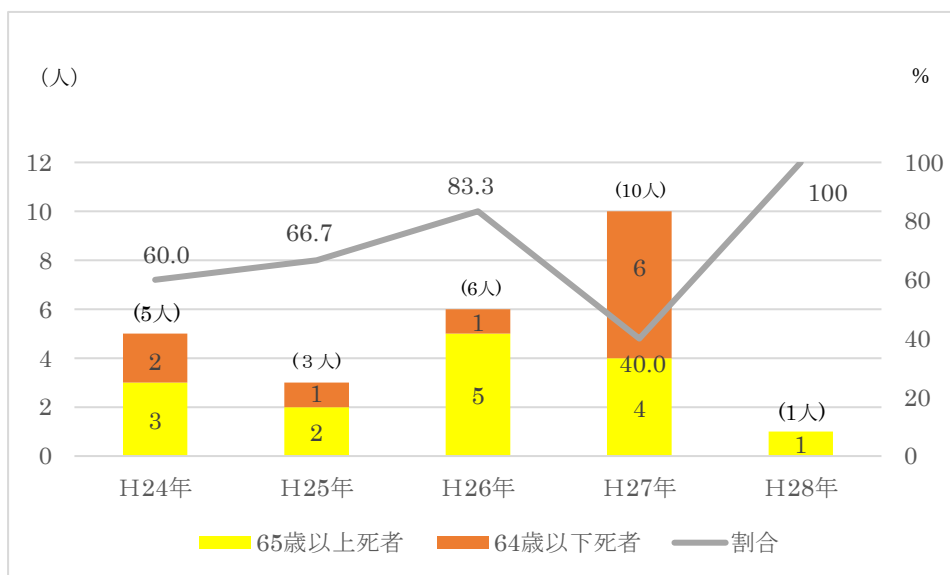


図3 高齢死者数の全死者数に占める割合

負傷者数は減少傾向にあるものの、全負傷者数に占める65歳以上の割合は、依然高い水準にある。(図4)

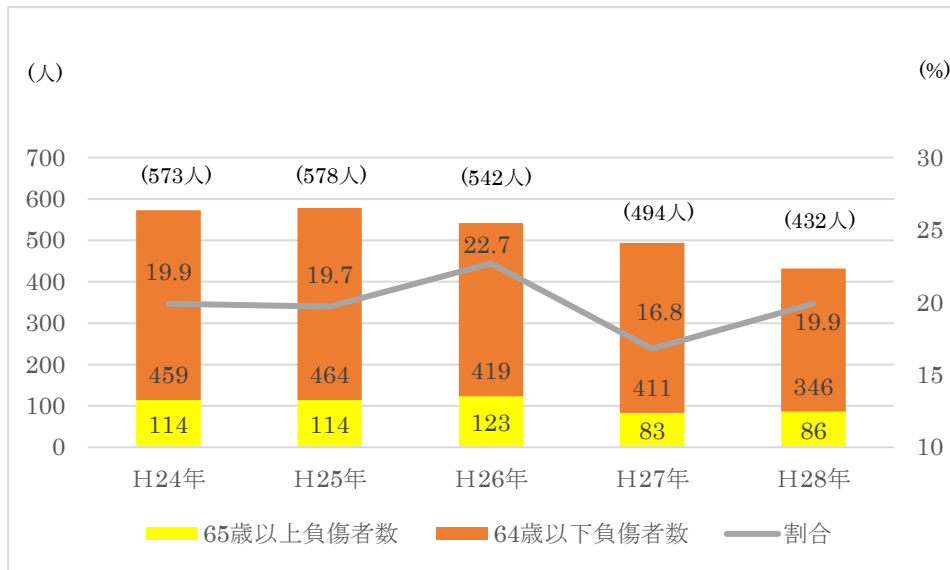


図4 高齢負傷者数の全負傷者数に占める割合

**【若年者の事故】**

16歳以上25歳未満の若年者の死者数は、平成27年の1人を除き0人である。負傷者数は全体の約1割を占めており、近年増加傾向にある。(図5)

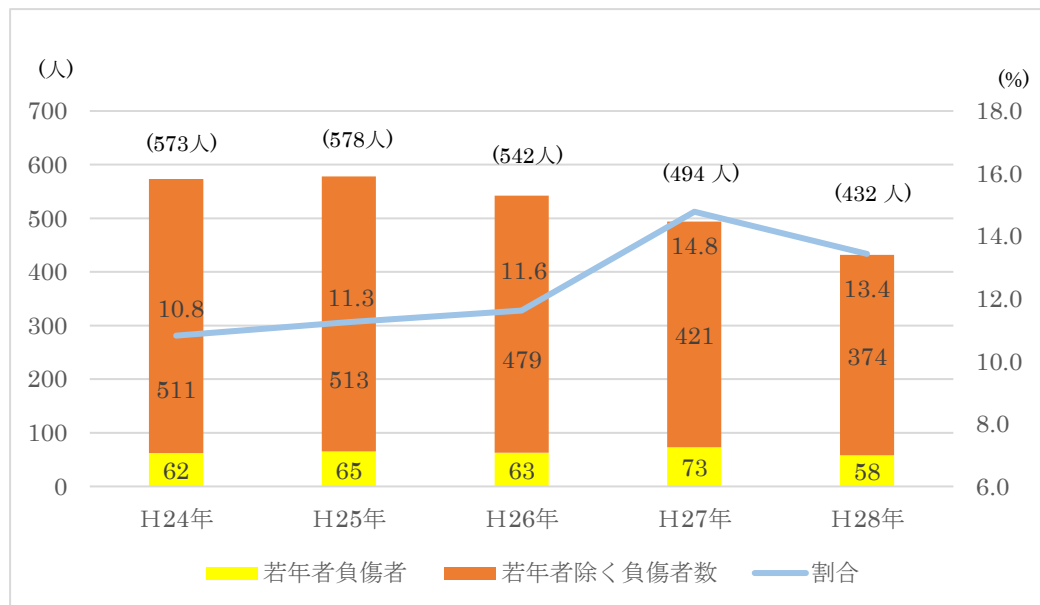


図5 若年負傷者数の全負傷者数に占める割合



### 【子どもの事故】

子ども（16歳未満）の死者数は、平成27年の1人を除き0人である。負傷者数は平成25年に増加したが、平成26年以降減少している。（図6）

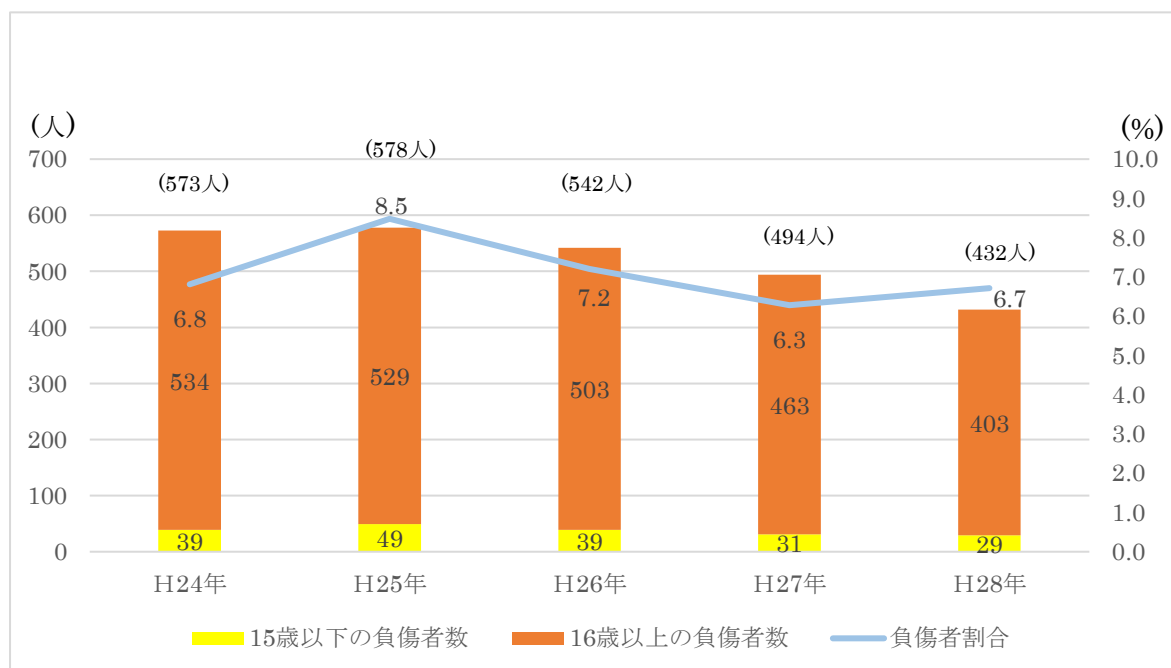


図6 子どもの負傷者数の全負傷者数に占める割合

### 【歩行者の事故】

歩行者の死者数は、平成25年の0人を除き全死者数の4割以上を占めている。（図7）

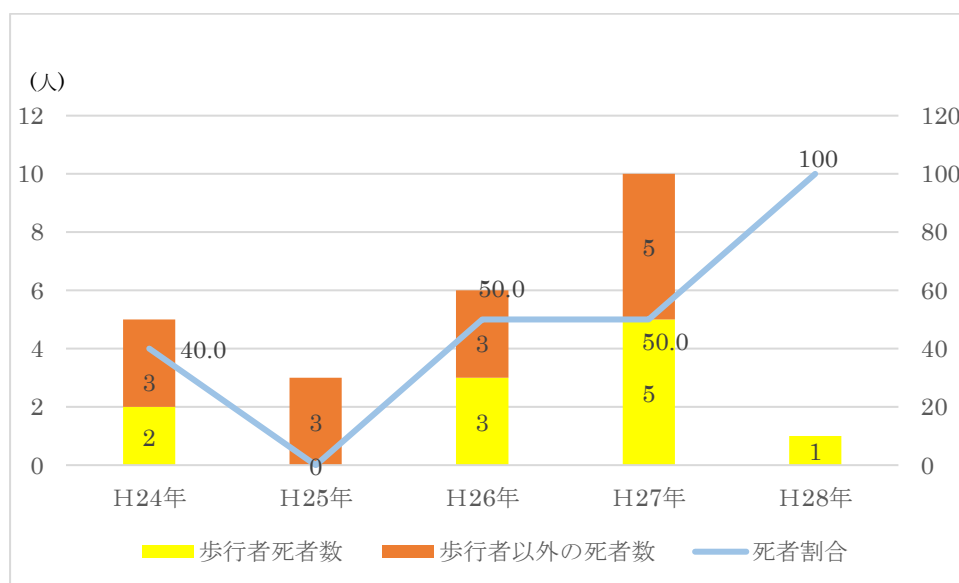


図7 歩行者死者数の全死者数に占める割合

歩行者負傷者数は、全負傷者数の約6～8%を占めている。(図8)

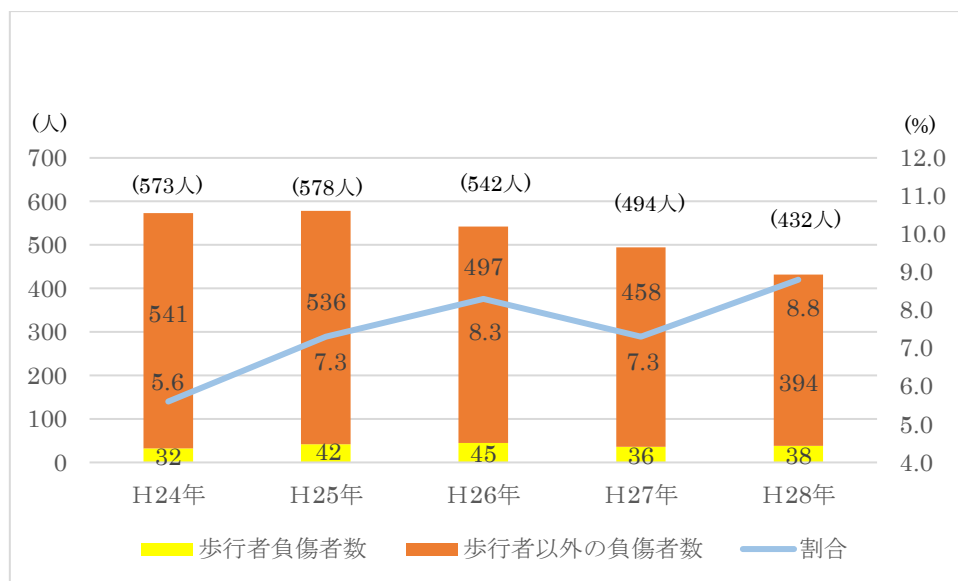


図8 歩行者負傷者数に占める全負傷者数の割合

### 【自転車の事故】

自転車事故の死者数は、平成27年の1人を除き0人である。全負傷者数に占める割合は約15%前後で推移している。(図9)

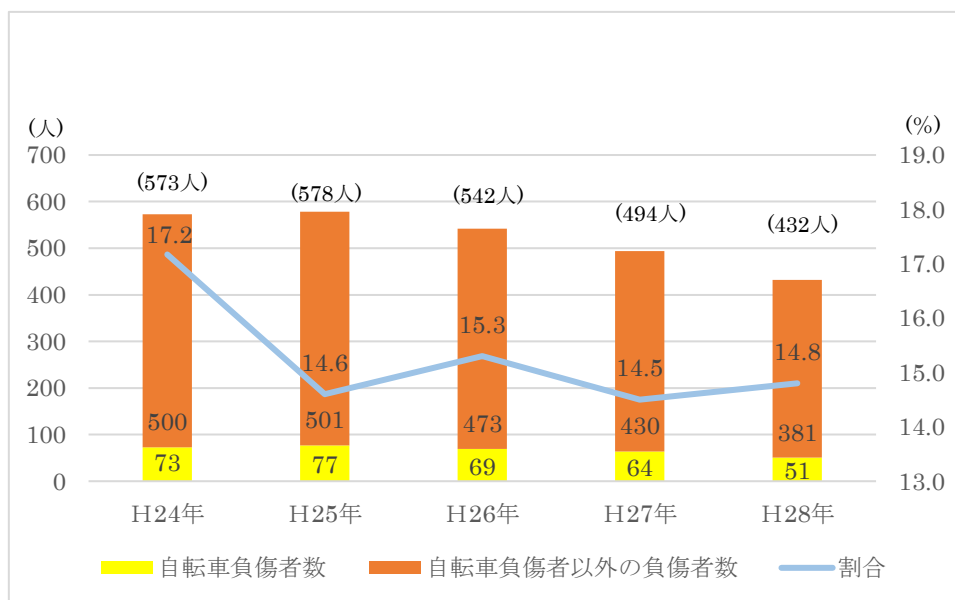


図9 自転車負傷者数の全負傷者数に占める割合

### 【事故が発生した時間帯】

平成24年から平成28年の間で事故が最も多く発生した時間帯は、平成24年を除き16時から18時である。(図10)

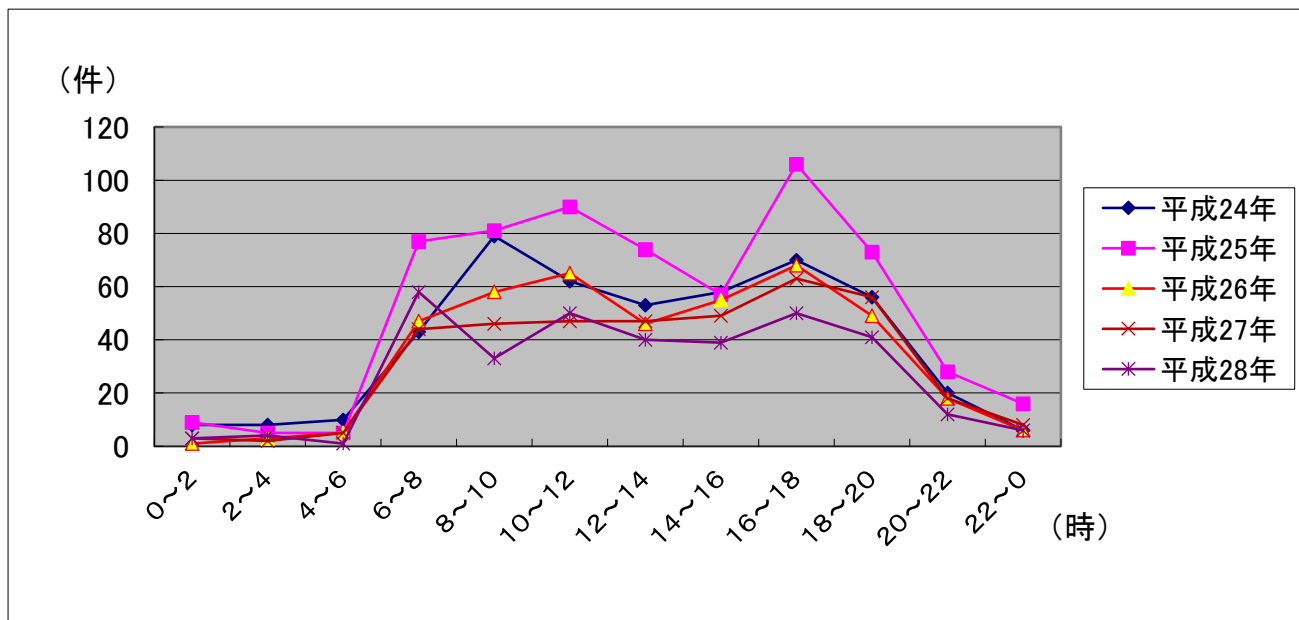


図10 時間帯別事故発生件数

## 2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後とも複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、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交通事故による全死者に占める高齢者の割合は、今後増加するものと見込まれ、憂慮すべき事態になることが懸念される。

## 第2節 交通安全計画における目標

### ○ 平成32年までに

- ① 交通事故死者数を年間5人以下（内高齢者を2人以下）
- ② 交通事故発生件数を年間295件以下

#### 【考え方】

##### ・ 交通事故死者数

平成27年目標値の16.7%減少。

##### ・ 高齢者死者数

交通事故死者数の半数以下の数値を目標とする。

##### ・ 交通事故発生件数

平成27年数値の24.1%減少。

（国の死傷者数の減少の考え方に準ずる）

#### （算出根拠）

##### 1 死者数（全体）

平成27年の目標値 6人  $\times 0.833 = 4.998$ 人  $\div$  5人

##### 2 死者数（高齢者）

交通事故死者数目標 5人  $\times 1/2 = 2.5$ 人  $\div$  2人

##### 3 交通事故発生件数

平成27年の発生件数 388件  $\times 0.759 = 294.492$ 件  $\div$  295件

## 【広島県交通安全計画における目標】

### ○ 平成32年までに

- ① 交通事故死者数を年間75人以下（内高齢者を35人以下）
- ② 交通事故発生件数を年間8,000件以下

### 【考え方】

#### ・交通事故死者数

国の第10次計画の目標が、第9次計画の目標「平成27年までに3,000人以下」から、「平成32年までに2,500人以下」に設定されたことから、この減少率（16.7%減）を踏まえた目標とする。

#### ・高齢者死者数

交通事故死者数の半数以下の数値を目標とする。

#### ・交通事故発生件数

平成32年までに平成27年数値の24.1%減少を目標とする。

（国の死傷者数の減少率（年間約5.36%減）を踏まえた目標設定。ただし、第9次計画の目標を達成していることから、平成27年数値を基準値として算出する。）

（算出根拠）

#### 1 死者数（全体）

$$\text{平成27年の死者数目標}90\text{人} \times 0.833 = 74.97\text{人} \approx \boxed{75\text{人}}$$

#### 2 死者数（高齢者）

$$\text{交通事故死者数目標}75\text{人} \times 1/2 = 37.5\text{人} \approx \boxed{35\text{人}}$$

#### 3 交通事故発生件数

$$\text{平成27年の発生件数}11,152\text{件} \times 0.759 = 8,464\text{件} \approx \boxed{8,000\text{件}}$$

## 【国の動き・考え方】

### 1 平成21年1月 麻生内閣総理大臣(中央交通安全対策会議会長)の談話

「平成15年からの10年間で交通事故死者数を半減し、5,000人以下にするという目標の実現も間近になった(8,236人→5,155人)。今後10年間で交通事故死者数をさらに半減させる。」

### 2 平成21年1月 閣議における野田特命担当大臣(中央交通安全対策会議交通対策本部長)の発言

「平成22年までに交通事故死者数を5,500人以下にする第8次交通安全基本計画の目標を2年前倒しで実現した。今後10年間を目途に交通事故死者数をさらに半減させ2,500人以下とする。」

### 3 平成22年1月2日 福島特命担当大臣(中央交通安全対策会議交通対策本部長)の談話

「平成21年の交通事故死者数は、昭和27年以来57年ぶりに5,000人を下回った。今後、平成30年を目途に交通事故死者数を半減し、2,500人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す。」

### 4 平成23年3月31日 国の第9次交通安全基本計画における目標

① 平成27年までに24時間死者数を3,000人(※)以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。

(※この3,000人に、平成22年中の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗ずると、おおむね3,500人)

② 平成27年までに死傷者数を70万人以下にする。

### 5 平成28年3月11日 国の第10次交通安全基本計画における目標

① 平成32年までに24時間死者数を2,500人(※)以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。

(※この2,500人に、平成27年中の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗ずると、おおむね3,000人)

② 平成32年までに死傷者数を50万人以下にする。

### 第3章 道路交通の安全についての対策

#### 第1節 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及び死者数ともに減少しており、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には、一定の効果があったと考えられる。

一方で、高齢者の人口の増加等により、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にある。

また、近年、安全不確認、脇見運転等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、相対的にその割合は高くなっており、スマートフォン等の普及に伴い歩行中や自転車乗車中の操作による危険性も指摘されている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通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、分析を充実し、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たな対策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

このような観点から、①道路交通環境の整備、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被害者支援の充実と推進、⑧調査研究の充実といった8つの柱により交通安全対策を実施する。

その際、次のような対策に係る視点を明確にした上で対策を講ずるべきである。

#### 1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

##### (1) 高齢者及び子どもの安全確保

高齢化が進展している本市においては、高齢者の交通事故負傷者数の割合が高く、今後とも増加することが見込まれるため、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を形成することが必要である。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進するべきであり、また、高齢者が歩行及び自転車等の自動車以外のもの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、それぞれの特性を理解した対策を構築するべきである。特に、歩道の整備や生活道路対策のほか、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施して

いくことや、地域における見守り活動などを通じ、生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

さらに、今後も高齢運転者が増加することが予想されることから、自動車を運転中の高齢者の事故を防止するための対策を強化することが喫緊の課題である。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするために、バリアフリー化※された道路交通環境の整備を引き続き推進することが必要である。

また、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展であり、安心して子どもを産み、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求められる。

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より一層積極的に推進するとともに、ルールやマナーなど交通安全教育の充実を図る必要がある。

## **(2) 歩行者及び自転車の安全確保**

本市では、交通事故死者数に占める歩行者の割合は依然として高い傾向にある。

安全で安心な社会を実現するためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、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ことが求められている。

このような情勢等を踏まえ「人優先」の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、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していく必要がある。

また、交通事故死傷者数に占める自転車乗用中の死者数は、過去5年間では平成23年と平成27年のそれぞれ1人のみであるが、交通事故負傷者数に占める自転車負傷者数の割合は約15%で、横ばい傾向にある。

自転車については、自動車等に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、それぞれ対策を講じる必要がある。また、歩行者自身の違反があることや、反射材用品の使用が普及していないことから、歩行者自身の安全を確保する啓発が必要である。



自転車の安全利用を促進するためには、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進める必要がある。また、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、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

さらに、駅周辺の歩道上など交通安全の支障となる放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐車場の維持管理等、放置自転車対策を進める必要がある。

加えて、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要がある。

### **(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保**

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題である。県全体で見ると、全事故件数のうち、車道幅員5.5メートル未満の生活道路における交通事故は、増減しながら変動しており、安定した減少傾向とはなっていない。また、単路や交差点での交通事故は幅員5.5メートル以上の道路で多く発生している。

このような状況を踏まえると、生活道路における安全の一層の確保が重要である。このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域の状況に応じた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、安全な走行方法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など、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要がある。

また、幹線道路における交通安全については、生活道路への流入の抑制や、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間の事故対策を推進する必要がある。

## 2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

### (1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたところであるが、広島県内での安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として多く、約3割を占める。このため、これまでの対策では抑止が困難な交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく。

また、第10次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々々の状況を的確に踏まえた取組を行う。

### (2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくためにも、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらおうなど、住民主体の意識を醸成していく。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく。

## 第4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]

交通事故死者数の約半数が歩行中・自転車乗車中であり、また、死者数のうち65歳以上の高齢者が大半を占めるなど、交通事故情勢は依然として厳しい状況にある。

これまで一定の成果を挙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深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、市街地及び市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備し、また、通学路及び生活道路においては、路側帯を整備するなど、「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り、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、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。

また、登下校中の児童等の列に自動車が突っ込み、死傷者が発生する痛ましい事故が、全国的に相次いだことを受け、各地域の学校、警察、道路管理者が連携・協力して通学路の安全点検や安全確保を図る取組を継続して実施する必要がある。

##### [対 策]

#### (1) 生活道路における交通安全対策の推進

事故発生事象や地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、安心して通行できる道路空間の確保を図る。

生活道路や通学路については、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前提とした「ゾーン30※」を整備するなどの低速度規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）にいう重点整備地区を構成する道路

を中心として、交通事故を防止する対策を推進する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する。

交通事故の多いエリアでは、国、県、市、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

## **(2) 通学路等における交通安全の確保**

### **ア 通学路の整備**

幼稚園、保育所、認定こども園、小学校、中学校、高等学校等に通う幼児・児童・生徒の通行の安全を確保するため、三原警察署などの関係機関と連携しながら、通学路等の安全対策を推進する。

また、三原市PTA連合会と連携し、安心・安全まちづくり事業の一環として通学路の環境整備を行う。

### **イ 通学通園路の設定と安全点検**

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、「三原市通学路交通安全プログラム」に基づき、教育委員会、学校、道路管理者、三原警察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。

学校は、児童、生徒についての交通安全計画を立て、その実施に際し、関係機関と連携し、適切な指導助言、援助又は資料の提供を受けるなど積極的に協力を求める。

### **ウ 集団登下校の実施**

集団登下校については、通学路の道路事情、交通事情、防犯環境等を具体的に検討した上で適切に実施するとともに、警察署、PTA、その他の関係機関・団体等と密接に連携し、登下校時における交通規制、保護、誘導等の確保及び防犯対策に万全を期する。

## **(3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備**

### **ア 高齢者、障害者等の安全対策**

高齢者や障害者等を含め全ての人々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に努める。

このほか、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の整備を推進する。

また、歩行者の支障となっている看板等の障害物については、撤去の指導を行うなど、安全で快適な歩行空間の確保に努める。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

#### イ 違法駐車・駐輪等の対策による歩行空間の確保

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を排除するとともに、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の放置自転車等については、「三原市自転車等の放置の防止に関する条例」に基づき、放置禁止区域等を市民に広く周知するとともに、引き続き、放置自転車等の撤去を行う。

## 2 幹線道路における交通安全対策の推進

### [現況と問題点]

都市部及び都市周辺部においては、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進入により、交通の安全性の確保が指摘されている。

このため、幹線道路における交通安全については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、効率的な事故対策を推進する。

### [対 策]

#### (1) 事故危険箇所対策の推進

事故の発生割合の大きい区間について、国・県・市が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。

事故危険箇所においては、道路標識や歩道等の整備、交差点改良、道路照明の設置等の対策を推進する。

## (2) 改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、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等による交通事故対策を推進する。

### 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の改善を図るため、既存道路の道路交通の安全対策に寄与する道路改良や修繕を推進する。

## (3) 交通安全施設等の高度化

### ア 信号機の整備

交通実態に応じて、信号機整備を進めるとともに、既存の信号機については、視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進する。

### イ 道路標識等の整備

道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するため、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等を推進するほか、交通事故発生日点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるよう調査体制を確立する。

## 3 三原バイパス・木原道路の整備

### [現況と問題点]

平成24年3月に三原バイパスが全線開通した。バイパス利用が定着したことで市内中心部の渋滞が緩和され、通過時間が約半分になったほか、市内での交通事故も減少した。また国道2号線の代替性が確保され、災害時や救急の面においても効果があった。今後、木原道路の整備が進めば、更なる交通渋滞の緩和や異常気象時特殊通行規制区間の代替性確保が期待される。

### [対 策]

引き続き関係機関と連携し、木原道路の整備を推進する。三原バイパスから国道2号に至る間の居住地域内道路においては、都市計画道路「古城通糸崎線」の整備を推進し、歩行者、自動車等の異種交通の分離を図る。また、三原バイパス時広ランプ沿線に整備された道の駅「みはら神明の里」を、長距離運転者の過労運転防止や、これから増加するであろう高齢運転者等の快適な休憩のための「憩い」空間として引き続

き活用する。

#### 4 交通安全施設等の整備事業の推進

##### [現況と問題点]

社会インフラの老朽化が全国的な問題となる中、交通安全施設等は、昭和40～50年代に集中的に整備されていることから、急速に老朽化が進行しており、耐用年数を経過した交通安全施設等が増加している状況にある。

そのような中、交通安全施設等が今後もその機能を維持し、道路交通の安全と円滑に効果を発揮するため、確実に更新事業を実施するとともに、交通実態の変化等に応じた適切な交通安全施設等の整備を推進する必要がある。

##### [対 策]

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化への取り組みや、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図る。

#### 5 歩行者空間のバリアフリー化

##### [現況と問題点]

高齢者や障害者等を含め全ての人々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々が安全に、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、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を始めとする、安全・安心な歩行空間の整備を推進する。

#### 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徐々に進んできてお

り、より快適な走行空間を確保しつつある。また、放置禁止区域の放置自転車については、定期的に撤去作業を実施している。

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**

自転車は車両であるとの原則の下、歩行者・自転車・自動車の交通量に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図るなど自転車利用環境の整備を推進する。

さらに、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

### **(2) 自転車等の駐車対策の推進**

駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、「三原市自転車等の放置の防止に関する条例」に基づき、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー法に基づき、市が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組を推進する。

## **7 交通需要マネジメントの推進**

### **【現況と問題点】**

道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、交差点改良等による交通容量の拡大策、パークアンドライド※の推進、ノーマイカー運動の推進、情報提供の充実、公共交通機関の利用促進、相乗りの促進、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）※の広報・啓発活動を行い、その定着化を図りながら推進する必要がある。



## **[対 策]**

### **公共交通機関利用の促進**

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づき策定した「三原市地域公共交通網形成計画」により、利便性が高く持続可能な地域公共交通体系の構築を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。

公共交通機関の整備を支援するなど、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策やノーマイカー運動などの施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車の通行位置を示した道路、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

## **8 災害に備えた道路交通環境の整備**

### **[現況と問題点]**

豪雨・地震・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するとともに、災害発生時における交通規制の実施や情報提供等の充実を図っている。

今後も、災害発生時における道路の被災状況等について、迅速かつ的確に情報提供できるよう努める必要がある。

### **[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の確保を図るため、斜面の安全対策及び災害防除等を講じて道路の保全を図る。

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、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨時等においても、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経路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する道路の整備を推進する。

また、地震・津波等の災害発生時に、道の駅「みはら神明の里」を避難所として活用する。

## **(2) 災害に強い交通安全施設等の整備**

地震、豪雨、津波等の災害が発生した場合においても、安全で円滑な道路交通を確保するため、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。

## **(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うえで、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。

## **(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・提供し、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に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通流監視カメラ、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、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。

# **9 総合的な駐車対策の推進**

## **[現況と問題点]**

違法駐車は、幹線道路の交通渋滞を悪化させる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、交通事故の発生要因や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を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する必要がある。

## **[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、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する。

### **(2) 駐車場等の整備**

安全で円滑な交通環境を確保するため、交通計画や土地利用を踏まえ、必要に応じて駐車場の整備を検討する。

### **(3) 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を図り、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の醸成・高揚を図る。

## **10 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。

このため、休憩場所の提供やわかりやすい道路標識等の整備を進めるほか、道路の使用及び占用の適正化によって、道路交通の円滑化を図る必要がある。

## **[対 策]**

### **(1) 道路の使用及び占用の適正化等**

#### **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、許可条件の履行、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、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掃するためには、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い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

#### 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) 子どもの遊び場等の確保

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を対象とした児童館及び児童遊園を設置する。

教育委員会は、子どもの安全な遊び場の確保を図るため、学校の校庭、体育館等の学校体育施設や余裕教室等をはじめとした学校施設、社会体育施設等の開放を促進する。

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。

また、都市公園の整備を促進し児童遊園の管理を支援する。

### (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。

### (4) 地域に応じた安全の確保

道路が凍結しやすい地域においては、冬季の安全な道路交通を確保するため、凍結路面对策として凍結防止剤散布を実施する。

## 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一人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下、高齢者、障害者等の交通弱者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の一層の向上を図るとともに、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の向上を図る必要がある。また、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで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小学生、中学生及び高校生に対しては、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・保育所及び認定こども園においては、家庭及び三原警察署等の関係機関・団体と連携・協力を図りながら、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。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり、親子で実習したりするなど、分かりやすい指

導に努める。

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・保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、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、歩行者としての心得、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。また、負傷者の中には、飛び出しなどの歩行者の違反が見られることから、交通事故の原因となる危険な行動を再確認させる。自転車乗用中の負傷者にはヘルメット非着用者が多くいることから、自転車の安全利用を学習する際は、ヘルメット着用を指導する。また、地域安全マップ作りを通じ、防犯と交通安全の両側面から危険の予測と回避能力を育てるよう努める。

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など、三原市PTA連合会と連携し保護者啓発を行う。

さらに、交通指導員や交通ボランティア等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、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、危険の予測と回避、標識等の意味、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。

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、街頭活動などにより生徒への交通安全啓発や身守りが行われるような関係団体と連携する。また、三原市PTA連合会と連携し保護者への安全啓発を行う。あわせて、地域において保護者対象の交通安全講習会等の開催を促進するなど、中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

### **(4) 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など責任を持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、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、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測されることから、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高揚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。

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する。

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る。また、小中学校等との交流を図るなど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す。

#### **(5) 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、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の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

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、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が、受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として、安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。

また、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を図るなど、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を促進するとともに、関



係機関・団体、交通ボランティア等と連携して交通安全活動の促進に努める。

大学生等に対しては、学生の二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

## **(6) 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必要な実践的スキル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ぐるみで行われるように努める。

また、夜間における歩行中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、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

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。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母親活動や、高齢者を中心に、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機会の促進に努める。

## **(7) 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、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

また、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、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等に努める。

## **(8) 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に関する知識の普及を目的として交通安全教育を推進する。

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させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、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、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進する。

## **2 効果的な交通安全教育の推進**

### **[現況と問題点]**

交通安全教育指針に従い、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推進している。

交通安全教育は、その実施方法により効果が大きく異なるため、教育体制の整備・充実や指導者のレベルアップを図るとともに、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、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた教育内容や実際に体験するなどして受講者が理解しやすい教育手法等を取り入れ、その効果的な推進を図る必要がある。

### **[対 策]**

#### **(1) 受講者の特性等に応じた教育の内容及び方法の選択**

交通安全教育のカリキュラムの策定や、指導事項の選定の際には、年齢、主な通行の態様、業務の態様等受講者の特性に応じたものにするとともに、地域の道路及び交通の状況、実施時期、天候等に配慮して行う。

## **(2) 参加・体験・実践型の教育手法の活用**

受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育手法を積極的に活用する。

## **(3) 交通安全教育の効果測定**

交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直すなど、常に効果的な交通安全教育ができるように努める。

## **(4) 社会情勢等に応じた交通安全教育の内容の見直し**

交通事故の発生状況の推移、道路交通に関する制度改正の動向等に留意し、必要に応じて教育の内容を見直す。

## **(5) 関係機関・団体相互の連携**

教育の実施に当たっては、交通安全教育を行う機関・団体と連携を図り、交通安全教育に関する情報を交換し、学習に必要な資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供を受ける等の協力を得て、学習プログラムの充実に努める。

# **3 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の普及・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・団体を始め、三原市交通安全推進協議会等の構成機関・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、真に市民運動としての盛り上がりを図るため、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

交通安全運動の運動重点としては、高齢者の交通事故防止、子供の交通事故防止、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、夜間(特に薄暮時)における交通事故防止、自転車の安全利用の促進、飲酒運転の根絶等、地域の交通情勢に即した事項を設定する。

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の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

また、事後に、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

## ウ 市・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促進を図り、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促進する。

## (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させ、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の周知を図る。

自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（平成19年7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、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る。

### イ 自転車交通事故防止対策

自転車の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、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。

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、交通安全意識の啓発を図るとともに、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。

薄暮から夜間にかけて、多発傾向にある自転車の交通事故を防止するため、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の取付けを促進する。

### 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・児童の着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等、他の年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進する。

### **(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の徹底を図る。

### **(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着用効果及び正しい着用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所、認定こども園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい着用の徹底を図る。

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。

また、市が実施するチャイルドシート購入費助成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する。

### **(5) 反射材用品等の普及促進**

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や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進する。本市において歩行者が事故に巻き込まれる時間帯は、16時から18時の間が多く、また、歩行者の負傷者のほとんどは反射材を使用していなかったことから、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、全年齢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、特にその普及の促進を図る。

また、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規範意識の確立**

#### **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、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更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

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、地域の実情に応じ、アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、相談、指導及び支援等につながるよう、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、ラジオ、新聞等の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

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、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。

### 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、町内会等を通じた広報等により、家庭に浸透する広報の充実に努め、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。

### ウ 広報資料、情報の積極的な提供

三原市交通安全推進協議会をはじめとする民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行う。

## **(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**

高齢者も含めた全ての世代に対し、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について、科学的な知見に基づいた広報を積極的に行うことで、高齢者の特性を理解させ、高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高める。

また、高齢運転者標識（高齢者マーク）の取付の促進と同標識を取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、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

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を促す。

### **ウ 二輪車運転者の被害軽減対策の推進**

二輪車運転者の被害軽減を図るため、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 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意識の啓発等を行うことができるよう、インターネット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に努める。

## **4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等**

### **[現況と問題点]**

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促進を図るとともに、指導者の知識、技能の向上を図るための指導者研修会等の事業を積極的に開催し、その主体的活動を促進して、交通安全に関する市民を挙げた活動の展開を図る必要がある。



## **【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、自動車販売・修理団体、自動車利用団体等については、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定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する活動を推進するとともに、各民間団体が取り組む交通安全教育及び活動の好事例を行政のホームページ等により広く紹介できるシステムの構築を図る。

また、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。

## **5 住民の参加・協働の推進**

### **【現況と問題点】**

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、住民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

少子高齢化、過疎化、核家族化が進み、住民同士の関わりが弱くなっている状況にあるが、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、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、住民の参加・協働を積極的に進める必要がある。

### **【対 策】**

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の形成を図る。

### 第3節 安全運転の確保

#### 1 運転者教育等の充実

##### [現況と問題点]

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、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を推進する必要がある。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。

##### [対 策]

##### (1) 高齢運転者対策の充実

###### ア 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促進を図る。

###### イ 高齢運転者支援の推進

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、関係機関・団体と連携し、運転経歴証明書制度の周知を図る。

また、運転免許証返納者に対する公共交通機関の割引運賃等の支援措置の充実、地方公共団体による支援継続可能な地域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。

##### (2) シートベルト、チャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシートの正しい着用の徹底を図るため、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 車両の安全性の確保

#### 1 自動車点検整備の充実

##### [現況と問題点]

「安全なくるま社会」を支える制度的基盤として、自動車検査制度の重要性はま

すます高まっており、自動車の点検整備や整備不良車及び不正改造車の運行を防止するため、自動車使用者に対し広報活動を推進する必要がある。

### **【対 策】**

#### **(1) 自動車点検整備の推進**

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、国土交通省ほか関係団体が実施する「自動車点検整備推進運動」において、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を促進する。

#### **(2) 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等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、国土交通省ほか関係団体が実施する「不正改造車を排除する運動」において、広報活動の推進等により、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

## **2 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、自転車事故の防止を図るため、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の高揚を図る必要がある。

### **【対 策】**

#### **(1) 自転車安全整備制度の普及**

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を図るとともに、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、自転車が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を図るため、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促進に努める。

### (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。

## 第5節 道路交通秩序の維持

### 1 暴走族等対策の推進

#### [現況と問題点]

暴走行為をすることを目的に集まった個人・非行少年グループ（以下「暴走族等」という。）による暴走行為は、交通ルールなどを無視したもので、一般交通に多大な危険と迷惑を及ぼすことから、グループの解体や少年の立ち直り支援を推進する必要がある。

#### [対 策]

#### (1) 「三原市暴走族追放条例」の効果的な運用

「三原市暴走族追放条例」を効果的に運用し、暴走族追放気運の高揚を図るとともに、市民、事業者、市及び関係機関・団体等が一体となり、暴走族のいないまちづくりの推進を図る。

#### (2) 暴走行為阻止のための環境整備

関係機関や団体等と連携し、少年に対する声かけなど非行防止活動を実施する。また、三原市生活安全担当顧問が、青少年や保護者への指導助言や相談活動を行い、関係機関や団体等と連携を図りながら、青少年の問題行動等の未然防止を図るとともに、適切な初期対応を行う。

## 第6節 救助・救急活動の充実

### 1 救助・救急体制の整備

#### [現況と問題点]

平成29年中の市内の救急出動件数は4,492件で、このうち交通事故に起因する出動は452件である。また、救助の出動件数38件のうち26件が交通事故によるものとなっ

ている。

交通事故による救助・救急需要に迅速に対応するためには、物的・人員体制を整備する必要があり、特に、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充実のほか、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を図るとともに、一刻も早く救急医療が提供できる体制を整備する必要がある。

## **【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・拡充を図る。

### **(2) 多数傷者発生時における救助・集団救急事故体制の充実**

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、関係機関との連絡体制の強化、救護訓練の実施及び災害派遣医療チーム（DMAT※）の連携による救助・救急体制の充実を図る。

### **(3) 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、救命率、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受講を推進する。

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。

### **(4) 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、救急救命士が行うことのできる処置範囲は順次拡大されており、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・助言の下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の充実を図る。

### **(5) 救助・救急用資機材の整備の推進**

救助・救急活動に必要な資機材を確保するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができる高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

#### (6) 消防防災ヘリコプター及びドクターヘリと連携した救急業務の推進

市内19箇所のヘリポート適地を活用して、1時間以内に重度の傷病者を救急救命センターへ搬送できるよう、広島県防災ヘリコプター等と連携した救急搬送を推進する。

#### (7) 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知識・技術等の向上を図るため、消防大学校への派遣や消防学校における教育訓練を実施する。

#### (8) 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については、隣接する市や高速道路株式会社と相互に協力して、適切かつ効率的な人命救護を行う体制の整備を図る。

## 2 救急医療体制の整備

### [現況と問題点]

初期・二次・三次救急医療機関間の連携強化やドクターヘリの効果的な活用による救急医療体制の強化が必要である。

### [対 策]

#### 救急医療機関等の整備

初期・二次・三次救急医療機関が連携しながら役割を分担して、救急患者に対する医療提供体制を確保する。

初期救急医療については、三原市医師会夜間救急診療所により確保している。

二次救急医療については、三原市医師会病院、本郷中央病院、興生総合病院、三原城町病院、三原赤十字病院、山田記念病院、三菱三原病院、尾道市民病院、厚生連尾道総合病院当番医が二次救急医療を担うよう整備している。

尾三二次医療圏の三次救急医療の提供については、厚生連尾道総合病院救命救急センターが担うよう整備している。

### 3 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、今後も、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れのため、メディカルコントロール体制の更なる充実を図る必要がある。

#### [対 策]

##### (1) 救急関係機関の協力関係の確保

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、三原市消防と医療機関の連携を一層強化するため、更なるメディカルコントロール体制の充実・強化を図る。

また、救急救命士を含む救急隊員の活動に必要な医師などからの指示・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。

広島県が策定した「傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準」により、適切な搬送及び受入体制の構築を図る。

##### (2) 救急医療情報ネットワークシステム運用の充実

救急医療情報ネットワークシステムにより、搬送先の分散化・適正化や搬送時間の短縮を目指すなど、より迅速な救急医療体制の強化を推進する。

## 第7節 被害者支援の充実と推進

### 1 交通事故被害者支援の充実強化

#### [現状と問題点]

交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏し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する必要がある。

また、交通遺児に対して、就学の確保を図る必要がある。

## **[対 策]**

### **(1) 交通遺児の心身健全育成**

交通遺児激励金を支給することにより、交通遺児を激励し、心身の健全な育成を図る。

### **(2) 支援体制の構築**

交通事故被害者を犯罪被害者の一部としてとらえ、各機関・団体との連携体制構築に努める。

## **第8節 調査研究の充実**

### **1 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化**

#### **[現況と問題点]**

交通事故防止対策を効果的に推進するため、交通事故実態の分析結果及び交通安全対策に係る調査研究の成果を各種対策に反映させるよう努める。

#### **[対 策]**

##### **交通事故の傾向や特徴の把握**

交通事故防止対策を効果的に推進するため、三原警察署と連携し、交通事故実態を把握した上で事故防止対策を進める。



## 第3部 鉄道交通の安全

### 第1章 鉄道事故のない社会を目指して

#### 第1節 鉄道事故の状況等

- 1 鉄道事故の状況
- 2 近年の運転事故の特徴

#### 第2節 交通安全計画における目標

### 第2章 鉄道交通の安全についての対策

#### 第1節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点 鉄道交通の安全に関する知識の普及

#### 第2節 気象状況による運行状況の情報の共有

#### 第3節 災害時の対応

#### 第4節 救助・救急活動の充実

## 第1章 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下に同じ。）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、一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。

### 第1節 鉄道事故の状況等

#### 1 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が、近年はほぼ横ばいの傾向にあり、平成24年度からは800件程度で推移し、平成26年度は758件であった。

#### 2 近年の運転事故の特徴

近年の運転事故の特徴としては、全国的に見ると、人身障害事故は約6割、踏切障害事故は約3割を占めており、両者で運転事故件数全体の約9割を占めている。また、死者数については、人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めている。

人身障害事故のうち、ホームでの接触事故については、平成26年度227件であり、そのうち、酔客が関係しているものは、ホームでの接触事故全体の約6割を占めている。

### 第2節 交通安全計画における目標

乗客の死者数ゼロ及び運転事故全体の死者数ゼロを継続することを目指す。

## 第2章 鉄道交通の安全についての対策

### 第1節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

#### 鉄道交通の安全に関する知識の普及

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ある。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、交通安全運動や踏切事故防止キャンペーン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る。

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る。

### 第2節 気象状況による運行状況の情報の共有

気象状況による鉄道運行の有無の情報を共有し、これを迅速に伝達することにより列車の安全運行の確保及び利用者の安全確保に努める。

### 第3節 災害時の対応

本市の鉄道走行区間には、東南海・南海地震発生の際の津波による避難勧告又は指示の対象となる地区が存在する。しかし、この区域には津波を伴う発災の場合は原則避難しないこととしている避難所が存在する。津波を伴う災害が発生した場合の乗客等の避難経路等の対応について今後西日本旅客鉄道（株）広島支社三原地域鉄道部と連携し構築していく。

### 第4節 救助・救急活動の充実

本市では近年、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、事故発生に伴う救助・救急活動ができるよう西日本旅客鉄道（株）広島支社三原地域鉄道部と三原市消防本部及び三原警察署との連携を一層強化する。

## 第4部 踏切道における交通の安全

### 第1章 踏切事故のない社会を目指して

#### 第1節 踏切事故の状況等

##### 1 踏切事故の状況

##### 2 近年の踏切事故の特徴

#### 第2節 交通安全計画における目標

### 第2章 踏切道における交通安全についての啓発

## 第1章 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。

よって本市では、西日本旅客鉄道（株）広島支社三原地域鉄道部及び岡山支社福山保線区と連携し踏切事故防止対策を推進し、踏切事故のない社会を目指す。

### 第1節 踏切事故の状況等

#### 1 踏切事故の状況

踏切事故は、全国的に見ると、長期的には減少傾向にあり、平成26年度の発生件数は248件、死傷者数は211人となっている。

県内においては、平成22年度から平成26年度までの5年間に、50件の踏切事故（死者26人、負傷者14人）が発生し、鉄道の運転事故件数の約4割を占めている状況にある。

#### 2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の全国的な特徴としては、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箇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4割を占めている、③自動車の原因別で見ると直前横断によるものが約4割を占めている、④歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約3割を占めていることなどが挙げられる。

県内における平成22年度から平成26年度までの5年間に発生した踏切事故50件を原因別に分析すると、直前横断が31件（62.0%）と最も多く、続いて踏切内での停滞10件（20.0%）、側面衝突5件（10.0%）、その他が4件（8.0%）となっている。

## 第2節 交通安全計画における目標

踏切事故件数ゼロを継続することを目指す。

## 第2章 踏切道における交通安全についての啓発

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、必要に応じて西日本旅客鉄道（株）広島支社三原地域鉄道部及び岡山支社福山保線区と連携し、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対する広報活動を行う。また、学校での交通安全教室等において踏切の通過方法等の教育を推進し、三原交通安全協会の協力により運転免許更新時などでも啓発を実施する。

## 用語の解説（50音順）

### 音響式信号機（P22）

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

### 交通需要マネジメント（TDM:Transportation Demand Management）（P25）

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の体系をいう。

### 高度道路交通システム（ITS：Intelligent Transport Systems）（P3）

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより，交通事故，交通渋滞などの道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。

その全体構想が掲げる開発分野として

- ナビゲーションシステムの高度化
- 自動料金収受システム
- 安全運転の支援
- 交通管理の最適化
- 道路管理の効率化
- 公共交通の支援
- 商用車の支援
- 歩行者等の支援
- 緊急車両の運行支援

などがあげられる。

### 災害派遣医療チーム（DMAT：Disaster Medical Assistance Team）（P46）

災害の急性期（概ね48時間以内）に活動できる機動性を持った，専門的な研修・訓練を受けた災害派遣医療チーム。

### 自動対外式除細動器（AED：Automated External Defibrillator）（P46）

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。

### **ゾーン30 (P20)**

区域（ゾーン）を定めて最高速度30km/時の速度規制を実施するとともに、その安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内の抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。

### **パークアンドライド (P25)**

鉄道駅等まで自家用車を利用し、駅等の周辺に設けられた駐車場に駐車し、電車等へ乗り継ぐ移動形態をいう。

### **バリアフリー化 (P17)**

生活に密接な施設や道路などにおけるさまざまな障害（バリア）を取り除くというもの。高齢者や障害者などが安心して移動できるよう、交通環境を整備しようという発想が基本となっている。

#### **※【バリアフリー新法】**

「高齢者、身体障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」平成18年12月20日、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進することを目的として定められた。