

# 第 11 次

# 福山市交通安全計画

【2021 年度（令和 3 年度）～2025 年度（令和 7 年度）】



2022 年（令和 4 年）2 月

## 福山市交通安全対策会議



# はじめに

## 「安心・安全で快適な交通環境」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、1970年(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。これに基づき本市においては、1971年(昭和46年)以降、10次(5年毎)にわたり福山市交通安全計画を策定して、人命尊重の理念に立ち、関係機関、団体を中心に市民総ぐるみで交通安全対策を推進してまいりました。

「第10次福山市交通安全計画」(2016年度(平成28年度)～2020年度(令和2年度))においては、広島県が掲げる独自目標と同じく高齢者死者数の減少に向けた目標を設定する中、市民の理解と協力のもと各種の道路交通安全対策を講じた結果、2020年(令和2年)には、本市の交通事故発生件数は1,027件となり、第10次福山市交通安全計画で掲げた目標「年間の交通事故発生件数を1,700件以下とする」を3年連続で達成することができました。一方、「交通事故による死者数を10人以下(うち高齢者4人以下)」という計画目標は達成できておらず、依然として厳しい状況となっています。

このたび策定した「第11次福山市交通安全計画」(2021年度(令和3年度)～2025年度(令和7年度))においては、高齢者や子どもなどの交通弱者対策など、引き続き、「人優先」の交通安全思想のもと、「安心・安全で快適な交通環境」をめざして、交通安全に関する諸施策を、市民と行政、関係機関、団体が有機的に連携して、推進してまいります。市民の皆様におかれましても、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。

最後に、この計画の作成にあたり、貴重な御意見や御協力をいただきました多くの方々に厚くお礼申し上げます。

2022年(令和4年)2月



福山市交通安全対策会議会長  
福山市長 枝 広 直 幹

# 目 次

第1部	計画の基本理念	1
1	交通社会を構成する三要素	2
2	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	3
3	横断的に重要な事項	4
第2部	道路交通の安全	6
第1章	道路交通事故のない社会をめざして（基本的な考え方）	7
第2章	道路交通の安全についての目標	8
第1節	道路交通事故の現状と今後の見通し	8
1	道路交通事故の現状	8
2	道路交通事故の見通し	10
第2節	交通安全計画における目標	10
第3章	道路交通の安全についての対策	11
第1節	今後の道路交通安全対策を考える視点	11
1	重視すべき視点	12
(1)	高齢者及び子どもの安全確保	12
(2)	歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	14
(3)	生活道路における安全確保	16
(4)	先端技術の活用推進	16
(5)	交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	17
(6)	地域が一体となった交通安全対策の推進	17
第4章	講じようとする施策	18
第1節	道路交通環境の整備	18
1	生活道路等における人優先の安心・安全な歩行空間の整備	18
(1)	生活道路における交通安全対策の推進	18
(2)	通学路等における交通安全の確保	19
(3)	高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備	20
2	幹線道路における交通安全対策の推進	21
(1)	事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進	22
(2)	事故危険箇所対策の推進	22
(3)	幹線道路における交通規制	22
(4)	重大事故の再発防止	22
(5)	適切に機能分担された道路網の整備	23
(6)	道路の改築等による交通事故対策の推進	23
(7)	交通安全施設等の高度化	25
3	交通安全施設等の整備事業の推進	25
(1)	交通安全施設等の戦略的維持管理	25

(2) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	26
(3) 幹線道路対策の推進	26
(4) 交通円滑化の推進	26
(5) ITS の推進による安全で快適な道路交通環境の実現	26
(6) 道路交通環境整備への住民参加の促進	27
<b>4 高齢者等の移動手段の確保・充実</b>	<b>27</b>
<b>5 歩行者空間のユニバーサルデザイン化</b>	<b>27</b>
<b>6 無電柱化の推進</b>	<b>28</b>
<b>7 効果的な交通規制の推進</b>	<b>28</b>
<b>8 自転車利用環境の総合的整備</b>	<b>29</b>
(1) 安全で快適な自転車利用環境の整備	29
(2) 自転車等の駐車対策の推進	30
<b>9 交通需要マネジメントの推進</b>	<b>30</b>
(1) 公共交通機関利用の促進	31
(2) 貨物自動車利用の効率化	31
<b>10 災害に備えた道路交通環境の整備</b>	<b>31</b>
(1) 災害に備えた道路の整備	32
(2) 災害に強い交通安全施設等の整備	32
(3) 災害発生時における交通規制	33
(4) 災害発生時における情報提供の充実	33
<b>11 総合的な駐車対策の推進</b>	<b>33</b>
(1) きめ細かな駐車規制の推進	33
(2) 違法駐車対策の推進	34
(3) 駐車場配置適正化の推進	34
(4) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚	34
(5) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進	34
<b>12 道路交通情報の充実</b>	<b>35</b>
(1) 情報収集・提供体制の充実	35
(2) ITS を活用した道路交通情報の高度化	35
(3) 分かりやすい道路交通環境の確保	35
<b>13 交通安全に寄与する道路交通環境の整備</b>	<b>36</b>
(1) 道路の使用及び占用の適正化等	36
(2) 休憩施設等の整備の推進	37
(3) 道路法に基づく通行の禁止又は制限	37
(4) 地域に応じた安全の確保	37
<b>14 交通事故統計・分析の充実等</b>	<b>37</b>
(1) 交通事故管理システムの高度化	38
(2) 効果的な交通安全情報の提供	38
<b>第2節 交通安全思想の普及徹底</b>	<b>38</b>

<b>1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進</b> . . . . .	38
(1) 幼児に対する交通安全教育の推進 . . . . .	39
(2) 小学生に対する交通安全教育の推進 . . . . .	40
(3) 中学生に対する交通安全教育の推進 . . . . .	40
(4) 高校生に対する交通安全教育の推進 . . . . .	41
(5) 成人に対する交通安全教育の推進 . . . . .	42
(6) 高齢者に対する交通安全教育の推進 . . . . .	42
(7) 障がい者に対する交通安全教育の推進 . . . . .	44
(8) 外国人に対する交通安全教育の推進 . . . . .	44
<b>2 効果的な交通安全教育の推進</b> . . . . .	44
(1) 参加・体験・実践型の教育手法の活用 . . . . .	45
(2) 関係機関・団体相互の連携 . . . . .	45
(3) 受講者の特性等に応じた教育の内容及び方法の選択 . . . . .	45
(4) 交通安全教育の効果測定 . . . . .	45
(5) 社会情勢等に応じた交通安全教育の内容の見直し . . . . .	45
<b>3 交通安全に関する普及啓発活動の推進</b> . . . . .	45
(1) 交通安全運動の推進 . . . . .	46
(2) 横断歩行者の安全確保 . . . . .	47
(3) 自転車の安全利用の推進 . . . . .	47
(4) 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 . . . . .	48
(5) チャイルドシートの正しい使用の徹底 . . . . .	49
(6) 反射材用品等の普及促進 . . . . .	49
(7) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動の推進 . . . . .	49
(8) 効果的な広報の実施 . . . . .	50
(9) その他の普及啓発活動の推進 . . . . .	51
<b>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</b> . . . . .	52
(1) 主体的活動の推進 . . . . .	52
(2) その他の民間団体に対する働きかけの強化 . . . . .	52
(3) 官民一体による活動の促進 . . . . .	53
<b>5 地域における交通安全活動への参加・協働の推進</b> . . . . .	53
<b>第3節 安全運転の確保</b> . . . . .	54
<b>1 運転者教育等の充実</b> . . . . .	54
(1) 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実 . . . . .	54
(2) 運転者に対する再教育等の充実 . . . . .	54
(3) 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育 . . . . .	55
(4) 二輪車安全運転対策の推進 . . . . .	55
(5) 高齢運転者対策の充実 . . . . .	55
(6) 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	56
(7) 自動車運転代行業の指導育成等	56
(8) 悪質・危険な運転者の早期排除	56
(9) 安全運転相談の充実等	57
<b>2 安全運転管理の推進</b>	57
<b>3 交通労働災害の防止</b>	58
<b>4 道路交通に関する情報の充実</b>	58
(1) 危険物輸送に関連する情報提供の充実等	58
(2) 気象情報等の充実	59
<b>第4節 車両の安全性の確保</b>	59
<b>1 自動運転車の安全対策・活用の推進</b>	59
(1) 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進	59
(2) 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進	59
(3) 自動運転車の事故に関する原因究明及び再発防止に向けた 取組の推進	60
<b>2 自動車アセスメント情報の提供等</b>	60
<b>3 自動車点検整備の充実</b>	61
(1) 自動車点検整備の推進	61
(2) 不正改造車の排除	61
<b>4 自転車の安全性の確保</b>	62
(1) 自転車安全整備制度の普及	62
(2) 損害賠償責任保険等への加入促進	62
(3) 自転車の被視認性の向上	62
<b>第5節 道路交通秩序の維持</b>	62
<b>1 交通の指導取締りの強化等</b>	62
(1) 一般道路における効果的な指導取締り	63
<b>2 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進</b>	64
(1) 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた緻密な捜査の 一層の推進	64
(2) 交通事故事件等に係る捜査力の強化	64
(3) 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進	64
<b>3 暴走族等対策の推進</b>	64
(1) 実態把握等の徹底	65
(2) 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	65
(3) 暴走行為阻止のための環境整備	66
(4) 暴走族に対する指導取締りの強化	66
(5) 暴走族関係事犯者の再犯防止	66
(6) 車両の不正改造の防止	67

<b>第6節 救助・救急活動の充実</b> . . . . .	67
<b>1 救助・救急体制の整備</b> . . . . .	67
(1) 救助体制の整備・拡充 . . . . .	68
(2) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実 . . . . .	68
(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 . . . . .	68
(4) 救急救命士の養成・配置等の促進 . . . . .	68
(5) 救助・救急用資機材の整備の推進 . . . . .	68
(6) 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進 . . . . .	69
(7) 救急隊員及び救助隊員の教育訓練の充実 . . . . .	69
(8) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備 . . . . .	69
<b>2 救急医療体制の整備</b> . . . . .	69
<b>3 救急関係機関の協力関係の確保等</b> . . . . .	70
(1) 救急関係機関の協力関係の確保 . . . . .	70
(2) 救急医療情報ネットワークシステム運用の充実 . . . . .	70
(3) 災害派遣医療チームの運用体制の充実 . . . . .	71
<b>第7節 被害者支援の充実と推進</b> . . . . .	71
(1) 交通事故相談活動の推進 . . . . .	71
(2) 損害賠償請求の援助活動等の強化 . . . . .	71
<b>第8節 研究開発及び調査研究の充実</b> . . . . .	72
<b>1 道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究の推進</b> . . . . .	72
(1) 高度道路交通システム (ITS) に関する研究開発の推進 . . . . .	72
(2) 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進 . . . . .	72
(3) その他の研究の推進 . . . . .	73
<b>2 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化</b> . . . . .	73
<b>第3部 鉄道・踏切道における交通の安全</b> . . . . .	74
<b>第1章 鉄道の交通安全</b> . . . . .	75
<b>第1節 安全対策の推進及び安全に関する知識の普及</b> . . . . .	75
<b>第2節 救助・救急活動の充実</b> . . . . .	75
<b>第2章 踏切事故のない社会をめざして</b> . . . . .	76
<b>第1節 踏切道の交通安全対策</b> . . . . .	76
<b>用語の解説 (50音順)</b> . . . . .	77
(専門用語等は、本文中に ※ を付けて巻末に解説)	



## 第1部 計画の基本理念

### 【交通事故のない社会の実現】

本市はコロナ時代の新しい都市づくりを進めて行くべく、「新たな5つの挑戦」を柱とする「福山みらい創造ビジョン」を2021年度からスタートした。その柱の1つとして、「人や企業が安心・安全に活躍できる都市環境の構築」を掲げて、安心・安全な社会の充実を図っていくため、市民の交通安全の確保に取り組むこととしている。

交通事故件数はこの5年間で半数以下となり、2年連続で第10次計画の目標を達成した。しかし、交通事故による死者数や死者数に占める65歳以上の高齢者の割合は、4年連続して数値目標を上回っている。

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・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会をめざすことを再認識すべきである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通安全対策基本法制定後、半世紀を経た今、改めて交通事故被害者等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もと、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければならない。

### 【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を、一層確保する必要がある。交通事故のない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。また思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

### 【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故は年々増加傾向にあり、これへの対策は喫緊の課題である。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要がある。

全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。

高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障がいの有無等に関わりなく安心して安全に暮らせる「共

生社会」を交通の関係者の連携によって、構築することをめざす。

## 1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、①道路交通、②鉄道・踏切道における交通について、それぞれの交通ごとに、講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

基本的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関、及び③それらが活動する場としての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、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを市民の理解と協力のもと、強力に推進する。

### (1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の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ものとする。

また、交通社会に参加する市民一人一人が、自ら安心して安全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、安心して安全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、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、市交通安全計画の作成に当たっては、国交通安全基本計画・県交通安全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) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提のもとで、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高め、各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し得る体制を充実させるものとする。

### **(3) 交通環境に係る安全対策**

機能分担された道路網の整備，交通安全施設等の整備，交通管制システムの充実，効果的な交通規制の推進，交通に関する情報の提供の充実，施設の老朽化対策等を図るものとする。また，交通環境の整備に当たっては，人優先の考えのもと，人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関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，市街地の幹線道路等において，歩行空間の整備を実施するなど，人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

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。

## **2 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**

### **(1) 人手不足への対応**

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ，自動化・省力化等の進展もみられる中で，安全が損なわれることのないよう，人材の質を確保し，安全教育を徹底する等の取組が必要である。

### **(2) 先進技術導入への対応**

今日，道路交通の分野では，衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し，事故減少への貢献がみられる。また，交通機関の運転はもとより，保守点検等，多様な場面における自動化への取組が進められている。

先端技術の導入に当たっては，ヒューマンエラー防止を図り，また，人手不足の解決にも寄与することが期待されるが，安全性の確保を前提として，社会的受容性の醸成を進めることが重要である。

このほか，新しいタイプのモビリティの登場についても，安全性の観点から議論を深める必要がある。

### **(3) 高まる安全への要請と交通安全**

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、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、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

### **(4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視**

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。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手する。

## **3 横断的に重要な事項**

### **(1) 先端技術の積極的活用**

今後も、全ての交通分野において、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、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活動を促進するとともに、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいく必要がある。

加えて、将来的には、Society5.0<sup>(※)</sup>の実現を視野に、ICT<sup>(※)</sup>を積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要がある。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講じるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究開発の推進を図るものとする。

### **(2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実**

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。

また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図るものとする。

### **(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進**

交通事故防止のためには、国・県・市・地域の民間団体等が緊密な連携のもとに、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に推進することが重要であることから、国・県及び市の行う交通の安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全運動を推進する。

### **(4) 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化**

市民の日常生活を支え、ひとたび交通事故等が発生した場合には、大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国の機関がその実施状況を確保する運輸安全マネジメント評価を充実・強化する。

また、運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図ることにより、防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた安全対策を講じる。

### **(5) EBPM の推進**

交通安全に関わる施策における EBPM <sup>(※)</sup>の取組を強化するため、その基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証したうえで、より効果的な施策をめざす。

### **(6) SDGs の推進**

2015年（平成27年）9月の国連サミットにおいて採択された、誰一人取り残さない持続可能で多様性と包摂性のある社会を実現するための国際目標である「持続可能な開発目標」（SDGs：Sustainable Development Goals）では、世界の道路交通事故による死傷者を削減することが設定されており、本市においても本計画に基づく取組によりその理念の実現に貢献していく。

**SUSTAINABLE  
DEVELOPMENT GOALS**

## 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めざして

人命尊重の理念に基づき究極的には、交通事故のない社会をめざす。

### 第2章 道路交通の安全についての目標

2025年（令和7年）までに

- ① 交通事故死者数を年間8人以下（うち高齢者を4人以下）
- ② 交通事故重傷者数を年間140人以下

### 第3章 道路交通の安全についての対策

〈6つの視点〉

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえた きめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった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   | ⑤ 道路交通秩序の維持     |
| ② 交通安全思想の普及徹底 | ⑥ 救助・救急活動の充実    |
| ③ 安全運転の確保     | ⑦ 被害者支援の充実と推進   |
| ④ 車両の安全性の確保   | ⑧ 研究開発及び調査研究の充実 |

## 第1章 道路交通事故のない社会をめざして（基本的な考え方）

### 1 道路交通事故のない社会をめざして

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めざすべきである。

近年においては、未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。高齢化の進展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、道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者<sup>(※)</sup>数をゼロに近づけることをめざし、究極的に道路交通事故のない社会の実現に向けて、さらに積極的な取組が必要である。

特に、交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえたうえで、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、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

交通事故死者数に占める割合が高い歩行者に対しては、人優先の交通安全思想のもと、歩道の整備等により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が、地域の実情を踏まえたうえで、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身をもって体験し、理解していることから、可能な範囲での交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

## 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、1972年（昭和47年）には、95人と最高を記録したが、その後は着実に減少に向かい、1979年（昭和54年）には22人と、ピーク時の4分の1以下にまで減少した。その後、一時増加に転じ、1989年（平成元年）には53人となったが、その後再び減少傾向に転じ、第10次福山市交通安全計画の初年度となった2016年（平成28年）には9人と、初めての一桁台となり、第10次計画の目標値（年間の死者数10人以下）を下回った。

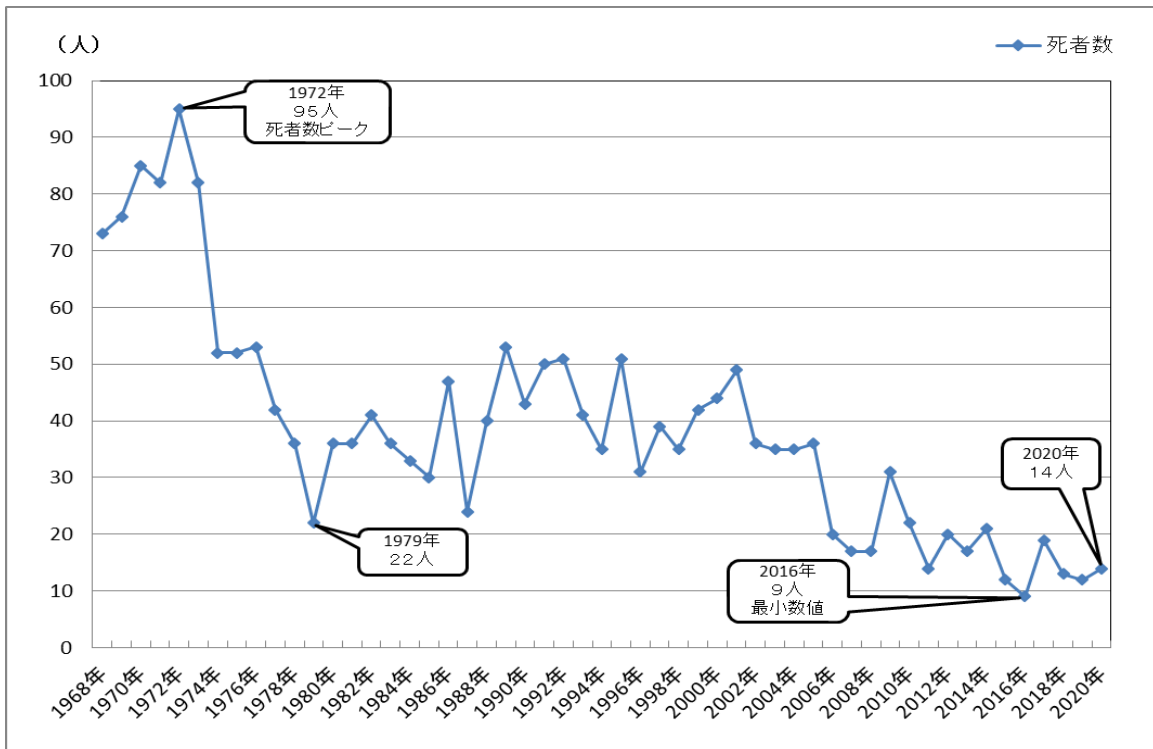
2017年（平成29年）以降については、第10次計画の目標値は上回ってはいるものの2020年（令和2年）まで10人台の死者数が続いており、昨年度に終了した第10次の計画年度の5年平均は13.4人、ピーク時の14%余りまで減少している。（図1）

なお、近年、交通事故件数については、記録が残る1968年（昭和43年）以降で最多件数であった2003年（平成15年）の4,762件をピークに減少が続き、2020年（令和2年）には、第10次計画の目標値（1,700件）を大幅に下回る過去最少の1,027件にまで減少しており、負傷者数も同様に2020年（令和2年）は過去最少の1,213人となった。（図2）

また、国全体が高齢化社会にあつて、高齢人口は毎年増加していることから、交通事故に係る高齢者の割合が高い状況が継続しており、今後も高齢者対策が必要な状況である。特に2022年（令和4年）からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、後期高齢者年代の安全の確保も一層重要となる。



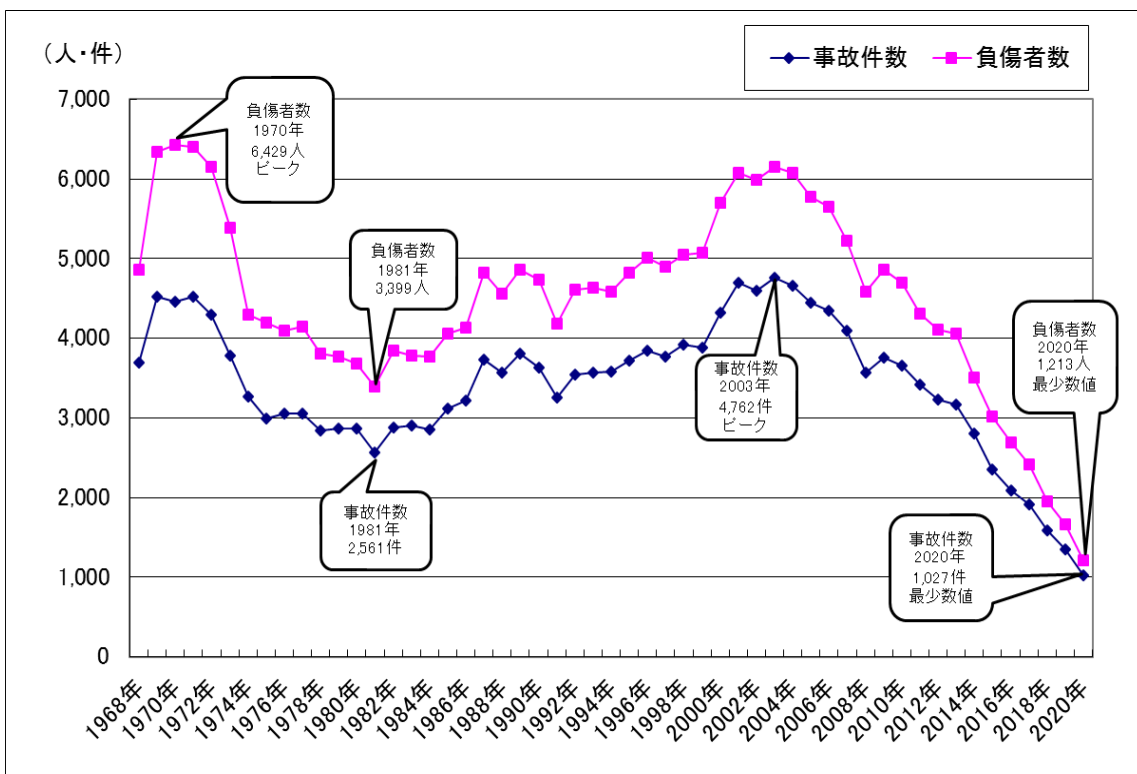
【図1】 年別交通事故死者数の推移



広島県警察提供資料より作成

※統計は現在の市域での数値 (以下同じ)

【図2】 年別交通事故発生件数及び負傷者数の推移



広島県警察提供資料より作成

## 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、今後複雑に変化すると見込まれ、特に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。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数に占める高齢者の割合は、今後とも増加するものと見込まれ、憂慮すべき事態と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

交通事故死者数を減少させるとともに、発生件数そのものの減少や負傷者数を減少させる努力をし、市民を交通事故の脅威から守ることを目標とする。

具体的には、

○2025年（令和7年）までに

- ① 交通事故死者数を年間 8 人以下（うち高齢者 4 人以下）
- ② 交通事故重傷者数を年間 140 人以下

として、市民の理解と協力のもと、より一層の連携を図り、次章に掲げる諸施策を総合的かつ強力で推進する。

#### 【考え方】

##### ① 交通事故死者数

国の第11次交通安全基本計画の目標が前計画の80%にあたる2,000人以下に設定され、広島県もこれに準じて目標を設定したことを踏まえ、前計画の目標の80%以下と設定した。（うち高齢者死者数は、過去5年の交通事故死者数と高齢者死者数の比率の平均が国（55.4%）、県（55.8%）ともに55%を上回っていることからこれ以下の数値を目標に設定した。）

## ② 重傷者数

命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることをめざし、国の第11次交通安全基本計画の目標を過去5年の国の重傷者の平均（33,722人）の65.2%にあたる22,000人以下と設定され、県もこれに準じて設定した。これを踏まえた数値を目標とする。

（算出根拠）

- ・交通事故死者数 第10次交通安全計画の目標 10人×80%=8人
- ・高齢者死者数 第11次交通安全計画の目標 8人×55%=4.4人≒4人
- ・重傷者数 過去5年間の平均 213.2人 × 65.2% = 138.6人 ≒ 140人

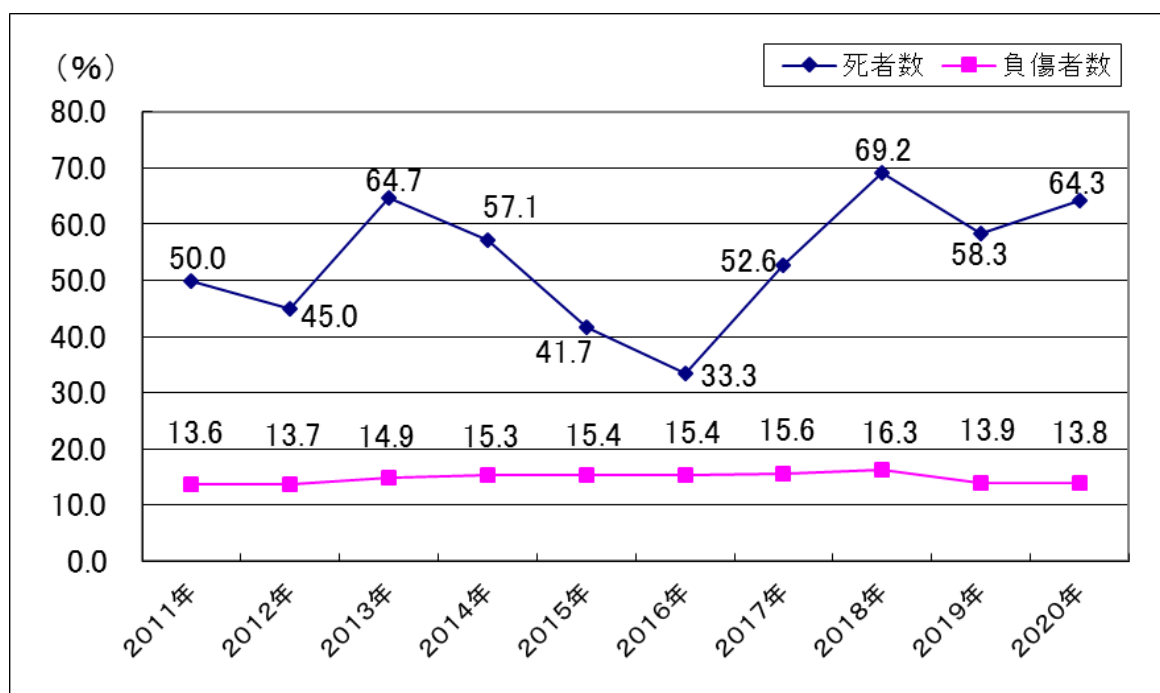
## 第3章 道路交通の安全についての対策

### 第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

本市の第10次交通安全計画最終年度であった2020年（令和2年）中の交通事故死者数は14人と、過去4番目に低い数値を記録した。また、交通事故発生件数は1,027件、負傷者数は1,213人で、ともに過去最少を記録した。

2020年（令和2年）中の全死者数に占める高齢者死者数の割合は64.3%を占めており、年により多少の変動はあるものの、総じて高い水準で推移している。（図3）

【図3】 高齢者死者数及び負傷者数の割合の推移



広島県警察提供資料より作成

2020年（令和2年）中の全死者数を状態別にみると、車両単独7人（シニアカー※1人…規定サイズオーバーのためミニカー扱い、自転車2人含む）、歩行中3人、自転車乗車中3人、軽四自動車乗車中1人の順となっている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及などの変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で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、有効と見込まれる施策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限りEBPMを推進し、効果を検証し、必要に応じて改善していく。

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研究開発及び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。

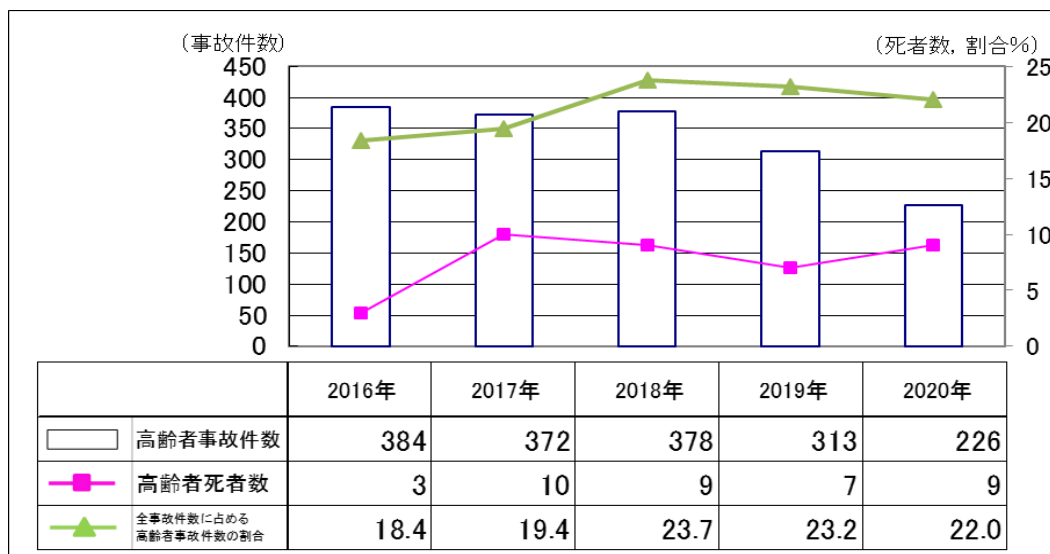
その際、今後の交通安全対策については、次のような点を重視しつつ、対策を講じるべきである。

## 1 重視すべき視点

### （1）高齢者及び子どもの安全確保

高齢化（高齢化率28.7%・2021年（令和3年）3月末現在）が進展している本市においては、高齢者の交通事故件数の割合も高く、高齢者が安心して安全に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。（図4）

【図4】 高齢者の交通事故の状況（過去5年間）



広島県警察提供資料より作成

高齢者については、交通手段として主に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、高齢者の運転免許返納後の日常の移動を支えるための対策を推進することが重要となる。

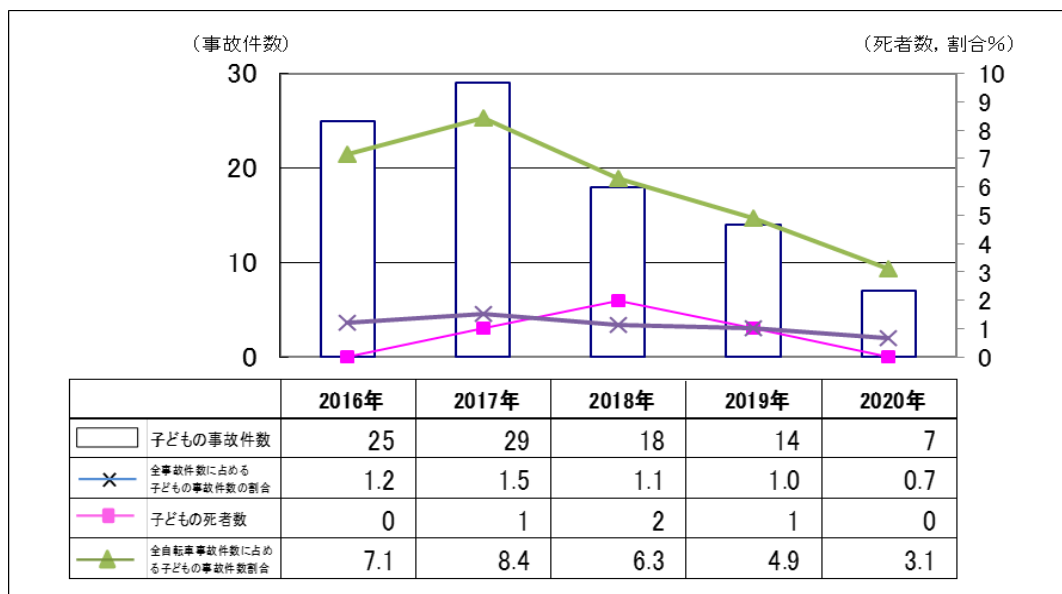
高齢者の歩行や自転車を利用する場合の歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティを安全に利用するための対策、地域の状況に応じた自動運転サービス等の活用なども重要となる。また、都市や生活環境は、多様な人々が利用しやすいよう設計するとの考え方に基づき、バリアフリー化<sup>(※)</sup>された道路交通環境を形成する。

高齢者が自動車を運転する場合の安全対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。また、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて情報提供していく必要がある。

また、高齢社会の進展ととも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る。子どもの交通事故死者数は減少してきているが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安心・安全な歩行空間の整備を積極的に推進する。

加えて、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め、地域で子どもを見守っていくための取組も充実させていく必要がある。(図5)

【図5】 子どもの交通事故の状況（過去5年間）



広島県警察提供資料より作成

さらに、高齢者や子どもに対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じる。

高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律（令和 2 年法律第 42 号）が 2022 年（令和 4 年）6 月までに施行されることとなっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後の取組を充実させていく必要がある。

## （2）歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

本市では、交通事故死者数に占める歩行者の割合は、年により多少の増減はあるものの直近 5 年間の平均では約 36%となっている。（表 1）

歩行者横断中の事故も多く発生しているが、歩行者が横断歩道を渡るため、横断歩道の傍らで待機していても自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底はいまだなされていない。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必要がある。

人優先の考えのもと、未就学児を中心に子ども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、安心・安全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。

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、運転者の遵法意識の向上を図る。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のある所では、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

次に、自転車乗車中の事故件数が交通事故発生件数全体に占める割合は約 2 割で横ばい傾向にある。（図 6）

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には加害者となるため、全ての年齢層への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。

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整備を進め

る必要があり、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する。

併せて、都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導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の醸成を図る。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や、駆動補助機付自転車や電動車椅子等、多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する。

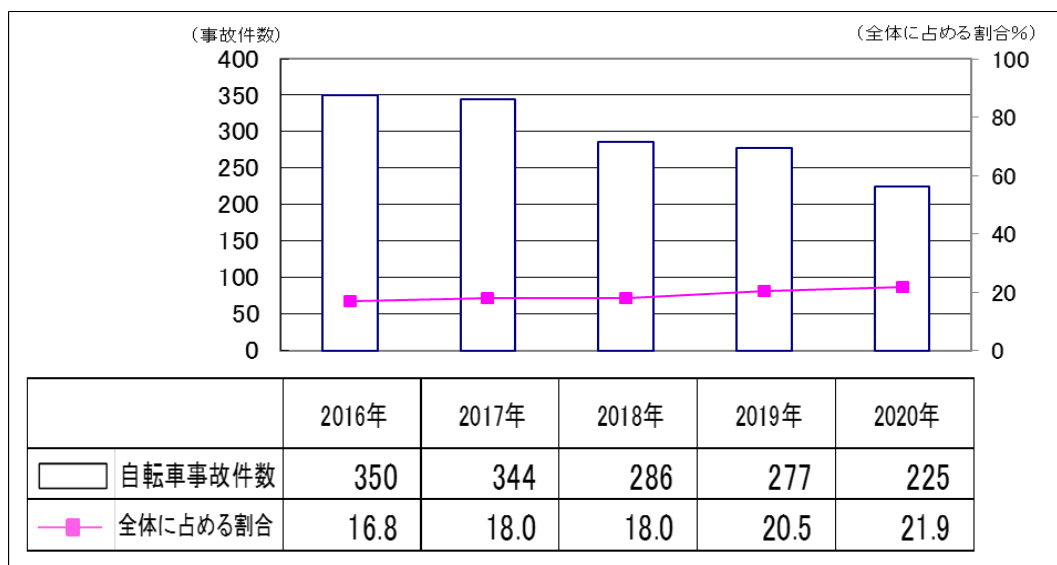
【表 1】 交通事故死者数に占める歩行者の割合

(単位:人, %)

	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	過去5年間 累 計
交通事故死者数	9	19	13	12	14	67
うち歩行者	1	8	7	5	3	24
歩行者の割合	11.1	42.1	53.8	41.7	21.4	35.8

広島県警察提供資料より作成

【図 6】 自転車の交通事故の状況（過去5年間）



広島県警察提供資料より作成

### (3) 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障がい者、子どもを含むすべての歩行者や自転車が安心して安全に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。

生活道路における交通死亡事故は、近年、減少傾向にあるものの、生活道路以外の道路における交通死亡事故に比べて減少割合が小さいこともあり、一層の取組が求められている。

生活道路の安全対策については、ゾーン 30<sup>(※)</sup>の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンパ<sup>(※)</sup>等が普及段階を迎えている。引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、生活道路における適切な交通指導・取締りの実施、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（通過交通）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。

また、生活道路における各種対策を実施していくうえでは、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。

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深く浸透することをめざす。

### (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、交通事故が減少している。今後も、サポカー・サポカーS<sup>(※)</sup>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更なる発展や普及、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、交通事故の更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検討を進める。

技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く援助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進していく。また、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。



#### **(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進**

第10次計画期間中を通じて、ETC2.0<sup>(※)</sup>から得られたビッグデータ<sup>(※)</sup>等の発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、従来の対策では抑止困難であった事故について、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められた。今後は、ビッグデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していくことも課題となる。

例えば、道路交通事故について、分析システムの活用やETC2.0から得られたビッグデータ等のマイクロ分析を行い、様々なリスク行動を分析し、対策に生かすための方策を具体化する必要がある。

#### **(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進**

各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安心・安全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、行政・関係機関・関係団体・住民等の協働により、地域に根差した交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

このため、地域の実情をよく知る専門家の知見を地域の取組に生かすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、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、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。

なお、行政は、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアを始め、地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。そこで、若者を含む地域住民が交通安全対策について、自らの課題として関心を高め、当該地域における安心・安全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。

## 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心・安全な歩行空間の整備

##### [現況と問題点]

第10次計画期間・5年間の交通事故死者数67人（年平均13.4人）のうち、自宅近くで発生することの多い歩行者・自転車に関係する事故は36件発生、全体の5割を超えている。また、交通事故死者数のうち、高齢者は38人（全体の56.7%）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。

これまでの交通安全対策により、一定の成果を挙げてきたが、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言えず、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、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩行空間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、他都市では未就学児が日常的に集団で移動する経路において、未就学児等の列に自動車が衝突し、死傷者が発生する痛ましい交通事故が依然として発生している状況を受け、幼稚園・保育所等の保育施設、その所管機関、学校、県・市教育委員会、県警察、道路管理者及び地域が連携・協力して、通学路等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

科学的データ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、国、県、市、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導・取締りの融合に配慮した施策を推進する。生活道路については、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30Km/h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・道路標示の整備や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン<sup>(※)</sup>、交通情報板<sup>(※)</sup>等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。

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。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、視覚障がい者や高齢者等の安全な交差点の横断を支援する歩行者等支援情報通信システム（高度化PICS<sup>(※)</sup>）、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

さらに、歩行者による信号無視が常態化している箇所について、その要因として交通流の変化による各交差道路の交通量の変化や、サイクル長等が適切でないこと等が考えられることから、信号機の撤去又は移設、信号制御の変更等の信号機運用により道路交通環境を改善し、歩行者の安全で円滑な通行を確保する。

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とともに、公安委員会により実施される交通規制との連携を強化し、ハンプやクランク等、車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア侵入部におけるハンプや狭さく<sup>(※)</sup>等の設置によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、道路標識の高輝度化・大型化・自発光化等、表示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標示の高輝度化等」という。）を行い、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ほか、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路でも活用できる可搬式速度違反自動取締装置を活用した取締りを推進する。

さらに、ビッグデータの活用により、潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、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 通学路等の整備**

幼稚園，保育所，認定こども園，小学校，中学校，義務教育学校，高等学校，中等教育学校，特別支援学校や放課後児童クラブ等に通う幼児，児童及び生徒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とともに，ハンプ・狭さく等の設置，路肩のカラー舗装，防護柵の設置，自転車道・自転車の通行位置を示した通路等の整備，押しボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備，立体横断施設の整備，横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

#### **イ 通学路の安全点検**

通学路における交通安全を確保するため，関係機関・団体に組織する福山市通学路安全推進会議において策定した「福山市通学路交通安全プログラム」に基づき，関係機関・団体・地域が定期的に危険箇所を合同点検し，ハード・ソフトの両面から継続的・組織的に必要な対策を推進する。

学校は，幼児，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うえで適切に実施するとともに，警察，PTA，その他関係機関・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，障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備**

#### **ア 高齢者，障がい者の安全対策**

全ての人が安心して安全に参加し活躍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進める。

このほか，歩道の段差・傾斜・勾配の改善，音響式信号機<sup>(※)</sup>や歩車分離式信号機等のバリアフリー対応型信号機，エスコートゾーン<sup>(※)</sup>，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，障がい者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。併せて，高齢者，障がい者等の通行の安全と円滑化を図るとともに，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推進する。

加えて，Bluetooth を活用し，スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を

送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とする歩行者等支援情報通信システム（高度化 PICS）の整備を推進し、高齢者、障がい者等の安全な移動を支援する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化、交通広場等の整備を推進し、居心地の良いウォークアブルな（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。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

さらに、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、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に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障がい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がい者誘導用ブロック上等の自動二輪等の違法駐車、放置自転車等の解消に努めていく。

## **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対策については、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、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認したうえで、次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策など、きめ細かく効率的な事故対策を推進する。

また、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強化を図る道路整備を推進する必要がある。

さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る必要がある。

## **[対策]**

### **(1) 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）<sup>(※)</sup>の推進**

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

**ア** 全国の国道における死傷事故は、特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

**イ** 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにしたうえで、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

**ウ** 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

### **(2) 事故危険箇所対策の推進**

特に、事故の発生割合の大きい幹線道路の区間やビッグデータの活用により、潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、公安委員会と道路管理者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、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良<sup>(※)</sup>、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

### **(3) 幹線道路における交通規制**

幹線道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造・交通安全施設等の整備状況・道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

### **(4) 重大事故の再発防止**

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、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。

## **(5) 適切に機能分担された道路網の整備**

### **ア 異種交通の分離**

高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車通行位置の明示等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

### **イ 交通量の分担**

一般道路に比較して死傷事故率が低く、安全性の高い高規格道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、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**

通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、福山道路等の幹線道路網の整備を推進する。

### **エ 道路機能の分化**

幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど、道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路・歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、公安委員会により実施される交通規制との連携を強化し、ハンプ、狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

### **オ 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するため、道路交通、鉄道、海運、航空等、複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策<sup>(※)</sup>を推進し、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実施する。

## **(6) 道路の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。

### **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の改善を図るため、歩道等を設置

するための既存道路の拡幅，幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンブ  
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に自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交  
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を図るため，  
交差点のコンパクト化等を推進する。

また，侵入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減，信号機が不要  
になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について，  
周辺の土地利用状況等を勘案し，適切な箇所への導入を推進する。

#### **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図ることが  
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，植樹帯の設置，路上駐停車対策等の推進を  
図る。

#### **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**

交通混雑が著しい都心部，鉄道駅周辺等において，人と車の交通を体系的に  
分離するとともに，歩行者空間の拡大を図るため，地区周辺の幹線道路，交通  
広場等の総合的な整備を図る。

また，福山駅，福山城公園など，人が集まる拠点施設や拠点間を結ぶ道路な  
どを「ウォークブルエリア」とし，誰もが安心して快適に歩ける空間を創出す  
る。

#### **カ 歴史的みちすじ等の整備**

歴史的街並みや史跡等，卓越した歴史的環境の残る地区において，地区内の  
交通と観光交通，通過交通を適切に分離するため，歴史的地区への誘導路，地  
区内の生活道路，歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。



## **(7) 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、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による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、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。

## **3 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、交通安全施設等の整備についても、人口減少や財政の動向等に合わせて変化していくことが求められている。特に、1960～80年代に集中的に整備された交通安全施設等の維持管理（老朽化対策）が喫緊の課題となっている。

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。

2021年度（令和3年度）から2025年度（令和7年度）までを計画期間とする国の社会資本整備重点計画に即して、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る必要がある。

### **[対策]**

#### **(1) 交通安全施設等の戦略的維持管理**

公安委員会では、整備後、長期間が経過した信号機を始めとする交通安全施設の老朽化対策が課題となっていることから、中長期的な視点に立った老朽化した交通安全施設の更新、ストック数の削減等を推進し、より一層、適切な維持管理

を図る。

特に、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由により、その効用が損なわれないよう効率的かつ適切な管理を行う。

## **(2) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進**

生活道路において人優先の考えのもと、「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や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安心・安全な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の取組、安全上問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。

## **(3) 幹線道路対策の推進**

幹線道路では、交通事故が特定の区間に集中していることから、事故危険箇所等の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。

この際、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、信号機の改良・交差点改良等の対策を推進する。

## **(4) 交通円滑化の推進**

交通安全に資するため、信号機の改良、環状交差点の導入、交差点の立体化等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の削減を推進する。

## **(5) ITS<sup>(※)</sup>の推進による安全で快適な道路交通環境の実現**

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御、その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制システムの充実・改良を図る。

具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図るほか、最先端の情報通信技術（ICT）等を用いて、光ビーコンの整備拡充、交通管制システムの改良等により新交通管理システム

(UTMS<sup>(※)</sup>)を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充や自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

#### **(6) 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とともに、「標識 BOX」、「信号機 BOX」等を活用して、道路利用者等の意見を道路交通環境の整備に反映する。

### **4 高齢者等の移動手段の確保・充実**

#### **[現況と問題点]**

人口減少や少子高齢化、生活様式の変化により、1960年代以降、公共交通の利用者は減少を続け、地域に必要な生活交通の維持・確保が年々厳しくなっている。

そのような中、移動手段の確保・充実を図るためには、地域が一体となり、地域で支える持続可能な生活交通の仕組みづくりを行う必要がある。

#### **[対策]**

本市では、2006年(平成18年)3月に「福山市生活バス交通利用促進計画」、2017年(平成29年)3月に「福山・笠岡地域公共交通網形成計画」を策定し、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け取り組んできた。

今後も2020年(令和2年)6月に一部改正された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)を踏まえ、公共交通サービスの維持・改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員等、地域の特性に応じた持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

### **5 歩行者空間のユニバーサルデザイン化**

#### **[現況と問題点]**

高齢者や障がい者等を含め、すべての人が安心して安全に参加し活動できる社会を実現する必要がある。

#### **[対策]**

高齢者や障がい者等を含め、全ての人が安心して安全に参加し活動できる社会を实

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、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、視覚障がい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心・安全な歩行空間を整備する。

## 6 無電柱化の推進

### 〔現況と問題点〕

地域活性化や高齢化など、多様化する社会ニーズを踏まえ、「景観・観光」・「安全・快適」・「防災」等、様々な観点から無電柱化を推進する必要がある。

### 〔対策〕

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、「無電柱化の推進に関する法律」（平成28年法律第112号）に基づき、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限等を盛り込んだ、新たな無電柱化推進計画を策定し、関係事業者と連携して無電柱化を推進する。また、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取組を推進する。

## 7 効果的な交通規制の推進

### 〔現況と問題点〕

交通の安全と円滑を図るため、道路網全体の中で、それぞれの道路の社会的機能、道路構造、交通安全施設の整備状況、交通流及び交通量の状況等、地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容を合理的なものにするよう努めている。

交通の安全と円滑を図る観点から、より改善できる点があれば、交通規制の見直しを含め、効果的に道路交通環境の改善を図る必要がある。

### 〔対策〕

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について、常に点検・見直しを図るとともに、交通情勢の変化を的確に把握して、ソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知等を計画的

に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえたうえで、道路環境・交通量・駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

## 8 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、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快適な走行空間の確保のために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

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、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する必要がある。

このことから、自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）により定められる自転車活用促進計画に基づき、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（2016 年（平成 28 年）7 月国土交通省・警察庁）の周知を図るとともに、本市においても、国・県の計画を踏まえ、市の実情に応じ、市民に身近な乗り物である自転車の利用環境を整備し、安心・安全で快適なまちづくりの中で自転車の利用促進を図ることを目的に、2020 年（令和 2 年）3 月に「福山市自転車活用推進計画」を策定したところである。

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や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施するとともに、自転車横断帯や普通自転車歩道通行可など、自転車関連の交通規制の見直しを推進する。併せて自転

車通行空間の安全性・快適性を確保するため、悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。

さらに、気軽に利用できるレンタサイクルの提供などの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動、多様な自転車の啓発・普及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**

自転車等の駐車対策については、「福山市自転車利用促進プラン（2015年（平成27年）3月策定）」を引き継いだ「福山市自転車活用推進計画（2020年（令和2年）3月策定）」に基づき、利便性の高い自転車駐車場の整備や放置自転車をなくす仕組みづくりを進める。また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設に対し、自転車駐車場の整備を義務付ける制度の導入を検討するとともに、駐輪需要の多い地域において、自転車駐車場の確保を推進する。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、市・道路管理者・公安委員会・鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の解消を図る。

特に、バリアフリー法に基づき、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・障がい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り組み及び自転車駐車場等の確保を重点的に推進する。

## **9 交通需要マネジメントの推進**

### **[現況と問題点]**

依然として厳しい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、広報・啓発活動を積極的に行うなど、交通需要マネジメント（TDM）<sup>(※)</sup>の定着・推進を図る。

具体的には、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライド<sup>(※)</sup>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。

交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）及び交通政策基本計画（2015 年（平成 27 年）2 月閣議決定）に即して、国・県・市、交通関連事業者、住民その他の関係者と相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

## **[対策]**

### **(1) 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）の一部改正法（2020 年（令和 2 年）6 月公布）により、地域における移動ニーズに対し、地方公共団体が中心となって地域のマスタープラン（地域公共交通計画）の策定を推進し、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。

また、公共交通機関の整備を図るなど、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等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、公共交通等の持続可能性や移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスである MaaS<sup>(※)</sup>の地域への導入の取組を進め、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を促進する。

そして、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、自転車道、自転車専用通行帯、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。

### **(2) 貨物自動車利用の効率化**

効率的な貨物自動車利用等を促進するため、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組等による物流効率化を推進する。

## **10 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図ることを目的に、橋梁耐震補強を行っている。今後も、防災対策強化の一環として、

橋梁耐震対策を実施していく必要がある。

また、豪雨・豪雪・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・津波・豪雨・豪雪等の災害が発生した場合においても、安心して安全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、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・豪雪時等においても、安心・安全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恐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、避難場所となる等、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図る。

さらに、一般道の防災課題の解消などを推進し、災害に強いネットワークを構築する。

### **(2) 災害に強い交通安全施設等の整備**

地震・津波・豪雨・豪雪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、交通管制センター、交通流監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、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道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進する。併せて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新を推進する。



### **(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。

あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において、安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

### **(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、道路交通情報提供装置、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。

また、災害発生時には、警察や道路管理者が保有するプローブ情報<sup>(※)</sup>や民間事業者が保有するプローブ情報から運航実績情報を生成し、提供することで災害時における交通情報の提供を推進する。

## **11 総合的な駐車対策の推進**

### **[現況と問題点]**

市街地の集積を維持・増進すべき中心市街地において、自動車と歩行者等の輻輳（混みあうこと）が課題となっており、歩行者、自転車及び公共交通等の交通環境の改善の視点から、駐車場の配置・運用計画の検討が必要となってくる。

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) 違法駐車対策の推進**

### **ア 地域の実態に応じた駐車取締りの推進**

悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締りを推進する。また、道路交通環境等、当該現場の状況を勘案したうえで必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの策定・公表等、適切に対応する。

### **イ 使用者責任の追及と常習違反者への処分執行**

運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び、繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。

他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等、悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

## **(3) 駐車場配置適正化の推進**

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、都心部での交通の混雑を回避するため、市街地の周縁部（フリンジ）等に駐車場を配置するなど、駐車場整備の誘導、配置適正化及び有効活用を推進する。

## **(4) 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、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、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。

## **(5) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進**

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、自治会（町内会）・地元商店街等、地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組みの促進、市や道路管理者に対する路外駐車場や路上荷捌きスペース整備の働き掛け、

違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等、ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

## 12 道路交通情報の充実

### 【現況と問題点】

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化・多様化する道路交通情報に対する市民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、情報通信技術 (ICT) 等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要がある。

### 【対策】

#### (1) 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて、道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン・交通監視カメラ・車両感知器・交通情報板・道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図るとともに、交通管制エリアの拡大等の交通管理システムの充実・高度化を図る。

また、自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、交通情報収集・交通情報収集提供装置等の交通管制及び信号機の情報化に資する事業を推進する。

さらに、ITS の一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する VICS<sup>(※)</sup> や ETC2.0 の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑を推進する。

#### (2) ITS を活用した道路交通情報の高度化

ITS の一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する VICS や ETC2.0 の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC2.0 対応カーナビ及び ETC2.0 車載器を活用し、ETC のほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行う ETC2.0 サービスを開始することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

#### (3) 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた道路

標識及び利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語表記が可能な規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努める。

### 13 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。

さらに、休憩場所の提供や分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、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

###### イ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、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、道路上から不法占用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。

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎としてデジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの更なる充実及び活用の拡大を図る。

###### 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。

## **(2) 休憩施設等の整備の推進**

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

## **(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、欠損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。また、道路との関係において必要とされる車両の寸法・重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導・取締りの推進を図る。

## **(4) 地域に応じた安全の確保**

積雪地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として、予防的・計画的な通行規制や除雪作業、チェーン規制の実施、凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝・チェーン着脱場等の整備を推進する。

また、大雪が予想される場合には、道路利用者に対し、通行止め、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控えの呼びかけなど、道路情報板への表示のほか、様々な手段を活用して幅広く情報提供するとともに、滞留が発生した場合、滞留者に対して、直接、定期的に、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止めの解除見通し等を情報提供する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象・路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

## **14 交通事故統計・分析の充実等**

### **[現況と問題点]**

交通事故死者数については、近年減少傾向にあるものの、効果的な抑止対策により、さらに交通事故死者数を減少させるためには、交通事故分析が不可欠であり、交通事故

統計情報だけでなく、交通事故抑止対策の実施状況等、多角的見地から総合的に分析を行うことが重要であり、それにより諸対策の効果を科学的に検証できる分析手法を確立することが求められる。

### **【対策】**

#### **(1) 交通事故管理システムの高度化**

地理情報システム（GIS）を活用し、交通事故発生状況に加え、道路形状や交通規制、交通取締り、交通安全教育等の実施状況に加え、社会環境等の交通事故の遠因についても考慮し、多角的見地から総合的に分析することにより、これまで明らかにならなかった交通事故発生傾向を明らかにして、各種施策の企画、立案及び効果の客観的な評価等、より効果的かつ効率的な交通死亡事故抑止対策を推進する。

#### **(2) 効果的な交通安全情報の提供**

民間サービスを利用した交通事故発生マップを公開することにより、インターネット、スマートフォン等を介して市民と交通事故発生情報の共有化を図るとともに、市民の交通安全に対する意識高揚を図る。

## **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】**

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念のもと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うえで重要な意義を有している。

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もと、子ども、高齢者、障がい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。

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、自転車交通安全教室の継続的開催など、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。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子ども、父母（保護者）、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努める必要がある。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める必要がある。

併せて、在留外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への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、交通ルール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、家庭及び市・関係機関・団体等と連携・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、紙芝居や視聴覚機材等を利用したり、親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員・保育士の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

市・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

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、交通指導員等による幼児に対する登降園（所）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。

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、特別の教科道徳、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、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。

市・関係機関・団体は、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。

さらに、交通指導員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。

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、特別の教科道徳、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、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自転車等の特性、危険の予測の回避、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。

市・関係機関・団体は、学校において行われる交通安全教室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、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。

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、総合的な探究の時間、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、さら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、通学等の理由により、在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び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、交通安全教育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。

市・関係機関・団体は、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、小中学生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。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

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知識、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等、交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所・民間の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性化に努める。

また、社会人を対象とした、学級・講座等において、自転車の安全利用を含む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推進するとともに、関係機関・団体、交通指導員等と連携して、交通安全活動の促進に努める。

大学生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・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。

このほか、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

#### **(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、高齢者自らが、① 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、② 運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動の理解、③ 安全な交通行動に向けた実践的技能及び交通ルール等の知識を習得す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、高齢者に対する交通安全指導者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、関係団体、交通指導員等と連携して、高齢者に対する社会教育の場面、福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を積極的に推進する。

特に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

また、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。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及にも努める。

高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により、交通安全意識の向上を図るため、老人クラブ、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の育成等を促進し、老人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。

また、あらゆる機会を利用して、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。

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、その自発的な受講に努める。

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努める。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安心して安全に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。

### (7) 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、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、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、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、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。

運転免許の取得に当たっては、各教習所において対応できる障がいの内容などの情報を集約したうえで、ホームページで情報発信を行う。

### (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、在留外国人に対しては、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ため、多言語によるチラシや DVD などの作成、交通ルールを含む日常生活の案内サイトの紹介など、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人が通う大学・専門学校、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、観光や国際会議等で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。

外国人運転者に対しては外国人の居住実態や要望等を踏まえ、日本の運転免許取得時に係る運転免許学科試験等の多言語化を推進する。

## 2 効果的な交通安全教育の推進

### [現況と問題点]

現在、市の交通安全教育専門員や交通指導員、警察、交通安全協会等の指導により、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、受講者の年齢や情報リテラシー、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。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトや SNS 等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても、効果的に推進する必要がある。

## **[対策]**

### **(1) 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。

### **(2) 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専門機関・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) 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。

### **(4) 交通安全教育の効果測定**

交通安全教育の効果を確認し、必要に応じての教育の方法、利用する教材等を見直すなど、社会やライフスタイルなどの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるように努める。

### **(5) 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。

## **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一人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**

市民一人一人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みを推進するための市民運動として、関係機関・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、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・実施機関・運動重点・実施計画等について、広く市民に周知することにより、市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、市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、交通安全に対する市民の意識の向上を図り市民一人一人が交通事故に注意して行動することにより、交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷

者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」における広報活動等を積極的に展開する。

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) 横断歩行者の安全確保**

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。さらに、手を挙げる・差し出す、運転者に顔を向けるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

### **(3) 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」と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り、理解させる。

自転車乗用中の交通事故防止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」(2007年(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。

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、警察・自治会・学校・事業者等と連携・協力し、交通安全教育等の徹底と充実を図る。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成する。

#### **イ 自転車交通事故防止対策**

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、そうした意識の啓発を図るとともに、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、TSマーク保険<sup>(※)</sup>等の損害賠償責任保険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交通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、自転車の被視認性の向上を図る。

このほか、自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛け、自転車配達員への指導・啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルールの呼び掛け等を推進する。

#### **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、保護者に対しての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室を実施するほか、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時は、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、全ての年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を推奨する。

### **(4) 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。

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、市、関係機関・団体等との協力のもと、衝突実験映像やシートベルトコンビンサーを用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進す



るほか、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動を展開する。

## **(5) 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、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る。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および使用方法等について、幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店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どもには、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、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言を促進し、チャイルドシートを必要とする人々に情報が行き渡るようにするため、例えば、産婦人科や地方公共団体窓口等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

## **(6) 反射材用品等の普及促進**

薄暮時間帯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用品・LEDライト等の普及を図るため、関係機関・団体との協力並びに各種広報媒体を活用した積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深め、自発的な着用を促すための、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

反射材用品等は、子どもや高齢者を始めとする全年齢を対象として普及を図る必要があるが、歩行中死者数に占める割合が高い高齢者に対しては、特に薄暮時間帯・夜間における配布や直接貼付を行うことにより、その普及の促進を図る。

また、衣服や靴、鞆等の身の回りの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。

## **(7) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動の推進**

### **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，アルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど，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，飲酒運転根絶の受け皿としての運転代行サービスの普及促進を図るとともに，運転代行業の健全化及び利用者の利便性・安心感を図るための施策を推進する。

また，飲酒運転をした者について，アルコール依存症が疑われる場合に，地域の実情に応じ，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，関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

## (8) 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，インターネット，街頭ビジョン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た集中的なキャンペーン等を積極的に行い，子どもと高齢者の交通事故防止，後部座席を含めたすべての座席のシートベルト着用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，違法駐車等の排除等を図る。

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，地方公共団体，自治会（町内会）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機運の高揚を図る。

#### **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援助するため，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，交通安全気運の盛り上げを図る。

### **（９）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）の表示の促進を図るとともに，他の年齢層に対しても，高齢者の特性を理解し，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，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を図るため，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防止を図るため，作業機を装着・けん引した状態で行動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について周知を行う。

## 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意識の啓発等を図ることができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、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・発信に努める。

## 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、ユーザーが過信することなく、使用してもらえらるような情報を始め、自動車アセスメント情報や安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の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、自動車製作者等の情報の受け手に応じ、適時・適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

## 4 交通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・民間団体間及び民間団体相互間において連絡協議を行い、交通安全に関する市民を挙げての活動の展開を図る必要がある。

### [対策]

#### (1) 主体的活動の推進

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。

また、各警察署管内に「福山市交通安全教育推進モデル地域」を指定し、既存の行事等を活用した参加・体験型の交通安全教育の取組を支援する等、地域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**

地域の状況に応じた交通安全教育の指導者や団体等を育成し、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図る。

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とともに、例えば学校安全ボランティア等交通安全に携わる地域の人材の充実を図る。

また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代に繋いでいくよう幅広い年代の参画に努める。

市内において、交通死亡事故が連続的に発生した場合、「交通死亡事故多発警報発令制度実施要領」に基づき、交通死亡事故多発警報を発令し、市民の交通事故に対する注意を喚起するとともに、市を始めとする関係機関・団体が協力して、総合的かつ集中的な交通事故防止対策を推進し、早期に交通死亡事故多発傾向の抑止を図る。

## **5 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、住民の安全意識により支えられていることから、地域住民に関わらず、当該地域を訪れ、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促すことが重要である。

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、住民の参加・協働を積極的に進める必要がある。

### **[対策]**

地域の交通安全への住民等の理解に資するため、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、市交通安全計画の積極的活用・広報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]

2020年（令和2年）末の市内の運転免許保有者数は、315,294人と市内の総人口（466,863人）の67.5%に達しており、特に高齢者（65歳以上）の運転免許保有者数は、79,750人（市内の運転免許保有者の25.3%）と増加傾向にある。

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けたうえで、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、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留まることなく、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必要がある。

##### [対策]

#### （1）運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

##### ア 自動車教習所における教習の充実

交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習指導員の資質の向上、教育内容及び技法の充実を図り、教習水準を高める。

##### イ 取得時講習の充実

免許を取得しようとする者に対する取得時講習の教育内容の充実に努める。

#### （2）運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により、運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習実施体制の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習内容及び講習方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を根絶する観点から、飲酒取消講習の効果的な実施や飲酒学級の充実に努める。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

### **(3) 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育**

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断したうえで、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図る。

### **(4) 二輪車安全運転対策の推進**

取得時講習のほか、自動二輪車安全運転講習及び原付等安全講習の推進に努める。

また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪運転者に対する教育の充実強化に努める。

### **(5) 高齢運転者対策の充実**

#### **ア 高齢者に対する教育の充実**

高齢者対策の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。

特に、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、検査の結果に着目したきめ細かな教育に努める。

また、自動車教習所等と連携して、高齢者講習受講者の受入態勢の拡充を図る。

#### **イ 臨時適性検査等の確実な実施**

認知機能検査等の機会等を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査の確実な実施等により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消等の行政処分を行う。

#### **ウ 改正道路交通法の円滑な施行**

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が2022年（令和4年）6月までに施行予定とされている。

改正法の適切かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後のこれらの制度の適切な運用を推進する。

#### **エ 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。

#### **オ 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、運転免許証の自主返納及び運転経歴証明書制度の周知を図るとともに、運転経歴証明書の申請及び交付方法の見直しを進める。

また、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、市が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定することにより、公共交通サービスの改善を図るとともに、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・充実を図る取組を推進する。

併せて、運転免許返納者の生活を支える施策が一層充実したものとなるよう、関係機関・団体等に働き掛けるなど、自主返納促進に向けた取組を推進する。

#### **カ 認知症のおそれがある者への支援**

警察の安全運転相談窓口や県市の認知症施策担当部署や地域包括支援センター等の相談窓口との連携を密にし、認知機能検査で認知症のおそれがあると判断された者を早期診断・早期対応に繋ぐとともに、運転免許証の自主返納を検討してい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。

### **（6）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、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とともに、シートベルト、チャイルドシート及びヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りを推進する。

### **（7）自動車運転代行業の指導育成等**

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

### **（8）悪質・危険な運転者の早期排除**

行政処分制度の厳正かつ迅速な適用により、長期未執行者の解消に努めるなど、悪質・危険な運転者の早期排除を図る。



## (9) 安全運転相談の充実等

自動車の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっている者等からの交通安全運転相談の充実を図るため、安全運転相談窓口及び安全運転相談ダイヤル（#8080）の広報啓発等を推進する。

## 2 安全運転管理の推進

### 〔現況と問題点〕

自動車の使用者は、自動車の安全な運転に必要な業務を行わせるため、一定台数以上の自動車の使用に本拠ごとに安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）を選任し、公安委員会が行う安全運転管理者等に対する講習を受講させなければならないと規定されている。

しかし、依然として安全運転管理者等の未選任事業所や講習を受講していない事業所も見受けられることから、安全運転管理者等の未選任事業所の解消、事業所に対する個別指導の実施、安全運転管理者等講習の充実等、事業所における安全運転管理の徹底を図る必要がある。

### 「対策」

関係機関・団体が連携して自動車の使用者等に対し、安全運転管理者制度について周知徹底を図り、未選任事業所の発見及び安全運転管理者等講習の未受講事業所の一掃を図る。

安全運転管理者等に対しては、その資質及び安全意識の向上を図り、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教室が適切に行われるよう指導する。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策等の一層の充実を図るとともに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するほか、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し、適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止をさらに促進するため、ドライブレコーダー等の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、これらによって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や日ごろの運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

### 3 交通労働災害の防止

#### [現況と問題点]

県内の交通労働災害は、2011年（平成23年）に200件を下回り、その後は200件前後を推移していたが、2017年（平成29年）からは180件程度（全労働災害の約6%）で推移している。一方、交通事故による死亡災害は、労働災害全体の約2割から4割を占め、例年死亡原因の上位にある。

交通労働災害は、自動車運送業のみならず、日常的に移動などで自動車を利用する事業場で幅広く発生している。

#### [対策]

広島労働局においては、「交通労働災害防止のためのガイドライン」に基づく対策について周知徹底を図り、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理及び走行管理、交通労働災害防止教育の実施、健康管理並びに交通労働災害防止に対する意識高揚を図る。

### 4 道路交通に関する情報の充実

#### [現況と問題点]

多様化する道路利用者のニーズに応えるため、ICT等を活用しながら、道路利用者に対し、必要な道路交通情報等を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するとともに、情報提供・提供体制の充実を図る必要がある。

また、災害発生時において、道路の被害状況や道路交通情報を迅速かつ的確に収集、分析、提供し、復旧対策の早期立案や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の提供等に努める必要がある。

#### [対策]

##### （1）危険物輸送に関連する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際に必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について、危険物運送事業者の指導を強化する。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安

全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの充実を図る。

## **(2) 気象情報等の充実**

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報時の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

さらに、気象、地震、津波等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有や ICT を活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

## **第4節 車両の安全性の確保**

### **1 自動運転車の安全対策・活用の推進**

#### **[現況と問題点]**

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる。一方で自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進する必要がある。

#### **[対策]**

##### **(1) 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進**

高齢者等の移動に資する無人自動運転移動サービス車両の実現に向けて、実証実験の取組を促進する。

##### **(2) 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進**

自動運転機能が作動する走行環境条件の理解など、自動運転車について、ユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえるような取組を推進する。

### (3) 自動運転車の事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進

自動運転車の事故については、事故発生時の自動運転システムや走行環境の状況、運転者の対応状況等、様々な要因が考えられるため、客観性及び真正性を確保した形で総合的な事故調査・分析を実施し、速やかな事故原因の究明及び再発防止に努める。

## 2 自動車アセスメント情報の提供等

### [現況と問題点]

交通事故による死者数・発生件数・負傷者数は、毎年減少しているものの、交通事故情勢は依然として厳しい状況にある。このような状況を受け、自動車アセスメント事業<sup>(※)</sup>を推進し、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の研究開発を促進するとともに、使用者が安全な車選びをしやすい環境の整備を図る必要がある。

### [対策]

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。また、自動車アセスメント事業及び先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、ASV 技術<sup>(※)</sup>等の自動車の安全に関する先進技術の市民の理解促進を図る。自動車アセスメントにおいては、2020 年度（令和 2 年度）より、ユーザーにとって評価結果をより分かりやすい形にするため、総合評価（1★～5★で表示）を導入しており、より一層の周知に努めていく。これらにより自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に、自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進する。

具体的には、予防安全性能評価について、対自転車衝突被害軽減ブレーキや交差点衝突軽減ブレーキなどの試験項目の拡充を図るとともに、衝突安全性能評価については、より事故実態に即した前面衝突試験など、事故の状況や技術の深化・高度化を踏まえた新たな試験・評価方法の検討を行う。

また、チャイルドシートについても、i-Size<sup>(※)</sup>対応のチャイルドシートの普及啓発を行うほか、安全性能評価の強化について検討を行うとともに、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、例えば、産婦人科や母子健康手帳等を通じ、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

### 3 自動車点検整備の充実

#### [現況と問題点]

自動車には、ブレーキ・パッド、タイヤ等、走行に伴い摩耗・劣化する部品やブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品等、走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。また、衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術についても、確実な作動を確保するため、適切な保守管理及び自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進する必要がある。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任のもとになされるべきであるが、自動車は交通事故等により、運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る必要がある。

#### [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、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力のもとに全国的に展開し、強化月間を設けるなど、自動車ユーザーによる保守点検の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、関係者に対し車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

##### (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、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力のもとに、「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、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。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努める。

## 4 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 交通の指導取締りの強化等

#### [現況と問題点]

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置くとともに、地域の交通実態や市民の要望等を踏

まえた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進している。

指導取締りの実施状況については、事故の実態の分析結果を踏まえて検証、検証結果を取締り方針に反映させる PDCA サイクルをより一層機能させる。

加えて、市民に指導取締りの意義や効果等を市民に理解が得られるように具体的かつ分かりやすい情報発信に努めている。

## **[対策]**

### **(1) 一般道路における効果的な指導取締り**

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の交通事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

#### **ア 交通事故抑止に資する指導取締りの推進**

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、横断歩行者等妨害等違反などを始めとする交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、市民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組みを推進する。また、引き続き、児童・高齢者・障がい者の保護の観点に立った指導取締りを推進する。

他の車両等の通行を妨害する目的で行われる悪質・危険な運転が関係する事案については、客観的証拠資料の収集等を積極的に行い、妨害運転罪を始め危険運転致死傷罪（妨害目的運転）等のあらゆる法令を駆使して厳正な捜査を徹底する。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故実態の分析結果等を踏まえて検証し、その検証結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆる PDCA サイクルをより一層機能させる。

加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、可搬式速度違反自動取締装置の導入を図

る。

#### **イ 背後責任の追及**

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

#### **ウ 自転車利用者に対する指導取締りの推進**

自転車利用者の交通違反に対しては、指導警告票を交付するなど、積極的な指導警告を行うとともに、警告に従わない違反者や交通事故を引き起こした違反者など、悪質性・危険性の高い交通違反に対しては、検挙措置を講じる。

### **2 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進**

#### **(1) 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた緻密な捜査の一層の推進**

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車運転致死傷処罰法第2条又は第3条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れた捜査の徹底を図る。

#### **(2) 交通事故事件等に係る捜査力の強化**

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。

#### **(3) 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進**

交通事故発生時の車両情報記録を抽出・可視化する装置（クラッシュデータリトリーバル）などの科学的捜査を支える装置資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

### **3 暴走族等対策の推進**

#### **[現況と問題点]**

暴走族に対する取締りの強化や官民が一体となった暴走族の根絶に向けた諸施策を推進した結果、暴走族として認定されたグループは大きく減少した。

しかし、県内には暴走族として認定されていないが、暴走族風に改造した自動二輪



車等を連ねて集団走行を行う非行少年グループが複数存在し、単発的な爆音走行を繰り返しているほか、SNS等を利用して集団暴走の呼びかけを行い、場当たりの・ゲリラ的に集団暴走行為を敢行するなど、一般交通に多大な危険と迷惑を及ぼしており、一部のグループでは面倒見の介在が確認されており、暴走族に変貌する要因を強めている。

また、違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者）が休日を中心に大規模集団走行などを行い、高速道路及び幹線道路の利用者や沿線住民に多大な迷惑を及ぼしている。

暴走族及び暴走行為を行う非行少年グループ並びに旧車会員（以下「暴走族等」という。）による暴走行為や爆音走行を抑止するため、共同危険行為事件の検挙や違法改造された自動二輪車等の取締りを行うとともに、暴走族相談員等と連携し、引き続き官民一体となった暴走族等の根絶に向けた諸施策を推進するとともに、グループの解体と少年の立ち直り支援を推進する必要がある。

## **[対策]**

### **(1) 実態把握等の徹底**

#### **ア 新たな暴走族結成防止に向けた実態把握の徹底**

暴走族の結成防止を図るため、違法改造した自動二輪車等を連ねて集団走行を行うグループの実態把握を徹底して行う。

#### **イ 面倒見の実態把握の徹底**

広島県暴走族追放条例に抵触する禁止行為による警告・検挙を図るため、暴走族等の背後に存在する暴力団組員、同組員周辺者等の面倒見の実態把握に徹底する。

### **(2) 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**

#### **ア 「広島県暴走族追放の促進に関する条例」等の効果的な運用**

県の暴走族根絶条例を効果的に運用し、暴走族追放気運の高揚を図る。

#### **イ 地域活動の促進と学校等における指導**

暴走族相談員や地域における少年警察ボランティア等との連携を強化し、暴走族追放気運の高揚を図るとともに、学校及び職場等で暴走族加入防止教室を開催するなど、暴走族への加入阻止と離脱を図る。

#### **ウ 広報活動の推進**

暴走族等への加入防止を図るため、暴走族等の実態を積極的に広報する。

### **(3) 暴走行為阻止のための環境整備**

#### **ア 道路交通環境の改善**

ドリフト走行等の暴走行為が常態化して行われる道路については、道路管理者と協議して暴走行為が行われにくい道路交通環境づくりを行う。

#### **イ 管理者対策の推進**

暴走族等のい集場所となっている施設の管理者に対して、防犯カメラの設置や施設の改善を働きかける。

#### **ウ 街頭補導活動の強化**

少年のたまり場となりやすい場所等への警戒を行い、少年への声かけを積極的に行い、少年補導を強化することにより、たまり場とまらない環境を整備する。

### **(4) 暴走族に対する指導取締りの強化**

#### **ア 取締り体制の確立**

警察各部門が連携した取締り体制を確立し、非行少年グループ及び暴走族等に対する実態把握、指導取締りを推進する。

#### **イ 積極的な事件化による検挙・解体**

暴走族等に係る違法行為に対しては、各種法令を適用して検挙に努めるとともに、余罪や共犯者の割り出しなどの突き上げ捜査を積極的に行い、グループの解体を図る。

また、整備不良車両に対する整備通告を行い、違法車両を排除する。

#### **ウ 面倒見に対する取締りの徹底**

暴力団の資金源となる会費の徴収や物品購入の強要などの違法行為は、あらゆる法令を適用して事件化を図り、面倒見の徹底検挙を図る。

#### **エ 関係機関・団体等との連携**

複数県にまたがる暴走族等による大規模走行事案を把握した場合は、関係する各県警察本部に情報提供して連携した取締りを行うとともに、広島運輸支局等の関係機関と連携した街頭検査等を行い、違法改造車両の取締りを推進する。

### **(5) 暴走族関係事犯者の再犯防止**

## ア 再非行防止対策の推進

グループからの離脱促進や継続補導に当たっては、サポート会議の開催や少年サポートルームへの積極的参加を図るなど、再非行防止に向けた効果的な立直り支援活動を推進する。

## イ 学校・職場等との緊密な連携

暴走族等に加入し非行を行う少年は、周囲の環境や自らに問題を抱え、再び非行に走りかねない特性から、暴走族相談員や学校・職場等と緊密な連携を図りながら、積極的に連絡を取るなどして、少年に対する支援活動を推進する。

## (6) 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されないことがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、全国的な広報活動の推進及び企業・関係団体に対する指導を積極的に行う。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて事務所等に立入検査を行う。

## 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」

市内における救助・救急体制は、広域的組織体制である福山地区消防組合により、医療機関と連携し、交通事故等に伴う人命救助活動を行っている。

2020年（令和2年）中の交通事故出動件数は1,781件で全体の8.6%、搬送人数は1,592人で全体の8.6%を占めている。件数、人員とも近年は減少傾向にあるものの、急病、転院搬送、一般負傷に次ぐ人員数となっている。

また、消防組合では、救助業務も実施しており、2020年（令和2年）中の救助出動件数は269件で、救助人数は141人である。このうち交通事故に起因する出動件数は128件（47.6%）、その救助人数は61人（43.3%）で最も多い。

消防組合においては、交通事故による救助・救急需要に迅速に対応できる物的・人的体制を整備する必要がある。

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

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・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災害派遣医療チーム（DMAT<sup>（※）</sup>）の連携による救急・救助体制の充実を図る。

### **（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）<sup>（※）</sup>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図る。

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措置）の充実のため、救急隊においては救急救命士が運用されている。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・助言のもとに救急救命士を含めた救急隊員による応急措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・救命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

な救急救命措置を行うことができる高規格救急自動車の整備を推進する。

#### **(6) 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進**

広島県ドクターヘリを補完するため、医師・看護師を救急現場に搬送する。

県内2機体制…広島県防災ヘリコプター、広島市消防ヘリコプター

#### **(7) 救急隊員及び救助隊員の教育訓練の充実**

複雑多様化する救急・救助事案に対応できるよう救急隊員や救助隊員の知識・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、西日本高速道路株式会社と福山地区消防組合が相互に協力して、適切かつ効率的な人命救護を行う体制の整備を図る。

また、救急活動を迅速に行うために通信連絡体制等の充実を図るとともに、西日本高速道路株式会社はインターチェンジ所在の市等に財政措置を講じ、市等においても救急業務実施体制の整備を促進する。

さらには、西日本高速道路株式会社及びインターチェンジ所在の市等は、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の充実を図る。

## **2 救急医療体制の整備**

### **[現況と問題点]**

市の救急医療体制は、在宅当番医制、福山夜間成人診療所により、初期救急医療体制を整備している。また、入院や手術を必要とする重症患者のための二次救急医療体制については、救急告示医療機関や病院群輪番制を実施することで整備している。

重篤な患者のための三次救急医療については、2005年（平成17年）4月から福山市民病院に救命救急センターを、2006年（平成18年）4月から福山市民病院にヘリポートを設置して対応している。

さらに、事故等の現場でいち早い救命措置を行うため、2018年（平成30年）12月からドクターカーの運行を開始している。

小児初期救急医療体制については、在宅当番医制や福山夜間小児診療所により確

保している。また、2021年（令和3年）4月から、福山市民病院が小児救急医療拠点病院に指定されたところである。

今後とも、重症患者に救急医療の円滑な提供を図るため、初期・二次・三次救急医療機関の連携強化やドクターヘリ、ドクターカー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]**

救命救急センターの設備・人員確保等の支援などとともに、今後も初期・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。

### **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、救急救命士を含めた救急隊員の教育・研修体制の整備を図っている。

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および受入れのため、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。

また、市民に休日診療医療機関、小児・成人の夜間診療所等の情報をインターネット等により提供するとともに、医療機関の空床情報などを搬送時等に活用し、救急医療を側面的に支援している。救急医療情報ネットワークシステムの運営については、市医師会・市歯科医師会・医療機関・消防機関等の協力のもとに実施している。

#### **[対策]**

##### **（１）救急関係機関の協力関係の確保**

消防機関と医療機関の連携のもと、教育訓練体制の充実等により救急隊員による応急処置等の質を確保するとともに、傷病者の搬送及び受入れの迅速かつ円滑な実施のため、実施基準について継続して検証・見直しを行う。

##### **（２）救急医療情報ネットワークシステム運用の充実**

救急隊と救急医療機関が救急搬送に関する情報をリアルタイムで共有できる仕組みは構築されており、搬送先の分散化・適正化や搬送時間の短縮をめざすな

ど、より迅速な救急医療体制の強化を推進する。

### **(3) 災害派遣医療チームの運用体制の充実**

大規模な交通事故等に対処するため、災害派遣医療チーム（DMAT）及び災害派遣精神医療チーム（DPAT）<sup>(※)</sup>の運用体制の強化等、救助・集団救急事故体制の整備を推進する。

## **第7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対策の一環として、市の交通事故相談窓口及び福山地域県民相談室で交通事故相談に応じている。

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、今後とも相談員の資質の向上に努めるとともに、関係機関と相互の連携を強化し、相談機能の充実と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**

多様化・複雑化した相談への適切な助言、また、交通事故被害者等の心情に配慮した相談対応のため、関係機関等の実施する研修等に相談員を派遣し、資質の向上に努めるとともに、市のホームページ、広報等において、交通事故相談窓口の周知に努め、交通事故当事者に広く相談の機会を提供する。

#### **(2) 損害賠償請求の援助活動等の強化**

警察においては、交通事故被害者に対する適切かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。

また、市の交通事故相談においては、相談者に損害賠償保険の請求方法等を教示することで、損害賠償に対する援助活動を行う。

## 第8節 研究開発及び調査研究の充実

### 1 道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究の推進

#### [現況と問題点]

交通事故の発生原因が複雑化，多様化していること，高齢者人口・高齢運転者の増加，ICT の発展，道路交通事故の推移，道路交通安全対策の今後の方向を考慮して，人・道・車それぞれの分野における研究開発及び調査研究を計画的に推進する必要がある。

#### [対策]

#### (1) 高度道路交通システム（ITS）に関する研究開発の推進

##### ア 交通情報の高度化

より安全で快適な目的地への移動を実現することで，利用者の利便性の向上を図るため，渋滞，所要時間，交通規制等により高精度な情報をリアルタイムに収集・提供するシステムの構築等に関する研究開発を推進する。

なお，交通情報の提供に関する指針(平成14年国家公安委員会告示第12号)に基づき，経路誘導情報が当該情報に従って通過する地域における交通の安全を阻害することのないよう働きかけを行う。

##### イ 交通管理の最適化

交通流・量の積極的かつ総合的な管理を行い，交通の安全性・快適性の向上と環境の改善を図るための研究開発を行う。

- ・公共車両優先信号制御の効果的な運用に向けた研究開発
- ・車両の動態把握等による業務車両等の効率的運用を支援する手法の研究開発
- ・交通規制情報のデータ精度向上等に関する研究開発
- ・ビッグデータ，AI や新たな通信方式等を活用した交通管制システムの研究開発及びその実現

#### (2) 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して，高齢者が安心かつ安全に移動・運転できるよう，適切な安全対策を実施するため，道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策に関する研究を推進する。



### (3) その他の研究の推進

#### ア 交通事故の長期的予測の充実

多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図る。併せて、交通事故に係る各種統計・データについて、EBPMの更なる推進を図る観点から、引き続きその充実・改善に取り組む。

#### イ 交通事故被害者の視点に立った交通安全対策に関する研究の推進

交通事故被害者等を始め、市や交通安全に関わる団体等の視点から、交通安全対策を検討する研究を推進する。

## 2 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関係する調査研究の成果を各種対策に反映させるよう努めている。

引き続き、交通事故統計分析業務及び交通事故・交通安全対策に関係する各分野における調査研究を推進し、その成果を各種対策に反映する必要がある。

### [対策]

大学・民間の研究機関及び交通安全関係機関等と連携し、高齢社会の進展等、今後の交通情勢の方向を考慮して、各分野における調査研究の充実に努める。

交通事故多発箇所・危険箇所において、国・県、道路管理者等の関係機関との合同の現地検討を積極的に実施し、交通事故発生原因の究明と事故防止対策の確立に向けた調査研究を行う。

交通事故調査・分析に係る情報を市民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する意識の向上を図る。

## 第3部 鉄道・踏切道における交通の安全

### 第1章 鉄道の交通安全

- ① 鉄道は市民生活に欠かすことのできない交通手段である。
- ② 鉄道事故は、被害が甚大となり多数の負傷者数が予想される。



#### 【講じようとする施策】

- ① 高齢者や障がい者等も含むすべての人が安心して鉄道施設を利用できるように安全対策、安全に関する知識の普及等を推進する。
- ② 重大事故等に備え、訓練の充実や鉄道事業者と消防・医療機関、その他関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

### 第2章 踏切事故のない社会をめざして

- ① 踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、改良をすべき踏切道が残されている。
- ② 引き続き、踏切事故対策を総合的かつ積極的に推進する。



#### 【講じようとする施策】

- ① 構造改良、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施する。
- ② 自動車運転者や踏切道通行者に対する教育・啓発を実施する。
- ③ 道路管理者と鉄道事業者の協力による効果的な事業を推進する。

## 第1章 鉄道の交通安全

### 第1節 安全対策の推進及び安全に関する知識の普及

#### 〔現況と問題点〕

人や物を大量・高速に、かつ定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠かすことのできない交通手段であるが、ひとたび事故が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりでなく、被害が甚大となる。このため、各種の安全対策を推進し、市民の鉄道に対する信頼をゆるぎないものとする必要がある。

#### 〔対策〕

高齢者や障がい者等も含むすべての人が、安心して鉄道施設を利用できるよう、十分配慮した駅施設等の整備の促進、緊急時に備えた運行管理体制の充実、乗務員等の教育訓練の充実、安全管理体制の充実、鉄道の安全に関する知識の普及、効果的かつ機動的な保安監査の実施等の安全対策を推進する必要がある。

### 第2節 救助・救急活動の充実

#### 〔現況と問題点〕

鉄道の事故は、多数の負傷者を生じることが予想されるため、事故発生に伴う救急・救助活動ができるよう、鉄道事業者と福山地区消防組合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、その他関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

## 第2章 踏切事故のない社会をめざして

### 第1節 踏切道の交通安全対策

#### 〔現況と問題点〕

踏切事故は、全国的にみると長期減少傾向にある。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。市内においては、第10次交通安全計画期間中の2016年（平成28年）～2020年（令和2年）の5年間に死亡事故が3件発生しており、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。

#### 〔対策〕

踏切事故は、ひと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から、引き続き、構造改良、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施する。加えて、自動車運転者や踏切道通行者に対して、交通安全意識の向上及び非常時における緊急措置の周知徹底を図るため、学校、自動車教習所などでの教育を引き続き推進するとともに、あらゆる世代向けの交通安全教室でも啓発していく。

また、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考慮し、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、道路管理者と鉄道事業者が協力し、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進する。

# 用語の解説（50音順）

## 1 i-Size (P60)

チャイルドシートにおける従来の安全基準（ECE R44/04）から変更された新基準（ECE R129）のことで、ISOFIX（アイソフィックス）取付などに対応する世界的最新安全基準

## 2 ICT (P4)

情報通信技術（Information and Communication Technology の略）のこと

## 3 ITS (Intelligent Transport Systems) (P26)

高度道路交通システムのことで、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

などが挙げられる。

## 4 ETC2.0 (P17)

これまでの ETC と比べ、①大量の情報の送受信が可能 ②インターチェンジの出入り情報だけでなく経路情報の把握が可能、となり道路政策に大きなメリットとなるものの

## 5 EBPM (P5)

エビデンス（根拠）に基づく政策立案（Evidence-based Policy Making の略）のこと、統計データや各種指標等の客観的な根拠を基に、政策決定や実施を効率的・効果的に行うこと

## **6 ASV 技術 (Advanced Safety Vehicle 先進自動車) (P60)**

先進技術を利用して、カーブ警報装置・居眠り警報装置等、ドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車の技術

## **7 エスコートゾーン (視覚障がい者用横断帯) (P20)**

横断歩道の中央部に視覚に障がいのある人が認知できる突起を設け、横断歩道内を安全にまっすぐすすめるようにするもの

## **8 音響式信号機 (P20)**

歩行者用青信号の表示の開始又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

## **9 狭さく (P19)**

道路幅を物理的に狭くしたり、視覚的に狭く見せることにより、自動車の運転者に速度を低減させる設備

## **10 交通需要マネジメント (TDM: Transportation Demand Management) (P30)**

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

## **11 交通情報板 (P19)**

道路利用者に対して交通情報の提供を行い、交通分散・誘導するために路側あるいは道路路上に設置する施設で、表示方法としては、電光式・灯火式・字幕式・LED 式などがあり、遠隔制御または手動により操作される。

## **12 高度化 PICS (P19)**

Bluetooth を活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により、青信号時間の延長を可能とするもの

## **13 災害派遣医療チーム (DMAT: Disaster Medical Assistance Team) (P68)**

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

#### **14 災害派遣精神医療チーム (DPAT: Disaster Psychiatric Assistance Team) (P71)**

大規模な自然災害、深刻な事件や事故が発生した際、各都道府県から派遣(72時間以内)される精神医療チームのことで、精神医療の中核的機関に籍を置く精神科医師、看護師、業務調整役等で構成される。

#### **15 サポカー、サポカーS (P16)**

自動ブレーキシステムなどの安全装備を搭載した安全運転サポート車(セーフティサポートカー)のこと。サポカーSは、自動ブレーキに加え、ペダル踏み間違い時の加速抑制装置、車線逸脱警報、先進ライト機能等を搭載した、特に高齢運転者に推奨する自動車

#### **16 視距の改良 (P22)**

運転者が道路上で見通すことのできる距離の改良

#### **17 事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)(P22)**

「事故危険区間」の中から、早期に対策が必要かつ高い効果が期待できる区間から、順次対策に取り組んでいくため、優先度が高い区間を統整理した計画。広島県では、2010年度(平成22年度)に「事故危険区間(代表区間)72区間(2015年度(平成27年度)一部追加)」を選定している。

#### **18 自動車アセスメント事業 (P60)**

自動車やチャイルドシートの安全性能の評価・公表を行うことによって、車に乗る人が安全な選択をしやすいような環境を整えるとともに、メーカーによる安全な自動車等の開発を促進することによって安全な自動車等の普及を促進する事業(1995年度(平成7年度)スタート)

#### **19 自動体外式除細動器 (AED: Automated External Defibrillator) (P68)**

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、電気的ショックを与え(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。

## 20 重傷者 (P7)

交通事故によって負傷し、1 箇月以上（30 日以上）の治療を要する者

## 21 シニアカー (P12)

ハンドル型電動車椅子のこと。免許不要でセニアカーとも呼ばれ、高齢者向けに製造された三輪又は四輪の一人乗り電動車両（最高速度 6 km/h 以下）のこと。道路交通法上は歩行者扱いとなるため歩道を通行する。ただし、規格で定められた大きさを超える場合（籠や杖の収納箱の設置による）は、車の仲間とみなされる場合があり、注意が必要

## 22 新交通管理システム (UTMS: Universal Traffic Management Systems) (P27)

ITS のひとつとして警察庁が整備を進めているもので、光センサー（ビーコン）を通じた個々の車両との双方向通信により、ドライバーに対してリアルタイムな交通情報を提供するとともに、旅客・物流の効率化を含めた交通の流れを積極的に管理することによって、「安全・快適にして環境に優しい車社会」の実現をめざすシステムをいう。

## 23 Society5.0 (P4)

サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する人間中心の社会

## 24 ゾーン 30 (P16)

区域（ゾーン）を定めて、最高速度 30 km/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

## 25 TS マーク保険 (P48)

TS マークは、自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検・整備した安全な自転車に貼付するシール（赤・青 2 種類）のことで、そのシールには「傷害補償」「賠償責任補償」「被害者見舞金」が支払われる保険が付帯されている。

## 25 パークアンドライド (P30)

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、電車等により継ぐ移動形態をいう。



## 26 バリアフリー化 (P13)

生活に密接な施設や道路などにおける様々な障害（バリア）を取り除くというもの。  
高齢者や障がい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。

### 【バリアフリー法】

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」2006年（平成18年）12月20日，高齢者・障がい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。

## 27 ハンプ (P16)

車両の低速走行等を促すために道路に設ける盛り上がり（凸部）のこと

## 28 VICS (Vehicle Information and Communication System) (P35)

情報通信技術を活用し，三つのメディア（光ビーコン，電波ビーコン，FM多重放送）により，車載端末へ交通渋滞情報，規制情報等のリアルタイムな道路交通情報をデジタルデータにより提供されるシステムをいう。

## 29 光ビーコン (光学式車両感知器) (P19)

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

## 30 ビッグデータ (P17)

インターネットの普及やコンピュータの処理速度の向上により生成される大容量デジタルデータのことで，従来のデータベース管理システムなどでは，記録・保管・解析が困難な巨大データ群

## 31 プローブ情報 (P33)

車両の走行情報のことで，速度計，ブレーキ，ワイパーなどの動きを計測する各種のセンサーや計測機器が搭載された車両をセンサー又は遠隔監視装置と見立てて，走行中の多数の車両から通信ネットワークを通じて，得られる様々な情報（位置，速度など）のこと

### **32 MaaS (Mobility as a Service) (P31)**

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて、検索・予約・決済を一括で行うサービスで、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの

### **33 マルチモーダル施策 (P23)**

良好な交通環境を作るために、航空・海運・水運・鉄道など、複数の交通機関と連携し、都市への車の集中を緩和する総合的な交通の施策



## 第 11 次福山市交通安全計画

作成 2022 年（令和 4 年）2 月  
発行 福山市交通安全対策会議  
〒720 - 8501 福山市東桜町 3 番 5 号  
☎ 084 - 928 - 1077  
URL : <http://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/>  
事務局 福山市市民局市民部市民生活課（生活安全担当）