

第11次 庄原市交通安全計画

[令和3(2021)～7(2025)年度]

庄原市交通安全対策会議

はじめに

交通事故を根絶し、安全で安心な庄原市を実現することは、市民の切なる願いです。

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46年以降10次にわたり、市内において講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めた「庄原市交通安全計画」を策定し、関係機関・団体等と協力して交通安全対策を推進し、市内の交通事故防止を図ってきました。

交通事故の防止は、市をはじめとした交通関係機関・関係民間団体だけでなく、市民と行政が協働して取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念のもとに、交通事故のない社会を目指して、総合的かつ長期的な視野に立った交通安全対策全般を効果的に推進していく必要があります。

特に、高齢化率が全国平均を大きく上回る本市においては、高齢者の運転免許保有者数は増加しており、交通事故による死者数に占める高齢者の割合も増加傾向にあり、憂慮すべき事態になることが懸念されます。

この度策定した「第11次 庄原市交通安全計画」（令和3（2021）～7（2025）年度）においては、引き続き、高齢者や子どもなどの交通弱者対策や、地域の交通実態に即した効果的な道路交通安全対策を重点的に推進することとしております。

この計画に基づき、関係行政機関・団体はもとより、市民と行政が一体となって、地域の交通実態に即した効果的な交通安全施策を推進することにより、交通事故のない社会を目指してまいります。

市民の皆様方におかれましても、それぞれの立場で、この計画の実現に向けて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。

令和4（2022）年3月

庄原市交通安全対策会議会長

庄原市長 木山耕三

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	1
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	2
3 横断的に重要な事項	3
第2部 道路交通の安全	4
第1章 道路交通事故のない社会を目指して（基本的な考え方）	5
1 道路交通事故のない社会を目指して	5
2 歩行者の安全確保	5
3 地域の実情を踏まえた施策の推進	5
4 役割分担と連携強化	5
5 交通事故被害者等の参加・協働	5
第2章 道路交通の安全についての目標	6
第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し	6
1 道路交通事故の現状	6
2 道路交通を取り巻く状況の展望	9
3 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	11
第4章 講じようとする施策	14
第1節 道路交通環境の整備	14
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	14
2 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	16
3 幹線道路における交通安全対策の推進	16
4 交通安全施設等の整備事業の推進	18
5 高齢者等の移動手手段の確保・充実	19
6 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	20
7 無電柱化の推進	20
8 効果的な交通規制の推進	20
9 自転車利用環境の総合的整備	21
10 ITSシステムの活用	21
11 交通需要マネジメントの推進	22
12 災害に備えた道路交通環境の整備	23
13 総合的な駐車対策の推進	24
14 道路交通情報の充実	24
15 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	25
16 交通事故統計・分析の充実等	26
第2節 交通安全思想の普及徹底	27
1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	27
2 効果的な交通安全教育の推進	30
3 交通安全に関する普及啓発活動の推進	31
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	35
5 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	36

第3節	安全運転の確保	37
1	運転者教育等の充実	37
2	安全運転管理の推進	38
3	事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進	39
4	交通労働災害の防止等	40
5	道路交通に関する情報の充実	41
第4節	車両の安全性の確保	42
1	車両の安全性に関する基準等の改善の推進	42
2	自動運転車の安全対策・活用の推進	42
3	自動車の検査及び点検整備の充実	42
4	自転車の安全性の確保	43
第5節	道路交通秩序の維持	44
1	交通の指導取締りの強化等	44
2	暴走族等対策の推進	45
第6節	救助・救急活動の充実	47
1	救助・救急体制の整備	47
2	救急医療体制の整備	48
3	救急関係機関の協力関係の確保等	49
第7節	被害者支援の充実と推進	50
1	自動車損害賠償保障制度の充実等	50
2	損害賠償の請求についての援助等	50
3	交通事故被害者支援の充実強化	50
第8節	研究開発及び調査研究の充実	52
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	52
2	道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	52
第3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	53
第1節	踏切事故の状況等	53
第2節	交通安全計画における目標	53
第2章	踏切道における交通安全についての対策	53
第1節	踏切道の構造の改良の促進	53
第2節	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	53
第3節	その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	54
用語の解説		55

(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を目指して

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状況にあり、このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

そのために、防犯や防災、さらには、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取り組みが必要とされる中であって、今なお、交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関をはじめ、交通安全の確保もまた、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

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・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指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(昭和45年法律第110号)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、更なる一歩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・障害者・子ども等の交通弱者の安全を一層確保する必要がある。交通事故がない社会は、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、高齢運転者による事故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って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、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「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目指す。

1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、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つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的調査分析や政策評価を充実して、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、強力で推進する。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な交通を確保するため、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、自ら安全で安心な交通社会を構築していこう

とする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

さらに、市民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し、自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要である。

(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、新技術の活用とともに交通機関の社会的機能や特性を考慮し、高い安全水準を常に維持させるため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、施設の老朽化対策等を図る。また、交通環境の整備にあたっては、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、歩道整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図る。

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、地震等に対する防災の観点にも適切な配慮を行う。

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、人手不足の影響が見られ、自動化・省力化等の進展も見られる中で、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り組みが必要である。

(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見られる。

先進技術の導入にあたっては、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。

(3) 高まる安全への要請と交通安全

感染症をはじめ、自然災害の影響や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るために、安全に関わる関係機関は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、陸上交通にも及び、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用を促進する必要がある。

加えて、情報通信技術（ICT）を積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者をはじ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。自動化の推進にあたっては、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。

(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。

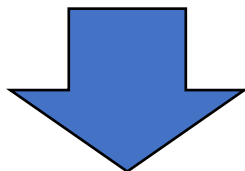
(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

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促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や、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り組み等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

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

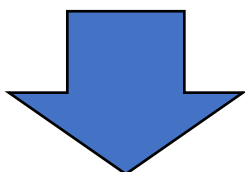
人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。



●第2章 道路交通の安全についての目標

令和7(2025)年までに

- ① 交通事故死者数を年間ゼロ人
- ② 交通事故重傷者数を年間5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 | 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 |

第1章 道路交通事故のない社会を目指して（基本的な考え方）

1 道路交通事故のない社会を目指して

日本一安全で安心な庄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持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。

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。

近年においては、未就学児をはじ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り組みが、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数をゼロに近づけることを目指し、究極的に道路交通事故のない社会の実現に向けて、更に積極的な取り組みが必要である。

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、役割分担をしながらその連携を強化し、また、市民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加・協働していくことが重要である。

2 歩行者の安全確保

広島県においては、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、人優先の交通安全思想のもと、歩道の整備等により、歩行者の安全確保を図ることが重要である。

3 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては様々な施策メニューがあるが、地域の実情を踏まえたうえで、その地域に最も効果的な施策の組合せを地域が主体となって行うべきである。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進にあたっては、住民に一番身近な市や警察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、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積極的に参加し、協働していくことが重要である。

5 交通事故被害者等の参加・協働

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

第2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

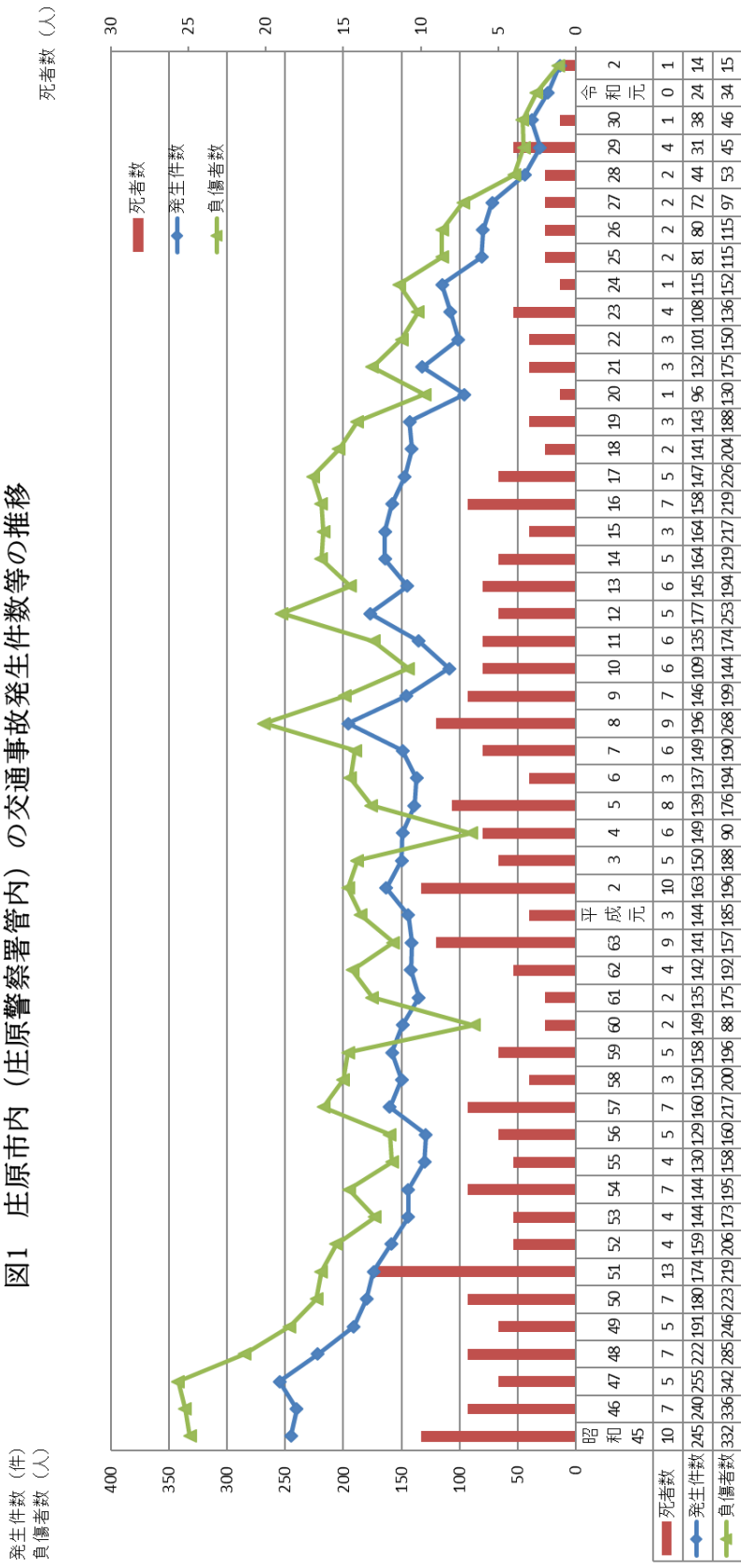
本市の交通事故発生件数及び負傷者数は、「くるま社会」の進展に伴って年々増加の傾向を示し、昭和47(1972)年には、発生件数255件、負傷者数342人と最高を記録したが、その後は着実に減少に向かい、昭和55(1980)年には、発生件数130件、負傷者数158人とピーク時の約半数以下へと減少した。その後、一時、増加に転じたが、その後再び減少傾向に転じ、令和2(2020)年には発生件数14件、負傷者15人となった。

また、交通事故の死者数は、昭和51年(1976)年には13人と最高を記録したが、その後は着実に減少に向かい、平成2(1990)年に10人を記録した以外は、一桁で推移している。

「第10次庄原市交通安全計画」に掲げた、令和2(2020)年までに、交通事故発生件数を年間54件以下(平成27(2015)年の発生件数の24.1%以上の削減)にするとともに、交通事故における死者数をゼロ人にするとした目標に対しては、交通事故発生件数は達成しているが、交通死者数については、令和元(2019)年以外は達成することができなかった。

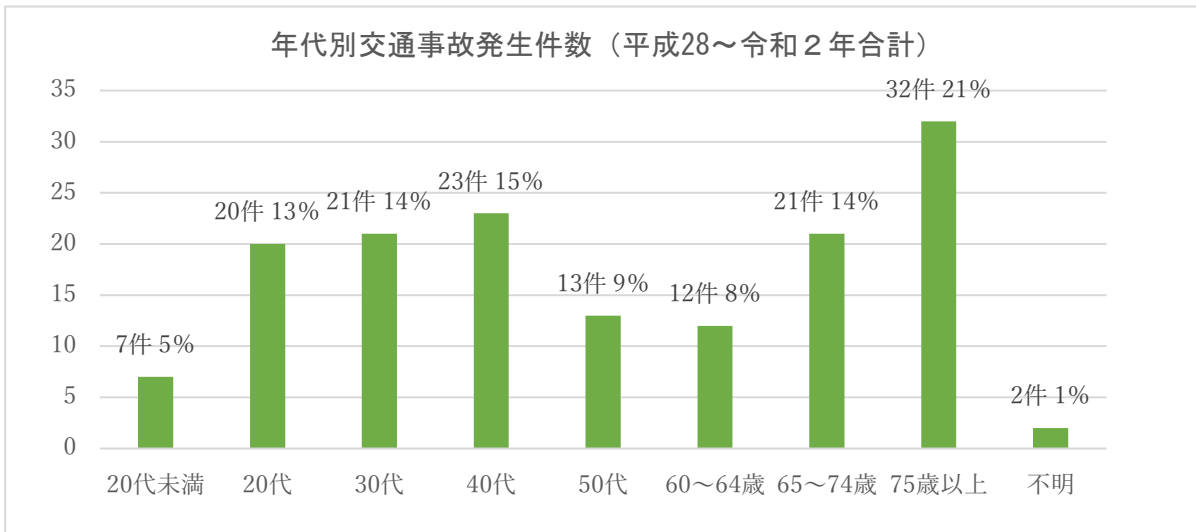
(図1)

図1 庄原市内（庄原警察署管内）の交通事故発生件数等の推移



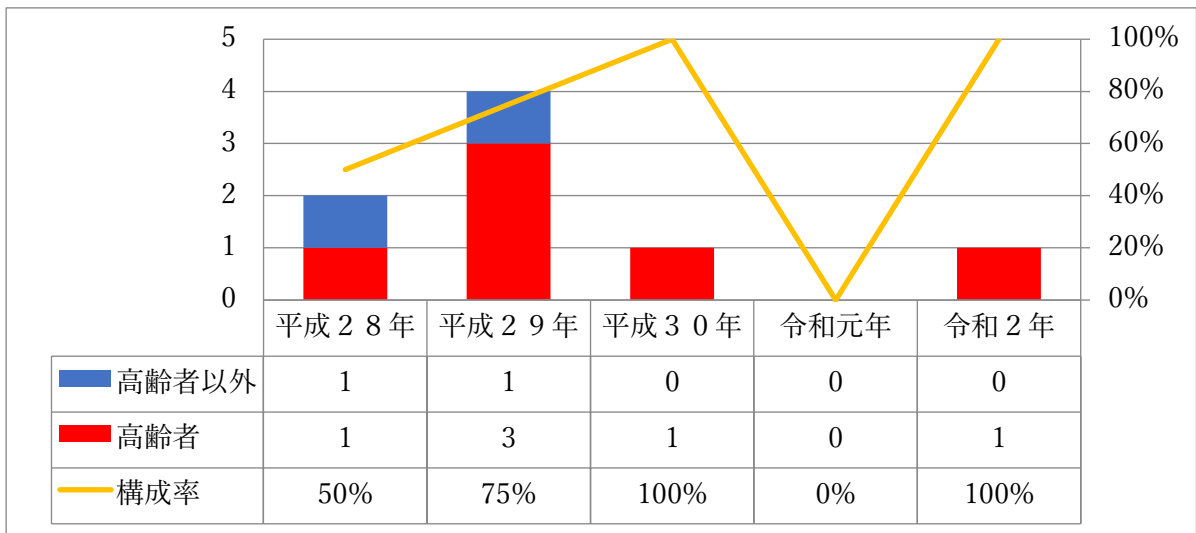
近年の交通事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

【年代別交通事故発生状況（平成28(2016)年～令和2(2020)年合計）】



○交通事故の約半数を60歳以上が占めている。

【交通死亡事故に占める高齢者率】



【歩行者及び自転車の事故】

歩行者事故発生件数

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	9	5	5	4	5

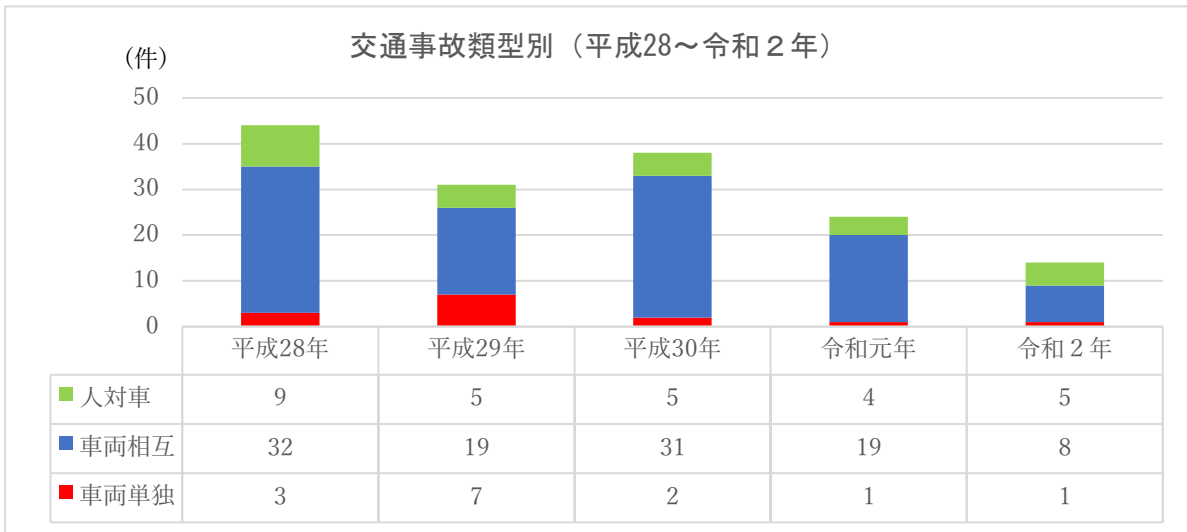
自転車事故発生件数

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	2	1	0	1	0

【飲酒運転による事故】

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	0	1	0	0	0

【類型別交通事故発生状況（平成28～令和2年）】

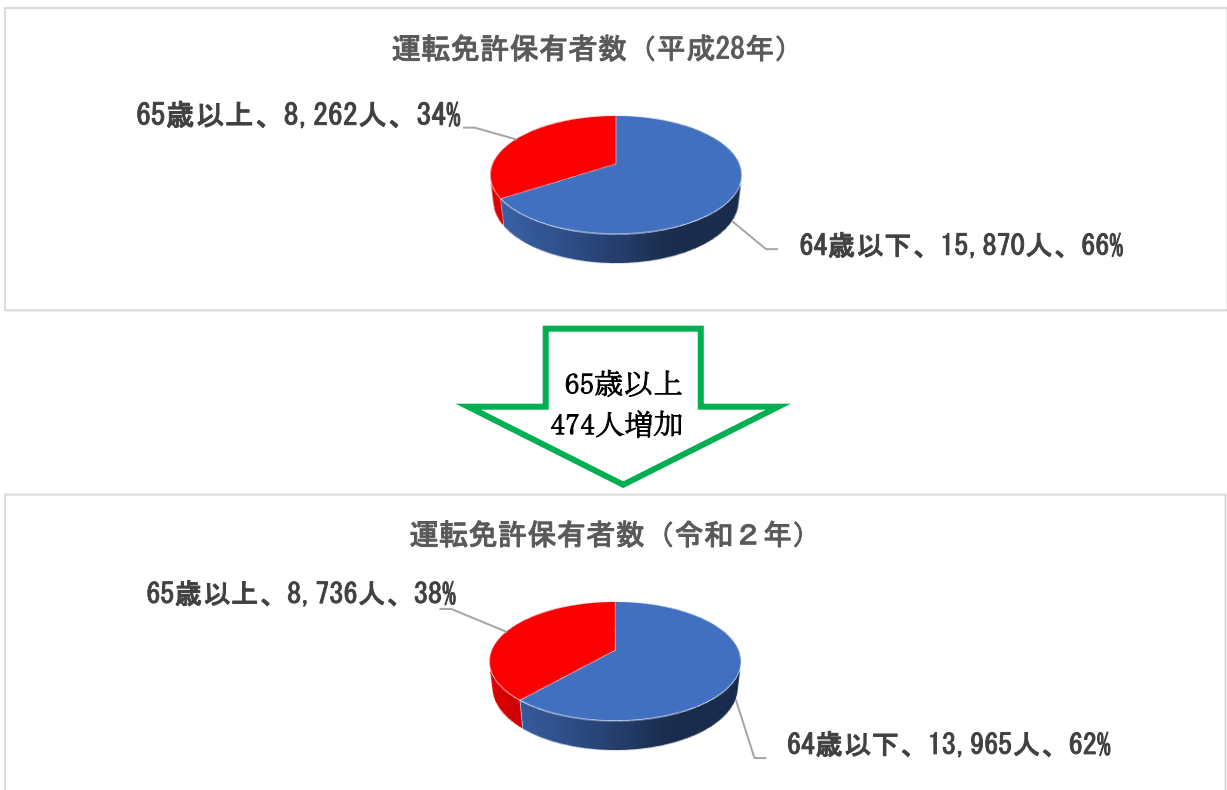


○本市では、車両同士の事故が多い傾向にある。

2 道路交通を取り巻く状況の展望

平成28(2016)年と令和2(2020)年における運転免許保有者数を比較すると、過疎化による人口の減少に伴って減少していることから、今後においても減少が見込まれる。また、車両保有台数についても同様に、今後減少することが見込まれる。しかしながら、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、中でも高齢者の運転免許保有者の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

【庄原市の運転免許保有者数】



3 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

- 令和7(2025)年までに
- ①交通事故死者数を年間ゼロ人
 - ②交通事故重傷者数を年間5人以下

〈考え方・算出根拠〉

- ① 第10次庄原市交通安全計画の目標値を引き続き目標値として設定した。
- ② 過去5年間の平均値に、県の減少率(65.2%)を市に当てはめて目標値を設定した。
過去5年の平均9.2人 \times 65.2%=5.99人 \div 5人

【参考】県の考え方・算出根拠

●考え方

・交通事故死者数

死者数をゼロに近づけることを目指し、国の第11次交通安全基本計画の目標が、「令和7(2025)年までに2,000人以下」に設定された。

国の第10次交通安全基本計画の目標値(2,500人以下)と国の第11次交通安全基本計画の目標の比率(80%)を踏まえた数値を目標とする。

・高齢者死者数

高齢化社会の進行に伴って高齢者死者数の増加が懸念されることから、第8次交通安全計画以降、独自に目標を設定している。

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%)及び県(55.8%)と、共に55%を上回っていることから、これ以下の数値を目標とする。

・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目指し、新たに国の第11次交通安全基本計画の目標に「令和7(2025)年までに22,000人以下」が設定された。

過去5年の国の重傷者数の平均(33,722人)と国の第11次交通安全基本計画の目標の比率(65.2%)を踏まえた数値を目標とする。

●算出根拠

1 交通事故死者数

第10次交通安全計画の目標75人 \times 80%=60人

2 高齢者死者数

第11次交通安全計画の目標60人 \times 55%=33人

3 重傷者数

過去5年の平均1,119人 \times 65.2%=730人 \div 700人

第3章 道路交通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は減少傾向にあることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策は、一定の効果があったと考えられる。一方で、全死者数の多くが高齢者であるという状況である。

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・普及等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。

対策の実施にあたっては、可能な限りEBPM（証拠に基づく政策立案）を推進して効果を検証し、必要に応じて改善していくことが必要である。

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 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、対策を講ずる。

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が増加傾向にあり、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。

高齢者については、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進する。さらに、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる政策に留まらないが、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

・高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道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、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に合った自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられる。また、年齢等に関わらず多様な人々が利用しやすいよう、都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化^{*14}された道路交通環境を形成する。

・高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及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、運転支援機能をはじ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幅広く情報提供していく必要がある。

さらには、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、安心して子どもを生み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が望まれる。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、歩道整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。また、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等をはじめ、地域で子どもを見守っていくための取り組みも充実させていく必要がある。

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ずる。

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、令和4(2022)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、施行後の取り組み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

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る。

歩行者横断中の交通事故も多く発生している状況下において、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていない。歩行者の安全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、歩道の整備をはじめ、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全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で、信号機のあるところ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。

さらに、歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車が問題になっている場合には、放置自転車対策を進める必要がある。

加えて、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、自転車利用者をはじ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。

(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、障害者、子どもを含む全ての歩行者や自転車が、安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならない。

生活道路の安全対策については、ゾーン30^{*11}の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンブ^{*15}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など、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

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り組みを進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

このような取り組み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目指す。

(4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先端技術の活用により、交通事故の発生は減少している。今後も、サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及など、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。

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から得られたビッグデータ等の事故発生地域、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り組みが進められた。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、対策に活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

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、安全安心な交通社会の実現に向けた取り組みを具体化することが急がれる中で、地域における行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざ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、専門家の知見を地域の取り組みに活かすとともに、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、交通事故情報の提供に一層努める。

なお、市で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はじめ、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問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

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〕

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道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、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、各地域の学校、教育委員会、警察及び道路管理者が連携・協力して、通学路等の安全点検や安全確保を図る取り組み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、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。

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^{※11}」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や道路標示の整備、信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策や、信号機の改良、光ビーコン^{※16}・交通情報板^{※5}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県公安委員会へ要望する。

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^{※3}、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県公安委員会へ要望する。

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、県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^{※15}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、エリア進入部におけるハンプ^{※15}や狭さく^{※15}の設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を推進する。

また、道路標識の高輝度化・大型化・自発光化等、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」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。

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・効率的な対策を実施する。

(2) 通学路等における交通安全の確保

ア 通学通園路の整備

幼稚園、保育所、認定こども園、小学校、中学校、高等学校、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^{※15}・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道路等の整備、押ボタン式信号機や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 通学路の設定と安全点検

児童が日常的に集団で登下校する通学路における交通安全を確保するため、「庄原市通学路交通安全プログラム」に基づく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り組みを支援するとともに、通学路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、教育委員会、道路管理者、警察、市内小学校、市内小学校PTA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、その実施に際して関係機関と連携し、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、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を積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機^{※3}や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン^{※2}、歩行者用休憩施設、駐輪場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。併せて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、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。

特に、駅前等の交通結節点においては、公共交通機関等のバリアフリー化^{※14}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、視覚障害者誘導用ブロック、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、放置物件等の排除を推進する。

2 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

[現況と問題点]

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

[対 策]

高規格幹線道路^{※4}から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路^{※4}等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、人優先の道路交通を形成する。

3 幹線道路における交通安全対策の推進

[現況と問題点]

本市においては、幹線道路における交通事故が全交通事故の約7割を占めていることから、引き続き、交通安全対策を推進する必要がある。

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、効率的な事故対策を推進する。

また、高規格幹線道路^{※4}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^{※4}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）^{※9}の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施にあたって、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、次の手順により広島県が取り組む「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」^{※9}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 地域住民に対して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、県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^{※8}、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

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、速度規制等の交通規制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

高規格幹線道路^{※4}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、歩道や自転車道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。

また、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幹線道路^{※4}等の整備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。

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とともに、ハンプ^{※15}・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推進する。

(6) 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

中国横断自動車道尾道松江線の開通により、高速自動車国道等の交通量が増加したことから、交通安全対策を総合的に実施する観点から関係機関に対し、事故抑止効果の高い自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線、導流レーンマーク^{※12}、凹凸型路面標示、注意喚起標識、薄層舗装等交通安全施設等の整備を要請する。

また、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、ワイヤロープ設置、高視認性ポストコーンの設置・増設、高視認性区画線の設置等による対向車線へのはみ出しによる重大事故の防止対策等のほか、逆走及び歩行者・自転車等の立入り事案による重大事故防止のための標識や路面標示の整備についても要請する。

(7) 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プ^{※15}や狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や、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、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

交通量の多い市街地、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。

カ 歴史的道すじ等の整備

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、歴史的道すじ等の整備を体系的に推進する。

(8) 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。

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、交通安全施設等の整備についても、昭和40年代から50年代にかけて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。

令和3(2021)年度から7(2025)年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画に即して、県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

令和2(2020)年に「持続可能な交通安全施設等の整備の在り方に関する検討会」に

において取りまとめられた提言内容等に即して、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^{*11}」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^{*14}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、無電柱化の推進、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。

(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発生していることから、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) 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良等を推進するほか、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抑止を推進する。

(5) 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。

5 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、昭和40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]

令和2(2020)年6月に公布された、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部改正法」(令和2年法律第36号)により、高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向け、「庄原市地域公共交通計画」(令和3年5月策定)に基づき、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・充実を図る取り組みを推進する。

また、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について、地域課題の解決に資するMaaSのモデル構築やMaaSの普

及に必要な基盤づくりの取り組みを推進し、高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保・充実を図る。

6 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

〔現況と問題点〕

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

〔対 策〕

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

また、バリアフリー化^{*14}をはじめとする安全・安心な歩行空間を整備する。

7 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」等を策定し、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り組みを推進する。

8 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、規制内容をより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、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。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押ボタン式信号の改善を県公安委員会へ要望するなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

9 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や放置自転車対策等、より快適な走行空間を確保のため、対策を進めていく必要がある。

また、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、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講ずるなど、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「自転車活用推進計画」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」（平成28年7月、国土交通省・警察庁）の周知を図るとともに、ルール・マナーの啓発活動、多様な自転車の普及など、ソフト施策を積極的に推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、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。

(2) 放置自転車等の対策の推進

放置自転車等の問題の解決を図るため、市、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、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により、放置自転車を防止する取り組みを重点的に推進する。

10 ITSシステムの活用

[現況と問題点]

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術（ICT）等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである高度道路交通システム（ITS）^{*6}を推進する必要がある。

[対 策]

(1) 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システムの整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン^{※16}、E T C 2.0 等のインフラの整備を推進する。

(2) 交通事故防止のための運転支援システムの推進

高度道路交通システム (ITS)^{※6}の高度化により、交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて産・官・学が連携し、研究開発等を行う。

(3) E T C 2.0の展開

E T Cの通信技術をベースとしたE T C 2.0対応カーナビ及びE T C 2.0車載器により、E T Cに加えて、渋滞回避支援、安全運転支援、災害時の支援といった情報提供サービスを提供する。

今後、E T C 2.0 から得られる経路情報を活用した新たなサービスとして、渋滞等を迂回する経路を走行したドライバーを優遇する措置や、商用車の運行管理支援などが展開されることとされており、E T C 2.0サービスの普及・促進を展開していく。

11 交通需要マネジメントの推進

[現況と問題点]

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) の定着・推進を図る。

具体的には、交差点の改良等の交通容量の拡大策、パークアンドライド^{※13}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、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]

(1) 公共交通機関利用の促進

令和2(2020)年6月に公布された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部改正法」(令和2年法律第36号)により、地域における移動ニーズに対し、「庄原市地域公共交通計画」(令和3年5月策定)に基づき、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。

具体的には、パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等、バスの利用促進を図るための施策を推進する。

また、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、MaaSなどの新たなモビリティサービスの地域への導入の取り組みを進め、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・活性化を促進する。

そして、鉄道・バス事業者による運行頻度や運行時間の見直し、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^{*13}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。

12 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ため、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が、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す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・豪雪・地震等の災害が発生した場合においても、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、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。

また、地震等の災害発生時に、避難場所となる防災機能を有する「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。

(2) 災害に強い交通安全施設等の整備

地震・豪雨・豪雪・地震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、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板^{*5}等の交通安全施設の整備及び、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための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上で、「災害対策基本法」（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

(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。

13 総合的な駐車対策の推進

[現況と問題点]

違法駐車は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、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、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た駐車場整備の誘導を推進する。

(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、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、違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

(4) 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、自治会や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り組みの促進、違法駐車の取締り、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。

14 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^{※16}、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板^{※5}、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。

(2) 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併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。

15 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あたっては、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

道路上から不法占有物件等を一扫するためには、沿道住民をはじめ、道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占有等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有工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

(2) 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) 学校施設等の開放に伴う児童生徒の安全確保

教育委員会は、社会体育の振興と市民の健康増進を図るため、学校の校庭、体育館等の学校体育施設の開放を積極的に促進するよう指導する。

なお、学校施設等の開放にあたっては、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児童及び生徒の安全確保のための方策を講じる。

(4) 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、欠陥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。

(5) 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・凍結路面対策として、県単位や地方ブロック単位にこだわらない広範囲で、躊躇ない予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業、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。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象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。

16 交通事故統計・分析の充実等

[現況と問題点]

交通事故死者数は近年減少傾向を示しているものの、効果的な抑止対策により、更に交通事故死者数を減少させるためには、交通事故分析の充実が不可欠であり、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る。

[対 策]

(1) 交通事故分析の高度化

地理情報システム(G I S)を活用し、交通事故発生状況に加え、道路形状や交通規制、交通指導取締り、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) 効果的な交通事故発生情報の提供

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]

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て生涯にわたる学習を促進し、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、障害者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育の基準として制定された「交通安全教育指針」（平成10(1988)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させる必要がある。

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、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。

[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、家庭及び関係機関・団体等と連携協力を図りながら、日常の教育や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とともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所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や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

(2) 小学生に対する交通安全教育の推進

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

避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

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、自転車や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を内容とする、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、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、歩行中や自転車乗用中等実際の交通の場面で児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

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

(3) 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に自転車で安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は思いやりをもって、自己の安全のみならず、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、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等を内容とする、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、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、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。

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、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想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、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、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、安全運転に必要な知識及び技能、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する。自動車の使用者は、安全運転管理者や運行管理者^{*1}等を、法定講習や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、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。

(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や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者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、関係団体、交通ボランティア等と連携して、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。

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内容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養成等を促進し、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。

電動車椅子（シニアカー）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、高齢者が安全かつ安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

（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、障害の程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進する。

（８）外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対しては、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、また、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など、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

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タイル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などを踏まえ、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、従前の取り組みに加えて、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

教育の実施にあたっては、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、主な通行及び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。

また、シミュレーター等の教育機材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど、効果的な教育手法の開発・導入に努める。

(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、必要に応じて教育方法や利用する教材等を見直すなど、社会やライフスタイルの変化、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あたっては、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り組みを推進するための市民運動として、運動主催機関・団体をはじめ、交通対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携し、交通安全運動を組織的かつ継続的に展開する。

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あたっては、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あたっては、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、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かつ自主的な活動が展開されるよう、事故実態や住民・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、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、地域の事故実態や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義務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、手を上げる・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」(平成19(2007)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、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。

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損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

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とともに、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。

関係機関・団体等との協力のもと、あらゆる機会・媒体を通じて、着用徹底の啓発活動等を展開する。

(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使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取り組みを強化する。

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、普及推進に向けた各種支援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とともに、利用者への正しい使用の指導・助言を促進し、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、子どもや高齢者をはじめとする全ての年齢層を対象として普及を図る必要があるが、特に高齢者に対しては、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、カバン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。

(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等の推進

ア 交通安全教育・広報啓発活動

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するため、飲酒体験ゴーグル等を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育や広報啓発活動を引き続き推進する。

イ 関係機関・団体等との連携

交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者^{※1}、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り組みを更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない。」という市民の規範意識の確立を図る。

また、アルコール依存症が疑われる場合に、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取り組みの推進に努める。

(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、市広報誌、住民告知端末等の広報媒体を活用し、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、後部座席を含めた全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やかな広報

交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、自治会等を通じた広報等により、家庭に浸透するきめ細や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気運の高揚を図る。

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、交通の安全に関する資料・情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、交通安全気運の盛り上がりを図る。

(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、高齢運転者の特性を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

イ 薄暮・夜間時間帯における事故防止啓発活動

薄暮・夜間の重大事故の主要原因となっている最高速度違反や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、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・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等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、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るような情報をはじめ、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、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・民間団体間及び民間団体相互間において、定期的に連絡協議を行い、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

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及び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、交通安全に携わる地域の人材の育成・充実を図る。

市内において交通死亡事故が連続的に発生した場合、「庄原市交通死亡事故多発警報発令制度実施要綱」（平成17年8月26日告示第220号）に基づき、市内全域に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・関係機関及び団体と連携して、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]

交通安全は地域住民の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、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、核家族化が進む中、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あたっては、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・協働を積極的に推進する必要がある。

[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]

令和2(2020)年末の市内の運転免許保有者数は2万2,701人で、総人口の6割以上であり、特に、高齢者(65歳以上)の保有者数が増加傾向にある。

安全運転に必要な知識及び技能を身につけた上で、安全運転を実践できる運転者を育成するため、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や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、教育水準を高める。

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。

(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

運転適正検査により、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

高齢者講習の効果的実施、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、運転技能に着目したきめ細かな教育に努める。

また、自動車教習所と連携して、高齢者講習受講者の受入体制の拡充を図る。

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。

また、臨時適性検査の円滑な実施のため、認知症専門医等との連携を強化するなど、体制の強化に努める。

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、令和4（2022）年6月までに施行されることとされている。

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求める。

また、運転免許証返納者の生活を支える支援施策がより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り組みを推進する。

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と市の高齢者福祉課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・早期対応につなげるとともに、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り組みを推進する。

（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）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運用により、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。

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の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。

このため、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、自動車の使用者等に対して安全運転管理者制度についての周

知を図り、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育が適切に行われるように指導する。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策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更に促進するため、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、日頃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 事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進

[現況と問題点]

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり、総合的な取り組みを推進する必要がある。

[対 策]

(1) 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸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り、運輸防災マネジメントの取り組みを強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取り組みや、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取り組みを的確に確認する。

(2) 根本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者をはじめとした運転者や運行管理者^{*1}に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。また、薬物使用による運行の根絶に向けた啓発を続ける。

さらに、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害するなど、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう事業者に対し、指導を行う。

(3) ICT・自動車運転等新技術の普及推進

事業者による事故防止の取り組みを推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

また、自動車や車載器等の通信システムにより取得した運転情報や、車両と車載機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、更なる事故の削減を目指す。

(4) 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化及び高齢者が被害者となる事故の増加を踏まえ、高齢運転者による事故防止対策を推進するとともに、乗合バスにおける車内事故の実態を踏まえた取り組みを実施する。

(5) 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態ごとや運転者の年齢、健康状態等の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取り組みを現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルの策定やより効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

(6) 運転者の健康起因に伴う事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知徹底を図り、スクリーニング検査の普及を促進する。

4 交通労働災害の防止等

[現況と問題点]

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。

法定労働時間に係る違反や拘束時間、休息时间、連続運転時間など改善基準違反が多く認められ、事業主の運行管理が十分でないこと、また、交通渋滞や荷主からの急な要請なども一因と考えられる。

自動車運転者は、一般的に長距離運行で拘束時間が長いという構造的な問題があり、長時間労働の実態にある。過重労働は交通事故だけでなく、脳・心臓疾患などの健康障害を招くおそれもあり、自動車運転者は、過重労働による脳・心臓疾患の労災認定件数が最も多い職種である。

[対 策]

(1) 交通労働災害の防止

関係機関と連携して広報啓発活動を推進し、「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。

(2) 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者を使用する事業場に対し、労働基準法等関係法令や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」履行確保のための監督指導を実施する。

事業者への指導や法令、各種制度を周知案内するため、労働時間管理適正化指導員を活用する。

5 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、情報通信技術（ICT）等を活用しながら、道路利用者に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]

道路交通に影響を及ぼす台風や大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・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情報通信技術（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 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

[現況と問題点]

衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子どもへの安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の活用・普及促進により、着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

[対 策]

(1) 先進安全自動車（ASV）の普及の促進

先進安全自動車先進技術を利用して運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ASV）について、産学官の協力によるASV推進検討会のもと、車両の普及の促進を一層進める。

安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取り組みを推進する。

(2) 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展によって運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及促進等の車両安全対策を推進する。

2 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り組みの促進

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、そのような車両の安全性を確保するために、実証実験や技術要件の策定等の取り組みを促進する。

(2) 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取り組みの推進

自動運転機能が作動する走行環境条件へ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り組みを推進する。

3 自動車の検査及び点検整備の充実

[現況と問題点]

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。

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。

[対 策]

(1) 自動車の検査の充実

急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るため、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図る。

(2) 自動車点検整備の充実

ア 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管理の徹底を強力に促進する。

イ 不正改造車の排除

暴走族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、「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進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。

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て、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、交通指導取締りや交通事故事件捜査、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や危険性、迷惑性の高い違反に重点を置くとともに、地域の交通実態や県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、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、具体的かつ解りやすい情報発信に努めている。

[対 策]

(1) 一般道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等をはじ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が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り組みを推進する。

また、引き続き、児童、高齢者、障害者の保護の観点に立った交通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、妨害運転罪をはじめ、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。

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、必要に応じて、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、検挙措置を講ずる。

2 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一体となった暴走族の根絶に向けた諸対策を推進した結果、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、集団走行の呼びかけを行い、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。）による集団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、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

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。

(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

暴走族追放気運の高揚を図るとともに、学校及び職場等において、暴走族加入防止教室を開催し、暴走族等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

暴走行為が常習的に行われる道路においては、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

暴走族等の居集場所となっている施設等の管理者に対して、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) 暴走族等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徹底的に行い、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。

(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あたっては、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

暴走族等に加入して非行を行った少年は、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ることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、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]

令和2(2020)年中の市内の救急出動件数は1,653件で、救急搬送人員は1,585人である。

このうち、交通事故に起因する出動と搬送は、それぞれ82件(全体の5.0%)、91人(全体の5.7%)で、急病、一般負傷に次ぐ人員数となっている。

また、市内における令和2(2020)年中の救助出動件数は25件で、救助人員は16人である。このうち、交通事故に起因する出動、救助人員は、それぞれ13件(52.0%)、7人(43.8%)で、最も多くなっている。

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。

このため、県内どこにいても短時間で高度な救命医療が受けられるよう、平成25(2013)年5月から運用が開始された広島県ドクターヘリ、消防・防災ヘリコプターを活用した医師、看護師の現場搬送も行われている。

[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、消防機関と災害派遣医療チーム(DMAT)^{※7}の連携による救助・救急体制の充実を図る。

(3) 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、救命率及び救命効果の向上が期待できることから、市や各種団体等において、自動体外式除細動器(AED)^{※10}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

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、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の整備を推進する。

(6) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事案に対応できるよう、救助隊員や救急隊員の知識・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への参加を促進する。

(7) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、西日本高速道路株式会社、国土交通省等と協力し、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、通信連絡体制等の充実を図るとともに、救急業務に必要な施設等の整備、救急業務従事者への教育訓練の充実を図る。

2 救急医療体制の整備

[現況と問題点]

本市の初期救急医療については、庄原市休日診療センターや在宅当番医制により、確保している。

入院治療を必要とする重症患者のための二次救急医療については、救急告示医療機関として2医療機関が認定され、病院群輪番制病院を確保している。

重篤な患者のための三次救急医療は、現在、県内に高度救命救急センター1か所（広島市内）、救命救急センター4か所（広島市内2か所、呉市内1か所、福山市内1か所）、地域救命救急センター2か所（廿日市市1か所、尾道市1か所）が確保されている。また、各センターで救急担当医師や看護師等スタッフの充実を図るなど、全県的な救急医療体制の確保にも努められている。

重症・重篤患者に対する迅速な救急医療を確保するため、平成25(2013)年5月に広島県ドクターヘリが運航開始されているほか、平成17(2005)年度から実施されている広島市消防ヘリコプター・広島県防災ヘリコプターを活用した、医師・看護師の現場搬送及び救急医療を提供するドクターヘリの事業も継続されている。

また、「中国5県ドクターヘリ広域連携に係る基本協定」に基づき、隣接する他県のドクターヘリとの相互連携を強化することにより、県境地域の救急医療体制の充実が図られている。

[対 策]

(1) 救急医療機関等の整備

県を中心に、救急医療体制の基盤となる初期救急体制を整備するため、地域における休日夜間急患センターの設置・整備を支援している。また、病院群輪番制参加病院等の二次救急医療機関に対する設備や救命救急センターの設置運営の支援などを実施し、救急患者の受入体制を確保するとともに、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、救急患者に対する医療提供体制の確保を支援する。

(2) ドクターヘリ事業の推進

早期医療介入及び搬送時間の短縮を目的としたドクターヘリの積極的かつ有効活用を促進するとともに、ランデブーポイントの新設や見直しにより、ヘリの効率的かつ安全な運航体制を確立する。

今後とも、災害拠点病院や消防機関などの関係機関との緊密な連携・協力体制の確保を推進していく。

3 救急関係機関の協力関係の確保等

[現況と問題点]

病院前救護（プレホスピタルケア）は、救急救命士が医師の指示の下で、傷病者が医療機関に搬送されるまでの間に救急救命処置を行うことであり、病院前救護体制を強化することで、傷病者の救命率の向上等が期待される。

県では、救命率向上を図るため、救急救命士を含む救急隊員が救急現場で行う応急処置等の質を医学的観点から保証するための「指示・指導体制」「事後検証体制」「教育・研修体制」（メディカルコントロール体制）を全保健医療圏（7圏域）で整備している。

平成23(2011)年8月、医療機関の分類基準に基づく医療機関リストや傷病者の状況を確認するための観察基準、傷病者を搬送する医療機関の選定基準等を定めた「傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準」を策定し、傷病者の搬送及び医療機関による当該傷病者の受入れの迅速かつ適切な実施が図られている。

最新の医学的見地を取り入れた救急活動手順書(救急隊現場活動プロトコル)を策定し、救急隊はこのプロトコルに基づいた活動を行うこととされている。

救急救命士が実施できる処置範囲の拡大が進む中で、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処置と搬送・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。

県では、昭和55（1980）年度に救急患者の搬送支援を行うことを目的に、救急医療情報ネットワークシステムの運用が開始されている。平成9（1997）年度からはインターネットの利用により、幅広い医療情報を市民や保健医療関係者に提供し、救急医療体制を側面的に支援している。

[対 策]

(1) 救急関係機関の協力関係の確保

消防機関、医師会、関係医療機関と連携し、メディカルコントロール体制の充実・強化を図るとともに、「傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準」の検証及び必要な見直しを通じて、より適切で円滑な救急搬送及び搬送受入れを推進する。

(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ついては、医療機関の応需情報の入力や共有化が図れるよう、また必要な機能を追加するなどより実効性のあるものに改修できるよう、一層の充実強化を推進する。また、救急出場件数は全国的に増加傾向にあり、本来担うべき救急医療に支障をきたすことがないよう引き続き市民への救急車の適正利用を啓発する必要がある。

(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応するため、災害派遣医療チーム（DMAT）^{*7}及び災害派遣精神医療チーム（DPAT）の運用体制の強化等、関係機関が連携し、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

1 自動車損害賠償保障制度の充実等

[現況と問題点]

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

[対 策]

(1) 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進

被害者に対する適切な情報提供の徹底に係る保険会社（組合）への指導等、及び指定紛争処理機関の保険（共済）金支払に係る紛争の調停等により、保険（共済）金の支払の適正化を推進する。

(2) 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等によって市民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

(3) 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）とともに重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争のもと、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実に資するよう、制度の改善及び安定供給の確保に向けて引き続き指導を行う。

2 損害賠償の請求についての援助等

[現況と問題点]

交通事故被害者救済対策の一環として、市消費生活センター（市民生活課）等で交通事故相談等に対応している。

近年、交通事故相談の内容は多様化・複雑化する傾向にあり、今後とも相談員の資質の向上や関係機関との相互連携の強化による相談機能の充実、市民広報に努める必要がある。

[対 策]

多様化・複雑化した相談への適切な助言や交通事故被害者等の心情に配慮した相談対応のため、関係機関等が実施する研修等に相談員を派遣し、資質の向上に努める。

また、ホームページや市広報誌等において、交通事故相談窓口の存在を広報し、交通事故当事者に広く相談の機会を提供する。

3 交通事故被害者支援の充実強化

[現況と問題点]

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うえ、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。

引き続き、就学の確保を図るため、交通遺児に対して修学奨励金を給付し、就学の援助

を行う必要がある。

[対 策]

(1) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

広島県社会福祉協議会のふれあい基金により、生活保護世帯や準要保護世帯の交通遺児に対して、就学の確保を図るための交通遺児就学奨励金の給付を行う。

自動車事故対策機構による交通遺児等に対する生活資金貸付け等を実施するとともに、重度後遺障害者に対する救済策を推進するため、介護料の支給、短期入院協力病院等の利用に対する助成及び介護料受給者への個別訪問による相談・情報提供並びに脳損傷患者の治療・看護を専門に行う療護センターの運営に対する援助措置の充実を行う。

(2) 交通事故被害者の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等に対して、交通事故の概要や捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「交通事故相談の手引」を作成し、活用する。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、警察本部の交通指導課に設置した被害者連絡調整官等が警察で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして、組織的な対応を図るとともに、職員に対し、交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図る。

(3) 公共交通事故被害者への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、平成24(2012)年4月に、国土交通省に公共交通事故被害者支援室が設置された。同支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたる、コーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。引き続き、関係者からの助言を頂きながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取り組みを着実に進める。

第8節 研究開発及び調査研究の充実

1 道路交通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]

交通事故の発生要因が複雑化・多様化していること及び高齢者人口・高齢運転者の増加、情報通信技術（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]

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全かつ安心して移動・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。

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・交通安全対策に係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]

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。

交通事故多発箇所や危険箇所において、警察・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 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

庄原市内では、過去5年間において踏切事故は発生していないが、一度事故が発生すると、被害が甚大になるおそれがあるとともに、利用者の利便にも重大な支障をもたらすこととなる。

このため、引き続き、踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。

第2節 踏切道における交通の安全についての目標

令和7(2025)年度までの間、引き続き、踏切事故を発生させないことを目指す。

第2章 踏切道における交通安全についての対策

第1節 踏切道の構造の改良の促進

【現況と問題点】

踏切道は交通の安全と円滑を阻害する要因でもあり、今後とも関係機関及び関係住民の一層の理解と協力を得て、構造の改良等を積極的に推進する必要がある。

【対策】

早期に安全・安心を確保するため、各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

また、歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように、歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

第2節 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

【現況と問題点】

踏切保安設備の設置されていない踏切道については、踏切遮断機をはじめとした踏切保安設備の積極的な整備に努める必要がある。

【対策】

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

さらに、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要な交通規制を実施するとともに、併せて、道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

第3節 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

[現況と問題点]

踏切事故は、直前横断や落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要がある。

また、踏切道における交通安全と円滑化を図るためには、踏切関連交通安全施設の整備と高度化を図る必要がある。

歩行者が関係する踏切事故では、高齢者が関係するものが多いことから、高齢者の歩行者対策等を推進する必要がある。

[対 策]

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標の整備を進めるとともに、通行実態の変化に基づく交通規制の見直し、違反行為に対する交通指導取締りを適切に行う。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。

用語の解説(50音順)

※1 運行管理者

○道路運送法（第23条）

一般旅客自動車運送事業者が、事業用自動車の運行の安全の確保に関する事項を処理させるため、国土交通省令で定める営業所ごとに、年齢、事業用自動車の運行の管理、又は運転の経歴、その他について運輸省令で定める一定の条件を備える者のうちから選任した者をいう。

○貨物自動車運送事業法（第18条）

一般貨物自動車運送事業者が、事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行わせるため、国土交通省令で定める営業所ごとに、運行管理者資格者証の交付を受けている者のうちから選任した者をいう。

※2 エスコートゾーン（視覚障害者用横断帯）

横断歩道上に視覚に障害のある方が認知できる突起を設け、横断歩道内を安全にまっすぐに進めるようにするもの

※3 音響式信号機

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

※4 高規格幹線道路

自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成される。

※5 交通情報板

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。

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

最先端の情報通信技術（ICT）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。

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

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・訓練を受けた医療チーム

※8 視距の改良

運転者が道路上で見通すことのできる距離の改良

※9 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）

「事故危険区間」の中から、早期に対策が必要で、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合整理した計画
広島県では平成2（2010）年度に「事故危険区間（代表区間）64区間」を選定している。

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

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

※11 ゾーン30

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

※12 導流レーンマーク

目の錯覚を利用し、車線の幅を狭く見せるような車線境界線で、速度の抑制を図ることを目的としたもの

※13 パークアンドライド

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て、電車等へ乗り継ぐ移動形態をいう。

※14 バリアフリー化

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年法律第91号）を言い、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。

※15 ハンプ

車両の低速走行等を促すための道路に設ける盛り上がり（凸部）のこと。

※16 光ビーコン（光学式車両感知器）

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