

第8次[平成18(2006)～22(2010)年度]

廿日市市交通安全計画

平成19年3月

廿日市市交通安全対策会議

ま え が き

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45（1970）年 6 月、交通安全対策基本法〔昭和 45（1970）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、昭和 46（1971）年以降、7 次にわたり廿日市市交通安全計画を作成して、人命尊重の理念に立ち、交通安全対策を推進してきました。

本市は、平成 15 年 3 月に旧佐伯町、吉和村と合併、平成 17 年 11 月には旧大野町、宮島町と合併し、現在の廿日市市となりました。

市域面積は、当初の廿日市市単独時の 47.66 平方キロメートルから 489.36 平方キロメートルになり、人口も 118,683 人（平成 18 年 4 月 1 日現在）となりました。

このような、急速に市域が拡大する中で、運転免許証保有者数の増加などにより、近年の交通事故発生件数は増加の傾向にあり、更に、高齢化社会の進展を背景として、高齢者に係る交通事故も年々増加しています。

この様な厳しい情勢の中ですが、交通事故発生件数及び死亡者数の抑止を図るため、平成 18（2006）年度から平成 22（2010）年度までの 5 か年間の新たな第 8 次廿日市市交通安全計画をここに策定するものであります。

この計画に基づき、交通安全対策を関係機関・団体と緊密な連携を図りながら、効果的に推進し、市民の安心と安全の確保に努めることとします。

目 次

第1部 計画の基本的な考え方	1
1 人間に対する安全対策	1
2 交通環境に係る安全対策	1
第2部 道路交通の安全	3
第1章 道路交通事故のない社会を目指して	3
第2章 道路交通の安全についての目標	4
第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し	4
1 道路交通事故の現状	4
2 道路交通を取り巻く状況及び道路交通事故の見通し	6
第2節 交通安全計画における目標	6
第3章 道路交通の安全についての対策	8
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	8
1 少子高齢社会への対応	8
2 歩行者の安全確保	9
3 自転車の安全確保	9
4 市民自らの意識改革	9
第4章 講じようとする施策	11
第1節 道路交通環境の整備	11
1 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	11
(1) 通学・通園路における交通安全対策の推進	11
(2) 生活道路における交通安全対策の推進	12
(3) バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備	12

2	道路ネットワークの整備	13
(1)	適切に機能分担された道路網の整備	13
(2)	道路の新設・改築による交通環境の整備	14
3	交通安全施設等整備事業の推進	15
(1)	歩行者等の安全通行の確保	16
(2)	幹線道路等における交通の安全と円滑の確保	16
(3)	安全で快適な道路交通環境の実現	16
4	円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	17
(1)	道路の使用及び占用の適正化等	17
(2)	自転車利用環境の総合的整備	18
5	交通需要マネジメントの推進	19
(1)	公共交通機関利用の促進	20
6	駐車対策の推進	20
(1)	秩序ある駐車場の推進	20
(2)	違法駐車締め出し気運の醸成・高揚	21
7	災害に備えた道路交通環境の整備	21
(1)	災害に備えた道路の整備	21
(2)	災害発生時における交通規制	21
8	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	22
(1)	道路法に基づく通行の禁止又は制限	22
(2)	子どもの遊び場等の確保	22
(3)	無電柱化の推進	22
第2節	交通安全思想の普及徹底	22
1	段階的、体系的かつ効果的な交通安全教育の推進	22
(1)	交通安全指導員の設置	23
(2)	幼児に対する交通安全教育の推進	23
(3)	児童に対する交通安全教育の推進	24

(4) 成人に対する交通安全教育の推進	24
(5) 高齢者に対する交通安全教育の推進	25
(6) 受講者の特性等に応じた教育の内容及び方法の選択	25
(7) 参加・体験・実践型の教育手法の活用	26
(8) 交通安全教育の効果測定	26
(9) 社会情勢等に応じた交通安全教育の内容の見直し	26
(10) 関係機関・団体相互の連携	26
2 交通安全に関する普及啓発活動の推進	26
(1) 交通安全運動の推進	26
(2) 飲酒運転追放の推進	27
(3) 自転車の安全利用の推進	28
(4) 後部座席等におけるシートベルト着用の推進	28
(5) チャイルドシートの正しい着用の徹底	28
(6) 反射材の普及促進	28
(7) 効果的な広報の実施	29
(8) その他の普及啓発活動の推進	29
3 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の促進等	29
第3節 安全運転の確保	29
1 運転者教育等の充実	30
(1) 運転免許取得者及び既取得者に対する教育の充実	30
(2) 高齢運転者対策の充実	30
(3) シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底	31
(4) 飲酒運転を行わない事の徹底	31
2 安全運転管理の推進	31
第4節 車両の安全性の確保	31
1 自動車アセスメント情報の提供等	31
2 自転車の安全性の確保	32

(1) 自転車安全整備制度の徹底	32
(2) 自転車の被視認性の向上	32
(3) 自転車の安全な乗り方指導の充実	32
第5節 道路交通秩序の維持	33
1 暴走族対策の強化	33
(1) 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	33
(2) 暴走行為をさせないための環境づくり	33
(3) 暴走関係事犯者の再犯防止	34
第6節 救助・救急活動の充実	34
1 救助・救急体制の整備	34
(1) 救助・救急体制の整備・拡充	34
(2) 集団救助・救急体制の整備の推進	34
(3) 心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	35
(4) 救急救命士の養成・配置等の促進	35
(5) 救助・救急施設の整備の推進	35
(6) 消防・防災ヘリコプターによる救急業務の推進	35
(7) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	35
(8) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備	36
2 救急医療体制の整備	36
(1) 高次救急医療体制の連携強化	36
3 救急関係機関の協力関係の確保等	36
(1) 救急関係機関の協力関係の確保	37
第7節 損害賠償の適正化	37
(1) 交通事故相談活動の強化	37
(2) 損害賠償請求の援助活動等の強化	37
第3部 鉄道・踏切道における交通の安全	38

第1章 鉄道の交通安全	38
第1節 安全対策の推進及び鉄道事業者等の指導	38
第2節 救助・救急活動の充実	38
第2章 踏切道における交通安全	39
第1節 踏切事故のすう勢と交通安全対策	39
第2節 講じようとする施策	39
1 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進	39
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	40
3 踏切道の統廃合の促進	40
4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	41
用語の解説	42

第1部 計画の基本的な考え方

本市は、本格的な高齢社会の到来という新たな時代を迎えつつある。このような環境変化の下で、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の安心と安全を確保することが重要である。

しかしながら、平成17(2005)年には、市民の約121人に1人に相当する約955人(廿日市市居住者)が交通事故により死傷しており、交通事故による負傷者数・件数とも近年は増加傾向にある。このような状況から交通安全の確保は依然として、市民の安心・安全を確保するために極めて重要な要素であり、今後とも更なる対策の実施が必要である。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失も勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指して、不断の努力が必要である。

この計画は、次のことを基本とし、今後5年間に講ずべき施策の大綱を総合的に策定したものである。

これを全市民の理解と協力のもとに、市民と行政が一体となって強力に推進する。

1 人間に対する安全対策

- (1) 交通社会に参加する市民1人1人が、自ら交通安全に関する意識を保持することが、極めて重要であることから、交通安全に関する教育及び普及啓発活動を充実させるとともに、市民と行政との協働により交通事故の減少を図る。
- (2) 車両の安全な運転を確保するため、運転者の知識・技能の向上及び交通安全意識の徹底を図るとともに、運転者の管理の改善、労働条件の適正化等に努める。
- (3) 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を図る。
- (4) 交通事故が発生した場合には、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動及び負傷者の治療等の充実を図るとともに、犯罪被害者等基本法(平成16(2004)年法律第161号)の趣旨を踏まえ被害者支援に努める。

2 交通環境に係る安全対策

- (1) 機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、

交通に関する情報提供の充実及び施設の老朽化対策等を図る。

(2)「人優先」の考えの下、人間の移動空間と自動車や鉄道等の車両との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策の充実を図る。

特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、「人優先」の交通安全対策のさらなる推進を図る。

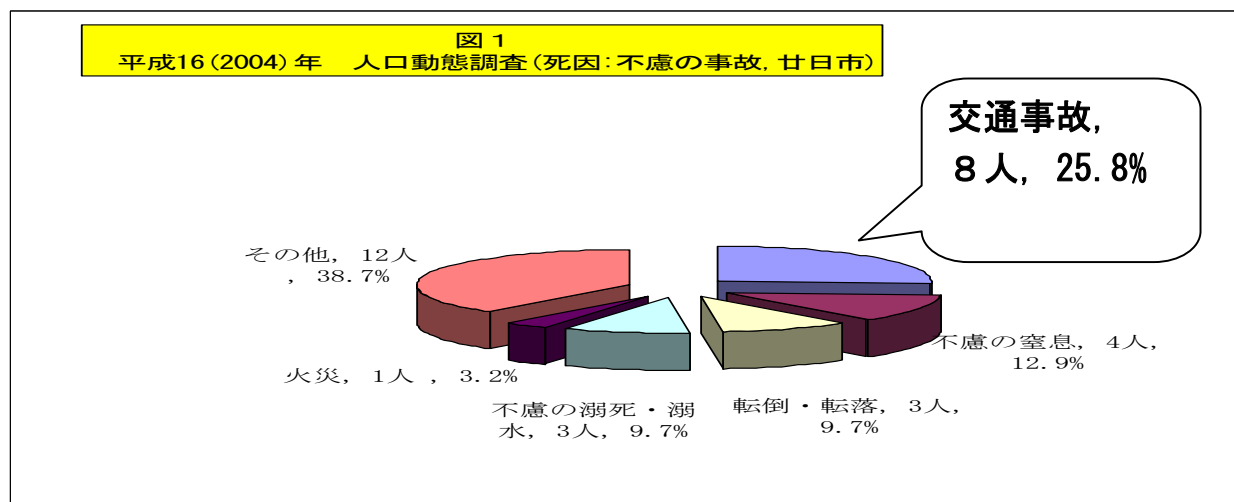
第2部 道路交通の安全

第1章 道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心な廿日市市を実現させるためには、高齢者や障がいのある人等を含む全ての市民が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指すべきであり、今後とも積極的に交通安全対策を実施することにより、交通事故を減少させることができるのではないかと考えられる。今後は、死者数の一層の減少に取り組むとともに、増加している件数の減少にも積極的に取り組む必要がある。

また、広島地域保健所の「人口動態調査」によれば、平成16(2004)年の市内の「不慮の事故」(交通事故、不慮の窒息、不慮の溺死、転倒・転落)による死亡数は、31人であり、その内、交通事故によるものは8人(事故発生後1年を超えて死亡したもの及び後遺症により死亡した者を除く。)となっている。(図1)

※本来は平成17年データを参照とすべきであるが、平成17年は交通事故による死者数が少ない特異値となっていたため、例年と比較して平均的な平成16年を採用した。



このような交通事故の実態を踏まえると市民にとって「最も身近な危険」であることを認識したうえで、交通社会に参加する全ての市民が交通安全に留意するとともに、より一層の交通安全対策を充実していくことが必要である。

また、交通安全は地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化

していくことが重要であり、交通安全に関する新たな仕組みづくりや方策を生み出していくなど、行政の果たす役割にも大きなものがある。

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

さらに、防犯や防災などと併せて、地域の安心・安全を考えていくことも、地域での取り組みを進める上で有効と思われる。

第2章 道路交通の安全についての目標

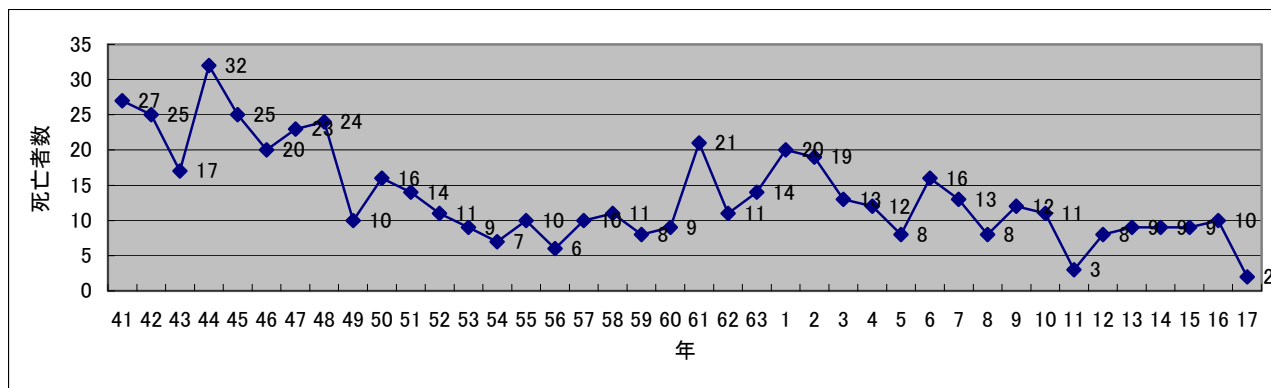
第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

本市の交通事故による死者数は、「車社会」の進展に伴い年々増加の傾向を示し、昭和44(1969)年には、32人と最高を記録したが、その後は減少に向かい、昭和56(1981)年には6人にまで減少したが、その後、増加に転じ、近年は横ばいで推移している(図2)。

図2 年別交通事故死者数の推移

※現在の市域で統計



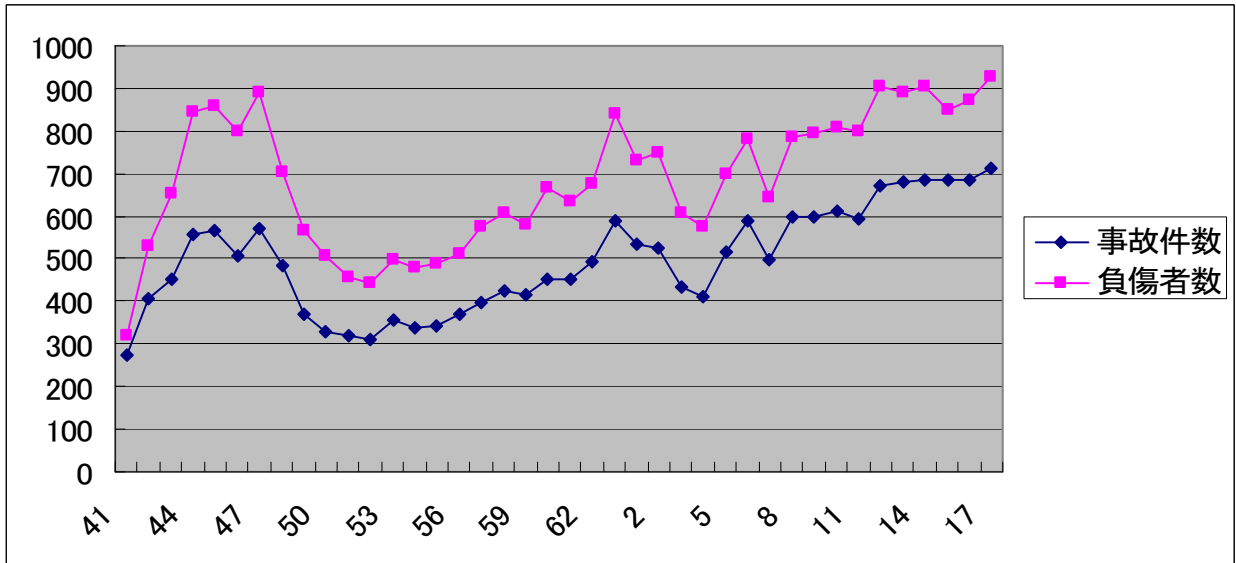
年別交通事故死者数(平成10年以降)

年(平成)	10	11	12	13	14	15	16	17
死者数(人)	11	3	8	9	9	9	10	2

交通事故発生件数と負傷者数は、昭和52(1977)年に、311件の441人にまで減少したものの、その後は発生件数・負傷者数とも、増加傾向で推移している。(図3)

図3 年別交通事故発生件数及び負傷者数の推移

※現在の市域で統計



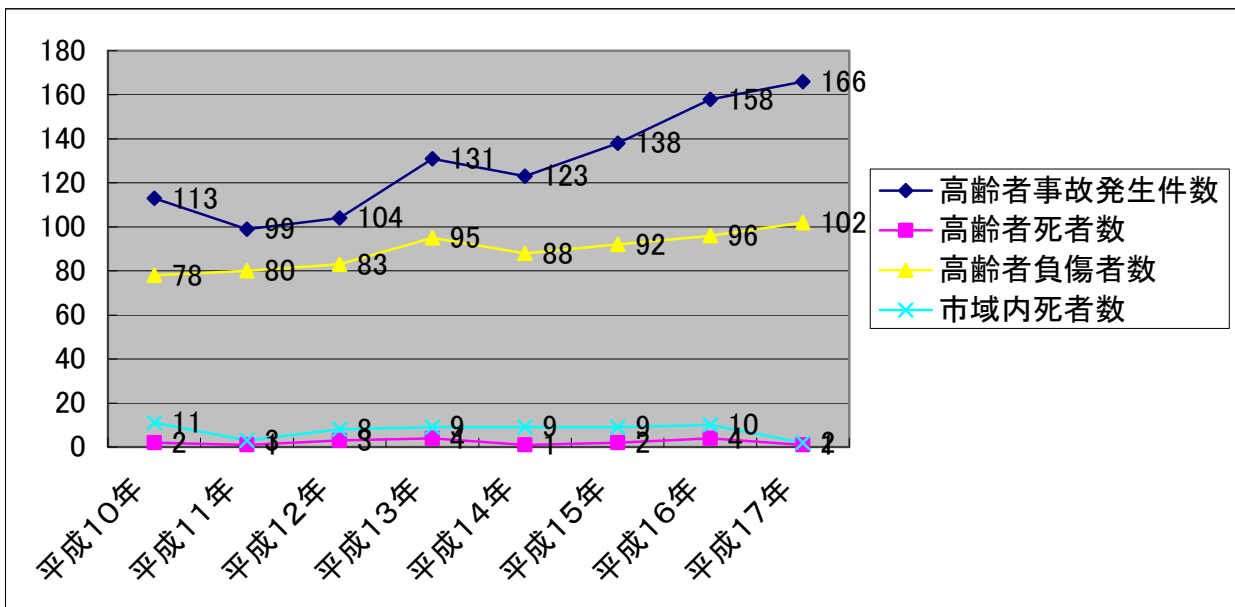
交通事故発生件数及び負傷者数

年	10	11	12	13	14	15	16	17
発生件数	613	592	672	682	684	687	687	714
負傷者数	810	800	905	889	903	850	874	927

高齢者の事故発生件数、死者数及び負傷者数は増加傾向にある。(図4)

図4 高齢者事故発生件数、死者及び負傷者数の推移

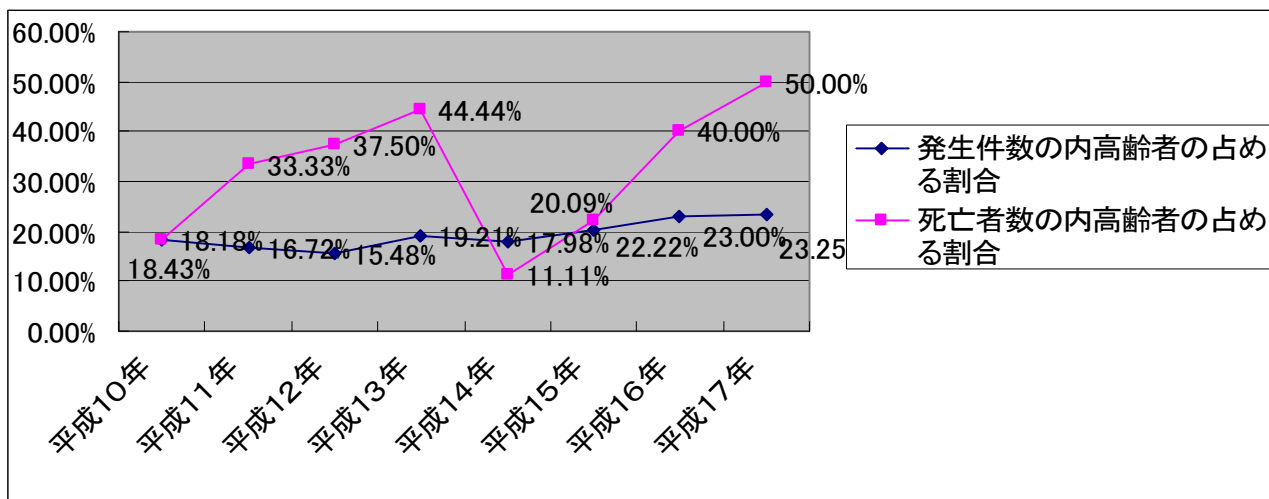
※現在の市域で統計



事故発生件数及び死者数の内高齢者の占める割合は、死者数の占める割合が約3分の1を占める年が多く注意が必要である。また、事故件数の占める割合も増加傾向にある。(図5)

図5 交通事故発生件数及び死者数の高齢者の占める割合

※現在の市域で統計



2 道路交通を取り巻く状況及び道路交通事故の見通し

本市の道路交通を取り巻く状況は、運転免許保有者数、車両保有台数の増加が見込まれる。また、道路交通の量的拡大に加え、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は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

また、本市の自動車交通への依存度は、道路網の拡大などにより、今後ますます高まるものと予想される。そして、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、将来の交通事故の状況については、正確には見極めがたいところであるが、高齢者の人口増加及び社会参加の拡大、また、高齢運転者の増加に伴い特に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、なお一層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

交通事故死者数を究極的には「0」にすることを目標にし、その過程として交通事故による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、当面、

① 2008年（平成20年）までに交通事故による死者数を7人以下（内高齢者2人以下）・発生件数を642件以下にする。

② 2010年（平成22年）までに交通事故による死者数を6人以下（内高齢者1人以下）・発生件数を606件以下にする。

として、市民の理解と協力の下に、国、県の関係機関と、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に推進する。

【考え方】 死者数～平成24（2012）年までに平成4（1992）年～13（2001）年の平均を半減

発生件数～平成22（2010）年までに平成17（2005）年の15パーセント以上の減少

平成20（2008）年までに平成17（2005）年の10パーセント以上の減少

1 死者全体

平成4（1992）年～13（2001）年の死者数の平均の半減 5人

平成13（2001）年～17（2005）年の死者数の平均 $8人 + (5 - 8)人 \times 3 / 7 = 6.71人 \approx 7人$ ～平成20（2008）年

平成13（2001）年～17（2005）年の死者数の平均 $8人 + (5 - 8)人 \times 5 / 7 = 5.85人 \approx 6人$ ～平成22（2010）年

※本来ならば平成17年度を基準とすべきであるが、平成17年度は特異値であるため、過去5年間の平均値を使用する。

2 内高齢者

平成7（1995）年～13（2001）年の死者数の平均の半減 1.07人 $\approx 1人$

平成13（2001）年～17（2005）年の死者数の平均 $2人 + (1 - 2)人 \times 3 / 7 = 1.57人 \approx 2人$ ～平成20（2008）年

平成13（2001）年～17（2005）年の死者数の平均 $2人 + (1 - 2)人 \times 5 / 7 = 1.28人 \approx 1人$ ～平成22（2010）年

※本来ならば平成17年度を基準とすべきであるが、平成17年度は特異値であるため、過去5年間の平均値を使用する。

3 発生件数

平成17（2005）年の発生件数 $714件 \times 0.9 = 642.6人 \approx 642件$ ～平成20（2008）年

平成17（2005）年の発生件数 $714件 \times 0.85 = 606.9人 \approx 606件$ ～平成22（2010）年

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、道路交通事故による死者数が減少しており、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には、一定の効果があつたと考えられる。

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

対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において、効果の点検を行い、その結果を今後の対策に生かすことが必要である。

このような観点から、

- ①道路環境の整備（第4章第1節）
- ②交通安全思想の普及徹底（第4章第2節）
- ③安全運転の確保（第4章第3節）
- ④車両の安全性の確保（第4章第4節）
- ⑤道路交通秩序の維持（第4章第5節）
- ⑥救助・救急活動の充実（第4章第6節）
- ⑦損害賠償の適正化（第4章第7節）

といった7つの柱により交通安全対策を実施する。

その際、現在及び今後の交通情勢や社会経済情勢等を踏まえると、今後対策を実施するに当たっては、次のような視点を重視して推進を図るべきである。

1 少子高齢社会への対応

高齢化の進展が急速である本市においては、今後、高齢者にかかわる交通事故が増加することが予想されるため、高齢者が安心して安全に外出したり移動できるような交通社会を形成することが必要である。

その際には、多様な高齢者の行動パターンを踏まえた、きめ細かな総合的な交通安全対策

を講ずべきであり、また、高齢者が歩行及び自転車等の自動車以外のものを交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目して、それぞれの特性を理解した上で対策を講ずべきである。特に、今後、高齢運転者の大幅な増加が予想されることから、自動車を運転中の高齢者の事故を防止するための対策を強化することが緊急の課題である。また、加齢による身体機能の低下にもかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを容易にするために、バリアフリー化※された、道路交通環境の整備を引き続き推進することが必要である。

さらに、高齢者の交通安全を図るためには、高齢者の事故が自宅周辺で発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動の一層の充実を図る必要がある。

また、少子化の進展に歯止めをかけ、安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、子どもを交通事故から守る一層の取り組みが求められる。

2 歩行者の安全確保

自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが求められている。

このため、「人優先」の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備等による歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

3 自転車の安全確保

市街地においては、自転車が重要な交通手段であり、自転車の安全走行の確保をすることが必要不可欠である。

自転車の安全走行のための環境整備等を推進していくとともに、自転車に乗車する者の交通ルールやマナーの遵守を促すための交通安全教育、広報、啓発を充実していく必要がある。

4 市民自らの意識改革

交通安全行政にかかわるもの、交通機関にかかわるものを含め、交通社会に参加する全ての市民が、交通事故ゼロの社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという意識を高める必要があり、そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動

の一層の充実を図るべきである。

また、できるだけ行政の一方的な広報啓発活動とならないよう、市民が自ら地域社会において安全で安心な交通社会の構築に向けた取り組みに参加しようとする動機付けとなるように創意・工夫が必要である。

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 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いえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。このため、身近な生活道路等において「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。

特に今後は、進展が予想される少子高齢化等の社会情勢の変化に対応するため、子どもや高齢者を事故から守り、安心して外出できる安全・安心な歩行空間の整備を推進する必要がある。

[対 策]

(1) 通学・通園路における交通安全対策の推進

ア 通学・通園路の整備

小・中学校、幼稚園、保育園及び児童館等に通う生徒、児童、幼児等の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。

イ 通学・通園路の設定と安全点検

学校等に対し、地域の実情を十分考慮した上で、生徒、児童、幼児の通学・通園路及び登下校の時間帯を設定し、必要に応じ道路管理者、警察等と共同して、定期的に安全点検を実施するよう指導する。

ウ 登下校の適切な実施

通学路の道路事情、交通事情等を考慮した上で適切な登下校の実施について学校を指導する。また、警察署、PTA、その他の関係機関・団体等と密接に連携し、登下校時における保護誘導等の確保に努めるよう学校に対し指導し、通学時の交通事故防止を図る。

エ スクール・ゾーンの設定の推進とその定着化

学区内における子どもの交通安全を図るため、保育園、幼稚園及び小学校を中心に周囲おおむね500メートルを範囲とするスクール・ゾーン（特に子どもの交通安全の確

保を図る特定地域)の設定と定着化を推進し、歩道等の整備、交通規制の実施等の交通安全対策の実施を図る。

(2) 生活道路における交通安全対策の推進

ア 「あんしん歩行エリア」対策

死傷事故発生割合が高い住居系地区又は商業系地区で、その外縁を幹線道路が構成する「あんしん歩行エリア」について、歩道整備をはじめとした面的かつ総合的な事故抑止対策を実施する。

外周幹線道路の通行を円滑化し、エリア内への通過車両を抑制するため、交差点の改良等の外周道路対策を進めるほか、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、歩道の整備、歩行空間のバリアフリー化等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策を推進する。

イ その他の区域

「あんしん歩行エリア」以外の生活道路においては、「生活道路事故抑止対策マニュアル」を活用するなどして公安委員会と道路管理者が連携し、自動車の速度の抑制、道路の形状や交差点の存在の運転者への明示、歩車それぞれの通行区分の明示等を進め、歩車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組みを推進する。

(3) バリアフリー化をはじめとする歩行空間等の整備

ア 歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行の確保

歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、改築事業等による整備と併せて歩道等の整備を実施する。その際、快適な歩行空間を十分確保した幅の広い歩道の整備に努める。

また、道路標識及び道路表示の高輝度化・大型化・可変性・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善等（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・道路標示とするなど視認性の向上を図る。

イ 高齢者、身体障がい者等の安全対策

高齢者、障がいのある人等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、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、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、障がいのある人用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備、指導するとと

もに、改築事業等と併せた無電柱化を関係機関と連携して推進する。

また、歩行者待ち時間表示灯の設置や、交通弱者用押しボタン式信号機への改良を関係機関へ要請する。

バリアフリー歩行空間が有効に利用されるよう、高齢者を始めとする歩行者等に対して、視覚に障がいのある人用誘導ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までのバリアフリー経路等を適切に案内する。

2 道路ネットワークの整備

[現況と問題点]

本市の幹線道路網は、広域的な自動車交通ネットワークを形成する道路として、山陽自動車道及び広島岩国道路が市内を通り、廿日市 I C ・ J C T が設置されている。

また、吉和地域には、中国自動車道が通り、吉和 I C が設置されている。

主要な幹線道路は、東西方向は国道 2 号、国道 2 号西広島バイパス、南北方向は、国道 43 号、国道 186 号、地方道廿日市佐伯線から構成され、廿日市、佐伯、吉和、大野の各地域を結んでいるが、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、交通の円滑化と安全性の確保が必要になっている。

このため、基本的な交通の安全を確保するため、幹線道路から居住地域内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進めるとともに、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。

更に、交通の安全を確保するためには、交通安全を地域に根ざしたものとすることが必要不可欠であり、沿道住民のニーズや地域の道路利用の特性に応じた道路交通環境の整備を行う必要がある。

[対 策]

(1) 適切に機能分担された道路網の整備

幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能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。

ア 異種交通の分離

自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離し、交通流の純化を促進するため、高規

格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備する。

イ 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、市街地中心部等における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス道路等の整備を積極的に推進する。

ウ 道路機能の分化

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、補助的な幹線道路等の系統的な整備、区画道路等の交通安全施設の整備を推進する。

エ アクセス道路の整備

市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道等複数の交通機関の連携を図る交通の多様化施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点・交通拠点へのアクセス道路の整備等を推進する。

(2) 道路の新設・改築による交通環境の整備

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新設・改築事業を強力に推進する。

ア 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善

歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、既存道路の拡幅、小規模バイパスの建設と併せた道路空間の再配分など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、交差点の改良等を推進する。

ウ 一般道路の新設・改築に伴う交通安全施設の整備

一般道路の新設・改築に当たっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識、中央帯、車両停車帯、道路照明、防護柵等の整備を図る。

また、歩行者の安全を確保するため、必要に応じ、スロープや昇降装置の付いた立体横断施設の整備を推進する。

エ 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の通行空間の確保

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

オ 鉄道駅周辺等における歩行者空間の確保

交通混雑が著しい地区、鉄道駅周辺地区等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、交通広場、自転車駐車場等の総合的な整備を推進する。



※歩行空間に配慮された広電廿日市市役所前駅

カ 歴史的環境の保全・整備

本市は、世界文化遺産にも指定されている、「厳島神社」を市域内に持ち、歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境が多く残っており、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、歴史的街並への誘導路、迂回路、地区内の生活道路の整備を通じて、歴史的環境の保全・整備を体系的に推進する。

3 交通安全施設等整備事業の推進

[現況と問題点]

平成 15（2003）年度から 19（2007）年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成 15(2003)年 10 月 10 日閣議決定）に基づき、特に交通の安全を確保する必要がある道路について、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、より計画的かつ重点的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、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。

また、計画期間終了後も、交通事故発生状況等を勘案し、総合的かつ計画的な交通安全施設等整備事業を推進する必要がある。

[対 策]

(1) 歩行者等の安全通行の確保

死傷事故発生割合の高い地区を「あんしん歩行エリア」として指定の上、歩道整備を始めとした面的かつ総合的な事故防止対策を実施し、エリア内の死傷事故の抑止を図るとともに、生活道路における交通安全対策の推進を図る。

また、高齢者、身体障がい者等の公共交通機関等を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平成 12（2000）年法律第 68 号。交通バリアフリー法）の特定経路を構成する道路において、歩道の段差、勾配等の改善等歩行空間のバリアフリー化を推進する。

(2) 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保

死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路を「事故危険箇所」として選定の上、歩道を含めた交通安全施設等を集中的に整備し、対策実施箇所の死傷事故の抑止を図る。

(3) 安全で快適な道路交通環境の実現

ア 信号機の整備

道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故の発生する確率が高い場所等に信号機を設置するよう、関係機関に要請を行う。

また、既存の信号についても、交通の実態を勘案して、交通状況に対応できる、信号の高度化を推進するよう関係機関に要請を行う。

イ その他交通安全施設の整備

道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故の発生する確率が高い場所等にカーブミラーやガードレールなどの交通安全施設を計画的に整備していく。

また、道路利用者に道路の構造、状況等に関する情報を提供するとともに、注意を喚起し、もって交通の安全を確保するため、道路標識の設置、高輝度化等の交通安全施設等の整備を推進する。

さらに、依然として多発している夜間死亡事故に対処するため、道路照明・視線誘導標、道路標識の高輝度化等による夜間事故防止を推進する。

ウ 事故危険箇所対策の推進

死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路を指定した「事故危険箇所」について、県公安委員会及び道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を推進する。

事故危険箇所においては、交差点改良、視距の改良、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、区画線等の整備等の対策を推進する。

エ 地域に応じた安全の確保

交通の安全は、地域に根ざした課題であることにかんがみ、地域の人々のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行う。

また、積雪寒冷特別地域においては、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適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施、交差点等における堆雪幅の確保及び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。

オ 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生 の要因について関係機関と協力して調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を関係機関と連携しつつ、早急に講じて同様な事故の再発防止を図る。

4 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

[現況と問題点]

安全な道路交通環境の実現に当たっては、道路を円滑・快適に利用できることが必要である。このため、交通管制システムの充実・高度化、信号機の高度化・適正化等により、交通の円滑化を図るとともに、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、自転車利用環境の総合的整備等によって、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、強力な指導取り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、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行う。

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、極力これを抑制するとともに、計画的な占用工事等の施工時期や施工方法を調整する。そのため、関係機関で結成する道路占用者会議により、掘り返し工事を極力抑制するよう努める。

(2) 自転車利用環境の総合的整備

ア 自転車利用環境の整備

自転車を歩行者・自動車と並ぶ交通手段の一つとして、安全かつ円滑に利用できる自転車利用空間をネットワークとして整備するなど、総合的な自転車利用環境を整備する必要がある。

このため、自転車や歩行者・自動車の交通量に応じて歩行者・自動車とも分離された自転車専用道路等、自転車が走行可能な幅の広い歩道である自転車歩行者用道路、路肩のカラー舗装化や縁石の設置等により自転車走行空間の推進を図る。

また、状況に応じ、自転車歩道通行可等の交通規制を関係機関に要請する。

イ 自転車等の駐車対策

総合的かつ計画的な推進を図ることを目的として、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和 55（1980）年法律第 87 号）による施策を総合的に推進する。

ウ 駅周辺の放置自転車対策

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、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持する。

また、効率的・総合的な自転車駐車場の整備を推進するとともに、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整理・撤去等の推進を図る。

特に、交通バリアフリー法※に基づき、市が定める重点整備地区内における特定経路を構成する道路においては、高齢者、障がいのある人等の移動の円滑化に資するため、

自転車の違法駐車に対する指導取り締りの強化、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の整備を重点的に推進する。

エ 教育及び広報

自転車利用者に対して、交通安全における責任の自覚を求めため、自転車の整備点検、自転車の安全な乗り方、道路交通法（昭和 35（1980）年法律第 195 号）その他の法令遵守し、正しい駐車方法等に関する教育及び広報活動を推進する。

また、円滑な道路環境のための歩道等の整備について、市民の理解を得るべく、啓発に努めるものとする。

5 交通需要マネジメント※の推進

[現況と問題点]

依然として、自動車交通需要が道路整備を上回る勢いで増加しており、市街地を中心とした交通渋滞が発生する等、道路交通環境の悪化が大きな問題となっている。

特に、都市部への人口集中の結果、市街地外縁部・外部に自動車利用を主体とした新たな居住地区が拡大し、郊外部から市街地等に大量の自動車交通が流入するようになり、様々な交通問題を引き起こしている。

一方、市街地に向けてのバスについては、特に朝のピーク時において市街地への道路が混雑するため、定時性が確保できない場合もあり、このようなバスサービスの低下が、さらにバス利用者の減少と自動車利用の増加をもたらす悪循環を招く等、公共交通の需要は、交通機関の容量を満たしていないのが現状である。

[対 策]

このような厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、バイパス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（市街地へ乗り入れる自家用自動車による交通混雑の緩和を図るため、郊外の鉄道駅バスターミナル等の周辺に駐車場を整備し、自動車を駐車（パーク）させ、鉄道、バス等公共交通機関への乗換え（ライド）を促すシステム）、キスアンドライド（市街地へ乗り入れる自家用自動車による交通混雑の緩和を図るため、市街地内の鉄道駅・バスターミナル等の周辺に一時駐車場、ロータリー等を整備し、自動車を一時駐車させ、同乗者を鉄道、バス等公共交通機関への乗換え（ライド）を促すシステム）の推進、情報提供の充実、相乗りの促進を

推進する。

併せて、広報・啓発活動を行い、その定着化を図る。



※廿日市のコミュニティバス（さくらバス）
低床車両でバリアフリーに配慮してある。

（1）公共交通機関利用の促進

道路交通混雑が著しい一部の道路について、パーク・アンド・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、自動車から鉄道、路面電車、バス等の公共交通機関への転換を促進し、円滑な道路交通の実現を図るため、交通結節機能の強化を促進する。

6 駐車対策の推進

【現況と問題点】

従来から駐車対策として、広報啓発活動による駐車モラルの向上、悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向した取り締りの実施、道路環境、交通実態、駐車実態等に即した適正な交通規制の実施、交通総量を減らすための交通需要マネジメント等を積極的に推進している。

しかしながら、都市部においては依然として常態化している違法駐車が交通混雑や交通事故の発生要因になるとともに、緊急車両の活動の障害となるなど、中心市街地の活力低下の原因となっており、市民生活に重大な支障をもたらしている。

このため、交通状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進し、道路交通の安全と円滑、都市機能の維持及び増進を図る必要がある。

【対 策】

（1）秩序ある駐車場の推進

個々の道路環境、交通実態、駐車需要を踏まえた「良好な駐車秩序確立」のため、施策の推進を関係機関に要請する。

ア 道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い、駐車の効果にも十分配慮して、個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制を推進する。

(2) 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車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、市民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図る。

7 災害に備えた道路交通環境の整備

[現況と問題点]

防災対策強化の一環として、橋梁震災対策を実施していくとともに、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

豪雨・豪雪、地震、津波等の大規模災害が発生した場合においても、救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路を確保のため、「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3カ年プログラム」に基づく橋梁の耐震補強等の整備を行う事により安全で安心な道路交通を確保する。

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

豪雨等の異常気象時においても安全で信頼性の高い道路網を確保するため、法面等の防災対策や地域の孤立を解消する生命線となる道路の整備を推進する。

(2) 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を関係機関に要請し、迅速かつ的確に実施する。

また、災害対策基本法（昭和36（1961）年法律第223号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、迂回指示・広報を行い、あわせて、災害の状況や交通規制

等に関する情報を提供する。

8 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

[現況と問題点]

交通の安全を確保するため、道路法に基づく通行の禁止又は制限を適切に運用するとともに、公園等子どもの遊び場の整備を推進し、子どもの路上遊戯等による交通事故の防止に努める。

また、近年、価値観の多様化等を背景にゆとりと豊かさが求められる時代を迎え、安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、都市景観の向上、観光振興、地域活性化等の観点から無電柱化を推進する必要がある。

[対 策]

(1) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により通行が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27（1952）年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

(2) 子どもの遊び場等の確保

路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、公園等の整備を推進する。

また、都市公園・学校等の公共施設を有機的に連絡し、災害時には避難路ともなる道路の整備を促進する。

(3) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上等の観点から関係者と協議し、幹線道路や駅前などの面的な無電柱化を推進する。

第 2 節 交通安全思想の普及徹底

1 段階的、体系的かつ効果的な交通安全教育の推進

[現況と問題点]

人命尊重の理念のもと、市民の交通安全意識と交通マナーの向上を図るため、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を推進し、市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。

このため、交通安全教育の基準として制定された交通安全教育指針（平成 10（1998）年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から高齢者に至るまで、段階的かつ体系的な交通安全教育を行う必要がある。

また、効果的な交通安全教育のために、現在、市の交通指導員や警察・交通安全協会などの協力により交通安全教育を実施している。

交通安全教育はその推進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、受講者の特性等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

特に、高齢化社会の進展に伴い高齢者が関係する交通事故が増加する中で、高齢者自身の交通安全意識の一層の向上と教育の充実を図る必要がある。

また、あらゆる機会を捉えて、児童・高齢者・障がいのある人などに対する配慮についての交通安全教育を推進する必要がある。

[対 策]

(1) 交通安全指導員の設置

生涯にわたる交通安全教育を広域的に行なっていく為に、交通安全教育に関する専門知識を有する交通指導員を市内全域で活用し、幼児から高齢者に至るまでの交通安全教育を計画的かつ継続的に推進する。

(2) 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、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、知識及び態度を習得させることを目標とする。

幼稚園・保育園においては、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・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

これらを効果的に実施するため、紙芝居や腹話術、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・保育士の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

また、交通指導員、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を全保育園を対象として積極的に行う。

(3) 児童に対する交通安全教育の推進

児童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、知識及び態度を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科「体育」、道徳、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

さらに、交通安全子ども自転車大会等の競技を地元団体と連携して開催し、交通安全教育の普及を促進する。

交通指導員、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。



※交通指導員による、新入学1年生、及び保護者に対する交通指導風景

(4) 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。

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

また、社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

(5) 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、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を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的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、シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進し、自主的な交通安全活動が行われるよう指導・援助を行う。

また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者、生涯学習・社会教育関係者等と連携して、高齢者に対する社会教育活動・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実施する。

また、夜間における歩行中、自転車乗車中における交通事故防止を図るため、反射材の活用等交通安全用品の普及にも努める。

高齢運転者に対しては、高齢者講習及び免許証の更新時講習における講習内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

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

(6) 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を策定したり、指導事項を選定したりする際には、年齢、主な通行の態様、業務の態様など、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。

(7) 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体験に基づいて習得し、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。

(8) 交通安全教育の効果測定

交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直すなど、常に効果的な交通安全教育を推進する。

(9) 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ついて情報収集を常に行い、必要に応じて教育の内容を見直す。

(10) 関係機関・団体相互の連携

交通安全教育に関する情報を交換し、資機材の貸し出しなど、相互に連携を図りながら交通安全教育を行う。

2 交通安全に関する普及啓発活動の推進

[現況と問題点]

普及啓発活動に当たっては、直面する交通事故実態を的確に捉え、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践について、各種の広報媒体を活用し、適宜を得た広報活動を積極的に実施している。

今後は、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、関心を持つ必要があることから、市民に容易に受け入れられるような内容、手法に工夫を凝らした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て、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

ア 各季の交通安全運動の推進

各季の交通安全運動の実施に当たっては、真に市民活動として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（交通安全県民大会の開催）
- ・ 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

交通安全運動の重点としては、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の追放、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の促進、違法駐車等の排除等、地域の交通情勢に即した事項を設定する。また、交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く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。

ウ 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、地域の実情に精通し、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。

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

(2) 飲酒運転追放の推進

飲酒運転は重大な事故の原因となっていることから、法律改正によって、より厳しい罰

則に変わりつつあり「乗らない・飲まない・飲ませない」のスローガン飲酒運転追放に向けた市民意識の醸成を図るため、関係機関・団体等と協力のうえ、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に飲酒運転撲滅のための普及啓発活動を展開する。

(3) 自転車の安全利用の推進

道路交通法の改正にともない、自転車は、本来車両であること、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことの周知を図る。

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、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。

具体的には、薄暮から夜間にかけて、多発傾向にある自転車の交通事故を防止するため、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取付け促進、走行中の自転車の携帯電話使用禁止、傘の利用禁止等の啓発に努める。

また、幼児が同乗中の自転車の危険性や事故実態について広報啓発を推進するとともに、幼児向けの自転車用ヘルメットの使用を積極的に促進する。

(4) 後部座席等におけるシートベルト着用の推進

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、着用率の極めて低い後部座席を含めた着用の推進を図る。

(5) チャイルドシートの正しい着用の徹底

チャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導、またイベント等を活用した啓発活動に努め、正しい着用の徹底を図る。

(6) 反射材の普及促進

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の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材の効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施を推進する。

反射材の普及に際しては、特定の年齢層に偏ることなく全年齢層を対象とし、衣服や靴鞆等の身の回り品への反射材の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努める。

(7) 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、関係機関・団体と緊密な連携のうえ、新聞、機関誌、チラシ、インターネット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。

(8) その他の普及啓発活動の推進

ア 交通死亡事故多発警報発令による啓発活動

廿日市市交通死亡事故多発警報発令制度実施要領に基づいて、警報を発令した時は、広報活動及び街頭等において啓発活動を実施する。

イ 薄暮・夜間時間帯における事故防止啓発活動

薄暮・夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、薄暮時における自動車の前照灯の早期点灯を促す。

3 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の促進等

[現況と問題点]

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

今後とも、行政、民間団体相互間の連絡協力体制の整備・促進を図るとともに、指導者の知識、技能の向上を図るための指導者研修会等の事業を積極的に開催し、その主体的活動の強化を促進し、交通安全に関する市民を挙げての活動の展開を図ることが必要である。

[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具体的交通安全施策の実施並びに交通安全に必要な資料の提供などを行い、その主体的活動を支援する。

第3節 安全運転の確保

1 安全運転教育の充実

[現況と問題点]

平成 18(2006)年 6 月末の市内の運転免許保有者数は 75,776 人と市内の総人口の 64 パーセントに達しており、特に、高齢者(65 歳以上)の保有者数が 9,541 人と増加傾向にある。

このような状況下において、運転者教育は、一人一人が安全運転に必要な知識及び技能を身につけた上で、自らの意思に基づいて安全な運転行動がとれる運転者の育成に重点を置く必要がある。

そのため、運転免許を取得しようとする者及び免許更新時等を捉え、運転者に対する教育が効果的に行われるよう、個々の運転適性を踏まえた教育、交通事故の悲惨さの理解を深める教育を推進するよう関係機関に働きかけていく。

また、特に高齢者に対しては、自らの身体機能や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。

[対 策]

(1) 運転免許取得者及び既取得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、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高めるよう関係機関に働きかけていく。

イ 運転者に対する再教育等の充実

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、講習指導員の資質向上をしつつ、実車を用いた参加・体験・実践型の運転者教育等講習内容及び講習方法の充実に努めるよう関係機関に働きかけていく。

(2) 高齢運転者対策の充実

高齢者の交通事故が増加している現状を踏まえ、高齢者が身体機能等の低下を認識し、安全に運転を継続できるよう支援する施策を充実させる必要がある。

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前期高齢者学級の拡充等に努める。

また、身体機能の検査結果を効果的に自覚させる手法等の検討を行うなど、関係機関・団体と連携し高齢者講習を充実させる。

(3) シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動・各種イベント時の交通安全コーナー出展等の機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを行う。

(4) 飲酒運転を行わない事の徹底

平成14年6月に飲酒運転にかかわる罰則の強化に伴い、運転者に対し、飲酒運転を行わないよう積極的に推進キャンペーンを行う。

2 安全運転管理の推進

[現況と問題点]

事業所内で選任される安全運転管理者及び副安全運転管理者は、その事業所における安全運転の確保だけでなく、道路交通法上、交通安全教育指針に従って交通安全教育を行うことが、公安委員会、廿日市佐伯地域交通安全推進委員とともに義務付けられており、地域社会の交通安全リーダーとして大きく期待されている。

しかし、安全運転管理者等について、依然として未選任の事業所や安全運転管理者等講習を受講していない事業所も見受けられるところである。

このため、安全運転管理者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など、事業所における運転管理の徹底を図る必要がある。

[対 策]

安全運転管理者及び副安全運転管理者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、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安全運転管理者等の指導を要請する。

第4節 車両の安全性の確保

1 自動車アセスメント情報の提供等

[現況と問題点]

現在、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、交通事故による被害を減少させるために車両の安全性が果たす役割は確実に拡大している。

このような認識の下、自動車アセスメント事業を独立行政法人自動車事故対策機構とともに

に推進し、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。これにより、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。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を自動車使用者に提供することにより、その選択を通じて、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

2 自転車の安全性の確保

[現況と問題点]

自転車は、手軽で便利な乗物として広く利用されているが、その通行方法は、保護されるべき歩行者に著しい脅威を与えているほか、違法駐輪によって交通の円滑を阻害するなど、自転車利用者の交通マナーの低下は社会問題となっている。

市内の自転車乗用中の交通事故による死者数は、平成 14（2003）年のピーク時には全死者数の約 60 パーセント（3 人）を占めている。

このような状況を踏まえ、関係機関・団体等の連携により自転車利用者に対する安全な乗り方の指導及び広報活動を推進し、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徹底

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するとともに、点検整備の確保及び自転車の正しい利用方法等の指導を目的とした自転車安全整備制度の拡充を図り、あわせて付帯保険により被害者の救済に資することを目的とする T S マークの普及促進に努める。

(2) 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の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

(3) 自転車の安全な乗り方指導の充実

広島県警察、廿日市市交通指導員及び関係団体等との連携により自転車利用者に対する安全な乗り方の巡回指導、子ども自転車競技大会とそれに伴う講習、及び広報活動を定期的に開催し、自転車利用者の安全意識の高揚を図る。

また、放置自転車防止のパトロール及び広報活動を通じて、自転車利用者のマナー向上を図る。

第5節 道路交通秩序の維持

1 暴走族対策の強化

[現況と問題点]

暴走族・非行少年グループによる各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するため、事件化などによる検挙・解体、グループからの離脱の促進を積極的に行い、また継続補導にあたっては、サポートチームの編成やサポート会議など関係機関等と協働した少年の立直り支援を強力に推進する。

[対 策]

(1) 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 「廿日市市暴走族根絶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及び廿日市市暴走族根絶の促進に関する条例（平成13年条例第21号）を効果的に運用し、暴走族追放気運の高揚を図る。

イ 広報活動の推進

報道機関等広報媒体に対して暴走族に関する資料提供を積極的に行い、悪質・粗暴化する暴走族の実態が的確に広報されるよう、広報活動を積極的に推進する。

ウ 青少年に対する指導の促進

家庭、学校、職場、地域等において「自主パトロール」「市民声かけ活動」等の活動を推進し、暴走族追放気運の高揚を図るとともに、暴走族に加入しないよう適切な指導を推進する。

(2) 暴走行為をさせないための環境づくり

ア 道路交通環境の改善

暴走族及びこれに伴う群衆の集合場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等が集合しにくいような施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに

に、暴走族行為が常習的に敢行される道路について、関係機関と協議を実施し、分析に基づき、暴走行為が行いにくい道路交通環境づくりを行う。

イ 管理者対策の推進

駐車場などへの防犯カメラの設置、少年に対する声かけなど、管理者に対する協力要請を行う。

(3) 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の促進や継続補導にあたっては、サポートチームの編成やサポート会議など関係機関等と協働した再非行防止に向けた少年の立直り支援を推進する。

イ 学校との緊密な連携

グループに加入している少年の在学する学校と緊密な連携を図り、当該少年の非行防止のための生徒指導を促進する。

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]

市内における救急・救助体制は医療機関と連携し、交通事故に伴う人命救助活動を行なっている。

2005年（平成17年）中の救急車出動件数は4,750件、搬送人数は4,539人であった。

その内交通事故出動件数と搬送人数は、それぞれ598件（全体の12.6パーセント）、搬送人数は630人（全体の13.9パーセント）であった。

交通事故による救助・救急需要の増大に対応するためには、救助工作車や高規格救急車及び高度救命処置用資器材等を更に整備・拡充するとともに、救助隊員や救急隊員の資質の向上とともに、市民に対する救命意識の向上を図る必要がある。

特に、救急救命士が行う救急処置範囲の拡大（気管挿管、薬剤投与等）に伴い、救急救命士の知識・技能を医学的観点から向上させるメディカルコントロール体制を推進する必要がある。

[対 策]

(1) 救助、救急体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助、救急活動の増大や事故の種類、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) 集団救助・救急体制の整備の推進

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

(3) 心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダー(救急現場に居合わせた人)による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器(AED※)の設置の促進を図り、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促進する。

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

(4) 救急救命士の養成・配置等の促進

消防機関において、救急救命士を計画的に配置できるよう財団法人救急振興財団や広島市消防局の救急救命士養成所における養成を促進する。

特に、救急救命士の処置範囲(気管挿管・薬剤投与等)の拡大に伴い、メディカルコントロール体制の充実を図り、救急隊員の知識・技能の更なる向上に積極的に取り組む。

(5) 救助・救急施設の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等が高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

(6) 消防・防災ヘリコプターによる救急業務の推進

重度の負傷者を迅速に救急救命センターへ搬送するため、ヘリコプターの救急搬送をスムーズに利用できるよう、体制整備を確立・推進する。

更に、救命率の向上を図るため、医師・看護師を救急現場に搬送して、救命医療を開始するドクターヘリの事業を関係機関と連携し、制度を確立するよう推進する。

(7) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事案に対応できるよう救助隊員や救急隊員の養成を図るとともに、知識・技術等の向上を図る。

(8) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、隣接市町村と相互に連携強化を図りながら、西日本高速道路株式会社中国支社と相互に協力して、適切かつ効率的な人命救助を行う応援体制の確立を図る。

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。

2 救急医療体制の整備

[現況と問題点]

市の一次（初期）救急医療体制については、休日昼間は、佐伯地区医師会に委託した休日在宅当番医制や廿日市市休日・夜間急患診療所（15歳以上内科のみ。以下同じ。）により対応している。また毎日の準夜間は、廿日市市休日・夜間急患診療所が対応している。

入院治療を必要とする重症の救急患者のための二次救急医療体制については、救急告示医療機関である、厚生連広島総合病院が対応している。

重篤な患者のための三次救急医療については、廿日市市に隣接する広島市の広島市民病院や、県立広島病院の救命救急センター、広島大学病院高度救命救急センターが対応している。

また、重篤な救急患者の広域搬送体制を確保するため、佐伯スポーツ公園内にヘリポートを設置している。

小児救急医療体制については、広島市民病院や舟入病院が対応している。

今後、重篤救急患者への円滑な救急医療提供を図るため、広域搬送体制の活用や充実、二次・三次救急医療機関間の連携強化を促進する必要がある。

また、初期・二次の小児救急医療が未整備な地域における体制を整備する必要がある。

[対 策]

(1) 高次救急医療体制の連携強化

二次・三次救急医療機関間の連携強化を促進するとともに、佐伯地区医師会の協力を得ながら、高次救急医療機能のネットワーク化等に努める。

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、負傷者を救急現場から医療機関に搬送するまでの応急処置の適否が、

救命率を大きく左右するため、病院前救護体制の充実・発展に向けて、消防機関及び医療機関との連携のもとに、地域における救急救命士の教育・研修体制の整備を図る必要がある。

市では、市民に在宅当番、休日・夜間急患診療所等の情報をインターネット等により提供している。

今後は、搬送途上等の医療の充実を図るとともに、救急医療情報ネットワークシステムの拡充の必要がある。

[対 策]

(1) 救急関係機関の協力関係の確保

救急業務の円滑な実施や救急隊員への教育訓練体制の整備等を図り、消防機関と医療機関の連携を強化するため、更なるメディカルコントロール体制の整備を推進する。

また、救急救命士を含む救急隊員の活動に必要な医師の指示・指導・助言体制の確立や病院実習等の支援体制の更なる整備を推進する。

第7節 損害賠償の適正化

[現況と問題点]

交通事故被害者救済対策の一環として、市及び関係機関が行う人権相談、無料法律相談において交通事故に関する相談に応じている。

近年、交通事故相談の内容は複雑化・多様化する傾向にあり、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、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強化

交通事故相談において相談員の研修に努め、資質の向上を図る。また、各種の広報により機会を提供を行う。

(2) 損害賠償請求の援助活動等の強化

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

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

第1節 安全対策の推進及び鉄道事業者等の指導

[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、市民生活に欠くことのできない交通手段であるが、一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揺るぎないものとする必要がある。

[対 策]

高齢者や身体に障がいのある人を含めた全ての市民が、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、安全管理体制の充実、鉄道の安全に関する知識の普及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、多数の死傷者となることが予想されるため、事故発生に伴う救助・救急活動が組織的に行えるよう鉄道事業者と消防機関との連携を一層強化する必要がある。

また、鉄道事業者においても、独自の非常召集、事故復旧訓練、救助訓練等を計画的に実施し、非常事態に常に対応できるよう体制の整備を行う必要がある。

[対 策]

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を引き続き推進する。

第2章 踏切道における交通安全

第1節 踏切事故のすう勢と交通安全対策

[現況と問題点]

市内における踏切事故による死亡者は2005年（平成17年）では3人である。

踏切事故は鉄道事故の多くを占め、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。

こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進する必要がある。

[対 策]

踏切事故については、構造改良、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の施策を実施し、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、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進する。

第2節 講じようとする施策

1 踏切道の構造改良の促進

[現況と問題点]

踏切道における交通事故を防止するため、構造改良等の促進に努めてきているところであるが、踏切道は、交通の安全と円滑化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]

自動車が通行する踏切道であって、踏切道の幅員が接続する道路の幅員よりも狭いもの等について、構造改良を推進する。

また、歩道が狭隘または、歩道の整備されていない踏切等における歩行者安全対策のため、補助制度等を活用しながら、構造改良を推進する。

また、駅周辺の交通環境の改善のため、自由通路の整備を推進する。

2 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。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るために、適切な交通規制の実施に努めるとともに、都市部にある踏切道のうち、列車により警報時間に差が生じているもの、自動車交通量の多いものについては、必要に応じ警報時間制御装置、踏切支障報知装置の整備等を進める必要がある。

[対 策]

踏切遮断機の整備されていない踏切道について、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、踏切遮断機の整備促進を図るよう関係機関に要請する。

更に、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を関係機関に要請する。

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、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を関係機関と協力して実施する。

3 踏切道の統廃合の促進

[現況と問題点]

踏切道の交通安全を図るため、通行上危険性の高い狭小踏切道をはじめとする踏切道の統廃合を推進しているが、生活道路として利用されている実態等から廃止が困難な状況が多い。

このようなことから、依然として通行上危険な踏切道は数多く存在しており、引き続き踏切道の構造改良等の事業の実施に併せて統廃合の促進を図る必要がある。

[対 策]

踏切道の構造改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるもの

から順次、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造改良のうち、歩行者が多いにもかかわらず踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して近接踏切道の整備を促進する。

4 その他踏切道の交通安全と円滑化を図るための措置

[現況と問題点]

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

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

[対 策]

踏切道における交通安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置など踏切関連交通安全施設の高度化を図るよう関係機関に要請する。

また、幅広い広報活動を推進し、安全意識の普及に努めるとともに、学校や保育園等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。

用語の解説

1 バリアフリー化 (P9)

生活に密接な施設や道路などのさまざまな障害（バリア）を取り除くというもの。高齢者や障がいのある人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。

※【交通バリアフリー法】(P18)

平成12(2000)年11月15日、我が国における急速な高齢化の進展や、障がいのある人が障がいのない人と同じように活動する社会を目指すノーマライゼーション思想の普及を受け、高齢者、身体に障がいのある人等が自立した日常生活や社会生活を営むことができるように、高齢者、障害のある人等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進することを目的として施行された。

2 交通需要マネジメント (TDM: Transportation Demand Management) (P19)

車を利用する人の交通行動の変更を促すことにより、都市又は地域の交通渋滞を緩和する手法の体系をいう。

3 自動体外式除細動器 (AED: Automated External Defibrillator) (P35)

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。

従来、AEDは医療従事者や救急救命士などにしか使用が認められていなかったが、平成16(2004)年7月から一般にも使用が認められた。