

第 11 次 廿日市市交通安全計画

〔令和 3 (2021) 年度～ 7 (2025) 年度〕

令和 4 (2022) 年 1 月
廿日市市交通安全対策会議

目 次

第 1 部 計画の基本理念	1
1 交通社会を構成する要素	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）	4
1 道路交通事故のない社会を目指して	4
2 歩行者の安全確保	4
3 地域の実情を踏まえた施策の推進	4
4 役割分担と連携強化	4
第 2 章 道路交通の安全についての目標	5
第 1 節 道路交通事故の現状と今後の見通し	5
1 道路交通事故の現状	5
2 道路交通事故の見通し	8
第 2 節 交通安全計画における目標	8
第 3 章 道路交通の安全についての対策	10
第 1 節 今後の道路交通安全対策を考える視点	10
1 重視すべき視点	11
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	11
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	12
(3) 生活道路における安全確保	12
(4) 地域が一体となった交通安全対策の推進	12
第 4 章 講じようとする施策	13
第 1 節 道路交通環境の整備	13
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	13
(1) 生活道路における交通安全対策の推進	13
(2) 通学路等における交通安全の確保	14
(3) 高齢者、障がいのある人等の安全に資する歩行空間等の整備	15
2 幹線道路における交通安全対策の推進	15
(1) 適切に機能分担された道路網の整備	16
(2) 道路の改築等による交通事故対策の推進	16
3 交通安全施設等の整備事業の推進	17
(1) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	17
(2) 安全で快適な道路交通環境の実現	18

4	高齢者等の移動手段の確保・充実	19
5	歩行者空間のユニバーサルデザイン化	19
6	無電柱化の推進	19
7	自転車利用環境の総合的整備	20
	(1) 安全で快適な自転車利用環境の整備	20
	(2) 自転車等の駐車対策の推進	20
8	交通需要マネジメントの推進	20
	(1) 公共交通機関利用の促進	21
9	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	22
10	総合的な駐車対策の推進	22
	(1) きめ細かな駐車規制の推進	22
	(2) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚	22
11	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	22
	(1) 道路の使用及び占用の適正化等	23
	(2) 子どもの遊び場等の確保	23
	(3) 道路法に基づく通行の禁止又は制限	23
	(4) 地域に応じた安全の確保	24
	(5) 情報収集体制の充実	24
第2節 交通安全思想の普及徹底		24
1	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	24
	(1) くらし安全指導員の配置	24
	(2) 幼児に対する交通安全教育の推進	25
	(3) 小学生に対する交通安全教育の推進	25
	(4) 中学生に対する交通安全教育の推進	26
	(5) 高校生に対する交通安全教育の推進	26
	(6) 成人に対する交通安全教育の推進	26
	(7) 高齢者に対する交通安全教育の推進	27
	(8) 障がいのある人に対する交通安全教育の推進	27
	(9) 外国人に対する交通安全教育の推進	28
2	効果的な交通安全教育の推進	28
	(1) 参加・体験・実践型の教育手法の活用	28
	(2) 関係機関・団体相互の連携	28
	(3) 受講者の特性等に応じた教育の内容及び方法の選択	28
	(4) 交通安全教育の効果測定	28

(5) 社会情勢等に応じた交通安全教育の内容の見直し・	29
3 交通安全に関する普及啓発活動の推進・	29
(1) 交通安全運動の推進・	29
(2) 横断歩行者の安全確保・	30
(3) 自転車の安全利用の推進・	30
(4) 自動車の安全利用の推進・	31
(5) 反射材用品等の普及促進・	32
(6) 効果的な広報の実施・	32
(7) その他の普及啓発活動の推進・	32
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・	33
5 地域における交通安全活動への参加・協働の推進・	33
第3節 安全運転の確保・	34
1 運転者教育等の充実・	34
(1) 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実・	34
(2) 高齢運転者対策の充実・	34
(3) 安全運転相談に対する広報啓発等・	35
2 安全運転管理の推進・	35
第4節 車両の安全性の確保・	36
1 安全運転サポート車の普及促進等・	36
2 自転車の安全性の確保・	36
(1) 自転車安全整備制度の普及・	36
(2) 損害賠償責任保険等への加入促進・	37
(3) 自転車の被視認性の向上・	37
第5節 道路交通秩序の維持・	37
1 暴走族対策の推進・	37
(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・	37
(2) 暴走行為阻止のための環境整備・	38
(3) 暴走族関係事犯者の再犯防止・	38
第6節 救助・救急活動の充実・	38
1 救助・救急体制の整備・	38
(1) 救助・救急体制の整備・拡充・	39
(2) 多数負傷者発生時における救助・救急体制の充実・	39
(3) 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発 活動の推進・	39
(4) 救急救命士の養成・配置等の促進・	39
(5) 救助・救急用資機材の整備の推進・	39

(6) 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進	39
(7) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	40
(8) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備	40
2 救急医療体制の整備	40
(1) 救急医療体制の確保	40
(2) ドクターヘリとの連携強化	40
3 救急関係機関の協力関係の確保等	41
第7節 被害者支援の充実と推進	41
第3部 鉄道・踏切道における交通の安全	42
第1章 鉄道交通の安全	42
第1節 鉄道事故の状況等	42
第2節 救助・救急活動の充実	42
第2章 踏切道における交通安全	42
第1節 踏切事故の状況等	43
第2節 講じようとする施策	43
1 踏切道の構造の改良の促進	43
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	43
3 踏切道の統廃合の促進	44
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	44
用語の解説	45

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、新型コロナウイルス感染症対策等のさまざまな取組が必要とされる中であって、本市においては、近年、交通事故発生件数は減少傾向にある一方、令和2（2020）年には7件の交通死亡事故が発生しており、交通事故により被害に遭われた方を考えると、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制定後半世紀を経た今、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いのもと、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障がいのある人、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、一人ひとり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り、全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じうる、さまざまな交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。

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

本計画は、次のことを基本とし、今後5年間に講ずべき施策を総合的かつ計画的に推

進するために定めるものである。

これを全市民の理解と協力のもとに、市民・行政・関係機関・団体が一体となって強
力に推進する。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通
安全意識の徹底等を図り、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。

そのためにも、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社
会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要である
ことから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

さらに、市民の意識改革のためには、身近な地域や団体においての課題を認識し、
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るなど、
市民自らが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。

このようなことから、本計画については、国・県の交通安全計画を踏まえつつも、
地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、地域の住民の意向を
十分反映させる工夫も必要である。

(2) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通に関する情報の提供
の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。また、交通環境の整備に当たって
は、人優先の考えのもと、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分
離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させる
ものとする。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等
において、歩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更なる推
進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏
まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとし
る。

2 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

(1) 人手不足

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・
省力化等の進展もみられる中で、交通安全が損なわれる可能性があり、人材の質の
確保や安全教育の徹底等が課題である。

(2) 先進技術導入

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・進展しており、事故減少への貢献がみられる。また、交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められている。

先進技術の導入は、ヒューマンエラーの防止や、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保と、社会的受容性の醸成が課題である。

(3) 高まる安全への要請

感染症をはじめ、自然災害の影響、治安など、さまざまな安全への要請が高まる中に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や多様な専門分野間において、より一層の柔軟な連携が課題である。

(4) 新型コロナウイルス感染症の影響

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響により、陸上交通においてさまざま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も影響が認められる。これに伴い、交通事故発生状況や事故防止対策を適切に見極め、実行することが課題である。

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、交通安全の確保に資する先端技術や情報の啓発を図る必要がある。また、将来的には、Society5.0※の実現を視野に、ICT※が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。

(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）の趣旨を踏まえ、交通事故被害者等の支援に努める。

(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、警察、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、施策や事業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り、交通安全総点検や地域の特性に応じた取組等により、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（基本的な考え方）

1 道路交通事故のない社会を目指して

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、道路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組が今、一層求められている。

今後も、道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、更に積極的な取組が必要である。

2 歩行者の安全確保

本市では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高く、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、さまざまな施策があるが、それぞれの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当たっては、住民に一番身近な行政や警察署の役割が極めて大きい。

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

4 役割分担と連携強化

行政、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さまざまな形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

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

本市における交通事故発生件数は減少傾向にあり、令和2（2020）年には、第10次廿日市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200件以下とする。」とした目標を達成することができた。

減少要因は、車両の安全性の向上、違反時の厳罰化による取締りの強化などが考えられる。特に、令和2年はコロナ禍による外出自粛の影響もあり、交通事故件数が減少したと思われる。

過去5年間の年代別の事故件数では、運転に不慣れな20歳代（20.0%）や判断力・身体機能が衰えつつある65歳以上の高齢者（22.0%）の割合が高く、時間帯別では16～18時（17.2%）、18～20時（14.5%）の割合が高くなっている。また、事故類型別では、人対車（14.6%）、車両相互（83.1%）、車両単独（2.2%）となっており、車両相互の中でも、追突（38.0%）の割合が最も高く、次いで出会頭（17.7%）となっている。

本市における交通事故死者数は3人以下で推移していたが、令和2（2020）年には7人（うち高齢者4人）と、第10次廿日市市交通安全計画に掲げた「令和2（2020）年までに交通事故死者数を年間3人以下（うち高齢者を2人以下）」とした目標を達成できなかった。

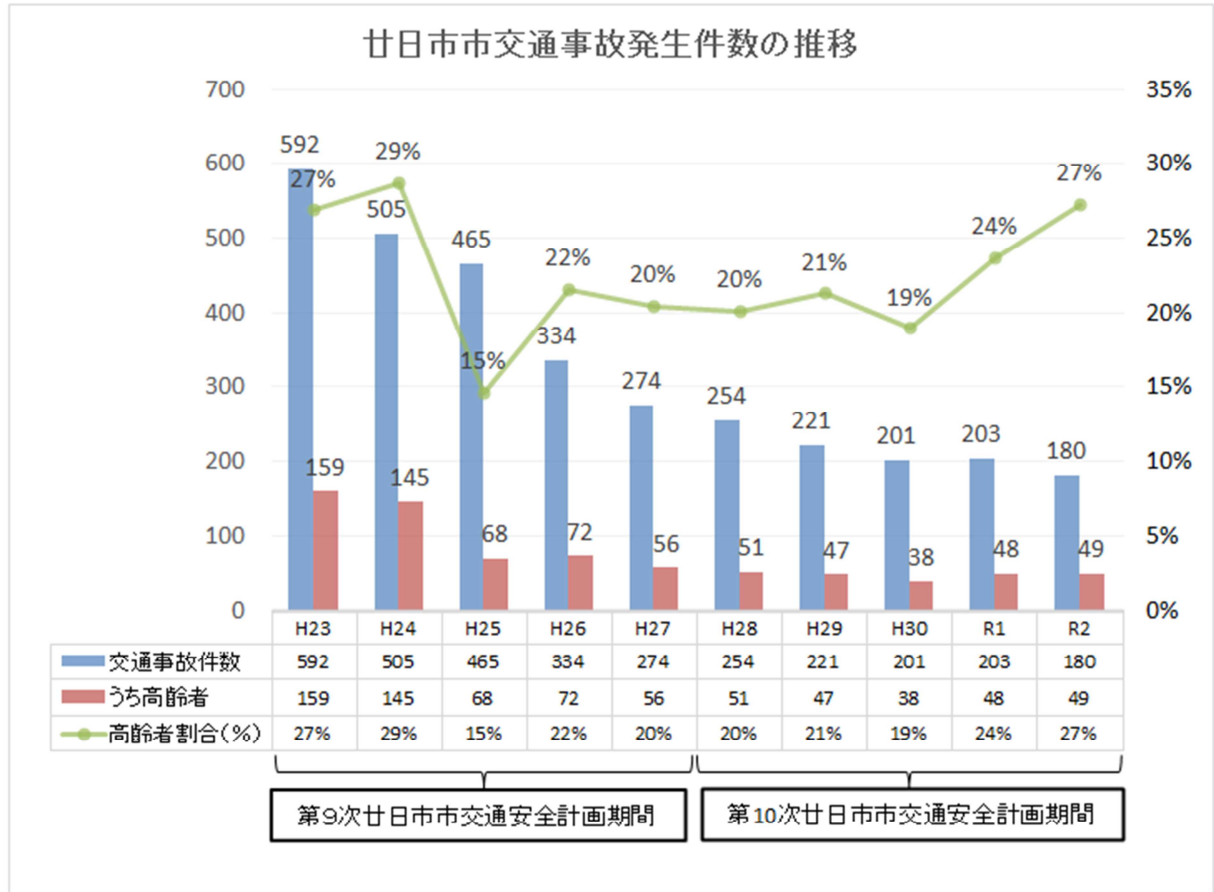
外出自粛の影響で車両や歩行者が減ったため、車両速度の出し過ぎや、周囲への注意が散漫になったことが死亡事故の要因として考えられる。

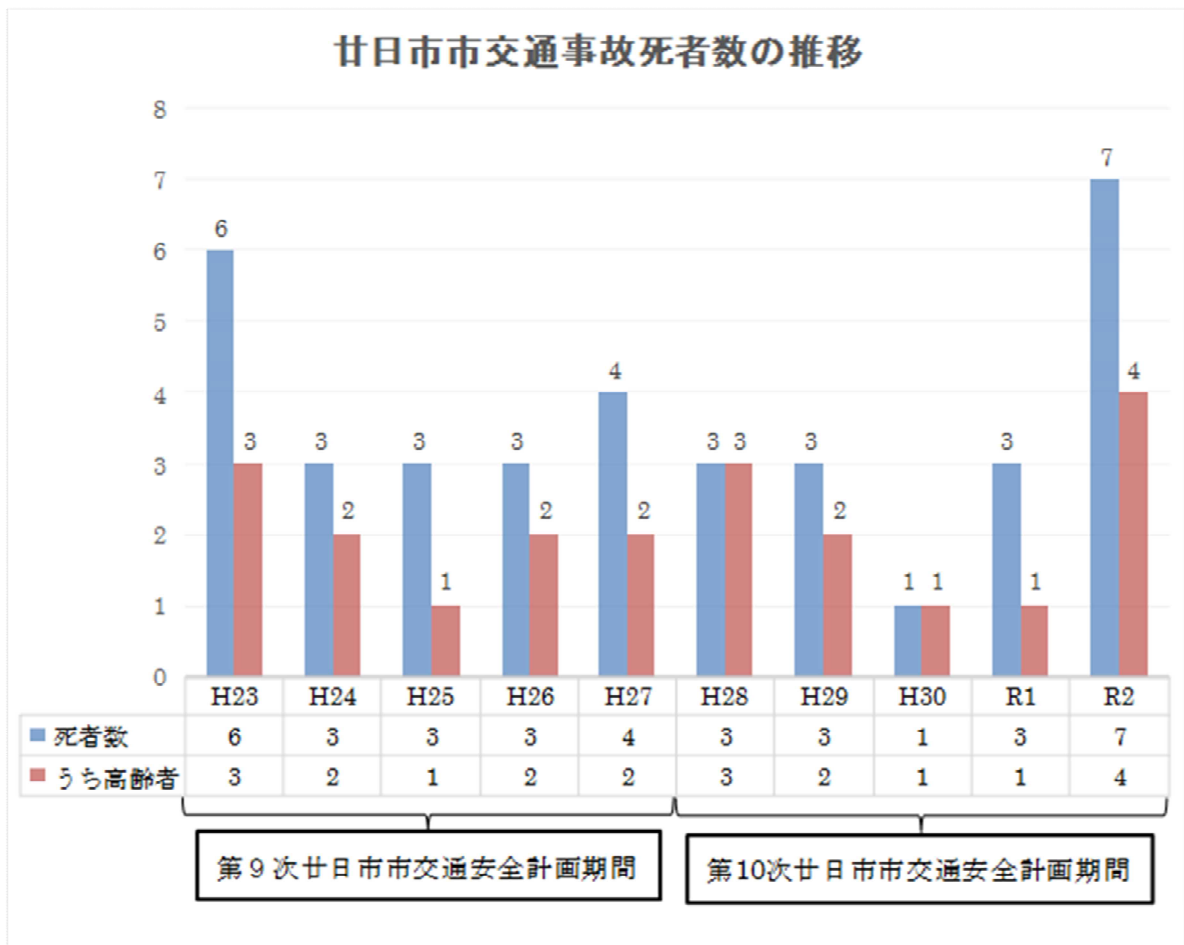
また、過去5年間の死亡事故（17件）の内訳は、約半数の9件が人対車両となっており、その全てが道路横断中であつた。そのほか、車両単独（自転車含む）が2件、車両相互（二輪・原付含む）が5件、列車対歩行者が1件であつた。特に、早朝・夜間の日没時間における死亡事故は12件（70.6%）で、被害者のうち高齢者が11件（64.7%）であつた。

高齢化の進展により、引き続き、高齢者対策が必要な状況となっており、特に、令和4（2022）年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達しはじめるため、75歳以上の高齢者の安全確保が一層重要となる。

《交通事故発生件数・死者数》※令和3年1月1日現在（高速道路を除く）

（資料提供：広島県警本部交通企画課）





※「交通事故発生件数」は、第1当事者

※「交通事故死者数」は、第1当事者、第2当事者、第3当事者

<第1当事者>

最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、過失が同程度の場合には、人身損傷程度が軽い者をいう。

<第2当事者>

最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、第1当事者以外の者をいう。

<第3当事者>

第1当事者、第2当事者以外の交通事故関与者のうち、死亡もしくは負傷した者又は直接死亡事故に関与した者をいう。

2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、さまざま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3人以下

（うち高齢者を2人以下（※5年間合計で8人以下））

② 交通事故重傷者数を年間21人以下

※高速道路除く

【考え方】

○ 交通事故死者数

県の第11次計画の目標が、第10次計画の目標「平成32（2020）年までに75人以下」から、「令和7（2025）年までに60人以下」に設定されたことから、この比率（80%）を踏まえた数値を目標とする。

○ 高齢者死者数

県は、第8次交通安全計画以降、独自に目標を設定しており、過去5年間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%）、廿日市市（64.7%）といずれも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。

また、本市の交通事故死者数に占める高齢者の割合については、第9次計画期間（平成23年～平成27年）が52.6%（19人中10人）、第10次計画期間（平成28年～令和2年）が64.7%（17人中11人）と近年増加しているため、独自で5年間合計の目標を新たに設定する。

○ 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・県の第11次計画の目標に設定された。

県は、国の過去5年間の重傷者数の平均と第11次交通安全基本計画の目標の比率

(65.2%)を用いて、県の過去5年間の平均より重傷者数の目標を算出しており、本市も同様にこの比率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

過去5年間の平均3.4人 $\times$ 80%=2.72人 $\div$ 3人

2 高齢者死者数

交通事故死者数の目標3人 $\times$ 55%=1.65人 $\div$ 2人

(5年間合計の高齢者死者数)

交通事故死者数の目標3人 $\times$ 55% $\times$ 5年間=8.25 $\div$ 8人

3 交通事故重傷者数

過去5年間の平均32人 $\times$ 65.2%=20.864人 $\div$ 21人

●本市における交通事故重傷者数

区 分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合 計
高速道路除く(人)	46	34	26	31	23	160

※「重傷者数」は、1ヶ月(30日)以上の治療を要する人数

(資料提供：広島県警察交通企画課)

【国の目標・考え方】

・ 国の交通安全基本計画における目標

- ① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和7(2025)年までに24時間死者数を2,000人(※)以下とする。(※この2,000人に平成28(2016)年から令和元(2019)年の間の24時間死者数と30日以内死者数の比率の平均(1.20)を乗ずると2,400人)
- ② 令和7(2025)年までに重傷者数を22,000人以下にする。

・ 考え方

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、まずは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、計画期間である令和7年までには、以下のとおり設定することとする。

- ① 年間の24時間死者数を2,000人以下にすることを旨とする。

この年間の24時間死者数2,000人に、平成28(2016)年から令和元(2019)年の間の24時間死者数と30日以内死者数の比率の平均(1.20)を乗ずると、2,400人となる。年間の30日以内死者数が2,400人となると、人口10万人当たりの30日以内死者数は1.96人となる。国際道路交通事故データベース(IRTAD)がデータを公表している34か国中の人口10万人当たりの30日以内死者数をみるに、我が国は平成30(2018)年では3.29人と8番目に少

ないが、この目標を達成した場合には、他の各国の交通事故情勢が現状と大きく変化がなければ、最も少ない国となる。

② 年間の重傷者数を22,000人以下にすることを指すものとする。

最優先の目標は死者数の減少であるが、重傷者が発生する事故防止への取組が、死者数の減少にもつながることから、命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を設定するものである。また、先端技術や救急医療の発展等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まる事故も少なくなる。

このため、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことにも、さらに着目していくため、目標値を設定するものである。

【県の目標・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%）ともに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。

第3章 道路交通の安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

今後の交通安全対策は、これまでの対策を基本としつつ、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。

対策の実施に当たっては、可能な限り EBPM（根拠に基づく政策立案）を推進し、効果を検証し、必要に応じて改善していく。

このような観点から、

- ①道路交通環境の整備（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被害者支援の充実と推進（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、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

ア 高齢化が進展している本市においては、近年、高齢者の交通事故件数の割合が増加しており、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や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。

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、高齢者の運転免許返納後の移動を支える取組を推進することが重要となる。

イ 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、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた出前トークや見守り活動などが重要と考えられる。また、年齢等にかか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※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。

ウ 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、ブレーキアシスト等の運転支援機能の啓発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、新技術とその限界、技術の進展の状況について、出前トーク等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

また、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展であり、安心して子どもを生み育てることができ、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。また、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、安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。また、子どもを保育園等に預けて働く世帯が増えている中で、保育園等をはじめ地域で子どもを見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

(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、車両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必要がある。

人優先の考えのもと、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において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、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はじめ、横断中も周りに気を付けることなど、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、ヘルメットの着用や自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

さらに、自転車利用者については、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、障がいのある人、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、引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、生活道路における安全な走行方法の普及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、一貫した住民の関わりが重要であり、これにより、「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) 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化の進展に伴う、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組を具体化することが急がれる中で、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。

交通事故の発生場所や発生形態など事故特徴に応じた対策を実施していくためにも、ホームページ等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、地域における安全・安心な交通社会の形成に自らの問題として積極的に参加してもらえるように住民主体の意識を醸成していく。

第4章 講じようとする施策

第1節 道路交通環境の整備

1 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

【現況と問題点】

これまで一定の成果を挙げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、「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の整備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、未就学児が日常的に集団で移動する経路において、未就学児等の列に自動車が発生し衝突し死傷者が発生する痛ましい交通事故をはじめ、未就学児や児童が犠牲となる交通事故が全国的に相次いだことを受け、各地域の幼稚園・保育園等の保育施設、その所管機関、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組を継続して実施する必要がある。

【対 策】

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故の多いエリアにおいて国、県、市、警察、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※」やハンプ等の物理的デバイスとの適切な組合せによる「ゾーン30プラス※」を整備するなどの低速度規制を実施するほか、信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の

活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン※・交通情報板※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関係機関に働きかける。

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※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対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプ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を実施する。

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。

（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、保育園、認定こども園、小学校、中学校、特別支援学校に通う幼児、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、路肩のカラー舗装、防護柵の設置等の対策を推進する。

イ 通学通園路等の設定と安全点検

通学路における交通安全を確保するため、「廿日市市通学路安全推進プログラム」等に基づき、「見通しのよい道路や幹線道路の抜け道となっている道路など車の速度が上がりやすい箇所や大型車の進入が多い箇所」、「過去に事故に至らなくても、ヒヤリハットの事例があった箇所」及び「保護者、見守り活動者、地域住民等から市への改善要請があった箇所」等の観点も踏まえた定期的な合同点検の実施や、対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、学校、教育委員会、道路管理者、警察等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

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

ウ 集団登下校の実施

集団登下校については、警察署、ＰＴＡ、その他の関係機関・団体等と密接に連携し、通学路の道路事情、交通事情、防犯環境等を具体的に検討したうえで、保護、誘導等の確保及び防犯対策を適切に実施する。

(3) 高齢者、障がいのある人等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 高齢者、障がいのある人等の安全対策

高齢者や障がいのある人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※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※、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の整備について関係機関に働きかけ、高齢者、障がいのある人等の通行の安全と円滑を図る。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場※等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、「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。）に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道等を整備する。

さらに、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

イ 違法駐車・駐輪等の対策による歩行空間の確保

横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等を排除するとともに、高齢者、障がいのある人等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等の放置自転車、放置物件等の排除を推進する。

2 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、宮島スマートＩＣ・廿日市ＩＣ・大野ＩＣ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ＩＣ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433号、国道186号、主要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、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課題となっている。

このため、幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担され

るよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する必要がある。

[対 策]

(１) 適切に機能分担された道路網の整備

ア 異種交通の分離

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

イ 交通の効果的分散

通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備を促進する。

ウ 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マルチモーダル施策※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実施する。

(２) 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、既存道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた生活道路内への通過車両の抑制対策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、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点※について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所の改良を推進する。

ウ 道路の機能と利用実態との調和

道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通

の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備等の推進を図る。

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、幅の広い歩道等の整備を推進する。

オ 鉄道駅周辺等における歩行者空間の確保

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

カ 歴史的環境の保全・整備

本市は、世界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、歴史的街並みへの誘導路、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 交通安全施設等の整備事業の推進

【現況と問題点】

社会インフラの老朽化が全国的な問題となる中、交通安全施設等の整備についても、人口減少や財政の動向等に合わせて変化していくことが求められている。特に、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（令和3年5月28日閣議決定）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） 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※」や「ゾーン30プラス※」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化※及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、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。

(2) 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、関係機関に働きかける。

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働きかける。

イ 事故防止対策の推進

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、注意喚起し、依然として多発している早朝・夜間における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や単路部を指定した「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、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 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。

オ 道路交通環境整備への住民参加の促進

交通の安全が地域に根ざした課題であることにかんがみ、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し、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。

4 高齢者等の移動手段の確保・充実

〔現況と問題点〕

人口減少や少子高齢化、生活様式の変化により、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、地域の移動ニーズに合った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〕

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づき策定した「廿日市地域公共交通計画」（平成28～令和4年度）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・充実に向け、地域の輸送資源の総動員による移動手段の確保及び既存の公共交通サービスの改善の徹底等の、地域の移動ニーズにきめ細かく対応するメニューの充実を図る取組を推進する。

5 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

〔現況と問題点〕

高齢者や障がいのある人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〕

高齢者や障がいのある人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。

6 無電柱化の推進

〔現況と問題点〕

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

〔対 策〕

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化※等により歩行者の安全を図るため、安

全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点等から、道路の新設、拡幅等を行う際に無電柱化を推進する。

7 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、自転車歩行車道の整備を段階的に進めており、より快適な走行空間の確保に努めている。また、自転車駐車場の整備・放置禁止区域の設定等の措置により、放置自転車は徐々に減少傾向にある。

今後は、必要に応じた、自転車通行空間の整備を進めていくとともに、放置禁止区域以外の放置自転車対策等快適な走行空間の確保のための対策を進めていく必要がある。

自転車の安全利用を推進するためには、交通ルールを周知徹底するとともに、その利用環境整備を推進していくことが必要である。

〔対 策〕

（１） 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にし、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。

また、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

（２） 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。

また、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し、地域の状況に応じ、条例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、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、障がいのある人等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を推進する。

8 交通需要マネジメントの推進

〔現況と問題点〕

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全

の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、交通需要マネジメント（TDM）の定着・推進を図る。

具体的には、パークアンドライド※の推進、ノーマイカー運動の推進、情報提供の充実、公共交通機関の利用促進、相乗りの促進、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）の広報・啓発活動を行い、その定着化を図りながら推進する必要がある。

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

[対 策]

（１）公共交通機関利用の促進

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき策定した「廿日市市地域公共交通計画」を推進し、地域における移動ニーズに対し、持続可能な地域公共交通網の再構築を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。

具体的には、交通事業者や地域、行政など関係主体の役割分担を踏まえた全市的なバス路線の再編に取り組むとともに、乗継拠点の整備や待合環境の改善、乗継割引の拡大等のバス利用促進を図るための施策を推進する。

さらに、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を促進し、利用者の利便性の向上を図るとともに、交通結節点機能を強化することにより、公共交通機関の利用を促進し、円滑な道路交通の実現を図る。

９ 災害に備えた道路交通環境の整備

[現況と問題点]

豪雨・豪雪・地震・津波等の災害に備えた道路や災害に強い交通安全施設等の整備を推進するとともに、橋梁耐震対策を実施していく必要がある。また、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、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時においては、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し、豪

雨・豪雪時等においては、道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

津波等に対しては、津波等による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波等被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波等の浸水域を回避する道路等の整備を推進する。

(2) 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握したうえで、災害対策基本法（昭和36（1961）年法律第223号）の規定に基づき、通行禁止等の必要な交通規制を実施する。

10 総合的な駐車対策の推進

〔現況と問題点〕

違法駐車は、幹線道路の交通渋滞を悪化させる要因となるだけでなく、歩行者や車両の安全な通行の障がいとなるほか、交通事故の発生要因や緊急自動車の活動を妨害するなど、市民生活に重大な支障をもたらしている。

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する必要がある。

また、宮島などへの観光客は年間400万人前後で推移していたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響より、観光客は200万人を割り込んだ。新型コロナウイルス感染症の収束後は、観光客による交通混雑が予想される状況にあるため、宮島口周辺を中心とした、臨時的なソフト対策やハード対策が求められる状況にある。

〔対 策〕

(1) きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

(2) 違法駐車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、市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。

11 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当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

イ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚に待つところが多いことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、道路の愛護思想の普及を図る。

ウ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

（２） 子どもの遊び場等の確保

子どもの安全な遊び場の確保を図るため、公園等の整備に努める。また、学校の校庭、体育館等の学校体育施設等をはじめとした学校施設、社会体育施設等の開放を促進する。

なお、学校施設等の開放に当たっては、保護者や地域の関係団体等の協力を得て、地域と一体となって幼児、児童及び生徒の安全確保のための方策を講じる。

（３） 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のため、やむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27（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。

(4) 地域に応じた安全の確保

積雪地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として、迅速な除雪や凍結防止剤の散布を実施する。

(5) 情報収集体制の充実

危険運転や事故の防止、事故の早期解決のため、また防犯の観点からも交通安全（防犯）カメラ等の整備・維持管理を推進し、情報収集体制の充実を図る。

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

また、人優先の交通安全思想のもと、子ども、高齢者、障がいのある人等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故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策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、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、高齢者に配慮する意識の向上を図る必要がある。

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。

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

あわせて、在留外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、世界一安全な交通社会を目指す我が国の交通ルールを的確に伝えるよう努める必要がある。

〔対 策〕

(1) くらし安全指導員の配置

生涯にわたる交通安全教育を広域的に行なっていくために、交通安全教育の専門知識を有するくらし安全指導員を配置し、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・保育園等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習するなど、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、くらし安全指導員、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における安全な行動の指導、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。

(3) 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、特別の教科道德、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配付し、交通安全教室を一層推進する。

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、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、くらし安全指導員、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。

(4) 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。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、特別の教科道德、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、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布し、交通安全教室を一層推進する。

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、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。

(5) 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、総合的な探求の時間、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理解を深める。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。

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。

(6) 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講座等における交通安全教育の促進を図るなど、市民センター等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。

(7) 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が、歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や運転者側から見た歩行者の危険行動を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的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、くらし安全指導員、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。特に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

また、夜間における歩行中及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等について、普及の促進を図り、着用を呼びかけるなど啓発に取り組む。

高齢運転者に対しては、老人クラブ等の関係機関・団体と連携して、地域・家庭における交通安全活動を推進する。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、安全利用に向けた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、高齢者が安全に、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。

(8) 障がいのある人に対する交通安全教育の推進

障がいのある人に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

(9) 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。

2 効果的な交通安全教育の推進

[現況と問題点]

交通安全教育指針に従い、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフス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、道路交通への参加の態様に応じた教育内容や実際に体験するなどして受講者が理解しやすい教育手法等を取り入れ、その効果的な推進を図る必要がある。

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

[対 策]

(1) 参加・体験・実践型の教育手法の活用

受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を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。

(2) 関係機関・団体相互の連携

教育の実施に当たっては、交通安全教育を行う団体と連携を図り、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、学習内容の充実に努める。

(3) 受講者の特性等に応じた教育の内容及び方法の選択

交通安全教育の内容については、年齢、主な通行の態様、業務の態様等受講者の特性に応じたものにするとともに、地域の道路及び交通の状況、実施時期、天候等に配慮して行う。

(4) 交通安全教育の効果測定

交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直

すなど社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるように努める。

(5) 社会情勢等に応じた交通安全教育の内容の見直し

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

3 交通安全に関する普及啓発活動の推進

[現況と問題点]

交通安全に関する普及啓発活動に当たっては、交通社会の主役である市民一人ひとりが、交通の安全を自分自身の問題として認識し、関心を持つことができるよう努めている。

引き続き、市民が容易に受け入れることができるよう、内容、手法に工夫を凝らし、効果的な普及広報活動を推進する必要がある。

[対 策]

(1) 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動として、市、警察、交通安全協会、その他団体が相互に連携して交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

ア 各季の交通安全運動の推進

各季の交通安全運動の実施に当たっては、真に市民運動としての盛り上がりを図るため、地域住民の自主的な参加が得られるよう、諸活動を有機的に連携させ、効果的かつ継続的に行う。

(各季の運動)

- ・ 春の全国交通安全運動
- ・ 広島県夏の交通安全運動
- ・ 秋の全国交通安全運動
- ・ 年末交通事故防止県民総ぐるみ運動

イ 効果的な運動の展開

交通安全運動の運動重点は、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、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、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交通安全運動を展開する。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、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、安全を確認してから横断をはじめ、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

(3) 自転車の安全利用の推進

ア 自転車交通ルール等の周知徹底

自転車は、「車両」とであるという認識を徹底させ、自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに、交通マナーを実践しなければならないことの周知を図る。

自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（平成19（2007）年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用するなど、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。

自転車は、配達や通勤・通学をはじめ、さまざまな目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

※参考 自転車安全利用五則（平成19年7月10日交通対策本部決定より）

●**自転車の交通ルール**

- 1 自転車は車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメット着用

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

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ともにヘルメットやシートベルト着用による被害軽減効果の理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しては、ヘルメットの着用を促進する。

（４） 自動車の安全利用の推進

ア 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啓発、周知を図る。

イ 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、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、理解を深めるための広報啓発を推進し、幼稚園・保育園等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子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。

ウ 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

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、交通安全教育や広報啓発活動を引き続き推進する。

また、「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更なる向上を図るため、(一財)全日本交通安全協会等が推進している「ハンドルキーパー運動※」への参加を呼びかけるなど、交通ボランティアや安全運転管理者等と連携して、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を進める。

(5) 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、歩行中死者数に占める割合の高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図り、着用を呼びかけるなど啓発に取り組む。

(6) 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、市広報誌や市民センターだより、ホームページ、安全・安心メール※、FMはつかいち等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、具体的でわかりやすく訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施する。

(7) 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ときは、警察、交通安全協会、地域と協力し、広報活動及び街頭等において啓発活動を実施する。

イ 高齢者における特性の理解

高齢者も含めた全ての世代に対し、加齢に伴う身体機能の変化が交通事故に及ぼす影響等について、科学的な知見に基づいた周知を行うことで高齢者の特性を理解させ、高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるとともに、運転免許の自

主返納を促す。

また、高齢運転者標識（高齢者マーク）の取り付けの促進と、同標識を取り付けた自動車への保護意識を高めるよう周知する。

ウ 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な原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すための啓発を積極的に行う。

4 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

【現況と問題点】

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

今後とも、交通安全対策に関する行政・民間団体及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、市民を挙げての活動の展開を図る必要がある。

【対 策】

行政、民間団体は交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動を促進する。また、資質の向上に資する援助を行い、相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

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

5 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

【現況と問題点】

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、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、核家族化が進み、住民同士の関わりが弱くなっている状況にあるが、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にしたうえで、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に推進する必要がある。

【対 策】

地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒ

ヤリ地図」の作成や交通安全総点検、交通安全計画の積極的活用・広報等に住民が積極的に参加できるような仕組みをつくるほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなど、行政と市民の連携による交通安全対策を推進し、安全で良好なコミュニティの形成を図る。

第3節 安全運転の確保

1 運転者教育等の充実

〔現況と問題点〕

令和2(2020)年末の市内の運転免許保有者数は78,487人と市内の総人口の約67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21,207人と増加傾向にある。

安全運転に必要な知識及び技能を身につけたうえで安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を推進する必要がある。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、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

自動車教習所等における教習や講習の充実を図るため、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、教育水準を高めるよう関係機関に働きかける。

(2) 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よう関係機関に働きかける。

イ 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おり、これらの制度の周知を図る。

ウ 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。

エ 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自主返納した高齢者に対する支援を行う。

また、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、「廿日市地域公共交通計画」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による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

オ 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県及び市の認知症施策担当部署や地域包括支援センター等の相談窓口との連携を密にし、認知機能検査で認知症のおそれがあると判断された者を早期診断・早期対応につなぐとともに、運転免許証の自主返納を検討している高齢運転者及びその家族等を適切に支援するための取組を推進する。

(3) 安全運転相談に対する広報啓発等

自動車の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっている者等からの安全運転相談に的確に対応するため、安全運転相談窓口及び安全運転相談ダイヤル（＃８０８０）の広報啓発を行う。

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。（以下「安全運転管理者制度」という。）

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

〔対 策〕

関係機関・団体が連携して自動車の使用者等に対し、安全運転管理者制度について周知徹底を図り、その趣旨を理解させ、安全運転管理者等の未選任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参加・体験型の交通安全教育が適切に行われるよう関係機関へ指導

を働きかける。

事業活動に伴う交通事故防止を促進するため、乗車前後におけるアルコール検知器を活用した酒気帯びの有無の確認の徹底や映像記録型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啓発に努めるとともに、これらによって得られた事故等の情報の活用方法について周知を図る。

第4節 車両の安全性の確保

1 安全運転サポート車の普及促進等

【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の安全確保も喫緊の課題であることから、自動車アセスメント情報を提供することにより、使用者が安全な車選びをしやすい環境の整備を図ることや、安全運転サポート車※の普及を促進する必要がある。

【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平中立に取りまとめた自動車アセスメント情報を使用者に定期的に提供するように関係機関に働きかける。

また、チャイルドシートについても、i-Size 対応のチャイルドシートの啓発を行うほか、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、それを必要とする自動車使用者に正しく行き渡りよう、関係機関に働きかけ、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

運転操作ミス等に起因する交通事故を防止するため、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置など、先進安全技術による運転支援機能を持つ安全運転サポート車※の活用が効果的であることから、関係機関・団体と連携し、更なる普及促進を図る。

2 自転車の安全性の確保

【現況と問題点】

自転車は、幼児から高齢者まで幅広い年齢層に多様な用途で利用されており、環境負担が少なく、健康増進に資することなどから、今後、ますますその利用が促進されることが予想される。

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、定期的な点検整備や自転車の正しい利用方法等、自転車利用者の安全意識の高揚を図る必要がある。

【対 策】

(1) 自転車安全整備制度の普及

自転車利用者に対し定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける気運を醸成し、点検整備の重要性及び自転車の正しい利用方法等について周知を図るとともに、自転車事故による被害者の救済に資することを目的とするT S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、学校や関係事業者と連携し、交通安全教育における自転車教室や各種行事等を通じて、付帯保険付きのT Sマーク※制度や自転車保険等の普及・啓発に取り組み、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

(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 暴走族対策の推進

[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、暴走行為を目的に集まった個人・非行少年グループ及び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）（以下「暴走族等」という。）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。

暴走族等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関係機関へ働きかけるとともに、暴走族等の根絶に向けた諸施策を推進し、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) 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 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」や「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。

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。

(2) 暴走行為阻止のための環境整備

ア 道路交通環境の改善

ドリフト走行等の暴走行為が常態化して行われる道路においては、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

暴走族等のい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。

(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促進や継続補導に当たっては、関係機関等との協働により、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・職場との緊密な連携

少年が非行を繰り返さないよう、在学している学校や就業している職場等と連携を図る。

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]

令和2(2020)年中の救急出動件数は、4,966件で、救急搬送人員は4,285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313件(全体の6.3%)、269人(全体の6.2%)であった。交通事故による救助・救急需要に対応するためには、救助工作車、高規格救急自動車及び高度救命処置用資機材等を整備・拡充するとともに、救助隊員や救急隊員の資質の向上、さらには、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、医師の指示又は指導・助言のもとに救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保す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) 多数負傷者発生時における救助・救急体制の充実

多数の負傷者が発生する大規模な交通事故等に対処するため、関係医療機関との連絡体制の強化、救護訓練の実施及び消防機関と災害派遣医療チーム（DMAT）※の連携による救助・救急体制の充実を図る。

(3) 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダー（救急現場に居合わせた人）による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、各種団体等に対し、自動体外式除細動器（AED）※の設置の促進を図るとともに、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一般財団法人救急振興財団等における養成を促進する。

特に、救急救命士の処置範囲の拡大（気管挿管・薬剤投与・輸液等）に伴い、医師の指示又は指導・助言のもとに救急救命士を含めた救急隊員による応急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・救急用資機材の整備の推進

救助・救命活動に必要な資機材を確保するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命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) 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

広島県ドクターヘリを補完するため、医師・看護師を救急現場に搬送する。

県内10箇所に整備した場外離着陸場（ヘリポート）やヘリポート適地を活用して、県内どこからでも1時間以内に重度の傷病者を救命救急センターへ搬送できるよう広島県防災ヘリコプターと広島市消防ヘリコプターの2機体制による救急業務を推進する。

(7) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

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

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在宅当番医制や広島県厚生農業協同組合連合会広島総合病院（以下「広島総合病院」という。）が運営する廿日市休日夜間急患センターにより対応している。また、内科（毎日）及び外科（月～金曜日）の準夜間診療は、廿日市休日夜間急患センターで実施している。

入院治療を必要とする重症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、広島総合病院が対応している。

重篤な救急患者のための三次救急医療については、平成23年4月1日に広島総合病院が地域救命救急センターを開設し、24時間体制で高度な医療を総合的に提供している。

また、重篤な救急患者の広域搬送体制を確保するため、佐伯総合スポーツ公園内などに臨時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、舟入市民病院が対応している。

今後は、重症患者に救急医療の円滑な提供を図るため、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及びドクターヘリの効果的な活用による救急医療体制の強化が必要である。

[対 策]

(1) 救急医療体制の確保

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、廿日市休日夜間急患センターの運営等に要する経費を支援している。また、病院群輪番制病院や地域救命救急センターの運営事業に要する経費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て、救急患者に対する医療提供体制を確保する。

(2) ドクターヘリとの連携強化

急病や事故発生時に速やかな救急医療を提供できるドクターヘリ及び広島県防災ヘリコプター・広島市消防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との緊密な連携・協力体制の確保を図る。

3 救急関係機関の協力関係の確保等

〔現況と問題点〕

救急医療においては、傷病者を救急現場から医療機関に搬送するまでの応急措置の適否が、救命率を大きく左右するため、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、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、休日夜間急患センター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〕

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 被害者支援の充実と推進

〔現況と問題点〕

交通事故被害者救済対策の一環として、市及び関係機関が行う市民相談、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多様化・複雑化する傾向にあるため、関係機関と相互の連携を強化し、相談機能の充実と広報に努める必要がある。

〔対 策〕

多様化・複雑化した相談に対して適切に対応・助言するため、関係機関と連携を図るとともに、ホームページや広報誌等において相談窓口の存在を広報し、相談の機会を提供する。

また、交通事故被害者に対して、警察や交通安全活動推進センター等においての交通事故の処理や損害賠償請求の相談及び援助等に関する業務についての情報を提供する。

第3部 鉄道・踏切道における交通の安全

第1章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故の状況等

〔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。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。

また、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身障がい事故（約6割）と踏切障がい事故（約3割）を合わせると鉄道事故全体の約9割を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

〔対 策〕

駅施設等について、高齢者・視覚障がい者をはじめとするすべての旅客のプラットフォームからの転落・接触等を防止するため、転落防止対策等を関係機関へ働きかける。

踏切障がい事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。関係機関等の協力のもと、交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

第2節 救助・救急活動の充実

〔現況と問題点〕

市内では近年、多数の死傷者が生ずるような鉄道の事故は発生していないが、事故発生に伴う救助・救急活動ができるよう鉄道事業者と消防機関等との連携を一層強化する必要がある。

〔対 策〕

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

第2章 踏切道における交通安全

第1節 踏切事故の状況等

〔現況と問題点〕

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

〔対 策〕

踏切事故については、構造の改良、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 踏切道の構造の改良の促進

〔現況と問題点〕

踏切道における交通事故を防止するため、構造の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、交通の安全と円滑を阻害する要因の一つでもあり、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〕

自動車が行き交う踏切道であって、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の安全対策のため、補助制度等を活用しながら、構造改良を推進する。

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については、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よう、関係機関へ働きかける必要がある。

〔対 策〕

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働きかける。

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、障がい物検知装置、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働きかける。

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に働きかける。

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困難な問題が多い。

しかし、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。

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

〔現況と問題点〕

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。

また、踏切道における交通安全と円滑を図るためには、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。

〔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関係機関に働きかける。

また、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を図るとともに、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(ページ順)

1 Society5.0(P3)

サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会を指し、第5期科学技術基本計画において目指すべき未来社会の姿として初めて提唱された。

2 ICT(P3)

「Information and Communication Technology（情報通信技術）」の略で、通信技術を活用したコミュニケーションを指す

3 バリアフリー化(P11)(P18)(P19)

生活に密接な施設や道路などにおけるさまざまな障害（バリア）を取り除き、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（2006）年12月20日、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進することを目的として定められた。

4 ゾーン30(P13)(P18)

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

5 ゾーン30プラス(P13)(P18)

最高速度30km/hの区域規制であるゾーン30とハンプや狭さくといった物理的デバイスの設置を適切に組合せることにより交通安全の向上を図るための区域を設定すること

6 光ビーコン（光学式車両感知器）(P14)

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

7 交通情報板(P14)

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。

8 ハンプ(P14)

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

9 音響式信号機(P15)

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

10 エスコートゾーン（視覚障害者用横断帯）(P15)

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

11 交通広場 (P15) (P17)

歩行者、バス、タクシーなどの交通を適切に処理するために、道路と鉄道、港湾、空港などに接続して設けられる広場で、鉄道の駅に接続するものであり、都市の玄関として、修景施設を備えた広場であるとともに、交通の連絡場所としての機能を持つ重要な施設

12 マルチモーダル施策 (P16)

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

13 環状交差点 (P16)

車両の通行部分が環状（ドーナツ状）の形になっていて、車両が右回り（時計回り）に通行することが指定されている交差道路

14 視距の改良 (P18)

運転者が道路上で見通すことのできる距離の改良

15 パークアンドライド (P21)

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

16 ハンドルキーパー運動 (P32)

自動車によりグループで酒類提供飲食店に来たときは、その飲食店の協力を得て、グループ内で酒を飲まず他の者を安全に自宅まで送る者「ハンドルキーパー」を決め、飲酒運転を根絶しようという運動

17 安全・安心メール (P32)

災害情報等を迅速・正確に受け取れるよう、事前に登録していただいた携帯電話やパソコンに廿日市市の災害情報などをメール配信するサービス

18 安全運転サポート車 (P34) (P36)

衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置、車線逸脱警報、先進ライトなどの先進安全技術を搭載し、ドライバーの安全運転を支援する車のこと

19 T Sマーク (P37)

自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるもので、傷害保険と賠償責任保険、被害者見舞金（赤色 T S マークのみ）が付帯されている。

20 災害派遣医療チーム (DMAT : Disaster Medical Assistance Team) (P39)

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

21 自動体外式除細動器（A E D : Automated External Defibrillator）(P39)

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A E D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。

22 オーバーハング型警報装置 (P44)

遠くからでも認識できるように踏切の上方に取り付けられた、歩行者や運転者に対して音と光によって列車が接近していることを警告する警報装置