

第1 1次[令和3（2021）年度～7（2025）年度]

尾道市交通安全計画

令和4（2022）年3月

尾道市交通安全対策会議

はじめに

交通事故のない安全で安心して暮らせるまちを目指して

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 (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、10 次にわたり尾道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。その結果、市内における平成 23 (2011) 年から令和 2 (2020) 年までの年間平均交通事故死者数は 5.1 人となり、ピーク時である昭和 47 (1972) 年の 52 人の約 1/10 まで減少させることができました。

本市の道路交通を取り巻く状況は、山陽自動車道と瀬戸内しまなみ海道に加え、中国やまなみ街道も全線開通し、交通拠点としての機能が高まっています。また、平成 27 (2015) 年度、28 (2016) 年度、30 (2018) 年度に相次いで「日本遺産」に認定され、観光客が増加しています。さらに、令和元 (2019) 年にナショナルサイクルルートとして指定された瀬戸内しまなみ海道には、国内外を問わず多くのサイクリストが訪れるなど、今後の経済社会情勢の動向や少子高齢化の進展等を背景として、交通事故をめぐる諸情勢は複雑に変化するものと見込まれます。

このため、一体的、総合的な交通対策を講じるとともに、地域の特性に即した交通安全対策の一層の推進を図ることが重要となっています。

この交通安全計画は、令和 3 (2021) 年度から令和 7 (2025) 年度までの 5 ヶ年に市内において講ずるべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

交通安全に関する諸施策は、多くの分野に関連し、相互間での密接な関連を必要とするため、関係機関・団体は有機的に連携し総合的、効果的にこの計画に定める施策を強力に推進するものとします。全市が一丸となったこれらの取り組みにより、究極的には、交通事故のない安全で安心して暮らせる尾道市の実現を目指します。

令和 4 (2022) 年 3 月

尾道市交通安全対策会議会長
尾道市長 平谷 祐宏

目 次

第1部	計画の基本的な考え方	1
1	交通社会を構成する三要素	2
2	これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項	3
3	横断的に重要な事項	4
第2部	道路交通の安全	6
第1章	道路交通事故のない社会を目指して	6
1	道路交通事故のない社会を目指して	6
2	歩行者の安全確保	6
3	地域の実情を踏まえた施策の推進	6
4	役割分担と連携強化	6
5	交通事故被害者等の参加・協働	7
第2章	道路交通の安全についての目標	8
第1節	道路交通事故の現状と今後の見通し	8
1	道路交通事故の現状	8
2	道路交通事故の見通し	8
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	13
第1節	今後の道路交通安全対策を考える視点	13
1	重視すべき視点	13
(1)	高齢者及び子供の安全確保	13
(2)	歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	14
(3)	生活道路における安全確保	15
(4)	先端技術の活用推進	15
(5)	交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	16
(6)	地域が一体となった交通安全対策の推進	16
第4章	講じようとする施策	17
第1節	道路交通環境の整備	17
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	17
(1)	生活道路における交通安全対策の推進	17
(2)	通学路等の歩道整備等の推進	17
(3)	高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備	18
2	交通安全施設等整備事業の推進	19
(1)	交通安全施設等の戦略的維持管理	19
(2)	歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	19
3	自転車利用環境の総合的整備	19

(1)	総合的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
4	交通需要マネジメントの推進	20
5	災害に備えた道路交通環境の整備	20
(1)	災害に備えた道路の整備	21
(2)	災害に強い交通安全施設等の整備	21
(3)	災害発生時における交通規制	21
(4)	災害発生時における情報提供の充実	21
6	総合的な駐車対策の推進	21
(1)	きめ細かな駐車規制の推進	22
(2)	駐車場等の整備	22
(3)	違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚	22
7	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	22
(2)	子供の遊び場等の確保	23
(3)	道路法に基づく通行の禁止又は制限	23
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)	幼児に対する交通安全教育の推進	24
(2)	小学生に対する交通安全教育の推進	25
(3)	中学生に対する交通安全教育の推進	26
(4)	高校生に対する交通安全教育の推進	26
(5)	成人に対する交通安全教育の推進	27
(6)	高齢者に対する交通安全教育の推進	27
(7)	障害のある人に対する交通安全教育の推進	28
(8)	外国人に対する交通安全教育の推進	28
2	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)	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	31
(5)	チャイルドシートの正しい使用の徹底	32
(6)	反射材用品の普及促進	32
(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	32
(8)	効果的な広報の実施	33
(9)	その他の普及啓発活動の推進	34

3	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
(1)	主体的活動の促進	35
(2)	その他の民間団体に対する働きかけの強化	35
(3)	官民一体による活動の促進	35
4	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	車両の安全性の確保	37
1	自転車の安全性の確保	37
(1)	自転車安全整備制度の普及	37
(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4節	道路交通秩序の維持	38
1	暴走行為阻止のための環境整備	38
(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及び環境の改善	38
第5節	救助・救急活動の充実	39
1	救助・救急体制の整備	39
(1)	救助体制の整備・拡充	39
(2)	多数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	40
(5)	救助・救急用資機材の整備の推進	40
(6)	ドクターヘリコプターによる救急業務の推進	40
(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
第3部	踏切道における交通の安全	42
第1章	踏切事故のない社会を目指して	42
第1節	踏切事故の状況等	42
1	踏切事故の状況	42
2	近年の踏切事故の特徴	42
第2節	講じようとする施策	42
1	踏切道の構造改良の促進	42
用語の解説		44

第1部 計画の基本的な考え方

【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、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組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、公共交通機関を始め、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。

道路交通事故における死者数及び交通事故発生件数は着実に減少し、令和元(2019)年と令和2(2020)年は2年連続で、第10次計画の目標である「交通事故死者数を年間4人以下(うち高齢者2人以下)とする。」「交通事故発生件数を年間340件以下とする。」を達成することができた。鉄道事故の運転事故件数も、長期的には減少傾向にあるものの、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。

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の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、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、すべての交通について、高齢者、障害のある人、子供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て、あらゆる施策を推進する。

【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、高齢運転者の事故は、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い生じる課題に向き合う必要がある。

全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き

合い、解決していくことが不可欠となる。

高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障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、このような観点から、①道路交通、②踏切道における交通のそれぞれの交通ごとに、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③それらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを市民の理解と協力の下、強力に推進する。

(1) 人間に係る安全対策

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

また、交通社会に参加する市民一人一人が、自ら安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。この場合、交通事故被害者等の声を直接市民が聞く機会を増やすことも安全意識の向上には有効である。

さらに、市民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、安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り、地域の実情に応じて、かかる仕組みを工夫する必要がある。

このようなことから、市交通安全計画の作成に当たっては、国の交通安全基本計画や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下で、それらのエラーが事故に結びつかないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高

い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、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。

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。

2 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

(1) 人手不足への対応

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

(2) 先端技術導入への対応

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

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

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

(3) 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中にあっても、確実に交通安全を図り、そのために、安全に関わる関係機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

(4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、陸上交通に及び、様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も

認められる。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画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、さら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、あらゆる知見を総動員して、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とともに、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいく必要がある。

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

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

(2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

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

また、犯罪被害者等基本法（平成 16（2004）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下に、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の安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

(4) 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化

市民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国

の機関がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を充実・強化する。

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

(5) EBPM の推進

交通安全に関わる施策における EBPM（証拠に基づく政策立案）の取組を強化するため、その基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指す。

第2部 道路交通の安全

第1章 道路交通事故のない社会を目指して

1 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、未就学児を始めとする子供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、究極的に道路交通事故のない社会の実現に向けて、更に積極的な取組が必要である。特に、交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、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る。

2 歩行者の安全確保

特に、広島県では、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下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

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ところであるが、それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となっていくべきである。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な市や警察署の役割が極めて大きい。

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

4 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加し、協働していくことが有効である。

5 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを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

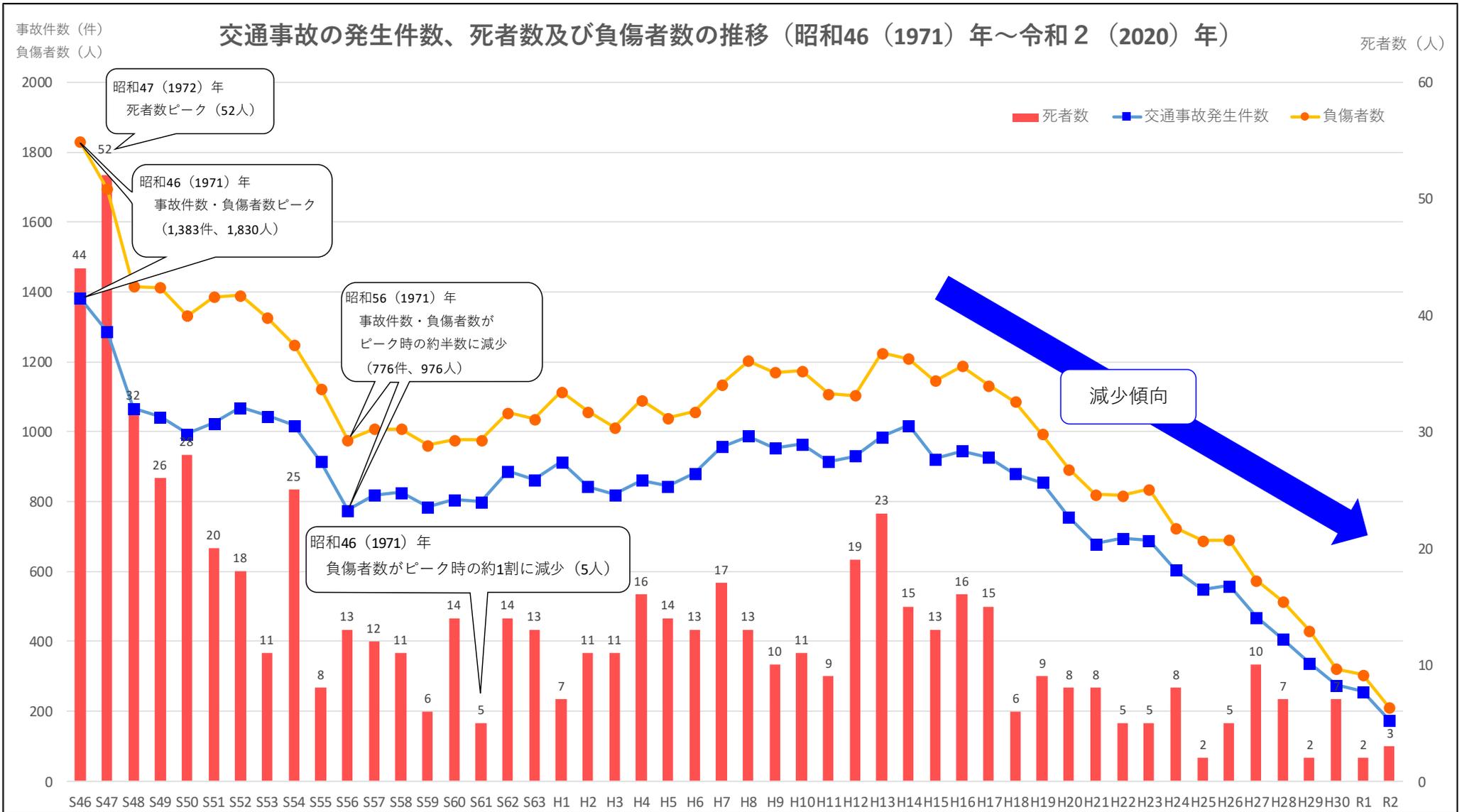
1 道路交通事故の現状

本市の交通事故による24時間死者数（事故発生後24時間以内の死者数）は、昭和47（1972）年には、52人と最高を記録したが、昭和46（1971）年を初年度とする尾道市交通安全計画等に基づいた諸施策の推進とともに官民一体となった交通安全運動等の取組みにより、その後は着実に減少に向かい、昭和61（1986）年には5人とピーク時の約1割にまで減少した。平成12（2000）年・平成13（2001）年には増加に転じたものの、その後は10人台での増加・減少を繰り返しながら、減少傾向で推移し、平成28（2016）年以降は10人未満に留まっている。令和元（2019）年は2人、令和2（2020）年は3人と、「交通事故死者数年間4人以下」という第10次計画の目標を2年連続で達成することができた。

また、交通事故発生件数と負傷者数については、昭和46（1971）年に1,383件、1,830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56（1981）年には交通事故発生件数については776件とピーク時の約6割にまで、負傷者数については976人とピーク時の約半数にまで減少した。その後、ゆるやかに増加に転じたが、平成13（2001）年以降、減少傾向にある。特に、交通事故発生件数については、平成29（2017）年中は337件、平成30（2018）年中は274件、令和元（2019）年中は257件、令和2（2020）年中は174件と、「交通事故発生件数年間340件以下」という第10次計画の目標を4年連続で達成することができた。なお、過去10年における全交通事故死者数に占める65歳以上の割合は約60.8%となっており、今後も一層の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歳以上に達し始めるため、75歳以上高齢者の安全の確保は一層重要となる。

2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、市民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想される。将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、高齢者の人口増加及び社会参加の拡大、高齢運転者の増加等に伴い交通事故による全死者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（内高齢者1人以下）
- ② 交通事故重傷者数を年間40人以下

【考え方】

国及び県の減少率の考え方に準ずる。

- ・交通事故死者数

令和7（2025）年までに第10次尾道市交通安全計画目標から更に80%を目標とする。

- ・高齢者死者数

第11次尾道市交通安全計画の交通事故死者数目標の55%以下を目標とする。

- ・重傷者数

過去5年の重傷者数の平均（65人）の65.2%以下を目標とする。

（算出根拠）

- ・交通事故死者数

第10次尾道市交通安全計画の目標4人 \times 80%=3.2人 \div 3人

- ・高齢者死者数

第11次尾道市交通安全計画の目標3人 \times 55%=1人

- ・重傷者数

過去5年の平均65人 \times 65.2% \div 42.4人 \div 40人

【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（※）にする。（※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（2025）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時間死者数を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旨とする。

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、重傷にとどまる事故も少なくない。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、更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】

○令和7（2025）年までに

- ① 交通事故死者数を年間60人以下(内高齢者を33人以下)
- ② 交通事故重傷者数を年間700人以下

(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。

(算出根拠)

・交通事故死者数

第10次広島県交通安全計画の目標75人×80%=60人

・高齢者死者数

第11次広島県交通安全計画の目標60人×55%=33人

・重傷者数

過去5年の平均1,119人×65.2%≒730≒700人

第3章 道路交通の安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故の発生件数及び死者数ともに減少し、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。

一方で、過去10年における全交通事故死者数に占める65歳以上の割合は約60.8%と、依然として高い水準にあるほか、子供が関係する交通事故も後を絶たない。

このため、従来の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、より効果的なものへ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(証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、②交通安全思想の普及徹底、③車両の安全性の確保、④道路交通秩序の維持、⑤救助・救急活動の充実といった5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、対策を講ずるべきである。

1 重視すべき視点

(1) 高齢者及び子供の安全確保

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、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適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、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて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、安心して子供を生み、育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。子供の交通事故死者数は減少しているが、次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路においても、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。また、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子供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。

また、高齢者や子供に対しては、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（2020）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、施行後の取組を充実させていく必要がある。

（2）歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

交通事故死者数に占める歩行者の割合は高くなっており、また、歩行者横断中の死者数は状態別の中で最も多く、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いまだなされていない。歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要がある。人優先の考えの下、未就学児を中心に子供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に努める。自転車の安全利用を促進するためには、歩行者、

自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車走行空間の確保が必要である。しかしながら、都市部において自転車の走行区間の確保が困難な場合が多いこと、また、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。あわせて、都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の維持管理等、放置自転車対策を進める必要がある。

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

(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、障害のある人、子供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。

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

生活道路の安全対策については、ゾーン 30※の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプ等が普及段階を迎えている。引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置の整備を促進するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車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上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指す。

(4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。今後も、サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援な

ど、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。そのためにも、安全な自動運転を実用化するための交通ルールの在り方や安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討を進める。

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたところである。今後も引き続き、交通事故の発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、交通事故の減少を図っていく。

また、第11次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々々の状況を的確に踏まえた取組を行う。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安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、それぞれの地域における行政、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、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組にいかすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。

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

[現状と問題点]

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、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩行者の安全確保を図るなど、「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る。特に、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、未就学児が日常的に集団で移動する経路において、未就学児等の列に自動車が衝突し死傷者が発生する痛ましい交通事故をはじめ、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・保育所等の保育施設、その所管機関、学校、教育委員会、県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

統計データや地域要望等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、交通規制及び交通指導による通過交通の抑制や、国、県、市、地域住民等が連携し徹底した交通安全対策の推進を図る。

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※」及び歩道の整備等により、子供や高齢者等が安心して通行できる歩行空間の確保を推進していく必要がある。

ただし、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路肩の路面表示等の簡易な方法により安全が図れる場合については、これらを活用する。

(2) 通学路等の歩道整備等の推進

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、特別支援学校や児童館等に通う幼児、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に努める。市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路肩の路面表示等の簡易な方法を検討する。このほか、安全な横断を確保するため、交通管理者と連携し、横断歩道等の整備に向けた取組みを推進する。

イ 通学通園路の設定と安全点検

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等、「尾道市通学路交通安全プログラム」等に基づき、教育委員会、学校、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者、県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、幼児、児童、生徒についての交通安全計画を立て、その実施に際し、関係機関と連携し、適切な指導助言、援助又は資料の提供を受けるなど積極的に協力を求める。

ウ 集団登下校の実施

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

(3) 高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 高齢者、障害のある人等の安全対策

高齢者や障害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の整備に努める。

また、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などの整備を推進する。あわせて、高齢者、障害のある人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。

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の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障害の

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害者用ブロック上の二輪車等の排除を推進する。

2 交通安全施設等整備事業の推進

[現状と問題点]

交通事故の発生状況は、第10次尾道市交通安全計画開始時に比べ、交通事故死者数はほぼ横ばいで推移しており、交通事故発生件数は、減少傾向で推移している。

今後も関係機関が連携して事故実態の調査・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

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下、「ゾーン 30※」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化※及び通学路や未就学児を中心に子供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。

3 自転車利用環境の総合的整備

[現況と問題点]

自転車の良好な利用環境創出のため、自転車歩行者道の整備が徐々に進んできており、より快適な走行空間を確保しつつある。また、自転車駐車場の整備・放置禁止区域の設定等の措置により、放置自転車は徐々に減少傾向にある。

しかし、自転車歩行者道の整備はまだ十分ではないことや、放置禁止区域以外の放置自転車対策等、快適な走行空間の確保のため対策を進めていく必要がある。

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

[対 策]

(1) 総合的自転車利用環境の整備

都市構造に応じた都市交通としての自転車の役割を明確にしつつ、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整備するなど、自転車利用環境の整備に努める。さらに、ルール・マナーの啓発活動などのソフト対策を積極的に推進する。

(2) 自転車等の駐車対策の推進

駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、市、道路管理者、県警察、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、「尾道市自転車等の放置の防止に関する条例」等により、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。

また、高齢者、障害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維持管理に努めるとともに、円滑な移動の阻害要因となっている歩道や視覚障害者用ブロック上の放置自転車の排除を推進する。

4 交通需要マネジメントの推進

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、案内標識等の整備や道路整備及び交差点改良等による交通容量の拡大策に加えて、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、公共交通機関利用の促進、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（2013）年法律第 92 号）及び交通政策基本計画（平成 27（2015）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。

5 災害に備えた道路交通環境の整備

[現況と問題点]

豪雨・地震・津波等の災害に備えた道路や災害に強い交通安全施設等の整備を推進するとともに、災害発生時における交通規制の実施や情報提供等の充実に努めている。

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

[対 策]

(1) 災害に備えた道路の整備

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間は、より早期に交通開放できる対応策を検討する。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための緊急輸送道路等の維持・整備に努める。

(2) 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨等による災害が発生した場合においても、安全な道路交通を確保するため、交通安全施設等の整備を推進する。

(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（1961）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。

6 総合的な駐車対策の推進

[現況と問題点]

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

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、

道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する必要がある。

[対 策]

(1) きめ細かな駐車規制の推進

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

(2) 駐車場等の整備

安全で円滑な交通環境を確保するため、都市機能の維持・促進を図るべき地域及び交通の結節点には、交通安全対策の観点から、必要に応じ駐車場の整備やその誘導に努める。

(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。

7 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。

(2) 子供の遊び場等の確保

繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子供の遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に、優先的に、主として幼児及び小学校低学年を対象とした児童館及び児童遊園地を設置する。

教育委員会は、学校教育上支障のない範囲内において、子供の安全な遊び場の確保を図るため、小学校・中学校の校庭、学校体育施設等を始めとした学校施設や社会体育施設等の開放を推進する。

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。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また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

第2節 交通安全思想の普及徹底

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

[現況と問題点]

市民の交通安全意識を向上させ、交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。

また、人優先の交通安全思想の下、子供、高齢者、障害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、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、高齢社会が進展する中で、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、子供、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。

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) 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・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。

児童館及び児童遊園においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。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とともに、幼児が自転車に乗車する際のヘルメット着用の指導・啓発に努める。

(2) 小学生に対する交通安全教育の推進

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

学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、特別の教科道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

さらに、交通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を促進する。

(3) 中学生に対する交通安全教育の推進

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

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、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、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一層の推進を図る。

(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更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予測されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、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に指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小・中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

(5) 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、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し、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。

また、社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、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。

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

(6) 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、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することを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、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。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教育に努める。

また、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。この場合、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、高齢者クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員の養成等を促進し、高齢者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。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、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。

(7) 障害のある人に対する交通安全教育の推進

障害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、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

また、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

(8) 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、在留外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、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。

また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルール周

知活動等を推進する。

2 交通安全に関する普及啓発活動の推進

[現況と問題点]

交通安全に関する普及啓発活動に当たっては、交通社会の主役である市民一人一人が、交通の安全を自分自身の問題として認識し、関心を持つことができるよう努めている。

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

[対 策]

(1) 交通安全運動の推進

市民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組みを推進するための市民運動として、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
- ・広島県夏の交通安全運動
- ・秋の全国交通安全運動
- ・年末交通事故防止県民総ぐるみ運動

イ 効果的な運動の展開

交通安全運動の運動重点は、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止、飲酒運転の根絶等、地域の交通情勢に即した事項を設定する。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、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・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

また、交通安全に対する住民の意識の向上を図り、市民一人一人

が交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」における広報活動等を積極的に展開する。

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

ウ 市・関係団体が一体となった運動の推進

地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、地域の事故実態、住民のニーズ等を踏まえた交通安全運動の実施に努め、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

(2) 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先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、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

近年の自転車ブームにより、サイクリングロードとして有名な「瀬戸内しまなみ海道」には、国内のみならず、海外からも多くのサイクリストが集まり、大規模イベントの開催など、自転車利用者は増加傾向にあり、これに伴い自転車事故も増加している。このことから、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る。

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を理解させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車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、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

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に努める。

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。

ヘルメットの装着が努力義務とされている幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を推奨する。

(4) 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサー(模擬衝突体験装置)を用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体

を通じて着用徹底の普及啓発活動を展開する。

(5) チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの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。

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果および使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子供にはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

(6) 反射材用品の普及促進

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。

反射材用品は、子供や高齢者を始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、特に薄暮時間帯・夜間における配布や直接貼付を行うことにより、その普及の促進を図る。

また、衣服や靴、鞆等の身の回り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、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携したハンドルキーパー運動の普及啓発や飲酒運転根絶宣言店等の拡大、アルコール検

知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「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、飲酒運転根絶の受け皿としての運転代行サービスの普及促進を図るとともに、運転代行業の健全化及び利便性・安心感の向上を図るための施策を推進する。

特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を関係機関・団体と連携して推進する。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症が疑われる場合に、地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

(8) 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット、尾道市公式 LINE、防災ラジオ、防災アプリ等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、具体的でわかりやすく訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施する。

ア 広範かつ集中的な広報

学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子供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、違法駐車排除等を図る。

また、スマートフォンやカーナビ等の画面を注視したり、携帯電話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し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転の危険性について、周知を図る。

イ 家庭に浸透するきめ細かな広報

交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、町内会等を通じた広報等により、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子供、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、高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢者マークを取付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

イ 薄暮・夜間時間帯における事故防止啓発活動

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

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

ウ 二輪車運転者の被害軽減対策の推進

二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、プロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

エ 交通事故情報の提供

市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。

オ 高齢者への運転免許証自主返納制度等の周知

自動車等の運転に不安を抱える高齢者やその家族等に対して、必要に応じて運転免許証の自主返納を促すため、運転免許証自主返納制度

や運転免許証自主返納者に対する優遇措置の周知を図り、高齢運転者による交通事故抑止に努める。

3 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

[現況と問題点]

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

今後とも、交通安全対策に関する行政・民間団体及び民間団体相互間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・普及啓発活動の促進を図る。

交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行い、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進するとともに、例えば学校安全ボランティア・キッズガード等交通安全に携わる地域の人材の充実を図る。

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

市内において交通死亡事故が連続的に発生した場合、「尾道市交通死亡事故多発警報制度実施要領」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、関係機関・団体が協力して、総合的かつ集中的な交通事故防止対策を推進し、早期に

交通死亡事故多発傾向の抑止を図る。

4 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上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進める必要がある。

[対 策]

地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成や交通安全総点検、市交通安全計画の積極的活用・広報等に住民が積極的に参加できるような仕組みをつくるほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなど、行政と市民の連携による交通安全対策を推進し、安全で良好なコミュニティの形成を図る。

第3節 車両の安全性の確保

1 自転車の安全性の確保

[現況と問題点]

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

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

[対 策]

(1) 自転車安全整備制度の普及

自転車利用者に対し定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける気運を醸成し、点検整備の重要性及び自転車の正しい利用方法等について周知を図るとともに、自転車事故による被害者の救済に資することを目的とするTSマーク保険の普及促進に努める。

(2) 損害賠償責任保険等への加入促進

近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ損害賠償責任保険等の普及促進に努める。

(3) 自転車の被視認性の向上

夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

第4節 道路交通秩序の維持

1 暴走行為阻止のための環境整備

[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、尾道市にあつては現在、目立った暴走行為は著しく減少した。

しかし県内には、暴走族や、暴走族として認定されていないが暴走族風に改造した自動二輪車等を連ねて集団走行を行う非行少年グループが複数存在し、単発的な爆音走行を繰り返しているほか、SNS等を利用して集団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新たな動きも見られることから、引き続き暴走族追放気運の高揚を図るとともに少年の立直り支援を強力に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及び環境の改善

ア 「広島県暴走族追放の促進に関する条例」の効果的な運用

広島県暴走族根絶条例を効果的に運用し、暴走族追放気運の高揚を図る。

イ 地域活動の促進と学校等における指導

暴走族相談員や地域における少年警察ボランティア等との連携を強化し、暴走族追放気運の高揚を図る。

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。

エ 道路交通環境の改善

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

オ 管理者対策の推進

暴走族等の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。

カ 街頭補導活動の強化

少年のたまり場となりやすい場所への警戒を行い、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、たまり場とならない環境を整備する。

第5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]

市内では、令和3（2021）年4月1日現在7署所に8隊の救急隊が設置され、令和2（2020）年中の救急出動件数は、6,630件で、救急搬送人員は6,031人である。このうち、交通事故に起因する出場と搬送は、それぞれ432件（全体の6.5%）、398人（全体の6.6%）で、件数、人員とも近年減少傾向にあるものの、引き続き、急病、一般負傷に次ぐ事故種別となっている。

また、消防局では、救助業務も実施しており、令和2（2020）年中の救助件数は、48件で、救助人員は32人であった。このうち、交通事故に起因する出動、救助人員は、それぞれ17件（35.4%）、12人（37.5%）で、最も多い。

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

また、負傷者の救命率・救命効果の向上のためには、救急救命士が行う救命処置の充実のほか、バイスタンダー（救急現場に居合わせた人）による応急手当の普及を図るとともに、一刻も早く救急医療が提供できる体制を整備する必要がある。

[対 策]

(1) 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助・救急活動並びに事故の種類及び内容の複雑多様化に対処するため、救助・救急体制の整備・拡充を図る。

(2) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

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

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

現場におけるバイスタンダー（救急現場に居合わせた人）による応急手当の実施により、救命率、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED※）の設置及び設置情報の提供を促進し、その使用方法も含めた応急手当について、消防機関等が行う救命講習会等の実施を図る。

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

(4) 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、救急救命士が行うことのできる処置範囲は順次拡大されており、心肺停止前の重度傷病者に対する静脈路確保や輸液及びブドウ糖投与などの特定行為の資格とスキルを持った救急救命士を引き続き養成するとともに、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

(5) 救助・救急用資機材の整備の推進

救助・救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) ドクターヘリコプターによる救急業務の推進

市内 42 箇所にランデブーポイント（ドクターヘリコプターが離着陸可能な場所）として指定した場所等を活用して、救命センターの医師が早期に重症度・緊急度の高い傷病者へ接触でき、迅速に救命センター等へ搬送する体制を推進する。

(7) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事案に対応できるよう救助隊員や救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、指導救命士の育成や消防大学校への派遣、消防学校における教育訓練を実施する。

(8) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道や西瀬戸自動車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又は本州四国連絡高速道路株式会社と沿線市町等消防機関が相互に協力して、適切かつ効率的な人命救護を行う体制の整備を図る。

また、救急活動を迅速に行うために通信連絡体制等の充実を図るとともに、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

救急患者の症状に応じた救急医療の確保を目的に初期救急医療、二次救急医療体制の充実及び救急医療活動の支援を目的とした救急医療情報システムの運営を図っている。

初期救急医療については、尾道市、因島、三原市医師会の在宅当番医制事業・尾道市歯科医師会の歯科在宅当番医制事業・尾三地域医療圏の外傷救急患者受入体制・百島診療所・尾道市夜間救急診療所により確保している。

(移動)

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、尾道市立市民病院、広島県厚生農業協同組合連合会尾道総合病院、公立みつぎ総合病院、日立造船健康保険組合因島総合病院の東西南北に位置する中核的病院がその役割を担うよう体制を整備している。

重症度・緊急度が特に高い傷病者に高度な医療処置を行なう三次救急医療の提供については、広島県厚生農業協同組合連合会尾道総合病院がその役割を担うよう体制を整備している。

百島町及び因島重井町細島において発生した救急患者については、消防局が24時間体制で搬送業務を実施している。

今後も、初期・二次・三次救急医療機関間の連携強化やドクターヘリの効果的な活用による救急医療体制の強化に努めていく。

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

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

第1節 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故）は、全国的に見ると、長期的には減少傾向にあり、本市においては、平成22（2010）年以降、平成24（2012）年を除いて0件となっている。

踏切事故は長期的には減少しており、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にある。

2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の全国的な特徴としては、①踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっている、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝撃したものが約5割を占めている、③原因別で見ると直前横断によるものが約5割を占めている、④踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めている、ことなどが挙げられる。

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、立体交差化及び構造改良に努めてきたところであり、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、構造改良等を推進する必要がある。

本市の踏切数は、第1種踏切が28箇所である。（令和4（2022）年1月1日現在）

[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、踏切道の舗装の悪いものについては、必要に応じて構造の改良を推進する。

用語の解説(50音順)

音響式信号機(P18 に掲載)

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のこと。

交通需要マネジメント (TDM: Transportation Demand Management) (P20 に掲載)

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。

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

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

自動体外式除細動器 (AED: Automated External Defibrillator) (P39 に掲載)

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

ゾーン30(P17、19 に掲載)

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。

Society5.0 (P4 に掲載)

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、人間中心の社会をいう。

パークアンドライド(P20 に掲載)

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

バリアフリー化(P13、19 に掲載)

生活に密接な施設や道路などにおけるさまざまな障害(バリア)を取り除くというもの。高齢者や障害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。

※【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、障害のある人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。

ハンプ (P15 に掲載)

車両の低速走行を促すための道路に設ける盛り上がり (凸部) のこと。