

計画案



第 11 次 呉市交通安全計画

〔令和 3 (2021)～7 (2025) 年度〕

令和 4 (2022) 年●月
呉市交通安全対策会議

は じ め に

目 次

第10次呉市交通安全計画の目標達成状況と課題	1
第1部 計画の基本理念	3
1 交通社会を構成する三要素	4
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	5
3 横断的に重要な事項	5
第2部 道路交通の安全	7
第1章 道路交通事故のない社会を目指して	8
第2章 道路交通の安全についての目標	9
第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し	9
1 道路交通事故の現状	9
2 道路交通事故の見通し	11
第2節 交通安全計画における目標	13
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 高齢者及び子どもの安全確保	14
2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	15
3 生活道路における安全確保	16
4 先端技術の活用推進	16
5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	17
6 地域が一体となった交通安全対策の推進	17
第4章 講じようとする施策	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	18
(2) 通学路等における交通安全の確保	19
(3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備	19
2 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	20
3 幹線道路における交通安全対策の推進	21
(1) 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進	22
(2) 事故危険箇所対策の推進	22
(3) 幹線道路における交通規制	22
(4) 重大事故の再発防止	23
(5) 適切に機能分担された道路網の整備	23
(6) 高規格幹線道路等における事故防止対策の推進	24
(7) 道路の改築等による交通事故対策の推進	24

(8) 交通安全施設等の高度化	26
4 交通安全施設等の整備事業の推進	27
(1) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	27
(2) 幹線道路対策の推進	27
(3) 交通円滑化対策の推進	27
(4) ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現	28
(5) 道路交通環境整備への住民参加の促進	28
(6) 連絡会議等の活用	28
5 高齢者等の移動手段の確保・充実	29
6 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	30
7 無電柱化の推進	30
8 効果的な交通規制の推進	30
9 自転車利用環境の総合的整備	32
(1) 安全で快適な自転車利用環境の整備	33
(2) 自転車等の駐車対策の推進	33
10 交通需要マネジメントの推進	34
(1) 公共交通機関利用の促進	34
(2) 貨物自動車利用の効率化	35
11 災害に備えた道路交通環境の整備	35
(1) 災害に備えた道路の整備	35
(2) 災害に強い交通安全施設等の整備	36
(3) 災害発生時における交通規制	36
(4) 災害発生時における情報提供の充実	36
12 総合的な駐車対策の推進	37
(1) きめ細かな駐車規制の推進	38
(2) 違法駐車対策の推進	38
(3) 駐車場等の整備	39
(4) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚	39
(5) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進	39
13 道路交通情報の充実	40
(1) 情報収集・提供体制の充実	40
(2) 適正な道路交通情報提供事業の促進	40
(3) 分かりやすい道路交通環境の確保	40
14 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	40
(1) 道路の使用及び占用の適正化等	41
(2) 休憩施設等の整備の推進	42
(3) 子どもの遊び場等の確保	42
(4) 道路法に基づく通行の禁止又は制限	42

(5) 地域に応じた安全の確保	42
15 交通事故統計・分析の充実等	43
(1) 交通事故分析の高度化	43
(2) 効果的な交通事故発生情報の提供	43
第2節 交通安全思想の普及徹底	43
1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	43
(1) 幼児に対する交通安全教育の推進	45
(2) 小学生に対する交通安全教育の推進	46
(3) 中学生に対する交通安全教育の推進	47
(4) 高校生に対する交通安全教育の推進	47
(5) 成人に対する交通安全教育の推進	48
(6) 高齢者に対する交通安全教育の推進	49
(7) 障害者に対する交通安全教育の推進	50
(8) 外国人に対する交通安全教育の推進	50
2 効果的な交通安全教育の推進	50
(1) 参加・体験・実践型の教育手法の活用	50
(2) 関係機関・団体相互の連携	51
(3) 受講者の特性等に応じた教育の内容及び方法の選択	51
(4) 交通安全教育の効果測定	51
(5) 社会情勢等に応じた交通安全教育の内容の見直し	51
3 交通安全に関する普及啓発活動の推進	51
(1) 交通安全運動の推進	51
(2) 横断歩行者の安全確保	54
(3) 自転車の安全利用の推進	54
(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	55
(5) チャイルドシート of の正しい使用の徹底	55
(6) 反射材用品等の普及促進	55
(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	56
(8) 効果的な広報の実施	56
(9) その他の普及啓発活動の推進	57
4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	58
(1) 主体的活動の促進	58
(2) 呉市交通安全推進委員等の育成	58
(3) その他の民間団体に対する働き掛けの強化	59
(4) 官民一体による活動の促進	59
5 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	60
第3節 安全運転の確保	60
1 運転者教育等の充実	60

(1)	運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実	61
(2)	運転者に対する再教育等の充実	61
(3)	妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育	61
(4)	二輪車安全運転対策の推進	61
(5)	高齢運転者対策の充実	61
(6)	シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底	62
(7)	自動車運転代行業の指導育成等	63
(8)	自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実	63
(9)	悪質・危険な運転者の早期排除	63
(10)	安全運転相談の充実・強化	63
2	安全運転管理の推進	63
3	事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進	64
(1)	運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立	64
(2)	根本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶	64
(3)	ICT・自動運転等新技術の開発・普及推進	65
(4)	超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の 防止対策	65
(5)	業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策	65
(6)	事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策	65
(7)	運転者の健康起因に伴う事故防止対策の推進	66
(8)	自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底	66
(9)	自動車運送事業安全性評価事業の促進等	66
4	交通労働災害の防止等	67
(1)	交通労働災害の防止	67
(2)	運転者の労働条件の適正化等	67
5	道路交通に関する情報の充実	68
(1)	危険物輸送に関する情報提供の充実等	68
(2)	気象情報等の充実	68
第4節	車両の安全性の確保	69
1	自動運転車の安全対策・活用の推進	69
(1)	自動運転車に係る安全基準の策定	69
(2)	安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進	69
(3)	自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進	69
(4)	自動運転車の事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進	70
2	自動車の検査及び点検整備の充実	70
(1)	自動車点検整備の推進	70
(2)	不正改造車の排除	70
3	自転車の安全性の確保	71

(1) 自転車安全整備制度の普及	71
(2) 損害賠償責任保険等への加入促進	71
(3) 自転車の被視認性の向上	71
第5節 道路交通秩序の維持	71
1 交通の指導取締りの強化等	71
(1) 一般道における効果的な指導取締り	72
(2) 高規格幹線道路等における指導取締りの強化等	73
2 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進	73
(1) 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底	73
(2) 交通事故事件等に係る捜査力の強化	73
(3) 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進	73
3 暴走族等対策の推進	74
(1) 実態把握等の徹底	74
(2) 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実	74
(3) 暴走行為阻止のための環境整備	75
(4) 暴走族等に対する指導取締りの強化	75
(5) 暴走族関係事犯者の再犯防止	75
(6) 車両の不正改造の防止	76
第6節 救助・救急活動の充実	76
1 救助・救急体制の整備	76
(1) 救助体制の整備・拡充	78
(2) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実	78
(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	78
(4) 救急救命士の養成・配置等の促進	78
(5) 救助・救急用資機材の整備の推進	78
(6) 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進	78
(7) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	78
2 救急医療体制の維持・確保	79
(1) 救急医療機関等との連携	79
(2) 救急医療情報ネットワークシステム運用の充実	80
3 救急関係機関の協力関係の確保等	80
(1) 救急関係機関の協力関係の確保	81
第7節 被害者支援の充実と推進	81
1 損害賠償の請求についての援助等	81
(1) 交通事故相談活動の推進	81
(2) 損害賠償請求の援助活動等の強化	82
2 交通事故被害者支援の充実強化	82

(1) 交通事故被害者の心情に配慮した対策の推進	82
第3部 鉄道交通の安全	83
第1章 鉄道事故のない社会を目指して	84
第1節 鉄道事故の状況等	84
1 鉄道事故の状況	84
2 近年の運転事故の特徴	84
第2節 交通安全計画における目標	85
第2章 鉄道交通の安全についての対策	85
第1節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	85
第2節 講じようとする施策	86
1 鉄道交通環境の整備	86
(1) 鉄道施設等の安全性の向上	86
(2) 運転保安設備等の整備	86
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	86
3 鉄道の安全な運行の確保	87
(1) 保安監査の実施	87
(2) 運転士の資質の保持	87
(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用	87
(4) 気象情報等の充実	87
(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	88
(6) 運輸安全マネジメント評価の実施	88
(7) 計画運休への取組	88
4 鉄道車両の安全性の確保	88
5 救助・救急活動の充実	88
6 被害者支援の推進	89
7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止	89
第4部 踏切道における交通の安全	90
第1章 踏切事故のない社会を目指して	91
第1節 踏切事故の状況等	91
1 踏切事故の状況	91
2 近年の踏切事故の特徴	91
第2節 交通安全計画における目標	92
第2章 踏切道における交通の安全についての対策	92
第1節 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	92
第2節 講じようとする施策	93
1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進	93

2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	94
3	踏切道の統廃合の促進	95
4	その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	96
	用語の解説	97

第10次呉市交通安全計画の目標達成状況と課題

1 第10次呉市交通安全計画の目標達成状況等

(1) 第10次呉市交通安全計画の概要

第10次呉市交通安全計画（以下「第10次計画」という。）は、計画期間を平成28(2016)年度から令和2(2020)年度の5年間と定め、平成29(2017)年2月に策定した。

第10次計画においては、計画の基本的な考え方として次の4つの観点を掲げた。

- ① 人間に係る安全対策
- ② 車両が原因となる事故の防止対策
- ③ 交通環境に係る安全対策
- ④ 情報通信技術（ICT）の活用

これらの基本的な考え方に基づき、「道路交通の安全」、「鉄道交通の安全」、「踏切道における交通の安全」の3つの項目について、それぞれ対策等を策定した。

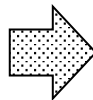
(2) 第10次計画の目標達成状況

第10次計画の「道路交通の安全」の項目においては、交通事故死者数及び交通事故発生件数について次の数値目標を定めており、いずれも目標を達成した。

●道路交通の安全についての目標

令和2(2020)年までに

- ① 交通事故死者数を年間8人以下
(内高齢者4人以下)
- ② 交通事故発生件数を年間670件以下



●目標達成状況

令和2(2020)年の状況

- ① 交通事故死者数 4人
(内高齢者3人)
- ② 交通事故発生件数 337件

計画期間内の交通事故死者数と交通事故発生件数の推移及び特徴は次のとおりである。
(表-1)

まず、交通事故死者数については、計画期間の最終年である令和2(2020)年は4人(内高齢者3人)となり、第10次計画の目標である年間8人以下(内高齢者4人以下)を達成した。その一方で、計画期間中の交通事故死者数の推移をみると、平成30(2018)年は5人となり、前年13人と比較して半減以上となったものの、令和元(2019)年には10人と倍増となり、令和2(2020)年は4人とまた前年比の半減以上となるといったように、年によって変動が大きい特徴がみられる。

また、交通事故死者数の内高齢者数の推移をみると、計画期間の内平成28(2016)年を除く全ての年で、死者数全体の半数以上という高い割合を占め続けており、高齢化社会の進展により、今後もこの傾向が続くことが危惧される。

次に、交通事故発生件数は、平成28(2016)年の669件から令和2(2020)年の337件に至るまで、年々着実に減少しており、大幅に事故件数が減少する結果となった。

これらの成果は、市民の理解と協力の下に、交通安全関係機関・団体と連携し、第10次計画に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進した結果であると考えられる。

表－１ 第10次計画期間内の交通事故死者数と交通事故発生件数

区 分 \ 年	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)	平成30年 (2018年)	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)
交通事故死者数	11人	13人	5人	10人	4人
内高齢者	0人	8人	4人	7人	3人
交通事故発生件数	669件	582件	451件	389件	337件

2 課題

(1) 道路交通安全についての課題

交通事故死者数は、計画期間中に減少と増加を繰り返し、その平均人数は8.6人であることから、目標数値である年間8人以下を安定して達成しているとは言い難く、死者数をなお一層減少させるための対策が必要となる。

そのための課題として、通学時に多くの児童・生徒が一度に事故に巻き込まれる事例が全国的に増えていることから、通学時の安全確保が喫緊の課題となっている。また、高齢化社会の進展に伴い、高齢者が交通事故の被害者となるだけでなく、アクセルとブレーキの踏み間違い等の重大な運転ミスにより加害者となる傾向も危惧されており、高齢者を事故加害者としてしないための対策も課題となる。さらに、交通事故の発生を予防するだけでなく、事故発生した場合に迅速に救助・救急活動を講じることを可能とするなど、死亡者につながる可能性の高い重傷者を減少させるための対策も課題となる。

(2) 鉄道交通の安全についての課題

市内では計画期間中、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。これは、鉄道事業者による鉄道施設、運転保安設備等、システム全体として安全性を確保した対策を推進してきた成果である。

引き続き、鉄道事業者による安全対策を継続していくとともに、運転事故に関係が深い利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等の理解と協力を得るための対策を講じていく。

また、万一、事故が発生した場合の救助・救急活動が迅速に実施できる体制も引き続き構築していく。

(3) 踏切道における交通の安全についての課題

第10次計画期間における市内の踏切事故は、発生件数は3件と少ないものの内2件においては、それぞれ1人の死者が発生している。踏切事故は、死者や重傷者の発生など重大な事故となることが多いため、事故の発生防止策が課題となる。

踏切道における交通事故を防止するためには、立体交差化や構造の改良等の促進など物理的な対策が最も効果的であるが、その実現には多くの費用や期間が必要となるため、こうした物理的な改良等が実現するまでの間の対策の実施も課題となる。

第10次計画の目標達成状況と課題を踏まえ、次の各部から成る第11次計画を策定した。

第 1 部 計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

本市は、かつてないスピードで人口減少と少子高齢化が進む状況にあり、このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

そのために防犯や防災、さらに、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。

道路交通事故による死者数は、令和 2 (2020) 年には 4 人と、第10次計画の目標（8 人以下）を達成することができた。鉄道交通の運転事故件数は、発生頻度は少ないものの、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（昭和45年法律第110号）制定後半世紀を経た今、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一歩を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

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

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題である。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴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得る、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鉄道交通、③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、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを市民の理解と協力の下、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、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。

また、交通社会に参加する市民一人一人が、自ら安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。この場合において、交通事故被害者等の声を直接市民が聞く機会を増やすことも安全意識の向上のためには有効である。さらに、市民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、安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、それぞれの実情に応じて、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、本計画の作成に当たっては、国の交通安全基本計画及び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

人間は誤りを犯すものとの前提の下で、それらの誤りが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。

(3) 交通環境に係る安全対策

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

2 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

（１） 人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられる一方で、その不足を補うための自動化・省力化等の進展もみられる。こうした中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が必要である。

（２） 先進技術導入への対応

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

先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であっても、確実に交通安全を図り、そのために、安全に関わる関係機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

（４） 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、陸上交通に及び、様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手する。

3 横断的に重要な事項

（１） 先端技術の積極的活用

今後も、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のな

い社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活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、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要がある。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、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※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

人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。



●第2章 道路交通の安全についての目標

令和7(2025)年までに

- ① 交通事故死者数を年間 6 人以下（内高齢者を 3 人以下）
- ② 交通事故重傷者数を年間 64 人以下



●第3章 道路交通の安全についての対策

<6つの視点>

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進

●第4章 講じようとする施策

<7つの柱>

- | | |
|---------------|---------------|
| ① 道路交通環境の整備 | ② 交通安全思想の普及徹底 |
| ③ 安全運転の確保 | ④ 車両の安全性の確保 |
| ⑤ 道路交通秩序の維持 | ⑥ 救助・救急活動の充実 |
| ⑦ 被害者支援の充実と推進 | |

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、未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。

今後も、道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者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。その際、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また、住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加・協働していくことが有効である。

2 歩行者の安全確保

令和 2 (2020) 年における本市の交通事故死者数 4 人のうち半数が歩行者となっており、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、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行うべきである。

特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な市役所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

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

5 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを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38(1963)年には39人を記録したが、その後は減少傾向にあり、最近5年間の死者数の年間平均8.6人と比較すると、約5分の1の死者数にまで減少した。

また、負傷者数のピークは昭和44(1969)年の3,622人であるが、その後は減少傾向にあり、最近5年間の負傷者数の年間平均593.6人と比較すると、約6分の1以下まで減少した。

第10次計画では、死者数について「令和2(2020)年までに死者数を年間8人以下」とする目標を設定したところ、令和2(2020)年の死者数は年間4人以下となりその目標を達成した。しかしながら、計画期間においては平成28(2016)年、平成29(2017)年及び令和元(2019)年で年間8人を超える死者数が記録された。また、事故発生件数においては、「年間670件以下」とする目標を掲げ、計画期間中のすべての年において目標を達成した。2つの目標について、計画初年と最終年と比較すると、死者数半数程度となっている。

近年の交通事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

- 事故件数及び負傷者数は、第10次計画の初年と最終年ではいずれも半数程度に減少している。（表－2）
- 死者数は、平成28(2016)年を除き、高齢者がその半数以上を占めている。（表－2）
- 事故の時間帯別発生状況は、日没後の夜間よりも、午前8時～10時、夕方16時～18時の薄暮時における事故件数が多い。（表－3）

表－２ 若者及び高齢者別交通事故の推移

(単位：件，人)

年 区分		平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)	平成30年 (2018年)	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)
全 体	件 数	669	582	451	389	337
	死 者 数	11	13	5	10	4
	負 傷 者 数	834	714	543	471	406
	重傷者数	129	133	89	97	69
若者及び 高齢者の計	件 数	254	223	200	141	145
	死 者 数	3	9	4	7	3
	負 傷 者 数	320	266	238	170	173
	重傷者数	67	67	45	50	34
若 者 (16歳～24歳)	件 数	89	56	61	56	28
	死 者 数	3	1	0	0	0
	負 傷 者 数	129	72	78	82	39
	重傷者数	11	11	4	12	8
高 齢 者 (65歳以上)	件 数	165	167	139	85	117
	割 合 ※	24.7%	28.7%	30.8%	21.9%	34.7%
	死 者 数	0	8	4	7	3
	負 傷 者 数	191	194	160	88	134
	重傷者数	56	56	41	38	26

※「割合」は、全体の件数の内、高齢者の件数の占める割合 (呉警察署，広島警察署)

表－３ 昼夜別交通事故の推移

(単位：件，人)

年 区分		平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)	平成30年 (2018年)	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)
昼 間 (6:00～18:00)	件 数	515	468	348	289	271
	死 者 数	3	8	3	4	4
	負 傷 者 数	645	581	425	350	330
夜 間 (18:00～6:00)	件 数	154	114	103	100	66
	死 者 数	8	5	2	6	0
	負 傷 者 数	189	133	118	121	76

(呉警察署，広島警察署)

【 時間帯別発生状況 (H28(2016)～R2(2020)年の平均年間件数) 】

時間帯	0～2	2～4	4～6	6～8	8～10	10～12	12～14	14～16	16～18	18～20	20～22	22～24
件 数	4.4	2.2	9.0	68.0	72.2	58.0	52.6	54.2	73.2	57.2	24.2	10.4

(呉警察署，広島警察署)

表－４ 路線別交通事故発生状況

(単位：件)

区分 \ 年	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)	平成30年 (2018年)	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)
国 道	287	223	204	170	128
県 道	111	88	78	59	50
市 道	239	238	152	143	138
そ の 他	32	33	17	17	21
計	669	582	451	389	337

(呉警察署，広島警察署)

2 道路交通事故の見通し

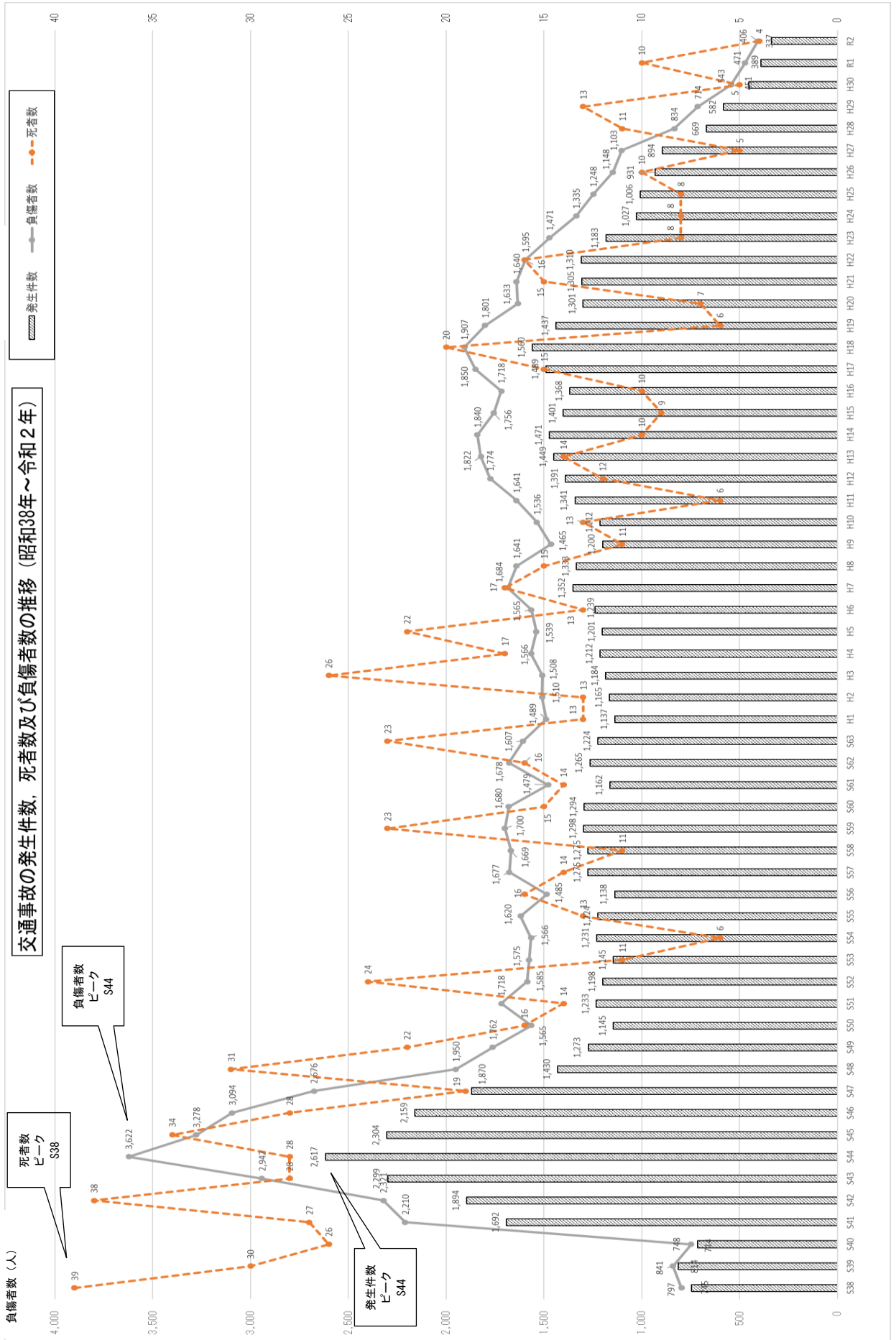
道路交通を取り巻く状況は，経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ，特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響により，様々な課題や制約を生じ，市民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想される。将来の交通事故の状況については，正確には見極め難いところであるが，高齢者の人口増加及び社会参加の拡大，高齢運転者の増加等に伴い交通事故による全死者に占める高齢者の割合は，今後増加するものと見込まれ，憂慮すべき事態になることが懸念される。

凡 例

交通事故の発生件数、死者数及び負傷者数の推移（昭和38年～令和2年）

発生件数（件）
負傷者数（人）

死者数（人）



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 6 人以下（内高齢者を 3 人以下）
- ② 交通事故重傷者数を年間 64 人以下

【考え方・算出根拠】

国の目標・考え方に準じた広島県に準ずる考え方、算出根拠を用いた。

・ 交通事故死者数

県の第10次交通安全計画の目標値（75 人以下）と県の第11次交通安全計画の目標の比率（80%）を踏まえた数値を目標とする。

$$\text{第10次交通安全計画の目標 } 8 \text{ 人} \times 80\% = \boxed{6 \text{ 人}}$$

・ 高齢者死者数

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。

$$\text{第11次交通安全計画の目標 } 6 \text{ 人} \times 55\% = \boxed{3 \text{ 人}}$$

・ 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、新たに県の第11次交通安全計画の目標に「令和7(2025)年までに年間700人以下」が設定された。

過去5年の県の重傷者数の平均（1,119人）と県の第11次交通安全計画の目標の比率（62.6%）を踏まえた数値を目標とする。

$$\text{過去5年の市の平均 } 103 \text{ 人} \times 62.6\% = \boxed{64 \text{ 人}}$$

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

令和2(2020)年中の交通事故死者数は4人と、第10次計画の目標値の半数であったが、平成29(2017)年では13人となるなど、年によって大きく異なる状況となっている。

令和2(2020)年中の全死者数に占める高齢者死者数の比率は75%、平成29(2017)年から令和元(2019)年では67.9%と、高い水準となっている。

事故類型別に見ると、令和2(2020)年中における死者数では人対車が、負傷者数では車両相互が最も多くなっている。

平成28(2016)年から令和元(2019)年における死者数は車両単独が最も高い割合を占めており、次いで人対車も車両単独に近い、高い割合となっている。

負傷者数では一貫として車両相互が最も高い割合を占めている。（表－5）

表－５ 事故類型別交通事故発生状況

(単位：件、人)

年 区分		平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)	平成30年 (2018年)	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)
人 対 車	死 者 数	5	5	1	5	2
	負 傷 者 数	94	78	65	61	52
車 両 相 互	死 者 数	1	1	3	0	1
	負 傷 者 数	704	610	467	394	342
車 両 単 独	死 者 数	5	7	1	4	1
	負 傷 者 数	36	26	11	16	12
列 車	死 者 数	0	0	0	1	0
	負 傷 者 数	0	0	0	0	0
合 計	死 者 数	11	13	5	10	4
	負 傷 者 数	834	714	543	471	406

(呉警察署、広島警察署)

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進する。

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

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進といった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6つを重視すべき視点として、対策を講ずるべきである。

1 高齢者及び子どもの安全確保

高齢化が進展している本市においては、高齢者の交通事故件数の割合が高く、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移動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とどまらないが、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移動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、地域の状況にかな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、高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展であり、安心して子どもを生み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。子どもの交通事故死者数は減少してきているが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。また、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子どもを見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

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

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

2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

本市では、交通事故死者数に占める歩行者の割合は、令和2(2020)年は5割で、全員が高齢者となっている。

一方で、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。

人優先の考えの下、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、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・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始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された「安全で快適な自転車通行空間」の確保を積極的に

進める必要があり、特に、都市部において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード※間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する。

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、自転車駐車場の整備等を進める。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

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

3 生活道路における安全確保

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

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

生活道路の安全対策については、「ゾーン 30※」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推進するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車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。

技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進していく。

また、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故は着実に減少しているところであるが、従来の対策では抑止が困難な交通事故について、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必要がある。

また、今後は、ビッグデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していくことも課題となる。

なお、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と考えられるため、その時々交通実態等を的確に踏まえ、必要な見直しをする等きめ細かな対策を推進する。

6 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、県、市などの行政、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、地域の実情に精通した専門家の知見を、地域の取組に生かすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。

なお、行政は、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。そこで、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

第4章 講じようとする施策

第1節 道路交通環境の整備

1 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

【現況と問題点】

県全体の統計では、交通事故死者数の5割が歩行中・自転車乗車中であり、そのうち約半数が自宅から500m以内の身近な場所での交通事故によるものとなっている。また、死者数のうち65歳以上の高齢者が約半数を占めるなど、交通事故情勢は依然として厳しい状況にある。

これまで一定の効果を上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

道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより、車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境の形成を推進する必要がある。

また、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衝突し死傷者が発生する痛ましい交通事故を始め、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・保育所等の教育・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

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、県、市、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

県公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配意した施策を推進することとされている。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」を整備するなどの低速度規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号機等の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の提供の交通円滑化対策を実施する。

また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機※、視覚障害者や高齢者等の安全な交差点の横断を支援する歩行者等支援情報通信システム（高度化P I C S）※、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

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

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、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を形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア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ほか、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路でも活用できる可搬式速度違反自動取締装置を活用した取締りを推進する。

さらに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、県、市、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

（２） 通学路等における交通安全の確保

ア 通学路等の整備

幼稚園、保育所、認定こども園、小学校、中学校、義務教育学校、高等学校、中等教育学校、特別支援学校や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を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の整備を図る。

イ 通学路等の設定と安全点検

通学路等における交通安全を確保するための対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、「呉市通学路交通安全プログラム」に基づき、学校、教育委員会、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者、警察等の関係機関が連携して定期的な合同点検を実施する等、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

学校等は、児童生徒に係る交通安全教育計画を立て、その実施に際し、関係機関と連携し、適切な指導、助言、援助を求め、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、通学路の道路事情、交通事情、防犯環境等を具体的に検討した上で適切に実施するとともに、警察、ＰＴＡ、その他の関係機関・団体等と密接に連携し、登下校時における交通規制、保護、誘導等の確保及び防犯対策に万全を期するよう努める。

（３） 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 高齢者、障害者等の安全対策

高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に安心して参加し、活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平たん性が確保

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※、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、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

加えて、Bluetoothを活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とする歩行者等支援情報通信システム（高度化PICS）の整備を推進し、高齢者、障害者等の安全な移動を支援する。

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

さらに、視覚障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、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車、放置物件等と同様に排除を推進する。

2 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

〔現況と問題点〕

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

〔対 策〕

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

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

【市内での取組事例】

東広島・呉自動車道 阿賀 IC で立体化工事が進められており、令和3年度中に開通する見込みとなっています。



東広島・呉自動車道
阿賀 IC 完成イメージ
【国土交通省 提供】

また、令和3年6月に、広島呉道路（坂北 IC～呉 IC）の4車線化事業が着工しました。



広島呉道路 完成イメージ（呉トンネル終点側）
【西日本高速道路株式会社 提供】



広島呉道路 完成イメージ（吉浦トンネル起点側）
【西日本高速道路株式会社 提供】

これらの事業により、交通渋滞の緩和及びそれによる交通安全の確保、災害時の交通機能の強靱化、都市間の連携等による経済活動の活性化などの効果が期待されています。

3 幹線道路における交通安全対策の推進

【現況と問題点】

幹線道路の慢性的な交通渋滞や生活道路への通過交通の進入により、交通安全性の確保が指摘されている。

このため、幹線道路における交通安全対策については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。

また、高規格幹線道路等から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が

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

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

また、高規格幹線道路等は、高速性・定時制に優れ、安全性・快適性を有するインフラである一方、事故等が発生した場合、退避場所が限られ二次災害につながる可能性を有している。

高規格幹線道路等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る必要がある。

【対 策】

（１） 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

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

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

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

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

（２） 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。

事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良、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、道路照明・視線誘導標※等の設置等の対策を推進する。

（３） 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通

安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の交通規制について見直しを行い、その適正化を図る。

新規供用の高規格幹線道路等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高規格幹線道路等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、変動する交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。

また、高規格幹線道路等におけるトンネル内の破線化を進めるほか、速度規制を始めとした各種交通規制について、交通実態に即した真に必要な規制を吟味し、不必要な規制については積極的に廃止や見直しを図る。特に、交通事故多発区間においては、必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

(4) 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

(5) 適切に機能分担された道路網の整備

ア 異種交通の分離

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

イ 交通量の分担

一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

ウ 交通の効果的分散

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

エ 道路機能の分化

幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、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・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制

等の整備を総合的に実施する。

オ アクセス道路の整備

市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策※を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

(6) 高規格幹線道路等における事故防止対策の推進

高規格幹線道路等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

ア 事故削減に向けた総合的施策の集中的実施

安全で円滑な自動車交通を確保するため、重大事故発生場所や事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、関係機関合同による現場検討会を行うなどして、事故抑止効果の高い自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線、導流レーンマーク※、凹凸型路面標示、注意喚起標識、薄層舗装の整備等を重点的に実施する。

道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、ワイヤロープ設置を推進する。

また、逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による重大事故防止のための標識や路面標示の整備、渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行うなど、総合的な事故防止対策を推進する。

また、事故発生後の救助・救急活動を支援するための緊急開口部の活用、高規格幹線道路等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

イ 安全で快適な交通環境づくり

過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。

ウ 高度情報技術を活用したシステムの構築

道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS）※及びETC2.0※の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

(7) 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

ア 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善

歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

イ 交差点改良

交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進する。

ウ 道路の機能と利用実態との調和

道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。

エ 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の通行空間の確保

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

オ 鉄道駅周辺等における歩行者空間の確保

交通混雑が著しい中心部、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、ペDESTリアンデッキ※、交通広場等の総合的な整備を図る。

【市内での取組事例】

●デッキ整備による歩行者の安全確保

国のバスタプロジェクトの一環として、国と呉市が共同で取り組んでいる呉駅周辺地域総合開発では、既存の呉駅前広場を、1階は交通ターミナル、2階は憩いと賑わいのデッキ広場へと再整備するよう、検討を進めています。

バス・タクシーが走行する空間（1階交通ターミナル）と、低速・多機能・小型の次世代モビリティと歩行者が共存する賑わい空間（2階デッキ）とを分離することで、歩行者の安全確保と、利便性や回遊性の向上を図ることを目指しています。



2階デッキの国道側から駅ビルを見た景色



2階デッキの国道側から駅ビルを見た景色
(デッキの下を透かしたもの)



駅ビルから出て2階デッキの上から灰ヶ峰を見た景色

カ 歴史的みちすじ等の整備

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

(8) 交通安全施設等の高度化

ア 信号機の整備

交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯※防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進する。

イ 道路標識等の整備

道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するため、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにする。

4 交通安全施設等の整備事業の推進

〔現況と問題点〕

これまでの交通安全施設等整備状況は表－６のとおりである。交通安全施設等が今後もその機能を維持し、道路交通の安全と円滑に効果を発揮するため、確実に更新事業を実施するとともに、交通実態の変化等に応じた適切な交通安全施設等の整備を推進する必要がある。

令和３（２０２１）年度から７（２０２５）年度までを計画期間とする国の第５次社会資本整備重点計画（令和３（２０２１）年５月閣議決定）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下、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安全・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） 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。

この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を推進する。

（３） 交通円滑化対策の推進

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

進する。

(4) ITS※の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

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

具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図るほか、最先端の情報通信技術（ICT）等を用いて、光ビーコンの整備拡充、交通管制システムの改良等により新交通管理システム（UTMS）※を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充や自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

(5) 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、「標識BOX」，「信号機BOX」等を活用して、道路利用者等の意見を道路交通環境の整備に反映する。

(6) 連絡会議等の活用

県公安委員会と道路管理者が設置している「広島県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画，評価，進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

表－6 交通安全施設等整備状況

区 分 種 別		第1次 (昭和46年度 ～50年度)	第2次 (昭和51年度 ～55年度)	第3次 (昭和56年度 ～60年度)	第4次 (昭和61年度 ～平成2年度)	第5次 (平成3年度 ～7年度)	第6次 (平成8年度 ～12年度)	第7次 (平成13年度 ～17年度)	第8次 (平成18年度 ～22年度)	第9次 (平成23年度 ～27年度)	第10次 (平成28年度 ～令和2年度)
		国・県・市の 合計事業量	国・県・市の 合計事業量	国・県・市の 合計事業量	国・県・市の 合計事業量	国・県・市の 合計事業量	国・県・市の 合計事業量	国・県・市の 合計事業量	国・県・市の 合計事業量	国・県・市の 合計事業量	国・県・市の 合計事業量
横断歩道橋	箇所	5	4	3	2	4	1	4	3		
中央分離帯	m	750.2	1,785		666	1,837	102.5		44		418
交差点改良	箇所	5	7	2	4	7	11	9	3	5	
バス停車帯	箇所	9	24	6	5	16	8	12	12	2	
歩道施設	m	31,356.4	21,090.3	9,361.7	5,238	7,207	4,748.2	2,033	13,161	6,436	3,915.4
バリアフリー	箇所	—	—	—	—	—	—	—	5	—	
橋りょう添加	橋	3	2	3				1			
視距踏切改良	箇所	1	4							1	
道路照明	基	153	99	61	109	255	130	667	552	59	191
道路反射鏡	本	267	267	385	476	533	303	349	380	98	131
道路標識	本	654	198	328	314	233	201	215	331	76	104
視線誘導標	本	350	1,345	1,119	3,111	1,001	1,723	2,259	2,383	293	213
区画線	m	224,449	926,986	184,509	157,775	169,617	168,975	251,738	293,900	63,639	88,475.4
防護柵	m	9,035	15,693	17,704.5	9,661	7,645	3,787	10,641	16,913	6,046	2,851.7
自転車歩行車道	m	11,220	16,060	1,875	4,774	4,562	2,488	2,563	3,633	2,611	
滑り止舗装	m ²	1,225	3,540		1,950	5,770	※	12,007	124	1,092	423
路肩改良	m		535		72	2,562	※		229		
歩道舗装	m ²	24,584	460.2	5,058.2	11,328	9,950	12,261	27,893	62,798	16,392	8,121
点字ブロック	m		1,056.7	814.4	2,199	3,939.4	4,580	10,483.4	5,781	8,667	4,145.8
救急車	台	3	1	3		2	5	5	7	5	5
自転車駐車場	箇所		4		4	17	※	2	2	3	18
道路情報板	基			2	5	11	※	19	5	7	3

(注) ※印の種別は、県の事業量を除いた数値

5 高齢者等の移動手段の確保・充実

〔現況と問題点〕

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

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

〔対 策〕

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地域公共交通のマスター

プラン（地域公共交通計画）を策定し、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員等、地域の特性に応じた持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進するため、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）等の一部改正がされ、令和2（2020）年11月に施行された。

高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する自動運転サービスについて、地域での活用に向けた研究・検討を進める。

また、公共交通等の持続可能性や移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスである MaaS ※ について、県が推進している広島型 MaaS の構築に向けた取組を通して、市内への普及を推進し、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実を図る。

6 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

【現況と問題点】

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

【対 策】

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

また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間の整備をする。

7 無電柱化の推進

【現況と問題点】

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

【対 策】

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、「無電柱化の推進に関する法律（平成28年法律第112号）」に基づき、無電柱化推進計画を策定し、関係事業者と連携して無電柱化を推進する。

また、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取組を推進する。

8 効果的な交通規制の推進

【現況と問題点】

これまでの信号設置・交通規制実施状況は表－7のとおりである。交通の安全と円滑を図るため、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路構造、交通安全施設の整備状況、交通流及び交通量の状況等地域の実態等に応じ、既存の交通

規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努めている。交通の安全と円滑を図る観点から、より改善できる点があれば交通規制の見直しを含め、効果的に道路交通環境の改善を図る必要がある。

【対 策】

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

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

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

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

表－７ 信号機設置・交通規制実施状況

区 分 種 別		第 1 次		第 2 次		第 3 次		第 4 次		第 5 次		第 6 次		第 7 次		第 8 次		第 9 次		第10次	
		(昭和46年度 ～50年度)		(昭和51年度 ～55年度)		(昭和56年度 ～60年度)		(昭和61年度 ～平成 2 年度)		(平成 3 年度 ～ 7 年度)		(平成 8 年度 ～12年度)		(平成13年度 ～17年度)		(平成18年度 ～22年度)		(平成23年度 ～27年度)		(平成28年度 ～令和 2 年度)	
		国・県・市道の計		国・県・市道の計		国・県・市道の計		国・県・市道の計		国・県・市道の計		国・県・市道の計		国・県・市道の計		国・県・市道の計		国・県・市道の計		国・県・市道の計	
		箇所	延長 (m)	箇所	延長 (m)	箇所	延長 (m)	箇所	延長 (m)	箇所	延長 (m)	箇所	延長 (m)	箇所	延長 (m)	箇所	延長 (m)	箇所	延長 (m)	箇所	延長 (m)
信号機設置		107		83		28		11		9		14		11		13		6		▲ 5	
通行禁止		59	15, 517	244	45, 293	32	14, 370	1	▲ 13, 545	▲ 51	▲ 9, 805	54	7, 824	3	2, 600	▲ 35	▲ 10, 175	▲ 12	1, 688	▲ 26	▲ 1, 500
一方通行		36	8, 566	67	12, 550	30	4, 013	4	1, 825	▲ 3	▲ 10	7	3, 230	▲ 9	265	▲ 7	▲ 1, 835	4	3, 555	2	▲ 235
右折等の禁止		47		505		62		29		▲ 55		▲ 72		▲ 7		16		▲ 8		▲ 117	
歩行者横断禁止		4	2, 010	13	17, 560	1	1, 900													▲ 2	▲ 850
転回禁止		2	2, 970	6	8, 867															▲ 2	▲ 1, 225
追越禁止		8	17, 680	60	77, 519	15	24, 271	1	6, 900	2	4, 735	▲ 2	▲ 600	▲ 4		5	▲ 1, 355	▲ 4	▲ 3, 200	▲ 7	▲ 14, 130
一時停止		234		868		483		9		7		11		2		▲ 13		▲ 68		▲ 301	
停・駐車禁止		6		2	690	4	1, 460							▲ 650		2	1, 745	▲ 1	700	▲ 2	▲ 95
駐車禁止		104	148, 409	138	153, 180	17	71, 213	12	5, 932	10	72, 275	6	1, 875	26	▲ 228, 843	15	3, 708	▲ 5	25, 888	▲ 18	▲ 2, 972
駐車方法		1	830									1	10					▲ 3	400		
最 高 速 度	7 0 Km/h																	± 0	23, 020		
	5 0 Km/h	2	2, 600					11	16, 240			1	3, 600	2	1, 300	7	12, 580	4	8, 582		
	4 0 Km/h	23	61, 040	15	18, 030	▲ 2	▲ 830	± 0	▲ 16, 475	3	2, 051	4	1, 210	3	2, 920		1, 240	7	3, 725	▲ 5	▲ 2, 785
	3 0 Km/h	43	50, 001	43	62, 095	2	24, 615	▲ 3	▲ 4, 245	1	1, 605	12	7, 999	2	6, 360		20	2	8, 570	▲ 21	▲ 17, 940
	2 0 Km/h	26	11, 570	80	123, 625	▲ 20	61, 757			± 0	▲ 10, 992	▲ 22	▲ 42, 860	▲ 8	▲ 39, 969	▲ 9	▲ 25, 300				
	計	94	125, 211	138	203, 750	▲ 20	85, 542	8	▲ 4, 480	4	▲ 7, 336	▲ 5	▲ 30, 051	▲ 1	▲ 29, 389	▲ 2	▲ 11, 460	13	43, 897	▲ 10	▲ 6, 615
右左折方法指定		78		4		15				6				▲ 1		▲ 27		▲ 14		▲ 35	
徐行																					
警笛場所														▲ 2							
警笛区間		1	6, 100	6	18, 835	2	11, 050							▲ 5	▲ 15, 585	▲ 2	▲ 9, 900	▲ 1	4, 300		
道路の中央指定																					
横断歩道		264		333		239		46		34		36		82		26		3		▲ 45	
自転車横断帯						179		22		9		27		28		12		▲ 2		▲ 121	
二段停止線						41		3								▲ 20		▲ 18		▲ 13	
二段階右折						37						± 0									

(注) 表中の数値は、規制等を実施したものと解除したものを増減した数値

(呉警察署、広島警察署)

第７次の集計分については、延長 (m) は呉警察署のみ。「最高速度」に広島警察署は含まない。

９ 自転車利用環境の総合的整備

【現況と問題点】

自転車は、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、その安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で適切な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がある。

また、違法駐輪は、円滑な交通の阻害や事故の要因となるため、放置禁止区域以外の放置自転車対策等の対策を進める必要がある。

さらに、自転車利用者については、交通ルールに関する理解が不十分なことを背

景とするルールやマナー違反を抑止するために、交通ルールに関する指導啓発活動を積極的に推進し、利用者の安全意識の醸成を図る。

【対 策】

(1) 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講ずるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。

このことから、自転車活用推進法（平成28年法律第113号）により定められる自転車活用推進計画に基づき、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月、国土交通省、警察庁）の周知を図るとともに、当該計画及びガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画を含む市町版自転車活用推進計画の策定の促進や、当該ネットワーク計画に基づく関係機関と連携した自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施するとともに、自転車横断帯や普通自転車歩道通行可など自転車関連の交通規制の見直しを推進する。あわせて、自転車通行空間の安全性・快適性を確保するため、悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。

さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動、多様な自転車の普及などのソフト施策を積極的に推進する。

(2) 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、総合的かつ計画的な推進を図るとともに、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利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車駐車場等の整備を促進するとともに、自転車駐車場等を整備する民間事業者を支援することで、更なる自転車等の駐車対策を図る。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、市、道路管理者、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、障害者等の移動の円滑化に資

するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等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重点的に推進する。

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

〔対 策〕

（１） 公共交通機関利用の促進

令和2（2020）年6月に公布された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、地域における移動ニーズに対し、市が中心となって地域のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定し、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。

具体的には、道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、バス停の待合環境の向上、パークアンドライドやコミュニティバスの再編等のバスの利用促進を図るための施策を推進する。

また、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策やノーマイカー運動などの施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに、MaaSなどの新たなモビリティサービスの地域への導入の取組を進め、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を促進する。

そして、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路、駅前広場、集約型公共交通ターミナル等の整備を促進し、

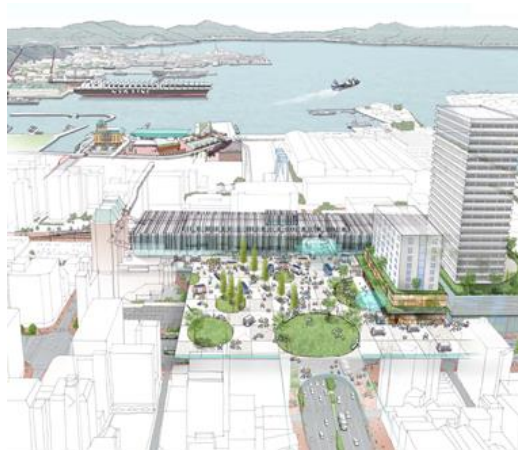
交通結節機能を強化する。

【市内での取組事例】

●呉駅周辺地域の総合開発の概要

呉市は、令和2(2020)年4月に「呉駅周辺地域総合開発基本計画」を策定しました。本計画では、呉駅交通ターミナルを整備し、また、そこへ併設する複合施設に必要な都市機能を誘導・集積することで、呉駅周辺地域全体をコンパクトシティの核とし、交通まちづくりとスマートシティの発信拠点としていくことを目指しています。

また、本総合開発の重要な要素である呉駅交通ターミナルの整備について、令和3(2021)年3月に、国土交通省と呉市で「国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画」を策定しました。そして同年4月、国の直轄事業として「国道31号呉駅交通ターミナル整備事業」が事業化されたところです。



呉駅周辺地域の全景を上空から見た景色

(2) 貨物自動車利用の効率化

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

11 災害に備えた道路交通環境の整備

【現況と問題点】

地震直後から発生する人命の救助、被害拡大防止、災害応急対策等の円滑な実施を図ることを目的に、橋りょう耐震対策を行っている。

今後も、防災対策強化の一環として、橋梁耐震対策を実施していく必要がある。

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

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

【対 策】

(1) 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、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を回避・代替する道路の整備を推進する。

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

さらに、ミッシングリンク※の解消や高規格幹線道路等の4車線化、一般道の防災課題解消などを推進し、災害に強い道路ネットワークを構築する。

(2) 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、津波等の災害が発生した場合においても、安全で円滑な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進する。あわせて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新を推進する。

(3) 災害発生時における交通規制

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

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

(4) 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路・緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

また、災害発生時には、警察や民間事業者が保有するプローブ情報※から運行実績情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供を推進する。

【市内での取組事例】

平成 30 年 7 月豪雨災害では、主要な道路が被災したことにより、被災を免れた道路等に車両が集中し、市内各所で深刻な渋滞が発生しました。

この課題に取り組むため、一般道及び高規格幹線道路等において、様々な対策を行いました。

（『平成 30 年 7 月 豪雨災害 呉市災害記録誌』より引用）



国道 31 号大屋橋北詰交差点付近の渋滞状況



東広島・呉自動車道阿賀 IC（先小倉交差点）の渋滞状況



災害時 BRT※の運行（呉 IC から広島呉道路に進入するバス）

バス位置情報提供システム（バス車内に簡易 GPS システムを搭載、サーバーに位置情報を送信し、インターネットの地図上に位置情報を表示する）



バス等専用レーンの設置（国道 31 号専用レーンを走行する JR 呉線代行バス）



バス等専用レーンの設置（広島呉道路坂北料金所～坂北 IC に設置）

※災害時 BRT

BRT とは、Bus Rapid Transit の略で高次機能を備えたバスシステム。災害時 BRT とは、災害により一般車両が通行止めとなった高速道路や自動車専用道路を路線バスなど指定されたバスを通行可能とし、混雑した他の道路の通行を回避することにより速達性や定時性を確保する方法。

12 総合的な駐車対策の推進

【現況と問題点】

本市においては、「呉市違法駐車等の防止に関する条例（平成 6 年呉市条例第 18 号）」の制定を始め、広報啓発活動による駐車モラルの向上、警察による悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向した取締りの実施、交通実態等に即した適正な交通規制の実施等を積極的に推進している。

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

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

令和2年度の本市の駐車場の利用状況は表－8のとおりである。

表－8 駐車場の利用現状

(令和2年度)				
区 分		箇所	収容能力	1日あたりの平均駐車台数
公営 駐車場	蔵本駐車場	7	355	284
	呉駅西駐車場		481	435
	阿賀駅前駐車場		101	146
	中通パーキングメーター		142	374
	本通駐車場		124	127
	市役所構内駐車場		177	640
	広市民センター附属駐車場		145	543
民営駐車場（届出）		18	3,376	
計		25	4,901	

（呉市管財課，都市計画課，土木総務課，地域協働課）

【対 策】

（１） きめ細かな駐車規制の推進

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

（２） 違法駐車対策の推進

ア 地域の実態に応じた駐車取締りの推進

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

イ 使用者責任の追及と常習違反者への処分執行

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

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

ウ 駐車監視員の効果的運用

駐車監視員による放置車両確認事務が，適正かつ円滑に運用されるよう，駐車実態に応じた活動ガイドラインの策定及び見直しにより，駐車監視員を効果的に運用する。

(3) 駐車場等の整備

安全で円滑な交通環境を確保するため、都市計画や交通計画等を踏まえ、既存駐車場の有効利用を促進する。

また、商業地域、近隣商業地域及びこれらの周辺の地域内において自動車交通が著しく輻輳する地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域を駐車場整備地区に指定しており、この地区内においては、「呉市建築物における駐車施設の附置等に関する条例（昭和46年呉市条例第56号）」に基づき一定規模以上の建築物の新築や増築をする場合、その規模に応じて駐車施設の附置が義務付けられている（附置義務駐車場）。こういった地域の駐車需要を踏まえ、附置義務駐車施設の整備を推進する。（表－9）

表－9 駐車場収容能力の状況

年度等 区分		平成28年度 (2016年度)		平成29年度 (2017年度)		平成30年度 (2018年度)		令和元年度 (2019年度)		令和2年度 (2020年度)	
		箇所	台数	箇所	台数	箇所	台数	箇所	台数	箇所	台数
公 営	路外駐車場	6	1,351	6	1,351	6	1,351	6	1,383	6	1,383
	その他	1	142	1	142	1	142	1	142	1	142
	小計	7	1,493	7	1,493	7	1,493	7	1,525	7	1,525
民営駐車場 (届出)		20	3,632	20	3,495	18	3,376	18	3,376	18	3,376
計		27	5,125	27	4,988	25	4,869	25	4,901	25	4,901
附置義務駐車場		218	9,617	227	9,893	230	9,987	231	10,011	234	10,055

（呉市都市計画課，建築指導課）

(4) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、呉市交通安全推進協議会連合会や地域交通安全活動推進委員との協力により、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。

(5) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、道路管理者に対する路外駐車場及び共同荷さばきスペースや路上荷さ

ばきスペース整備の働き掛け、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

13 道路交通情報の充実

〔現況と問題点〕

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

〔対 策〕

(1) 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図る。

(2) 適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報の提供により道路における交通の危険や混雑を生じさせた事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法（昭和35年法律第105号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図ること等により、民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

(3) 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた道路標識及び利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。

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

14 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。

今度とも、分かりやすい道路標識等の整備を進めるほか、道路の使用及び占用の

適正化によって、道路交通の円滑化を図る必要がある。

【対 策】

(1) 道路の使用及び占用の適正化等

ア 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

イ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。平成28(2016)年度から令和2(2020)年度に至るまでの不法占有物件等の排除指導実施状況は表－10のとおりである。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大いことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

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

表－10 不法占用物件等の排除指導実施状況

(単位：件)

区分 \ 年度	平成28年度 (2016年度)	平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	計
広 告 物	0	5	0	4	2	11
商 品	0	0	0	0	0	0
工 作 物 (テント・その他)	5	4	6	8	3	26
工 作 用 機 械 そ の 他	638	681	469	388	305	2,481
計	643	690	475	400	310	2,518

(呉市土木総務課)

ウ 道路の掘り返しの規制等

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

(2) 休憩施設等の整備の推進

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

(3) 子どもの遊び場等の確保

子どもの安全な遊び場の確保及び居場所作りの観点から、公園の適正な維持管理に努める。市内の公園の整備状況は、表－１１のとおりである。

表－１１ 公園の整備状況

(単位：箇所，h a)

年度等 区分	平成28年度 (2016年度)		平成29年度 (2017年度)		平成30年度 (2018年度)		令和元年度 (2019年度)		令和2年度 (2020年度)	
	数	面積	数	面積	数	面積	数	面積	数	面積
街区公園	311	33.65	312	33.68	313	33.70	313	33.70	313	33.70
近隣公園	10	14.17	10	14.17	10	14.17	10	14.17	10	14.17
地区公園	5	28.12	5	28.12	5	28.12	5	28.12	5	28.12
総合公園	3	31.70	3	31.70	3	31.70	3	31.70	3	31.70
運動公園	2	22.80	2	22.80	2	22.80	2	22.80	2	22.80
風致公園	3	42.12	3	42.12	3	42.12	3	42.12	3	42.12
歴史公園	1	32.90	1	32.90	1	32.90	1	32.90	1	32.90
特殊公園	1	0.84	1	0.84	1	0.84	1	0.84	1	0.84
墓園	1	2.70	1	2.70	1	2.70	1	2.70	1	2.70
都市緑地	1	0.10	1	0.10	1	0.10	1	0.10	1	0.10
計	338	209.10	339	209.13	340	209.15	340	209.15	340	209.15
1人あたりの公園面積	9.00 m ² /人		9.22 m ² /人		9.35 m ² /人		9.49 m ² /人		9.62 m ² /人	

(呉市土木総務課)

(4) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠陥又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のため、やむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

(5) 地域に応じた安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、地域や場所によっては、必要に応

じ積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や凍結防止剤の散布を実施する。
さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を促進する。

15 交通事故統計・分析の充実等

〔現況と問題点〕

交通事故死者数は近年減少傾向を示しているものの、下げ止まりの状況も見られており、効果的な抑止対策により、更に交通事故死者数を減少させるためには、交通事故分析の充実が不可欠であり、交通事故統計情報だけでなく、交通事故抑止対策の実施状況等、多角的見地から総合的に分析を行うことが重要であり、それにより諸対策の効果を科学的に検証できる分析手法を確立することが求められる。

〔対 策〕

(1) 交通事故分析の高度化

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

(2) 効果的な交通事故発生情報の提供

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

第2節 交通安全思想の普及徹底

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

〔現況と問題点〕

市民の交通安全意識を向上させ、交通マナーを身に付けさせるためには、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、子ども、高齢者、障害者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育の基準として制定された交通安全教育指針（平成10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。これまでの交通安全教育実施状況及び子どもの交通事故死傷者数については、表－12、表

－ 13 のとおりである。

特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の一層の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識の向上を図る必要がある。また、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組む必要がある。

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ルール・マナーに係る教育を充実させる必要がある。

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

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。

表－ 12 交通安全教育実施状況

(単位：回、人)

年度 対象		平成28年度 (2016年度)	平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)
保育所 幼稚園	回数	156	152	149	142	123
	人員	12,073	11,799	11,277	10,665	9,094
小学校 中学校	回数	37	42	40	41	19
	人員	2,232	2,481	2,402	2,524	699
高齢者	回数	50	57	56	44	2
	人員	1,950	2,194	2,031	1,590	50
その他	回数	78	72	60	73	27
	人員	9,216	7,328	6,470	6,262	968
計	回数	321	323	305	300	171
	人員	25,471	23,802	22,180	21,041	10,811
街頭指導		125	126	126	124	115

(注) 呉交通安全協会実施分

(呉市地域協働課)

その他には、PTAに対する教室、高校の自転車キャンペーン等が含まれる。

表－１３ 子どもの交通事故死傷者数

(単位：人)

区分 \ 年	平成28年 (2016年)		平成29年 (2017年)		平成30年 (2018年)		令和元年 (2019年)		令和２年 (2020年)	
	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者
幼児	0	13	0	19	0	5	0	8	0	6
小学生	0	16	0	24	0	15	0	16	0	23
中学生	0	5	0	6	0	6	0	7	0	6
計	0	34	0	49	0	26	0	31	0	35

(呉警察署，広警察署)

【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、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、教職員及び保育士の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

警察や市内３地区の交通安全協会等の関係機関・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に対する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。

【市内での取組事例】

警察，交通安全協会，市の交通安全担当者及び各地区の交通安全推進委員等と協力して，就学前の年長児や新入学児童に対して，通学路等における交通ルールの確認や横断歩道の渡り方などを学ぶ交通安全教室を行っています。



交通ルールの確認



横断歩道を渡る実習

（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，必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

また，「呉こども交通安全推進隊」を結成し，各学校の実情に応じた交通安全（交通法規の遵守，自転車やバスの乗車マナー）の呼び掛けを定期的に行うことで，児童が自らの命を守る能力を育成するための指導を行うほか，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・配付するとともに，交通安全教室を一層推進する。

警察や市内３地区の交通安全協会等の関係機関・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、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

(3) 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、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・配布するとともに、交通安全教室を一層推進する。

警察や市内3地区の交通安全協会等の関係機関・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。

(4) 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探究の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等

を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進する。

警察や市内3地区の交通安全協会等の関係機関・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。

【市内での取組事例】

警察、交通安全協会、市の交通安全担当者及び各地区の交通安全推進委員等と協力して、成長過程に合わせて段階的に交通安全教育を実施しています。



自転車の安全な利用（小学校中学年）



自転車の安全な利用（中学生）



交通安全思想の更なる普及（高校生）

（５） 成人に対する交通安全教育の推進

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

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

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等、交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、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、交通安全のための諸活動を促進するとともに、市内3地区の交通安全協会等の関係機関・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、市内3地区の交通安全協会等の関係機関・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させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、市内3地区の交通安全協会等の関係団体、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、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及にも努める。

また、あらゆる機会を利用して、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を設けるよう努める。

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

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、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) 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の種別や程度に応じ、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

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、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、訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルール周知活動等を推進する。

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専門機関・団体と連携を図り、交通安全教育に関する情報を交換し、学習に必要な資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供を受ける等の協力を得て、学習プログラムの充実に努める。

(3) 受講者の特性等に応じた教育の内容及び方法の選択

交通安全教育のカリキュラムの策定や、指導事項の選定の際には、年齢、主な通行の態様、業務の態様等受講者の特性に応じたものにするとともに、地域の道路及び交通の状況、実施時期、天候等に配慮して行う。

(4) 交通安全教育の効果測定

交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、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。

本市では、交通ルールへの遵守と正しい交通マナーの実践を呼びかけるため、原則、毎月1日・11日・21日の呉市の交通安全日、四季の交通安全運動期間中には、広報誌・広報車・自治会への回覧、放送設備の利用等、様々な広報媒体を活用し、時機を得た広報活動を積極的に実施している。

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、交通ルールへ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、呉市交通安全推進協議会連合会等の運動主催機関・団体との連携の下に、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、街頭キャンペーンの開催等、各地区における交通安全運動が活発に展開できるよう配慮するとともに、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（交通安全県民大会の開催を含む）
- ・ 年末交通事故防止県民総ぐるみ運動

【市内での取組事例】

呉市交通安全推進協議会連合会や警察等の関係機関が協力して、春と秋の全国交通安全運動の実施に合わせて出発式を行い、交通安全運動の気運醸成を図っています。

また、各地区においても積極的な街頭キャンペーンを実施しています。



令和元年度 春の全国交通安全運動
出発式の様子



各地区の街頭キャンペーンの様子

イ 交通安全日の定着

市民の交通安全意識をより一層高めるため、原則、毎月1日、11日、21日（日・祝日はその翌日）の「呉市の交通安全日」の定着を図る。

ウ 交通安全大会の開催

交通安全思想の普及徹底、市民総ぐるみによる交通安全運動の推進を図るため、呉市交通安全大会を開催する。

【市内での取組事例】

交通安全思想の普及のため、例年7月ごろ、呉市交通安全大会を開催しています。

本大会では、長年にわたり交通安全推進委員として活動していただいた方々や交通安全活動の推進に貢献いただいた団体への表彰、また、市と呉市交通安全推進協議会連合会の主催で募集した交通安全標語の中から入選した作品の表彰等を行っています。



令和元年度 呉市交通安全大会の様子

エ 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。

オ 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市内3地区の交通安全協会等の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、道路を横断するときは横断歩道を渡り、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

自転車は「車両」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。

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

イ 自転車交通事故防止対策

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

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

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

ウ 被害軽減対策

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗

が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児2人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童のヘルメット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、県や市、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※を用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

(5) チャイルドシートの正しい使用の徹底

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

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及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どもにはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

また、市内3地区の交通安全協会等の団体が実施しているチャイルドシートの貸出し制度等、各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進するとともに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言を促進し、チャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、例えば、産婦人科や県や市の窓口等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

(6) 反射材用品等の普及促進

薄暮時間帯から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が

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

反射材用品等は、子どもや高齢者を始めとする全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、特に薄暮時間帯における配布等を行うことにより、その普及の促進を図る。

また、衣服や靴、カバン等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

(7) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

ア 交通安全教育・広報啓発活動

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

イ 関係機関・団体等との連携

交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、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、飲酒運転代行業の健全化及び利用者の利便性・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警察等の関係機関・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、警察等の関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

(8) 効果的な広報の実施

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

ア 広範かつ集中的な広報

学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子どもと高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車排除等を図る。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。

イ 家庭に浸透するきめ細やかな広報

交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、自治会等を通じた広報等により、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

ウ 広報資料、情報の積極的な提供

市内3地区の交通安全協会等の民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、交通安全気運の盛り上がりを図る。

(9) その他の普及啓発活動の推進

ア 高齢者における特性の理解

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。

また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

イ 薄暮・夜間時間帯における事故防止啓発活動

薄暮・夜間の重大事故の主要原因となっている最高速度違反、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

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

エ 乗用トラクターの事故防止の推進

乗用型トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベ

ルトの着用等について周知を行う。

オ 交通事故情報の提供

市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、地理情報システム（GIS）等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。

カ 交通安全情報の提供

衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえような情報を始め、自動車アセスメント※情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

【現況と問題点】

交通安全を目的とする呉市交通安全推進協議会連合会等の民間団体が行う地域に密着した自主的な交通安全思想の普及活動は、市民の交通安全意識の向上に大きな役割を果たしている。

今後とも、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間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、その主体的活動を促進して、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） 呉市交通安全推進委員等の育成

呉市交通安全推進委員等が行っている街頭指導をはじめとする交通安全啓発活動は、市民の交通安全意識の高揚を図る上で、非常に大きな役割を果たしている。

今後も、地域における交通安全活動の充実、人的資質の向上を図るため、積極的に研修会等を開催する。

【市内での取組事例】

呉市交通安全推進協議会連合会の主催により、呉自動車学校で呉市交通安全研修会を開催しています。



高齢者運転ドック
(自動車学校内のコースを使った実地研修)



DVDを使った講義



歩行環境シュミレータを使った体験研修

(3) その他の民間団体に対する働き掛けの強化

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掛けを行う。

(4) 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、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進するとともに、交通安全に携わる地域の人材の充実を図る。

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、「呉市交通死亡事故（多発）警報発令制度実施要領」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、市や警察等の関係機関・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。

【市内での取組事例】

市内で死亡事故が発生した場合、警察、市の交通安全担当者及び地区の交通安全推進委員等による現場検討会を行い、必要な改善策等を実施しています。



現場検討会の様子

5 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

【現況と問題点】

交通安全は、地域住民の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要である。

少子高齢化、過疎化、核家族化が進み、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、国、県や市、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、「ヒヤリ地図」※等を活用した交通安全総点検、呉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、市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13万6,733人で、市内総人口の6割以上であり、特に、高齢者(65歳以上)の保有者数が増加傾向にある。

安全運転に必要な知識及び技能を身につけた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、

免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を推進する必要がある。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る必要がある。

【対 策】

(1) 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

ア 自動車教習所における教習の充実

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

イ 取得時講習の充実

免許を取得しようとする者に対する取得時講習の教育内容の充実に努める。

(2) 運転者に対する再教育等の充実

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

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

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

(3) 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

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

(4) 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、自動二輪車安全運転講習及び原付等安全講習の推進に努める。

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

(5) 高齢運転者対策の充実

ア 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。

特に、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、運転技能に着目した

きめ細かな教育に努める。

また、自動車教習所等と連携して、高齢者講習受講者の受入体制の拡充を図る。

イ 臨時適性検査等の確実な実施

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

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

ウ 改正道路交通法の円滑な施行

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

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

エ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な活用促進を図る。

オ 運転免許証を返納しやすい環境の整備

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関・団体と連携し、運転免許証の自主返納及び運転経歴証明書制度の周知を図るとともに、運転経歴証明書の申請及び交付方法の見直しを進める。

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

あわせて、運転免許証返納者の生活を支える支援施策がより一層充実したものとなるよう、関係機関・団体等に働き掛けるなど、自主返納促進に向けた取組を推進する。

カ 認知症のおそれがある者への支援

県警察の安全運転相談窓口と市の高齢福祉担当部署や地域包括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。

（6） シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用と、チャイルドシートの正しい使用及び二輪乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及びヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りを推進する。

(7) 自動車運転代行業の指導育成等

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

(8) 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、民間参入の促進を図る等により、受診環境の整備を行い、受診を積極的に促進する。

自動車事故対策機構による、バス、タクシー、トラックなどの運送事業で使用する自動車の運行の実務にあたる運転者に対する適性診断については、事故防止を目的として診断技術の向上と診断機器の充実を図るとともに、受診環境の整備を行い、受診を積極的に促進する。

(9) 悪質・危険な運転者の早期排除

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

(10) 安全運転相談の充実・強化

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）の広報啓発及び相談体制の充実に努める。

2 安全運転管理の推進

〔現況と問題点〕

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

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】

警察や公安委員会等の関係機関・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の周知を図り、未選任事業所の発見及び安全運転管理者等講習の未受講事業所の一掃を図る。

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

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

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

3 事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進

【現況と問題点】

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

【対 策】

（１） 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

また、事業者の安全意識の向上を図るため、国土交通省が発行・公開するメールマガジン「事業用自動車安全通信」や「自動車総合安全情報」ホームページにより、事業者に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供する。

（２） 根本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し、

アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。

また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続ける。

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

(3) ICT・自動運転等新技術の開発・普及推進

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

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

さらに、運行管理に利用可能なICT技術を活用することにより、働き方改革の実現に加え、運行管理の質の向上による安全性の向上を図るため、開発・普及を促進する。

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

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

(5) 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

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

さらに、平成28(2016)年に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策が取りまとめられたところで、乗客の死傷事故低減を図るためフォローアップを行いながら対策を推進する。

(6) 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け、事業者等

の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組を促進する。

(7) 運転者の健康起因に伴う事故防止対策の推進

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

(8) 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和22年法律第49号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対して厳正な処分を行う。また、ITを活用して効果的・効率的な監査・監督を実施する。

令和7（2025）年の大阪・関西万博等多様な輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保を図るため、空港等のバス発着場を中心とした街頭検査等を活用しつつ、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握し、事業用自動車による事故の未然防止を図る。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である、適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

以上のような取組を確実に実施するため、監査体制の充実・強化を重点的に実施する。

(9) 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Gマーク制度）を促進する。

また、国、県、市及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。

さらに、貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、

貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくする「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を推進し、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努める。

4 交通労働災害の防止等

〔現況と問題点〕

呉労働基準監督署管内における交通労働災害は、平成30(2018)年が労働災害全体の件数とともにピークであった。令和2(2020)年の交通労働災害は全体の件数の中で、6.14%の割合を占めている。(表－14)

交通労働災害は、自動車運送業のみならず、日常的に移動などで自動車を利用する事業場で幅広く発生している。業種別では、ここ数年は、商業、運輸交通業、通信業が多くを占めている。

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

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

表－14 労働災害発生状況

(単位：件)

区分 \ 年	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)	平成30年 (2018年)	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)
労働災害件数	306	295	326	299	277
うち、 交通労働災害	13	17	25	19	17
全 体 比	4.25%	5.76%	7.67%	6.35%	6.14%

(呉労働基準監督署)

〔対 策〕

(1) 交通労働災害の防止

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

(2) 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者を使用する事業場に対し、労働基準法等関係法令や「自動車

運転者の労働時間等の改善のための基準」の履行確保のための監督指導を実施する。

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

5 道路交通に関する情報の充実

〔現況と問題点〕

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

また、災害発生時において、道路の被害状況や道路交通情報を迅速かつ的確に収集、分析、提供し、復旧対策の早期立案や緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に努める必要がある。

〔対 策〕

（１） 危険物輸送に関する情報提供の充実等

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

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの充実を図る。

（２） 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。

また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

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

第4節 車両の安全性の確保

1 自動運転車の安全対策・活用の推進

【現況と問題点】

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

【対 策】

(1) 自動運転車に係る安全基準の策定

令和2(2020)年3月に高速道路等における渋滞時等において作動する車線維持機能に限定した自動運転機能やサイバーセキュリティに係る安全基準を導入したところであるが、引き続き、自動運転技術の更なる進展に応じ、より高度な自動運転機能についての基準策定を推進する。

(2) 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進

無人自動運転移動サービス車両の実現に向けて、そのような車両の安全性を確保するために、実証実験等の取組を促進する。

【市内での取組事例】

●次世代モビリティの導入に向けた取組

呉市は、自動運転車両などの次世代モビリティの導入を視野に入れ、呉駅周辺地域を起点とした交通体系を再構築することを目指しています。交通死亡事故の多くがヒューマンエラーに起因するため、自動運転車両の導入により、これに起因する交通死亡事故が大幅に削減されることが期待されています。

これまで呉市では、令和元(2019)年度に水素バス、令和2(2020)年度に自動運転バスなどの実証実験に継続して取り組んでいます。また、令和3(2021)年度以降は、自動運転を支援する走行環境整備に係る検討に着手しています。



R元年度
水素バス
走行実験の様子



R2年度
自動運転バス
走行実験の様子

(3) 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進

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

(4) 自動運転車の事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進

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

2 自動車の検査及び点検整備の充実

【現況と問題点】

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

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

【対 策】

(1) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に全国的に展開し強化月間を設けるなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

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

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

(2) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を全国的に展開し強化月間を設けるなど、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度につい

て、その的確な運用に努める。

3 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、ますますその利用者が増加す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、自転車販売事業者等の関係事業者の協力を得つつ損害賠償責任保険等への加入を促進する。

(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 交通の指導取締りの強化等

〔現況と問題点〕

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

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置くとともに、地域の交通実態や市民の要望等を踏まえた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進している。

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

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

【対 策】

(1) 一般道における効果的な指導取締り

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

ア 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

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

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

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

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

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

イ 背後責任の追及

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

ウ 自転車利用者に対する指導取締りの推進

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

(2) 高規格幹線道路等における指導取締りの強化等

高規格幹線道路等においては、重大な違反はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、高規格幹線道路等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、速度違反自動取締装置、可搬式速度違反自動取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。

さらに、交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、過積載、整備不良、過労運転、通行帯違反等の取締りを強化するとともに、被害軽減効果が高いシートベルトの着用啓発や非着用者に対する指導取締りを強化する。

2 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

〔現況と問題点〕

交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る必要がある。

〔対 策〕

(1) 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

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

(2) 交通事故事件等に係る捜査力の強化

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

(3) 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

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

3 暴走族等対策の推進

[現況と問題点]

暴走族に対する取締りの強化や官民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、県内で暴走族として認定されたグループは大きく減少し、また、市内には存在していない。

しかし、市内には、暴走族として認定されていないが、暴走族風に改造した自動二輪車等を連ねて集団走行を行う非行少年グループが複数存在し、単発的な爆音走行を繰り返しているほか、SNS等を利用して集団走行の呼びかけを行い、場当たりの・ゲリラ的に集団暴走行為を敢行するなど、一般交通に多大な危険と迷惑を及ぼしており、一部のグループでは面倒見の介在が確認されており、暴走族に変貌する要因を強めている。

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

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

[対 策]

(1) 実態把握等の徹底

ア 新たな暴走族結成防止に向けた実態把握の徹底

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

イ 面倒見の実態把握の徹底

広島県暴走族追放の促進に関する条例及び呉市暴走族追放の推進に関する条例に抵触する禁止行為による警告・検挙を図るため、暴走族等の背後に存在する暴力団組員等の面倒見の実態把握を徹底する。

(2) 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

ア 「広島県暴走族追放の促進に関する条例」及び「呉市暴走族追放の推進に関する条例」等の効果的な運用

県及び市の暴走族根絶条例を効果的に運用し、暴走族が再び結成されることがないように、暴走族加入阻止の気運の高揚を図る。

イ 地域活動の促進と学校等における指導

暴走族相談員や少年警察ボランティア※等との連携を強化するとともに、学校及び職場等において暴走族加入防止教室を開催する等、暴走族等への加入阻止と離脱を図る。

ウ 広報活動の推進

暴走族等への加入防止を図るため、暴走族等の実態を積極的に広報する。

(3) 暴走行為阻止のための環境整備

ア 道路交通環境の改善

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。

ウ 街頭補導活動の強化

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

(4) 暴走族等に対する指導取締りの強化

ア 取締り体制の確立

交通部及び生活安全部を中心として県警察各部門が連携した取締り体制を確立し、非行少年グループ及び暴走族等に対する実態把握・指導取締りを推進する。

また、グループでなく単独でマフラー等を改造して爆音を発して走行する者も存在しているため、その者に対しても実態把握・指導取締りを推進する。

イ 積極的な事件化による検挙・解体

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

また、整備不良車両に対する整備通告を行い、違法車両を排除する。

ウ 面倒見に対する取締りの徹底

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

エ 関係機関・団体等との連携

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

(5) 暴走族関係事犯者の再犯防止

ア 再非行防止対策の推進

グループからの離脱促進や継続補導にあたっては、サポート会議の開催や少年サポートルームへの積極的参加を図るなど、再非行防止に向けた効果的

な立ち直り支援活動を推進する。

イ 学校・職場等との緊密な連携

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

(6) 車両の不正改造の防止

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

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

第6節 救助・救急活動の充実

1 救助・救急体制の整備

〔現況と問題点〕

本市では、令和3(2021)年4月1日現在、呉市消防局の2消防署、2分署及び10出張所に各1台の計16台(非常用及び隘路道路対応用の乗り換え車2台を含む。)の救急自動車をもって救急業務を実施している。

なお、令和2(2020)年中の救急出動件数は9,865件で、救急搬送人員は8,713人であり、このうち交通事故を理由とする出動と搬送は、それぞれ617件(全体の6.25%)と557人(全体の6.39%)である。(表-15, 16)

救助業務についても、令和3(2021)年4月1日現在、1本部、2消防署に各1隊の救助隊が設置され、令和2(2020)年中の交通事故に起因する出動件数は23件で、救助人員は12人であった。(表-17)

交通事故による救助・救急需要に迅速に対応し、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。

また、短時間で高度な救命医療が受けられるドクターヘリ・消防防災ヘリコプターを活用し、医師・看護師を現場投入するなど、一刻も早く救急医療が提供できる体制の構築に努めるとともに、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の綿密な連携・協力を図る必要がある。

表－１５ 呉市内の救急業務出動状況

(単位：件，％)

年 区分		平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)	平成30年 (2018年)	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)
救急出動	総件数（Ａ）	10,531	11,209	11,411	10,835	9,865
	指数	100	106	108	103	94
救急出動のうち交通事故	出動件数（Ｂ）	805	766	746	660	617
	指数	100	95	93	82	77
総出動件数に対する交通事故出動の割合 ($B/A \times 100$)		7.64	6.83	6.54	6.09	6.25

※指数は，平成28年を100とした数値

(呉市消防局)

表－１６ 呉市内の救急搬送人員

(単位：人，％)

年 区分		平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)	平成30年 (2018年)	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)
救急搬送人員	総人員（Ａ）	9,660	10,142	10,109	9,690	8,713
	指数	100	105	105	100	90
救急搬送人員のうち 交通事故	人員（Ｂ）	775	726	694	607	557
	指数	100	94	90	78	72
総救急搬送人員に対する交通事故人員の割合 ($B/A \times 100$)		8.02	7.16	6.87	6.26	6.39

※指数は，平成28年を100とした数値

(呉市消防局)

表－１７ 交通事故による救助出動及び活動状況

(単位：件，人)

年 区分	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)	平成30年 (2018年)	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)
出 動 件 数	22	24	22	24	23
活 動 件 数	11	9	6	11	11
救 助 人 員	16	16	9	11	12

(注) 活動件数とは，人力又は機械等により救助活動を実施したもの。

(呉市消防局)

[対 策]

(１) 救助体制の整備・拡充

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

(２) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

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

救急救命士が行うことのできる処置範囲は順次拡大されており、気管挿管、薬剤投与及び心肺停止前の輸液などの特定行為の資格とスキルを持った救急救命士を引き続き養成するとともに、医師の指示又は指導・助言の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、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

事故や災害の発生時に、医師による救命医療が救急現場等から直ちに行われ、重傷患者の救命率の向上や後遺障害の軽減を図られるようヘリコプターによる救急搬送を推進する。

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して、救命医療を開始するドクターヘリの事業を推進する。

(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。

2 救急医療体制の維持・確保

〔現況と問題点〕

初期救急医療については、広島県救急医療情報ネットワークシステムを基幹とし、休日等の救急医療を確保するために、救急指定病院以外の医療機関の協力を得て、呉市医師会等の在宅当番医や休日急患センターで休日診療を実施している。

救急告示医療機関として10医療機関が県の認定を受け、その内入院治療を必要とする重症患者のための二次救急医療機関として、3医療機関が県の指定を受けるとともに病院群輪番制で対応している。

重篤な患者のための三次救急医療は、小児・一般を含めて、現在、呉医療センターの1箇所を救命救急センターとして確保している。（表－18）

小児初期救急医療については、平成15(2003)年10月から、呉市医師会が、小児夜間救急センターを開設し対応している。

また、深夜の小児救急については、呉医療センターと中国労災病院が輪番制で対応している。

なお、内科の夜間救急医療についても、平成22(2010)年4月から呉市医師会が内科夜間救急センターを開設し対応している。

人口の高齢化や医師・看護師等医療従事者の不足などにより、救急医療体制の維持が課題となっている。さまざまな医療機関が特徴を生かしながら救急医療の提供を行っているが、医療従事者の負担が大きくなることで、安定的な体制の維持が懸念されている。

〔対 策〕

(1) 救急医療機関等との連携

休日・夜間には救急患者が二次・三次救急医療施設に集中する傾向にあるため、関係機関が連携し、地域全体の救急医療が円滑に推進できるよう、より一層の救急医療体制の確保を図る必要がある。

また、初期・二次・三次救急医療機関の役割分担と連携を促進し、救急患者への対応にあたることができるよう支援する。

小児の救急医療体制確保について、受診体制が確保できるように、引き続き関係機関と協力する。

救急搬送については、医療機関と救急隊を繋ぐ、救急医療 Net Hiroshimaの救急搬送支援システムを活用し、救急患者の受入医療機関を迅速に選定できるよう支援する。

救急時における医療機関及び救急車の適正利用や、広島県救急医療情報ネットワークシステムの活用など、救急医療に関する市民への普及啓発や情報発信の充実を図る。

広島県と協力した看護職員の復職支援など、関係機関と連携し、救急医療体制の維持・確保に必要な支援を行う。

(2) 救急医療情報ネットワークシステム運用の充実

平成26(2014)年10月に広島県救急医療情報ネットワークシステムがリニューアルされて、救急隊と救急医療機関が救急搬送に関する情報をリアルタイムで共有できる仕組みを構築されており、搬送先の分散化・適正化や搬送時間の短縮を目指すなど、より迅速な救急医療体制の強化を推進する。

表－１８ 救急医療体制

区分	内容及び医療機関
初期救急医療 (軽症患者)	休日又は夜間における軽症患者の診療 ・ かかりつけ医師 ・ 在宅当番医（日・祝日，年末年始） ・ 休日急患センター（日・祝日，年末年始） 呉市医師会病院 ・ 夜間救急センター（小児 毎日，内科 平日のみ） 呉市医師会病院 ・ 呉口腔保健センター（日・祝日，年末年始） すこやかセンターくれ
二次救急医療 (重症患者)	初期医療機関で対応することが困難な患者の診療 呉共済病院，済生会呉病院，中国労災病院 ※呉医療センターはこれに協力 ・ 救急告示医療機関（県知事認定） 呉医療センター，呉共済病院，済生会呉病院， 中国労災病院，呉中通病院，後藤病院，公立下蒲刈病院， 前田病院，横山病院，にいたにクリニック
三次救急医療 (最重症患者)	頭部外傷等，手術を必要とする最重症患者の診療 ・ 救命救急センター 呉医療センター

3 救急関係機関の協力関係の確保等

[現況と問題点]

救急医療においては、傷病者を救急現場から医療機関に搬送するまでの応急措置

の適否が、救命率を大きく左右することから、県では、プレホスピタルケア※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、平成15(2003)年度から医師の指示又は指導・助言と検証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とともに、救急隊員の教育体制の整備のため、メディカルコントロール体制の整備に取り組んできた。

県では、平成23(2011)年8月「傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準」(以下「実施基準」という。)を策定し、消防機関による救急業務としての傷病者の搬送及び医療機関による当該傷病者の受入れの迅速かつ適切な実施を図っている。

平成29(2017)年6月、救急隊の現場活動における標準的な手順(プロトコル)を見直し、外傷の処置に当たっては、我が国の外傷現場活動の標準的な技法となっているJ P T E C※に準拠し、適切な実施を図ることとしている。

今後も、医学的観点から質の高い、傷病者の状況に応じた適切な搬送及び受入れのため、メディカルコントロール体制の更なる充実を図る必要がある。

また、救急医療情報ネットワークシステムにより市民に在宅当番医、休日夜間急患センター等の情報提供を行うとともに、救急隊と救急医療機関が救急搬送に関する情報をリアルタイムで共有できる仕組みを構築している。救急医療情報ネットワークシステムの運営については、広島県医師会、広島県歯科医師会、医療機関、消防機関等の協力の下に実施している。

【対 策】

(1) 救急関係機関の協力関係の確保

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

第7節 被害者支援の充実と推進

1 損害賠償の請求についての援助等

【現況と問題点】

交通事故被害者救済対策の一環として、本市では、市民窓口課市民相談室において弁護士会や行政書士会の協力による「法律相談」で交通事故相談に応じるとともに、県呉庁舎の県民相談室による交通事故相談や国・県・市及び関係機関が行う一日総合相談等においても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り、今後とも関係機関と相互の連携を強化し、相談機能の充実と広報に努める必要がある。

【対 策】

(1) 交通事故相談活動の推進

市民相談として交通事故相談にも対応し、市民に相談の機会を提供するよう努める。

また、円滑かつ適正な相談活動を推進するため、市内3地区の交通安全協

会，（公財）日弁連交通事故相談センター，（公財）交通事故紛争処理センター，その他民間の犯罪被害者支援団体等の関連機関，団体等との連絡調整を行うとともに，各種の広報により，交通事故相談の周知に努め，当事者に対し広く相談の機会を提供する。

（２） 損害賠償請求の援助活動等の強化

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

また，交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

２ 交通事故被害者支援の充実強化

【現況と問題点】

交通事故被害者等は，精神的にも大きな打撃を受けている上，交通事故に係る知識，情報が乏しいことが少なくないことから，交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに，交通事故の概要，捜査経過等の情報を提供し，被害者支援を積極的に推進する。

【対 策】

（１） 交通事故被害者の心情に配慮した対策の推進

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

第3部 鉄道交通の安全

●第1章 鉄道事故のない社会を目指して

- ① 鉄道は、多くの市民が利用する生活に欠くことのできない交通手段である。
- ② 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。

【鉄道交通の安全についての目標】

- ① 乗客の死者数ゼロの継続
- ② 運転事故全体の死者数減少

●第2章 鉄道交通の安全についての対策

<2つの視点>

- ① 重大な列車事故の未然防止
- ② 利用者等の関係する事故の防止

【講じようとする施策】

<7つの柱>

- ① 鉄道交通環境の整備
- ② 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ③ 鉄道の安全な運行の確保
- ④ 鉄道車両の安全性の確保
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の推進
- ⑦ 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

第1章 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下同じ。）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）等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約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。

第1節 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

鉄道の運転事故は、全国的に見ると、長期的には減少傾向にあり、令和元(2019)年は605件であった。

また、令和元(2019)年の死者数は247人であり、負傷者数は360人であった。

なお、平成17(2005)年には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、平成18(2006)年から令和元(2019)年まで乗客の死亡事故は発生していない。

市内における鉄道の運転事故件数は、平成27(2015)年度から令和元(2019)年度までの5年間に、6件（死者7人、負傷者0人）の事故が発生している。（表－19）

2 近年の運転事故の特徴

近年の運転事故の特徴としては、全国的に見ると、人身障害事故は約6割、踏切障害事故は約3割を占めており、両方で運転事故件数全体の約9割を占めている。また、死者数については、人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めている。

人身障害事故のうち、ホームでの接触事故については、令和元(2019)年156件であり、そのうち、酔客が関係しているものは、ホームでの接触事故全体の約6割を占めている。

令和元(2019)年度に県内で発生した15件の運転事故を分析すると、列車脱線事故1件、踏切障害事故7件、道路障害事故1件、人身障害事故6件であり、約47%が踏切障害事故である。（表－19）

表－１９ 広島県及び呉市における鉄道事故の状況

(単位：件)

	平成27年度 (2015年度)	平成28年度 (2016年度)	平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	令和元年度 (2019年度)
物損事故件数	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
人身障害事故件数	12 (1)	8 (0)	6 (2)	9 (0)	6 (0)
道路障害事故件数	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)
踏切障害事故件数	4 (0)	5 (0)	7 (0)	5 (1)	7 (1)
列車事故件数	0 (0)	2 (0)	1 (0)	2 (0)	1 (0)
鉄道事故件数計	16 (2)	15 (0)	14 (2)	16 (1)	15 (1)
鉄道事故死者数計	10 (3)	10 (0)	10 (2)	7 (1)	7 (1)
鉄道事故負傷者数計	5 (0)	2 (0)	3 (0)	6 (0)	4 (0)

※()内の数字は呉市分

(呉市分について：J R 西日本 三原保線区)

第２節 交通安全計画における目標

- ① 乗客の死者数ゼロの継続
- ② 運転事故全体の死者数減少

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要である。

近年は人口減少等による輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況であるが、引き続き安全対策を推進していく必要がある。

こうした現状を踏まえ、市民の理解と協力の下、第２章及び第４部第２章に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

第２章 鉄道交通の安全についての対策

第１節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、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ことから、重大な列車事故の未然防止を図る必要がある。

また、ホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約９割を占めており、このうち利用者等の関係する事故が多いことから、対策を講じる必要がある。これらを踏まえ、一層安全な鉄道輸送を目指し、次の施策を総合的に推進する。

第2節 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

〔現況と問題点〕

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体として安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策を推進する必要がある。

〔対 策〕

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める。研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなどして技術力の向上についても推進する。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。

このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、浸水対策の強化等を推進する。

切迫する南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。さらに、駅施設等について、高齢者・視覚障害者を始めとするすべての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドアの整備を加速化するとともに、ホームドアのない駅での視覚障害者の転落事故を防止するため、新技術等を活用した転落防止対策を推進する。

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置（ＡＴＳ※）等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等の整備について、引き続き推進を図る。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約9割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、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。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、交通安全運動や踏切事故防止キャンペーン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。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

3 鉄道の安全な運行の確保

〔現況と問題点〕

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。

さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る必要がある。

〔対 策〕

(1) 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。また、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなど、保安監査の充実を図る。

(2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。

また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当管理者等による鉄軌道保安連絡会議・運転管理者会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行う。

また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用する。

さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導する。

(4) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。

鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

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

(５) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故等が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

(６) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

(７) 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測されるときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導する。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

４ 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

５ 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。

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、非常事態に対応できるよう努める必要がある。

【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。

また、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（AED）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を推進する。

6 被害者支援の推進

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

7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（インシデント※）の原因究明を更に迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員に専門的な研修を受講させ、調査技術の向上を図るとともに、新たな調査機材を活用した調査手法の構築、過去の事故等調査で得られたノウハウ、同種事故の比較分析など事故調査結果のストックの活用等により、調査・分析手法の高度化を図る。また、事故等調査結果の情報があつた場合は、「保安情報」として鉄道事業者へ周知し、同種事故等の未然防止に資するよう指導する。

第4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が、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。

【踏切道における交通の安全についての目標】

令和7（2025）年度までに

踏切事故件数を令和2（2020）年度と比較して約1割削減することを目指す。

●第2章 踏切道における交通の安全についての対策

<視点>

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

【講じようとする施策】

<4つの柱>

- ① 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
- ② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ③ 踏切道の統廃合の促進
- ④ その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

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

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、令和元(2019)年の発生件数は208件、死傷者数は214人となっている。

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（全国）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。

県内においては、平成27(2015)年度から令和元(2019)年度までの5年間に、28件の踏切事故（死者16人、負傷者5人）が発生し、鉄道の運転事故件数の約4割を占めている状況にある。（表－20）

表－20 広島県及び呉市における踏切事故の状況

（単位：件）

	平成27年度 (2015年度)	平成28年度 (2016年度)	平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	令和元年度 (2019年度)
踏切事故件数	4 (0)	5 (0)	7 (0)	5 (1)	7 (1)
踏切事故負傷者数	0 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (0)	2 (0)
踏切事故死者数	3 (0)	2 (0)	6 (0)	3 (1)	2 (0)
全鉄道事故件数に 占める踏切事故件 数の割合	25.0 (0)	33.3 (0)	50.0 (0)	31.3 (100)	46.7 (100)

※()内の数字は呉市分

（呉市分について：JR西日本 三原保線区）

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みると、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原因別でみ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。

県内における平成27(2015)年度から令和元(2019)年度までの5年間に発生した踏切事故28

件を原因別に分析すると、直前横断が 20 件 (71.4%) と最も多く、続いて踏切内での停滞 3 件 (10.7%)、側面衝突 2 件 (7.2%)、その他が 3 件 (10.7%) となっている。

また、踏切事故での死傷者の総人数は 21 人で、その年齢構成は 65 歳以上が最も多く 8 人 (38.1%)、45 歳から 64 歳が 4 人 (19.0%)、20 歳から 44 歳が 6 人 (28.6%)、20 歳未満が 3 人 (14.3%) となっており、高齢者が全体の約 4 割を占めている。

また、令和元(2019)年度の県内の踏切事故件数は 7 件で、直前横断が 4 件、側面衝突、限界支障、エンストがそれぞれ 1 件となっている。

第 2 節 交通安全計画における目標

令和 7 (2025)年度までに

踏切事故件数を令和 2 (2020)年度と比較して約 1 割削減することを目指す。

第 2 章 踏切道における交通の安全についての対策

第 1 節 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第10次交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると、令和元(2019)年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように重大な結果をもたらすものである。そのため、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、高齢者等の歩行者対策等、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こととする。(表－2 1～2 3)

表－2 1 踏切障害事故の内容（平成28年度～令和 2 年度）

発生年月日	駅間	踏切名	種別	衝撃物	死者	負傷者
平成31年2月18日	天応構内	梅の木	1	人	1	0
令和2年3月10日	安芸川尻 ～ 仁方	小仁方第1	1	自動車	0	0
令和3年1月19日	安登 ～ 安芸川尻	跡条第 2	1	人	1	0

(J R 西日本 三原保線区)

表－２２ 踏切障害事故の発生状況

(単位：件)

区分 \ 年度	平成28年度 (2016年度)	平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	計
1種	0	0	1	1	1	3
2種	本市内に該当なし					
3種	本市内に該当なし					
4種	0	0	0	0	0	0
計	0	0	1	1	1	3

(JR西日本 三原保線区)

表－２３ 踏切安全設備及び交通規制実施状況（平成28年度～令和2年度）

(単位：箇所)

踏切幅員別	踏切種別		交通規制						種別変更 1種化	廃止 統合	構造等 改良
	1種	4種	無	A	B1	B2	C	D			
6.5m以上	10	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0
3.5m以上6.5m未満	19	0	15	0	0	0	4	0	0	0	0
2.5m以上3.5m未満	13	0	2	0	2	2	7	0	0	0	0
2.3m未満	10	5	2	5	6	0	2	0	0	0	0
計	52	5	29	5	8	2	13	0	0	0	0

〔A〕…車両(道路交通法第2条に規定する自動車, 原動機付自転車, 軽車両及びトロリーバス)の通行禁止

〔B1〕…二輪車(自動二輪車及び原動機付自転車)及び小型特殊車を除く自動車の通行禁止

〔B2〕…B1に軽自動車までの通行を認めたもの

〔C〕…大型自動車の通行禁止

〔D〕…一方通行, 時間規制及びその他の規制

(JR西日本 三原保線区)

また、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元やこれまでの対策実施状況、対策の効果等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことも重要である。

第2節 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

〔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の改良等の促進に努めてきているところであるが、立体交差化については用地取得、日照権等の環境問題等多くの問題を抱え、計画どおりの推進が困難な状況である。

しかし、踏切道は、交通の安全と円滑を阻害する要因でもあり、今後とも関係機関及び関係住民の一層の理解と協力を得て、立体交差化事業及び構造の改良等を積極的に推進す

る必要がある。

【対 策】

主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築に当たっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる交通量の多い踏切道等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良や歩行者等立体横断施設の設置、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

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

さらに、平成27(2015)年10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめを踏まえ、平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

また、従前の踏切対策に加え、駅の出入口の新設や踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

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、踏切遮断機を始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必要がある。（表－２４）

表－２４ 大型トレーラー通行支障踏切箇所

駅 間	踏切名	種別	踏切幅	所 在
安芸川尻～仁方	宮原第一	１種	４．８ｍ	仁方本町２丁目２１番
仁方～広	白石	１種	３．６ｍ	広白石４丁目１番
安芸阿賀～呉	海岸通	１種	９．０ｍ	阿賀中央９丁目１番
呉構内	両城第１	１種	１４．０ｍ	三条２丁目１番
呉構内	両城第４	１種	７．７ｍ	三条１丁目７番
呉～川原石	両城第５	１種	１０．２ｍ	三条１丁目１０番
吉浦構内	神賀第２	１種	８．０ｍ	吉浦東本町１丁目１番
天応構内	梅の木	１種	４．８ｍ	梅木町２番
天応～呉ポートピア	大屋大川東	１種	５．２ｍ	天応南町６番

(ＪＲ西日本 三原保線区)

【対 策】

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

また、主要な都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

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進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

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実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

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始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、踏切道の立体交差化、構造の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】

踏切道の立体交差化、構造の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について、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、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、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

〔現況と問題点〕

踏切事故は、直前横断、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。

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

〔対 策〕

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

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

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

また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消やう回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

用語の解説 (50音順)

1 ITS (P28)

Intelligent Transport Systems。高度道路交通システム。最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、交通渋滞などの道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム

その全体構想が掲げる開発分野として

- ナビゲーションシステムの高度化 ○ 自動料金収受システム
- 安全運転の支援 ○ 交通管理の最適化 ○ 道路管理の効率化
- 公共交通の支援 ○ 商用車の支援 ○ 歩行者等の支援
- 緊急車両の運行支援

などが挙げられる。

2 ETC2.0 (P24)

通行料の支払だけでなく、大容量の情報の送受信が可能となったシステム。高速道路と自動車がリアルタイムに情報連携して、必要な交通情報の提供を受けることができ、渋滞の回避や安全運転支援につながる。

3 EBPM (P6)

Evidence-based Policy Making。証拠に基づく政策立案。その場限りの経験やエピソードではなく、統計やこれまでの業務データ等、合理的証拠（エビデンス）に基づいて政策立案を行うこと。

4 インシデント (P89)

結果的には事故には至らなかったものの、事故が発生するおそれがあったと認められる事態

5 運行管理者 (P48)

- 道路運送法第 23 条

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

- 貨物自動車運送事業法第 18 条

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

6 ASV装置 (ASV: Advanced Safety Vehicle 先進自動車) (P65)

先進技術を利用して、衝突被軽減装置、ペダル踏み間違い急発進抑制装置、カーブ警報装置、居眠り警報装置等ドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車の技術

7 ATS (ATS: Automatic Train Stop) 自動列車停止装置 (P86)

列車が停止信号に接近すると、列車を自動的に停止させる装置。制限速度機能付ATSは、列車が制限速度設定を超えた場合に警報・減速又は停止させる機能が付いたもの

8 エスコートゾーン (P20)

視覚障害者用横断帯。横断歩道上に視覚に障害のある方が認知できる突起を設け、横断

歩道内を安全にまっすぐに進めるようにするもの

9 オーバーハング型警報装置 (P95)

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

10 音響式信号機 (P18)

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

11 環状交差点 (P27)

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点

12 環状道路 (P23)

都心の中心地から市街地へ、更に周辺都市に向かって放射状に延びた道路をリング状に連絡する道路のこと。他の道路とリンクすることで交通の分散導入を促し、円滑な交通を実現する。

13 疑似点灯 (P26)

電球式の信号灯器に西日等が当たることによって、実際には点灯されていないのに点灯しているように見えること。

14 高規格幹線道路 (P20)

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

なお、本市には一般国道自動車専用道路（東広島・呉自動車道）と一般有料道路（広島呉道路）があり、本計画の中では、「高規格幹線道路等」又は「高速道路」と記載している。

15 交通需要マネジメント (TDM: Transportation Demand Management) (P34)

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。

16 交通情報板 (P18)

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。

17 コンピュータ・マッピング・システム (P41)

コンピュータを用いて地図データを作成するシステム

18 災害派遣医療チーム (DMAT: Disaster Medical Assistance Team) (P78)

災害の急性期（おおむね 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

19 シートベルトコンビンサー (P55)

シートベルト着用の効果を体験するため、実際にシートベルト着用及びシートへ着座をして、乗車時の衝突等を体験できる装置

20 JPTEC (P81)

Japan Prehospital Trauma Evaluation and Care。プレホスピタル（病院前救護）の外傷教育プログラム。防ぎ得た外傷死の減少を目的としている。

21 視距の改良 (P22)

運転者が道路上で見通すことのできる距離の改良

22 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦） (P22)

「事故危険区間」の中から、早期に対策が必要で、かつ高い効果が期待できる区間から、順次対策に取り組んでいくため、優先度が高い区間を統合整理した計画。広島県では平成22(2010)年度に「事故危険区間（代表区間）64区間（内呉市内は13区間）」を選定している。

23 視線誘導標（P22）

道路の両サイドやセンターラインに沿って端や線形を分かりやすく表示し、ドライバーの視線を誘導するため設置される反射体

24 自動車アセスメント（P58）

安全な自動車やチャイルドシートを選ぶことができる環境を整え、メーカーによる安全な自動車等の開発を促進することで安全な自動車等の普及が図られることを目的に、安全性能に関する様々な試験を行い、その評価を公表する。

25 自動体外式除細動器（AED : Automated External Defibrillator）（P78）

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。

26 少年警察ボランティア（P74）

警察本部長により委嘱された少年補導補助員、公安委員会により委嘱された少年指導委員等の総称。少年の非行防止や健全育成等を目的として活動している。

27 情報リテラシー（P50）

情報機器などを使って、目的の情報を取得したり、収集した情報を整理・活用したりする能力

28 新交通管理システム(UTMS : Universal Traffic Management Systems)（P28）

ITS の一つとして警察庁が整備を進めているもので、光センサー（ビーコン）を通じた個々の車両との双方向通信により、ドライバーに対してリアルタイムな交通情報を提供するとともに、旅客・物流の効率化を含めた交通の流れを積極的に管理することによって、「安全・快適にして環境に優しい車社会」の実現を目指すシステムをいう。

29 Society 5.0（P6）

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（Society）。IoTや人工知能（AI）等の最新技術により様々な課題や困難を解決していく社会

30 ゾーン 30（P16）

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

31 TSマーク保険（P71）

自転車安全整備士が点検・確認した自転車に貼付されるマーク（保険）で、傷害保険と賠償責任保険、被害者見舞金が付帯されている。

32 地理情報システム（GIS）（P43）

地理的位置を手がかりに、位置に関する情報を持ったデータ（空間データ）を総合的に管理・加工し、視覚的に表示して、高度な分析や迅速な判断を可能にする技術

33 導流レーンマーク（P24）

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

目的としたもの

34 道路交通情報通信システム (VICS:Vehicle Information and Communication System) (P24)

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

35 パークアンドライド (P34)

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

36 バリアフリー化 (P14)

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。

37 ハンプ (P16)

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。

38 光ビーコン (P18)

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

39 ヒヤリ地図 (P60)

交通事故が起こりそうな状況が多発している場所を地図上に示したもの

40 プレホスピタルケア (P81)

急病人などを病院に運び込む前に行う応急手当。主として救急車内で行うものをいう。病院前救護。

41 プローブ情報 (P36)

走行中の車から通信ネットワーク等を通じて得られる、位置や速度などの情報

42 ペDESTリアンデッキ (P25)

歩行者通行用として建物と接続して建設された高架の構造物。広場や横断歩道橋の機能を持つ。

43 歩行者等支援情報通信システム（高度化PICS） (P18)

Pedestrian Information and Communication Systems。一般的に普及が進んでいるスマートフォン等に、交差点の名称や歩行者信号の状況等を提供するシステム

44 MaaS (P30)

Mobility as a Service。複数の公共交通機関等を最適に組み合わせて、検索・予約・支払等までを一つのサービスとしてまとめたもの

45 マルチモーダル施策 (P24)

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

46 ミッシングリンク (P36)

高規格幹線道路等が未整備のため途切れている区間

47 モード (P16)

様々な種類の交通移動サービス形態。鉄道，路線バス，コミュニティバスなど



SDGs :

エス・ディー・ジーズ。Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略で，平成 27（2015）年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」で記載された令和 12（2030）年までの国際目標です。令和 12（2030）年までに達成する，17 の目標（ゴール）と 169 の具体目標（ターゲット）から構成されています。

第 5 次呉市長期総合計画において，各施策に関連する SDGs の 17 の目標（ゴール）が示されており，交通安全対策の推進として「3 すべての人に健康と福祉を」「11 住み続けられるまちづくりを」が記載されています。