

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 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故）は、全国的に見ると、長期的には減少傾向にあり、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 (1)	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 (100)	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：J R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見ると、第1種踏切道が最も少なくなっている、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝撃したものが約5割を占めている、③原因別で見ると直前横断によるものが約5割を占めている、④踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以

上で約4割を占めている、ことなどが挙げられる。

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-21~23)

表-21 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

(JR西日本 三原保線区)

表－２２ 踏切障害事故の発生状況

(単位：件)

年度 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)	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、歩道が狭い踏切についても、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 I T S (P30)

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 E T C 2.0 (P27)

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ことができ、渋滞の回避や安全運転支援につながる。

3 E B P M (P7)

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 (P91)

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 (P50)

- 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 A S V 装置 (A S V: Advanced Safety Vehicle 先進自動車) (P67)

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 A T S (A T S: Automatic Train Stop) 自動列車停止装置 (P88)

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 A T S

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 (P22)

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 (P97)

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 (P20)

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 (P29)

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 (P25)

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 (P28)

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 (P22)

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) (P36)

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 (P20)

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 (P43)

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) (P80)

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 (P57)

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 (P83)

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 (P24)

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） (P24)

「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 (P25)

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 (P60)

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） (P80)

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 (P76)

警察本部長により委嘱された少年補導協助員，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 (P52)

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) (P30)

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 ゾーン30 (P18)

区域（ゾーン）を定めて最高速度30km/時の速度規制を実施するとともに、その安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内の抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策

30 Society5.0 (P7)

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

31 地域交通安全活動推進委員 (P41)

地域における道路交通に関するモラルを向上させ、交通安全の確保について住民の理解を深めるための活動を行うボランティアで、県公安委員会が委嘱する非常勤特別職の地方公務員

32 地理情報システム (GIS) (P45)

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 TSマーク保険 (P73)

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。

34 導流レーンマーク (P26)

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

35 道路交通情報通信システム

(VICS:Vehicle Information and Communication System) (P27)

情報通信技術を活用し、3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。

36 パークアンドライド (P36)

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。

37 バリアフリー化 (P16)

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。

38 ハンプ (P18)

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。

39 光ビーコン (P20)

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

40 ヒヤリ地図 (P62)

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

41 プレホスピタルケア (P83)

病院前救護。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。

42 プローブ情報 (P38)

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

43 ペDESTリアンデッキ (P27)

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。

44 歩行者等支援情報通信システム (高度化P I C S) (P20)

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

45 M a a S (P32)

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

46 マルチモーダル施策 (P26)

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

47 ミッシングリンク (P38)

高規格幹線道路等が未整備のため途切れている区間

48 モード (P18)

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のこと。

呉市交通安全対策会議 委員及び幹事

(令和4年3月現在)

委員及び特別委員			幹事	
	機関	職名		職名
1	呉市	市長		
委員	国土交通省中国地方整備局 広島国道事務所	所長	1	交通対策課長
			2	呉国道出張所長
	呉労働基準監督署	署長	3	副署長
	広島県西部教育事務所	所長	4	総務課長
	広島県西部総務事務所 呉支所	支所長	5	広島県西部建設事務所 呉支所 管理課長
			6	広島県西部建設事務所 呉支所 維持課長
	呉警察署	署長	7	交通課長
	広島警察署	署長	8	交通課長
	呉市	副市長	9	秘書広報課長
	〃	理事 (兼)総務部長	10	総務課長
	〃	企画部長 (兼)復興総室長	11	企画課長 (兼)復興担当課長
	〃	市民部長	12	地域協働課長
	〃	福祉保健部長	13	福祉保健課長
			14	高齢者支援課長
			15	保健所 地域保健課長
			16	障害福祉課長
17			子育て支援課長	
18			子育て施設課長	
〃	理事 (兼)都市部長 (兼)呉駅周辺事業 推進室長	19	都市計画課長	
		20	交通政策課長	
〃	土木部長	21	土木企画担当課長	
		22	土木部参事補 (兼)土木総務課長	
		23	土木維持課長	
		24	土木整備課長	
15	呉市教育委員会	教育長	25	教育部 学校安全課長
16	呉市消防局	消防長	26	警防課長
17	西日本旅客鉄道株式会社 広島支社 三原保線区	区長	27	助役



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。



第11次呉市交通安全計画

発行日 令和4(2022)年3月
発行 呉市交通安全対策会議
事務局 呉市市民部地域協働課
〒737-8501 呉市中央4丁目1番6号
TEL 0823-25-3221
FAX 0823-25-3013
URL <https://www.city.kure.lg.jp/>