

第 11 次広島市交通安全計画 (案)

(令和 3 年度～令和 7 年度)

広島市交通安全対策会議

はじめに

広島市交通安全対策会議は、交通安全対策基本法第 26 条の規定に基づき、昭和 46 年以降、5 年ごと 10 次にわたり「広島市交通安全計画」を作成し、広島県、広島県警察などの関係行政機関等と連携の下、各種の施策を実施してきました。

第 10 次広島市交通安全計画の計画期間において、平成 29 年に広島市内の交通事故死者数は過去最少の 17 人まで減少しましたが、計画最終年となる令和 2 年には 19 人と増加に転じ、交通事故は依然として市民の安全・安心なくらしを脅かしています。

交通事故を防止するためには、市民一人一人が交通安全に関する意識を高めることが重要であると同時に、行政機関や関係団体は、市民と協力しながら、人命尊重の理念の下、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる諸施策を強力に推進していくかなければなりません。

広島市交通安全対策会議は、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に講すべき陸上交通の安全に関する施策の大綱として、第 11 次広島市交通安全計画を作成し、依然として発生する悲惨な交通事故の絶無に向けて、交通事故のない安全・安心な「世界に誇れる『まち』広島」の実現を目指し、本会議の構成機関をはじめとする関係機関・団体とより一層連携を強化し、効果的な交通安全対策を推進していきます。

令和 4 年 月

広島市交通安全対策会議会長
広島市長 松井 一 實

目 次

はじめに

計画の基本理念	1
第1部 道路交通の安全	2
第1章 道路交通事故のない社会を目指して	3
第2章 道路交通の安全についての目標	4
第1節 第10次広島市交通安全計画の目標と成果	4
第2節 道路交通事故の状況	5
第3節 第11次広島市交通安全計画の目標	19
第3章 道路交通の安全についての対策	22
第1節 今後の道路交通安全対策の方向性	22
第2節 重視すべき視点	22
1 高齢者と子供の交通事故防止	23
2 自転車の安全利用の促進	23
3 生活道路における地域との連携・協働による安全確保	24
4 飲酒運転の根絶	24
第4章 講じようとする施策	25
第1節 道路交通環境の整備	25
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	25
(1) 生活道路における交通安全対策の推進	25
(2) 通学路等における交通安全の確保	26
(3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備	27
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	28
3 幹線道路における交通安全対策の推進	28
(1) 事故ゼロプランの推進	29
(2) 事故危険箇所対策の推進	29
(3) 幹線道路における交通規制	29
(4) 重大事故の再発防止	30
(5) 適切に機能分担された道路網の整備	30
(6) 高速自動車国道等における事故防止対策の推進	31
(7) 道路の改築等による交通事故対策の推進	31
(8) 交通安全施設等の高度化	32
4 交通安全施設等の整備事業の推進	32
(1) 交通安全施設等の戦略的維持管理	33

(2) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	33
(3) 幹線道路対策の推進	33
(4) 交通円滑化対策の推進	33
(5) I T Sの推進による安全で快適な道路交通環境の実現	33
(6) 道路交通環境整備への住民参加の促進	34
(7) 連絡会議等の活用	34
5 高齢者等の移動手段の確保・充実	34
6 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	35
7 無電柱化の推進	35
8 効果的な交通規制の推進	35
9 自転車利用環境の総合的整備	36
(1) 安全で快適な自転車利用環境の整備	36
(2) 自転車等の駐車対策の推進	37
10 I T Sシステムの活用	37
(1) 道路交通情報通信システムの整備	38
(2) 新交通管理システムの推進	38
(3) 交通事故防止のための運転支援システムの推進	38
(4) 道路運送事業に係る高度情報化の推進	38
11 交通需要マネジメントの推進	39
(1) 公共交通機関利用の促進	39
(2) 貨物自動車利用の効率化	39
12 災害に備えた道路交通環境の整備	39
(1) 災害に備えた道路の整備	40
(2) 災害に強い交通安全施設等の整備	40
(3) 災害発生時における交通規制	40
(4) 災害発生時における情報提供の充実	41
13 総合的な駐車対策の推進	41
(1) きめ細かな駐車規制の推進	41
(2) 違法駐車対策の推進	41
(3) 駐車場等の整備	42
(4) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚	42
(5) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進	42
14 道路交通情報の充実	42
(1) 情報収集・提供体制の充実	43
(2) 適正な道路交通情報提供事業の促進	43
(3) 分かりやすい道路交通環境の確保	43
15 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	43
(1) 道路の使用及び占用の適正化等	44
(2) 休憩施設等の整備の推進	44

(3) 子供の遊び場等の確保	44
(4) 道路法に基づく通行の禁止又は制限	45
(5) 地域に応じた安全の確保	45
16 交通事故統計・分析の充実等	45
(1) 交通事故分析の高度化	45
(2) 効果的な交通安全情報の提供	46
第2節 交通安全思想の普及徹底	46
1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	46
(1) 幼児に対する交通安全教育の推進	46
(2) 小学生に対する交通安全教育の推進	47
(3) 中学生に対する交通安全教育の推進	48
(4) 高校生に対する交通安全教育の推進	48
(5) 成人に対する交通安全教育の推進	49
(6) 高齢者に対する交通安全教育の推進	50
(7) 障害者に対する交通安全教育の推進	51
(8) 外国人に対する交通安全教育の推進	51
2 効果的な交通安全教育の推進	51
(1) 参加・体験・実践型の教育手法の活用	52
(2) 関係機関・団体相互の連携	52
(3) 受講者の特性等に応じた教育の内容及び方法の選択	52
(4) 交通安全教育の効果測定	52
(5) 社会情勢等に応じた交通安全教育の内容の見直し	52
3 交通安全に関する普及啓発活動の推進	52
(1) 交通安全運動の推進	52
(2) 横断歩行者の安全確保	53
(3) 自転車の安全利用の促進	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	55
(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	56
4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	57
(1) 主体的活動の促進	57
(2) その他の民間団体に対する働きかけの強化	57
(3) 官民一体による活動の促進	57
5 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	58
第3節 安全運転の確保	58

1 運転者教育等の充実	58
(1) 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実	59
(2) 運転者に対する再教育等の充実	59
(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	59
(4) 二輪車安全運転対策の推進	59
(5) 高齢運転者対策の充実	59
(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	60
(7) 自動車運転代行業の指導育成等	60
(8) 悪質・危険な運転者の早期排除	60
(9) 安全運転相談の充実・強化	61
2 安全運転管理の推進	61
3 事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進	61
(1) 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立	62
(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	62
(3) I C T・自動運転等新技術の開発・普及推進	62
(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	62
(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	63
(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	63
(7) 運転者の健康起因に伴う事故防止対策の推進	63
(8) 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底	63
(9) 自動車運送事業安全性評価事業の促進等	64
4 交通労働災害の防止等	64
(1) 交通労働災害の防止	64
(2) 運転者の労働条件の適正化等	65
5 道路交通に関する情報の充実	65
(1) 危険物輸送に関する情報提供の充実等	65
(2) 気象情報等の充実	65
第4節 車両の安全性の確保	66
1 車両の安全性に関する基準等の改善の推進	66
(1) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等	66
(2) 先進安全自動車（A S V）の開発・普及の促進	67
(3) 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進	67
(4) 車両の安全性等に関する日本産業規格の整備	67
2 自動運転車の安全対策・活用の推進	68
(1) 自動運転車に係る安全基準の策定	68
(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	68

(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	68
(4) 自動運転車に係る電子的な検査の導入や審査・許可制度の的確な運用	68
(5) 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	68
3 自動車アセスメント情報の提供等	69
4 自動車の検査及び点検整備の充実	69
(1) 自動車の検査の充実	70
(2) 型式指定制度の充実	70
(3) 自動車点検整備の充実	70
5 リコール制度の充実・強化	71
6 自転車の安全性の確保	72
(1) 自転車安全整備制度の普及	72
(2) 損害賠償責任保険等への加入促進	72
(3) 自転車の被視認性の向上	73
第5節 道路交通秩序の維持	73
1 交通指導取締りの強化等	73
(1) 一般道路における効果的な指導取締りの強化等	73
(2) 高速自動車国道等における指導取締りの強化等	74
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	74
(1) 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底	74
(2) 交通事故事件等に係る捜査力の強化	75
(3) 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進	75
3 暴走族等対策の推進	75
(1) 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実	75
(2) 暴走行為阻止のための環境整備	75
(3) 暴走族等に対する指導取締りの強化	76
(4) 暴走族等への加入防止・離脱の促進	76
(5) 暴走族関係事犯者の再犯防止	76
(6) 車両の不正改造の防止	77
第6節 救助・救急活動の充実	77
1 救助・救急体制の整備	77
(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	79
(7) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	79
(8) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備	79
2 救急医療体制の整備	79
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	80
(2) 救急医療情報ネットワークシステム運用の充実	80
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) 地区相談業務機能の充実	81
(2) 相談員の資質の向上	81
(3) 相談業務等の連携の強化	81
(4) 交通事故相談活動の広報	81
2 交通事故被害者支援の充実強化	81
(1) 交通事故被害者の心情に配慮した対策の推進	82
(2) 公共交通事故被害者への支援	82
第8節 研究開発及び調査研究の充実	82
1 道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究の推進	82
(1) 高度道路交通システム（ITS）に関する研究開発の推進	82
(2) 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進	83
(3) その他の研究の推進	83
2 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	83
 第2部 鉄道交通の安全	85
第1章 鉄道事故のない社会を目指して	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	85
1 鉄道交通環境の整備	85
(1) 鉄道施設等の安全性の向上	85
(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) 運転士の資質の保持	87
(2) 安全上のトラブル情報の共有・活用	87
(3) 気象情報等の充実	87
(4) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	87
(5) 計画運休への取組	88

4 救助・救急活動の充実	88
第3部 踏切道における交通の安全	89
第1章 踏切事故のない社会を目指して	89
第2章 踏切道における交通安全についての対策	89
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	89
第2節 講じようとする施策	89
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	89
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	90
3 踏切道の統廃合の促進	90
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	91

計画の基本理念

広島市交通安全対策会議は、これまで 10 次 50 年にわたる策定期間において、行政機関、事業者・交通関係団体、市民ボランティア等及び市民の取組を推進させることで、道路交通事故死者数を、昭和 47 年のピーク時（115 人）の約 6 分の 1 まで減少させるなどの成果を上げてきました。

しかしながら、依然として、年間約 2,000 人が交通事故により死傷されている現実から目を背けてはなりません。

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、一層求められています。

これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな社会における対策に取り組むことが必要であり、これにより究極的には交通事故のない安全・安心な「世界に誇れる『まち』広島」を目指します。

【交通事故のない社会を目指して】

交通事故は、被害者やその家族の生活を一瞬にして奪うだけではなく、加害者とその家族の人生をも大きく狂わせることになります。

交通安全の確保は、安全・安心して暮らせるまちづくりのための重要な要素です。

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します。

【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要があります。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ます。

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きます。

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

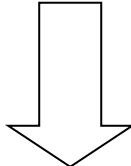
高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は喫緊の課題です。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があります。

高齢になっても安全に移動することができる社会を、交通の関係者の連携によって構築することを目指します。

第1部 道路交通の安全

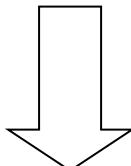
1. 道路交通事故のない社会を目指して

- 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。



2. 道路交通の安全についての目標

- 令和7年までに
 - ① 年間の交通事故死者数を15人以下とする。
 - ② 年間の交通事故重傷者数を280人以下とする。



3. 道路交通の安全についての対策

<重視すべき視点>

- ① 高齢者と子供の交通事故防止
- ② 自転車の安全利用の促進
- ③ 生活道路における地域との連携・協働による安全確保
- ④ 飲酒運転の根絶

<講じようとする施策>

- | | |
|---------------|-----------------|
| ① 道路交通環境の整備 | ⑤ 道路交通秩序の維持 |
| ② 交通安全思想の普及徹底 | ⑥ 救助・救急活動の充実 |
| ③ 安全運転の確保 | ⑦ 被害者支援の充実と推進 |
| ④ 車両の安全性の確保 | ⑧ 研究開発及び調査研究の充実 |

第1章 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、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、究極的には、道路交通事故のない社会の実現に向けて、更に取組を推進させなければなりません。

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が様々な課題や制約を生じ、市民のライフスタイルや交通行動へ影響を及ぼすことが予想されます。

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はありますが、高齢者人口の増加及び社会参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ます。

特に、本市では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっています。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となります。

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くとする前向きな意識を持つことが極めて重要であることは言うまでもありません。

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、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を踏まえつつ、行政、関係団体、住民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・協働しながら、地域に根差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ります。

また、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、理解する交通事故被害者等の参加・協働も重要となります。

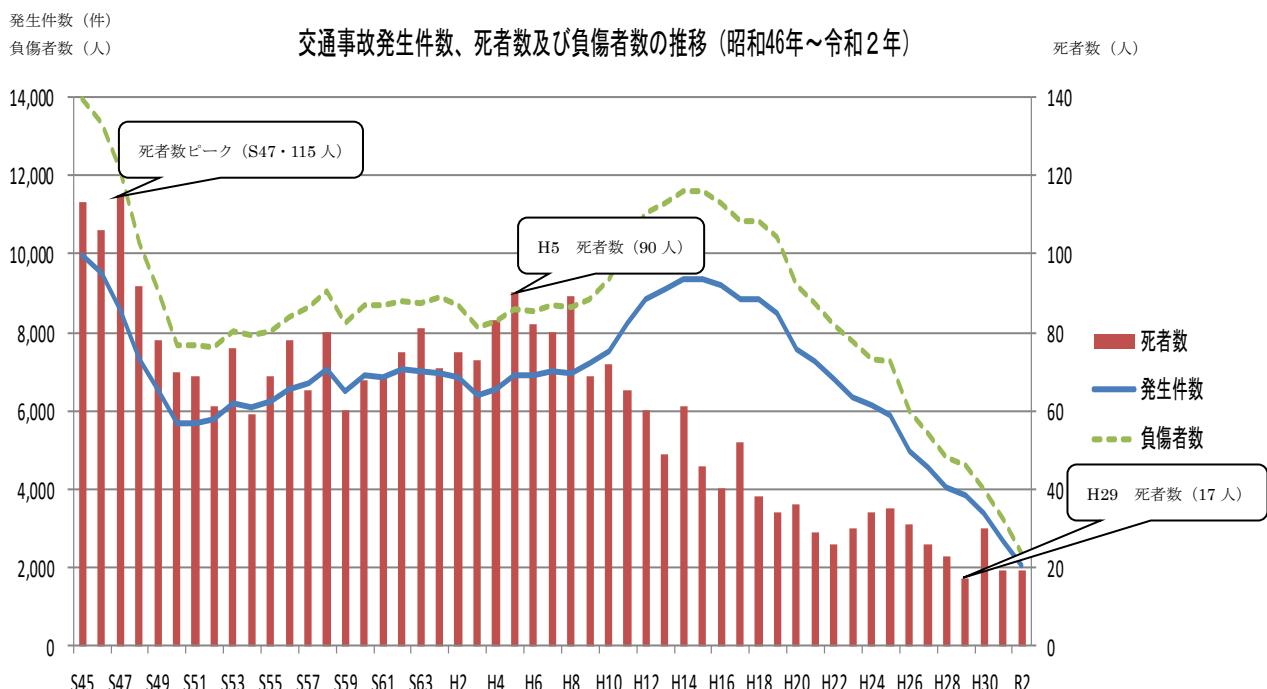
第2章 道路交通の安全についての目標

第1節 第10次広島市交通安全計画の目標と成果

第10次広島市交通安全計画（以下「第10次計画」という。）では、令和2年までに、「年間の交通事故死者※数を15人以下とすること」及び「交通事故発生件数※を3,400件以下にすること」を目標に、交通安全対策を推進してきました。

死者数の長期的な推移をみると、平成5年に90人に増加した後は、おむね減少傾向にあり、平成29年には過去最少の17人にまで減少しましたが、平成30年には30人と増加に転じ、第10次計画の最終年となる令和2年には19人となりました。

発生件数は、平成15年の9,368件からおむね減少傾向にあり、令和2年には2,030件となり、平成15年からの17年間で4分の1以下に減少しています。

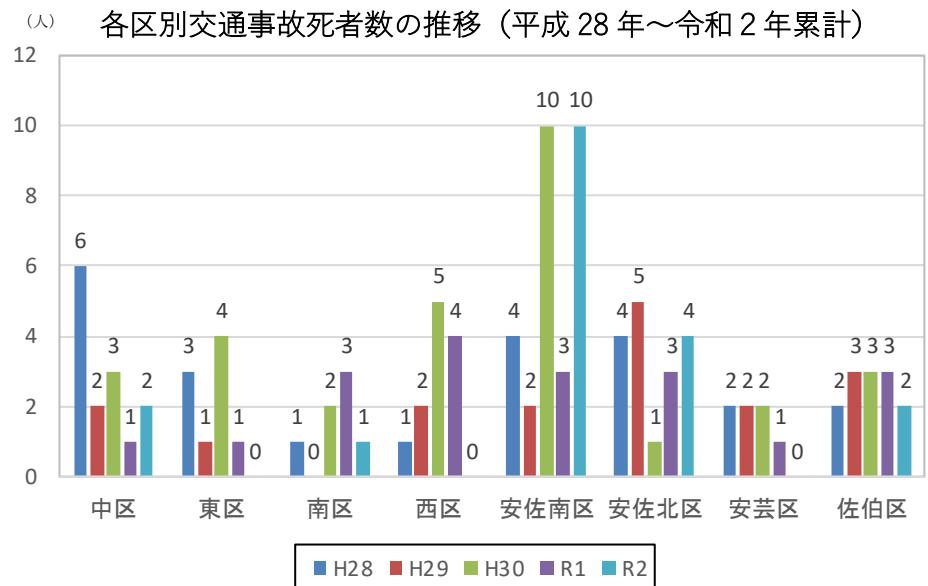


第10次計画期間中における交通事故死者数と交通事故発生件数の推移

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
死者数	23	17	30	19	19
発生件数	4,039	3,815	3,353	2,677	2,030

※ 交通事故死者とは、交通事故によって、発生から24時間以内に亡くなった場合（人）をいう。

※ 交通事故発生件数とは、交通事故のうち、人の死傷のあったもの（人身事故）の件数をいう。

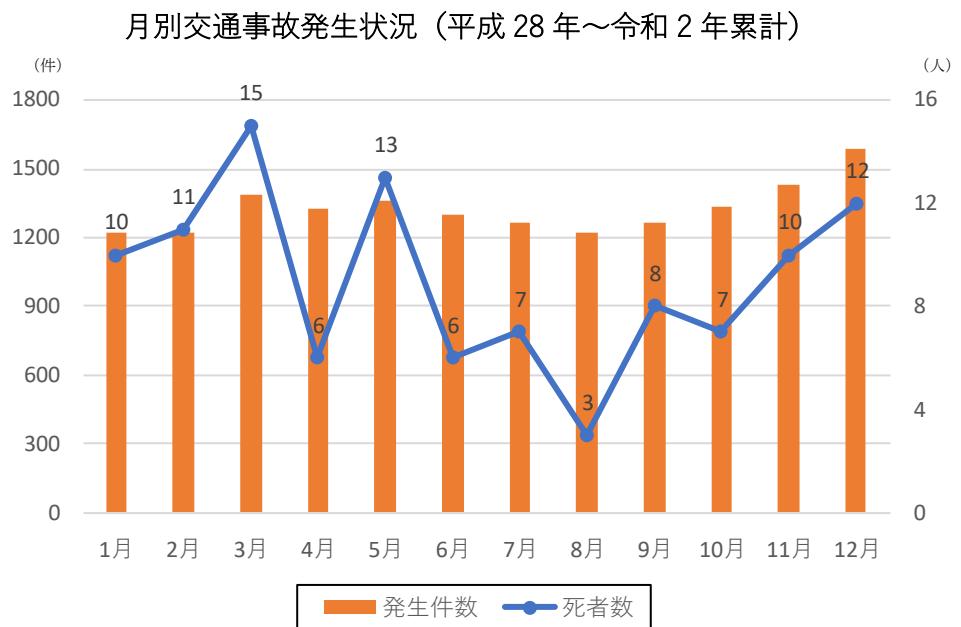


第2節 道路交通事故の状況

本市における第10次計画期間中（平成28年～令和2年）の交通事故の状況は次のとおりです。

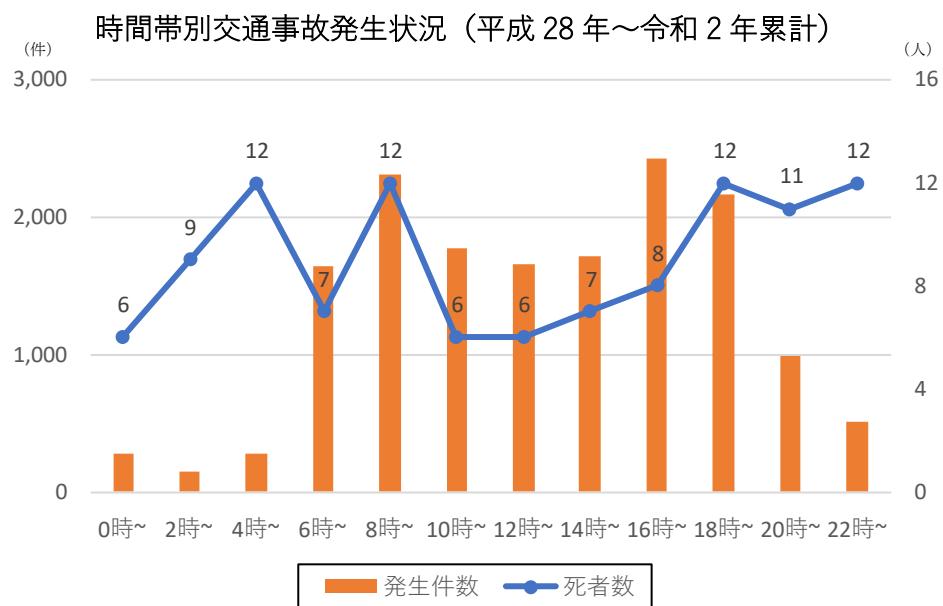
1 月別発生状況

交通事故は発生件数・死者数とともに、慌ただしさを増す年度末や年末に多く発生しています。



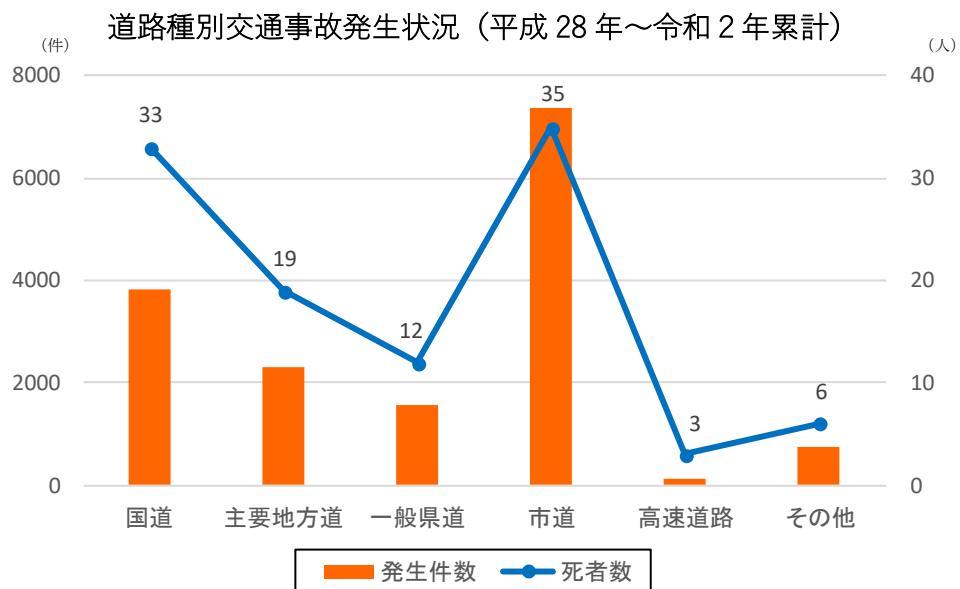
2 時間帯別発生状況

交通事故は通学・通勤や帰宅により交通量が増加する8時から10時、16時から20時に多く発生しています。また、死者数でみると、夜間（日没から日の出までの間）の割合が高くなっています。



3 道路種別発生状況

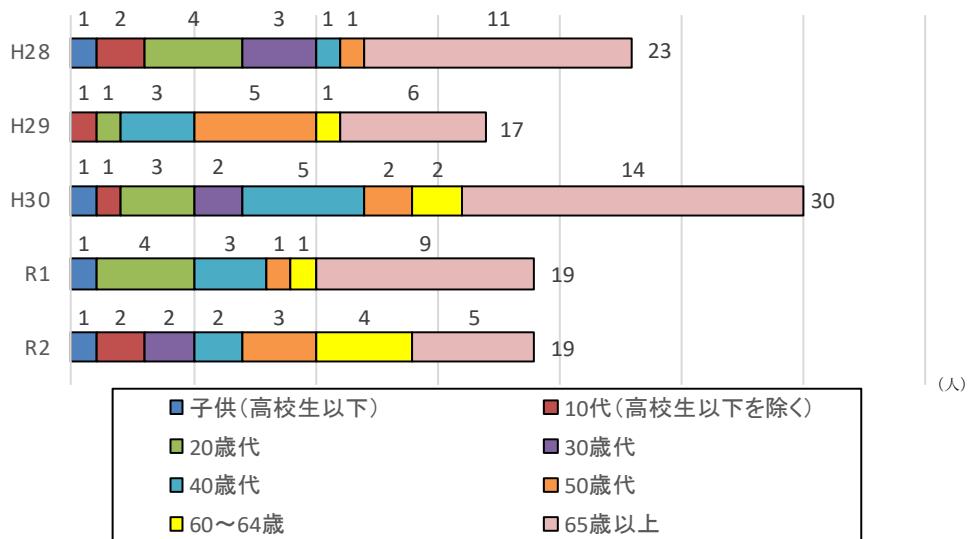
交通事故は発生件数・死者数ともに、市道での発生が最多となっています。



4 年齢層別発生状況

死者数を年齢層別でみると、65 歳以上の高齢者（以下「高齢者」という。）の割合が高く、108 人の死者のうち 45 人が高齢者となっています。

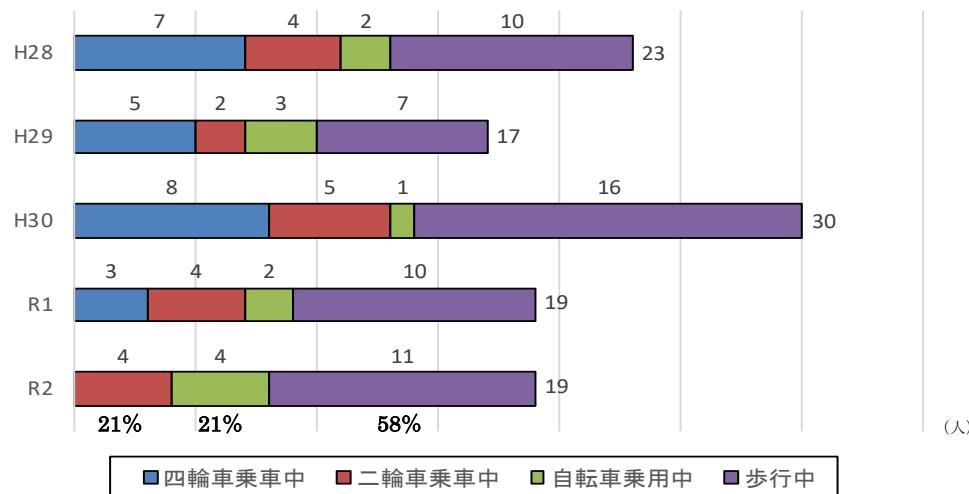
年齢層別死者数の推移（平成 28 年～令和 2 年）



5 状態別発生状況

死者数を状態別でみると、歩行中の死者が最多であり、令和 2 年では 19 人の死者のうち、半数を超える 11 人が歩行中に亡くなっています。

状態別死者数と構成率の推移（平成 28 年～令和 2 年）



	乗用車	貨物車	自動二輪	原付一種	自転車	歩行者	合計
H28	7	0	4	0	2	10	23
構成率	30.4%	0.0%	17.4%	0.0%	8.7%	43.5%	100%
H29	3	2	0	2	3	7	17
構成率	17.6%	11.8%	0%	11.8%	17.6%	41.2%	100%
H30	6	2	4	1	1	16	30
構成率	20.0%	6.7%	13.3%	3.3%	3.3%	53.3%	100%
R1	2	1	4	0	2	10	19
構成率	10.5%	5.3%	21.1%	0.0%	10.5%	52.6%	100%
R2	0	0	4	0	4	11	19
構成率	0.0%	0.0%	21.1%	0.0%	21.1%	57.9%	100%

6 高齢者の交通事故の現状

(1) 第10次計画期間中における高齢者の死者数は、全死者の4割を占めています。

また、各年の全死者に占める高齢者の割合は、本市の高齢者人口の割合（高齢化率※）を上回っているほか、負傷者数に占める重傷者※数の割合は、他の年齢層に比較して高く、その他世代（64歳以下）の約2倍となります。

さらに、高齢者の交通事故による致死率※は他の年齢層に比較して高く、その他世代（64歳以下）の約4倍となります。

高齢者死者数と負傷者数の推移（平成28年～令和2年）

	H28	H29	H30	R1	R2
死者数	23	17	30	19	19
うち高齢者	11	6	14	9	5
(構成率)	47.8%	35.3%	46.7%	47.4%	26.3%
負傷者数	4,813	4,598	4,014	3,220	2,358
うち高齢者	693	715	634	487	323
(構成率)	14.4%	15.6%	15.8%	15.1%	13.7%
本市高齢化率	23.8%	24.2%	24.6%	25.0%	25.3%

負傷者数に占める重傷者数の割合（平成28年～令和2年）

高齢者	負傷者数		その他世代 (64歳以下)	負傷者数	
	うち重傷者数	(構成率)		うち重傷者数	(構成率)
H28	693	145	20.9%	H28	4,120
H29	715	138	19.3%	H29	3,883
H30	634	129	20.3%	H30	3,380
R1	487	111	22.8%	R1	2,733
R2	323	87	26.9%	R2	2,035
5年累計	2,852	610	21.4%	5年累計	16,151
					1,627
					10.1%

※ 状態とは、当事者の事故当時の状態（自動車運転中、自動車同乗中、歩行中等）をいう。

また、「乗車（用）中」とは、運転中と同乗中の合計をいう。

※ 高齢化率出典：「区別・高齢者人口の推移（各年3月31日現在）」（広島市健康福祉局）

※ 重傷者とは、交通事故によって負傷し、1箇月（30日）以上の治療を要する場合（人）をいう。

※ 致死率とは、死傷者数に占める死者の割合という。

年齢層別死者数、死傷者数、致死率（平成 28 年～令和 2 年累計）
(上・中段:人)

	子供 (高校生以下)	10代 (高校生以下 を除く)	20代	30代	40代	50代	60～ 64歳	65歳以上	合計	64歳以下 再掲
死傷者数	1,825	558	3,327	3,341	3,743	2,451	969	2,897	19,111	16,214
死者数	4	6	12	7	14	12	8	45	108	63
致死率	0.22%	1.08%	0.36%	0.21%	0.37%	0.49%	0.83%	1.55%	0.57%	0.39%

(2) 第 10 次計画期間中の高齢者死者 45 人の状況を状態別にみると、歩行中死者が 27 人（高齢者死者の 60%）と最多となっています。

【高齢者の歩行中死者の特徴】

① 夜間被害の事故割合が高い。

高齢者の歩行中死者の状況を昼夜別でみると、昼間は 6 人、夜間は 21 人となっており、夜間が昼間を上回っています。

② 道路横断中の死者が多い。

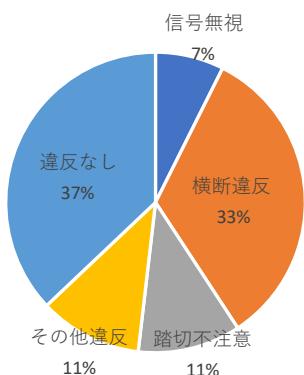
高齢者の歩行中死者 27 人の状況を事故類型別にみると、道路横断中が 19 人（歩行中死者の 70%）と最多となっています。また、道路横断中のうち、「横断歩道」及び「横断歩道付近」が 10 人と、道路横断中の死者の 5 割を占めています。

③ 歩行中死者の 6 割に法令違反が認められる。

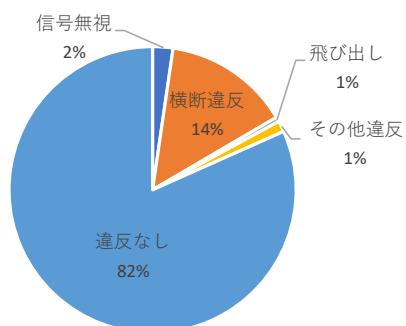
高齢者の歩行中死者の違反状況をみると、信号無視や横断歩道以外の場所での横断など、歩行者側に何らかの違反があった場合が 6 割を占めており、歩行中の負傷者に違反があった割合の 4 倍近くに及んでいます。

高齢者の歩行中死者及び負傷者の違反状況（平成 28 年～令和 2 年）

【歩行中死者】



【歩行中負傷者】



- (3) 高齢運転者（原付以上）が第一当事者※となった事故件数は減少しています。なお、市内の高齢者の運転免許保有者数は、平成 23 年の約 10 万 6 千人から増加し、令和 2 年には約 16 万人となっており、全運転免許保有者数に占める高齢者の割合は年々高くなっています。

【高齢運転者による事故の特徴】

- ① 車両相互の事故割合が高い。

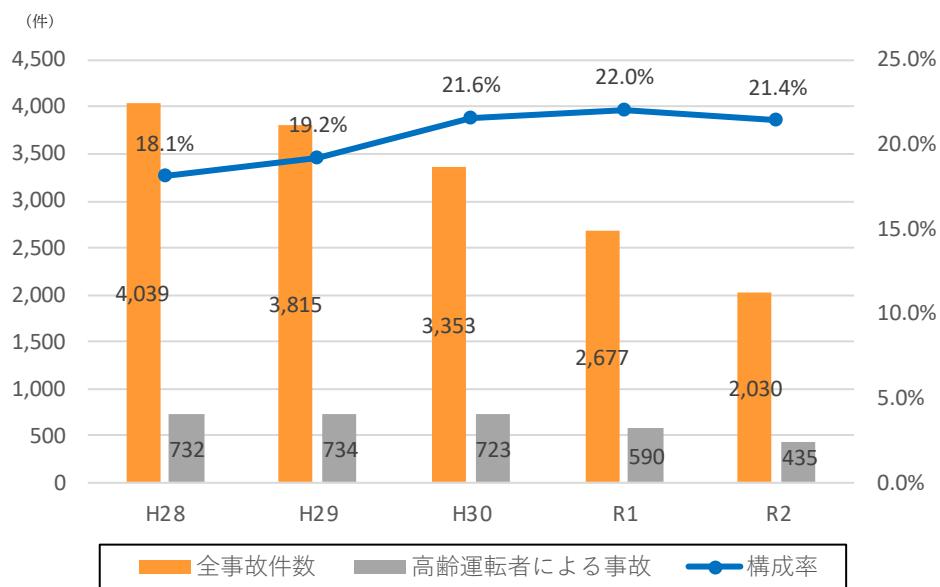
第 10 次計画期間中に発生した高齢運転者による交通事故 3,214 件を事故類型別にみると、「車両相互」が 2,603 件（81%）と最多となっています。

また、「車両相互」（2,603 件）のうち、「出合頭事故」（771 件）と「追突事故」（713 件）を合わせると、車両相互による事故の約 6 割（約 57%）を占めています。

- ② 安全運転義務違反に起因する事故割合が高い。

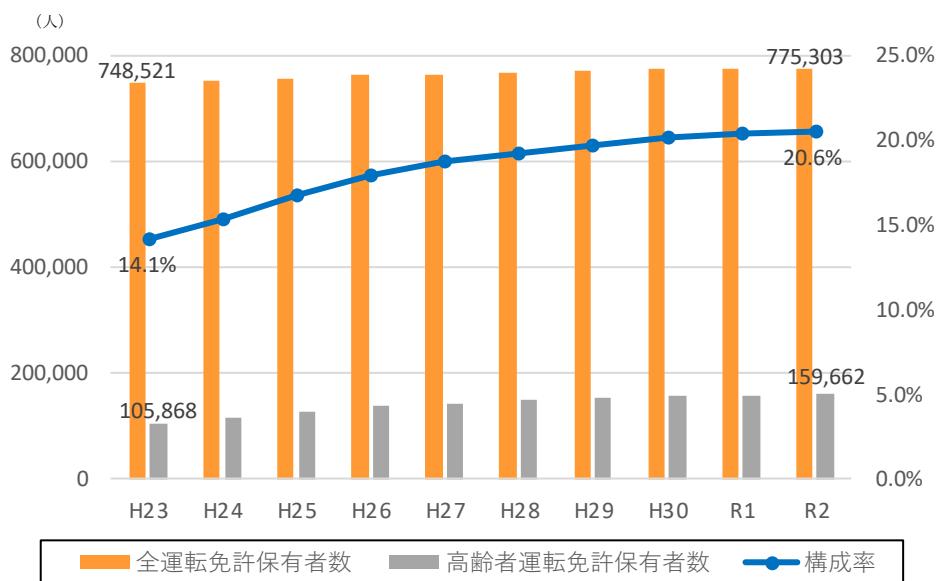
第 10 次計画期間中に発生した高齢運転者による交通事故 3,214 件を法令違反別にみると、「安全運転義務違反」が 1,333 件（42%）と最多となっています。また、安全運転義務違反（1,333 件）のうち、「前方不注意」（472 件）と「安全不確認」（400 件）を合わせると、安全運転義務違反の 7 割近く（65%）を占めています。

高齢運転者による交通事故の推移（平成 28 年～令和 2 年累計）

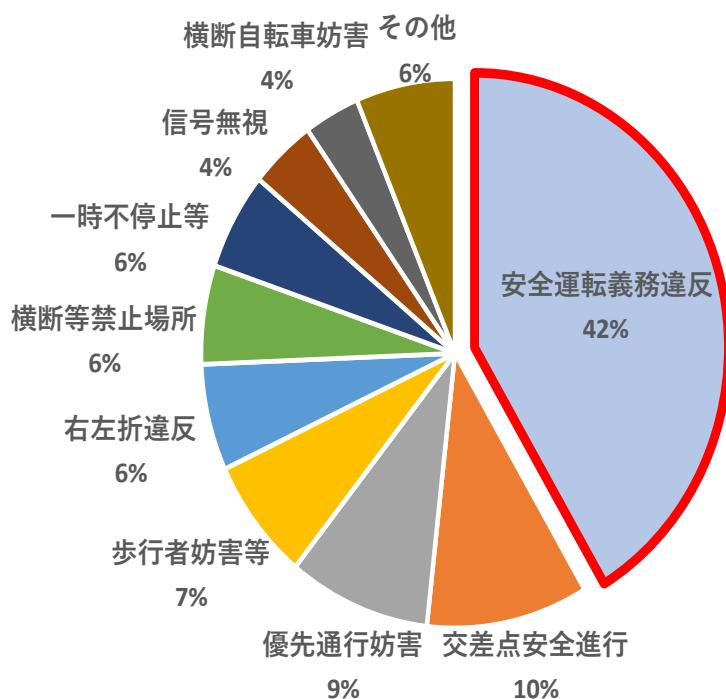


※ 第一当事者とは、最初に交通事故に関与した車両等（列車を含む。）の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。

運転免許保有者数の推移（平成 23 年～令和 2 年）



法令違反別交通事故発生状況（高齢運転者・平成 28 年～令和 2 年累計）



7 子供※の交通事故の現状

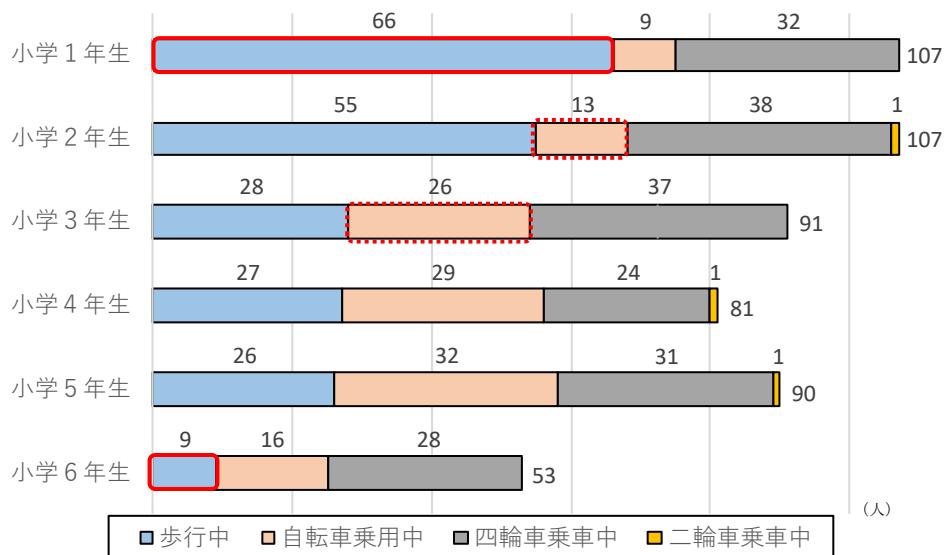
(1) 子供の交通事故死者数は、第10次計画期間中、0人から1人で推移しており、負傷者数についても減少傾向に推移していますが、いずれも全体に占める割合はわずかな増減はあるものの、毎年、おおむね一定の割合で推移しています。

子供の死者数と負傷者数の推移（平成28年～令和2年）

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
幼児	死者数	1	0	0	1	0
	負傷者数	74	71	85	45	39
小学生	死者数	0	0	1	0	0
	負傷者数	119	135	120	97	57
中学生	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	69	60	54	35	42
高校生	死者数	0	0	0	0	1
	負傷者数	158	163	152	146	100

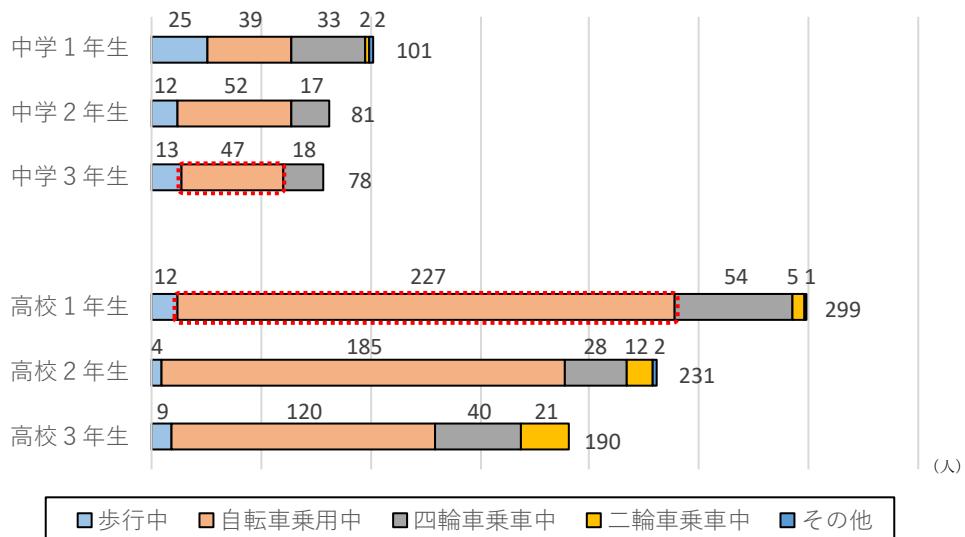
(2) 子供のうち、小学生・中学生・高校生の交通事故死傷者の特徴を状態別でみると、歩行中事故は小学1年生が最多となり、小学6年生の7倍となっています。また、自転車乗用中事故では小学2年生から小学3年生で死傷者が2倍に増加するほか、中学3年生から高校1年生では死傷者が5倍に増加し、高校1年生が最多となっています。

小学生の状態別死傷者数（平成28年～令和2年累計）



※ 子供とは、高校生以下（幼児・小学生・中学生・高校生）の人をいう。

中学生・高校生の状態別死傷者数（平成 28 年～令和 2 年累計）



(3) 小学校低学年※の歩行中事故の特徴を違反別でみると、歩行者の飛び出しが最多となります。また、小学校高学年※・中学生・高校生の自転車乗用中の特徴を違反別でみると、半数以上に何らかの違反が認められ、小学校高学年は交差点安全進行義務違反が、中学生・高校生は交差点安全進行義務や安全不確認等の安全運転義務違反が目立ちます。

小学生・中学生・高校生の違反別発生件数（平成 28 年～令和 2 年累計）

【小学校低学年の歩行中事故】		【小学校高学年の自転車乗用中事故】	
飛び出し	40	交差点安全進行	27
車両等の直前直後横断	12	安全運転義務	9
横断歩道外横断	7	優先通行妨害	5
路上遊戯	3	通行区分	3
斜め横断	2	一時不停止等	3
横断禁止場所横断	1	信号無視	2
信号無視	1	その他	3
違反なし	73	違反なし	23
	(件)		(件)

※ 小学校低学年とは、「小学 1 年生から 3 年生」をいい、小学校高学年とは、「小学 4 年生から 6 年生」をいう。

【中学生の自転車乗用中事故】

交差点安全進行	33
安全運転義務	31
一時不停止等	16
通行区分	8
優先通行妨害	6
信号無視	6
歩行者妨害	4
その他	2
違反なし	55

(件)

【高校生の自転車乗用中事故】

交差点安全進行	122
安全運転義務	93
一時不停止等	37
優先通行妨害	17
通行区分	16
信号無視	12
歩行者妨害	11
徐行場所違反	4
右左折方法違反	4
横断等禁止違反	2
追越方法違反	2
その他	5
違反なし	260

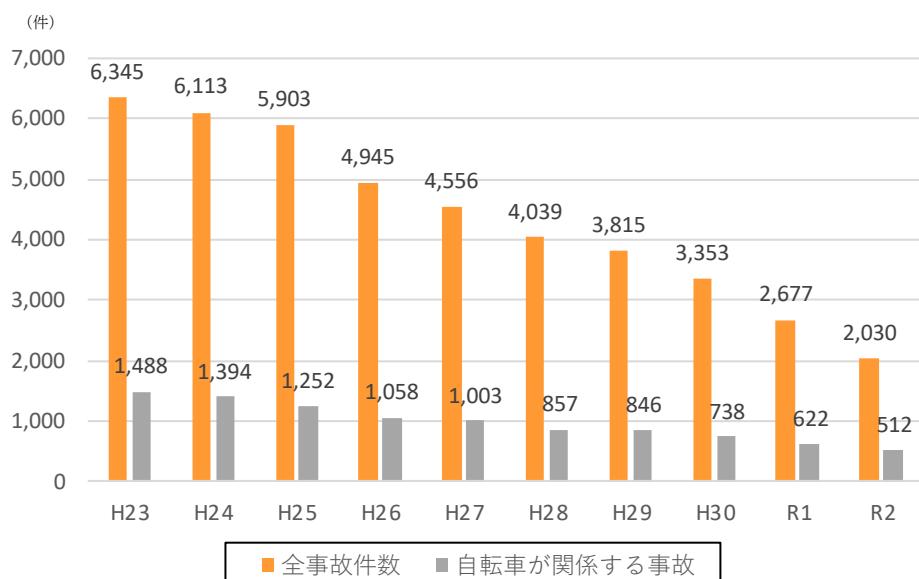
(件)

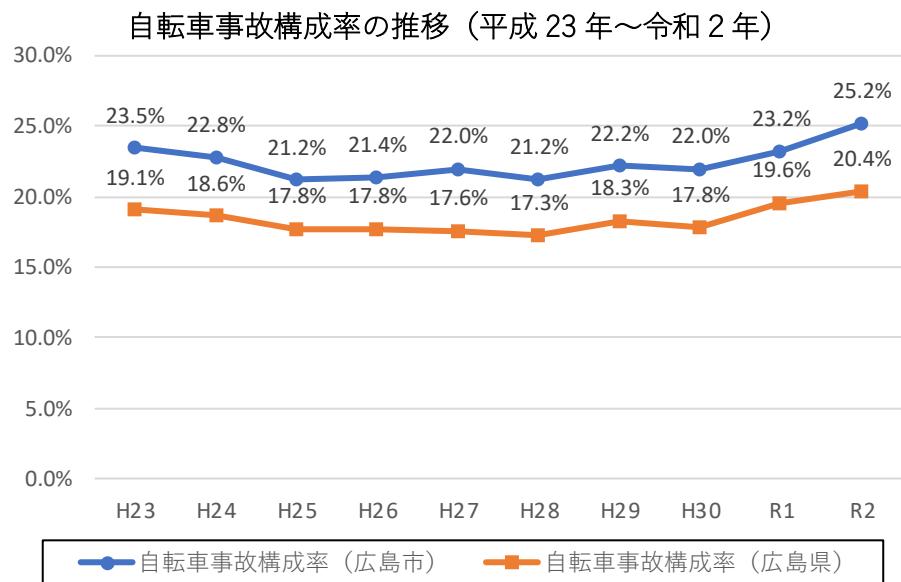
8 自転車の交通事故の現状

(1) 自転車が第一当事者又は第二当事者となった交通事故（以下「自転車事故」という。）の発生件数は平成 23 年には 1,488 件でしたが、令和 2 年には 512 件に減少しました。

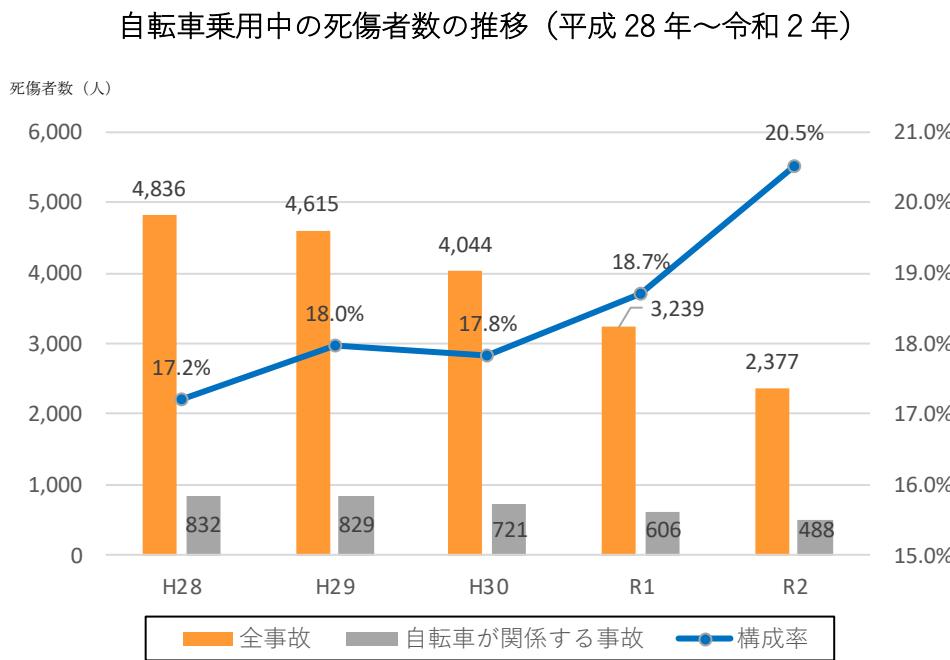
しかし、自転車事故が全事故に占める割合（自転車事故構成率）は、令和 2 年には 25.2%となっており、県内割合の 20.4%と比べても高くなっています。

自転車事故の推移（平成 23 年～令和 2 年）





- (2) 自転車乗用中の死傷者数は、平成 28 年の 832 人から令和 2 年の 488 人に減少しましたが、死者数はいまだ 0 人には至っていません。また、市内の交通事故死傷者数に占める自転車乗用中の死傷者の割合は年々高くなっています。



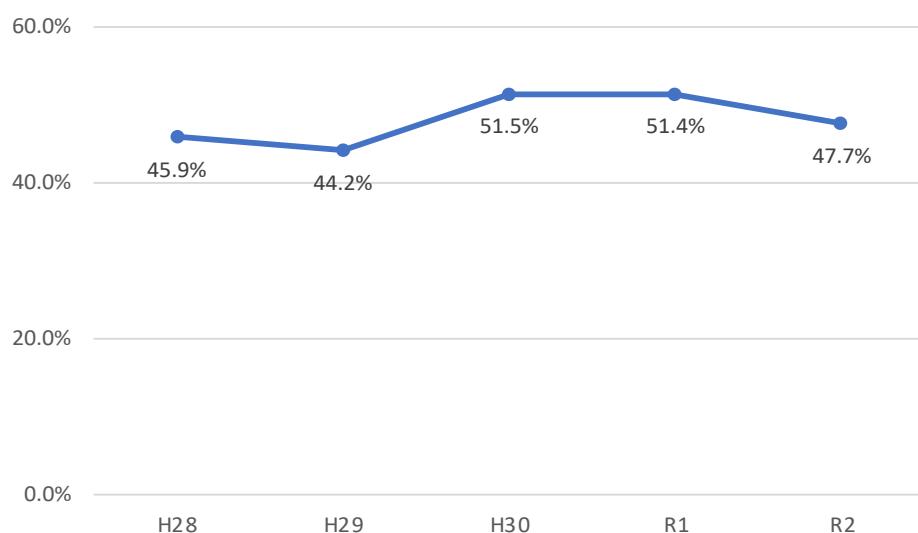
- (3) 自転車乗用中の死傷者数の特徴を年齢層別でみると、死者数では高齢者が 4 人と最多であり、死傷者数では 10 代が 885 人と最多となっています。

年齢層別死傷者数の推移（平成 28 年～令和 2 年累計）

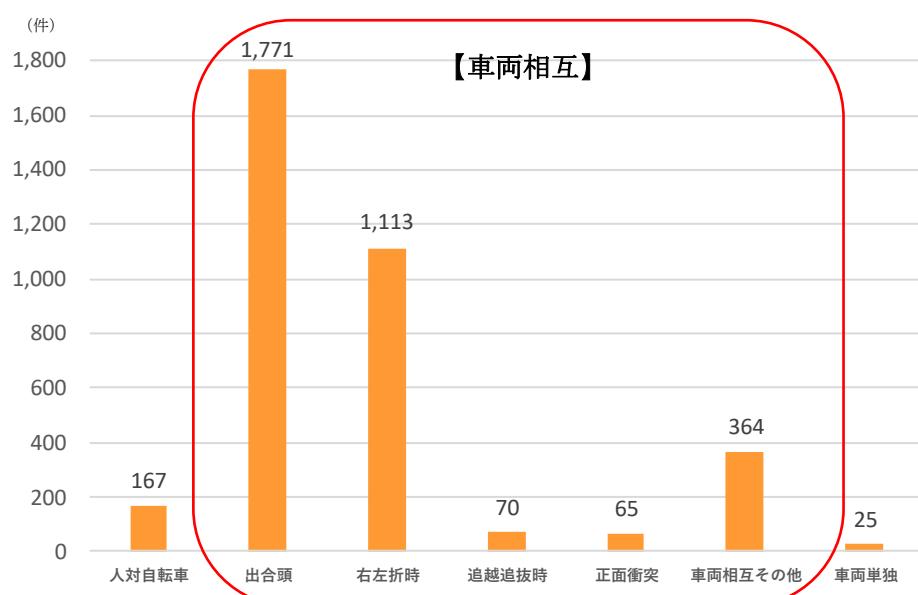
	10歳未満	10代	20代	30代	40代	50代	60～64歳	65歳以上	若者 再掲
死者数	0	1	1	1	2	2	1	4	1
負傷者数	112	884	623	444	468	329	122	482	941
死傷者数	112	885	624	445	470	331	123	486	942

(4) 自転車事故件数を違反別にみると、5割近くが自転車側に何らかの違反があつた事故となります。また、事故の状況を事故類型別にみると、車両相互の出合頭事故が最多であり、発生件数は 1,771 件となっています。

自転車事故における違反率の推移（平成 28 年～令和 2 年）

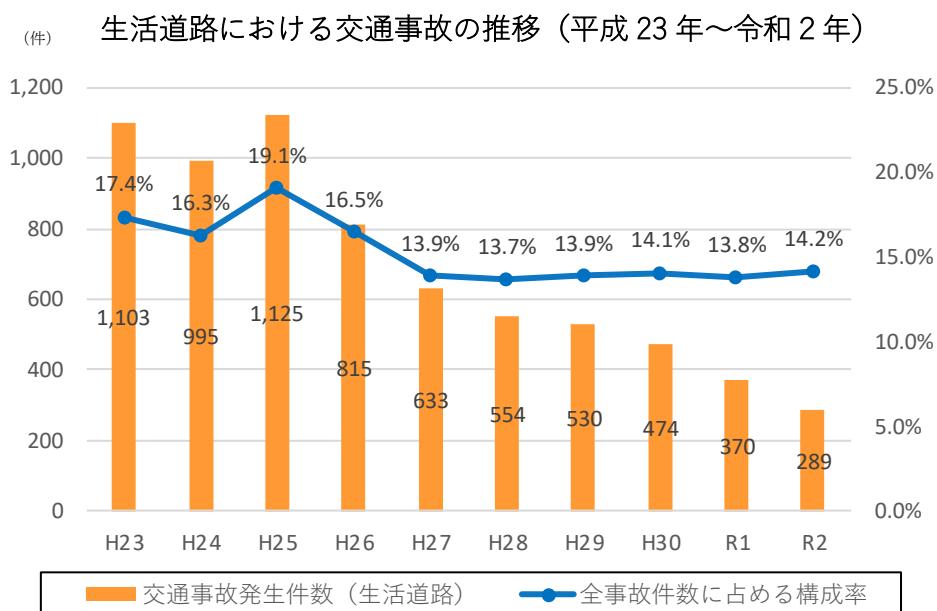


事故類型別発生状況（平成 28 年～令和 2 年累計）



9 生活道路における交通事故の現状

- (1) 生活道路といわれる幅員 5.5m未満の幅の狭い道路における交通事故発生状況をみると、平成 23 年の 1,103 件から令和 2 年の 289 件まで減少しました。一方、全交通事故件数に占める割合は増減しながら変動しており、近年はおおむね横ばいとなっています。



- (2) 生活道路における交通事故死者数は、おおむね横ばいで推移しており、ゼロには至っていません。負傷者数については減少していますが、全体に占める割合は毎年、横ばいで推移しています。

生活道路における死者数と負傷者数の推移（平成 28 年～令和 2 年）

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
死者数	23	17	30	19	19
うち生活道路	1	1	4	3	2
(構成率)	4%	6%	13%	16%	11%
負傷者数	4,813	4,598	4,014	3,220	2,358
うち生活道路	614	588	518	419	318
(構成率)	13%	13%	13%	13%	13%

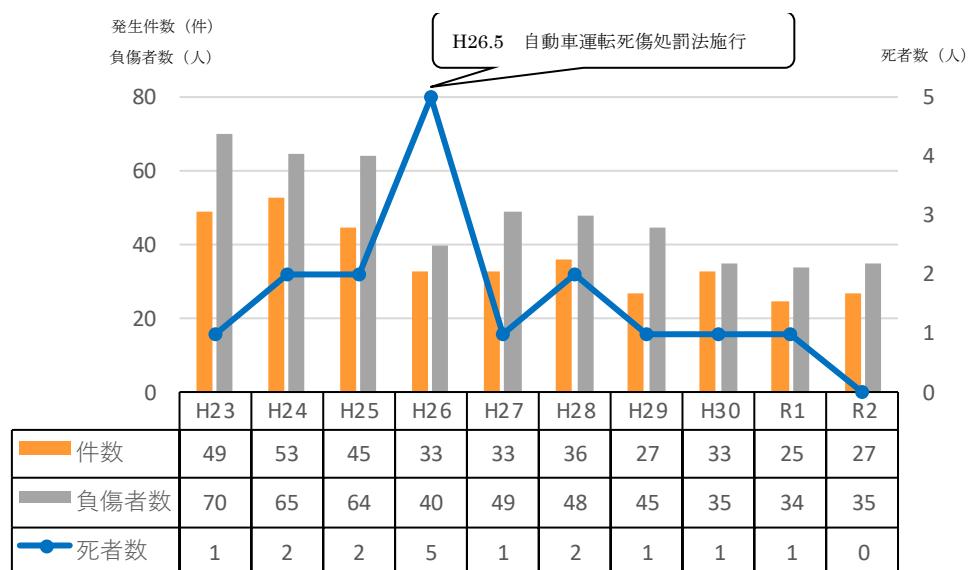
負傷者数に占める重傷者数の割合（平成 28 年～令和 2 年）

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
負傷者数	614	588	518	419	318
うち重傷者数	91	81	62	53	47
(構成率)	15%	14%	12%	13%	15%

10 飲酒運転による交通事故の現状

(1) 市内における飲酒事故※は、危険運転致死傷罪の新設及び厳罰化、道路交通法の罰則強化などにより、大きく減少しましたが、近年はおおむね横ばい傾向があり、令和2年は飲酒事故が27件発生しています。

飲酒事故発生件数、死者数、負傷者数の推移（H23年～R2年）



【参考】飲酒運転の厳罰化の状況

- ① 平成13年12月
改正刑法施行（危険運転致死傷罪の新設）
- ② 平成14年6月
改正道路交通法施行（厳罰化、酒気帯び運転の罰則適用対象の見直し）

平成18年8月、福岡市内の橋上で乗用車が飲酒運転の車に追突され、海上へ転落し幼児3人が死亡する重大事故が発生

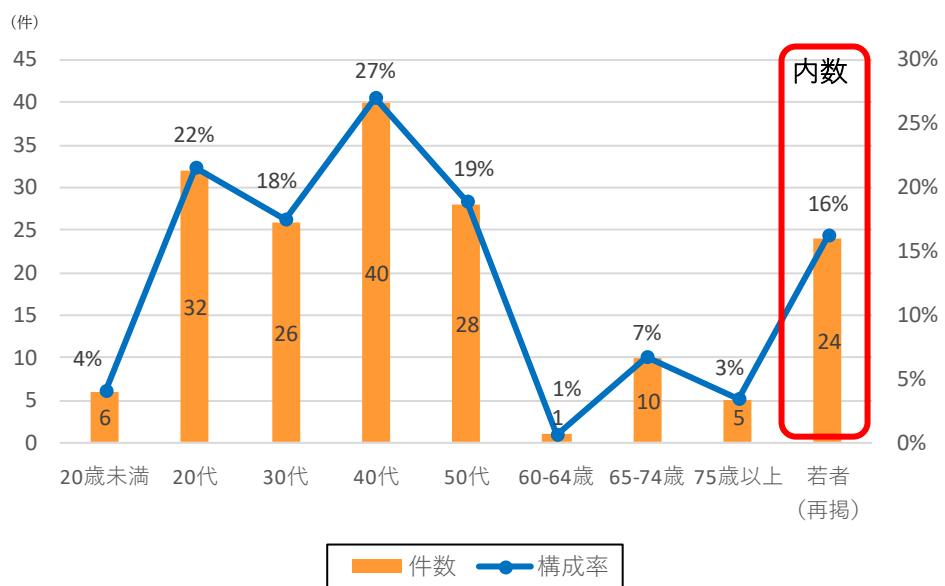
- ③ 平成19年9月
改正道路交通法施行（飲酒運転及び助長行為の厳罰化）
- ④ 平成21年6月
改正道路交通法施行（行政処分の強化）
- ⑤ 平成26年5月
自動車運転死傷処罰法施行

（出典：警察庁交通局「令和2年における交通事故の発生状況等について」）

※ 飲酒事故とは、事故の第一当事者（原付以上の運転者）が飲酒運転をしていたものをいう。

- (2) 第10次計画期間中に発生した飲酒事故（148件）の特徴は次のとおりです。
- ア 発生時間は、22時から6時まで5割を占めています。
 - イ 年齢層別では、40代による飲酒事故が40件と最多となっています。また、若者（16歳以上25歳未満の人）による飲酒事故も24件発生しています。
 - ウ 状態別では、四輪乗車中の事故が135件と9割を占めています。
 - エ 事故類型別では、車両相互による追突事故が64件と約4割（43.2%）を占めています。
 - オ 運転者の飲酒状況は、酒酔いまたは酒気帯び（呼気0.25mg/l以上）が95件と6割を占めています。

年齢層別飲酒事故発生状況の推移（平成28年～令和2年累計）



第3節 第11次広島市交通安全計画の目標

道路交通事故のない社会を実現することが究極の目標ですが、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではありません。

交通事故により死傷された被害者やそのご家族の心情を察すると、死傷者数を目標値とすることは適切とは言い難いところですが、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、現状を分析し、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければなりません。

本計画においては、人命尊重の理念に基づき、まずは死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、次のとおり目標を設定することとします。

【目標】

- 1 令和7年までに年間の交通事故死者数を15人以下
- 2 令和7年までに年間の交通事故重傷者数を280人以下とするのことを目指す。

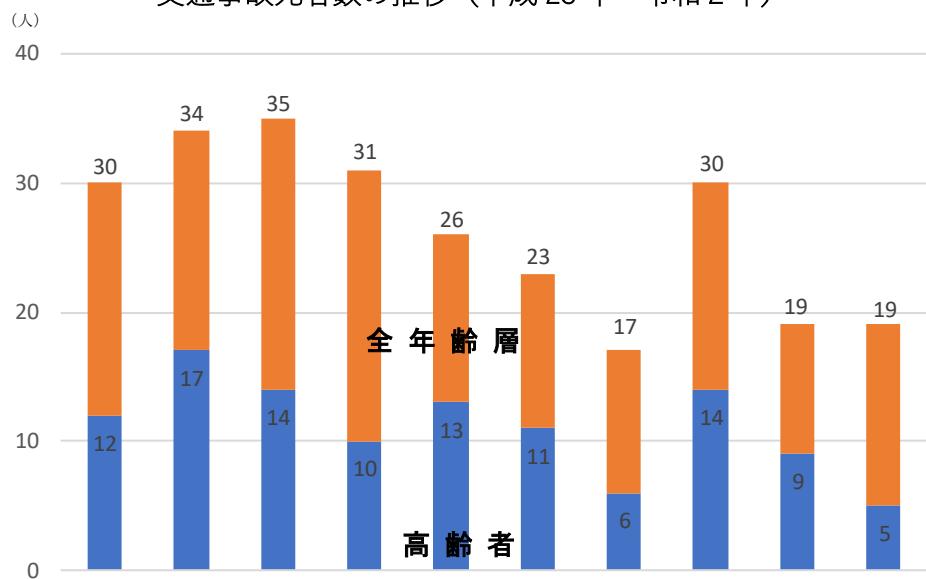
広島県交通安全対策会議（会長：広島県知事）が令和3年6月に策定した、「第11次広島県交通安全計画（令和3年度～令和7年度）」では、令和7年までに年間の交通事故死者数を60人以下（内高齢者を33人以下）、また、今回からこれまでの交通事故発生件数に変えて、新たに年間の交通事故重傷者数を700人以下とする目標が設定されています。

広島市交通安全対策会議では、第10次計画期間中の交通事故発生状況を踏まえながら、県計画における目標の算出根拠等を参考として、本計画の目標を設定しました。

【参考】これまでの交通安全計画の目標値と実数値

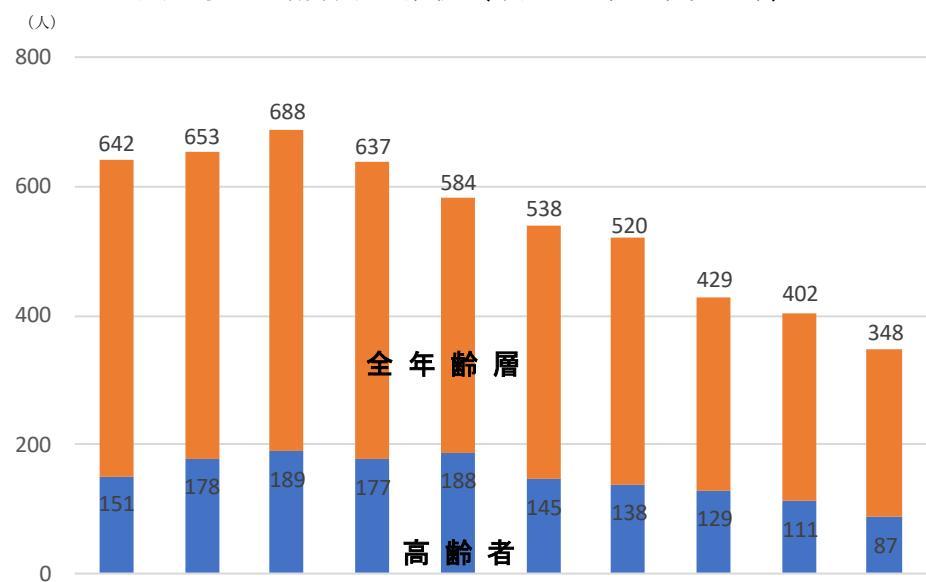
第1次広島市交通安全計画（昭和46年度～50年度）
目標値：歩行者事故件数1,780件の半減
第2次広島市交通安全計画（昭和51年度～55年度）
目標値：交通事故死者数113人の半減 実数値：昭和55年69人
第3次広島市交通安全計画（昭和56年度～60年度）
目標値：交通事故死者数60人以下 実数値：昭和60年68人
第4次広島市交通安全計画（昭和61年度～平成2年度）
目標値：交通事故死者数60人以下 実数値：平成2年75人
第5次広島市交通安全計画（平成3年度～7年度）
目標値：交通事故死者数70人以下 実数値：平成7年80人
第6次広島市交通安全計画（平成8年度～12年度）
目標値：交通事故死者数65人以下 実数値：平成12年60人
第7次広島市交通安全計画（平成13年度～17年度）
目標値：交通事故死者数40人以下 実数値：平成17年52人
目標値：交通事故件数8,300件以下 実数値：平成17年8,824件
第8次広島市交通安全計画（平成18年度～22年度）
目標値：交通事故死者数30人以下 実数値：平成22年26人
目標値：交通事故件数7,000件以下 実数値：平成22年6,793件
第9次広島市交通安全計画（平成23年度～27年度）
目標値：交通事故死者数18人以下 実数値：平成27年26人
目標値：交通事故件数5,500件以下 実数値：平成27年4,556件
第10次広島市交通安全計画（平成28年度～令和2年度）
目標値：交通事故死者数15人以下 実数値：令和2年19人
目標値：交通事故件数3,400件以下 実数値：令和2年2,030件

交通事故死者数の推移（平成 23 年～令和 2 年）



高齢者の割合	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
	40.0%	50.0%	40.0%	32.3%	50.0%	47.8%	35.3%	46.7%	47.4%	26.3%

交通事故重傷者数の推移（平成 23 年～令和 2 年）



高齢者の割合	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
	23.5%	27.3%	27.5%	27.8%	32.2%	27.0%	26.5%	30.1%	27.6%	25.0%

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の方向性

近年、道路交通事故の発生件数及び死者数は減少傾向にあり、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた各種対策による一定の効果があったものと考えられます。

しかしながら、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることに変わりなく、道路交通において保護されるべき歩行者が被害に遭う交通事故や次代を担う子供が犠牲となる痛ましい交通事故も依然として後を絶ちません。また、高齢者人口の増加に伴い、交通事故死者に占める割合は高い水準で推移しているほか、飲酒運転や妨害運転等の悪質・危険な運転による悲惨な交通事故が発生するなど、依然として厳しい交通情勢にあります。

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必要があります。

このような観点から、本計画においては、施策の体系として次の8つの柱により、道路交通安全対策を総合的かつ強力的に推進することとします。

【道路交通安全対策における8つの柱】

- | | |
|---------------|-----------------|
| ① 道路交通環境の整備 | ⑤ 道路交通秩序の維持 |
| ② 交通安全思想の普及徹底 | ⑥ 救助・救急活動の充実 |
| ③ 安全運転の確保 | ⑦ 被害者支援の充実と推進 |
| ④ 車両の安全性の確保 | ⑧ 研究開発及び調査研究の充実 |

第2節 重視すべき視点

第10次計画においては、本市の重点施策として、

「①高齢者の交通事故防止」、「②子供の交通事故防止」、「③自転車の交通事故防止」、「④生活道路における地域との連携・協働による安全確保」

を掲げ、各種交通安全対策を実施しました。

本計画では、第10次計画期間中の交通事故発生状況等を踏まえ、これら4つの事項に「飲酒運転の根絶」を新たに加え、「重視すべき視点」として整理・設定しました。

これらの視点を重視しつつ、各種の道路交通安全対策に取り組むことにより、交通事故死傷者の更なる減少を目指します。

1 高齢者と子供の交通事故防止

(1) 高齢者の交通事故防止

本市では、交通事故死者全体に占める高齢者の割合が高く、その大半が歩行中の事故となっています。また、今後も高齢化の一層の進展が予想されることなどから、高齢者が安心して外出したり、安全に移動できる交通社会を形成することが重要です。

そのため、生活道路における道路交通環境の整備や、横断歩行者の安全確保に関する交通安全教育等、高齢者の歩行中の事故防止に対する交通安全対策を推進します。

併せて、高齢者が交通事故の加害者にも被害者にもならないようにするために、加齢に伴って生じる身体機能の変化が行動に及ぼす影響等を理解していただくとともに、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、各種教育機材を積極的に活用した参加・体験・実践型の交通安全教育等も推進します。

(2) 子供の交通事故防止

昨今、全国的に児童等が犠牲となる痛ましい交通事故が発生しています。

本市においても、第10次計画期間中、4人の子供が交通事故により犠牲となりました。

交通事故死者数はその他の年齢層と比較して少ないと云はれ、次代を担う子供のかけがえのない命を交通事故から守っていく対策が必要です。

そのため、子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等における歩行空間を整備するとともに、交通事故実態に即した段階的かつ体系的な交通安全教育を推進するなど、関係機関や地域で活動する様々な団体、住民等と連携して、より一層の交通安全対策を講じます。

2 自転車の安全利用の促進

自転車は、通勤・通学をはじめ様々な目的で気軽に利用され、生活に密着した移動手段となっていますが、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・マナーに違反する行動が多く、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しています。

本市の自転車事故構成率（自転車事故が全事故に占める割合）は、令和2年には25.2%と3割近くを占めているほか、自転車事故の5割近くは、自転車側に何らかの交通違反があったものとなります。

自転車事故を防止するため、安全で快適な自転車走行空間の確保を推進するとともに、自転車利用者に対しては、交通ルールの遵守とマナーの向上はもちろんのこと、自身を守るためにヘルメットの着用の推奨、自転車の点検・整備、自転車損害賠償責任保険等への加入促進等に係る普及啓発を推進します。

さらに、通勤・通学や配達目的の自転車利用者等、様々な利用形態に応じたルール・マナーの普及啓発についても推進します。

3 生活道路における地域との連携・協働による安全確保

生活道路においては、高齢者、障害者、子供を含む全ての歩行者や自転車利用者が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りません。

本市の生活道路における交通事故件数は減少しているものの、全交通事故件数に占める割合は14%程度で推移しています。

また、登下校中の児童の列に自動車が突っ込み、死傷者が発生する痛ましい事故が全国的に発生しており、生活道路や通学路の安全確保は急務となります。

そのため、引き続き、幹線道路と生活道路の機能分化や、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、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえながら、歩行者や自転車利用者が安心して通行できる道路空間の確保を図るほか、広島市交通安全運動推進隊などの交通ボランティアや、地域住民等との連携・協働による登下校時の保護・誘導活動の展開、通学路交通安全プログラムに基づく通学路の安全確保対策を推進します。

4 飲酒運転の根絶

本市における飲酒事故は、度重なる厳罰化等により大きく減少しましたが、近年はおおむね横ばい傾向であり、依然として飲酒事故は後を絶ちません。また、第10次計画期間中に発生した飲酒事故のうち、40代の運転者によるものが約3割と最多であるほか、近年は、若者による飲酒事故も目立ちます。

そのため、様々な機会を活用して、飲酒運転の悪質性・危険性及び飲酒運転による交通事故実態を周知するとともに、関係機関・団体、事業者等と連携の下、ハンドルキーパー運動の普及啓発や、飲酒体験ゴーグル等を活用した参加・体験型の交通安全教育を推進し、「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ります。

併せて、アルコール依存症を含む不適切な飲酒に関して相談支援が受けられる窓口や自助グループの周知も推進します。

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]

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

このため、高速道路等を活用することで通過交通を排除するなど、道路の適切な機能分化の推進や、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、登下校中の児童等の列に自動車が突っ込み、死傷者が発生する痛ましい事故が全国的に発生したことを受け、各地域の学校、警察、道路管理者が連携・協力して通学路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、区、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、子供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。

ア 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。

生活道路における歩行者・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灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン※・交通情報板※等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。

イ 「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PICS）、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。

- ウ 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。
- エ 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。
- オ 通過交通の排除や車両速度の抑制を行うためのハンプ※・狭さく等の設置を検討するとともに、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、自治体、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 通学通園路の整備

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育園、認定こども園や児童館等に通う児童・幼児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、防護柵や防犯灯、カーブミラーの設置、自転車道・自転車の通行位置を示した道路等の整備、立体横断施設の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

イ 通学通園路の設定と安全点検

市立小学校においては、PTAや町内会等との連携を図り、地域の実情を踏まえて通学路を設定する。

通学路における交通安全を確保するため、定期的な点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、「通学

※ ゾーン30：区域（ゾーン）を定めて最高速度30km/h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。

※ 光ピーコン：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。

※ 交通情報板：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式等があり、遠隔制御または手動により操作される。

※ 音響式信号機：歩行者用信号の表示の開始または表示が継続していることを音響により伝達することができる装置を付した信号機。

※ ハンプ：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。

路交通安全プログラム」に基づき、教育委員会、学校、道路管理者、県警察等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

ウ 集団登下校の実施

集団登下校については、各学校にお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、幼児・児童・生徒が安全な行動の仕方を身に付けられるようにする。

また、警察署、PTA、その他の関係機関・団体等と密接に連携し、登下校時における交通規制、保護、誘導等の確保及び防犯対策に万全を期する。

(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、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、音響式信号機や歩車分離式信号等の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、エスコートゾーン※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、放置自転車等の撤去を行う市町と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

※ バリアフリー化：生活に密接な施設や道路などにおける様々な障害（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。

※ エスコートゾーン：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進め るようにするもの。

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※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。

3 幹線道路における交通安全対策の推進

[現況と問題点]

広島都市圏においては、高速3号線の全通など、高速自動車道の整備は進んでいますが、市内の自動車専用道路網及び放射・環状型道路等の幹線道路や、これを補完する補助的な幹線道路等の整備は十分には進んでおらず、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、交通の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の利用促進を図る必要がある。

また、高速自動車国道等は、高速性・定時制に優れ、安全制・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。

高速自動車国道等においては、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、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供、逆走や誤進入防止対策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。

※ **高規格幹線道路**：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の自動車専用道路で構成される。

[対 策]

(1) 事故ゼロプランの推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、直轄国道では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・都道府県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。

高速自動車国道等については、各道路管理者との協力体制を保持した上で、交通量、道路構造、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。

※ 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）：「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。

※ 視距の改良：運転者が道路上で見通すことのできる距離の改良。

また、高速自動車国道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、不必要的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

自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離し、交通流の純化を促進するため、高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道等の整備を積極的に推進する。

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、地域高規格道路等の整備を推進し、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、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発等を防止するため、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、通過交通が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推進する。

※ **マルチモーダル施策**：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。

(6) 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

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、必要に応じて事故抑止効果の高い高機能舗装、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・カラー舗装の整備、シークエンスデザイン※を用いた交通安全対策等を重点的に実施する。

また、逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による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、高速自動車国道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

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

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、バイパス幹線道路の整備と併せた道路空間の再配分、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、幅の広い歩道における歩行者・自転車の視覚的分離などの道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を積極的に推進する。

イ 交差点の改良

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、くい違い交差の解消等を推進する。

また、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を検討する。

※ 導流レーンマーク：目の錯覚を利用して、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。

※ シークエンスデザイン：連続性を持って展開する一連のデザイン。

ウ 一般道路の新設・改築に伴う交通安全施設の整備

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

エ 道路の機能と利用実態との調和

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

オ 鉄道駅周辺等における歩行者空間の確保

鉄道駅周辺地区や交通混雑が著しい都心地区等において、人と車の交通を分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、自由通路等の総合的な整備を推進する。

(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とともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。

4 交通安全施設等の整備事業の推進

[現況と問題点]

社会インフラの老朽化が全国的な問題となる中、交通安全施設等の整備についても、人口減少や財政の動向等に合わせて変化していくことが求められている。特に、昭和40年代から50年代にかけて整備された交通安全施設等の維持管理（老朽化対策）が喫緊の課題となっている。

そのような中、交通安全施設等が今後もその機能を維持し、道路交通の安全と円滑に効果を発揮するため、確実に更新事業を実施するとともに、交通実態の変化等に応じた適切な交通安全施設等の整備を推進する必要がある。

令和3年度から令和7年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画に即して県警察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) 交通安全施設等の戦略的維持管理

整備後長期間が経過した信号機を始めとする交通安全施設の老朽化対策が課題となっていることから、平成 25 年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」や、令和 2 年に「持続可能な交通安全施設等の整備の在り方に関する検討会」において取りまとめられた提言内容等に即して、中長期的な視点に立った老朽化した交通安全施設の更新、ストック数の削減等を推進し、より一層、適切な維持管理を図る。

特に、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう効率的かつ適切な管理を行う。

大型案内標識等の交通安全施設については、平成 27 年 1 月に策定した「広島市道路附属物点検要領」等に基づき、定期的な点検を実施する。

(2) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考え方の下、「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供が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

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都心の歩行環境改善の推進等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

(3) 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。

(4) 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、県道・市道の改良を計画的に実施し、信号機の改良、環状交差点の導入、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進するほか、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。

(5) I T S※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。

(6) 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。

(7) 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。

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、平成6年をピークに公共交通の利用者は減少傾向にあり、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]

高齢者を中心とする地域住民の移動手段の確保に向け、公共交通サービスの改善を図るとともに、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。

近年、移動手段の確保に向けた新技术として着目される自動運転サービスについては、高齢者等の乗り降り時の安全をどのように確保するかといった視点を踏ま

※ **高度道路交通システム(ITS)**：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をいう。

※ **新交通管理システム（UTMS）**：ITSの1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に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。

えながら、地域での活用に向けた研究・検討を進める。

また、MaaS※については、交通機関の利用や決済の連携にスマートフォンが活用されるなど、高齢者等にとって心理的ハードルが高い取組である反面、事業者間のデータ連携を容易にし、複数の乗り物を定額で乗り継げる均一運賃といったサービスの実現にもつながることを踏まえ、MaaSを単なる利便性向上策として捉えるのではなく、そのデジタル化によって新たなサービスへと展開させる視点に立って研究を進め、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・安心な歩行空間を整備する。

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]

「防災空間の確保」、「安全・円滑な交通確保」、「都市景観の向上・観光の振興」を基本方針とした「広島市無電柱化推進計画」に基づき、地域の実情に応じた多様な手法も活用しながら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]

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

※ MaaS：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をいう。

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。

9 自転車利用環境の総合的整備

[現況と問題点]

自転車の良好な利用環境創出のため、自転車走行空間の整備が徐々に進んできており、より快適な走行空間を確保しつつある。

また、駐輪場の整備・放置規制区域の設定等の措置により、放置自転車は徐々に減少傾向にある。

しかし、環境負荷の低減や健康増進につながる手軽で便利な乗り物として、自転車が注目されている一方で、自転車走行空間の整備はまだ十分ではないことや、放置規制区域以外の放置自転車対策等、快適な走行空間の確保のため対策を進めいく必要がある。

マナーの悪さも指摘されており、自転車の安全利用を推進するためには、交通ルールを周知徹底とともに、その利用環境整備を推進していくことが必要である。

このため、本市では広島市自転車都市づくり推進計画を策定し、走行空間整備～はしる～、駐輪場整備～とめる～、ルール・マナーの遵守～まもる～、活用促進～いかす～の四本柱を設定し、自転車施策を総合的に推進している。

[対 策]

(1) 安全で快適な自転車利用環境の整備

歩行者と自転車の事故を減らすため、広島市自転車走行空間整備計画（デルタ

市街地編)に基づき、自転車は車両であるとの原則の下、歩行者・自転車・自動車の交通量に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、車道通行を基本とした走行空間の整備など、安全で快適な自転車走行空間の整備を推進する。

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、各区域において道路管理者や県警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「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)に基づいて施策を推進する。

また、市民の公共交通を補完する移動手段の確保や国内外からの観光客の利便性向上の観点から、シェアサイクルを引き続き運営する他、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

(2) 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の増加は、駅周辺や都心部の路上等への放置を引き起こし、歩行者の通行妨害や点字ブロックの利用阻害、緊急活動への支障など、良好な生活環境等を保持する上で問題が生じている。

このため、広島市自転車都市づくり推進計画に基づき、駐輪場(受け皿)の整備、自転車等利用者への指導・啓発活動、放置自転車等の撤去を中心に、駐輪対策を推進している。

駐輪場の整備については、放置自転車等が多く、駐輪場が不足している地域を中心に、市営駐輪場の整備を推進するとともに、一定規模以上の店舗など多くの駐輪需要を発生させる建築物に対する駐輪場の附置義務の運用や民間駐輪場整備への助成制度により、民間駐輪場の整備を促進する。

また、放置規制区域を中心とした放置自転車等の撤去や、駐輪指導員による街頭指導、学校や事業所等への訪問指導を、引き続き実施する。

10 ITSシステムの活用

[現況と問題点]

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術(ICT)等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである高度道路交通システム(ITS)を引き続き推進する必要がある。

[対 策]

(1) 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICS※の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴(プローブ)情報等の広範な道路交通情報を集約・配信する。

(2) 新交通管理システムの推進

光ビーコンを各システムのキーインフラとし、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に交通情報を提供するなど、交通の安全と快適性を確保することを目指す新交通管理システム(UTMS)の構想に基づき、システムの充実、光ビーコンの整備等を推進する。

(3) 交通事故防止のための運転支援システムの推進

ITSの高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて、産・官・学が連携し研究開発等を行う。

(4) 道路運送事業に係る高度情報化の推進

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムであるITSを引き続き推進する。

そのため、令和2年7月に閣議決定された「世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画」に基づき、産学官が連携を図りながら、研究開発、フィールドテスト、インフラの整備、普及及び標準化に関する検討等の一層の推進を図るとともに、ITS世界会議等における国際情報交換、国際標準化等の国際協力を積極的に進める。

※ 道路交通情報通信システム(VICS)：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。

11 交通需要マネジメントの推進

[現況と問題点]

本市では、市内の国道を中心に多くの箇所で交通渋滞が発生しており、円滑な道路交通を確保するため、幹線道路網や広島高速道路の整備促進など、体系的な道路整備を推進するとともに、新交通ネットワークの整備や既存交通の改善・機能強化を推進し、鉄軌道、バス、自動車等各交通手段の適正な機能分担や連携の強化を図るなど、総合的な交通対策を推進する必要がある。

また、ハード面の整備・拡充に合わせ、時差通勤・通学や、自動車から徒歩や自転車、公共交通機関利用への転換を促す、交通需要マネジメント（TDM）※施策の充実など、交通需要を適切にコントロールするための多面的な取組を実施する必要がある。

[対 策]

(1) 公共交通機関利用の促進

JR在来線の輸送改善、路面電車のLRT化、バス路線の再編、交通結節点の機能強化、乗継割引の拡充など、利便性の高い公共交通ネットワークの構築や公共交通サービスの充実強化に取り組むとともに、ICTや自動運転などの新技術を活用した、新たなモビリティサービスの導入環境の整備等について検討を進め、利用者にとって分かりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系の実現を目指す。

また、公共交通への利用転換を促進するため、駅・バス停付近の民間駐車場や商業施設の駐車場等のパーク&ライド※駐車場としての活用を図る。

さらに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために自転車道、自転車の通行位置を示した道路、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

(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。

12 災害に備えた道路交通環境の整備

[現況と問題点]

本市においては、広島市地域防災計画に基づき、緊急輸送道路の整備、橋りょうの震災対策、道路の防災対策を行っているが、全ての対策を完了するためには相当の期間を要する状況である。

※ 交通需要マネジメント（TDM）：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。

※ パーク&ライド：鉄道駅等まで自家用車を利用し、駅等の周辺に設けられた駐車場に駐車し、電車等に乗り継ぐ移動形態をいう。

このため、安全で信頼性の高い道路網を構築するための道路整備を重点的に推進していく必要がある。

また、豪雨・豪雪・地震・津波等の災害に備えた道路や災害に強い交通安全施設等の整備を推進するとともに、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するよう努める必要がある。

[対 策]

(1) 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時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りょうの耐震対策を推進する。

また、豪雨・豪雪時等においても、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及び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高規格幹線道路等の整備を推進する。

(2) 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても、安全で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。

また、オンライン接続により県警察の交通管制センターから詳細な交通情報をリアルタイムで警察庁に集約し、広域的な交通管理に活用する「広域交通管制システム」の的確な運用を推進する。

(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、交通流監視カメラ、車両感知器、道路情報提供装置、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、民間事業者が保有するプローブ情報を活用しつつ、災害時に交通情報を提供するための環境の整備を推進する。

13 総合的な駐車対策の推進

[現況と問題点]

デルタ内において依然として一部の違法駐車があり、円滑な交通流を阻害するなど市民生活に支障となっている。

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。

[対 策]

(1) きめ細かな駐車規制の推進

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

(2) 違法駐車対策の推進

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、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、交通計画や土地利用を踏まえた、駐車場整備の誘導を図る。

ア 駐車場整備の推進

大規模な建築物に対し、駐車場の整備を義務付ける附置義務条例に基づき、民間駐車場の整備を促進する。

イ 既存駐車場の有効利用

郊外部からの過剰な自動車流入を抑制し、徒歩、自転車及び公共交通の適切な分担を図り、都心部での交通の混雑を回避するため、既存駐車場の有効利用を推進する。

ウ 高速道路の休憩施設における駐車場拡充の推進

高速道路の休憩施設における駐車マス不足に対応するため、駐車マスの拡充を推進する。

(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、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

(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、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、路外駐車場や路上荷捌きスペース、タクシーベイ・プール等の整備の検討、違法駐車の取締り、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。

14 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え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とともに、交通管制エリアの拡大等の交通管制システムの充実・高度化を図る。

また、自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、交通情報収集・交通情報収集提供装置等の交通管制及び信号機の情報化に資する事業を推進する。

さらに、ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑を推進する。

(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、案内標識の多言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。

15 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

[現況と問題点]

安全な道路交通環境実現のため、各種対策を講じてきたことにより、道路が円滑・快適に利用されているところである。

さらに、休憩場所等の提供や分かりやすい道路標識等の整備を進めるほか、道路の使用及び占用の適正化によって、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

道路交通の妨害となる不法占用物件等については、道路パトロール等の機会を通じて強力な指導取締りを実施するとともに、迅速な排除に努める。

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きいことから、不法占用等の防止を図るために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・システムの段階的な活用の拡大を図る。

ウ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事等については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、極力これを抑制するとともに、計画的な占用工事等の施工について合理的な調整を図る。

さらに、掘り返しを防止する対策として、電線共同溝による電線類の地中化を推進する。

エ 迅速な維持補修

安全で快適な道路交通環境を確保するため、道路パトロールを強化するとともに、市民等からの通報に際しては、迅速な対応に努める。

(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) 子供の遊び場等の確保

地域住民のスポーツ・レクリエーション活動の場及び子供の遊び場・諸活動の場として、小・中・高等学校の体育施設（グラウンド、体育館、武道場）の開放事業を引き続き実施する。

都市公園の住民一人当たりの敷地面積の標準は 10 m²以上とされており、本市における市民一人当たりの公園面積は、令和3年3月31日現在で 8.33 m²であることから、第6次広島市基本計画、広島市みどりの基本計画（2021-2030）等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園及び河岸緑地等の整備を推進する。

(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、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合は、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とともに、一般通行者の安全な交通流を確保するため、道路管理者相互が連絡を密にとり、迂回路の確保及び情報提供等を行う。

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の防止対策を推進する。

(5) 地域に応じた安全の確保

積雪地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として県単位や地方ブロック単位にこだわらない広範囲で躊躇ない予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業やチェーン規制の実施、凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進する。

また、大雪が予想される場合には道路利用者に対し、通行止め、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控えの呼び掛けなど、道路情報板への表示や SNS 等様々な手段を活用して幅広く情報提供するとともに、滞留が発生した場合には、滞留者に対して、直接、定期的に、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止めの解除見通等を情報提供する。

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推進する。

16 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、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（G I S）を活用し、交通事故発生状況に加え、道路形状や交通規制、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) 効果的な交通安全情報の提供

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通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り、これまで幼児から高齢者まで年齢階層に応じた交通安全教室や講習会を実施してきた。

長期的に交通安全の水準を向上させ、交通事故を防止するため、今後も引き続き、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。

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

[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。

ア 保育園、幼稚園及び認定こども園における交通安全教育

保育園、幼稚園及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

これらを効果的に実施するため、腹話術やパネルシアターの実演、DVD等の視聴覚教材により交通ルールを楽しく理解させるとともに、園庭を利用して交差点や横断歩道を再現し、実際の場面を想定した歩行実技指導を行うなど、分かりやすい指導に努める。

また、園外活動時の移動経路における危険箇所や安全な行動について話し合うなど、地域の交通実態に即した交通安全教育を実施する。

イ 模擬交通施設を利用した交通安全教育

信号機や踏切等の疑似交通施設が設置されている交通ランド等を利用して、参加・体験型の交通安全教育を実施する。

ウ 家庭における交通安全教育

幼児の保護者に対して、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、家庭での交通安全教育の重要性を認識させ、家庭における適切な指導や教育が行われるよう、保護者向けの講習会の実施や指導用のチラシ、園だより等の配布を行う。

(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、学年や心身の発達状況及び地域の実情に応じて、歩行者及び自転車利用者として必要な技能や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。

ア 小学校における交通安全教育

家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学習指導要領等に基づく体育科、特別活動はもとより各教科等の特質に応じ、学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に指導する。

また、小学生が自転車に乗車する際のヘルメットの着用の指導に努めるとともに、小学生の自転車利用に関するルール遵守やマナーに関する指導を徹底する。

イ 交通安全教室の開催

小学校や児童館等において、本市の交通教育指導員や交通安全運動推進隊員等の外部講師による交通安全教室を開催し、基本的な交通ルールの修得や交通マナーを実践できるよう指導を行うとともに、歩行者及び自転車利用者として、安全に道路を通行するために必要な基本的な知識や技能の習得を目指す。

ウ 交通安全意識の啓発

小学校新入学1年生全員に反射材付の黄色いランドセルカバーと黄色いワッペンを配布し、交通安全意識の啓発と事故防止に努める。

エ 家庭における交通安全教育

幼児を除く子供の歩行中の死傷者数は、小学校入学直後の小学1年生が最も多くなり、小学2年生がこれに次ぐことや、自転車乗用中の事故では小学2年生から小学3年生で死傷者数が2倍に増加する実態を踏まえ、低学年に対しては、歩行中の交通事故防止を、また、高学年に対しては、自転車事故防止に関

する交通安全教育が行われるよう、保護者向けに、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るためのチラシを配布したり、学校便りに記載して、保護者にも交通ルールを理解させる。

(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。

ア 学校における交通安全教育

家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学習指導要領等に基づく保健体育科、特別活動はもとより各教科等の特質に応じ、学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に指導する。

また、自転車で路側帯を通行する際の左側通行や、自転車による危険な交通違反を繰り返した者に対する自転車運転者講習制度等の内容も踏まえ、中學生の自転車利用に関するルール遵守やマナーに関する指導を徹底する。

イ 交通安全副読本の配布と自転車通学許可制度講習の実施

主に自転車に関して記載した交通安全副読本を作成し、市内の全中学校の新1年生を対象に配布し、交通安全意識の啓発と自転車の基本的なルール等について習得させる。

平成27年度から、自転車通学者に対して講習受講を必須とし取り組んでおり、関係機関・団体等と連携し、自転車通学者を対象に、自転車交通ルールの遵守の徹底を図るとともに、実技講習を実施し、通学許可証を交付する。

ウ 交通安全教室の開催

自転車シミュレーターの活用や校庭で模擬道路を設定した実技指導、スタンマンによる自転車事故再現による参加・体験・実践型の自転車安全教育を実施する。

エ 自転車の賠償責任保険の周知

自転車による加害と損害賠償についての認識を深め、事故防止のための意識啓発を図るとともに、万が一自転車で事故を起こした場合の賠償責任保険の必要性について周知を図るため、チラシを作成して市内の全中学校へ配布する。

(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利用者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができる健全

な社会人を育成することを目標とする。

ア 学校における交通安全教育

家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学習指導要領等に基づく保健体育科、特別活動はもとより各教科等の特質に応じ、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、自他の命を尊重する態度の育成、交通事故には責任や補償問題が生じることを理解させ、加害事故を起こさない努力が必要であるという視点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、具体的な事例を適宜取り上げ、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・団体等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実践的な交通安全教育の充実を図る。

また、自転車で路側帯を通行する際の左側通行や、自転車による危険な交通違反を繰り返した者に対する自転車運転者講習制度等の内容も踏まえ、高校生の自転車利用に関するルール遵守やマナーに関する指導を徹底する。

イ 交通安全副読本の配布と自転車通学許可制度講習の実施

主に自転車に関して記載した交通安全副読本を作成し、市内の全高校の新1年生を対象に配布し、交通安全意識の啓発と自転車の基本的なルール等について習得させる。

平成27年度から、自転車通学者に対して講習受講を必須とし取り組んでおり、関係機関・団体等と連携し、自転車通学者を対象に、自転車交通ルールの遵守の徹底を図るとともに、実技講習を実施し、通学許可証を交付する。

ウ 交通安全教室の開催

自転車シミュレーターの活用や模擬道路を設定して実技指導を行う参加・体験・実践型の自転車安全教育を実施する。

エ 自転車の賠償責任保険の周知

自転車による加害と損害賠償についての認識を深め、事故防止のための意識啓発を図るとともに、万が一自転車で事故を起こした場合の賠償責任保険の必要性について周知を図るため、チラシを作成して市内の全高等学校へ配布する。

(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。

ア 運転免許取得時の教育

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。

イ 運転免許取得後の運転者教育

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、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者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、県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。

ウ 事業所における安全運転管理の徹底

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。

エ 社会教育施設における交通安全教育

公民館等の社会教育施設において、講座等の一環として交通マナーの学習、ポスターの掲示及びチラシの配布等の啓発活動を行うことにより、市民の交通安全意識の高揚を図る。

オ 地域における交通安全意識の高揚

交通安全関係機関と連携し交通ボランティア等による自主的な交通安全活動に対して積極的な支援を行うほか、地域行事に交通安全教育の機会を取り入れ、地域社会における交通安全活動を推進する。

また、大学生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

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

(6) 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

ア 地域における交通安全教育

関係団体、交通安全運動推進隊、福祉関係者等と連携して、高齢者の社会教育活動、福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を推進する。

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活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努める。

イ 反射材用品等の着用促進

薄暮時間帯・夜間における歩行中の交通事故を防止するため、高齢者が集まる行事等を利用して、反射材用品やLEDライト等の視認効果や使用方法について理解を深め、自発的な着用を促す交通安全教育を実施する。

ウ 高齢運転者に対する交通安全教育

高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるとともに、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。

(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。

運転免許の取得に当たっては、各教習所において対応できる障害の内容などの情報を集約した上で、ホームページで情報発信を行う。

(8) 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対しては、日本の基本的な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、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とともに、外国人向けの教材の充実を図り、効果的な交通安全教育に努める。

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等、対面によらない交通安全教育や広報発活動についても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、天候等に配意して行う。

また、シミュレーター等の教育機材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努める。

(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。

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

[対 策]

(1) 交通安全運動の推進

市民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正

しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動として、運動主催機関・団体を始め、関係機関や団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

ア 各季の交通安全運動の推進

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

(各季の運動)

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

イ 効果的な運動の展開

交通安全運動の実施に当たっては、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。

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意する。

ウ 市と関係団体が一体となった運動の推進

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

(2) 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。さらに、手を上げる・差し出す、運転者に顔を向けるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

(3) 自転車の安全利用の促進

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。

ア　自転車の安全利用や自転車利用環境の整備等を図るため、広島市自転車都市づくり推進計画に基づき、自転車に関する施策を総合的に推進する。

施策の実施に当たっては、市民や関係機関等との連携が必要であり、関係機関や関係団体で構成する「自転車都市づくり推進協議会」において、関係者が協議・調整を行いながら、効果的に取り組む。

イ　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」等の周知を図り、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を強化する。

また、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ほか、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。

ウ　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いることから、発生時の責任や賠償について理解させるとともに、事故を発生させないために、自転車の歩道通行時におけるルールについて周知の徹底を図る。

また、薄暮時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、駐輪場へのポスターの掲示等により自転車の灯火の点灯を促すとともに、自転車の側面等への反射材の取付けを促進する。

このほか自転車通勤者の多い企業に対し、啓発用チラシの配布など従業員の自転車マナー向上のための協力を求めるとともに、自転車販売店に対し、自転車販売時などにおける啓発用チラシの配布を依頼する。

エ　自転車による交通事故を減らすためには、全ての自転車利用者に自転車交通ルール・マナーについて知ってもらう必要があることから、市民が気軽に参加することができるよう、ショッピングセンター等の集客施設において自転車交通ルール・マナー啓発イベントを実施する。

また、安全運動期間中や「自転車マナーの日」キャンペーンにおいて、学校、警察、地域団体等と連携して啓発用チラシの配布や街頭指導を行う。

このほか、本通等商店街への乗り入れ違反者に対して、関係機関、地元商店街等と連携して街頭指導を行うほか、自転車交通量の多い交差点や学校周辺などにおいて、警察や地域団体、高等学校と連携して自転車マナー向上のための街頭指導を実施する。

オ　本市で発生した自転車事故（平成28年～令和2年）のうち、小・中・高校生の件数が約24.1%を占めていることから、自転車運転免許制度の実施（小・中・高校生）、自転車の交通安全副読本の配布（中・高校生）により交通安全意識の向上を図るほか、保護者に対し、幼児や児童、生徒が自転車に乗車する際の

ヘルメットの着用の徹底を図るなど、教育委員会等と連携した取組を強化する。
カ 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、幼児を自転車の幼児用座席に乗車させる際のヘルメット及びシートベルトの着用を促進するとともに、幼児二人同乗用自転車の安全利用に係る広報啓発活動を推進する。

(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、市と関係機関・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

道路運送車両法の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）等に適合したチャイルドシートの正しい使用方法及び使用効果について、保護者に対する取付け講習会や保護者会等での説明を実施し、適正な使用について指導の徹底等を図る。

(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・団体との協力並びに各種広報媒体を活用した積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深め、自発的な着用を促すための、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

反射材用品等は、子供や高齢者を始めとする全ての年齢層を対象として普及を図る必要があるが、歩行中死者数に占める割合の高い高齢者に対しては、特に薄暮時間帯・夜間における配布や直接貼付を行うことにより、その普及の促進を図る。

また、衣服や靴、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。

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

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症が疑われる場合に、地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体等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、市と関係機関・団体が緊密な連携の下に、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を重点的かつ集中的に実施する。

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

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

ウ 二輪車運転者の被害軽減対策の推進

二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、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、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・交通安全情報の提供

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。

また、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るような情報を始め、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、自動車運送事業者、自動車製作者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。

カ 市民の交通安全に関する意識向上

交通安全に取り組む学識経験者、有識者等による、研究発表や成果発表、討議等を通じて、交通事故防止について考える機会を設けて、市民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等

[現況と問題点]

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

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

[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等については、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を充実するなど、その主体的活動を促進する。

(2) その他の民間団体に対する働き掛けの強化

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。

(3) 官民一体による活動の促進

地域の状況に応じた交通安全教育の指導者や団体等を育成し、民間団体・交通

ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図る。

また、交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行い、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進するとともに、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續的に発生した場合、「広島市交通死亡事故多発警報制度実施要領」に基づき、市内全域に交通死亡事故多発警報を発令し、市民の交通事故に対する注意を喚起するとともに関係機関・団体が協力して、総合的かつ集中的な交通事故防止対策を推進し、早期に交通死亡事故多発傾向の抑止を図る。

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、地域住民にとどまらず、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。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に推進する必要がある。

[対 策]

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

第3節 安全運転の確保

1 運転者教育等の充実

[現況と問題点]

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

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別の指導等を実施し、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。

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

(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) 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。

(9) 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]

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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基に、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、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) I C T・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・タクシーの業態ごとや運転者の年齢、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 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に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 年大阪・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なるとともに、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、地方公共団体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なる「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組の促進を図り、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]

管内における交通労働災害は近年60件前後で推移しており、全労働災害の5パーセント強を占めている状況である。

業種別では、自動車の運行を中心的業務とする運輸交通業のみでなく、配送で自動車などを利用する商業においても多く発生している。

交通労働災害の防止対策において中心となる自動車運転者の労働条件については、法定労働時間に係る違反や拘束時間、休息期間、連続運転時間などの改善基準違反が多く認められているが、これは事業主の運行管理の問題であるほか、荷主の要請や過度な利便性を求める消費者などの社会的な問題も一因と考えられる。

また、長時間の拘束に伴う過重労働は、交通災害だけでなく、脳・心臓疾患や精神疾患などの健康障害を招くおそれもあり、長時間労働の抑制及び過重労働による健康障害防止のための施策を推進する必要がある。

[対 策]

(1) 交通労働災害の防止

「交通労働災害防止のためのガイドライン」に基づき、交通労働災害防止のための管理体制の確立、適正な労働時間等の管理及び走行管理の徹底、教育の実施と意識の高揚、健康管理の促進を図る。

(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、監督指導及び集団指導を実施する。

また、荷主の理解・協力の下で働き方改革や法令遵守を進めることができるよう、関係機関と連携した対応を図る。

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。

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を提供等に努める必要がある。

危険物輸送中に発生した事故被害の拡大を防止するため、事故発生時の応急措置等を記載したイエローカード（危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行を立入検査や講習会等により普及させてきた結果、令和2年度に全国で実施した移動タンク貯蔵所等の街頭立入検査時におけるイエローカードの携行率は、移動タンク貯蔵所が98.5%、危険物運搬車両が75.7%となっている。

については、携行率を更に高めるために、今後も指導を強化する必要がある。

[対 策]

(1) 危険物輸送に関連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、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。

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、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 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

[現況と問題点]

衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子供の安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

車両安全対策の普及促進に当たっては、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策や使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等の誘導的施策を連携させ、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

[対 策]

(1) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

ア 車両の安全対策の推進

事故を未然に防止するための先進安全技術を活用した予防安全対策については、車両安全対策を推進する取組の一環として、これまでも安全基準の拡充・強化等と先進安全自動車（ASV）※の開発・普及の促進、使用者に対する自動車アセスメント情報の提供等との総合的かつ有効な連携を深めてきたところであるが、今後もより一層の連携を図っていく。

イ 道路運送車両の保安基準の拡充・強化

車両の安全対策の基本である自動車の構造・装置等の安全要件を定める道路運送車両の保安基準について、上述の検討結果を踏まえつつ、事故を未然に防ぐための予防安全対策、万が一事故が発生した場合においても、シートベルトやエアバッグ等を含めた乗員の保護並びに歩行者及び自転車乗員等の保護を行うための被害軽減対策、並びに電気自動車等の衝突後の火災の発生等の二次災害が起こることを防止するための災害拡大防止対策のそれぞれの観点から、適切に拡充・強化を図る。

※ ASV技術（Advanced Safety Vehicle）：衝突被害軽減装置、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をいう。

特に、死者に占める割合が高い歩行者・高齢者を保護する対策に加えて、交差点における右折時等の様々な衝突形態に対応した対策や、交通事故を未然に防止する先進安全技術の開発促進等を行うことにより、より安全な車両の開発等を推進することについて、今後積極的に検討し、道路交通の安全確保を図っていく。

具体的には、自動車の周辺視界の更なる確保、歩行者保護に係る安全対策の強化、安全運転支援としての自動操舵技術や特に衝突した際の被害が大きい大型車にも搭載する衝突被害軽減ブレーキなどの性能向上、電気自動車や燃料電池自動車に搭載されるバッテリー等の更なる安全確保、及び技術の進展に伴い登場する多様なモビリティの安全対策等を行うことにより、自動車等に係る安全性の向上を図る。

(2) 先進安全自動車（A S V）の開発・普及の促進

先進安全自動車先進技術を利用して運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（A S V）について、産学官の協力によるA S V推進検討会の下、車両の開発・普及の促進を一層進める。

安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取組を推進する。

また、技術進展や事故データを踏まえ、通信技術の利用や地図情報と連携した先進安全技術に係る技術指針等の高度化を行い、先進安全自動車（A S V）の開発・普及促進を引き続き進める。

(3) 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の性能向上・普及促進等の車両安全対策を推進する。

(4) 車両の安全性等に関する日本産業規格の整備

産業標準化法（昭和 24 年法律第 185 号）に基づいて制定された自動車関係の日本産業規格については、従来から車両のハード面からの安全性を考慮した規格の整備を進めてきたが、近年の技術進歩を踏まえ、①車両制御、②外部情報の知覚、③運転者とのマン・マシン・インターフェースの面からの整備も進めている。

運転者の運転を支援するための警報や制御を行う技術は、我が国が世界に先行して実用化している分野であり、①車間距離制御システム、②前方車両衝突警報装置、③車両周辺障害物警報等の運転者の運転負荷の軽減、利便性の向上、危険に対する注意喚起、事故回避、被害軽減に関連した日本産業規格について、関係省庁が連携して、その改正を進める。

また、国際標準化機構（ISO）に対する我が国の代表機関である日本産業標準調査会を通じて、国際規格との調和を図りつつ、交通事故防止に寄与するため、その整備に努める。

2 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進める。

(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

地方部における高齢者等の移動に資する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、実証実験や技術要件の策定等の取組を促進する。

(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) 自動運転車に係る電子的な検査の導入や審査・許可制度の的確な運用

自動運転車の設計・製造から使用過程にわたり、自動運転車の安全性を一体的に確保するため、電子的な検査の導入を進めるとともに、様々な走行環境における安全性の検証のためシミュレーション等を活用した自動運転車の型式指定審査、ソフトウェアアップデートに係る許可制度の的確な運用等に努める。

(5) 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。

3 自動車アセスメント情報の提供等

[現況と問題点]

交通事故による死者数・発生件数・負傷者数は毎年減少しているものの、交通事故情勢は依然として厳しい状況にある。このような状況を受け、自動車アセスメント事業を推進し、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の研究開発を促進するとともに、使用者が安全な車選びをしやすい環境の整備を図る必要がある。

[対策]

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。

また、自動車アセスメント事業及び先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、ASV技術等の自動車の安全に関する先進技術の国民の理解促進を図る。

自動車アセスメントにおいては、令和2年度からユーザーにとって評価結果をより分かりやすい形にするため、統合評価（1★～5★で表示）を導入しており、より一層の周知に努めていく。

これらにより、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に、自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進する。

具体的には、予防安全性能評価について、対自転車衝突被害軽減ブレーキや交差点衝突被害軽減ブレーキなどの試験項目の拡充を図るとともに、衝突安全性能評価については、より事故実態に即した前面衝突試験など、事故の状況や技術の進化・高度化を踏まえた新たな試験・評価方法の検討を行う。

また、チャイルドシートについても、i-Size 対応のチャイルドシートの普及啓発を行うほか、安全性能評価の強化について検討を行うとともに、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、例えば、産婦人科や地方公共団体窓口等を通じ、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

4 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と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) 自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスター等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図る。

また、独立行政法人自動車技術総合機構中国検査部と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努める。

また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両、無車検運行の排除等を推進する。

また、指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実強化を図る。

(2) 型式指定制度の充実

車両の構造に起因する事故の発生を防止するため、例えば、自動運転車の審査を行う際には様々な走行環境条件における安全性の検証のためのシミュレーション等を活用するなど、型式指定制度※により新型自動車の安全性の審査体制の充実を図る。

(3) 自動車点検整備の充実

ア 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。

※ **型式指定制度**：自動車製作者等が新型の自動車等の生産又は販売を行う場合に、あらかじめ国土交通大臣に申請又は届出を行い保安基準への適合性等について審査を受ける制度の一つ。現車によるブレーキ試験等の基準適合性審査と品質管理（均一性）の審査の結果、指定された型式の自動車について、新規検査時の現車提示が省略される制度であり、主に同一モデルが大量生産される乗用車に利用される。

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。

イ 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。

ウ 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導する。

また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進する。

エ 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進する。

また、整備主任者を対象とした新技術に対応した研修等の実施により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、関係団体と連携を図り、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

オ ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

5 リコール制度の充実・強化

[現況と問題点]

令和元年度の全国のリコール届出状況は、国産車と輸入車を合わせて、届出件数415件、対象台数10,534,492台となっており、過去最高の届出件数を記録した。

このような状況に対応するため、自動車製作者等が設計等に起因する基準不適合自動車を確実かつ早期に改善すべく、情報収集体制及び調査分析体制の強化を図り、リコール制度の迅速かつ着実な実施を図る必要がある。

[対 策]

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車製作者による大規模なリコールが行われていることから、自動車のリコールをより迅速かつ着実に実施するため、自動車製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行う。

また、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

6 自転車の安全性の確保

[現況と問題点]

自転車事故が全事故に占める割合（自転車事故構成率）は、令和2年には25.2%となっており、増加傾向にある。

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

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

[対 策]

(1) 自転車安全整備制度の普及

自転車は「車両」であるという認識を徹底させ、整備されていない自転車を運転することにより、利用者はもちろん、他者に対して重大な事故を発生させるおそれがあることから、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。

(2) 損害賠償責任保険等への加入促進

自転車が加害者となる交通事故に関し、高額の賠償額を言い渡される裁判例があることから、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、学校や関係事業者の協力を得つつ、T Sマーク保険の普及及びその他の損害賠償責任保険への加入を加速化する。

(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。

交通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P D C A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について理解が得られるよう具体的かつ分かりやすい情報発信に努めている。

[対 策]

(1) 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

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、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、妨害運転罪を始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P D C A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) 高速自動車国道等における指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、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、高速自動車国道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处罚法

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ーバル）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]

現在のところ、本市においてかつてのような暴走族の結成は認められないが、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掛けを行い、場当たり的・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、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グループ）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、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) 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年指導の充実

暴走族追放機運の高揚等を図るには、小・中・高校生の規範意識の醸成が重要であることから、「犯罪防止教室」等を開催し、暴走族等の反社会性、暴力団との関係、被害者の心の痛みなどについて、実例に基づき、直接生徒らに語りかけることにより、「社会のルールを守ることの大切さ」、「命の尊さ」、「自分自身や他人を思いやることの大切さ」を考えさせ、規範意識の醸成に努める。

また、非行防止啓発活動、少年非行対策セミナーの開催、暴走族加入防止ポスター等コンクール、まちぐるみ非行防止活動などによる暴走族追放のための広報・啓発活動を推進する。

(2) 暴走行為阻止のための環境整備

ア 「広島市暴走族追放条例」の効果的な運用

暴走族のい集、集会及び示威行為、暴走行為をあおる行為等を規制した「広島市暴走族追放条例」を効果的に運用して、「フラワーフェスティバル」などの全市的な祭事等における暴走族等のい集・集会等対策連絡網を整備し、県警察との連携を強化して市民生活の安全と安心を図る。

イ 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、少年への声掛けを積極的に行い、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。

また、全市的な祭事等の際に学校等と協力し、街頭補導活動を実施するとともに、各地区青少年指導員が地区の実情に応じて、自主的に計画し地区内を巡回し、問題行為少年の早期発見・早期指導により、少年の非行防止に取り組む。

(3) 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。

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。

(4) 暴走族等への加入防止・離脱の促進

暴走族予備軍の少年たちが暴走族に加入しないよう、家庭や学校・地域・関係機関などが連携を強化し、深夜徘徊やい集・集会などの早期発見・指導に努めるとともに、まちぐるみによる暴走族への加入防止の取組を積極的に推進する。

また、電話や面接等により受け付けた相談事案について、事件性や非行の程度に応じ、市教委と県警察が連携して対応し、非行からの立ち直りに向けた支援を行う。

(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当たっては、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

暴走族等に加入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、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。

ウ 少年の居場所づくり

居場所や立ち直りの過程を支える場として、大学生などのボランティアによる学習支援や体験活動を実施する少年サポートルーム事業や居場所づくり団体支援事業などによる少年たちの居場所づくりに取り組む。

(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、「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]

本市においては、令和3年3月末現在 40 隊の救急隊により、救急業務を実施している。令和2年中の救急活動状況は、出動件数 55,383 件、搬送人員 47,118 人（うちヘリコプターによる出動件数 44 件、搬送人員 21 人）であり、そのうち交通事故による出動件数は 4,113 件、搬送人員 3,321 人で、全出動件数の約 7.4%を占めている。

救助体制については、8 隊の救助隊により交通事故等に伴う救助活動を実施している。令和2年中の救助活動状況は、出動件数 872 件、救助人員 356 人であり、そのうち交通事故については、出動件数 118 件、救助人員 51 人で、全体の救助出動件数の約 14%を占めている。

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に迅速に対応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制の整備を図る必要がある。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、バイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する必要がある。

[対 策]

(1) 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

(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、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び災害派遣医療チーム(DMAT)※との連携等、救助・集団救急事故体制を推進する。

(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)※の使用も含めた救命講習等を実施し、応急手当に関する知識・技術の普及促進を図る。また、救急の日(9月9日)、救急医療週間などの機会を通じて積極的な広報啓発活動を推進する。

学校においては、中学校、高等学校の保健体育科において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当について指導の充実を図る。

また、各学校において心肺蘇生法の実習や自動体外式除細動器(AED)の知識の普及を含む各種講習会を計画的に開催し、教員の指導力の向上を図る。

(4) 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア(救急現場及び搬送途上における応急処置)の充実のため、全救急隊が救急救命士常時2名体制となるよう、計画的に救急救命士の養成を図るとともに、気管挿管、薬剤投与、心肺機能停止前の重度傷病者に対する静脈路確保及び輸液、血糖測定と低血糖発作症例へのブドウ糖溶液の投与が実施可能な救急救命士を養成する。

また、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

救助資機材の高度化を推進するとともに、救急救命士等が高度な救急救命処置を行うことができるよう救命処置用資機材等の高度化を推進する。

※ **災害派遣医療チーム(DMAT)**：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。

※ **自動体外式除細動器(AED)**：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気的ショックを与える(除細動)、心臓を正常な状態に戻す救命器具のこと、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。

(6) 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送等に有効であることから、広島県ドクターヘリ及び広島県防災ヘリコプターと連携して救急業務におけるヘリコプターの積極的な活用を推進する。

(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・救急事案に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を図る。

(8) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、西日本高速道路株式会社との「高速自動車国道における救急業務に関する覚書」に基づき実施するとともに、県内の高速自動車国道において災害が発生した場合は、各市町と相互に応援を行うよう、広島県広域消防相互応援協定を締結している。今後も、高速自動車国道においては、西日本高速道路株式会社等関係機関及び各市町等と連携・協力して、救急業務に必要な施設及び資器材等の整備、救急従事者への教育訓練の実施を推進する。

2 救急医療体制の整備

[現況と問題点]

本市における救急医療は、初期・二次・三次救急医療体制で構成されており、医療関係者の協力を得ながら逐次充実され、市民生活に不可欠のサービスが提供されている。

交通事故等外科系の傷害に対する救急医療体制については、軽症の救急患者に対する初期救急医療として、休日及び盆・年末年始の昼間は、各医師会の協力の下、在宅当番医制（協力医）を実施している。

また、夜間は、従来の病院群輪番制病院の当番医療機関や救急告示医療機関に加え、令和元年6月から整形外科・外科（けが）の診療を開始した千田町夜間急病センターが受け入れている。

入院治療を必要とする救急患者のための二次救急医療については、救急告示医療機関が受け入れており、また、夜間及び休日昼間は、病院群輪番制病院による受入体制を整備し、外科系（外科、整形外科、脳神経外科）では、広島地区、安佐地区で合わせて28医療機関（令和3年4月現在）が参加しているが、外科や整形外科の参加医療機関数が減少傾向にあり、安定的に運営するための体制強化が必要である。

頭部損傷等一刻を争う重篤救急患者の救急医療を行う三次救急医療については、高度救命救急センター1施設（広島大学病院）、救命救急センター2施設（広島市民病院及び県立広島病院）が整備され、24時間体制を確保しているが、旧市域へ集中している。

なお、平成31年1月に開設した救急相談センター広島広域都市圏（#7119）において、急な病気やけがをして、救急車を呼ぶべきか、医療機関を受診すべきか迷った際に、看護師等が電話で助言を行っており、これにより、市民の適切な受療行動を促進している。

[対 策]

交通事故等外科系の傷害に対する救急医療については、初期、二次、三次救急医療体制のより一層の充実を図る。

二次救急医療については、外科や整形外科の輪番体制を安定的に運営するため、医療機関数を維持するための方策を検討する。

三次救急医療については、既存の3施設に加え、令和4年5月に広島市立北部医療センター安佐市民病院地域救命救急センターを開設する予定としており、地域バランスのとれた救急医療体制の充実を図る。

3 救急関係機関の協力関係の確保等

[現況と問題点]

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に迅速に対応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制の整備を図る。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、バイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

[対 策]

(1) 救急関係機関の協力関係の確保

救急医療機関への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の強化を推進するとともに、救急医療機関内の受け入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、現場の救急隊員と医師との情報共有等のため、救急自動車に設置した携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するバイタルサインや心電図、動画像等のデータを医療機関へ伝送する救急画像伝送システムを効果的に活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら救急体制の充実を図る。

(2) 救急医療情報ネットワークシステム運用の充実

情報共有など関係機関と連携を密にしながら多数傷病者への対応等を実施し、組織的な災害対策機能の充実を図る。

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]

交通事故被害者への救済活動の一環として、交通事故相談所を常設し、交通事故被害者の訴訟、調停、法律扶助、損害賠償請求等に係る相談、指導を行うとともに、各種社会福祉制度の利用等についても指導、助言を行うなど、積極的な相談活動を実施している。

さらに、市内各地域の被害者の利便を考慮して、各区役所においても定期巡回相談所を開設している。

このほか、弁護士による交通事故法律相談などの制度を活用した援助活動を行っている。

近年、交通事故相談の内容は複雑化・多様化する傾向にあり、今後とも相談員の資質の向上に努めるとともに、関係機関と相互に連携を強化し、相談機能の充実と広報に努める必要がある。

[対策]

(1) 地区相談業務機能の充実

本庁での常設の交通事故相談所での対応に加え、各区役所において巡回相談窓口を継続設置し、より身近な相談窓口の運営の推進に努める。

(2) 相談員の資質の向上

複雑多様化する相談内容に即応できるよう、相談員の資質の向上を図るため、国や県の行う各種研修会、講習会等に積極的に参加し、新しい知識及び情報の導入並びにより高度な専門知識の習得に努める。

(3) 相談業務等の連携の強化

交通事故被害者に対する訴訟、調停、法律扶助、損害賠償請求等の相談業務並びに各種貸付制度、介護料支給制度、育英資金制度及び各種社会福祉制度が十分活用されるよう、関係機関との連携の強化に努める。

(4) 交通事故相談活動の広報

交通事故相談所において各種の広報を行うほか、広報紙の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

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合せに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、警察本部の交通指導課に設置した被害者連絡調整官等が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、職員に対し交通事故被害者等の心情に配意した対応について徹底を図る。

(2) 公共交通事故被害者への支援

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、平成24年4月に、国土交通省に公共交通事故被害者支援室を設置した。

同支援室では、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。

第8節 研究開発及び調査研究の充実

1 道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究の推進

[現況と問題点]

交通事故の発生要因が複雑化、多様化していること、高齢者人口・高齢運転者の増加、ＩＣＴの発展、道路交通事故の推移、道路交通安全対策の今後の方向を考慮して、人・道・車それぞれの分野における研究開発及び調査研究を計画的に推進する必要がある。

[対 策]

(1) 高度道路交通システム（ITS）に関する研究開発の推進

ア 交通情報の高度化

より安全で快適な目的地への移動を実現することで、利用者の利便性の向上を図るため、渋滞、所要時間、交通規制等のより高精度な情報をリアルタイムに収集・提供するシステムの構築等に関する研究開発を推進する。

なお、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、経路誘導情報が、当該情報に従って通過する地域における交通の安全を阻害することのないよう働き掛けを行う。

イ 交通管理の最適化

交通流・量の積極的かつ総合的な管理を行い、交通の安全性・快適性の向上と環境の改善を図るために研究開発を行う。

- ・ 公共車両優先信号制御の効果的な運用に向けた研究開発
- ・ 車両の動態把握等による業務車両等の効率的運用を支援する手法の研究開発
- ・ 交通規制情報のデータ精度向上等に関する研究開発
- ・ ビッグデータ、AIや新たな通信方式等を活用した交通管制システムの研究開発及びその実現

(2) 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全かつ安心して移動・運転できるよう、適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策に関する研究を推進する。

(3) その他の研究の推進

ア 交通事故の長期的予測の充実

多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図る。

あわせて、交通事故に係る各種統計・データについて、E B P M※の更なる推進を図る観点から、引き続きその充実・改善に取り組む。

イ 交通事故被害者の視点に立った交通安全対策に関する研究の推進

交通事故被害者等を始め、地方公共団体や交通安全に関わる団体等の視点から、交通安全対策を検討する研究を推進する。

2 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

[現況と問題点]

交通事故防止対策を効果的に推進するため、交通事故実態の分析及び交通安全対策に関する調査研究の成果を各種対策に反映させるよう努めている。

引き続き、交通事故統計分析業務及び交通事故・交通安全対策に関する各分野における調査研究を推進し、その成果を各種対策に反映する必要がある。

[対 策]

大学・民間の研究機関及び交通安全関係機関等と連携し、高齢社会の進展等、今後の交通情勢の方向を考慮して、各分野における調査研究の充実に努める。

交通事故多発箇所、危険箇所において、自治体、道路管理者等の関係機関との合同の現地検討を積極的に実施し、交通事故発生原因の究明と事故防止対策の確立に向けた調査研究を行う。

交通事故調査・分析に係る情報を市民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する意識の向上を図る。

※ **EBPM（エビデンス・ペースト・ポリシー・メイキング）**：証拠に基づく政策立案。政策の企画をその場限りのエビソードに頼るのではなく、政策目的を明確化した上で合理的な根拠（エビデンス）に基づくものとすること。

第2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

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、エネルギー効率に優れ、人と環境に優しい地域に密着した市民生活に欠くことのできない交通手段ですが、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、また、利用者の利便に重大な支障をもたらすおそれがあります。

このため、鉄道事業者においては、鉄軌道施設等の定期的巡視・点検、更新、改良・補修等を行い、高規格・高機能な設備へ整備するとともに、集団教育や経験年数に応じた教育等により関係職員の資質の向上を図るなど、ハード・ソフト両面にわたり各種の安全対策を推進し、市民の鉄道に対する信頼度を高め、更なる安全運行の確保に努める必要があります。

そして、第2章に掲げる諸施策を総合的に推進することにより、鉄道事故のない社会を目指すものです。

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

鉄道における運転事故は長期的には減少しており、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ため、今後とも過去に起きた事故等の教訓を生かして効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から、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救助・救急活動の充実といった各種交通安全施策を推進します。

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、鉄道線路、運転保安設備等の鉄道施設について、常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。

このため、鉄道施設の維持管理等の徹底を図るとともに、運転保安設備の整備、鉄道構造物の耐震性の強化等を促進し、安全対策を推進する。

[対 策]

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道の安全を確保するためには、安全運転の基盤である線路施設について、常に高い信頼性を維持する必要があり、軌条の重量化、ロングレール化、枕木の更新、交差点の舗装改良、分岐器の更新、変電所施設の更新等の施設保守及び強化

を適切に実施するとともに、降雨による土砂崩壊、落石等による施設の被害を防止するため、線路防護施設の整備を推進する。また、駅施設等については、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、転落防止設備等の整備によるバリアフリー化を推進するなど、旅客の安全確保のための設備の整備を図る。

既存の鉄道構造物の耐震補強については、一部の緊急耐震補強済の高架橋柱等を除き「鉄道構造物等設計標準・同解説（耐震設計）」を参考に施工性や経済性を考慮し、耐震性能の向上を図る。

(2) 運転保安設備等の整備

列車運転の高速化、高密度化に対応し、列車運行の安全確保を図るために、電子連動化及び自動列車停止装置（A T S）※の高機能化等の保安設備の整備、充実を図る。また、事故、地震発生等の緊急時において、現在設置されている列車集中制御装置（C T C）※、列車無線装置等の活用により必要な情報を迅速に伝達し、乗務員が適切な対応をとれるよう、列車防護訓練等を計画的に実施する。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

[現況と問題点]

踏切事故等鉄道の運転事故及び置石・投石等の鉄道妨害、線路内立入り等の外部要因による事故を防止するためには、踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する知識を広く一般に普及する必要がある。

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の広報活動を積極的に行っているが、依然として線路内立ち入り、列車進来の直前横断など無謀な行動が発生していることから引き続き安全に関する知識の普及等の処置を強力に推進する必要がある。

[対 策]

このような外部要因による鉄道事故を防止するため、今後も引き続き、鉄道利用者はもちろんのこと、学校、沿線住民、高齢者施設、道路運送事業者等を対象として、各季の交通安全運動等の機会を捉えて、リーフレットの配布等多岐にわたる広報活動を積極的に推進する。

さらに模擬装置を使用した踏切非常ボタン・ホーム非常ボタン体験キャンペーンを実施し、異常時の取扱いの理解を促進する取組を推進する。

※ **A T S（自動列車停止装置）**：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・減速または停止させる機能がついたもの。

※ **C T C（列車集中制御装置）**：一地点から広範囲な区間の多数の信号設備を遠隔制御し、かつ、列車運転を指令するための装置。

3 鉄道の安全な運行の確保

[現況と問題点]

鉄道の安全な運行を確保するため、乗務員及び保安要員の資質の維持・向上を図るよう指導するとともに、保安監査の強化・充実を図る。また、市民に対しても、日頃から広報活動を通じて安全意識の高揚を図る。

[対 策]

(1) 運転士の資質の保持

鉄道の乗務員及び保安要員に対する教育訓練体制と教育内容について、最新の知識・技能の習得に努めるとともに、他社見学や個々のレベルアップを目的とした選択型訓練の実施など、指導教育がマンネリ化しないよう工夫を凝らし、教育成果の向上を図る。また、乗務員に対しては、適性検査を実施し、総合的に適性を判断するなど、事故防止に努める。

さらに、乗務員等がその職務を十分に果たし、安全運転を確保できるよう、今後とも始業時における心身状態の把握を確実に行うなど、職場における安全管理の向上に努める。

(2) 安全上のトラブル情報の共有・活用

主要な鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議・運転管理者会議により、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とともに、安全上のトラブル情報を関係者間において共有する。

(3) 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、鉄道施設の被害軽減及び列車の安全運行の確保に努める。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。

(4) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

夜間・休日の緊急連絡や非常招集体制等を点検・確認するほか、緊急時の任務を明確にすることにより、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

(5) 計画運休への取組

台風などの悪天候により、鉄道施設への被害や列車の徐行によるダイヤの乱れや運転見合わせ、帰宅困難や長時間にわたる駅間停車など、広範囲で大きな社会的混乱が想定される際に、あらかじめ運休を決定し、早期に告知した上で運休を行う。

台風の進路、勢力、速度が時々刻々と変わるため、早期の判断が難しい一方、計画運休の沿線企業・学校などの諸活動への影響を考慮し、できる限り早い段階で情報を提供する必要がある。

これらの観点を十分に吟味し、駅頭掲示やホームページ、SNS、行政機関及び報道機関などを通じて情報提供とともに、在留外国人及び訪日外国人に対して多言語での情報提供にも努める。

4 救助・救急活動の充実

[現況と問題点]

鉄道における事故は場合によっては多数の死傷者を生じることも予測されるため、事故発生に伴う救助・救急活動が迅速かつ的確に行えるよう、鉄道事業者と消防機関等との連携を一層強化するとともに、鉄道事業者においても、救済・救護訓練等を計画的に実施し、非常事態に備える必要がある。

[対 策]

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、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・協力体制の強化を推進する。また、鉄道事業者においても、緊急時の応急復旧訓練を始めとする各種訓練を継続的に実施し、非常事態に対応できるよう努める。

第3部 踏切道における交通の安全

第1章 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるものの、改良をすべき踏切道がなお残されている現状にあります。

また、依然として無理な横断をする歩行者や、無理に進入する自動車運転者も多く、引き続き、踏切事故防止対策を総合的に推進することにより、踏切事故のない社会を目指します。

第2章 踏切道における交通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、一たび発生すると、令和元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す。

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、開かずの踏切への対策や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します。

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す。

踏切保安設備については、保守及び点検を徹底し、高規格・高機能への整備に努め、安全対策を図ります。

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]

現況においては、立体交差化、構造改良、歩行者等立体横断施設の整備、交通規制、統廃合など、安全対策を実施すべき踏切道がなお残されており、また、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寄与することを考慮し、今後とも市民及び関係機関の合意形成の下、踏切道の立体交差化、構造改良及び歩行者立体横断施設の整備などを促進する必要がある。

[対 策]

「抜本対策」として、遮断時間が長い踏切道などにより地域が分断され、特に安全面に関して都市機能の充実を図る必要がある地区や円滑な道路交通が阻害されている地区などについては、立体交差化による踏切道の除却を促進する。

また、効果の早期発現を目的とする「速効対策」として、歩道が狭隘な踏切道における構造改良や歩行者横断施設の整備に取り組む。

以上の「抜本対策」と「速効対策」との両輪による総合的な対策を効果的・効率的に推進する。

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ていない踏切道は、踏切遮断機の整備された踏切道に比べリスクが高いことから、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化を図るために、適切な交通規制の実施に努めるとともに、都市部にある踏切道のうち、列車により警報時間に差が生じているもの、自動車交通量の多いものについては、必要に応じ踏切支障報知装置の整備等を進める必要がある。

[対 策]

踏切遮断機の整備されていない踏切道について、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、踏切遮断機の整備を行うとともに、既存の設備については、定期的に巡視・点検、更新により保安度の向上を図る。

また、都市部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、必要に応じ踏切支障報知装置の整備を進める。

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に、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は、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場合や、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、警報無視、踏切遮断機突破等通行者に起因するものが多いことから、踏切道通行者に対し交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要がある。

[対 策]

各季の交通安全運動や鉄道事業者の行う踏切事故防止キャンペーン等の機会を捉えて、幅広い広報活動等を推進し交通安全意識の向上に努めるとともに、学校教育施設、高齢者施設、道路運送事業者等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。

最近の踏切事故は、踏切保安設備が設置されている踏切道においても、通行者に起因する事故が依然として多いことから、広報活動、通行指導等を強力に推進する。

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、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。