

第 11 次広島市交通安全計画（案）の概要

第11次広島市交通安全計画について

交通安全対策基本法第26条の規定により、広島県交通安全計画（令和3年6月作成）に基づき、広島市域における陸上交通の安全に関して、本市及び関係行政機関等が講ずべき施策の大綱を定めるもの

交通安全対策基本法（昭和45年・閣法）

目的：交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与すること

広島市交通安全対策会議
（昭和46年・広島市交通安全対策会議条例）

【基本法第18条・市町村交通安全対策会議】

市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、「市町村交通安全対策会議」を置くことができる

【会議メンバー】

会長：広島市長
委員：広島中央労働基準監督署長
中国地方整備局広島国道事務所長
中国運輸局広島運輸支局長
広島地方気象台次長
広島県環境県民局総括官（県民生活）
広島県教育委員会参与
広島県警察本部交通部長
広島市道路交通局長
広島市教育長
広島市消防局長



広島市交通安全計画（昭和46年～）

【基本法第26条・市町村交通安全計画等】

- 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする（第1項）
- 市町村交通安全計画は、おおむね次の事項について定めるものとする（第3項）
 - ① 交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
 - ② 交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

【基本法第38条・地方公共団体の施策】

- 地方公共団体は、法令に違反しない限りにおいて、国の施策（第29条～第37条・下記①～⑨）に準ずる施策を講ずるものとする
- ① 交通環境の整備
- ② 交通の安全に関する知識の普及等
- ③ 車両等の安全な運転の確保
- ④ 車両等の安全性の確保
- ⑤ 交通秩序の維持
- ⑥ 緊急時における救助体制の整備等
- ⑦ 損害賠償の適正化
- ⑧ 科学技術の振興等
- ⑨ 交通の安全に関する施策の実施についての配慮

第 11 次広島市交通安全計画（案）の構成図

【計画の基本理念】

- 交通事故のない社会を目指して
- 人優先の交通安全思想
- 高齢化が進んでも安全に移動できる社会の構築

第 1 部 道路交通の安全 ～ 道路交通事故のない社会を目指して

【第 10 次広島市交通安全計画の目標と成果】

○ 目標

令和2年までに

年間の死者数 15 人以下 事故件数 3,400 件以下

○ 成果

死者数：未達成 17 人（H29 年・過去最少）

事故件数：達 成 2,030 件

区 分	H28	H29	H30	R1	R2
死者数	23	17	30	19	19
事故件数	4,039	3,815	3,353	2,677	2,030
負傷者数	4,813	4,598	4,014	3,220	2,358

【第 11 次広島市交通安全計画の目標】

令和7年までに

年間の死者数 15 人以下 重傷者数 280 人以下

【重視すべき視点】

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

第 2 部 鉄道交通の安全

～ 鉄道事故のない社会を目指して

【安全対策を考える視点】

過去に起きた事故等の教訓を活かして効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から交通安全施策を推進する

【講じようとする施策】

- 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

第 3 部 踏切道における交通の安全

～ 踏切事故のない社会を目指して

【安全対策を考える視点】

- 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
- 踏切保安設備については、保守・点検を徹底し、高規格・高機能への整備に努める

【講じようとする施策】

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

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

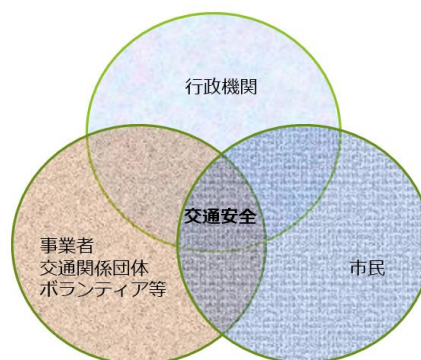
安全・安心して暮らせるまちづくりのため、人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、**究極的には交通事故のない社会を目指す**

2 人優先の交通安全思想

歩行者・交通弱者の安全を一層確保するため、「**人優先**」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する

3 高齢化が進進しても安全に移動できる社会の構築

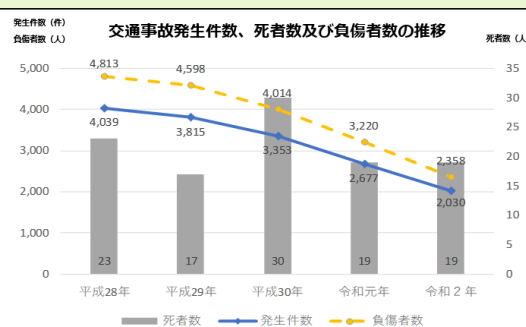
「**高齢になっても安全に移動することができる社会**」の構築を目指す



第1部 道路交通安全

1 第10次広島市交通安全計画の目標と成果

- 交通事故発生件数及び負傷者数は、**着実に減少**
- 死者数は、平成29年に過去最少の17人に減少するも、平成30年は30人、令和元年及び令和2年は19人と増加に転じた
- 第10次計画の目標「交通事故発生件数3,400件以下」は達成するも、「死者数15人以下」については未達成



2 道路交通事故の状況 ～ 死亡事故の特徴 (平成28年～令和2年・総死者108人)

- **時間帯別**
夜間（日没から日の出までの間）に発生した交通事故による被害が6割を占める（65人・**60.2%**）
- **年齢層別**
65歳以上の**高齢者**の割合が高い（45人・**41.7%**）
（10代以下：10人、20代：12人、30代：7人、40代：14人、50代：12人、60～64歳：8人）
- **状態別**
 - ・ **歩行中の被害**が最多（54人・**50%**）であり、令和2年は19人中11人が歩行中に亡くなっている
 - ・ 歩行中の死者のうち、半数を高齢者が占める（27人・50.0%）

第1部 道路交通安全

3 第11次広島市交通安全計画の目標

死者数「15人以下」（第10次計画に同じ）
重傷者数「280人以下」（新たに設定）

「KPIに反映」

「SDGs 目標達成への貢献」

広島市実施計画(2020-2024)
 第2期「世界に誇れる『まち』広島」創生総合戦略
 第6章第1節第2項 日常生活の安全・安心の確保

※ 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すため、今次計画から国（県）が目標値に設定

【考え方】

県の目標を基に、本市の地域特性を踏まえた目標とした

○ 死者数：県第11次計画目標（60人以下）× 26.0% = 15.6人 ≒ 15人以下

区分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	5年平均
死者数	23人	17人	30人	19人	19人	22人
県下全体に占める割合	26.7%	18.7%	32.6%	25.3%	26.8%	<u>26.0%</u>

○ 重傷者数：県第11次計画目標（700人以下）× 40.0% = 280人以下

区分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	5年平均
重傷者数	538人	520人	429人	402人	348人	447人
県下全体に占める割合	39.4%	40.3%	40.5%	38.5%	41.4%	<u>40.0%</u>

5

第1部 道路交通安全

4 重視すべき視点 ～ 道路交通安全についての対策

（1）高齢者と子供の交通事故防止

【現状】

- 高齢者は、総死者の4割を占め、その6割が歩行中の交通事故
- 子供は、死者数は少ないものの、第10次計画期間中、4人の子供が交通事故により犠牲（次代を担う子供の安全を確保する観点）

【主な取組】

- 加齢に伴う身体機能の変化や子供の成長過程等に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- 子供が日常的に移動する経路や通学路等における歩行空間の整備の積極的推進

【未就学児童に対する歩行教室】



（2）自転車の安全利用の促進

【現状】

- 令和2年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3割近くを占めている
- 令和2年の自転車事故の5割近くに、自転車側に何らかの交通違反が認められる

【主な取組】

- 「広島市自転車都市づくり推進計画」に基づく、安全で快適な自転車走行空間の整備の推進
- 交通安全教育等を通じた自転車に関する安全意識の醸成

【自転車走行空間の整備】



6

第1部 道路交通安全

4 重視すべき視点 ～ 道路交通安全についての対策

(3) 生活道路における地域との連携・協働による安全確保

【現状】

- 生活道路の交通事故件数は減少しているものの、生活道路の事故割合は全事故件数の14%程度の割合で推移している
- 登下校中の児童の列に自動車が入り込み、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・通学路の安全確保が急務

【主な取組】

- 県警察、地域住民等との連携・協働による登下校時の児童等の保護・誘導、交通事故の多いエリアにおける通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策
- 「広島市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の推進

【地域住民に対する旗振り指導】



(4) 飲酒運転の根絶

【現状】

- 飲酒事故件数は、度重なる厳罰化等により大きく減少したが、近年は、おおむね横ばい傾向。また、年齢層別では、40代による飲酒事故が約3割と最多

【主な取組】

- 関係機関、民間団体、事業者等と連携した「飲酒運転を絶対にしない、させない」規範意識の確立に向けた広報啓発活動等の推進
- アルコール依存症等の相談支援が受けられる窓口、自助グループの周知の推進

【飲酒運転根絶巡回展の開催】



第1部 道路交通安全

5 講じようとする施策

第11次広島県交通安全計画に基づき、国・県の関係行政機関、本市の関係部局等が連携し、今後5年間に講じようとする施策を8つの分野に分類の上、取りまとめる

(1) **道路交通環境の整備** ～ 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 など

(2) **交通安全思想の普及徹底** ～ 交通安全教育の推進、効果的な交通安全教育の推進 など

(3) **安全運転の確保** ～ 運転者教育等の充実、安全運転管理の推進 など

(4) **車両の安全性の確保** ～ 車両の安全性に関する基準等の改善の推進 など

(5) **道路交通秩序の維持** ～ 交通指導取締りの強化等、暴走族等対策の推進 など

(6) **救助・救急活動の充実** ～ 救助・救急体制の整備、救急医療体制の整備、救急関係機関の協力関係の確保等

(7) **被害者支援の充実と推進** ～ 損害賠償の請求についての援助等、交通事故被害者支援の充実強化

(8) **研究開発及び調査研究の充実** ～ 道路交通安全に関する研究開発及び調査研究の推進 など

第2部 鉄道交通の安全

1 鉄道事故のない社会を目指して

- 鉄道は、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
- 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る

2 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

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活かして効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から各種の交通安全施策を推進する

3 講じようとする施策

- (1) 鉄道交通環境の整備 ～ 鉄道施設等の安全性の向上、運転保安設備等の整備
- (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 ～ 運転士の資質の保持、計画運休への取組 など
- (4) 救助・救急活動の充実

第3部 踏切道における交通の安全

1 踏切事故のない社会を目指して

- 踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良をすべき踏切道がなお残されている現状にある
- 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い

2 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

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とともに、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、安全対策を図る

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