

# 第 11 次 三次市交通安全計画

[令和 3 (2021) ~ 7 (2025) 年度]



令和 4 (2022) 年 3 月  
三次市交通安全対策会議



# はじめに

## 「交通事故のない，日本一安全で安心な三次市」の実現を目指して

昭和20年代後半から40年代半ばにかけて，車社会が急激に進展する中，交通安全施設の不足に加え，車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから，道路交通事故の死傷者数が著しく増加し，交通安全の確保は大きな社会問題となりました。

そのため，交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図ることを目的に，昭和45（1970）年6月，交通安全対策基本法が制定され，本市においても，昭和46（1971）年以降，人命尊重の理念に立ち，10次にわたり「三次市交通安全計画」を作成し，交通安全対策を推進してきました。

その結果，令和2（2020）年には，市内の交通事故死者数は，1人（内高齢者0人），交通事故発生件数は39件となり，交通事故死者数は，昭和47（1972）年のピーク時の16人から大きく減少し，交通事故発生件数は，昭和45（1970）年のピーク時の414件の1/10以下まで減少しました。

これもひとえに，関係機関・団体のみならず市民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えます。

このように，本市の交通事故の発生と死傷者数は減少傾向にあるとはいえ，今後，高齢者の社会参加の拡大，高齢運転者の増加等に伴い，交通事故に関係する高齢者の割合は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。

この第11次三次市交通安全計画は，令和3（2021）年度から令和7（2025）年度までの5か年間に，市内において講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

この計画に基づき，関係行政機関・団体はもとより市民と行政が一体となって，地域の交通実態に即した効果的な交通安全施策を推進することにより，究極的には「交通事故のない，日本一安全で安心な三次市」の実現を目指して参ります。

市民の皆様方におかれましても，それぞれの立場で，この計画の実現に向けて積極的に取り組んでいただきますようお願い申し上げます。

令和4（2022）年3月

三次市交通安全対策会議会長

三次市長 福岡 誠志

# 目 次

第1部 計画の基本理念	1
1 基本的な理念	1
(1) 交通事故のない社会を目指して	1
(2) 人優先の交通安全思想	1
(3) 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築	1
2 計画の構成	2
3 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項	2
(1) 人手不足への対応	2
(2) 先進技術の普及	2
(3) 新型コロナウイルス感染症の影響	2
第2部 道路交通の安全	3
第1章 道路交通事故のない社会を目指して	3
1 歩行者の安全確保	3
2 地域の実情を踏まえた施策の推進	3
3 役割分担と連携強化	3
4 道路交通被害者等の参加・協働	4
第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し	4
1 道路交通事故の現状	4
2 道路交通事故の見通し	9
第2節 交通安全計画における目標	9
第2章 道路交通の安全対策	10
1 高齢者及び子供など交通弱者の安全確保の徹底	10
2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	11
3 生活道路における安全確保	11
4 先端技術の活用推進	12
5 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	12
6 地域が一体となった交通安全対策の推進	12
7 救助・救急活動及び被害者支援の充実	13
8 公共交通事業者等による自主的な安全管理体制の充実・強化	13
第3部 鉄道交通の安全	13
第1章 鉄道事故のない社会を目指して	13
第1節 鉄道事故の状況等	13
1 鉄道事故の状況	13

2 近年の運転事故の特徴	14
第2節 交通安全計画における目標	14
第2章 鉄道交通の安全対策	14
<b>第4部 踏切道における交通の安全</b>	15
第1章 踏切事故のない社会を目指して	15
第1節 踏切事故の状況等	15
第2節 交通安全計画における目標	15
第2章 踏切道における交通の安全対策	15
<b>第5部 現状・課題と具体的施策</b>	15
第1章 道路交通編	16
第2章 鉄道交通編	42
第3章 踏切道編	43

#### 巻末 用語の解説（掲載順）

（専門用語等は、本文中に……※を付けて、巻末に解説）

#### 別紙 段階的・体系的な交通安全教育について

#### 参考添付

- ・ 三次市自転車の安全利用に関する条例
- ・ 三次市犯罪被害者等支援条例
- ・ 三次市暴走族根絶推進に関する条例

# 第1部 計画の基本理念

## 1 基本的な理念

### (1) 交通事故のない社会を目指して

全国の地方都市と同様に、本市でも、かつてないスピードで人口減少と少子高齢化が進みつつある。このような時代変化を乗り越え、「しあわせを実感しながら住み続けたいまち」三次を実現するためには、その前提として、安全で安心して暮らすことができる地域社会を維持することが重要である。

地域の安全・安心を構成する要素は様々であるが、その中でも、交通事故は善良な市民を一瞬にして被害者と加害者にしてしまうという痛ましい事象であることから、交通安全の確保は市民のしあわせを守っていくための重要な要素である。

道路交通事故による死者数は全国的にも着実に減少しており、本市においても令和2(2020)年には1人と、2年連続で第10次計画の目標を達成することができた。鉄道交通の運転事故件数も、全国的には減少傾向にある。しかしながら、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。

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・経済的損失も勘案すれば、究極的には交通事故のない社会を目指すことを再認識すべきである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、不断の取組が必要である。

### (2) 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る。

また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、各種施策を推進していく必要がある。

### (3) 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の防止は喫緊の課題である。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化が進んでおり、全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となっている。

年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる社会を実現するためには、高齢になっても安全に移動することができる社会であることが必要である。

## 2 計画の構成

本計画は、前記の基本理念を踏まえ、道路交通、鉄道交通及び踏切道の安全対策について、それぞれの現状、計画期間中の目標及び具体的な施策を示す。

## 3 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

### (1) 人手不足への対応

交通機関等における人手不足の影響がみられ、自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、各事業所等において安全教育を徹底する等の取組が必要である。

### (2) 先進技術の普及

現在の車両の自動運転などの先進技術については、未だ開発余地はあるものの、近い将来には、一定程度の水準に達するものと予想される。

自動運転等の先進技術の普及は、運転の負担が軽減し、操作や判断ミスによる事故の減少、最適なルートでの移動による燃費向上、環境浄化などが期待されるとともに、高齢者など運転が難しい人の移動を支援することもできると考えられる。

しかし、運転に伴う人命に対する責任は、最終的には人間であることに変わりはないことから、技術の進歩に合わせ、運転者等に対してよりきめ細やかな知識、技術の教育・啓発活動を行っていく必要がある。

### (3) 新型コロナウイルス感染症の影響

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、陸上交通にも及び、様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルやテレワークの進展、外出自粛を受けての移動の減少など交通行動への影響も認められる。こうした影響を、本計画の期間を通じて注視する必要がある。

### 交通社会を構成する三要素

#### 人間に係る安全対策

- ・ 市民の運転知識・技能、交通安全意識の向上
- ・ 事業者における運転管理の改善、労働条件の適正化等
- ・ 市民による参加・協働型の交通安全活動の推進

#### 交通機関に係る安全対策

各交通機関における新技術の活用も含めた高い安全水準の維持

#### 交通環境に係る安全対策

国、県との連携の下で行われる機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制、交通に関する情報の提供、施設の老朽化対策等の推進

## 第2部 道路交通安全

### 計画期間中の目標

令和7（2025）年までに

- ① 交通事故死者数を年間 1 人以下（内高齢者を 0 人）
- ② 交通事故重傷者数を年間 8 人以下

## 第1章 道路交通事故のない社会を目指して

近年は、未就学児などの子供の事故や高齢運転者による事故が後を絶たない。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が一層求められている。

今後も、道路交通事故による死者数及び命に関わる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、次の点に留意しつつ、更に積極的な取組が必要である。

### 1 歩行者の安全確保

本市では、歩行者が関係する事故は減少傾向となっているものの、事故当事者として歩行者が関係した場合、重傷化する危険性が高いことから、人優先の交通安全を基本として、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

### 2 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に係る施策の推進にあたっては、地域の実情を踏まえ、交通安全に関する様々な施策メニューを組合せ、地域が主体となっていくことが有効である。特に、生活道路における交通安全対策については、市の各部門及び警察が役割に応じて適切に関与しながら、総合的なまちづくりの中で実現を図ることが効果的である。

その場合、さらに地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効である。

### 3 役割分担と連携強化

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



## 4 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを体験されている。市民啓発等において、交通事故被害者等の実体験を伝えることにより、共感的な理解の促進を図ることも重要である。

### 第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し

#### 1 道路交通事故の現状

広島県全体では、令和2（2020）年中の交通事故による24時間死者数（事故発生後24時間以内の死者数をいう。以下「死者数」という。）は71人と、2年連続で減少しているが、高齢者死者数の比率は50.7%と高い水準にある。

令和2（2020）年中の県内の全死者数を状態別に見ると、歩行中28人、自動車乗車中19人、二輪車乗車中14人の順に多く、事故類型別に見ると、車両単独20人、人対車両・横断中19人、人対車両・横断中以外7人、車両相互・正面衝突7人の順に多くなっている。

本市の死者数は、昭和47（1972）年には、16人と最高を記録したが、その後は着実に減少に向かい、昭和55（1980）年には5人とピーク時の約1/3にまで減少した。その後は突発的に10人以上の死者を記録した年もあるが、概ね数人の死者で推移し、令和元年、翌2年には過去最少の1人（内高齢者0人）と大幅に減少しており、令和2（2020）年までに死者数2人以下（内高齢者を1人以下）とするという第10次交通安全計画の目標を2年連続で達成した。

また、本市の交通事故発生件数と負傷者数は、昭和46（1971）年に発生件数414件、負傷者数599人の最高を記録したが、その後減少に向かい、昭和50（1975）年には、発生件数266件、負傷者数393人となり、ピーク時の約6割にまで減少した。

その後、再度増加に転じ、平成6（1994）年には交通事故発生件数が373件、負傷者数が524人とピーク時の約9割に達したが、以後は減少傾向となり、令和2（2021）年中には交通事故発生件数39件、負傷者44人とピーク時の1/10以下にまで減じている。

（図1）

このように、第10次三次市交通安全計画において設定した「令和2（2020）年の死者2人（内高齢者1人以下）、発生件数136件以下」の目標については、死者数にあっては令和元年と令和2年に、発生件数にあっては平成28年から令和2年まで5年連続でそれぞれ達成している。

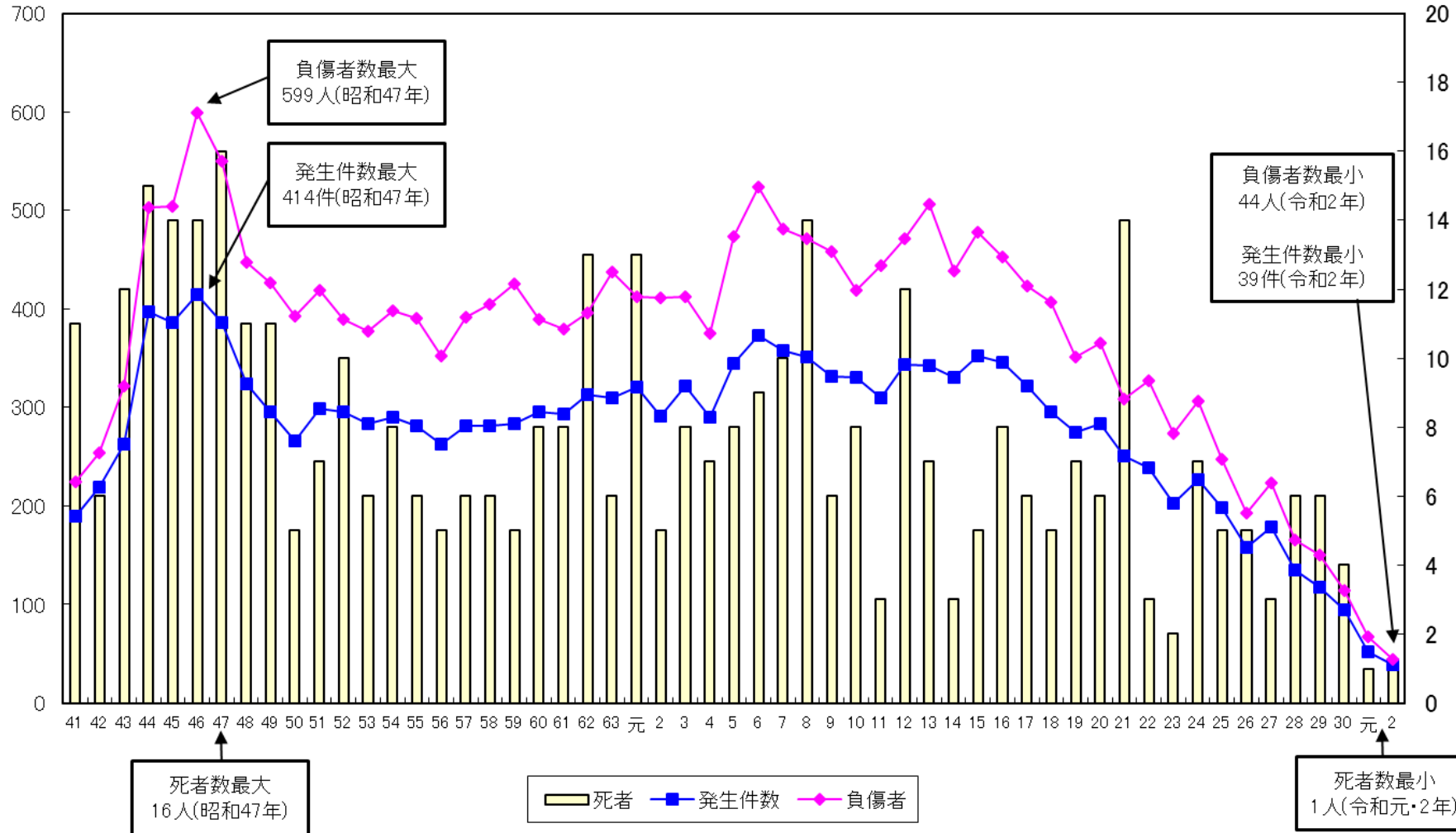
高齢者にあっては、平成28年は死者数6人中6人、平成29年は死者数6人中3人、平成30年は死者数4人中4人と高い割合で推移していたが、令和元年、令和2年と2年連続で高齢者死者数0を達成した。（図1、図2）

しかしながら、過去10年（平成23年～令和2年）間で見ると、死亡交通事故に占める高齢者死者数の比率は63.4%であり、依然として高い水準にある。

発生件数(件)  
負傷者(人)

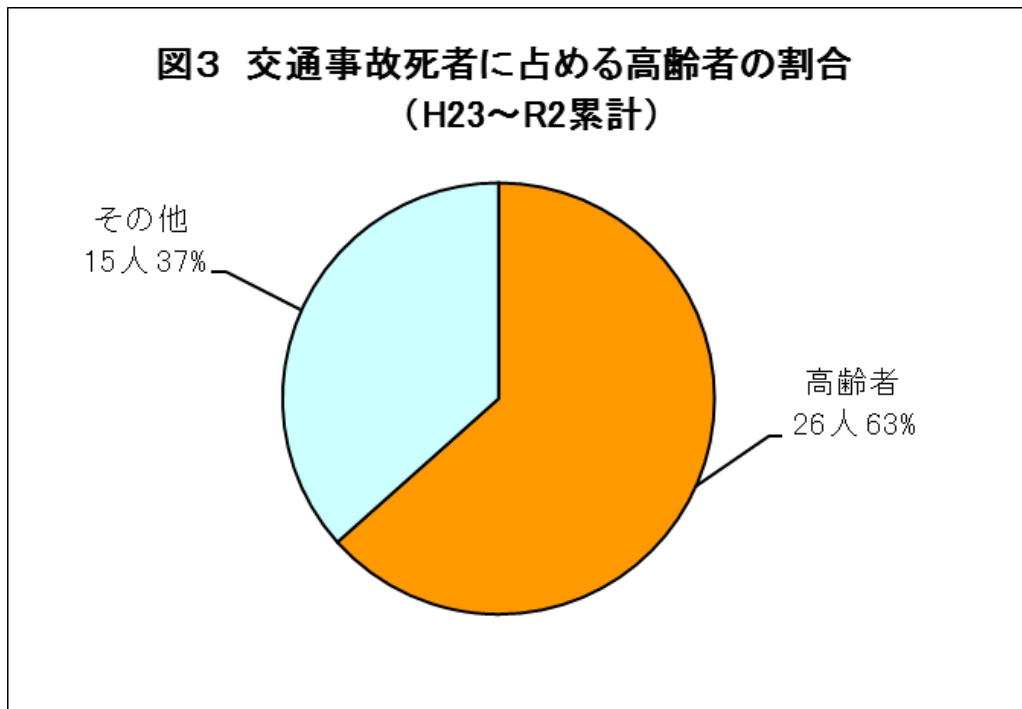
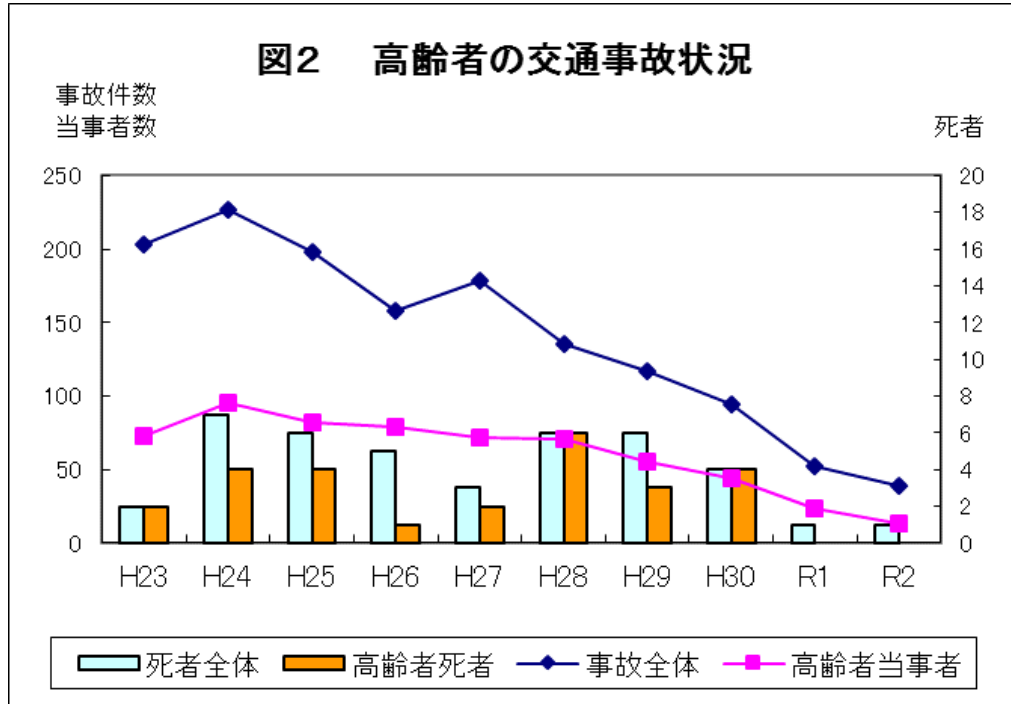
図1 三次市内(三次警察署管内)における交通事故の推移

死者(人)



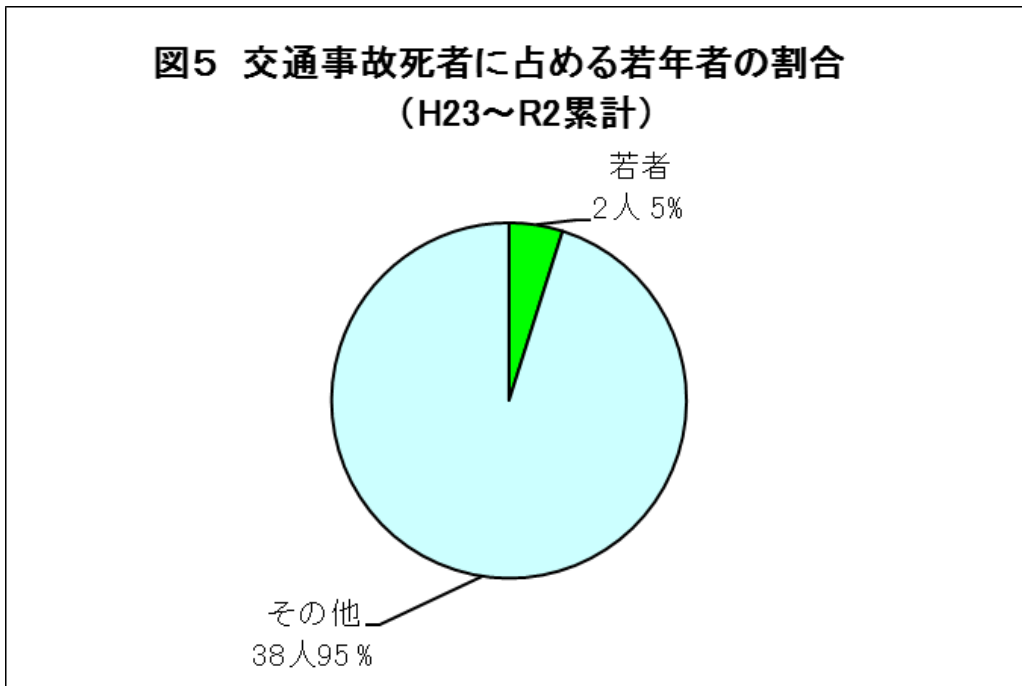
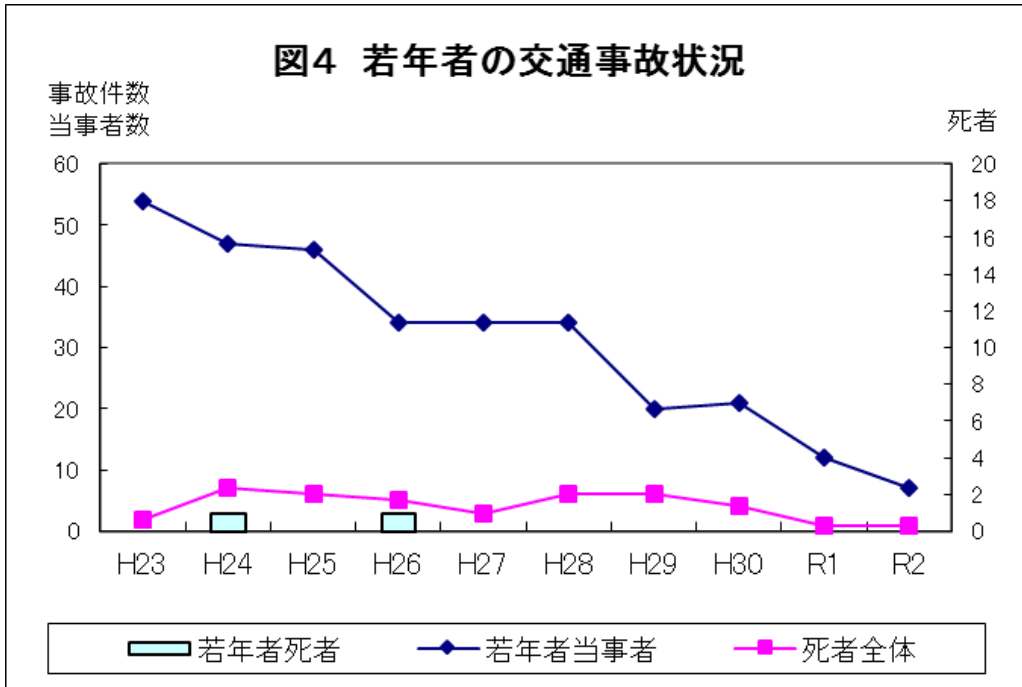
**【高齢者の事故】**

- 最近 10 年間では、人数は減少傾向にある。交通事故全当事者に占める 65 歳以上の高齢者の割合は 20 パーセント台前半で前回の統計と比べ大きな変化はない。(図 2)
- 一方で、全死者数の 6 割以上を高齢者が占めている。(図 3)



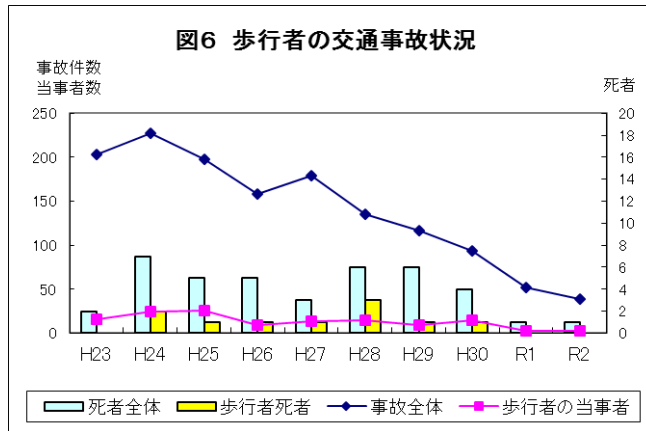
**【若年者の事故】**

- 交通事故当事者数で見ると、16歳以上25歳未満の若年者は10年間で1/10以下まで減少している。(図4)
- 平成27年以降、若年者の交通死亡事故は発生していない。



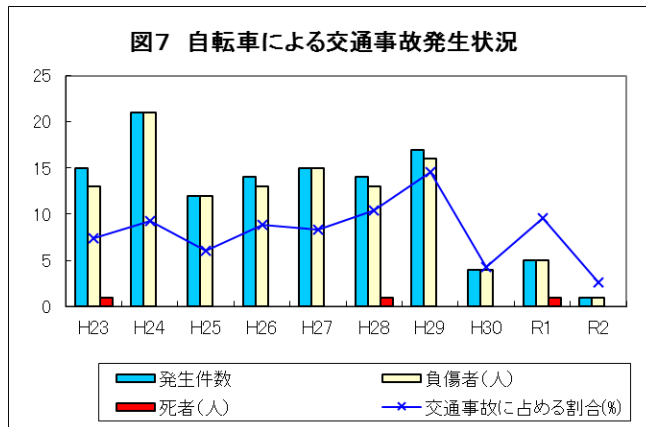
### 【歩行者の事故】

- 最近 10 年間で歩行者の関係する事故は減少傾向となっており、令和元年から歩行者の死亡事故は、発生していない。



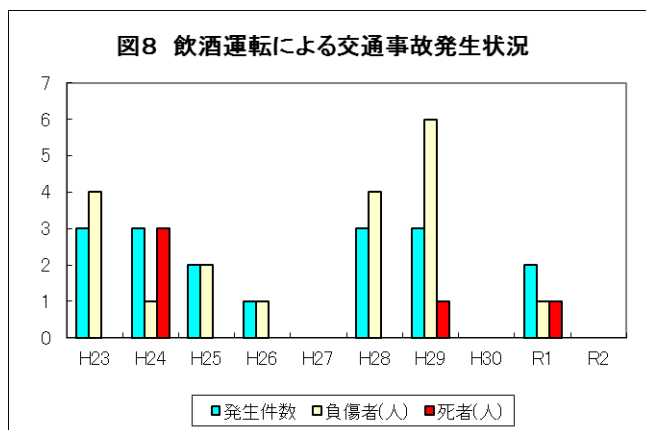
### 【自転車の事故】

- 自転車事故は 10 年間で減少傾向にあり、平成 30 年から大きく減少している。



### 【飲酒運転による事故】

- 飲酒運転による死傷交通事故は減少し、令和 2 年は 0 件を達成した。
- 要因としては、飲酒運転に対する徹底した取締りや関係機関の協力による市民啓発等の効果によるものと考えられる。



## 2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、社会経済情勢の動向に伴い今後も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に少なからず影響を及ぼす可能性がある。また、高齢者の人口増加及び社会参加の拡大、高齢運転者の増加等に伴い、様々な変動要因はあるものの、交通事故による全死者に占める高齢者の割合は、今後増加することも考えられる。

## 第2節 交通安全計画における目標

### 【県の考え方】

#### ・ 交通事故死者数

国の第11次交通安全基本計画の目標が「令和7（2025）年までに2,000人以下」に設定された。

国の第10次交通安全基本計画の目標値（2,500人以下）と国の第11次交通安全基本計画の目標の比率（80%）を踏まえた数値を目標とする。

#### ・ 高齢者死者数

高齢化社会の進行に伴って高齢者死者数の増加が懸念されることから、第8次交通安全計画以降、独自に目標を設定している。

過去5年の交通事故死者数と高齢者死者数の比率の平均が、国（55.4%）及び県（55.8%）ともに55%を上回っていることから、これ以下の数値を目標とする。

#### ・ 重傷者数

命に関わる重傷者数をゼロに近づけることを目指し、新たに国の第11次交通安全基本計画の目標に「令和7（2025）年までに22,000人以下」が設定された。

過去5年の国の重傷者数の平均（33,722人）と国の第11次交通安全基本計画の目標の比率（65.2%）を踏まえた数値を目標とする。

### 【本市の目標】

#### 1 交通事故死者数

第10次交通安全計画の目標2人×80%=1.6人≒**1人以下**

#### 2 高齢者死者数

第10次交通安全計画の目標1人×55%=0.55人≒**0人**

#### 3 重傷者数

過去5年の年平均12.4人×65.2%=8.08人≒**8人以下**

## 第2章 道路交通の安全対策

---

本市における道路交通事故の現状と今後の見通しを踏まえ、本計画期間（令和3年～令和7年）中の目標を達成するため、次の8つの視点から第5部第1章に示す具体的な施策に取り組むものとする。

### 1 高齢者及び子供など交通弱者の安全確保の徹底

高齢化が進展している本市においては、過去10年間を見た場合、高齢者の交通事故件数の割合が多く、今後増加することも考えられる。このため、高齢者等が安全に安心して外出や移動ができる交通社会の構築を目指し、歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、安全運転サポート車の普及等、高齢者が自動車を運転する場合の安全を支える対策を推進する必要がある。

高齢者が歩行、または自転車等を利用する場合の安全対策については、歩道や生活道路の整備、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策や地域の状況に適った自動運転サービス等の活用なども考えられる。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化※された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

高齢者の安全運転を支える対策については、運転支援機能の過信・誤解による事故を防止するため、老人クラブなどが主催する高齢者対象の参加・体験・実践型の交通安全教室などを通じて、運転支援機能をはじめとする技術とその限界等について、幅広く情報提供することに加え、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を進める。

運転免許を返納した高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための「三次市高齢者運転免許自主返納事業」などの対策との連携も重要である。

また、少子化の進展の中で安心して子供を生み育てることができる環境の整備が各分野において進められているところであるが、子供の交通安全の確保についても重視されるべき視点である。子供の交通事故死者数は減少してきているものの、次代を担う子供の安全を確保する観点から、従来から行っている各学校における交通安全教室等を通じて交通安全に対する意識を高めるとともに、「三次市通学路交通安全プログラム」に基づき、関係機関が連携して通学路の危険箇所の点検、改善、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を図る取組の継続が求められる。

また、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等をはじめ地域で子供を見守っていくための取組を充実させてるほか、子供に対しても、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等を分かりやすく行うことが必要である。

## **2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上**

本市では、交通事故死者数に占める歩行者の割合は、過去10年間で約1/3を占めている。

県内においても、歩行者横断中の死者数は状態別の中で最も多く、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の原則が守られていないことにより発生している。

このため、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の原則を徹底するなど、運転者の遵法意識の向上を図る。

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、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

また、人優先の考えの下、警察と協力して未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路における横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備など、安全・安心な歩行空間の確保を進めることにより、歩行者の安全確保を図る。

自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者にもなることから、平成27年9月に制定した「三次市自転車の安全利用に関する条例」を踏まえ、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の安全対策を推進する。また、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を図る。

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

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

## **3 生活道路における安全確保**

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

生活道路の安全対策については、ゾーン30※の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンブ※等が普及段階を迎えている。引き続き、自動車の速度抑制を図る



ための道路交通環境整備，生活道路における安全な走行方法の普及等を推進していく必要がある。

また，生活道路における各種対策を実施していく上では，対策着手段階からの住民の関わりが重要であり，地域の専門家を交えた取組を進めるなど，その進め方にも留意する必要がある。

こうした取組を継続し，「生活道路は人が優先」という意識の市民への浸透を目指す。

#### **4 先端技術の活用推進**

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により，交通事故が減少している。今後も，サポカー・サポカーSの普及はもとより，運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及，車車間通信，レベル3以上の自動運転※の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など，先端技術の活用により，交通事故の更なる減少が期待される。そうした状況変化にも対応できるよう，技術開発等の動向を踏まえつつ，交通安全に関する普及啓発や教育内容を工夫する。

また，職業運転手等の人手不足が深刻化している中で，先端技術の活用により，人手不足を解決しつつ，安全の確保を図る。

#### **5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進**

警察から交通事故の発生地域，場所，形態等について可能な限り詳細な情報の提供を受け，関係機関において，きめ細やかな対策を講じることにより，効果的な交通事故防止，交通安全の確保を図る。

#### **6 地域が一体となった交通安全対策の推進**

高齢化の一層の進展等に伴う地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ，安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化するため，関係団体，住民等との協働により，地域に根ざした交通安全の取組を推進する必要がある。

一方で，交通ボランティアなど地域において交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいることから，インターネット等を通じた交通事故情報等の提供などにより，若者を含む地域住民に交通安全対策について関心を高めていただき，当該地域における交通安全活動に積極的に参加していただくよう促す取組を強化していくことが重要である。

## **7 救助・救急活動及び被害者支援の充実**

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図る。また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）や、平成31年4月1日に制定した「三次市犯罪被害者等支援条例」を踏まえ、県等と連携して交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図る。

## **8 公共交通事業者による自主的な安全管理体制の充実・強化**

市民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、本市に關係する公共交通事業者に対して、積極的に安全管理体制を構築するよう助言・指導を行う。

# **第3部 鉄道交通の安全**

## **第1章 鉄道事故のない社会を目指して**

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。以下に同じ。）は、市民生活に欠くことのできない交通手段である。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。また、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めていることから、利用者等が關係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

### **第1節 鉄道事故の状況等**

#### **1 鉄道事故の状況**

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

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

なお、平成17（2005）年には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、平成18（2006）

年から令和元（2019）年までは乗客の死亡事故は発生していない。

県内における鉄道の運転事故件数は、平成27（2015）年度から令和元（2019）年度までの5年間に、76件（死者44人、負傷者20人）の事故が発生している。

## 2 近年の運転事故の特徴

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

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

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

## 第2節 交通安全計画における目標

### 計画期間中の目標

- 1 乗客の死者数0の継続
- 2 運転事故全体の死者数減少

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

近年は人口減少等による輸送量の伸び悩み等から、本市内においては三江線が廃止され、芸備線においても厳しい経営を強いられている状況であるが、重大な列車事故の未然防止を図るため、引き続き安全対策を推進していく必要がある。

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

## 第2章 鉄道交通の安全対策

本市における鉄道事故の状況等を踏まえ、本計画期間中の目標を達成するため、第5部第2章に示す具体的な施策に取り組むものとする。

## 第4部 踏切道における交通の安全

### 第1章 踏切事故のない社会を目指して

#### 第1節 踏切事故の状況等

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

市内においては、人が死傷する交通事故の発生はないが、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す必要がある。

#### 第2節 交通安全計画における目標

計画期間中の目標

令和7（2025）年度までに踏切事故を発生させないことを目指す。

### 第2章 踏切道における交通の安全対策

本市においては、人が死傷する交通事故の発生はない状況であるが、今後も踏切事故の発生を抑止するため、第5部第3章に示す具体的な施策に取り組むものとする。

## 第5部 現状・課題と具体的施策

道路交通、鉄道交通及び踏切道の安全対策について、それぞれを構成する分野毎の現状と課題及び具体的施策を次表に示す。

## 第1章 道路交通編

区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
第1節 道路交通環境の整備		
1 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	<p><b>【現状・課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 県内の交通事故情勢は依然として厳しい状況               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通事故死者数の5割が歩行中・自転車乗車中であり、そのうち約半数が自宅から500m以内の身近な場所での交通事故によるもの</li> <li>・ 死者数のうち65歳以上の高齢者が約半数を占める</li> <li>・ 未就学児や児童が犠牲となる交通事故が全国的に相次いでいる</li> </ul> </li> <li>○ これまでの交通安全対策は「車中心」               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策はなお不十分</li> <li>・ 生活道路への通過交通の流入等の問題（生活道路における歩行者の死者数は全死者数の8%）</li> </ul> </li> </ul> <p><b>【施策の方向】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「人」の視点に立った交通安全対策を推進</li> <li>○ 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</li> </ul>	<p>(1) 生活道路における交通安全対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通事故の多いエリアにおいて、市、警察、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</li> <li>○ 生活道路については、「ゾーン30」を整備するなどの低速度規制を実施</li> <li>○ 道路管理者において、歩道の整備等による歩行空間ネットワークの整備、県公安委員会の交通規制と連携したハンプやクランク等整備による歩行者や自転車の通行を優先するゾーンの形成等を実施</li> <li>○ 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。）による分かりやすい道路標識・道路標示の整備</li> </ul> <p>(2) 通学路等における交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 通学通園路の整備               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各道路管理者において、通学路や未就学児が日常的に集団で移動する経路（以下「通園路」という。）の歩道整備、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道の表示等を推進</li> </ul> </li> <li>○ 通学通園路の設定と安全点検               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通学路や日常的に未就学児等を中心に子供が集団で日常的に利用する経路（以下「通園路」という。）について、定期的な合同点検や対策の改善等の取組を実施</li> <li>・ 緊急安全点検等の結果を踏まえ、「三次市通学路交通安全プログラム」に基づき、学校、教育委員会、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者、三次警察署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</li> <li>・ 学校において、交通安全計画を立て、関係機関に対して教育、指導や資料の提供等について協力を依頼</li> </ul> </li> </ul>

区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 通学路，通園路，生活道路，市街地の幹線道路等において歩道を整備</li> <li>○ 特に，通学路，通園路等，交通の安全を確保する必要がある道路において，地域及び関係機関が協力してきめ細かな事故防止対策を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 集団登下校の実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路事情や防犯環境等を踏まえ，集団登下校を適切に実施するとともに，警察，P T A，その他の関係機関・団体等と連携して登下校時の交通規制，保護，誘導等の確保及び防犯対策を実施</li> </ul> </li> </ul> <p>(3) 高齢者，障害者等の安全に資する歩行空間等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 高齢者，障害者等の安全対策 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅，公共施設，福祉施設，病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を整備</li> <li>・ 歩道の段差・傾斜・勾配の改善，音響式信号機※や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機，自転車駐車場，障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備</li> <li>・ 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</li> <li>・ 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を整備</li> <li>・ 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，公共施設の位置や経路等を適切に案内</li> </ul> </li> <li>○ 違法駐車・駐輪等の対策による歩行空間の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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排除を強化</li> <li>・ 歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車や放置自転車の排除</li> </ul> </li> </ul>
2 高速道路の活用促進による生活道路との機能分化	<p>【現状・課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 生活道路への通過交通の流入等の問題は深刻</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> <li>○ 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により，人優先の道路交通を形成</li> </ul>

区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
3 幹線道路における交通安全対策の推進	<p>【施策の方向】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 高速道路の活用等による道路の適切な機能分化</li> </ul>	
	<p>【施策の方向】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 事故危険箇所や死傷事故率の高い区間等を優先的に選定し、これまでの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」により対策を立案</li> <li>○ 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</li> <li>○ 高速自動車国道等における総合的な事故防止対策の推進</li> <li>○ 道路の改善等による環境整備</li> </ul>	<p>(1) 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進</p> <p>交通安全に資する道路整備事業を効率的・効果的に実施するため、次の手順により「<u>事故ゼロプラン※</u>（事故危険区間重点解消作戦）」を推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> <li>○ 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、データを活用しながら効果の高い対策を立案・実施</li> <li>○ 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、評価結果を次の対策の検討に活用</li> </ul>
		<p>(2) 事故危険箇所対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> <li>○ 事故危険箇所において、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、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良、<u>視距の改良※</u>、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</li> </ul> <p>(3) 重大事故の再発防止</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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対策を検討</li> </ul>



区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
		<p>(4) 適切に機能分担された道路網の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 異種交通の分離 歩道や自転車道等の整備等により，歩行者，自転車，自動車等の異種交通の分離を推進</li> <li>○ 交通量の分担 高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等により利用しやすい環境を整備し，より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性の向上を推進</li> </ul>
		<p>(5) 高速自動車国道等における事故防止対策の推進</p> <p>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等を推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 事故削減に向けた総合的な施策の実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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，事故要因の詳細な分析や，関係機関合同による現場検討会等を踏まえた事故抑止効果の高い自発光式視線誘導標，高機能舗装，高視認性区画線，<u>導流レーンマーク※</u>，凹凸型路面標示，注意喚起標識，薄層舗装の整備等</li> <li>・ 道路構造上往復に分離されていない非分離区間については，ワイヤーロープを設置するなど対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止</li> <li>・ 逆走及び歩行者，自転車等の立入り事案による重大事故防止のための標識や路面標示の整備</li> <li>・ 渋滞区間における追突事故防止のための情報板の効果的な活用</li> <li>・ 後尾警戒車等による渋滞最後尾付近の警戒</li> <li>・ 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，必要に応じてヘリコプターによる救助・救急活動の実施</li> </ul> </li> <li>○ 安全で快適な交通環境づくり</li> </ul>



区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
		<p>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による過労運転やイライラ運転の防止</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 高度情報技術を活用したシステムの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>道路利用者へ道路交通情報等を提供する<u>道路交通情報通信システム（VICIS）</u>※及びETC2.0等の整備・拡充を図るとともに，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サービス等を推進</li> </ul> </li> </ul> <p>(6) 道路の改築等による交通事故対策の推進</p> <p>次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> <li>歩道等を設置するための既存道路の拡幅，幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策，自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道等の整備</li> </ul> </li> <li>○ 交差点改良 <ul style="list-style-type: none"> <li>交差点のコンパクト化等による交差点付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消</li> </ul> </li> <li>○ 道路の機能と利用実態との調和 <ul style="list-style-type: none"> <li>交通流の実態を踏まえつつ，沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備，植樹帯の設置，路上駐停車対策等を推進</li> </ul> </li> <li>○ 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の通行空間の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の交通量や通行の状況に応じ，幅の広い歩道，自転車道等の整備を推進</li> </ul> </li> </ul>

区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 歴史的みちすじ等の整備 歴史的街並みや史跡等の環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の体系的な整備</li> </ul>
4 交通安全施設等の整備事業の推進	<p><b>【現状・課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 社会インフラの老朽化が全国的な課題となる中、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推進することが必要</li> <li>○ 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</li> </ul> <p><b>【施策の方向】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通安全施設等が今後もその機能を維持し、効果を発揮するよう、令和3（2021）年度から7（2025）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、県公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(7) 交通安全施設等の高度化 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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<u>集中制御化・プログラム多段系統化※</u>等の信号制御の改良を推進するとともに、<u>疑似点灯防止※</u>による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進</li> <li>○ 道路標識等の整備 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</li> </ul> </li> </ul> <p>(1) 歩行者・自転車対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「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、少子高齢化社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化や通学路及び通園路等における安全・安心な歩行空間を確保</li> <li>○ 自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間を確保</li> </ul> <p>(2) 幹線道路対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 事故データの客観的な分析等による事故原因の検証に基づく信号機の改良、交差点改良等の対策の推進</li> </ul> <p>(3) 交通円滑化対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 信号機の改良、駐車対策等により、交通容量の拡大、交通の円滑化、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進</li> </ul>

区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
	<p>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</p>	<p>(4) ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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，広域的かつ総合的な交通規制等を行うための交通管制システムの充実・改良 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 多段系統化等の信号制御の改良</li> <li>・ 最先端の情報通信技術（ICT）等を用いた光ビーコン※の整備拡充</li> <li>・ 新交通管理システム（UTMS）※の推進</li> <li>・ 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</li> </ul> </li> </ul> <p>(5) 道路交通環境整備への住民参加の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域住民や道路利用者が参加する交通安全総点検を推進するとともに、「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</li> </ul>
5 高齢者等の移動手段の確保・充実	<p>【現状・課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 人口減少や少子高齢化，生活様式の変化等により，昭和40年代以降，公共交通の利用者は減少を続け，地域に必要な生活交通の維持・確保が年々厳しくなる状況</li> </ul> <p>【施策の方向】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域で支える持続可能な生活交通の仕組みづくりが必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 市町における地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）の策定を推進</li> <li>○ 地域の特性に応じた持続可能な移動手段の確保・充実</li> </ul>
6 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	<p>【施策の方向】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に安心して歩行できる道路環境の実現</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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推進</li> <li>○ バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間の整備</li> </ul>
7 無電柱化の推進	<p>【施策の方向】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 安全で快適な通行空間の確保等の観点から，必要に応じて，「無電柱化の推進に関する法律」に基づき，関係事業者と連携し無電柱化を推進</li> </ul>

区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> </ul>
8 自転車利用環境の総合的整備	<p><b>【現状・課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自転車の良好な利用環境創出のため、自転車歩行者道の整備が徐々に進んできており、より快適な走行空間を確保しつつあるが整備はまだ不十分</li> <li>○ 三次市では自転車駐車場の整備・放置禁止区域の設定等の措置により、放置自転車は徐々に減少傾向にある</li> </ul> <p><b>【施策の方向】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 快適な走行空間の確保</li> <li>○ 必要に応じて駐輪場の整備など自転車の利用環境を整備</li> </ul>	<p>(1) 安全で快適な自転車利用環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講ずるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出</li> <li>○ 自転車ネットワーク計画を含む市町版自転車活用推進計画の策定の促進や、当該ネットワーク計画に基づく関係機関と連携した自転車通行空間の整備等</li> <li>○ 駅付付近や主要箇所における駐輪場の整備</li> </ul>
9 I T S システムの活用	<p><b>【施策の方向】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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<u>高度道路交通システム（ITS）※</u>を引き続き推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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VICISを整備・拡充</li> <li>○ 高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及</li> <li>○ 光ビーコン，ETC2.0等のインフラ整備による詳細な道路交通情報の収集・提供</li> <li>○ 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</li> </ul>

区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
10 災害に備えた道路交通環境の整備	<p><b>【施策の方向】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> <li>○ 災害発生時における交通規制の実施</li> <li>○ 災害発生時における道路の被災状況や交通規制等について、迅速かつ的確な情報提供</li> </ul>	<p>(1) 災害に備えた道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策</li> <li>○ 豪雨・豪雪時等における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</li> <li>○ 避難場所等の防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、強化</li> </ul> <p>(2) 災害に強い交通安全施設等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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導入や交通規制資機材の整備</li> </ul> <p>(3) 災害発生時における交通規制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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、必要に応じて、災害対策基本法に基づく通行禁止等の交通規制を迅速かつ的確に実施</li> </ul> <p>(4) 災害発生時における情報提供の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 復旧作業や緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備</li> <li>○ 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</li> </ul>
11 総合的な駐車対策の推進	<p><b>【現状・課題】</b></p> <p>○ 違法駐車は、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となり、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となるおそれがある。</p> <p><b>【施策の方向】</b></p>	<p>(1) 駐車場等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通計画や土地利用計画を踏まえた駐車場整備の誘導、配置適正化及び有効利用</li> <li>○ 都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の整備を推進</li> </ul> <p>(2) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民へ広報・啓発</li> <li>○ 三次交通安全推進隊をはじめとする関係機関、団体及び住民が連携し、違法駐車を排除する気運を醸成</li> </ul>

区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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、地域の状況に応じた駐車対策を推進</li> </ul>	
12 道路交通情報の充実	<p>【施策の方向】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> <li>○ 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、道路交通情報を充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 情報収集・提供体制の充実 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 光ビーコン，交通監視カメラ，車両感知器，<u>交通情報板</u>※，道路情報提供装置等の整備</li> <li>○ 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</li> </ul> </li> <li>(2) 分かりやすい道路交通環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 視認性・耐久性に優れた道路標識及び系統的で分かりやすい案内標識の整備</li> <li>○ 主要な幹線道路の交差点付近におけるルート番号等を用いた案内標識の設置や英語併記の推進</li> </ul> </li> </ul>
13 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	<p>【施策の方向】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 休憩場所の提供やわかりやすい道路標識等の整備を進めるほか、道路の使用及び占用の適正化によって、道路交通の円滑化を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 道路の使用及び占用の適正化等 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 道路の使用及び占用の適正化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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の適正な運用及び指導の実施</li> </ul> </li> <li>○ 不法占用物件の排除等 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路交通に支障を与える不法占用物件等については，実態把握や警察等と連携した強力な指導取締りにより排除し，特に市街地について重点的に是正を実施</li> <li>・ 不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して行い，「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想を普及</li> <li>・ 道路工事調整等においてデジタル地図を活用したデータ処理（コンピュータ・マッピング・システム）の活用を拡大</li> </ul> </li> <li>○ 道路の掘り返しの規制等 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路の掘り返しを伴う占用工事については，無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため，施工時期や施工方法を調整</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
		(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推進
		(3) 子供の遊び場等の確保 ○ 学校施設等の開放に当たっては、保護者や地域の関係団体等と連携して幼児、児童及び生徒の安全を確保
		(4) 道路法に基づく通行の禁止又は制限 ○ 道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のため、やむを得ないと認められる場合には、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を実施 ○ 車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りを推進
		(5) 地域の状況に応じた安全の確保 ○ 積雪時において、広範囲で躊躇ない予防的・計画的な通行規制、集中的な除雪作業、チェーン規制、凍結防止剤の散布等を実施 ○ 積雪地域における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の推進 ○ 大雪が予想される場合には、道路情報板への表示や SNS 等様々な手段を活用して、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かけなど、幅広く情報提供 ○ 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 ○ 道路情報提供装置等の整備を推進



区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
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	別紙「段階的・体系的な交通安全教育について」のとおり	
2 効果的な交通安全教育の推進	<p><b>【現状・課題】</b></p> <p>○ 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実施している。</p> <p><b>【施策の方向】</b></p> <p>○ 交通安全教育体制の整備・充実や指導者のレベルアップを図るとともに、受講者の年齢や情報リテラシー等に応じた教育内容、受講者が理解しやすい教育手法等を取り入れ、効果的に推進</p> <p>○ 動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進</p>	<p>(1) 参加・体験・実践型の教育手法の活用</p> <p>○ 教育効果を高めるため、参加・体験・実践型の教育手法を活用</p> <p>○ 市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、広報等に市民が積極的に参加できるような仕組みづくり</p> <p>(2) 関係機関・団体相互の連携</p> <p>○ 警察等の交通安全教育を行う専門機関・団体と連携し、学習に必要な資機材の貸与、講師の派遣及び情報提供等の協力を得て、学習プログラムを充実</p> <p>(3) 受講者の特性等に応じた教育の内容及び方法の選択</p> <p>○ 交通安全教育のカリキュラムや指導事項は、受講者の年齢、主な通行の態様、業務の態様等の特性に応じたものにするるとともに、地域の道路及び交通の状況、実施時期、天候等に配慮して策定</p> <p>○ 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を開発・導入</p> <p>(4) 交通安全教育の効果測定</p> <p>○ 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し</p> <p>(5) 社会情勢等に応じた交通安全教育の内容の見直し</p> <p>○ 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し</p>



区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
3 交通安全に関する普及啓発活動の推進	<p><b>【現状・課題】</b></p> <p>○ 交通社会の主役である市民一人一人が、交通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普及啓発活動を実施している。</p> <p><b>【施策の方向】</b></p> <p>○ 引き続き、市民に受け入れられやすい内容、手法を工夫し、効果的な普及啓発活動を推進</p>	<p>(1) 交通安全運動の推進</p> <p>交通対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携し、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組織的・継続的に展開する。</p> <p>○ 各季の交通安全運動の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 春の全国交通安全運動</li> <li>・ 広島県夏の交通安全運動</li> <li>・ 秋の全国交通安全運動</li> <li>・ 年末交通事故防止市民総ぐるみ運動</li> </ul> <p>○ 効果的な運動とするための留意点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運動重点は、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止、飲酒運転の根絶等、地域の交通情勢に即した事項を設定</li> <li>・ 市民参加型の交通安全運動となるよう、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について住民に周知</li> <li>・ 事故実態、住民や交通事故被害等のニーズ等を踏まえて実施</li> <li>・ 「交通事故死ゼロを目指す日」における広報活動等を展開</li> <li>・ 事後に、運動の効果を検証、評価し、一層効果的な運動となるよう工夫</li> </ul> <p>○ 市及び関係団体が一体となった運動の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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として実施</li> <li>・ 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を促進</li> <li>・ 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できるよう工夫</li> </ul> <p>(2) 「三次市 交通安全の日」の実施</p> <p>○ 全国で子供が登下校中に交通事故等の被害に痛ましい事故が発生しており、こういった事故等から子供の命を守っていくためには、地域全体で子供を見守ることが重要であ</p>

区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
		<p>ることから、本市独自の施策として、毎月15日（15日が土・日・祝日の場合は、その直後の休日以外の日）を「三次市交通安全の日」と位置づけ、市、警察等の関係機関・団体等が連携して、広く市民に交通安全思想の普及・浸透を図るとともに、主要交差点等での交通監視や通学路における登下校時の見守り活動等を実施</p> <p>(3) 横断歩行者の安全確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> <li>○ 歩行者に対して、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を周知</li> <li>○ 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</li> </ul> <p>(4) 自転車の安全利用の推進</p> <p>「三次市自転車の安全利用に関する条例」に定める責務等を啓発するとともに、以下の項目について対策を進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自転車交通ルール等の周知徹底 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車は「車両」であり、車両としてのルールを遵守するとともに、自転車利用者は、歩行者や他の車両に配慮した交通マナーを実践しなければならないことについて、「自転車安全利用五則」を活用するなどにより普及啓発を実施</li> <li>・ 自転車については、交通ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等における啓発の充実を工夫</li> </ul> </li> <li>○ 自転車交通事故防止対策 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者として責任を問われる場合があるという意識の啓発を図るとともに、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等を推進</li> </ul> </li> </ul>

区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付け等を促進</li> <li>○ 被害軽減対策 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全ての年齢層に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解を促進、知識を普及し、自転車常用時のヘルメット着用を推奨</li> <li>・ 安全性に優れた幼児2人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう啓発</li> <li>・ 保護者に対して、幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施</li> </ul> </li> <li>○ 自転車の安全性の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車利用者に対して、自転車安全整備店における定期的な点検整備、自転車の正しい利用方法等について周知を図るとともに、自転車事故に対応するTSマーク保険の普及を促進</li> <li>・ 関係事業者の協力を得つつ損害賠償責任保険等への加入を加速化</li> <li>・ 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を促進</li> </ul> </li> </ul> <p>(5) 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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサーを用いた着用効果を実感できる参加・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を啓発</li> </ul> <p>(6) チャイルドシートの正しい使用の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ チャイルドシートの不適正使用時の致死率は適正使用時と比較して格段に高くなるため、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、着用推進シンボルマークの活</li> </ul>

区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
		<p>用等により，幼稚園・保育所・認定こども園，病院，販売店等と連携し，保護者（特に，比較的年齢の高い幼児の保護者）に対して，使用効果及び正しい使用方法について効果的な広報啓発・指導を推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 6歳以上であっても，体格等の状況により，シートベルトを適切に着用させることができない子供にはチャイルドシートを使用させることについて啓発</li> <li>○ 各種支援制度の活用を通じて，チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進</li> <li>○ 販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言を促進</li> </ul> <p>(7) 反射材用品等の普及促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> <li>○ 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</li> <li>○ 特に，歩行中死者数に占める割合の高い高齢者に対しては，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，その普及を促進</li> <li>○ 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の情報を提供</li> </ul> <p>(8) 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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通安全教育・広報啓発活動 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 飲酒運転の危険性や，飲酒運転による交通事故の実態を周知するため，飲酒体験ゴーグル等を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育や広報啓発活動を引き続き推進</li> </ul> </li> <li>○ 関係機関・団体等との連携 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「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ため，交通ボランティアや安全運転管理者，<u>運行管理者</u>※，酒類製造・販売業者，酒類提供</li> </ul> </li> </ul>

区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
		<p>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推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 飲酒運転根絶の受け皿としての運転代行サービスの普及促進を図るとともに、飲酒運転代行業の健全化及び利用者の利便性・安心感の向上を図るための施策を推進</li> <li>・ 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ことから、若年運転者層への広報啓発を関係機関・団体と連携して推進</li> <li>・ 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、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取組を推進</li> </ul> <p>(9) 効果的な広報の実施</p> <p>テレビ、ラジオ、新聞等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえ、日常生活に密着した内容や、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、具体的でわかりやすく訴求力の高い交通安全広報を重点的かつ集中的に実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 広範かつ集中的な広報 <ul style="list-style-type: none"> <li>学校、職場、地域等における広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を実施</li> </ul> </li> <li>○ 家庭に浸透するきめ細やかな広報 <ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、町内会等を通じた広報等により、家庭に浸透するきめ細かな広報を充実</li> </ul> </li> <li>○ 広報資料、情報の積極的な提供 <ul style="list-style-type: none"> <li>交通の安全に関する資料や情報の提供等を行い、報道機関の理解と協力を求め、民間団体の交通安全に関する広報活動を支援</li> </ul> </li> </ul> <p>(10) その他の普及啓発活動の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 高齢者における特性の理解 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態を広報</li> </ul> </li> </ul>

区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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教育・啓発</li> <li>○ 薄暮・夜間時間帯における事故防止啓発活動 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 薄暮・夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反，飲酒運転，歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知</li> <li>・ 季節や気象の変化，地域の実態等に応じ，自動車及び自転車の前照灯の早期点灯，対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに，歩行者，自転車利用者の反射材用品等の着用を推進</li> </ul> </li> <li>○ 二輪車運転者の被害軽減対策の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>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いることから，二輪車運転中の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・団体と連携して広報啓発を推進</li> </ul> </li> <li>○ 乗用トラクターの事故防止の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> </li> <li>○ 交通事故情報の提供 <ul style="list-style-type: none"> <li>インターネット等各種広報媒体を通じて，広島県警察が提供する交通事故発生情報の事故データ及び事故多発地点等に関する情報を提供・発信</li> </ul> </li> <li>○ 交通安全情報の提供 <ul style="list-style-type: none"> <li>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，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活用，点検整備の方法，交通事故の概況等の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提供</li> </ul> </li> </ul>

区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	<p><b>【現状・課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> <li>○ 一方で交通ボランティア等の高齢化が進展</li> </ul> <p><b>【施策の方向】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 引き続き、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を展開</li> </ul>	<p>(1) 主体的活動の促進 交通安全を目的とする民間団体について、交通安全指導者の養成及び諸行事に対する援助、必要な資料の提供等により、活動を促進</p> <p>(2) その他の民間団体に対する働きかけの強化 地域団体、自動車販売・修理団体、自動車利用団体等に対して、交通安全活動が積極的に行われるよう各季の交通安全運動等の機会を通じて働きかけ</p> <p>(3) 官民一体による活動の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 学校安全ボランティア・キッズガード等の交通安全教育に携わる地域の人材や団体等の育成</li> <li>○ 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</li> <li>○ 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の促進</li> <li>○ 市内において交通死亡事故が連続的に発生した場合、「交通死亡事故多発警報」を発令し、市民に注意を喚起するとともに、関係機関・団体が協力して、集中的な交通事故防止対策を推進</li> </ul>
<b>第3節 安全運転の確保</b>		
1 運転者教育等の充実	<p><b>【現状・課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 令和2（2020）年末の市内の運転免許保有者数は3万4,898人で、市内総人口の6割以上であり、特に、高齢者（65歳以上）の保有数が増加傾向</li> </ul> <p><b>【施策の方向】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 安全運転に必要な知識及び技能を身につけ、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高める交通安全教育を充実</li> </ul>	<p>(1) 高齢運転者対策の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 高齢者に対する教育の充実             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 警察等の関係機関と連携し、運転技能に着目したきめ細かな内容の交通安全教室等を実施</li> <li>・ 自動車教習所等と連携し、高齢者講習の開催など高齢者向け教育体制を拡充</li> </ul> </li> <li>○ 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</li> <li>○ 運転免許証を返納しやすい環境の整備             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係機関・団体と連携し、「三次市高齢者運転免許自主返納支援事業」及び運転経歴証明書制度を周知</li> </ul> </li> </ul>



区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 免許取得時及び取得後においては、特に、実際の交通場面での安全運転能力の向上に資する教育を推進</li> <li>○ 安全運転教育が、知識や技能を教える場にとどまらず、運転者の安全運転意識及び態度の向上に資するよう、教育内容を充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転経歴証明書の申請及び交付方法の見直し</li> <li>・ 高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保のため、「地域公共交通計画」の策定等による持続可能な移動手段の確保・充実</li> <li>○ 認知症のおそれがある者への支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>警察の安全運転相談窓口と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の支援を推進</li> </ul> </li> </ul> <p>(2) シートベルト、チャイルドシート等の正しい着用の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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、あらゆる機会を通じて着用推進を啓発</li> <li>○ 運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知</li> </ul> <p>(3) 安全運転相談の充実・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 疾病等の影響に関する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を充実</li> </ul>
2 安全運転管理の推進	<p>【現状・課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 一定台数以上の自動車の使用者は、そ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が、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存在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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ため、関係機関・団体が連携して、一定台数以上の自動車の使用者等に対し、安全運転管理者制度について周知</li> <li>○ 安全運転管理者等に対して資質及び安全意識の向上を図り、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるように指導</li> <li>○ 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</li> <li>○ ドライブレコーダー等の普及を図り、その映像を事業所内の交通安全教育や安全運転管理へ活用する方法を指導することにより、事業活動に伴う交通事故防止を更に促進</li> </ul>



区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
	<p><b>【施策の方向】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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を徹底</li> </ul>	
<b>第4節 車両の安全性の確保</b>		
<p>1 車両の安全性に関する基準等の改善の推進</p>	<p><b>【現状・課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> </ul> <p><b>【施策の方向】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自家用自動車・事業用自動車とも，先進安全技術の活用・普及を促進</li> </ul>	<p>(1) 先進安全自動車 (ASV※) の普及促進 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</p> <p>(2) 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，運転者の高齢化が今後も加速していくであろうことを踏まえ，安全運転サポート車の普及促進等の車両安全対策を推進</p>
<p>2 自動運転車の安全対策・活用の推進</p>	<p><b>【施策の方向】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自動運転は開発途上の技術であり，自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進</li> </ul>	<p>(1) 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する取組を推進</p> <p>(2) 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，再発防止を図るため，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について客観性及び真正性を確保した形で総合的に事故調査・分析を実施</p>

区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
第5節 道路交通秩序の維持		
1 暴走族等対策の推進	<p><b>【現状・課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 暴走族に対する取締りの強化や官民一体となった暴走族の根絶に向けた諸対策を推進した結果、暴走族として認定されたグループは大きく減少</li> <li>○ 県内には、暴走族として認定されていないが、暴走族風に改造した自動二輪車等を連ねて集団走行を行う非行少年グループが複数存在し、単発的な爆音走行を繰り返しているほか、SNS等を利用して集団走行の呼びかけを行い、場当たりの・ゲリラ的に集団暴走行為を敢行するなど、一般交通に多大な危険と迷惑を及ぼしており、暴走族に変貌する要因を強めている状況</li> <li>○ また、違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者）が、休日を中心に大規模集団走行などを行い高速道路及び幹線道路の利用者や沿線住民に多大な迷惑を及ぼしている状況</li> </ul> <p><b>【施策の方向】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> </ul>	<p>(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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「三次市暴走族根絶推進に関する条例」を効果的に運用し、暴走族追放気運を高揚</li> <li>○ 暴走族等への加入阻止と離脱を図るため、暴走族相談員や少年警察ボランティア等との連携を強化するとともに、学校及び職場等において暴走族加入防止教室を開催</li> <li>○ 暴走族等の加入阻止を図るため、暴走族の実態を広報</li> </ul> <p>(2) 暴走行為阻止のための環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ドリフト走行等の暴走行為が常態化して行われる道路においては、道路管理者と協議して暴走行為が行われにくい道路交通環境づくりを推進</li> <li>○ 暴走族等の集場所となっている施設等の管理者に対して、防犯カメラの設置や施設の改善を働きかけ</li> <li>○ 少年のたまり場となりやすい場所等への警戒を行い、少年への声かけを積極的に行い、少年補導を強化することにより、たまり場とまらない環境を整備</li> </ul> <p>(3) 暴走族関係事犯者の再犯防止</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ グループからの離脱促進や継続補導にあたっては、サポート会議の開催や少年サポートルームへの積極的参加を図るなど、再非行防止に向けた効果的な立直り支援活動を推進</li> <li>○ 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、暴走族相談員や学校・職場等と緊密な連携を図りながら、積極的に連絡を取るなどして少年に対する支援活動を推進</li> </ul> <p>(4) 車両の不正改造の防止</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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ないことがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報及び企業、関係団体に対して指導</li> </ul>

区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
	<p>を抑止するため、暴走族相談員等と連携し、引き続き官民一体となった暴走族等の根絶に向けた諸施策を推進するとともに、グループの解体と少年の立ち直り支援を推進</p>	
第6節 救助・救急活動の充実		
<p>1 救助・救急体制の整備</p>	<p><b>【現状・課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 本市では、1消防署・5出張所にそれぞれ救急隊が設置されており、令和2(2020)年中の市内の救急出動件数は、2,290件、救急搬送人員は2,187人</li> <li>○ このうち、交通事故に起因する出動と搬送は、それぞれ120件(全体の5.2%)、117人(全体の5.3%)であり、件数、人員とも近年減少傾向にあるものの、急病、一般負傷に次ぐ人員数</li> <li>○ 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、市内6隊の救急隊のうち全ての隊において、救急救命士が運用されている。</li> <li>○ 救急救命士が行うことのできる処置範囲は順次拡大されている。</li> <li>○ 三次消防署では、救助業務も実施</li> </ul> <p><b>【施策の方向】</b></p>	<p>(1) 救助体制の整備・拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 複雑多様化する交通事故に起因する救助・救急活動を円滑に実施できるよう体制の整備・拡充を推進</li> </ul> <p>(2) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 多数の負傷者が発生する大規模な交通事故等に対処するため、関係医療機関との連絡体制の強化、救護訓練の実施による救助・救急体制の充実を推進</li> </ul> <p>(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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 市や各種団体等において、<u>自動体外式除細動器(AED)※</u>の設置及び設置情報の提供を促進し、その使用方法も含めた応急手当について、消防機関等による救命講習会等を実施することにより良質なバイスタンダーを養成</li> <li>○ 救急の日(9月9日)、救急医療週間(9月9日から1週間)などの機会を通じて広報、啓発</li> </ul> <p>(4) 救急救命士の養成・配置等の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為の資格とスキルを持った救急救命士を引き続き養成するとともに、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を推進</li> </ul> <p>(5) 救助・救急用資機材の整備の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 救助・救命活動に必要な資機材を確保するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができる高規格救急自動車の整備を推進</li> </ul>

区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通事故による救助・救急需要に迅速に対応できるよう物的・人的体制を整備</li> <li>○ 負傷者の救命率・救命効果の向上のためには、救急救命士が行う救命処置の充実のほか、バイスタンダー（救急現場に居合わせた人）による応急手当の普及を図るとともに、一刻も早く救急医療が提供できる体制の整備を推進</li> <li>○ 市内どこにいても短時間で高度な救命医療が受けられるよう、広島県が平成25(2013)年5月から運用を開始したドクターヘリを活用するなど、救急体制の高度化を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(6) 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 必要に応じて広島県ドクターヘリや広島県防災ヘリコプター、広島市消防ヘリコプターの活用を速やかに判断・要請</li> </ul> </li> <li>(7) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 複雑多様化する救助・救急事案に対応できるよう救助隊員や救急隊員の消防大学校への派遣や消防学校における教育訓練を実施</li> </ul> </li> <li>(8) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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備北地区消防組合が協力して、適切かつ効率的な人命救護を行う体制を整備</li> </ul> </li> </ul>
2 救急搬送体制の整備	<p><b>【現状・課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 県では、平成23(2011)年に「傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準」を策定するなどメディカルコントロール体制を整備</li> <li>○ 平成29(2017)年、外傷の処置に当たってはJPTECに準拠するよう救急隊の現場活動における標準的な手順（プロトコル）を見直し</li> </ul> <p><b>【施策の方向】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 今後とも、傷病者の状態に応じて、初期・二次・三次救急医療機関やドクターヘリの</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 軽傷者の搬送により緊急性の高い傷病者の搬送に遅延が生じないように、広島市広域都市圏において利用できる「#7119」の活用について市民に周知</li> <li>○ 消防機関と医療機関の連携の下、教育訓練体制の充実等により救急隊員による応急処置等の質を確保</li> </ul>

区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
	効果的な活用による的確な救急医療の実施を推進 ○ 軽症者が電話で対応を聞けるよう「#7119」の活用を周知 ○ 医学的観点から質の高い、傷病者の状況に応じた適切な搬送及び受入れのため、メディカルコントロール体制を更に充実	
第7節 被害者支援の充実と推進		
1 自動車損害賠償保障制度の充実等	<b>【施策の方向】</b> ○ 自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度について、引き続き社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して改善を推進	(1) 無保険（無共済）車両対策の徹底 ○ 自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く国民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底 (2) 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等 ○ 自賠責保険（自賠責共済）と共に、交通事故被害者等の救済に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、普及率の向上のため引き続き広報等を実施
2 損害賠償の請求についての援助等	<b>【現状・課題】</b> ○ 近年、交通事故相談の内容は多様化・複雑化する傾向 <b>【施策の方向】</b> ○ 引き続き相談員の資質の向上に努めるとともに、関係機関との連携強化、相談機能の充実と広報を推進	(1) 交通事故相談活動の推進 ○ 市民相談として交通事故相談を実施し、過失割合及び示談等の考え方や進め方などを助言 ・ 円滑かつ適切な相談活動を推進するため、（公財）日弁連交通事故相談センター、（公財）交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関連機関、団体等との連携を推進 ・ 市のホームページや広報誌等において、交通事故相談窓口の存在を広報し、交通事故当事者に広く相談の機会を提供

区 分	現状・課題と施策の方向	施 策
3 交通事故被害者支援の充実強化	<p><b>【現状・課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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、情報が乏しい場合が少なくない</li> </ul> <p><b>【施策の方向】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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、被害者支援を推進</li> <li>○ 交通遺児を対象とした修学奨励金の教示を実施し、交通遺児の就学を確保</li> </ul>	<p>(2) 損害賠償請求の援助活動等の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通事故相談における交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助業務の充実</li> </ul> <p>(1) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 広島県社会福祉協議会のふれあい基金により、生活保護世帯や準要保護世帯の交通遺児に対して、就学の確保を図るための交通遺児就学奨励金を給付</li> <li>○ 自動車事故対策機構による交通遺児等に対する生活資金貸付け等を実施</li> <li>○ 重度後遺障害者に対する介護料の支給、短期入院協力病院等利用に対する助成及び介護料受給者への個別訪問による相談・情報提供等の救済策を推進</li> <li>○ 脳損傷患者の治療・看護を専門に行う療護センター等の周知、支援団体や関係機関との連携・協力関係を強化</li> </ul> <p>(2) 交通事故被害者の心情に配慮した対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 心情に配慮した相談業務を推進するとともに、犯罪被害者支援団体等関係機関と連携</li> </ul> <p>(3) 公共交通事故被害者への支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 国土交通省の公共交通事故被害者支援室による、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）等を通じた公共交通事故の被害者等への支援の取組を推進</li> </ul>

## 第2章 鉄道交通編

区分	現状・課題と施策の方向	施策
1 鉄道交通の安全に関する知識の普及	<p><b>【現状・課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 運転事故の約9割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係</li> </ul> <p><b>【施策の方向】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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実施</li> <li>○ 駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置を周知徹底</li> </ul>
2 救助・救急活動の充実	<p><b>【施策の方向】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 県内では近年、多数の死傷者が生ずるような鉄道の事故は発生していないが、事故発生に伴う救助・救急活動ができるよう鉄道事業者と消防機関等との連携を一層強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 鉄道の重大事故等における避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進</li> <li>○ 鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進</li> </ul>
3 被害者支援の推進	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 国土交通省の公共交通事故被害者支援室による、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）等を通じた公共交通事故の被害者等への支援の取組を推進</li> </ul>

### 第3章 踏切道編

区分	現状・課題と施策の方向	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	<p><b>【現状・課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 立体交差化については用地取得, 日照権等の環境問題等多くの問題がある</li> <li>○ 踏切遮断機の整備された踏切道は, 踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 関係機関及び関係住民の一層の理解と協力を得て, 立体交差化事業及び構造の改良等の整備を推進</li> <li>○ 踏切道の利用状況, 踏切道の幅員, 交通規制の実施状況等を勘案し, 着実に踏切遮断機の整備を推進</li> <li>○ 必要に応じ, 自動車通行止め, 大型自動車通行止め, 一方通行等の交通規制を実施</li> <li>○ 道路標識の高輝度化等による視認性の向上等</li> </ul>
2 踏切道の統廃合の促進	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 利用状況, う回路の状況等を勘案して, 第3, 4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて, 統廃合を進めるとともに, これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進</li> <li>○ 踏切道に歩道がないか, 歩道が狭小な場合の歩道整備については, その緊急性を考慮して, 近接踏切道の統廃合を行わずに実施</li> </ul>
3 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	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 踏切道における交通の安全と円滑化を図るため, 必要に応じて, 踏切道予告標の整備を進めるとともに, 通行実態の変化に基づく交通規制の見直しを促進</li> <li>○ 自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し, 学校や自動車教習所等において, 踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため, 踏切の通過方法等の教育を引き続き推進</li> <li>○ 踏切事故による被害者等への支援についても, 事故の状況等を踏まえ, 適切に対応</li> <li>○ 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</li> </ul>



## 用語の解説(50音順)

### 1 バリアフリー化(p. 10)

生活に密接な施設や道路などにおけるさまざまな障害(バリア)を取り除くというもの。高齢者や障害者などが安心して移動できるよう、交通環境を整備しようという発想が基本となっている。

#### ※【バリアフリー新法】

「高齢者、身体障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」平成 18 (2006) 年 12 月 20 日、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進することを目的として定められた。

### 2 ゾーン30(p. 11)

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

### 3 ハンプ(p. 11)

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。

### 4 レベル3以上の自動運転(p. 12)

自動運転車における自動運転レベルの定義で、レベル3以上で運転操作の主体が自動運行装置となる。

### 5 音響式信号機(p. 17)

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

### 6 高規格幹線道路(p. 17)

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。

### 7 事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)(p. 18)

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

### 8 視距の改良(p. 18)

運転者が道路上で見通すことのできる距離の改良

### 9 導流レーンマーク(p. 19)

目の錯覚を利用し車線の幅を狭くみ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。

### 10 道路交通情報通信システム(p. 20)

(VICS:Vehicle Information and Communication System)

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

## 11 集中制御化 (p. 21)

集中制御化交通管制センターに集められた感知器情報をコンピューターが解析し、各交差点制御器機に制御信号を送り信号機の表示を調整するもので、面的に広い地域の信号機を制御できるため渋滞緩和を図ることができる。

## 12 プログラム多段系統化 (p. 21)

曜日時間帯によって一時的に混雑する様な交差点で、時間帯別に設定した周期で変更し、渋滞の緩和を図るもの。

## 13 疑似点灯防止 (p. 21)

以前の電球式では西日等が当たった場合に、点灯しているように見えることがあることから LED 式により、そのような現象を防止するもの。

## 14 光ビーコン (光学式車両感知器) (p. 22)

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

## 15 新交通管理システム (UTMS : Universal Traffic Management Systems) (p. 22)

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

## 16 高度道路交通システム (ITS : Intelligent Transport Systems) (p. 23)

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

その全体構想が掲げる開発分野として

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

などがあげられる。

## 17 交通情報板 (p. 25)

道路利用者に対して、交通情報の提供を行い、交通分散、誘導するために路側あるいは道路上に設置する施設で、表示方法としては、電光式、灯火式、字幕式、LED式などがあり遠隔制御または手動により操作される。

## 18 交通安全教育指針 (p. 27)

交通安全教育を行う者が、交通安全教育を効果的かつ適切に行えるよう、心構え や交通安全教育の内容・方法等を示したものです。

## 19 運行管理者 (p. 31)

### ○ 道路運送法第 23 条

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

### ○ 貨物自動車運送事業法第 18 条

一般貨物自動車運送事業者が、事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行わせ

るため、国土交通省令で定める営業所ごとに運行管理者資格者証の交付を受けている者のうちから選任した者をいう。

**20 ASV技術 (ASV: Advanced Safety Vehicle 先進自動車) (p. 36)**

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

**21 自動体外式除細動器 (AED: Automated External Defibrillator) (p. 38)**

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

。

(別紙)

## 段階的・体系的な交通安全教育について

### 1 交通安全教育の方針

- 交通安全教育指針等を活用し、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。
- 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。
- 地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組む。
- 自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。
- 地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子供、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努める。
- 交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。
- 在留外国人や訪日外国人に対して、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、日本の交通ルールを的確に伝えるよう努める必要がある。

### 2 対象者の特性を踏まえた交通安全教育の推進

#### (1) 幼児に対する交通安全教育

- 基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。
- 幼稚園、保育所及び認定こども園（以下「幼稚園等」という。）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면을捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。
- 関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が手本となり、家庭において指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。
- 交通安全推進隊等による通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

## (2) 小学生に対する交通安全教育

- 歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。
- 学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、特別の教科道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。また、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等の作成・配付、交通安全教室の開催、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を推進する。
- 関係機関・団体は、学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で児童に対して基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう、保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。
- 交通安全推進隊、警察等による通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

## (3) 中学生に対する交通安全教育

- 自転車で安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。
- 学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、特別の教科道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。また、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等の作成・配布、交通安全教室の開催、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を推進する。
- 関係機関・団体は、学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

## (4) 高校生に対する交通安全教育

- 二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。
- 学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探究の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、免許取得前の教育という面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、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。また、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

- 関係機関・団体は、学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。
- 小中学生との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

#### (5) 成人に対する交通安全教育

- 自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。
- 運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。
- 免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。
- 社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む交通安全教育の推進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体等と連携して交通安全活動の促進に努める。
- 大学生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。
- 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

- 高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。
- 高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、関係団体、交通ボランティア等と連携して、高齢者に対する社会教育の場面、福祉活動、各種の催し等の多

様な機会を活用した交通安全教育を推進する。

- 特に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。
- 交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及にも努める。
- 高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、高齢者クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員の養成等を促進し、高齢者クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。
- あらゆる機会を利用して、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を設けるよう努める。
- 電動車イスを利用する高齢者に対しては、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努める。
- 高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

#### (7) 障害者に対する交通安全教育

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

#### (8) 外国人に対する交通安全教育

- 日本の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、在留外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。
- 増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルール周知活動を推進する。

## 別 添

### ○三次市自転車の安全利用に関する条例

平成 27 年 9 月 30 日条例第 34 号

#### (目的)

第 1 条 この条例は、自転車の利用における諸施策を推進し、市民等一人ひとりが自転車の安全利用について理解を深め、交通事故を防止するように心がけ、他人を思いやり、互いに譲り合う精神を醸成するとともに、市民等の交通安全の確保を図り、安全な三次市の実現に寄与することを目的とする。

#### (定義)

第 2 条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- (1) 自転車 道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 2 条第 1 項第 11 号に規定する自転車をいう。
- (2) 地域等 地域、学校、家庭又は職場をいう。
- (3) 市民等 市内に居住若しくは滞在し、又は市内を通過する者をいう。
- (4) 灯火 道路交通法施行令（昭和 35 年政令第 270 号）第 18 条第 1 項第 5 号に規定する灯火をいう。
- (5) 自転車事故の保険等 自転車に関する交通事故により生じた損害を賠償し、及び傷害を補償するための保険又は共済をいう。
- (6) 関係機関 自転車の安全利用に関する施策を実施する国及び地方公共団体の機関をいう。
- (7) 関係団体 交通安全協会、住民自治組織その他の交通安全に関する活動を行う団体をいう。

#### (市の責務)

第 3 条 市は、第 1 条の目的を達成するため、次に掲げる施策を行うよう努めなければならない。

- (1) 自転車の安全利用に関する教育及び啓発
- (2) 地域等における自転車の安全利用に関する活動の支援
- (3) 自転車の灯火や両側面への反射器材の備付けの啓発
- (4) 自転車の定期的な点検整備の促進
- (5) 自転車事故の保険等への加入の促進
- (6) 自転車の安全利用を促進するための道路環境及び駐輪場の整備
- (7) 前各号に掲げるもののほか、第 1 条の目的を達成するために必要な施策

2 市は、前項各号に掲げる施策の実現に当たり、関係機関及び関係団体と緊密な連携を図り、必要な協力を求めるものとする。

#### (市民等の責務)

第 4 条 市民等は、自転車の安全利用について理解を深め、交通事故の防止に努めるとともに、地域等において自転車の安全利用の促進に寄与するよう努めなければならない。

#### (自転車利用者の責務)

第 5 条 自転車利用者は、道路交通法その他の法令を遵守しなければならない。

- 2 自転車利用者は、自転車が歩道を通行できる場合において、自転車の進行が歩行者の通行を妨げるおそれがある場合、あらかじめ当該自転車を押して歩く等、歩行者の交通安全の確保に十分に配慮するよう努めなければならない。
- 3 自転車利用者は、その利用する自転車に灯火を備付けるとともに、当該自転車の両側面に反射器材を備付けるよう努めなければならない。
- 4 自転車利用者は、その利用する自転車を定期的に点検し、必要に応じ整備するよう努めなければならない。
- 5 自転車利用者は、自転車事故の保険等に加入するよう努めなければならない。
- 6 高齢者に対しては、その家族が自転車の安全利用に関する助言に努めなければならない。

#### (保護者の責務)

第 6 条 子ども（幼児又は児童。以下同じ。）を持つ保護者は、当該子どもに対し、自転車の安全利用に関する教育及び指導に努めなければならない。



## 別 添

- 2 保護者は、子どもが自転車を利用するときは、乗車用ヘルメットを着用させるよう努めなければならない。
- 3 保護者は、子どもが降雨の時に自転車を利用する場合は、レインコートを着用させるよう努めなければならない。
- 4 保護者は、子どもが利用する自転車を定期的に点検し、必要に応じ整備するよう努めなければならない。
- 5 保護者は、子どもが利用する自転車について、自転車事故の保険等に加入するよう努めなければならない。

### (事業者の責務)

第7条 市内の事業者は、自転車通勤をする従業員その他事業活動に従事する者に対し、自転車の安全利用に関する教育、啓発及び指導に努めるとともに、事業活動を通じて、自転車の安全利用の促進に努めなければならない。

### (自転車販売業者等の責務)

第8条 自転車販売業者は、自転車の販売に当たっては、自転車を購入しようとする者に対し、第5条及び第6条に定める責務の周知並びに自転車事故の保険等に関する情報の提供に努めなければならない。

- 2 自転車販売業者は、事業活動を通じて、自転車の安全利用に関する啓発に努めなければならない。
- 3 自転車貸出業者は、貸出しを受けて自転車を利用しようとする者に対し、自転車の安全利用に関する啓発に努めなければならない。

### (学校の長の責務)

第9条 市内の小学校及び中学校の長は、在籍する児童生徒に対し、当該各学校における教育活動として、自転車の安全な利用や盗難防止に関する教育、啓発及び指導に努めなければならない。

- 2 市内の高等学校及び専修学校等(学校教育法(昭和22年法律第26号)第124条に規定する専修学校及び同法第134条第1項に規定する各種学校をいう。)の長は、その在籍する生徒又は学生に対し、自転車の安全な利用や自転車の盗難防止に関する教育、啓発及び指導に努めなければならない。

### (委任)

第10条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行に関し必要な事項は別に定める。

### 附 則

この条例は、平成28年1月1日から施行する。

## 別 添

### ○三次市犯罪被害者等支援条例

平成 30 年 12 月 19 日条例第 44 号

#### (目的)

第 1 条 この条例は、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）に基づき、本市における犯罪被害者等の支援に関し、基本理念を定め、市、市民及び事業者の責務を明らかにするとともに、犯罪被害者等を支援するための施策の基本となる事項を定めることにより、犯罪被害者等が必要とする施策を総合的に推進し、もって犯罪被害者等が受けた被害の軽減及び回復に資することを目的とする。

#### (定義)

第 2 条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 犯罪等 犯罪及びこれに準ずる心身に有害な影響を及ぼす行為をいう。
- (2) 市民 住民基本台帳法（昭和 42 年法律第 81 号）の規定により、本市の住民基本台帳に記録されている者をいう。
- (3) 事業者 法人その他の団体（国及び地方公共団体を除く。）及び事業を営む個人をいう。
- (4) 犯罪被害者等 犯罪等により被害を受けた者及びその家族又は遺族であつて、市内に居住し、勤務し、又は通学するものその他これらに準ずる者として市長が特に認めるものをいう。
- (5) 関係機関等 国、広島県その他の関係機関及び犯罪被害者等の援助を行う民間の団体その他関係するものをいう。
- (6) 犯罪行為 日本国内又は日本国外にある日本船舶若しくは日本の航空機内において行われた人の生命又は身体を害する罪に当たる行為（刑法（明治 40 年法律第 45 号）第 37 条第 1 項本文、第 39 条第 1 項又は第 41 条の規定により罰せられない行為を含むものとし、同法第 35 条又は第 36 条第 1 項の規定により罰せられない行為及び過失による行為を除く。）をいう。

#### (基本理念)

第 3 条 犯罪被害者等の支援は、犯罪被害者等が平穏な生活を取り戻すまでの間、犯罪被害者等の被害の状況及び生活への影響その他の事情に応じ、適切に行われるものとする。

- 2 犯罪被害者等の支援は、その過程において、犯罪被害者等の名誉又は生活の平穏を害することのないよう行われるとともに、犯罪被害者等に関する個人情報等の適正な取扱いの確保に最大限配慮して行われるものとする。
- 3 犯罪被害者等の支援は、関係機関等との適切な役割分担を踏まえ、相互に連携し、及び協力して行われるものとする。

#### (市の責務)

第 4 条 市は、犯罪被害者等の支援に当たっては、前条に規定する基本理念にのっとり、各種の施策を総合的に推進しなければならない。

#### (市民及び事業者の責務)

第 5 条 市民及び事業者は、基本理念に基づき、犯罪被害者等の名誉又は生活の平穏を害することのないよう十分配慮するとともに、市及び関係機関等が行う犯罪被害者等の支援に協力し、及び犯罪被害者等が社会で孤立しないよう努めなければならない。

#### (相談及び情報の提供等)

第 6 条 市は、犯罪被害者等が日常生活又は社会生活を円滑に営むことができるようにするため、犯罪被害者等が直面している各般の問題について相談に応じ、必要な情報の提供及び助言を行うとともに、関係機関等との連携調整を行うものとする。

- 2 市は、規則で定めるところにより、犯罪被害者等の支援に関する相談を総合的に行う窓口を設置するものとする。
- 3 前項の窓口の設置及び運用に当たっては、犯罪被害者等の利便性を確保するとともに、犯罪被害者等の秘密及び名誉の保持に配慮しなければならない。

## 別 添

### (保健医療サービス及び福祉サービスの提供)

第7条 市は、犯罪被害者等が犯罪等により心身に受けた影響から回復し、家事、育児等の日常生活を円滑に営むことができるようにするため、関係機関等と連携して、適切な保健医療サービス及び福祉サービスが提供されるよう必要な支援をするものとする。

### (居住の安定)

第8条 市は、犯罪等により従前の住居に居住することが困難となった犯罪被害者等の居住の安定を図るため、市営住宅等への入居における特別の配慮等必要な支援をするものとする。

### (雇用の安定)

第9条 市は、犯罪被害者等の雇用の安定を図るため、関係機関等と連携して、犯罪被害者等が置かれている状況について事業者が理解を深めるための機会の確保等必要な支援をするものとする。

### (民間支援団体への支援)

第10条 市は、犯罪被害者等の援助を行う民間の団体その他関係するものに対して、その活動の促進を図るため、情報提供、助言その他の必要な支援を行うものとする。

### (犯罪被害者見舞金の支給)

第11条 市長は、この条例の定めるところにより、犯罪行為により死亡し、又は傷害（全治1月以上の加療を要すると医師又は歯科医師が診断したものに限る。）を受けた者で、当該犯罪行為が行われた時に市民であったもの（傷害を受けた者にあつては、当該犯罪行為が行われたときから引き続き市民であるものをいう。以下「犯罪行為被害者」という。）又はその遺族に対して、犯罪被害者見舞金を支給するものとする。

### (犯罪被害者見舞金の種類及び額)

第12条 犯罪被害者見舞金は一時金とし、その種類及び額は次のとおりとする。

- (1) 傷害見舞金 10万円
- (2) 遺族見舞金 30万円
- 2 傷害見舞金は犯罪行為被害者に、遺族見舞金は犯罪行為被害者の第1順位遺族（次条第3項の規定による第1順位の遺族をいう。）に対し、支給する。
- 3 遺族見舞金の支給を受けることができる同順位の遺族が2人以上あるときは、それらの者のうち1人を当該遺族見舞金の受領についての代表者と定め、その者に支給するものとする。

### (遺族の範囲及び順位)

第13条 遺族見舞金の支給を受けることができる遺族は、犯罪行為被害者の死亡時において、次の各号のいずれかに該当する者で、当該犯罪行為が行われた時から引き続き市民であるものとする。

- (1) 犯罪行為被害者の配偶者（婚姻の届出をしていないが、事実上婚姻関係と同様の事情にあつた者を含む。）
- (2) 犯罪行為被害者の収入によって生計を維持していた犯罪行為被害者の子、父母、孫、祖父母及び兄弟姉妹
- (3) 前号に該当しない犯罪行為被害者の子、父母、孫、祖父母及び兄弟姉妹
- 2 犯罪行為被害者の死亡の当時胎児であつた子が出生した場合においては、前項の規定の適用については、その子は、その母が犯罪行為被害者の死亡の当時犯罪行為被害者の収入によって生計を維持していたときにあつては同項第2号の子と、その他のときにあつては同項第3号の子とみなす。
- 3 遺族見舞金の支給を受けるべき遺族の順位は、第1項各号の順序とし、同項第2号及び第3号に掲げる者のうちにあつては、それぞれ当該各号に掲げる順序とし、父母については、養父母を先にし、実父母を後にする。
- 4 犯罪行為被害者を故意に死亡させ、又は犯罪行為被害者の死亡前に、その者の死亡によって遺族見舞金の支給を受けることができる先順位若しくは同順位の遺族となるべき者を故意に死亡させた者は、遺族見舞金の支給を受けることができる遺族としない。遺族見舞金の支給を受けることができる先順位又は同順位の遺族を故意に死亡させた者も、同様とする。

## 別 添

### (犯罪被害者見舞金の支給申請)

第 14 条 犯罪被害者見舞金の支給を受けようとする犯罪行為被害者又はその遺族は、規則で定めるところにより、市長に申請しなければならない。

2 前項の規定による申請は、当該犯罪行為による被害の発生を知った日から2年を経過したとき、又は当該犯罪行為による被害が発生した日から7年を経過したときは、これを行うことができない。

### (犯罪被害者見舞金の支給制限)

第 15 条 市長は、次に掲げるときは、規則で定めるところにより、犯罪被害者見舞金の支給をしない。

- (1) 犯罪行為被害者と加害者との間に親族関係（事実上の婚姻関係を含む。）があるとき。
- (2) 犯罪行為被害者が犯罪行為を誘発したときその他当該被害につき、犯罪行為被害者にもその責めに帰すべき行為があったとき。
- (3) 前2号に掲げるもののほか、犯罪行為被害者又はその遺族と加害者との関係その他の事情から判断して、犯罪被害者見舞金を支給することが社会通念上適切でないとき。

### (決定)

第 16 条 市長は、第 14 条第 1 項の規定による申請があったときは、速やかに犯罪被害者見舞金を支給し、又は支給しない旨の決定を行い、申請を行った者に対し、通知しなければならない。

### (犯罪被害者見舞金の返還)

第 17 条 市長は、偽りその他不正な手段により犯罪被害者見舞金の支給を受けた者がいるとき、又は犯罪被害者見舞金の支給後において、第 15 条の規定に該当することが判明したときは、当該犯罪被害者見舞金の全部又は一部を返還させる。

### (啓発活動の推進)

第 18 条 市は、関係機関等と連携して、犯罪被害者等が置かれている状況、犯罪被害者等の名誉又は生活の平穩への配慮及び犯罪被害者等への支援の重要性について、市民及び事業者が理解を深めるよう必要な啓発活動を推進するものとする。

### (委任)

第 19 条 この条例の施行に関し必要な事項は、規則で定める。

## 附 則

### (施行期日)

- 1 この条例は、平成 31 年 4 月 1 日から施行する。

## 別 添

### ○三次市暴走族根絶推進に関する条例

平成 16 年 6 月 30 日条例第 273 号

#### (目的)

第 1 条 この条例は、市民、事業者、市及び交通安全関係機関・団体等が一体となって暴走族根絶運動を推進し、もって市民生活の安全と平穩の確保及び青少年の健全な育成を図ることを目的とする。

#### (定義)

第 2 条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 自動車等 道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号。以下「法」という。）第 2 条第 1 項第 9 号に規定する自動車及び同項第 10 号に規定する原動機付自転車をいう。
- (2) 暴走行為 法第 62 条、第 68 条、第 71 条第 5 号の 3 又は第 71 条の 2 の規定に違反する行為（当該行為を教唆し、又はほう助する行為を含む。）をいう。
- (3) 暴走族 集团的に暴走行為をする団体及び暴走行為を行うことを目的として結成された団体をいう。

#### (市長の責務)

第 3 条 市長は、第 1 条の目的を達成するため、暴走族根絶運動の推進に関し必要な施策の実施に努めなければならない。

#### (市民の責務)

第 4 条 市民は、暴走族根絶運動の推進に努めるとともに、市長の実施する施策に協力しなければならない。

#### (事業者等の責務)

第 5 条 事業者等は、暴走族根絶の推進に努めるため、次に掲げる措置について協力しなければならない。

- (1) 自動車等の修理及び検査を業とする者は、法第 62 条及び第 71 条の 2 の規定に違反する自動車等の修理及び検査を行う場合は、当該規定に違反しないように自動車等を復するよう使用者に対し指導するよう努めなければならない。
- (2) 自動車等の部品の販売を業とする者は、変形ハンドルその他の暴走行為をすることを助長するおそれのある自動車等の部品の販売し、又は取付けをしないように努めなければならない。
- (3) 自動車等の燃料の販売を業とする者は、法第 62 条及び第 71 条の 2 の規定に違反する自動車等の運転者に対し、自動車等の燃料を販売しないように努めなければならない。
- (4) 衣服等への刺しゅうの請負を業とする者は、暴走族であることが推認される文言の刺しゅうを請け負わないように努めなければならない。
- (5) 駐車場、空き地その他の暴走族が常習的に集合する場所を管理する者は、暴走族を集合させないための措置を講じるように努めなければならない。

#### (自動車等の運転者等の責務)

第 6 条 タクシー、トラックその他の自動車等の運転者は、暴走行為を発見したときは、遅滞なく、その旨を警察署に通報するよう努めなければならない。

#### (重点地域の指定)

第 7 条 市長は、特に暴走族根絶運動を推進する必要があると認める地域を暴走族根絶運動推進地域（以下「重点地域」という。）として指定することができる。

- 2 市長は、前項の規定により重点地域を指定しようとするときは、当該重点地域の住民の意見を聴くとともに、関係行政機関と協議するものとする。
- 3 市長は、第 1 項の規定により重点地域を指定したときは、その旨を告示しなければならない。

#### (重点地域の指定の解除)

第 8 条 市長は、重点地域の暴走族根絶運動が推進され、重点地域の指定が必要でないと認めるときは、重点地域の指定を解除することができる。

## 別 添

2 前条第2項及び第3項の規定は、前項の重点地域の解除について準用する。

### (重点地域における措置)

第9条 市長は、重点地域を指定したときは、当該重点地域ごとに暴走族根絶運動推進会議を設置するとともに、次に掲げる措置を講じるものとする。

- (1) 重点地域における暴走族根絶運動を推進するため、暴走族根絶運動推進委員を委嘱すること。
- (2) 重点地域における中学校の生徒の暴走族への加入を阻止するため、学校と連携した暴走族加入阻止教室等を開催すること。
- (3) 重点地域における暴走族根絶運動の推進に関し、必要な情報の提供、助言及び啓発活動を行うこと。
- (4) 前2号に掲げるもののほか、重点地域における暴走族根絶運動を推進するため必要と認める措置

2 市長は、前項各号に掲げる措置を講じようとする場合は、必要に応じて、関係行政機関と協議するものとする。

3 暴走族根絶運動推進会議及び暴走族根絶運動推進委員に関して必要な事項は、市長が別に定める。

### (関係行政機関に対する協力要請)

第10条 市長は、重点地域を指定したときその他必要と認めるときは、関係行政機関に対し、暴走族根絶運動を推進するために必要な施策を当該地域について優先して講じるべきことを要請することができる。

### (委任)

第11条 この条例の施行に関し必要な事項は、市長が別に定める。

### 附 則

この条例は、公布の日から施行する。