

東 温 市 交 通 安 全 計 画

第3次（令和3年度～令和7年度）

～交通事故のない東温を目指して～



令和4年3月作成
東 温 市



ま え が き

全国的な車社会の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、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、昭和20年代後半から昭和40年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数は著しく増加しました。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定されました。

愛媛県（以下「県」という。）では、交通安全対策基本法に基づき、昭和46年度以降、県交通安全計画を作成し、国、県、市町、関係民間団体等が一体となって交通安全対策を推進するとともに、東温市（以下「市」という。）においても平成26年度より交通安全計画を策定し、交通安全に取り組んできました。

その結果、平成18年に249件あった交通事故発生件数は、平成27年には128件と約半分にまで減少しました。また、令和3年5月20日には、管内死亡事故ゼロの記録が1000日を超えました。これは、行政と市民が一体となって交通事故の防止に取り組んだ努力の成果であると思われま

す。この交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき陸上の交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

交通安全計画に基づき、関係行政機関においては、交通の状況や地域の実態に即して、陸上交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施する必要があります。

東温市交通安全対策会議

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	5
第1節 道路交通事故のない東温を目指して	5
第2節 道路交通の安全についての目標	6
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	6
1 県の道路交通事故の現状	6
2 東温市の道路交通事故の現状	7
3 道路交通事故の見通し	8
II 交通安全計画における目標	8
第3節 道路交通の安全についての対策	9
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	9
〈重視すべき視点〉	9
1 高齢者及び子供の安全確保	9
2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	10
3 生活道路における安全確保	12
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	13
II 講じようとする施策	13
1 道路交通環境の整備	13
2 交通安全思想の普及徹底	25
3 安全運転の確保	36
4 車両の安全性の確保	41
5 道路交通秩序の維持	44
6 救助・救急活動の充実	45
7 被害者支援の充実と推進	48
8 研究開発及び調査研究の充実	49
第2章 鉄道交通の安全	50
第1節 鉄道事故のない東温を目指して	50
第2節 鉄道交通の安全についての対策	50
I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	50
II 講じようとする施策	50
1 鉄道交通環境の整備	50
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	51
3 鉄道の安全な運行の確保	51

4 救助・救急活動の充実	52
第3章 踏切道における交通の安全	53
第1節 踏切事故のない東温を目指して	53
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	53
Ⅰ 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	53
Ⅱ 講じようとする施策	53
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	53
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	53
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	54

計画の基本理念

1 交通事故のない東温を目指して

県では、高齢化率が全国平均を上回って進行し、長期の人口減少過程と超高齢社会の到来を迎えています。このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくために、その前提として市民の安全と安心を確保していくことは極めて重要であります。

そのために防犯や防災、さらに新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中であって、今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素となります。

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、究極的には交通事故のない社会を目指すべきです。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ありませんが、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・交通事故に遭わないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければなりません。

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、障がい者、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。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもあります。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く必要があります。

3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、運転者の高齢化進展に伴い生じる課題に向き合う必要があります。

こうした、高齢化の進展に伴い生じ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ります。今後、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、交通の関係者の連携によって、構築することを目指します。

4 交通社会を構成する三要素

本計画においては、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通のそれぞれの交通ごとに、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現のため

の施策を検討します。

具体的には、県の計画にならい、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③それらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させた施策を策定し、これを市民の理解と協力により推進します。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図ります。交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）の声を直接聞く機会を設けることも安全意識の向上のためには有効になります。さらに、市民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要になります。

本計画の作成に当たっては、県の交通安全基本計画を踏まえ、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、地域の住民の意向を十分反映させる工夫も必要になります。

(2) 交通機関に係る安全対策

新技術の活用技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるための協力を行います。

(3) 交通環境に係る安全対策

交通環境の整備に当たっては、人優先の考えのもと、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させます。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要になります。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震等に対する防災の観点にも適切な配慮を行います。

5 計画期間において注視すべき事項

(1) 人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種においても人手不足の影響が表れ、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、安全教育を徹底する等の取組が必要になります。

(2) 先進技術導入への対応

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

先進技術の導入に当たっては、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めることが重要となります。

(3) 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図り、安全に関わる関係機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要です。

(4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

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

6 横断的に重要な事項

(1) 先端技術の積極的活用

全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進するとともに、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいく必要があります。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究開発の推進を図るための協力をするものとします。

(2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要です。

さらに、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図るものとします。

(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、県、市、警察、関係民間団体等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、それぞれの機関・団体の行う交通の安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体

的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

(4) 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化

このほか、市民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図るとともに、感染症による影響を踏まえた安全対策を講ずる必要があります。

(5) EBPMの推進

交通安全に関わる施策におけるEBPMの取組を強化するため、その基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指すため、県等に協力します。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない東温を目指して（基本的考え方）

1 道路交通事故のない東温を目指して

県内においては、高齢者が関連した交通事故や、未就学児を始めとする子供が関係する交通事故が後を絶ちません。高齢化社会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求められる中、時代のニーズに応える取組が求められています。

道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、究極的に道路交通事故のない社会の実現に向け、更に積極的な取組が必要になります。

市においては、平成30年から交通事故件数が2桁で推移し、死者も令和元年及び令和2年はゼロになっています。今後も交通安全への取組みを行い、事故のない社会を目指します。

2 歩行者の安全確保

歩行者の安全確保のためには、歩道の整備等を図ることが重要になります。

市においては、過去5年毎年10件程度の歩行者事故が起きています。自動車を運転する方の人優先の交通安全意識も大切ですが、歩行者においても道路を横断する際など十分な確認を心がけるよう周知する必要があります。

3 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策メニューがありますが、県、市等それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となっ
て行うべきです。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効ですが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進には、住民に身近な市や警察署の役割が極めて大きくなります。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要になります。

4 役割分担と連携強化

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

5 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験、理解しています。

今後も引き続いて、関係機関・団体と連携し、交通事故被害者等による講演等参加・協働を図っていく必要があります。

第2節 道路交通の安全についての目標

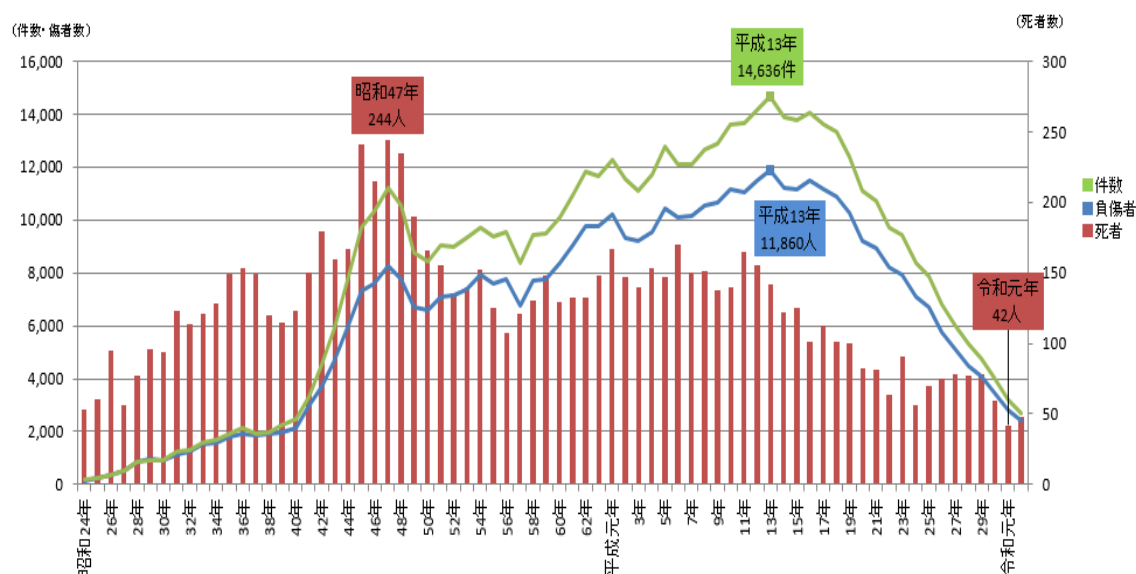
I 道路交通事故の現状と今後の見通し

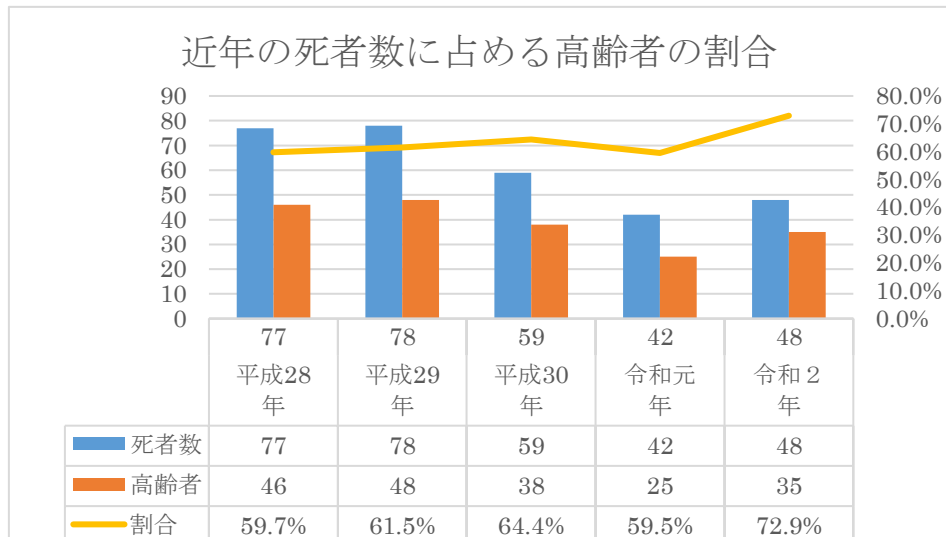
1 県の道路交通事故の現状

県内の交通事故による24時間死者数(交通事故発生から24時間以内に死亡した人数)は、昭和47年に244人を数えましたが、平成14年には122人となり昭和47年の半数、平成20年中の死者数は82人となり、昭和47年の3分の1に減少しました。

令和元年は昭和22年以来72年ぶりに50人を下回り、最少の42人(昭和47年の5分の1)となり、令和2年中の死者数は増加に転じたものの目標値の50人を下回る48人となりました。

なお、死傷者数と交通事故件数についても、平成13年をピークに減少が続いており、令和2年中の死傷者数は2,719人となっています。





交通事故発生件数及び負傷者数は、16年連続で減少しています。死者数は平成30年に59人、令和元年に42人、令和2年は48人となりました。令和2年に死者数が増加した背景には、高齢者の死者数が35人（構成率72.9%）と増加したことが起因し今後も超高齢社会が進行する中、一層の高齢者対策が必要な状況となっています。

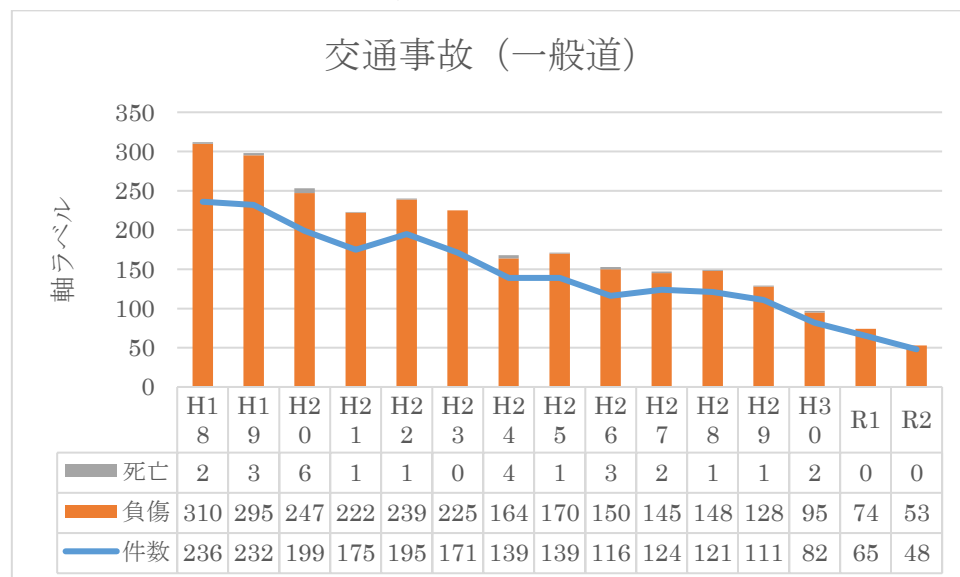
2 東温市の道路交通事故の現状

市の令和2年の交通事故発生件数は、48件で、平成18年の236件と比較すると約2割にまで減少しています。

負傷者についても、平成18年には310人であったが、令和2年には53人にまで大幅に減少しています。

死者数については、平成18年から平成30年まで数名であったが、令和元年、2年と0人となっています。

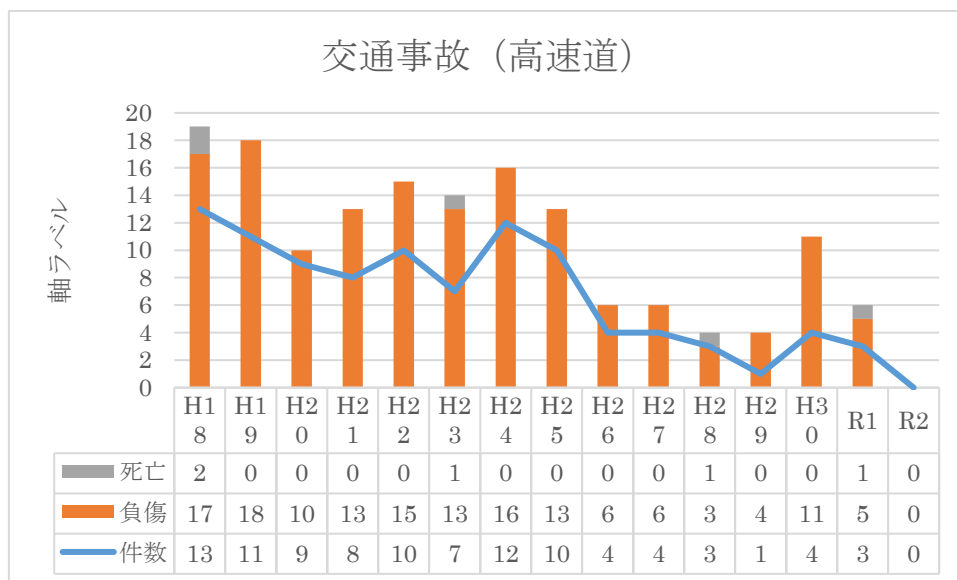
交通事故の発生件数の減少に伴い、負傷者数、死亡者数ともに減少傾向であります。それに占める高齢者の割合は増加傾向にあります。



市の高速道路での交通事故発生件数は、平成 18 年から減少傾向にあり、令和 2 年には 0 件となっています。

負傷者数についても平成 18 年から平成 25 年は 2 ケタであったが、それ以降は平成 30 年を除き、10 人を下回っています。

死者数については、平成 18 年に 2 人、平成 23 年、28 年、令和元年に 1 名となっているが、それ以外は 0 名となっています。



3 道路交通事故の見通し

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

II 東温市交通安全計画における目標

- 1 令和 7 年までに 24 時間死者数を 0 人にする。
- 2 令和 7 年までに重傷者数を 50 人以下にする。

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標ですが、国が第 11 次交通安全基本計画の中で、

- (1) 世界一安全な道路の実現を目指し、令和 7 年までに 24 時間死者数を 2,000 人以下とする。
- (2) 令和 7 年までに重傷者数を 22,000 人以下にする。

と設定した目標の実現に向けて、県の計画でも交通環境、社会、地域環境を踏まえ、最大限の努力をするものとなっています。言うまでもなく、市計画における最優先の目標は、交通事故による死者数の減少ですが、今後はさらに、死者数を減少させるための交通安全対策を一層積極的に取り組むものになっています。

そのため、国の関係行政機関及び県、市においては、市民の理解と協力の下、諸施策について総合的かつ強力に推進します。

第3節 道路交通安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、県の交通事故発生件数及び負傷者数は16年連続で減少し、交通事故の死者数についても令和元年には、72年ぶり（昭和22年）に50人未満へ減少していることを考えると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策は一定の効果があつたものと考えられます。

一方で高齢人口の増加等により、高齢者の人口10万人当たりの死者数は、令和元年まで年々減少傾向でしたが、令和2年には高齢者死者が10人増加して35人（構成率72.9%）になるなど、令和元年の高齢者死者25人（構成率：59.5%）から増加に転じました。

市においても、令和2年48件の事故件数のうち、35.4%にあたる17件が高齢者の事故でした。ただし、市においては交通事故による死者は発生していません。

市では、従来の交通安全対策を基本としつつ、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します。

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

このような観点から、市においても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といった8つの柱により、交通安全対策を実施します。

その際、今後の交通安全対策については、次のような点を重視しつつ、対策を講ずる必要があります。

<重視すべき視点>

1 高齢者及び子供の安全確保

市では、道路交通事故死者数全体の高齢者の死者の占める割合が極めて高いこと、今後も市の高齢化は一層進むことを踏まえ、高齢者については、主として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、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進します。さらに、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる政策に留まらず、これらの対策とともに連携を深めつつ推進することが重要となります。

- ・ 高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合は、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、

多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適った自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられます。また、年齢等に関わらず、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基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する必要があります。

- ・ 高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策は、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要があります。また、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要があります。

少子高齢化が深刻さを増している中、安心して子供を生き育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待されています。県内では、子供の交通事故死者数は減少してきていますが、次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進します。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、保育所等を始め地域で子供も見守っていくための取組も充実させていく必要があります。

また、高齢者や子供に対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じる必要があります。

2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

令和2年中、県では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が約4割を占め、特に高齢歩行者の割合が高くなっていることから、歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要があります。

市においては、交通事故による死者はでていませんが、他市同様高齢歩行者の交通事故は増加傾向にあります。また、近年の社会情勢を踏まえ、未就学児や小中学校通学路の安全を確保する必要があります。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図ります。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けることや夜間には反射材を着用する等、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します。

また、県において、令和2年中の自転車乗用中の死者数は9人で、交通事故死者数に占める自転車の割合が5分の1を占めるとともに、令和元年の4人から約2倍に増加しました。

県が平成25年7月に制定した、「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条

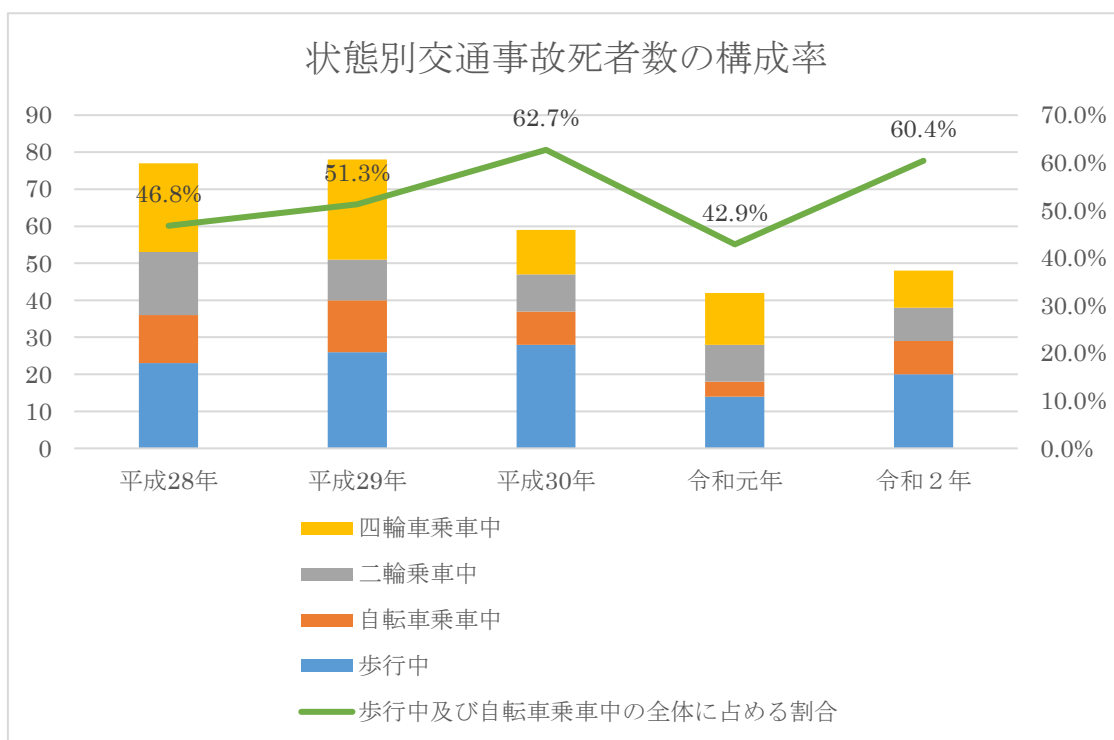
例」により、全ての年齢層へのヘルメット着用を促しているところですが、自転車利用者の死者9人全員がヘルメットの着用はありませんでした。

自転車は、自動車等に衝突された場合には、被害者となることが多い反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となることが多く、全国的に自転車利用者の責任による高額賠償事例が増えており、被害者の経済的救済と加害者の賠償責任の補償のため、県では、条例を改正し、令和2年4月から、自転車保険等への加入を義務化とし、広報啓発活動を多角的に展開しています。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があります。また、自転車の通行空間の確保を積極的に進めるに当たっては、自転車交通の在り方や、多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮し、駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進めます。

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

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



3 生活道路における安全確保

生活道路では、高齢者、障がい者、子供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りません。

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

生活道路の安全対策については、ゾーン 30 の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプ等が普及段階を迎えています。引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要があります。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した市民の関りが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要があります。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指します。

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ます。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ています。

技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムの導入推進に協力します。また、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していきます。

5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

県第10次計画期間中を通じて、ETC2.0から得られたビッグデータ等の、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、従来の対策では抑止困難であった事故について、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められています。

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

6 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、県、市それぞれの地域における行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となります。

このため、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組にいかすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努めます。

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

II 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察や国、県等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されています。

今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととします。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとします。

(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

これまでの交通安全対策は、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ません。

令和2年における県の交通事故死者のうち、歩行者及び自転車利用者の割合は約60%であり、そのうち約86%が高齢者となっています。

そこで、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ます。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を形成することとします。

ア 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、県公安委員会、道路管理者、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ります。

生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン 30」の整備を推進するとともに、通行禁止等の交通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しています。また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、視覚障がい者や高齢者等の安全な交差点の横断を支援する歩行者等支援情報通信システム（高度化 P I C S）、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が行き交う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に協力します。

さらに、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効果的な取締りの推進に協力します。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、県公安委員会により実施されている交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプ設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施します。

また、道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自発光化、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しています。

さらに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、県公安委員会、道路管理者、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施しています。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路の安全性を確保するため、平成 26 年度に「東温市通学路安全対策プログラム」を策定し、プログラムに基づき定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取り組みを行うとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関連機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。



通学路点検

また、高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全性を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障がい者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備します。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や歩車分離式信号機等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐輪場、障がい者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進します。あわせて、高齢者、障がい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します。

さらに、視覚障がい者誘導用ブロック、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します。

(イ) 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、障がい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がい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、県と連携を図りつつ積極的な取締りを推進します。

また、本計画期間中に完成が見込まれる（仮称）東温スマートインターチェンジによる道路交通情勢の変化に対応し、必要な施策を講じるよう努めます。

(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

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。)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の推進に協力します。

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します。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全対策については、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します。また、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路等の利用促進を図ります。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

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

(ア) 県内の国道・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します。

(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・実施します。

(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します。

イ 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、潜在的な危険区間等は、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識・標示の高輝度化等、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します。

ウ 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、その適正化を図ります。

また、既供用の高速自動車国道等については、交通量の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しに協力します。特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、速度規制等の必要な安全対策

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、事故の防止を図ります。

エ 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ります。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 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、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図ります。

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

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

(エ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ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します。

(オ) 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の推進に協力し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施します。

カ 道路の改築等による交通事故対策の推進

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

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

(イ) 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等を推進します。

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推進します。

- (ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図ります。
- (エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の整備を推進します。
- (オ) 交通混雑が著しい市街地、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、交通広場等の総合的な整備を図ります。
- (カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進します。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）に即して、県公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、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ります。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

県公安委員会では、整備後長期間が経過した信号機等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」において決定された「インフラ長寿命化基本計画」等に基づき、「個別施設計画（交通安全施設）」を策定し、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進しています。また、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に協力します。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子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ります。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

ウ 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します。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実施します。

エ 交通円滑化対策の推進

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

オ 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、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映します。

カ 連絡会議等の活用

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ります。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、県、市が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定した上で、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進します。

(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい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、視覚障がい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します。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します。

(7) 効果的な交通規制の推進

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、交通事情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ります。

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、適正な規制速度の決定、規制理由の周知措置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協力します。

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します。

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し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します。

さらに、県公安委員会が行う交通規制情報の質の向上やデータベース化を推進し、効果的な交通規制を推進する環境の整備に協力します。

(8) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要があります。このことから、自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）により定められる自転車活用推進計画に基づき、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成 28 年 7 月、国土交通省、警察庁）の周知を図るとともに技術的助言等を実施し、当該計画及びガイドラインに基づく、自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定や歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進します。

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します。各地域において、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ガイドラインの周知を図り、さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動、多様な自転車の開発・普及などのソフト施策を積極的に推進します。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、総合計画の策定を促進するとともに、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進します。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、県、市、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。

(9) 交通需要マネジメントの推進

道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活

動を積極的に行います。具体的には、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライドの推進、情報提供の充実、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化の推進の協力します。

交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法(平成25年法律第92号)及び交通政策基本計画(平成27年2月閣議決定)に即して、国、県、市、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的な推進に協力します。

ア 公共交通機関利用の促進

令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)等の一部改正法に基づく地域公共交通計画の策定を推進し、持続可能な地域公共交通網の再構築を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図ることに協力します。

具体的には、道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停やパークアンドバスライド等のバスの利用促進を図るための施策の推進に協力します。

また、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図ります。

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

イ 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します。

(10) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨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ります。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進します。

また、豪雨時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

また、一般道の防災課題解消などを推進し、災害に強い道路ネットワークを構築します。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、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情報収集・提供システムの確保や交通規制資機材の整備に協力します。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に協力します。

また、オンライン接続により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収集し、広域的な交通管理に活用する「広域交通管制システム」の的確な運用に協力します。

ウ 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します。

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ります。

エ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備に協力するとともに、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に協力します。

また、災害発生時には、警察、道路管理者、民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供に協力します。

(11) 総合的な駐車対策の推進

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します。

ア 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します。

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 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

た取締り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進します。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見直し等適切に対応します。

- (イ) 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、使用者責任を追及します。一方で、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底します。

ウ パーキングパーミット制度の推進

公共施設等に設置されている障がい者用駐車スペースの適正利用を図り、高齢者や障がい者、妊産婦等歩行困難者の安全・安心を確保するため、対象者に利用証を交付する「パーキングパーミット制度」を積極的に推進します。

エ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車の取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備、配置適正化及び有効利用を推進します。

- (ア) 駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行います。
- (イ) 地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備を促進するとともに、民間駐車場の整備を促進します。
- (ウ) 既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場案内システムの高度化を推進します。また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、都心部での交通の混雑を回避するため、市街地の周縁部（フリンジ）等に駐車場を配置するなど、パークアンドライド等の普及のための環境整備を推進するほか、まちづくり計画等を踏まえた駐車場の配置適正化を促進します。
- (エ) 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、駐車マスの拡充や高速道路外の休憩施設等の活用を推進します。

オ 違法駐車を排除する気運の醸成・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・高揚を図ります。

カ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

地方公共団体や道路管理者に対する路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け、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します。

(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 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、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施します。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、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の啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図ります。

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

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

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

イ 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、休憩施設等の整備を積極的に推進します。

ウ 子供の遊び場等の確保

子供の遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進します。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子供の遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に、優先的に、主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園を設置するとともに、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図ります。

エ 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には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

オ 地域に応じた安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として予防的通行規制区間における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、チェーン着脱場の整備を推進します。

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かけなど、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します。

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します。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有しています。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す。また、人優先の交通安全思想の下、子供、高齢者、障がい者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要です。

このため、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、幼児から成人に至るまで、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います。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、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組みます。さらに、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ます。学校においては、ICTを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭和 33 年法律第 56 号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施します。障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮します。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法

を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図りホームページに掲載するなどにより、インターネットを通じて地域や学校等において行われている交通安全の場における活用を促進し、市民が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、必要な情報を分かりやすく提供することに努めます。

特に若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努めます。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動が推進されるよう促します。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる地方公共団体職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進します。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、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ます。さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努めます。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 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します。

幼稚園、保育所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います。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・教具の整備を推進します。

児童館においては、主として幼児を対象に、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進します。関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とします。



交通安全教室

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、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します。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

関係機関・団体は、小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ります。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催します。

さらに、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

ウ 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します。



自転車教室

中学校においては、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、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します。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした

心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

関係機関・団体は、中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ります。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

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

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

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等の実施に協力します。

関係機関・団体は、高等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ります。また、小中学校等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に協力します。

オ 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ます。

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ます。

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、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います。

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ます。また、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進します。

また、社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、コミュニティセンター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、交通ボランティア等による活動を促進します。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の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ます。

カ 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、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します。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、県及び市は、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、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。特に、法令違反では、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ます。

また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、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実施します。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努めます。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ます。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講のなかで、安全運転サポート車等に搭載されている先進安全技術を体験できる機会を推進します。また、身体能力の変化によって危険が生じるのを避けるための運転、例えば、夜間や雨天時には運転を控えるなど、いわゆる補償運転の励行等、高齢者を交通事故や違反の当事者としな

めの安全運転の指導に取り組みます。

自転車を利用する高齢者に対しては、自転車乗車中の交通事故の発生実態を踏まえ、特に自転車用ヘルメットの着用を促すなど自転車安全利用に係る教育を推進するとともに、電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の製造メーカー等で組織される「愛媛県電動車いす交通安全対策連絡協議会」等と連携した購入時の指導・助言を徹底するとともに、利用者に対する継続的な教育等の促進に努めます。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダーを対象とした安全運転教育を実施します。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行えるよう、愛媛県交通安全母の会連合会や高齢者を中心に子供・親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進など高齢者の安全確保に取り組むよう努めます。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、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障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

さらに、自立歩行ができない障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催します。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、定住外国人に対しては、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。また、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等を推進します。

ケ 交通事故により保護観察に付された者に対する保護観察の充実

交通事故に係る保護観察については、集団及び個別の処遇に当たる保護観察官並びに保護司の処遇能力の充実を図るとともに、飲酒運転防止プログラム等交通事故保護観察対象者の問題性に焦点を当てた効果的な処遇を実施します。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

また、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交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努めます。

さらに、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て、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努めます。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 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、市交通安全対策会議を始め、関連する構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

県の令和3年度の交通安全県民総ぐるみ運動における重点は、“子供と高齢者の交通事故防止対策の推進”“道路横断中の交通事故防止対策の推進”“交差点の交通事故防止対策の推進”等で、市内の交通情勢に即した事項を設定し、実情に即した効果的な交通安全運動を実施する。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く市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のニーズ等を踏まえた実施に努めます。

さらに、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推進します。

事後においては、運動の効果を検証・評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮します。

イ 横断歩行者の安全確保

信号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します。

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、その信号機に従うといった交通ルールの周知を図ります。さらに、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

教育等を推進します。

ウ 自転車の安全利用の推進

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を理解させます。

自転車の安全利用を促進するため、「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」及び「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日、中央交通安全対策会議：交通対策本部決定）を浸透させるなど、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。特に、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、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や画面注視、イヤホン等使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での“ながら運転”の危険性等について周知・徹底を図るとともに、事故時の被害軽減のため、自転車利用者全員のヘルメットの着用促進を図ります。

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ます。市では県が令和2年4月、県条例を一部改正し、加害者となった場合に備え、自転車保険等への加入を義務化したところですが、交通に参加する者としての十分な自覚・責任等の意識啓発に向け、今後も、関係事業者等と連携して周知啓発等を図ります。

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

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

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進します。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るのみならず、自転車を利用する保護者に対しても、ヘルメットの着用を促します。

エ 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（県内一般道のシートベルト着用率は、運転席 98.7%[全国平均 99.0%]、助手席 95.0%[全国平均 96.5%]、後部座席 35.0%[全国平均 40.3%]、警察庁と社団法人日本自動車連盟の令和2年10月、合同調査による）。

このため、県等関係機関・団体等との協力のもと、あらゆる機会・媒体を通じ

て着用徹底の啓発活動を展開します。

オ チャイルドシートの正しい着用の徹底

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

不適正使用時の致死率は、適切使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所・認定こども園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進します。（チャイルドシート使用率は59.1%、全国平均70.5%である：警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の令和元年6月、共同調査による）。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子供にはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努めます。

また、県交通安全協会、等が実施している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します。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（i-Size）に対応したチャイルドシートの普及促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言や、チャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、例えば、産婦人科や市町の窓口等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進します。

カ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時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等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報活動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るため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会等の開催を推進します。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞆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ます。

キ 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

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の交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、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てハンドルキーパー運動の普及啓発や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」という県民の規範意識の確立を図ります。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・団体が連携して推進します。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合には、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・団体が連携した取組の推進に努めます。

さらに、各自治体で取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策については、他の地域における施策実施に当たっての参考となるよう、積極的な情報共有を図っていきます。

ク 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット、SNS、デジタルサイネージ等のあらゆる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、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行います。

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

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図ります。

(イ) 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、県・市町、自治会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図ります。

(ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、県、市町は、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行います。

ケ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 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車中の事故実態の広報を積極的に行います。また、高齢者に対する高齢者標識（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ます。

(イ) 高齢者が被害者となる道路横断中の事故や横断歩道横断中の死者の割合が高くなっていることから、道路横断中の高齢者等が被害者となる事故の実態や危険性を広く周知して、高齢者等の交通安全意識とドライバーの歩行者等保護意識の高揚を図ります。

(ウ) 薄暮時間帯から夜間・早朝にかけての暗い時間帯に重大事故が多発する傾向があることから、夜間の重大事故の主要原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図ります。

- また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯や自動車前照灯のこまめな切り替えを促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材等の着用を推進します。
- (エ) 二輪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します。
 - (オ) 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行うことができるよう、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・発信に努めます。
 - (カ) 衝突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ます。
 - (キ) 学識経験者、有識者等による討議等を行うなど、市民の交通安全に関する意識の高揚を図ることを目的とした各種会議を開催します。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

民間における交通安全活動の役割は重要であることから、交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進します。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、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、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行います。そのため、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、交通安全に関する県民挙げての活動の展開を図ります。

また、必ずしも組織化されていない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うことなどにより、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します。

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り、また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努めます。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、市民の安全意識により支えられることから、市民自らが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となります。

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します。

このような観点から、地域の交通安全への市民等の理解に資するため、市民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、市交通安全計画の積極的な活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努めます。

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努めます。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に図る。運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図ります。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障がい者、子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図ります。

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組みを進めます。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に努めます。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付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に図るとともに、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行います。

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、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、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、教育内容の充実に努めます。

さらに、高齢者支援施策の推進として、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、関係機関等が連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した者に対して、サポート事業を行います。また、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、県・市町が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定することにより、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持

続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進します。

ア 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します。

(2) 安全運転管理の推進

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。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、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安全運転管理者等を指導します。

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、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図ります。

さらに、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とともに、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ります。

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、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）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、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図ります。

(3) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の事故死者数・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します。

ア 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します。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します。

また、事業者の安全意識の高揚を図るため、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、事業者へ事業用自動車

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とともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図ります。

イ 抜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します。また、危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無に向け、指導等徹底します。

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います。

ウ ICT・自動運転等新技術の開発・普及推進

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

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します。

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・普及を促進します。

エ 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に協力します。

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

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

さらに、平成 28 年 1 月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、乗客の死傷事故低減を図るためのフォローアップを行いながら対策の推進に協力します。

カ 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の促進に協力します。

キ 運転者の健康起因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の促進に協力します。

ク 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は、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・監督を実施します。

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

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的な運用と業界指導の徹底を図ります。

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ります。

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します。

ケ 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

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

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ます。

さらに、貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくする

「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を推進し、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取組の促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努めます。

(4) 交通労働災害の防止等

ア 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の周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進します。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止に関する管理者の選任、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び運転者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施します。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）の履行を確保するための監督指導を実施します。

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施します。

(5) 道路交通に関する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

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

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ります。

イ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震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ます。

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します。

さらに、気象、地震、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します。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ます。

4 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいます。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられます。既に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ります。

このような認識の下、従来取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化等により、更なる充実を図る必要があります。

ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要であります。

また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被害拡大防止対策を併せて進めます。

これらの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ります。

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となります。特に、自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければなりません。

(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ア 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

車両の安全対策については、県の令和2年度における交通政策審議会陸上交

通分科会自動車部会技術安全ワーキンググループの審議結果を踏まえて実施していきます。

(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・強化を図ります。

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きます。

イ 先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進

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（ASV）について、産学官の協力によるASV推進検討会の下、車両の開発・普及の促進を一層進めます。

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します。

ウ 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します。

(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進

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ます。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します。

(3) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 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ト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ります。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、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ます。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の排除等を推進します。

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体制の充実強化を図ります。

イ 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するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進します。

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します。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ります。

(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」を展開し、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ます。

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ます。

(ウ) 自動車特定整備事業の適正化及び生産性の向上

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します。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の向上等への支援を推進します。

(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の変化に伴い、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

度化を推進します。

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、一級自動車整備士制度の活用を推進します。

(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います。

(4) 自転車の安全性の確保

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、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用します。また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、県では令和2年4月、「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」を一部改正し、自転車保険等への加入を義務化したことから、継続して関係事業者と協力し、更なる広報啓発活動を展開するとともに加入率を向上させます。

さらに、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ります。

5 道路交通秩序の維持

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ります。

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、危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故防止に資する交通指導取締りを推進します。

また、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推進を図ります。

(1) 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進

ア 交通事故分析に基づく交通指導取締りの推進

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、横断歩行者妨害、著しい速度超過、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、県民から取

締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進します。

また、運転中に携帯電話等を使用することは重大な交通事故につながり得る極めて危険な行為であることから、関係機関・団体等と連携し、運転者等に対する広報啓発や携帯電話使用等の交通指導取締りを推進します。

さらに、いわゆる「あおり運転」として大きな社会問題となっている悪質・危険な運転行為を防止するため、交通指導取締りの強化をはじめとした諸対策を推進します。

イ 暴走族対策の推進

暴走族は、減少傾向にあるものの、いまだ散発的な暴走行為が認められ、地域住民や道路利用者に多大な迷惑を及ぼしており、共同危険行為等禁止違反、騒音関係違反、車両の不正改造に関する違反等の取締りを推進するとともに、「愛媛県暴走族等の追放の促進に関する条例」に基づき、家庭、学校、保護司等と連携し、暴走族から離脱させるための措置をとるなど、総合的な暴走族対策を推進します。

6 救助・救急活動の充実

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即応できるよう、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・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。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、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進します。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・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します。

イ 多数傷者発生時における救助・救急事故体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急事故体制の充実を図ります。

ウ 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）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を促進します。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防

機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進します。また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進します。さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努めます。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進します。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AED（自動体外式除細動器）の取り扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図ります。

エ 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、市内の消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。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ります。

オ 救助・救急資機材等の整備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、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よう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。さらに、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進します。

カ 救急医療用ヘリコプター・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、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、平成 21 年 8 月、県消防防災ヘリコプターによるドクターヘリの運用を開始しています。平成 29 年 2 月には、救急医療用ヘリコプター（ドクターヘリ）の運航が開始されており、引き続き、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進してもらいます。

キ 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・救急事象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、継続的な教育訓練を推進します。

ク 高速自動車国道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が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、沿線市町等においても消防法（昭和 23 年法律第 186 号）の規定に基づき処理すべきものとして、

両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行います。

このため、関係市町等と、西日本高速道路株式会社の連携を強化するとともに、西日本高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町等に財政措置を講じ、当該市町等においても、救急業務実施体制の整備を促進します。

さらに、西日本高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社及び関係市町は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進します。

ケ 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術や、その位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資する技術等を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報することなどにより緊急車両の迅速な現場急行を可能とする緊急通報システム（HELP）や事故自動通報システム（ACN）の格段の普及と高度化を図るために必要な環境を整備します。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

初期救急医療体制の充実を図ります。また、初期救急医療体制では応じきれない入院を要する救急患者の診療体制を確保するため、原則として医療圏単位に地域設定し、地域内の医療施設の実情に応じた方式（病院群輪番制又は共同利用型病院）で二次救急医療体制の整備を図るとともに、重篤な救急患者を受け入れるための三次救急医療体制として、重症及び複数科にまたがる重篤な救急患者への診察機能を有する24時間体制の救命救急センターの整備を進め、評価事業により、外傷診療能力を含めその質の向上を図ります。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑に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・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図ります。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救命医療を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、地域の実情に応じたドクターカーの体制整備を進めるほか、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は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データを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進します。

7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進します。

自動車損害賠償保障法（昭和 30 年法律第 97 号）は、自動車の運行による交通事故について、加害者側の損害賠償責任を強化し、この損害賠償の履行を確保するため、原則として全ての自動車に対して自動車損害賠償責任保険（共済）の契約の締結を義務付けるとともに、保険会社（組合）の支払う保険（共済）金の適正化を図り、また、政府において、ひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者を救済するための自動車損害賠償保障事業及び平成 13 年度末の政府再保険制度廃止時の累積運用益の一部を基金として、その運用により被害者救済対策事業等を行うことなどにより、自動車事故による被害者の保護、救済を図っており、今後も更なる被害者の保護の充実を図るよう措置します。特に、交通事故による重度後遺障がい者数は依然として高い水準にあることから、引き続き、重度後遺障がい者に対する救済対策の充実を図ります。

また、近年、自転車加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、県では自転車保険等の加入を義務化とし、加入の加速化を図っています。

さらに、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します。

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

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は、今後とも、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、その改善を推進し、被害者救済の充実を図ります。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

県及び市町等の交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進します。

(ア) 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、日弁連交通事故相談センター、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係機関、団体等との連絡協調を図ります。

(イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内

容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質の向上を図ります。

- (ウ) 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、県及び市町のホームページや広報誌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します。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

- (ア) 独立行政法人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の推進を図ります。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策の推進を図ります。

ウ 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、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしています。引き続き、関係者からの助言をいただきながら、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きます。

8 研究開発及び調査研究の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として必要な研究開発の推進を図ることが必要であります。この際、交通事故は人・道・車の3要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから、3要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進するとともに、各分野の協力の下、総合的な調査研究を充実することが必要であります。

また、交通安全対策についてはデータを用いた事前評価、事後評価等の客観的分析に基づいて実施するとともに、事後評価で得られた結果を他の対策に役立てるなど結果をフィードバックする必要があります。

このため、道路交通の安全に関する研究開発の推進に当たっては、死亡事故のみならず重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させるなど、引き続き、道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図ります。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない東温を目指して

人や物を大量に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下同じ。）は、生活に欠くことのできない交通手段で、ホーム上又はホームから転落して列車に接触するなど利用者等が関係する事故を防止する必要性が高まっています。このため、市民が安心して利用できる、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、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ります。

県における令和2年中の鉄道の運転事故発生件数は8件、死傷者数は8人（死者6人、負傷者2人）で、平成27年の発生件数11件、死傷者数9人（死者7人、負傷者2人）と比較して、発生件数が27.3%の減少、死傷者数で11.1%の減少となっています。

近年は人口減少等による輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている現状を踏まえ、市民の理解と協力の下、乗客の死者数ゼロを継続すること及び運転事故件数減少を目指すものとします。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

I 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が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ます。

また、線路内立入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9割以上を占めており、近年県内の、その死者数はほぼ横ばいであることから、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずる必要があります。

II 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等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ります。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る必要があります。

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良に協力します。特に、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進や、研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなどして技術力の向上の推進に協力します。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっています。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、駅等の浸水対策の強化等を推進する。切迫する南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅等の耐震対策の推進に協力します。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の多数を占める道路障害事故、踏切障害事故及び人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。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、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施や、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知、酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うなど広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

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

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者へ適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ適確に対応します。

(1) 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等による、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行います。また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することにより事故等の再発防止に活用します。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導する体制の構築を目指します。

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

また、気象、地震、津波等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化や ICT を活用した観測・監視体制の強化に協力します。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に協力します。

(3) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国、関係自治体及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行います。

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

また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導します。

(4) 計画運休への取組

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

また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化に協力します。

4 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図ります。

また、鉄道係員に対する、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の推進に協力します。

5 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、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ています。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ます。引き続き、関係者からの助言をいただきながら、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きます。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない東温を目指して

県内での踏切事故は、減少傾向にあり、令和2年中の発生件数は1件、死傷者数は1人（死者1人、負傷者0人）で、平成27年の発生件数6件、死傷者数4人（死者3人、負傷者数1人）と比較して、発生件数及び死傷者数ともに減少しています。

しかし、踏切事故は発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすことから、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します。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、県では、令和7年までに踏切事故件数を1割削減することを目指しており、市としては、市内の踏切事故ゼロを目指します。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、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、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ために協力します。

II 講じようとする施策

1 踏切道の構造の改良及び歩行者等横断施設の整備の促進

歩道が狭隘な踏切について、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故対策効果の高い構造への改良の促進に協力します。

また、平成27年10月の高齢者による踏切事故防止対策検討会のとりまとめを踏まえ、軌道の平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策の促進に協力します。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、踏切支障報知装置の整備、障害物検知装置の高規格化を推進します。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図ります。

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

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、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、I Tの活用による踏切注意情報の表示や踏切関連交通安全施設の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に行ないます。

一方、踏切事故は、直前横断、脱輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進します。

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

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を来す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します。

參考資料

1 道路交通法

(昭和35年6月25日法律第105号、最終改正：平成27年9月30日法律第76号) 抜粋

(歩行者の通行方法)

(通行区分)

第10条 歩行者は、歩道又は歩行者の通行に十分な幅員を有する路側帯（次項及び次条において「歩道等」という。）と車道の区別のない道路においては、道路の右側端に寄って通行しなければならない。ただし、道路の右側端を通行することが危険であるときその他やむを得ないときは、道路の左側端に寄って通行することができる。

2 歩行者は、歩道等と車道の区別のある道路においては、次の各号に掲げる場合を除き、歩道等を通行しなければならない。

一 車道を横断するとき。

二 道路工事等のため歩道等を通行することができないとき、その他やむを得ないとき。

3 前項の規定により歩道を通行する歩行者は、第63条の4第2項に規定する普通自転車通行指定部分があるときは、当該普通自転車通行指定部分をできるだけ避けて通行するように努めなければならない。

(行列等の通行)

第11条 学生生徒の隊列、葬列その他の行列（以下「行列」という。）及び歩行者の通行を妨げるおそれのある者で、政令で定めるものは、前条第2項の規定にかかわらず、歩道等と車道の区別のある道路においては、車道をその右側端（自転車道が設けられている車道にあっては、自転車道以外の部分の右側端。次項において同じ。）に寄って通行しなければならない。

2 前項の政令で定める行列以外の行列は、前条第2項の規定にかかわらず、歩道等と車道の区別のある道路において、車道を通行することができる。この場合においては、車道の右側端に寄って通行しなければならない。

3 警察官は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要があると認めるときは、第1項の行列の指揮者に対し、区間を定めて当該行列が道路又は車道の左側端（自転車道が設けられている車道にあっては、自転車道以外の部分の左側端）に寄って通行すべきことを命ずることができる。

(罰則 第1項については第121条第1項第二号、第2項及び第3項については第121条第1項第三号)

(横断の方法)

第12条 歩行者は、道路を横断しようとするときは、横断歩道がある場所の附近においては、その横断歩道によって道路を横断しなければならない。

2 歩行者は、交差点において道路標識等により斜めに道路を横断することができることとされている場合を除き、斜めに道路を横断してはならない。

(横断の禁止の場所)

第13条 歩行者は、車両等の直前又は直後で道路を横断してはならない。ただし、横断歩道によって道路を横断するとき、又は信号機の表示する信号若しくは警察官等の手信号等に従って道路を横断するときは、この限りでない。

2 歩行者は、道路標識等によりその横断が禁止されている道路の部分においては、道路を横断してはならない。

(歩行者用道路等の特例)

第13条の2 歩行者用道路又はその構造上車両等が入ることができないこととなっている道路を通行する歩行者については、第10条から前条までの規定は、適用しない。

(目が見えない者、幼児、高齢者等の保護)

第14条 目が見えない者(目が見えない者に準ずる者を含む。以下同じ。)は、道路を通行するときは、政令で定めるつえを携え、又は政令で定める盲導犬を連れていなければならない。

- 2 目が見えない者以外の者(耳が聞こえない者及び政令で定める程度の身体の障害のある者を除く。)は、政令で定めるつえを携え、又は政令で定める用具を付けた犬を連れて道路を通行してはならない。
- 3 児童(6歳以上13歳未満の者をいう。以下同じ。)若しくは幼児(6歳未満の者をいう。以下同じ。)を保護する責任のある者は、交通のひんぱんな道路又は踏切若しくはその附近の道路において、児童若しくは幼児に遊戯をさせ、又は自ら若しくはこれに代わる監護者が付き添わないで幼児を歩行させてはならない。
- 4 児童又は幼児が小学校、幼稚園、幼保連携型認定こども園その他の教育又は保育のための施設に通うため道路を通行している場合において、誘導、合図その他適当な措置をとることが必要と認められる場所については、警察官等その他その場所に居合わせた者は、これらの措置をとることにより、児童又は幼児が安全に道路を通行することができるように努めなければならない。
- 5 高齢の歩行者、身体の障害のある歩行者その他の歩行者でその通行に支障のあるものが道路を横断し、又は横断しようとしている場合において、当該歩行者から申出があつたときその他必要があると認められるときは、警察官等その他その場所に居合わせた者は、誘導、合図その他適当な措置をとることにより、当該歩行者が安全に道路を横断することができるように努めなければならない。

(通行方法の指示)

第15条 警察官等は、第10条第1項若しくは第2項、第12条又は第13条の規定に違反して道路を通行している歩行者に対し、当該各条に規定する通行方法によるべきことを指示することができる。

(罰則 第121条第1項第四号)

(自転車の交通方法の特例)

(自転車道の通行区分)

第 63 条の 3 車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引していないもの（以下この節において「普通自転車」という。）は、自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない。

(罰則 第 121 条第 1 項第五号)

(普通自転車の歩道通行)

第 63 条の 4 普通自転車は、次に掲げるときは、第 17 条第 1 項の規定にかかわらず、歩道を通行することができる。ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を通行してはならない旨を指示したときは、この限りでない。

一 道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき。

二 当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき。

三 前二号に掲げるもののほか、車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するため当該普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。

2 前項の場合において、普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分（道路標識等により普通自転車が通行すべき部分として指定された部分（以下この項において「普通自転車通行指定部分」という。）があるときは、当該普通自転車通行指定部分）を徐行しなければならない。また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。ただし、普通自転車通行指定部分については、当該普通自転車通行指定部分を通行し、又は通行しようとする歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる。

(罰則 第 2 項については第 121 条第 1 項第五号)

(普通自転車の並進)

第 63 条の 5 普通自転車は、道路標識等により並進することができることとされている道路においては、第 19 条の規定にかかわらず、他の普通自転車と並進することができる。ただし、普通自転車が 3 台以上並進することとなる場合においては、この限りでない。

(自転車の横断の方法)

第 63 条の 6 自転車は、道路を横断しようとするときは、自転車横断帯がある場所の付近においては、その自転車横断帯によって道路を横断しなければならない。

(交差点における自転車の通行方法)

第 63 条の 7 自転車は、前条に規定するもののほか、交差点を通行しようとする場合において、当該交差点又はその付近に自転車横断帯があるときは、第 17 条第 4 項、第 34 条第 1 項及び第 3 項並びに第 35 条の 2 の規定にかかわらず、当該自転車横断帯を進行しなければならない。

2 普通自転車は、交差点又はその手前の直近において、当該交差点への進入の禁止を表示する道路標識があるときは、当該道路標識を越えて当該交差点に入つてはならない。

(自転車の通行方法の指示)

第 63 条の 8 警察官等は、第 63 条の 6 若しくは前条第 1 項の規定に違反して通行している自転車の運転者に対し、これらの規定に定める通行方法により当該自転車を通行させ、又は同条第 2 項の規定に違反して通行している普通自転車の運転者に対し、当該普通自転車を歩道により通行させるべきことを指示することができる。

(罰則 第 121 条第 1 項第四号)

(自転車の制動装置等)

第 63 条の 9 自転車の運転者は、内閣府令で定める基準に適合する制動装置を備えていないため交通の危険を生じさせるおそれがある自転車を運転してはならない。

2 自転車の運転者は、夜間（第 52 条第 1 項後段の場合を含む。）、内閣府令で定める基準に適合する反射器材を備えていない自転車を運転してはならない。ただし、第 52 条第 1 項前段の規定により尾灯をつけている場合は、この限りでない。

(罰則 第 1 項については第 120 条第 1 項第八号の 2、同条第 2 項)

(自転車の検査等)

第 63 条の 10 警察官は、前条第 1 項の内閣府令で定める基準に適合する制動装置を備えていないため交通の危険を生じさせるおそれがある自転車と認められる自転車が運転されているときは、当該自転車を停止させ、及び当該自転車の制動装置について検査をすることができる。

2 前項の場合において、警察官は、当該自転車の運転者に対し、道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るため必要な応急の措置をとることを命じ、また、応急の措置によっては必要な整備をすることができないと認められる自転車については、当該自転車の運転を継続してはならない旨を命ずることができる。

(罰則 第 1 項については第 120 条第 1 項第八号の 3、第 2 項については第 120 条第 1 項第八号の 4)

(児童又は幼児を保護する責任のある者の遵守事項)

第 63 条の 11 児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児を自転車に乗車させるときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。

2 自転車安全利用五則（平成 19 年 7 月 10 日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）

①自転車は、車道が原則、歩道は例外

自転車は、道路交通法上、軽車両と位置付けられています。そのため、歩道と車道の区別がある道路では、車道通行が原則です。

（【罰則】3 か月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金）

<例外として、歩道を通行できる場合>

- ・道路標識や道路標示によって歩道を通行することができることとされているとき
- ・13 歳未満の子ども
- ・70 歳以上の高齢者
- ・車道通行に支障がある身体障害者
- ・車道又は交通の状況に照らして、自転車の通行の安全を確保するため、歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき

②車道は左側を通行

自転車は、道路の左側の端に寄って通行しなければなりません。

（【罰則】3 か月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金（右側を通行した場合））

③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

歩道では、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければなりません。また、歩行者の通行を妨げることになる場合は、一時停止をしなければなりません。

（【罰則】2 万円以下の罰金又は科料）

④安全ルールを守る

- ・飲酒運転の禁止

自転車も飲酒運転は禁止です。

（【罰則】5 年以下の懲役又は 100 万円以下の罰金（酒酔い運転の場合））

- ・二人乗りの禁止

二人乗りは禁止です。

（【罰則】5 万円以下の罰金）

<例外として、運転者が 16 歳以上で、かつ、次の場合には二人又は三人で乗ることができる場合。ただし、次の条件に違反すると、【罰則】2 万円以下の罰金又は科料>

- ・二人乗りできる場合
 - ・6 歳未満の者を幼児用座席に乗車させている場合
 - ・4 歳未満の者をひも等で確実に背負っている場合
- ・三人乗りできる場合
 - ・幼児二人同乗用自転車の幼児用座席に 6 歳未満の者二人を乗車させている場合
 - ・幼児二人同乗用自転車の幼児用座席に 6 歳未満の者一人を乗車させ、かつ、4 歳未満の者をひも等で確実に背負っている場合

- ・並進の禁止

他の自転車と並んで通行することはできません。

（【罰則】2万円以下の罰金又は料料）

ただし、「並進可」の道路標識がある道路では、2台までに限って並んで通行することができます。



- ・夜間はライトを点灯

夜間は、前照灯及び尾灯（又は反射器材）をつけてください。

（【罰則】5万円以下の罰金）

- ・信号遵守

信号は必ず守ってください。「歩行者・自転車専用信号機」がある場合は、その信号に従ってください。

（【罰則】3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金）

- ・交差点での一時停止・安全確認

一時停止の標識は必ず守ってください。また、狭い道から広い道に出るときは、必ず徐行して安全確認をしてください。

（【罰則】3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金）

⑤子どもはヘルメットを着用（子どもとは、13歳未満の児童・幼児）

幼児を自転車に同乗させる場合や児童・幼児が一人で自転車に乗る場合には乗車用ヘルメットを着用させましょう。それ以外の方も自転車に乗るときは乗車用ヘルメットを着用しましょう。

3 愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例

(平成25年3月26日条例第9号)

最終改正：平成26年10月17日条例第43号

(目的)

第1条 この条例は、自転車の安全な利用の促進に関し、県、県民、自転車を利用する者、自動車等の運転者、事業者及び関係団体の責務を明らかにするとともに、県の施策の基本となる事項を定めることにより、自転車の安全な利用の促進に関する施策を総合的に推進し、もって自転車を安全かつ快適に利用するための意識の啓発及び環境の整備並びに自転車に関係する交通事故の防止を図り、併せて本県の自転車文化の振興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、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。以下「法」という。）第2条第1項第11号の2に規定する自転車をいう。
- (2) 車両 法第2条第1項第8号に規定する車両をいう。
- (3) 自動車等 法第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。
- (4) 道路 法第2条第1項第1号に規定する道路をいう。
- (5) 歩道 法第2条第1項第2号に規定する歩道をいう。
- (6) 関係団体 交通安全に関する活動を行うことを主な目的として組織された団体及び自転車の安全な利用の促進に関する活動を行う団体をいう。
- (7) レンタサイクル業者 観光、通勤、通学等のために自転車を利用しようとする者に対し、自転車を有償で貸し渡すことを業とする者をいう。

(県の責務)

第3条 県は、国、市町、事業者及び関係団体との相互の連携及び協力の下に、自転車の安全な利用の促進に関する総合的な施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 県は、自転車の安全な利用の促進を図る上で市町が果たす役割の重要性に鑑み、市町が行う自転車の安全な利用の促進に関する施策に関し、助言その他の必要な支援を行うものとする。

(県民の責務)

第4条 県民は、自転車の安全な利用について理解を深め、歩行者、自転車及び自動車等が共に道路を安全に通行することができる環境が形成されるようにそれぞれの立場で努めなければならない。

2 県民は、県が実施する自転車の安全な利用の促進に関する施策に協力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 自転車を利用する者は、車両の運転者としての責任を自覚し、道路の交通に関する法令を遵守しなければならない。

2 自転車を利用する者は、自転車に関係する交通事故の防止に関する知識の習得及び自転車に関係する交通事故により生じた損害を賠償するための保険又は共済（以下「自転車損害保険等」という。）への加入に努めなければならない。

3 自転車を利用する者は、その利用する自転車の定期的な点検及び整備並びに反射材の装着その他の交通事故を防止するための対策に努めなければならない。

4 前3項に規定するもののほか、自転車を利用する者は、次に掲げる事項を励行すること等により自転車の安全な利用に努めなければならない。

- (1) 道路において自転車に乗車するときは、乗車用ヘルメットを着用すること。
- (2) 自転車に乗車して歩道を通行するときは、車道の左側に設置されている歩道を通行すること。
- (3) 歩行者が頻繁に通行する歩道においては、自転車を押して歩くこと。

(自動車等運転者の責務)

第6条 自動車等の運転者は、自転車が車両であることを認識し、歩行者、自転車及び自動車等が共に道路を安全に通行することができるように配慮するよう努めなければならない。

2 自動車等の運転者は、自転車の側方を通過するときは、これとの間に安全な間隔を保ち、又は徐行するよう努めなければならない。

(事業者の責務)

第7条 事業者は、自転車を利用して通勤する従業員及びその事業活動において自転車を利用する従業員に対し、自転車の安全な利用に関する啓発及び指導を行うよう努めなければならない。

2 事業者は、自転車の安全な利用について理解を深め、自転車の安全な利用の促進に関する取組を自主的かつ積極的に行うよう努めなければならない。

3 事業者は、県が実施する自転車の安全な利用の促進に関する施策に協力するよう努めなければならない。

(関係団体の責務)

第8条 関係団体は、自転車の安全な利用の気運を醸成するための広報活動、啓発活動その他の取組を自主的かつ積極的に行うよう努めなければならない。

(県民に対する自転車交通安全教育)

第9条 県は、県民に対し、自転車の安全な利用に関する教育（以下「自転車交通安全教育」という。）を行うものとする。

2 県は、自動車等の運転免許を受けた者に対して自転車交通安全教育を行うときは、講習その他の学習の機会を利用して行うものとする。

(学校等における自転車交通安全教育)

第10条 学校教育法（昭和22年法律第26号）第1条に規定する学校（大学を除く。）及び就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律（平成18年法律第77号）第2条第7項に規定する幼保連携型認定こども園を設置し、又は管理する者は、在学する幼児、児童、生徒又は学生に対し、その発達の段階に応じた自転車交通安全教育を行うよう努めなければならない。

2 大学、学校教育法第124条に規定する専修学校又は同法第134条第1項に規定する各種学校を設置し、又は管理する者は、在学する生徒又は学生に対し、自転車交通安全教育を行うよう努めなければならない。

(家庭における自転車交通安全教育等)

第11条 幼児、児童又は生徒を保護する責任のある者（以下「保護者」という。）は、その保護する幼児、児童又は生徒に対し、自転車交通安全教育を行うよう努めなければならない。

2 保護者は、その保護する幼児、児童又は生徒が自転車に乗車するときは、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 高齢者の家族は、当該高齢者に対し、乗車用ヘルメットの着用その他の交通安全対策について助言をするよう努めなければならない。

(広報、啓発等)

第12条 県は、自転車の安全な利用の促進について、県民、自転車を利用する者及び事業者の理解と協力を得られるよう広報活動及び啓発活動を行うものとする。

2 県は、自転車を利用する者の自転車損害保険等への加入を促進するため、情報の提供その他の必要な措置を講ずるものとする。

(自転車小売業者の情報の提供等)

第13条 自転車の小売を業とする者は、自転車の購入又は点検若しくは修理をしようとする者に対し、自転車の点検及び整備の必要性に関する情報その他の自転車の安全な利用に関する情報の提供及び助言をするよう努めなければならない。

(レンタサイクル業者の情報の提供等)

第14条 レンタサイクル業者は、自転車を貸し渡すときは、当該自転車を利用しようとする者に対し、自転車の安全な利用に関し必要な情報の提供及び助言をするよう努めなければならない。

2 レンタサイクル業者は、スポーツ用その他の特別の用途に供する自転車を貸し渡すときは、当該自転車を利用しようとする者に対し、乗車用ヘルメットの貸渡し及びその着用についての助言をするよう努めなければならない。

3 レンタサイクル業者は、貸渡用の自転車の点検及び整備に努めなければならない。

(自転車安全利用の日)

第15条 県民の間に広く自転車の安全な利用についての関心と理解を深めるため、自転車安全利用の日を設ける。

2 自転車安全利用の日は、毎月10日とする。

3 自転車安全利用の日においては、県は、その趣旨にふさわしい広報活動及び啓発活動を行うものとする。

(道路環境の整備)

第16条 県は、自転車の安全な利用の促進を図るため、歩行者、自転車及び自動車等が共に安全に通行することができる道路の環境の整備に努めるものとする。

(財政上の措置)

第17条 県は、自転車の安全な利用の促進に関する施策を実施するために必要な財政上の措置を講ずるよう努めるものとする。

附 則

この条例は、平成25年7月1日から施行する。

附 則

この条例は、道路交通法の一部を改正する法律（平成25年法律第43号）附則第1条第1号の政令で定める日から施行する。

附 則（抄）

(施行期日)

1 この条例は、就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律の一部を改正する法律（平成24年法律第66号。以下「改正法」という。）の施行の日から施行する。（後略）

4 交通安全対策基本法

[昭和45年6月1日法律第110号、最終改正：平成27年9月11日法律第66号] 抜粋

(市町村交通安全対策会議)

第18条 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。

- 2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。
- 3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあっては、規約）で定める。

(市町村交通安全計画等)

第26条 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。

- 2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。
- 3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
 - 二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上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
- 4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであってはならない。
- 5 市町村交通安全対策会議は、第1項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。
- 6 市町村長は、第4項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
- 7 第2項及び第5項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

5 東温市交通安全対策会議条例

(平成25年6月26日条例第29号)
改正 平成27年3月20日条例第1号

(設置)

第1条 交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)第18条第1項の規定に基づき、東温市交通安全対策会議(以下「会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 会議は、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 東温市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

(会長及び委員)

第3条 会議は、会長及び委員12人以内をもって組織する。

- 2 会長は、市長をもって充てる。
- 3 会長は、会務を総理する。
- 4 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。
- 5 委員は、次に掲げる者をもって充てる。
 - (1) 国の関係地方行政機関の職員のうちから市長が委嘱する者
 - (2) 愛媛県の職員のうちから市長が委嘱する者
 - (3) 愛媛県警察の警察官のうちから市長が委嘱する者
 - (4) 東温市教育委員会教育長
 - (5) 東温市消防本部消防長
 - (6) 市職員のうちから市長が任命する者
- 6 委員の任期は、2年とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 7 委員は、非常勤とする。

(特別委員)

第4条 会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

- 2 特別委員は、伊予鉄道株式会社その他の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから市長が委嘱する。
- 3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは解嘱されるものとする。
- 4 特別委員は、非常勤とする。

(幹事)

第5条 会議に、幹事若干人を置くことができる。

- 2 幹事は、委員の属する機関の職員のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。
- 3 幹事は、会議の所掌事務について、会長、委員及び特別委員を補佐する。
- 4 幹事は、非常勤とする。

(庶務)

第6条 会議の庶務は、危機管理課において処理する。

(委任)

第7条 この条例に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則(平成27年3月20日条例第1号)

この条例は、平成27年4月1日から施行する。

6 東温市交通安全対策会議委員

区 分		所 属 機 関	委 員 職 名
第3条第2項	会 長	東温市	市長
第3条第5項	1号委員	国土交通省 四国地方整備局 松山河川国道事務所	所長
	2号委員	愛媛県中予地方局	局長
	3号委員	松山南警察署	署長
	4号委員	東温市教育委員会	教育長
	5号委員	東温市消防本部	消防長
	6号委員	東温市	副市長
	6号委員	東温市	総務部長
	6号委員	東温市	市民福祉部長
	6号委員	東温市	産業建設部長



東温市交通安全対策会議

〒791-0292

住 所 愛媛県東温市見奈良 530 番地 1

T E L 089-964-4483

F A X 089-964-1609

H P <https://www.city.toon.ehime.jp>