

熊野町交通安全計画

(第11次：令和3年度～令和7年度)

令和4年3月

熊野町交通安全対策会議

はじめに

～「交通事故のない日本一安心・安全な熊野町」の実現を目指して～

交通事故を根絶し、安心・安全な熊野町を実現することは、町民の切なる願いです。

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的として、昭和 45 (1970) 年に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。これに基づき、本町では昭和 46 年以降 10 次にわたり、人命尊重の理念に立ち、交通安全に関する施策の大綱として「熊野町交通安全計画」を作成し、交通安全対策を推進してきました。

前計画である「第 10 次熊野町交通安全計画」(平成 28～令和 2 年度) では、「令和 2 年までに交通事故発生件数を年間 77 件以下、交通事故死者数を年平均 1 人未満」の計画目標を掲げ交通安全対策に取り組んだ結果、交通事故発生件数は全ての年で達成できたものの、交通事故死者数は年平均 1.2 人と未達成となったことから、交通事故防止に向けた更なる取り組みが課題となっています。

熊野町では、今後のまちづくりの基本的な方向性と将来の目標を町民全体で共有し、持続可能なまちづくりに取り組むため、令和 3 年度からの 10 年間の指針となる「第 6 次熊野町総合計画」を策定し、その中の基本目標「安心・安全で快適に暮らせるまち」として、交通安全意識の高揚や交通安全環境の整備を図っていくこととしています。

「第 11 次熊野町交通安全計画」(令和 3～7 年度) は、上位計画である「第 6 次熊野町総合計画」に則するものとして、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき作成したものです。

交通安全に関する施策は多くの分野に関連し、相互に密接な関係を有していることから、関係機関等と緊密に連携し、本計画による交通安全施策を積極的かつ効果的に推進してまいります。

令和 4 年 3 月

熊野町交通安全対策会議会長

熊野町長 三 村 裕 史

目 次

第1部 計画の基本理念	1
1 交通社会を構成する三要素	2
2 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	3
3 横断的に重要な事項	3
第2部 道路交通の安全	4
第1章 道路交通事故のない社会を目指して	4
第2章 道路交通の安全についての目標	6
第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し	6
1 道路交通事故の現状	6
2 道路交通事故の見通し	8
第2節 交通安全計画における目標	9
第3章 道路交通の安全についての対策	10
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	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	13
(4) 地域が一体となった交通安全対策の推進	13
第4章 講じようとする施策	14
第1節 道路交通環境の整備	14
1 生活道路等における人優先の安心・安全な歩行空間の整備	14
(1) 生活道路における交通安全対策の推進	14
(2) 通学路等における交通安全の確保	14
(3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備	15
2 幹線道路における交通安全対策の推進	15
(1) 事故危険箇所対策の推進	15
(2) 幹線道路における交通規制	16
(3) 重大事故の再発防止	16
(4) 道路の改築等による交通事故対策の推進	16

3	歩行者空間のユニバーサルデザイン化	16
4	効果的な交通規制の推進	16
5	自転車利用環境の総合的整備	17
	(1) 安全で快適な自転車利用環境の整備	17
	(2) 自転車等の駐車対策の推進	17
6	災害に備えた道路交通環境の整備	17
	(1) 災害に備えた道路の整備	18
	(2) 災害発生時における交通規制	18
	(3) 災害発生時における情報提供の充実	18
7	総合的な駐車対策の推進	19
	(1) きめ細かな駐車規制の推進	19
	(2) 違法駐車対策の推進	19
	(3) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚	19
8	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	19
	(1) 道路の使用及び占用の適正化	19
	(2) 不法占用物件の排除等	20
	(3) 道路の掘り返しの規制等	20
第2節	交通安全思想の普及徹底	21
1	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	21
	(1) 幼児に対する交通安全教育の推進	21
	(2) 小学生に対する交通安全教育の推進	22
	(3) 中学生に対する交通安全教育の推進	22
	(4) 成人等に対する交通安全教育の推進	23
	(5) 高齢者に対する交通安全教育の推進	23
	(6) 障害者に対する交通安全教育の推進	23
	(7) 外国人に対する交通安全教育の推進	24
2	交通安全に関する普及啓発活動の推進	24
	(1) 交通安全運動の推進	24
	(2) 横断歩行者の安全確保	25
	(3) 自転車の安全利用の推進	25
	(4) 自動車の全ての座席におけるシートベルトの着用の徹底	26

(5) チャイルドシートの正しい使用の徹底	26
(6) 反射材用品等の普及促進	26
(7) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進	27
(8) 効果的な広報の実施	27
(9) その他普及啓発活動の推進	27
3 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	28
(1) 主体的活動の促進	28
(2) その他の民間団体に対する働きかけの強化	28
(3) 官民一体による活動の促進	28
4 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	28
第3節 安全運転の確保	30
(1) 高齢運転者対策の充実	30
(2) シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの着用の徹底	31
(3) 安全運転相談の充実・強化	31
第4節 自転車の安全性の確保	32
(1) 自転車安全整備制度の普及	32
(2) 損害賠償責任保険等への加入促進	32
(3) 自転車の被視認性の向上	32
第5節 救助・救急体制の整備	33
(1) 救助体制の整備・拡充	33
(2) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実	34
(3) A E D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	34
(4) 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進	34
第6節 交通事故被害者支援の充実と推進	35
用語の解説	36

(専門用語等は、本文中に_____※を付けて、巻末に解説)

第1部 計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

本町の人口は平成12(2000)年をピークに減少しており、老年人口割合も増加の一途を続けている中であって、こうした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は、その前提として、町民全ての願いである安心・安全に暮らすことができる社会を実現することが極めて重要である。

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、交通安全の確保もまた、安心・安全な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

交通事故発生件数は着実に減少しているものの、第10次計画の期間中、交通死亡事故は平成30(2018)年を除き毎年発生しており、交通安全の確保は、町民の安心・安全を確保するために極めて重要であり、今後とも更なる対策の実施が必要である。

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・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すことを再認識し、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一歩を踏み出していく必要がある。

【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、子ども等の交通弱者の安全を、一層確保する「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。

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は喫緊の課題であり、高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題を把握していく必要がある。

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、年齢や障害の有無等に関わりなく安心・安全に暮らせる「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す。

1 交通社会を構成する三要素

本計画は、「交通社会を構成する人間」、「車両等の交通機関」及び「それらが活動する交通環境」という三要素について、それら相互の関連を考慮しながら、次のことを基本とし、交通安全施策の大綱を総合的に策定したものである。

(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、運転の管理の改善を行い、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、指導の強化等を図るものとする。

また、交通社会に参加する町民一人一人が、自ら安心・安全な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育や普及啓発活動等を充実させる。

さらに、町民の交通安全意識の向上に当たっては、自らが地域における課題を認識したり、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、安心・安全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であり、本町や各地域においても、それぞれの実情に応じて、かかる仕組みを工夫する必要がある。

このようなことから、熊野町交通安全計画の作成に当たっては、広島県交通安全計画を踏まえつつも、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、町民の意向を十分反映させる工夫が必要である。

(2) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、施設の老朽化対策等を講じるものとする。また、交通環境の整備に当たっては、「人優先」の考えの下、人間自身による移動空間と自動車等の交通機関との分離などにより、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るものとする。特に、道路交通においては、通学路や生活道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、「人優先」の交通安全対策の更なる推進を図っていく。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢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うものとする。

2 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）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、そのために、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ある。

（2）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、陸上交通に及び、様々な課題や制約が生じているほか、町民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。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していく必要がある。

3 横断的に重要な事項

（1）先端技術の積極的活用

今後も、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、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用の促進等に積極的に取り組んでいく必要がある。

加えて、将来的にはICTを積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。

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・強化等の推進を図るものとする。

（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ある。

また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、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。

（3）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。

第2部 道路交通の安全

第1章 道路交通事故のない社会を目指して（基本的な考え方）

1 道路交通事故のない社会を目指して

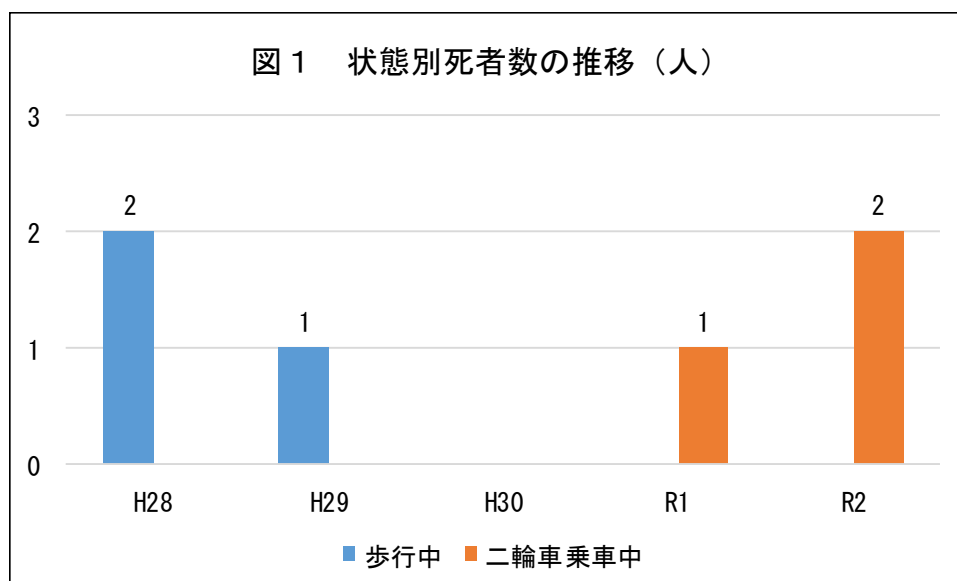
我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきである。

近年においては、未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢運転者による交通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今、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、究極的に道路交通事故のない社会の実現に向けて、更に積極的な取組が必要である。

2 歩行者の安全確保

本町の交通事故死者数に占める「歩行者」の割合は、全体の半分を占めていることから、「人優先」の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。（図1）



3 地域の実情を踏まえた施策の推進

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あり、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である。

4 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、また町民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加し、協働していくことが有効である。

5 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故の被害者及びその家族又は遺族（以下「交通事故被害者等」という。）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し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

第2章 道路交通の安全についての目標

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

本町の交通事故発生件数と負傷者数は、平成12(2000)年に160件、197人と、ともに最高を記録している。(図2、表1)

平成21(2009)年以降は減少に向かい、平成26(2014)年には交通事故発生件数は86件、負傷者数は97人と、ともにピーク時の約半数まで減少した。

特に、交通事故発生件数については、過去5年間(平成28(2016)年から令和2(2020)年までをいう。以下同じ。)におけるピークは令和元(2019)年の66件となっており、第10次熊野町交通安全計画で掲げた「年間77件以下」の目標を達成している。

しかし、死者数については、平成21(2009)年から平成25(2013)年までの5年間は0人であったものの、以降は平成27(2015)年と平成30(2018)年を除き、交通死亡事故は毎年発生しており、交通安全の確保は重要な課題となっている。

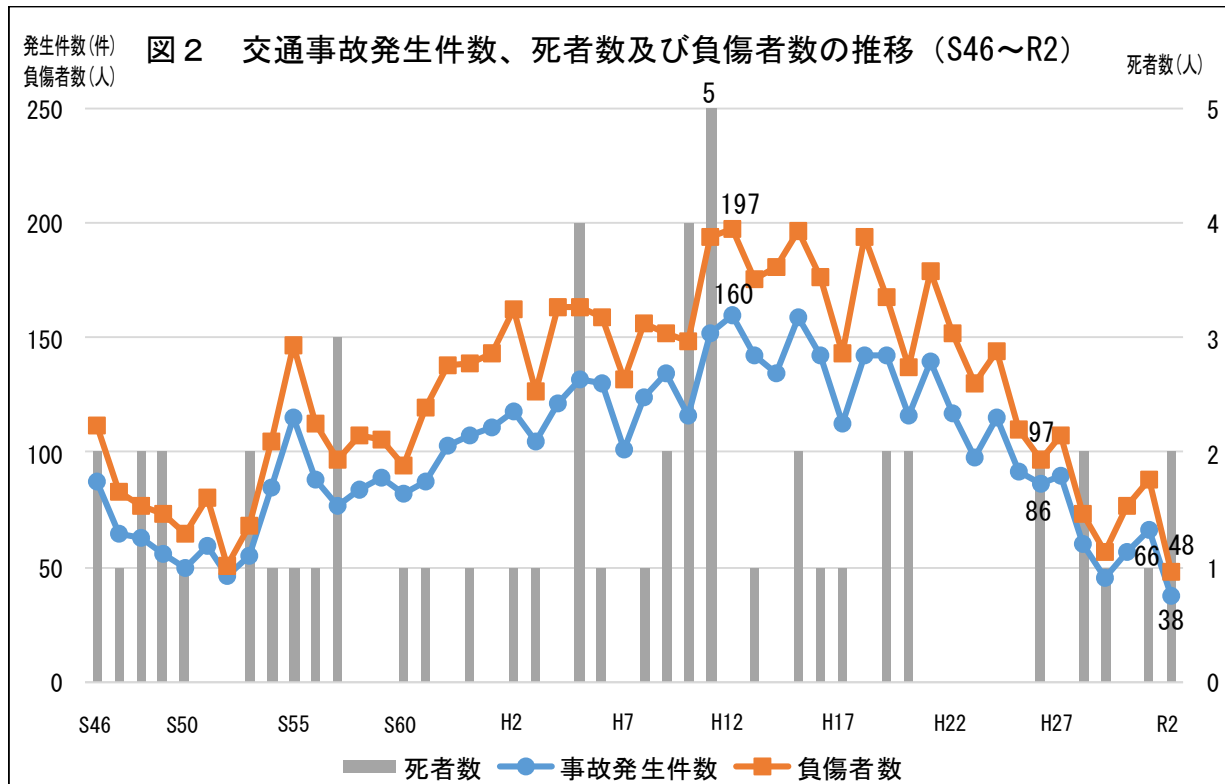


表 1 交通事故発生状況

(単位：件，人)

計画期間(年)		事故件数	死者数	負傷者数	計画期間(年)		事故件数	死者数	負傷者数
第 1 次	昭和 46 年	87	2	112	第 6 次	平成 8 年	124	1	156
	昭和 47 年	65	1	83		平成 9 年	134	2	152
	昭和 48 年	63	2	77		平成 10 年	116	4	148
	昭和 49 年	56	2	73		平成 11 年	152	5	194
	昭和 50 年	50	1	65		平成 12 年	160	0	197
	平均	64.2	1.6	82.0		平均	137.2	2.4	169.4
第 2 次	昭和 51 年	59	0	80	第 7 次	平成 13 年	142	1	175
	昭和 52 年	46	0	51		平成 14 年	134	0	181
	昭和 53 年	55	2	68		平成 15 年	159	2	196
	昭和 54 年	85	1	105		平成 16 年	142	1	176
	昭和 55 年	115	1	147		平成 17 年	113	1	143
	平均	72.0	0.8	90.2		平均	138.0	1.0	174.2
第 3 次	昭和 56 年	88	1	113	第 8 次	平成 18 年	142	0	194
	昭和 57 年	77	3	97		平成 19 年	142	2	168
	昭和 58 年	84	0	107		平成 20 年	116	2	137
	昭和 59 年	89	0	106		平成 21 年	140	0	179
	昭和 60 年	82	1	94		平成 22 年	117	0	152
	平均	84.0	1.0	103.4		平均	131.4	0.8	166.0
第 4 次	昭和 61 年	87	1	120	第 9 次	平成 23 年	98	0	130
	昭和 62 年	103	0	138		平成 24 年	115	0	144
	昭和 63 年	107	1	139		平成 25 年	92	0	110
	平成 元年	111	0	143		平成 26 年	86	2	97
	平成 2 年	118	1	162		平成 27 年	90	0	107
	平均	105.2	0.6	140.4		平均	96.2	0.4	117.6
第 5 次	平成 3 年	105	1	127	第 10 次	平成 28 年	60	2	73
	平成 4 年	121	0	163		平成 29 年	45	1	57
	平成 5 年	132	4	163		平成 30 年	57	0	77
	平成 6 年	130	1	159		令和 元年	66	1	88
	平成 7 年	101	0	132		令和 2 年	38	2	48
	平均	117.8	1.2	148.8		平均	53.2	1.2	68.6

2 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、町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る。

第2節 交通安全計画における目標

交通事故死者の発生を抑制するとともに、交通安全の諸施策を総合的かつ確実に推進し、交通事故発生件数、負傷者数を可能な限り減少させ、「安心・安全で快適に暮らせるまち」の実現に向けて、次のとおり目標を設定する。

○ 令和7（2025）年までに

- ① 交通事故死者数を「0人」とする
- ② 交通事故発生件数を「年間50件以下」とする

※「第6次熊野町総合計画」で掲げる目標値と同様とした

第3章 道路交通の安全についての対策

近年、交通事故発生件数及び負傷者数ともに減少しており、令和2（2020）年の交通事故発生件数は38件、負傷者数は48人で、過去50年間で最小を記録しており、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には、一定の効果があったと考えられる。

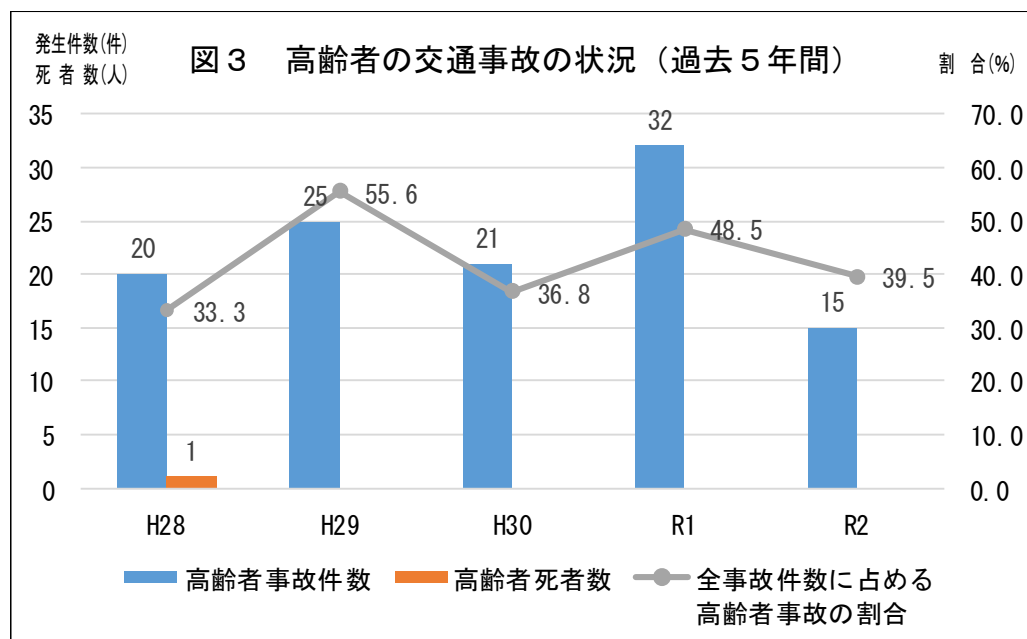
過去5年間の全死者数（6人）を状態別に見ると、歩行中、二輪車乗車中がともに3人となっており、年代別では30代が2人、20代、50代、60代前半、65歳以上の高齢者が各1人となっている。

交通安全対策については、従来の方法を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢の変化等に柔軟に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進する。

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、対策を講ずるべきである。

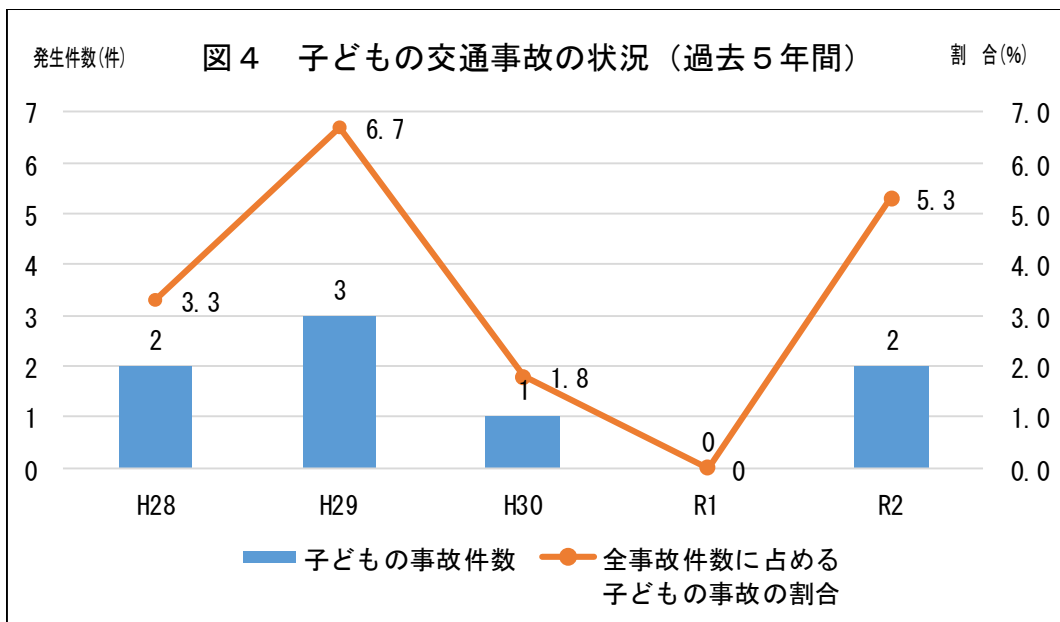
（1）高齢者及び子どもの安全確保

本町においては、高齢者の交通事故件数の割合が増加しており、今後も増加することが見込まれるため、高齢者が安心・安全に外出したり移動したりできるような交通社会を形成することが必要である。（図3）



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する必要がある。

また、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。子どもの交通事故件数は少ないものの、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、歩道の整備等の安心・安全な歩行空間の整備を積極的に推進する。(図4)

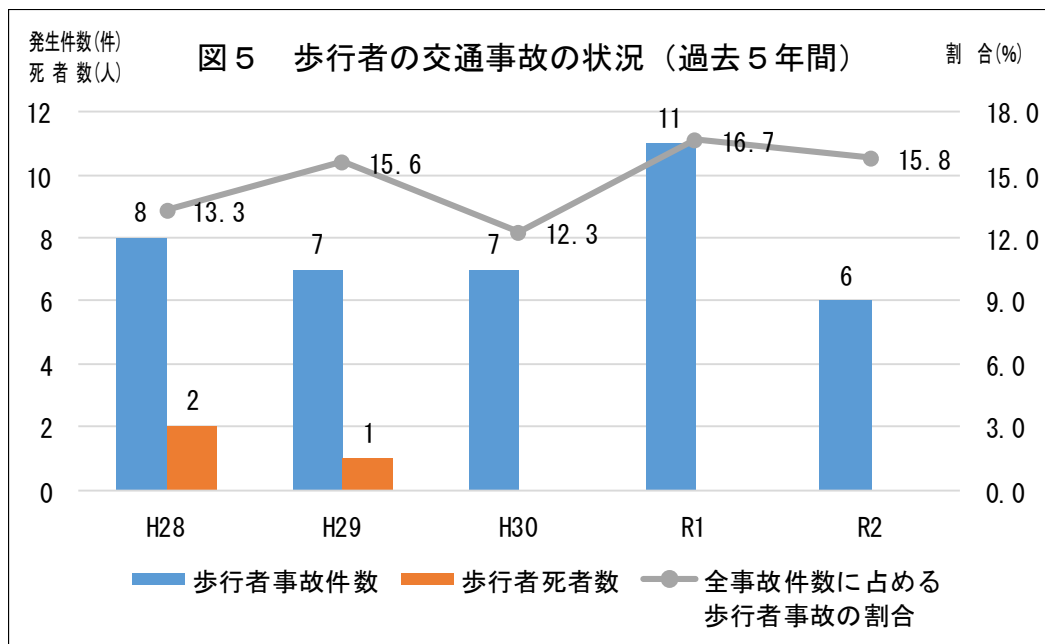


(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

本町での交通事故死者数に占める歩行者の割合は5割（3人）で、うち60歳以上の高齢者が約7割（2人）を占めていることから、歩行者の安全確保が必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高める必要がある。(図5)

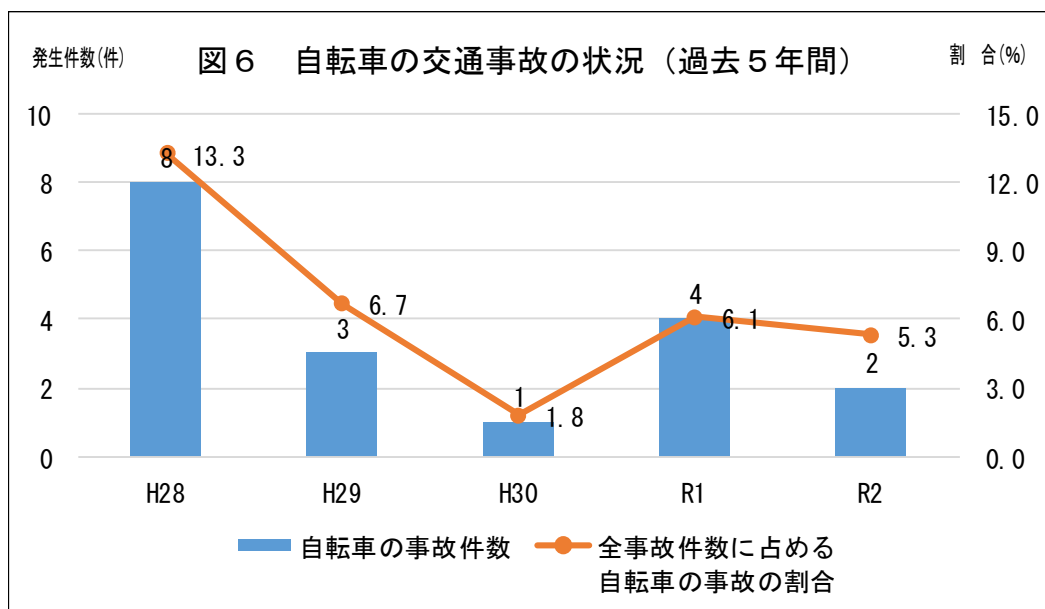
横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る。

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、本町の自転車乗用中の交通事故死者数は0人であり、交通事故発生件数に占める自転車事故件数の割合も1割以下となっている。（図6）

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となるため、ヘルメットの着用を推奨する等、それぞれ対策を講じる必要がある。



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る。

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向上を図る。

(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、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安心・安全に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、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、関係機関との連携による適切な交通指導取締りの実施や安全な走行方法の普及、幹線道路のバイパス整備による通過交通の生活道路への流入防止等を推進していく必要がある。

(4) 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、安心・安全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、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る。

このため、地域の実情を十分に調査し専門家の意見も伺いながら、地域の取組に生かしていくとともに、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努める。

なお、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ており、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ることから、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心・安全な交通社会の形成に向けて、交通安全活動への積極的な参加を促していく。

第4章 講じようとする施策

第1節 道路交通環境の整備

1 生活道路等における人優先の安心・安全な歩行空間の整備

[現況と問題点]

これまで一定の成果を挙げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、幹線道路等において歩行空間を積極的に整備するとともに、通過交通の流入等を防ぐための幹線道路の交通の円滑化について、信号機の調整や交差点改良など、「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る。

また、未就学児が集団で移動する列や下校中の児童の列に自動車が発生し、死傷者が発生する痛ましい交通事故をはじめ、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だことを受け、各地域の幼稚園・保育所等の保育施設、その所管機関、学校、教育委員会、県警察及び道路管理者が連携・協力して、通学路等の安全点検や安全確保を図る取組を継続して実施する必要がある。

[対 策]

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

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、通過交通や車両速度の抑制等の対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

(2) 通学路等における交通安全の確保

ア 通学路等の整備

幼児、児童及び生徒の通行の安全を確保するため、ドライバーに対する注意喚起の看板や歩行空間の整備、防護柵設置等の安全対策を推進する。

イ 通学路等の設定と安全点検

通学路等の交通安全を確保するため、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組を実施するとともに、「熊野町通学路交通安全プログラム」に基づき、学校、教育委員会、海田警察署、道路管理者等

の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

ウ 登下校時の安全対策

学校や教育委員会は、通学路の道路事情、交通事情、防犯環境等を踏まえ、海田警察署、PTA、自主防犯組織、その他の関係機関等と密接に連携し、登下校時における児童・生徒の安全確保や防犯対策に取り組む。

(3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 高齢者、障害者等の安全対策

高齢者や障害者等を含め全ての人が安心・安全に参加し活動できる社会を実現するため、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に歩行空間等を積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善や、関係機関にエスコートゾーン※・音響式信号機※・歩車分離式信号等の安全対策施設の整備要望も検討していく。

イ 違法駐輪等の対策による歩行空間の確保

横断歩道、バス停留所付近の違法駐輪等、また高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の放置自転車等の撤去を推進する。

2 幹線道路における交通安全対策の推進

[現況と問題点]

幹線道路の交通渋滞に伴う交通の円滑化と安全性確保が課題となっている。

このため、幹線道路における交通安全対策については、地域の実情を十分に調査し、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間等の潜在的危険箇所について、きめ細かく効率的な事故対策を計画・推進する。

[対 策]

(1) 事故危険箇所対策の推進

事故危険箇所においては、県公安委員会と道路管理者が連携し、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、歩行空間等の整備、交差点改良、視距の改良※、道路照明等の設置等の対策を推進する。

(2) 幹線道路における交通規制

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、必要に応じて対応を検討する。

(3) 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、海田警察署、道路管理者、地域住民等の関係者において現地検討を行うなど、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

(4) 道路の改築等による交通事故対策の推進

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、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための措置等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

また、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、交差点改良等を推進する。

3 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

[現況と問題点]

高齢者や障害者等を含め、全ての人が安心・安全に参加し活動できる社会を実現する必要がある。

[対 策]

公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、歩行空間等の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善によるバリアフリー化※、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等を積極的に推進する。

4 効果的な交通規制の推進

[現況と問題点]

交通の安全と円滑を図る観点から、より改善できる点があれば交通規制の見直しを含め、効果的な道路交通環境の改善を図る必要がある。

[対 策]

地域の交通実態等を踏まえ、速度規制や駐車規制、信号制御の点検・見直しを図るとともに、交通情勢の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策の実施により、安全で円滑な交通流の維持を図ることができるよう、県公安委員会等の関係機関に要請する。

5 自転車利用環境の総合的整備

[現況と問題点]

自転車の良好な利用環境創出のため、自転車歩行者道の整備や放置自転車対策等、快適な走行空間の確保のため対策を進めていく必要がある。

また、自転車の安全利用を推進するためには、交通ルールを周知徹底していくことが必要である。

[対 策]

(1) 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ずるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。

(2) 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、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状況に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。特に、生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、関係機関等が連携し違法駐車を防止する取組等を重点的に推進する。

6 災害に備えた道路交通環境の整備

[現況と問題点]

県内では、地震直後から発生する人命の救助、被害拡大防止、災害応急対策等の円滑な実施を図ることを目的に、橋梁耐震対策が行われている。

また、地震や豪雨等の災害に備えた道路や災害に強い交通安全施設等の整備を推進するとともに、災害発生時における交通規制の実施や情報提供等の充実が図られている。

今後も、関係機関との連携により、災害発生時における道路の被災状況等について、迅速かつ的確に情報提供するよう努めるとともに、災害に備えた対策を講じていく必要がある。

[対 策]

(1) 災害に備えた道路の整備

地震や豪雨等の災害が発生した場合においても、安心・安全な生活を支える道路交通の確保を図る。

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

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

(2) 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、通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

(3) 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、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

7 総合的な駐車対策の推進

[現況と問題点]

違法駐車は、幹線道路の交通渋滞を悪化させる要因となるだけでなく、歩行者や車両の安全な通行の障害となるほか、交通事故の発生要因や緊急自動車の活動を妨害するなど、町民生活に重大な支障をもたらしている。

道路交通の安全と円滑を図るため、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する必要がある。

[対 策]

(1) きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、関係機関への働きかけにより駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

(2) 違法駐車対策の推進

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反について、地域の実態に応じた取締りを推進するよう関係機関へ要請する。

(3) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、町民への広報・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、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

8 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

[現況と問題点]

各種対策を講じてきたことで道路利用は概ね適切に行われているが、道路の使用及び占用の適正化によって、道路交通のさらなる円滑化を図る必要がある。

[対 策]

(1) 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、

道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化を推進するよう道路管理者等へ要請する。

(2) 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、関係機関と協力し、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行う。

(3) 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について関係機関と調整する。

第2節 交通安全思想の普及徹底

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

[現況と問題点]

町民の交通安全意識を向上させ、交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して町民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。

また、「人優先」の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障害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、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

このため、幼児から高齢者等に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う必要がある。

特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の一層の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識の向上を図る必要がある。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生等に対しては、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必要がある。

[対 策]

(1) 幼児に対する交通安全教育の推進

○ 目 標

心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

○ 方 法

家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、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。

(2) 小学生に対する交通安全教育の推進

○ 目 標

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する。

○ 方 法

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、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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、交通安全教室を一層推進するほか、民間団体等による見守り活動を通じ、通学路における児童に対する安全指導を行う。

(3) 中学生に対する交通安全教育の推進

○ 目 標

日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

○ 方 法

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、小学校と同様、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。

特に、自転車通学中の事故により、生徒自身が加害者や被害者となる恐れもあることから、交通安全教室等の取組をより一層推進し、交通安全教育が円滑に実施できるよう、指導者の派遣や情報提供等の支援を行う。

(4) 成人等に対する交通安全教育の推進

○ 目 標

自動車等の安全運転の確保の観点から、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

○ 方 法

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よう関係機関へ要請する。

免許取得後の運転者教育は、社会教育施設における交通安全のための諸活動の促進や出前講座等を通じて促進するとともに、関係機関等と連携して交通安全活動の促進に努める。

(5) 高齢者に対する交通安全教育の推進

○ 目 標

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スキル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。

○ 方 法

関係機関等と連携して、高齢者に対する社会教育の場面や福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用し、交通安全教育を積極的に推進する。

また、夜間における歩行中及び自転車利用者の交通事故防止に期待ができる反射材用品の活用等、交通安全用品の普及にも努める。

(6) 障害者に対する交通安全教育の推進

○ 目 標

障害の種別や程度に応じ、交通安全のために必要なスキル及び知識の習得を目標とする。

○ 方 法

地域における福祉活動の場を利用するなどして、きめ細かい交通安全教育を推進する。

(7) 外国人に対する交通安全教育の推進

○ 目 標

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標とする。

○ 方 法

外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進するとともに、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する。

2 交通安全に関する普及啓発活動の推進

[現況と問題点]

交通安全に関する普及啓発活動に当たっては、交通社会の主役である町民一人一人が、交通の安全を自分自身の問題として認識し、関心を持つことができるよう努めている。

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

[対 策]

(1) 交通安全運動の推進

町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、町民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための運動として、運動主催機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

ア 各季の交通安全運動の推進

地域住民の自主的な参加が得られるよう、効果的かつ継続的に行う。

(各季の運動)

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

イ 効果的な運動の展開

交通安全運動の運動重点は、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する。

また、交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、町民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

ウ 町・関係団体が一体となった運動の推進

地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、地域の事故実態、住民のニーズ等を踏まえた交通安全運動の実施に努め、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体等の参加促進を図り、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

(2) 横断歩行者の安全確保

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

(3) 自転車の安全利用の推進

ア 自転車交通ルールの周知徹底

自転車は「車両」という認識を徹底し、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周知する。

自転車の安全利用を促進するため、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る。

イ 自転車交通事故防止対策

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、広島県や関係事業者と協力し、自転車損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を検討する。

ウ 被害軽減対策

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広報啓発活動を推進する。

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ほか、全ての年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を推奨する。

(4) 自動車の全ての座席におけるシートベルトの着用の徹底

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、シートベルトの着用効果及び正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の普及啓発活動を展開する。

(5) チャイルドシートの正しい使用の徹底

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の活用など、理解を深めるための広報啓発活動を推進する。

チャイルドシートを必要とする町民に情報が行き渡るようにするため、例えば、母子（父子）健康手帳等の交付を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

(6) 反射材用品等の普及促進

薄暮時間帯から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、街頭啓発活動における反射材用品等の配布や各種広報媒体を活用し、積極的な広報啓発を推進する。

(7) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

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、交通安全教育や広報啓発活動を引き続き推進するとともに、関係機関や団体等と連携したハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、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」という町民の規範意識の確立を図る。

(8) 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、町広報「くまの」、町ホームページ、防災行政無線、自治会等を通じた啓発チラシの回覧等により、家庭に浸透するきめ細かな広報を推進し、正しい交通ルールとマナーの意識向上を図る。

(9) その他普及啓発活動の推進

ア 高齢者における特性の理解

高齢者の交通事故防止に関する町民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を行う。

また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

イ 薄暮・夜間時間帯における事故防止啓発活動

薄暮・夜間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・危険性等について広く周知し、これら違反の防止を図るとともに、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、また歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

ウ 二輪車運転者の被害軽減対策の推進

二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携し広報啓発活動を推進する。

エ 交通事故情報の提供

町民が、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関係機関と連携し、インターネット等各種広報媒体を通じた交通事故情報の提供・発信に努める。

3 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

[現況と問題点]

安芸地区交通安全協会熊野支部、その他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、町民の交通安全意識の向上に大きな役割を果たしている。

今後とも、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間の連絡協力体制を維持し、交通安全活動の展開を図る必要がある。

[対 策]

(1) 主体的活動の促進

交通安全を活動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、その主体的活動を促進する。

(2) その他の民間団体に対する働きかけの強化

地域団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が、地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、各季の交通安全運動等の機会を通じて働きかけを行う。

(3) 官民一体による活動の促進

町内において交通死亡事故が連続的に発生した場合、「熊野町交通死亡事故多発警報発令制度実施要領」に基づき、町内全域に交通死亡事故多発警報を発令し、町民の交通事故に対する注意を喚起するとともに、県や近隣市町を始めとする関係機関・団体が協力して、総合的かつ集中的な交通事故防止対策を推進し、早期に交通死亡事故多発傾向の抑止を図る。

4 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

[現況と問題点]

交通安全は、地域住民の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要である。

少子高齢化、過疎化、核家族化が進み、住民同士の関わりが弱くなっている状況にあるが、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する必要がある。

[対 策]

交通安全総点検等に住民が積極的に参加できるような仕組みをつくるほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなど、行政と町民の連携による交通安全対策を推進し、安全で良好なコミュニティの形成を図る。

第3節 安全運転の確保

[現況と問題点]

令和2（2020）年末の本町の運転免許保有者数は1万6,112人で、本町総人口の約68%であり、高齢者（65歳以上）の保有者数は約5,200人で横ばいとなっているものの、保有割合は増加傾向にある。（表2）

安全運転に必要な知識及び技能を身につけた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を推進する必要がある。

表2 運転免許保有者数

（単位：人，％）

年	男 性		女 性		合 計		
		65歳以上		65歳以上		65歳以上	保有割合
平成28年	9,047	3,239	7,534	1,909	16,581	5,148	31.0
平成29年	8,996	3,215	7,531	1,988	16,527	5,203	31.5
平成30年	8,886	3,172	7,518	2,070	16,404	5,242	32.0
令和元年	8,732	3,094	7,484	2,108	16,216	5,202	32.1
令和2年	8,653	3,067	7,459	2,128	16,112	5,195	32.2

（広島県警察作成の「免許に関する統計」より）

[対 策]

（1）高齢運転者対策の充実

ア 高齢者に対する教育の充実

高齢者による交通事故を防止するため、海田警察署や自動車教習所等と協力し、高齢者講習の効果的な実施を通じて、高齢運転者の安全意識が高揚するよう努める。

イ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な活用促進を図る。

ウ 運転免許証を返納しやすい環境の整備

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関・団体と連携し、運転免許証の自主返納及び運転経歴証明書制度の周知を図る。

エ 認知症のおそれがある者への支援

海田警察署と町地域包括センター等の相談窓口との連携を密にし、運転免許証の自主返納を検討している高齢運転者及びその家族等を適切に支援するための取組を推進する。

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、地域公共交通計画の策定により公共交通サービスの改善を図り、持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

(2) シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの着用の徹底

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、交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等を推進する。

(3) 安全運転相談の充実・強化

自動車の安全な運転に支障を及ぼす恐れがある病気にかかっている等、運転に不安を抱えている方からの安全運転相談に的確に対応するため、安全運転相談窓口や安全運転相談ダイヤル（＃８０８０）の広報啓発に努める。

第4節 自転車の安全性の確保

[現況と問題点]

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

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

[対 策]

(1) 自転車安全整備制度の普及

自転車利用者に対し、定期的に自転車安全整備店において点検整備を受け、気運を醸成し、点検整備の重要性及び自転車の正しい利用方法等について周知を図るとともに、自転車事故による被害者の救済に資することを目的とするTSマーク保険の普及促進に努める。

(2) 損害賠償責任保険等への加入促進

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、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促進する。

(3) 自転車の被視認性の向上

夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

第5節 救助・救急体制の整備

[現況と問題点]

本町では、広島市消防局への消防事務の委託により、救急業務や救助業務に当たっている。令和2（2020）年中の町内の救急出動件数は947件で、救急搬送人員は810人である。このうち、交通事故に起因する出動と搬送は、それぞれ53件（5.6%）、41人（5.1%）で、件数、人員とも減少傾向にあるものの、救急、一般負傷に次ぐ種別となっている。

また、救助出動件数は11件で、交通事故に起因する出動は2件（18.2%）となっており、全体の2割弱となっている。（表3）

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を整備する必要がある。

表3 救急及び救助の概況

（単位：件，人，%）

年	救急出動件数		救急搬送人員			救助出動件数			
	交通事故	割合	交通事故	割合	交通事故	割合			
平成28年	978	72	7.4	888	71	8.0	15	2	13.3
平成29年	953	40	4.2	856	33	3.9	14	2	14.3
平成30年	1,023	67	6.5	870	58	6.7	30	5	16.7
令和元年	1,051	71	6.8	902	56	6.2	14	3	21.4
令和2年	947	53	5.6	810	41	5.1	11	2	18.2

[対 策]

（1）救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助・救急活動並びに事故の種類及び内容の複雑多様化に対処するため、救助・救急体制の整備・拡充を図ることにより、円滑な活動を行う。

(2) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

多数の負傷者が発生する大規模な交通事故等に対処するため、関係医療機関との連絡体制を強化し、消防機関と災害派遣医療チーム（DMAT）※の連携による救助・救急体制の充実を図る。

(3) 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

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、救命率・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、消防機関等が行う救命講習会等の実施を図る。

さらに、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、啓発活動を積極的に行う。

(4) 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

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

第6節 交通事故被害者支援の充実と推進

[現況と問題点]

本町では、弁護士による無料法律相談等を行っており、交通事故に限らず、様々な法律問題の相談に応じている。

近年、交通事故相談の内容は多様化・複雑化する傾向にあることから、町の相談制度だけではなく、県生活センター（消費生活課）等の関係機関との連携を強化し、町民がこれらの制度を活用することができるよう、広報に努める必要がある。

[対 策]

交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させることができるよう、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する。

用語の解説(50音順)

- 1 **EBPM (Evidence-based Policy Making) エビデンスに基づく政策 (P3)**
政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化したうえで合理的根拠 (エビデンス) に基づくものとする。
- 2 **エスコートゾーン (視覚障害者用横断帯) (P15)**
横断歩道上に視覚に障害のある方が認知できる突起を設け、横断歩道内を安全にまっすぐに進めるようにするもの。
- 3 **音響式信号機 (P15)**
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。
- 4 **災害派遣医療チーム (DMAT : Disaster Medical Assistance Team) (P34)**
災害の急性期 (概ね 48 時間以内) に活動できる機動性を持った、専門的な研修・訓練を受けた災害派遣医療チーム。
- 5 **視距の改良 (P15)**
運転者が道路上で見通すことのできる距離の改良。
- 6 **自動体外式除細動器 (AED : Automated External Defibrillator) (P34)**
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。
- 7 **バリアフリー化 (P16)**
生活に密接な施設や道路などにおけるさまざまな障害 (バリア) を取り除くというもの。高齢者や障害者などが安心して移動できるよう、交通環境を整備しようという発想が基本となっている。

