

天理市交通安全計画

第11次（令和3年度～令和7年度）

天理市

ま え が き

交通安全対策の総合的且つ計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月に制定された交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づき、奈良県では昭和 46 年以降、5 年ごと 10 次にわたる「奈良県交通安全計画」を作成し、交通安全対策が実施されていることを受け、本市においても、同様にこれまで第 10 次にわたる交通安全計画を策定し、関係機関・団体等と一体になって総合的な交通安全対策を推進してきたところである。

その結果、奈良県下で過去最大の 156 人が道路交通事故で死亡した昭和 45 年と比較すると、令和 2 年中の死者数は 25 人と約 84%（131 人）減少するに至った。

これは、行政機関・関係機関・団体はもとより、県民・市民等を挙げた努力の成果が着実にあらわれているものと考えられる。

しかしながら、いまだ毎日のように、新たに交通事故の被害者及びその家族又は遺族となる方がいる現実から、目を背けてはならない。近年においても高齢運転者による事故、子どもが犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、特に、次代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていくことも重要である。

また、鉄道（軌道を含む。以下同じ）においても、大量・高速輸送システムの進展の中で、ひとたび交通事故が発生した場合には、重大な事故につながるおそれが常にある。

言うまでもなく、交通事故の防止は、行政機関・関係機関・団体をはじめ市民一人ひとりが、交通事故のない社会を目指し全力を挙げて取り組まなければならない緊急且つ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通安全対策全般にわたる総合的且つ長期的な施策の大綱を定め、これに基づき、諸施策の推進を図らなければならない。

この交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 26 条の規定に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間において、本市の実態に即して講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものであり、これを積極的且つ具体的に実施することに努めるものとする。

目 次

計画の基本的考え方	1
第1章 道路交通の安全	2
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	2
1 道路交通事故の現状	2
2 道路交通の安全についての対策	2
第2節 講じようとする施策	3
1 道路交通環境の整備	3
(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	3
(2) 交通安全施設等整備事業の推進	4
(3) 高齢者等の移動手段の確保・充実	4
(4) 効果的な交通規制の推進	5
(5) 自転車利用環境の総合的整備	5
(6) 交通需要マネジメントの推進	6
(7) 災害に備えた道路交通環境の整備	6
(8) 総合的な駐車対策の推進	6
(9) 地域住民等と一体となった安全な道路交通環境の整備	6
(10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	6
2 交通安全思想の普及徹底	7
(1) 段階的且つ体系的な交通安全教育の推進	8
(2) 効果的な交通安全教育の推進	10
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	11
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	13
3 安全運転の確保	14
(1) 運転者教育等の充実	14
(2) 道路交通に関連する情報の充実	14
4 道路交通秩序の維持	15
(1) 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実	15
(2) 暴走行為をさせないための環境づくり	15
(3) 車両の不正改造の防止	15
5 救助・救急活動の充実	15
(1) 救助・救急体制の整備	15
(2) 救急関係機関の協力関係の確保等	16
6 被害者支援の充実と推進	16
(1) 無保険（無共済）車両対策の徹底	16
(2) 損害賠償の請求についての援助等	16
第2章 鉄道交通の安全	16
第1節 鉄道事故のない社会を目指して	16
第2節 鉄道交通の安全についての対策等	17

1	鉄道交通環境の整備	17
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	17
3	救助・救急活動の充実	17
第3章	踏切道における交通の安全	17
第1節	踏切事故ない社会を目指して	17
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	17
1	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	17
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	18
3	その他踏切道の交通の安全と円滑化等を図るための措置	18

計画の基本的考え方

奈良県は、長期の人口減少過程に入っており、全国平均を上回る高齢化率となっている。本市においてもその傾向は顕著に表れているところであり、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は、その前提として、市民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

今なお交通事故により毎年多くの人々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、交通安全の確保もまた、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確認すべきである。

もっとも、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、改めて交通事故被害者及びその家族又は遺族の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今再び、更なる一步を踏み出さなければならない。

このような観点から、本計画では交通社会の構成する人間、車両等の交通機関及びそれらが活動する場所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・分析等を充実させ、総合的な施策を策定し、且つ、これを市民の理解と協力の下、推進する。

(1) 人に係る安全対策について

交通機関の安全な運転を確保するために、運転する者の知識や技能の向上及び交通安全意識の徹底等を図り、且つ、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等を図るものとする。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする意識を持つようになることが極めて重要である。さらに、市民自らの意識改革のためには、身近な地域や団体において、地域の課題を認識し、交通安全に関する各種活動に直接関わっていくなど、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を行っていくことが必要である。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、人間のエラーが事故に結びつかないように、その構造や設備、装置等の安全性を高めていく。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備や交通安全施設の整備、交通に関する情報の提供の充実等を図る。また、混合交通による接触の危険を排除するべく、秩序付けられた交通環境を整え、歩行者等の安全な通行の確保に努める。特に、道路交通においては、通学路や生活道路、市街地の幹線道路等において、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ることが重要である。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、地震や風水害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。

以上のほか、交通安全対策を講じたにもかかわらず、交通事故が発生した場合に被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急体制の充実を図る必要がある。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の被害者及びその家族又は遺族に対する支援の充実を図ることが必要である。

さらに、交通安全に関する施策は多方面にわたっているが、これらの施策を相互に関連づけ、総合的に実施していくと同時に、交通事故の状況や交通事情等の変化に弾力的に対応させ、その効果等を勘案し、適切な施策を選択且つ効果的に実施していく。

悲惨な交通事故根絶に向けた交通安全対策に関して、財政事情を踏まえつつも、交通安全を確保することができるよう取組を進めることが必要である。そのため、地域の交通実態に応じ、限られた予算の範囲内で最大限の効果を上げることができるような対策を取っていくことが求められている。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

1 道路交通事故の現状

令和2年の県内の交通事故死傷者については、ピーク時（昭和45年：156人）の6分の1以下となり、戦後統計に残る昭和22年以降最少の数となった。

第9次奈良県交通安全計画初年度の平成23年には、交通事故死傷者数に占める65歳以上の高齢者の割合は48.9%、第10次奈良県交通安全計画初年度の平成28年には、46.8%とほぼ横ばいに推移したが、同計画最終年の令和2年には76.0%となっており、高齢化に伴い、交通事故死傷者に占める高齢者の割合は大きくなってきている。

今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっており、特に、令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、75歳以上高齢者の安全の確保は一層重要となる。

また、本市においては、名阪国道及び主要地方道等の幹線道路上での事故の深刻化が顕著であるとともに、天理教の祭事における車両等の一時的な増加に伴う交通量緩和措置の必要性という課題もある。

このような現状を今後も十分に把握し、交通安全諸対策を推進していかなければならない。

2 道路交通の安全についての対策

高齢者が関係する交通事故が増加傾向にあり、今後の高齢化社会を見越した対策を講じる必要があるため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進する必要がある。

そのほか、自動車運転者はもちろん、幼児や高齢者、身体障害者を含めた歩行者、自転車利用者の安全を確保し、円滑で快適な道路交通環境を確立していかなければならない。

そのためには、

- ① 各世代に応じた交通マナー及びルールの周知徹底

② 運転知識・技能向上等を目的とした交通安全教育の推進

③ シートベルトの全席着用及びチャイルドシート着用の強化徹底

をはじめとする広報啓発活動の充実といった基礎からの交通安全思想を普及させていくため、地域住民や道路利用者が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、市民参加型の交通安全活動を推進していく必要がある。

これらの交通安全対策を地域一体となって、総合的且つ計画的に実施し、交通事故のない、誰もが安全に、安心して暮らすことができる交通社会を実現できるように、本計画の最終年度である令和7年度までに交通事故発生総数を減少させ、交通事故死者数ゼロを目指し、市民を交通事故の被害から守ることに努める。

第2節 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、道路管理者や警察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る。しかし、第10次奈良県交通安全計画中の全死者数に占める歩行中及び自転車乗車中の死者数の割合は約43%となっているなど、本市においても歩行者や自転車が多く通行する生活道路に対する交通安全対策をより一層推進していく必要がある。今後、自動車交通のための幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を推進し、また少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害者が安全で安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、「人優先」の道路交通環境整備の強化を図っていく。

(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

これまで一定の成果を上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安全対策は十分といえず、生活道路への通過交通の流入等の問題もある。このため、地域の協力を得ながら通学路や生活道路、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る。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

過去の事故状況や地域の要望等のあるエリアにおいて、関係機関・関係団体等と連携し、子どもや高齢者等が安全・安心して通行できる道路空間の確保を図る。

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、公安委員会と連携して、交通規制を行い車両交通網等の適正化を図る。また、道路標識の高輝度・大型化等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。さらに、既存の道路標示等の中で薄くなっているものについて、予算措置をした上で順次再整備していくよう努める。

イ 通学路等の歩道整備等の整備

通学路や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における交通安全対策を確保するため、警察や教育委員会及び学校、道路管理者等関係機関と連携し、定期的な合同点検の実施や各種交通安全対策の改善や充実等を実施するとともに、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。特に保育所、認定こども園等の周辺ではキッズ・ゾーンの設定を推進し、安全対策を講じる。

中学校に通う生徒、小学校や幼稚園等に通う児童等の通行の安全を確保するため、

通学路等の歩道整備等を推進する。また、関係機関と協議の上、押ボタン式信号機や横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害者等を含めてすべての人が安全で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する。また、歩道の段差・傾斜・勾配の改善やバリアフリー対応型信号機、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備推進を行い、誰もが歩きやすい安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。さらに、視覚障害者誘導ブロックや歩行者用案内標識等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内できるように努めるとともに、高齢者や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ブロック上等の放置自転車等の撤去についても積極的な取締りを推進する。

エ 幹線道路における交通安全対策の推進

一般道路については、交通安全と円滑化を図るため、道路の構造及び交通安全施設等の整備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について見直しを行い、その適正化を図る。

交通事故の多発する危険性の高い地域、路線等については、必要且つ効果的な交通規制を重点的に実施し、重大事故が発生した際は、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生要因を調査するとともに、事故要因に即した対策を早急に講ずることで、同種事故の再発防止を図る。

(2) 交通安全施設等整備事業の推進

社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、道路管理者及び警察が連携して、事故実態の調査・分析を行うとともに、重点的、効果的且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、交通事故防止と交通の円滑化を図る。

ア 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、通過交通の抑制及び排除等の面的且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の安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また自転車利用環境の整備や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る。

イ 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、交通の円滑化を図る。

ウ 道路交通環境整備への住民参加の促進

適正な道路交通環境の整備を行うためには、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下、交通安全総点検を積極的に推進するとともに、地域住民等による意見を取り入れ、反映させることが必要である。

(3) 高齢者等の移動手段の確保・充実

市内の移動ニーズに応じた交通サービスの実現に向け、交通事業者等関係機関と連携、協力しながら取り組みを進めて行く。具体的には高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する路線バスやコミュニティバスの運行ダイヤ・ルートの見直し等、利用者が公共交通を安心して快適に利用できる環境づくりを継続する。

(4) 効果的な交通規制の推進

市内の交通実態等を踏まえた上で、常に変化する交通事情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講じていくことにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

速度規制については、交通実態に適合した最高速度規制がされているかどうかという視点から、点検及び見直しを行う。また一般道路に関しては、実勢速度及び交通事故発生状況等を考慮した上で、規制速度の引上げ、規制理由の周知等を推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

駐車規制に関しては、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない箇所を中心に、地域住民等の意見要望を踏まえた上で、道路環境・交通量等に適した駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者及び自転車の視点より、信号をより守りやすくするために、横断実態等に応じて、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善等を行うなど、点検及び見直しを推進する。

(5) 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

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こと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により、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する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態を考慮した上で、必要に応じ、駐車禁止又は駐停車禁止規制を実施するとともに、迷惑性の高い違法駐停車両については、積極的に取締りを行う。さらに、自転車利用者に対し、ソフト面でのルール・マナーの周知徹底のための啓発活動を積極的に推進する。

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、自転車等利用者の駐車の利便を供するとともに、自転車等の放置防止を目的に、特に、自転車等の駐車利用が多い鉄道駅周辺を重点に、駐車場内の整理等を行い、誰もが利用しやすい環境構築を行う。また、鉄道駅周辺等における自転車等の放置問題を解消するため、「天理市自転車等の放置防止等に関する条例」（平成13年条例第30号）に基づき、公共の場所に放置されている自転車等の移動・保管の推進を図る。特に天理駅周辺の禁止区域内の公共の場所に放置されている自転車等の移動を重点的に行う。

また、高齢者及び障害者の移動を円滑にするため、関係機関・団体と連携しながら、放置されている自転車等の移動及び自転車放置を防止するための広報啓発活動等を推進する。

(6) 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい状況にある道路交通渋滞を緩和し、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、広報等の啓発活動を積極的に行うなど、交通需要マネジメントの定着及び推進を図る。交通の円滑化のためには、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に即して、関係機関や住民等と連携しながら、総合的且つ計画的に推進する。

公共交通機関の利用促進にあたっては、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）に基づく、地域公共交通網形成計画を推進し、持続可能な地域公共交通網の再構築を促進するなど、公共交通機関利用を推進する。

(7) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、豪雪等の災害発生時において、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図るために、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を確認した上で、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）に基づき、必要な交通規制を迅速・的確に実施する。また、道路の被災状況や道路交通状況を迅速且つ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路等の確保及び道路利用者等に道路交通情報の提供等を行う。

(8) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り、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。

ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検及び見直しを実施し、地域交通実態等に応じた規制緩和を実施するなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

イ 違法駐車対策の推進

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置き、地域の実態に応じたメリハリを付けた取締りを推進する。また、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車両使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、車両使用者の責任を追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

(9) 地域住民等と一体となった安全な道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、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推進する。特に、園児や児童、生徒等の通園路・通学路の整備を積極的に推進する。

(10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路使用及び占用の適正化等

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、安全且つ円滑な道路交通を確保するために関連機関と協議し、適正な運用を行うとともに、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

② 不法占用物件等の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握及び強力な指導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する。また、不法占用等の防止を図るため、各種啓発活動を沿道住民等に実施し、道路の愛護思想の普及を図る。

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及び渋滞を防止するために、施工時期や施工方法の調整を行う。

イ 子どもの遊び場等の確保

子ども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、市街地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、住区基幹公園及び都市基幹公園等の整備を推進する。また、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域やこれに近接する地域に対処すべく、公立の小学校や中学校等の校庭や体育施設の開放を促進し、子どもの遊び場の確保に努める。

ウ 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、道路の損壊や異常気象等により交通が危険である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、迅速且つ的確に通行の禁止又は制限を行う。

エ 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早めの通行止めによる迅速な除雪及び凍結防止剤散布の実施等を推進するとともに、気象及び路面状況等を収集し、道路利用者への提供を推進する。

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、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全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る。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、市民一人ひとり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、高齢者や障害者等に関する知識や思いやりの精神を育むと同時に、交通事故被害者及びその家族又は遺族の痛みを思いやり、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ある。

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、幼児から成人まで心身の発達段階やライフステージに応じた段階的且つ体系的な交通安全教育を行っていく。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活動を強化・推進していく。また、見守り活動を通して、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組んでいく。

さらに、自転車の使用が多い小学生、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た上で、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の教育を充実させていく。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き、関連教科や総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動等の教育活動全体を通じて計画的且つ組織的に実施するよう努める。

交通安全教育及び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、市民一人ひとりが自主的に安全な交通行動を実践することができるよう、情報を明瞭且つ丁寧に提供することに努める。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を行うことによって交通安全意識の高揚を図るとともに、自らも主体的に交通安全啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、市、警察、学校、関係団体、地域及び家庭等がそれぞれの特性を生かし、互いに連携を取りながら地域が一体となった活動が推進されるよう促す。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、地域や家庭において、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努める。

あわせて、在留外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、交通ルールを的確に伝えるよう努める。

(1) 段階的且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、心身の発達段階及び地域の実情に応じ、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技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、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とらえて交通安全教育を計画的且つ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、関係機関及び団体等による紙芝居や人形劇、視聴覚教材等を利用したり、親子で体験、学習できるような指導に努める。また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

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。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携及び協力を図りながら、体育、総合的な学習の時間、特別活動などの学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

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する。

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、総合的な学習の時間、特別活動などの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。

関係機関・団体は、中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、中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

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習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができる健全な社会人を育成することを目標とする。

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、総合的な学習の時間、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、関係機関・団体やPTA等連携しながら、実践的な交通安全教育の充実を図る。高校生の安全な通学のため、教育教材等を作成及び配布し、また交通安全教室を一層推進していくほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等の実施を推進していく。

関係機関・団体は、高等学校にて行われる交通安全教育の支援を行うとともに、高校生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。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を促す。

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及び飲酒運転防止教育の充実に努める。

免許取得後の運転者に対しては、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・回避能力の向上、交通事故被害者及びその家族又は遺族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に交通安全教育を実施する。

自動車の使用者は、事業所における自主的な安全運転管理の活性化のため、安全運転管理者及び運行管理者等を法定講習等へ積極的に参加させるように努める。

大学生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故及び利用実態等に応じ、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育の充実に努める。

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

カ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、交通ルール等の認識に個人差があることに留意した上で、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。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。また、関係団体、交通ボランティア、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活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、見守り活動等を行うことにより、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。この場合、高齢者が自主的に行動することを促すことを留意し、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、反射材の活用等の普及に努める。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカーで組織される団体等と連携し、購入時等における指導及び助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努める。

高齢運転者に対しては、高齢者講習等における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関及び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り、自主的な受講の促進に努める。

そのほか、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するとともに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通ボランティア等による啓発活動や、高齢者を中心とした子ども・親の三世代が交流する世代間交流の促進に努める。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を設けるよう努める。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全で安心して外出できる交通社会形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要なスキル及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を活用するなどして、障害の程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

在留外国人に対しては、母国との交通ルールの違い等を理解させるなど、効果的な交通安全教育に努める。また、外国人を雇用する使用者等を通じて、外国人の講習会等への参加を促す。さらに、増加する訪日外国人に対しても、関係機関・団体等と連携し、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交通ルール周知活動等を推進する。

(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スキル及

び知識を習得し、且つ、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する。

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、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する。

また、受講者の年齢や情報リテラシー^{※1}、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、シミュレーター、VR^{※2}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る。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に努める。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、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する。

※1. 情報機器などを使って目的の情報を取得したり、収集した情報を整理、活用したりする能力のこと。

※2. バーチャリアリティ・仮想現実の略称で、コンピューターによって作られた仮想的な世界を、あたかも現実世界のように体感できる技術のこと。

(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

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための運動として、交通対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、

- 高齢者の交通事故防止
- 子どもの交通事故防止
- シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底
- 夜間（特に薄暮時）における交通事故防止
- 自転車の安全利用の推進
- 飲酒運転の根絶

等、全国的な交通情勢に即した事項を設定するとともに、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、必要に応じて地域の重点を定めるものとする。

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、運動重点及び実施計画等について広く住民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実及び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に、事故実態や住民等のニーズ等を考慮した実施に努める。

さらに、交通安全に対する市民の意識向上を図り、市民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故発生を抑制し、交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の交通安全運動期間中に設定し、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開する。

近年の交通事故死傷者数の減少傾向を事後運動の効果を検証及び評価することにより、より効果的な運動が実施されるように配慮する。

イ 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、交通安全啓発等を推進する。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。さらに、運転者に対して横断する意思を伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための交通運動を促す交通安全啓発等を推進する。

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る必要がある。

自転車乗車中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（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）を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景としてルールやマナーに違反する行動が多いため、マナーアップキャンペーン等啓発を推進する。

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、交通安全意識の啓発を図るとともに、関係事業者との協力を得た上で、損害賠償責任保険等への加入を促す。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為等を繰り返す自転車運転者に対するの教育を推進する。

薄暮時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、LED ライト及び自転車側面等への反射材用品の取付けの推進により、自転車の被視認性の向上を図る。

また、幼児・児童の保護者及び高齢者に対して、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、高齢者は言うまでもなく、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨する。

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、後部座席を含めたすべ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り、関係機関・団体等との協力の下、シートベルトの着用の徹底について啓発活動等を展開する。

オ 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る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

カ 反射材用品等の普及促進

薄暮時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の普及を図るため、積極的な広報啓発活動を推進していく。また、反射材用品等の視認効果、使用方法等に理解を深めるため、関係機関・団体と協力して、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施を推進する。

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継続して推進するとともに、交通ボランティアや関係団体と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努める等、地域及び職域における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。特に若年運転者層における飲酒運転による死亡事故率が高いことから、若年運転者層を中心に、関係機関・団体と連携して各種広報啓発活動を推進する。

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、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的且つ集中的に実施するなど、実効のあがる広報を次の方針により行う。

- ① 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キャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者・子どもの交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車排除等を図る。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る。
- ② 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、自治会及び町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども・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る。
- ③ 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料、情報の提供を行う。

ケ その他の普及啓発活動の推進

- ① 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、各種広報活動を積極的に行うとともに、高齢運転者に対してシルバードライバーズスクールを実施する等、高齢者の交通事故防止に取り組む。また、高齢運転者標識（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。
- ② 薄暮時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にある。自動車の最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等がその主な原因である。これら違反の危険性を広く周知することで、重大事故の防止を図ることを推進する。併せて、自動車については、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を、自動車と自転車については、前照灯の早期点灯を、歩行者と自転車については、反射材用品等の着用をそれぞれ促す。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

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する。また、地域団体、自動車販売・修理団体、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且つ積極的に行われるよう、交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行う。

また、交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民や通勤・通学者等を含め自らが交通安全に関する意識改革を進めることが重要である。そこで、交通

安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、住民等が連携した上で、地域の実情に応じた活動を推進し、住民の参加及び協働を積極的に進めるとともに、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検、交通安全計画の積極的活用・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る。

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を努める。特に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を図る。

また、運転者に対して、運転者教育や広報啓発活動等を実施することにより、横断歩道において、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る。

そのほか、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転車運送事業者の安全対策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。さらに、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図る。

(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施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、実際の交通場面での安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

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めることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故の悲惨さの理解を深める教育等を行うことを通して、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、教育内容の充実を図る。

ア 二輪車安全対策の推進

取得時講習のほか、関係機関・団体と連携して、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

イ 高齢運転者対策の充実

シルバードライバースクール等、高齢者を対象とした運転技能講習及び交通安全講習等を実施することにより、運転技術の再認識・交通安全意識の向上を図る。また、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使用の促進を図る。

ウ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用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、着用効果の啓発等の着用推進キャンペーンを積極的に実施していく。

(2) 道路交通に関連する情報の充実

道路利用者に対し、必要な道路交通情報を提供することにより、安全且つ円滑な道路交

通を確保する。そのため、道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の自然現象を的確に把握し、特別警報、警報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、道路の路面や降雪状況等を収集し、関係機関と連携し、道路利用者に提供する。

災害発生時において、道路の被災状況や交通状況を迅速且つ的確に収集・分析・提供を行い、道路の復旧対策の早期立案や緊急交通路、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報等の提供に努める。

4 道路交通秩序の維持

暴走族等対策を推進するため、関係機関・団体が連携し、地域一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

(1) 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、暴走族の実態を的確に広報する等、広報活動を積極的に行う。また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、暴走族に加入しないよう適切な指導等を促進するとともに、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、関連団体と連携し、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

(2) 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族等（暴走族及び違反行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆のい集場所として利用させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

(3) 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、積極的に広報啓発活動を推進する。

5 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、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、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図るため、各種応急手当の普及等を推進する。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の充実

交通事故の種類及び内容の複雑多様化に対応するため、救助体制の充実を図り、救助活動の円滑な実施を期するため、関係機関と調整を図る。

イ 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現場におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）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、知識・実技の普及を図るため、消防機関等が行う講習会等への参加の普及啓発活動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関係機関と連携・協力し、広報啓発活動を積極的に推進する。

学校においては、教職員対象の実習及び各種講習会の開催による指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校・高校では保健体育において応急手当についての指導の充実を図る。

(2) 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且つ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進する。

6 被害者支援の充実と推進

交通事故の被害者及びその家族又は遺族は、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、若しくはかけがえのない生命を絶たれるなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者及びその家族又は遺族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）等の下、交通事故被害者及びその家族又は遺族のための施策を総合的且つ計画的に推進する。

(1) 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、加入忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く市民に周知するとともに、交通安全運動等の機会に、関係機関・団体と連携して、街頭における広報啓発活動を行い、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

交通事故被害者に対する適正且つ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を推進する。

また、奈良県自動車保険請求相談センター、日弁連交通事故相談センター奈良県支部等における交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する教示を行う。

それとともに、奈良県交通事故相談所窓口の案内を市ホームページや広報紙に掲載することで市民に広く相談の機会を提供することに努める。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、且つ、定時に輸送できる鉄道は、生活に欠くことができない交通手段である。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者が生じるおそれがある。また、ホームでの接触事故等の人身障害事故及び踏切障害事故を合わせると運転事故の大部分を占めることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっているため、市民

が安心して利用できるよう、各種安全対策を総合的に推進していく必要がある。

第2節 鉄道交通の安全についての対策等

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、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、軌道や路盤等の施設の保守及び強化を適切に実施する必要がある。また、多発する自然災害へ対応するために、土砂災害への対策の強化等を推進する。さらに、駅施設等については、高齢者、視覚障害者をはじめとするすべての旅客のプラットホームからの転落を防止するため内方線付き点状ブロック等の整備などによる転落防止対策を引き続き促進する。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の全数を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係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、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を対象として、関係機関等の協力の下、交通安全運動や踏切事故防止キャンペーン等において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る。

3 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・救急活動を迅速且つ的確に行うため、鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的に減少傾向である。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されているのが現状である。このような現状を踏まえ、継続して、踏切事故防止対策を総合的且つ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

奈良県下の踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故）は、令和2年の発生件数は0件となっている。継続して踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、各種対策を総合的且つ積極的に推進し、踏切事故の発生を防止することに努める。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者数ともに減少傾向にあることを考えると、県下全体で第10次奈良県交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者数が生ずるなど重大な惨事をもた

らすものであること、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらへの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、「開かずの踏切」への対策や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的且つ積極的に推進する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を推進する必要がある。さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める必要がある。

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、必要に応じて、関係機関と協議の上、自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するものとする。

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、踏切信号機の設置等を推進していく必要がある。

また、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押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進するとともに、各種広報啓発活動を展開する。