

第 3 次

亀山市交通安全計画

(平成 2 8 年度～平成 3 2 年度)

亀山市交通安全対策会議

はじめに

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、これに基づき、昭和46年度以降、交通安全計画を作成し、国、県等の関係行政機関、関係民間団体等が一体となって各般にわたる交通安全対策を強力に実施してきた。

近年の状況を見ると、亀山市の道路交通事故（人身事故）件数は平成19年をピークに減少しており、その死者数も減少傾向にあるが、未だに多くの市民が交通事故により死傷しているのも事実である。また、市内には、国道1号、国道306号、名阪国道及び新名神高速道路といった道路交通の大動脈を抱え、大量輸送システムが進展する中で、ひとたび交通事故が発生した際には重大な事故に繋がるおそれが常にある。

交通事故の防止は、市をはじめとした関係行政機関、関係民間団体だけでなく、市民一人ひとりが全力をあげて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会をめざして、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していくことが重要である。

このような観点から、この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、平成28年度から平成32年度までの5年間に講ずべき陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この計画に基づき、市をはじめとする関係行政機関、関係民間団体においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施していく。

目 次

| | |
|------------------------|----|
| 計画の作成にあたって | 1 |
| 計画の基本理念 | 3 |
| 第1章 道路交通の安全 | 6 |
| 第1節 道路交通事故のない社会をめざして | 6 |
| 第2節 道路交通安全についての目標 | 6 |
| 1 道路交通事故の状況 | 6 |
| 2 道路交通をとりまく状況の展望 | 7 |
| 3 亀山市交通安全計画における目標 | 7 |
| 第3節 道路交通の安全についての対策 | 8 |
| I 今後の道路交通安全対策を考える視点 | 8 |
| 1 高齢者、障がい者及び子どもの安全確保 | 8 |
| 2 歩行者及び自転車の安全確保 | 8 |
| 3 生活道路及び幹線道路における安全確保 | 9 |
| 4 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 | 9 |
| 5 地域ぐるみの交通安全対策の推進 | 10 |
| II 講じようとする施策 | 10 |
| 1 道路交通環境の整備 | 10 |
| 2 交通安全思想の普及徹底 | 17 |
| 3 安全運転の確保 | 22 |
| 4 車両の安全性の確保 | 24 |
| 5 道路交通秩序の維持 | 25 |
| 6 救助・救急活動の充実 | 25 |
| 7 自動車事故における相談体制 | 27 |
| 第2章 鉄道交通の安全 | 28 |
| 第1節 鉄道事故のない社会をめざして | 28 |
| 第2節 鉄道交通の安全についての対策 | 28 |
| 1 鉄道交通環境の整備 | 28 |
| 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及 | 28 |

| | | |
|-----|---------------------|----|
| 3 | 救助・救急活動の充実 | 28 |
| 4 | 被害者支援の推進 | 28 |
| 第3章 | 踏切道における交通の安全 | 29 |
| 第1節 | 踏切事故のない社会をめざして | 29 |
| 第2節 | 踏切道における交通の安全についての対策 | 29 |
| 1 | 踏切道の交通施設の充実 | 29 |
| 2 | 踏切道の安全に関する知識の普及 | 29 |

計画の作成にあたって

1. 第2次亀山市交通安全計画を振り返って（成果と課題）

平成22年11月28日に、亀山市野村二丁目地内において一度に6人が亡くなり、21人が重軽傷を負う大変痛ましい事故が発生した。

以降、平成23年から平成27年までの第2次亀山市交通安全計画の期間中は、平成23年から平成26年までは交通事故死者数が1人～2人で推移し、平成27年においては3人と前年比で2人増加しているものの、人身事故件数や負傷者数は減少傾向にあり、長期的にみれば減少傾向は変わらず、死傷者数も減少し続けている。

【交通事故発生状況表】

| 区 分 | 第2次亀山市交通安全計画 | | | | |
|--------------------|--------------|------|------|------|-------|
| | H23年 | H24年 | H25年 | H26年 | H27年 |
| 人身事故件数（件） | 219 | 247 | 190 | 179 | 157 |
| うち死亡事故（件） | 1 | 2 | 2 | 1 | 3 |
| 死者数（人） | 1 | 2 | 2 | 1 | 3 |
| うち高齢者（人） | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| （構成率）% | 100% | 0% | 0% | 0% | 66.7% |
| 負傷者数（人） | 320 | 348 | 277 | 248 | 208 |
| 死傷者数（人） | 321 | 350 | 279 | 249 | 211 |
| うち飲酒運転による人身事故件数（件） | 1 | 1 | 2 | 1 | 0 |
| 死者数（人） | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

これは、亀山市をはじめとする関係行政機関、関係民間団体等が各々に交通安全に資する事業を実施し、かつ、連携して各般にわたる交通安全対策を強力で推進してきたことが、その成果として人身事故件数や負傷者数の減少に繋がっている。

このような状況ではあるが、亀山市は、中部圏と近畿圏を結ぶ交通の要であり、市内を通過する国道1号、名阪国道、東名阪自動車道、伊勢自動車道、新名神高速道路が結節するアクセスに恵まれた環境にあることから、市内の道路に不慣れな市外の方が交通死亡事故を起こし、時に重大な事故に発展するケースも考えられる。

このことから、第3次亀山市交通安全計画期間においても、1件でも悲惨な交通事故を抑止し、引き続き、安全で安心な市民生活の形成のため、子どもから高齢者まで、より一層の交通安全対策を講じる必要がある。

2. 今後の方向性

～交通事故ゼロ、飲酒運転0（ゼロ）をめざす安全なまちづくり～

亀山市においては、悲惨な交通事故のない安全で安心な市民生活の形成のため、第3次亀山市交通安全計画における数値目標として、「交通事故死者数を1人以下」・「交通事故死傷者数を200人以下」と設定し、引き続き、交通事故ゼロ、飲酒運転0（ゼロ）をめざす安全なまちづくりを推進していく。

今後の方向性は計画の基本理念のとおりであるが、中でも次の点に注力して交通安全対策を推進していく。

【特に注力すべき交通安全対策】

- ◎ 子どもと高齢者の交通事故防止
- ◎ 交通弱者（歩行者・自転車）の交通事故防止
- ◎ 飲酒運転の根絶
- ◎ 後部座席を含めたすべての座席のシートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底

計画の基本理念

【交通事故のない社会をめざして】

市民が生きがいを持っていきいきと暮らす社会を構築していくためには、その社会に暮らす住民の安全と安心が守られていることが前提となる。

安全で安心なまちづくりの実現を図っていくためには、交通安全の確保は重要な要素であり、様々な交通安全対策を推進してきた結果、交通事故（人身事故）件数は減少傾向にあるものの、依然として死傷者数は年間200人を超えているため、更なる対策の実施が必要である。

交通事故がもたらす社会的・経済的損失を防ぐための交通安全対策を効果的に推進するためには、交通環境の変化に迅速かつ適切に対応し、より実効性のある対策を計画的かつ重点的に実施していく必要がある。

また、人命尊重の理念に立って、何よりも人優先の交通安全思想の普及・啓発を図るため、行政と各種団体等が一丸となり更なる交通安全対策の実施が不可欠であり、悲惨な交通事故のない安全で安心な市民生活の形成のために、今再び、新たな一步を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

広域的な道路整備が推進される中、自動車と比較して弱い立場にある歩行者や高齢者、障がい者、子ども等への配慮や思いやりが必要である。

今後、より向上する交通の利便性を、まちづくりに活かしていくとともに、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、交通事故の実態に対応した交通安全対策を推進し、市民の主体的な交通安全活動による自らの安全確保を積極的に促進していく。

1 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3つに分類し、項目ごとに、計画期間内に講じるべき施策を明らかにする。

具体的には、交通社会を構成する「人」、「交通機関」及び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、策定した施

策遂行に向け、市民の理解と協力の下、強力に推進する。

(1) 人に係る安全対策

自動車等の安全運転を確保するため、運転する人の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、運転管理の改善等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、交通安全意識の徹底、指導の強化等を図る。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前向きな意識を持つことが極めて重要であるため、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

(2) 交通機関に係る安全対策

人はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用など、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る。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路事業等の推進、市道における道路及び橋りょう等の施設管理及び修繕、交通安全施設等の整備、交通に関する情報提供の充実を図るものとする。

また、交通環境の整備にあたっては、人優先の考えの下、人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ことにより安全確保に努め、道路交通においては、通学路における歩道の整備を優先的に実施するなど、人優先の交通安全対策のさらなる推進を図ることが重要である。

2 救助・救急活動の充実及び被害者支援の推進

交通事故が発生した際には、その被害を最小限に抑えるため、負傷者の迅速な救助・救急活動及び的確な治療等を行うことが重要であり、消防機関、医療機関等相互の連携を緊密にし、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。

また、交通事故被害者等を支援するため、その心情に配慮した交通事故相談体制を確保するとともに交通事故相談事業の周知徹底を図る。

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、行政、関係民間団体等が連携を密にし、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促進することが重要であることから、地域の特性に応じた市民参加・協働型の交通安全の取り組み等を推進する。

4 効果的・効率的な対策の実施

交通の安全に関する施策は多方面にわたっており、これらは相互に密接な関連を有するため、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施するとともに、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、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て、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施することが肝要である。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有することから、自動車交通量の拡大の抑制等にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用のあり方も視野に入れた取り組みを行うほか、地震等に対する防災の視点も取り入れる。

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めざして

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めざすべきである。そのためには、安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障がい者等を含むすべての人びとが、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

また、交通安全は地域社会と密接な関係を有することから、亀山市の実情を踏まえた上で、最も効果的な施策の組み合わせを亀山市が主体となって行うことが重要である。

また、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が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画していくことも重要である。

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である。

第2節 道路交通安全についての目標

1 道路交通事故の状況

本市の近年の人身事故件数は、平成24年の247件をピークに、その後は減少が続き、平成27年には157件となった。死者数は2名前後で推移し、負傷者数についても平成24年の348人をピークに、年々減少を続けている。

| | 23年 | 24年 | 25年 | 26年 | 27年 |
|--------|------|------|------|------|------|
| 人身事故件数 | 219件 | 247件 | 190件 | 179件 | 157件 |
| 死者数 | 1人 | 2人 | 2人 | 1人 | 3人 |
| 負傷者数 | 320人 | 348人 | 277人 | 248人 | 208人 |

第2次交通安全計画において、「平成27年までに交通事故死傷者数を320人以下とすることをめざす。」とした目標は、各般の交通安全対策を鋭意推進した結果、大幅に達成しているが、引き続き、尊い命を守るという観点から積極的な目標数値を設定する。

最近の交通事故の発生状況をみると、特徴は次のとおりである。

- ① 人身事故は、午後4時から午後6時に多発している。
- ② 人身事故は市街地で多発し、死亡事故は郊外で多発している。
- ③ 人身事故は、車両相互の追突事故と出会い頭の事故が多い。
- ④ 事故の発生原因の多くは、安全不確認、動静不注視、前方不注意である。

これらの発生理由として、自動車運転者も歩行者等も薄暮時には、明暗のコントラストが弱まるため、歩行者や自転車の発見が遅れるためではないかと考えられ、また、郊外では、スピードを出し過ぎたり、気が緩んだりする心理状況に陥りやすいこと等が考えられる。

2 道路交通をとりまく状況の展望

本市の道路交通をとりまく今後の状況を展望すると、本市の人口は今後5年間は、5万人前後で推移すると予想され、少子高齢化社会の進展に伴い、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加は、同時に道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

3 亀山市交通安全計画における目標

【数値目標】 交通事故死者数 1人以下
 交通事故死傷者数 200人以下

本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、今後はさらに、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組んでいく。県においては、平成32年までに年間の死者数を55人以下に、また、死傷者数を7,300人以下とすることをめざしているため、当市においても、平成32年までに年間の死者数を1人以下に、死傷者数を200人以下とすることをめざす。

この目標達成に向けて、次節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進する。

第3節 道路交通の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

今後、対策を実施していくにあたっては、最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえ、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていく。

1 高齢者、障がい者及び子どもの安全確保

交通事故死者数に占める高齢者の割合が極めて高いこと、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進し、また、高齢者が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と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を講じる。特に、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが緊急の課題である。

具体的に、高齢者の交通安全を図っていくためには、高齢者が交通事故を自らの問題として捉え、地域において主体的な交通安全活動を行うことが重要である。

また、高齢者及び障がい者が交通社会に参加することを可能にするため、多様な人びとが利用しやすいようバリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

なお、子どもの安全を確保するという点においては、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を推進する必要がある。

2 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要であり、特に、高齢者、障がい者及び子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路や市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や幹線道路等において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要がある。

また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

さらに、駅前などで放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を促進していく。

3 生活道路及び幹線道路における安全確保

生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備や安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路から生活道路へ流入する自動車を抑制するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要がある。そのためには、地域住民の主体的な参加と取り組みが不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

また、幹線道路における対策については、データに基づく「成果を上げるマネジメント」を導入し、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」に新たに取り組むなど、交通安全対策の効果のさらなる向上を図る必要がある。

4 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたところであるが、安全運転義務違反に起因する事故は依然として多く、近年、相対的にその割合は高くなっている。このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく必要がある。

また、第3次計画中でも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々状況を的確に捉え、取り組みを推進していく必要がある。

5 地域ぐるみの交通安全対策の推進

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に、インターネット等を活用した交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全で安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらおうなど、市民主体の意識を醸成する必要がある。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成する必要がある。

II 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

生活道路における安全対策をより一層推進することが必要であるため、地域の実情を踏まえつつ、生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策に取り組み、地域や地元住民が自ら計画の策定や事業の実施に積極的に参画・協力していくしくみをつくるなど、道路交通環境整備における地域や住民の主体性を重視する取り組みを推進する。

また、子どもを交通事故から守り、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ため、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る。

(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

通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を、地域の協力を得ながら推進していく必要があり、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等きめ細かな事故防止対策を実施し、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。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

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経路対策、ハンプ（街路の車道部分を横方向に盛り上げて舗装した部分）・クランク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・狭さく設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、歩車共存道路（歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプやクランク等を整備した道路）、コミュニティ道路（歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプ・クランクや歩行者を物理的に分離するための縁石等を整備した道路）等の整備を推進するとともに、道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自発光化、標識板の共架、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、見やすくわかりやすい道路標識・道路標示とするなど視認性の向上を図る。

イ 通学路等の歩道整備等の推進

幼児や児童生徒の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備を推進する。この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路肩を有効利用した整備や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進する。

このほか、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充により、通学路等の整備を進める。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者等を含めすべ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、地域の拠点駅である JR 亀山駅の周辺、主要な公共公益施設が集積している亀山市役所および亀山公園の周辺、総合保健福祉センター「あいあい」・亀山市立医療センターの周辺の 3 つの区域をそれぞれ重点整備地区として設定し、優先的にバリアフリー化に取り組んでいく。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、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進める。併せて、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、道路標識の高輝度化等を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や交通広場等の整備を推進し、安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、バリアフリー新法に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携し、整備し、高齢者、障がい者等の

安全な歩行空間の確保に努められるよう支援する。

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する。

(2) 幹線道路における交通安全対策

ア 事故危険箇所における対策

事故危険箇所として指定された箇所においては、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、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要望を推進する。

イ 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、事故の再発防止を図る。

ウ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 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。）から居住地域内道路にいた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推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

(イ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散による道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。

(ウ) 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、交通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総合的に推進する。

エ 高速自動車国道等における事故防止対策

高速道路や自動車専用道においては、道路管理者に対して、交通安全施設等の適切な道路の維持管理等を要請していく。

また、ドライバーに対しては、主に四季の交通安全運動期間中に交通安全の啓発を

行う。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

交通安全施設は、整備から長期間が経過したカーブミラーやガードレール等の老朽化対策が課題となっていることから、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する。

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、「あんしん歩行エリア」における面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における安全・安心な歩行区間の確保を図る。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る。

ウ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が多発していることから、事故危険箇所など、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する。

エ 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備にあたっては、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積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見を取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

オ 歩行者空間のバリアフリー化

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、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を積極的に推進する。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する。

(4) 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創出

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な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たうえで、乗用車から自転車への転換を促進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

駅前広場における放置自転車等の問題の解決を図るため、市、道路管理者、警察、鉄道事業者等が連携し、放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー新法に基づき、市が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障がい者等の移動の円滑化に資するため、広報啓発活動等違法駐車を防止する取り組み及び自転車駐車場等の整備を推進する。

(5) 交通需要マネジメントの推進

ア 公共交通機関利用の促進

当市における市民の移動交通手段の主体はマイカーであるが、公共交通機関を利用することにより、道路の渋滞緩和や環境への負荷の軽減に繋がるため、利便性を向上させて、公共交通機関の利用を促進し、円滑な道路交通の実現を図る必要がある。

さらに、来訪者や市民の広域的な移動の利便性を高めるため、県、沿線自治体及び関係団体と連携し、公共交通事業者に対して、便の増発、乗り継ぎ時間の短縮等の改善に向けた働きかけを行う。

また、公共機関の利用促進PR活動を行うとともに、公共交通事業者や市内企業、関係団体との協働による利用促進活動を展開する。

イ 自動車利用の効率化

乗用車の平均乗車人数の増加及び貨物自動車の積載率の向上により効率的な自動車利用を推進するため、自動車の乗り合わせの取組を促進する。

(6) 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、緊急輸送道路及び橋梁の耐震対策を各道路管理者に要請するとともに、当市管理の道路及び橋梁についても耐震性の向上に努める。

また、被害の想定される箇所の把握や点検を行い、順次対策工事を実施するとともに、国・県の管理する道路及び橋梁にあつては、災害に備えた対策を要請する。

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。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨等による災害が発生した場合においても、安全な道路交通を確保するため、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進する。また、交通情報板については、国際化に対応したものとする。

ウ 災害発生時における交通道路の確保及び規制

災害発生時は、住民が迅速かつ安全に避難できるよう通行の支障となる事物を排除し避難道路の確保に努める。

また、大地震等の発生時に、本市が被災地となった場合、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）により被災地への通行禁止や車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施するとともに災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供する。

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への道路交通情報の提供に努める。

(7) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、快適な市民生活空間の維持及び増進に寄与するため、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。

ア 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、駐車場の整備と有効利用を推進する。

また、公共駐車場整備については、バリアフリー新法に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等において整備するとともに、今後もまちづくりにおいて検討していく。

イ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車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、住民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図る。

(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

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あたっては、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、道路使用許可条件の履行、占用物件等について指導する。

(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、パトロールを実施し、実態を把握し、強力な指導によりその排除を行うとともに、不法占用等の防止を図るための啓発活動を行う。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、市民をはじ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市民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る。

(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、計画的な占用工事となるよう施工時期や施工方法を調整する。

イ 道路法に基づく通行の禁止または制限

道路の構造を保全及び道路の維持を修繕また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または制限を行う。

ウ 地域に応じた安全の確保

当市は、鈴鹿山脈の麓に広がる土地であることから、冬期には積雪や路面凍結等が発生する。冬期の安全な道路交通を確保するため、適時適切な除雪や凍結防止剤散布を実施する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象や路面状況等の情報を収集・分析し、道路利用者に提供する。

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に、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、他の人びとや地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成するうえで、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つけるためには、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とら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、高齢者、障がい者等の交通弱者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。

(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

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。

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かつ継続的に推進する。

これらを効果的に実施するため、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、わかりやすい指導に努めるとともに、家庭内で交通安全についての積極的な話し合い等が行われるよう、園だより等を活用し、保護者への広報啓発活動等を推進する。

イ 児童に対する交通安全教育の推進

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。

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、歩行者としての心得、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推進する。

また、各小学校長推薦のPTA会員を亀山市交通安全教育推進員に委嘱し、保護者が日常生活で模範的な行動をとれるとともに、児童に基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう交通安全講演会等を開催し、児童の交通安全教育を推進する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

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、自己の安全ばかりでなく、思いやりをもって、他の人びと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、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、歩行者としての心得、自転車の安全な乗り方や利用の方法、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を推進する。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

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、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もって行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

地域において、関係機関・団体と連携して、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育を推進する。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

日常生活における交通安全に必要な知識、運転者としての社会的責任の自覚の向上を図る。

特に、運転者については、事業者等を対象とした参加・体験・実践型の各種講習会を実施するほか、関係機関・団体と連携して、シートベルト及びヘルメットの非着用、飲酒運転、運転中の携帯電話の使用、著しい速度超過等の死亡事故に直結する恐れ

高い危険運転について、社会的な責任を自覚させ、自発的な安全運転を促す教育を推進する。

また、交通安全協会等の民間団体と協力して、交通安全教育の促進を図る諸活動を実施するとともに、地域においても交通安全教育を推進する。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

加齢に伴う身体機能の変化が歩行者または運転者としての交通行動に及ぼす影響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スキル及び交通ルール等の知識を浸透させることを目標とし、関係機関・団体等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催する。

また、福祉関係者等と連携して、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とともに、反射材用品の活用等交通安全用品の普及に努める。

なお、運転免許を取得していなかったり、老人クラブ等にも加入していないなど交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者に対しては、歩行中及び自転車利用中の交通事故防止等に関する交通安全教育を高齢者の自宅を訪問したり、さまざまな機会をとらえ啓発する。

さらに、高齢運転者に対しては、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促進に努める。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

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とともに、反射材用品の活用等交通安全用品の普及に努める。

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に関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、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、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する。

また、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

(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、関係機関・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、自転車の安全な乗り方や扱い方などの利用の推進、飲酒運転の根絶等、交通情勢に即した事項を設定する。

また、毎月11日の「交通安全の日」には、交通実態に即した地域、学校、職域ぐるみの交通安全活動を推進することにより、安全意識の普及徹底に努める。

交通安全運動の実施にあたっては、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、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、市民による自発的な交通安全運動が実施されるよう、交通安全運動の機運の醸成を図ることを目的とする。

また、事後に、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する。

イ 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。

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、「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及び自転車の歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図る。

自転車が関連する交通事故を防止するため、毎月第一月曜日を「自転車安全対策強化日（セーフティー・バイシクルデー）」とし、自転車の安全利用を推進する。

薄暮の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、自転車の側面等への反射材用品の取り付けを促進する。

幼児や児童生徒の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に対し、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、着用の徹底を図る。

ウ 全ての座席における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

後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの着用及びチャイルドシートの着用の効果や正しい着用方法について理解を求め、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啓発活動等を展開する。

エ 反射材用品の普及促進

夜間における視認性を高め、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啓発を推進する。反射材用品等の普及は、全年齢層を対象とするが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進に努め、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。

オ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

「三重県飲酒運転^{ゼロ}をめざす条例」に基づき飲酒運転を根絶するため、各種講習会や交通安全運動などのあらゆる機会を通じて、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推進する。また、関係機関や団体等と連携して、ハンドルキーパー運動や運転代行業の普及啓発に努めるなど、飲酒運転根絶の取り組みを進め、「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」という規範意識の確立を図る。

カ 危険ドラッグ対策の推進

危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図る。

キ 自動車事故を防止するための取組支援

安全運転に関する知識・運転技術等の向上を図る講習等の開催や受講の促進の観点から事業の実施を図る。

ク その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢者の交通事故を防止するため、毎月 21 日を「高齢者の交通安全の日(セーフ

ティー・シルバーデー)」とした啓発活動を推進する。

また、高齢運転者標識（高齢運転者マーク）の普及・活用を図るため、広報を積極的に行い、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識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) 薄暮の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ことから、季節や気象の変化等に応じ、「夕暮れ時、ちょっと早めのライトオン運動」の啓発を行い、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。
- (ウ) 交通死亡事故が多発した場合に、県の交通死亡事故多発警報（非常事態宣言）を受けて、懸垂幕等による注意喚起を行い、事故防止に努める。
- (エ) 二輪車運転者の被害軽減を図るため、プロテクターの着用について、県・関係機関・団体と連携した広報啓発運動を推進するなど、胸部等保護の重要性について、理解増進に努める。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

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なら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、四季の交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行う。

(5) 住民の参加・協働の推進

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、交通安全に関する意識改革を地域で取り組むとともに、行政、民間団体、企業等と市民が連携を密にして、地域の実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進める。また、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」を作成したり、交通安全総点検等住民が積極的に参加できるようなしくみをつくったりするほか、その活動において、当該地域に根ざした交通安全対策を推進する。

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るため、

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る。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についてはさらなる充実を図る。

(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つけたうえで安全運転を実践できる運転者を育成するため、安全意識を醸成する交通安全教育の推進に努める。

ア 自動車安全運転対策の推進

指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等が促進されるよう関係機関へ働きかけ、自動車運転者に対する教育の充実を図る。

イ 高齢運転者対策の充実

高齢運転者の交通事故防止を図るため、高齢者の身体的な機能の変化を踏まえた適切な指導を行う講習を推進する。

また、高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢運転者マーク）の積極的な使用の促進を図る。

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、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備・拡充、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する公共交通機関の割引運賃等の支援措置の充実に努める。

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、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行う。

(2) 飲酒運転防止対策の充実

県・関係機関・団体と連携して、飲酒運転根絶のため効果的な広報啓発活動やアルコール問題対策など総合的な施策、取組を実施する。

(3) 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。)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への指導を推進する。

また、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指導、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るとともに、推進に努める。

(4) 道路交通に関連する情報の充実

多様化する道路利用者のニーズにこたえるため、関係機関との連携により、道路情報の収集及び情報提供に努める。

4 車両の安全性の確保

自動車にはブレーキ・パッド、タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や、ブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。

(1) 自動車点検整備の推進

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきであるが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、関係団体に積極的な協力を求め、各車両の安全性の確保を図る。

(2) リコール制度の充実・強化

自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車整備事業者及びユーザー等からの不具合情報の収集体制の強化に努める。

(3) 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の活用を推進する。

また、児童、生徒等の自転車利用者に対し、定期的な点検整備や正しい利用方法等の指導を関係団体と連携し行う。

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る。

5 道路交通秩序の維持

交通事故を防止するためには、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

特に、暴走族対策を強力に推進するためには、地域ぐるみで暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進することが重要である。

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、家庭、学校、職場、地域等の関係機関・団体が連携し、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からの離脱等の支援を行う。この場合、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、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策の推進を図る。

また、暴走族及びこれに伴う群衆の集合場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を集合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。

また、自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、携帯電話の使用は、歩道通行者等に危険を及ぼすため、自転車の歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図る。

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、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、ドクターヘリを活用するなど、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場また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する。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大ならびに事故の種類・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、救助活動を円滑に行う。

イ 救助・集団救急事故体制の整備

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生した場合に対処するため、救護訓練を実施し、救助・集団救急事故体制を整備する。

ウ 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、普及啓発活動を推進する。

エ 救急救命士の養成等の促進

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、救急救命士の養成を促進するとともに医師の指示または指導・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る。

オ 救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、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する。

カ 高速自動車国道や自動車専用道における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道や自動車専用道における救急業務については、関係機関と協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

また、救急業務に必要な施設等の整備、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図る。

(2) 救急医療体制の確保

ア 一次救急医療体制では応じきれない重傷救急患者の診療を確保するため、原則として第二次医療圏単位に地域指定し、地域内の医療機関の実情に応じた方式で二次救急医療体制の確保を図る。

さらに、救急医療施設の情報を収集し、救急医療情報を提供することにより、これらの体制が有効に運用されるよう医療機関との連携を図る。

イ ドクターヘリの積極的活用

救急患者への救命医療を救急現場において直ちに行い、救急医療施設へ一刻も早く搬送することにより、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリを積極的に活用する。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急患者の迅速かつ円滑な搬送及び受入れを確保するため、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・協力関係を確保するとともに、効果的な救急体制の整備を促進する。

7 自動車事故における相談体制

市民は、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。

(1) 自動車事故における相談体制の広報活動の推進等

市の交通事故相談を広報等により周知するとともに関係機関・団体等と連携を図り、交通事故相談体制の充実を図る。

(2) 交通事故被害者等に対する援助措置等

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ているため支援することは極めて重要である。

自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金の貸付け等や交通遺児育成基金が行う基金制度及び交通遺児育英会が行う高校・大学等の奨学金の貸し付け等を交通事故被害者等に対し広く情報提供する。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない社会をめざして

鉄道は、人やものを大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる交通手段として、市民生活の上で、また、環境への配慮の面で欠くことはできない。しかし、一たび列車の衝突や脱線等が発生すると、利用者の利便に重大な支障をきたすばかりでなく、多数の死傷者を生じる恐れがあるため事故を防止することが重要である。

市民が安心して利用できる事故のない鉄道輸送をめざし、重大な列車事故の未然防止対策や利用者等の関係する事故防止策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

1 鉄道交通環境の整備

施設等について、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消等によるバリアフリー化を推進する。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

置石、投石等の運行妨害、線路内立ち入り等の外部要因による事故を防止するためには、学校、沿線住民、通行車（者）等を幅広く対象として、公共輸送機関としての鉄道の役割と事故の重大性等を各季交通安全運動等の機会をとらえ、各種広報媒体を利用した広報・啓発活動を行い、鉄道の安全に関する正しい知識の普及啓発を図る。

3 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ適確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進する。

4 被害者支援の推進

被害を受けた者及びその遺族等に対する適切な相談活動や要望に対応した支援活動を効果的に推進する。

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めざして

市内における踏切事故としては、平成12年の踏切道内の死亡事故以降発生していない。

しかし、一たび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ものであることから、踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置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めざす。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

1 踏切道の交通施設の充実

踏切道の交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標識等の踏切に関連する交通安全施設の充実を図る。

2 踏切道の安全に関する知識の普及

踏切道を通行する自動車等の運転者及び歩行者に対し、踏切道通過時における安全意識の高揚を図るとともに、踏切事故時における踏切非常ボタンの操作等緊急措置の周知徹底を図るなど広報活動等を強化し、安全かつ円滑な踏切道の確保及び踏切事故の防止を図る。

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。

さらには、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、適切に対応する。