

第 12 次
大田市交通安全計画
(令和 8 年度～令和 12 年度)

令和 8 年 8 月

大 田 市

目次

計画の基本的な考え方	-----	1
1 計画の基本理念	-----	1
(1) 交通事故のない大田市を目指して		
(2) 人優先の交通安全思想		
(3) 少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築		
(4) 交通社会を構成する三要素		
(5) 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		
(6) 横断的に重要な事項		
2 計画の性格・期間	-----	5
(1) 計画の性格		
(2) 計画期間		
3 交通安全計画における目標	-----	5
(1) 道路交通の安全についての目標		
(2) 鉄道交通の安全についての目標		
(3) 踏切道における交通の安全についての目標		
第1章 道路交通の安全	-----	7
第1節 道路交通事故のない島根を目指して	-----	8
I 道路交通事故の現状	-----	8
II 道路交通を取り巻く状況の展望	-----	9
第2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	-----	12
(1) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策		
(2) こどもの安全確保のための環境整備		
(3) 歩行者の安全確保のための意識変容		
(4) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備		
(5) 外国人の交通安全対策の推進		
(6) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進		
(7) 生活道路における歩行者等の安全確保		
(8) 先進技術の活用推進		
(9) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進		
(10) 地域における交通安全対策の推進		
II 道路交通安全対策	-----	14
1 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全・安心な歩行空間の整備		
(2) 交通安全施設等の整備事業の推進		
(3) 高齢者等の移動手段の確保・充実		
(4) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化		
(5) 災害に備えた道路交通環境の整備		
(6) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備		
2 交通安全思想の普及徹底	-----	17
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育等の推進		
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進		
(3) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進		
(4) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進		
3 安全運転の確保	-----	26
(1) 運転者教育等の充実		
(2) 安全運転管理の推進		
(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		
(4) 交通労働災害の防止等		
(5) 道路交通に関連する情報の充実		
4 車両の安全性の確保	-----	30
(1) 自動車の検査及び点検整備の充実		
(2) 自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進		
(3) リコール制度の充実・強化		
(4) 自転車の安全性の確保		
5 道路交通秩序の維持	-----	31
(1) 道路交通秩序の維持のための交通安全教育の推進		
(2) 暴走族等対策の推進		
6 救助・救急活動の充実	-----	32

(1)	救助・救急体制の整備	
(2)	救急医療体制の整備	
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	
7	被害者等支援の充実と推進	34
(1)	交通事故相談業務の充実	
(2)	損害賠償の請求についての援助等	
(3)	交通事故被害者等支援の充実強化	
(4)	無保険（無共済）車両対策の徹底	
8	研究開発及び調査研究の充実	35
(1)	道路交通の安全に関する研究開発の推進	
(2)	道路交通事故の分析と活用	
(3)	高齢者の交通事故防止に関する調査研究	
第2章	鉄道交通の安全	37
第1節	鉄道事故のない島根を目指して	38
I	鉄道事故の状況	38
II	近年の鉄道運転事故の特徴	39
第2節	鉄道交通の安全についての対策	39
I	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	39
II	鉄道交通安全対策	39
1	鉄道交通環境の整備	39
(1)	鉄道施設等の安全性の向上	
(2)	運転保安設備等の整備	
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	40
3	鉄道の安全な運行の確保	40
(1)	保安監査の実施	
(2)	運転士の資質の保持	
(3)	安全上のトラブル情報の共有・活用	
(4)	気象情報等の充実	
(5)	大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	
(6)	運輸安全マネジメント評価の実施	
(7)	計画運休への取組	
4	鉄道車両の安全性の確保	42
5	救助・救急活動の充実	42
6	被害者支援の推進	42
7	鉄道事故等の原因究明と事故等防止	42
第3章	踏切道における交通の安全	43
第1節	踏切事故のない島根を目指して	44
I	踏切事故の状況	44
II	近年の踏切事故の特徴	44
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	45
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	45
II	踏切道における交通安全対策	45
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、 バリアフリー化の促進	45
2	踏切道の統廃合の促進	46
3	踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施	46
4	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	46

計画の基本的な考え方

1 計画の基本理念

(1) 交通事故のない大田市を目指して

本市は、世界遺産「石見銀山遺跡とその文化的景観」を有するまちとして、ユネスコの精神に基づき、「一人ひとりの人権が尊重される、心豊かな共生社会」の実現をまちづくりの基本構想としています。

本計画においても、この人権尊重の視点を根底に据え、市民のいのちと暮らしを守る安全なまちを築くことを目指します。そして、すべての人が安心して暮らせる持続可能な地域社会の実現に向けて、市民・事業者・行政・本市に関わる全ての人々が力を合わせて取り組む必要があります。

交通事故により毎年多くの方が被害に遭われており、その数が災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、交通安全の確保は、安全で安心して暮らすことのできるまちを実現するための重要な要素です。

これまで交通安全の総合的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、昭和46年以降、5年ごとに11次にわたって「大田市交通安全計画」を策定し、各種の施策を実施してきましたが、令和7年に発生した交通事故は30件となり、58件発生していた10年前（平成28年）と比べ約半分に減少しています。一方で、令和7年における交通事故死亡者数は3名となり、過去10間で最多となりました。

このため、更なる交通安全対策の実施が必要であることから、人命尊重の理念に立ち、人優先の交通安全意識の定着による「交通事故のない大田市」を目指し、令和8年度を初年度とする「第12次大田市交通安全計画」を策定し、実効性のある対策を重点的かつ計画的に推進します。

(2) 人優先の交通安全思想

今日の社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要不可欠です。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、こども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要です。

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、一人一人の被害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ます。

(3) 少子高齢化が進行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、高齢歩行者や自転車利用者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故防止が、喫緊の課題です。

一方、事業用自動車においては、少子高齢化の進行による生産年齢人口の減少に伴う人手不足のため、運転者の担い手が減少し、移動手段が減少していく課題に向き合う必要があります。

地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることも課題となっています。

このように、少子高齢化の進行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っており、そのため、先進技術を活用して移動の利便性向上に努めていかななくてはなりません。

全国の中でも特に少子高齢化が進行する本市において、今後、こどもから高齢者にいたるまで安全に移動することができ、安心して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、交通関係者の連携によって構築することを引き続き目指します。

(4) 交通社会を構成する三要素

本計画においては、「道路交通」、「鉄道交通」、「踏切道における交通」のそれぞれの陸上交通の安全分野ごとに、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていきます。

具体的には、交通社会を構成する「人間」、自動車や鉄道などの「交通機関」及び活動する場としての「交通環境」の3つの要素について、交通事故の未然防止対策、発生した事故対策及び被害者対策など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、可能な限り成果目標を設定した施策を策定するとともに、重点事項を定めて効果的に推進します。

なお、これらの施策を推進する際には、少子高齢化の進行等の社会情勢の変化を踏まえるものとします。

ア 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、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図るとともに不断の制度の見直しを行い、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、指導の強化等を図り、一体的に推進することが重要です。交通社会に参加する市民一人一人が、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ようになることが極めて重要であることから、交通安全教育、普及啓発活動を充実させます。

安全意識の高揚のため、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。）の声を市民が直接聞く機会をつくることも有効です。

また、事故そのものの抑止に取り組む前提として、ワークライフバランスを含む生活面や環境面などあらゆる観点を踏まえた総合的な交通安全対策を積極的に推進し、交通事故が起きにくい環境を整えていくことが、今後ますます重要となります。

さらに、市民が身近な地域や団体において、地域の課題を意識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全の活動に参加するなど、安全で安心な交通社会の構築をめざし具体的な行動を起こしていくような仕組みづくりが必要です。

このため、市計画の策定にあたっては、県の基本計画を踏まえつつ、市内各地の社会情勢や交通情勢等を十分考慮し、市民の意向を反映させます。

イ 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものという前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用等によって、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、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとします。

ウ 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、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実とともに、これら関係施設の老朽化対策等を図るものとします。

特に、交通安全施設等の老朽化対策は、社会のインフラ対策として、計画的な推進が必要です。

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等により、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します。

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、歩道や自転車通行空間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ります。

なお、これらの施策を推進する際には、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行います。

(5) 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

ア 人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響が見られ、自動化・省力化、外国人材の活用等の進展も見られる中で、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です。

また、人手不足に対応するうえで自動運転技術やMaaS（Mobility as a Service）等による交通サービスの高度化やEBPM（Evidence-based Policy Making）等のデータ活用、サービス・業務改革等のベストプラクティス創出と標準化及び横展開を進める地域交通DXの推進は効果的であることから、移動の利便性向上のため、これらの先進技術を積極的に導入していくことが重要です。

※EBPM: 目的を明確化したうえで合理的根拠に基づき政策を企画すること。

イ 増加する外国人運転者等への対応

自動車運送業分野等が特定技能制度の対象となるなど外国人材の受け入れが進み、外国人運転者の更なる増加が予想されるほか、外国人の歩行者や自転車等利用者も必然的な増加が見込まれます。

また、訪日外国人や外国籍の日本の運転免許保有者の増加を背景に、全国では外国人運転者による交通事故件数が近年増加しています。

今後、日本の交通ルールを十分に理解していない外国人による交通事故を防ぐ対策を講ずることが重要であり、関係機関、団体、企業等関係者それぞれが交通安全教育の必要性を認識し、一体となって取り組み、様々な場面で交通安全教育や日本の交通ルール・マナーの周知、理解促進を図り、交通事故のリスクを低減させる取組が必要です。

ウ 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を始めとした先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献が見られます。

また、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も進められています。

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足の

解消にも寄与することが期待されますが、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とともに、性能を過信、誤解することなく、正しく理解し、利用するよう広報啓発等を進めることが重要です。

このほか、新たなモビリティについても、安全性の観点からの議論を深めるとともに、安全な利用を徹底するためのルールの周知や先進技術の活用といった取組が必要です。

エ 高まる安全への要請と交通安全

自然災害の影響、インフラの老朽化、治安、感染症等、様々な安全への要請が高まる中、確実に交通安全を図るために、安全に関わる関係行政等機関はもとより、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。

(6) 横断的に重要な事項

ア 先進技術の積極的活用

今後も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、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先進技術や情報の普及活用を促進する必要があります。

加えて、情報通信技術（ICT：Information and Communications Technology）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す。自動車の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要があります。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎としての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に協力していきます。

イ 救助・救急活動及び被害者等支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小に抑えるため、緊急通報システム等の交通事故発生時における緊急車両の迅速な現場急行を可能にするサービスの更なる普及を図るとともに、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。

また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）に基づき、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ります。

ウ 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、警察、市町村、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、県及び市町村が行う交通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。

これら交通安全活動の重要な担い手となる関係民間団体等は、人手不足や資金不足等も相まって十分に活動することが困難となっていることから、こうした団体の継続的な活動が確保されるような取組への支援を推進します。

2 計画の性格・期間

(1) 計画の性格

この計画は、交通安全対策基本法の定めるところにより、国の第12次交通安全基本計画に基づき、島根県が定めた島根県交通安全計画を参考に大田市交通安全計画を策定するものです。

(2) 計画期間

この計画の期間は、令和8年度から令和12年度までの5年間とします。

3 交通安全計画における目標

(1) 道路交通の安全についての目標

《交通安全対策における究極の目標は、「交通事故ゼロの大田市」の実現であるが、そこに至るまでの本計画期間中における目標は次のとおりとします。》

目標	①交通事故死者数	1人以下
	②交通事故重傷者数	5人以下
	③高齢者交通事故死者数	1人以下

大田市においても、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しながら、令和12年までに達成すべき年間の死者数、重傷者数及び高齢者交通事故死者数の数値目標を以下のとおりとし、その実現を図ります。

① 交通事故死者数

県の第12次交通安全基本計画及び本市の交通事故発生状況に対応し、本計画においても、市民の理解と協力のもと、国、県及び交通安全関係団体と連携して、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しながら、令和12年までには年間の死者数を1人以下とすることを目指します。

② 重傷者数

本計画における最優先の目標は死者数の減少ですが、重傷者が発生する事故を防止する取組が死者数の減少にもつながることから、本計画においては、交通安全対策の諸施策を総合的かつ強力に推進し、令和12年までには年間の交通事故重傷者数を5人以下とすることを目指します。

③ 高齢者交通事故死者数

本市における高齢者人口は増加しており、交通事故死傷者数が減少しているにもかかわらず、高齢者の死傷者数割合に減少が見られないことから、高齢者の実態を踏まえたきめ細やかで総合的な交通安全対策の推進を図り、令和12年までには年間の高齢者死者数を1人以下とすることを目指します。

(2) 鉄道交通の安全についての目標

目標	乗客の死者数ゼロ
----	----------

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防

止することが必要です。

また、近年の鉄道運転事故等の特徴等を踏まえ、ホーム等における鉄道人身障害事故を含む鉄道運転事故全体の死者数を減少させることが重要です。

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事業者が多い状況ですが、引き続き安全対策を推進していく必要があります。

こうした現状を踏まえ、市民の理解と協力の下、第2章第2節及び第3章第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指すこと、及び鉄道運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとしします。

(3) 踏切道における交通の安全についての目標

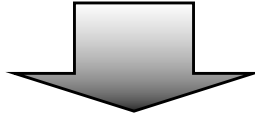
目標	踏切事故件数ゼロ
----	----------

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力のもと、第3章第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故件数ゼロを目指すものとしします。

第1章 道路交通の安全

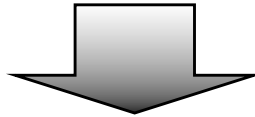
1 道路交通事故のない島根を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない大田市を目指します。



2 道路交通の安全についての目標

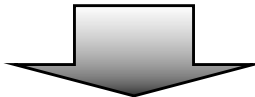
- 年間の24時間死者数 1人以下
- 年間の交通事故重傷者数 5人以下
- 年間の高齢者交通事故死者数 1人以下



3 道路交通の安全についての対策

《10の視点》

- ① 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策
- ② こどもの安全確保のための環境整備
- ③ 歩行者の安全確保のための意識変容
- ④ 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備
- ⑤ 外国人の交通安全対策の推進
- ⑥ 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進
- ⑦ 生活道路における歩行者等の安全確保
- ⑧ 先進技術の活用推進
- ⑨ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑩ 地域が一体となった交通安全対策の推進



《8つの柱》

- 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 被害者等支援の充実と推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

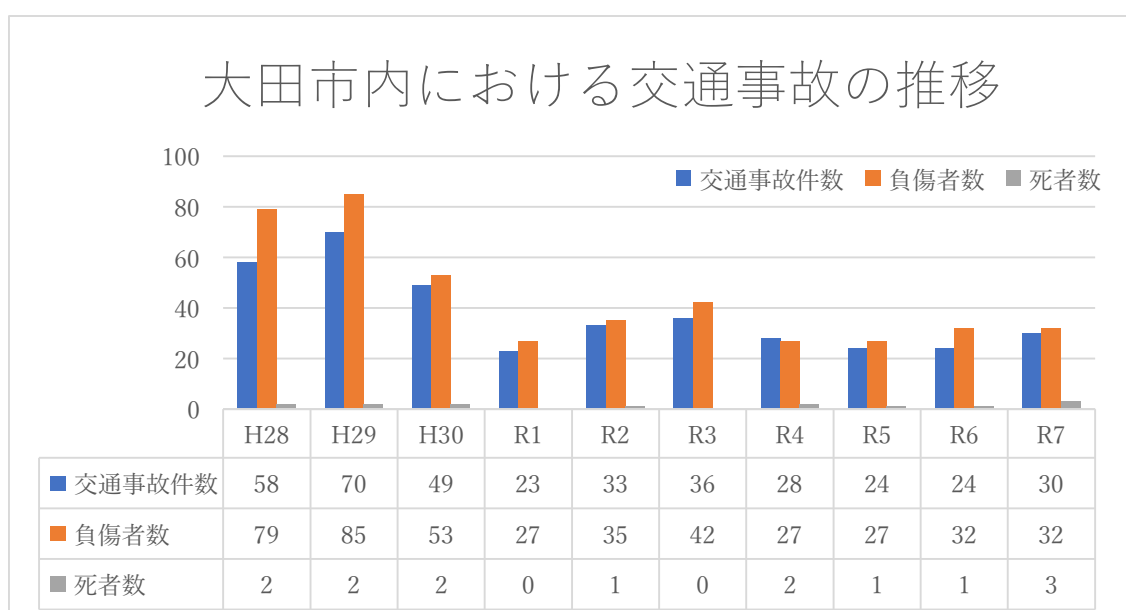
第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない大田市を目指して

I 道路交通事故の現状

本市の過去10年間の事故発生件数及び負傷者数は、平成29年に70件、85人と最多となっています。

第11次大田市交通安全計画期間（令和2年～令和7年）においては、発生事故件数及び負傷者数は令和3年に増加しましたが、その後は横ばい傾向となっています。また、過去10年間（平成28年～令和7年）の死者数の推移を見ると、死者数は横ばい傾向でしたが、令和7年は3人で過去10年で最多となりました。



（資料出所：大田警察署）

II 道路交通を取り巻く状況の展望

過去10年間（平成28年～令和7年）の県内の運転免許人口の推移を見ると、緩やかな減少の傾向にあり、今後県人口の減少により、この傾向が続くものと見込まれます。

しかし、高齢者人口の割合が増加していく中、高齢者の運転免許保有者数及び運転免許人口全体に占める構成比は高まり続けており、高齢者が交通事故の当事者となる比率が上昇を続けていることも考慮すると、歩行者及び運転者の両面からの総合的な高齢者対策が重要です。

また、重傷の延長線上に死亡という結果があると考えた場合、近年、死者・重傷者の合計数が横ばいで大きな減少も見られない状況であることを考慮すると、死亡・重傷事故を重点とした総合的な交通事故防止対策を推進する必要があります。

第2節 道路交通の安全についての対策

近年、市内の交通事故件数、負傷者数及び死者数は10年前と比較して減少していることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策は一定の効果があつたものと考えられます。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、次の8つの柱で交通安全対策を実施します。

1 道路交通環境の整備	5 道路交通秩序の維持
2 交通安全思想の普及徹底	6 救助・救急活動の充実
3 安全運転の確保	7 被害者等支援の充実と推進
4 車両の安全性の確保	8 研究開発及び調査研究の充実

今後、交通安全対策の実施にあたっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、次のような視点を重視して対策の推進を図ります。

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

(1) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

本市は、全国平均と比較して高齢化が進み、過去10年間ににおいても交通事故死傷者数が減少しているにもかかわらず、高齢者の死傷者数割合に減少が見られないことから、高齢者が安全にかつ安心して外出、移動できるような交通社会の形成が必要です。

そのためには、歩行者、自転車利用者等の安全対策とともに、自動車運転者の安全運転支援対策を推進し、地域の交通事情に応じた交通安全教育等を実施することが重要です。

特に、高齢者の交通安全を図るためには、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関及び福祉施設等と連携した交通安全活動を実施していくことや、高齢者の事故は居住地付近で発生することが多いことから、生活に密着した地域に根ざす交通安全活動を推進する必要があります。

また、引き続き、高齢運転者の増加が予想されることから、高齢者が陥りやすい事故を対象とした防止対策も必要です。

さらに、運転免許返納後における、高齢者の移動を伴う日常生活の支援対策とも連携を深めつつ推進することが重要となります。

加えて、高齢者が身体機能の変化にかかわらず社会参加をしていくために、年齢等によることなく多様な人々が利用しやすい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の形成も重要です。

高齢者の安全運転を支援する対策については、身体能力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。一方で運転支援機能の過信・誤解による交通事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術の限界、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。

高齢運転者への対策として、普通自動車に対応する運転免許保有者のうち一定の違反歴がある75歳以上の者に対する運転技能検査が導入されており、引き続き、運転免許証の更新時における運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習を適切に実施するとともに実施課題の見直し等、高齢運転者の交通事故を防止するための新たな対策を講じていく必要があります。

また、全国の高速度道路の逆走事案は約7割が65歳以上の高齢運転者によるものであ

り、逆走を防止するための道路環境の整備はもとより、逆走防止のための広報啓発や逆走等の認知機能が低下した場合に行われやすい一定の違反行為をした75歳以上の運転免許保有者に対する臨時認知機能検査を実施するなどの逆走対策を推進する必要があります。

(2) こどもの安全確保のための環境整備

少子化の進行の中で、安心してこどもを産み育てることができる環境の整備、幼いこどもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待されます。全国では、こどもの交通事故死者・重傷者数は令和2年以降は、ほぼ横ばいで推移しています。

次世代を担うこどもの安全を確保する観点から、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路や通学路等で利用する経路において、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するとともに、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じます。

また、こども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こどもを見守っていくための取組を充実させていく必要があります。

このほか、チャイルドシートの使用について、体格等の事情により6歳以上の児童がシートベルトを適切に着用できない場合にはチャイルドシートを使用することを推進する等、適切なチャイルドシートの使用を定着化させ、こどもの安全確保をより一層図ります。

(3) 歩行者の安全確保のための意識変容

本市では、交通事故死者・重傷者数に占める歩行者の割合が過去10年間（平成28年～令和7年）で2割程度であり、そのうち高齢歩行者は約半分となっています。

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確保が必要不可欠であり、特に、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だ十分とはいえないことから、高齢者やこどもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。

このような情勢を踏まえ、人優先の考えの下、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において、歩車分離式信号の整備、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を一層進めるなど、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、自動車、自転車、特定小型原動機付自転車の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、運転者の歩行者保護意識の徹底を図ります。

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に加え、信号機のない場所で横断するときは手をあげるなど、横断する意思を明確に伝える必要があることを含め、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、歩きスマホはしないこと等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進します。

(4) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

本市においては、自転車関連事故が10年間で交通事故全体の1割未満であり、10

年間ほぼ横ばいとなっています。

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ほか、自転車利用者による自転車の交通ルールに関する理解が不十分であり、全国における自転車利用者が当事者となった交通死亡・重傷事故件数の約4分の3には自転車利用者側に何かしらの法令違反が認められる状況にあります。令和6年11月からは、道路交通法（昭和35年法律第105号）の改正により、自転車の運転中の携帯電話使用等（以下「運転中の携帯電話使用等」を「ながらスマホ」という。）に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和8年4月から自転車に対する交通反則通告制度が適用されることとなりました。これを踏まえ、関係者が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的なルールの徹底を図ります。

また、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進するほか、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を推進します。

さらに、駆動補助機付自転車（以下、「電動アシスト自転車」という。）の普及が進み、全国的にはその交通事故が増加していることを踏まえ、交通事故の防止を図るための、車両特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進します。

また、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。

自動車の運転者に対しても、令和8年4月から適用される自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定を始め、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通ルールについて周知を図ります。

(5) 外国人の交通安全対策の推進

在留外国人、訪日外国人旅行者等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加しています。

また、全国的には外国人運転者による交通事故件数も増加しているほか、外国人による無免許運転、飲酒運転、ひき逃げといった悪質な交通違反が伴う交通事故も発生しています。

さらに、トラック、バス、タクシーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受け入れ増加に伴い、外国人運転者も更に増加していくことが見込まれます。外国人が我が国において自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させるための取組を強化する必要があります。

取組を強化するに当たっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化（外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進）等、関係者それぞれが連携した横断的なアプローチが必要です。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進し、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要があります。

(6) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進します。

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なこと等について、関係機関、販売事業者等と連携して、周知を徹底します。また、ペダル付き電動バイクを駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）と称して販売する違法自転車販売事業者対策を推進します。

このほか、電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めるとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進します。

さらに、遠隔操作型小型車の届出制度が道路交通法に新設され、都市部においては自動配送ロボットによる荷物・飲食物等の配送が行われていることから、県内における動向を注視しつつ関係機関と連携し必要に応じて安全対策を推進します。

(7) 生活道路における歩行者等の安全確保

生活道路における子どもや高齢者の交通事故死者数は近年下げ止まり傾向にあり、交通事故減少のため、子ども、高齢者を含む全ての歩行者、自転車等が安全で安心して通行できる環境を確保し、生活道路における歩行者等の安全確保のための取組を進め、「生活道路は人が優先」という意識が浸透することを目指します。

生活道路の安全対策については、歩行者や自転車等の安全を確保するため、歩道の整備やハンプ（道路の路面に設けられた凸状の部分）の設置、無電柱化、歩車分離式信号の整備、必要な箇所に対する交通規制の実施、交通情報の提供、交通事故データの客観的な分析による事故原因の検証といったハード・ソフト両面の対策を組み合わせ推進します。特に、面的な対策が必要な地区については、区域内の速度や通過交通の抑制を図るため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン 30」や、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制に加え、ハンプやスムーズ横断歩道（横断歩道部にアスファルト製凸型路面等をプラスしたもの）といった物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を一層強力に推進します。

また、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、可搬式速度違反自動取締装置を活用するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、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。

さらに、令和 8 年 9 月から生活道路における法定速度が 30 キロメートル毎時に引き下げられることから、関係機関が連携して制度の円滑な施行を図ります。

なお、これら生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階から一貫して住民の意見を反映していくことが重要となります。

(8) 先進技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進技術の活用は、交通事故抑止に貢献してい

ます。今後も安全運転サポートカー（サポカー）の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、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等、先進技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待されます。

他方、運転支援機能や自動運転は、それぞれについて、機能に限界があることから、性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進します。

加えて、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、先進技術の活用により、人手不足を解消しつつ、安全の確保を実現していく必要があります。

(9) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

近年、ETC2.0※から抽出されるビッグデータ等に含まれる詳細な情報やGIS（地理情報システム）ツールの活用により、交通事故の発生地域、場所、形態等を分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取り組みが進められています。道路システムのDXを通じて道路関係のデータの利活用を推進するとともに、引き続き、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きます。

※ ETC2.0：これまでのETC（Electronic Toll Collection Systemの略。高速道路や有料道路の料金所ゲートで、自動車や自動二輪に搭載した車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。）と比して、①大量の情報の送受信が可能となる、②ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる、など、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策に様々なメリットをもたらし、ITS推進に大きく寄与するシステム。

(10) 地域が一体となった交通安全対策の推進

交通事故防止のために関係機関の緊密な連携を強化するとともに、少子高齢化に伴う担い手や後継者不足に対応し、交通安全の取組を着実に次世代につないでいけるよう幅広い年代の参画を促す取組と効果的な交通安全教育を推進します。

各地域においては、県、市町村、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、ビッグデータ等を地域の取組に生かすとともに、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・形態等の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。

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むなどして継続的な活動が困難になっていくため、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、市民主体の意識を醸成していく必要があります。

なお、現在取り組んでいる飲酒運転対策、自転車の交通安全対策などについても、積極的な情報共有を図っていく必要があります。

Ⅱ 道路交通安全対策

1 道路交通環境の整備

- 交通事故は、事故発生地点の道路種別、道路構造、交通状況などが複雑に絡み合っ
て構成される道路交通環境が大きく影響していると考えられます。
特に、幹線道路が生活道路でもあることに起因する交通事故の防止のため、高速
道路の整備を促進し、生活道路への通過交通流入対策も含め、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ていく必要があります。
- 信号機や道路標識などの交通安全施設の整備は、交通事故防止に直結する環境整
備であり、効果的、効率的に事故を削減していく観点から、交通状況や事故の発
生状況を踏まえ、重点的に推進する必要があります。
- 少子高齢化が進展する中、子どもを事故から守り、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のため、安全・安心な歩行空間の確保され
た交通安全施設の整備など、交通環境の整備を推進する必要があります。
- 輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジ
メント施策の推進や、渋滞軽減等のための高度道路交通システム（ITS）
の開発・普及が必要です。

(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【重点事項】

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、歩行者や自転車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
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す。

このため、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は、歩道や自転車通行空間等の
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交通事故防止対策を实
施することにより、車両の速度の抑制や、歩行者、自転車及び自動車の異種交通を分
離した安全な道路交通環境を形成することが重要です。

(2) 交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本重点整備計画法に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、県警
察と道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、重点的、効果的かつ効
率的に交通安全施設等の整備を推進します。

(3) 高齢者等の移動手段の確保・充実

地方公共団体が中心となって住民や交通事業者等の幅広い関係者と共同で地域公共
交通計画を策定した上で、利用促進を含めた公共交通機関の確保・維持・改善の取組
を推進します。

加えて福祉や観光等の幅広い地域の関係者と連携と協働を推進し、地域交通のリ・
デザインを全面展開することで、公共交通機関の利用促進につなげます。

(4) 歩行者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、歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障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推進します。

(5) 災害に備えた道路交通環境の整備【重点事項】

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的確な実施や情報提供等の充実を図ります。

ア 災害に備えた道路の整備

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。

また、豪雨・豪雪時等においても、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します。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備を推進します。

さらに、地震・津波等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を推進します。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を確認した上で、災害対策基本法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。

ウ 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、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交通情報の提供等に資するため、交通流監視カメラ、車両感知器、道路交通に関する情報提供装置等の整備を図るとともに、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を推進します。

エ 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進します。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置を推進するとともに、地図を活用した多言語表記の実施等により、国際化の進展への対応に努めます。

外国人の交通安全対策を推進するため、外国人運転者の交通事故多発箇所等において、英語表記等の看板による注意喚起等の取組を強化します。

(6) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

円滑・快適に利用できる道路交通環境を整備することが、交通安全の推進には不可欠です。

道路の使用及び占用の適正化等によって、道路交通の円滑化を進めるほか、休憩場所の提供や分かりやすい道路標識等の整備、冬季の積雪・路面凍結対策などの地域に応じた安全の確保などを図ります。

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(7) 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。

(4) 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、市街地を重点として、実態把握、強力な指導によりその排除に努め、沿線住民を始めとする道路利用者に対し、啓発活動を積極的に行います。

(7) 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交通事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進します。

イ 休憩施設等の整備

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、都市間の一般道路において追越しのための付加車線や「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進します。

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、道路の破損、欠陥又は異常気象など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。

エ 地域に応じた安全の確保

交通の安全は地域に根ざした課題であることから、地域の人々のニーズや道路の利用実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行います。

また、積雪寒冷特別地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、信号灯器の縦型化、信号機付加の押ボタンのソフトタッチ式改良等を推進するとともに、積雪・凍結路面对策として予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪や凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進します。

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

- 交通安全の推進には、市民が交通事故防止を自らの課題として認識することが必要であることから、幼児から高齢者に至るまでの各世代において、段階的かつ体系的な交通安全教育を推進する必要があります。
- 交通安全は、市民一人一人の安全意識により支えられることから、大田市交通対策協議会の構成メンバーをはじめとする交通安全推進機関、団体が相互に連携して、市民挙げての交通安全推進活動の強化を図る必要があります。
- 高齢化が進展する中で、過去5年の交通事故死傷者数における高齢者の死傷者数の割合は3割程度となっています。高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、高齢者の特性を知り、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発活動を強化する必要があります。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育等の推進【重点事項】

幼児から高齢者に至るまで、ライフステージに応じて段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、若者が交通社会の一員として自ら主体的に交通安全の啓発に取り組めるような環境を整備します。

また、高齢化が進行する中で、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を保護し、高齢者の特性を知り、高齢者に配慮する意識を高めるよう啓発活動を推進します。

特に、自転車事故が最も多くなる年代となる中学生・高校生等に対して、ヘルメットの着用促進等の交通安全教育を強化する必要があります。

また、急速な技術の進展、自動運転社会の進展、新たなモビリティ等の道路交通の変化等に応じて、新たに設けられたルールを的確に理解し、着実に守ることが重要であるため、生涯を通じた交通安全教育を行う必要があります。

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等においては、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を行います。

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。

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等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が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。

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。

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健全な社会人を育成することを目標とします。

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、運転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を図ります。

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、教職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、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を促します。

このほか、令和8年4月から、いわゆる早生まれの高校生についても高校卒業までの運転免許試験の受験を可能とするため、普通仮免許と準中型仮免許の取得可能年齢が17歳6か月に引き下げられます。こうした制度改正について周知を図るとともに、運転免許自体の取得可能年齢は引き続き18歳以上であることから、仮運転免許期間中の違法な運転や交通事故を防止するため、警察と学校、自動車教習所、関係機関が連携し、交通安全教育を行います。

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、運転免許取得時及び運転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、大学生等に対する自転車の安全な利用を始めとする交通安全教育の充実に努めます。その際、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についてもSNS等を利用するなど、積極的に交通安全について学ぶ機会を設けるよう努めます。

運転免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所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、社会教育施設における社会人を対象とした学級・講座等において自転車、特定小型原動機付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、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、特定小型原動機付自転車や二輪車・自動車の交通事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努めます。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進【重点事項】

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自

転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得することを目標とします。

(2) 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の、大田市交通対策協議会をはじめ、県・市町村・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。

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、夕暮れ時から夜間における交通事故防止、高齢者やこどもの交通事故防止、飲酒運転の根絶等、時節や全国的な交通情勢及び地域の実情に即した重点を定めます。

また、交通安全に対する市民の意識の向上を図り、市民一人一人が交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするとともに、春及び秋の全国交通安全運動期間中に「交通事故死ゼロを目指す日」を設定し、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開します。

このほか、交通安全決起大会や交通安全県民大会への参加など、市民総参加のきめ細かな交通安全活動を促進するとともに、交通事故多発警報発令時における緊急な啓発活動を行います。

イ 歩行者の安全確保【重点事項】

(7) 横断歩行者

信号機のない横断歩道での交通死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いことから、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、交通安全教育等を推進します。

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遵守及び信号機のない場所で横断するときは手をあげるなど、運転者に対して横断する意思を明確に伝える必要があることや、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といった、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育等を推進します。

また、歩行者の危険な違反を認知した場合、警察官による積極的な指導と是正を行い、遵法意識の向上を図ります。

さらに、高齢の歩行者は、加齢に伴う歩行速度の低下により横断に時間を要するため交通事故の危険性が高まることを踏まえ、横断時の交通事故防止のための交通安全教育を推進するとともに、運転者に対して、このような高齢者の行動特性について注意喚起を行います。

(4) 反射材用品の普及促進

薄暮の時間帯から夜間における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

安全教育を推進します。

反射材用品等の普及に当たっては、明るい目立つ衣類等の着用に加え、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品の情報提供に努めます。

ウ 自転車の安全利用の推進【重点事項】

(7) 自転車の安全対策の強化

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するための交通安全教育等を強化します。

令和6年11月に施行された、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進するほか、交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解等を徹底する取組を推進します。

また、令和8年4月から交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が施行されたことを踏まえ、次のとおり自転車の安全対策を強化します。

- 全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務化を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和4年法律第32号）の施行を踏まえ改めて示された「自転車安全利用五則」（令和4年11月1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、自転車乗車時の頭部保護の重要性や、全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメットの着用を始めとした交通ルール・マナーについての広報啓発、交通安全教育等の充実を図ります。
- 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、自転車利用者には歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進するとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の広報啓発を推進します。
- 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。
- 高校等と連携した自転車通学時のヘルメット着用促進等による着用率の向上適用を図るとともにヘルメット着用の取組を推進します。
- 高齢者に対して、加齢に伴う身体機能低下の自覚とそれに応じた安全運転を促すとともに、自転車が運転免許証の返納後の交通手段となり得ることを視野に入れた教育を推進します。
- 自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働きかけ、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進します。
- 夕暮れ時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。
- 駆動補助機付自転車及び普通自転車の型式認定制度及び安全基準適合品の利用を促進します。

○電動アシスト自転車の事故状況の分析や、車両特性を踏まえた注意喚起を推進します。

○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。

○交通反則通告制度についての広報啓発を推進します。

(イ) 自転車の交通安全教育の推進

自転車の交通安全教育は、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、自転車の安全・安心な運転に必要な事項を習得することができるように、教育内容をまとめて策定された「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、民間事業者や様々な教育主体が、それぞれの持つ教育機会に応じた交通安全教育を推進します。

エ 自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進【重点事項】

(ア) 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転を防止するため、その罰則の重さを認識するとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し車外に出ることなく110番通報するなどの対応、ドライブレコーダーが被害を受けたことの認定に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等について、SNSを含めたインターネット、広報誌等の各種媒体、交通情報板、各種交通安全イベントや交通安全教室等の場を効果的に活用するなど広報啓発活動を推進します。

(イ) 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、関係機関・団体、事業所等が一体となった飲酒運転根絶署名活動等、飲酒運転の根絶の機運醸成を促す取組の展開を推進します。

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等、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」という市民の規範意識の更なる向上を図ります。

全国的に、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交通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、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、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ります。

(ウ) 「ながらスマホ」対策の強化

全国的に自動車運転中の携帯電話使用等による交通死亡・重傷事故が増加している状況に鑑み、「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止されていること、及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進するほか、関係事業者等や安全運転管理者による教育の徹底を推進します。

また、「ながらスマホ」の危険性を実感できる交通安全教育を推進します。

(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シートベルト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ための広報啓発を推進します。特に、後部座席のシートベルトについて、着用率の向上を図るため、非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなることを引き続き周知することや、バス・タクシーにおいては運転者から旅客に対し着用を促す働きかけをすること、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトの着用効果体験できる装置を用いた参加・体験・実践型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて全席におけるシートベルト着用徹底の普及啓発活動を展開します。妊婦やそのパートナーに対して、シートベルトの正しい着用が交通事故の被害から母体や胎児を守ることにについて広報啓発を推進します。

(オ) 児童を含む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とともに、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。

また、6歳以上であっても、体格等の事情により、シートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいことについての理解、普及及びその実践を呼び掛けるなど、広報啓発を強化し、適切なチャイルドシートの使用の定着化を図ります。

チャイルドシートの使用効果と正しい使用方法について、不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることを注意喚起し、幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店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、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。

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を行います。

(カ) 高速自動車国道における法定速度の引上げと逆走防止

令和6年4月に、高速自動車国道における大型貨物自動車等の法定速度が80キロメートル毎時から90キロメートル毎時に引き上げられたことに関し、大型貨物自動車等に限らない、幅広いドライバーに対して、車種別の最高速度や通行帯等に係る交通ルールの遵守等の重要性について広報啓発を図ります。

また、高速自動車国道等における逆走事故・事案の防止のため、関係機関において広報啓発を進めます。

(キ) 二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車乗車中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっております。二輪車運転者の被害軽減を図るため、顎紐をしっかり締めるなど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するなど、頭部と胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

(ク) トラクターの交通事故防止対策の促進

乗用型トラクターの交通事故を防止するため、作業機を装着・けん引した状

態で道路を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を図ります。

(ケ) 先進技術に関する正しい理解の促進

縦・横方向の運転補助機能（DriverControlAssistanceSystem）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、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、受け手に応じ適時・適切に届けることや、交通安全教育を推進することにより、関係者の交通安全に関する意識を高めます。

オ 新しい小型モビリティの安全対策【重点事項】

(ア) 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車について、6キロメートル毎時の速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車が一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていること、車道における左側通行の徹底、車両用信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であること等について、関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、若い世代を中心に様々な機会を利用し安全教育を進めます。

また、関係事業者が取り組むべき交通安全対策について定めた「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン」に基づく安全対策を推進します。

(イ) ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットを着用しなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関、販売事業者等と連携して、周知を図ります。

また、ペダル付き電動バイクの安全な利用を確保するため、販売事業者が販売時に販売するペダル付き電動バイク等の電動モビリティの車両区分を明示することや飲食物等の配送業務を委託する事業者において、配達員がペダル付き電動バイク等の電動モビリティを配送業務に使用しようとする場合に正確な車両区分を登録させること等、「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」に基づき関係事業者が取り組むべき交通安全対策の推進を図ります。

カ その他

(ア) 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、関係機関・団体と連携し、各種交通安全キャンペーンを積極的に展開することにより、市民一人一人が交通安全を自らの問題としてとらえ、これを実践するような効果的な広報活動を実施します。

そのため、テレビ、ラジオ、新聞、雑誌、ポスター、SNS を含めたインターネット、街頭ビジョン等の広報媒体を活用して、交通事故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、分かりやすく実効の上がる広報を次の方法により行います。

○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、こども、高齢者等を交通事故から守るとともに、シートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用、「ながらスマホ」の危険性の周知、飲酒運転・妨害運転等の悪質・危険な運転の根絶気運の高揚を図ります。

○通学で自転車を利用する機会の多い中学生・高校生や特定小型原動機付自転車を利用する若い世代を中心に、SNS を活用するなどし、自転車や特定小型原動機付自転車の交通ルールについて、分かりやすく、かつ、効果のある広報啓発活動を推進します。

○全国交通安全運動期間に合わせた街頭啓発活動やポスター・チラシの配布、交通死亡事故多発警報の発令時の緊急情報提供など、関係機関・団体に対するタイムリーな情報提供を行います。また、大田市交通安全決起大会を開催し、一日警察官の任命や通行ドライバーへの交通安全啓発グッズの配布を継続的に実施します。

○歩行者・自転車利用者・運転者が、日頃利用している道路での交通事故の発生実態を周知し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、インターネット等を通じて交通事故データ及び交通事故多発地点に関する情報の提供に努めます。

(イ) その他の啓発活動の推進

○高齢者の交通事故防止に関する意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行います。

○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、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がいらない状況におけるハイビームの使用や、歩行者及び自転車利用者の反射材着用による被視認性の向上について、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、関係機関・団体と連携し、反射材の視認・着用効果を理解させる交通安全教育を強化します。

○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図ることができるよう、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ、事故多発地点等に関する情報の提供・発信に努めます。

(3) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進【重点事項】

交通安全を目的とする民間団体や交通ボランティア等については、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、その主体的かつ継続的な活動を促進します。

また、地域団体、自動車関連団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が効果的かつ積極的に行われるよう、交通安全運動等の機会を通じて働きかけを行います。そのため大田市交通対策協議会を中心に、交通安全対策に関する行政・民

間団体間で定期的に連絡協議を行い、市民挙げての活動を推進します。

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。

交通安全活動の重要な担い手である民間団体について、継続的な活動を確保するために、これらの支援を推進します。

(4) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進【重点事項】

交通安全は、市民のみにとどまらず、市内を訪れ、関わりを有する通勤・通学者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していきます。

このため、交通安全意識の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と市民が協働し、それぞれの地域に応じた身近な活動を推進します。

3 安全運転の確保

- 安全運転を確保するには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、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。
特に高齢運転者に対しては、運転免許証の更新時における高齢者講習、認知機能検査及び運転技能検査を適切に実施するとともに、受講者等の交通事故を分析し、その結果を踏まえて実施課題の見直しを行うなど、高齢者の交通事故を防止するための新たな対策を講じていきます。
- 運転者に対して、横断歩道では歩行者が優先であることを含め、高齢者、障がい者や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向上を図ります。
- 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努めるとともに、交通労働災害の防止等を行うための取組を進めます。
- 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、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

安全運転を実践できる運転者を育成するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、運転免許取得時及び取得後の教育の充実に努めます。

ア 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努めます。

イ 二輪車安全運転対策の推進

二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習を推進し、二輪車の二人乗りについての知識・技能の向上、乗車時のヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用など、二輪車の特性に応じた安全教育に努めます。

また、自動車教習所の教習施設及び体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努めます。

ウ 高齢運転者対策の充実【重点事項】

(7) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努めます。

特に、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、高速道路における逆走防止や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教育を行うなど、効果的かつ効率的な教育に努めます。

(4) 臨時適性検査の確実な実施

認知機能検査、運転適性相談の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については、運転免許の取消等の適切な行政処分を行います。

また、臨時適性検査の円滑な実施のため、認知症専門医等との連携を強化するなど、体制の強化に努めます。

(7) 運転技能検査の適切な実施

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査について、一時停止等を実施する課題を通して運転技能を適切に評価するとともに、その結果を踏まえた交通事故防止に資する安全指導を実施します。

(1) 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、高齢運転者に対する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、高齢者マークを表示した車両に対する保護意識の向上に努めます。

(4) 高齢者支援施策の推進

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、住民や交通事業者等の幅広い関係者が共同で地域公共交通計画を策定した上で、利用促進を含めた公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進します。加えて、観光や福祉等の幅広い地域の関係者の連携と協働を推進し、地域交通のり・デザインを全面的に展開することで、公共交通機関の利用促進につなげます。

また、公共・日本版ライドシェア等の普及などを通じて、「交通空白」の解消に取り組みます。

さらに、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図るなど、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ります。

(2) 安全運転管理の推進【重点事項】

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、令和5年12月から実施されることとなった安全運転管理者による運転者に対する運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務化が確実に履行され、また、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、安全運転管理

業務が確実に実施されるよう、指導を行います。

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【重点事項】

事業用自動車の交通事故死者数・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自動車総合安全プランに基づき、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等について関係者（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 運行管理未実施、飲酒運転の根絶

平成28年に発生した、軽井沢スキーバス事故のような悲惨な交通事故を二度と起こさないため、輸送の安全に向けた意識の醸成や啓発を新たに継続的に取り組むほか、運行管理未実施、改善基準告示違反や飲酒運転等悪質な法令違反を根絶するため、監査体制の充実等、悪質事業者に対する監査を強力に実施していきます。

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、飲酒運転を防止するための具体的な取組やアルコールが身体に及ぼす影響等を分かりやすくまとめたほか、アルコール依存傾向の強い運転者に関する症状の把握や治療の必要性について記載した「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」の周知、常習飲酒者に対するスクリーニング検査の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指します。

また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続けます。

さらに「ながらスマホ」、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うとともに、それに資する運転中の運転者の状況を確認できる機器の普及を促進します。

イ 少子高齢社会における交通事故の防止対策

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、高齢運転者による交通事故防止対策を推進するとともに、運転者不足に伴い外国人人材の活用等今まで運送事業において運転業務を行っていない者による運行の増加が一定数見込まれるところ、これらの者による運転業務においても安全運行が確実に行われるための方策を講じていきます。

ウ 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・監督マニュアルを随時見直すとともに、より効果的な指導方法を確立等更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施します。

エ 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、交通事故の未然防止に向けた取組を促進します。

オ 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、中小の事業者への受信費用の補助制度を通して、特定疾患等のスクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施します。

カ 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進

大田市及び市内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。

(4) 交通労働災害の防止等

長時間労働を原因とする交通労働災害の防止を図るため、「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知徹底を行い、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及び適正な走行管理、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。

(5) 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応えるため、ICT等を活用しながら、道路利用者に対し、必要な道路交通情報等を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するとともに、情報提供・提供体制の充実を図ります。

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・連絡先等事故の際に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、危険物輸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活用を図ります。

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、津波、火山噴火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。

このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及や情報の利活用促進に努めます。

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・実用化が急激に進み、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反面、相次いで発生している高齢運転者による事故やこどもの安全確保も喫緊の課題となっており、先進安全技術の更なる活用・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す。
- 先進安全技術の導入により自動車の構造が複雑化する中、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) 自動車の検査及び点検整備の充実【重点事項】

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせて進化する自動車技術に対応する自動車検査体制の整備を推進し、道路運送車両法に基づく自動車検査の確実な実施を図ります。

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、整備管理者研修等あらゆる機会をとらえ、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。

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。

(2) 自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進

自動車使用者に対して、自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進し先進安全自動車（ASV：Advanced Safety Vehicle）技術等の自動車の安全に関する先進技術の市民の理解促進を図ります。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を提供し、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図ります。

(3) リコール制度の充実・強化

自動車装置の共通化・モジュール化が進み、大規模なリコールをより迅速かつ確実に実施するため、装置製作者等からの情報収集体制の強化を図ります。

自動車不具合情報ホットラインの認知度を高めるための広報活動を行い、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を強化するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図ります。

(4) 自転車の安全性の確保【重点事項】

近年、電動アシスト自転車の基準を満たさず、運転免許を要する一般原動機付自転車等に該当する車両を電動アシスト自転車として、安易に販売する事業者が見られ、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、駆動補助付自転車及び普通自転車の型式認定制度を周知し、適切に運用することがより重要となっています。

自転車の安全性を確保するため、関係団体が実施している自転車の安全性向上を目的とする各種マーク制度（BAA、TS、SG、JISの各マーク等）の普及に努め、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の醸成を図ります。

また、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促進を図ります。

さらに、夕暮れ時から夜間における交通事故の防止を図るため、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。

5 道路交通秩序の維持

- 交通事故を防止し、安全で安心な交通を確保するためには、それぞれの道路交通の主体が交通ルールを遵守することが必要不可欠であり、交通安全教育等とともに、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族等対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。
- 暴走行為に対しては、暴走させない環境づくりを推進します。

(1) 道路交通秩序の維持のための交通安全教育の推進

安全で安心な交通を確保するため、交通ルールの順守に関する交通安全教育を推進し、道路交通秩序維持に努めます。

(2) 暴走族等対策の推進

暴走行為を未然に防止し、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、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推進します。

ア 関係機関・団体との連携

青少年関係機関・団体と連携して、情報共有を図り、青少年の暴走行為の未然防止を図ります。

また、家庭、学校、職場、地域等関係機関・団体との連携の下、暴走族の解体、

暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援活動を徹底します。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集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、関係機関・団体が連携を強化して暴走行為等ができない道路交通環境づくりを講じることとします。

その他、各種広報媒体の活用や街頭活動の機会を捉えて、青少年の暴走行為を阻止するための啓発活動を推進し、暴走行為を許さない環境づくりを行います。

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、被害を最小限にとどめるため、道路上で発生した交通事故に即応できるよう救助・救急体制、救急医療体制の連携の確保と一層の整備を促進する必要があります。
- 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、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必要があります。

(1) 救助・救急体制の整備

交通事故に起因する救助活動の増大や事故の複雑多様化に対処し、高速自動車国道等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、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制の整備を図ります。

ア 救助・救急体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助・救急活動の増大や事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救急関係機関における救助・救急体制の整備・拡充を図ります。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実【重点事項】

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応するため、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

交通事故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：Automated External Defibrillator）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します。

心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図るため、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、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 の使用を含む）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、高等学校等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 の使用を含む）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【重点事項】

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、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・救急用資機材の装備の充実【重点事項】

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の整備を推進します。

カ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進【重点事項】

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、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて連携を図り、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進します。

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 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道等における救急業務について、大田市と西日本高速道路株式会社は相協力して適切かつ効率的な人命救助を行うために、通信連絡体制等の充実を図るなど連携を強化するとともに、救急業務実施体制の整備を推進します。

さらに、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を推進します。

ケ 緊急通報システム（HELP）・事故自動通報システム（ACN）の活用促進

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に自動通報すること等により緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP：Help system for Emergency Life saving and Public safety）や先進型事故自動緊急通報装置（AACN:Advanced Automatic Collision Notification）の広報・啓発を含めた活用を促進します。

(2) 救急医療体制の整備

交通事故による負傷者の救命率・救命効果をより向上させるため、救急医療体制の整備を図ります。

ア 救急医療機関等の整備

休日・夜間急患センターの設置や初期救急医療機関の整備を推進します。

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、県内の医療機関と連携し医療体制の整備を図ります。

さらに、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との連携を強化し、緊急医療体制の充実を図ります。

イ ドクターヘリ事業の推進

医師や看護師が同乗し、救命医療を行いながら、救急患者を搬送できるドクターヘリ（平成23年6月運航開始）の活用により、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症の軽減を図ります。

(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。

なお、これらは道路交通に限らず、全ての交通分野における大規模な事故についても同様に行います。

7 被害者等支援の充実と推進

- 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交通事故被害者等に対する支援の重要性から犯罪被害者等基本法の下、交通事故被害者等への交通事故相談業務など総合的な施策の推進が必要です。

(1) 交通事故相談業務の充実

交通事故被害者等は、損害賠償などの交通事故に関する知識や情報が不十分な場合が少なくないことから、相談の機会を提供している県交通事故相談所における相談体制を確保します。

また、その相談内容に応じて、日本司法支援センターとの連携等、関係機関・団体等の紹介等により、円滑かつ適正な相談活動を推進します。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

県交通事故相談所、警察、日弁連交通事故相談センター、民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関と連携を図り援助活動を推進します。

ア 交通事故相談活動の推進

県交通事故相談所を活用し、地域における交通事故相談活動を、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、団体等と連携を図り円滑かつ適正な相談活動を推進します。

また、交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、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、交通事故当事者等に対し広く相談の機会を提供します。

イ 損害賠償の援助活動等の強化

関係機関が行う人権相談において交通事故に関する人権相談を取り扱うとともに、関連団体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業務の充実を図ります。

(3) 交通事故被害者等支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

自動車事故による被害者救済の充実を期するため、独立行政法人自動車事故対策機構が行う各種資金貸付制度の利用促進について、積極的な広報活動を行います。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した支援の推進

県交通事故相談所、警察や交通安全活動推進センターにおける交通事故相談に当たっては、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を推進します。

(4) 無保険（無共済）車両対策の徹底

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制度に関し、自動車損害賠償責任保険（共済）の重要性等について広報活動等により広く市民に周知するとともに、街頭における指導取締り等を強化し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

また、ペダル付き電動バイクや電動キックボードなど新たなモビリティに対しても引き続き自動車損害賠償責任保険（共済）の加入促進のために周知を図ります。

8 研究開発及び調査研究の充実

- 交通事故の要因がますます複雑化、多様化する中で、有効かつ適切な交通安全対策を推進するため、人、道路、車の3要素それぞれの関連分野で、研究開発、調査研究を一層推進するとともに各分野協力の下、総合的な調査研究の充実が必要です。
- 交通安全対策の推進を図るため、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、関係機関・団体に対する指導、資料の提供等によりその成果の普及を図ります。

(1) 道路交通の安全に関する研究開発の推進

交通安全対策のより効率的、効果的な推進を図るため、各種の対策による交通事故削減効果及び人身障害等事故発生後の被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うためのデータ収集、分析・効果予測方法の充実を図ります。

また、多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測手法の検討を図ります。

(2) 道路交通事故の分析と活用

交通事故実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の減少に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故分析センターを積極的に活用して、人、道路及び車両について総合的な観点から事故分析を行い、効果的な交通安全施策を行っていきます。

また、交通事故調査・分析に係る情報を積極的に提供し交通安全に対する意識の高揚を図ります。

(3) 高齢者の交通事故防止に関する調査研究

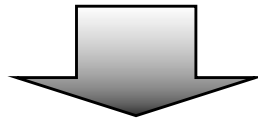
高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう、適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進します。

また、高齢者の事故防止に有益な最新の先進技術搭載車種の周知、試乗会の実施など、普及・活用促進の取組を推進します。

第2章 鉄道交通の安全

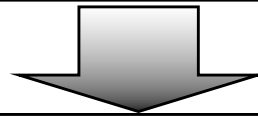
1 鉄道事故のない大田市を目指して

- 鉄道は、多くの市民が利用する生活に欠くことのできない交通手段です。
- 市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進します。



2 鉄道交通の安全についての目標

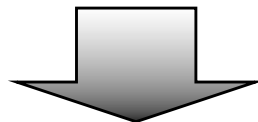
- 列車の運転による乗客の死者数ゼロ
- 鉄道運転事故全体の死者数減少



3 鉄道交通の安全についての対策

《2つの視点》

- ① 重大な列車事故の未然防止
- ② 利用者等の関係する事故の防止



《7つの柱》

- ① 鉄道交通環境の整備
- ② 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ③ 鉄道の安全な運行の確保
- ④ 鉄道車両の安全性の確保
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の推進
- ⑦ 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない大田市を目指して

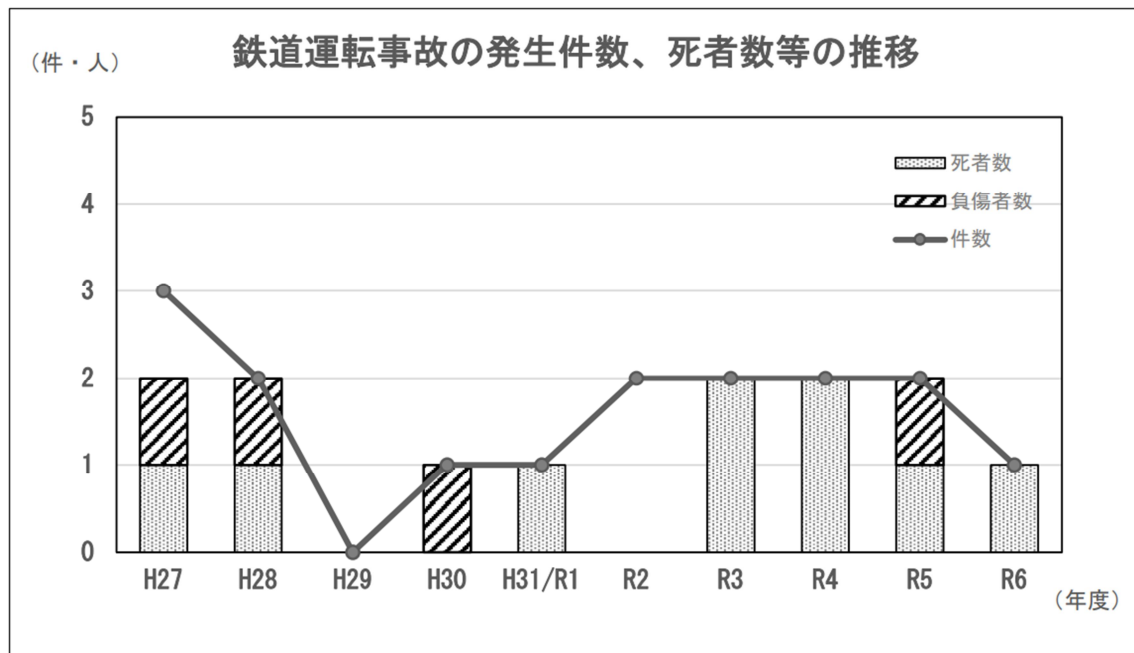
人や物を大量に、高速に、かつ定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下同じ。）は、市民生活に欠くことのできない交通手段です。

現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあります。

また、ホームでの接触事故等の鉄道人身障害事故と踏切障害事故を合わせると鉄道運転事故全体の約9割を占めていることから、利用者等が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ます。

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

I 鉄道事故の状況



資料出所：中国運輸局鉄道部

鉄道の運転事故は全国的に見ると、長期的には減少傾向にあり、令和6年度は596件で、死者数は245人でした。

なお、平成17年には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故、及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生し、平成18年から令和6年まで乗客の死亡事故は発生していませんでしたが、令和7年に乗客1人が死亡した長野電鉄長野線鉄道人身障害事故が発生しています。

県内における鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にありますが、令和2年度から令和6年度までの5年間に9件（死者6人、負傷者1人）の事故が発生しています。

Ⅱ 近年の鉄道運転事故の特徴

令和３年度から６年度の鉄道運転事故の特徴としては、鉄道人身障害事故は約５割から約６割、踏切障害事故は約３割から約４割を占めており、両者で鉄道運転事故件数全体の約９割を占めています。

また、死者数については、鉄道人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めています。県内で令和６年度に発生した１件の鉄道運転事故は、人身障害事故です。

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

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、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。

しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図る必要があります。

また、ホーム等における鉄道人身障害事故と踏切障害事故を合わせると鉄道運転事故全体の約９割を占めており、このうち利用者等の関係する事故が多いことから、対策を講じる必要があります。

Ⅱ 鉄道交通安全対策

前述の視点を踏まえ、鉄道交通安全対策を次の７つの柱で実施します。

- １ 鉄道交通環境の整備
- ２ 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ３ 鉄道の安全な運行の確保
- ４ 鉄道車両の安全性の確保
- ５ 救助・救急活動の充実
- ６ 被害者支援の推進
- ７ 鉄道事故等の原因究明と再発防止

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・改良を進めます。

特に、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地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図ります。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についても推進します。

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等を推進します。

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、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進します。

さらに、駅施設等について、高齢者、視覚障がい者等を始めとする全ての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドアの整備を加速化するとともに、ホームドアのない駅での視覚障がい者の転落事故を防止するため、新技術等を活用した転落防止対策を推進します。

加えて、線路を横断しないよう注意喚起する看板の設置や侵入防止のための柵の設置等の対策について、情報共有等を図ります。

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置（ATS）等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等の整備について、引き続き推進を図ります。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道運転事故の約9割を占める鉄道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、鉄道事業者への保安監査等を実施し、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、迅速かつ的確に対応します。

さらに、運転士等の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図ります。

(1) 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、計画的に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施します。

また、計画的な保安監査のほか、重大な事故等の発生等の際にも臨時に保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなどして、保安監査の充実を図ります。

(2) 運転士等の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施します。
また、乗務員の資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導します。

(3) 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鉄軌道保安連絡会議を開催し、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・共有することによる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します。

(4) 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、火山噴火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全輸送に努めます。

また、気象、地震、津波、火山現象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ります。

さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及や情報の利活用促進に努めます。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国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、大規模な事故等が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・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、在留外国人及び訪日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。

(6) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道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への取組及び事業者によるコンプライアンスの徹底を意識付ける取組を的確に確認します。

(7) 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合等、気象状況により列車の運転に支障が生じるおそれが予測されるときは、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指導します。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、多言語案内体制の強化も指導します。

4 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直します。

5 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、鉄道職員に対する自動体外式除細動器（AED）の使用を含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進します。

なお、住民に対する心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動については、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社等の関係機関において、引き続き実施していきます。

6 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、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頂きながら、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。

7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

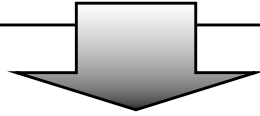
鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明を更に迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、3Dスキャン装置等を用いた3次元測量やCTスキャン装置を用いた非破壊検査による科学的かつ客観的な調査を推進し、解析手法の高度化を図ります。

また、事故等の調査結果を有効活用する観点から、特定の事故類型の傾向・問題点・防止策の分析結果や、個別の事故等調査の結果を分かりやすい形で紹介する「運輸安全委員会ダイジェスト」等により、事故等の防止につながる普及啓発活動を行います。

第3章 踏切道における交通の安全

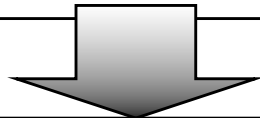
1 踏切事故のない大田市を目指して

- 踏切事故は、長期的には減少傾向にありますが改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない大田市を目指します。



2 踏切道における交通の安全についての目標

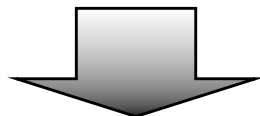
- 踏切事故件数ゼロ



3 踏切道における交通の安全についての対策

《視 点》

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的な対策の推進



《4つの柱》

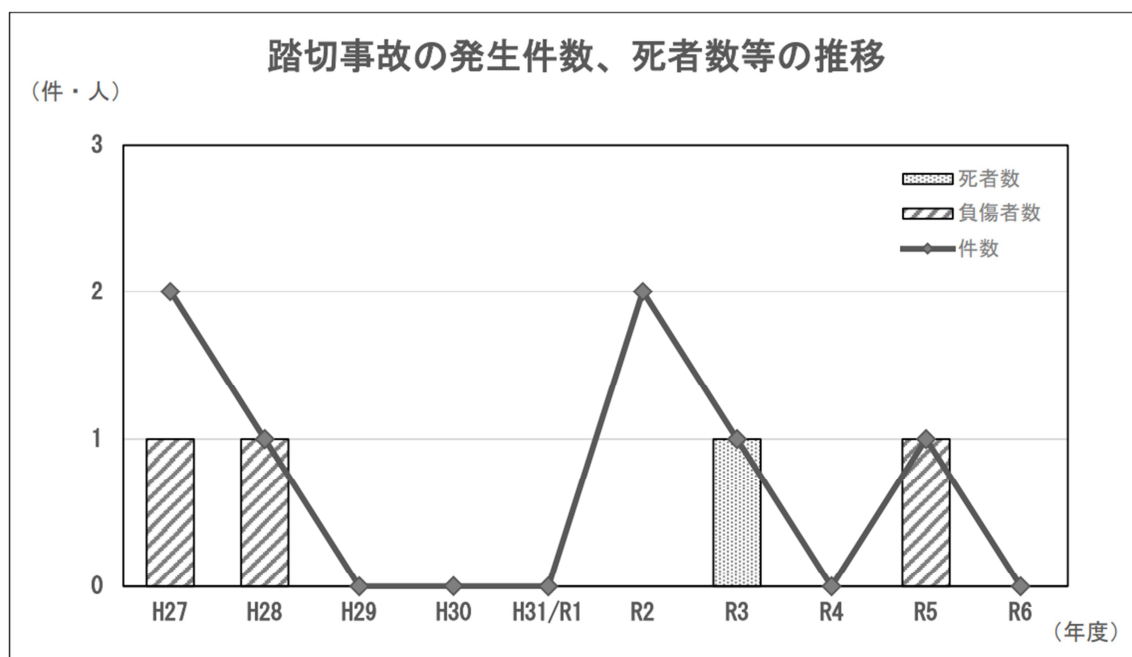
- ① 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進
- ② 踏切道の統廃合の促進
- ③ 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施
- ④ その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない大田市を目指して

踏切事故の防止及び交通の円滑化を図るため、踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号）等に基づき、踏切道の立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化及び踏切保安設備の整備等の対策を推進することにより、踏切事故のない大田市を目指します。

I 踏切事故の状況



資料出所：中国運輸局鉄道部

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）は全国的に見ると、長期的には減少傾向にあり、令和6年度は217件、死者数は87人となっています。

踏切事故は長期的には減少しており、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられます。しかし、踏切事故は鉄道の運転事故の約4割を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。

県内においては、令和2年度から令和6年度までの5年間に4件の踏切事故（死者1人、負傷者1人）が発生し、鉄道の運転事故の約4割を占めている状況にあります。

II 近年の踏切事故の特徴

令和3年度から令和6年度の全国の踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道）が最も多いが、踏切道100か所当たりの発生件数でみると、第4種踏切道が最も多くなっている②

衝撃物別では自動車と衝撃したものが約４割、歩行者と衝突したものが約４割を占めている③原因別でみると直前横断によるものが約５割を占めている④踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約４割を占めていること等が挙げられます。県内における令和２年度から令和６年度までの５年間に発生した踏切事故４件を原因別にみると、直前横断が３件、停滞が１件となっています。

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、多数の死者を生じるなど重大な結果をもたらすおそれがあります。

そのため、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残されている現状にあること、これらの対策が、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、高齢者等の歩行者対策、バリアフリー化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かつ積極的に推進することとします。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討します。

さらに、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元、これまでの対策実施状況、対策の効果等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことも重要です。

II 踏切道における交通安全対策

- | |
|---|
| 1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進 |
| 2 踏切道の統廃合の促進 |
| 3 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施 |
| 4 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 |

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、バリアフリー化の促進

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築に当たっては、極力立体交差化を図ります。

加えて、立体交差化まで時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良、カラー舗装、歩行者等立体横断施設の設置、規制看板の設置によるピーク時の流入抑制や駐輪場整備等の一体対策を促進します。また、踏切横断交通量削減のため、駅の入出り口の新設や密接関連道路の整備等の踏切周辺対策を促進します。

歩道が狭隘な踏切についても、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等、事故防止効果の高い構造への改良を促進します。

さらに、平成 27 年 10 月の高齢者等による踏切事故対策検討会の取りまとめ及び令和 6 年 1 月に改定した「道路の移動円滑化に関するガイドライン」を踏まえ、平滑化や踏切道内誘導表示の設置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を促進します。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進します。

2 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、迂回路の状況等を勘案して、第 3、4 種踏切道等地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進します。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近隣踏切道の統廃合を行わずに実施できることとします。

3 踏切保安設備等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行うとともに、統廃合や踏切遮断機の整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断等を抑制するためのゲートや柵等の設置等踏切事故の減少が期待できる設備の整備を促進します。主要な地方都市にある踏切道のうち、列車運休本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くします。

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、オーバーハング型警報装置、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ます。

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、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化や、AI 等を活用した更なる踏切安全対策を推進します。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂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。

4 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

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進します。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行います。

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の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、適切に対応します。

また、ICT 技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討します。

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の支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進します。