

東広島市交通安全計画

【第11次 令和3（2021）年度～令和7（2025）年度】

令和3（2021）年12月

東広島市交通安全対策会議

はじめに

東広島市は、昭和49（1974）年の市制施行以来、賀茂学園都市建設・広島中央テクノポリス建設などの計画的なまちづくりを進め、学術研究機能の集積や新たな企業立地をはじめ、高速交通網の整備を促進し、都市としての骨格形成が着実に進む中、人口は平成17年の1市5町の合併もあり、市政施行当初と比較して約3倍の19万人となり大きく発展してまいりました。

一方、出生数の低下と平均寿命の延伸による超高齢化社会の到来により、本市においても今後高齢化が一層進むことが見込まれる中で交通事故の当事者となる高齢者は増加し、さらに全国的に次代を担う子供のかげがえのない命が犠牲となる痛ましい交通事故が後を絶たないなど交通事故は今なお市民の身近な危険となっています。

こうした中で、交通安全の諸対策は、市民が安全で安心して暮らすことができる社会を実現するために極めて重要な要素であり、今後も更なる対策が必要でございます。

本市におきましては、交通安全対策基本法が制定された昭和45年以降、これまで10次にわたり「東広島市交通安全計画」を策定し、交通安全対策を推進してまいりました。

「第10次東広島市交通安全計画」では、「令和2年までに交通事故死者数7人以下（内高齢者2人以下）、発生件数620件以下」という計画目標を掲げ交通安全対策に取り組んだ結果、令和2年の交通事故死者数は6人（内高齢者4人）、交通事故発生件数は315件となり、交通事故死者数及び交通事故発生件数については抑制目標を達成することができましたが、残念なことに平成28年を除き、高齢者死者数にかかる抑制目標を達成することができませんでした。

こうした状況などを踏まえ、高齢者、子供等の交通弱者の安全を一層確保する「人優先」の交通安全思想を基本として、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めた「第11次東広島市交通安全計画」を策定したところでございます。

今後は、本計画に基づき、市をはじめ関係機関・団体と市民が様々な形で協働して取り組み、地域の交通実態に即した効果的な交通安全施策を推進することで、究極的には交通事故のない東広島市の実現を目指してまいりますので、皆様方におかれましても、それぞれの立場から積極的に取り組んでいただきますようお願い申し上げます。

令和3（2021）年12月

東広島市交通安全対策会議会長

東広島市長 高垣 廣徳



目 次

第1部 計画の基本理念	1
1 交通社会を構成する三要素	3
2 これからの5年間(計画期間)において特に注視すべき事項	4
3 横断的に重要な事項	5
第2部 道路交通の安全	7
第1章 道路交通事故のない社会を目指して	10
第2章 道路交通の安全についての目標	13
第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し	13
1 道路交通事故の現状	13
2 道路交通事故の見通し	17
第2節 交通安全計画における目標	18
第3章 道路交通の安全についての対策	20
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	20
1 重視すべき視点	20
(1) 高齢者及び子供の安全確保	20
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	22
ア 歩行者の安全確保	22
イ 自転車の安全利用	23
(3) 生活道路における安全確保	25
(4) 先端技術の活用推進	25
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	25
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	26
第4章 講じようとする施策	28
第1節 道路交通環境の整備	28
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	28
(1) 生活道路における交通安全対策の推進	29
(2) 通学路等における交通安全の確保	29
ア 通学通園路の整備	29
イ 通学通園路の設定と安全点検	30
ウ 安全な登下校指導の充実	30
(3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備	30
ア 高齢者、障害者等の安全対策	30
イ 違法駐車・駐輪等の対策による歩行空間の確保	31
2 幹線道路における交通安全対策の推進	31
(1) 事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の推進	31
(2) 事故危険箇所対策の推進	32
(3) 幹線道路における交通規制	32
(4) 重大事故の再発防止	32
(5) 適切に機能分担された道路網の整備	33
(6) 道路の改築等による交通事故対策の推進	33
3 高齢者等の移動手手段の確保充実	33
4 無電柱化の推進	34
5 効果的な交通規制の推進	34
6 モビリティ・マネジメントの推進	35
(1) 公共交通機関利用の促進	35
(2) 交通結節機能の強化	36
7 災害に備えた道路交通環境の整備	36
(1) 災害に備えた道路の整備	36
(2) 災害発生時における交通規制	37

(3) 災害発生時における情報提供の充実	37
8 総合的な駐車対策の推進	37
(1) きめ細かな駐車規制の推進	37
(2) 駐車場等の整備	38
9 道路交通情報の充実	38
10 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	38
(1) 道路の使用及び占用の適正化	38
(2) 不法占用物件の排除等	39
(3) 道路の掘り返しの規制等	39
(4) 子供の遊び場等の周知、公園の維持管理	39
第2節 交通安全思想の普及徹底	40
1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	40
(1) 幼児に対する交通安全教育の推進	41
(2) 小学生に対する交通安全教育の推進	41
(3) 中学生に対する交通安全教育の推進	42
(4) 高校生に対する交通安全教育の推進	43
(5) 成人に対する交通安全教育の推進	44
(6) 高齢者に対する交通安全教育の推進	44
(7) 障害者に対する交通安全教育の推進	45
(8) 外国人に対する交通安全教育の推進	45
2 効果的な交通安全教育の推進	46
3 交通安全に関する普及啓発活動の推進	47
(1) 交通安全運動の推進	47
ア 各季の交通安全運動の推進	47
イ 効果的な運動の展開	48
ウ 市・関係団体が一体となった運動の推進	48
エ 横断歩行者の安全確保	48
(2) 自転車の安全利用の推進	49
ア 自転車交通ルール等の周知徹底	49
イ 自転車交通事故防止対策	49
ウ 被害軽減対策	49
(3) 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	50
(4) チャイルドシートの正しい使用の徹底	50
(5) 反射材用品等の普及促進	50
(6) 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	51
(7) 効果的な広報の実施	51
(8) その他の普及啓発活動の推進	51
ア 高齢者における特性の理解	51
イ 薄暮・夜間時間帯における事故防止啓発活動	51
ウ 交通事故情報の提供	52
4 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	52
5 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	53
第3節 安全運転の確保	54
1 運転者教育等の充実	54
(1) 高齢運転者対策の充実	54
ア 高齢者に対する教育の充実	54
イ 高齢運転者標識(高齢者マーク)の活用	55
ウ 運転免許証を返納しやすい環境の整備	55
エ 認知症のおそれがある者への支援	55
(2) 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	55
(3) 悪質・危険な運転者対策の強化	55
2 道路交通に関する情報の充実	56
第4節 車両の安全性の確保	57

1	先進安全自動車(ASV)の普及促進及び高齢運転者による事故への安全対策の推進	57
(1)	先進安全自動車(ASV)の普及促進	57
(2)	高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進	57
2	自動運転車の活用の推進	57
(1)	安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取り組みの促進	58
(2)	自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取り組みの推進	58
3	自転車の安全利用の確保	58
(1)	自転車安全整備制度の普及	58
(2)	損害賠償責任保険等への加入促進	58
(3)	自転車の被視認性の向上	59
第5節	道路交通秩序の維持	60
1	交通の指導取締りの強化等	60
(1)	一般道路における効果的な指導取締り	60
(2)	自転車利用者に対する指導取締りの推進	60
2	暴走族等対策の推進	61
(1)	実態把握等の徹底	61
(2)	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	62
(3)	広報活動の推進	62
(4)	暴走行為阻止のための環境整備	62
第6節	救急・救助活動の充実	63
1	救急・救助体制の整備	63
(1)	救急・救助体制の整備・拡充	64
(2)	多数傷者発生時における救急・救助体制の充実	65
(3)	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	65
(4)	救急救命士の養成・配置等の促進	65
(5)	消防・防災ヘリコプターによる救急業務の推進	65
(6)	高速道路における救急業務実施体制の整備	66
2	救急医療体制の整備	66
3	救急関係機関の協力関係の確保等	66
第7節	交通事故被害者支援の充実強化	68
第3部	鉄道交通の安全	69
第1章	鉄道事故のない社会を目指して	71
1	鉄道事故の状況	71
2	近年の運転事故の特徴	71
第2章	鉄道交通の安全についての対策	73
第1節	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	73
第2節	講じようとする施策	73
1	鉄道交通環境の整備	73
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	74
(1)	幅広い対象への広報活動	74
(2)	安全設備の分かりやすい表示の整備等	74
3	救急・救助活動の充実	74
(1)	主要駅における防災訓練の充実	74
(2)	関係機関との連携・協力体制の強化	75
第4部	踏切道における交通の安全	76
第1章	踏切事故のない社会を目指して	78
第2章	踏切道における交通の安全についての対策	79
第1節	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	79
第2節	講じようとする施策	79
1	踏切道の立体交差化、構造改良の促進	79

(1) 踏切道の立体交差化の整備等	80
(2) 構造改良の促進	80
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	80
(1) 踏切遮断機の整備	80
(2) 交通規制の実施及び道路標識等の視認性の向上	81
3 踏切道の統廃合の促進	81
4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	81
(1) 踏切道予告標等の設置及び指導取締り	82
(2) 踏切通過方法等の教育の推進	82
第5部 全市的な交通安全対策の推進体制	83
用語の解説	84
(専門用語等は、本文中に_____※を付けて、巻末に解説)	

第1部 計画の基本理念

- 交通事故のない社会を目指して
- 人優先の交通安全思想
- 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

- 1 交通社会を構成する三要素
- 2 これから5年間（計画期間）において特に注視すべき事項
- 3 横断的に重要な事項

第1部 計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

近年、出生数の低下と平均寿命の延伸により超高齢化社会を迎える中で、本市においても高齢化が進み、いわゆる団塊の世代が後期高齢者となる令和7（2025）年には、高齢者人口が4万7千人、高齢化率は25.2%に達し、今後さらに高齢化が進むことが見込まれている。

このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある本市を構築していくためには、「第五次東広島市総合計画※」に掲げる施策に従って、地域の特性に注目し、それぞれの地域資源を活かしたまちづくりを進めていくことにより、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、さらに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。

また、今なお交通事故により尊い命が失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、安全で安心な本市の実現を図っていくための重要な要素であることから、「東広島市地域公共交通計画※」を考慮しながら更なる対策の実施も必要である。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきであるが、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ことから、交通事故被害者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、更なる一歩を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保する必要がある。また思いかけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められるなど、「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題である。運転者の高齢

化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があることから、全ての交通の分野で高齢化の進展に伴い生じる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指す。

1 交通社会を構成する三要素

この計画は、このような観点から、「交通社会を構成する人間」、「車両等の交通機関」及び「それらが活動する場としての交通環境」という三要素について、それら相互の関連を考慮しながら、次のことを基本とし、今後5年間に講ずべき施策の大綱を総合的に策定したものである。

(1) 人間に係る安全対策

- ア 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、交通安全やモビリティ・マネジメント※に関する教育及び普及啓発活動を充実させるとともに、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮した上で、地域の住民の意向を十分反映させる工夫も必要である。
- イ 車両の安全な運転を確保するため、運転者の知識・技能の向上及び交通安全意識の徹底を図るとともに、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図る。加えて、自転車の安全な利用を促進するため、自転車利用者による交通ルール、マナー遵守の徹底を図る。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯す（以下「ヒューマンエラー」という。）ものとの前提の下で、それらのヒューマンエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検

査等を実施し得る体制を充実させる。

(3) 交通環境に係る安全対策

ア 機能分担された道路網及び交通安全施設等の整備・更新、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実並びに施設の老朽化対策等を図る。

イ 「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、更には自転車との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策の充実を図る。

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、歩道や自転車歩行者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。

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

2 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

(1) 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みられ、自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることがないように、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取り組みが必要である。

(2) 先進技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられる。

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、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、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ことが重要である。

(3) 高まる安全への要請と交通安全

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

(4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

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

3 横断的に重要な事項

(1) 先端技術の積極的活用

今後も、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端技術や情報の普及活用を促進するよう積極的に取り組んでいく必要がある。

加えて、自動車の自動化の推進に当たっては、自動運転に対応した走行空間の確保や自動運転機能が作動する走行環境条件への理解などユーザーが過信・誤解することなく使用することができるよう、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る。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化などの推進を図るものとする。

(2) 救急・救助活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また被害を最小限に抑えるため、迅速な救急・救助活動の充実、負傷者の治療の充実等を図るとともに、犯罪被害者等基本

法※〔平成16年法律第161号〕の制定を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する一層の被害者支援の充実を図る。

(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、国、県、市、地域の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。そのため、国、県及び市の行う交通の安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域における特性に応じた取り組み等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

(4) 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化

市民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善する。

また、事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図ることにより、防災マネジメントの取り組みを強化するとともに感染症による影響を踏まえた安全対策を講ずる。

(5) EBPMの推進

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

第2部 道路交通の安全

第1章 道路交通事故のない社会を目指して

第2章 道路交通安全についての目標

第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し

第2節 交通安全計画における目標

第3章 道路交通の安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

1 重視すべき視点

- (1) 高齢者及び子供の安全確保
- (2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- (3) 生活道路における安全確保
- (4) 先端技術の活用推進
- (5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- (6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

第4章 講じようとする施策

第1節 道路交通環境の整備

第2節 交通安全思想の普及徹底

第3節 安全運転の確保

第4節 車両の安全性の確保

第5節 道路交通秩序の維持

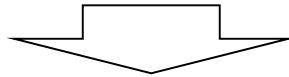
第6節 救急・救助活動の充実

第7節 交通事故被害者支援の充実強化

第2部 道路交通の安全

●第1章 道路交通事故のない社会を目指して

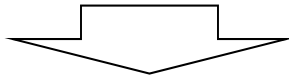
- ① 人命尊重の理念に基づき、究極的には、道路交通事故のない社会を目指す。
- ② 今後は、道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度の高い重傷者数をゼロに近づけることを目指す。



●第2章 道路交通安全についての目標

令和7（2025）年までに

- ① 交通事故死者数を年間5人以下（内高齢者2人以下）
- ② 交通事故重傷者数を年間45人以下



●第3章 道路交通の安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

<重視すべき視点>

- 1 高齢者及び子供の安全確保
- 2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- 3 生活道路における安全確保
- 4 先端技術の活用推進
- 5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- 6 地域が一体となった交通安全対策の推進

●第4章 講じようとする施策

<7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 救急・救助活動の充実
- ⑦ 交通事故被害者支援の充実強化

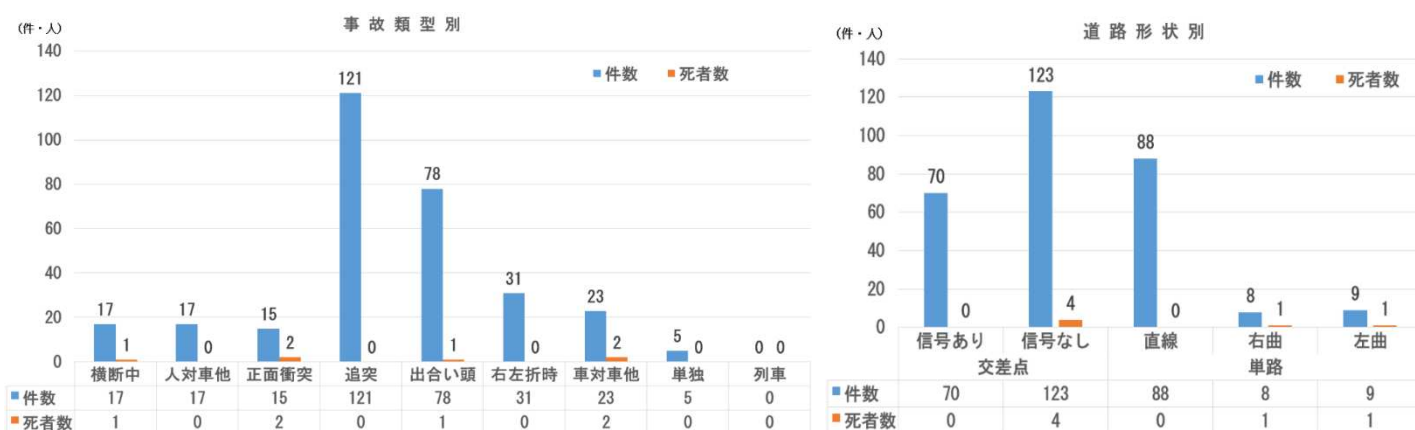
第1章 道路交通事故のない社会を目指して

1 道路交通事故のない社会を目指して

私たちは、人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指すべきであるが、近年においては、未就学児を始めとする子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取り組みが今、一層求められている。

このため、今後も、道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、究極的に道路交通事故のない社会の実現に向けて積極的に取り組む必要があり、特に、依然として発生している横断歩行中における事故のほか、交差点及びその付近での追突事故、出合い頭事故、右左折時の事故等の抑止を図るための総合的な交通安全対策を推進することにより、交通事故が起きにくい環境をつくっていくことが重要である。

図1 令和2年における東広島市の交通事故発生状況

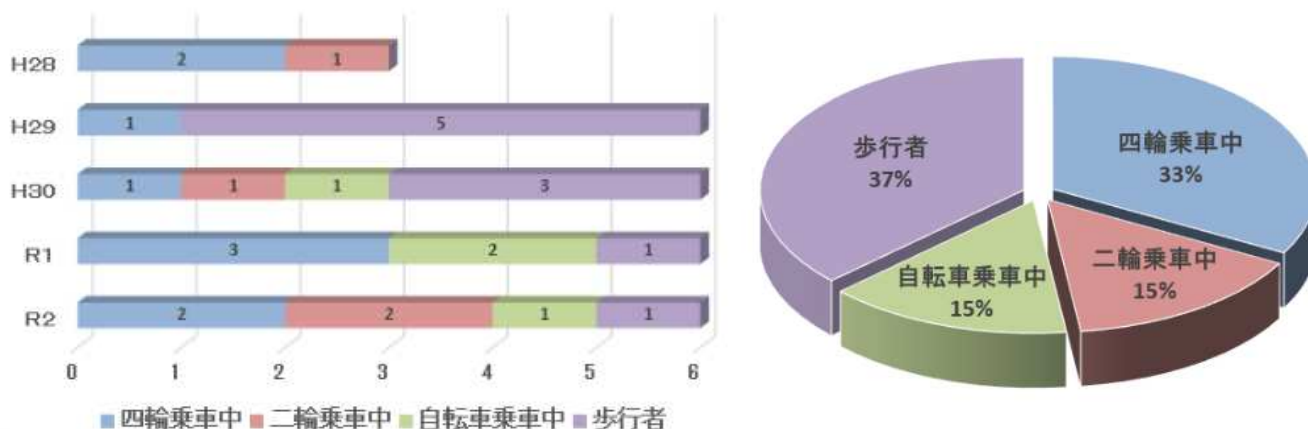


特に、交通事故のない安全で安心して住み続けられるまちづくりを実現するためには、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また、住民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加・協働していくことが有効である。

2 歩行者の安全確保

特に、本市では、交通事故死者数に道路を横断中、又は歩行中の歩行者が含まれていることから人優先の交通安全思想の下、横断歩道の設置や歩道の整備などのほか、横断歩行者優先意識を醸成するための啓発活動により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

図2 状態別死者数の推移



3 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域の最も効果的な施策の組み合わせを、地域が主体となって行うべきである。特に、生活道路における安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な市や警察署の役割が極めて大きく、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。

4 役割分担と連携強化

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

5 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

第2章 道路交通の安全についての目標

第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

本市の交通事故発生件数は、昭和47年に1,470件の最高を記録し、また、負傷者数は、平成14年に1,903人と最高を記録している。

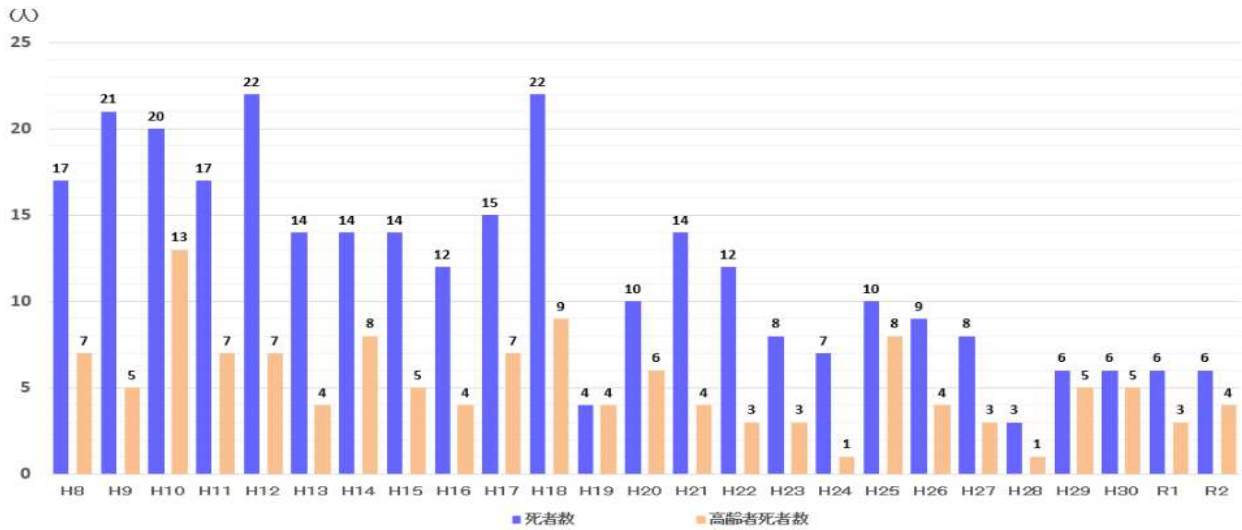
平成14年以降は減少傾向にあるものの、依然として交通事故発生件数と負傷者数とも高水準で推移している。

図3 市内年別交通事故発生件数及び負傷者数の推移



また、第10次東広島市交通安全計画で掲げた「令和2年までに死者数を7人以下（内高齢者を2人以下）とし、さらに、発生件数を620件以下とする」とした目標に対し、令和元年には死者数6人（内高齢者3人）、発生件数607件、令和2年には死者数6人（内高齢者4人）、発生件数315件であり、死者数、発生件数は目標を達成した。

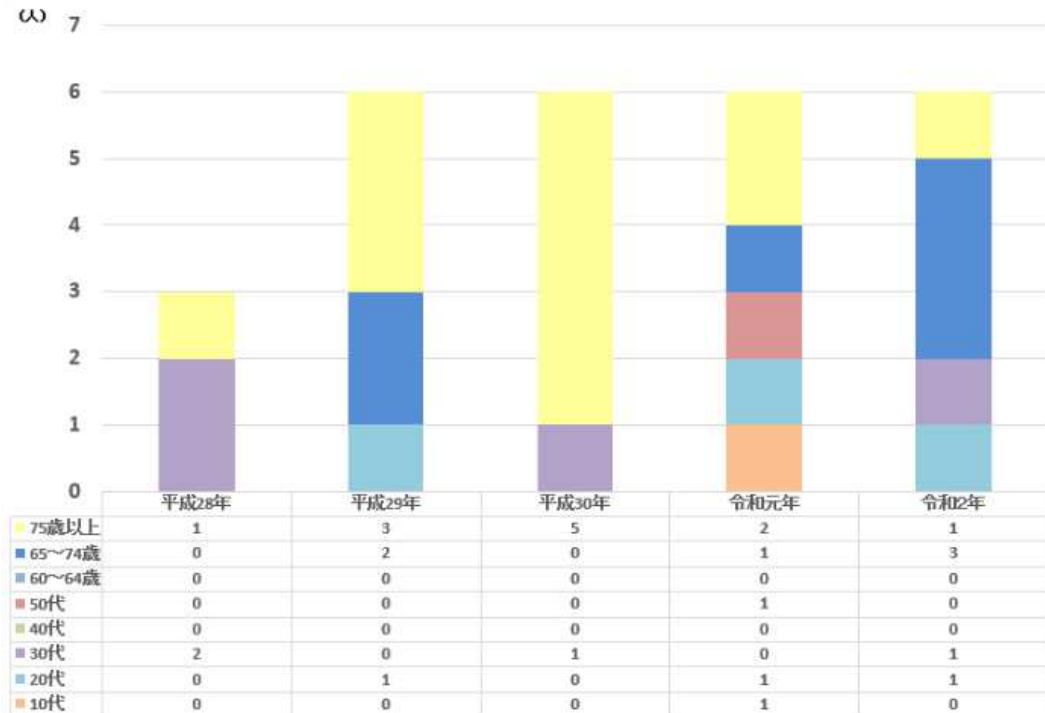
図4 市内年別交通事故死者数の推移



【高齢者の事故】

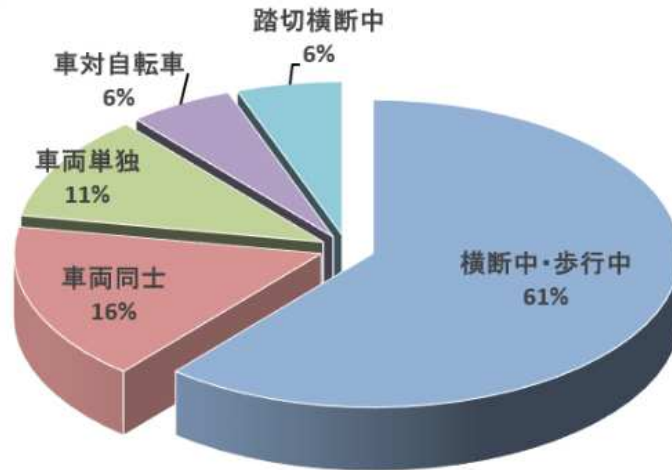
- 第10次東広島市交通安全計画で掲げた「令和2年までに高齢者死者数を2人以下とする目標に対しては、平成28年は1人と前倒しで達成したが、翌年以降は未達成に転じている。

図5 市内年齢別交通事故死者数の推移



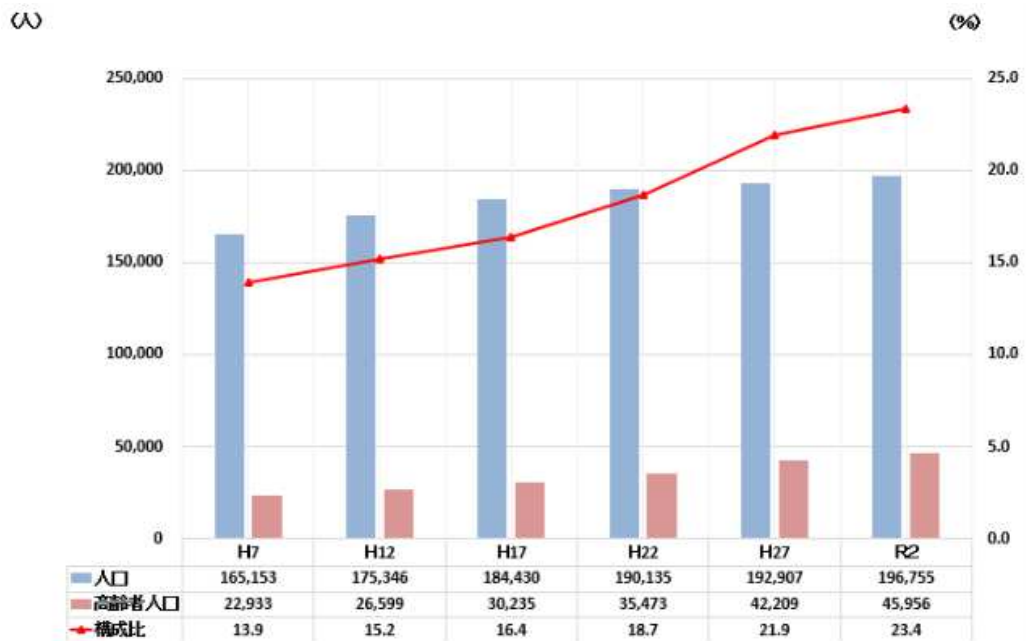
- 高齢者の状態別死者数は、平成 28 年から令和 2 年までの 5 年間で道路を横断中、又は歩行中の割合が 61%と高い水準を占め、次いで車両運転中の割合が 33%（車両同士の割合が 16%、車両単独の割合が 11%、車対自転車の割合が 6%）となる。

図 6 高齢者の状態別死者数の割合（過去 5 年間）



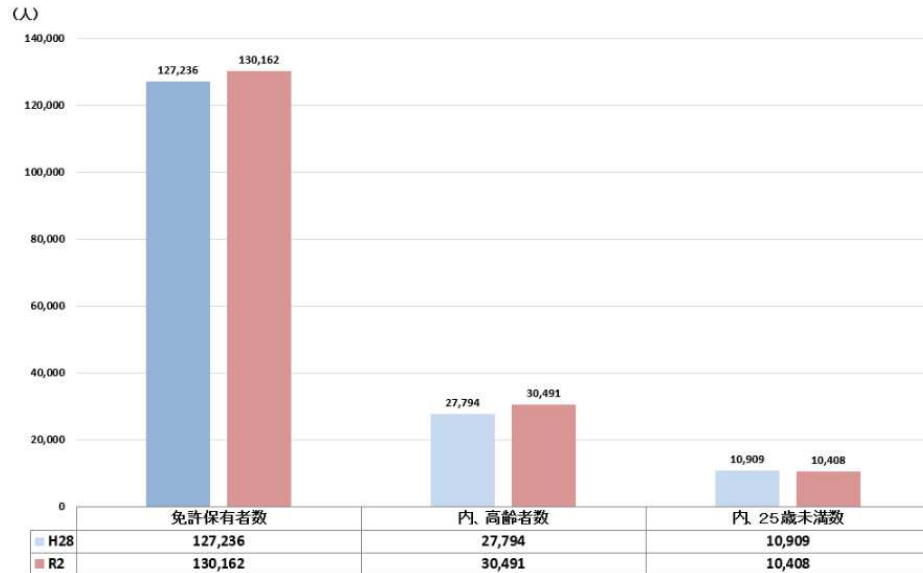
- 交通事故の当事者となる高齢運転者を含む高齢者人口は、年々増加している。

図 7 市内高齢者の人口に占める割合の推移



- 高齢者の免許保有者は、平成28年から令和2年の5年間で9.7%増加し、高齢化の一端が伺える。

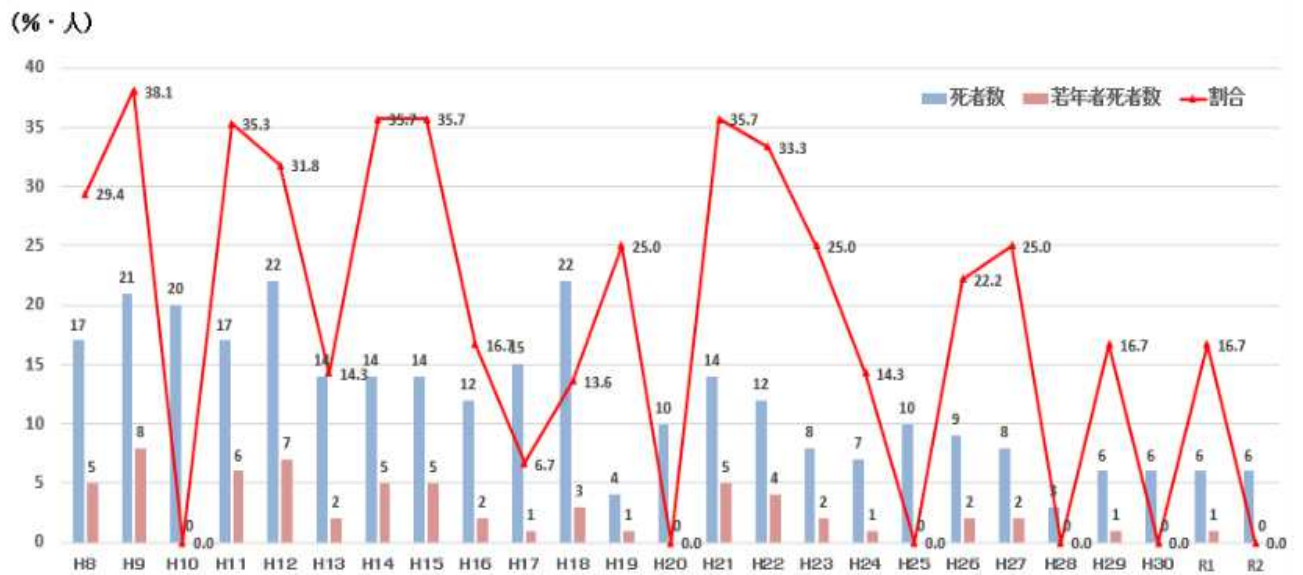
図8 市内運転免許保有者数の推移



【若年者の事故】

- 死者数のうち16歳以上25歳未満の若年者の死者数の割合は、平成28年から令和2年の5年間で16.7%が最高であった。

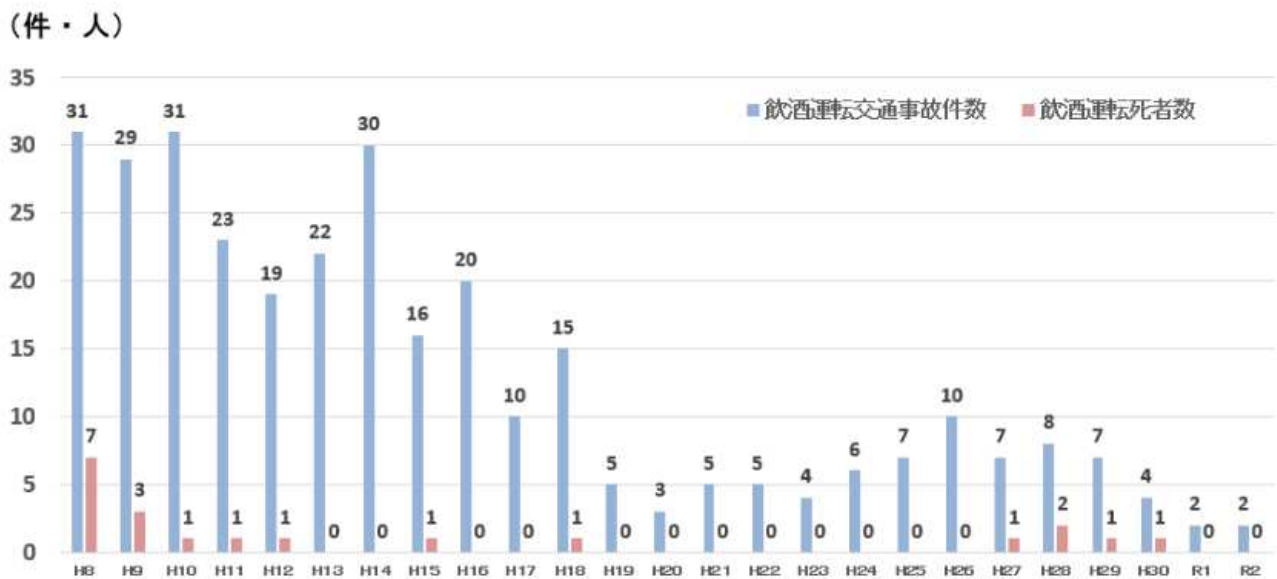
図9 市内全交通事故死者に占める若年者の割合の推移



【飲酒運転による事故】

- 飲酒運転交通事故件数は、平成 28 年から令和 2 年の 5 年間で徐々に減少に転じており、死者に関しては、平成 28 年に 2 名、平成 29 年及び平成 30 年は 1 名であったが、令和元年以降は 0 人が続いている。

図 10 市内飲酒運転による交通事故件数及び死者数の推移



2 道路交通事故の見通し

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

将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、高齢者の人口増加及び社会参加の拡大、高齢運転者の増加等に伴い交通事故による全死者に占める高齢者の割合は、今後増加するものと見込まれ、憂慮すべき事態になることが懸念される。

第2節 交通安全計画における目標

交通事故における死者の発生を抑制するとともに、発生件数、重傷者数を可能な限り減少させる努力をし、市民を交通事故の脅威から守ることを目的とし、広島県の削減目標に準じて、次のとおり目標設定する。

東広島市の目標（令和7年まで）

- ① 交通事故死者数を年間5人以下（内高齢者を2人以下）
- ② 交通事故重傷者数※を年間45人以下

<考え方>

- ① 交通事故死者数～令和7（2025）年までに2,000人以下に設定（国）されたことから、国の第10次交通安全基本計画の目標値（2,500人以下）と国の第11次交通安全基本計画の目標の比率（80%）を踏まえた数値を目標
（内高齢者死者数は、過去5年の交通事故死者数と高齢者死者数の比率の平均が、国（55.4%）及び県（55.8%）ともに55%を上回っていることから、これ以下の数値を目標）
- ② 交通事故重傷者数～令和7（2025）年までに22,000人以下に設定（国）されたことから、過去5年の国の重傷者数の平均（33,722人）と国の第11次交通安全基本計画の目標比率（65.2%）を踏まえた数値を目標。

【国・県の目標】

1 国の目標

- ① 令和7（2025）年までに24時間死者数を2,000人以下とする。（※この2,000人に平成28年（2016）年から令和元（2019）年の間の24時間死者数と30日以内死者数の比率の平均（1.20）を乗ずると2,400人）
- ② 令和7（2025）年までに重傷者数を22,000人以下にする。

2 県の目標

令和7年（2025）年までに

- ① 交通事故死者数を年間60人以下（内高齢者を33人以下）
- ② 交通事故重傷者数を年間700人以下

にする。

(算出根拠)

1 交通事故死者数

第10次東広島市交通安全計画の目標 $7人 \times 80\% = 5.6人 \div 5人$

2 高齢者死者数

第11次東広島市交通安全計画の目標 $5人 \times 55\% = 2.8人 \div 2人$

(第10次目標設定：2人)

3 重傷者数

過去5年の平均 $70人 \times 65.2\% = 45.6人 \div 45人$

図11 市内交通事故死者数・高齢者死者数の目標値

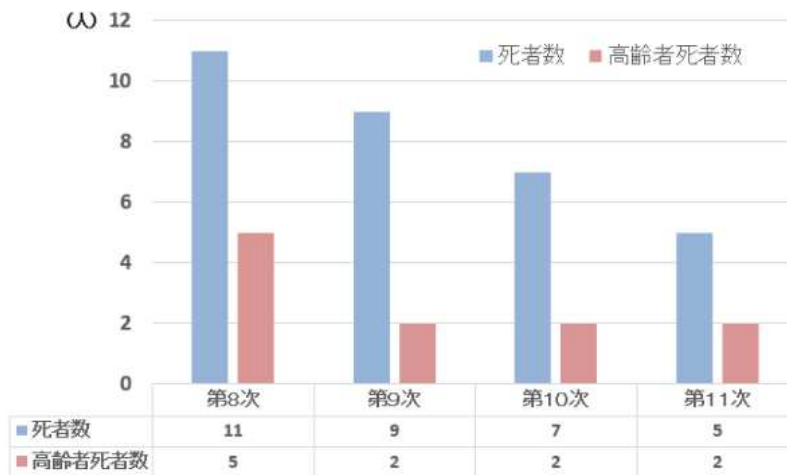
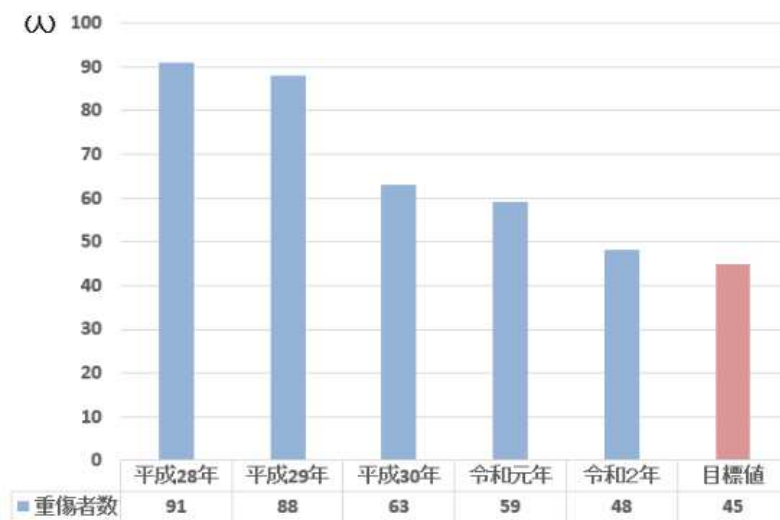


図12 市内交通事故重傷者数及び目標値



第3章 道路交通の安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

令和2年中の交通事故死者数は6人と、平成29年以降横ばいであるが、発生件数及び負傷者数は、減少傾向にある。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢の変化等に柔軟に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限りE B P Mを推進するとともに、P D C Aサイクル※による進捗管理と計画推進を図ることが必要である。

その際、今後の交通安全対策については、次のような点を重視しつつ、対策を講ずるべきである。

<重視すべき視点>

- 1 高齢者及び子供の安全確保
- 2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- 3 生活道路における安全確保
- 4 先端技術の活用推進
- 5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- 6 地域が一体となった交通安全対策の推進

1 重視すべき視点

(1) 高齢者及び子供の安全確保

本市においては、高齢者の交通事故件数の割合が増加しており、今後もこの傾向が続くことが懸念される中で高齢者が安全にかつ安心して外出し、また移動できるような交通社会を形成し、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進する。

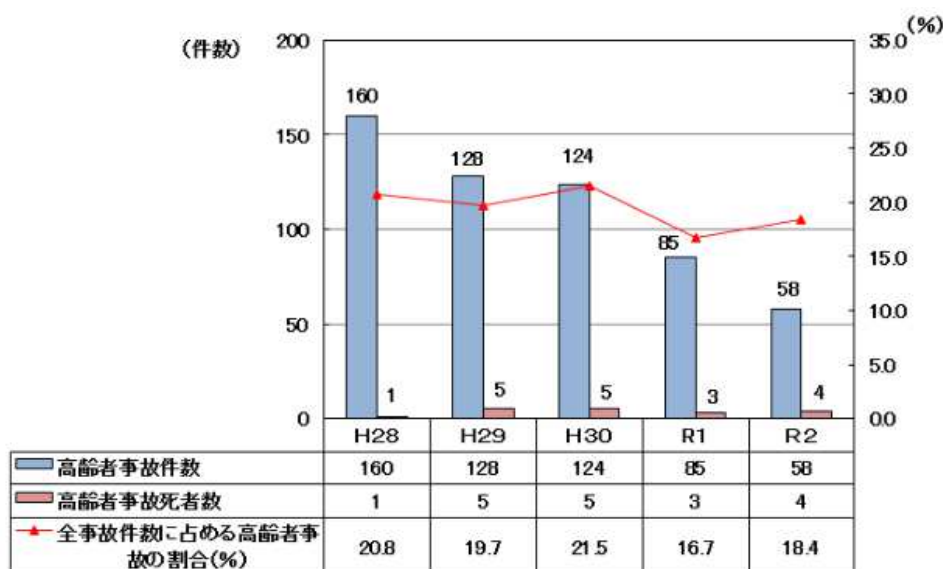
さらに、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、「東

広島市地域公共交通計画」との連携を図りながら強化することが緊急の課題である。

また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化※された道路交通環境の形成を引き続き推進することが必要である。

高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある中で、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しているため、運転支援技能を始めとする技術とその限界などの状況について、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る。

図 13 高齢者の交通事故件数及び死者数の状況



高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展であり、安心して子供を産み育てることができ、幼い子供と一緒に移動しやすい社会を実現するためには、防犯だけではなく、子供を交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

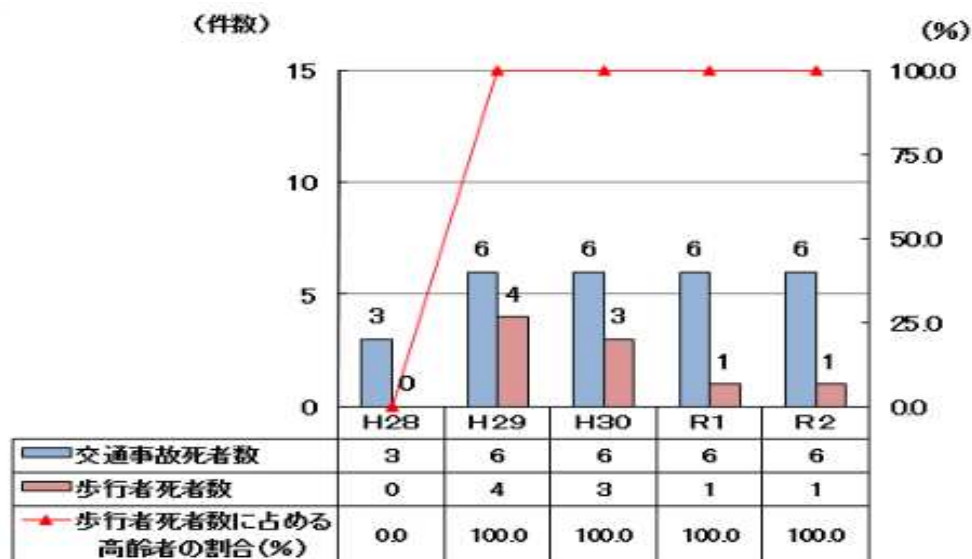
このため、交通安全教室を通じて子供たちの交通安全に対する意識の一層の向上を図るとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、「ゾーン30※」、又は「ゾーン30プラス※」の整備、横断歩道の設置や歩道の整備等を警察、道路管理者、地域住民等と連携しながら安全で安心な歩行空間の整備をより推進する必要がある。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

ア 歩行者の安全確保

本市での、平成28年から令和2年までの5年間、交通事故死者数に占める歩行者の割合は33.3%で、平成28年を除き、歩行者死者数のすべてが高齢者である。

図14 市内歩行者の交通事故死者数の状況（踏切を除く）



歩行者横断中の死者数は、後を絶たず、横断歩道において車両が一時停止しないなど、歩行者優先の徹底はいまだなされていない。

安全で安心な社会を実現するためには、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不可欠であり、特に高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高めることが求められている。

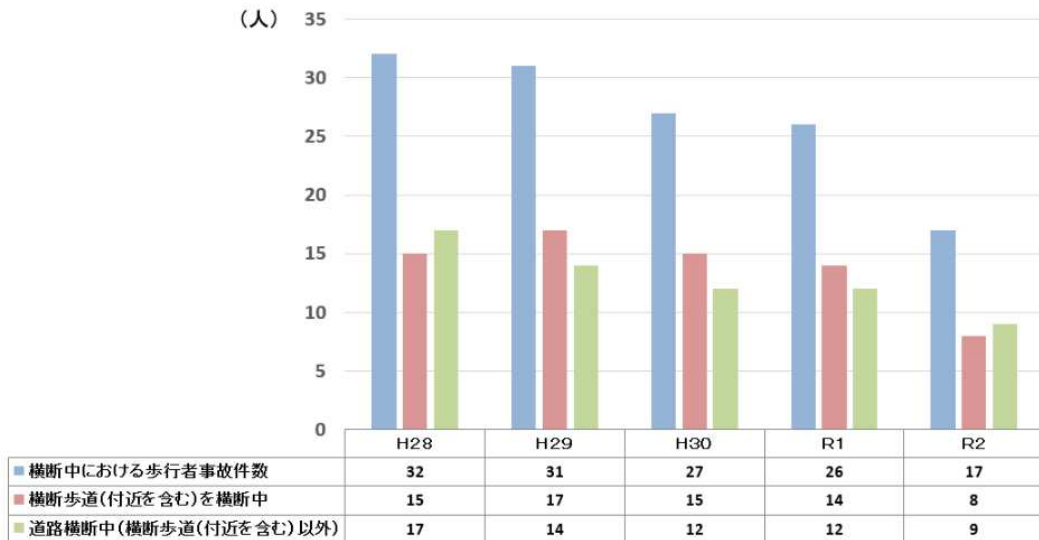
また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る必要がある。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自ら安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

このような情勢等を踏まえ「人優先」の考えの下、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整

備等による安全・安心な歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、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。

図 15 市内歩行者の交通事故の状況



イ 自転車の安全利用

平成 28 年から令和 2 年までの 5 年間で、交通事故発生件数に占める自転車事故件数の割合は増減を繰り返していたが、令和 2 年は 15.9%と再び増加に転じている。

図 16 市内自転車の交通事故発生状況

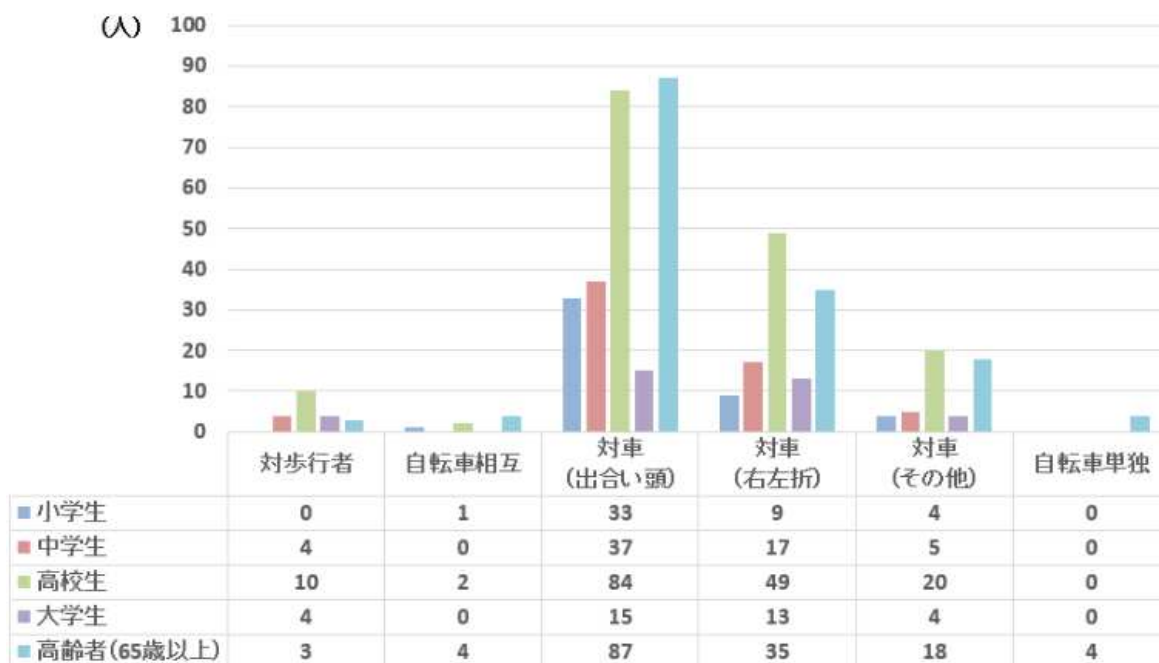


自転車の安全利用を促進するためには、自転車も車両であることを自覚させ、また、令和 2 年における市内学齢別自転車の交通事故発生状況のうち、いずれの学齢別も自転車と車による出会い頭事故と右左折事故が多く発生し、また、自転車が加害者となる自

転車と歩行者による事故は、年齢が高くなるにつれて増加傾向にある。

さらに、高齢者によっては、自転車による単独事故も発生している。

図 17 令和2年における市内学齢別自転車の交通事故発生状況



自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、ヘルメット着用の推奨、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。

自転車の安全利用を促進するためには、子供から高齢者に至るまで心身の発達段階等に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育により自転車の交通ルール・マナーの周知及び徹底を図るほか、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がある。

また、歩道上など交通安全の支障となる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進める必要がある。

加えて、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景としてルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進することにより自転車利用者に対する安全意識の醸成を図る必要がある。

(3) 生活道路における安全確保

生活道路における交通事故が多発していることから、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、安全な走行方法の普及、自動車の生活道路への流入防止等の対策を講じるとともに、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ことにより、「生活道路は人が優先」という意識が深く浸透することを目指す。

(4) 先端技術の活用推進

交通事故の発生には、運転者の不注意や身体機能の低下等、その多くは運転者に起因して発生している。このような人的要因を抑制し、運転者の運転機能を補助・支援するために、衝突被害軽減ブレーキを搭載したサポカー・サポカーS※の普及を始め、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普及等を推進していく必要がある。

また、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、自動運転やMa a S※の実装に向けた社会実験の動向を注視しながら、利用ニーズに見合った効果的な移動手段の在り方を検討するとともに、先端技術の活用により、人手不足の解決とともに、安全の確保を実現していく必要がある。

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで各種の交通安全対策を実施、交通事故件数や負傷者数の減少に寄与してきたが、依然として交通事故により尊い命が失われている中で、交通死亡事故の発生原因は様々であるため、それぞれの発生原因に即した対策を講じる必要がある。

そこで、交通死亡事故を含む交通事故対策をさらに充実・強化するためには、交通事故の発生場所、時間帯、形態、交通流等を詳細に分析し、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など、交通実態等に的確に対応した対策に取り組んでいくことが必要である。

図 18 令和 2 年における道路別交通事故発生状況

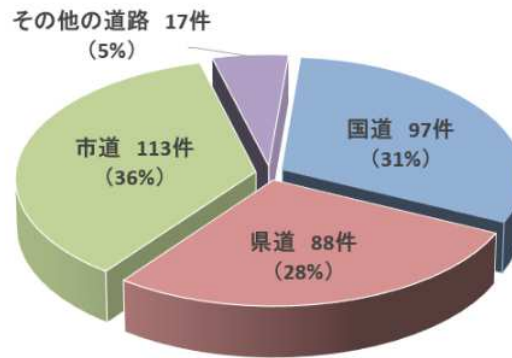
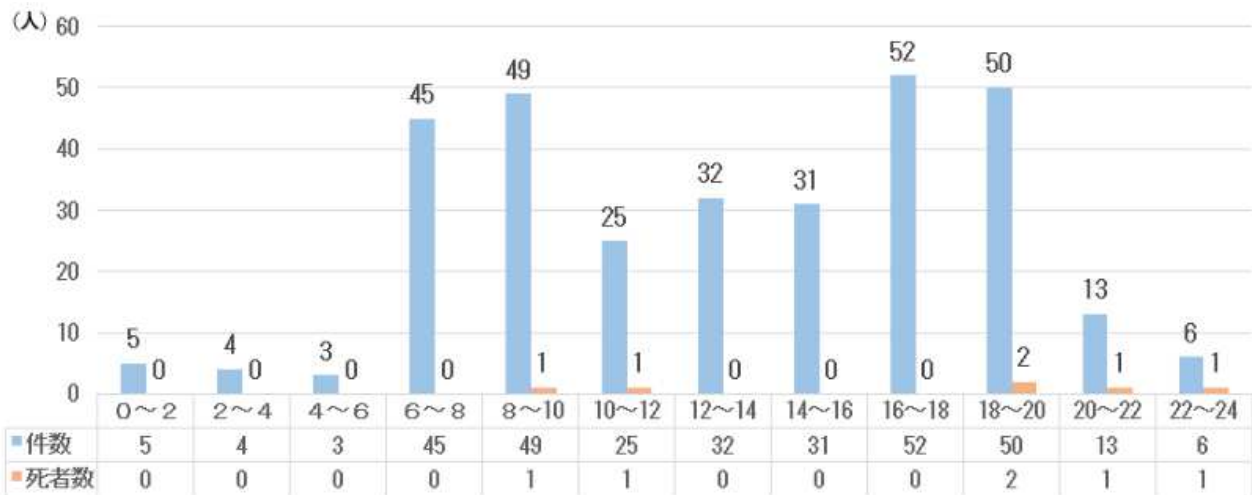


図 19 令和 2 年における市内時間帯別交通事故発生状況



(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

交通事故は、居住する身近な地域で発生していることが多いため、地域のコミュニティを積極的に活用して、隅々の高齢者世帯まで行き渡る交通安全啓発活動など、地域ぐるみで交通安全対策に取り組むことが重要である。

また、交通事故のない東広島市を目指すためには、家庭、職場のほか、関係機関・団体等の理解と協力が不可欠であり、地域が団結して取り組んでいく必要がある。

このような地域ぐるみの交通安全対策の推進に当たっては、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるほか、交通安全ボランティアや高齢者による自主的な活動、その他の地域活動を担う団体等による高齢者宅訪問、交通安全の見守りや啓発・教育等、地域に根ざした活動が自主的に行われることが重要であるほか、市が行う交通安

全施策への地域の協力も不可欠であるため、地域と連携しながら、地域が一体となった交通安全対策を推進していく。

第4章 講じようとする施策

- ＜7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 救急・救助活動の充実
 - 7 交通事故被害者支援の充実強化

第1節 道路交通環境の整備

- ＜主な事業＞
- 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 幹線道路における交通安全対策の推進
 - 3 高齢者等の移動手段の確保充実
 - 4 無電柱化の推進
 - 5 効果的な交通規制の推進
 - 6 モビリティ・マネジメントの推進
 - 7 災害に備えた道路交通環境の整備
 - 8 総合的な駐車対策の推進
 - 9 道路交通情報の充実
 - 10 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

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

[現況と問題点]

これまで一定の成果を挙げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は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ある。

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の整備を促進するなど、「人優先」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、特

に歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することによる車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境の形成を推進する必要がある。

また、未就学児が日常的に集団で移動する経路において、未就学児等の列に自動車が衝突し死傷者が発生する痛ましい交通事故をはじめ未就学児や児童が犠牲となる交通事故が全国的に相次いだことを受け、各地域の幼稚園・保育所等、学校、警察、道路管理者、地域住民が連携・協力して通学路等の安全点検や安全確保を図る取り組みを継続して実施する必要がある。

[対 策]

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故の多いエリアにおいて、県公安委員会、道路管理者、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策や保育所等が行う散歩等の安全を確保するために車両の運転者に対する注意喚起に取り組む必要がある。また、生活道路における歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため「ゾーン30」の整備による低速度規制とともにハンプ※などによる進入抑制対策や狭さく等による速度抑制対策を組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備による通過車両の抑制対策、歩道の整備、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化、照明灯の整備等を行い、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

(2) 通学路等における交通安全の確保

ア 通学通園路の整備

幼稚園・保育所等に通う幼児、小学校に通う児童、中学校、高校に通う生徒の通行の安全を確保するため、通学路等の横断歩道設置、歩道整備、カラー舗装及び防護柵の設置等を推進し、かつ学校周囲の道路にはハンプ等による速度抑制対策を推進するほか、地域の実情等を踏まえつつ関係機関と緊密に連携し、「キッズゾーン」の設置についても協議する。また、子供を交通事故の被害から守り、通学通園路における交通安全を確保するため、保護者や地域等と連携して情報収集を行い、地域の実情等に即した最も効果的な対策を検討し、対策が可能なものから速やかに整備を図る。

イ 通学通園路の設定と安全点検

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取り組みを実施するとともに、「東広島市通学路交通安全プログラム」に基づき、教育委員会、学校、道路管理者、東広島警察署等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。



(歩道の設置)



(減速・小学校の道路標示と路側帯や横断歩道のカラー舗装化)



(ラバーポールの設置と路側帯のカラー舗装化)

ウ 安全な登下校指導の充実

教育委員会は、学校に対して、集団登下校における通学路の道路事情、交通事情、防犯環境等を具体的に検討した上で、東広島警察署、PTA、その他の関係機関等と密接に連携し、登下校時における交通規制、保護、誘導等の確保及び防犯対策に万全を期すとともに、児童生徒自らが交通ルールを遵守し、周囲の状況に注意しながら登下校するよう指導する。

(3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 高齢者、障害者等の安全対策

高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。このほか歩道の段差・傾斜・勾配の改善（マウントアップ形式からセミフラット形式への改築等）、音響式信号機※や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン※、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応す

るため信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

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、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。特に、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）に基づく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つつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

イ 違法駐車・駐輪等の対策による歩行空間の確保

横断歩道、バス停留所付近の違法駐車を排除するとともに、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の放置自転車、放置物件等の排除を推進する。

2 幹線道路における交通安全対策の推進

[現況と問題点]

都市部及び都市周辺部においては、幹線道路の慢性的な交通渋滞や生活道路への通過交通の進入により、交通安全性の不足が指摘されている。このため、幹線道路における交通安全対策については、事故危険箇所を含め事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、きめ細かく効率的な事故対策を推進する。また、東広島呉道路及び現在施工中の安芸バイパス等の高規格幹線道路※や国道2号西条バイパスから生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する必要がある。

さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る必要がある。

[対 策]

(1) 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）※の推進

ア 死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の

交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

イ 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用し、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

ウ 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

(2) 事故危険箇所対策の推進

重大事故等の発生を未然に防止する先制的な対策として、事故危険箇所等の交差点において危険度を診断し、安全対策を実施する。

また、事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、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、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置の対策を推進する。

(3) 幹線道路における交通規制

交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の交通規制について見直しを行い、その適正化を図る。

また、交通事故多発区間においては、必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

(4) 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、東広島市交通安全調整会議※により、市・警察・道路管理者等の関係機関と連携し、交通事故の多発交差点及び交通死亡事故現場等において現場検討を行うなど速やかに事故要因を調査し、交通安全対策や道路改

良等を通じて、同様の事故の再発防止対策等を図る。



(東広島市交通安全調整会議による現場検討の様子)

(5) 適切に機能分担された道路網の整備

高規格幹線道路から生活道路を整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を推進する。

また、通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備に加え、幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の整備のほか、ハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を実施する。

(6) 道路の改築等による交通事故対策の推進

歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパスの整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さくの設置等による通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するため自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。また、交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進するとともに、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点を適切な箇所への導入を推進する。

3 高齢者等の移動手段の確保充実

[現況と問題点]

人口減少や少子高齢化、生活様式の変化により、公共交通の利用者は減少を続け、地域に必

要な生活交通の維持・確保が年々厳しくなっている。そのような中、移動手段の確保・充実を図るためには、地域が一体となり、地域で支える持続可能な生活交通の仕組みづくりを行う必要がある。

[対 策]

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、「東広島市地域公共交通利便増進実施計画※」を推進し、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の特性に応じた持続可能な移動手段の確保・充実を図るほか、高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する自動運転サービスについて地域での活用に向けた検討を進める。また、公共交通等の持続可能性や移動の利便性を向上させるための必要な基盤づくりの取り組みを行い、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実を図る。

4 無電柱化の推進

[現況と問題点]

地域活性化や高齢化など、多様化する社会ニーズを踏まえ、「景観・観光」、「安全・快適」、「防災」等、様々な観点から無電柱化の取り組みを検討する必要がある。

[対 策]

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限等を盛り込んだ、新たな無電柱化推進計画を策定し、関係事業者と連携して無電柱化を推進するほか、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取り組みを推進する。

5 効果的な交通規制の推進

[現況と問題点]

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努めている。交通の安全と円滑等という目的を達成するため、より改善できる点があれば交通規制の見直しを

含め、必要な道路交通環境の改善を図る必要がある。

[対 策]

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

6 モビリティ・マネジメントの推進

[現況と問題点]

平成23年度都市交通現況調査の交通手段の分担状況をみると、本市は自動車分担率が約7割と圧倒的に高く、自動車への依存が高い地域である。自動車への高い依存は、公共交通の利用者の減少を招き、公共交通のサービス水準の低下へと繋がる可能性もある。また、交通事故のリスクや、自動車利用の習慣化による歩く機会の喪失から不健康が招来されるといった問題も指摘されているため、公共交通の利便性の向上を目指す施策だけでなく、交通手段の転換を促すモビリティ・マネジメントを推進する必要がある。

[対 策]

(1) 公共交通機関利用の促進

地域の特性に応じた公共交通の導入のほか、車両や歩道のバリアフリー化及びバス停における歩道改良及び上屋の設置等のバスの利用促進を図るための施策を推進する。

また、公共交通の利便性の向上を図るために、高齢者等の交通弱者や留学生などの外国人に配慮するほか、公共交通に係る総合的なマップ・時刻表の作成、バスの待ち時間の不安を低減させるためバスロケーションシステムの導入など、適切な情報提供により

利用者にとって覚えやすい・利用しやすい環境の構築を図る。

さらに、道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、パークアンドライド※を導入するほか、国土交通省が抽出した「危険なバス停留所」の解消に向け、関係機関と連携することで、子供や高齢者等が安全に安心して公共交通機関を利用することができるよう環境の構築を図る。

(2) 交通結節機能の強化

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

7 災害に備えた道路交通環境の整備

[現況と問題点]

県内においては、地震直後から発生する人命の救助、被害拡大防止、災害応急対策等の円滑な実施を図ることを目的に、橋梁耐震対策を行っている。今後も、防災対策強化の一環として、橋梁耐震対策を実施していく必要がある。

また、災害発生時における交通規制の実施や情報提供等の充実を図っており、今後も、災害発生時における道路の被災状況等について、迅速かつ的確に情報提供するよう努める必要がある。

[対 策]

(1) 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨・豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図り、地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨・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する。

また、地震・津波等の災害発生時に、避難場所等となる等、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として活用を推進する。

(2) 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

(3) 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路・緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

8 総合的な駐車対策の推進

[現況と問題点]

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

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

[対 策]

(1) きめ細かな駐車規制の推進

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

(2) 駐車場等の整備

自動車交通が混雑する地区等において、安全で円滑な交通環境を確保するため、大規模な建築物に対して駐車場の促進等を図るとともに、民間駐車場の整備を促進する。

また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、徒歩、自転車及び公共交通の適切な分担を図り、都心部での交通の混雑を回避するため、パークアンドライド等の普及を推進する。

9 道路交通情報の充実

[現況と問題点]

高度化・多様化する道路交通情報に対する市民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供し、道路交通情報の充実を図る必要がある。

[対 策]

運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム※（VICS）や高度道路交通システム※（ITS）の整備・拡充を積極的に図ることにより、情報提供の高度化を図るとともに、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

また、時間別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた道路標識及び利用者が分かりやすい案内標識の整備を推進する。

10 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

[現況と問題点]

休憩場所の提供やわかりやすい道路標識等の整備を進めるほか、道路の使用及び占用の適正化によって、道路交通の円滑化を図る必要がある。

[対 策]

(1) 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

(2) 不法占用物件の排除等

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

(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・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

(4) 子供の遊び場等の周知、公園の維持管理

教育委員会は、学校を通じて、路上における球技やスケートボードなどの遊びや運動などによる路上遊び等の危険性について児童生徒に理解させ、交通事故を防止するため公園など安全な場所で遊ぶよう周知を図る。

また、学校の校庭、体育館等の学校体育施設等をはじめとした学校施設の開放に当たっては、保護者や地域の関係団体等の協力を得て、地域と一体となって幼児、児童及び生徒の安全確保を図る。

公園の管理者は、公園が安全で安心な遊び場や憩いの場となるよう適切な維持管理を図るものとする。

第2節 交通安全思想の普及徹底

- | |
|--|
| <p>＜主な事業＞</p> <ol style="list-style-type: none">1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進2 効果的な交通安全教育の推進3 交通安全に関する普及啓発活動の推進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5 地域における交通安全活動への参加・協働の推進 |
|--|

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

[現況と問題点]

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

また、「人優先」の交通安全思想の下、子供、高齢者、障害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。

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

特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の一層の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知ること、高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識の向上を図る必要があるほか、地域の見守り活動等を通じて地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組む。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、悪質・危険な自転車運転者に対する自転車運転者講習制度※の周知、交通安全教室などを通じた自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実する必要があるほか、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交通安全について話し合い、注意を呼び掛ける必要がある。

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、世界一安全な交通社会を目指す我が国の交通ルールを的確に伝えるよう努める必要がある。

[対 策]

(1) 幼児に対する交通安全教育の推進

ア 目標

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

イ 方法

日常の教育・保育活動のあらゆる場면을捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努める。



(幼稚園での交通安全教室の様子)

(2) 小学生に対する交通安全教育の推進

ア 目標

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する。

イ 方法

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行

の仕方、自転車の安全な利用、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。

また、各小学校に交通指導員等を配置し、通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

さらに、日常生活で発生している交通事故が自分にも起こりうるものであることや、交通安全に関する課題を認識し、安全な行動ができる児童を育成するため、交通安全啓発資料を配付するなどの普及啓発活動の充実を図るほか、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する。



(東広島市交通指導員による街頭指導の様子)



(小学校での交通安全教室の様子)

(3) 中学生に対する交通安全教育の推進

ア 目標

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、自転車で安全に通学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。

イ 方法

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を配付などするとともに、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する。

また、中学生が加害者となる自転車事故が課題となっていることから、加害者の責任のみならず、自らの自転車の乗り方の安全について自己理解を図る必要がある。

さらに、日常生活で発生している交通事故は安全確認が不十分である場合が多く、自分にも起こりうるものであることや、交通安全に関する課題を認識し、安全な行動ができる生徒を育成するため、交通安全啓発資料を配付するなど普及啓発活動の充実を図るほか、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。

(4) 高校生に対する交通安全教育の推進

ア 目標

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する。

イ 方法

高校においては、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測されることから、免許取得前の教育として犠牲者の等身大の人型や遺品のほか遺された家族の綴ったメッセージなどによる『生命のメッセージ展』などを通じて自他の生命を尊重する態度の育成、交通事故には責任や補償問題が生じることを理解させ、加害事故を起こさない努力が必要であるという視点を重視した交通安全教育を行う。

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配付などするとともに、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を図る。

また、日常生活で発生している交通事故は安全確認が不十分である場合が多く、自分にも起こりうるものであることや、交通安全に関する課題を認識し、安全な行動が

できる生徒を育成するため、自転車マナーアップ月間を通じて自転車の交通安全啓発資料を配付するなど普及啓発活動の充実を図るほか、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。



(自転車マナーアップ月間中の
街頭啓発活動の様子)



(生命のメッセージ展の様子)



(5) 成人に対する交通安全教育の推進

ア 目標

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、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とする。

とりわけ、交通マナーの向上は次世代の模範となり重要である。

イ 方法

生涯学習まちづくり出前講座等において交通安全教育を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等と連携して交通安全活動の促進に努める。

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・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る。

(6) 高齢者に対する交通安全教育の推進

ア 目標

高齢者に対する交通安全教育は、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の危険行動を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識の習得を目標とする。

イ 方法

関係団体、交通ボランティア等と連携して、高齢者を対象とした学級・講座等、様々な機会を活用して、参加・体験型の交通安全教育、安全運転サポート車の体験、電動車椅子（電動シニアカー）の利用時における安全利用に向けた指導・助言を積極的に推進する。特に、夜間における歩行中及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品の活用等交通安全用品の普及に努める。

また、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。

さらに、出前講座等において安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。



(教習車による実車教習の様子)



(安全運転サポート車体験の様子)

(7) 障害者に対する交通安全教育の推進

ア 目標

障害者に対する交通安全教育は、障害の種別や程度に応じた交通安全のために必要な技能及び知識の習得を目標とする。

イ 方法

障害者が参加するサロンなど地域における福祉活動の場を利用するなどして、手話通訳者・手話通訳士・手話奉仕員などといった手話通訳員の配置や字幕入りビデオの活用等に努めるなどして交通安全教育を推進する。

(8) 外国人に対する交通安全教育の推進

ア 目標

外国人に対する交通安全教育は、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及を目標とする。

イ 方法

定住外国人に対しては、外国人の講習会等への参加を促進し、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人の講習会等への参加を促進する。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブなど各種広報媒体を活用した交通安全教育及び広報啓発活動を推進する。

2 効果的な交通安全教育の推進

[現況と問題点]

交通安全教育指針に従い、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進している。

交通安全教育は、その実施方法により効果が大きく異なるため、教育体制の整備・充実や指導者のレベルアップを図るとともに、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、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた教育内容や実際に体験するなどして受講者が理解しやすい教育手法等を取り入れ、その効果的な推進を図る必要がある。

このほか、従前の取り組みに加え、ウェブサイトやSNS等の各種媒体や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積極的に推進する必要がある。

[対 策]

交通安全教育の受講者が、安全に道路を通行及び走行するために必要な技能及び知識を習得し、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育手法を積極的に活用する。

また、交通安全教育のカリキュラムの策定や、指導事項の選定の際には、年齢、主な通行の態様、業務の態様等受講者の特性に応じたものにするほか、俊敏性や正確性等が測れるクイックアームやクイックキャッチ等の俊敏性トレーニング機器やシミュレーター等の教育機材や映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用した教育手法も活用する。

また、交通事故の発生状況の推移、道路交通に関する制度改正の動向等に留意し、必要に応じて教育の内容を見直す。

教育の実施に当たっては、交通安全教育を行う機関・団体と連携を図り、交通安全教育に関する情報を交換し、必要な資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供を受ける等の協力を得て、学習プログラムの充実に努める。

このほか、東広島市交通指導員の高齢化や担い手不足が課題となる中、人材の育成や確保を図るとともに、交通指導員等の指導技術向上の研修会の開催等により、その主体的な活動を促進する。



(俊敏性トレーニング機器による測定の様子)



(東広島市交通指導員に対する研修会の様子)



3 交通安全に関する普及啓発活動の推進

[現況と問題点]

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

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

[対 策]

(1) 交通安全運動の推進

ア 各季の交通安全運動の推進

各季の交通安全運動の実施に当たっては、真に市民運動としての盛り上がりを図るため、地域住民の自主的な参加が得られるよう、諸活動を有機的に連携させ、効果的かつ継続的に行う。

更には、「東広島市交通安全の日」(毎月1日、11日及び21日)における啓発活動を組織的、継続的に推進していく。

<各季の運動>

- ① 春の全国交通安全運動
- ② 広島県夏の交通安全運動

③ 秋の全国交通安全運動

④ 年末交通事故防止県民総ぐるみ運動



(交通安全運動出発式の様子)



(街頭啓発活動の様子)

イ 効果的な運動の展開

交通安全運動の運動重点としては、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止、飲酒運転の根絶等、地域の交通情勢に即した事項を設定する。

また、交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

また、事後に、PDCAサイクルによる見直しを行い、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

ウ 市・関係団体が一体となった運動の推進

地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、地域の事故実態、住民のニーズ等を踏まえた交通安全運動の実施に努め、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

エ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

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とともに、さらに、手を上げる、運転者に顔を向けるなどして運転者に対して、横断歩道を渡る意思を明確に伝え、車両が確実に停車したことを確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

(2) 自転車の安全利用の推進

ア 自転車交通ルール等の周知徹底

自転車は「車両」であるという認識を徹底させ、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の周知を図る。

また、自転車乗用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 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、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、交通安全教育等の充実を図る。

イ 自転車交通事故防止対策

スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性についてなど、道路交通法施行規則の禁止行為と併せて自転車の交通ルールについて周知・徹底を図る。

また、薄暮から夜間への時間帯の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り付けの促進により自転車の被視認性の向上を図るほか、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の対策を推進する。

ウ 被害軽減対策

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗

させる場合において安全性に優れた幼児2人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等、他の年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進する。

(3) 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

令和2（2020）年に行われた警察庁とJAFの調査によると広島県の後部座席のシートベルト着用率は41.8%という状況であることから、一般道での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、後部座席のシートベルト非着用時の致死率は着用時と比較して各段に高くなることから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、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の普及啓発活動を展開する。

(4) 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着用効果及び正しい着用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所、認定こども園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい着用の徹底を図る。

(5) 反射材用品等の普及促進

薄暮時間帯や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やLEDライト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。

また、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品の展示会の開催等を推進する。

特に、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、その普及の促進を図る。

(6) 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、各年齢層に応じたきめ細かな広報啓発のほか、飲酒体験ゴーグル等を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育や広報啓発活動を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、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たハンドルキーパー運動の普及啓発や飲酒運転根絶宣言店等の拡大に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取り組みを更に進め、「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。

(7) 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、広報紙、SNS、インターネット、街頭ビジョン等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、具体的でわかりやすく訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施する。

(8) その他の普及啓発活動の推進

ア 高齢者における特性の理解

高齢者も含めた全ての世代に対し、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について、科学的な知見に基づいた広報を積極的に行うことで、高齢者の特性の理解促進を図り、高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高める。

また、高齢運転者標識（高齢者マーク）の取り付けの促進と同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、さらに、電動車椅子（電動シニアカー）の利用者は歩行者であることの周知及び、同利用者に対する保護意識の向上を図る。

イ 薄暮・夜間時間帯における事故防止啓発活動

薄暮・夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断

違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図るとともに自動車の前照灯の早期点灯のほか、先行車や対向車がない場合の上向きライト（ハイビーム）へのこまめな切り替え、自転車利用者の前照灯の早期点灯及び反射材用品等の着用を促す。

ウ 交通事故情報の提供

市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を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及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。また、民間団体に対しても、情報の共有を図るため、積極的な情報発信に努める。

4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

[現況と問題点]

交通安全を目的とする民間団体等は、地域住民を基盤として組織され、それぞれ特色ある活動を推進しており、市民の交通安全意識の向上に大きな役割を果たしている。

今後とも、交通安全対策に関する行政・民間団体及び民間団体相互間の連絡協力体制の整備促進を図るとともに、指導者の知識、技能の向上を図るための指導者研修会等を積極的に開催し、その主体的活動を促進して交通安全に関する市民を挙げての活動の展開を図る必要がある。

[対 策]

交通安全対策に関する行政・民間諸団体相互において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する活動を推進するとともに、各民間諸団体がそれぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう各季の交通安全運動等の機会を通じて働きかけを行う。

また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取り組み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、地域の人材の充実を図る。

5 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

[現況と問題点]

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

少子高齢化、過疎化、核家族化が進み、住民同士の関わりが弱くなっている状況にあるが、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、関係機関・団体と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に推進する必要がある。

[対 策]

市民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成や交通安全総点検等に市民が積極的に参加できるような仕組みをつくるほか、その活動において住民自治協議会(交通安全部会等)、東広島交通安全協会などが中心となり、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなど行政と市民の協働による交通安全対策を推進し、安全で良好なコミュニティの形成を図る。

第3節 安全運転の確保

- ＜主な事業＞ 1 運転者教育等の充実
2 道路交通に関する情報の充実

1 運転者教育等の充実

[現況と問題点]

本市の運転免許保有者数は、令和2年12月末現在で、130,162人で、本市人口の68.7%（平成27年同時期65.7%）であり、特に高齢者（65歳以上）の保有者数が増加傾向にある。

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

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、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、シミュレーター等の教育機材や映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用した教育内容の充実を図る。

[対 策]

(1) 高齢運転者対策の充実

ア 高齢者に対する教育の充実

高齢者による交通事故を防止するため、関係機関・団体と連携し、高齢運転者のための参加・体験型の交通安全教育を行うことにより、高齢者が自ら身体機能の低下を認識し、また、高齢運転者の安全意識が高揚するよう努める。

また、安全運転サポート車の体験、電動車椅子（電動シニアカー）の利用時における安全利用にむけた指導・助言を積極的に推進する。



(高齢者対象の交通安全講話の様子)

イ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な活用促進を図るとともに、他の年齢層に高齢運転者に対する保護意識を高める運転者教育の取り組みを推進する。



(高齢運転者標識)

ウ 運転免許証を返納しやすい環境の整備

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

また、運転免許証返納者に対する公共交通機関の割引運賃等の支援の充実、地方公共団体による支援継続可能な地域交通網の形成に資する地域公共交通の整備・拡充に努める。あわせて、運転免許証返納者の生活を支える支援施策がより一層充実したものとなるよう関係機関・団体等に働き掛けるなど、自主返納促進に向けた取り組みを推進する。

エ 認知症のおそれがある者への支援

東広島警察署と市地域包括ケア推進課や地域包括センター等の相談窓口との連携を密にし、認知機能検査で認知症のおそれがあると判断された者の早期検診・早期対応につながるとともに、運転免許証の自主返納を検討している高齢運転者等を適切に支援するための取り組みを推進する。

(2) シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用と、チャイルドシートの正しい着用及び二輪乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及びヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りを推進する。

(3) 悪質・危険な運転者対策の強化

「飲酒運転」、携帯電話の操作や通話などをしながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故につながる「あおり運転」等の危険性の周知啓発の

ほか、関係機関・団体と連携し、交通安全教室等の開催を通じて、「悪質・危険な運転等をしない・させない」という運転者の規範意識の定着を図る。

2 道路交通に関する情報の充実

[現況と問題点]

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る必要がある。

また、災害発生時において、道路の被害状況や道路交通情報を迅速かつ的確に収集、分析、提供し、復旧対策の早期立案や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等に努める必要がある。

[対 策]

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な情報伝達としてコミュニティFMの活用、防災メールなどの情報網の普及に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。

さらに、防災関係機関等との情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るとともに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

第4節 車両の安全性の確保

- ＜主な事業＞
- 1 先進安全自動車（ASV）の普及促進及び高齢運転者による事故への安全対策の推進
 - 2 道路交通に関する情報の充実
 - 3 自転車の安全利用の確保

1 先進安全自動車（ASV）の普及促進及び高齢運転者による事故への安全対策の推進

[現況と問題点]

衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子供の安全確保も喫緊の課題であることから、先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

[対 策]

(1) 先進安全自動車（ASV）の普及促進

安全運転の責任は、一義的には運転者にあることから、運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取り組みを推進するとともに、先進安全自動車（ASV）※の普及促進を進める。

(2) 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していることを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及促進等の車両安全対策を推進する。

2 自動運転車の活用の推進

[現況と問題点]

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転

の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる。一方で自動運転技術は開発途上の技術であることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進する必要がある。

[対 策]

(1) 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取り組みの促進

地方部における高齢者等の移動に資する無人自動運転移動サービス車両の実現に向けて、車両の安全性を確保するために実証実験等の取り組みを促進する。

(2) 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取り組みの推進

自動運転機能が作動する走行環境条件への理解など自動運転車についてユーザーが過信・誤解することなく使用してもらえようとする取り組みを推進する。

3 自転車の安全利用の確保

[現況と問題点]

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

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

[対 策]

(1) 自転車安全整備制度の普及

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

(2) 損害賠償責任保険等への加入促進

近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうし

た賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者への救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

(3) 自転車の被視認性の向上

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

第5節 道路交通秩序の維持

- ＜主な事業＞ 1 交通の指導取締りの強化等
2 暴走族等対策の推進

1 交通の指導取締りの強化等

[現況と問題点]

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、引き続き交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置くとともに、地域の交通実態や市民の要望等を踏まえた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進していく必要がある。

[対 策]

(1) 一般道路における効果的な指導取締り

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の交通事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

また、交通事故実態や地域特性を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、横断歩行者妨害等の違反を始めとする交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、市民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進する。

(2) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

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、制動装置（ブレーキ）不良自転車運転及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して指導警告票を交付するなど積極的な指導警告を行うとともに、警告に従わない違反者や交通事故を起こした違反者など、悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

2 暴走族等対策の推進

[現況と問題点]

暴走族に対する取締りの強化や官民が一体となった暴走族の根絶に向けた諸施策を推進した結果、本市では暴走族として認定されたグループはない。

しかし、市内には、暴走族として認定されていないが、暴走族風に改造した自動二輪車等を連ねて集団走行を行う非行少年グループが単発的な爆音走行を繰り返しているほか、SNS等を利用して集団走行の呼びかけを行い、暴走行為をすることを目的に集まった「個人」が、自然発生的にグループを組織しては、場当たりの・ゲリラ的な暴走行為を敢行するなど、依然として一般交通に多大な危険と迷惑を及ぼしている。

また、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）が、休日を中心に大規模集団走行などを行い高速道路及び幹線道路の利用者や沿線住民に多大な迷惑を及ぼしている。

暴走行為をすることを目的に集まった個人・非行少年グループ及び違法行為を敢行する旧車会員による暴走行為は、交通ルールなどを無視したもので、一般交通に多大な危険を及ぼすだけでなく、違法に改造された車両による「バイク爆音」は沿線住民に多大な迷惑を及ぼしており、市民の取締り要望は依然として強いものがあることから、暴走族等による暴走行為の積極的な指導を図り、グループを解体するとともに、少年の立ち直り支援を強力に推進する必要がある。

さらに、関係機関・団体が連携し、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必要がある。

[対 策]

(1) 実態把握等の徹底

事件捜査、街頭補導活動、少年相談、交通指導取締り等の各種警察活動を通じて、暴走族の結成阻止に向けた情報を収集した上で、得られた各種情報の分析等を推進することにより、暴走族等の背後に存在する暴力団組員、同組員周辺者等の面倒見の実態把握に努める。

(2) 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

「東広島市暴走族等追放の推進に関する条例（平成22年東広島市条例第1号）」第11条に規定する東広島市暴走族等追放運動推進会議を主体として、暴走族追放気運の高揚を図るとともに、暴走族相談員や地域における少年警察ボランティア等との連携を強化し、学校や職場等で非行防止教室を開催するなど、暴走族への加入阻止と離脱促進を図る。

(3) 広報活動の推進

暴走族等への加入防止を図るため、暴走族等の実態や暴走族等に加入させないための活動などが的確に広報されるよう積極的な広報を推進する。

(4) 暴走行為阻止のための環境整備

市民と関係機関・団体が協働し、少年のたまり場となりやすい場所等への警戒及び少年への声かけを積極的に行うことにより、たまり場とならない環境を整備するとともに、夜間巡視等の暴走族対策運動を継続しながら暴走族追放の推進の輪を拡大する。

第6節 救急・救助活動の充実

- ＜主な事業＞
- 1 救急・救助体制の整備
 - 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

1 救急・救助体制の整備

[現況と問題点]

本市では、令和3年4月1日現在、1署5分署に救急隊・救助隊を設置し、救急業務や救助業務に当たっている。令和2（2020）年の市内（山陽自動車道を含む。）の救急出動件数は8,336件で、救急搬送人員は7,426人である。

このうち、交通事故に起因する救急出動件数及び救急搬送人員は、順に665件（全体の8.0%）、659人（全体の8.8%）となっており、交通事故に起因する救急出動件数及び全体に占める交通事故に起因する出動の割合は、昨年に比べ減少している。

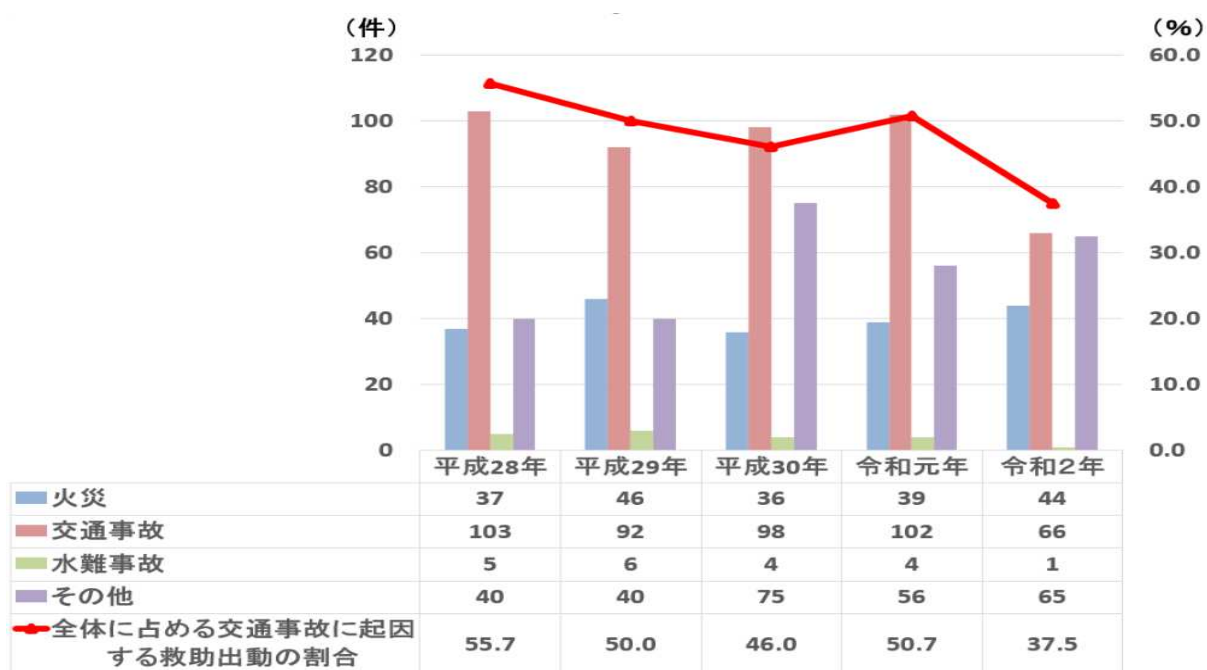
図20 東広島市における救急出動状況



また、令和2（2020）年の市内の救助出動件数は176件で、救助人員は64人である。

このうち、交通事故に起因する救助出動及び救助人員は、順に66件（全体の37.5%）、26人（全体の40.6%）となっており、交通事故に起因する救助出動件数及び全体に占める交通事故に起因する救助出動の割合は、昨年と比べ減少している。

図21 東広島市における救助出動状況



特に、負傷者の救命率・救命効果の向上のためには、救急救命士が行う救命処置の充実のほか、バイスタンダー（救急現場に居合わせた人）による応急手当の普及を図るとともに、一刻も早く救急医療が提供できる体制を整備する必要がある。

[対 策]

(1) 救急・救助体制の整備・拡充

交通事故による負傷者を迅速かつ適切に救助するため、救急、救助施設、資機材等の整備、充実に努め、救助、応急措置、搬送等一連の初動体制もとより、医療機関、東広島警察署等の関係機関との連携を強化するなど、救急、救助活動実施体制のより一層の整備・拡充を図る。

(2) 多数傷者発生時における救急・救助体制の充実

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

(3) 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

バイスタンダー（救急現場に居合わせた人）による応急手当の実施により、救命率、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED※）の設置及び設置情報の提供を促進し、その使用方法も含めた応急手当について、消防機関等が行う救命講習会等の実施を図る。

さらに、救急の日（9月9日）、救急医療週間（9月9日から1週間）などの機会を通じて広報、啓発活動を積極的に行う。

(4) 救急救命士の養成・配置等の促進

救急救命士が行うことのできる処置範囲は順次拡大されており、気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為の資格とスキルを持った救急救命士を引き続き養成するとともに、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※の更なる充実を図る。

(5) 消防・防災ヘリコプターによる救急業務の推進

市内49か所に整備した場外離着陸場（ヘリポート）やヘリポート適地を活用して、1時間以内に重度の傷病者を救命救急センターへ搬送できるよう、広島市消防ヘリコプター、広島県防災ヘリコプター、広島県ドクターヘリの3機体制による救急搬送を推進するとともに、新たなヘリポート適地の調査や合同訓練を実施し、連携強化を図る。

(6) 高速道路における救急業務実施体制の整備

高速道路における救急業務については、西日本高速道路株式会社と消防機関が相互に協力して、適切かつ効率的な人命救護を行う体制の整備を図る。

消防機関は、救急業務実施体制の整備、救急業務に必要な施設等の整備、救急業務従事者への教育訓練の充実を図るとともに、高速道路での事故等を想定した訓練を西日本高速道路株式会社等の関係機関と合同で行い、更なる連携強化を図る。

2 救急医療体制の整備

[現況と問題点]

本市における救急医療体制は、一次救急医療として35機関、二次救急医療として8機関が指定され輪番制をとって診療に当たっている。「東広島市救急医療体制に関する基本計画※」により三次救急医療の整備を目指している本市における救急医療は、平成13年12月に統合拡充整備された東広島医療センターに負うところが大きく、二次救急の医療機関全体の機能の充実や連携強化が課題となっている。

[対 策]

救急医療体制の基盤となる初期救急体制を整備するため、地域における休日夜間急患センターの設置・整備を支援している。

今後、二次救急医療について、施設及びスタッフの充実に努め、東広島医療センターについて、更なる機能の充実を図る。

また、多数の傷病者の同時発生が想定される高速道路等における交通事故に対応できるよう、ドクターヘリ等の効果的な運用を図る。

3 救急関係機関の協力関係の確保等

[現況と問題点]

救急医療においては、傷病者を救急現場から医療機関に搬送するまでの応急措置の適否が、救命率を大きく左右することから、平成15年度から医師の指示又は指導・助言と検証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とともに、救急隊員の教育体制の整備のため、メディカルコントロール体制の整備に取り組んできた。

今後も、医学的観点から質の高い、傷病者の状況に応じた適切な搬送及び受入れのため、メディカルコントロール体制の更なる充実を図る必要がある。

[対 策]

消防機関と医療機関の連携の下、教育訓練体制の充実等により救急隊員による応急処置等の質を確保するとともに、傷病者の搬送及び受入れの迅速かつ円滑な実施や、搬送先の分散化・適正化や搬送時間の短縮を目指すなど、より迅速な救急医療体制の強化を推進する。

第7節 交通事故被害者支援の充実強化

[現状と問題点]

本市においては、市民相談事業の一環として、弁護士等の専門家による法律相談を実施し、交通事故に関する相談ができる機会を提供している。このほか東広島警察署においては、常時、電話や面接で交通事故被害者に対する相談や支援に当たっている。

今後とも、相談活動を推進するなかで、自動車事故対策機構による交通遺児等に対する貸付制度、各種貸付金制度、重度後遺障害者介護料支給制度及び交通遺児育英会による育英資金制度の活用のほか、各種福祉施策による救済措置など多様な相談ニーズに対応できるよう関係機関と相互に連携を図る必要がある。

[対 策]

被害者の利便を考慮し、広報紙の活用等により、相談窓口の周知を図り、当事者に対し広く相談の機会を提供するほか、交通事故により収入を絶たれ、生活に困窮している人に対し、生活保護、母子・父子福祉資金、児童福祉等の福祉制度を十分に活用されるよう、制度の周知徹底を図る。

第3部 鉄道交通の安全

第1章 鉄道事故の状況

第2章 鉄道交通の安全についての対策

第1節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

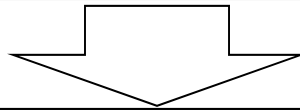
第2節 講じようとする施策

- 1 鉄道施設等の安全性の向上
- 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- 3 救急・救助活動の充実

第3部 鉄道交通の安全

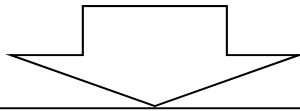
●第1章 鉄道事故のない社会を目指して

- ① 鉄道は、多くの県民が利用する生活に欠くことのできない交通手段である。
- ② 県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。



【鉄道交通の安全についての目標】

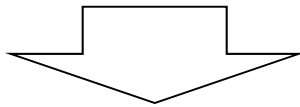
- ① 乗客の死者数ゼロの継続
- ② 運転事故全体の死者数の減少



●第2章 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



【講じようとする施策】

<3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 救急・救助活動の充実

第1章 鉄道事故のない社会を目指して

1 鉄道事故の状況

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るが、令和元（2019）年は605件であった。

また、令和元（2019）年の死者数は247人であり、負傷者数は360人であった。

なお、平成17（2005）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たが、平成18（2006）年から令和元（2019）年までは乗客の死亡事故は発生しなかった。

県内における鉄道の運転事故件数は、平成27（2015）年度から令和元（2019）年度までの5年間に76件（死者44人、負傷者20人）の事故が発生している。

2 近年の運転事故の特徴

近年の運転事故の特徴としては、全国的に見ると、人身障害事故は約6割、踏切障害事故は約3割を占めており、両方で運転事故件数全体の約9割を占めている。また、死者数については、人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めている。

人身障害事故のうち、ホームでの接触事故については、令和元（2019）年156件であり、そのうち、酔客が関係しているものは、ホームでの接触事故全体の約6割を占めている。

令和元（2019）年度に県内で発生した15件の運転事故を分析すると、列車脱線事故1件、踏切障害事故7件、道路障害事故1件、人身障害事故6件であり、約47%が踏切障害事故である。

図 22 広島県における鉄道事故の状況（過去5年間）



(注) 鉄道事故用語説明

- ・「物損事故」とは、列車又は電車により五百万円以上の物損を生じた事故（落石による事故等）
- ・「人身障害事故」とは、列車又は電車の運転により人の死傷を生じた事故（プラットフォームや線路内での事故等）
- ・「道路障害事故」とは、軌道敷において、電車が人又は車等と衝突し、又は接触した事故
- ・「踏切障害事故」とは、踏切道において、列車又は電車が人又は車等と衝突し、又は接触した事故
- ・「列車事故」とは、列車同士の衝突又は接触、脱線、火災が生じた事故

- 東広島市の目標
- ① 乗客の死者数をゼロの継続
 - ② 運転事故全体の死者数の減少

第2章 鉄道交通の安全についての対策

第1節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故が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る。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ため、総合的な視点から施策を推進する。

また、ホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めており、近年、その死者数はほぼ横ばいであることから、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずる。

第2節 講じようとする施策

- | | |
|---------------------|---------------------------|
| <主な事業> | 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 救急・救助活動の充実 |

1 鉄道交通環境の整備

[現況と問題点]

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、安全性を確保する必要がある。このため運転保安設備の整備等の安全対策を推進する必要がある。

[対策]

駅施設等について、高齢者、視覚障害者を始めとするすべ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、ホームドア又は内方線付き点状ブロック等の整備などによるホームからの転落防止対策を引き続き推進する。

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

るため、切土や盛土等の土砂災害への対策強化、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する。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

[現況と問題点]

運転事故の約9割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ある。

[対 策]

(1) 幅広い対象への広報活動

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、鉄道利用者にホームにおけるスマートフォンの操作による「ながら歩き」や駆け込み乗車の危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起等、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。

(2) 安全設備の分かりやすい表示の整備等

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る。

3 救急・救助活動の充実

[現況と問題点]

県内では近年、多数の死傷者が生ずるような鉄道の事故は発生していないが、事故発生に伴う救急・救助活動ができるよう鉄道事業者と消防機関等との連携を一層強化する必要がある。

[対 策]

(1) 主要駅における防災訓練の充実

鉄道事業者においても、独自の非常召集、事故復旧訓練、救助訓練等を計画的に実施

し、非常事態に対応できるよう努める。

(2) 関係機関との連携・協力体制の強化

鉄道の重大事故等の発生に備え、避難誘導、救急・救助活動を迅速かつ的確に行うため、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・協力体制の強化を図る。

さらに、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進する。

第4部 踏切道における交通の安全

第1章 踏切事故のない社会を目指して

第2章 踏切道における交通安全についての対策

第1節 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

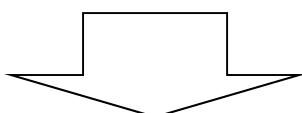
第2節 講じようとする施策

- 1 踏切道の立体交差化、構造改良の促進
- 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- 3 踏切道の統廃合の促進
- 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4部 踏切道における交通の安全

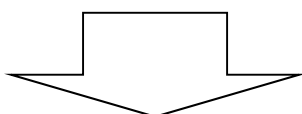
●第1章 踏切事故のない社会を目指して

市内における踏切道は、令和3年3月末現在、山陽本線45か所、呉線に15か所、合計60か所あり、過去5年間の踏切事故は、山陽本線で4件、呉線で1件の死亡事故が発生している。



【踏切道における交通安全についての目標】

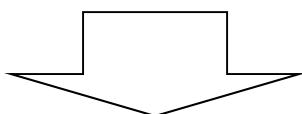
令和7年度までに、踏切事故件数ゼロを目指す。



●第2章 踏切道における交通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対策の推進



【講じようとする施策】

<4つの柱>

- ① 踏切道の立体交差化、構造改良の促進
- ② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ③ 踏切道の統廃合の促進
- 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1章 踏切事故のない社会を目指して

市内における踏切道は、令和3年3月31日現在、山陽本線に45か所、呉線に15か所、合計60か所あり、過去5年間の踏切事故は、山陽本線で4件、呉線で1件発生しているが、すべて死亡事故である。

東広島市の目標（令和7年度まで）踏切事故件数ゼロを目指す。

【山陽本線・呉線における各年度別踏切事故件数】

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
発生件数	1	2	0	0	2
死者数	1	2	0	0	2
負傷者数	0	0	0	0	0
発生場所	呉線 安芸津町	山陽本線 八本松町			山陽本線 西条町

【山陽本線】

1	自動車が通過する踏切道	30
	第1種踏切 (遮断機がある踏切道)	29
	第4種踏切 (遮断機や警報機のない踏切道)	1
2	自動車が通過しない踏切道	15
	第1種踏切	11
	第4種踏切	4
合計		45

※自動車が通過する踏切道のうち大型の通行規制があるもの 20

【呉線】

1	自動車が通過する踏切道	13
	第1種踏切	10
	第4種踏切	3
2	自動車が通過しない踏切道	2
	第1種踏切	2
	第4種踏切	0
合計		15

※自動車が通過する踏切道のうち大型の通行規制があるもの 7

第2章 踏切道における交通の安全についての対策

第1節 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、一たび発生すると、令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように死傷者を生じるなど重大な結果をもたらすものであること、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に検討することとする。

第2節 講じようとする施策

- | |
|--|
| <p>＜主な事業＞</p> <ol style="list-style-type: none">1 踏切道の立体交差化、構造改良の促進2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施3 踏切道の統廃合の促進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、構造改良の促進

[現況と問題点]

踏切道における交通事故を防止するため、立体交差化及び構造改良等の促進に努めてきているところであるが、立体交差化については用地取得、日照権等の環境問題等多くの問題を抱え、計画どおりの推進が困難な状況である。

しかし、踏切道は、交通の安全と円滑化を阻害する要因でもあり、今後とも関係機関及び関係住民の一層の理解と協力を得て、立体交差化事業及び構造改良等を推進する必要がある。

[対 策]

(1) 踏切道の立体交差化の整備等

遮断時間が特に長い踏切道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、踏切道の除去を促進するとともに、道路の新設・改築にあたっては、極力立体交差化を図るよう関係機関と協議を行う。

(2) 構造改良の促進

歩道が狭隘な踏切道についても、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幅幅など事故防止効果の高い構造改良を促進する。

また、軌道の平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進するほか、従前の踏切対策に加え、踏切周辺道路の整備など踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

[現況と問題点]

踏切遮断機の整備された踏切道については、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、踏切遮断機を始めとした踏切保安設備の積極的な整備に努める必要がある。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るために、適切な交通規制の実施に努めるとともに、都市部にある踏切道のうち、列車により警報時間に差が生じているもの、自動車交通量の多いものについては、必要に応じ警報時間制御装置、踏切支障報知装置※の整備等を進める必要がある。

[対 策]

(1) 踏切遮断機の整備

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、第4種踏切から第1種踏切への変更など着実に踏切遮断機の改良整備を行う。

(2) 交通規制の実施及び道路標識等の視認性の向上

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

3 踏切道の統廃合の促進

[現況と問題点]

踏切道の交通安全を図るため、通行上危険性の高い狭小踏切道をはじめとする踏切道の統廃合を推進しているが、生活道路として利用されている実態等から困難な問題が多い。

しかし、依然として通行上危険な踏切道は数多く存在しており、引き続き、踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施に併せて統廃合の促進を図る必要がある。

[対 策]

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、う回路の状況等を勘案して、市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する。

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、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

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

[現況と問題点]

踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要がある。

また、踏切道における交通安全と円滑化を図るため踏切関連交通施設の整備と高度化を図るほか、歩行者が関係する踏切事故では、高齢者が関係するものが多いことから、高齢者の歩行者対策等を推進する必要がある。

[対 策]

(1) 踏切道予告標等の設置及び指導取締り

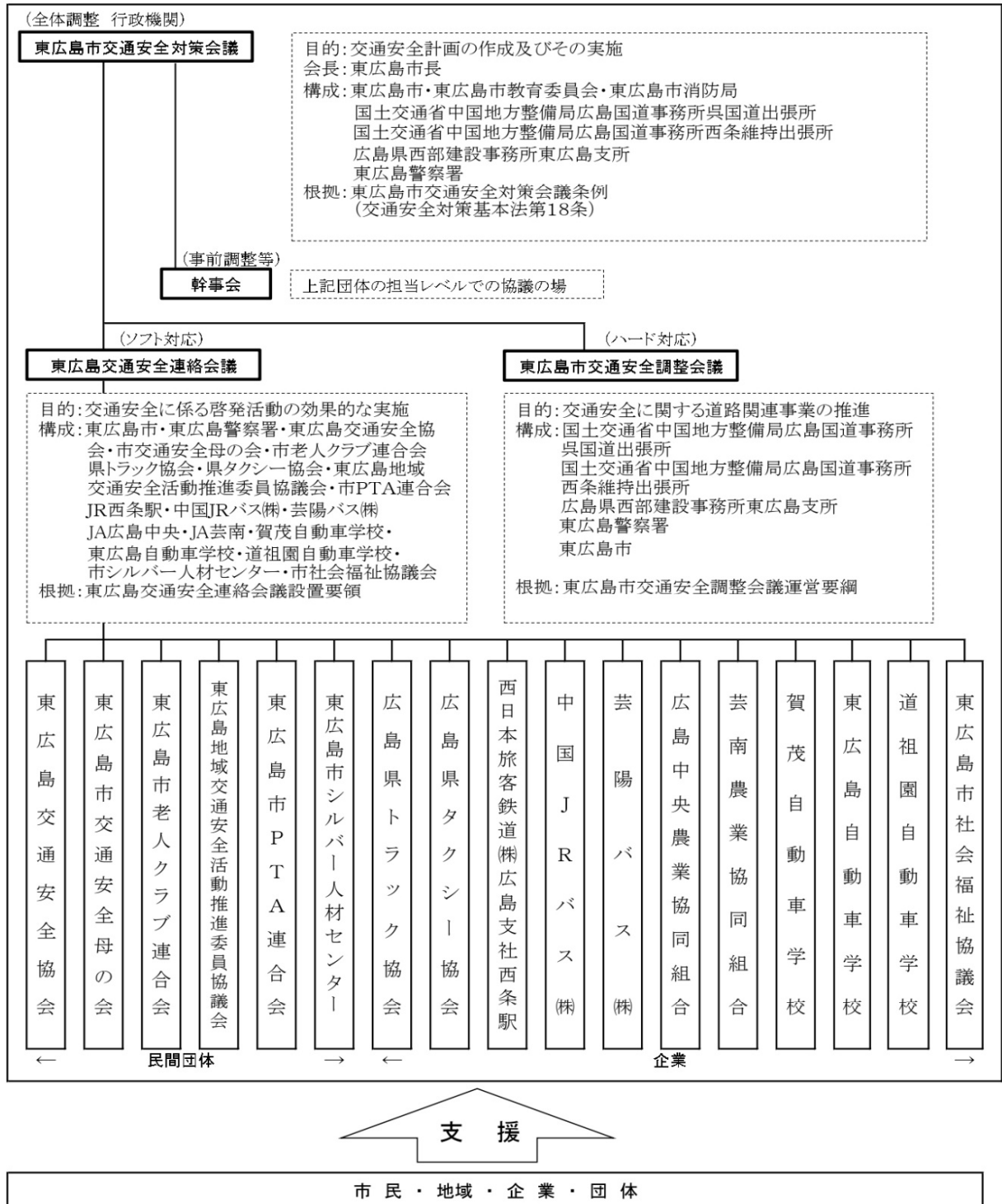
踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを積極的に行う。

(2) 踏切通過方法等の教育の推進

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

第5部 全市的な交通安全対策の推進体制

この計画は、下表の体制をもって推進することとする。



用語の解説(50音順)

1 エスコートゾーン（視覚障害者用横断帯）(P30)

横断歩道の中央部に視覚に障害のある人が認知できる突起を設けて、横断歩道内を安全にまっすぐに進めるようにするもの。

2 EBPM (EBPM : Evidence Based Policy Making) (P6)

個々の政策に実質的な効果があるかどうかを可能な限り厳密に検証して、実質的な効果があるという証拠があるものを優先的に実施しようとするもの。

3 ASV技術 (ASV : Advanced Safety Vehicle 先進安全自動車) (P57)

先進技術を利用して、衝突被害軽減装置、ペダル踏み間違い急発進抑制装置、カーブ警報装置、居眠り警報装置等ドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車技術。

4 音響式信号機(P30)

歩行者用青信号の表示の開始又は表示が継続していることを音響により伝達することができる装置を付した信号機。

5 高規格幹線道路(P31)

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される。

6 高度道路交通システム (ITS: Intelligent Transport Systems) (P38)

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、交通渋滞などの道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。

その全体構想が掲げる開発分野として

- ナビゲーションシステムの高度化
- 自動料金収受システム
- 安全運転の支援
- 交通管理の最適化
- 道路管理の効率化
- 公共交通の支援
- 商用車の支援
- 歩行者等の支援
- 緊急車両の運行支援

などがあげられる。

7 災害派遣医療チーム (DMAT: Disaster Medical Assistance Team) (P65)

災害の急性期（概ね48時間以内）に活動できる機動性を持った、専門的な研修・訓練を受けた災害派遣医療チーム。

8 サポカー・サポカーS (P25)

サポカーとは、自動ブレーキを搭載した全ての運転者に推奨する自動車を表し、サポカーSは、自動ブレーキに加え、ペダル踏み間違い急発進抑制装置等を搭載した特に高齢運転者に推奨する自動車をいう。

9 シームレス (P36)

「継ぎ目のない」の意。交通機関の乗り継ぎ、駅内の歩行、車両の乗降といった移動に関するあらゆる「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消し、円滑な移動を確保するもの。

10 視距の改良 (P32)

運転者が道路上で見通すことのできる距離の改良

11 事故ゼロプラン (事故危険区間重点解消作戦) (P31)

「事故危険区間」の中から、早期に対策が必要で、かつ高い効果が期待できる区間から、順次対策に取り組んでいくため、優先度が高い区間を統合整理した計画。広島県では平成22(2010)年度に「事故危険区間(代表区間)64区間」を選定している。

12 自転車安全利用五則 (P49)

自転車に乗るとき守るべきルールのうち、特に重要なものを定めたもの。

①自転車は、車道が原則、歩道は例外 ②車道は左側を通行 ③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行 ④安全ルールを守る(飲酒運転・二人乗り・並進の禁止、夜間はライトを点灯、交差点での信号遵守と一時停止・安全確認) ⑤子供はヘルメットを着用

13 自転車運転者講習制度 (P40)

自転車の運転者が、道路における交通に危険を生じさせるおそれのある危険行為(信号無視、通行禁止、酒酔い運転、制動装置不良自転車運転、妨害運転など15類型)を3年以内に2回以上行った者に対して、都道府県公安委員会からその自転車運転者に対し、自転車運転者講習の受講が命じられる制度。受講命令後、3か月以内に受講することとされ、受講命令に違反した場合は5万円以下の罰金が科せられる。

14 自動体外式除細動器 (AED:Automated External Defibrillator) (P65)

心臓がけいれん状態になり、血液を送り出すポンプ機能が失われる心室細動に対し、電氣的ショックを与え(除細動)、心臓を正常な状態に戻す救命器具のことで、救助者はAEDの音声メッセージや文章メッセージに従って操作することで、有効な除細動を行うことができる。

15 重傷者数 (P18)

警察庁の警察統計では、交通事故による負傷程度のうち「重傷」について、「交通事故によって負傷し、1箇月(30日)以上の治療を要する場合(人)をいう。」と定義されている。

16 ゾーン30 (P21)

区域(ゾーン)を定めて最高速度30km/hの速度規制を実施するとともに、その安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内の抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。

17 ゾーン30プラス (P21)

最高速度 30km/h の区域規制とハンプなどの侵入抑制対策及び狭くクランクなどの速度抑制対策といった物理的デバイスとの適切な組み合わせにより交通安全の向上を図ろうとする区域。

18 第五次東広島市総合計画 (P2)

長期的視点から計画的なまちづくりを推進するため、2030年に向けた東広島市の新たな将来ビジョンと発展の方向を示し、まちづくりの基本指針となる計画。

19 TSマーク保険 (P58)

自転車を安全に利用してもらうために、自転車安全整備士が自転車を点検、整備して道路交通法上の普通自転車として確認したときに貼られるTSマークに付帯される傷害及び賠償責任保険。

20 道路交通情報通信システム (VICS: Vehicle Information and Communication System) (P38)

情報通信技術を活用し、三つのメディア（光ビーコン、電波ビーコン、FM多重放送）により、車載端末へ、交通渋滞情報、規制情報等のリアルタイムな道路交通情報をデジタルデータにより提供されるシステムをいう。

21 パークアンドライド (P36)

鉄道駅等まで自家用車を利用し、駅等の周辺に設けられた駐車場に駐車し、電車等により移動形態をいう。

22 バリアフリー化 (P21)

生活に密接な施設や道路などにおけるさまざまな障害（バリア）を取り除くというもの。高齢者や障害者などが安心して移動できるよう、交通環境を整備しようという発想が基本となっている。

※【バリアフリー新法】

「高齢者、身体障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」平成18（2006）年12月20日、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進することを目的として定められた。

23 ハンプ (P29)

車両の低速走行等を促すための道路に設ける盛り上がり（凸部）のこと。

24 犯罪被害者等基本法 (P5)

被害者等の尊厳と権利を認め、その権利保護を図ることを目的とし、被害者等の視点に立って施策を行わなければならないとされている。国や地方公共団体が講ずべき基本的施策として、相談及び情報の提供、損害賠償の請求についての援助、給付金の支給に関する制度の充実等といった項目が掲げられている。

25 東広島市救急医療体制に関する基本計画 (P66)

救急医療体制の現状・課題を把握し、今後の地域にふさわしい効率的かつ質の高い医療提供体制の構築を目的として策定したものの。

26 東広島市交通安全調整会議 (P32)

交通安全に関する道路関連事業の推進に関し、関係行政機関と緊密な連携を図り安全で安心なまちづくりを推進する目的で、道路管理者、東広島警察署交通課長、都市部都市計画課長、危機管理課長等の委員で構成された会議で総務部危機管理課を事務局とし、交通事故の多発交差点及び交通死亡事故現場等において再発防止対策等の検討を行っている。

27 東広島市地域公共交通計画 (P2)

少子高齢化の急速な進展、長引く景気の低迷等、厳しい社会情勢の中、都市の持続的発展と市民生活向上のため、利便性の向上と利用者の増加の好循環を生み出す必要から、市の上位計画（総合計画、都市計画マスタープラン等）に即し、短・中・長期的な政策を明示し、各種施策と管理・運営の体制を定めたもの。

28 東広島市地域公共交通利便増進実施計画 (P34)

地域公共交通計画に定める「公共交通における施策の展開」に基づき、上位計画である都市交通マスタープランに掲げる本市の将来交通計画の基本理念の実現を目指す施策として、主に路線バスの再編を実施するために、具体的な路線や運行等の詳細を示した計画。

29 PDCAサイクル (P20)

Plan（計画）、Do（実行）、Check（検証）、Action（改善）の頭文字を揃えたもので、計画、実行、検証、改善の流れを次の計画に活かしていくプロセスのこと。

30 踏切支障報知装置 (P80)

踏切で自動車が故障・脱輪した時、列車を停車させるために、踏切が塞がれていることを駅や列車に知らせるための保安装置。踏切非常ボタン。

31 MaaS (MaaS: Mobility as a Service) (P25)

出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供するほか、移動以外のサービスと連携するなど移動及び移動以外のサービスを一元的に捉える概念。

32 メディカルコントロール体制 (P65)

消防機関・医療機関の連携により、救急現場の救急隊から迅速に医師へ指示、指導、助言を要請することができ、救急活動の、医学的判断・処置の適切性について医師による事後検証が行われ、その結果が救急救命士再教育に活用され、救急救命士の再教育として、医療機関において定期的に病院実習が行われる体制。

33 モビリティ・マネジメント (MM: Mobility Management) (P3)

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化を

することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策をいう。

望ましい方向とは、例えば、過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向である。交通渋滞や環境問題、公共交通の衰退等を引き起こす「過度」な自動車利用を適正化することを目的として実施される。