

# 第 1 2 次

## 鳴門市交通安全計画

(令和 8 年度～令和 1 2 年度)

鳴門市交通安全対策会議

## は じ め に

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定されました。

これに基づき、昭和46年度以降、11次にわたる鳴門市交通安全計画を作成し、市、関係行政機関等が一体となって交通安全対策を強力に実施してきました。

その結果、本市で過去最悪となる18人が交通事故で死亡した昭和48年と比較すると、着実に死者及び交通事故発生件数ともに減少し、10年前に定めた「第10次鳴門市交通安全計画」の期間（平成28年から令和2年までの5年間）の交通事故発生件数が1121件に対して、5年前に定めた「第11次鳴門市交通安全計画」の期間（令和3年から令和7年までの5年間）の交通事故発生件数は651件と半減し、死者総数の比較においても第10次計画期間では15人（年間平均3人）でしたが第11次計画では8人（年間平均1.6人）と減少しており「死者数ゼロを目指す」という目標に近づくことができました。

これは、市、関係行政機関、関係民間団体のみならず市民を挙げた長年にわたる努力の成果です。

交通事故の防止は、市、関係行政機関、関係民間団体だけでなく、市民一人一人が全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければなりません。この鳴門市交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、令和8年度から令和12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ものです。

本市においては、この交通安全計画に基づき、関係行政機関と市民の理解と協力により、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとします。

令和8年7月

鳴門市交通安全対策会議

会 長 泉 理 彦

## ～ 目 次 ～

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| 計画の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・      | 1  |
| 第1章 道路交通の安全・・・・・・・・・・・・・・・・・・        | 5  |
| 第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）・・・・・    | 5  |
| 第2節 道路交通の安全についての目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・ | 6  |
| 第3節 道路交通の安全についての対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・ | 7  |
| 第2章 踏切道における交通安全・・・・・・・・・・・・・・・・      | 30 |
| 第1節 踏切事故の無い社会を目指して・・・・・・・・・・・・・・・・・・ | 30 |
| 第2節 踏切道における交通の安全についての対策・・・・・・・・・・・・  | 30 |

# 計画の基本理念

## 1 交通事故のない社会を目指して

本市は、長期の人口減少過程に入っており、超高齢社会となっている。このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

しかしながら、今なお、交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失も勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すことを今一度認識すべきである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、改めて交通事故被害者等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新たな一步を踏み出し、各種交通施策を推進していかなければならない。

## 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ある。道路交通については、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保する必要がある。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る。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められる。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ていく。

## 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

道路交通については、高齢の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の防止は、喫緊の課題である。一方、事業用自動車においては、少子高齢化の進展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る。また、鉄道交通でも運転士等の人手不足が深刻である。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が課題となっている。

少子高齢化の進展に伴い生じうる、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くてはならない。

子どもから高齢者に至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、全ての交通の関係者の連携によって、構築することを引き続き目指していく。

## 施策推進にあたっての基本的な考え方

### 1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、計画期間内に達成すべき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くこととする。

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③それらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、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し、かつ、これを市民の理解と協力の下、強力に推進する。

なお、これらの施策を推進する際には、少子高齢化の進展や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるものとする。

#### (1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、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う。また、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。交通社会に参加する一人一人が、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、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

#### (2) 交通機関に係る安全対策

人間はミス犯すものという前提の下で、それらのミス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ものとする。

#### (3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、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する。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ある。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身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する。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ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、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ものとする。

## 2 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、外国人材の活用等の進展もみられる中で、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などの取組が必要である。

### (2) 増加する外国人運転者等への対応

外国人材の受入れ拡大や観光立国の推進により、在留及び訪日外国人数は過去最高を記録した。今後も更なる増加が予想される中、日本の交通ルールに不慣れな外国人の移動に伴う交通事故リスクが高まらないよう対策を講じることが重要である。特に、道路交通の分野では、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、外国人運転者による交通事故件数が近年増加傾向にある。

また、自動車運送業分野等が特定技能制度の対象に追加されるなど、外国人運転者の更なる増加が予想されるほか、歩行者や自転車等利用者としての外国人も必然的な増加が見込まれる。

このため、市を始め、関係団体、関連事業者等の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む必要がある。様々な場面において、交通安全教育や日本の交通ルール・マナーの周知と理解を促し、交通安全意識の向上と交通事故リスクの低減を図る取組が必要である。

### (3) 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、交通事故の減少への貢献がみられる。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が進められている。

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラーの防止を図り、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ある。

### (4) 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。

## 3 横断的に重要な事項

### (1) 先進技術の積極的活用

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。

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

また、有効かつ適切な交通安全対策を講じるため、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、必要な研究開発の推進を図るものとする。

## **(2) 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、被害を最小限に抑えるため、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ある。

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るものとする。

## **(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、市を始め、地域の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、市や関係機関が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する。

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に必要な支援を行うことで、交通安全活動を促進していく。

## **(4) 運輸安全マネジメント制度の充実・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・強化を図り、国による運輸安全マネジメント評価を充実・強化する。

また、運輸安全マネジメント評価を通じて、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、運輸防災マネジメントの取組を強化する。

# **4 計画期間**

令和 8 年度から令和 12 年度までの 5 年間

# 第1章 道路交通の安全

## 第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

### 1 道路交通事故のない社会を目指して

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

近年においては、小学生を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢者が当事者となる交通事故が後を絶たない。次世代を担う子どものかけがえのない命を守るとともに、今後も続くことが予想されている少子高齢化の進展に適切に対処するため、時代のニーズに応える交通安全の取組がより一層求められている。

今後も、道路交通事故による死者数をゼロに近づけることを目指し、究極的には、交通事故のない社会の実現に向けて、更に積極的な取組が必要である。

特に、交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要である。その際、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、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。

また、第12次鳴門市交通安全計画期間中においても、交通事故発生状況等の各種データ分析を適切に行い、その結果に応じて、交通実態等に即した必要な施策を講じる。

### 2 歩行者の安全確保

交通事故死者数に占める歩行者の割合は高く、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

### 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、様々な施策メニューがあるところ、地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを地域が主体となっていくべきである。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であり、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の役割が極めて大きい。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をしながら、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節 道路交通の安全についての目標

### I 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

本市の道路交通事故発生件数は、5年前と比較して死者及び発生件数とも減少しているものの、まだ多くの交通事故が発生している状況にあり、近年の交通死亡事故の発生状況をみると、高齢者（65歳以上）の割合が約8割を占めている。

県下的な交通情勢としては昭和35年に施行された道路交通法に基づいて統計を取り始めて以降最も少ない19人まで減少し、「第11次徳島県交通安全計画」に定める「交通事故死者数を20人台前半、可能な限りゼロに近づける。」という抑止目標を達成したが、他方で、第11次徳島県交通安全計画期間中の交通事故を事故類型別にみると、出会い頭や右左折時などの交差点内における事故が約3割を占めているほか、65歳以上の高齢者が関連する交通事故総数は全体の約5割を占めており、令和7年実施の信号機のない横断歩道における車両の一時停止率調査（JAF発表）結果は、全国平均を大きく下回っている。

このほか、シートベルトの着用状況調査（JAF・警察庁発表）結果による一般道の着用率についても運転席、助手席、後部座席の全てが全国平均を下回っており、特に助手席は3年連続で全国最低となった。

こうした現状を踏まえ、今後、引き続き高齢者の交通事故防止対策のほか、交差点及び信号機のない横断歩道における歩行者の安全確保、さらにはシートベルト着用促進等、総合的な交通事故防止対策を強力に推進し、交通事故総数の減少と死傷者の削減を図る必要がある。

#### 2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、社会経済情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、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。

本市の人口は、減少傾向で推移している反面、高齢者人口は年々増加を続け、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口は年々増加を続けていくことが予測される。

これらのことから、高齢者の歩行中及び自転車乗用中の事故等、高齢者による交通事故が増加するものと見込まれ、今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっている状況である。

## Ⅱ 第 12 次鳴門市交通安全計画における目標

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、国においては、令和 8 年度を初年度とする第 12 次交通安全基本計画の最終年である令和 12 年までに、年間の 24 時間死者数を 1,900 人以下、重傷者数を 20,000 人以下にすることを目指すこととしている。本県では人命尊重の理念に立ち、各種施策を総合的かつ強力に推進することにより引き続き交通事故による死傷者数の減少に努め、第 12 次徳島県交通安全計画の最終年である令和 12 年までに交通事故死者数を「10 人台、可能な限りゼロに近づける。」ことを目標とされた。

本市においても、交通事故死傷者数、発生件数とも減少しているものの、引き続き、市、県、警察、関係機関団体と市民の理解と協力により、各種施策を総合的かつ強力に推進し、交通事故による死傷者数の減少に努め、第 11 次計画で策定した目標を継承し、「令和 12 年までに死者数ゼロを目指す」ことを目標とし、安全で快適な交通環境のもとに「安心して暮らせるまちなると」の実現を目指す。

### 第 3 節 道路交通の安全についての対策

#### Ⅰ 今後の道路交通安全対策を考える視点

本市においては、交通事故発生件数、交通事故死者数ともに減少傾向にあり、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進することとし、

- 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

の 7 つの施策により、交通安全対策を実施する。

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

#### <重視すべき視点>

##### (1) 高齢者、障がい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

本市では、交通事故死者数に占める高齢者の割合が高くなっている。特徴としては道路横断中、路外逸脱及び工作物衝突等であり、高齢者の交通安全対策は喫緊の課題

である。

こうした状況も踏まえ、高齢者、障がい者については、主として歩行者、自転車利用者等の対策とともに、自動車運転者の安全運転を支える対策を推進する。推進に当たっては、交通安全教育等を地域の交通情勢に応じ、実施することが重要である。

具体的には、歩行者、自転車利用者については、歩道や自転車通行空間の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動等のほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に合った自動運転サービスの活用といった安全で安心な移動手段の確保等も重要になる。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を形成する。

高齢者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。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とその限界、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る。

## **(2) こどもの安全確保のための環境整備**

本市の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを生み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。こどもの交通事故死者数は減少傾向であるが、次世代を担うこどもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、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る。また、子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子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る。

## **(3) 歩行者の安全確保のための意識変容**

本県の信号機のない横断歩道での車両の一時停止率は 46.1%（令和 7 年調査・全国 37 位）と、未だ全国平均（56.7%）を大きく下回るなど、歩行者優先意識が十分に徹底されているとはいえない。

そこで、車両の運転者に対しては、横断歩道等に歩行者等がいなかったことが明らかな場合を除き、横断歩道等の直前で停止可能な速度で進行する義務があることや、横断歩道等における歩行者等優先義務等について再認識させるとともに、横断歩道等に向かって歩行者等の横断の意思が明確でない場合であっても、横断歩道等の直前で一時停止し、横断の意思の有無を確認してから進行するよう、交通安全教育や交通指導取締りを始め、交通情勢に応じて旬間を設けるなど、歩行者優先意識の定着化を図る。

また、歩行者に対しては、横断歩道がある場所の付近では、その横断歩道によって横断しなければならないことや、斜め横断、車両等の直前直後横断及び横断禁止場所での横断禁止など道路交通法の遵守に加え、信号機のない場所では手を挙げるなど横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始めることや、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など、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する。

さらに、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する。

#### **(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**

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、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る。

令和6年には道路交通法が改正され、自転車の運転中の携帯電話使用等（ながらスマホ）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った。これを踏まえ、官民が連携し、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周知徹底を図るとともに、自転車の悪質・危険な違反に対しては、厳正な取締りを推進する。

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する。

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、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、広報啓発を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がある。

#### **(5) 外国人の交通安全対策の推進**

我が国における在留外国人、訪日外国人旅行者の増加に伴い、日本の運転免許を保有する外国人も増加している。これに比例して外国人運転者による交通事故件数が増加傾向にあるほか、外国人による無免許運転や飲酒運転、ひき逃げといった悪質な交通違反を伴う交通事故も発生している。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、今後も外国人運転者の更なる増加が見込まれる。また本市においても就労ビザや留学生による外国人居住者が5年前から増加（令和2年度453名→令和7年度655名）しており、外国人の本市における道路交通の安全を確保できるよう、日本の交通ルールやマナーの理解徹底を促し、交通安全意識の向上を図る取組の強化が必要である。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、外国人雇用主等による交

通安全教育や安全運転管理の強化（運転技術に応じた個別指導等）等、市を始め、県や警察、関係団体、地域社会に加え、外国人雇用企業や観光・レンタカー・シェアリング事業者等が連携した横断的なアプローチが必要である。

#### **(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するとともに、交通指導取締りを強化する。また、その際には、事業者による新たな技術を活用した取組を促す。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、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底する。また、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化するとともに、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車と称して販売する違法販売事業者対策を推進する。

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する。

#### **(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、障がい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」という意識を市民に浸透することを目指す。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る。推進する。

特に面的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、区域規制を中心とする対策である「ゾーン30」にプラスした、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する。

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の整備を推進するなど、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る。また、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、広報啓発等を実施するなど、制度の円滑な施行を図るとともに、地域住民を交えた取組を進めるなど、対策の推進に当たっては留意が必要である。

#### **(8) 市民自らの意識改革**

交通行政に携わる者及び交通機関に関わる者を含め、交通社会に参加する全ての市民が、交通事故の危険性や自らの命と同乗者の命を守るシートベルト、チャイルドシート等各種安全対策装備の着用効果について、十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという意識を再確認すべきであり、市民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することが重要である。

このため、住民が身近な地域や団体において、自ら具体的な目標や方針の設定、交通安全に関する各種活動に直接関わるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していく仕組みづくりが必要であり、それぞれの実情に応じて、かかる仕組みを工夫することが必要である。

#### **(9) 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る。今後も、安全運転サポート車（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交通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る。特に様々な社会課題の解決が期待される自動運転については、その導入を促進するため、AI を含む技術開発の進展等を踏まえた、交通ルールの検討、自動運転サービスの導入支援を行うなど、安全な自動運転車の開発・実用化・普及のための環境整備を引き続き推進する。

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する。また、車両の機能にとどまらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く駆けつけるシステム等、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進していく。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、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

#### **(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、地域の民間団体等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する。

各地域においては、少子高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全・安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、それぞれの地域における行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。現在、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んでおり、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す。

## II 講じようとする施策

### 1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも市、国土交通省、県、警察等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の交通事故抑止効果が確認されている。しかし、歩行中や自転車乗用中の死者数の更なる減少に向け、歩行者や自転車が多くの通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、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、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととする。また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを交通事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、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（TDM）施策を総合的に推進するとともに、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を図る。

#### (1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

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、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道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実施することにより車両の速度の抑制や、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

#### ア. 生活道路における交通安全対策の推進

通行禁止等の交通規制、路側帯の設置・拡幅等を推進するほか、「ゾーン30」や「ゾーン30プラス」の整備を推進し、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進する。また、自動車と歩行者の交通事故を抑止するため、令和8年9月から生活道路の法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられることとなったが、関係機関が連携して施行準備を行うとともに、これに関する広報啓発を実施するなど、制度の円滑な施行を図る。

#### イ. 通学路等における交通安全の確保

道路標識の高輝度化、必要に応じた大型化・可変性・自発光化、標示板の共架、設

置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等を行い、見やすく分かりやすい道路標識や道路標示の整備を推進する。通学路や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における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所、認定こども園等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、認定こども園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵等の設置、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

#### **ウ. 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備**

(7) 高齢者や障がい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、病院等の周辺においては、平坦性が確保された幅の広い歩道等の確保に努め、歩道の段差や傾斜勾配の改善、音響信号機の導入、を推進し、さらに、横断歩道上のスポットライト設備の推進等の交通安全対策を推進するなど、高齢者が安心して健康に暮らせる道路交通環境の整備を推進する。また、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

(4) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性・危険性・迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障がい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がい者誘導用ブロック上等の自転車等の違法駐車についても、取締りや条例に基づく撤去等を推進する。

#### **(2) 幹線道路における交通安全対策の推進**

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交通事故の発生割合の大きい区間や、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、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策等きめ細かく効率的な交通事故対策を推進する。

#### **ア. 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進**

(7) 国道における、特に交通事故の発生割合の大きい区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、交通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。

(4) 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、卓越した交通事故類型や支配的な交通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つつ、交通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。

#### **イ. 事故危険箇所対策の推進**

特に交通事故の発生割合の大きい区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、警察や道路管理者等が連携して集中的な交通事故抑止対策を実施する。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、隅切り等の交差点改良、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等の対策を推進する。

#### **ウ. 幹線道路における交通規制**

幹線道路については、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。

#### **エ. 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、速やかに事故要因を調査し、警察、道路管理者等が連携して交通事故対策を講じ、同様の交通事故の再発防止を図る。

(ア) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、市街地における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図り、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス、環状道路等の整備を推進する。

(イ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、県警察により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

#### **オ. 道路の改築等による交通事故対策の推進**

(ア) 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、幹線道路の整備と併せた生活道路における狭さくの設定等によるエリア内への通過車両の抑制対策、歩行者、自転車及び自動車を適切に分離するための自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間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。

(イ) 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や視認性確保等を推進する。

(ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。

(エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進する。

(オ) 交通混雑が著しい地区等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路や交通広場等の総合的な整備を図る。

### **(3) 交通安全施設等の整備事業の推進**

社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、警察、道路管理者等が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

#### **ア. 交通安全施設等の戦略的維持管理**

将来にわたって必要な交通安全施設等を整備し、適切な維持管理・更新等を推進するため、例えば必要性の低い信号機や標識の削減等の見直しと合理化を推進する。また、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう点検を行い、計画的な更新を行うとともに、高齢運転者や外国人にも見やすく分かりやすい規制標識・道路標示・信号灯器等の整備を推進する。このほか、道路管理者と警察が連携して、道路路面標示連絡調整会議等の場を活用し、路面標示の同時施工の調整や、効率的な点検方法等の共有により、路面標示の効率的な維持管理・改善を図る。道路管理者では、視認性が低下した道路標識について、標識の視認性の点検要領に基づく計画的な点検や修繕を推進する。

#### **イ. 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進**

生活道路において人優先の考えの下、車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や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における安全・安心な歩行空間の確保を図る。また、経過時間表示付き歩行者用灯器の整備による無理な横断防止対策や歩車分離式信号の整備、自転車通行空間の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

## ウ. 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の特に交通事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

## エ. 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良や駐車対策等を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

## オ. 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進し、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。

県警察と道路管理者が設置している「道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行うとともに会議への市の参加促進を通じて、データを活用した交通安全対策の取組を支援し、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

### (5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、市が中心となって、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・改善の取組を推進する。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する。

### (6) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の推進に関する法律（平成28年法律第112号）に基づき、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。

また、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取組を推進する。

### (7) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを行うとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

一般道路の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、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制

速度の引上げを含む見直し、点検、規制理由の周知措置等を計画的に推進する。

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、歩行者の待ち時間が長い押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。

#### **(8) 自転車利用環境の総合的整備（安全で快適な自転車利用環境の整備）**

自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）及び徳島県自転車活用推進計画、また鳴門市自転車活用推進計画に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進する。また、中学生・高校生の自転車での通学中の交通事故を減らすため、学校等とも連携した交通安全対策を面的に推進する。

#### **(9) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備**

##### **ア. 道路の使用及び占用の適正化**

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する。

##### **イ. 不法占用物件の排除等**

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、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。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

##### **ウ. 道路の掘り返しの規制等**

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。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する。

## **2 交通安全思想の普及徹底**

我々は、良き社会人として、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献することが求められており、交通安全教育は良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を通じ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、こども、高齢者、障がい

者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

## **(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進**

### **ア. 幼児に対する交通安全教育の推進**

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。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を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・教具の整備を推進する。

児童館及び児童遊園においては、遊びによる育成の一環として、交通安全に関する指導を推進する。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る。

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する。

### **イ. 小学生に対する交通安全教育の推進**

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動等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。

このため、自転車の点検整備、保険加入、ヘルメットの着用など、安全で適正な利用等も含め、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する。

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る。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する。

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する。

#### ウ. 中学生に対する交通安全教育の推進

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

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動等学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の点検整備、保険加入、ヘルメットの着用など、安全で適正な利用等も含め、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する。関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育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る。

#### エ. 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を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。

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、特別活動等学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。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る。

特に高校生世代からのヘルメット着用率が一段と低下していることから、事故事例等を踏まえた交通安全講習会の開催や、着用率の高い自治体の好施策を取り入れる等着用率向上に向けた施策を推進する。さらに、保険加入など、安全で適正な利用等も含め、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。

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る。また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

このほか、令和8年4月から、高校卒業時の運転免許取得者が急増することに対応するとともに、高校卒業後に社会人として自動車を運転できることを可能とするため、17歳6か月での普通免許等の仮運転免許取得が可能となる。こうした制度改正について、周知を図るとともに、運転免許の取得自体は引き続き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、交通安全教育を行う。

#### **オ. 成人に対する交通安全教育の推進**

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する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る。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る。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

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する。

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る。また、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進する。

また、公民館等の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する。

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る。

#### **カ. 高齢者に対する交通安全教育の推進**

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させることを目標とする。高齢者に対する交通安全教育を推進するため、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。特に、歩行者横断中の交通死亡事故における法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育の場面、福祉活動、各種催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及にも努める。

また、こうした取組について、アンケートや意見交換を通じた交通安全教育等の効果検証を行い、地域全体で高齢歩行者を交通事故から守る取組を推進する。このほか、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、老人クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成等を促進し、老人クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー及び地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

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

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上啓発に努める。

#### **キ. 障がい者に対する交通安全教育の推進**

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、手話通訳者の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。さらに、自立歩行ができない障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

#### **ク. 外国人に対する交通安全教育等の推進**

在住外国人に対する外国人コミュニティや日本語学校、外国人を雇用する事業者等における交通安全教育に加え、観光客等の訪日外国人に対しては、多言語によるガイ

ドブックやウェブサイト等を活用した日本の交通ルールの周知活動等を推進する。  
特に、特定技能制度等により国内で働く外国人運転者に対しては、雇用者や高校大学留学生受け入れ先等の関係機関等による交通安全対策を充実させる。

外国人に対する交通安全教育に当たっては、自動車の左側通行や赤信号での右左折禁止、一時停止標識等、自国の交通ルール等との違いを踏まえ、日本の交通ルール等の理解と遵守の徹底を促す。

また、訪日外国人を始めとする外国人の交通ルール遵守を図るため、レンタカーやシェアサイクル、特定小型原動機付自転車等のシェアリング事業者と連携した多言語対応の広報啓発を推進する。

加えて、外国人の交通安全意識を醸成するため、地域の交通安全活動に、外国人コミュニティや居住する外国人の参加を促し、その取組を支援する活動を推進する。

## **(2) 効果的な交通安全教育の推進**

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、従来の方法にとらわれず、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供を行うなど相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用等、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、情報通信技術の進展を踏まえ、新たな手法等も活用し、効果的な交通安全教育に努める。

## **(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進**

### **ア. 交通安全運動の推進**

市民一人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、徳島県交通安全対策協議会等の構成機関・団体等と相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点は、時節や交通情勢を反映した事項を具体的に設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定める。

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、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。

さらに、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ため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中に設定し、街頭キャンペーンやあらゆる媒体を活用した広報活動、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開する。

事後においては、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

## **イ. 歩行者の安全確保**

### **(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。

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基本的な交通ルールを始め、信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、運転者に対して横断する意思を明確に伝えることや、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を推進する。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る。

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する。

### **(4) 反射材用品等の普及促進**

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の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催や、反射材用品等の着用に係る先導役となる地域住民等への委嘱等を推進する。

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用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

## **ウ. 自転車の安全利用の推進**

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、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、次のとおり自転車の安全対策を推進する。

- ヘルメット着用の推進
- 令和８年４月施行の「自転車反則切符制度」の周知に関する広報啓発の推進
- 自転車に対する損害賠償責任保険等への加入促進等の広報啓発の推進
- 高齢者の運転免許証返納後の交通手段となり得る自転車乗車教育の推進
- 自転車を用いた配達事業所及び配達員への交通安全教育の推進
- 薄暮の時間帯からの灯火点灯及び反射材用品等の取付け促進
- 電動アシスト自転車の車両特性を踏まえた注意喚起を推進

## エ. 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する。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る。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、関係行政機関が連携して推進する。

また、他の自治体等で取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策について、積極的な情報共有を図っていく。

## オ. 「ながらスマホ」対策の強化

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、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する、「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する。

また、「ながらスマホ」の危険性についての交通安全教育や携帯電話事業者等、関係企業と連携した具体的な危険性の周知を含めた交通安全キャンペーンを実施する。

さらに、据置き型のスマートフォンを注視することの危険性に関する事故実態等の調査・分析、及びその結果を踏まえた周知を図る。

## カ. 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた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する。令和７年のシートベルト着用状況調査における本県の一般道でのシートベルト

着用率は、運転者 98.7%（全国 99.1%）、助手席同乗者 90.7%（全国 96.5%）、後部座席同乗者 38.9%（全国 45.8%）と、全て全国平均を下回っている。そのため、特に助手席同乗者の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推進し、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啓発活動等を展開する。

妊婦やその配偶者に対して、シートベルトの正しい着用が交通事故の被害から母体及び胎児を守ることにについて、広報啓発を推進する。

また、児童を含むチャイルドシートの正しい使用の徹底についても着用徹底の啓発活動を推進する。

## キ. 新しい小型モビリティの安全対策

### (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、安全教育を強化する。

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する。

### (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かぶら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、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底する。

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一層の推進を図る。

## ク. 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、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、街頭ビジョン等のあらゆる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、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

- 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に努め、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。
- 通学で自転車を利用する機会の多い中高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する。
- 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、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う。
- 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、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・危険性を広く周知し、これら違反の防止を図る。

## (4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助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する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

## (5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられていることから、地域住民にとどまらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促していく。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進するとともに、地域に根ざす住民、町内会、自治会、外国人コミュニティ、防犯協会等との連携を図る。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成や交通安全総点検等を推進する。

### 3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。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。運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては歩行者が優先であることを含め、高齢者や障がい者、こ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る。さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自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図るための取組を進める。

### 4 車両の安全性の確保

自動車の保守管理は、自動車の使用者の責任のもとになされなければなりません。自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、定期点検整備の確実な実施及び自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る機運を醸成する。

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、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機運を醸成するとともに、自転車事故による被害者の救済に資するため各種保険の普及に努める。

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、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

### 5 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するために、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。

#### (1) 交通の指導取締りの強化

##### 効果的な指導取締りの強化

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止なら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き、交通指導取締りを効果的に推進する。

特に歩行者等交通弱者の保護の観点に立ち、飲酒運転、無免許運転、妨害運転、著しい速度超過、横断歩行者妨害、交差点関連違反等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図る。

また、自転車による信号無視、飲酒運転、妨害運転、携帯電話やイヤホン・ヘッドホンを使用しながら運転する安全運転義務違反等の危険な違法行為に対して、積極的な指導警告を行うなど取締りを推進する。

## **(2) 暴走族対策の強化**

### **ア. 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**

青少年の健全育成の観点にたち、暴走行為による事故防止や交通秩序の確保を図るため、広報活動を積極的に行い、暴走族追放機運の醸成を図る。

学校、家庭、職場及び地域において、青少年に対する適切な指導等を行い、暴走族仲間からの離脱を支援する。

また、暴走族予備軍とならないために、中高生に対しては、交通安全教室等を通じて、暴走族不加入・暴走族追放意識の醸成を図る。

。

### **イ. 暴走行為阻止のための環境整備**

暴走族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、管理の徹底を促し、暴走族をい集させない環境づくりを推進する。

地域においても、関係機関・団体が連携し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを行う。

また、暴走行為を助長するような車両の不正改造等を防止するため、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動を推進するとともに、自動車修理業者等関係団体との連携を密にして、車両の不正改造の一掃を図る。

## **6 救助・救急活動の充実**

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道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、消防署等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保し、救助・救急体制の整備を図る。

### **(1) 救助・救急体制の整備**

#### **ア. 応急手当の普及啓発**

交通事故の負傷者に対しては、現場に居合わせた人による適切な応急措置により、救命効果の向上が期待できることから、AED（自動体外式除細動器）の使用も含めた応急手当について、消防署等による講習会の開催や広報活動などを通じて、普及啓発活動を推進する。

#### **イ. 救急救命士の養成・配置等の促進**

消防署において救急救命士を継続的に養成し、救急救命士の処置範囲の拡大により可能となった気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための実習等を推進するなど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）の充実に努める。

#### **ウ. 救助・救急用資機材の整備の推進**

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

## **エ. 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、教育訓練の充実を強力に推進する。

## **オ. 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備**

高速自動車国道における救急業務については、西日本高速道路株式会社が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、市においても消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき処理すべきものとして、相互に協力し、適切かつ効率的な人命救護を行います。このため、西日本高速道路株式会社との連携を強化するとともに、市においても救急業務実施体制の整備を促進する。

また、本州四国連絡高速道路株式会社との連携強化を図り、市としての救急業務に万全を期するよう、その実施体制の整備を進める。

## **(2) 救急関係機関の協力関係の確保等**

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を行うため、救急医療機関、消防署等の関係機関が緊密な連携・協力関係を確保するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

## **7 損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進**

重大な交通事故の被害者等は、事故自体による被害に加えて精神的負担も大きく、又はかけがえのない生命を奪われ経済的負担が増加するなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような被害者等を支援することは極めて重要である。

また、近年、自転車が加害者になる事故に関し、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、損害賠償保険等への加入を促進する。

さらに、交通事故被害者等は交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、関係機関は交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

## **(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等**

自動車損害賠償保障制度による被害者救済を推進するため、自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意する必要があることを広報活動等により広く市民に周知する。

## **(2) 交通事故相談活動の推進**

交通事故相談業務については、複雑多様化していることから、専門の相談員が常駐している「徳島県交通事故相談所」（県庁1階：相談無料）の周知を図り、有効活用を促進する。

### (3) 交通事故被害者支援の充実強化

交通事故により保護者を失った交通遺児を救済するために市が交付している「鳴門市交通遺児育英金」については、必要に応じた見直しを行うとともに、引き続き、市と小中学校とが連携して制度の周知を図り、交通遺児の修学援助に努める。

## 2章 踏切道における交通安全

### 第1節 踏切事故の無い社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、発生を完全に防止するに至っておらず、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指すこととする。

#### 1 本市の踏切事故の状況等

令和3年から令和7年までの第11次鳴門市交通安全計画期間中の踏切事故については、1件（自転車・重傷）であった。

#### 2 踏切事故の特徴

近年の四国管内の踏切事故の特徴としては、自動車の原因別でみると直前横断によるものが過半数を占め、高齢者当事者が関係するもの事故が増加していることが挙げられる。

#### 3 交通安全計画における目標

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、令和12年まで踏切事故件数「ゼロ」の継続を目指すものとする。

### 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、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、構造の改良、踏切保安設備の整備、統廃合等の踏切道における対策が、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、それぞれの踏切の状況等を勘案して、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する。

#### II 目標達成のための施策

##### 1 踏切道の構造改良の促進

踏切道の幅員が接続道の幅員より狭い踏切及び歩道が狭隘な踏切における安全対策のため構造改良を促進する。

## **2 踏切保安設備の整備**

踏切道の利用状況、踏切道の幅員の実施状況等を勘案し、必要に応じて踏切遮断機の整備を促進する。また、道路の交通量やう回路の状況などを勘案し、道路標識等の大型化などによる視認性の向上を図る。

## **3 踏切道の統廃合の促進**

踏切道の構造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、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は統廃合を促進する。

## **4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための処置**

踏切事故は、安全確認を怠った直前横断のほか、踏切内の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広報活動を強化する。

また、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なうとともに、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道の拡幅指針に基づき、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努める。