

(案)

第 11 次丸亀市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

交通事故のない社会を目指して

パブリックコメント閲覧用

丸亀市交通安全対策会議

ま え が き

本市においては、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づき、昭和 46 年度以降、10 次・50 年にわたる交通安全計画を作成し、国の関係地方行政機関及び県・警察・市並びに関係民間団体等が一体となって交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、第 10 次丸亀市交通安全計画（以下、「第 10 次計画」という。）の実施期間である平成 28 年から令和 2 年までの 5 年間の交通事故発生状況を見ると、死傷者数は平成 28 年の 1,093 人から令和 2 年には 576 人と減少し、死者数は平成 28 年の 5 人から平成 29 年と 30 年は 4 人に減少したものの、令和 2 年には 9 人に増加し、計画に掲げる 2 つの数値目標のうち、死者数について数値目標を達成できなかった。

令和 2 年中の交通死亡事故は、全国的に減少している中で、本市の死者数は 2 年連続で増加するとともに、死者数全体に占める高齢者の割合が約 7 割を超えるという大きな特徴が認められ、香川県においては人口 10 万人当たりの死者数については 8 年ぶりに全国ワースト 1 位となるなど、依然として厳しい交通情勢が続いている。

このような状況から、交通事故の防止は、国の関係地方行政機関及び県・警察・市並びに関係民間団体だけでなく、市民一人ひとり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、引き続き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らない。

この交通安全計画は、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、令和 3 年度から 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ものである。

この交通安全計画に基づき、本市においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、国の関係地方行政機関及び県と連携して、これを強力に実施するものとする。

丸亀市交通安全対策会議

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	4
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	5
第2節 道路交通の安全についての目標	6
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	6
1 道路交通事故の現状	6
2 道路交通事故の見通し	7
II 丸亀市交通安全計画における目標	8
第3節 道路交通の安全についての対策	9
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	9
〈重視すべき視点〉	9
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	9
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	9
(3) 生活道路における安全確保	10
(4) 先端技術の活用推進	11
(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進	11
II 講じようとする施策	12
1 道路交通環境の整備	12
2 交通安全思想の普及徹底	18
3 安全運転の確保	27
4 車両の安全性の確保	28
5 道路交通秩序の維持	28
6 救急・救助活動の充実	29
7 被害者支援の充実と推進	30

第2章 踏切道における交通の安全	31
第1節 踏切事故のない社会を目指して	32
I 踏切事故の状況等	32
1 踏切事故の状況	32
2 近年の踏切事故の特徴	32
II 丸亀市交通安全計画における目標	33
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	34
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	34
II 講じようとする施策	34
1 交通規制の実施	34
2 踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	34

計画の基本理念

本市は、全国的な動向と同様に少子高齢化社会の進展等に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に直面しており、このような状況下において**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で平穏な暮らしを守る社会の構築を目指すことが重要**である。

丸亀市交通安全計画（以下、「本計画」という。）は、「**人優先の交通安全思想**」の下、これまでの取組において、市内の道路交通事故死者数を過去最悪であった平成 17 年以降、21%にまで減少させるなどの成果を上げてきたところである。しかしながら、本市における過去 2 年間の道路交通事故死者数は、増加傾向にあることや、依然として全死者数の中で高齢者が占める割合が高いことなどから、今後、なお一層の交通事故の抑止を図っていく必要がある。

そのためには、交通安全のための施策を講ずるにあたり、持続可能な開発目標（SDGs : Sustainable Development Goals）を念頭に、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。

また、「**人優先の交通安全思想**」を基本とし、特に高齢者、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。

このような観点から、国の交通安全基本計画を踏まえ地域の特徴を十分に考慮した「第 11 次香川県交通安全計画」に基づき、計画期間内に達成すべき数値目標を設定し、「人間」・「交通機関」・「交通環境」に係る交通安全対策を適切かつ実施可能な施策を総合的に推進するために、「第 11 次丸亀市交通安全計画」（以下、「第 11 次計画」という。）を策定する。

1. 交通社会を構成する三要素

(1) 人間に係る安全対策

自動車等の安全な運転を確保するため、運転者の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする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

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術を活用する。

(3) 交通環境に係る安全対策

道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。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等の交通機関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、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や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. 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) 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。また、自動運転についての実用化や新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点から期待される。

(2) 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、多様な分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

(3) 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影響により、交通安全活動において、様々な課題や制約が生じているため、本計画の期間を通じてその動向を注視するとともに、必要な交通事故防止対策に臨機に着手する。



【新型コロナウイルス感染拡大防止対策を講じて実施した安全活動】

3. 横断的に重要な事項

(1) 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ことが重要である。また、交通事故被害者等に対する支援の充実を図る。

(2) 参加・協働型の交通安全活動の推進

本市の交通事故防止のためには、県、市、警察、関係民間団体等が緊密な連携の下に、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。

4. 交通安全の推進とSDGsとの関係性



持続可能な開発目標（SDGs）とは、平成27年（2015年）9月の国連サミットで採択された令和12年（2030年）を期限とする持続可能でよりよい世界を目指す国際目標であり、「誰一人取り残さない」ことをスローガンに、17のゴールから構成されている。

本市においても、SDGsの実現は全庁的に取り組むべき指針として位置付け、今後の施策の充実を図っているところである。

そこで、本計画においても、計画の基本理念や目標達成に向けた交通安全の推進施策がSDGsの実現に貢献できるよう、本計画を策定・推進する。

③安心して暮らせるまちづくり

自然災害や突然の事故や事件によって、生活の安全が脅かされないよう、平時から安全確保に対する意識を啓発し、事故や事件の未然防止を図るとともに、有事の際には、様々な事象に迅速かつ適切に対応できる体制を整備します。

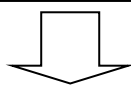


※17のゴールのうち、特に本計画とかかわりの深いゴール(第2期丸亀市未来を築く総合戦略P17より一部抜粋)

第1章 道路交通の安全

1. 基本的考え方

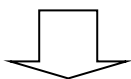
- 道路交通事故のない社会を目指して
- 歩行者の安全確保
- 地域の実情を踏まえた施策の推進
- 役割分担と連携強化
- 交通事故被害者等の参加・協働



2 道路交通の安全についての目標

- ① 令和7年までに年間の交通事故死者数4人以下を目指す。
- ② 令和7年までに年間の交通事故による※重傷者数18人以下を目指す。

※重傷者とは、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人をいう。

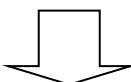


3. 道路交通の安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

<重視すべき視点>

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 地域が一体となった交通安全対策の推進



II 講じようとする施策

<7つの柱>

- | | |
|---------------|---------------|
| ① 道路交通環境の整備 | ⑤ 道路交通秩序の維持 |
| ② 交通安全思想の普及徹底 | ⑥ 救急・救助活動の充実 |
| ③ 安全運転の確保 | ⑦ 被害者支援の充実と推進 |
| ④ 車両の安全性の確保 | |

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

近年においては、未就学児を始めとする子ども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、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、更に積極的な取組が必要である。

2. 歩行者の安全確保

我が国は、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高く、本市も交通事故死者数に占める歩行者の割合が令和2年では4割を超えていることなどから、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

本市の実情を踏まえた上で、最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となっていく必要がある。さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

4. 役割分担と連携強化

県、市、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが役割分担しながらその連携を強化し、また、住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、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

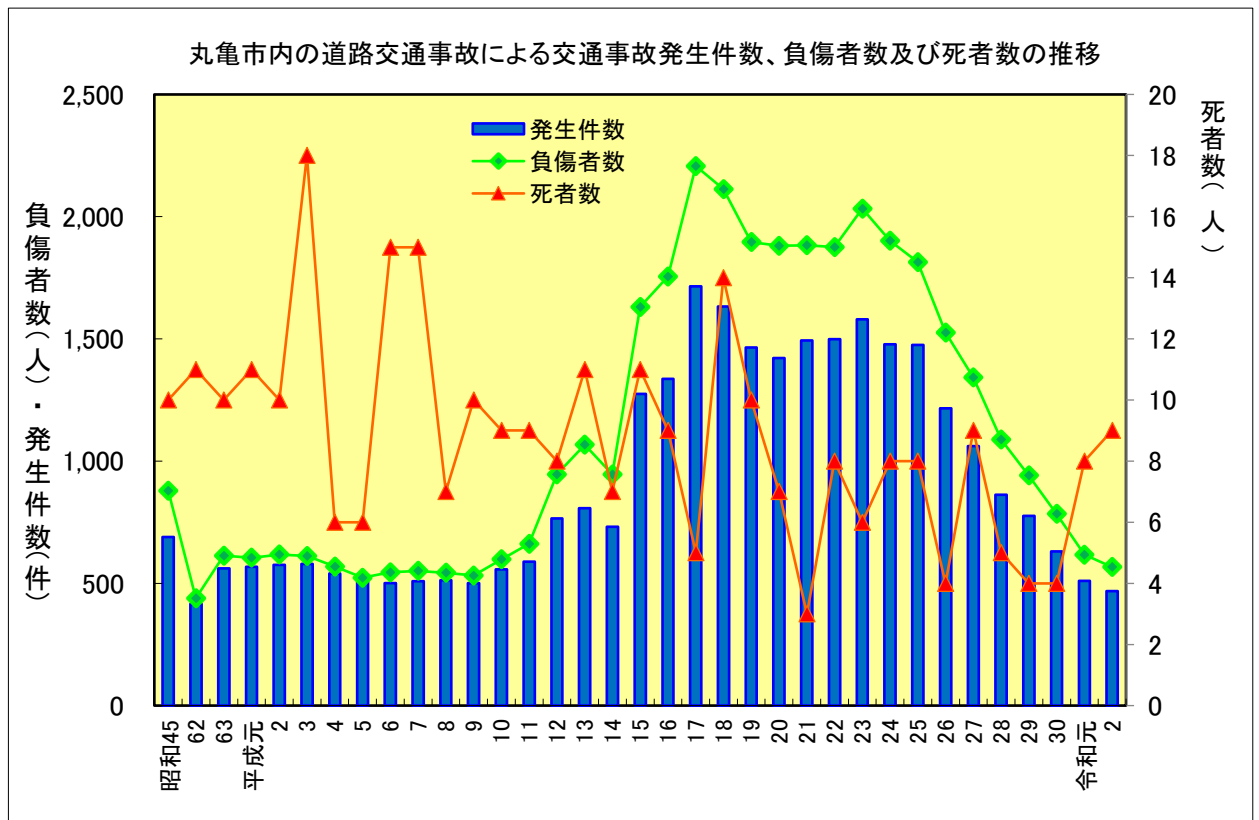
I 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

本市の交通事故による24時間死者数は、昭和45年から平成2年までは10人前後で推移していたが、平成3年に18人、平成6年と7年はそれぞれ15人を数えた。その後、平成8年以降は10人前後で推移し、平成18年に14人と一時的に増加傾向となったものの、それ以降は再び減少傾向に転じ、10人未満となっている。

第10次計画期間にあたる平成28年以降の死者数は、平成29年と30年はそれぞれ4人と計画で掲げた目標の4人以下を達成したが、それ以降令和元年8人、2年9人となり、最終的には達成するに至らなかった。

また、交通事故発生件数と死傷者数については、平成10年から増加傾向になり、平成17年は事故発生件数1,715件、死者数5人、負傷者数2,207人と過去最高となった。それ以降は減少に転じ、令和2年には事故発生件数468件、死者数9人、負傷者数567人となり、第10次計画の死傷者数目標1,000人以下を平成29年から連続して4年間達成することができた。



一方、香川県内の交通事故発生件数及び負傷者数については、平成 22 年から 10 年連続で減少したものの、交通事故の死者数については、平成 29 年に 67 年ぶり（昭和 25 年）に 40 人台と減少したが、令和元年、2 年ともに前年と比べ増加し、県の目標値である 39 人以下は達成できなかった。

県内死者数の減少幅が縮小し、下げ止まり傾向になっている背景としては、

- ① 高齢者人口の増加
- ② シートベルト着用率等の頭打ち
- ③ 横断歩道における歩行者優先意識の欠如

等が挙げられ、本市においても同様の背景と推測され、今後は、これらに対する重点的な対策が重要となっている。特に、高齢者対策については、令和 4 年からは、いわゆる「団塊の世代」が 75 歳以上に達し始めるため、75 歳以上高齢者の安全の確保は一層重要となる。

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み、市民のライフスタイルや交通行動に変化をもたら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、内閣府の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査」（令和 2 年 3 月）によれば、令和 7 年における全国の交通事故死者数（24 時間以内、30 日以内）、重傷者数の予測値は、次のようになっている。

指標	予測値
死者数（24 時間以内）	2,214 ～ 2,578 人
死者数（30 日以内）	2,608 ～ 3,111 人
重傷者数	23,407 ～ 23,727 人

Ⅱ 丸亀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実現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、まずは死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者をゼロに近づけることを目指し、本計画の計画期間である令和7年までには、以下のとおり設定することとする。

【数値目標】

- ① 令和7年までに年間の交通事故死者数4人以下を目指す。
- ② 令和7年までに年間の交通事故による※重傷者数18人以下を目指す。
※重傷者とは、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人をいう。

① 交通事故死者数4人以下を目指す。

第10次計画において、「交通事故死者数4人以下」を目標値とし、その結果、平成29年と30年は4人と目標を達成することができたが、令和元年8人、2年9人と増加し、目標を達成することができなかった。

そこで、県が第11次計画の目標値を第10次計画と同様の39人と据え置いていること、また本市においては直近2年間増加傾向が続いていることなどを考慮し、第10次計画と同様の4人と設定する。

② 交通事故による重傷者数18人以下を目指す。

第10次計画において、「交通事故死傷者数1,000人以下」を目標値とし、その結果、平成28年より死傷者数は着実に減少し、令和2年は576人と目標を達成することができた。

そこで、本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、重傷者が発生する事故防止への取組が死者数の減少にもつながることから、第11次計画においては、死傷者数に代わり命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を設定するものである。また、先端技術や救急医療の発展等により交通事故被害が減少し、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まる事故も少なくない。このため、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことにも、さらに着目していくため、目標値とするものである。

本市における平成28年から令和2年の平均重傷者数は約25人であり、直近2年間は20人であることから、目標値を18人と設定する。

上記の目標を達成するため、本市においては、市民の理解と協力の下、第3節に掲げた諸施策を総合的に推進する。

第3節 道路交通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

近年、本市の交通事故発生件数及び負傷者数は9年連続で減少していることを考えると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策は一定の効果があったものと考えられる。

一方で、高齢人口の増加等により、本市の高齢者の死者数は、令和2年には交通事故死者数全体の77.8%を占めるなど、高い水準となっている。

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、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から、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。

<重視すべき視点>

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

本市は、道路交通事故死者数全体の高齢者の占める割合が極めて高く、今後も高齢化は一層進むことを踏まえると、高齢者については、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、この計画の対象となる政策に留まらないが、これらの対策とともに連携を深めつつ推進することが重要となる。

我が国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。子どもの交通事故死者数は減少してきているが、次代を担う子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推進する。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も充実させていく必要がある。

また、高齢者や子どもに対しては、本市の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずる。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

本市では、令和2年には交通事故死者数に占める歩行者の割合が約4割を占め、そのすべてが高齢者であることから、歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

人優先の考えの下、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、通

学路、生活道路及び市街地の幹線道路において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進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

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

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、歩行者が自らの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。

また、本市においては、令和2年の自転車乗用中の死者数は2人で、交通事故死者全体に占める自転車の割合が5分の1を占めている。また、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、全ての年齢層への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、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進める必要があり、まちづくり等の観点にも配慮する。

あわせて、駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策を進める。

さらに、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など、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

(3) 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障がい者、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていくことが求められている。

また、生活道路における安全対策を実施していく上で、県や各関係機関と連携して、自動車の速度抑制を図るためのゾーン30¹の設定や物理的デバイス(ハンプ等)の設置など道路交通環境の整備を進め、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指す。

¹ ゾーン30：生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域(ゾーン)を定めて最高速度を30km/hに規制し、ゾーン内における速度抑制や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

(4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。今後も、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技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により、交通安全の課題解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

なお、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いる。そこで、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、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、これまでも警察や国、県、市等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし、令和2年中本市の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は6人と全死者数の約7割を占めることから、歩行者や自転車が多く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。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの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。

また、令和2年における本市の交通事故死者のうち、歩行者及び自転車の割合が、過半数以上を占め、すべてが高齢者となっている。

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る。特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、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り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を形成することが必要である。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した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に取り組み、子ども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。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、必要に応じて合同点検を実施し、その点検結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、保育所、道路管理者等の関係機

関が連携して、ハード・ソフトの両面から必要な安全対策を推進する。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、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、ハンプ等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵、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

(ア) 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、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を県や各関係機関と連携して整備を推進する。

(イ) 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動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行いつつ、警察や関係機関と連携を図りながら積極的な取締りを推進する。

(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死傷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、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などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。また、高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）から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。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路等の利用促進を図る。

ア 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、県の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、県公安委員会や道路管理者等関係者と連携して集中的な事故抑止対策を実施する。これらの箇所において



【市道西土器南北線の整備】

は、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識・標示の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、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。

イ 幹線道路における交通規制

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。

ウ 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、各関係機関と速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

エ 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

(ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と周辺住民の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、生活道路におけるハンプ設置等によるエリア内への通過車両の速度抑制対策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等を推進する。

(ロ) 商業系地区等における歩行者・自転車の安全で快適な通行空間を確保するため、これら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、自転車の通行位置を示した道路等の整備を推進する。

(ハ) 歴史的街並みや史跡等良好な歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

本市の令和2年における交通事故死者数は9人で2年連続増加し、さらに香川県内においても、4年ぶりに50人を上回る59人となり、人口10万人当たりの死者数も全国ワースト1位となるなど、依然として危機的状況にある。

このため、今後さらに種々の交通安全施設を整備し、安全で快適な道路づくりを推進することにより、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ことが必要である。

ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、ゾーン30等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・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子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、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、用水路等転落事故防止対策の推進、及び安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

イ 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、事故危険箇所等の事故の発生割合が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。

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和3年3月に策定した地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）に基づき、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

また、公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスである MaaS（マース）²についての検討を進め、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実につなげる。

(5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(6) 無電柱化の推進

歩道幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図ることや、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災力の向上、緊急輸送道路の確保、情報通信ネットワークの信頼性の向上、良好な景観の形成及び観光振興の観点から、無電柱化の一層の推進を図るべく、関係事業者と連携し、「無電柱化の推進に関する法律」に基づいて事業を推進する。

² MaaS（マース）=Mobility as a Service：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一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念

また、緊急輸送道路の新設電柱の占用禁止を実施するとともに、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により、総合的な無電柱化を推進する。

(7) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、県、市、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

(8) 交通需要マネジメント（TDM）³の推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、TDMの定着・推進を図る。

交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法（平成25年法律第92号）及び交通政策基本計画（平成27年2月閣議決定）に即して、国、県、市、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

令和2年6月に公布された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法に基づき策定した地域公共交通計画を推進し、持続可能な地域公共交通網の再構築を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。

また、公共交通機関を支援するなど、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに、新たなモビリティサービスであるMaaSについて、地域課題の解決に資するMaaSのモデル構築や普及に必要な基盤づくりを研究することにより、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進める。

(9) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

³ 交通需要マネジメント（TDM）=Transportation Demand Management：自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、道路交通混雑を緩和しようとする施策の体系

地震、豪雨、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る。

豪雨時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

さらに、一般道の防災機能などを強化し、災害に強い道路ネットワークを構築する。

イ 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、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

ウ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、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。

(10) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア 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、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、警察や関係機関と連携を図りながら、きめ細かな駐車規制を推進する。

イ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車の取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備、配置適正化及び有効利用を推進する。

(ア) 駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行う。

(イ) 地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備を促進するとともに、

民間駐車場の整備を促進する。

また、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、駐車場の整備を推進する。

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、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、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

(イ) 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、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、道路上から不法占有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、不法占有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（毎年8月）」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有工事については、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。

イ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全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できる社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、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。

児童館においては、主として幼児を対象に、遊びによる生活指導の一環として、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



【幼児に対する交通安全教室】

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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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。

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、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

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



【小学生に対する交通安全自転車教室】

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規範意識の高い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、特別活動などの学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育として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、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

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、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。

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、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、横断歩道における歩行者優先の徹底等交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、県公安委員会が行う各種講習会、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

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、社会人を対象とした学級・講座等において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、コミュニティセンター等の社会教育施設における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、学生の自転車や二輪車・自動車の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について理解を促すとともに、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、県及び市は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成等に努めるとともに、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、法令違反では、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、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導や見守り活動等、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言により、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。

このほか、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、老人クラブ会員の中から市が推薦し、県が認定した高齢者交通指導員（高齢者交通事故なくし隊）は、関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を



【高齢者に対する交通安全教室】

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。

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はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

キ 障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、字幕入りビデオを活用したり、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催したり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。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、定住外国人に対しては、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について理解を促すなど、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

(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、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等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

このほか、従前の取組に加え、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するため、香川県交通安全県民会議の推進要綱に基づき、丸亀市交通対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組

織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、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等、県内の交通情勢に即した事項（県民会議で設定）を、本市の実情に即しながら効果的に実施する。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、住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してもらえら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、市民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止するため、「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、街頭キャンペーン等の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 横断歩行者の安全確保

本市では、令和2年の歩行者の交通事故死者4人のうち2人が道路横断中に亡くなっており、2人ともが横断歩道のない場所で犠牲となっている現状を踏まえ、横断歩道の積極的な利用と信号機のない横断歩道において歩行者がいる際の確実な車の一時停車を促す広報啓発活動を推進する。

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、その信号機に従うといった交通ルールの周知を図る。さらに、自動車等の運転者に対して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、横断中も周りに気をつけること等、歩行者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。

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことについて理解を促す。

自転車乗車中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ル

ールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成する。

薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用す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、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨する。

エ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

香川県では、令和2年の交通死亡事故死者数59人のうち22人が四輪乗車中に亡くなっており、そのうち15人がシートベルトを着用しておらず、着用していれば11人が助かったとの分析されていることを踏まえ、市民に対して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。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、県、市、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサーを用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開する。また、車外放出事故の実態にかんがみ、高速道路等においては更なる全席シートベルト着用の推進を図る。

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る。

また、不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果等について、幼稚園・保育所・認定こども園等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。

カ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、県下一斉の反射材着用啓発キャンペーンの実施や各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進し、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確立を図る。

ク 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット、SNS、デジタルサイネージ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行う。

(ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子どもと高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。



【市内スーパーでの交通安全キャンペーン】

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。

(イ) 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、県、市、自治会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、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。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その

主体的な活動を促進する。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図る。

また、必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進し、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。

(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、住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、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すことが重要である。

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し、住民の参加・協働を積極的に推進する。

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、運転者教育、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、子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図る。なお、本市においては、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対して、運転に不安を有した場合の免許返納の支援施策を推進する。

(1) 高齢者を対象とした運転免許証自主返納の促進

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

【65歳以上の丸亀市民の方へ】
丸亀市高齢者運転免許証自主返納支援事業

運転免許証の自主返納を支援します！

丸亀市は、高齢者の交通安全の促進を図るため、運転免許証を自主的に返納しやすい環境づくりと公共交通の利用を支援することを目的としています。

◆対象者◆
次のいずれにも該当される方
・ 自主返納及び支援を申請するときに、丸亀市に住民登録がある方
・ 自主返納したときに、満65歳以上の方

◆支援の内容◆

- ① 運転免許証返納手数料 (1,000円) を助成します。
- ② 下記の中からいずれか1点を選んでください。
・ タクシー利用費 10,000円分 (500円×20乗車) → 有効期間：申請してから1年
・ ICOPA 10,000円分 (子ども20名まで) → 有効期間：なし
・ COCA (730) 20名、JTB乗車回数券 (乗車回数ICOPA-FP) → 有効期間：なし
・ フリーリユカ (4A) 20名、乗車回数券 (乗車回数ICOPA-FP) → 有効期間：なし
・ 車庫経路回数券 (乗車回数) 10,000円分 → 一筆当選の方に限り。 (補助は補助金として交付します) 有効期間：1年
※ 1年度は、自主返納者1人につき1回限りです。

◆申請期間◆
運転免許証を自主返納してから、1年以内を申請期間とします。

【丸亀市高齢者運転免許証自主返納支援事業周知用のチラシ】

すい環境の整備を図るため、「運転経歴証明書制度」及び「高齢者運転免許卒業カード」の周知を図る。

さらに、本市においては、高齢者の交通事故抑制のために、「丸亀市高齢者運転免許証自主返納支援事業」を実施している。自主返納した高齢者を対象に、運転経歴証明書交付手数料の助成やタクシー券・交通系 IC カード等を交付し、公共交通機関の利用促進を目的としている。

(2) 安全運転管理の推進

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー等の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

4 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられる。既に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ども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。

このような認識の下、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化により、更なる充実を図る必要がある。

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。

本市においては、「香川県暴走族等の追放に関する条例」に基づき、暴走族等対



【丸亀市暴走族等追放キャンペーン実施時の配布チラシ】

策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

6 救急・救助活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、道路上で発生した交通事故に即応できるよう、救急医療機関等と緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救急・救助体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、バイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

(1) 救急・救助体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

イ 多数傷者発生時における救急・救助体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救急・救助体制の充実を図る。

ウ 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当についての講習会等、普及啓発活動を促進する。また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。

エ 救急隊員及び救助隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救急・救助事象に対応すべく救急隊員及び救助隊員の知識・技術等の向上を図るため、継続的な教育訓練を推進する。

オ 救急・救助資機材等の装備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

(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に収容を確保するため、救急医療機関等と緊密な

連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

7 被害者支援の充実と推進

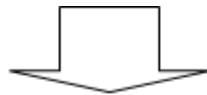
交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）の下、香川県においては香川県犯罪被害者等支援条例（令和 3 年 4 月施行）を制定し、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進している。

本市においては、県の交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

第2章 踏切道における交通の安全

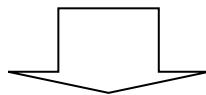
1 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。



踏切道における交通の安全についての目標

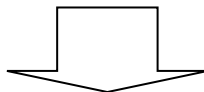
令和7年までの計画期間を通して、踏切事故件数ゼロを目指す。



2 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

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



II 講じようとする施策

<2つの柱>

- ① 交通規制の実施
- ② 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節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約7割を占めており、引き続き、踏切事故防止対策を総合的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

I 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、令和2年の香川県内の発生件数は6件、死傷者数は5人となっている。

踏切事故は長期的には減少しており、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約7割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にある。

2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、①衝撃物別では自動車と衝撃したものが約7割以上、②自動車の原因別でみると直前横断によるものが約5割を占めている、③歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約6割を占めている、ことなどが挙げられる。

市内の踏切事故は、第10次計画期間では平成28年に1件発生しており、自動車との衝撃で直前横断によるものであった。

Ⅱ 丸亀市交通安全計画における目標

【数値目標】

令和7年までの計画期間を通して、踏切事故件数ゼロを目指す。

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下、第10次計画期間には1件踏切事故が発生しているが、第11次計画においては計画期間内5年間を通して、踏切事故件数ゼロを目指すものとする。

第2節 踏切道における交通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重大な結果をもたらすものである。そのため、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道が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、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推進することとする。

II 講じようとする施策

1 交通規制の実施

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。

2 踏切道の交通安全及び円滑化等を図るための措置

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。

また、学校等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。