

第 1 1 次

鳴門市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 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、10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、18人が交通事故で死亡した昭和48年と比較すると、「第10次鳴門市交通安全計画」の最終年度である令和2年中の死者数は1人まで減少し「第10次鳴門市交通安全計画」に定める「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。

また、交通事故の発生件数は、交通安全思想の浸透に伴い、計画の初年度である平成28年には269件、計画の最終年度である令和2年には201件と、着実に減少しています。

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3年10月

鳴門市交通安全対策会議

会 長 泉 理 彦

～ 目 次 ～

計画の基本的な考え方	1
第1章 道路交通の安全	3
第1節 交通安全についての目標	3
I 交通事故の現状と今後の見通し	3
1 交通事故の現状	3
2 交通事故の見通し	3
II 交通安全計画における目標	4
第2節 道路交通の安全についての対策	4
I 今後の交通安全を考える視点	4
1 高齢者、障がい者、子どもの安全確保	4
2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	5
3 生活道路における安全確保	6
4 市民自らの意識改革	6
5 地域が一体となった交通安全対策の推進	6
II 目標達成のための施策	7
1 道路交通環境の整備	7
2 交通安全思想の普及徹底	10
3 安全運転の確保	15
4 車両の安全性の確保	16
5 道路交通秩序の維持	16
6 救助・救急活動の充実	17
7 損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進	18
第2章 踏切道における交通の安全	20
第1節 踏切事故の無い社会を目指して	20
1 踏切事故の状況等	20
2 近年の踏切事故の特徴	20
3 交通安全計画における目標	20
第2節 踏切道における交通安全の対策	21
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	21
II 目標達成のための施策	21
1 踏切道の構造改良の促進	21
2 踏切保安設備の整備	21
3 踏切道の統廃合の促進	21
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	21

計画の基本的な考え方

1 交通事故のない社会を目指して

本市は、長期的な人口減少過程に入っており、超高齢社会の到来を迎えています。また、交通手段の選択においても、地球環境問題への配慮が求められています。このような大きな時代の変化を乗り越え、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せる社会を実現することが極めて重要です。

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、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す。

これまで、その重要性を認識して、様々な対策を講じてきたところですが、まだ多くの交通事故が発生している状況にあることから、更なる対策の実施が必要です。

「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無い社会を目指すべきです。

2 人優先の交通安全思想

文明化された社会においては、弱い立場にあるものへの配慮や思いやりが存在しなければなりません。交通について言うと、道路については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等に対して、全ての交通においては、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ります。

このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく必要があります。

3 施策推進に当たっての基本的な考え方

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」という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な施策を策定し、かつ、これを市民の理解と協力のもと、強力に推進する必要があります。

(1) 人に係る安全対策

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、各種組織における運転管理の改善等を通じた労働条件の適正化等も図らなければなりません。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必要があります。

また、交通社会に参加する市民一人一人が、自ら交通安全に関する意識を改革す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なければなりません。

(2) 交通機関に係る安全対策

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ていくことが要請されるのはもちろんのこと、それとともに、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必要があります。

(3) 交通環境に係る安全対策

「人命尊重」の理念のもと、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図る必要があります。

特に、道路交通においては、混合交通に起因する接触の危険を排除するため、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を推進するなど、「人優先」の交通安全対策の更なる推進を図らなければなりません。

4 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にも、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と一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要となります。

5 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、あらゆる方面に及び、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ます。

これに伴う、事故防止対策等への影響を、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していく必要があります。

6 救助・救急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、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実を図ることが重要です。

また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図らなければなりません。

7 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止に向けては、市、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なことから、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、地域におけるその特性に応じた取組などにより、参加・協働型の交通安全活動を推進しなければなりません。

1章 道路交通の安全

第1節 交通安全についての目標

I 交通事故の現状と今後の見通し

1 交通事故の現状

本市の交通事故発生件数は、令和2年に201件と10年前と比較し109件減少しており、減少傾向にあります。また多くの交通事故が発生している状況にあります。

また、交通事故発生後24時間以内の死者数は、昭和48年には18人を数えていましたが、その後は増減を繰り返しながら推移し、平成27年中の死者数は4人と約2割程度に減少し、第10次鳴門市交通安全計画の最終年にあたる令和2年には死者数は1人にまで減少しました。交通事故の発生件数についても、第10次鳴門市交通安全計画の初年度である平成27年は263件だったことから、着実に減少していますが、今後も交通安全対策を推進し、継続して減少させていくことが求められます。

近年の交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりです。

- ① 65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、全死者数の約8割強を占めています。また高齢者の死者数のうち約5割強が歩行中や道路横断中の事故によるものです。
- ② 30歳までの若者や40代、50代の中年層が死亡する事故は発生しませんでした。
- ③ 横断歩行者と車の衝突による死亡事故が大半を占めています。また、飲酒運転による死亡事故はありませんでした。

2 交通事故の見通し

本市では、人口が減少傾向で推移している反面、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、高齢者のうちいわゆる「団塊の世代」が後期高齢者（75歳以上の高齢者）となり増加していくことが予測されます。

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ます。

今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっており、特に、令和4年からは、団塊の世代が75歳以上に達し始めるため、75歳以上の高齢者の安全の確保は一層重要となります。

Ⅱ 交通安全計画における目標

本市においては、「人命尊重」の理念に立って、関係行政機関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、令和7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」との実現を目指します。

第2節 道路交通の安全についての対策

I 今後の交通安全を考える視点

近年、交通事故の発生件数並びに死傷者数が減少していることから、これまでの交通安全計画に基づき実施してきた道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底などの諸対策には、一定の効果があつたものと考えられます。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、社会情勢、交通情勢の変化等に対応するとともに実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を通じて、より効果的な対策へと改善し、有効性が見込まれる新たな対策を積極的に推進する必要があります。実施にあたっては年度ごとに状況に応じた改善も必要となります。

このような観点から、

- ①道路交逦環境の整備
- 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道路交逦秩序の維持
- ⑥救助・救急活動の充実
- ⑦損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進

といった7つの柱により、交通安全対策を実施します。

実施するにあたっては、最近及び今後の社会情勢や交通情勢等を踏まえて、次のような視点を重視して対策の推進を図らねばなりません。

1 高齢者、障がい者、子どもの安全確保

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つています。

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について周知・啓発することが重要となります。

- ・高齢者、障がい者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道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などが重要になると考えられます。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用し

やすい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図ることも重要となります。

- ・高齢者が運転する場合の安全運転の推進については、加齢に伴う身体機能の変化の影響や正しい交通ルールの普及・啓発を、交通安全教育等を通じて一層積極的に進める必要があります。

一方、本市ではここ数年子どもの交通死亡事故はありませんが、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積極的に推進する必要があります。

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ことも重要です。

2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

横断歩道において自動車が一時停止しないなど、歩行者優先の徹底は未だなされておらず、歩行者の安全を確保することが必要不可欠となっており、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ります。

「人優先」の考えのもと、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等において、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ります。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、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ことが求められます。

一方で、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していく必要があります。

次に、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や自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策が求められます。

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

また、駅前などの歩道上などの放置自転車に関しては、自転車駐輪場の利用を促すとともに、鳴門市自転車等放置防止条例（平成26年鳴門市条例第32号）に基づき指導・撤去を行うなど放置自転車対策を進めていきます。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールの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必要があります。

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かなければなりません。引き続き、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、交通指導取締りの強化、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための交通安全対策及び交通の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要があります。

4 市民自らの意識改革

交通行政に携わる者、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、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故の無い社会を目指し、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認識する必要があります。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層充実すべきであり、一方的な情報提供や呼びかけにとどまらず、市民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことができるよう、市民が身近な地域や団体において、交通安全に関する各種活動に関わるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要となります。

5 地域が一体となった交通安全対策の推進

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市、関係団体、市民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となります。

そこで、若者を含む地域住民が、交通安全対策について関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けた交通安全活動に積極的に参加するよう促す必要があります。

Ⅱ 目標達成のための施策

1 道路交通環境の整備

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で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」の道路交通環境の整備を強化することとし、引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で、生活道路における安全対策をより一層推進します。

また、道路交通の安全は、道路利用者の生活、経済・社会活動に関係するため、整備にあたっては、地域住民や道路利用者の意見を十分反映させ、地域の課題について創意工夫や合意形成を図りながら、歩道整備等の取組を推進します。

(1) 交通安全施設の整備

これまでの交通安全対策は、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あります。このため、道路利用者である地域住民の参加のもとに交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するなど、通学路、身近な生活道路等において、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があります。

ア. 横断歩道、信号機等の新設改良

道路交通の流れをより円滑化するため、信号機の路線系統化を推進するとともに、既設信号機については道路構造、交通量等実態に応じて、信号灯器のLED化や矢印灯火の設置など改良を推進するとともに、通学、通園者等歩行者の安全を確保するため、必要に応じて横断歩道の整備等を行います。

イ. 通学路等における交通安全の確保

小学校、幼稚園等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」による低速度規制の実施や通学路等の歩道整備等を推進するほか、「キッズゾーン」の設定について検討します。その際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進します。また、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、市、警察、教育委員会、学校、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します。

また、市街地その他歩行者が多い地域を中心に歩道の確保を図るとともに、歩道設置に際しては、電動車いすのスムーズな通行が確保できる構造に配慮します。

ウ. 高齢者・障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

徳島県ユニバーサルデザインによるまちづくりの推進に関する条例（平成19年徳島県条例第14号）に基づき音響式信号機の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障がい者誘導用ブロックの設置等をさらに進めるなど、高齢者、障がい者にかかわらず多様な人々が利用しやすい歩行空間のユニバーサルデザイン化を推進します。

また、高齢運転者の増加等に対応し、誰もが道路を円滑・快適に利用できるようにするため、信号灯器のLED化など高度化等により交通の円滑を図るとともに高輝度の分かりやすい道路標識等の整備を推進します。

エ. 防護柵、道路照明及び道路標識等の整備

道路構造や交通の状況等を勘案し、交通の安全を確保するために必要な箇所については、防護柵、道路照明、道路標識及び区画線等の安全施設を整備します。特に死傷事故が多発している交差点等については、中央帯も含めて集中的に整備を行い、交通事故抑止を図ります。道路標識、道路標示及び区画線等については、その視認性を向上させるとともに、時間帯別、車種別の交通規制の実施を図ります。

また、広域化に対応した安全で円滑な道路交通を確保するため、案内標識の体系的な整備を推進します。

オ. 災害に備えた道路交通環境の整備等

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を確保することとし、橋梁の耐震補強や地域の孤立を解消する生命線道路の整備に努めます。また、交通情報板等の交通安全施設の整備及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための交通規制資機材の整備を推進します。

さらに、災害発生時は、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に努めるとともに、インターネット等情報通信技術（IT）を活用した道路利用者等への道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

（２）効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、交通の安全と円滑化を図るため、交通流・量の状況等地域の実態に応じ、既存の交通規制を見直すなど合理的で効果的な交通規制を実施します。特にスクールゾーン、住宅地域、商店街等については歩行者及び自転車利用者の安全確保に重点を置き、生活ゾーン対策としての交通規制を推進します。

ア. 生活道路における交通規制

住宅地域、商店街等で歩行者の通行が極めて多い道路及び保育所、幼稚園、認定こども園、小学校等周辺部で通学路となる生活道路については、実状に応じて、終日又は時間帯別による車両の通行禁止、駐車禁止、速度制限、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせ、通過交通を抑制するなど、良好な生活環境を維持するための交通規制を実施するほか、歩行者、自転車利用者の通行に供すべき道路については、路側帯の設置等を推進します。

イ. 幹線道路における交通規制

国道、主要地方道その他幹線道路については、安全で円滑な幹線機能を確保するため、道路の構造、安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しながら、速度規制、追越しを禁止する場所の指定及び駐停車禁止等の交通規制の新設、改正、廃止等の見直しを行い、その適正化を図ります。

(3) 重点的な事故対策の推進

交通事故多発地点及び死亡事故等の社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した地点については、市、警察、道路管理者、関係民間団体等が連携して、速やかに当該箇所の調査を実施して、発生要因に即した対策を早急に講じ、同様な事故の再発防止を図ります。

(4) 路上駐車の適正化

無秩序な路上駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、道路状況、交通量等に応じて、駐停車禁止等の交通規制を強化します。

また、鳴門市違法駐車等の防止に関する条例（平成4年鳴門市条例第36号）に基づき、違法駐車防止や自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、地域交通安全活動推進委員との連携により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図ります。

(5) 道路の使用及び占用の適正化

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

また、道路交通に支障を与える不法占有物件等については、指導取締りにより、その排除を行うとともに、不法占有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、道路の愛護思想の普及を図ります。

(6) 自転車駐車対策の推進

通勤、通学等の自転車利用の多い地域を中心に整備している自転車駐輪場の適切な管理を行うとともに、歩道を占拠したり、点字ブロックをふさいだりするなど、歩行者等の安心・安全な通行の妨げとなるほか、都市景観の悪化を招く原因となっている放置自転車等について、鳴門市自転車等放置防止条例（平成26年鳴門市条例第32号）に基づき、撤去等に努めます。

また、自転車利用者に対し、その社会的責任の自覚を求めため道路交通法その他の法令の遵守、正しい駐車方法等について教育及び広報活動を行います。

2 交通安全思想の普及徹底

自他の生命尊重の理念のもと、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、地域の安全にも貢献できる良識ある社会人を育成するうえで、交通安全教育は重要です。家庭、学校、職場、地域等のそれぞれの場で、幼児、児童、成人、高齢者等それぞれの年齢段階に応じて、交通安全に関する情報提供や教育が受けられるよう、生涯にわたる交通安全教育の振興を図ります。

特に、障がい者にとっては、危険を察知する上で必要となる情報収集のための機能に制限がある等、リスク要因があることを理解し、また思いやりの精神を身につけることができるような交通安全教育を行います。

また、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。

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、将来運転者として交通社会の一員になることを考慮し、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識の高揚やヘルメットの着用など、交通マナーに係る教育を充実させます。

(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、日常生活における基本的な交通のきまりを理解させ、それを守り、安全に行動できる習慣を身につけさせることを目標とし、幼稚園、保育所および認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

これらを効果的に実施するため、紙芝居など視聴覚教材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、教職員に対する講習会等により、趣旨の徹底と指導力の向上を図ります。

イ. 児童、生徒等に対する交通安全教育の推進

小、中学校及び高等学校での交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、身近な交通環境のなかで安全に行動できる能力を養い、健全な青少年を育成することを目標とし、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、総合的な学習の時間、特別活動などを中心に学校の教育活動全体を通じて、交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

それぞれに、歩行者としての安全のほか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習得させるとともに、中高生においては、道路を通行する場合は、思いやりをもち、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮し、自他の生命を尊重することができるようにすることも目標とします。

各学校における交通安全教育を効果的なものとするため、自転車の点検整備・保険加入やヘルメットの着用など、安全で適正な利用等を含め、安全な通学のための教材等を作成・配付するとともに、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

ウ. 成人に対する交通安全教育の推進

地域社会における交通安全教育の充実を図るため、交通安全協会、交通安全母の会等の民間交通安全団体や地区自治振興会、婦人会、老人会等の各種団体及び事業所に対し、交通安全に関する情報提供や交通安全思想の意識啓発等を積極的に推進します。また、大学生に対する交通安全教育の充実にも努めます。

さらに、公民館等の社会教育施設を活用した学級・講座等での交通安全の諸活動を積極的に推進し、地域ぐるみ家庭ぐるみの問題として交通安全に関する意識の高揚を図ります。

エ. 高齢者等に対する交通安全教育の推進

急激な高齢化社会の進展に伴い、本市においても65歳以上の人口が35.0%（令和2年度末）を占め、全国平均を上回っています。このため、高齢運転者も増加するなど、高齢者が交通事故の被害者のみならず、加害者となるケースも増えてきています。

こうしたことから、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し、関係団体、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し、社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。

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、家庭訪問や見守り活動等による交通安全意識の高揚に努めるとともに、夜間外出時における反射材等の交通安全用品の効果的な使用法の普及や、高齢運転者に対しては、高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示に関しても啓発を強化します。さらに、高齢運転者が加害者となる交通事故を減少させるため、「運転に自信がなくなった」等の理由により、運転免許の必要がなくなった高齢者に対して、関係機関と連携しながら、自主的に運転免許を返納しやすい環境づくりに努めます。

自転車を利用する高齢者に対しては、ヘルメットの着用や点検整備・保険加入の促進など、自転車の安全で適正な利用に関する交通安全教育について、関係団体などと連携しながら、地域ごとにきめ細かに実施します。

また、地域における高齢者の安全運転を促進するため、老人クラブ、高齢者福祉施設等における交通安全部会の設置等を促進します。

障がい者に対しては、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの程度や能力に応じた交通安全に努めるよう啓発を行います。また、肢体不自由や聴覚障がい等、障がいがあることを理由に自動車運転免許に条件を付されている障がい者には、該当する障がい者マークの表示を促すと共に、歩行困難者については、身体障がい者等用駐車場利用証（パーキングパーミット）の利用を促進する等、障がい者自らが周囲からの配慮を積極的に得ることができるよう、交通安全意識の高揚を図ります。

市内の事業所等に勤める外国人に対しては、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、外国人向け教材の充実を図るとともに、使用者等を通じ、講習会等への参加を促進するなど交通安全教育に努めます。

（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技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

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します。

また、幼稚園や各学校等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、保護者が常に子ども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開催や児童、生徒に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

(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

鳴門市交通安全の日を定める条例（昭和46年鳴門市条例第28号）に基づき、毎月1日の交通安全の日を中心に、市民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動として、関係機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の運動重点は、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止など、時節や交通情勢を反映した事項を設定します。

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市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を図ります。

イ. 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多く、また、本市でも、第10次交通安全計画期間中に横断歩道直近で死亡事故が2件発生していることから、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

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ります。

さらに、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など、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します。

ウ. 自転車の安全利用の推進

自転車は、本来車両であり、道路を通行する場合は車両としてのルールやマナーを遵守するとともに、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有していることから、交通に参加する者としての十分な自覚と責任が求められるため、利用者に意識啓発を図ります。

自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、徳島県自転車の安全で適正な利用に関する条例（平成28年徳島県条例第3号）に基づき、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ります。自転車は、通勤・通学を始め様々な目的で利用されていますが、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ります。

また、自動車の運転者に対しても、車道を走行する自転車の安全に配慮した運転

を心掛けるよう、自動車運転者が遵守すべき事項についての教育、啓発を行います。

自転車は、歩行者等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、関係団体の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進します。

また、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、自転車の無灯火走行の危険性や灯火の早期点灯を周知徹底するとともに、反射材用品の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。

さらに、自転車に同乗する幼児の安全確保のため、保護者に対して、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、幼児・児童の自転車用ヘルメットについても、あらゆる機会を通じて、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に努め、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促進します。

エ. 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ります。このため、関係機関・団体等と協力のもと、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開します。

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、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、正しい使用の徹底を図ります。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化します。

カ. 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、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実施します。

反射材用品等の普及に当たっては、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ます。

キ. 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び啓発活動等の推進

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

教育や広報啓発を積極的に推進するとともに、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やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組をさらに進め、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という市民の規範意識の確立を図ります。

ク. その他の普及啓発運動の推進

高齢者の交通事故防止に向け、高齢運転者に対して、高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示を促進するとともに、他の年齢層に高齢者の特性を理解させながら、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努めます。

また、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要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ります。

加えて、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進します。

ケ. 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、広報紙、ケーブルテレビ、インターネット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など具体的で訴求力の高い内容により重点的かつ集中的に実施します。

(4) 住民参加・協働の推進と民間団体等の主体的活動の促進

交通安全は、住民の安全意識に支えられることから、「人優先」の交通安全思想の普及徹底に向け、交通事故被害者等の痛みや高齢者等の交通弱者を思いやり、交通事故を起こさない意識を育てるなど、市民一人一人の意識改革を促すため、行政、民間団体、事業所等と市民が連携を密に図り、地域の実情に即した身近な活動を推進して住民参加・協働を積極的に進めます。

このような観点から、行政は交通安全協会等の民間団体の行う事業や諸行事をサポートするとともに、必要な資料提供等を充実するなど、連携を強化して、その主体的な活動を促進します。

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重要であり、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努めます。特に今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対

する教育等の充実を図ります。

また、事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、事業所における安全運転管理者及び副安全運転管理者、運行管理者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう、関係機関が連携して安全運転管理者等の指導を強化します。

自動車運送事業者に対しては、運行管理の徹底を図るため、関係機関は監査体制を強化するとともに事業者団体等を通じて指導を行います。

さらに、事業所等における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理等に対する意識の高揚を促進するなど、交通労働災害の防止に向けた取り組みを関係機関が連携して進めます。

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します。

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ます。

さらに、夕暮れ時から夜間における交通事故の防止を図るため、灯火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ります。

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ります。

(1) 交通の指導取締りの強化

ア. 一般道路における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します。

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ります。

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します。

イ. 高速自動車国道等における指導取締りの強化

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通の指導取締り体制の整備に努め、効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止に努めます。

(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ります。

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します。

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ります。

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します。

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います。

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ります。

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、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ります。

(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します。

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)の充実に努めます。

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します。

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、教育訓練の充実に強力に推進します。

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します。

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ます。

(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ります。

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す。

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します。

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します。

(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し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底するとともに、任意自動車保険（自動車共済）が被害者救済に資するよう、加入の促進を図ります。

(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、有効活用を促進します。

(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ます。

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りますが、発生を防止するに至っておりません。こうした現状を踏まえ、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します。

1 踏切事故の状況等

平成29年から令和2年までの第10次鳴門市交通安全計画期間中の県内での踏切事故（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。）の発生件数は8件、死傷者数3人でありました。鳴門市内では踏切事故は発生しませんでした。

2 近年の踏切事故の特徴

近年の四国管内の踏切事故の特徴としては、衝撃物別では自動車と衝撃したものが約5割、歩行者と衝突したものが約3割を占めており、また、自動車の原因別でみると直前横断によるものが約6割を占めています。ほかにも、高齢者が関係するものとして、65歳以上で約3割を占めていることが挙げられます。

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7年まで踏切事故件数「ゼロ」の継続を目指すものとします。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、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します。

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します。

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します。

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ります。

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します。

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します。

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ます。