

海南市交通安全計画

(第11次 令和3年度～令和7年度)

「交通事故のない社会をめざして」



海南市交通安全対策会議

ま え が き

車社会の急速な進展に伴い、昭和20年代後半から40年代半ばにかけて全国的に交通事故の死者数が著しく増加したことから、交通安全の確保が大きな社会問題となり、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月に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。

これに基づいて、これまで10次にわたり海南市交通安全計画を策定し、市並びに関係機関及び関係団体等が一体となって交通安全対策を実施してきたところです。

その結果、昭和47年には11人であった交通事故死者数は、令和2年にはゼロとなりました。しかしながら、高齢者社会の進展により高齢者が関わる交通事故の割合が増加しています。

交通事故の防止は、市並びに関係機関・関係団体だけでなく、市民一人ひとりが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めざして、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推進しなければなりません。

このような観点から、この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年間に講ずるべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

本市での交通事故を防止するため、市並びに関係機関及び関係団体等は、この計画に基づき、市民と一体となって、交通事故のない「安全・安心なまちづくり」をめざし交通安全施策を実施するものとします。

目 次

計画の基本理念	1
1 交通事故のない社会をめざして	1
2 人優先の交通安全思想	1
3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築	1
4 交通社会を構成する三要素	1
5 先端技術の積極的活用	2
6 救助・救急活動の充実	2
7 参加・協働型の交通安全活動の推進	2
8 自主的な安全管理体制の充実・強化	2
9 新型コロナウイルス感染症の影響の注視	2
第1章 道路交通の安全	3
第1節 道路交通事故のない社会をめざして（基本的な考え方）	4
第2節 道路交通の安全についての目標	4
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	4
1 道路交通事故の現状	4
2 道路交通事故の見通し	5
II 第11次海南省交通安全計画における目標	5
第3節 道路交通の安全についての対策	5
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	5
1 高齢者及び子どもの安全確保	6
2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	6
3 生活道路における安全確保	6
II 講じようとする施策	7
1 道路交通環境の整備	7
2 交通安全思想の普及徹底	11
3 安全運転の確保	16
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 被害者支援の充実と推進	18

第2章 鉄道交通の安全	19
第1節 鉄道事故のない社会をめざして	20
I 鉄道事故の状況等	20
1 鉄道事故の状況	20
2 近年の運転事故の特徴	20
II 第11次海南省交通安全計画における目標	20
第2節 鉄道交通の安全についての対策	20
I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	20
II 講じようとする施策	21
1 鉄道交通環境の整備	21
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	21
3 鉄道の安全な運行の確保	21
4 救助・救急活動の充実	22
第3章 踏切道における交通の安全	23
第1節 踏切事故のない社会をめざして	24
I 踏切事故の状況等	24
II 第11次海南省交通安全計画における目標	24
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	24
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	24
II 講じようとする施策	24
1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	24
2 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	24

計画の基本理念

1 交通事故のない社会をめざして

豊かで安心して暮らすためには、市民一人ひとりの安全を確保することが重要であり、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図るための重要な要素である。

交通安全施策は、人命尊重の理念に基づき、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めざすべきものである。

2 人優先の交通安全思想

弱い立場にある者への配慮や思いやりなくして、安全で安心して暮らせる社会は成り立たない。自動車と比較して弱い立場にある歩行者や高齢者、障害のある人、子ども等の交通弱者に対する安全を一層確保することが必要であり、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する。

3 高齢化が進んでも安全に移動できる社会の構築

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故の防止が喫緊の課題である。

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を、関係者の連携によって構築することをめざす。

4 交通社会を構成する三要素

本計画では、このような観点から、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通について、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、交通社会を構成する人、車両等の交通機関及び交通環境という三つの要素の相互の関連を考慮しながら、交通安全に関する適切かつ効果的な成果目標を設定した施策を策定し、市民の理解と協力の下、官民一体となって強力に推進する。

(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、運転者の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底を図り、かつ、歩行者等の交通安全意識の向上を図るものとする。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが交通社会の一員として、自ら交通安全に前向きな意識を持つ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、普及啓発活動を推進する。

(2) 交通機関に係る安全対策

交通機関が原因となる事故の防止対策としては、自動運転など新技術の活用も視野に入れつつ、安全性を高めるとともに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮し、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じるものとする。

(3) 交通環境に係る安全対策

交通環境に係る安全対策としては、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通に関する情報提供の充実を図り、また、交通環境の整備については、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、生活道路において、「ゾーン30」等の車両速度の抑制や通過交通の抑制、通学路における安全安心な歩行空間の整備など、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、高齢社会の到来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。

5 先端技術の積極的活用

これまで様々な交通安全対策がとられ、交通事故は一定の減少を見たところである。今後も、すべての交通分野において、交通事故のない社会を実現するため、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用の促進に積極的に取り組んでいく。

6 救助・救急活動の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、その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等を図る。

7 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、行政、関係機関・団体等が緊密な連携の下に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、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。

8 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。

さらに、事業者は、多くの利用者を安全に目的地に運ぶ重要な機能を担っていることに鑑み、運転者等の健康管理を含む安全対策に一層取り組むものとする。

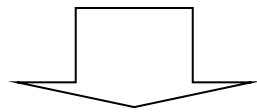
9 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響により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。

第1章 道路交通の安全

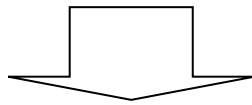
1. 道路交通事故のない社会をめざして

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会をめざす。



2. 道路交通の安全についての目標

- ① 年間の事故死者数（24 時間死者）ゼロを継続する。
- ② 年間の傷者数を60人以下にする。
- ③ 年間の事故発生件数を50件以下にする。



3. 道路交通の安全についての対策

<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と遵法意識の向上
- ③ 生活道路における安全確保



<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 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進

第1節 道路交通事故のない社会をめざして（基本的な考え方）

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めざすべきである。

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ず、子どもを交通事故から守るための交通安全対策や、高齢化の進展への適切な対処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組が今、一層求められている。

今後も、交通事故による死傷者数等をゼロに近づけることをめざし、市をあげて更に積極的な取組が必要である。

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところであるが、それぞれの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み合わせを地域が主体となって行うべきである。また、交通安全は総合的なまちづくりの中で実現されていくものであるが、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あたっては、住民に一番身近な市の役割は極めて大きい。

その上で、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担をしながら連携を強化し、また、市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し、協働して行くことが有効である。

さらに、地域の安全性を総合的に高めるためには、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。

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

本市における交通事故による死者数の推移を見ると、昭和47年に11人という最多死者数を記録したが、近年5年間の死者数は数人で推移している。

	平成28年	平成29年	平成30年	平成31/令和元年	令和2年
発生件数	107	97	102	63	74
死者数	2	4	2	2	0
傷者数	123	104	124	80	85

※ 高速道路事故件数を含まず

県下的にみて、近年の交通事故の特徴は

- 死者数が減少傾向にある中で、65歳以上の高齢者の死者数が、全死者数の半数を超えており、特に、歩行中及び自転車乗車中の死者数をとらえると、高齢死者数が約7割を占めている。
- 子どもや若者（16歳から24歳まで）の死者数の割合は低くなっている。

- 飲酒運転を伴う交通事故件数は減少しているものの、全事故件数に占める飲酒運転事故率は減少していない。

等があげられ、その原因として

- 高齢社会の進展に伴う高齢者人口の増大や、加齢に伴う身体能力・認知機能の低下。
- 子どもや若者の人口減少や交通安全教育による交通安全意識の向上。
- 飲酒が正常な運転を妨げ、重大な事故の原因となることを認識しない者が存在する。

等が考えられ、当市にあっても例外ではない。

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影響も予想されることから、将来の交通事故の状況については、見極め難いところである。

しかし、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加や、これに付随する高齢者の運転免許人口の増加に的確に対応したきめ細やかな交通事故抑止対策を強化しなければ、高齢者が関係する事故を中心とした交通事故の増加が懸念される。

II 第11次海南市交通安全計画における目標

令和2年中の死者数及び傷者数は、それぞれゼロ、85人を記録している。今後とも年間の24時間死者数をゼロのまま維持すること、また、傷者数を60人以下、事故発生件数を50件以下に減少させることをめざすものとする。

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

近年、交通事故の発生件数及び交通事故による死傷者数が減少していることに鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施してきた施策には一定の効果があつたものと考えられる。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及の変化等に対応し、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規施策を推進する。

このような観点から、①道路環境の整備、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道路秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進の7つの柱により、交通安全対策を推進する。

その際、次の点を重視しつつ、対策を講ずる必要がある。

1 高齢者及び子どもの安全確保

本市の高齢化率は36.6%（令和3年1月1日現在）で県全体の高齢化率の32.8%を上回っている。今後も高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、高齢者が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と、自動車を運転する場合の相違に着目し、高齢者が事故を起こさないようにするための対策や、自動車がなくても支障なく生活できる対策を強化することが喫緊の課題である。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、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図ることも重要である。

さらに、高齢者の交通安全対策を推進するためには、高齢者が日常的に利用する機会が多い医療機関、福祉施設等と連携して交通安全対策を推進していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

また、安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点の交通安全活動が一層求められるため、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において、教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者が連携体制を構築し策定した「通学路交通安全プログラム」に基づき、定期的に合同点検を実施し、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る。

2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

安全で安心な社会の実現を図るためには、歩行者の安全を確保することは必要不可欠であり、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ことがより一層求められる。人優先の考えのもと、安全・安心な歩行空間の整備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。

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。

次に、自転車については、「和歌山県自転車の安全利用の促進に関する条例」に基づき、自転車の安全利用に係る交通事故防止及び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、自転車の安全利用を促進するためには、安全で快適な自転車通行空間の確保を進める必要があると同時に、自転車の交通ルール及びマナー向上のための交通安全教育等の充実、駅周辺等の放置自転車対策を継続する必要がある。

3 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害のある人、子どもを含む全ての歩行者や

自転車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る。

今後、本市においても生活道路の自動車の速度抑制を図るための道路環境整備、安全な走行方法の啓発等の対策を講じるとともに、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で推進する必要がある。

このためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、地域の中で中心的な役割を果たす人材の育成が課題である。

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、これまでも警察や県及び市等の関係機関が連携し、推進してきたところであり、今後も、厳しい財政状況の中で交通事故対策への投資効率を最大限高めるとともに、道路交通環境整備における地域や住民の主体性を重視することを基本として、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害のある人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

ア 生活道路における安全対策の推進

歩行者・自転車の関係する交通事故が多く発生している生活道路において、関係する機関及び地域住民等が連携し、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通車両の抑制等の適切な事故抑止対策に取り組む。

イ 通学路等の歩道整備等の推進

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、教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者が連携体制を構築し策定した「通学路交通安全プログラム」に基づき、定期的に合同点検の実施や、対策の改善等の継続的な取組を推進する。

小学校、中学校、幼稚園、保育所、認定こども園に通う児童生徒や園児の通行の安全を確保するため、歩道の整備が困難な地域においては、路側のカラー舗装等により安全な歩行空間の整備を推進する。

ウ 高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害のある人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に、駅、公共施設、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整備して通行の安全と円滑化を図る。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、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とともに、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に放置された自転車及び自動二輪車の撤去措置等の対応を図る放置二輪車対策等についても、警察との連携による対応等を推進する。

エ 無電柱化の推進

「無電柱化に係るガイドライン」に沿って、無電柱化を推進する。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

基本的な交通安全を確保するために、適切に道路の機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進する。

ア 事故危険箇所対策の推進

特に、事故の発生割合が高い幹線道路の区間等について、関係機関と連携して集中的な事故抑止対策を実施する。

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、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

イ 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には、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。

ウ 適切に機能分担された道路網の整備

交通の安全を確保するため適切に道路の機能が分担され、自動車、自転車、歩行者等を分離し、円滑な交通を確保できるよう道路の体系的整備を推進する。

エ 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、整備を推進する。

(イ) 道路の新設・改築にあたっては、交通安全施設についても併せて整備する。

(ウ) 交通量やその流れ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、路上駐停車対策等を推進する。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、関係機関と連携し、計画的、重点的かつ効率的に、交通安全施設等の整備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 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、安心して歩行や自転車通行ができる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、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、多発している箇所において重点的な交通事故対策を実施する。

ウ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、駐車対策等により交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進する。

エ 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備にあたっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者が日常感じている意見を取り入れ、道路交通環境整備に反映する。

(4) 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、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。

(5) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑化を図るため、関係機関と連携して地域の実態等に応じた合理的かつ効果的な交通規制等を推進する。

(6) 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創出

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環境を創出する必要があるため、歩行者の安全に配慮した自転車通行空間の整備を推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

駅周辺や公道における放置自転車等の問題の解決を図るために、「海南市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき実施している放置自転車等

の指導・整理・撤去等を継続するとともに、自転車等の運転者への駐車マナー向上の啓発を図る。

(7) 交通需要マネジメントの推進

道路交通の円滑化を図るため、交差点の改良等交通容量の拡大策やバス等の公共交通機関の利用促進を図るための施策を推進するとともに、これらの施策を関係機関等と連携して総合的に推進する。

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路・橋梁の整備

道路・橋梁は、災害時の避難、救援・救護、消防活動等の動脈となることから、防災効果の高い高速道路や国道等の広域幹線道路の整備を促進するとともに、橋梁の耐震性の向上等を図る。また、それらを補完するための市内主要幹線道路の整備促進及び防災機能強化を図る。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、緊急輸送道路を確保するため、関係機関と連携して被災地への車両の流入抑制等の広域交通規制を実施する。

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・分析し、情報提供等を行う。

(9) 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、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し、関係機関と連携して、地域の状況に応じた適切な駐車規制や違法駐車対策の推進を図る。

違法駐車排除や自動車の保管等に関し、各種の啓発活動を推進するとともに、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と高揚を図る。

(10) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するために、運転者に対して道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、適時、適切な情報を提供するため、道路交通情報の充実を図る必要がある。

(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

道路の使用及び占用の許可にあたっては、安全で円滑な道路交通の確保の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。

(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、関係機関等との連携による指導取締によりその排除を行い、又、沿道住民や道路利用者に対し啓発活動を実施し、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、事故や停滞を防止するため施工時期や施工方法を調整する。

イ 子どもの遊び場等の確保

子どもの路上遊戯等による交通事故の防止に努めるとともに、市街地における良好な生活環境づくり等を図るため、公園等の整備を推進する。

ウ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠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、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重する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、道路を歩行する高齢者、障害のある人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、他人の痛みを思いやり、交通事故をおこさない意識を育てることが重要である。

このため、幼児から成人に至るまで、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。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向上を図るとともに、他の世代に対してもその特性を知り、その上で高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。

また、啓発活動にあたっては、指導者やボランティア等を育成し、参加・体

験・実践型による交通安全思想の普及に努める。

(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、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養うことを目標とする。

また、幼稚園、保育所、認定こども園においては、家庭、地域、関係機関・団体と連携・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、分かりやすい交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

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、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。

また、小学校においては、家庭、地域、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の等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。

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。

また、中学校においては、家庭、地域、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、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。

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。

また、高等学校においては、家庭、地域、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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、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関係機関・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交通安全教育の充実を図る。

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、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、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し、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。

また、地域においては、交通安全協会、地域交通安全活動推進委員連絡協議会、交通指導員会、交通安全母の会等による地域活動の推進に努めるとともに、社会教育の場においては、各種講座等による交通安全教育の促進を図る。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢化の更なる進展による高齢者の関係する交通事故の増加に伴い、高齢者に対する交通安全教育を積極的に推進する。

(ア) 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進

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や運転に及ぼす影響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 skill 及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とし、老人クラブをはじめ関係機関・団体等との連携のもと、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

(イ) 関係機関・団体等との連携による地域に密着した交通安全教育の推進

老人クラブや公民館等の関係団体、関係機関、交通ボランティアと連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、地域内の自主的な活動を推進し、より身近な場での交通安全教育の実践に努める。

また、各種の催し等の機会を利用して交通安全教育を実施し、反射材の活用等交通安全用品の普及にも努める。

キ 障害のある人に対する交通安全教育の推進

障害のある人に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場等を利用して、障害の程度に応じ、き

め細かい交通安全教育を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、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するとともに、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関係機関・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必要な資機材の貸与、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。

(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

交通安全運動の重点は、子ども・高齢者の交通事故防止、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等交通情勢に即した事項を設定するとともに、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ため、海南市安全・安心なまちづくり推進協議会が中心となって交通関係機関・団体等が相互に連携して、組織的・継続的に展開する。

イ 横断歩行者の安全確保

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徹底を図る。

ウ 自転車の安全利用の推進

「和歌山県自転車の安全利用の促進に関する条例」に基づき、自転車利用者等がそれぞれの責務を認識し、交通ルールの遵守と交通マナーを実践するとともに、被害者保護のため損害賠償保険等への加入促進を図る。

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事や、迷惑行為をせず、歩行者等に配慮した交通マナーを実践しなければならないことを「自転車安全利用五則」を活用するなどにより理解させる。また、自転車の正しい乗り方の普及啓発を図るとともに、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の啓発を図る。

自転車の重大事故が多発する薄暮の時間帯から夜間にかけては、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取付けを促進する。

また、幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に対し、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、着用の徹底を図る。

エ すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

関係機関等との協力の下、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、あらゆる機会を通じて、すべ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啓発活動を実施する。

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、保育所、幼稚園、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・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。

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等の普及を図るため、積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材等の視認効果、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・団体等と協力した啓発活動を展開し反射材の普及促進に努める。

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するとともに、関係機関・団体及び交通ボランティア等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努め、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という規範意識の確立を図る。

また、「和歌山県飲酒運転の根絶に関する条例」に基づき、飲酒運転の根絶及びアルコールが身体に及ぼす影響等に関する広報活動を行うなど、関係機関・団体が連携した取組を行う。

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、具体的で訴求力の高い内容で実効の挙がる広報を次のとおり行う。

- (ア) 民間、行政機関等が一体となった広範なキャンペーンや、広報紙、ホームページ等の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うことにより、子ども・高齢者・自転車の交通事故防止、夜間（特に薄暮等）における交通事故防止、飲酒運転の根絶等を図る。
- (イ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を促進するため、市及び関係機関は、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、気運の盛り上がりを図る。

ケ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 高齢者の交通事故防止に関する市民意識を高めるため、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。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、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る。
- (イ) 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・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。
また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。
- (ウ) 自動車の安全装置の有効性、点検整備の方法に係る情報提供等を通じて交通安全に関する意識を高める。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の促進

交通安全を目的とする民間団体に対して、交通安全の啓発物品・印刷物等の配布等を行うことにより、その主体的な活動及び各団体相互間の連絡協力体制の強化を促進する。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

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交通安全活動を促進し、市民の参加・協働を積極的に進める。

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、関係機関等との連携の下、運転者教育の充実に努める。

特に、今後大幅に増加することが予想される高齢の運転者に対する教育等の充実に努める。

4 車両の安全性の確保

交通事故の防止及び事故時の被害軽減を図るため、関係機関等との連携の下、自動車の安全性能に関する情報の提供に努める。

また、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に、規格・基準に適合した自転車の利用及び定期的な点検整備の促進等を啓発するとともに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付・点灯の徹底と反射材の普及促進を図る。

5 道路交通秩序の維持

交通ルールの無視による交通事故を防止するために、警察による取締り等を

通じて道路交通秩序の維持を図る必要があることから、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締り等に協力するとともに、暴走族等対策について関係機関・団体と連携し、地域ぐるみで不正改造や暴走行為をさせない、暴走族を追放させる環境づくりを推進する。

(1) 交通の指導取締りの強化等

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、妨害運転等の悪質性、危険性、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。また、道路を歩行する児童、高齢者、障害のある人等の保護の観点に立った指導取締りを推進する。

(2) 暴走族対策の推進

ア 暴走族追放気運の高揚及び青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、広報、啓発活動を行うとともに、家庭、学校、職場、地域等における青少年の指導の充実を図る。

イ 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族等及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体等が連携し暴走行為等ができない環境づくりを推進する。

ウ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正改造を防止するよう、関係事業者、団体等と連携して不正改造の防止に努める。

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、阪和自動車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、消防機関、警察機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制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、応急措置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の複雑多様化に対処するため、救助体制の

整備・拡充を図る。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

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DMAT（災害派遣医療チーム）の連携による、救助・救急体制の充実を図る。

ウ AED（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、心肺蘇生法やAEDの使用も含めた応急手当について、普及啓発活動を推進する。

エ 救助・救急用資機材等の装備の充実

救助・救急用資機材等の装備の充実を図る。

オ 防災ヘリコプターによる救急業務の推進

防災ヘリ及びドクターヘリとの相互活用も含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

カ 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・救急業務に対応すべく救助及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、継続的な教育訓練を推進する。

キ 阪和自動車道における救急業務実施体制の整備

阪和自動車道における救急業務を実施するため、関係機関等の連携を図り、適切かつ効率的な救急業務実施体制の整備を図る。

(2) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療機関への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進する。

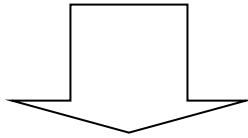
7 被害者支援の充実と推進

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、大きな不幸に見舞われており、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、支援情報の提供及び交通事故相談窓口の周知を図る。

第2章 鉄道交通の安全

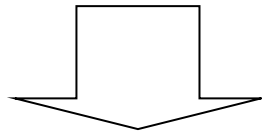
1. 鉄道事故のない社会をめざして

鉄道は、多くの住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. 鉄道交通の安全についての目標

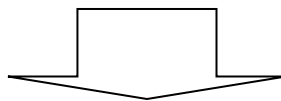
- ① 乗客の死者数ゼロをめざす。
- ② 運転事故全体の死者数ゼロをめざす。



3. 鉄道交通の安全についての対策

<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



<4つの柱>

- ① 鉄道交通環境の整備
- ② 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ③ 鉄道の安全な運行の確保
- ④ 救助・救急活動の充実

第1節 鉄道事故のない社会をめざして

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段である。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者が生じるばかりでなく、利用者の利便に重大な支障をもたらすこととなる。

このため、各種の安全対策を推進し、市民の鉄道に対する信頼を揺るぎないものとする必要がある。

I 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

全国的に見ると鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向で、近年はほぼ横ばいの傾向であり、和歌山県内では令和2年の発生件数は5件、死傷者数は5人であった。

2 近年の運転事故の特徴

和歌山県内における近年の運転事故の特徴としては、人身障害事故は約46%、踏切障害事故は約50%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傷害事故がすべてを占めている。

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2年は発生しなかった。

II 第11次海南市交通安全計画における目標

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要である。

近年は人口減少等による輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況であるが、引き続き安全対策を推進していく必要がある。

こうした状況を踏まえ、市民の理解と協力の下、諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロ・運転事故件数ゼロをめざすものとする。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

本市での鉄道の運転事故は、平成24年の1件であり、これまで、関係機関等の協力のもとに推進してきた海南市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、和歌山県下では運転事故が数件発生している現状の中で、本市においては、鉄道事故ゼロとなるよう、より一層安全で安定した鉄道輸送をめざして、鉄道事故の未然防止の施策を推進する。

II 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道事業者において、鉄道施設等の維持管理及び補修を適切に実施する。また、多発する自然災害に対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化等を推進する。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。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害のある人等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、転落防止設備の整備等のバリアフリー化を推進する。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。

このため、全国交通安全運動等において、学校、沿線住民等を幅広く対象として、関係機関等の連携の下、ポスターの掲示、チラシ類の配布等による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の浸透を図る。

3 鉄道の安全な運行の確保

(1) 気象情報等の充実

鉄道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、伝達に努める。

(2) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

鉄道事業者において、緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集に努める。

また、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備し、訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化に努める。

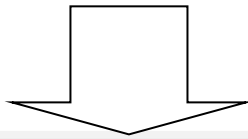
4 救助・救急活動の充実

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

第3章 踏切道における交通の安全

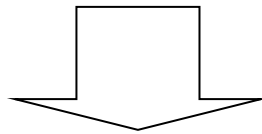
1. 踏切事故のない社会をめざして

踏切事故は、近年発生してないが、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めざす。



2. 踏切道における交通の安全についての目標

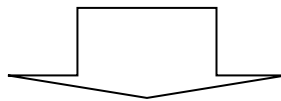
踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故件数のゼロをめざす。



3. 踏切道における交通の安全についての対策

<視点>

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的な対策の推進



<2つの柱>

- ① 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ② 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節 踏切事故のない社会をめざして

近年は発生していないが、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めざす。

I 踏切事故の状況等

本市内の踏切事故（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。）は近年発生していない。和歌山県内において、踏切事故は、長期的には減少傾向にあり、令和2年の発生件数は2件、死傷者数は2人となっている。

II 第11次海南市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の措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故件数ゼロをめざす。

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

踏切道における交通安全対策について、踏切事故は近年発生しておらず、鉄道事業者及び関係機関のもとに推進してきた本計画に基づく施策の効果が認められる。

しかし、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から、今後も踏切道における交通の安全と円滑な通行を図るため、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。

II 講じようとする施策

1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

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、踏切保安設備の整備を促進する。

また、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路の状況等を勘案し、必要な交通規制を実施する。

2 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

踏切事故は、直前横断、自動車等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押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を行う。

発行：海南省 総務部 市民交流課

〒642-8501 和歌山県海南市南赤坂 11 番地

TEL : 073-483-8455 FAX : 073-482-0099