

第11次

黒潮町交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

～交通事故のない安全・安心な

黒潮町を目指して～

黒潮町交通安全対策会議

ま え が き

黒潮町では、交通安全対策の総合的で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、第10次『黒潮町交通安全計画』を作成し、国の指定地方行政機関、県、町及び民間団体等が一体となって、交通安全対策を推進してきました。

平成31年3月に一般国道56号大方改良（黒潮町入野）が全線開通したことによって交通の流れが変わったことや、道幅が広くなり横断に以前より時間がかかること等から、交通事故が発生しており、引き続き、さらなる交通安全対策の推進が求められています。

一方、鉄道交通の分野では、事故件数は長期的には減少傾向にあるものの、ひとたび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれがありますので、総合的な交通安全対策を推進していかなければなりません。

交通事故の防止は、国、県、町及び関係団体だけでなく、町民一人ひとりが全力で取り組まなければならない重要な課題です。人命尊重の理念のもとに、「交通事故のない安全・安心な黒潮町」を目指し、総合的で長期的な交通安全対策全般にわたる大綱を定め、これに基づいた取組を町民の理解と協力のもと推進していかなければなりません。

このような観点から、この交通安全計画は、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずるべき陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものです。

この交通安全基本計画に基づいて、関係行政機関、県、町及び関係団体等と相互に連携を図り、交通の状況や地域の実情に即した交通安全に関する取組を具体的に定め、これを強力に推進していくこととします。

黒潮町交通安全対策会議

目 次

計画の基本的な考え方	1
第1部 道路交通安全	3
第1章 道路交通事故のない社会を目指して	4
第2章 道路交通安全についての目標	5
第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し	5
1 道路交通事故の現状	5
2 道路交通事故の見通し	5
第2節 道路交通事故の抑止目標	6
第3章 道路交通安全についての対策	7
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	8
1 高齢者及び子どもの安全確保と遵法意識の向上	8
2 歩行者及び自転車の安全確保	8
3 生活道路における安全確保	9
4 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	9
5 地域が一体となった交通安全対策の推進	9
6 先端技術の活用推進	10
第2節 実施すべき取組	11
1 道路交通環境の整備	11
(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	11
ア 生活道路における交通安全対策の推進	11
イ 通学路等の歩道整備等の推進	11
ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備	11
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	12
ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進	12
イ 事故危険個所対策の推進	12
ウ 幹線道路における交通規制	12
エ 重大事故の再発防止	12
オ 改築による道路交通環境の整備	12
(3) 交通安全施設等の整備	12
(4) 効果的な交通規制の推進	12
(5) 自転車利用環境の総合的整備	13
(6) 総合的な駐車対策の推進	13
(7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	13
ア 道路法に基づく通行の禁止又は制限	13

イ	子どもの遊び場等の確保	13
2	交通安全思想の普及徹底	13
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	13
ア	幼児に対する交通安全教育の推進	13
イ	児童・生徒に対する交通安全教育の推進	14
ウ	成人に対する交通安全教育	15
エ	高齢者に対する交通安全教育	15
オ	障がい者に対する交通安全教育	16
カ	外国人に対する交通安全教育	16
キ	交通安全子どもセンターの活用	16
(2)	効果的な交通安全教育の推進	16
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	17
ア	交通安全運動の推進	17
イ	「高知の交通マナーをよくする運動」の推進	17
ウ	横断歩行者の安全確保	17
エ	自転車の安全利用の推進	18
オ	後部座席を含めた全ての座席のシートベルト及びチャイルドシートの着用の徹底	18
カ	反射材の普及促進	19
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	19
ク	効果的な広報の実施	19
ケ	その他の普及啓発活動の推進	20
(4)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	20
ア	交通安全指導員会の充実強化	21
イ	地域交通安全活動推進委員協議会の充実強化	21
ウ	交通安全母の会の充実強化	21
エ	自動車運転関係団体の指導と助成	21
オ	若年層など幅広い世代が参加した活動の推進	21
3	安全運転の確保	22
(1)	運転者教育等の充実	22
ア	高齢運転者対策の充実	22
イ	シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底	22
(2)	安全運転管理の推進	22
(3)	事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	22
4	車両の安全性の確保	23
(1)	自転車の安全性の確保	23
(2)	自動車の安全性の確保	23
5	道路交通秩序の維持	24
(1)	交通の指導取締りの強化等	24
(2)	暴走族対策の推進	24
ア	暴走族追放気運の高揚	24

イ	暴走行為阻止のための環境整備	24
ウ	車両の不正改造の防止	24
6	救助・救急活動の充実	25
(1)	救助・救急体制の整備	25
ア	多数傷者発生時における救助・救急体制の充実	25
イ	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	25
ウ	救急救命士の養成・配置等の促進	25
エ	ヘリコプターを活用した救急業務の推進	25
オ	救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	25
(2)	救急医療体制の充実	26
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	26
7	被害者支援の推進	26
(1)	交通事故被害者支援制度の周知徹底	26
8	南海トラフ地震など災害に備えた道路交通の安全の確保	26
(1)	災害に備えた道路交通環境の整備	26
ア	災害に備えた道路の整備	26
イ	災害に強い交通安全施設等の整備	27
ウ	災害発生時における交通規制	27
(2)	災害に備えた交通安全情報の普及啓発	27
ア	災害時を想定した交通安全教育の実施	27
イ	災害発生時における情報提供の充実	27
第2部	鉄道交通の安全	28
第1章	鉄道事故のない社会を目指して	29
第1節	鉄道事故の状況等	29
1	鉄道事故の状況	29
第2節	鉄道事故の抑止目標	29
第2章	鉄道交通の安全についての対策	30
第1節	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	30
第2節	実施すべき取組	30
1	鉄道交通環境の整備	30
(1)	鉄道施設等の安全性の向上	30
(2)	運転保安設備等の整備	30
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	30
3	鉄道の安全な運行の確保	31
(1)	運転士の資質保持	31
(2)	安全上のトラブル情報の共有・活用	31
(3)	気象情報等の充実	31
(4)	大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	31

4	鉄道車両の安全性の確保	31
5	救助・救急活動の充実	31
6	被害者支援の推進	32
第3部 踏切道における交通の安全		33
第1章 踏切事故のない社会を目指して		34
第1節 踏切事故の状況等		34
1	踏切事故の状況	34
2	近年の踏切事故の特徴	34
第2節 踏切事故の抑止目標		34
第2章 踏切道における交通の安全についての対策		35
第1節 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点		35
第2節 実施すべき取組		35

計画の基本的な考え方

1. 交通事故のない安全・安心な黒潮町を目指して

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黒潮町の実現は町民すべての願いです。

そのために防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中であって、今なお交通事故により尊い命が失われていることを考えると、交通安全の確保もまた、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となります。

これまでも、その重要性が認識され、様々な対策が取られてきましたが、更なる対策として、「高知県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づいた交通安全対策の推進が必要となります。

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・経済的損失を考え合わせ、究極的には交通事故のない安全・安心な黒潮町を目指します。

2. 人優先の交通安全思想

道路交通においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者に対して、また、高齢者・障がい者・子ども等の「交通弱者」に配慮するとともに、思いやりを持って、その安全を確保することが求められます。

このような「人優先」の交通安全思想を基本として、あらゆる取組を実施します。

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

また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があります。地域で高齢者が自動車に頼らず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ます。

このように高齢化の進展に伴い生じ得る、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ります。

高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障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」を交通の関係者との連携によって、構築することを目指します。

4. 計画の位置づけ

この計画は、第11次高知県交通安全計画に基づいて、黒潮町内における陸上交通の安全に関する取組を総合的かつ計画的に推進するため、令和3年度から令和7年度に推進すべき取組を定めたものです。

計画においては、①道路交通、②鉄道（軌道を含む。以下同じ。）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推進すべき取組を明らかにします。

5. 取組に当たっての基本的な考え方

交通社会を構成する三要素（「人間」、「交通機関」、「交通環境」）について、それらの相互の関係を考慮しながら、計画期間内に実施すべき取組内容を策定し、町民の理解と協力のもとに、強力に推進していきます。

交通の安全は、町民一人ひとりが自ら交通社会の一員であるという意識によって支えられており、交通事故防止のためには、国・県の関係機関をはじめ、民間団体等が緊密な連携のもとに取り組むことが重要です。

このため、町や関係団体等が行う交通安全に関する取組に計画段階から町民が参加できる仕組みづくりや、町民が主体的に行う地域の特性に応じた取組を支援することにより、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

第1部 道路交通安全の安全

1. 道路交通事故のない安心・安全な黒潮町を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない黒潮町を目指します。
- 今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても、さらに積極的に取り組む必要があります。



2. 道路交通安全についての第11次計画の目標 令和7年度までに交通事故死者数をゼロにします。



3. 道路交通安全についての対策

<6つの視点>

- 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
- 4 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- 5 地域が一体となった交通安全対策の推進
- 6 先端技術の活用推進



<8つの柱>

- 1 道路交通環境の整備
- 2 交通安全思想の普及と徹底
- 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
- 8 南海トラフ地震などの災害に備えた道路交通安全の確保

第1章 道路交通事故のない社会を目指して

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実現するためには、全ての人々が相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成が必要である。

今後とも、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に対策を推進する必要がある。

そのためには、これまでの対策を深化させ、様々なきめ細かな対策を着実に推進していくことが必要であり、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、ワークライフバランスを含む生活面や環境面などあらゆる観点を踏まえた時代のニーズに応える総合的な交通安全対策を推進することにより、交通事故が起きにくい環境を整えていくことが重要である。

また、交通事故のない社会への更なる飛躍を目指していくためにも、今後は、日々進歩する交通安全の確保に資する先端技術や情報の活用を一層促進していくことが重要である。

交通事故抑止対策の推進に当たっては、全ての町民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していく必要があり、特に、高齢者や障がい者、子ども等の交通弱者に配慮し、思いやる「人優先」の交通安全思想を基本としていかなければならない。

また、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うえで、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り、交通安全に関する新たな仕組みづくりや方策を生み出していくなど、町の果たす役割にも大きなものがある。

そのうえで、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また住民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画・実行・評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

さらに、防犯や防災と併せて「安全で安心な地域社会を実現させるための取組」と一体的に推進していくことも、地域における取組を進めるうえで有効である。

第2章 道路交通安全についての目標

第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

交通事故の発生状況をみると、高齢化の進行は交通事故の当事者となる比率が増加の傾向を示すとともに、夜間における死亡事故件数が高水準で推移している。

また、町民生活や経済活動の24時間化に伴って、危険性の高い夜間の交通事故が増大していることなどが特徴として挙げられる。

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じ、町民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想される。

そのほか、急速に進む少子高齢化の影響により、運転免許保有者数、車両保有台数は減少に転じることが見込まれるが、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、中でも高齢者の運転免許保有者の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

加えて、四国内の高速交通網は、今後の延伸計画に基づいて更に延伸するとともに、それに付随する高規格主要幹線道路やアクセス道路等も整備され、一層の大量高速交通時代を迎えるものと見込まれる。それに伴い、地元以外の車の流入が多く見込まれ、幹線道路では交通量の大幅の増加が考えられる。

第2節 道路交通事故の抑止目標

【数値目標】令和7年度までに交通事故死者数を年間ゼロとする。

第3章第2節に掲げる取組を総合的かつ強力に推進することにより、交通事故死者数年間ゼロを目指す。

交通事故による死者をゼロにして、町民を交通事故の脅威から守ることが最優先の目標である。

国が策定した交通安全基本計画では、「令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」と目標が設定された。

高知県においては、交通安全対策を積極的に推進した結果、平成29年及び平成30年は、年間29人と統計を取り始めた昭和27年以降において最少値を記録したものの、その後は、増加に転じ、令和2年は年間34人と目標の達成には至らなかったことを受け、前計画の目標を据え置き、「令和7年までに交通事故死者数（24時間死者数）を年間25人以下とする」ことを計画の目標としている。

当町においては、令和2年度の死亡事故死者が2名と目標の達成には至らなかったことを受け、前計画の目標を据え置き、交通事故死者数の年間ゼロを目標とする。

なお、今後は従来からの取組を一層効果的に実施するとともに、今後の道路交通の実態に十分対応した交通安全対策を積極的に推進し、交通事故総量の抑制にも更に積極的に取り組むこととする。

第3章 道路交通の安全についての対策

近年、道路交通事故の発生件数及び道路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されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。

一方で、交通事故死者数は増加傾向にあるとともに、死亡事故における高齢者の割合が高水準で推移しており、また、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故も依然として多く発生している。また、スマートフォン等の普及に伴い、歩行中や自転車乗車中の操作による危険性も指摘されている。

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、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集・分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

対策の実施に当たって、「高齢者及び子どもの安全確保」、「歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上」「生活道路における安全確保」、「交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進」、「地域が一体となった交通安全対策の推進」及び「先端技術の活用推進」を視点とする。

その視点に基づき、

- ①道路環境の整備
- ②交通安全思想の普及と徹底
- 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
- ⑧南海トラフ地震などの災害に備えた道路交通の安全の確保

といった8つの柱により、交通安全の取組を推進する。

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

1 高齢者及び子どもの安全確保

全国第2位の高齢化県（令和元年総務省「人口推計」による）である高知県では、交通事故死者数に占める高齢者の割合が高く、令和2年中は7割を超える状況となっている。

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。

前者の場合には、歩道の整備や生活道路対策、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となると考えられる。

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バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

後者の場合には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。

また、運転支援機能の過信等による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等について、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。

また、少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを産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。

このため、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備や、子どもや保護者に対する交通安全教育を効果的に実施するなど、取組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

当町では、死亡事故に直結しやすい自動車と歩行者の事故が約2割を占めている。

交通事故のない社会を実現するためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や障がい者、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ている。

このような情勢を踏まえ、「人優先」の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要がある。

また、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ことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

このため、高知県では、「高知県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を定

め、県や自転車利用者、自転車運転者等の責務、町民や事業者、関係団体の役割を規定すると共に、自転車交通安全教育の実施や自転車の点検整備、損害賠償保険の加入などを条例に盛り込み、自転車の安全適正利用を推進している。

加えて、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要がある。

3 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題である。

高知県においては、近年、死亡事故の半数以上が交差点等以外の単路において発生している。

また、路線別の発生状況を見ると、幹線道路である国道、県道（主要県道・一般県道）における死亡事故件数は増加傾向となっている。このような状況を踏まえると、生活道路における安全の一層の確保が重要である。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象とし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幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、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、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

4 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたところであるが、交通事故を更に抑制するためには、これまでの対策では抑止効果が薄かった交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく。

また、第11次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々状況の的確に踏まえた取組を行う。

5 地域が一体となった交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくためにも、インターネット等を通じた交通事故情報により、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、町民主体の意識を醸成していく。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会環境を、町等それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく。

その取り組みのひとつとして、交通安全期間中は、交通安全協会中村支部大方・佐賀両分会と協力し、朝夕の広報活動と、全職員による朝の街頭指導を引き続き推進していく。

6 先端技術の活用推進

技術発展を踏まえたシステムの導入を促進するとともに、今後も科学技術の進展があり得る中で、その導入過程における安全確保も図りつつ、新たな技術を有効に活用しながら取組を推進していく。

第2節 実施すべき取組

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るが、引き続き幹線道路及び生活道路における安全対策を推進することが必要である。

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。

そのうえで、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要がある。

(1) 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。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活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する必要がある。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の形成を推進する。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路については、住民の最も身近な道路であることから、住民の意見を反映しながら道路の整備を図る。また、道路管理者は高知県公安委員会と連携して歩道整備をはじめとした面的かつ総合的な事故抑制対策を実施する。

イ 通学路等の歩道整備等の推進

小中学校、高等学校、保育所及び児童館等に通う児童や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。

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等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間等の整備を推進する。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

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、改良がある場合には、平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。

また、歩行空間の整備においては、バリアフリー化を検討し、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号機のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

イ 事故危険個所対策の推進

事故の発生が予想される危険個所においては、道路管理者は高知県公安委員会と連携して事故抑制対策を実施し、道路改良や信号機・道路標識など交通安全施設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

交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しをするなど適正化を図る。

特に交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

エ 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した場合は、速やかに該当箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査し、事故要因に即した所要の対策を早期に講ずるとともに、同様の道路環境にある他の場所についても点検・対策を講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

オ 改築による道路交通環境の整備

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事業を強力に推進する。

- (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等、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、道路改良に併せて交差点の改良等を推進する。

(3) 交通安全施設等の整備

道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するため、道路標識の高輝度化の整備等を推進するとともに、山間部の道路の多くは狭隘でかつ屈曲しており未整備区間も多いため、地域の実情に応じた交通安全施設等の整備を推進する。

(4) 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を図るため、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能・構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等を考慮し、地域の実態等に応じた効果的な交通規制を推進する。

(5) 自転車利用環境の総合的整備

増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であることの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の走行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進する。

また、自転車の路上への駐輪及び放置自転車については、自転車利用者に対し、その社会的な責任の自覚を求めため、自転車の正しい駐車方法等に関する広報・啓発活動を行う。

(6) 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する。

(7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路法に基づく通行の禁止又は制限

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

イ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止と住み良い環境づくり等を推進する。

2 交通安全思想の普及徹底

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

幼児・児童・生徒の心身の発達段階や地域の実情、高齢者の年齢段階に応じた体系的な交通安全教育を推進する。

また、関係機関・団体との連携を図りながら、指導者の養成、確保、教材等の充実を図るとともに、参加・体験・実践型の教育方法の普及に努める。

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させ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。

これらを効果的に実施するため、警察・交通安全指導員・交通安全母の会等と連携して保育所等で交通安全教室を開催する。指導については、DVD や交通安全機材等を多く利用する等、分かりやすい指導に努める。

イ 児童・生徒に対する交通安全教育の推進

児童・生徒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。

(ア) 小学校における交通安全教育

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、歩行者としての心得、ヘルメットの着用を含めた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。

低学年には、「歩行者としての安全」、特に路上への「飛び出し」、「車の直前直後の横断」等について、中高学年には、「自転車に関する安全な利用と正しいマナー」について、また、全体を通じて「乗り物の安全な利用」、「身近な交通安全施設や交通標識」等について重点的に指導する。

また、学校行事においては、交通安全教室（自転車安全教室）や、実地訓練等において、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるような講習会を開催する。

(イ) 中学校における交通安全教育

中学校においては、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。

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、歩行者としての心得、ヘルメットの着用を含めた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。

(ウ) 高等学校における交通安全教育

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、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、ヘルメットの着用を含めた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。

(エ) 教職員の研修及び関係機関・団体による交通安全教育

交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、教職員を対象とした

研修会等を開催し、指導の充実を図る。

関係機関・団体は、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、児童・生徒に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

ウ 成人に対する交通安全教育

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。

(ア) 運転者に対する交通安全教育

歩行者、自転車、自動車運転者の交通安全事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を推進する。

(イ) 自動車使用者等に対する交通安全教育

自動車使用者等については、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に積極的に参加させるよう促し、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。

(ウ) 地域における交通安全教育

地域においては、交通安全協会、安全運転管理者協議会、交通安全母の会、地域交通安全活動推進委員協議会等の交通安全団体の活動及び自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等の交通安全のための活動に対して、積極的な指導と協力を行い、交通安全意識の高揚を図る。

エ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得してもらうことを目標として、計画的かつ継続的に行う。

(ア) 交通安全教育体制の整備促進

全国に先んじた人口の高齢化の進行に対応し、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発など指導体制の充実に努める。

また、各警察署に配置した、高齢者交通安全活動推進員（高齢者アドバイザー）による交通安全教育活動を推進する。

(イ) 参加・体験・実践型の交通安全教育

高齢者の交通事故を防止するため、高齢者自らが体験し、考え、そして発見、認識する歩行環境シミュレーター・自転車シミュレーターを活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進するとともに、関係機関・団体と連携して、高齢者交通安全教室の開催はもとより、社会教育や健康づくり活動、福祉活動、各種イベント等の多様な機会を活用した交通安全教室を行う。

(ウ) 出前式交通安全教育

警察、県、町その他の交通関係団体等が連携を強化し、交通安全教育の充実に努め、計画的な安全教育をはじめ、老人クラブ等の会合、高齢者が集まる福祉施設、

医療機関、年金受給日における金融機関等の場を利用した「出前式交通安全教育」を行う。

(エ) 老人クラブ等の組織に未加入の高齢者に対する交通安全教育

町、交通安全指導員、交通安全母の会、地域交通安全活動推進委員、高齢者アドバイザーなど関係機関・団体が連携し、老人クラブ等に属していない組織未加入の高齢者をはじめ、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に対し、高齢者宅訪問による個別指導や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ぐるみで確保されるように努める。

(オ) 高齢運転者に対する交通安全教育

今後大幅な増加が見込まれる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、関係機関・団体等と連携し、安全運転の指導を行う講習会の開催に努める。

オ 障がい者に対する交通安全教育

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、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの種類や程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進する。

また、手話通訳者や要約筆記者の配置、字幕・手話入りビデオの活用、点字資料の活用等、情報を取得しやすい環境整備を促進する。

さらに、介護者、ガイドヘルパー、ボランティア等の障がい者に付き添う支援者を対象とした講習会等を開催する。

カ 外国人に対する交通安全教育

町内居住の外国人に対しては、交通事故防止のための交通ルールに関する知識の普及を目的として、外国人向けの教材の活用等により効果的な交通安全教育を推進する。

キ 交通安全こどもセンターの活用

交通安全こどもセンターは、低年齢児童等の交通安全教育の場として、特に、団体利用者に対する交通安全指導に重点を置き、実践的な交通安全教育を体得させるために、積極的な活用を呼びかける。

(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。

特に、各地域で交通安全指導を行っている交通安全指導員協議会や交通安全母の会などの民間交通安全団体の構成員等が、地域の実情に即した交通安全教育を継続的に担っていけるよう、必要な支援を行う。

また、受講者の年齢や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、教材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報

を活用するなど、効果的な教育手法の開発・導入に努める。

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、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

(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

交通安全運動は、人命尊重の立場から、全ての町民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づけ、交通事故のない安全で安心な郷土を築くための町民運動として、次の方針を中心に組織的、継続的な取組を推進する

(ア) 交通安全運動の運動重点

高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト着用及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、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、全国的な交通情勢に即した事項を設定するとともに、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、必要に応じて町の交通状況、交通事故実態、違反態様等の分析結果に基づいた取組の重点を具体的に定め、交通安全運動を推進する。

(イ) 町民総参加運動の推進

交通安全推進県民会議、交通安全町民会議のもとに町民各層の参加を図り、町民の自主的な参加を期待しつつ、町民総参加の交通安全運動を推進する。

(ウ) 関係機関・団体の連携強化

県、町及び関係機関・団体等の相互連携を密にして、官民一体となった活動を活発に展開し、交通安全活動を効果的に推進する。

(エ) 運動成果の検証と評価

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

イ 「高知の交通マナーをよくする運動」の推進

運転マナー・モラルの欠如が指摘されていることから、県、警察、町、その他の交通関係団体が連携を図りながら、交通安全教育や広報啓発活動等を活発に行い、町民の交通マナー・交通モラルの高揚を図り、町民総運動として「高知の交通マナーをよくする運動」を推進する。

ウ 横断歩行者の安全確保

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

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ることや信号機のあるところでは、その信号に従うなどの交通ルールの周知・徹底を図る。更に、歩行者が手を挙げるなど合図する方法により、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、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

エ 自転車の安全利用の推進

(ア) 自転車マナーの向上

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させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行、運転中の携帯電話使用や無灯火運転の禁止の徹底等、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であることも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多く、特に、自転車の歩道通行時におけるルールやスマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。

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、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

(イ) 幼児・児童・生徒等の安全の確保

幼児・児童・生徒の保護者に対して、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・生徒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。

(ウ) 高知県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の周知

「高知県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（平成30年10月19日条例第52号）の情報提供を行い、条例に定めるヘルメット着用の努力義務（児童（この項において18歳に達する日以降の最初の3月31日までの間にある者をいう。）の保護者が児童の自転車利用時に着用させる努力義務）、自転車損害賠償保険等への加入の努力義務（自転車利用者、児童の保護者、自転車貸付業者の努力義務。自転車小売業者は加入に関する情報提供の努力義務）等についての周知徹底を図るとともに、自転車の安全で適正な利用を促進する交通安全教育を行い、自転車利用者の安全利用に関する意識の向上等を図る。

オ 後部座席を含めた全ての座席のシートベルト及びチャイルドシートの着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故において、シートベルト非着用者が高い割合を占めていることや、チャイルドシートやジュニアシート未使用の場合の幼児の激しい受傷状況等を踏まえ、後部座席におけるシートベルト、ジュニアシートを含めたシートベルト・チャイルドシートの着用(使用)効果及び正しい着用(使用)方法について理解を求め、全ての座席における正しい着用(使用)の徹底を図る。

このため、毎月4日の「シートベルト・チャイルドシート着用指導日」及び各種交通安全活動時における街頭活動、安全講習等あらゆる機会・媒体を通じ、積極的な広報活動を展開する。

特に、後部座席におけるシートベルトの着用率が低調な実態を踏まえ、後部座席におけるシートベルト着用の徹底を図る。

また、タクシー等における乗客のシートベルト着用について、事業者等を通じてその徹底を図る。

カ 反射材の普及促進

薄暮の時間帯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や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、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等を推進する。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図ることとするが、特に歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図る。

また、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情報提供に努める。

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

重大事故につながる飲酒運転の危険性、反社会性、責任の重大性等を県民に周知し、飲酒運転の根絶を図るとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努める。

また家庭、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」という町民の規範意識の確立を図る。

(ア) 家庭・地域における飲酒運転の追放

家庭においては、飲酒運転について話し合う機会を持つようにし、家族から飲酒運転者を出さないようにする。

また、地域においては、自治会や町内会等の機会を捉えて話し合い、地域ぐるみで飲酒運転を根絶するよう啓発する。

(イ) 職場における飲酒運転の追放

安全運転管理者、事業主が中心となって「飲酒運転四（し）ない運動」を徹底し、職場ぐるみで飲酒運転の根絶を図るよう指導する。

(ウ) 関係機関・団体における飲酒運転の追放

交通安全教室や各種講習会等において、飲酒運転の危険性、反社会性を強調し、運転者自身が「飲んだら絶対に乗らない」という気運を高める。

ク 効果的な広報の実施

町民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、交通ルールの遵守と交通マナーの浸透を図るため、県、町、民間の交通安全団体等が密接な連携の下に、テレビ、ラジオ、新聞、広報紙、インターネット、電光掲示板等のそれぞれの場に応じた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、具体的に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計画的・積極的に行う。

(ア) 家庭、学校、職場、地域等や民間交通安全団体が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うことにより、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

席のシートベルト及びチャイルドシートの正しい着用（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。

(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や、町内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

(ウ) テレビ・ラジオ・新聞などの報道機関に、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行い、理解と協力を求めるとともに、ホームページや広報紙、広報番組、社内報、各機関誌、有線放送、電光掲示板、道路情報板などあらゆる広報媒体を活用して、効果的な広報活動を行う。

ケ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢運転者の交通事故防止に関する町民の意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の普及・活用を図るとともに、加齢に伴う身体機能の変化が運転操作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) 町民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、インターネット等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。

(エ) 自動車の安全装置の使用方法等について、正しい知識の普及促進に努めるとともに、自動車の点検整備等に対する重要性について、様々な活動を通じて普及を図り、自動車使用者の保守管理に対する自己責任の醸成に努める。

(オ) 障がい者の通行又は歩行の安全を確保するため、車いす利用者や、白色又は黄色のつえを持った人、身体障がい者補助犬を連れた人、その他の安全に配慮が必要と認められる障害の特性等について、周知に努める。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全思想の普及徹底や交通安全活動に大きな役割を果たしている民間の交通安全団体については、これら団体が行う諸事業及び諸活動に対する支援や必要な資料の提供を行うなど、その組織強化や活動充実のための取組を促進するとともに、団体相互の連絡協力体制等の強化を図る。

また、既存の民間活動団体は中高年齢層の方を中心に構成されている場合が多く、今後はこれら経験豊富な中高年齢層のほか、若者などの参加を促し、幅広い世代を巻き込んだ活動を促進するように図っていく。

ア 交通安全指導員会の充実強化

地域における交通安全意識の普及・高揚を推進するために、県知事が委嘱する交通安全指導員が行う街頭での交通指導や、学校・地域での交通安全教室の開催など、「黒潮町交通安全指導員会」の活動の充実強化を図る。

また、研修会等を開催して交通安全指導のための知識、技術の習得に努め、交通安全指導員の資質の向上を図る。

イ 地域交通安全活動推進委員協議会の充実強化

地域交通安全活動推進員協議会は、適正な交通の方法や道路における車両の駐車等について住民の理解を深めるための活動や高齢者の交通事故防止活動を行っている。

「中村警察署管内地域交通安全活動推進員協議会」と連携・協力し、地域における交通モラルの向上に努める。

ウ 交通安全母の会の充実強化

地域及び家庭において、特に子どもと高齢者の交通安全を推進するため、町の女性団体等で組織されている「黒潮町交通安全母の会」の充実強化を図り、高齢者の世帯訪問等を通じ地域ぐるみの交通安全教育を推進する。

エ 自動車運転関係団体の指導と助成

(ア) 交通安全協会

交通安全運動推進の中核団体として活動している「交通安全協会中村支部」に対し、その一層の活動を推進するため、関係行政機関との必要な情報の共有や関係事業への援助活動などに対して積極的な助言指導を行う。

また、町内で活動する大方分会、佐賀分会は、交通安全の推進機関として、街頭指導、ドライバーサービス等の啓発活動及び広報活動を積極的に展開し、地域での交通安全推進の役割は大きい。交通安全推進の核となるべき組織の充実強化、活動の助成を行うことにより、積極的な交通安全の推進を図る。

(イ) 安全運転管理者協議会

事業所活動における自動車の使用は必要不可欠な要素であり、事業発展と共に、その利用頻度はますます増大するなかで、事業所における交通安全活動は、事業所の発展のみならず町民すべての交通安全に大きな影響を与えている。

このような観点から、事業主の理解を深め、各事業所の安全運転管理の徹底と運転者のモラル向上を図るため、「高知県安全運転管理者協議会連合会」を通じて、各地区安全運転管理者協議会の積極的な活動強化を指導する。

オ 若年層など幅広い世代が参加した活動の推進

交通安全は子どもから高齢者まであらゆる年代にとって当事者として関係するが、これまでの交通安全活動は主に中高年齢層の者に担われている。その献身的な活動の効果もあり近年の交通事故件数は大幅に減少しているが、交通事故の抑制に大きな役割を担う各種交通安全団体の活動を安定的に継続して行うためには、あらゆる世代の参加が重要となる。

このため、幅広い世代、特に高校生など若い世代の参加を促すことにより、交通事故の当事者ともなり得る若年層の意識啓発を図るとともに、交通安全活動の一層の活性化を目指す。

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、今後、増加することが予想される高齢運転者に対する教育の充実に努める。

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、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高揚を図る。

(1) 運転者教育等の充実

ア 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用啓発

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用について啓発活動を行う。（70歳以上の運転者の高齢運転者標識の表示は努力義務）

(イ) 運転免許証返納者への支援等

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許を返納しやすい環境の整備を図り、関係機関・団体・地域と連携して、運転免許返納制度・優遇措置について周知を推進する。

平成29年4月より実施している運転経歴証明書の交付手数料の補助の周知を図る。

(ウ) 自動車安全運転支援装置への支援等

高齢者の運転免許の返納を支援する一方、高齢者がより安全に自動車を運転できるよう、先端技術を有効に活用しながら取組を推進していく。

令和2年4月から、自動車に「安全運転支援装置」を後付けで設置した場合、その費用の一部を補助しており、活用の周知を図る。

イ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行う。

(2) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習等への参加を促して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安全運転管理者等の育成を図る。

(3) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車（バス・タクシー・トラック）の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

4 車両の安全性の確保

(1) 自転車の安全性の確保

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気運を醸成するとともに、近年、対歩行者との事故等自転車の利用者が加害者となる事故が増加傾向にあることに鑑み、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、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等の周知を図る。

さらに、薄暮の時間帯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。

(2) 自動車の安全性の確保

暴走行為、過積載等を目的とした不正改造車については、道路交通に危険を及ぼし、排出ガスによる大気汚染、騒音等の環境悪化の要因ともなっていることから社会的にもその排除が強く求められている。

このため、「不正改造車を排除する運動」について広報啓発を行い、不正改造についての認知度を高め、車両の安全確保及び環境保全を図る。

また、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除を推進する。

そのほか、アクセルとブレーキの踏み間違いによる急発進を抑制する安全運転支援装置の後付け設置に対して補助を行い、自動車の安全性の確保を図る。

5 道路交通秩序の維持

交通事故を防止するためには、交通指導取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

さらに、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみで暴走族追放気運の高揚に努め、指導取締りの強化とあわせて暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

(1) 交通の指導取締りの強化等

交通事故の被害軽減に高い効果のあるシートベルト及びチャイルドシートの着用の取締りをはじめ、無免許運転・飲酒運転・著しい速度超過等、死亡事故等の重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

また、自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、傘さし、携帯電話の使用及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して指導警告票・自転車安全指導カードを利用した指導・警告の強化を推進する。

(2) 暴走族対策の推進

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を推進する。

ア 暴走族追放気運の高揚

暴走族追放の気運を高揚させるため、「高知県暴走族等の根絶に関する条例」を効果的に運用するとともに、報道機関等へ暴走族に関する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。

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、暴走族等をい集させないための施設の管理改善等、暴走行為等ができない環境づくりを推進する。

*い集：多数の者が一定の場所に群がり集まることをいう。うろつき、たむろすることも含まれる。

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な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じた広報活動の推進行う。

6 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

ア 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災害派遣医療チーム（DMAT）の連携による救助・救急体制の充実を図る。

イ 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（現場に居合わせた人）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、消防機関が行う講習会等の普及啓発活動を推進する。

消防機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AED（自動体外式除細動器）の取り扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図る。

ウ 救急救命士の養成・配置等の促進

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）の充実のため、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が特定行為を実施するための講習及び実習の実施を推進する。

また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

エ ヘリコプターを活用した救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、ドクターヘリと消防防災ヘリが連携し、相互補完体制のもと、救急業務への積極的活用を推進する。

また、関係機関と連携のうえ、安全に負傷者を収容できる離着陸場の確保を進める。

オ 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、県消防学校における教育訓練の充実を強力的に推進する。

(2) 救急医療体制の充実

救急医療体制は、①在宅当番医制による初期救急医療、②初期救急医療で対応できない重症救急患者の診療を確保するため、医療圏の医療施設の実情に応じた第二次救急医療の体制で構成しているが、さらに、救急医療施設の情報を収集し、救急医療情報の提供に努める。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急患者の救命率の向上と後遺症の軽減のため、救急医療機関の役割分担と相互協力、メディカルコントロール体制の進化による最適な搬送先や搬送手段の選定などについて関係機関による協議を行い、救急医療機関と消防機関間の緊密な連携・協力関係を確保するとともに、ドクターヘリ、消防防災ヘリ、ドクターカー等を有機的に活用した新たな救急医療体制の構築をめざす。

また、高知県救急医療・広域災害情報システムの動画伝送及び傷病者情報共有等の機能を活用し、救急医療機関及び消防機関の連携強化を図る。

7 被害者支援の推進

(1) 交通事故被害者支援制度の周知徹底

高知県交通事故相談所や交通事故紛争処理センター、日弁連交通事故相談センター等の相談事業、また関係機関・団体等が行う各種の交通事故被害者支援制度について、広報媒体の積極的な活用により周知に努め、事故当事者に相談の機会を提供する。

8 南海トラフ地震など災害に備えた道路交通の安全の確保

町は、過去にもたびたび台風の上陸・接近や集中豪雨により、大きな被害を受けており、近い将来に発生が予想される南海トラフ地震をはじめ、全国各地で多発している豪雨災害への取り組みも進めている。

他県と比べても南海トラフ地震をはじめとする災害に備えた道路交通の安全の確保は大きな課題であるため、道路の整備や交通安全施設などのハード整備を着実に進めていく。

(1) 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

地震、豪雨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。

近い将来発生が予想されている南海トラフ地震等により想定される大規模災害を踏まえ、地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨時等においても、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同路を確保するため、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。

また、津波避難タワーや避難場所への誘導標識の設置を行う。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、津波等の災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通流監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、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資機材の整備を推進する。

ウ 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。

(2) 災害に備えた交通安全情報の普及啓発

ア 災害時を想定した交通安全教育の実施

道路を利用する際、地震等の災害が発生した場合に適切な対処ができるよう、日頃からよく理解しておく必要があることから、町民に対して南海トラフ地震に備えるためのガイドブックや各種の広報媒体を活用して、その周知を図っていく。

また、学校や老人クラブなどにおける防災や交通安全に関する教育の中で、地震発生時に予想される道路状況や安全な道路利用についても、学ぶ機会を設けるとともに、民間の交通安全団体が実施する活動においても、地震や津波、豪雨に遭遇した際の適切な道路利用について、普及啓発を推進する。

イ 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、各種道路情報提供装置(システム)の整備により、インターネット等を活用した情報提供を行う。

第2部 鉄道交通の安全

1. 鉄道事故のない社会を目指して

ひとたび事故が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりでなく、被害が甚大となることから、町民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故や線路内立入事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要があります。



2. 鉄道交通の安全についての第11次計画の目標 運転事故ゼロを目指します。



3. 鉄道交通の安全についての対策

<2つの視点>

- ① 重大な列車事故の未然防止
- ② 利用者等の関係する事故の防止



<6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 鉄道の安全な運航の確保
- ④ 鉄道車両の安全性の確保
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の推進

第1章 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量、高速かつ定時に輸送できる鉄道は、町民生活に欠くことのできない交通手段である。しかし、ひとたび衝突や脱線といった事故が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりでなく、多数の死傷者を生じさせ、被害は甚大なものとなる。

また、全国では線路内立入り等による人身障害事故が増加していることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まってきている。

このため、町民が安心して利用できる安全で安定した鉄道輸送を目指して、重大な列車事故や線路内立入り等での事故への対策等、各種安全対策を総合的に推進していく必要がある。

第1節 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

鉄道における運転事故は長期的には減少傾向にあり、令和2年の県内発生件数は2件、死傷者は1名であり、近年は小幅な増減で推移している状況である。

第2節 鉄道事故の抑止目標

【数値目標】運転事故ゼロを目指す。

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とともに、線路内立入り事故等を含む運転事故を発生させないことが重要である。

近年は、輸送量の伸び悩み等から、鉄道事業者においても経営合理化の要請が強まっており、厳しい経営を強いられている状況であるが、引き続き安全対策を推進していくことが求められる。

こうした現状を踏まえ、町民の理解と協力のもと、この計画に掲げる取組を推進することにより、運転事故における死傷者数ゼロはもとより、運転事故ゼロを目指すものとする。

第2章 鉄道交通の安全についての対策

第1節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故が長期的には減少傾向にあり、これまでの高知県交通安全計画に基づく取組には一定の成果が認められる。しかしながら、列車の衝突や脱線等がひとたび発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。

また、全国的には道路障害事故、人身障害事故及び踏切障害事故が運転事故全体の約7割を占めていることから、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止とともに、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から取組を推進していく。

第2節 実施すべき取組

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、鉄道線路、運転保安設備等の鉄道施設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の基礎を構築する必要がある。

このため、鉄道施設や運転保安設備の維持管理等の徹底及び安全対策の推進を図る。

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、橋梁等の長寿命化に資する補強・改良を実施する。また、多発する自然災害へ対応するために、土砂災害への対策・浸水対策の強化を推進する。切迫する南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や1次避難場所としての機能を確保するため、主要駅や高架橋等の耐震補強を推進する。

また、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消によるバリアフリー化を図るとともに、ホームでの列車との接触防止及びホーム上からの転落防止対策を推進する。

(2) 運転保安設備等の整備

急曲線部等への速度制限機能付ATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について着実に整備を進める。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約7割を占める道路障害事故、踏切障害事故及び人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民が関係するものであり、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、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として全国交通安全運動等の実施や、利用者に対するホームでの危険行為の注意喚起等鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、地震発生時の安全対策、気象情報等の充実を図る。

また、鉄道事業者への保安監査を実施し、適切な指導を行うとともに、大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。

(1) 運転士の資質保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施するとともに、資質の保持及び向上を図るため、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう推進する。

(2) 安全上のトラブル情報の共有・活用

重大な鉄道事故を未然に防止するため、鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行うとともに、安全上のトラブル情報を関係者間において共有できるよう情報収集し、速やかに鉄道事業者へ周知する。

また、運転状況記録装置の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進する。

(3) 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・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに情報の質的向上に努める。

鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減及び安定運行の確保に努める。

(4) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者において、夜間・休日における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、迅速かつ適格な情報の収集・連絡を行う。

また、幹線交通の輸送障害等による被害や社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握し、乗客への適切な情報提供を行い、迅速な応急復旧による運行の確保及び応急輸送体制の充実を図れるような体制を整備するよう推進する。

4 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準の見直しを行う。

5 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進する。

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

6 被害者支援の推進

国土交通省に公共交通事故被害者支援室が設置されており、①公共交通事故が発生した場合の情報提供の窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能等を担うこととしている。関係者の助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、支援の取り組みを進めていく。

第3部 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り、引き続き踏切事故防止対策を推進して、踏切事故のない黒潮町を目指します。



2. 踏切道における交通の安全についての第11次計画の目標

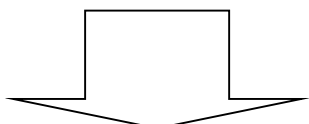
踏切事故件数ゼロの継続を目指します。



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対策の推進



踏切道の交通の安全と円滑化を図る

第1章 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、近年、踏切事故は鉄道事故の約4割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、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。

第1節 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る。このような踏切事故の減少は、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、近年、依然として、踏切事故は鉄道の運転事故の約4割を占めている状況であり、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5割、歩行者が約5割を占めている。②自動車及び歩行者共に原因は直前横断によるものであった。

第2節 踏切事故の抑止目標

【数値目標】踏切事故件数ゼロの継続を目指す。

踏切事故の現状を踏まえ、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、町民の理解と協力のもと、この計画に掲げる取組を推進することにより、令和7年までにおいても踏切事故件数を毎年ゼロ件の継続を目指すものとする。

第2章 踏切道における交通の安全についての対策

第1節 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故はひと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ため、それぞれの踏切の状況等を勘案し、より効果的な対策を推進することとする。

第2節 実施すべき取組

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

このため、踏切事故防止キャンペーンを推進するとともに、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。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、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ものとする。

第 11 次 黒潮町交通安全計画

令和 4 年 2 月

作 成：黒潮町交通安全対策会議

事務局：情報防災課

〒789-1992 高知県幡多郡黒潮町入野 5893

TEL 0880-43-2188（情報防災課）
