

大垣市第 1 1 次交通安全計画

(素 案)

目 次

第 1 章	第 1 1 次交通安全計画の概要	1
第 1 節	計画策定の趣旨	1
第 2 節	計画の位置づけ	2
第 3 節	計画の期間	5
第 2 章	交通安全計画の基本的な考え方	6
第 1 節	基本理念	6
第 2 節	基本方針	7
第 3 節	基本目標	8
第 3 章	現状と今後の見通し	9
第 1 節	道路交通安全の現状と今後の見通し	9
第 2 節	鉄道事故の現状と交通安全対策の今後の方向	19
第 3 節	踏切事故の現状と交通安全対策の今後の方向	20
第 4 章	交通安全の推進施策	21
第 1 節	施策体系図	21
第 2 節	交通安全施策	23
第 5 章	計画の推進	46
第 1 節	計画の推進と進捗管理	46
第 2 節	計画の見直し	47

第1章 第11次交通安全計画の概要

第1節 計画策定の趣旨

本市では、車社会の急速な進展により、交通事故による死傷者数が、昭和20年代後半から著しく増加しました。

このため、昭和36年に「交通安全都市」を宣言し、昭和46年からは、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、これまでに10次にわたる交通安全計画を策定し、関係機関等が一体となって交通安全対策を実施してきました。

また、平成20年からは、この計画を大垣市安全安心まちづくり条例（平成20年条例第1号）にある「災害、交通事故等を防止する施策」の実現のため、交通安全対策の総合的かつ長期的な推進を図るための計画にも位置づけています。

これまでの取り組みの結果、市内の交通事故死者数は、昭和44年の31人をピークに、平成28年以降は毎年一桁が続き、とりわけ令和2年には、現行の統計制度開始（昭和23年）以降初の0人を記録するなど、近年は大幅に減少しています。

また、人身事故発生件数や負傷者数についても、大きく減少しており、長年にわたる交通安全対策の成果が現れています。

こうした中、現計画の計画期間が令和2年度で終了したため、大垣市第11次交通安全計画を策定し、引き続き、人命尊重の理念のもと、交通事故のない社会をめざした取り組みを推進します。

第2節 計画の位置づけ

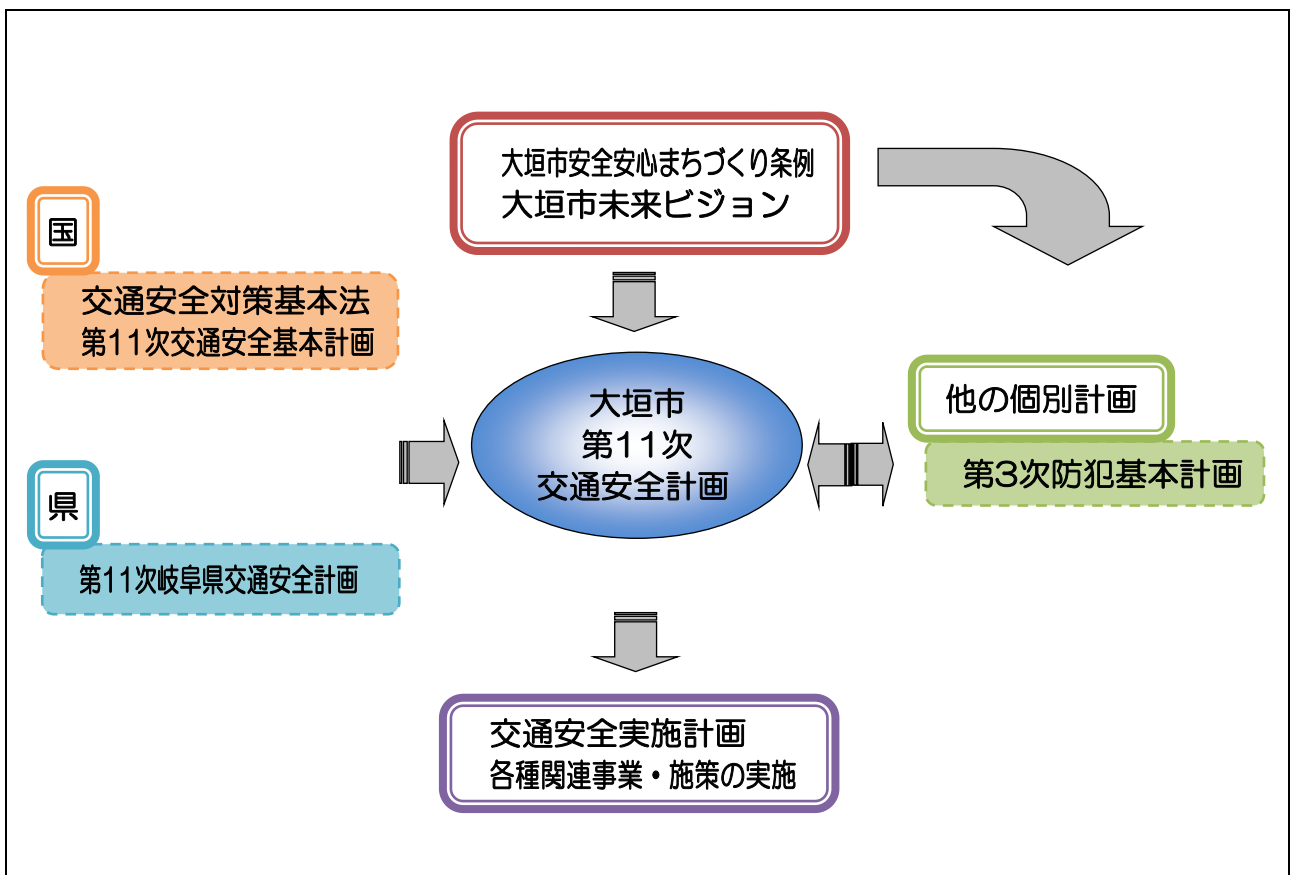
この計画は、交通安全対策基本法に基づき、交通安全対策に関する施策の基本的方向性を定めたものであり、総合的かつ計画的な推進を図ることを目的としています。

また、この計画は、市政運営の指針となる「大垣市未来ビジョン」との整合・調和を図るとともに、大垣市安全安心まちづくり条例の災害、交通事故等を防止する施策の実現を交通安全の側面から推進するものです。

さらに、国の「第11次交通安全基本計画」及び岐阜県の「第11次岐阜県交通安全計画」の方向性を反映しています。

なお、策定にあたっては「SDGs」（持続可能な開発目標）の達成に向けた取り組みを勘案して策定します。

〔計画の位置づけ〕



〔大垣市未来ビジョン〕

○ 大垣市未来ビジョンにおける施策の位置づけ

大垣市未来ビジョンでは、現代の子どもたちが主役となる30年後の本市のあるべき姿として未来都市像を「みんなで創る 希望あふれる産業文化都市」と定めています。

また、その未来都市像を実現するために、未来都市像を構成するまちの姿を「未来のピース」として定め、未来のピースごとに各分野における施策を位置づけています。

未来のピース	分野
1 みんなが住みやすいまち (都市基盤)	① 土地利用・市街地、② 住生活、③ 景観・公園・緑化、④ 水道・下水道、⑤ 総合交通・道路、⑥ 移住・定住、⑦ 情報通信
2 みんなが元気なまち (産業振興)	① 産業、② 商業、③ 農業、④ 森林・林業、⑤ 観光、⑥ 労働
3 みんなが安心するまち (生活環境)	① 治水、② 防災、③ 消防・救急、④ 生活安全、⑤ 生活環境、⑥ 廃棄物
4 みんながあつたかいまち (健康・福祉・人権)	① 健康、② 医療、③ 地域福祉、④ 障がい者(児)福祉、⑤ 高齢者福祉、⑥ 社会保障、⑦ 人権、⑧ 男女共同参画・多文化共生
5 みんなが成長するまち (人づくり)	① 子育て支援、② 青少年健全育成、③ 学校教育、④ 生涯学習、⑤ 生涯スポーツ、⑥ 文化振興
6 みんなが主役のまち (市民協働)	① 市民協働、② 行政経営

〔大垣市安全安心まちづくり条例における「交通安全対策」の位置づけ〕

○ 大垣市安全安心まちづくり条例（抜粋）

第1章 総則

（災害、交通事故等を防止する施策）

第8条 第1条の規定による安全安心まちづくりに関する施策のうち災害、交通事故等を防止する施策の実施において、防災に関するものは大垣市防災会議に関する条例（昭和57年条例第30号）に、交通事故防止に関するものは大垣市交通安全対策会議規則（昭和46年規則第17号）によるもののほか、すでに他の法令等で規定されているものについては、その法令等による。

〔SDGsの17の目標〕





第3節 計画の期間

この計画の期間は、令和3年度から7年度までの5年間とします。

なお、策定後は、進捗状況の把握に努めるとともに、交通安全情勢に的確に対応しながら、必要に応じて内容の見直しを行います。

〔計画の期間〕

	R3 2021	R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025
第11次交通安全計画					
策定					
未来ビジョン					

第2章 交通安全計画の基本的な考え方

第1節 基本理念

1 交通事故のない安全・安心なまち大垣の実現

本市は、本格的な人口減少と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きています。

このような大きな時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民すべての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要です。

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、公共交通機関をはじめ、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素です。

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、交通事故のない安全・安心なまち大垣の実現をめざします。

2 人優先の交通安全思想

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、すべての交通について、子どもや高齢者、障がい者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きます。

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が喫緊の課題であり、地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となっています。

すべての交通分野で、高齢化の進展にともない生じうる、様々な交通安全の課題に向きあい、解決していくことが不可欠です。

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関係者の連携によって、構築することをめざします。

第2節 基本方針

基本理念の実現のため、以下に示す基本方針のもと、市民や行政、警察等関係団体が一体となって、それぞれの施策を実行していきます。

- 1 交通安全対策（ハード対策）の促進
- 2 交通安全思想（ソフト対策）の普及

第3節 基本目標

この計画における究極の目標は、交通事故のない安全で安心なまちを実現し、市民を交通事故の脅威から守ることです。

この計画の基本目標として、年間の24時間死者数を4人以下にすること、また、重傷者数を23人以下とすることをめざします。

この計画では、基本目標指標を第10次計画の「死傷者数」から、命に関わり優先度の高い「重傷者数」へ変更しています。

〔基本目標〕

指標名	第10次計画の基本目標	実績平均値 (平成28年～令和2年)	第11次計画の基本目標
24時間死者数	6人以下	3.6人	4人以下
重傷者数	—	38.6人	23人以下
死傷者数	660人以下	484.4人	—

(算出根拠)

- 1 24時間死者数 6人(第10次計画の基本目標) × 75.0% (県目標率) = 4.5人
 - 2 重傷者数 38.6人(市実績平均値) × 0.62 (県目標値/県実績平均値) = 23.9人
- ※ 死者 交通事故によって、発生から24時間以内に亡くなった人をいう。
- ※ 重傷者 交通事故によって負傷し、1か月(30日)以上の治療を要する人をいう。

〔国及び県の基本目標(参考)〕

区分		第10次計画の基本目標	第11次計画の基本目標	減少率
国の目標	24時間死者数	2,500人以下/年	2,000人以下/年(※)	20.0%
	重傷者数	—	22,000人以下/年	—
	死傷者数	500,000人以下/年	—	—
県の目標	24時間死者数	80人以下/年	60人以下/年	25.0%
	重傷者数	—	350人以下/年	—
	死傷者数	9,000人以下/年	—	—

※ 30日以内死者数は、2,400人。

第3章 現状と今後の見通し

第1節 道路交通安全についての現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状等

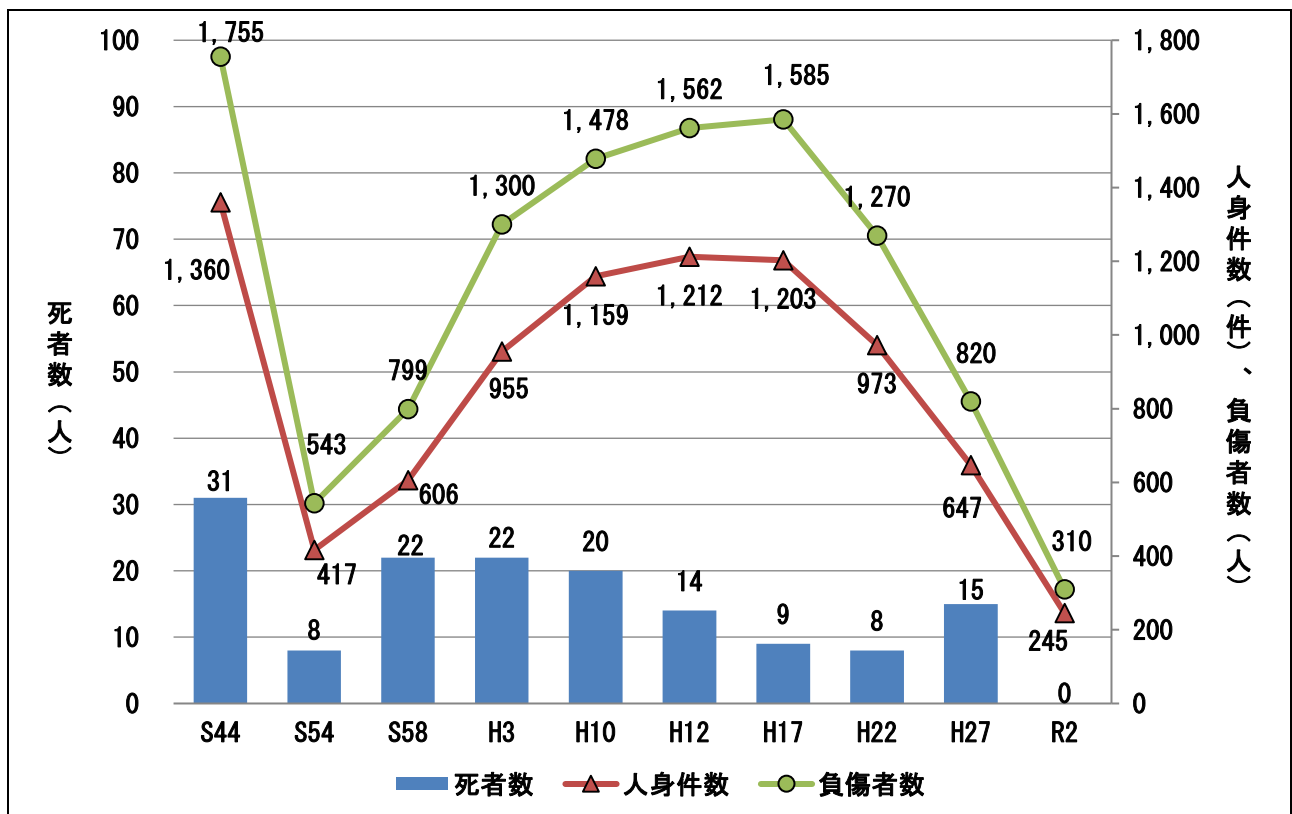
(1) 本市の交通事故の推移

本市の交通事故は、昭和44年に死者数31人、負傷者数1,755人でピークに達しましたが、以降は減少傾向となり、昭和54年には死者数8人、負傷者数543人になりました。

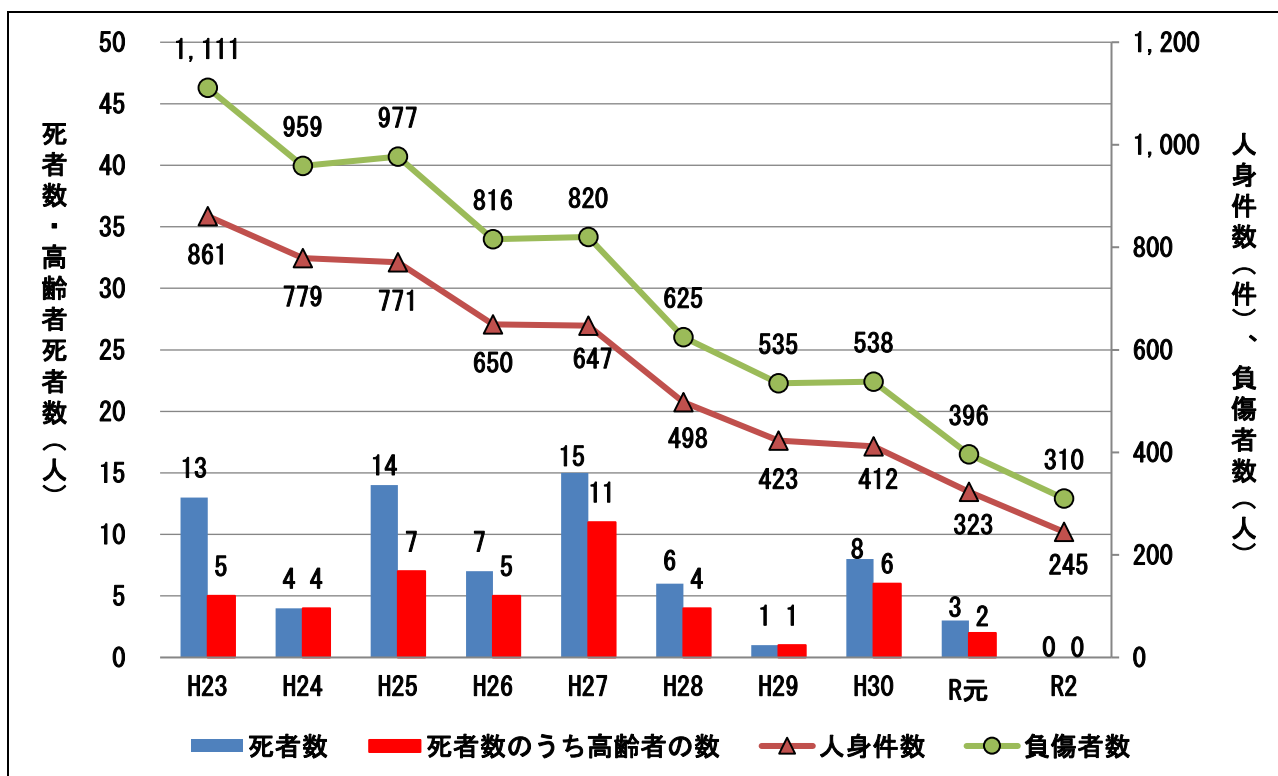
その後、再び増加に転じ、死者数が20人以上、負傷者数が1,500人以上となる年もありましたが、負傷者数は平成17年を境に減少傾向となり、令和2年はピーク時と比較して20%以下となっています。

また、第10次の計画期間である平成28年から令和2年までの死者数は、5年中4か年において目標である6人以下となり、とりわけ令和2年については、現行の統計制度開始以降初の0人を記録しました。

〔本市の交通事故の推移〕



〔本市の交通事故の推移（直近10年間）〕



※ 高速道路の事故は含まない。

〔岐阜県の交通事故発生状況（直近10年間）〕

（単位：人、件）

区分	死者数(高齢者)	人身件数	負傷者数	重傷者数
平成23年	102 (50)	10,700	14,220	850
平成24年	121 (80)	10,352	13,687	841
平成25年	125 (61)	9,332	12,470	848
平成26年	93 (50)	8,250	11,055	815
平成27年	106 (61)	7,400	9,879	723
平成28年	90 (56)	6,646	8,991	707
平成29年	75 (46)	5,648	7,442	596
平成30年	91 (56)	4,860	6,394	601
令和元年	84 (53)	4,097	5,221	483
令和2年	43 (23)	3,052	3,851	431

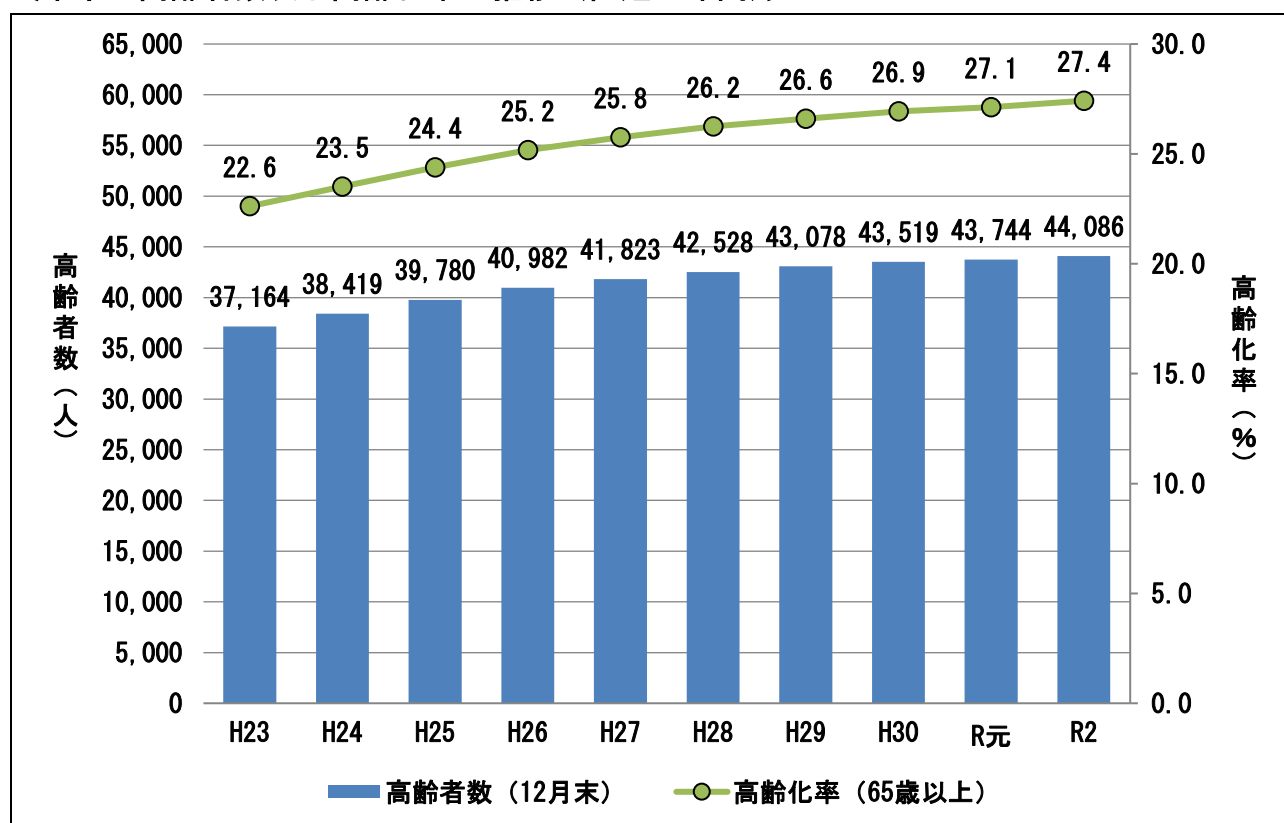
※ 高速道路の事故を含む。

(2) 本市の高齢者の運転免許保有率の推移

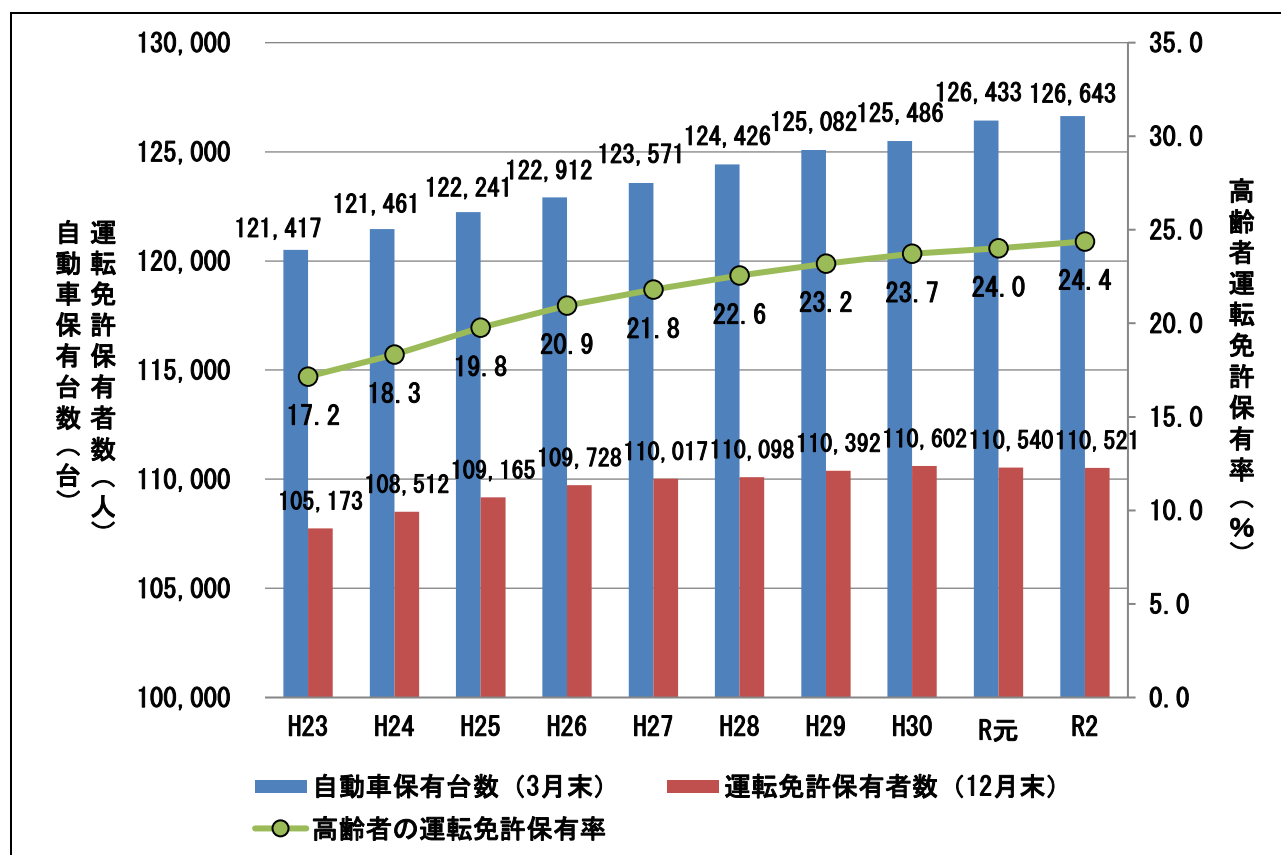
近年は、少子高齢化が進展する中、高齢者人口の増加や、高齢者の社会参加の拡大等により交通行動機会が増加しています。

また、今後の車両保有台数は横ばい状況が見込まれる中、本市の高齢者の運転免許保有率は増加傾向にあるため、高齢者が関係する交通事故の増加が予想され、今後も一層の高齢者対策が必要になります。

〔本市の高齢者数及び高齢化率の推移（直近10年間）〕



〔本市の自動車保有台数、運転免許保有者数及び高齢者の運転免許保有率の推移（直近10年間）〕



〔岐阜県の自動車保有台数、運転免許保有者数及び高齢者の運転免許保有率（直近10年間）〕

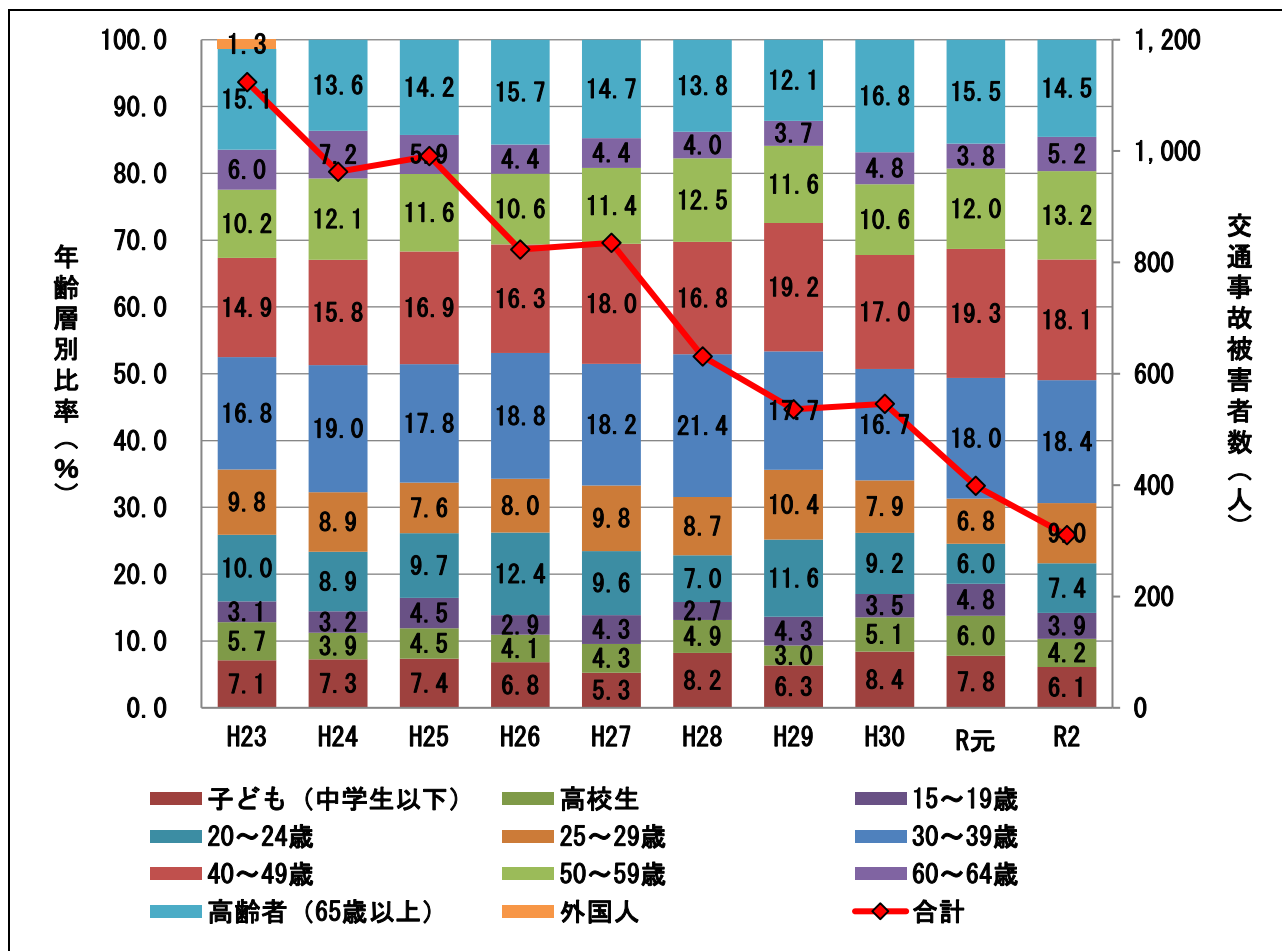
(単位：台、人、%)

区分	自動車保有台数	運転免許保有者数	高齢者の運転免許保有率
平成23年	1,649,384	1,415,368	18.6
平成24年	1,656,899	1,418,398	20.0
平成25年	1,661,793	1,421,633	21.6
平成26年	1,670,573	1,422,931	23.0
平成27年	1,674,872	1,421,716	24.1
平成28年	1,675,371	1,420,115	25.0
平成29年	1,681,079	1,417,211	25.7
平成30年	1,682,941	1,415,132	26.5
令和元年	1,687,667	1,409,363	27.0
令和2年	1,686,860	1,403,493	27.5

(3) 本市の年齢階層別交通事故被害者数及び年齢階層別比率の推移

本市の交通事故被害者数については、直近10年間で合計数が約7割減少しており、年齢層別でみた割合は、各層ともほぼ横ばいとなっています。

〔本市の年齢階層別交通事故被害者数及び年齢階層別比率の推移（直近10年間）〕



〔本市の年齢層別交通事故被害者数（死者＋負傷者）（直近10年間）〕

（単位：人）

区分	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2
子ども	80	70	73	56	44	52	34	46	31	19
高校生	64	38	45	34	36	31	16	28	24	13
15～19歳	35	31	45	24	36	17	23	19	19	12
20～24歳	112	86	96	102	80	44	62	50	24	23
25～29歳	110	86	75	66	82	55	56	43	27	28
30～39歳	189	183	176	155	152	135	95	91	72	57
40～49歳	167	152	167	134	150	106	103	93	77	56
50～59歳	115	117	115	87	95	79	62	58	48	41
60～64歳	67	69	58	36	37	25	20	26	15	16
高齢者	170	131	141	129	123	87	65	92	62	45
外国人	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—
合計	1,124	963	991	823	835	631	536	546	399	310

※ 高速道路の事故は含まない。

※ 平成24年以降の外国人被害者数は、各年齢層の数に含む。

〔岐阜県の年齢層別交通事故被害者数（死者＋負傷者）（直近10年間）〕

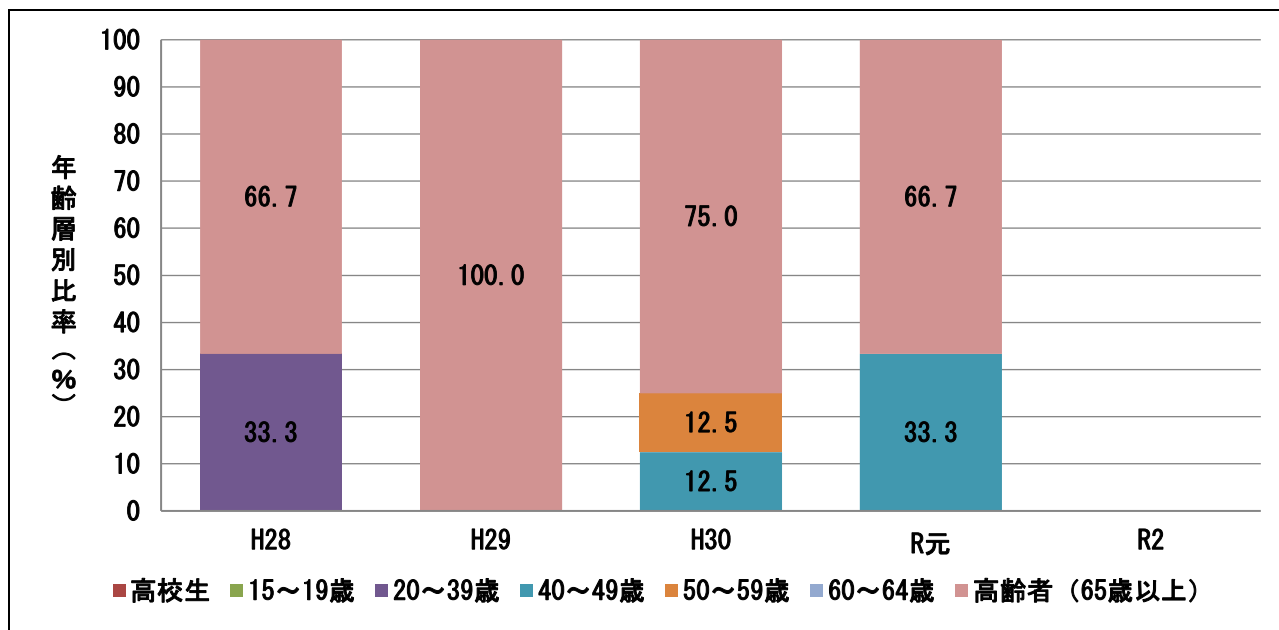
（単位：人）

区分	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2
子ども	969	936	814	712	580	589	503	419	373	246
高校生	505	494	433	360	330	272	252	210	180	134
15～19歳	433	361	412	332	319	241	217	166	166	98
20～24歳	1,387	1,311	1,166	1,101	911	754	637	527	430	324
25～29歳	1,322	1,304	1,185	1,020	892	821	641	517	374	353
30～39歳	2,471	2,482	2,130	1,955	1,737	1,616	1,223	1,085	877	625
40～49歳	2,258	2,163	2,117	1,940	1,780	1,629	1,470	1,220	925	683
50～59歳	1,601	1,545	1,379	1,283	1,225	1,068	910	757	718	561
60～64歳	937	890	770	608	474	420	332	319	254	173
高齢者	2,039	2,064	1,944	1,668	1,495	1,474	1,180	1,040	901	625
外国人	157	—	—	—	—	—	—	—	—	—
合計	14,079	13,550	12,350	10,979	9,743	8,884	7,365	6,260	5,198	3,822

(4) 本市の交通死亡事故年齢階層別比率の推移

本市の高齢者の交通事故による死者数は、直近5年間では全年齢18人の内13人（72.2%）で、依然として高い割合になっています。

〔本市の交通死亡事故年齢階層別比率の推移（直近5年間）〕



〔本市の年齢階層別交通事故死亡者数（直近5年間）〕

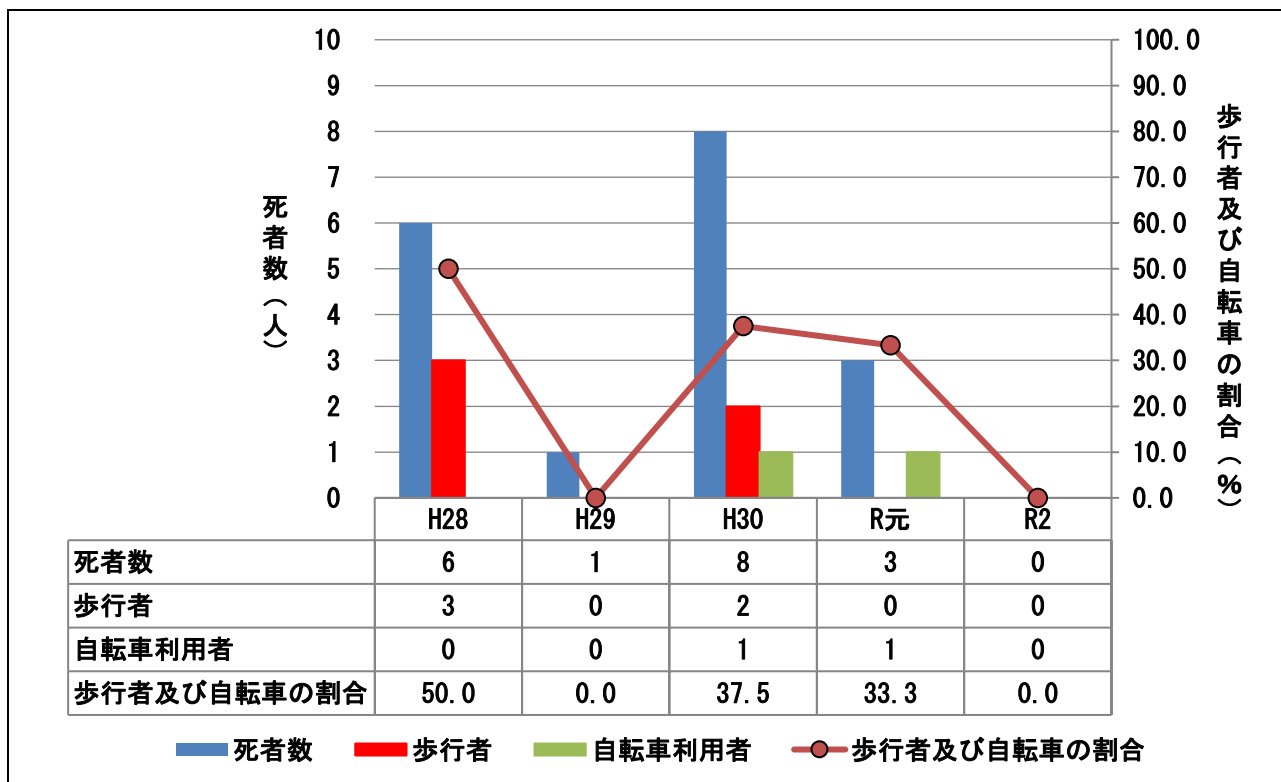
(単位：人)

区分	H28	H29	H30	R元	R2	合計
子ども	0	0	0	0	0	0
高校生	0	0	0	0	0	0
15~19歳	0	0	0	0	0	0
20~24歳	0	0	0	0	0	0
25~29歳	0	0	0	0	0	0
30~39歳	2	0	0	0	0	2
40~49歳	0	0	1	1	0	2
50~59歳	0	0	1	0	0	1
60~64歳	0	0	0	0	0	0
高齢者	4	1	6	2	0	13
合計	6	1	8	3	0	18

(5) 本市の歩行者と自転車利用者の交通死亡事故死者数の推移

直近5年間で本市の交通事故による歩行者の死者数は5人、自転車利用者の死者数は2人、合計7人（53.8%）であり、歩行者と自転車利用者で死者数の半数以上となっています。

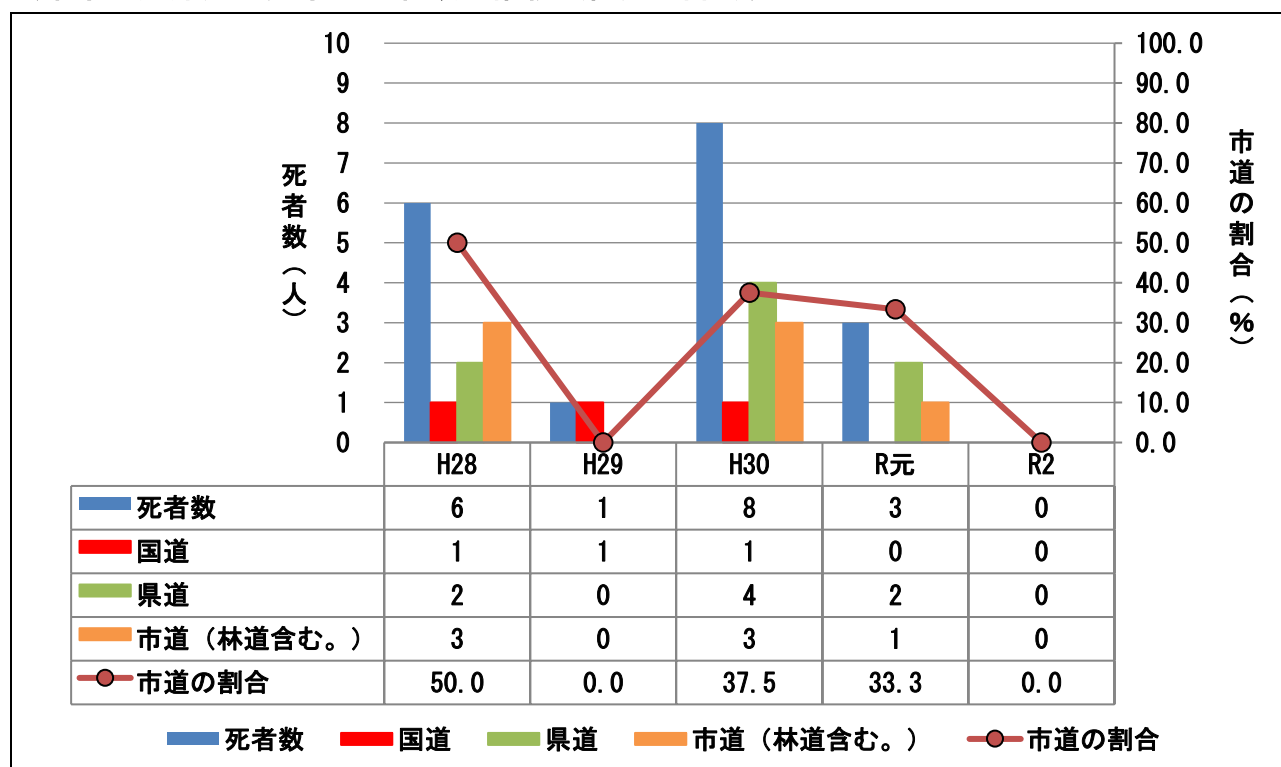
〔本市の歩行者と自転車利用者の交通死亡事故死者数の推移（直近5年間）〕



(6) 本市の道路別交通事故死者数の推移

直近5年間で本市の交通死亡事故を道路別に比較すると、国道3人（16.7%）、県道8人（44.4%）、市道7人（38.9%）で、交通量の多い幹線道路において多く発生する傾向にあります。

〔本市の道路別交通事故死者数の推移（直近5年間）〕



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等にともない日々刻々と、また、複雑に変化しており、今後の交通事故状況についての正確な見極めは難しくなっています。

しかしながら、高齢化社会の一層の進展にともない、今後は高齢者が被害者だけでなく、加害者にもなる交通事故の増加が見込まれます。

3 道路交通安全対策を進める視点

本市の交通安全対策は、人命尊重の理念のもと、死傷事故根絶をめざして、交通事故のない安全で安心して暮らせるまち大垣の実現を目標としています。

これまで実施してきた交通安全対策により、人身事故件数が減少傾向にあるなど、一定の交通事故の抑止効果があることから、従来の対策を基本としながら、経済社会情勢や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・分析を行うとともに、より効果的な対策を実施していきます。

また、過去5年間の交通死亡事故の発生状況をみると、多くが高齢者や歩行者及び自転車利用者が当事者になっています。

このため、特に、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等への配慮や、高齢者、障がい者、子ども等が安心して通行できる交通環境を確保するため、道路交通環境の整備をはじめ、生涯にわたる交通安全教育の推進や安全運転確保のための広報活動、交通安全活動の推進、交通事故を防止するための街頭指導の強化、救助・救急活動及び被害者支援の充実等のきめ細かい交通安全対策を推進します。

第2節 鉄道事故の現状と交通安全対策の今後の方向

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあり、これまでの安全対策の成果と考えられます。

しかしながら、列車が高密度で運行されている現在の鉄道においては、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりではなく、多数の死傷者を生じるおそれがあります。

こうした状況を踏まえ、市民の理解と協力のもと、鉄道交通環境の整備をはじめ、鉄道交通に関する知識の普及や鉄道の安全運行の確保といった各種交通安全施策を推進します。

第3節 踏切事故の現状と交通安全対策の今後の方向

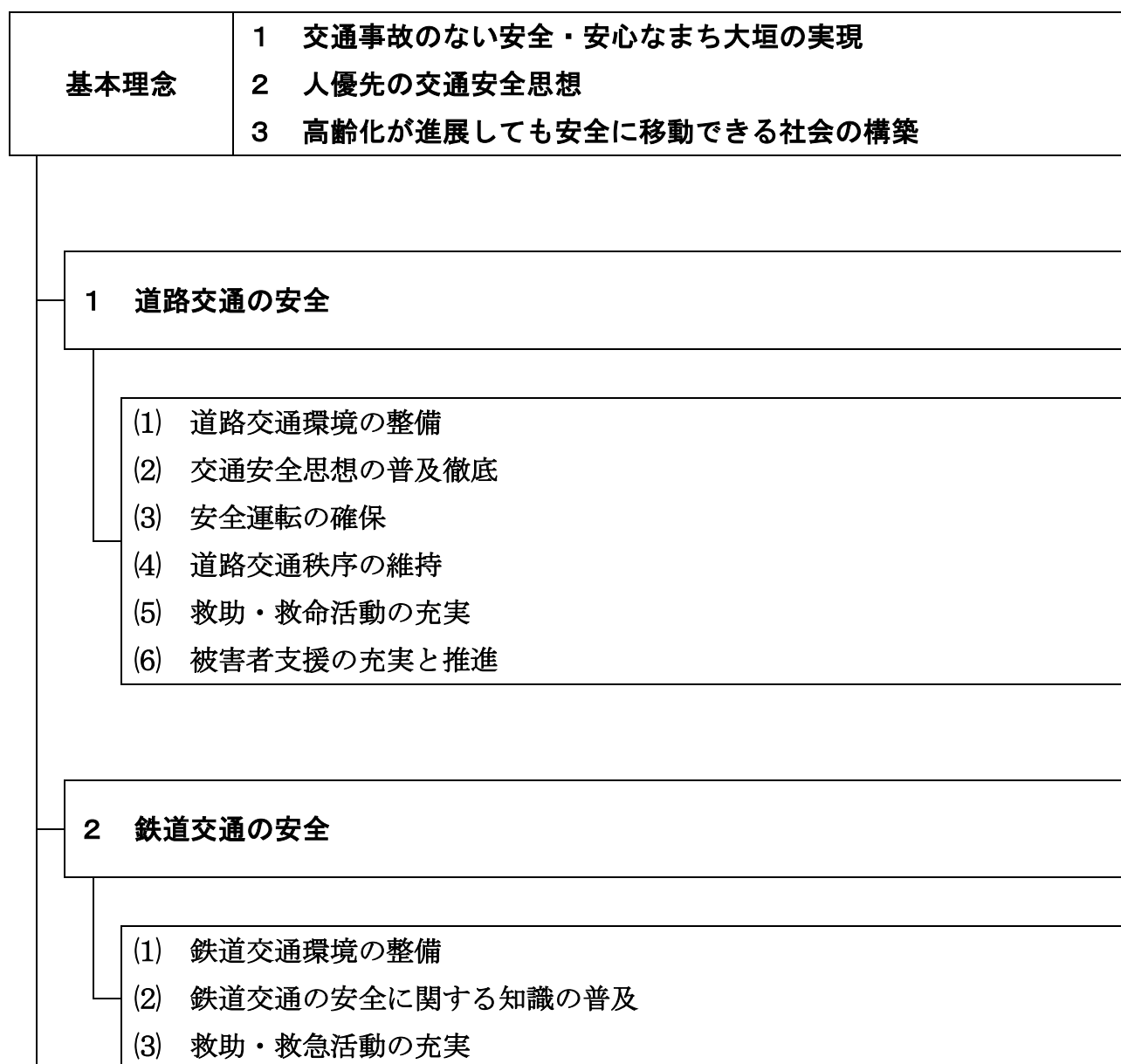
踏切事故は、踏切保安設備の整備推進にともない長期的に減少傾向となっています。

今後の踏切事故防止対策として、保安設備の整備強化と踏切道通行に対する交通安全思想の普及徹底を図り、踏切事故の発生を防止します。

第4章 交通安全の推進施策

第1節 施策体系図

この計画に掲げる基本理念を実現するための基本目標達成に向けて、今後5年間の推進施策の体系図を、以下のとおり示します。



3 踏切道における交通の安全

- (1) 踏切道の構造改良
- (2) 踏切保安設備の整備及び交通規制
- (3) 踏切道の統廃合の促進

第2節 交通安全施策

1 道路交通の安全

(1) 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備は、これまで各関係機関と連携し、交通安全対策を推進してきたことにより、人身事故件数の減少等、一定の交通事故の抑止効果が確認されています。

しかしながら、交通事故は、道路構造や道路状況などといった交通環境が大きく影響している場合があるため、今後の道路交通環境の整備にあたっては、自動車交通を担う幹線道路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みます。

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、高齢者や障がい者等が安全かつ安心して外出できる交通社会を形成する観点から、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きます。

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

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ません。

このため、地域の協力を得ながら、生活道路や通学路、幹線道路等で人の視点に立った交通安全対策を推進します。

1) 生活道路・幹線道路等における交通安全対策の推進

生活道路の安全を確保するために、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し、適切に機能分担されるような道路整備を推進します。

特に、生活道路における交通安全対策は、人優先の考えのもと、公安委員会及び道路管理者等が連携して、市民の要望を聞きながら、交通規制（ゾーン30等）や路側帯の設置・拡幅、歩道整備、通過車両の速度を抑制するための物理的デバイスの設置及びビッグデータの活用による潜在的な危険箇所の解消を推進するなど、子どもや高齢者等が安心して通行できる総合的な事故抑止対策を実施します。

幹線道路における交通安全対策は、事故の危険性の高い区間を選定し、関係機関と連携のもと、交通の円滑化を図るための道路改良、区画線の設置等の効果的かつ効率的な対策を実施します。

また、自転車利用環境の整備や無電柱化の推進、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ります。

※ 通過車両の速度を抑制するための物理的デバイスの設置：自動車の速度抑制対策として、車道等に狭さく部若しくは屈曲部等を設けます。

※ ビッグデータの活用：国道等に設置されているITSスポット及び経路情報収集装置で集積した自動車の走行軌跡や急ブレーキ等のデータを交通対策に活用します。

2) 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、大垣市通学路安全対策推進会議等が中心となって、定期的な合同点検や対策の改善・充実等の継続的な取り組みを実施します。

また、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の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じて、学校や警察、保育園、幼稚園、幼保園、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。

保育園、幼稚園、幼保園、小学校等に通う幼児・児童や、中学校、高校に通う生徒の通行の安全対策として、通学路等の歩道整備や路側帯のカラー舗装、防護柵の設置等の対策を推進します。

3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

多くの人が行き交う市街地等を中心に、高齢者や障がい者等を含めたすべての人が参加し活動できる社会を実現するため、バリアフリー化をはじめとする安全で安心な歩行空間の整備を推進します。

② 交通安全施設等の整備事業の推進

公安委員会及び道路管理者等が連携し、交通事故の実態状況を把握しながら、重点的、効果的かつ効率的な交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

1) 生活道路対策及び歩行者・自転車対策の推進

生活道路において人優先の考えのもと、ゾーン30等の車両速度の抑制等の面的かつ総合的な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ります。

2) 交通事故多発地点の重点的な整備

幹線道路等の事故発生割合の大きい区間において、交差点改良の重点的な交通事故対策を実施します。

3) 効果的な交通安全施設の整備

1 交通安全灯の設置及びLED化

夜間の視認性を高めるため、横断歩道や見通しの悪い交差点、屈曲部等に交通安全灯の設置及びLED化を推進します。

2 防護柵・視線誘導標等の整備

車両の路外逸脱または車両、歩行者若しくは自転車の転落による事故を防止し、あわせて運転者の視線を誘導するため、屈曲部の道路、水路沿いの道路を重点に、防護柵・視線誘導標等の整備を推進します。

3 道路反射鏡の整備

交差点での自動車相互の事故防止及び、屈曲線の視界確保のため、道路反射鏡の整備を推進します。

4 区画線等の整備

接触事故、正面衝突事故を防止するため、道路中央線、車線境界線の設置及び通学路、生活道路等における歩行者の通行の安全を確保するため、路側帯の設置及び拡幅等の整備を推進します。

また、交通事故が多発する交差点等においては、カラー舗装、ドット線等による交差点や線形の明確化を行い、事故防止対策に努めます。

4) 信号機の設置要望

交通事故発生状況や交通需要から信号機設置により、真に交通事故抑止効果が高いと判断される場所について、公安委員会へ要望します。

5) 交通安全施設等の維持管理

交通安全施設で、整備後、長期間経過している場合は、中長期的な視点に立った老朽施設の更新や施設の長寿命化を推進します。道路標識や道路標示等については、破損、褪色、摩耗等により効用が損なわれないよう効率的かつ適切な維持管理を行います。

6) 市民との協働による安全な道路環境の整備

安全な道路環境の整備にあたっては、市民の視点に立って考察することが重要であるため、道路利用者が日常的に感じている意見について聴取し、道路交通環境の整備に反映するように努めます。

③ 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者をはじめとする市民の移動手段の確保のため、地域公共交通のマスタープラン(地域公共交通計画)を策定したうえで、公共交通サービスの改善を図るとともに、持続可能な移動手段の確保・充実を図る取り組みを推進します。

④ 歩行者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たすべての人が安全に、安心して参加、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、歩道整備や段差の改善、障がい者誘導用ブロックの整備等による歩行空間のユニバーサルデザイン化を推進します。

⑤ 無電柱化の推進

歩道の拡幅や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を確保するため、また、道路の防災性の向上や、良好な景観の形成等の観点から、無電柱化を推進し、安全かつ快適な歩行空間を確保するように努めます。

⑥ 効果的な交通規制の推進

交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、道路における危険を防止し、安全で円滑な交通流の維持を図るため、道路状況に応じた効果的な交通規制を推進します。

1) 地域の特性に応じた交通規制

幹線道路、通過交通の多い生活道路及び歩行者等のための道路について、それぞれ地域の実態や要望を勘案し、必要に応じた交通規制を促進します。

また、事故データ等により事故多発地域や危険性が高い区間を特定し、事故原因に即した効果的な規制を推進します。

2) 都市交通確保のための交通規制

市街地における交通実態にあった合理的な交通規制や、生活道路における速度抑制対策を積極的に推進するとともに、道路利用の合理的配分を図り、良好な交通環境を確立します。

また、交通の流れに変動をもたらすような都市再開発事業、大規模施設の新設及び道路の整備等については、関係機関との事前協議を行うよう指導します。

⑦ 自転車利用環境の総合的整備

自転車の安全利用のため、市街地の幹線道路や生活道路等において、自動車、歩行者及び自転車がともに安全で安心して通行できるよう、自転車利用環境の整備や駅周辺における駐車対策を促進します。

1) 安全で快適な自転車利用環境の創出

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との原則のもと、道路状況に応じて適切な分離を図るなど、安全で快適な自転車利用環境を創出します。

2) 自転車駐車対策の推進

駅周辺をはじめ、商店街、大型店舗前等に無秩序に駐車してある自転車は、都市美観を損ね、通行の障害、交通秩序の破壊等の社会的悪影響をもたらすため、大垣市自転車等の放置の防止に関する条例（平成22年条例第26号）に基づき、放置自転車の整理・撤去、広報啓発活動を通じた違法駐車の防止、また、良好な自転車環境及び自転車等の利便性向上を図るため、自転車駐車場の維持管理に努めます。

⑧ モビリティ・マネジメントの推進

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、市民や企業等を対象とした出前講座の開催など、公共交通機関の維持や利用促進を目的としたモビリティ・マネジメントを推進します。

⑨ 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨等による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円滑な道路交通の確保が必要です。

このため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策等や、災害が発生した場合の代替え道路の整備を推進します。

なお、大規模な災害が発生し、または発生するおそれがある場合、若しくは豪雨等による道路の冠水、若しくは積雪により交通の混乱が発生すると認められる場合は、車両通行止め、車両の流入抑止等を行い、交通の円滑を図るとともに、災害用車両の通行を確保します。

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、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ます。

1) 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、駐車場の整備と有効利用を推進します。

2) 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び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、関係機関・団体との密接な連携を図り、市民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図ります。

3) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

道路利用者や事業者等による自主的な取り組みの推進、道路管理者による働きかけ、交通管理者による違法駐車の取締り等、ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進します。

⑪ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

道路交通を円滑・快適に利用できる環境を整えるため、適法かつ適切な道路の使用及び占用等を推進します。

1) 道路の使用及び占用の適正化等

1 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、道路構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、適正な運用を行うとともに、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

2 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握や強力な指導取締り等によりその排除に努めます。

3 道路工事の規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事等については、工事による事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する等の対策を推進します。

2) 子どもの遊び場等の確保

路上遊戯等による交通事故を防止し、住みよい環境づくり等に資するため、都市公園、森林公園及び多目的広場などの整備を推進します。

また、自治会等が管理する児童公園については、その適正な運用を推進します。

3) 道路法に基づく通行の禁止または制限

道路構造を保全し、または交通の危険を防止するため、道路の破損、決壊や、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場合と認められる場合には、道路法に基づき迅速かつ的確に通行の禁止や制限を行います。

(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もとに、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、相手の立場を尊重し、他の人々や、地域の安全に貢献できる良き社会人を育成するうえで重要な意義を有しています。

このためには、心身の発達段階やライフステージに応じた交通安全教育を徹底するとともに、生涯にわたって交通安全意識の向上が図れるよう、市民一人ひとりの意識の改革を促すことが重要であり、また、人優先の交通安全思想のもと、子どもや高齢者、障がい者等に対する思いやりの心を育むことが重要です。

交通安全教育・普及啓発活動を行うにあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、必要な情報をわかりやすく提供することに努め、行政、警察、教育、企業等の関係機関及び地域、家庭がお互い連携を取りながら、一体となった活動を推進します。

① 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

1) 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、心身の発達等に応じて、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します。

保育園、幼稚園、幼保園等の各施設における日常の教育や保育活動等の場面において、交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

また、関係機関等と協力し、幼児の心身の発達や地域の実情を踏まえた幅広い教材・情報等の提供を行い、各施設において行われる交通安全教育の支援を実施するとともに、家庭においても適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全教育の機会を設けることを推進します。

2) 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、安全に道路を通行するために、道路における危険を予測し、これを回避して安全に道路を通行する意識及び能力を高めることを目標とします。

このため、家庭及び関係機関、団体、地域等と連携・協力し、学校が実施する交通安全教室等を通じて、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、重点的な教育を実施します。

3) 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、思いやりをもち、自己の安全のみでなく、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します。

このため、家庭及び関係機関、団体、地域等と連携・協力し、学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行者の仕方、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な教育を実施します。

4) 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、自転車の利用者及び二輪車の運転者として安全に道路を通行するため、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もって行動ができるような健全な社会人に育成することを目標とします。

このため、家庭及び関係機関等と連携・協力し、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さら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実施します。

5) 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転確保の観点から、警察や交通安全協会等、交通安全関係団体の活動において、積極的な指導・啓発を行います。

また、これらの活動を通じ、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・技能、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ます。

6) 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、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響を高齢者自身が理解するとともに、安全に道路を通行するために必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得することを目標とします。

このため、警察や交通安全協会等と連携し、高齢者交通安全大学校等の参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。

また、各種催し等の多様な機会を活用し、高齢者出前講座等の交通安全教育を実施します。

身体機能の衰えを自覚する高齢運転者やその家族などに対しては、運転免許証の自主返納支援制度について周知を図ります。

さらに、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速装置等搭載の安全運転サポート車の普及啓発や、関係機関と連携した体験講習会の開催を推進します。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、交通安全指導の充実を図るとともに、シルバーリーダーの知識の習得と継続的な養成に努めます。

高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全かつ安心して外出できる交通社会を形成するためには、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保護し、高齢者に配慮する意識を高めていくことが重要です。

7) 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対する交通安全教育は、必要なスキル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し、障がいの内容や程度に応じたきめ細かい交通教室の開催等を行い、交通安全思想の普及高揚を図ります。

8) 外国人に対する交通安全教育等の推進

外国人に対する交通安全教育は、わ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推進します。

国際化の進展を踏まえ、外国人向けの教育の充実を図り、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を理解させるなど、関係機関と連携した効果的な教育を推進します。

② 交通安全に関する普及啓発活動の推進

1) 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づけるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取り組みを推進するため、行政、関係機関・団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的、継続的に展開します。

交通安全運動の重点は、高齢者や子ども、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、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定めるものとします。

また、春及び秋の全国統一の交通安全運動（「交通事故死ゼロをめざす日」を含む。）をはじめ、夏並びに年末の交通安全県民運動期間や交通安全日（毎月15日）等には、運動の趣旨、実施期間、運動の重点等を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・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携した市民総ぐるみの運動を展開し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう努めます。

2) 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、交通安全教育や啓発活動等を推進します。

また、歩行者に対しては、横断歩道を正しく渡り、自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育等を推進します。

さらに、大安地区の4市町（大垣市、神戸町、輪之内町及び安八町）並びに警察、交通安全協会と連携した「横断歩道マナー日本一宣言」を行い、横断歩道における交通事故防止のため、法令遵守とマナーアップに向けた取り組みの強化に努めて「横断歩道マナー日本一」をめざします。

3) 自転車の安全利用の推進

自転車乗用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」をはじめとした、自転車利用時のルール・マナーの啓発活動等を積極的に推進します。

自転車は本来車両であること、道路通行時は車両としてのルールを遵守し、歩行者や他の車両に配慮した通行をすること等、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。

また、自転車は加害者となる側面も有しており、賠償責任保険に加入するなど十分な自覚・責任が求められることへの意識啓発を図ります。

自転車が主要な移動手段と思われる中高生に対しては、法令遵守意識の大切さを学ぶ教育を推進します。

4) 後部座席を含めた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

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ります。

このため、関係機関・団体等と協力を図りながら、あらゆる機会を通じて着用徹底の啓発活動を展開します。

5) チャイルドシートの正しい着用の徹底

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、保育園、幼稚園、幼保園等と連携した保護者に対して理解を深めるための効果的な広報啓発・指導を推進し、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、その取り組みを強化します。

6) 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、街頭啓発活動や各種広報媒体を活用した積極的な啓発を推進します。

また、反射材の視認効果及び明るい服装等の着用効果に関する広報啓発や交通安全教育を実施し、反射材の普及を促進します。

7) 飲酒運転やあおり運転等の危険運転の根絶

飲酒運転をはじめ、善良なドライバーや歩行者を危険にさらすあおり運転等の、危険性や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周知するとともに、地域、職域等における危険運転根絶の取り組みをさらに進め、「飲酒運転やあおり運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

8) 効果的な広報の実施

市民の交通安全に対する関心と意識を高め、正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣づけるため、機会あるごとにあらゆる広報媒体を活用して、交通事故等の実態にあわせた効果的な広報を実施します。

1 市広報紙・市ホームページの活用

広報おおがき（月2回発行、全世帯配付）に、春、夏、秋及び年末における交通安全運動、交通事故発生状況に関する記事を掲載します。

また、交通事故多発時には、さらに事故防止を呼びかける記事の掲載、市ホームページ等の積極的な活用を図ります。

2 青色回転灯搭載広報車による巡回広報

交通安全運動期間中はもとより、交通安全日や事故多発時には、青色回転灯搭載広報車により市内主要路線や通学路を中心に巡回広報し、交通安全意識の高揚を図ります。

3 通学路や幹線道路等の街頭啓発の実施

通学路や幹線道路等における通過車両に対して、また、人が集まる公共施設や大型店舗等において、交通安全を呼びかける街頭啓発を実施します。

4 交通死亡事故多発警報等の発令

交通死亡事故が一定期間に連続的、集中的に発生し、「交通死亡事故多発（注意報・警報）」が発令された場合は、関係機関と協力し、総合的かつ集中的な交通事故防止対策を推進します。

9) その他の普及啓発活動の推進

その他の普及啓発については、関係機関等と連携して活動を推進します。

1 高齢者の交通事故防止

高齢者の交通事故に関する市民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を行います。

2 夕暮れ時から夜間にかけての交通事故防止

夕暮れ時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、最高速度違反や飲酒運転、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、違反の防止を図ります。

3 二輪車運転者の被害の軽減

二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用及びプロテクターの着用と、その保護の重要性について周知に努めます。

③ 交通安全活動への市民の参加・協働の推進

交通安全は、市民等の安全意識により支えられることから、市民等が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す。

このため、行政、民間団体、企業等と市民が連携を密にしたうえで、地域の実情に即した身近な活動を推進し、市民の参加・協働を積極的に進めます。

このような観点から、地域の交通安全への市民等の理解に資するため、市民や道路利用者による危険箇所の情報提供、交通安全点検、市交通安全計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取り組みに市民等の意見を積極的にフィードバックするよう努めます。

(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に努めます。

また、運転者に対して、運転者教育や広報啓発等により、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、子どもをはじめとする歩行者や自転車利用者に対する保護意識の向上を図ります。

さらに、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施しながら、交通に関する総合的な情報提供の充実に努めます。

① 運転者教育の充実

1) 自動車運転教育の推進

安全運転を実践できる運転手を育成するため、関係機関と連携し、通過車両に対する街頭指導や啓発活動を実施するなど、運転する能力を向上させるための教育を行います。

2) 自転車安全教育の推進

児童・生徒や高齢者層を重点に、自転車反射材等を配布し、自転車安全利用を促進させるなど、街頭指導や啓発活動等の機会をとらえ積極的な教育指導を展開し、交通ルール遵守の徹底やマナーの高揚を図ります。

また、自転車は、スマートフォンの使用や傘さし運転等の利用者の交通ルール違反が問題となっているため、適正な利用を呼びかけるとともに、交通指導員等が、「自転車の正しい乗り方」等の安全な利用方法を交通安全教室等を通じて指導を行い、正しい交通ルールとマナーの実践を習慣づけるとともに、地域全体の交通安全意識の高揚を図ります。

3) 高齢運転者対策の充実

高齢化社会の進展にともない、増加傾向にある高齢運転者の事故実態を踏まえ、シルバードライビングスクール等、実技指導を交えた効果的な対策を実施するとともに、高齢者交通安全大学校や出前講座等の機会を通じて、高齢運転者が自らの運転特性を理解し、安全な運転をするための指導を推進します。

また、自動車等の運転に不安を有する高齢者等もいることから、運転免許証の自主返納制度について周知を図るとともに、自主返納者への支援を行うことによる、運転免許証を返納しやすい環境づくりを推進します。

4) 後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用に関し、一層の徹底を図るため、関係機関及び交通安全団体等が連携を図り、積極的に指導を行い、着用率の向上を図ります。

特に、シートベルトは、後部座席の着用率が低い実態に鑑み、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルト着用の徹底を図ります。

② 運転管理の改善

1) 安全運転管理の推進

事業所等における安全運転の確保を図るため、安全運転管理者等がそれぞれの事業所内における適正な安全運転管理を行うほか、使用者の安全意識の向上のための運転教育を実施します。

また、安全運転管理者に対しては、公安委員会が実施する安全運転管理者講習会において、運転管理に関する資質向上を図ります。

2) 優良運転者の育成と不適格運転者の排除

運転者の自覚と車社会における責任ある行動を促し、その安全意識の高揚を図るため、長期間、無事故・無違反者に対する賞揚制度を促進し、各種団体における模範運転者の育成と、模範事業所内に対する表彰を積極的に促進する反面、不適格運転者に対しては、事業所内において排除する機運を醸成します。

(4) 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、街頭指導及び暴走行為阻止のための環境づくり等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、重大な交通事故に直結する行為に対し、交通事故防止のための指導を推進します。

① 街頭指導の強化等

交通事故多発路線や、歩きながらスマートフォンを使用する等の交通マナー違反の歩行者、自転車利用者等に対する街頭指導を積極的に推進します。

また、飲酒運転やあおり運転等の危険運転の根絶に向けた広報啓発や指導強化等を推進し、規範意識の確立を図ります。

あわせて、自動車等の安全性の確保を図り、交通事故未然防止に向け、整備不良車両の使用禁止及び点検整備の推進に努めます。

② 暴走行為等阻止のための環境づくり

交通秩序の確立と青少年の健全育成の見地から、関係機関及び交通安全団体等と連携し、家庭・学校・地域・職場ぐるみの暴走族根絶対策の確立や、暴走行為等ができない環境づくりの推進に努めます。

また、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、関係機関等と連携し、指導や取締りを推進します。

(5) 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、医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しながら、救助・救急体制及び救急医療体制の充実を図ります。

① 救助・救急体制の整備

1) 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推進します。

2) 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応するため、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助・救急体制の充実を図ります。

3) 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、消防機関等が行う普及啓発活動を推進します。

このため、消防機関、医療機関、保健所、民間団体等の関係機関においては、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、広報啓発活動を積極的に推進します。

また、応急手当指導者の育成を強力に行っていきます。

加えて、学校においては、中学校や高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について指導の充実を図るとともに、心肺蘇生法の実習やAEDの知識の普及を含む各種講習会の開催により、教員の指導力の向上を図ります。

4) 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措置）の拡充のため、医師の指示または指導・助言のもとに、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ります。

5) 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、教育訓練を積極的に推進します。

6) 救助・救急用資機材の整備の促進

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に努めます。

7) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を積極的に推進します。

8) 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・協力関係に努めます。

(6) 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、かけがえのない生命を絶たれたりするなどの大きな不幸に見舞われているため、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なことから、交通事故被害者のための施策を総合的かつ計画的に推進します。

① 自動車損害賠償補償制度等の加入

自動車損害賠償責任保険の期限切れや掛け忘れに注意する必要があることから、広報活動等を通じて市民に周知し、無保険車両の運行防止を徹底します。

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るため、損害賠償保険等への加入の促進に努めます。

② 被害者救援活動等の推進

交通事故相談の活動について、広報おおがきや市ホームページ等で広報するとともに、相談窓口の充実を図ります。

また、関係団体等と連携し、被害者支援の推進に努めます。

2 鉄道交通の安全

(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、鉄道施設等について常に高い信頼を保持し、安全性を確保する必要があります。

このため、鉄道事業者に対し、鉄道施設等の安全性の向上のための適切な維持管理及び補修の実施を要望します。

(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の多くが、人身障害事故と踏切障害事故であり、これらの事故は鉄道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、事故防止には、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す。

このため、鉄道事業者に対し、交通安全対策の実施及びわかりやすい安全設備の利用方法の表示等を要望します。

また、関係機関等と協力し、四季の交通安全運動等において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普及啓発に努めます。

(3) 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、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・協力体制の強化を図ります。

3 踏切道における交通の安全

(1) 踏切道の構造改良

自動車の通行を認める踏切道のうち、その幅員が道路幅員より狭いもの及び舗装不良のものについて構造改良を推進します。

また、踏切道に歩道がない場合は、交通の安全を確保するため、その整備を推進します。

(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制

隣接の踏切道との距離、幅員、道路の交通量、迂回路の状況等を勘案して、車両の通行禁止、その他適切な交通規制を実施し、自動車の通行を認める踏切道については、遮断機等の保安設備の整備を促進します。

(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あわせて、近接踏切道の統廃合を進めるとともに、これら以外のものについても、その利用状況、迂回路の状況等を勘案して市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統廃合を促進します。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとします。

第5章 計画の推進

第1節 計画の推進と進捗管理

この計画の進捗状況等を踏まえながら、計画的に施策の推進を図るとともに、各部局間
はもとより、国や県、関係団体、民間事業者、市民等と連携し、効果的な施策の実施に努
めます。

また、定期的に進捗管理や評価等を行い、必要に応じて目標指標等の見直しを図ります。

第2節 計画の見直し

この計画は、第11次交通安全計画や第11次岐阜県交通安全計画の推進状況等を考慮し、概ね5年ごとに見直しを行います。

ただし、計画期間中であっても、社会経済情勢の変化や新たに想定されるリスク等を踏まえ、必要に応じて見直しを行います。