

第 11 次

伊 予 市 交 通 安 全 計 画

(令和3年度～令和7年度)

～交通事故のない伊予市を目指して～



伊予市

ま え が き

車社会の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和 20 年代後半から 40 年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

このため、交通安全の確保は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、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）（以下「法」という）が制定された。

これに基づき、昭和 46 年度以降、10 次にわたる伊予市交通安全計画を作成し、国、県、市、関係民間団体等が一体となって交通安全対策を実施してきた。

その結果、交通事故の発生件数は逡減を続け、市内における交通状況は大きく改善し、安全安心な伊予市の実現に向けて一定の成果を収めている。

しかしながら、究極の目標である交通事故の発生自体をなくすには至らず、未だに交通事故は発生し続けており、毎年交通事故による死者が出ている。また、鉄道においても、大量・高速輸送システムの進展の中で、ひとたび発生すれば重大な事故につながるおそれが常にある。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国、県、市、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、交通事故のない安全で安心して暮らせる快適な伊予市を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

本計画は、このような観点から、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 年間に講ずべき陸上の交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

本計画に基づき、交通の状況や地域の実態に即して、陸上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する。

目 次

計画の基本的な理念	1
第1章 道路交通の安全	5
第1節 道路交通事故のない伊予市を目指して	5
第2節 道路交通の安全についての目標	6
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	6
1 道路交通事故の現状	6
2 道路交通事故の見通し	9
II 第11次交通安全計画における目標	9
第3節 道路交通の安全についての対策	9
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	9
〈重視すべき視点〉	10
(1) 高齢者及び子供の安全確保	10
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	11
(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保	11
(4) 先端技術の活用推進	12
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	12
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	12
II 講じようとする施策	13
1 道路交通環境の整備	13
(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	13
(2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	14
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	15
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	15
(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実	16
(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	16
(7) 効果的な交通規制の推進	16
(8) 自転車利用環境の総合的整備	16
(9) 公共交通機関利用の促進	17
(10) 災害に備えた道路交通環境の整備	17
(11) 総合的な駐車対策の推進	18
(12) 道路交通情報の充実	18
(13) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	18

2	交通安全思想の普及徹底	19
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	20
(2)	効果的な交通安全教育の推進	23
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	23
(4)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	26
(5)	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	27
3	自動車安全運転の確保	27
(1)	高齢運転者等への支援	27
(2)	シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底	27
(3)	道路交通に関する情報の充実	28
4	車両の安全性の確保	28
(1)	自動車点検整備等の充実	29
5	自転車の安全性の確保	29
6	道路交通秩序の維持	29
7	救助・救急活動の充実	29
(1)	救助・救急体制の整備	30
(2)	救急関係機関の協力関係の確保等	31
8	被害者支援の充実と推進	31
(1)	無保険車両の運行防止の徹底	32
(2)	交通事故相談活動の推進	32
(3)	交通事故被害者支援の周知	32
(4)	交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進	32
9	研究開発及び調査研究の充実	32

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない伊予市を目指して

第2節 鉄道交通の安全について講じようとする施策

I 鉄道交通の安全に関する知識の普及

II 鉄道の安全な運行の確保

1 安全上のトラブル情報の共有及び活用

2 気象情報等の充実

3 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

III 被害者支援の推進

第3章 踏切道における交通の安全	35
第1節 踏切事故のない伊予市を目指して	35
第2節 踏切道における交通の安全について講じようとする施策	35
Ⅰ 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進	35
Ⅱ 踏切保安設備の整備等	35
Ⅲ その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	35

第Ⅱ 次交通安全計画と SDGs（持続可能な開発目標）の関係



あなたとずっと
みんなでもっと
みらいはきっと

本市では、令和3年7月に「伊予市 SDGs 推進指針」を策定し、最上位計画の「伊予市総合計画」とともに、各分野の個別計画においても SDGs の理念を最大限反映し、施策・事務事業を進めている。

本計画においては、究極的には「交通事故による死傷者をゼロにすること」を目指し、安全で安心して暮らせるまちづくりに寄与する取組を推進することにより、SDGs の理念の実現に貢献する。

なお、本計画は、SDGs の 17 の目標のうち、次の目標達成に寄与するものである。



SDGs とは

SDGs (Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標) は、誰一人取り残さない持続可能で多様性と包摂性のある社会を実現するための世界共通の目標。2015 年の国連サミットにおいて、全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の中で掲げられた。2030 年を達成年限とし、17 のゴールと 169 のターゲットから構成されている。

なお、「ゴール3 すべての人に健康と福祉を」では、「ターゲット 3.6」として「2020 年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。」こととしている。

計画の基本理念

【交通事故のない伊予市を目指して】

本市では、人口減少と超高齢社会の到来を迎えているが、このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある地域づくりを推進するためには、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伊予市を実現することが極めて重要である。

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において、今なお交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、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ある。

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ない安全で安心して暮らせるまちづくりを目指すべきである。言うまでもなく、交通事故のないまちづくりは一朝一夕に実現できるものではないが、交通事故被害者の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという意識の下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今再び、新たな一歩を踏み出さなければならない。

【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、全ての交通について、高齢者、障がい者、子供等の交通弱者の安全を一層確保する必要がある。交通事故がない社会は交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められる。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。

【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、運転者の高齢化進展に伴い生じる課題に向き合う必要がある。

こうした、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る。今後、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、交通の関係者の連携によって、構築することを目指す。

1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、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のそれぞれの交通ごとに、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、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③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総合的に策定し、かつ、これを市民の理解と協力の下、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、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、運転管理の改善、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を図るものとする。

また、交通社会に参加する市民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。この場合、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）の声を直接市民が聞く機会を増やすことも安全意識の向上のためには有効である。さらに、市民自らの意識改革のためには、身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、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である。

このようなことから、本計画の作成に当たっては、国や県の交通安全基本計画を踏まえつつも、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、市民の意向を十分反映させる工夫も必要である。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間は失敗を犯すものの前提の下、それらの失敗が事故に結び付かないように、その構造、設備、装置等の安全性を高め、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るものとする。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通（ひとつの道路を複数種類の車輛、あるいは歩行者が自由に行き来すること。）に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

2 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

(1) 人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が必要である。

(2) 先進技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられる。また、全ての交通の分野で、交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められている。

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めることが重要である。このほか、新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点からの議論を深める必要がある。

(3) 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であっても、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はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

(4) 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、全ての交通に及び、様々な課題や制約が生じているほか、国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とともに、必要な対策に臨機に着手する。

3 横断的に重要な事項

(1) 先端技術の積極的活用

今後も、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進するとともに、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいく必要がある。

加えて、将来的には、*Society5.0の実現を視野に、*ICT（情報通信技術）を積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要がある。

*Society5.0：サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会

*ICT：Information and Communication Technology

(2) 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等を図ることが重要である。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交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図るものとする。

(3) 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、県、市、警察、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であることから、それぞれの機関・団体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等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

(4) 経営トップ主導による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、ひと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ため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図るとともに、感染症による影響を踏まえた安全対策を講ずる。

(5) ※EBPM の推進

交通安全に関わる施策における EBPM の取組を強化するため、その基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指す。

※EBPM：(Evidence-Based Policy Making) 政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化した上で合理的根拠（エビデンス）に基づくものとする。こと。
(内閣府 HP より)

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない伊予市を目指して

安全で安心な伊予市を実現させ、高齢者、障がい者等を含む全ての人が、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を図ることが必要である。

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない地域づくりを目指すべきであり、積極的に交通安全対策を実施することにより、交通事故を減少させることができるのではないかと考える。

今後も、交通事故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取り組む必要があり、交通社会に参加する全ての市民が交通安全に留意するとともに、より一層の交通安全対策を充実していくことが必要である。

このためにも、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つくっていくことが重要である。

特に、歩行者が犠牲となる事故も発生していることから、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

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る。

特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現されていくことが有効であるが、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当たっては、住民に一番身近な市や警察署の役割が極めて大きい。

その上で、行政のほか、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、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積極的に参加し、協働していくことが有効である。

中でも、交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、又は傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

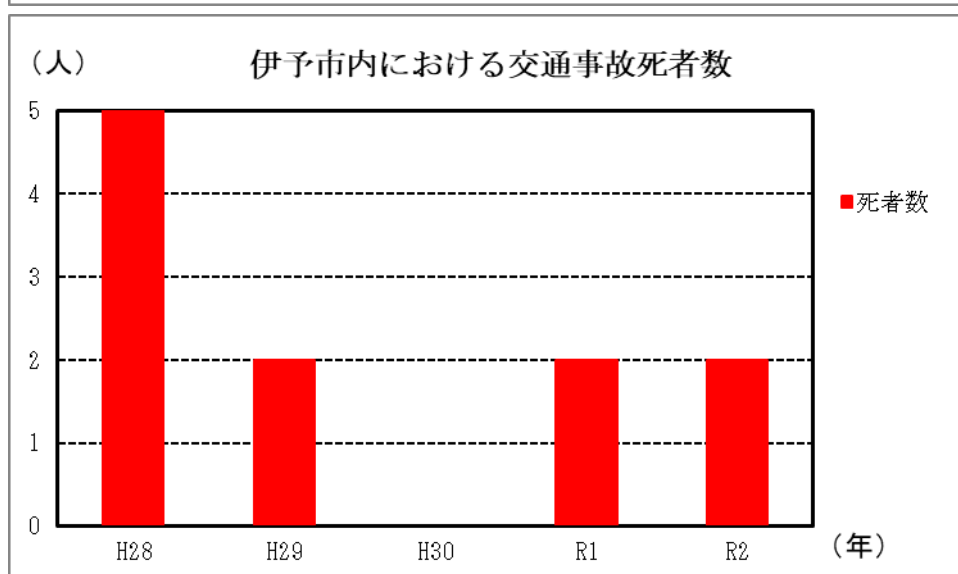
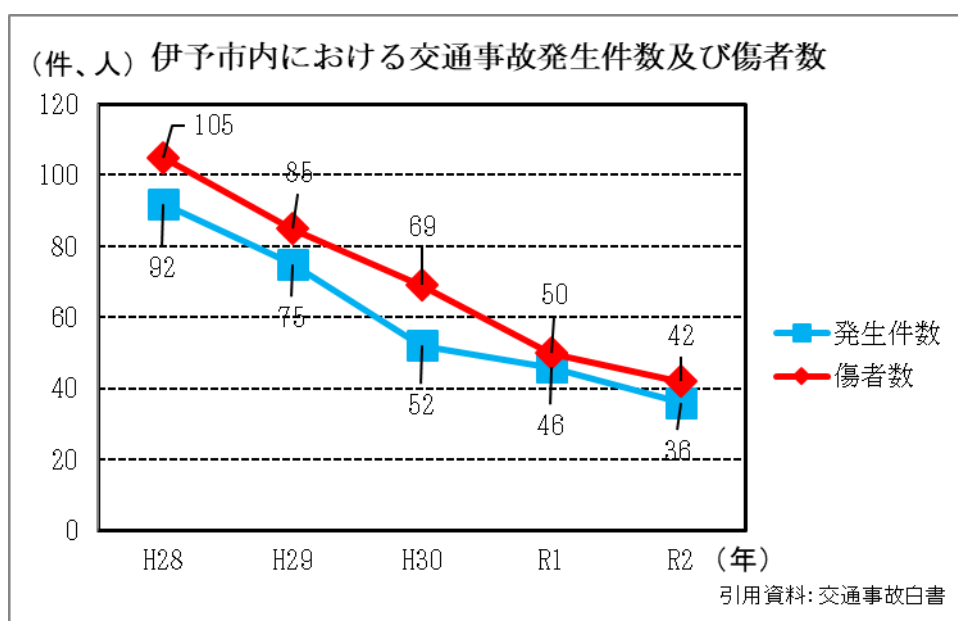
第2節 道路交通の安全についての目標

I 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

本市の交通事故の発生件数及び傷者数は、伊予交通安全協会、伊予安全運転管理者協議会及び伊予警察署がまとめる交通事故白書によると、第10次計画中の5年間で減少の一途をたどり、第10次伊予市交通安全計画の目標であった、「年間の交通事故発生件数を50件以下にする」「年間の交通事故による傷者を70人以下にする」を達成した。

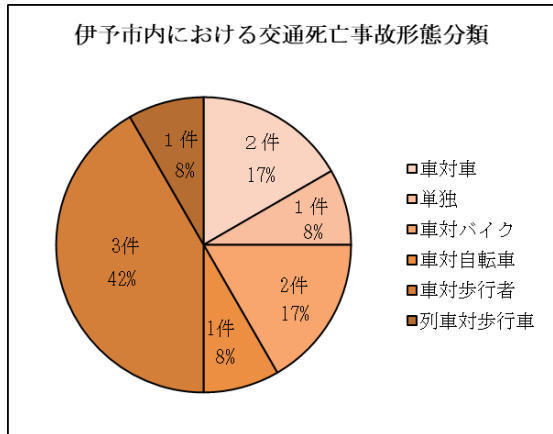
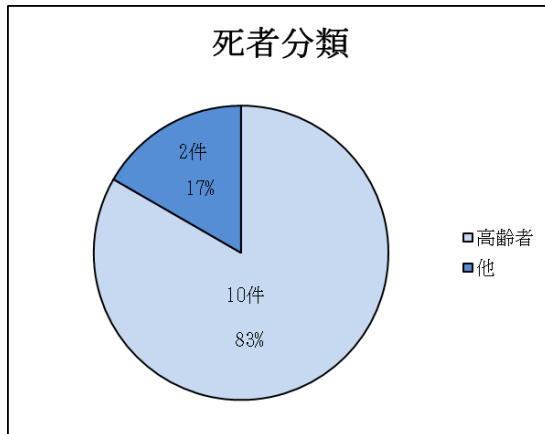
具体的数値でみると、交通事故発生件数については、平成28年には92件だったが、その後減少し、令和2年には36件となり、目標である50件以下を大きく下回る結果となった。傷者数では、平成28年は105人であったが、令和2年には42人となり、こちらも目標である70人以下を大きく下回り、本市での交通事故自体は大きく減少している。



交通事故死者数に関しては年によりばらつきはあるものの、平成 23 年から平成 27 年までの 5 年間の（第 9 次交通安全計画期間中）死者数が 12 人であったのに対し、平成 28 年から令和 2 年までの 5 年間（第 10 次交通安全計画期間中）の死者数は 12 人となっており、2 桁を維持しているのが現状である。「年間の交通事故死者をゼロにする」という目標に関しては、平成 30 年度に達成したものの令和元年、令和 2 年ともに 2 件発生しており、目標を達成したとは言えない状況にある。なお、交通死亡事故の概況については、下表及びグラフにまとめたとおりである。

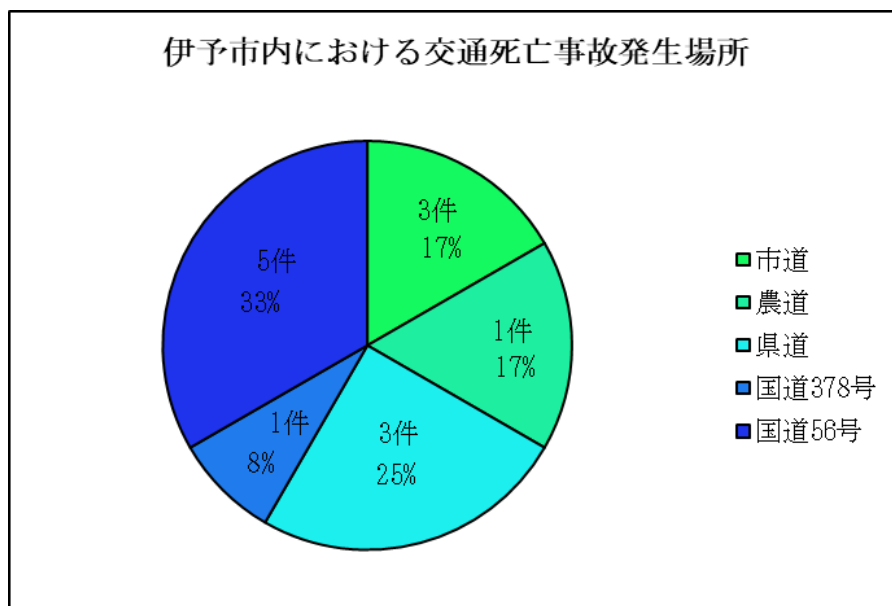
交通死亡事故の概況

No.	発生日時	場所		類型	当事者				事故状況
					年齢	性別	状態		
1	平成28年2月9日16時34分	双海町大久保	国道378号	軽四乗用車	66	男性	運転	死亡	軽四乗用左カーブを進行中、中央線を越え対向車と衝突
				普通貨物車	67	男性	運転		
2	平成28年. 3月8日19時45分	中山町中山	国道56号	原付二種	51	男性	運転	死亡	原付二種が左カーブを進行中、中央線を越え対向車と衝突
				軽四貨物車	81	男性	運転		
3	平成28年7月7日10時28分	伊予市下三谷	農道・踏切	歩行者	73	男性	歩行	死亡	歩行者が踏横断中、列車と衝突
				列車	57	男性	運転		
4	平成28年9月29日6時30分	伊予市下吾川	県道	軽四乗用車	18	男性	運転		軽四乗用車が直進中、道路を横断中の歩行者と衝突
				歩行者	85	女性	歩行	死亡	
5	平成28年11月7日7時25分	伊予市大平	国道56号	軽四乗用車	44	女性	運転		軽四乗用左カーブを進行中、中央線を越え対向車と衝突
				軽四貨物車	21	男性	運転	死亡	
6	平成28年12月17日15時20分	双海町上灘	農道	軽四貨物車	88	男性	運転		軽四貨物車が直進中、山中の農道を進行中、畑に転落
					81	女性	同乗	死亡	
7	平成29年3月21日12時34分	伊予市米湊	国道56号	軽四乗用車	75	男性	運転		軽四乗用車が直進中、道路を横断中の歩行者と衝突
				歩行車	92	女性	歩行	死亡	
8	平成29年7月1日14時40分	伊予市下吾川	県道	大型貨物車	44	男性	運転		大型貨物車が直進中、道路を横断中の自転車と衝突
				自転車	82	男性	運転	死亡	
9	令和元年3月21日16時00分	双海町上灘	市道	準中型貨物車	70	男性	運転	死亡	準中型貨物車が路外に逸脱し斜面を転落
10	令和元年6月15日11時39分	双海町上灘	国道56号	軽四貨物車	46	男性	運転		軽四貨物車が直進中、道路を横断中の歩行者と衝突
				歩行車	74	男性	歩行	死亡	
11	令和 2 年6月17日11時01分	伊予市下吾川	県道	準中型貨物車	52	男性	運転		信号交差点を右折中の準中型貨物車が横断歩道を横断中の歩行者と衝突
				歩行車	78	女性	歩行	死亡	
12	令和 2 年8月29日5時15分	伊予市下吾川	市道	普通乗用車	41	女性	運転		普通乗用車が直進中、道路を横断中の歩行者と衝突
				歩行車	77	男性	歩行	死亡	



死者のうち 65 歳以上の高齢者が占める割合は 83% となっており、非常に高い率で推移している。また、死亡事故における歩行者、自転車乗車時等の死者の割合は 50% となっている。このことから、高齢者を中心とした交通弱者の交通安全対策が重要であるといえる。

また、本市における交通死亡事故発生場所の特徴として、国道と県道での事故が約 6 割強と集中していることがうかがえる。当該道路は市の交通の中心を担うものであるが、死亡事故の発生件数が多いことから、今後対策が望まれる。



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・間接の影響による、様々な課題や制約により、国民のライフスタイルや交通行動に変化が生じることが予想される。

そのため、将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、内閣府の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査」（令和2年3月）によれば、令和7年における全国の交通事故死者数（24時間以内、30日以内）、重傷者数の予測値は、下表のようになっている。

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

II 第11次交通安全計画における目標

交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけ、市民を交通事故の脅威から守ることが究極の目標である。しかし、この目標は容易に達成できるものではない。

本計画期間においては、市内の交通事故の現状を踏まえ、次に掲げる3点を重点目標とする。

- ① 年間の交通事故発生件数を30件以下にする。
- ② 年間の交通事故による傷者を40人以下にする。
- ③ 年間の交通事故死者をゼロにする。

上記の目標達成に向けて、本市の交通環境、社会、地域環境を踏まえ、最大限の努力をするものとし、今後はさらに、死者数を減少させるために交通安全対策を一層積極的に取り組むものとする。

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、道路交通事故の発生件数及び死傷者数が減少傾向にあることから、これまでの伊予市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。したがって、さらに効果を高めるため、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・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、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、有効と見込まれる施策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限りEBPM（政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化した上で合理的根拠に基づくものとする。）を推進し、効果を検証し必要に応じて改善を図ることとする。

このような観点から、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、⑧調査研究の充実といった8つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、今後の交通安全対策については、次のような点を重視しつつ、対策を講ずることとする。

＜重視すべき視点＞

(1) 高齢者及び子供の安全確保

本市は、道路交通事故死者数のうち高齢者の占める割合が極めて高いこと、また、今後も本市の高齢化は一層進むことを踏まえると、高齢者については、主として歩行、自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進する。

さらに、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、本計画の対象となる政策に留まらず、これらの対策とともに連携を深めつつ推進することが重要となる。

高齢者が歩行又は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のほか、多様な移動手段の安全な利用を図るための対策なども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を形成する。

高齢者が運転する場合の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・誤解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、技術の進展の状況について、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、我が国の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子供を生み育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。

子供の交通事故死者数は減少してきているが、次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、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。

子供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供を見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

併せて、高齢者や子供に対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずる。

高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律(令和2年法律第42号)が令和4年6月までに施行されることとなっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備をすすめるとともに、施行後の取組を充実させていく必要がある。

(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、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、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

このような情勢などを踏まえ、人優先の考えの下、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を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、横断歩道又は自転車横断帯の手前で車両は一時停止して歩行者又は自転車の通行を妨げない等の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。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの啓発を図るとともに、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や夜間には反射材を着用する等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

また、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、交通ルールはもとより、「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」の趣旨に則り、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭によ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。

自転車は、自動車等に衝突された場合には被害者となることが多い反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となることも多い。全国的に自転車利用者の責任による高額賠償事例が増えており、被害者の経済的救済と加害者の賠償責任の補償のため、本県では、条例を改正し、令和2年4月から自転車保険等への加入を義務化している。

(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

生活道路では、高齢者、障がい者、子供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らない。

生活道路における交通死亡事故は、近年、減少傾向にあるものの、生活道路以外の道路における交通死亡事故に比べて減少割合が小さいこともあり、一層の取り組みが求められている。

生活道路の安全対策については、ゾーン 30 の設定の進展に加え、物理的デバイスの※ハンプ等が普及段階を迎えている。引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進め、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

※ハンプ：道路の一部を隆起させ、通過する車両の速度を減速させる効果のある構造物のこと。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した市民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指す。

(4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。今後も、サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる普及や発展、車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。そのためにも、安全な自動運転を実用化するための交通ルール の在り方や安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討を進める。

技術の発展については、車両分野にとどまらず、例えば交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進していく。また、少子高齢化等により職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ安全の確保を実現していく。

(5) 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、時代とともに変化していく交通事故の実態を把握し、それに応じた適切な対策を講ずることが重要である。このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、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次計画期間中にもさまざまな交通情勢の変化が起こり得る中で、その時々 の状況を的確に踏まえた取組を行う。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、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、地域における行政、関係団体、住民等の協働により、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る。

このため、地域の実情を熟知する専門家の知見を、地域の取組に生かすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、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、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。

なお市は、多様な安全対策に関する課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。そこで、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

II 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察や市などの関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進しており、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されているところではあるが、より身近なものである生活道路における安全対策をより一層推進することが必要である。このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進め、暮らしのみちの安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、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、きめ細かな事故防止対策を実施することにより、車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、県、市、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、公安委員会により実施されている交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線

道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプ設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

さらに、交通事故の多いエリアでは、公安委員会、道路管理者、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、教育委員会等による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、道路交通実態に応じ、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する。

高等学校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

また、新入学児童等へ黄色い帽子、自治班旗、反射材の配布等を行うことで事故防止に役立てるとともに、交通安全意識の啓発を図る。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

- (ア) 高齢者や障がい者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、障がい者用の駐車ますを有する自動車駐車場等を整備する。併せて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑化を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するための施策を推進する。

- (イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締り強化を関係機関に積極的に働きかける。

(2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、人優先の道路交通を形成する。

(3) 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

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、事故データにより、事故要因等を明らかにした上で、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、速やかに警察と道路管理者が合同現場点検を実施するなど事故要因を調査し、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

(ア) 高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

(イ) 幹線道路で囲まれた居住地域内においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

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、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に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る。

ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子供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、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、事故危険箇所等、事故の発生割合の大きい区間において事故データの分析による、事故原因の検証に基づく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、信号機の改良、交差点の立体化等により、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当たっては、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の主体的な参加の下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ことで、道路利用者等が日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映する。

(5) 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、県、市が中心となって公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。また、公共交通等による移動の利便性を向上させ、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実を図る。

(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

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

(7) 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り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流量等の地域の交通実態、地域住民の意見要望等を踏まえ、交通規制、交通管制、速度規制、駐車規制、信号制御等がより合理的なものになるよう関係機関に働きかける。

(8) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。このことから、自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）により定められる「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成 28 年 7 月国土交通省、警察庁）の周知を図るとともに技術的助言等を実施し、歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

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

(9) 公共交通機関利用の促進

交通弱者の重要な移動手段として、持続可能な地域公共交通網の再構築を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。

具体的には、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善及びコミュニティバス、デマンドタクシー等の利用を促進する施策を推進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

(10) 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、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網の確保を図る。

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・豪雪時等においても、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おそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

また、地震・津波等の災害発生時に避難場所となる「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図る。

さらに、一般道の防災課題解消などを推進し、災害に強い道路ネットワークを構築する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

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円滑な道路交通を確保するため、点検等で対応が必要とされた箇所(区間)及び未改良区間について、緊急性の高い箇所(区間)から順次、防災対策や改良整備を実施する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時には、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。

併せて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できるよう努める。

エ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、インターネット等情報通信技術（ＩＣＴ）を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

(11) 総合的な駐車対策の推進

違法駐車の実態の把握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、地域住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

また、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善を関係機関に求めると共に、積極的な広報・啓発活動等に努める。

(12) 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は、運転者に対して正確できめ細かな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、高度化・多様化する道路交通情報に対する市民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ICT 等を活用して、道路交通情報の充実を図る。

(13) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

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

(イ) 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、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防

止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

(エ) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

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

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる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一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、子供、高齢者、障がい者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、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する。

また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。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、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。学校においては、ICT を活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭和 33 年法律第 56 号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全

に関する指導に配慮する。

さらに、若者を中心とする層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の高揚を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域が一体となるような活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる地方公共団体職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、子供、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

(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、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館等においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うよう努める。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通にお

ける危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗物の安全な利用、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。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

さらに、交通ボランティアによる通学路における児童に対する見守り活動及び安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、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、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう情報の提供等の支援を行う。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるよう規範意識の高い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、特別活動などの学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意

識の高揚と実践力の向上を図るとともに実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう情報の提供等の支援を行う。また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、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ほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

また、免許を持たない成人を含めた社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動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、交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、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全体で確保されるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等交通安全用品の普及にも努める。

自転車を利用する高齢者に対しては、自転車乗車中の交通事故の発生実態を踏まえ、特に自転車用ヘルメットの着用を促すなど自転車安全利用に係る教育を推進するとともに、電動車椅子を利用する高齢者に対しては、関係機関で組織された「伊予地区電動車いす交通安全対策協議会」等と連携した購入時の指導・助言、「愛媛県電動車いす安全登録制度」への登録と被登録者に対する継続的な教育等の促進に努める。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、高齢者を中心に、子供、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、障がい者支援施設と協力するなどして、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、講習会等への参加を促進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、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、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

(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

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、関係機関が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の実施に当たっては、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・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者のニーズ等を踏まえた実施に努める。

また、事後においては、運動の効果を検証・評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配意する。

イ 横断歩行者の安全確保

歩行者に対して、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信

号機に従うといった交通ルール の周知を図る。さらに、運転者に対して横断する意 思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。自転車の安全利用を促進するため、「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」及び「自転車安全利用五則」（平成 19 年 7 月 10 日、中央交通安全対策会議：交通対策本部決定）を浸透させるなど、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景としてあるため、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周知・徹底を図る。

自転車乗車中における交通事故の被害軽減を図るため、幼児・児童、中学・高校生、高齢者をはじめ、あらゆる年齢層の自転車利用者に対し、自転車用ヘルメットの着用を促進する。

また、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するため、交通に参加する者としての十分な自覚・責任等の意識啓発を図る。

薄暮時から夜間にかけて自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、確実にシートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るのみならず、自転車を利用する保護者に対しても、ヘルメットの着用を促す。

エ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。このため、市、関係機関・団体等との協力のもと、あらゆる機会・媒体を通じ

て着用徹底の啓発活動を展開する。

オ 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、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子供にはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（i-Size）に対応したチャイルドシートの普及促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言や、チャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、例えば産婦人科医院や市の窓口等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

カ 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広報啓発を引き続き推進するとともに、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など、地域、職場、家庭等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

キ 反射材用品等の普及促進

薄暮時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報活動を推進する。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、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。

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、広報紙、防災行政無線、ホームページ、ツイッター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、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

- (ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子供と高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての

座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。

- (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、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、子供、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) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行う。

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の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗車中の事故実態の広報を積極的に行う。また、高齢運転者に対する高齢者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、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) 高齢者が被害者となる道路横断中の事故や横断歩道横断中の死者の割合が高くなっていることから、道路横断中の高齢者等が被害者となる事故の実態や危険性を広く周知して、高齢者の交通安全意識とドライバーの歩行者等保護意識の高揚を図る。
- (ウ) 薄暮時から夜間・早朝にかけての暗い時間帯に重大事故が多発する傾向があることから、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、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る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯や自動車前照灯のこまめな切り替えを促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材等の着用を推進する。

- (エ) 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とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進する。
- (オ) 市民が、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、広報紙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・発信に努める。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

民間における交通安全活動の役割が重要であることから、交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果

的かつ積極的に行われるよう働きかける。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自ら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ある。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に推進する。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民が積極的に参加できるような仕組みをつくったりするほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進する。

3 自動車安全運転の確保

自動車の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はもとより、全ての人が安全に運転できるような道路環境をつくるための意識啓発が必要である。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支援を推進する。

また、運転者に対して、広報啓発等により、高齢者や子供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。

加えて、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するため、ICT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図る。

(1) 高齢運転者等への支援

ア 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

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の促進を図る。

イ 運転免許証の自主返納の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関等が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図る。また、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、県・市が中心となって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。

(2) シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪乗車時における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。

(3) 道路交通に関する情報の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供するよう努める。

4 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられる。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子供の安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

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

ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要である。

これらの車両安全対策の普及促進に当たっては、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策や、使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等の誘導的施策を連携させ、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となる。

上記のことについて、下記の項目を中心として、関係各機関に対して対策を推進するよう求めるほか、広報、啓発活動を実施する。

(1) 自動車点検整備等の充実

ア 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

イ 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を通じて広報活動を推進することにより、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

5 自転車の安全性の確保

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、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用する。また、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、自転車が加害者となる事故に関し、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、本県では令和2年4月、「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」を一部改正し、自転車保険等への加入を義務化したことから、継続して関係事業者と協力し、更なる広報啓発活動を展開するとともに加入率を向上させる。

さらに、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。

6 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、あらゆる機会に交通安全啓発活動を推進する。

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

また、無免許運転、飲酒運転、あおり運転、著しい速度超過等の悪質性・危険性が高い違反を追放するため、街頭指導、広報活動を積極的に実施する。

7 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、消防機関等の関係機関における緊密な連携・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、応急処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

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

イ 多数傷者発生時における救助・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、救護訓練の実施等、救助・集団救急事故対応体制の充実を図る。

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

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED:Automated External Defibrillator）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進する。

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広く知識の普及に努める。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AED 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ものとする。

エ 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、県内の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、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に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。

オ 救助・救急資機材等の装備の充実

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

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、継続的な教育訓練を推進する。

キ 高速自動車国道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、沿線市町においても消防法（昭和 23 年法律第 186 号）の規定に基づき処理すべきものであることから、市と高速道路株式会社の連携を強化し、相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

（２）救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑に収容を確保するため、救急医療機関、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とともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救命医療を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、地域の実情に応じたドクターカーの体制整備を進めるほか、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

なお、これらは道路交通に限らず、全ての交通分野における大規模な事故についても同様である。

8 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

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、本県では自転車保険等の加入を義務化とし、加入の加速化を図っている。

また、自転車安全整備士が必要な点検又は整備をしたときに貼付ける T S マークに関する周知を推進する。

(1) 無保険車両の運行防止の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く市民に周知し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

(2) 交通事故相談活動の推進

愛媛県交通事故相談所等関係機関と連携を図り、円滑かつ適正な交通事故相談活動を推進する。

(3) 交通事故被害者支援の周知

自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付け及び重度後遺障がい者に対する介護料の支給、交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業の周知に努める。

(4) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援に努める。

また、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、県、市、警察署、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

9 研究開発及び調査研究の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として必要な研究開発の推進を図ることが必要である。

この際、交通事故は人・道・車の3要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから、3要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進するとともに、各分野の協力の下、総合的な調査研究を充実することが必要である。

また、交通安全対策についてはデータを用いた事前評価、事後評価等の客観的分析に基づいて実施するとともに、事後評価で得られた結果を他の対策に役立てるなど結果をフィードバックする必要がある。

このため、死亡事故のみならず重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させるなど、引き続き、道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を働きかける。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない伊予市を目指して

人や物を大量に、高速で、かつ、定時に輸送できる鉄道は、生活に欠くことのできない交通手段であるが、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがある。また、ホーム上で又はホームから転落して列車に接触するなど利用者等が関係する事故を防止する必要性が高まっている。このため、市民が安心して利用できる、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、鉄道事業者が実施する重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策に協力していく必要がある。

第2節 鉄道交通の安全について講じようとする施策

I 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道運転事故の大多数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、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動等の機会を通じて、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を浸透させる。

II 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、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ適確に対応する。さらに、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、気象情報等の充実を図る。

1 安全上のトラブル情報の共有及び活用

鉄道事業者と協力の下、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、情報を収集し、速やかに周知する。

2 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。

また、鉄道事業者から自然災害等による運行停止情報などの入手に努め、防災行政無線を活用し広く市民に周知する。

3 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行う。

また、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、関係機関は適切な情報共有を行うよう努める。

Ⅲ 被害者支援の推進

国土交通省に設置された公共交通事故被害者支援室の周知に努める等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を推進するよう努める。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない伊予市を目指して

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こと、踏切路の改善が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つつ、市民の協力と理解の下、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、踏切事故の発生を防止することとする。

第2節 踏切道における交通の安全について講じようとする施策

I 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

遮断時間の長い踏切や歩道がない踏切等について、効果の早期発現を図るための構造の改良、歩道の設置等の整備を促進する。

また、遮断時間が特に長い踏切等で、かつ道路交通量の多い踏切道が連担している地区等や、主要な道路との交差に関わるもの等については、抜本的な交通安全対策である立体交差化等により、踏切道の除去を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっても、極力立体交差化を図る。

加えて、歩道が狭隘な踏切についても事故対策として効果の高い構造の改良を促進する。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。

II 踏切保安設備の整備等

踏切警報機・遮断機等の踏切保安施設の整備や踏切遮断時間の短時間化等、踏切事故防止に必要な措置について鉄道事業者に働きかける。

III その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

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押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、広報活動を積極的に実施する。