

交通安全検討報告書

平成15年3月

明石市

(目 次)

はじめに	1
第1章 交通事故の現状	2
第2章 事故情報の分析(抽出)	5
第1節 事故情報の収集と整理	5
第2節 事故多発路線及び箇所抽出	6
第3節 警察との意見交換	7
第3章 現地調査と対策検討	8
第1節 検討経過	8
1 現場状況について	9
2 事故状況について	9
3 原因について	10
4 対策について	11
第4章 交通安全啓発と教育(交通安全思想の普及)	13
第1節 交通安全事業の現状	13
第2節 事業の施策と方向	14
第5章 今後の交通安全対策	15
1 事故多発箇所改良事業	15
2 ストップマーク普及事業	15
3 薄暮時点灯運動事業試験導入	16
4 大型店舗交通事故防止啓発事業	17
おわりに	18

(資料編)

資料 1	「市内事故発生状況図」	-----	資料 1-1
資料 2	「交通事故多発路線図」	-----	資料 2
資料 3	「交通事故多発路線データ表」	-----	資料 5
資料 4	「交通事故多発路線及び多発箇所集計表」	-----	資料 14
資料 5	「現地調査及び対策検討箇所図」	-----	資料 16
資料 6	「現地調査及び対策検討箇所明細」	-----	資料 17
資料 7	「交通安全ソフト事業一覧」	-----	資料 18
資料 8	「交通安全事業と政策関連表」	-----	資料 22
資料 9	「兵庫県第 7 次交通基本計画（抜粋）」	-----	資料 24

本報告書の取り扱いについて

今後は、本報告書に基づき、関係機関等と調整しながら道路整備や交通安全啓発事業を推進していきます。

はじめに

「快適で安全に住み続けられるまち」「機能的でゆとりとあるおいのあるまち」明石の形成に向けて、人命尊重の理念に立つことはもちろんのこと、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、交通事故及びこれによる死傷者減少を目指し、交通事故の実態に対応した安全対策を講じていく必要があることは、いうまでもありません。

このような観点から、交通社会を構成する人間、車両及び交通環境要素について、それら相互の関連を考えながら、交通事故の調査・分析を行うとともに、その結果に基づき、適切な施設整備を進め、また、従来から行われている交通安全運動などの普及啓発事業も検証し、更なる交通安全の向上に資する事業を推進していくことが必要です。

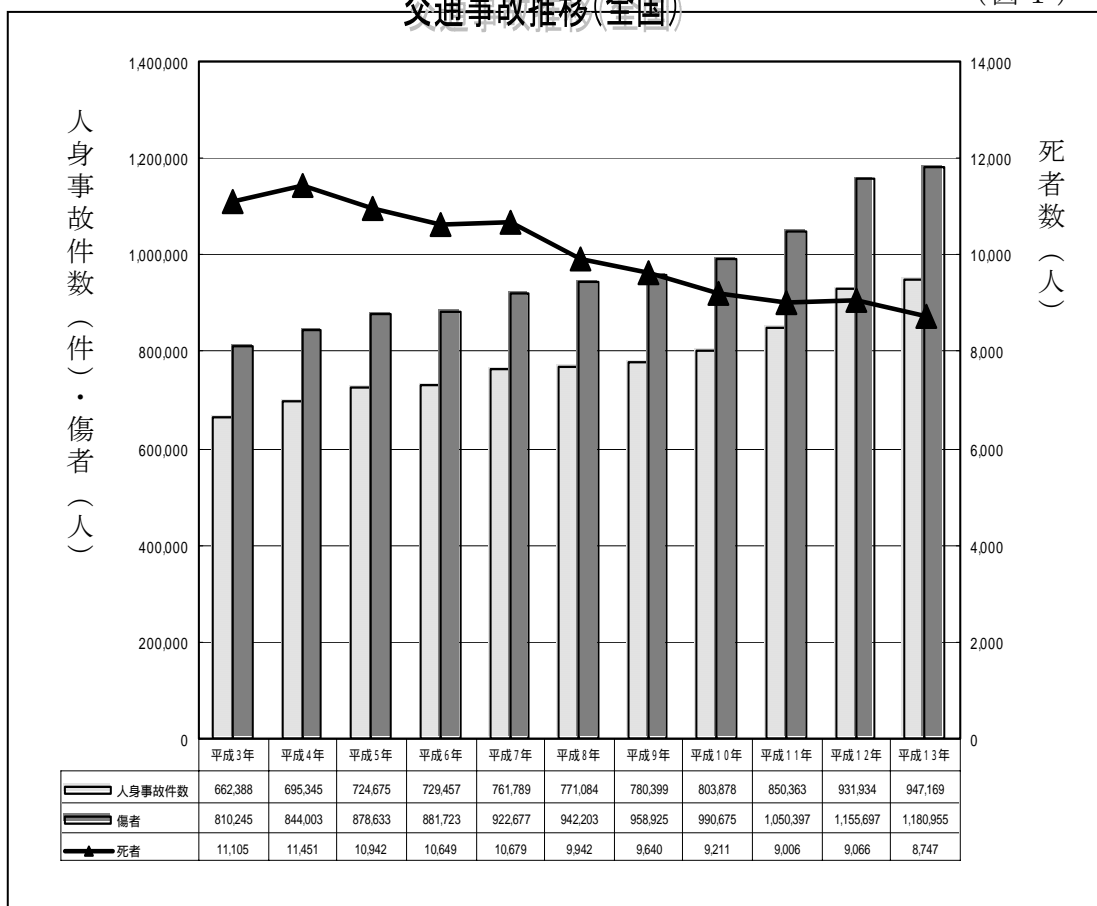
なお、本報告書は、交通関連事務を所管する関係課の職員から構成した「交通安全検討部会（ワーキンググループ）」において検討された素案をもとに、防災安全推進委員会及び同推進本部において策定したものです。

第 1 章 交通事故の現状

全国の交通事故死者数は、自動車の増加に並行して増え昭和 34 年に 1 万人を超え、1970 年（昭和 45 年）に最初のピークを迎えた後（交通事故死者数 16,765 人）1970 年代後半（昭和 50 年代中盤）までは急速に減少しました。

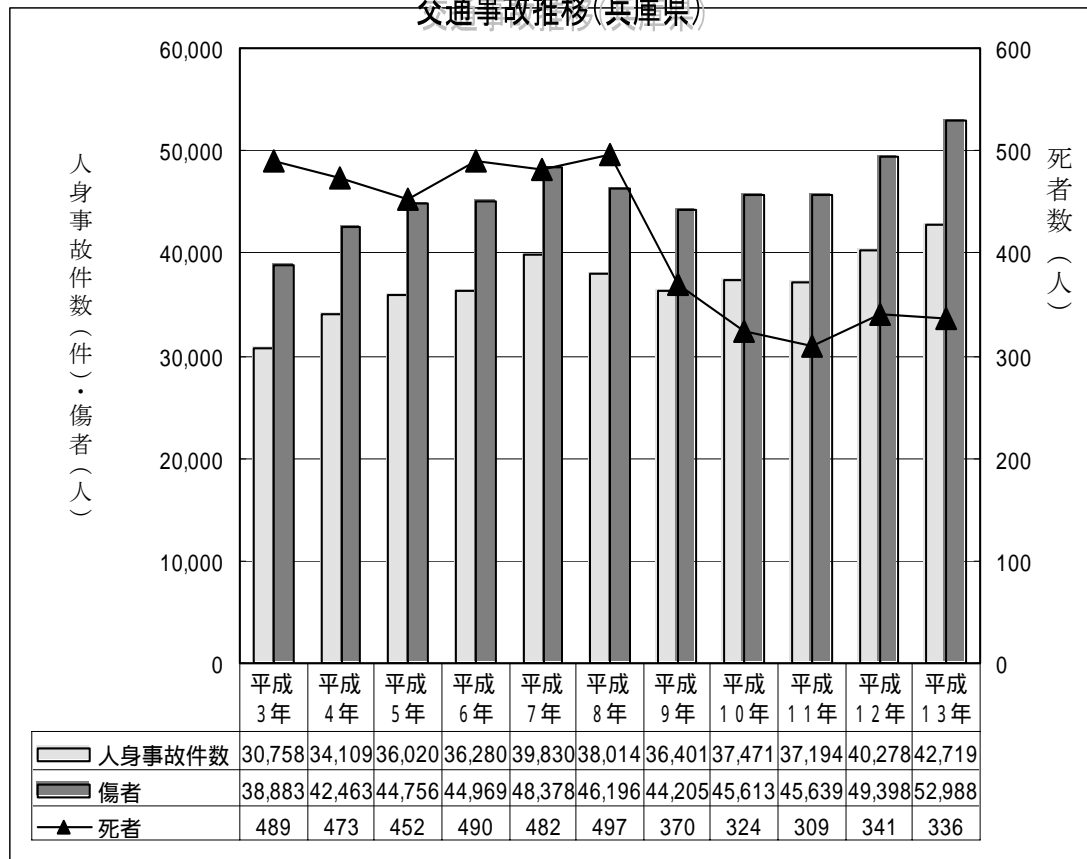
その後再び増加傾向に転じ、1992 年（平成 4 年）には死者数が 11,451 人に達しました。その後死者数は減少傾向にありますが、負傷者数、事故件数は増加傾向を続け、毎年過去最悪を更新し続けるという厳しい状況にあります。

交通事故推移(全国) (図 1)



兵庫県においても、昭和 33 年に 400 人を突破した交通事故死者数は、昭和 44 年には 740 人となりました。また、兵庫県南部地震

(図 2)



後は、年間の交通事故死者数が 500 人を突破しかねない状況の中、震災後遺症ともいえるべき、交通マナーの著しい低下などの問題があったものの、平成 9 年以降は 3 年連続で交通事故死者数の減少を示しています。平成 13 年の事故状況は、件数で昭和 45 年 (40,454 件) を上回り 42,719 件と過去最悪となった一方、死者数は 336 人と平成 12 年に比べわずかに減っています。

(図 3)



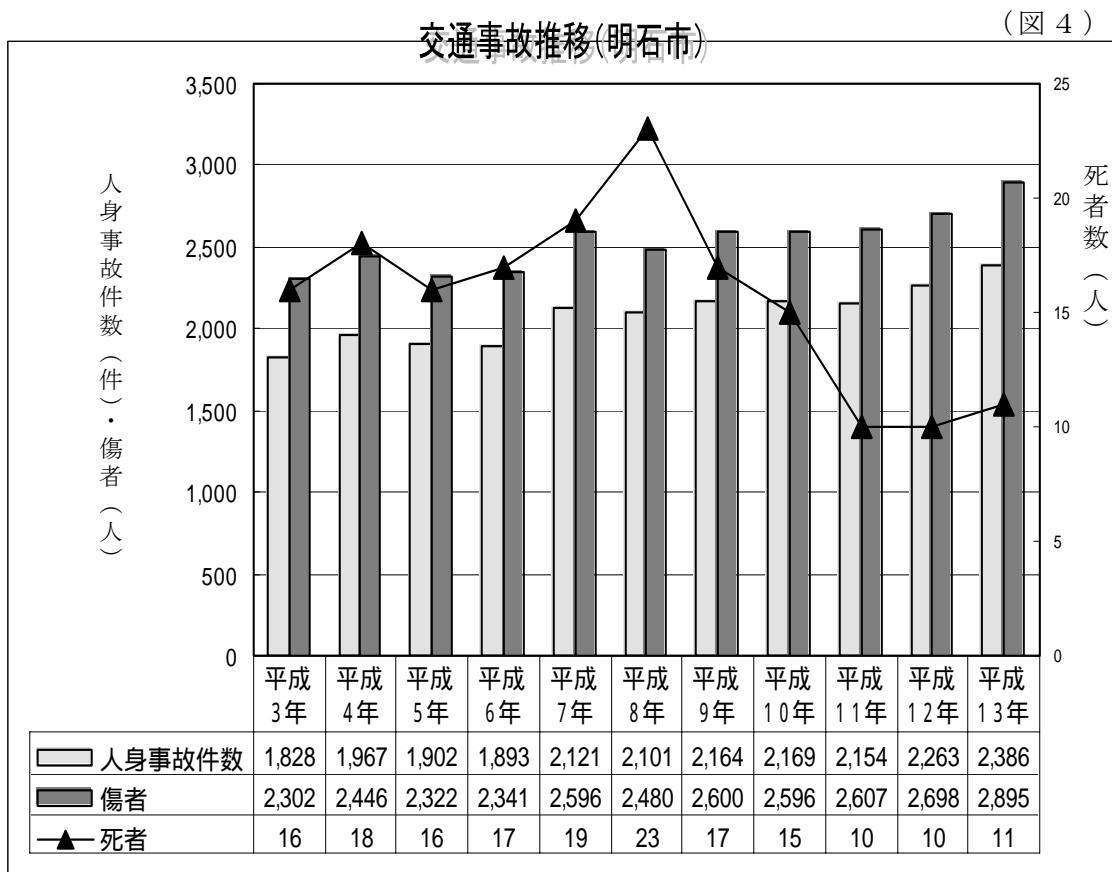
明石市の交通事故は、事故件数については概ね県全体の事故傾向と類似し、兵庫県南部地震後の平成 8 年に交通事故死者数が 23 人と近年

最も高い数字を示しています。平成13年の交通事故件数は、警察署別統計でみると2,386件と姫路署(3,484件)、加古川署(3,178件)について県下3番目で、死者数も11人と同じく県下5番目となっています。

平成8年、9年と減少傾向にあった人身事故数・傷者数は、平成10年以降増加の方向に転じています。

明石市は、明石市地形図(図3)に見られるよう、東西に長く南北に短い地形ですが、東西方向に3本の通過幹線道路(国道2号、明姫幹線、県道明石高砂線)を有し、交通量の多くを支配しています。また、南北方向にも幹線道を配しており、交通の要衝となっています。

そのことから、交通事故の箇所を見ると、主要な国・県道に限らず、市道にも広く分布しているのが見受けられます。



第2章 事故情報の分析（抽出）

限られた予算や人員で、より大きな事故削減効果を得るためには、事故発生要因の調査分析に基づいた対策が重要と考えられます。

道路構造や交通の流れ、運転者、歩行者の心理など、道路環境的要因に起因して発生する交通事故を削減するためには、具体的な交通安全対策の立案が必要であり、以下の流れに沿って、交通事故発生の特徴を浮き彫りにすべく交通事故データをもとに分析しました。

幹線道路（高速道路、一般国道、主要地方道等）は、国及び県において交通事故統合データベース（交通事故データと道路交通データを統合したもの）が作成され、交通事故データの科学的分析に基づいて対策事業等がとられていることから、今回の対象箇所からは除くこととしました。

第1節 事故情報の収集と整理

調査時の事故情報として、明石警察署から資料提供を受けた「平成13年度交通事故統計（上半期）」に基づき、市内全域図に事故発生箇所をポイント落とししたものが、資料1「市内事故発生状況図」です。

まとめ1

「市内事故発生状況図」からは、市内全域にわたる事故の発生状況が見受けられ、住宅地域内の補助幹線及び細街路（生活道路）でも一様の交通事故発生が見られます。一方事故多発路線の傾向も顕著に現れていることから、先ず重点事項として事故多発の防止について、今後、重大事故に発展しないよう検討するほか、点在する交通事故対策についても検討を行いました。

第2節 事故多発路線及び箇所抽出

市内交通事故箇所の中から、単数事故が全線にわたり点在し、かつ、複数事故箇所が2箇所以上ある路線を事故多発路線と定義して抽出したところ13路線が抽出されました。(図5「交通事故多発路線」及び資料2「交通事故多発路線図」)

交通事故多発路線 (図5)

	道路名又は区域
1	遊園地線(朝霧5号線・朝霧18号線)
2	太寺上ノ丸44号線及び明石駅周辺(大明石1号線・明石中央44号線)
3	川西26号線
4	藤江36号線・林船上41号線
5	西明石102号線
6	西明石173号線
7	山手環状線(西明石73号線・西明石308号線・大久保313号線)
8	石ヶ谷線(大久保18号線)
9	江井島松陰線(大久保146号線)
10	ゆりのき地域(大久保417号線)
11	魚住支所前線(魚住210号線)
12	魚住駅前線(魚住124号線)
13	旧二見港土山線(二見164号線)

更に、路線ごとに個別の事故を「平成13年交通事故統計」から事故発生日、負傷者数、第1・第2当事者の別、事故形態、気象等のデータを整理しました。

(資料3「事故多発路線データ表」)

「事故多発路線データ表」に基づき、単路部及び交差点での事故について検討した結果、各路線の中から特に事故が多数発生している箇所または他の道路と異なり、特異な事故状況が見受けられる箇所(以下「事故多発箇所」という。)を28箇所抽出しました。

(資料4「交通事故多発路線及び多発箇所集計表」)

まとめ 2

抽出した 28 箇所の事故対策を検討するために、事故分析に関して、警察との意見交換やアドバイスを得ることにより、的確な改良計画の策定につながるものと考えました。

第 3 節 警察との意見交換

交通事故の多くは、人為的なミスによるものも多く、偶発的要素が大きい。短期間のデータだけでは事故要因を確定することが困難であるため、明石警察署の指導により、「平成 12 年交通事故統計（上下半期）」と事故多発箇所の照合を行いました。

その結果、平成 13 年中の事故多発箇所 28 箇所のうち、17 箇所が平成 12・13 年を通じ交通事故が多発している箇所であると判明したため、この 17 箇所についてさらに調査・分析を進めることとしました。

（資料 4 「交通事故多発路線及び多発箇所集計表」）

第3章 現地調査と対策検討

事故多発地点における交通事故を効果的にかつ効率的に削減するためには、「なぜ事故が多発しているのか」「事故多発地点とそうでない箇所では何が異なるのか」を的確に把握する必要があります。

そのため、これまでの事故多発地点における事故発生状況や道路交通状況からの事故要因を想定することが必要です。

机上での想定が難しいものや、更に正確な要因の収集のため現地調査を実施する必要があります。

第1節 検討経過

現地調査では、道路台帳平面図（縮尺 500 分の 1）を基に、事故状況（事故内容、死傷者数、発生年月日、天候等）を確認した上で、現場状況（路面状態、道路形状、信号機やその他交通規制、道路線形、勾配、交通量等）を検証しました。

事故発生時と比べて、著しく様相が変わっている場合も考慮しなければならぬ箇所もありました。

原因については、推定できるものを含めて分析し、対策については、有効と考え得るものは全て検討するという態度でのぞみました。明石警察署も現地調査と対策検討会にも加わっていただき、特に交通規制の分野で貴重なご指導をいただきました。

現地調査等日程

平成 14 年 9 月 2 日	事務局事前調査
平成 14 年 9 月 6 日	第 1 回 ワーキンググループメンバー調査 第 1 回対策検討会（ワーキンググループ会議）
平成 14 年 9 月 30 日	事務局事前調査
平成 14 年 10 月 2 日	第 2 回 ワーキンググループメンバー調査
平成 14 年 10 月 4 日	第 3 回 ワーキンググループメンバー調査
平成 14 年 10 月 7 日	第 4 回 ワーキンググループメンバー調査

平成 14 年 10 月 23 日 第 2 回対策検討会（ワーキンググループ会議）
平成 14 年 11 月 18 日 警察合同調査
平成 14 年 12 月 3 日 第 3 回対策検討会（ワーキンググループ会議）
（警察合同対策検討会）

現地調査において、資料 4 の NO.26 魚往 1 2 4 号線その 2 は、信号機設置が行われたこと、NO.27 二見 1 6 4 号線は大型店舗撤退により対策実施を留保することとし、最終的に調査箇所は 1 5 箇所となりました。

これら 1 5 箇所について 1. 現場状況 2. 事故状況 3. 原因 4. 対策の 4 項目からなる事故多発箇所明細を作成しました。

（資料 4 「交通事故多発路線及び多発箇所集計表」）

（資料 5 「現地調査及び対策検討箇所図」）

（資料 6 「現地調査及び対策検討箇所一覧」）

以下項目でとりまとめると次のとおりです。

1 現場状況について

現場状況を見ると交通量が多いことが全箇所の共通項目となっています。側方駐停車車両状況に関するものが 8 件、交差点に関するもの 9 件と多いのが特徴となっています。

2 事故状況について

事故状況の件数は全 15 箇所で 56 件あり、内訳は次のとおりです。自動車関係が 56 件中 52 件と多く、自動 2 輪等と自転車関係の占める割合も 5 0 %（ $28/56 \times 100$ ）となっています。

事故の当事者種別件数

(図6)

	自動車	自動2輪等	自転車	歩行者	自損	計
自動車	22	10	15	4	1	52
自動2輪等		1	1	1	0	3
自転車			1	0	0	1
歩行者				0	0	0
計	22	11	17	5	1	56

(注) 左欄と上欄が当事者をあらわします。

3 原因について

原因については、全てが安全確認の不十分さに起因していますが、交通量が多いため、事故につながっています。当事者のミス以外には、側方駐停車車両など（渋滞を含む。）による視距の確保の不十分さがあげられます（全 14 件中駐停車車両関係 11 件、道路構造関係 3 件）。

更に、駐停車車両関係は駅や大型店舗など大型集客施設関係が 8 件、渋滞 3 件となっています。

まとめ 3

個別箇所の原因と分析から大型店舗付近での事故が多数発生しています。内容としては2輪が関連するもので、買い物客同士の事故と思われ、道路構造改良と合わせた総合的な改善策の検討が必要です。バイクや自転車という交通手段から判断して、店舗近くの住民が事故にあっていると想定できますが、同時に自動車運転手への注意喚起も行える事業検討が必要です。

4 対策について

分析の結果では、交通事故のほとんどは運転者や歩行者による人的ミスによるものです。いかえると交通ルールの遵守や交通マナーを守っていれば事故の多くは発生しないのです。交差点の乱横断や正規の駐車スペースがあるにもかかわらず手間を省いて道路沿いに側方駐停車するなどの行為については、交通マナーの低下が背景にあります。交通ルールとマナーの大切さを私たちは十分再認識し、市民の交通意識を向上させる必要があります。

このような一般的な意識啓発事業については、現在の啓発事業を再検証するとともに、継続的に実施していくことが必要です。

今回抽出した事故多発箇所においても、安全確認の不十分さやマナーの低下が大きな要因になっていますが、何らかの対策を講じることにより、交通事故を軽減することが可能であります。

事故多発箇所を検証した結果、「交通規制関係」、「道路構造改良関係」及び「啓発関係」の区分に分けることができました。

交通規制関係では、「信号機の新設・改良」、「取り締まり強化」、「主・従道路規制（一方通行、指定方向外進入禁止や時限的進入禁止など）」、「標識類設置」の4項目、道路構造改良関係では、「横断防止柵の新設」、「視距の確保（すみきり改良など）」、「停車スペースの削減」、「交通の整序化」、「道路整備関係」の5項目、啓発関係では、「店舗等大型集客施設における交通マナーなどの啓発放送」の1項目です。

以上をまとめると次表のとおりです。

交通事故対策表

(図7)

種 別	項 目	細 別
規制関係	信号新設・改良	新 設
		改 良
	取り締まり	駐停車禁止
		一時停止
	主・従道路規制	
	標識看板関係	標 識
看 板		
道路構造改良関係	横断防止柵新設・改良	新 設
		改 良
	視距の確保	
	停車スペースの削減	
	交通の整序化	主・従道路関係
	道路整備関係	正規進入路促進
		側方走行制限
		交差点安全施設
自歩道整備		
道路延伸		
啓発関係		店内放送

交通規制や道路改良については、規制に伴う通行の方向や時間的制限、道路構造改良に伴う道路横断の制限や車道利用の制約など、さまざまな道路交通環境の変化を伴うことから、実施にあたっては、地域住民の理解と協力が欠かせません。警察と市が地域住民と一体となってこれらの対策に取り組むことが重要です。

第4章 交通安全啓発と教育（交通安全思想の普及）

交通事故の防止には、道路構造ばかりでなく事故要因の1つである人間（歩行者、運転者）1人ひとりが自他の生命尊重という理念に基づいた交通安全行動が重要です。

しかし、日常生活のなかでつい犯してしまう交通ルールやマナー違反に対し、事故の恐ろしさや交通安全知識の再認識の機会を得ることで道路構造といったハード面とあいまって、総合的な安全施策の効果が高まるものです。そこで、現在市内で行われている交通安全事業を再検証しました。

第1節 交通安全事業の現状

現在、明石市の交通安全事業は「明石市交通安全推進協議会」（会長 明石市長）を中心に展開されています。

特に、春、秋の全国交通安全運動期間中には関係団体（41団体）により期間初日に交通安全意識を高める「交通安全宣言式」を皮切りに様々な事業が開催されています。

夏、年末の交通事故防止期間にも同様に多数事業は行われています。（資料7「交通安全ソフト事業一覧」）

四季の交通安全運動期間

（図8）

春の全国交通安全運動	4月6日～4月15日	10日間
夏の交通事故防止運動	7月15日～7月31日	17日間
秋の全国交通安全運動	9月21日～9月30日	10日間
年末の交通事故防止運動	12月1日～12月31日	31日間

*選挙等により変更あり。

第 2 節 事業の施策と方向

交通安全に関する運動は、全国または県全域での広域運動です。交通安全運動が広域的に重点項目と推進事項について同一歩調をとることが、効果的に普及するためには大変重要です。

交通安全運動事業目的の効果、効率性を判断するため、兵庫県が作成した「兵庫県第 7 次交通基本計画 道路交通対策の今後の方向」に基づき、各事業と政策との関連を整理しました。

(資料 8 「交通安全事業と政策関連表」)

(資料 9 「兵庫県第 7 次交通基本計画 道路交通対策の今後の方向」抜粋)

まとめ 4

交通安全事業は、1 つの事業に様々な施策を反映しており、既存事業それぞれは有益なものです。

特に、交通安全教室は、明石交通安全協会に委託し元警察官という経験豊富な人材等により、充実した内容に改善され、平成 13 年度で **12,606** 人の受講者を数えています。

今後とも各事業の内容充実に向け推し進めることが重要です。

また、新たな方策として今回の事故分析を反映した事業の提案も行う必要があります。

第5章 今後の交通安全対策

これまでの作業の中から、以下の交通安全対策事業を推進します。

1. 事故多発箇所改良事業

先に述べたように市内には15箇所の交通事故多発地点があります。これらは、平成12年から13年上半期にかけ事故が発生していることから、すみやかに対応することが重要であり、事業実施には地元住民や警察と十分な協議を行った後に順次整備を進めていきます。

2. ストップマーク普及事業

事故分析の結果では、事故多発箇所は幹線道に多くあります。

一方、「まとめ1」にあるように市内ではどの地域でも一様に交通事故の発生が見られます。多くの市民が日常利用する細街路(生活道路)におけるこういった事故も見逃せません。

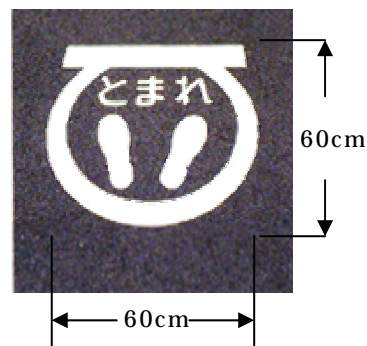
そこで、車両と歩行者が多く交通事故の危険がある市道交差点において、子ども達に小交差点での一時停止をして安全を確かめるといった安全行動の習慣づけを促すため「ストップマーク」の普及事業を進めていきます。

(1) 事業名 ストップマーク普及事業

(2) 事業内容

ア 目的

子どもの飛び出し事故防止を図るため、交通安全行動の習慣性の向上を目的とします。



イ 設置場所

- ① 現在、横断歩道若しくは一時停止の交通規制のない場所
又は今後規制実施計画がない場所
- ② 道路幅員が3m以下の細街路の交差点の手前（従道路側）
又は小学校、幼稚園、児童公園等の出入口
- ③ 上記①・②のほか、子どもの飛び出し事故防止上必要かつ有効な場所

(3) 普及

ア 地元住民や警察と協議をして設置する。

イ 交通安全教室等を通じ、ストップマークの利用についての知識や交通安全行動について啓発教育を行う。

3 . 薄暮時点灯運動事業

昼間もライトを点灯して走行するいわゆる DRL(daytime running lights (lumps))は、北欧をはじめ国内でも長野県、滋賀県等で試験実施されています。

事業者としては、タクシーやバス、運輸業等が運動に取り組んでおり、認知性を高めることやまた、意識啓発の機会にもなることから、事故の減少につながったという報告もされています。

その反面、大阪府警に見られるように、四輪車がライトをつけることにより、二輪車が目立たなくなるという理由から昼間点灯には消極的な地域もあります。

従って、当面はどの車も目立たなくなる薄暮時からのライト点灯を公用車等で導入していくとともに、今後も各地の実施状況や、関係機関との協議調整を行いながら、より効果的な取り組みについて検討していきます。

(1) 事業名 薄暮時点灯運動事業

(2) 事業内容

公用車等が薄暮時に前照灯を点灯することで、車や2輪、歩

行者からの認知性を高め、危険回避のための余裕を与えることで、事故の発生を抑止するほか、運転者自身の意識啓発や車間距離の確保にもつながる。

4．大型店舗交通事故防止啓発事業

市内交通事故の分析の結果、大型店舗等集客施設付近での事故、特に自転車、原付等 2 輪車と自動車の関連する事故が多数発生していることが判明しました。

大型店舗の中には大規模駐車場を併設したものも多く、車での来客に対し利便性を高めています。

また、市内での大型店舗は住宅地にも近く、自転車や原付での来客も非常に多い状況にあることが見受けられます。

いつもの店、いつもの道、いつもの時間にといった、慣れからくる油断や、買い物時間という生活の中での繁忙時間など、様々な精神的な要因等が、無理な横断や危険予知行動をおろそかにする、「心の隙」を作ることにつながっていきます。

そこで、こういった危険予知行動や余裕を持った運転行動を市民に呼びかけ、今回の事故分析傾向の 1 つである大型店舗付近での事故防止を目的とするため、次の事業を進めていきます。

(1) 事業名 大型店舗交通事故防止啓発事業

(2) 事業内容

看板の表示例や店内放送内容等を紹介し以下の広報、啓発の協力をもとめ店舗付近における交通事故防止を呼びかける。

ア 店内放送による事故防止啓発

イ 看板、ポスター、懸垂幕等の掲出

ウ 警備員等による安全運転啓発

おわりに

道路の整備については、道路管理者において、順次整備していくことが可能であり、効果も十分に期待できるところです。

しかし、各個人の意識、性格、考え方などについては、一朝にして変わるものではありません。

交通安全教育においては、幼稚園、保育所、小学校で行われている交通安全教育が功を奏し、大人と比べ子ども達の事故数は少なくなっています。また、保護者達が日常、車に気をつけるよう注意を促していることが、交通ルールを守るという交通安全行動に現れた結果であると思います。

しかし、成長するにつれ交通マナーの悪さやルール違反が目につきはじめます。交通ルールだけでなく今、社会全般にわたるルールやモラルを守るという意識が低い時代になって来ています。

これは多様な価値観や地域における人間関係の希薄化からくるモラル低下で、地域社会がもつ教育力そのものが低下しているなど様々な原因が考えられます。我々大人が胸を張って、子ども達の成長を暖かく見守りつつ、時には厳しく鍛えていく社会の形成が大切です。

大人自身が交通安全を、ひいては社会全体を担っていく一員であるといった強い認識が重要であると考えます。

自分自身が社会になにができるのか、日常の交通安全を図るにはどうすれば良いのか、今一度、公私に関わらず積極的な行動を期待したいと思います。

市内事故発生状況図（西部）

平成13年上半期

9 江井島松陰線



●は単発箇所

○は多発箇所

I 1 魚支所前線

I 2 魚住駅前線 (魚住124号線)

I 3 旧二見港土山線

I 0 ゆりのき地域

7 山手環状線

8 石ヶ谷線

市内事故発生状況図（西部）

平成13年上半期

9 江井島松陰線



8 石ヶ谷線

7 山手環状線

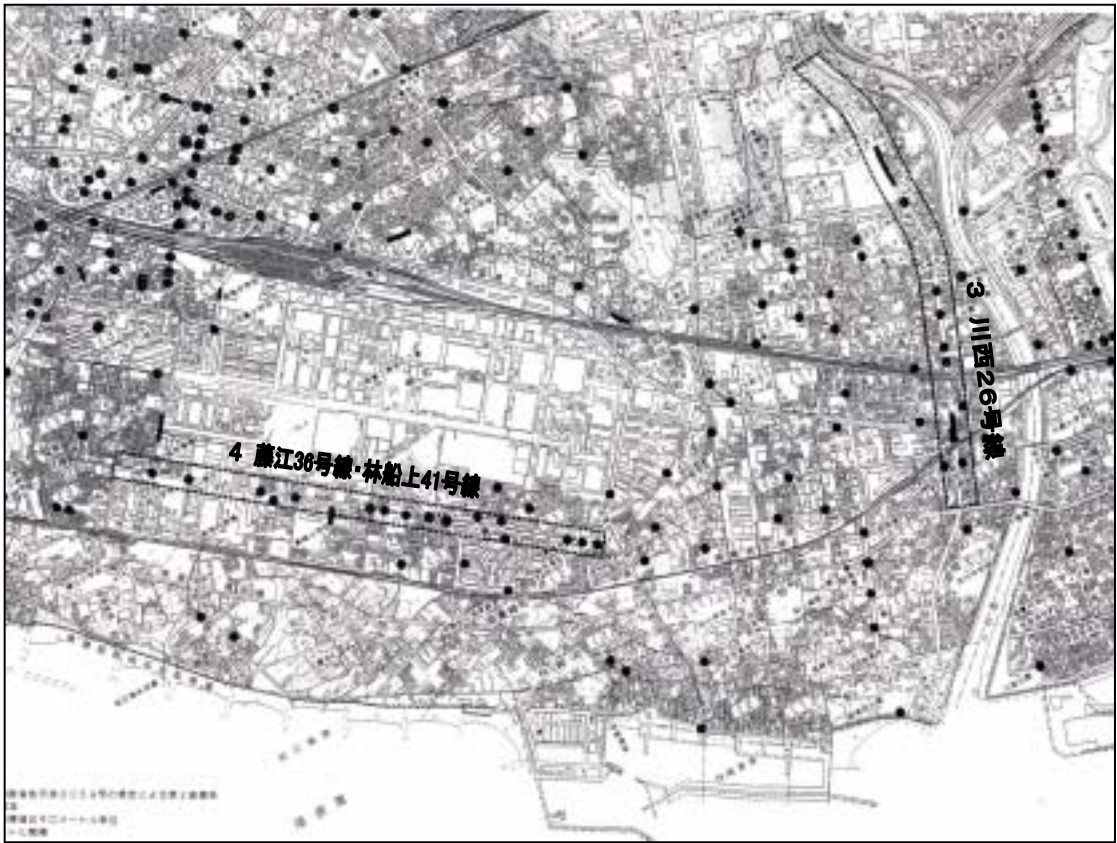
10 ゆりのき地域

12 魚住駅前線（魚住124号線）

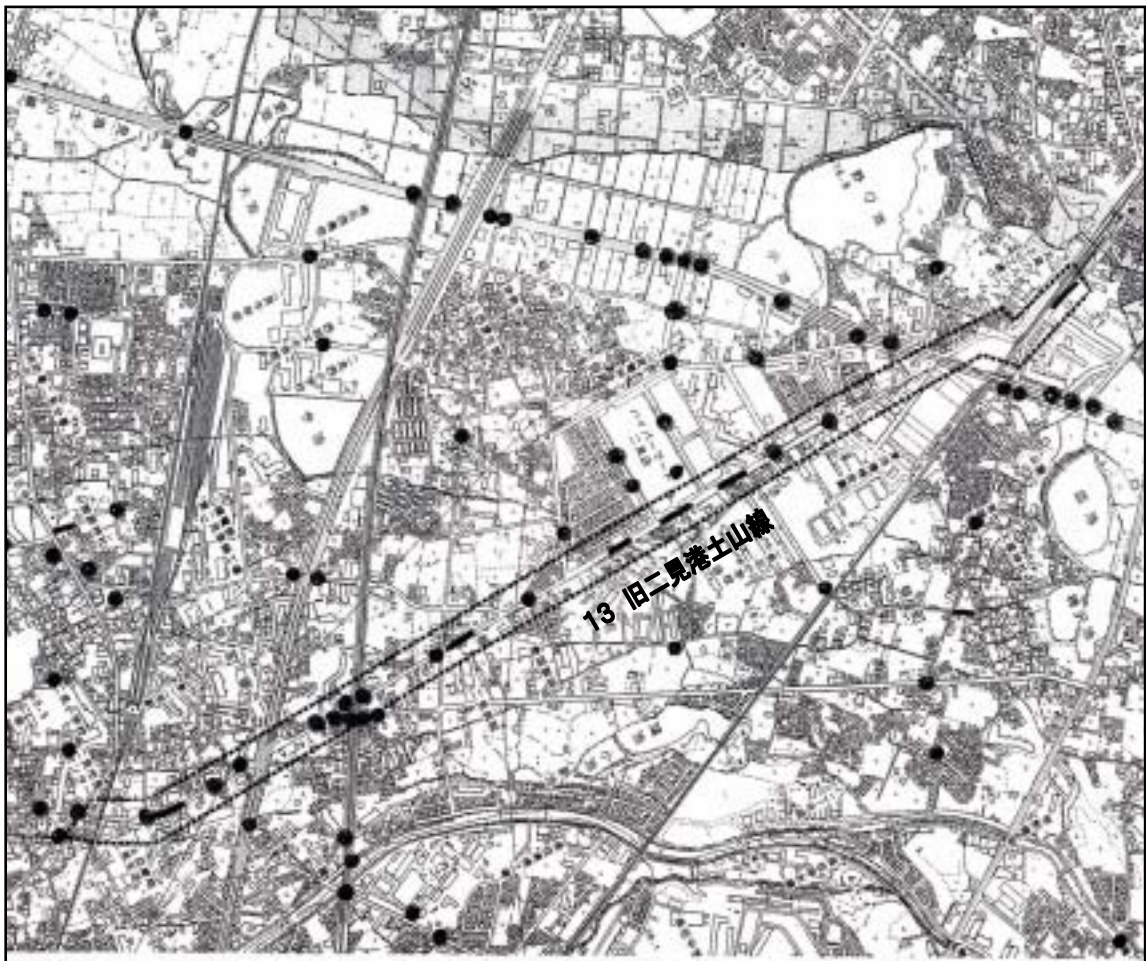
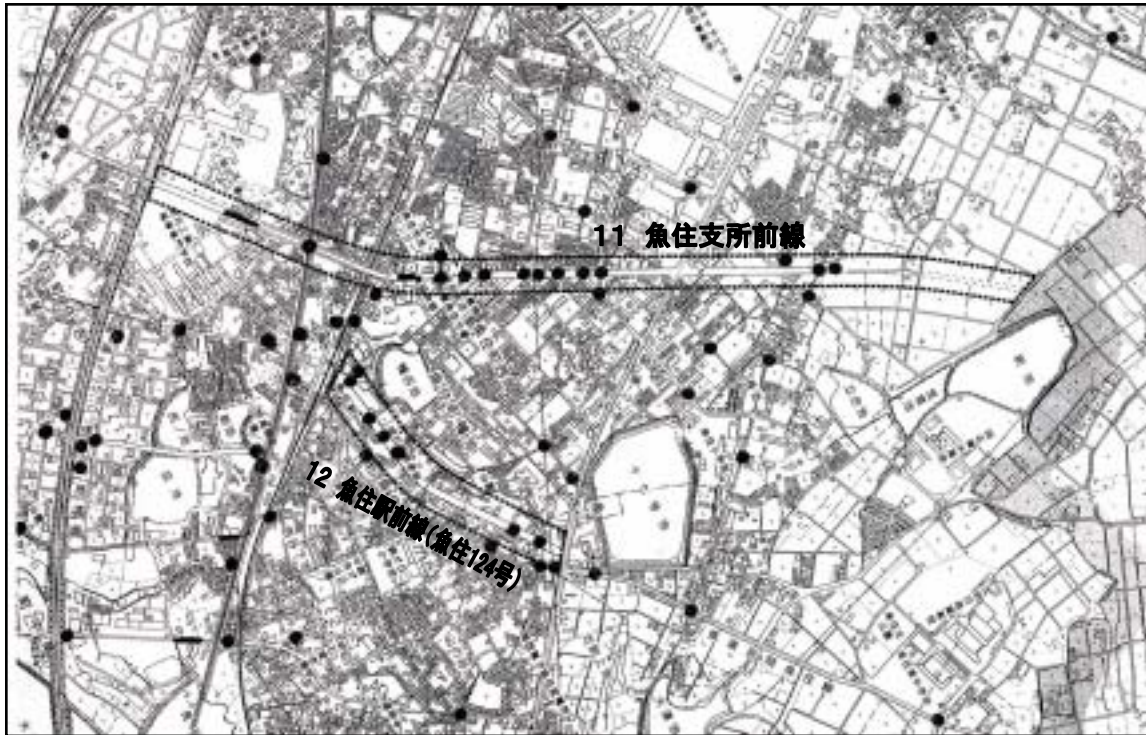
11 魚住支所前線

13 旧二見港土山線

●は単発箇所
○は多发箇所







資料3

平成13年 交通事故多発路線データ表

朝霧18号線・5号線

番号	負傷	事故関係者				気象等
		第1当事者	第2当事者	その他		
1	1	自動車	自動車		出会い頭	
2	1	自動車	自動車		出会い頭	
3	2	自動車	自動車		走行車両に追突	
4	1	2輪	歩行者		出会い頭	
5	2	自動車	自動車		出会い頭	
6	1	自動車	歩行者			
7	1	自動車	自動車		出会い頭	
8	1	自動車	自動車		路外逸脱	
9	3	自動車	自動車		出会い頭	
10	1	自動車	2輪		出会い頭	
11	1	2輪	2輪			
12	1	自動車	自動車		停車車両に追突	夜
13	1	自動車	2輪		出会い頭	
14	1	自動車	2輪		出会い頭	
15	1	自動車	自動車		停車車両に追突	
16	2	自動車	自動車		出会い頭	夜
17	2	自動車	自動車		追い越し時接触	
18	1	2輪	歩行者		出会い頭	
19	1	自動車	2輪		追い越し時接触	
20	1	自動車	2輪		出会い頭	
21	1	自動車	自動車		追い越し時接触	
22	2	自動車	自動車		出会い頭	夜・雨
23	1	自動車	2輪			夜
24	1	自動車	歩行者		出会い頭	夜
25	1	自動車	2輪		出会い頭	夜
26	1	自動車	自動車		停車車両に追突	雨
27	1	2輪	自動車		正面衝突	

太寺上ノ丸44号線

番号	負傷	事故関係者				気象等
		第1当事者	第2当事者	その他		
1	1	自動車	自動車		停車車両に追突	
2	1	2輪	自動車		停車車両に追突	
3	1	自動車	自転車			
4	1	自動車	2輪		追い越し時接触	
5	1	自動車	2輪		追い越し時接触	
6	1	自動車	自転車		出会い頭	
7	1	自動車	歩行者		出会い頭	
8	1	自動車	2輪		出会い頭	夜
9	1	自動車	自転車		出会い頭	
10	2	自動車	自動車		出会い頭	雨
11	1	自動車	自動車		停車車両に追突	雨
12	1	2輪	2輪		転倒	
13	1	自動車	2輪		出会い頭	

大明石1号線

番号	負傷	事故関係者				気象等
		第1当事者	第2当事者	その他		
1	1	自動車	歩行者		出会い頭	
2	1	自動車	2輪			夜
3	1	2輪	自動車		停車車両に追突	夜
4	1	自動車	2輪			

明石中央44号線

番号	負傷	事故関係者				気象等
		第1当事者	第2当事者	その他		
1	1	自動車	自転車		自動車後退中接触	夜
2	1	自動車	自動車		停車車両に追突	
3	1	2輪			転倒	雨
4	1	自動車	2輪		出会い頭	

川西26号線

番号	負傷	事故関係者			その他	気象等
		事故関係者	第1当事者	第2当事者		
1	1	自動車	自転車		出会い頭	
2	1	自動車	自転車		出会い頭	夜・雨
3	1	自動車	2輪			
4	1	自動車	2輪		出会い頭	
5	1	自動車	自動車		出会い頭	
6	1	自動車	2輪			
7	3	自動車	自動車	自動車	停車車両に追突	
8	1	自動車	自動車		右折車・左折車の衝突	
9	1	自動車	2輪		追い越し時接触	
10	1	2輪			転倒・停車車両に追突	夜
11	1	自動車	自転車		出会い頭	
12	1	自動車	自転車		出会い頭	
13	1	自動車	自動車		出会い頭	

藤江36号線・林船上41号線

番号	負傷	事故関係者				気象等
		第1当事者	第2当事者	その他		
1	1	自動車	自動車		停車車両に追突	夜
2	1	自動車	自転車		出会い頭	雨
3	1	自動車	自転車		出会い頭	夜
4	1	自動車	自転車			
5	1	自動車	自転車		出会い頭	
6	2	自動車	自動車		停車車両に追突	
7	2	自動車	自動車		出会い頭	夜
8	1	自動車	自転車		出会い頭	
9	1					夜
10	1	自動車	歩行者		歩行者に後方より追突	
11	1	自動車	歩行者		出会い頭	夜
12	1	自動車	自転車			雨
13	1	自動車	自転車		出会い頭	夜
14	1	自転車			停車車両に追突	
15	1	自動車	自転車		出会い頭	雨
16	1	自動車	自転車		出会い頭	雨

西明石102号線

番号	負傷	事故関係者				気象等
		第1当事者	第2当事者	その他		
1	1	自動車	自転車		出会い頭	夜
2	1	2輪			出会い頭	夜・雨
3	1	自動車	自動車			夜
4	2	自動車	自動車		出会い頭	夜
5	1	自動車	自転車		出会い頭	
6	1	自動車	自動車		停車車両に追突	
7	1	自動車	2輪		出会い頭	
8	1	自動車	自転車		出会い頭	
9	1	自動車	2輪		正面衝突	
10	1	自動車	自動車		出会い頭	
11	1	自動車	自動車		停車車両に追突	

西明石173号線

番号	負傷	事故関係者				気象等
		第1当事者	第2当事者	その他		
1	1	2輪	自動車		出会い頭	
2	1	自動車	自動車		出会い頭	
3	1	自動車	自動車			
4	1	自動車	2輪		出会い頭	夜
5	4	自動車	自動車		停車車両に追突	
6	1	2輪			転倒	夜
7	1	自動車	2輪			
8	1	自動車	自転車		出会い頭	雨
9	1	自動車	自転車		出会い頭	
10	1	自転車	自動車		出会い頭	
11	1	2輪	自動車		停車車両に追突	
12	1	自転車	自動車		停車車両に追突	雨
13	1	自動車	自転車			
14	1	歩行者	自動車		出会い頭	夜・雨
15	1	自動車	自動車		出会い頭	
16	1	2輪	自動車		停車車両に追突	
17	1	自動車	自転車		出会い頭	

山手環状線

番号	負傷	事故関係者				気象等
		第1当事者	第2当事者	その他		
1	1	自動車	自動車		走行車両に追突	
2	2	自動車	自転車		出会い頭	
3	1	自動車	自転車		出会い頭	夜
4	1	自動車	歩行者		出会い頭	
5	1	自動車	自転車		追い越し時接触	
6	1	自動車	自転車		出会い頭	
7	1	自動車	自動車		右折車・左折車の衝突	
8	1	自動車	自動車		停車車両に追突	
9	1	自動車	自転車		出会い頭	夜
10	1	自転車	自動車		停車車両に追突	夜
11	1	自動車	自動車		走行車両に追突	
12	1	自転車	自動車		停車車両に追突	
13	1	自動車	2輪		左折時側面衝突	
14	1	自動車	自動車		停車車両に追突	雨
15	1	自動車	2輪		出会い頭	
16	1	自動車	2輪			
17	2	2輪	自動車			夜
18	1	自動車	自動車		左折時側面衝突	
19	1	自動車	2輪		出会い頭	
20	1	自動車	2輪		出会い頭	
21	1	自動車	歩行者		出会い頭	雨
22	1	自動車	自転車		出会い頭	
23	1	自動車	2輪		出会い頭	
24	1	自動車	自動車		出会い頭	
25	2	自動車	自動車	自動車	停車車両に追突	雨
26	2	自動車	自動車	自動車	停車車両に追突	
27	1	自動車	自転車		出会い頭	
28	1	自動車	自動車		停車車両に追突	

大久保 18 号線(石ケ谷線)

番号	負傷	事故関係者				気象等
		第 1 当事者	第 2 当事者	その他		
1	1	自動車	自動車		停車車両に追突	
2	1	自動車	自動車		停車車両に追突・転倒	夜
3	1	自動車	自転車		出会い頭	
4	1	自動車	自転車		出会い頭	夜
5	1	自動車	自動車		停車車両に追突	
6	1	自動車	自動車		出会い頭	
7	1	2 輪	歩行者		出会い頭	
8	1	自動車	自動車		停車車両に追突	
9	4	自動車	自動車		出会い頭	
10	1	自動車	自動車		追い越し時接触	
11	1	自動車	歩行者		出会い頭	
12	1	自動車	自転車		出会い頭	夜

大久保146号線(江井島松陰線)

番号	負傷	事故関係者				気象等
		第 1 当事者	第 2 当事者	その他		
1	2	自動車	自動車		停車車両に追突	雨
2	1	自動車	2 輪		出会い頭	
3	4	自動車	自動車		走行車両に追突	
4	1	自動車	自動車		出会い頭	夜
5	1	自動車	自動車		右折車出会い頭	
6	1	自動車	自動車		停車車両に追突	雨
7	2	自動車	自動車	自動車	走行車両に追突・停車車両に追突	
8	1	2 輪	自転車			
9	1	自動車	自動車			
10	1	自動車	自動車			
11	1	自動車	自動車		停車車両に追突	
12	1	自動車	自動車		停車車両に追突	夜
13	1	自動車	自動車		停車車両に追突	
14	2	自動車	自動車	自動車	停車車両に追突	雨

ゆりのき地域

番号	負傷	事故関係者				気象等
		第1当事者	第2当事者	その他		
1	1	自動車	自動車			
2	1	自動車	自動車			
3	1	自動車	自転車		出会い頭	
4	1	自動車	自動車		正面衝突	
5	1	自動車	自動車		停車車両に追突	
6	1	自動車	自動車		停車車両に追突	
7	2	自動車	自動車		出会い頭	
8	1	自動車	自動車		出会い頭	
9	1	自動車	自動車		出会い頭	
10	1	自動車	自動車		停車車両に追突	雨
11	1	自動車	自動車		停車車両に追突	
12	1	自動車	自動車		出会い頭	夜

魚住支所線

番号	負傷	事故関係者				気象等
		第1当事者	第2当事者	その他		
1	1	自動車	自動車		出会い頭	夜
2	1	自転車				
3	1	自動車	2輪			
4	1	自動車	自動車			
5	2	自動車	自動車		出会い頭	
6	1	自動車	自転車		出会い頭	
7	1	自動車	歩行者		出会い頭	
8	1	自動車	自動車		走行車両に追突	夜・雨
9	1	自動車	自動車			
10	3	自動車	自動車		出会い頭	
11	1	自動車	自動車			
12	1	自動車	歩行者		出会い頭	
13	1	自動車	自動車		停車車両に追突	夜
14	1	自転車	自動車		停車車両に追突	
15	1	自動車	自転車		出会い頭	
16	1	自動車	2輪		出会い頭	夜
17	1	自動車	自転車		出会い頭	
18	1	自動車	自動車		停車車両に追突	

19	2	自動車	自動車		側面衝突	雨
20	1	自動車	自動車		出会い頭	
21	1	自動車	自動車		出会い頭	雨
22	2	自動車	自動車		出会い頭	夜
23	1	自動車	自動車		停車車両に追突	
24	1	自動車	自動車		出会い頭	
25	1	自動車	自動車		出会い頭	
26	2	自動車	自動車		出会い頭	
27	2	自動車	自動車		出会い頭	
28	2	自動車	自動車		出会い頭	
29	1	自転車	自動車		出会い頭	夜
30	1	自動車	自動車		出会い頭	夜・雨
31	1	自動車				夜

魚住駅前線

番号	負傷	事故関係者				気象等
		第1当事者	第2当事者	その他		
1	1	自動車	自動車		停車車両に追突	雨
2	1	自動車				夜
3	1	自動車	自転車		出会い頭	
4	1	自動車	自転車		出会い頭	
5	2	自転車	自動車		正面衝突	
6	1	自動車	自動車		自動車後退	
7	1	自動車	自動車		出会い頭	
8	1	自動車	自転車		出会い頭	
9	1	自動車	自動車		出会い頭	
10	1	自動車	自動車		停車車両に追突	
11	1	自動車	自動車			
12	1	自動車	自転車		出会い頭	
13	1	自動車	自動車			

土山線

番号	負傷	事故関係者				気象等
		第1当事者	第2当事者	その他		
1	1	自動車	歩行者		出会い頭	
2	1	自動車				
3	1	自動車	自動車		停車車両に追突	夜
4	1	自動車	自動車		停車車両に追突	
5	2	自動車	自動車		走行車両に追突	夜
6	1	自動車	自転車		出会い頭	
7	1	自動車	自転車		出会い頭	
8	1	自動車				
9	1	自動車	自転車		出会い頭	
10	1	自動車	自動車		出会い頭	
11	1	自動車	自動車		出会い頭	
12	1	自動車	自動車		出会い頭	夜
13	1	自動車	自転車		出会い頭	夜
14	1	自動車	自転車		出会い頭	
15	1	自動車	自転車		出会い頭	
16	1	自動車	自転車		出会い頭	
17	1	自動車	自転車		出会い頭	雨
18	1	自動車	自転車		出会い頭	
19	1	自動車	自動車		停車車両に追突	
20	1				自転車転倒	
21	1	自転車	自転車		追い越し時接触	
22	1	自動車	自動車		停車車両に追突	
23	1	2輪	自転車		出会い頭	夜
24	1	2輪	自転車		出会い頭	
25	1	自動車	歩行者		出会い頭	
26	1	自動車	自転車		出会い頭	
27	1	自動車	自転車		出会い頭	
28	1	自動車	自動車		出会い頭	
29	1	自転車			停車車両に追突	
30	1	自動車	自転車		出会い頭	夜・雨
31	1	自動車	自動車		停車車両に追突	
32	2	自動車	自動車		停車車両に追突	
33	1	自動車	自転車		出会い頭	
34	1	自動車	自転車			

35	1	自転車	自転車		出会い頭	夜
36	1	自動車	自転車		出会い頭	
37	1	自動車	自転車		正面衝突	

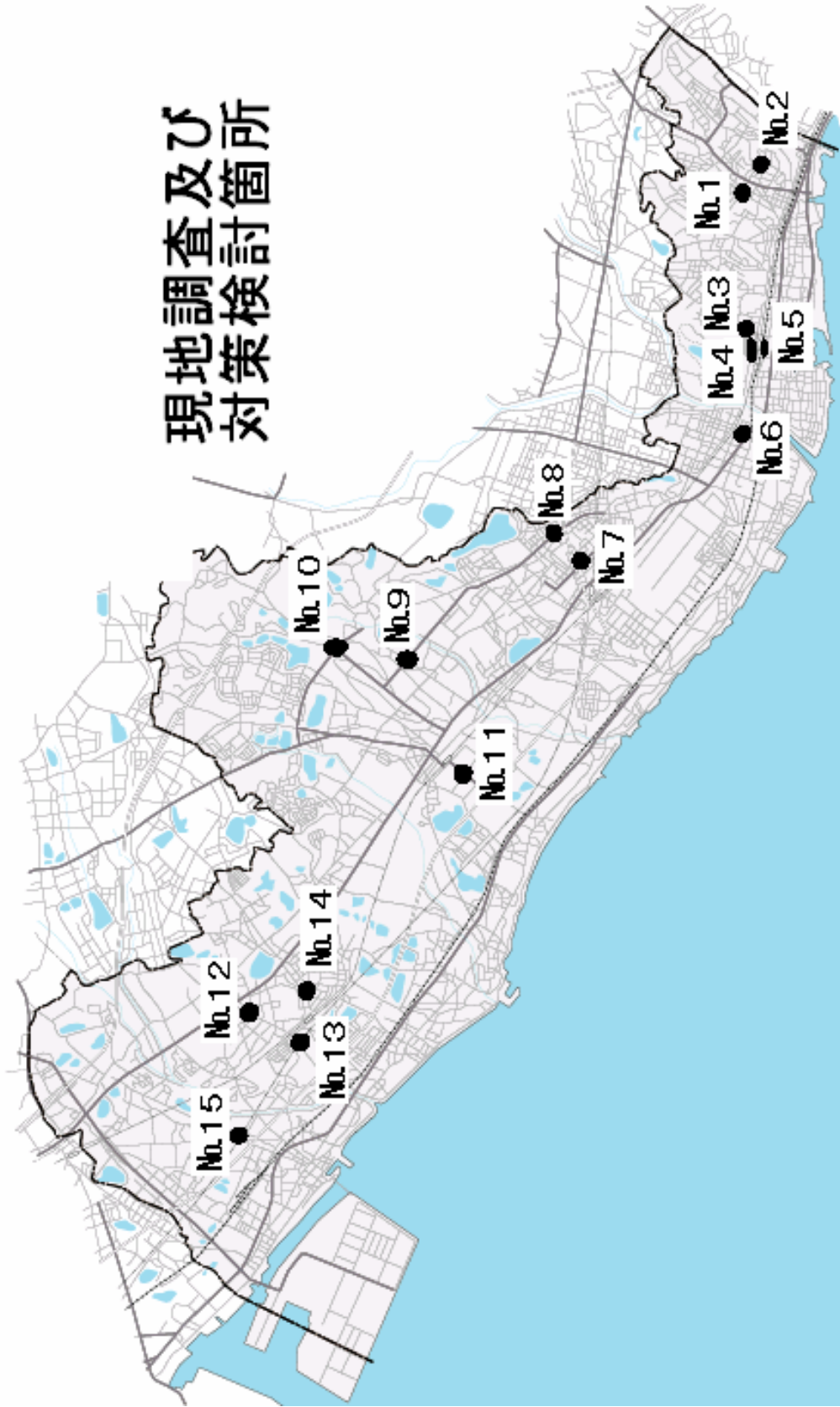
交通事故多発路線及び多発箇所集計表

資料4

道路名または区域	事故の特徴	番号	路線名	交通事故多発地点	13年上半期		12年下半期		12年上半期		
					交差点	付近又は単路	交差点	付近又は単路	交差点	付近又は単路	
遊園地線ほか	追い越し時接触が複数件発生。(3件) 2輪事故多数(11件)	1	朝霧18号線	コープ組合員専用駐車場前		5					
		2		朝霧37号線(コープ東)交差点及びその西側で事故多数。	4	2			1		
		3		朝霧242号線(大蔵朝霧線)交差点事故多数	2						
太寺上ノ丸44号線及び明石駅周辺		4	朝霧5号線	かわせ大蔵谷店前		3	2		1		
		5	太寺上ノ丸44号線	太寺上ノ丸11号線(大東工芸)	3	1					
		6		人丸山下21号線(明石小)	2	1	1	1	3		
		7		大明石1号線			4				5
		8		明石中央44号線			4				3
		9		川西26号線	国道2号高架交差点で事故多発。	4	2	2	2	1	
藤江36号線・林船上41号線	全体的に自転車関連の事故が多い。(10件)	10	藤江36号線	林船上89号線		3					
		11	藤江36号線	管理道路(開拓農道)		3	1				
西明石102号線	夜間事故(4件)	12	西明石102号線	西明石102号線	5	4				3	
		13		全線での夜間事故	3	1					

西明石173号線	全体的に2輪(自転車を含む)関連事故が多い。(12件)	14	西明石173号線	西明石251号線・111号線	4	2				
		15		西明石37号線交差点で事故多発	2	1				
山手環状線		16	西明石73号線	西明石141号線	3	1				1
		17	大久保313号線	大久保11号線北進車との事故多発(松陰への幹線)	6			1		
石ヶ谷線		18	大久保313号線	大久保19号線交差点東で玉突き事故が2件		2				
		19	大久保18号線	大久保146号線との交差点事故多発	5	2				1
江井島松陰線		20	大久保146号線	停車車両への追突多発						4
ゆりのき地域	発車時の事故(超過速度・安全不確認)	21	大久保417号線	大久保438号線	3					2
魚住支所前線	全線に渡り事故が発生。路線全事故件数31件	22	魚住210号線	魚住22号線(大和ゴム南西交差点)	6					3
		23	魚住210号線側道	魚住155号線・154号線	3					
魚住駅前線(魚住124号線)	自転車関連事故多数(5件)	24	魚住350号線	魚住17号線交差点	2	3				
		25	魚住124号線	魚住112号線交差点(コープ東)	2	1				2
旧二見港土山線	・ハイパーマーケット前では車同士の事故多数・路線全事故件数37件 新幹線高架側道では、自転車と車の事故が集中	26		魚住111号線交差点(コープ東と同じ状況)信号機設置に伴い、対策箇所としては対象外	3			1	1	
		27	二見164号線	ハイパーマーケット前 ハイパーマーケット二見店閉鎖に伴い、対策箇所としては対象外		9			2	2
		28	二見27号線	二見70号線・71号線	8					3

* 網掛け部は、12・13年を通じ交通事故が発生。(17箇所)



現地調査及び対策検討箇所一覧

資料 6

番号	号 線 名	交通事故多発地点
1	朝霧 1 8 号線	朝霧37号線東交差点及びその西側で事故多数。
2	朝霧 5 号線	
3	太寺上ノ丸 4 4 号線	人丸山下21号線（明石小）
4	大明石 1 号線	
5	明石中央 4 4 号線	
6	川西 2 6 号線	国道2号高架交差点で事故多発。
7	西明石 1 0 2 号線	西明石102号線
8	西明石 7 3 号線	西明石141号線
9	大久保 3 1 3 号線	大久保11号線
1 0	大久保 1 8 号線	大久保146号線
1 1	大久保 4 1 7 号線	大久保438号線
1 2	魚住 2 1 0 号線	魚住22号線
1 3	魚住 2 1 0 号線側道	魚住155号線・154号線
1 4	魚住 1 2 4 号線	魚住112号線交差点
1 5	二見 2 7 号線	二見70号線・71号線

交通安全ソフト事業一覧

			資料7	
名称	主催・関係団体等	内容	時期又は回数	
交通安全教室	市・安協・警察	幼児から高齢者に対する交通安全教育。平成13年実績12,606人	随時	
交通安全のつとめ	推協	トラック、ダンブ、タクシー、自家用の各運転者代表と児童が交通安全、事故防止を誓い合う。平成14年4月12日 沢池小 570名参加 腹話術、トラックによる巻き込み実験、ダミー人形・自転車を使用した飛び出し実験、県警音楽隊のドリル演奏	春・秋の全国交通安全運動期間	
交通安全ポスター募集交通安全ポスター展	安協・警察・市(教育委員会)	市内小中学生を対象にポスターを募集。交通安全意識の高揚を図る。	夏の交通事故防止運動期間・秋の全国交通安全運動期間	
安全運転管理者部会・例会	安全運転管理者部会	運動期間中の交通安全実施要綱を説明し協力を要請する。	年2回以上	
啓発事業	市	交通安全防止の趣旨を市政だよりで呼びかける。	年4回以上	
	市・安協・自家用・警察・	駅前等で啓発用品を配布し、交通事故防止を呼びかける。	年間24回以上	
	市	駅前・市庁舎前他で掲出	四季の運動期間中	
	市	市内4箇所の電光掲示板により広報	四季の運動期間中	

交通安全宣言式 事業所訪問・街頭啓発	立看板掲出	市内主要事業所・学校等	たて看板、懸垂幕等の掲出	四季の運動期間中
	店内放送・懸垂幕等の掲出	市内主要店舗	店内放送、懸垂幕等の掲出	四季の運動期間中
	看板の設置・車内広報	明石地区バス事業者協会	主要バス停留所に啓発看板を設置。車内にポスターを掲示	四季の運動期間中
	庁内放送	市		四季の運動期間中
	CATV放送	市	明石CATVの文字放送で市民へのPRを実施。	四季の運動期間中
	公用車広報	市		随時
	新生児チャイルドシート着用啓発	市	母子手帳公布時にチャイルドシート着用の啓発資料等を配布する。	随時
		明石交通安全推進協議会	交通安全運動期間の初日に明石駅コンコースでプリンセス明石、園児鼓笛演奏等により交通安全意識の高揚と関心を高める。	春・秋の全国交通安全運動期間
		明石安全運転管理者部会	プリンセス明石、管理者部会役員等が市内事業所を訪問して事故防止、シートベルトの着用等と呼びかける。	春・秋の全国交通安全運動期間

自動2輪安全運転講習会	安協・川崎ライディングスクール	自動2輪免許取得者を対象に安全な乗り方と整備について指導する。	春・秋の全国交通安全運動期間
児童交通安全作文募集	安協・市(教育委員会)	市内小中学生を対象に作文を募集。交通安全意識の高揚を図る。	夏の交通事故防止期間
違法駐車防止夜間パトロール	明石地域交通安全活動推進委員	違法駐車車両に違法駐車禁止ステッカーを貼って警告する。	四季の運動期間中
交通事故相談	市		毎週水曜日
交通腕章・交通安全マスコット配布	市・安協	新入学(園)の園児、児童	4月
幼児と高齢者の交通安全交流会	市・安協・警察・保育園	市・安協・警察・保育園が、高齢者大学を訪問し同学園の学生と交流を深め、安全意識の高揚を図る。鼓笛演奏、安全講話、交通安全用品贈呈、等(平成13年度 学生158名 園児・父兄134名参加)	年末
新1年生のつどい	神戸新聞	神戸新聞が主催する、新入学の小中学生を対象としたイベントに参加。腹話術、寸劇(平成13年はぬいぐるみ劇)により交通安全マナーやルールを具体的に説明しわかりやすい指導を行う。	1月頃
違法駐車防止活動	市	違法駐車等防止重点地域において毎日(年末年始を除く。)違法駐車車両に助言・啓発を行っている。(平成13年23,402台)	毎日(年末年始を除く。)

明石交通安全推進協議会総会・事務局会議	推協		明石市内の41の官公庁、事業所、各種団体が、交通事故に対する総合的諸施策の企画、推進を行うほか関係団体の総合調整を目的とする。	総会2回、事務局会議等4回以上
交通安全啓発・啓蒙パレード	安協・自家用・市		交通安全、暴走族追放等の交通安全パレード	明石市民夏まつり
交通安全写真パネル展	推協		交通事故・交通安全行事等の写真パネルを展示するほか、反射材等の交通安全資材も展示	明石市民夏まつり
交通安全功労者表彰			交通安全に貢献し、顕著な功績のあった個人・団体を表彰(平成14年度 7名1団体)	2月頃
播磨交通安全対策協議会県・県警要望会	市		7月7町から県・県警へ、広域的な交通安全への取り組みを要望する。	8月頃
違法駐車防止広報	市		違法駐車防止重点区域等において毎日(年末年始を除く。)違法駐車防止をミニパトロール車で広報を行っている。	毎日(年末年始を除く。)
交通安全ポスター等配布	市			随時
交通安全ポスターギャラリーバス	交通部		交通部ギャラリーバス内で市内小中学生から募集した交通安全ポスターの特選品を掲示する。	秋の全国交通安全運動期間中

交通安全事業と政策関連表

資料 8

事業名称	高齢者の交通安全対策の推進	シートベルト及びチャイルドシートの着用の徹底	安全かつ円滑な道路交通環境の整備	交通安全教育の推進	車両の安全性の確保	効果的な指導取締り	救助救急体制の整備	被害者対策の充実	交通事故調査・分析	市民参加型の交通安全活動の推進
交通安全教室										
交通安全のつどい										
交通安全ポスター募集交通安全ポスター展										
安全運転管理者部会・例会										
啓発事業										
市政だより掲載										
街頭広報及び街頭指導										
横断幕・懸垂幕掲示										
電光表示板広報										
立看板掲出										
店内放送・懸垂幕等の掲出										
看板の設置・車内広報										
庁内放送										
CATV放送										
公用車広報										
新生児チャイルドシート着用啓発										
交通安全宣言式										
事業所訪問・街頭啓発										
自動2輪安全運転講習会										

事業名称	高齢者の交通安全対策の推進	シートベルト及びチャイルドシートの着用徹底	備路交通環境の整備	交通安全教育の推進	車両の安全性の確保	効果的な指導取 締り	整備 救助 救急体制の	被害者対策の充 実	交通事故調査分 析	市民参加型の交 通安全活動の推 進
シルバードライバー安全運転教室										
児童交通安全作文募集										
違法駐車防止夜間パトロール										
交通事故相談										
交通腕章・交通安全マスコット配布										
幼児と高齢者の交通安全交流会										
新1年生のつどい										
違法駐車防止活動										
明石交通安全推進協議会総会・事務局会議										
交通安全啓発・啓蒙パレード										
交通安全写真パネル展										
交通安全功労者表彰										
播磨交通安全対策協議会県・県警要望会										
違法駐車防止広報										
交通安全ポスター等配布										
交通安全ポスターギャラリートバス										

資料 9

兵庫県第7次交通安全基本計画（抜粋）

道路交通安全対策の今後の方向

（1）高齢者の交通安全対策の推進

高齢化の進行に伴い、今後とも増加することが懸念されている高齢者の交通事故を防止するため、高齢者に対して、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取得させることを目標として、参加・体験・実践型の交通安全教育及び高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成を積極的に推進するほか、各種の普及啓発活動の推進や、反射材の活用等交通安全用品の普及に努め、高齢者への交通安全意識の普及徹底を図る。

また、「平坦性が確保された幅の広い歩道」、高齢者等感応信号機、昇降装置付立体横断施設、コミュニティ道路等の整備、生活ゾーンにおける交通規制の充実や住居系地区等におけるコミュニティ・ゾーンの形成等により、バリアフリー化を始めとする歩行空間の整備を行うとともに、追越しのための付加車線、分かりやすい道路標識等の整備を推進し、高齢者等が安心して暮らせる道路環境づくりを行う。さらに、高齢者の安全運転対策として、高齢者講習の充実、更新時講習における高齢者学級の拡充、高齢者が乗りやすい自動車の開発促進等を推進する。

（2）シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

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等を踏まえ、シートベルト及びチャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法についての理解を求め、正しい着用の徹底を図る。あわせて、後部座席におけるシートベルトの着用推進を図る。

このため、地方公共団体、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開するとともに、シートベルト及びチャイルドシート着用義務違反に対する指導取締りの充実を図る。特に、チャイルドシートについては、正しい着用を指導する指導員の養成、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、型式ごとの安全性に関する比較情報の提供、地方公共団体等が行うチャイルドシートの再利用活動の促進等を図る。

（3）安全かつ円滑な道路交通環境の整備

事故が多発しているなど道路交通安全の観点から問題が生じている箇所について重点的

に対策を講ずるとともに、交通管制システム・信号機の高度化、道路標識の高輝度化・大型化・可変性、道路標示の高輝度化等を推進する。また、道路の面的整備等と交通規制を組み合わせたコミュニティ・ゾーンの形成、歩道の整備、自転車道の整備、休憩・情報提供等の機能を持つ「道の駅」の整備等の推進を図る。このほか、高度道路交通システム（ITS：Intelligent Transport Systems）の推進や交通需要マネジメント（TDM：Transportation Demand Management）施策の推進を図るとともに、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。さらに、災害に強い道路及び交通安全施設等の整備、的確な交通規制の実施等災害時における交通安全を確保するための施策を推進する。

（４）交通安全教育の推進

幼児から成人に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育及び高齢者、身体障害者等に対する適切な交通安全教育を実施するため、国、地方公共団体、警察、学校、関係民間団体及び家庭が互いに連携を図るとともに、指導者の養成・確保、教材等の充実、参加・体験・実践型の教育の普及を図る。また、運転者教育に関しては、安全に運転しようとする意識の育成及び危険予測・回避能力の向上を図る観点から、免許取得前教育、免許取得時教育、免許取得後の再教育の充実を図る。

（５）車両の安全性の確保

平成 11 年 6 月の運輸技術審議会答申に基づき設置された、産・官・学が参加する車両安全対策総合検討会における検討結果を踏まえつつ、車両の安全基準の拡充・強化を図る。また、先進安全自動車（ASV：Advanced Safety Vehicle）の開発・普及を図るほか、自動車の安全性に関する比較情報等を自動車使用者に提供する自動車アセスメント事業を推進する。さらに、自動車使用者からの自動車不具合情報の収集・分析の強化に努めるなど、リコール制度の充実を図る。

（６）効果的な指導取締りの実施

死亡事故等重大事故に直結する悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた効果的な指導取締りの実施などを推進する。特に、暴走族による悪質事犯に対して、取締り体制等を充実することにより、その指導取締りの強化を図る。

（７）救助・救急体制の整備

交通事故による負傷者の搬送途上又は救急現場における応急処置、救急医療等の充実を図る観点から、救急救命士の養成・配置等の促進、ドクターカーの活用の推進を図るとともに、消防・防災ヘリコプターによる救急業務、ドクターヘリによる救命医療の実施を推進する。また、交通事故による負傷者の救命率を向上させるため、心肺蘇生法等の応急手当の普及に努めるとともに、事故車両等から自動的に緊急通報等を行うシステムの普及を

図る。さらに、救命救急センター等の整備促進を図る。

(8) 被害者対策の充実

近年増加している交通事故による重度後遺障害者の救済対策を充実するため、また、精神的打撃を受けているだけでなく、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくない交通事故被害者等の心情に配慮した対策を推進するため、重度後遺障害者に対する介護料の支給及び重度後遺障害者の治療・看護を専門に行う療護センターの設置・運営に対する援助措置の充実、被害者等が事故相談を受けられる機会の充実、被害者等への事故概要、捜査経過等の情報の提供、被害者連絡制度の充実、行政処分に関する情報の適切な提供等被害者対策の充実を図る。

(9) 交通事故調査・分析の充実

効果的な交通安全対策を実施するためには、事故が発生した状況について、運転者等の行動のみならず、走行環境面、車両構造面等の様々な角度から交通事故に係る情報を収集し、その事故が発生した要因を解明する必要がある。この事故調査・分析の充実強化を図る観点から、交通事故総合分析センターの充実・活用を図るとともに、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報提供の充実を図る。

(10) 市民参加型の交通安全活動の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るため、交通安全対策に関して住民が計画段階から実施全般にわたり積極的に参加できる仕組みづくり、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検等により、市民参加型の交通安全活動を推進する。

また、交通安全対策に関する行政及び民間団体間の定期的な連絡協議の場の設置や、交通安全に関する各種情報の集約・提供体制の整備を図ることにより、国、地方公共団体、民間団体等が一体となった交通安全活動推進体制を強化する。