

桜井市交通安全計画

第11次（令和3年度～令和7年度）

交通事故のない 安心・安全なまち 桜井を目指して



桜 井 市

計画の基本的考え方

1 交通事故のない桜井市を目指して

桜井市は、長期の人口減少過程に入っており、全国平均を上回る高齢化率となっているが、このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、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ある。

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である。

令和2年中の桜井市内における道路交通事故による死者数は1人であったものの、死者が出てもおかしくない交通事故が多数発生しているのが現状であり、県内における死者数は25人に上る。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、改めて交通事故の被害者及びその家族又は遺族の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲慘な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければならない。

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、全ての交通について、高齢者、障害者、子ども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の被害者及びその家族又は遺族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。

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、喫緊の課題である。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る。

全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じうる、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。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、年齢や障害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。

4 横断的に重要な事項

(1) 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、他市町村、地域の民間団体等と緊密な連携の下に、

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。桜井市及び県、他市町村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。

(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の被害者及びその家族又は遺族に対する支援の更なる充実を図るものとする。

(3) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響により、様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。

これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手する。

目 次

第1章 道路交通の安全	1
第1節 道路交通事故のない桜井市を目指して	2
1 道路交通事故のない桜井市を目指して	2
2 歩行者の安全確保	2
3 地域の実情を踏まえた施策の推進	2
4 役割分担と連携強化	2
5 交通事故の被害者及びその家族又は遺族の参加・協働	2
第2節 道路交通の安全についての目標	3
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	3
1 道路交通事故の現状	3
2 道路交通事故の見通し	4
II 桜井市交通安全計画における目標	4
第3節 道路交通の安全についての対策	5
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	5
<重視すべき視点>	5
(1) 高齢者と子どもの安全確保	5
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	6
(3) 生活道路における安全確保	7
(4) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	7
(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進	8
II 講じようとする施策	8
1 道路交通環境の整備	8
(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	8
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	9
(3) 高齢者等の移動手段の確保・充実	9
(4) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	9
(5) 効果的な交通規制の推進	10
(6) 自転車利用環境の総合的整備	10
(7) 災害に備えた道路交通環境の整備	10
2 交通安全思想の普及徹底	10
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	11
(2) 効果的な交通安全教育の推進	13
3 安全運転の確保	16
4 救助・救急活動の充実	16
5 被害者支援の充実と推進	16
6 調査研究の充実	17

第2章 踏切道における交通の安全	18
第1節 踏切事故のない桜井市を目指して	19
Ⅰ 桜井市内における踏切事故の状況等	19
Ⅱ 桜井市交通安全基本計画における目標	19
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	19
Ⅰ 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	19
Ⅱ 講じようとする施策	19
1 交通規制の実施	19
2 踏切道についての安全教育の推進	19

第 1 章 道路交通の安全

1. 道路交通事故のない桜井市を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない桜井市を目指す。

2. 道路交通の安全についての目標

- ① 令和 7 年までに交通事故死者数を限りなくゼロに近づける（1 人以下を目途）。
- ② 令和 7 年までに重傷者数を 15 人以下に減少させる。
死者数の減少につなげるため、命に関わり優先度が高い重傷者数の減少を目標とする。

3. 道路交通の安全についての対策

< 5 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 つの柱 >

- | | |
|---------------|---------------|
| ① 道路交通環境の整備 | ④ 救助・救急活動の充実 |
| ② 交通安全思想の普及徹底 | ⑤ 被害者支援の充実と推進 |
| ③ 安全運転の確保 | ⑥ 調査研究の充実 |

第1節 道路交通事故のない桜井市を目指して

1 道路交通事故のない桜井市を目指して

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない桜井市を目指すべきである。近年においては、未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。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、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。

今後も、道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者（※交通事故によって負傷し、1箇月（30日以上）の治療を要する者をいう。）数をゼロに近づけることを目指し、究極的に道路交通事故のない桜井市の実現に向けて、市を挙げて更に積極的な取組が必要である。特に、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。その際、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、市民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において、様々な形で参加・協働していくことが有効である。

2 歩行者の安全確保

桜井市における、第10次交通安全計画期間中の交通事故死者数に占める歩行者の割合は40%と非常に高い状況にあり、人優先の交通安全思想の下、歩道等の整備により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

3 地域の実情を踏まえた施策の推進

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、市内それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となっていくべきである。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し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役所や警察署の役割が極めて大きい。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。

4 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ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かつ重要である。

5 交通事故の被害者及びその家族又は遺族の参加・協働

交通事故の被害者及びその家族又は遺族は、交通事故により家族を失い、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、交通事故の被害者及びその家族又は遺族の参加や協働は重要である。

第2節 道路交通の安全についての目標

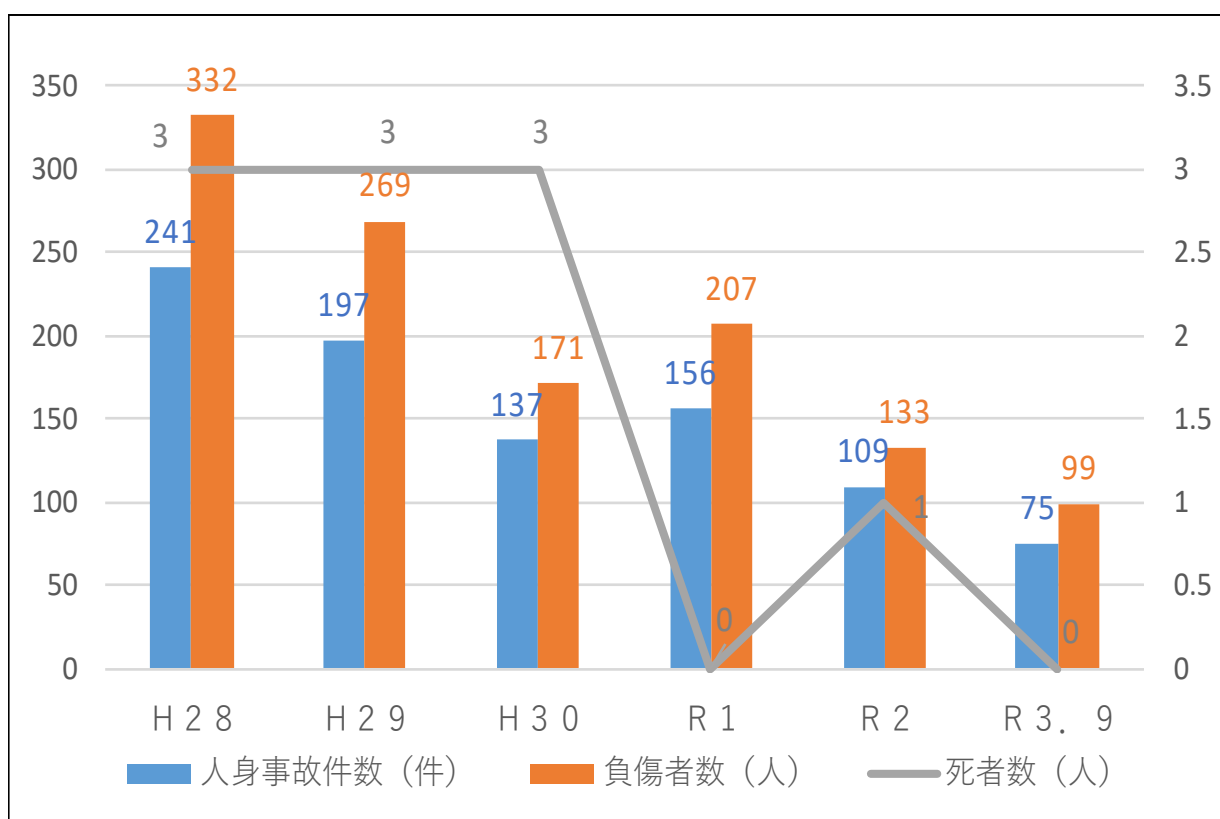
I 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

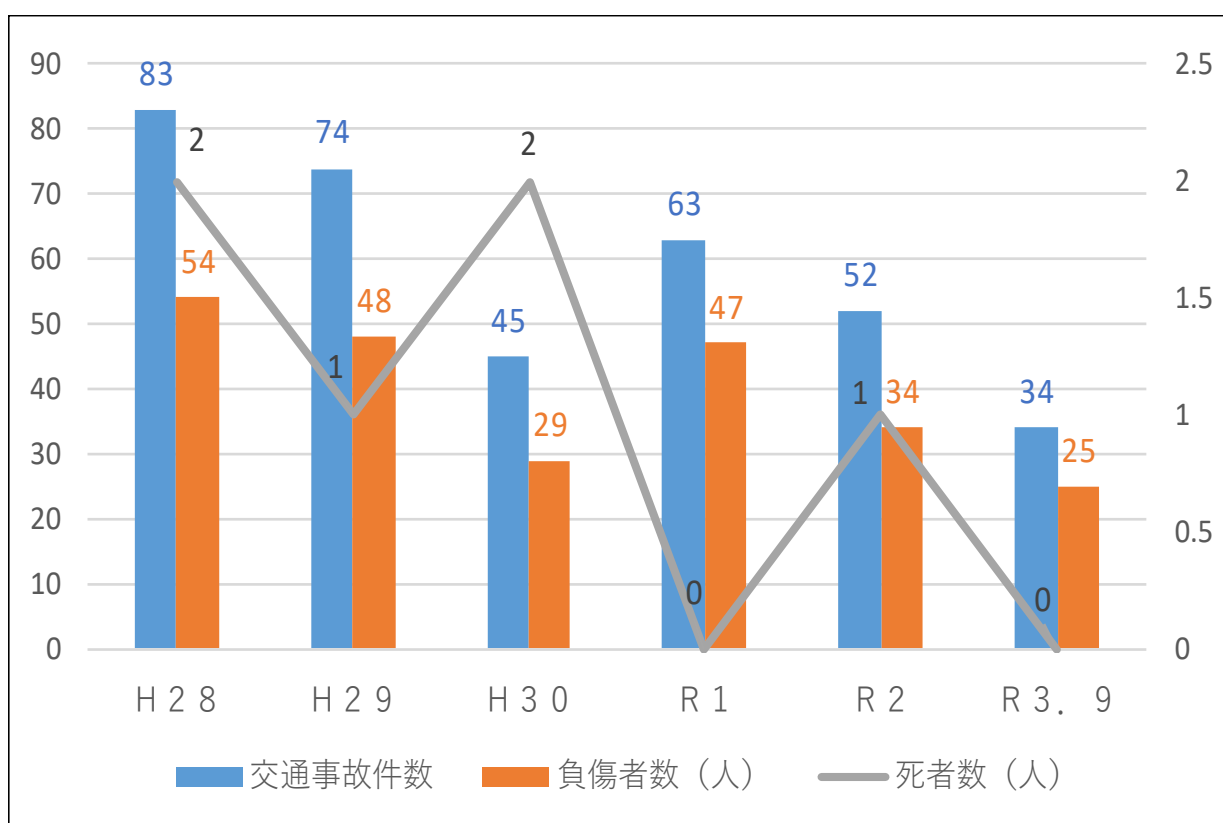
桜井市の交通事故死者数は、第10次交通安全計画期間中の平成28年から同30年までの3年間は毎年3人であったが、令和元年が0人、令和2年が1人と減少傾向にあり、同計画の目標である年間死者数0～2人を達成できたのは、後半の2年のみであった。

しかしながら、人身事故件数及び負傷者数については、令和元年に若干の増加が見られたものの、概ね減少傾向を維持し、第11次交通安全計画に向け一定の道筋を付けたと言える。懸念すべきは、第10次交通安全計画期間中における交通事故死者数に占める65歳以上の高齢者の割合が40%と非常に高く、高齢化に伴い交通事故死者に占める高齢者の割合は大きくなってきている。今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっており、特に令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、75歳以上高齢者の安全の確保は一層重要となる。

【表1】第10次交通安全計画期間中における桜井市内の人身事故件数・負傷者数・死者数（資料：奈良県警察）



【表 2】 第10次交通安全計画期間中における桜井市内の高齢者が関係する交通事故件数・負傷者数・死者数（資料：奈良県警察）



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、市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。

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、今後の更なる高齢者人口の増加に伴い、高齢者が関係する事故の増加が引き続き見込まれる。

【表 3】 令和 3 年 9 月 30 日現在、桜井市人口調と自動車運転免許保有者数（資料：桜井市・奈良県警察）

桜井市人口	55,868
内高齢者	17,801
比 率	31.9%

桜井市内免許保有者	37,614
内高齢者	10,304
比 率	27.4%

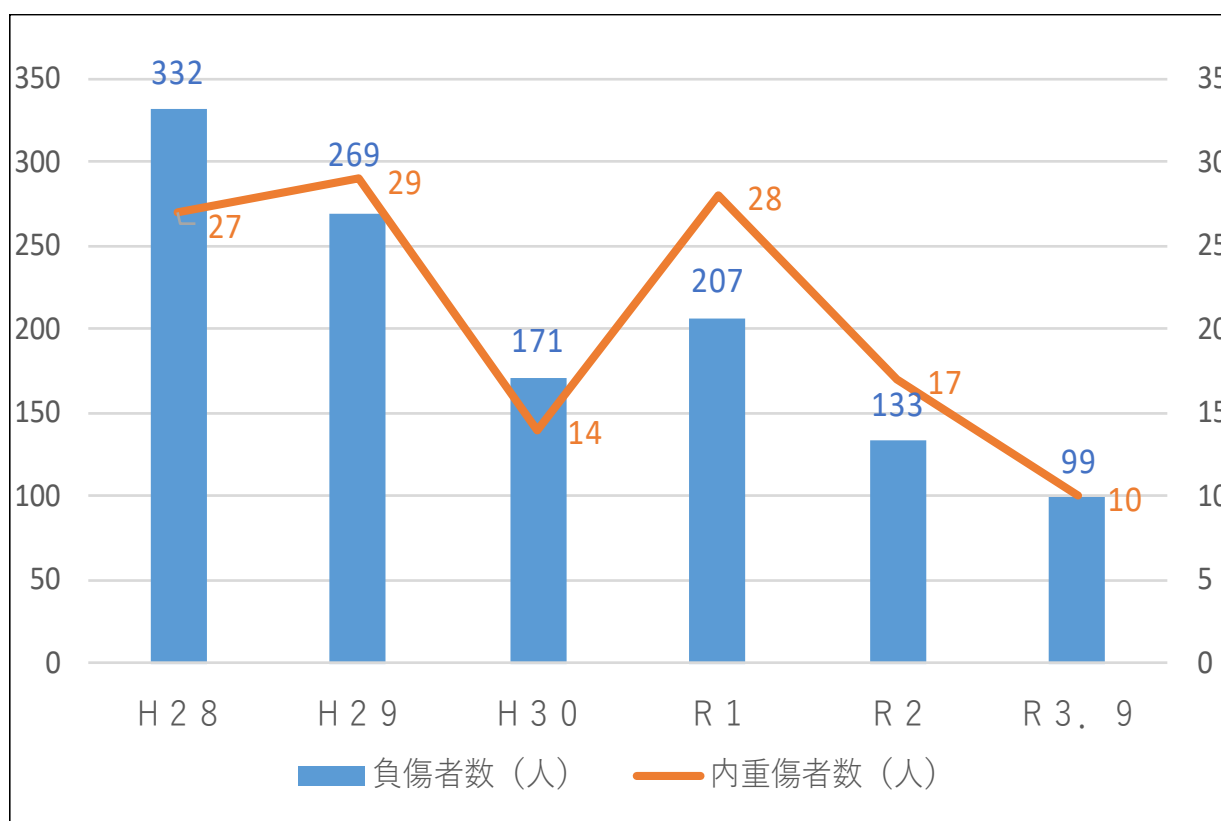
Ⅱ 桜井市交通安全計画における目標

奈良県では、令和 7 年までに交通事故死者数を限りなくゼロに近づける（年間 20 人以下を目途）こと及び死者数の減少につなげるため、命に関わり優先度が高い重傷者数の減少（年間 320 人以下）を目標としている。

「交通事故ゼロ」の桜井市を達成することが究極の目標であるが、奈良県の目標設定や桜井市内における交通事故の現状等を踏まえ、交通事故死者数については、令和 7 年

まで年間1人以下に抑止することを目標とし、負傷者数については令和2年の133人から2割を減ずる106人以下に減少させることを目標に、市民を交通事故の脅威から守ることを目指すものとする。

【表4】第10次交通安全計画期間中における桜井市内の交通事故負傷者数・重傷者数
(資料：奈良県警察)



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

令和2年中の桜井市における交通事故死者数は1人、人身事故件数が109件と、第10次交通安全計画期間中の5年間で見ると減少傾向にあると言える。しかしながら、高齢者が関係する交通事故は平成28年以降増減を繰り返しており、令和2年中は52件と高止まりの状況にある。

今後の高齢化社会を見越した対策を講じる必要もあるので、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢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。

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救助・救急活動の充実、⑤被害者支援の充実と推進、⑥調査研究の充実、といった6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、対策を講ずるべきである。

＜重視すべき視点＞

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

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対策及び運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策を推進することが重要となる。

- ・ 高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道等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、コミュニティバスの利用促進を図るための施策等も重要になると考えられる。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、運転支援機能の過信や誤解による事故が発生していることを周知するため、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携し、交通安全教育等を推進し幅広く情報提供を行っていく必要がある。
- ・ 子どもの安全確保については、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。子どもの交通事故死者数はやや減少の兆しが見られるものの、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、通学・通園路や保育所等における散歩コース等の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等において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道等の整備を実施し、安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。また、地域で子どもを見守っていくための取組も充実させていくとともに、高齢者を含め、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。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

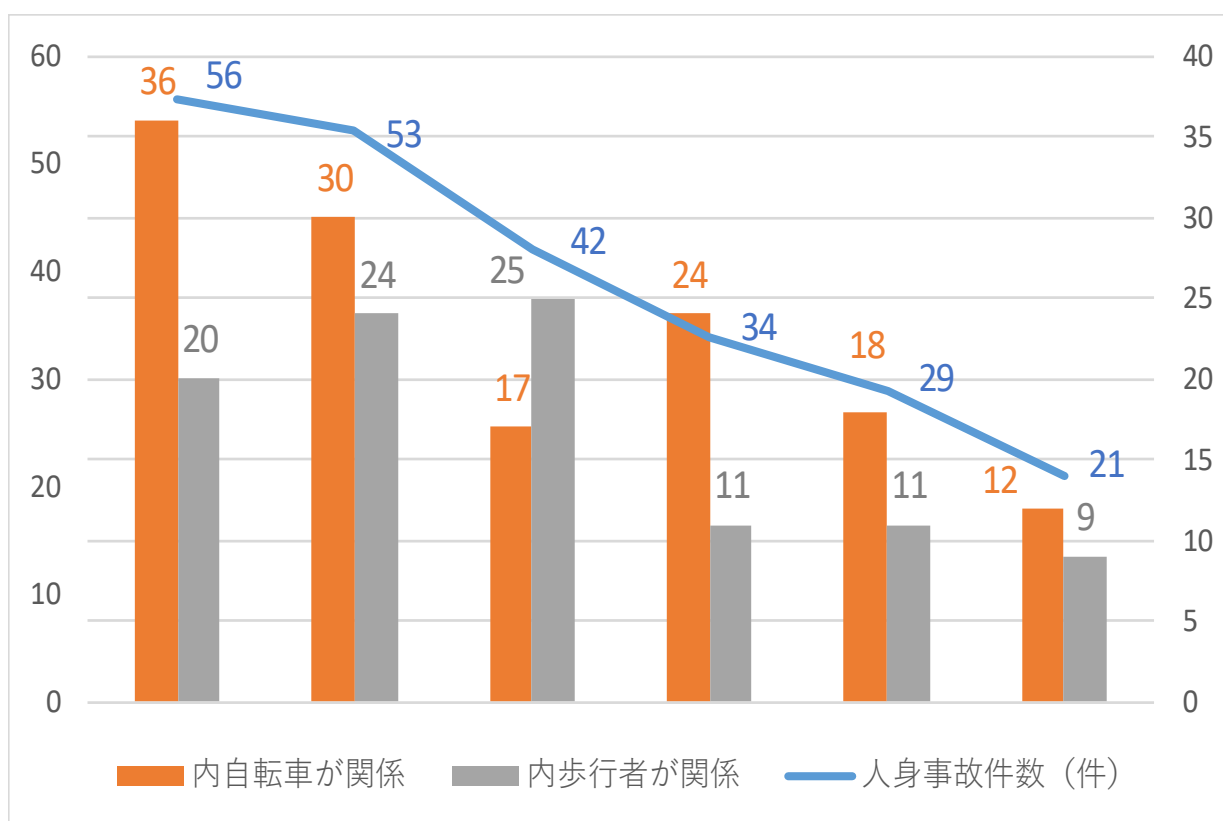
- ・ 横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされておらず、歩行中の死者も僅かではあるが発生している。

歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高める必要がある。人優先の考えの下、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、通学・通園路、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、歩道等の整備を始め、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。

- ・ 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周知を図るとともに、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。
- ・ 自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、自転車の点検・整備、「奈良県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（令和元年奈良県条例第17号。以下「自転車条

例」という。)により所有者等の加入が義務化された損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。また、事故被害軽減のため全ての年齢層へのヘルメット着用を推奨し、特に自転車条例により着用が努力義務となっている高齢者について着用の促進を図る。あわせて、駅前等における放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める。さらに、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あり、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭におけ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。

【表5】第10次交通安全計画期間中における桜井市内の交通事故負傷者数・重傷者数
(資料：奈良県警察)



(3) 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害者、子ども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。

生活道路の安全対策については、ゾーン30の整備は拡大しているが、ハンプ等の物理的デバイスの普及は進展していない。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ていく必要がある。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住民の関わりが重要であり、自治会等を交えた取組を進めるなど、その進め方に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) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第10次交通安全計画期間中を通じて得られた、交通事故の分析結果（発生地域、場所、形態等）に基づき、様々なリスク行動を分析し、対策に生かすための方策を具体化する必要がある。

(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進

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、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を推進する必要がある。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は、インターネット等を通じた情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民に関心を持ってもらい地域における安全安心な交通社会の形成について、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、市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からサポートしていく社会環境を関係機関・団体、交通ボランティア等の協働により形成し、交通安全活動に積極的に参加するよう促していく。

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。しかし、第10次交通安全計画期間中の奈良県における全死者数に占める歩行中及び自転車乗車中の死者数の割合は約43%となっており、桜井市においても令和2年に歩行者が道路を横断中の死亡事故が発生し、同様の傾向が見られることから、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。

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むこととする。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、高齢者や障害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・通園路、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を形成することとする。

ア 通学路等における交通安全の確保

通学・通園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、定期的な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、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、学校、教育委員会、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者、警察等の関係機関が連携し、キッズゾーンの設置等をはじめ、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進するとともに、より安全な通学・通園路の設定の検討を行う。

イ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

- (ア) 高齢者や障害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検討する。このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車マス等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。
- (イ) 高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の放置自転車等についても、桜井市自転車等の放置防止に関する条例に基づき撤去するなど道路環境の整備を図る。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。また高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路等の利用促進を図る。

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

(3) 高齢者等の移動手段の確保・充実

地域の移動ニーズに応じた交通サービスの実現に向け、県や交通事業者等と連携・協力し、高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する路線バスやコミュニティバスの運行ダイヤ・ルートの見直し、デマンド交通の導入、高齢者が使いやすいお得な交通バスの導入などの取り組みなど、利用者が公共交通を安心して快適に利用できる環境づくりに継続して取り組んでいく。

(4) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害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实

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、視覚障害者誘導用ブロックの整備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。

(5) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、警察と連携して交通規制や交通管制の内容について、常に点検・見直しを図るとともに、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、安全で円滑な交通流の維持を図る。

(6) 自転車利用環境の総合的整備

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。

自転車は、歩行者や自動車と並ぶ交通手段であり、また、子どもから高齢者に至るすべての市民にとって、日常生活から切り離すことができない交通手段である。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との原則に基づき、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等、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、鉄道の駅周辺等の放置自転車については、道路における安全かつ円滑な道路交通を阻害し、交通事故発生の一因となっていることから、桜井市では、「桜井市自転車等の放置防止に関する条例」により、ＪＲ・近鉄桜井駅周辺地域等を放置禁止区域に指定し、放置自転車を撤去措置を講じているが、引き続き、放置自転車の解消に向けた啓発と撤去等による取組を継続し、事故のない安全で安心な道路環境を保持していく必要がある。

(7) 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、風水害等の災害が発生した場合において、安全で安心な生活を支える道路交通の確保するとともに、被災地域の救援活動や救援物資の輸送に不可欠な緊急輸送道路について、その維持管理を行う国及び県との連携を図りながら市の防災拠点に接続する市道の整備を進める。

合わせて、災害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や道路斜面等の防災対策及び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。

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、地震計、交通監視カメラ、道路交通情報提供装置等の整備を図るとともに、インターネット等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。

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、人間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、子ども、高齢者、障害者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故の被害者及びその家族又は遺族の痛みを思いやり、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。

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。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、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いかし、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動が推進されるよう促す。

(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

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となる、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では、家庭及び関係機関団体等と連携を図りながら、日常の教育や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実施する。

実施にあたり、桜井交通安全母の会等のボランティアや警察署とも連携し、人形劇や寸劇、紙芝居等の幼児が興味をもつ視聴覚教材を用いて行い、更には、運動場や教室内で信号機や交通標識を配置した交差点や踏切を含めた模擬道路での体験型の交通安全教育を推進する。幼児の場合、特に保護者による交通安全教育が重要であり、桜井市では、それぞれの幼稚園や保育所に交通安全母の会の役員を選任していることから「交通安全は家庭から」をモットーに、役員を活動の中核として保護者による交通安全教育を推進する。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

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・団体等と連携を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全利用、危険の予測と回避、交通ルールを理解に重点指向した交通安全教育を推進する。

実施にあたり、桜井交通安全母の会等のボランティアや警察署等と連携し、運動場で信号機や交通標識を設置した交差点や踏切を含めた模擬道路において、「集団登下校要領」「安全な歩行と横断」「自転車の安全な走行」「自転車の点検」等といった体験型の交通安全教育を推進する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

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、必要な知識と技能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・団体等と連携を図り、学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全利用、自動車の特性、危険の予測と回避、交通標識の理解、負傷者の応急救護等について重点的に交通安全教育を推進する。

実施にあたり、一般財団法人奈良県交通安全協会桜井支部協会（以下、「安協桜井支部」という。）等の交通ボランティアや警察署等と連携し、自転車シミュレーター等の体験型の視聴覚教材を用いた実践的な交通安全教育を推進する。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

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、必要な知識と技能を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど、責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携を図り、学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、負傷者の応急救護等について、更に理解を深めさせるための交通安全教育を推進する。また、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、自動車教習所をはじめとした安全運転を推進する機関などと連携しながら、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、実技指導などを含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

運転者の社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に、危険の予測と回避の能力向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とする。

成人運転者に対しては、死亡や重傷事故の危険性が極めて高い飲酒運転の防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの着用など、交通ルールの遵守、また、高齢者や子どもを交通事故から守るという思いやりのある運

転といった交通マナーの向上などについて重点的に交通安全教育を推進する。

このような交通安全教育の実施にあたり、青少年、中高年、性別及び職業など、それぞれの生活環境や境遇等といった特徴に応じた効果的な交通安全教育を検討の上、実施する必要がある。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

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為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させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を効果的なものとするためには、参加・体験・実践型の交通安全教育が必要であり、自動車教習所と連携して高齢者を対象としたドライバーズスクール、反射材を実際に身に付けてその効果を体験する講習会、歩行シミュレーターを用いた歩行横断訓練等の交通安全教育を推進する。この場合、高齢者の自発的な参加の促進に努める。

また、桜井交通安全母の会や安協桜井支部等のボランティア団体や警察署などと連携して、高齢者の世帯をそれぞれ訪問し、高齢者が関係する交通事故発生状況等の交通情勢の情報発信、交通事故防止要点の教示等といった個別指導を通じての交通安全教育を推進する。

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

警察署や交通安全関連団体等と連携して、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た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、外国人の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

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及び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、市民全体の運動として、桜井市交通対策協議会、桜井交通安全母の会及び奈良県交通安全協会桜井支部等の交通安全関連ボランティア団体、警察署等の関係機関・団体が連携を図り、交通安全運動を組織的かつ継続的に展開する。

交通安全県民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住民に周知することにより、市民参加・体験・実践型の交通安全運動の充実を図るとともに、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、事故実態や住民、交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に配慮する。

イ 自転車の安全利用の推進

自転車乗車中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、「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）を活用するなど、歩行者や他の車両に配慮した自転車の正しい乗り方や、自転車利用の正しいルールについての周知徹底を図る。

特に、自転車の歩道通行時のルールや、乗車中におけるスマートフォン等のモバイル機器の操作及び画面の注視、イヤホン使用の危険性等について注意喚起を行うとともにヘルメット着用による頭部保護の重要性や被害軽減効果についての啓発を図る。さらに、薄暮の時間帯から夜間における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必要がある。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、損害賠償責任保険等への加入についても促進する。

【表6】「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）

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1 自転車は、車道が原則、歩道は例外2 車道は左側を通行3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行4 安全ルールを守る<ul style="list-style-type: none">・飲酒運転、二人乗り、並進の禁止・夜間はライトを点灯・交差点での信号遵守と一時停止、安全確認5 子どもはヘルメットを着用 |
|---|

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、交通安全教育を推進する。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。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、歩行者が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する。

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。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

【表 7】令和 2 年シートベルト着用率全国調査結果（資料：日本自動車連盟・警察庁）

調査対象	一 般 道			高速道路等（自専道を含む）		
	運転者	助手席	後部座席	運転者	助手席	後部座席
奈 良 県	99.1%	96.5%	54.6%	99.3%	97.7%	84.4%
全 国	99.0%	96.5%	40.3%	99.7%	98.5%	75.8%

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、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。不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。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。

カ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ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を推進する。また、桜井交通安全母の会等のボランティアによる街頭啓発活動時に、反射材や自発光式ライトを啓発物品として配布し、普及の促進を図る。

キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、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やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、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」という県民の規範意識の確立を図る。

ク 効果的な広報の実施

交通事故発生状況や、交通安全イベント（施策や行事等）の周知をはじめとする交通安全に関する広報は、市民が交通事故の情勢を正しく理解し、それを念頭においた

交通行動を実践するためにも、必要不可欠な方策である。交通安全に関する情報や交通事故発生状況等を、引き続き桜井市の公式ホームページや月刊広報誌「わかざくら」に掲載するほか、桜井交通安全母の会が発行する「桜交母だより」への掲載にも工夫を凝らすなど、各種媒体を通じた情報発信による交通安全教育を推進する。

- (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用中の事故実態の広報を積極的に行う。
- (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、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。
- (ウ) 二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、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の重要性について周知を図る。

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、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図る。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、高齢者や障害者、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向上を図る。さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

4 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、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。交通事故現場等における負傷者の救護についてはバイスタンダー（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、適切な救命処置、特に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について、学校・自治会・行政機関等のあらゆる枠組みを通じて、参加・体験型の講習会や情報発信による啓発活動を推進し、救助・救急活動の充実に図る。

5 交通事故被害者支援の充実と推進

交通事故の被害者及びその家族又は遺族は、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の被害者及びその家族又は遺族を支援することは極めて重要である。

交通事故被害者等に対する援助措置として、桜井市交通遺児奨学援助金制度をはじめ、交通遺児育英会による交通遺児奨学生制度等による支援を適切に実施し、交通事故被害者等の支援を行うとともに、警察署で実施される捜査や刑事手続きの流れ等について、警察被害者支援担当者と連携し、被害者等の精神的負担等の低減に努めるとともに、奈良県で開設している「交通事故相談所」とも連携しながら被害者支援の充実を図る。

6 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・車の三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、三要素それぞれの関連分野における研究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。

このため、道路交通の安全に関する研究の推進を図るとともに、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図り、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。

第2章 踏切道における交通の安全

1. 踏切事故のない奈良県を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない奈良県を目指す。

2. 踏切道における交通の安全についての目標

踏切事故件数ゼロを目指す。

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

<対策の2本柱>

- ① 交通規制の実施
- ② 踏切道についての安全教育の推進

第1節 踏切事故のない桜井市を目指して

I 桜井市内における踏切事故の状況等

桜井市内における鉄道は、近鉄大阪線及びJR桜井線（愛称：万葉まほろば線）の2路線がある。

踏切事故は、長期的には減少傾向にあり、第10次交通安全計画期間中の5年間は、桜井市内での踏切事故の発生はなかった。しかし、一方では、踏切事故は全国の鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良の余地がある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総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない桜井市を目指す。

II 桜井市交通安全基本計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力の下、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、引き続き「踏切事故件数ゼロを目指す」ものとする。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、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。そのため、構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規制等の対策を実施すべき余地のある踏切道については、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元に基づく対策実施状況や対策の効果等を踏まえ、道路管理者と鉄道事業者が協力し効果的な対策を講じていく必要がある。

これらの対策が、高齢者等の歩行者の安全や渋滞の軽減による交通の円滑化等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、総合的な対策を推進するものとする。

II 講じようとする施策

1 交通規制の実施

各踏切道の遮断時間や道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路の有無等を勘案し、必要に応じて警察署とも協議を行い、自動車通行止め、大型車通行止め、一方通行等の交通規制を実施し踏切道の安全を確保していく。

2 踏切道についての安全教育の推進

踏切事故は、警報器吹鳴時の直前横断や誤った運転操作による落輪等、一時停止による安全確認不足や踏切内への無理な侵入に起因するものが多いことから、自動車の運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、踏切事故の危険性を啓発するとともに、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必要がある。

このため、桜井交通安全母の会等のボランティアや警察署等の関係団体と連携して、広報活動を強化するとともに、学校等における交通安全教室では、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。



桜井市