（案）

# 四 万 十 市 交 通 安 全 計 画

# 第 12 次

（令和８年度～令和１２年度）

四 万 十 市 交 通 安 全 対 策 会 議

# ま　え　が　き

四万十市では、交通安全対策の総合的で計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づき、昭和 46 年度以降、11 次にわたる「四万十市交通安全計画」を作成し、国、県、市並びに民間団体等が一体となって、交通安全対策を推進してきました。

その結果、道路交通事故発生件数をみると、平成 15 年の 228 件をピークに年々減少し、令和７年には 27 件にまで減少しました。このことは関係機関・団体はもとより、市民一人ひとりが交通安全活動に積極的に取り組んできた成果が表れたものといえます。

しかしながら、令和７年度においても、発生した交通事故のうち 65 歳以上の高齢者による事故件数は約半数以上を占めているなど予断を許さない状況にあります。

一方、踏切道を含めた鉄道交通の分野では、事故件数は長期的に少ない状況にあるものの、ひとたび事故が発生した場合には、重大な事故となるおそれがあります。

交通安全の実現は、行政や関係団体のみで成し得るものではなく、市民一人ひとりが常に意識して取り組まなければならない重要な課題であり、人命尊重の理念のもとに交通事故のない地域社会をめざして、総合的で計画的な交通安全対策全般にわたる施策の大綱を定め、これに基づいた取組を市民の理解と協力のもとに実施していかなければなりません。また、本市では総人口に対する高齢者の割合は年々増加しております。よって、今後も高齢者が関係する事故の割合の増加が見込まれるため、引き続き高齢者の交通事故防止に重点を置いた取組が必要です。

第 12 次四万十市交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 26 条第１項の規定により、高知県交通安全計画に基づき、令和 12 年度までの５年間に四万十市において講ずべき陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものです。

この交通安全計画に基づいて、関係行政機関、民間団体等と相互に連携を図り、交通の状況や地域の実情にあった交通安全に関する取組を具体的に定め、相互に連携を図りながら、これを強力に実施していくこととします。

令和　年　月

四万十市交通安全対策会議

# 目　　次


計画の基本的な考え方…… 1
第12次四万十市交通安全計画体系図…… 3
第１部　道路交通の安全…… 4
　第１章　道路交通事故のない社会を目指して…… 5
　第２章　道路交通の安全についての目標…… 6
　　第１節　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　交通死亡事故の特徴…… 9
　　　３　道路交通事故の今後の見通し…… 10
　　第２節　道路交通事故の抑止目標…… 10
　第３章　道路交通の安全についての対策…… 11
　　第１節　今後の道路交通安全対策を考える視点…… 12
　　　１　高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策… 12
　　　２　こどもの安全確保のための環境整備…… 13
　　　３　歩行者の安全確保のための意識変容…… 14
　　　４　自転車の安全確保のための法令順守と通行環境の整備…… 14
　　　５　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令順守の徹底と安全対策の推進 …… 15
　　　６　生活道路における歩行者等の安全確保…… 15
　　　７　外国人の交通安全対策の推進…… 16
　　　８　交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進…… 16
　　　９　地域が一体となった交通安全対策の推進…… 16
　　　10　先端技術の活用推進…… 16
　　第２節　実施すべき取組…… 17
　　　１　道路交通環境の整備…… 17
　　　（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…… 17
　　　　ア　生活道路における交通安全対策の推進…… 17
　　　　イ　通学路等の歩道整備等の確保…… 18
　　　　ウ　高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備…… 18
　　　（２）幹線道路における交通安全対策の推進…… 18
　　　　ア　事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進…… 18
　　　　イ　事故危険箇所対策の推進…… 18
　　　　ウ　幹線道路における交通規制…… 18
　　　　エ　重大事故の再発防止…… 19
　　　　オ　適切に機能分担された道路網の整備…… 19
　　　　カ　道路の改築等による交通事故対策の推進…… 19
　　　（３）無電柱化の推進…… 19

（４）交通安全施設等の整備…… 19
（５）効果的な交通規制の推進…… 20
（６）自転車利用環境の総合的整備…… 20
ア　安全で快適な自転車利用環境の整備…… 20
（７）ＩＴＳの活用…… 20
（８）交通需要マネジメントの推進…… 21
ア　公共交通機関利用の促進…… 21
（９）総合的な駐車対策の推進…… 21
(10) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備…… 21
ア　道路の使用及び占用の適正化等…… 21
イ　こどもの遊び場等の確保…… 21
ウ　道路法に基づく通行の禁止または制限…… 22
２　交通安全思想の普及徹底…… 22
（１）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進…… 22
ア　幼児に対する交通安全教育…… 22
イ　児童・生徒に対する交通安全教育…… 22
ウ　成人に対する交通安全教育…… 23
エ　高齢者に対する交通安全教育…… 24
オ　障害者に対する交通安全教育…… 24
カ　外国人に対する交通安全教育…… 25
（２）効果的な交通安全教育の推進…… 25
（３）交通安全に関する普及啓発活動の推進…… 25
ア　交通安全運動の推進…… 25
イ「高知の交通マナーをよくする運動」の推進…… 25
ウ　歩行者の安全確保…… 26
エ　自転車の安全利用の推進…… 26
オ　自動車（二輪車を含む。）の安全運転…… 27
カ　新しい小型モビリティの安全対策…… 28
キ　効果的な広報の実施…… 28
（４）交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進…… 29
ア　市民憲章推進協議会の充実…… 29
イ　交通安全指導員会の充実強化…… 29
ウ　交通安全母の会との連携…… 29
エ　地域交通安全活動推進員協議会との連携…… 30
オ　自動車運転関係団体との連携…… 30
カ　若年層など幅広い世代が参加した活動の推進…… 30
３　安全運転の確保…… 31
（１）高齢運転者に対する啓発・支援…… 31
ア　高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用啓発…… 31
イ　運転免許返納支援制度の推進…… 31

（２）事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進…… 31
４　車両の安全性の確保…… 31
（１）自転車の安全性の確保…… 31
ア　ヘルメットの着用促進…… 31
イ　点検整備等の指導を受ける気運の醸成…… 32
ウ　反射材用品等の使用促進…… 32
エ　損害賠償責任保険等への加入促進…… 32
オ　駆動補助機付自転車の正しい利用等の周知…… 32
（２）車両の不正改造の防止等…… 32
５　道路交通秩序の維持…… 32
（１）交通の指導取締りの強化等…… 33
（２）暴走族等対策の推進…… 33
ア　暴走族追放気運の高揚及び学校等における青少年の指導の充実… 33
イ　暴走行為をさせないための環境づくり…… 33
６　救助・救急活動の充実…… 34
（１）救助・救急体制の整備…… 34
ア　多数傷者発生時における救助・救急体制の充実…… 34
イ　心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進…… 34
ウ　救急救命士の養成・配置等の促進…… 34
エ　救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実…… 35
７　被害者支援の充実と推進…… 35
（１）交通事故被害者支援制度の周知徹底…… 35
８　南海トラフ地震などの災害に備えた道路交通の安全の確保…… 35
（１）災害に備えた道路交通環境の整備…… 35
ア　災害に備えた道路の整備…… 35
イ　災害に強い交通安全施設等の整備…… 35
ウ　災害発生時における交通規制…… 36
エ　災害時の交通需要マネジメント…… 36
オ　災害発生時における情報提供の充実…… 36
第２部　鉄道交通の安全…… 37
第１章　鉄道事故のない社会を目指して…… 38
第１節　鉄道事故の状況等…… 38
１　鉄道事故の状況…… 38
第２節　鉄道事故の抑止目標…… 38
第２章　鉄道交通の安全についての対策…… 39
第１節　今後の鉄道交通安全対策を考える視点…… 39
第２節　実施すべき取組…… 39
１　鉄道交通環境の整備…… 39
（１）鉄道施設等の安全性の向上…… 39
（２）運転保安設備等の整備…… 39
２　鉄道交通の安全に関する知識の普及…… 39

３　鉄道の安全な運行の確保･･････････････････････････････････ 40
（１）運転士の資質保持･････････････････････････････････････ 40
（２）安全上のトラブル情報の共有・活用･･････････････････････････ 40
（３）気象情報等への適切な対応･･･････････････････････････････ 40
（４）大規模な事故等が発生した場合の適切な対応･････････････････････ 40
４　鉄道車両の安全性の確保･･････････････････････････････････ 41
５　救助・救急活動の充実････････････････････････････････････ 41
６　被害者支援の推進･･････････････････････････････････････ 41
第３部　踏切道における交通の安全･････････････････････････････････ 42
第１章　踏切事故のない社会を目指して････････････････････････････ 43
第１節　踏切事故の状況等･････････････････････････････････ 43
１　踏切事故の状況･････････････････････････････････････ 43
２　近年の踏切事故の特徴･････････････････････････････････ 43
第２節　踏切事故の抑止目標････････････････････････････････ 43
第２章　踏切道における交通の安全についての対策････････････････････ 44
第１節　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点････････････････ 44
第２節　実施すべき取組･･････････････････････････････････ 44

参考資料････････････････････････････････････････････････ 45
１　交通安全対策基本法（抜粋）･･････････････････････････････ 46
２　四万十市交通安全対策会議条例･････････････････････････････ 47
３　四万十市交通安全対策会議委員名簿････････････････････････････ 48
４　四万十市交通安全計画啓発活動推進体制図･･････････････････････ 49

# 計画の基本的な考え方

## １　交通事故のない安全・安心な四万十市を目指して

本市は、人口減少、高齢化が進みこれに伴う経済規模の縮小や過疎化の進展など様々な課題に直面しています。そうした中、真に豊かで活力ある社会を構築していくためには、安全で安心して暮らせる社会を構築することが極めて重要です。

交通事故により被害者となる数は、災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことから、交通安全の確保は、安全で安心して暮らせる社会の実現を図っていくための重要な要素のひとつです。

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・経済的損失を考え合わせ、究極的には「交通事故のない安全・安心な四万十市」を目指します。

## ２　人優先の交通安全思想

道路交通においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通において、高齢者、障害者、こども、歩行者等の交通弱者の安全を一層確保する必要があります。他者への配慮や思いやりを欠くことなく、「人優先」の交通安全思想を基本として、あらゆる施策を推進します。

## ３　少子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の防止が喫緊の課題です。また、事業用自動車や鉄道交通においても、少子高齢化の進行に伴い運転手の担い手が減少していくといった問題に向き合う必要があり、地域で高齢者が自動車に頼らず自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となっています。

このように高齢化の進展に伴い生じ得る、様々な交通安全の課題を解決していくことが不可欠となります。

こどもから高齢者に至るまで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」を全ての交通の関係者の連携によって、構築することを目指します。

## ４　計画の位置づけ

この計画は、県が作成した第 12 次高知県交通安全計画に基づいて、四万十市内における陸上交通の安全に関する取組を総合的かつ計画的に実施するため、令和８年度から令和 12 年度までの５年間に実施すべき取組を定めたものです。

計画においては、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通について、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために実施すべき取組を明らかにします。

## ５　取組に当たっての基本的な考え方

交通社会を構成する三要素（「人間」、「交通機関」、「交通環境」）ごとに計画期間内に実施すべき取組内容を策定し、市民の理解と協力のもとに、強力に推進していきます。

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

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

# 第 12 次四万十市交通安全計画体系図

**交通事故のない安全・安心な四万十市の実現**

| 【目標と視点】 | 【対策の柱】 | 【重点的な取組】 |
|---|---|---|
| **道路交通の安全**<br>【目標】<br>・令和 12 年までに交通事故死者数年間ゼロ<br>【視点】<br>・高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策<br>・こどもの安全確保のための環境整備<br>・歩行者の安全確保のための意識変容<br>・自転車の安全確保のための法令順守と通行環境の整備<br>・特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令順守の徹底と安全対策の推進<br>・生活道路における歩行者等の安全確保<br>・外国人の交通安全対策の推進<br>・交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進<br>・地域が一体となった交通安全対策の推進<br>・先端技術の活用推進 | 1 道路交通環境の整備 | ≪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≫<br>●生活道路や通学路等における歩道整備の推進<br>●高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備及びバリアフリー化<br>≪幹線道路における交通安全対策の推進≫<br>●事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進<br>●道路の改築等による交通事故対策の推進<br>≪自転車利用環境の総合的整備≫<br>●安全で快適な自転車利用環境の整備 |
| | 2 交通安全思想の普及徹底 | ≪段階的かつ体系的な交通安全教育の推進≫<br>●成長段階や特性に応じた交通安全教育の推進<br>≪交通安全に関する普及啓発活動の推進≫<br>●歩行者の安全確保<br>●自転車の安全利用の推進（自転車の交通マナーの向上）<br>◎自動車（二輪車を含む。）の安全運転<br>●効果的な広報の実施<br>≪交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進≫<br>●民間団体、自動車運転関係団体等の連携<br>●若年層など幅広い世代が参加した活動の推進 |
| | 3 安全運転の確保 | ≪運転者教育等の充実≫<br>●運転者の交通マナー向上<br>●高齢者運転免許返納支援制度の推進<br>●事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進 |
| | 4 車両の安全性の確保 | ≪車両の安全性の確保≫<br>●自転車の安全性の確保<br>●車両の不正改造の防止等 |
| | 5 道路交通秩序の維持 | ≪交通の指導取締りの強化等≫<br>●重大事故に直結する違反に重点を置いた指導取締りの推進<br>●自転車利用者に対する指導取締りの推進 |
| | 6 救助・救急活動の充実 | ≪救助・救急体制の整備≫<br>●救急医療機関の協力体制の確保等 |
| | 7 被害者支援の充実と推進 | ≪交通事故被害者支援制度の周知徹底≫<br>●交通事故被害者支援制度の周知徹底 |
| | 8 南海トラフ地震などの災害に備えた道路交通の安全の確保 | ≪災害に備えた道路交通環境の整備≫<br>●災害に備えた道路の整備、交通安全施設等の整備<br>◎災害発生時における交通規制、交通需要マネジメント<br>●災害発生時における情報提供の充実 |
| **鉄道交通の安全**<br>【目標】<br>・運転事故件数ゼロの継続<br>【視点】<br>・重大な列車事故の未然防止<br>・利用者等の関係する事故の防止 | 1 鉄道交通環境の整備<br>2 鉄道交通の安全に関する知識の普及<br>3 鉄道の安全な運行の確保<br>4 鉄道車両の安全性の確保<br>5 救助・救急活動の充実<br>6 被害者支援の推進 | |
| **踏切道における交通の安全**<br>【目標】<br>・踏切事故件数ゼロの継続<br>【視点】<br>・それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進 | 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置 | |

◎は項目新設

# 第１部　道路交通の安全

## １　交通事故のない安全・安心な四万十市をめざして

○　人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない四万十市をめざす。

○　今後も、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても更に積極的に取り組む。

## ２　道路交通の安全についての第 12 次計画の目標

**令和 12 年までに交通事故死者数年間ゼロ**

## ３　道路交通安全についての対策

**＜10 の視点＞**

① 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策
② こどもの安全確保のための環境整備
③ 歩行者の安全確保のための意識変容
④ 自転車の安全確保のための法令順守と通行環境の整備
⑤ 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令順守の徹底と安全対策の推進
⑥ 生活道路における歩行者等の安全確保
⑦ 外国人の交通安全対策の推進
⑧ 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
⑨ 地域が一体となった交通安全対策の推進
⑩ 先端技術の活用推進

**＜８つの柱＞**

１　道路交通環境の整備
２　交通安全思想の普及徹底
３　安全運転の確保
４　車両の安全性の確保
５　道路交通秩序の維持
６　救助・救急活動の充実
７　被害者支援の充実と推進
８　南海トラフ地震などの災害に備えた道路交通の安全の確保

# 第１章　道路交通事故のない社会を目指して

人命尊重の理念に基づき、究極的に、交通事故のない社会を実現するためには、全ての人々が相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成が必要である。

本市では、交通事故の件数、負傷者は近年着実に減少しており、令和５年には事故件数が 20 件を下回ったが、翌年には増加に転じている。死者についても減少傾向に推移しており、次世代を担うこどものかけがえのない命を守るとともに、今後も続くことが予想されている少子高齢化の進行に適切に対処するため、第 12 次四万十市交通安全計画においても引き続き、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に対策を推進する必要がある。

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、住民が交通安全に関する各種活動の計画・実行・評価の各場面に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。

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

# 第２章　道路交通の安全についての目標

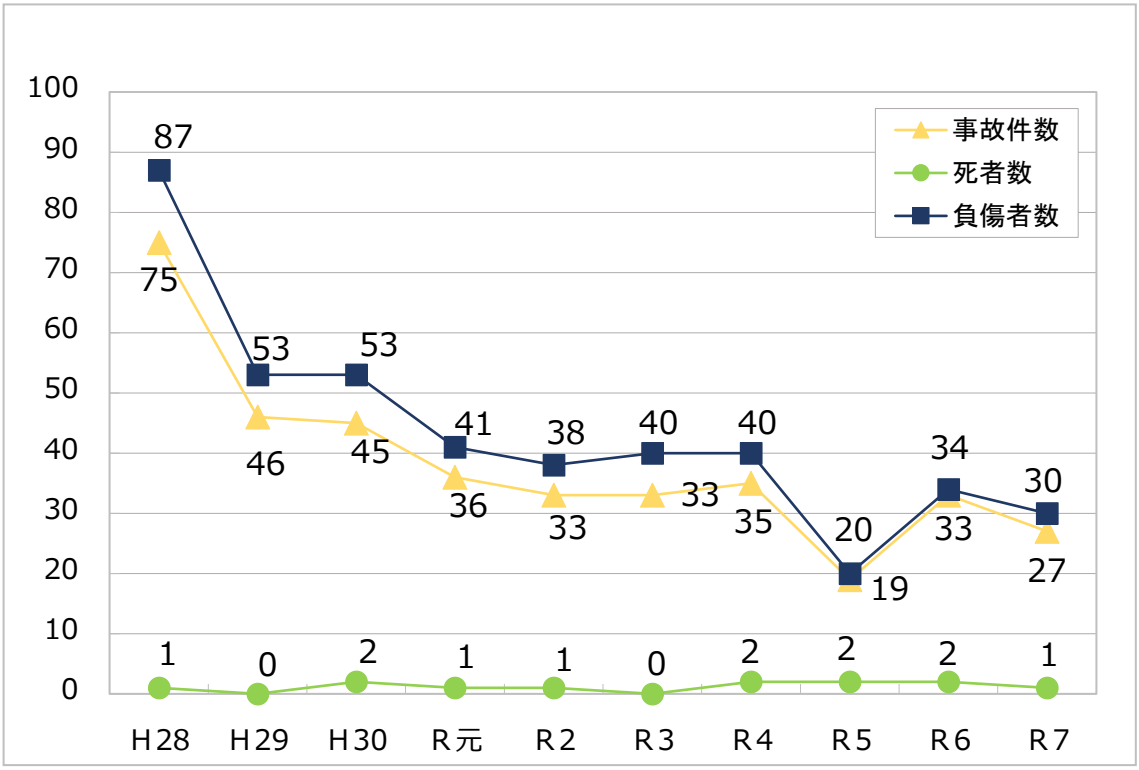
## 第１節　道路交通事故の現状と今後の見通し

### １　道路交通事故の現状

本市の過去 10 年間にわたる交通事故件数は、平成 28 年の 75 件から減少傾向で推移し、令和５年には 19 件にまで減少しており、第 10 次計画以降の 10 年間の負傷者数は平均で約 44 人程度の状態にある。

ここ 10 年間の交通事故による死者数は平均 1.2 人程度と小幅に推移しており、令和３年は死亡事故が発生しなかったものの、第 11 次四万十市交通安全計画における「令和７年までに年間交通事故死者数をゼロとする」という目標は達成できなかった。

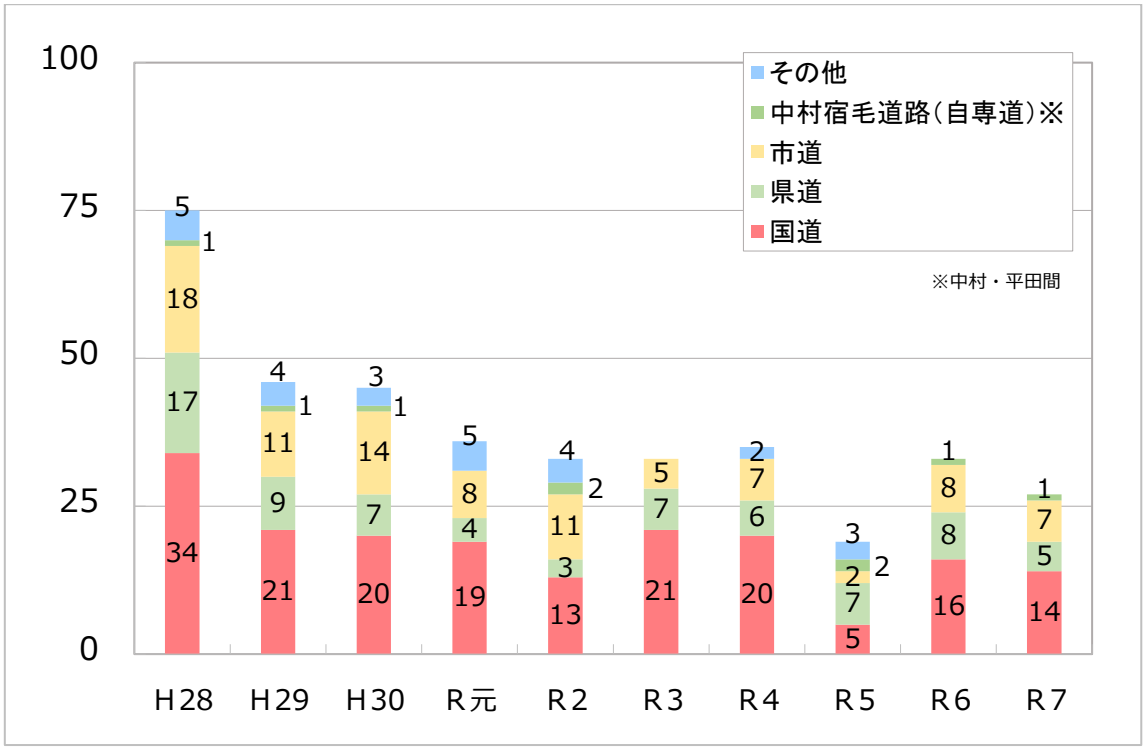
［参考］四万十市の交通事故の推移




（高知県交通安全白書：市町村別発生状況より）

道路別の交通事故件数では、10年間の平均で国道が約５割を占めており、市道が約２割、県道が約２割、中村宿毛線及びその他が約１割となっている。

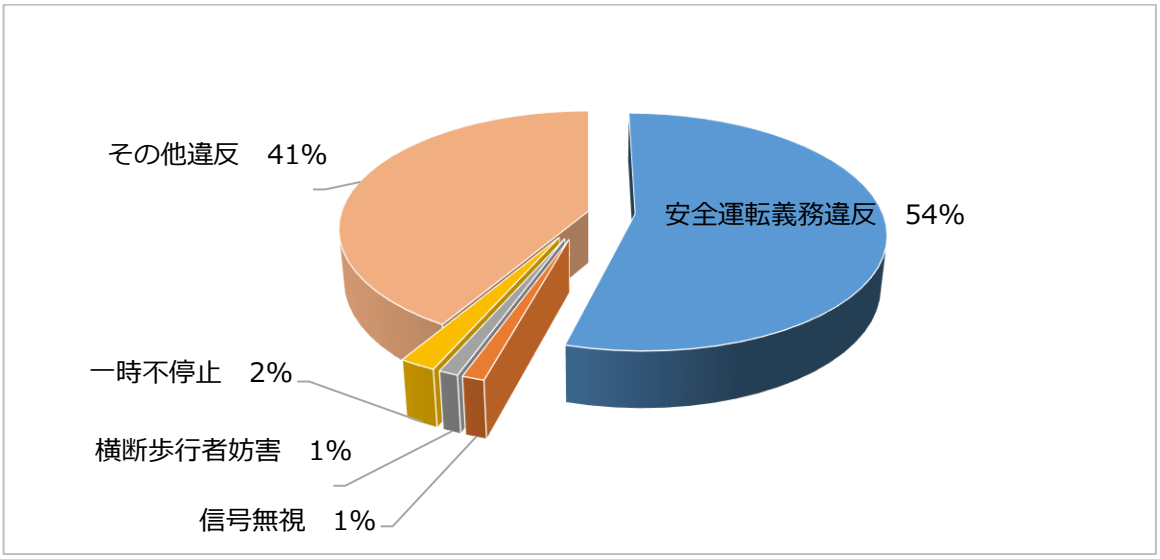
［参考］道路別発生状況




（※中村警察署資料より）

車両等が第一当事者である交通事故においては、前方不注視などによる安全運転義務違反による事故が５割以上を占めており、ドライバーの運転マナー・モラルの欠如に起因するものも多いと考えられる。

［参考］原因別発生状況　※中村署管内（H28～Ｒ７）

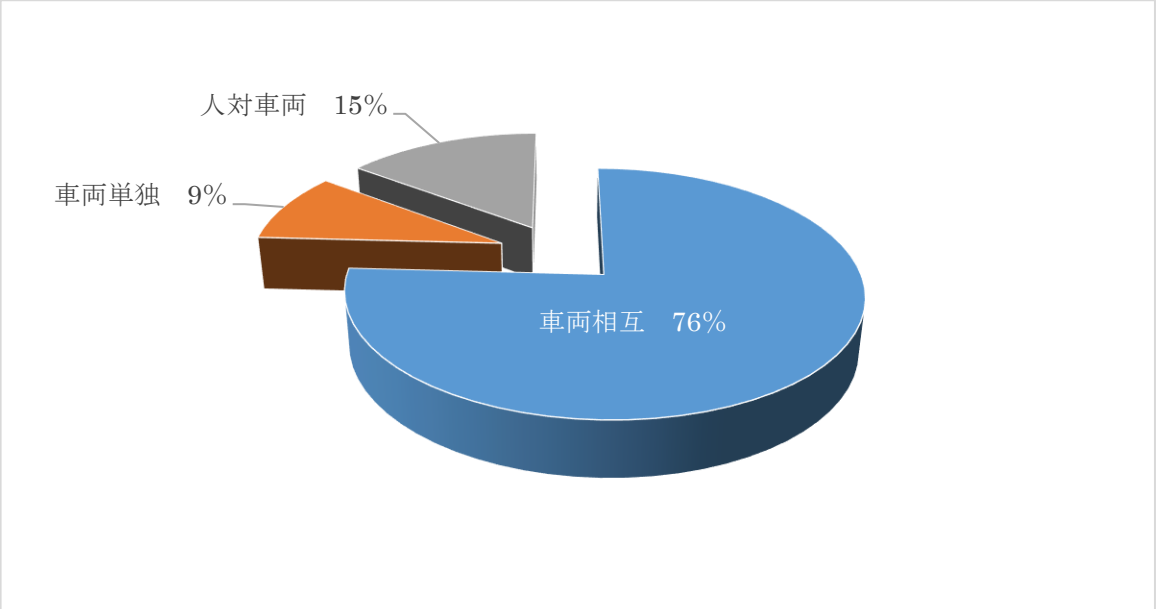



（※中村警察署資料より）

車両相互による事故が約８割を占め、追突、その他の事故が多い。

また、車両単独ではその他の事故、人対車両においては、道路横断中による事故が多くなっている。

［参考］事故類型別発生状況　※中村署管内（H28～Ｒ７）



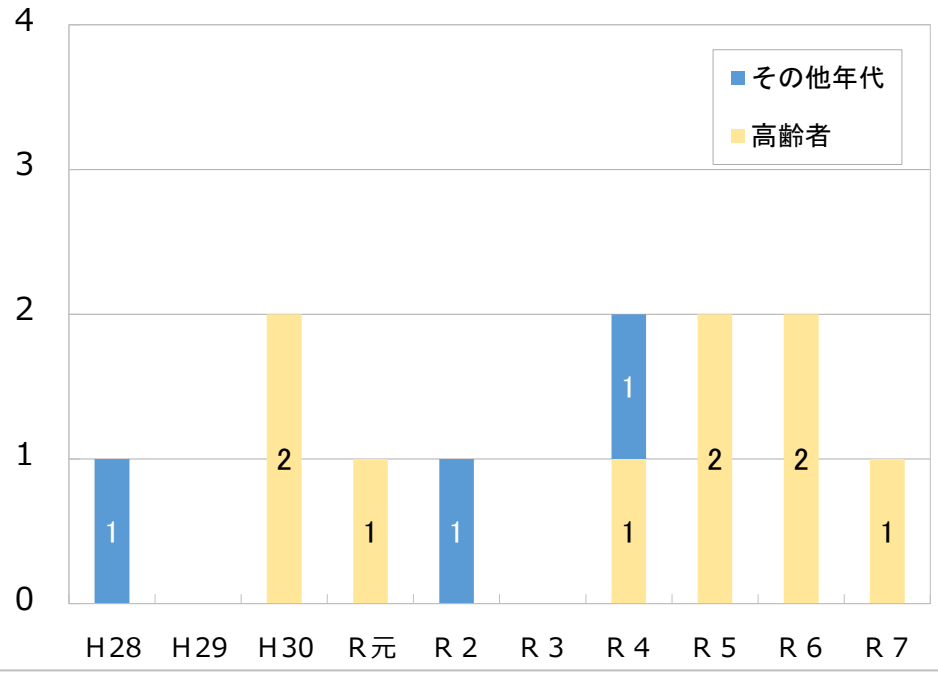

（※中村警察署資料より）

## 2　交通死亡事故の特徴

本市における過去 10 年の交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

（１）　年代別では65歳以上の高齢者が多くを占めている。

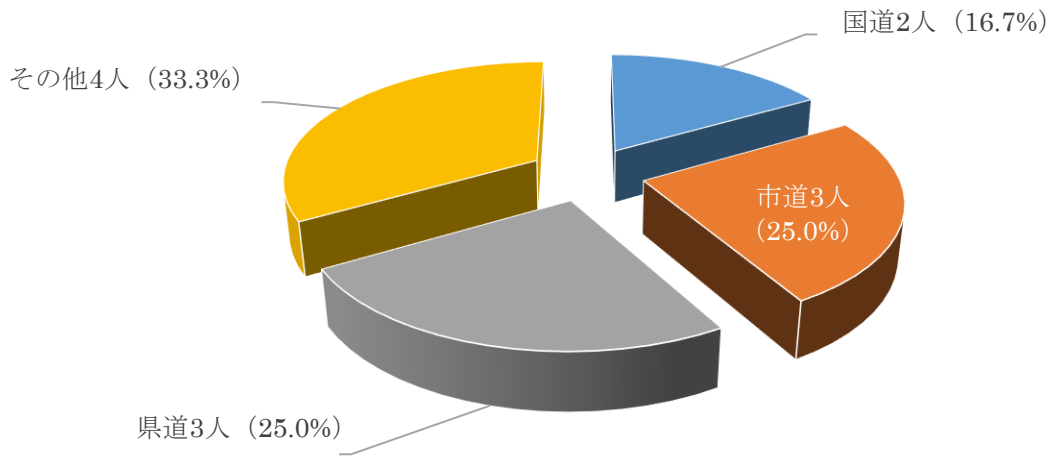
［参考］四万十市の交通事故死者数




（※中村警察署資料より）

（２）　道路別では国道と市道での死亡者数は約４割を占めている。

［参考］四万十市の道路別発生状況（死者数）※H28～Ｒ７

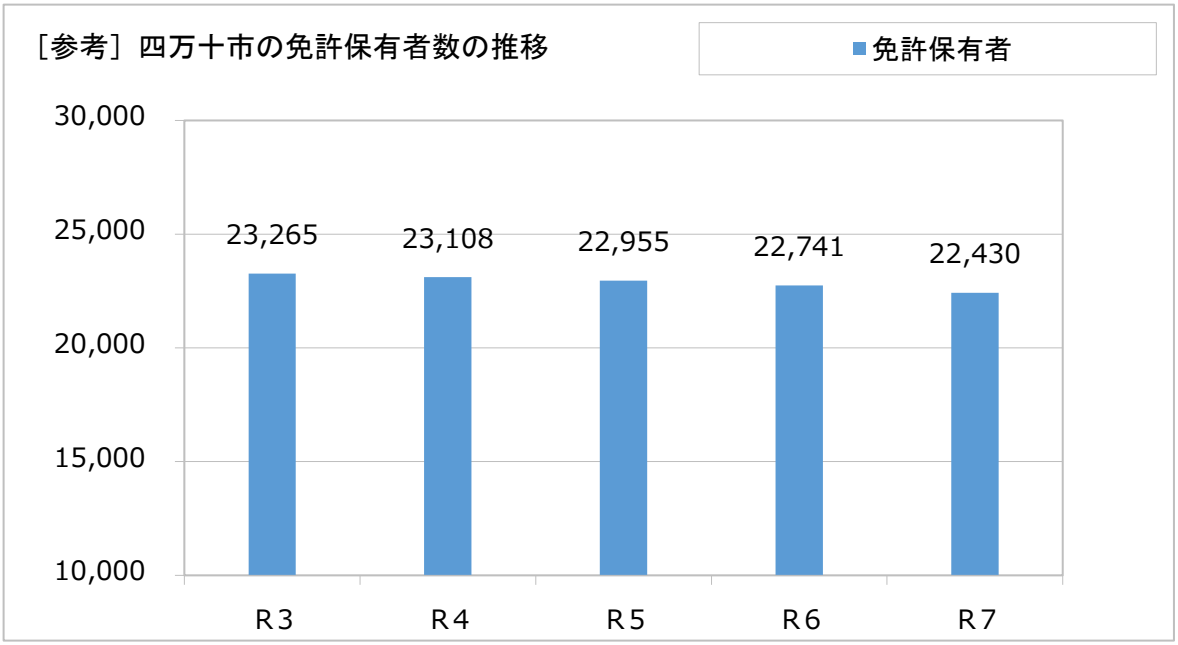



（※中村警察署資料より）

## ３　道路交通事故の今後の見通し

本市の道路交通を取り巻く状況は、少子高齢化に伴い、運転免許保有者数及び車両保有台数については、今後も減少することが見込まれる。

また、令和７年12月末時点での高齢者の免許保有者数は8,337名と、免許保有者の約４割をしめており、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者の増加に伴い、これまで同様に高齢者が関係する事故の割合の増加傾向が見込まれる。




| 項目 | 区分 | R３ | R４ | R５ | R６ | R７ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 人　口<br>（12/31 時点） | 四万十市 | 32,904 | 32,463 | 31,941 | 31,426 | 30,927 |
| | うち高齢者 | 12,094 | 11,907 | 11,924 | 11,893 | 11,826 |
| | 高齢者割合 | 36.7% | 36.6% | 37.3% | 37.8% | 38.2% |
| 免許保有者数 | 四万十市 | 23,265 | 23,108 | 22,955 | 22,741 | 22,430 |

## 第２節　道路交通事故の抑止目標

［数値目標］　令和12年までに年間交通事故死者数ゼロ

交通事故による死者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最優先の目標であることから、本計画期間中においてはこのことをめざすものとし、第３章第２節に掲げる取組について積極的に推進する。

# 第３章　道路交通の安全についての対策

近年、道路交通事故の発生件数及び道路交通事故による死者数、負傷者数が減少していることを考慮すると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。しかしながら死亡事故における高齢者の割合が高水準で推移しており、今後も引き続き、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

対策の実施にあたっては、次の 10 個の視点

1　高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策
2　こどもの安全確保のための環境整備
3　歩行者の安全確保のための意識変容
4　自転車の安全確保のための法令順守と通行環境の整備
5　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令順守の徹底と安全対策の推進
6　生活道路における歩行者等の安全確保
7　外国人の交通安全対策の推進
8　交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
9　地域が一体となった交通安全対策の推進
10　先端技術の活用推進

に基づき、

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　南海トラフ地震などの災害に備えた道路交通の安全の確保

といった８つの柱を基本として、交通安全対策を実施する。

## 第１節　今後の道路交通安全対策を考える視点

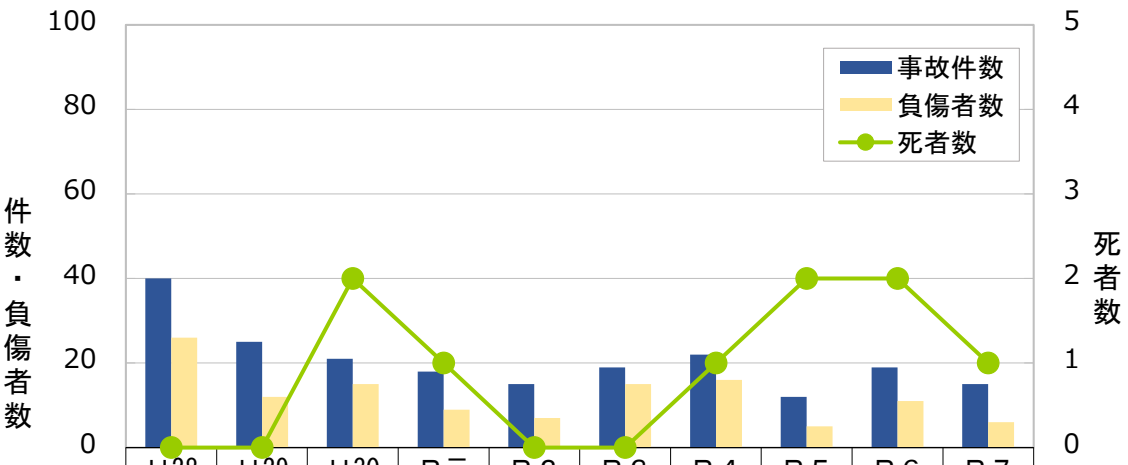
### １　高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

本市における令和８年４月１日現在（住民基本台帳）の人口は 30,619 人、高齢者人口は 11,777 人で、高齢化率は 38.5%となっている。少子高齢化が進展する中 65 歳以上の高齢化率は益々高くなることが予想される。高齢化が進展する本市では、高齢者が安全かつ安心して外出したり、移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

本市での高齢者にかかる交通事故の状況は、交通事故死者数に占める割合が高い状況にある。

このため、高齢者の交通事故対策を考える上では、多様な高齢者の実像を踏まえた対策を推進すべきであり、高齢者に対して、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者・自転車運転者、または運転者としての交通行動に及ぼす影響について理解を深めるとともに、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

**[参考]高齢者の交通事故の状況**




| | H28 | H29 | H30 | R元 | R２ | R３ | R４ | R５ | R６ | R７ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 事故件数 | 40 | 25 | 21 | 18 | 15 | 19 | 22 | 12 | 19 | 15 |
| 負傷者数 | 26 | 12 | 15 | 9 | 7 | 15 | 16 | 5 | 11 | 6 |
| 死者数 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 1 |

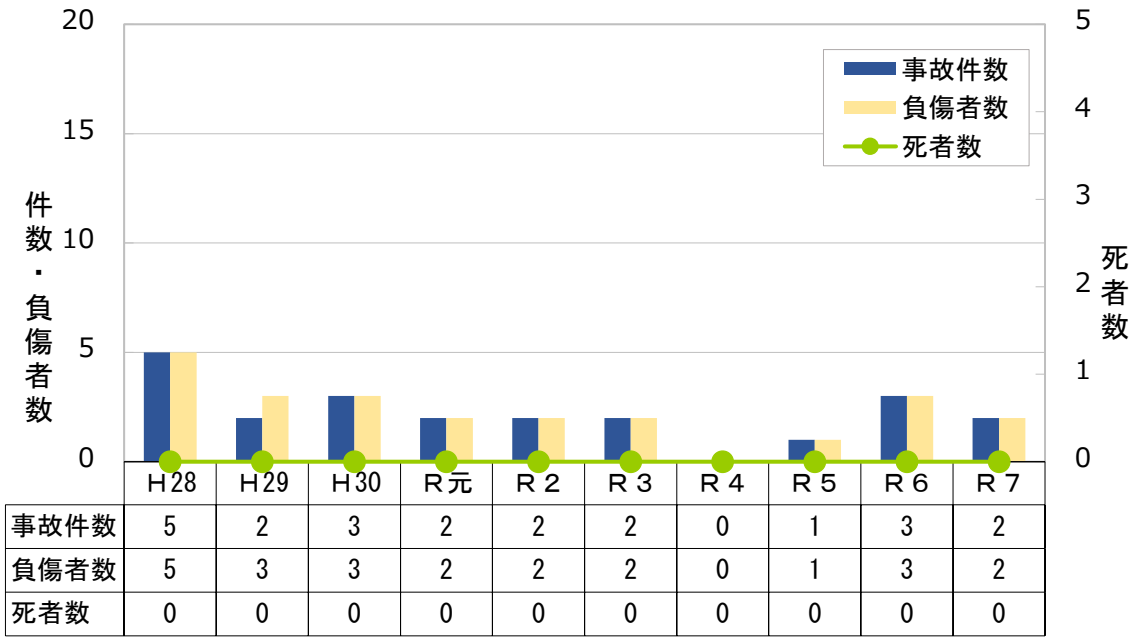
（高知県交通安全白書：市町村別発生状況より）

## ２　こどもの安全確保のための環境整備

少子化の進行が深刻さを増している中で、安心してこどもを生み育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、こどもを交通事故から守る観点からの対策が一層求められる。

このため、こどもの安全を確保する観点から、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路や通学路等において歩道等の歩行空間の整備や、こどもや保護者に対する交通安全教育を効果的に実施するなど、取組を積極的に推進する必要がある。

**[参考]こどもの交通事故の状況**



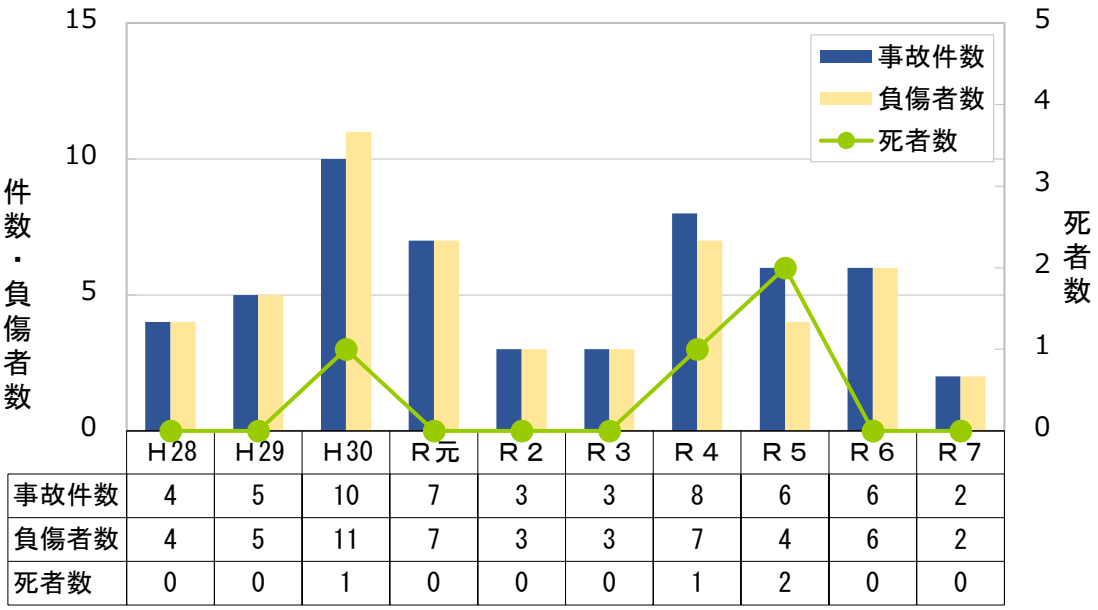

| | H28 | H29 | H30 | R元 | R２ | R３ | R４ | R５ | R６ | R７ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 事故件数 | 5 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 0 | 1 | 3 | 2 |
| 負傷者数 | 5 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 | 0 | 1 | 3 | 2 |
| 死者数 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

（高知県交通安全白書：市町村別発生状況より）

## ３　歩行者の安全確保のための意識変容

本市における歩行者の交通事故死者数では、そのほとんどを高齢者が占めており、特に道路を横断中に被害にあっている。交通事故のない社会を実現するためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に高齢者・障害者やこどもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

**[参考]歩行者の交通事故の状況**




| | H28 | H29 | H30 | R元 | R２ | R３ | R４ | R５ | R６ | R７ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 事故件数 | 4 | 5 | 10 | 7 | 3 | 3 | 8 | 6 | 6 | 2 |
| 負傷者数 | 4 | 5 | 11 | 7 | 3 | 3 | 7 | 4 | 6 | 2 |
| 死者数 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 |

（高知県交通安全白書：市町村別発生状況より）

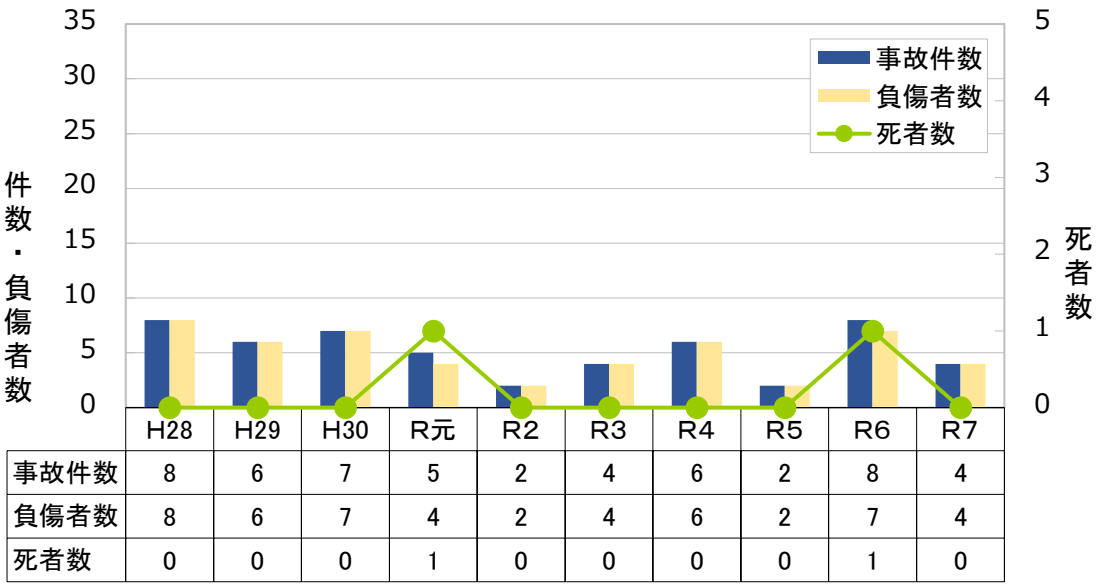
## ４　自転車の安全確保のための法令順守と通行環境の整備

自転車については、自動車等と衝突した場合には被害者となる反面、歩行者と衝突した場合には加害者となる。自転車の交通ルールに関する理解が不十分で自転車利用者が当事者となった交通事故の中には、自転車利用者側に何かしらの法令違反が認められるものもあることから、交通安全教育や街頭での活動等の充実を図る必要がある。

令和６年には道路交通法が改正され、自転車の運転中の携帯電話使用等（以下「ながらスマホ」という。）に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和８年４月から自転車に対する交通反則通告制度（青切符）が適用されることとなったことから、自転車の基本的なルールの周知徹底を図るとともに自転車の悪質・危険な違反に対しては、厳正な取締りを推進する。

さらに、令和８年４月から適用される自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定を始め、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通ルールについて周知を図る。

**[参考]自転車の交通事故の状況**




| | H28 | H29 | H30 | R元 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 事故件数 | 8 | 6 | 7 | 5 | 2 | 4 | 6 | 2 | 8 | 4 |
| 負傷者数 | 8 | 6 | 7 | 4 | 2 | 4 | 6 | 2 | 7 | 4 |
| 死者数 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |

（高知県交通安全白書：市町村別発生状況より）

## ５　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令順守の徹底と安全対策の推進

特定小型原動機付自転車については、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進する。その際には、事業者による新たな技術を活用した取組を促す。また、交通指導取締りを強化する。

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なことなどについて、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底する。また、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化するとともに、ペダル付き電動バイクを駆動補助機付自転車（以下、「電動アシスト自転車」という。）と称して販売する違法販売事業者対策を推進する。

このほか、電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めるとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進する。

## ６　生活道路における歩行者等の安全確保

地域住民の日常生活に利用されている生活道路において、交通の安全を確保することは極めて重要である。市道等の生活道路における交通事故件数は交通事故全体の約２割、死者数は全体の約３割を占めている状況を踏まえると、道路交通環境の整備や安全な走行の普及等の対策を講じ、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を関係機関と連携して一層推進する必要がある。

## ７　外国人の交通安全対策の推進

在留外国人、訪日外国人旅行者等は近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加している。また、トラック、バス、タクシーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者もさらに増加していくことが見込まれる。

そのため、外国人が自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させるための取組を強化する必要がある。

取組を強化するに当たっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化（外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進）等、県、市町村、関係機関団体の他、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者等の関係者が連携した横断的なアプローチが必要である。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進し、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要がある。

また、外国人にとってわかりやすい英語を併記した規制標識の整備や案内標識の英語表記改善、路面標示を活用した注意喚起等を推進する。

さらに、外国の運転免許から日本の運転免許に切り替える、いわゆる「外免切替」制度についても、厳格な運用を図る。

## ８　交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

これまでの対策では抑止効果が薄かった交通事故について今後、交通事故を更に抑制するためには、発生地域、場所、形態等の事故状況を詳しく分析し、よりきめ細やかな対策を効果的に実施していくことにより交通事故の減少を図る。

## ９　地域が一体となった交通安全対策の推進

事故特性に応じた対策を実施していくためにも、これまで以上に地域住民に関心をもってもらい、地域における安心安全な交通社会の形成に向けた自覚を促し、交通安全意識を醸成していく。

## １０　先端技術の活用推進

科学技術の進展がありうる中で、新たな技術を有効に活用しながら取組を推進していく。

## 第２節　実施すべき取組

### １　道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、交通死亡事故及び事故件数の割合の高い幹線道路における安全対策と、生活道路における安全対策を軸とし、効果的・効率的な取組を関係機関と連携して進めていく。

また、少子高齢化が一層進展する中で、こ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挙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ない。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進する。

##### ア　生活道路における交通安全対策の推進

**［地方整備局、県、警察、市］**

歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路において、高知県公安委員会及び道路管理者が連携し、歩道整備を始めとした面的かつ総合的な事故抑止対策を実施する。このため関係者間での合意形成の下、様々な対策メニューの中から地域の実情を踏まえた適切な対策を選択して、その実施に取り組む。

（ア）高知県公安委員会においては、生活道路における歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン 30」・「ゾーン 30 プラス」等の整備を推進するなどの低速度規制を実施するほか、道路標識・道路標示の高輝度化や信号灯器のＬＥＤ化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や外周幹線道路を中心として信号機の改良、光ビーコン、交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を推進する。

（イ）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、高知県公安委員会との連携を強化し、スムース横断歩道やクランク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ためのゾーン対策や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・狭さく等の設置によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。さらに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、自治体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を推進する。

### イ　通学路等の歩道整備等の確保

**［地方整備局、県、市］**

児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路や未就学児が日常的に集団で移動する経路等の歩道整備等を積極的に推進する。歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の整備を推進する。

### ウ　高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

**［地方整備局、県、警察、市］**

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、改良がある場合には、平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。また、歩行空間の整備においては、バリアフリー化を検討し、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図る。併せて、高齢運転者の増加に対応するため、関係機関が連携し信号機の LED 化や道路標識の高輝度化等を推進する。

## （２）幹線道路における交通安全対策の推進

### ア　事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

**［地方整備局］**

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

### イ　事故危険箇所対策の推進

**［地方整備局、県、警察、市］**

事故の発生が予想される危険箇所においては、道路管理者と高知県公安委員会が連携し、それぞれの所管に応じて、道路改良や信号機、道路標識等の交通安全施設の整備など、必要な事故抑止対策を推進する。

### ウ　幹線道路における交通規制

**［地方整備局、県、警察］**

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

特に、交通事故、天候不順等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ適正に実施し、二次事故の防止を図る。

**エ　重大事故の再発防止**

**［地方整備局、県、市］**

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

**オ　適切に機能分担された道路網の整備**

**［地方整備局、県、市］**

交通量の効果的な分散により、市街地における道路の混雑や交通事故の多発等の防止を図るため幹線道路の整備を推進するとともに、道路ネットワーク全体の安全性の向上に努める。

**カ　道路の改築等による交通事故対策の推進**

**［地方整備局、県、市］**

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、道路の改築事業による交通事故対策を推進する。

（ア）歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅等、道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

（イ）交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、道路改良に併せて交差点のコンパクト化等を推進する。

## （３）無電柱化の推進

**［地方整備局、県、市］**

高知県及び四国地区無電柱化推進計画に基づき、防災、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等の観点から無電柱化の必要な道路において推進していく。

## （４）交通安全施設等の整備

**［地方整備局、県、市］**

道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するため、道路標識の高輝度化の整備等を推進するとともに、山間部の道路の多くは狭隘でかつ屈曲しており未整備区間も多いため、地域の実情に応じた交通安全施設等の整備を推進する。また、通行車両からの見通しの確保及び歩行者・自転車の安全確保のため、中央分離帯や沿道の植樹帯の剪定や除草に努める。実施にあたっては、ボランティアサポートプログラム（※）を積極的に推進し、実施団体の拡大を図るなど、年間を通して通行車両からの見通しの確保に努める。

※ボランティアサポートプログラムとは地域や企業に道路の美化活動（清掃や植栽管理など）に参加してもらうことで、快適な道づくりを進める仕組み。

## （５）効果的な交通規制の推進

**［地方整備局、県、警察］**

地域の交通実態を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について点検・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速度規制・駐車規制・信号制御等ソフト・ハード両面での対策を実施することにより、安全で円滑な交通規制の推進を図る。

## （６）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

**［地方整備局、県、警察、市］**

本市における自転車の利用環境については、自転車通行可の歩道（自転車歩行車道）がほとんどであるため、歩道の整備にあわせて安全な通行の確保を図る。また、依然高水準で推移している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であることの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の走行位置を整備・周知することで、安全で快適な自転車利用環境の整備を推進する。

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

## （７）ＩＴＳの活用

**［地方整備局、県、警察、市］**

市内では、ＩＴＳ（高度道路交通システム）の導入として、見通しの悪いカーブで対向車が接近してくることを知らせる中山間道路走行支援システム（国道441 号、県道川登中村線に設置）や、道路情報提供用ビーコン４か所の設置及びデマンドバス・タクシー、まちバスの導入により、交通機関を共同利用することで交通量の削減、移動時間の短縮、また交通手段を持たない高齢者の移動手段を確保するなどの施策が講じられてきた。

引き続き、安全性、輸送効率、快適性の向上や渋滞の軽減等の交通円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的としたＩＴＳの活用を推進する。

## （８）交通需要マネジメントの推進

### ア　公共交通機関利用の促進

**［地方整備局、市］**

鉄道・バス等の公共交通機関の維持・確保・改善を図るため、デマンド交通の利便性の向上に向けた施策の推進、公共交通情報の提供ツールの充実及び周知、公共交通啓発の実施などにより利用を促進し、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。

## （９）総合的な駐車対策の推進

**［警察、市］**

道路交通の安全と円滑化を確保するため、関係機関・団体と連携して駐車禁止等の交通ルールの普及啓発を図るとともに、違法駐車等の指導取締りを推進する。

また、四万十市違法駐車等の防止に関する条例に規定されている、重点地域においては、今後も必要な指導・啓発を継続し行う。

## (10) 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

**［地方整備局、県、警察、市］**

（ア）道路の使用及び占用の適正化

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

（イ）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。

### イ　こどもの遊び場等の確保

**［県、警察、市］**

こどもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止と市街地における住み良い環境づくりを図るため、公園の維持管理等に努める。

### ウ　道路法に基づく通行の禁止または制限

**［地方整備局、県、警察、市］**

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

### （１）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

幼児・児童・生徒の心身の発達段階や地域の実情、高齢者の年齢段階に応じた体系的な交通安全教育を推進するとともに計画的かつ継続的に行う。また、関係機関・団体との連携を図りながら、指導者の養成、確保、教材等の充実を図るとともに、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

また、人優先の交通安全思想のもと、「自分の命は自分で守る」という自助努力意識の向上を促すとともに、障害者及び今後急増する高齢者等の交通弱者に対する知識や、思いやりの心を育み、併せて共助意識の高揚をめざす。

### ア　幼児に対する交通安全教育

**［警察、市］**

保育所・認定こども園等における幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行させるために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

これらを効果的に実施するため、警察・交通安全指導員と連携して交通安全教室を開催する。指導については、イラストやＤＶＤなど視聴覚教材等を多く利用するなど分かりやすい指導に努める。

また、交通安全意識を醸成するためには、家庭での教育が重要であることから、家庭内での話し合いや声かけがもたれるよう、積極的な資料提供や広報活動を推進する。

### イ　児童・生徒に対する交通安全教育

**［警察、市］**

（ア）小学生に対する交通安全教育

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、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について交通安全教育を実施する。また、交通安全モデル校を指定することにより、地域や他校の模範となる行動を促すことで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などの規範意識の高揚を図る。

（イ）中学生に対する交通安全教育

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、学校の教育活動全体を通じて歩行者としての心得、自転車乗車時のヘルメット着用、交通反則通告制度（青切符）の理解を含めた安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について交通安全教育を実施する。

（ウ）高校生に対する交通安全教育

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を習得させる。また、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関、団体等と連携協力を図りながら学校の教育活動全体を通じて自転車乗車時のヘルメット着用、交通反則通告制度（青切符）の理解を含めた安全な利用、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する。

### ウ　成人に対する交通安全教育

**［警察、市］**

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、各種交通安全運動等あらゆる機会を通じて運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に

必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、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図る。

### エ　高齢者に対する交通安全教育

**［警察、市］**

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解してもらうとともに、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することを目標とする。

（ア）交通安全教育体制の整備促進

人口の高齢化の進行に対応し、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材等の充実など指導体制の整備に努める。

また、警察署に配置された高齢者交通安全活動推進員（高齢者アドバイザー）と連携して交通安全教育活動を実施する。

（イ）参加・体験・実践型の交通安全教育

高齢者の交通事故を防止するため、高齢者自らが体験し、考え、そして発見、認識する参加・体験・実践型の交通安全教育の実施に努める。また、関係機関・団体と連携して、老人クラブ等の会合、高齢者が集まる福祉施設等を利用して高齢者交通安全教室を行う。

（ウ）老人クラブ等の組織に未加入の高齢者に対する交通安全教育

交通安全指導員、交通安全母の会、高齢者アドバイザーなど関係機関・団体が連携し、老人クラブ等に属していない組織未加入の高齢者をはじめ、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に対し、高齢者宅訪問による個別指導や日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで確保されるよう努める。

（エ）高齢運転者に対する交通安全教育

今後も増加が見込まれる高齢運転者に対しては、関係機関・団体等と連携し、高齢者世帯訪問をはじめ各種交通安全運動等あらゆる機会を通じての運転者への啓発を中心として取り組む。

### オ　障害者に対する交通安全教育

**［警察、市］**

障害者に対する交通安全教育は、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、障害の種類や程度に応じた教育ができるような取組を検討する。

#### カ　外国人に対する交通安全教育

**[警察、市]**

市内に居住する外国人に対する交通安全教育は、外国人向けの交通安全に関するリーフレット等を窓口で配布するなどして日本における交通ルール等の周知に努める。

### （２）効果的な交通安全教育の推進

**[警察、市]**

交通安全教育を行うにあたっては、基本の知識の習得はもとより、地域の実情に応じた教育ができるよう効果的な教育手法の開発・導入に努める。

また、交通安全教育は指導者の存在なしでは効果的に実施できないことから、交通安全指導員をはじめとする指導する立場の者に対して、地域の実情に即した指導ができるよう研修会を開催し、指導技術の向上及び指導者同士の情報の共有を図るとともに、交通安全教育を継続的に担っていけるよう体制を整える。

### （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

**[警察、市]**

市民一人ひとりが交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践に繋げることを目的に、春・秋の全国交通安全運動をはじめ、年末年始の交通安全運動など交通事故の実態に即した運動を関係機関・民間団体等と相互に連携して継続的に実施するとともに、市民各層の参加を図り、市民総ぐるみの運動として展開する。

運動の重点事項としては、高齢者の交通事故防止、こどもの交通事故防止、自転車の安全利用の促進、「ながらスマホ」及び飲酒、妨害、暴走運転の根絶など、県の「交通安全運動の推進方針」をもとに、本市の実態に即した事項を設定する。

また、毎月20日の「県民交通安全の日」などの交通安全日には、広報・啓発活動を実施、さらに交通死亡事故が多発、または多発するおそれのあるときは、抑止のための緊急対策を集中的かつ強力に実施する。

運動の成果については、運動期間中だけに終わらせることなく、交通事故の危険性に対する認識や交通安全への希求意識を広める。

#### イ 「高知の交通マナーをよくする運動」の推進

**[警察、市]**

運転マナーの欠如が指摘されていることから、警察等の関係機関やその他の交通関係団体と連携を図りながら、交通マナー・交通モラルの高揚を図り、県全体

の運動として実施される「高知の交通マナーをよくする運動」を推進する。

### ウ　歩行者の安全確保

**［警察、市］**

（ア）横断歩行者

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

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ることや信号機のあるところでは、その信号に従うなどの交通ルールの周知・徹底を図る。更に、歩行者が手を挙げるなど合図する方法により、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

高齢者においては、加齢に伴う歩行速度の低下により、道路横断中の危険性が高まることを交通安全教育（教室）によって認識させ、運転者に対しても、このような高齢者の行動特性について注意喚起する。

（イ）反射材用品の普及促進

薄暮の時間帯から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止を図るため、明るい服装の着用や反射材用品の効果について、あらゆる活動を通じて、また、各種広報媒体を活用するなどして、積極的に周知し普及の促進を図る。反射材用品は、全年齢層を対象として普及を図ることとするが、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。

### エ　自転車の安全利用の推進

**［警察、市］**

（ア）自転車マナーの向上

自転車は、こどもから高齢者まで誰でも簡単に利用できる便利な乗り物であるが、自転車も「車両」として、道路を通行する場合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する必要がある。

自転車による迷惑行為は市民からの相談も多く、このため「自転車マナーアップキャンペーン」や街頭活動などのあらゆる機会を利用して、「自転車安全利用五則」などにもとづく、歩行者や他の車両に配慮した通行、運転中の携帯電話使用や無灯火運転の禁止の徹底、ヘルメットの着用などについて指導するとともに、自転車は歩行者と衝突した場合、加害者となる側面も有しており交通に参加するものとしての十分な自覚・責任が求められることからそうした意

識の普及啓発の強化を図る。

（イ）自転車の交通安全教育の推進

自転車の交通安全教育は、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、自転車の安全・安心な運転に必要な事項を習得することができるように行われるのが効果的であることから、警察、学校、関係機関等が連携し、交通安全教育を推進していく。

### オ　自動車（二輪車を含む。）の安全運転

**［警察、市］**

（ア）飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

重大事故につながる飲酒運転の危険性や交通事故の実態を市民に周知するための広報啓発を引き続き推進するとともに、関係機関・団体、事業所等が一体となって飲酒運転根絶の気運醸成を促す取組を推進する。また交通安全協会をはじめ、関係機関、団体、酒類提供飲食店等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努め、各種交通安全活動等のあらゆる機会及び広報媒体を通じて「運転するなら酒を飲まない。酒を飲んだら運転しない。運転する人に酒をすすめない。酒を飲んだ人に運転させない。」の「飲酒運転四（し）ない運動」を徹底し、家庭、地域や職場での意識啓発など市民の規範意識のさらなる向上を図る。

（イ）「ながらスマホ」対策の強化

「ながらスマホ」は道路交通法で禁止されていること、その危険性や交通事故実態等について広報啓発するほか、関係事業者等や安全運転管理者による交通安全教育を推進する。

（ウ）全ての座席におけるシートベルトの正しい着用

平成 20 年６月より後部座席のシートベルト着用が義務化され、これにより全ての座席でのシートベルト着用が義務付けられた。しかし、運転席及び助手席では、着用率が９割を超えるものの、後部座席については着用率が低いのが現状である。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について広報啓発を推進する。

（エ）チャイルドシートの正しい着用

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法や、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場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいこと等についての理解、普及及びその実践を呼び掛けるなど、広報啓発を推進する。

（オ）二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知

交通事故による二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットとプロテクタ

ーの正しい着用について、関係機関・団体が連携して広報啓発を推進する。

### カ　新しい小型モビリティの安全対策

**[警察]**

（ア）特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車については、時速６キロメートル毎時の速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たすものが一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていることのほか、車道における左側通行の徹底、車両用信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であることについて、関係事業者等と連携してその利用者に対し周知徹底を図るとともに、若い世代を中心に様々な機会を活用し、安全利用に関する教育を強化する。

（イ）ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し車体に表示しなければいけないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットを着用しなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底する。

### キ　効果的な広報の実施

**[警察、市]**

市民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、交通ルールの遵守と交通マナーの浸透を図るため、関係機関・団体等と密接な連携の下に、それぞれの場に応じた広報媒体を活用して、実効のあがる広報を次の方針により計画的かつ積極的に行う。

（ア）家庭、学校、職場、地域等や民間交通安全団体が一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者・こどもの事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの着用、飲酒運転の根絶等を図る。

（イ）各戸配布や地区回覧等により、家庭に浸透するきめ細やかな広報の充実に努め、高齢者・こどもを交通事故から守るとともに、飲酒運転の根絶、暴走運転・無謀運転の追放を図る。

（ウ）ホームページや広報紙、有線放送、電光掲示板、道路情報板などあらゆる広報媒体を活用して、効果的な広報活動を行う。

## （４）交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全思想の普及徹底や交通安全活動に大きな役割を果たしている各種交通安全団体については、その主体的な活動を推進するとともに、団体相互の連絡協力体制等の強化を図る。

また、既存の団体は中高年齢層の方を中心に構成されており、今後はこれらの経験豊富な中高年齢層のほか、若者などの参加を促し、幅広い世代を巻き込んだ活動を促進する。

### ア　市民憲章推進協議会の充実

**［市］**

市民憲章推進協議会は、関係行政機関及び民間団体で構成されており、市民憲章の理念にそった各種活動の中で、春・秋の交通安全運動期間中の街頭指導などの活動を行っている。

このため、「四万十市民憲章推進協議会」における交通安全推進活動の一層の充実を図り、交通安全思想の普及徹底に努める。

### イ　交通安全指導員会の充実強化

**［市］**

交通安全指導員会は、県知事及び市長が委嘱する交通安全指導員で組織されており、地域における交通安全意識の普及・高揚のため、街頭指導をはじめ、交通安全教育や広報・啓発活動を展開するなど、重要な使命と役割を担っている。

このため、「四万十市交通安全指導員会」の組織の充実強化を図るとともに、例年開催する研修会等の内容を充実させることで、交通安全指導のための知識、技術の習得に努め、交通安全指導員の資質の向上を図る。

### ウ　交通安全母の会との連携

**［市］**

交通安全母の会は、市内の女性団体で組織されており、「交通安全は家庭から」のスローガンのもと、こどもと高齢者の交通事故防止に重点を置いた活動を行っている。このため、「四万十市交通安全母の会」と連携・協力し、交通安全思想の普及徹底を図る。

### エ　地域交通安全活動推進員協議会との連携

**[警察]**

地域交通安全活動推進員協議会は、適正な交通の方法や道路における適正な車両の駐車等について住民の理解を深めるための活動や高齢者の交通事故防止活動を行っている。このため「中村警察署管内地域交通安全活動推進員協議会」と連携・協力しながら地域における交通モラルの向上に努める。

### オ　自動車運転関係団体との連携

**[警察]**

（ア）交通安全協会

交通安全協会は、地域における交通安全の中核として交通安全運動をはじめ、広報・啓発等の活動を展開するなど、重要な役割を担っている。

このため、「交通安全協会中村支部」と連携・協力し、各種の交通安全活動が、より一層積極的かつ効果的なものになるよう努める。

（イ）安全運転管理者協議会

安全運転管理者協議会は、事業所における交通安全を確保するため、重要な役割を担っている。

このため、「中村地区安全運転管理者協議会」を通じて、事業主の理解を深め、各事業所の安全運転管理の徹底と運転者のモラル向上に努める。

### カ　若年層など幅広い世代が参加した活動の推進

**[市]**

交通安全はこどもから高齢者まであらゆる年代が問題意識を持って取り組むべき恒久的な課題であるが、これまで交通安全活動は主に中高年齢層の者に担われている。その献身的な活動の効果もあり近年の交通事故件数は、ここ数年間減少傾向ではあるが、引き続き交通事故の抑制を図る上では、あらゆる世代の参加が可能な各種交通安全団体の活動が安定的に継続して行われることが重要となる。

このため、幅広い世代、特に高校生など若い世代の参加を促し、次世代につなぐことを念頭に置いた活動の活性化を促す。

## 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、各種交通安全運動等あらゆる機会を通じて運転者への啓発を中心として取り組み、歩行者優先、高齢者や障害者・こどもをはじめとする歩行者や自転車に対する交通安全意識の高揚及び交通マナーの向上を図る。

また、今後増加が見込まれる高齢運転者に対しては、関係機関・団体等と連携し、対策を充実させる。

### （１）高齢運転者に対する啓発・支援

#### ア　高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用啓発

**［警察、市］**

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

#### イ　運転免許返納支援制度の推進

**［警察、市］**

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

### （２）事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

**［警察、市］**

事業用自動車の事故死者数・人身事故件数の削減等を目標に立てた事業用自動車総合安全プランに基づく、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等についての取組を、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり推進する。

## ４　車両の安全性の確保

### （１）自転車の安全性の確保

**［警察、市］**

#### ア　ヘルメットの着用促進

万が一の交通事故から自転車利用者の命を守る上で、頭部を守ることのできるヘルメットの着用は非常に重要なため、積極的な着用の促進を図る。

**イ　点検整備等の指導を受ける気運の醸成**

積極的な広報啓発により、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。

**ウ　反射材用品等の使用促進**

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、灯火点火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。

**エ　損害賠償責任保険等への加入促進**

近年、対歩行者との事故において自転車の利用者が加害者となる事故が増加傾向にあることを考慮し、賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

**オ　駆動補助機付自転車の正しい利用等の周知**

電動アシスト自転車の基準を満たさない車両が販売・利用されないよう、電動アシスト自転車及び普通自転車の型式認定制度を周知する。

### （２）車両の不正改造の防止等

**［市］**

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

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

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

## ５　道路交通秩序の維持

交通事故を防止するためには、それぞれの道路交通の主体が交通ルールを遵守することが必要不可欠であり、交通安全教育や交通指導取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

## （１）交通の指導取締りの強化等

**[警察]**

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

また、自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、傘差し、携帯電話の使用及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して指導警告を行うとともに、自転車への交通反則通告制度（青切符）の導入を踏まえ、事故抑止に資する取締りを推進し、悪質・危険な交通違反に対しては検挙を行う。

さらに、特定小型原動機付自転車及びペダル付き電動バイク利用者の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを推進する。

## （２）暴走族等対策の推進

### ア　暴走族追放気運の高揚及び学校等における青少年の指導の充実

**[警察、市]**

「高知県暴走族等の根絶に関する条例」を効果的に運用し、追放気運の高揚を図るとともに、学校等での教育指導、不正改造車を排除する運動等を通じた広報活動を積極的に推進する。

### イ　暴走行為をさせないための環境づくり

**[警察]**

暴走族及びこれに伴う群衆のい集（※）場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを推進する。

※い集とは多数の者が一定の場所に群がり集まることをいう。

# ６　救助・救急活動の充実

## （１）救助・救急体制の整備

### ア　多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

［消防］

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び災害派遣医療チーム（高知ＤＭＡＴ）の連携による救助・救急体制の充実を図る。

### イ　心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

［消防、市］

現場におけるバイスタンダー（救急の現場に居合わせた人）による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の使用も含めた応急手当について、消防機関が行う講習会等、普及啓発活動を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

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

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

加えて、学校においては、教員対象の心肺蘇生法（ＡＥＤの取り扱い含む）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について指導の充実を図る。

### ウ　救急救命士の養成・配置等の促進

［消防］

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が特定行為を実施するための講習及び実習の実施を推進する。

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

#### エ　救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

**［消防］**

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、教育訓練を実施する。

## ７　被害者支援の充実と推進

### （１）交通事故被害者支援制度の周知徹底

**［警察、市］**

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

## ８　南海トラフ地震などの災害に備えた道路交通の安全の確保

### （１）災害に備えた道路交通環境の整備

#### ア　災害に備えた道路の整備

**［地方整備局、県、市］**

地震や豪雨等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

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

また、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を行う。

#### イ　災害に強い交通安全施設等の整備

**［地方整備局、県、警察、市］**

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

### ウ　災害発生時における交通規制

**［地方整備局、警察］**

災害発生時には、被災地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、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。

### エ　災害時の交通需要マネジメント

**［地方整備局、県、警察、市］**

災害発生時の応急活動を効率的に実施するために、警察と道路管理者が連携して、各種必要な規制及び応急措置を行う。

### オ　災害発生時における情報提供の充実

**［地方整備局、県、警察、市］**

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析し、各種道路情報提供装置(システム)の整備により、インターネット等を活用した情報提供を行う。

# 第２部　鉄道交通の安全

**１　鉄道事故のない社会をめざして**

ひとたび事故が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりでなく、多数の死傷者を生じる恐れがあるなど被害が甚大となることから、市民が安心して利用できる安全で安定した鉄道輸送をめざして、列車事故やホームでの事故等への各種安全対策を総合的に推進していく。

**２　鉄道交通の安全についての第 12 次計画の目標**

**運転事故件数ゼロの継続**

**３　鉄道交通の安全についての対策**

**＜２つの視点＞**

① 重大な列車事故の未然防止

② 利用者等の関係する事故の防止

**＜６つの柱＞**

１　鉄道交通環境の整備

２　鉄道交通の安全に関する知識の普及

３　鉄道の安全な運行の確保

４　鉄道車両の安全性の確保

５　救助・救急活動の充実

６　被害者支援の推進

# 第１章　鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段であるものの、ひとたび衝突や脱線といった事故が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりでなく、多数の死傷者を生じるおそれがある。

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

このため、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、重大な列車事故や線路内立入り等での事故への対策等、各種安全対策を総合的に推進していく必要がある。

## 第１節　鉄道事故の状況等

### １　鉄道事故の状況

鉄道における運転事故は長期的には減少傾向にあり、令和６年度の高知県内発生件数は２件、死傷者数は１人であり、近年は小幅な増減で推移している状況である。

なお、四万十市内では、令和３年から令和７年までの間に乗客の死亡事故は発生しておらず、第11次四万十市交通安全計画における「運転事故ゼロをめざす。」という目標は達成された。

## 第２節　鉄道事故の抑止目標

**【数値目標】　運転事故件数ゼロの継続**

列車の衝突や脱線等により、乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。

また、近年の運転事故等の特徴を踏まえ、利用者等が関係する運転事故全体の死傷者数を減少させることが重要である。

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

こうした現状を踏まえ、市民の理解と協力のもとこの計画に掲げる取組を推進することにより、死傷者数ゼロはもとより、運転事故件数ゼロの継続をめざすものとする。

※ここでの「運転事故」とは列車の衝突や脱線等により、乗客に死者が発生するような重大事故を意味する。

# 第２章　鉄道交通の安全についての対策

## 第１節　今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの高知県交通安全計画に基づく取組には一定の効果が認められる。しかしながら、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、重大な列車事故の未然防止を図る必要がある。

道路障害事故、踏切障害事故及び人身障害事故が運転事故全体の約７割を占めており、利用者等の関係する事故の防止に向けた対策を講じる必要がある。

これらを踏まえ、一層安全な鉄道輸送をめざし、次の施策を総合的に推進する。

## 第２節　実施すべき取組

### １　鉄道交通環境の整備

**[鉄道事業者]**

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、鉄道施設や運転保安設備の維持管理等の徹底及び安全対策の推進を図る。

#### （１）鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、橋梁等の長寿命化に資する補強・改良を実施する。また、多発する自然災害へ対応するために、土砂災害への対策・浸水対策の強化を推進する。切迫する南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能を確保するため、主要駅や高架橋等の耐震補強を推進する。

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

#### （２）運転保安設備等の整備

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

### ２　鉄道交通の安全に関する知識の普及

**[鉄道事業者]**

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、鉄道沿線住民が関係するものであり、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者

等を幅広く対象として全国交通安全運動等の実施や、利用者に対するホームでの危険行為の注意喚起等鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

## ３　鉄道の安全な運行の確保

**[鉄道事業者]**

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

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

### （１）運転士の資質保持

運転士の資質の保持及び向上を図るため、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう推進する。

### （２）安全上のトラブル情報の共有・活用

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

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

### （３）気象情報等への適切な対応

鉄道事業者は、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、津波等による特別警報・警報・予報等の気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ的確に反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減及び安定運行の確保に努める。

### （４）大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者において、夜間・休日における緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ適格な情報の収集・連絡を行う。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握し、鉄道利用者への適切な情報提供を行い、迅速な応急復旧による運行の確保及び応急輸送体制の充実を図れるような体制を整備するよう推進する。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化を推進する。

## ４　鉄道車両の安全性の確保

**［鉄道事業者］**

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

## ５　救助・救急活動の充実

**［鉄道事業者］**

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

また、鉄道係員に対する自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の使用も含めた心肺蘇生法応急手当の普及啓発活動を推進するとともに、防災士の養成を進める。

## ６　被害者支援の推進

**［鉄道事業者］**

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

# 第３部　踏切道における交通の安全

**１　踏切事故のない社会をめざして**

踏切事故は長期的には減少傾向にあり、引き続き踏切事故防止対策を推進して、踏切事故のない社会をめざします。

**２　踏切道における交通の安全についての第 12 次計画の目標**

**踏切事故件数ゼロの継続**

**３　踏切道における交通の安全についての対策**

**＜踏切道における交通安全を考える視点＞**

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

踏切道の交通の安全及び円滑化を図るための措置

## 第１章　踏切事故のない社会を目指して

近年、四万十市では踏切事故は発生していない。県内においても踏切事故は長期的には減少傾向にある。しかしながら、踏切事故は鉄道運転事故の約３割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故のない社会をめざす。

### 第１節　踏切事故の状況等

#### １　踏切事故の状況

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は長期的には減少傾向にある。

本市においても、踏切が６箇所（中村地域２箇所、西土佐地域４箇所）存在しているが、踏切事故は発生していない。

このような踏切事故の減少は、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。

#### ２　近年の踏切事故の特徴

高知県内での近年の踏切事故の特徴としては、衝撃物別では自動車が約９割、原因別では直前横断によるものが約６割、年代別では 60 歳以上が約６割をそれぞれ占めている。

### 第２節　踏切事故の抑止目標

**【数値目標】　踏切事故件数ゼロの継続**

踏切事故の現状を踏まえ、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力のもと、この計画に掲げる取組を推進することにより、令和 12 年度まで踏切事故件数ゼロの継続をめざすものとする。

※ここでの「踏切事故」とは一般的に踏切道において列車又は車両が道路を通行する人または車両等との衝突や接触により、乗客に重傷者が発生するような重大事故を意味する。

## 第２章　踏切道における交通の安全についての対策

### 第１節　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故はひとたび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであるため、それぞれの踏切の状況等を勘案し、より効果的な対策を推進することとする。

### 第２節　実施すべき取組

**［鉄道事業者］**

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

このため、踏切事故防止キャンペーンを推進するとともに、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないよう努めるものとする。

# 参　考　資　料

１　交通安全対策基本法（抜粋）

２　四万十市交通安全対策会議条例

３　四万十市交通安全対策会議名簿

４　交通安全啓発活動推進体制図

## ○交通安全対策基本法（抜粋）

（昭和45年6月1日法律第110号）

最終改正:令和8年7月17日法律第62号

（市町村交通安全対策会議）

第18条　市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

2　前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。

3　市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例(前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあっては、規約)で定める。

（市町村交通安全計画等）

第26条　市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

2　市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。

3　市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

(1)　市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

(2)　前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

4　市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであってはならない。

5　市町村交通安全対策会議は、第１項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。

6　市町村長は、第４項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。

7　第２項及び第５項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

## ○四万十市交通安全対策会議条例

平成18年６月30日条例第23号

(設置)

第１条　交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)第18条第１項の規定に基づき、四万十市交通安全対策会議(以下「会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第２条　会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

(1)　四万十市交通安全計画の作成及びその実施を推進すること。

(2)　前号に掲げるもののほか、市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、その施策の実施を推進すること。

(会長及び委員)

第３条　会議は、会長及び委員をもって組織する。

２　会長は、市長をもって充てる。

３　会長は、会務を総理する。

４　会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名した委員がその職務を代理する。

５　委員は、次に掲げる者をもって充てる。

(1)　国の関係地方行政機関の職員のうちから市長が委嘱する者　1人

(2)　高知県の部内の職員のうちから市長が委嘱する者　1人

(3)　高知県警察の警察官のうちから市長が委嘱する者　1人

(4)　市の職員のうちから市長が任命する者　7人

(5)　四万十市教育委員会の教育長

(6)　幡多中央消防組合四万十消防署の長

６　委員の任期は、2年とする。ただし、委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

７　委員は、再任されることができる。

８　市長は、特別の事情があると認めたときは、委員の任期中であっても、これを解嘱し、又は解任することができる。

９　委員は、非常勤とする。

(特別委員)

第４条　会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

２　特別委員は、陸上交通に関する事業を営む民間機関の職員のうちから、市長が委嘱する。

３　特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解嘱されるものとする。

４　特別委員は、非常勤とする。

(委任)

第５条　この条例に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附　則

この条例は、公布の日から施行する。

# 四万十市交通安全対策会議委員名簿

| 役職 | 市条例区分 | 氏　名 | 備　考 |
|---|---|---|---|
| 会長 | 第３条第２項 | 山下　元一郎 | 四万十市長 |
| 委員 | 第３条第５項第１号 | 柳川　克一 | 国土交通省四国地方整備局<br>中村河川国道事務所長 |
| | 第３条第５項第２号 | 池上　真二 | 高知県土木部幡多土木事務所長 |
| | 第３条第５項第３号 | 大地　清水 | 中村警察署長 |
| | 第３条第５項第４号 | 武田　安仁 | 四万十市副市長 |
| | 〃 | 竹田　哲也 | 〃　企画財政課長 |
| | 〃 | 津野　智宏 | 〃　建設課長 |
| | 〃 | 安岡　栄治 | 〃　防災まちづくり課長 |
| | 〃 | 中田　智子 | 〃　高齢者支援課長 |
| | 〃 | 武内　俊治 | 〃　福祉事務所長 |
| | 〃 | 佐川　徳和 | 〃　地域企画課長 |
| | 第３条第５項第５号 | 松田　文雄 | 四万十市教育長 |
| | 第３条第５項第６号 | 渡辺　公博 | 幡多中央消防組合四万十消防署長 |
| 特別委員 | 第４条第２項 | 伊勢元　芳樹 | 四国旅客鉄道株式会社<br>宇和島駅長 |
| | 〃 | 刈谷　兼一 | 土佐くろしお鉄道株式会社<br>鉄道部長 |

# 四万十市交通安全計画啓発活動推進体制図




*～交通事故のない安心・安全な四万十市をめざして～*

# 第 12 次四万十市交通安全計画

令和　年　月

編　集　四万十市交通安全対策会議

発　行　四万十市環境生活課
（四万十市交通安全対策会議事務局）

〒787-8501　四万十市中村大橋通 4-10
電　話　0880-35-4147（直通）
ＦＡＸ　0880-34-7466