

中津川市交通安全計画

第 11 次

(令和 3 年度～令和 7 年度)



令和 4 年 3 月

中 津 川 市

ま え が き

車社会化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、本市では交通安全計画の推進を図るため、昭和 45 年 6 月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定されたことに基づき、10 次にわたる交通安全計画を作成し、昭和 46 年度以降、関係行政機関、関係民間団体等が一体となって交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、平成 28 年から令和 2 年の 5 年間を比較すると、人身事故発生件数及び負傷者数ともに 3 分の 1 近くまで減少するに至った。

しかしながら、依然として子どもが被害を受けたり高齢者が犠牲となったりする痛ましい事故が起きており、新たに交通事故被害者等となる方がいるのも事実である。また、新型コロナウイルス感染症の影響は交通にも及んでおり、市民のライフスタイルや交通行動へも影響を及ぼしているため、臨機に必要な対策を講ずることが必要である。

このような状況から、交通事故防止は市、関係団体だけでなく、市民一人ひとりが全力をあ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、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な諸施策を強力に推進していかなければならない。

この交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、令和 3 年度から 7 年度までの 5 年間に市内において講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

市民が安全で安心して暮らせる交通社会の実現のために、この交通安全計画に基づき、交通の状況や地域の実態に即して、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

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通安全についての現状と今後の見通し	……	1
1 道路交通事故の現状と見通し	…	1
(1) 道路交通事故の現状	…	1
① 高齢者が加害者又は被害者となる交通事故	…	2
② 国道256号・257号での交通事故	…	3
③ 魔の時間帯（午後4時から午後8時）における交通事故	…	4
2 交通安全計画における目標	…	4
第2節 講じようとする施策	……	5
1 交通安全思想の普及徹底	…	5
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	…	5
① 幼児に対する交通安全教育	…	5
② 児童生徒に対する交通安全教育	…	6
③ 成人に対する交通安全教育	…	6
④ 高齢者に対する交通安全教育	…	6
⑤ 外国人に対する交通安全教育	…	7
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	…	8
① 交通安全運動の推進	…	8
② 交通の安全に関する広報啓発活動の推進	…	8
③ その他の普及啓発活動の推進	…	9
(3) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の促進	…	9
(4) 交通安全活動への住民の参加・協働の推進	…	9
2 道路交通環境の整備	…	10
(1) 交通安全施設等の整備	…	10
① 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	…	10
② 道路の改築等による交通安全対策の推進	…	10
③ 交通安全施設等の整備事業の推進	…	10
(2) 効果的な交通規制の推進	…	11
(3) 総合的な駐車対策の推進	…	11
(4) その他道路交通環境の整備	…	11
① 道路使用の適正化	…	11

②災害に備えた道路交通環境の整備	…	1 1
③交通安全に寄与する道路交通環境の整備	…	1 1
3 救助・救急体制の整備	…	1 2
(1) 救急体制の整備・拡充	…	1 2
①救助体制の強化	…	1 2
②集団救助・救急体制の整備	…	1 2
③心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	…	1 2
④応急処置の充実・高度化の推進	…	1 2
⑤救助隊員及び救急隊員の教育訓練の推進	…	1 2
⑥高速自動車道における救急体制の整備	…	1 3
(2) 救急関係機関への協力関係の確保等	…	1 3
4 自動車損害賠償の適正化・被害者支援の推進等	…	1 4
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実	…	1 4
①自動車損害賠償責任保険（自動車損害賠償責任共済）の充実	…	1 4
②無保険（無共済）車両対策の徹底	…	1 4
(2) 損害賠償請求についての援助等	…	1 4
(3) 交通事故被害者等に対する援助措置の充実	…	1 4

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故の現状と交通安全対策の今後の方向	……	1 5
第2節 講じようとする施策	……	1 6
1 踏切道の構造改良の促進	…	1 6
2 踏切道の交通規制の実施及び統廃合	…	1 6
3 その他踏切道の交通安全を図るための措置	…	1 6

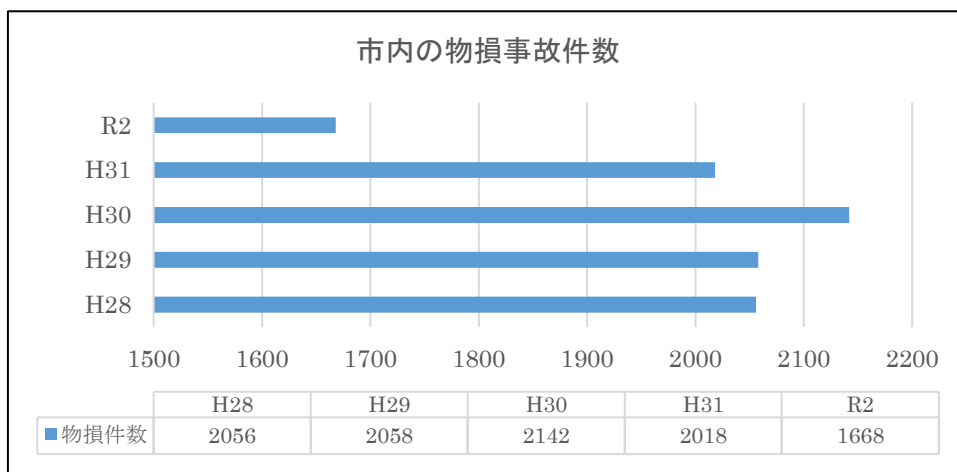
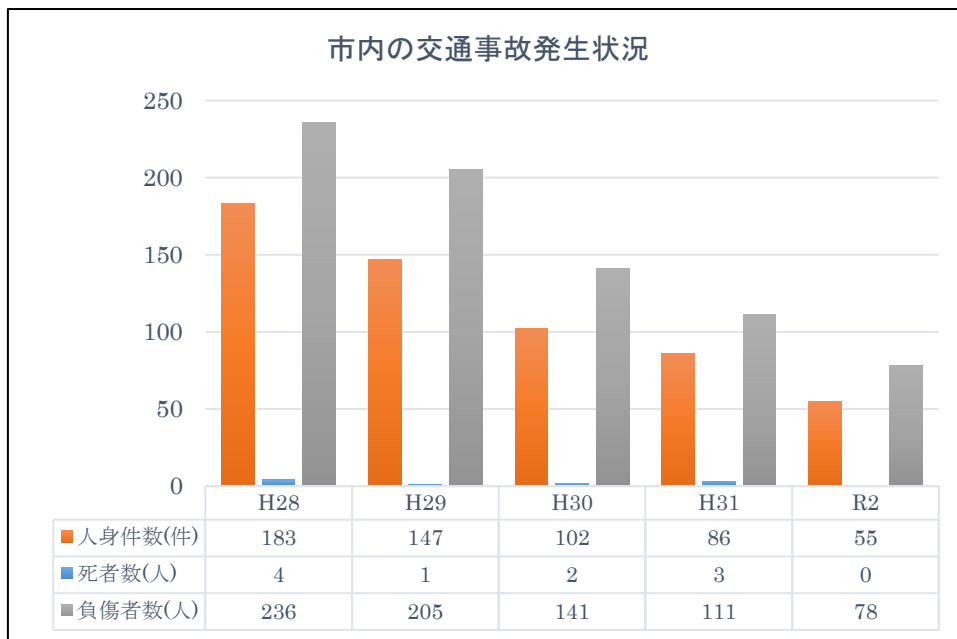
第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通安全についての現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状と見通し

(1) 道路交通事故の現状

市内の交通事故の現状として死者数は平成20年の9人をピークに平成24年を除き令和2年まで4人以下となっており、第10次中津川市交通安全計画の目標である24時間以内死者数年間1人以下を平成29年と令和2年において達成した。死傷者数も年々減少傾向にあり、目標である年間180人以下を平成30年から3年連続で達成している。

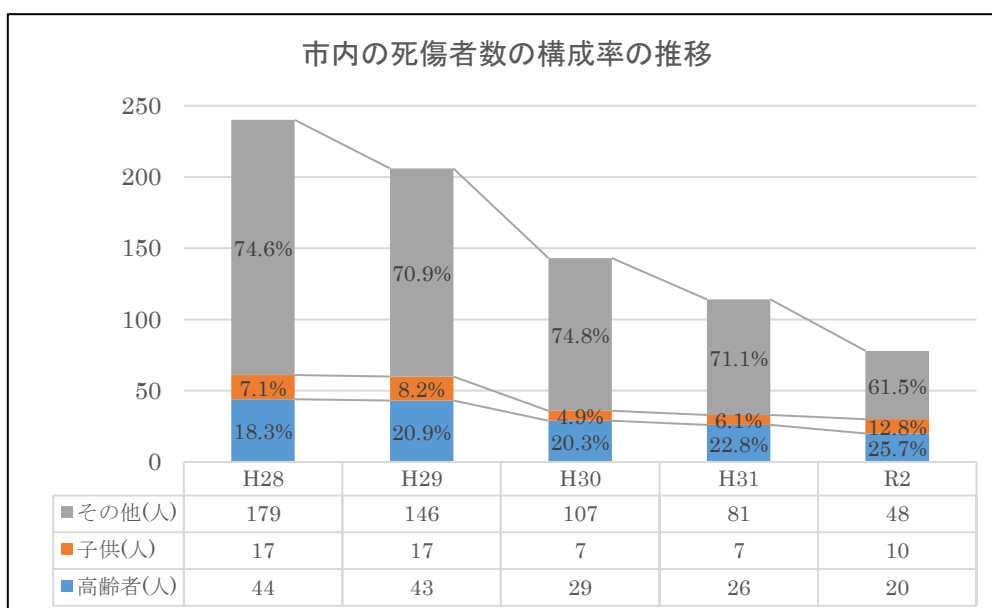
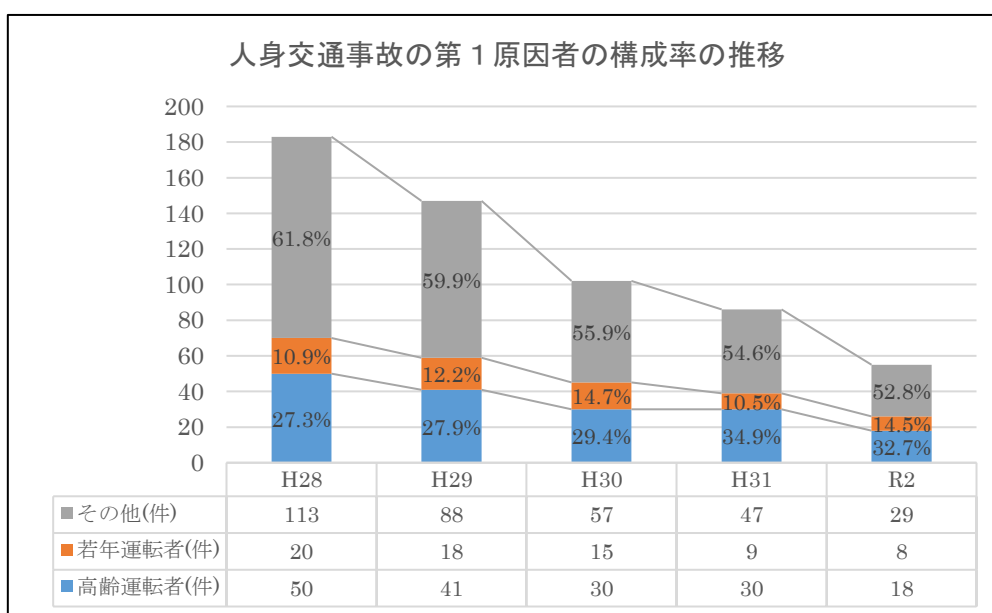


交通事故の発生状況を見ると、特徴は次のとおりである。

①高齢者が加害者又は被害者となる交通事故の割合が高い

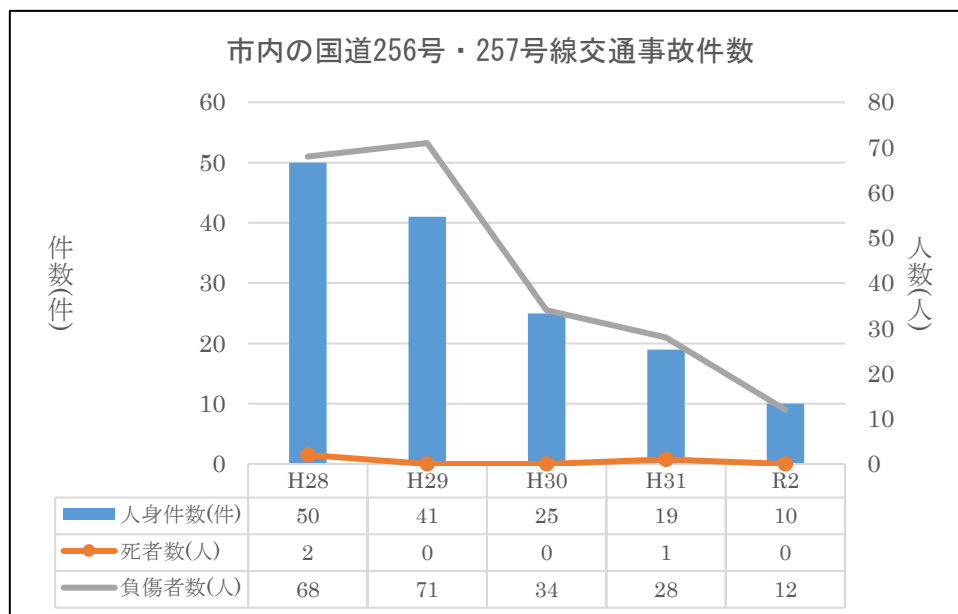
市内の高齢化率は令和3年4月1日現在で32.9%と年々増加を続けており、令和2年末時点で高齢者が交通事故の加害者となる割合はおよそ30%、被害者となる割合はおよそ25%と、高い割合を占めている。平成29年以降の死亡事故の被害者は全て高齢者である。

今後も高齢化率は増加が見込まれ、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、高齢者の安全確保が一層重要となっている。



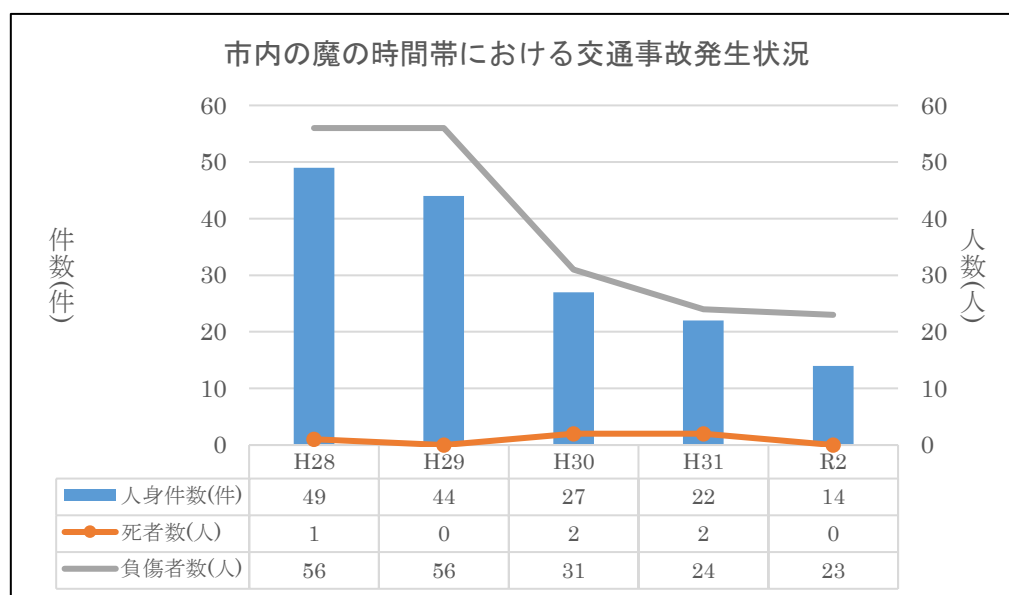
②国道256号・257号での交通事故

郊外の幹線道路（国道256号・257号線）における人身事故の割合は市内の人身事故のおよそ20%から30%を占めており、死亡事故にいたってはおよそ50%と非常に高い割合となっている。



③魔の時間帯（午後4時から午後8時）における交通事故

市内では、午後4時から午後8時の時間帯、いわゆる「魔の時間帯」に事故が多発する傾向にあり、死亡事故に関しては各年のおよそ50%が魔の時間帯に発生している。夕暮れ時から夜間は走行車両の速度や距離感覚を見誤りやすく事故が集中するため、早めのライト点灯や反射材の着用など、運転者、歩行者及び自転車利用者それぞれに交通事故防止の推進をすることが重要である。



2 交通安全計画における目標

本計画による最優先の目標は、死者数1人以下であるが、今後はさらに事故そのものを減少させるため、市民の理解と協力のもと、諸対策を総合的かつ強力に実施する。

交通事故のない社会を実現するとともに、交通事故死者数の減少に努め、当面の目標として年間の24時間以内死者数を令和7年までに年間1人以下に、死傷者数を年間100人以下とすることを目指すものとする。

令和7年までに 24時間以内死者数 年間1人以下
死傷者数 年間100人以下

第2節 講じようとする施策

1 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

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社会人を育成することを基本方針としている。

第11次岐阜県交通安全計画における「人優先の交通安全思想」を中津川市も推進し、子どもや高齢者、交通事故被害者等への思いやりの心を育むとともに、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、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い、市民一人ひとりが交通安全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。

このため、幼児から高齢者にいたるまでの教育の一貫性の確保及び家庭・学校・職場・地域等で行われる教育相互の有機的な連携を図っていく。参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れた教育の推進、教材等の充実、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果を実施後に検証・評価することによりより一層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認識が深まるよう努める。

①幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階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知識と技能を習得させることを目標とする。そのために幼稚園や保育園、家庭、地域等との連携を図りながら、計画的かつ継続的に行う。

特に、幼児の特性に十分配慮するとともに家庭の協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を行う。これらの指導を効果的に実施するため、紙芝居等を利用したり親子で実習したりするなど、わかりやすい指導に努めるとともに、交通指導員の指導力向上及び教材・教具の整備を推進する。

また、幼児交通安全ネットワーク（イルカねっと）の活動を強化し、各園が共通認識の下、幼児と保護者双方の交通安全意識の向上に努める。

②児童生徒に対する交通安全教育

学校においては、自他の生命を尊重するという基本的理念にたち、生涯にわたる交通環境の様々な危険に気づき、的確に判断して行動できる能力の育成を図る。このため、学校の教育活動全体を通して、地域の実情と児童、生徒の発達段階に応じた交通安全指導、教育を積極的に展開する。

(ア) 小学生に対しては、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して、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら交通安全教育を行う。

登下校における道路の歩行と横断の仕方、乗り物の安全な利用法や自転車の安全な乗り方について必要な知識と技能を習得させるとともに、道路交通標識等の理解もあわせて行う。

また、通学路の設定や安全点検を、学校・家庭との連携により実施し安全な登下校の指導徹底を図る。

(イ) 中学生に対しては、交通安全に対する意識を高めるとともに、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、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。

また、学校、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、安全な歩行の仕方、危険の予測と回避、自転車事故における加害者の責任等についても重点的に交通安全教育を実施する。

③成人に対する交通安全教育

成人に対する交通安全教育は、市民自ら学習することが基本であり、市は学習の機会等の提供や支援をし、交通安全思想の徹底による交通安全の推進を図る。

そのため、関係機関・団体等と連携し、運転者については各種講習会に積極的参加を促し、歩行者及び自転車利用者の保護、シートベルト等の正しい着用の徹底、飲酒運転・違法駐車防止など、自発的な安全行動を促す社会的責任の自覚を持つよう指導徹底する。

④高齢者に対する交通安全教育

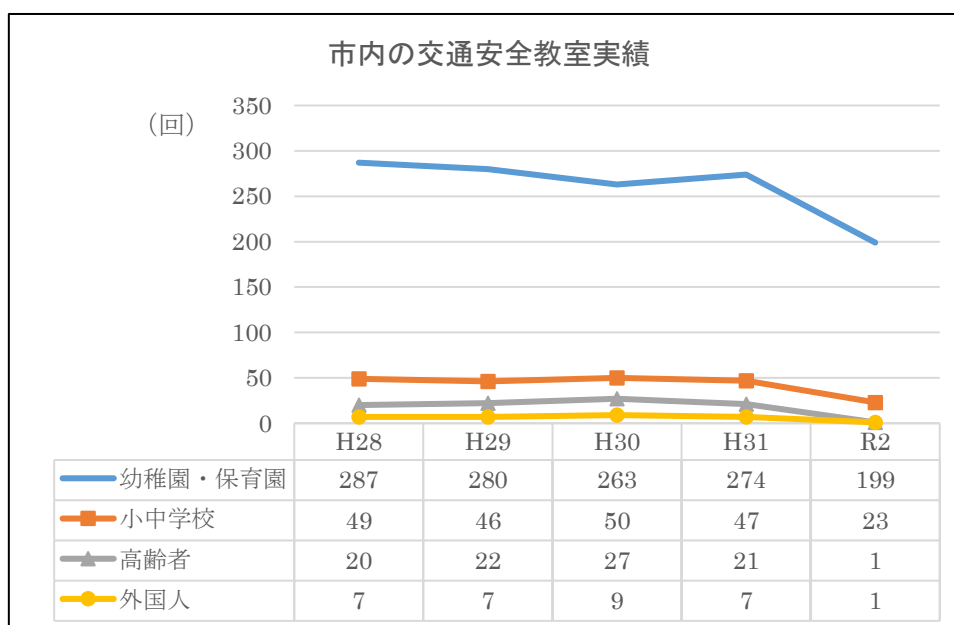
高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得することを目標とする。

人口の高齢化の進行に対応し、高齢者に対する交通安全教育を推進するため、老人クラブや高齢者大学校等と連携した交通安全教室の開催、高齢者世帯訪問の交通指導等により意識の高揚を図る。

高齢運転者に対しては、高齢運転者実技講習（シルバー・ドライビング・スクール）の受講、70歳以上の高齢運転者には、運転車両に高齢運転者標識（高齢者マーク）を付けるよう啓発する。また、高齢歩行者に対しては、交通安全講習（シルバー・セーフティ・スクール）の充実、反射材の着用の推進等を行い、高齢者が安全に、かつ安心して外出できる交通社会を形成するため、交通安全対策を推進する。

⑤外国人に対する交通安全教育

市内の事業所に勤務する外国人、市内の大学の留学生等を対象に、我が国の交通ルールに関する知識の普及を目的として交通安全教育を推進するため、事業所及び関係する学校等と連携して交通安全教室を開催していく。



(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

①交通安全運動の推進

市民一人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、市民自身による交通環境の改善に向けた取組みを推進するため、岐阜県交通安全対策協議会の主唱の下に、中津川市交通安全対策協議会の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

(ア) やさしい運転なかつがわ推進事業

- ・歩行者を見たらやさしく止まろう
- ・右折車にはやさしく進路をゆずろう
- ・高齢者マークを付けた車を見かけたらやさしい運転をしよう

市民運動として展開し、お互いがやさしい心を持つことで地域コミュニティの醸成につなげます。

(イ) 年間を通じて交通安全運動の重点目標として推進している「子どもと高齢者の交通事故防止運動」「シートベルト・チャイルドシート着用の徹底」「夜間（特に薄暮時）における交通事故防止」について、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慮する。

(ウ) 各季節における交通安全運動として全国一斉に行われる春・秋の全国交通安全運動及び県単独で実施する夏・年末の交通安全運動を市民各層の参加の下に幅広い交通安全運動を展開する。

市独自事業としては、春の全国交通安全運動期間中における「街角セーフティ作戦」、夏の交通安全県民運動期間中における「サマー・セーフティ」を実施する。

運動の実施にあたっては、重点目標を掲げ、実施機関・団体等で一致団結して、創意工夫をこらし、地域住民の自主的な参加の下に交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

②交通安全に関する広報啓発活動の推進

広報媒体として広報なかつがわ、中津川市公式ホームページ、中津川市市民安全情報ネットワーク（メール、LINE）や中津川市交通安全対策協議会の構成機関・団体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、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、計画的に実効の挙がる広報を行う。

(ア) 家庭、学校、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、各種の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、市民一人一人の交通安全に対する関心と意識を高め、正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣付ける。

- (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、きめ細かい広報の充実に努め、子供や高齢者を交通事故から守るとともに、飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する。
- (ウ) 民間の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、交通安全気運の盛り上がりを図るため、報道機関の理解と協力を求める。

③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の高揚を図るため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の普及を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢者の特性を理解し、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) 薄暮の時間帯から夜間にかけて事故が多発する傾向にあることから、夜間事故の主要原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性を広く周知し、これらの違反の防止を図る。
 - 運転者には、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、自動車の前照灯の早期点灯を促す。
 - 歩行者には、ドライバーから視認性の高い明るく目立つ色の服装の着用や反射材用品等の着用を徹底する。

(3) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の促進

民間における交通安全活動の重要性にかんがみ、交通安全を目的とする民間交通安全団体については、団体が行う事業及び諸行事に対する支援、必要な資料の提供等を行い、その組織化及び活動の充実のための指導を強化し、その主体的な活動を促進するとともに、団体相互の連絡強力体制の強化を図る。

また、交通安全教育・広報活動等民間団体のそれぞれの立場に応じた交通安全のための諸活動が積極的に行われるよう、交通安全活動推進体制を更に一層強化する。

(4) 交通安全活動への住民の参加・協働の推進

交通安全は、市民の安全意識により支えられることから、市民自らが交通安全に関する当事者意識を持つよう意識改革を進めることが重要である。

このため、地域社会において、市民が互いに協力し、それぞれの実情に応じた交通安全のための諸活動が積極的に行われるよう、関係機関が連携を密にし、市民の参加・協働を積極的に進める。

2 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、交通事故防止と交通の円滑化の観点から、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、交通安全施設等の整備により、安全な道路交通環境の形成を行う。

交通安全施設等の整備に当たっては、事故が多発している箇所に対して重点的に防止対策を実施する。また、道路交通の安全確保は、歩行者等道路を利用する人々の日常生活に密接に関係することから、安全・安心な歩行空間の確保を図る。

(1) 交通安全施設等の整備

①人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまでの交通安全対策は、主として車中心の対策であり、歩行者の視点からでは十分とはいえず、身近な生活道路において「人」の視点に立った交通安全対策を積極的に推進していく必要がある。

高齢者や障がい者を含めて全ての人が安心して参加できる社会を実現するため、交通環境の整備を図り、安全な通行空間の確保を図る。

②道路の改築等による交通安全対策の推進

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、次の方針によって道路の改築事業を強力的に推進する。

- (ア) 交通の安全に寄与する道路の拡幅及びカーブ等の改築を推進し、交通実態に応じて交通規制を要望するとともに、必要な交通安全施設を整備する。
- (イ) 山間地等の道路の交通危険箇所には、落石、崩土等による事故を未然に防ぐため、落石防止柵等の施設の整備をする。
- (ウ) 見通しの利かないところや転落の恐れのある箇所などでの事故を防ぐため、道路反射鏡及び防護柵等の施設を設置する。

③交通安全施設等の整備事業の推進

交通事故の多発している道路、その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、総合的な計画のもとに交通安全施設等を次の方針によって整備することとし、安全かつ円滑、快適な交通環境の確立を図る。

- (ア) 歩行者の多い道路での歩行者の安全を確保するため、優先順位を定め信号機の設置、歩行者用道路の整備、交差点改良、案内標識の整備等を図る。
- (イ) 夜間の交通事故対策として、照明灯、視線誘導標等を設置する。
- (ウ) 通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の安全を確保するため、定期的な合同点検等の結果に基づき路肩のカラー舗装や防護柵等の設置を行う。
- (エ) 高齢者及び身体障がい者の利用に配慮した歩道の段差の切り下げ改善等、歩行

空間のバリアフリー化及び点字ブロックの設置等交通安全施設を整備する。

(オ) 既存道路の有効利用と安全確保のため、交差点の改良及び横断歩道の設置を推進する。

(2) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、安全で円滑な交通流の維持を図るため、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等に応じ、既存の交通規則を見直すなど、効果的な交通規制について地域の特性等を考慮して、公安委員会への要望等による交通規制を推進する。

(3) 総合的な駐車対策の推進

車や人のスムーズな流れを確保し、道路機能を維持するため、無秩序な路上駐車を抑制し、駐停車禁止などの適切な交通規制を公安委員会との協議により整備することとし、短時間駐車の防止を図るための駐車場の整備、配置の適正化なども推進する。また、違法駐車車両の指導取締りの強化と体制についても公安委員会との密接な連携により整備を図ることとする。

(4) その他道路交通環境の整備

①道路使用の適正化

工作物の設置等のための道路使用及び占用については、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、極力これを抑制する方針の下に適正な許可を行うとともに、道路使用許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導監督する。

②災害に備えた道路交通環境の整備

豪雨・地震等による災害が発生した場合においても、地域の復旧・復興に必要な道路交通を確保するため、道路の防災対策、緊急輸送道路を中心とした橋梁等の耐震補強を実施するとともに、道路防災週間等を通じた道路利用者への道路防災対策の普及、啓発を推進する。

③交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(ア) 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、交通が危険と認められる場合は通行を禁止し、又は制限を行う。

特に、道路工事に伴う通行規制を行う場合には、公安委員会との連携を密にして、迂回指示、道路交通情報の提供等の措置を行う。また、これらを迅速かつ的確に行うための体制の整備を行う。

(イ) 子どもの遊び場等の確保

子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に資する

とともに、良好な生活環境づくり等を図るため、公園緑地等の整備を推進する。

3 救助・救急体制の整備

(1) 救急体制の整備・拡充

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、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相互の緊密な連携・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、一刻も早い救急医療、応急措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事故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救助体制の強化

多数の負傷者が発生する大事故及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助工作車や救助資機材、AED（自動体外式除細動器）等の高度救命処置用資器材等の充実により救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

②集団救助・救急体制の整備

大規模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、県・各市町村間の広域的応援体制を強化、迅速かつ的確な救助・救急活動に努める。また、連絡体制の整備及び救護訓練の実施等、集団救助・救急体制を推進する。

③心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

事故現場に居合わせた関係者等による応急手当の実施により負傷者の救命効果の向上が期待できる。自身の感染予防対策を併せた心肺蘇生法等に関する応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、民間等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、広報啓発活動を積極的に推進する。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。

加えて、学校においては、中学校、高等学校の保健体育において止血法、心肺蘇生法及びAED（自動体外式除細動器）の使用方法等の応急手当について指導の充実を図るとともに、各種講習会の開催により教員の指導力の向上を図る。

④応急処置の充実・高度化の推進

交通事故に起因する負傷者の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）の向上のために、救急救命士の計画的な養成・配置等の促進、救急隊員の行う応急処置等の質の向上を図る。

⑤救助隊員及び救急隊員の教育訓練の推進

複雑化する救助・救急事象に対応すべく、救助隊員および救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練の実施等を推進する。

⑥高速自動車道における救急体制の整備

消防法の規定に基づき処理すべきものとして、関係団体との協力体制の強化及び適切かつ効果的な救急業務の実施を促進する。

(2) 救急関係機関への協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受け入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、医学的管理を要する重篤救急患者の救命効果の向上を図るため、救急現場及び搬送途上の医師、看護師等による応急処置、ドクターカーの医療機関への配置、救急隊員の行う応急処置の充実強化を検討するなど、救急関係機関相互の連携による効果的な体制整備を図る。

4 自動車損害賠償の適正化・被害者対策の推進等

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、大きな不幸に見舞われており、交通事故発生後における諸対策がますます重要になっている。

また、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことから、関係機関との連携を図って交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、被害者支援を積極的に推進する。

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実

①自動車損害賠償責任保険（自動車損害賠償責任共済）の充実

自動車事故による被害者の救済対策の中核である自動車損害賠償保障制度については、今後とも社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、被害者保護の充実に努める。

②無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険・共済はすべての車・バイク1台ごとに加入が義務づけられているため、期限切れや掛け忘れで運行するのは法令違反であることを周知するとともに、加入率の向上を図るため、広報活動等で注意喚起を推進する。

(2) 損害賠償請求についての援助等

地域における交通事故相談活動を充実するため、県が行う交通事故相談活動の市への巡回相談を取り入れていく。また、各種広報媒体を活用して広報に努める。

(3) 交通事故被害者等に対する援助措置の充実

県が行う交通遺児激励金、市が行う交通遺児手当を引き続き行うほか、独立行政法人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の後遺障害者に対する介護料の支給等援助措置の制度についての広報を充実する。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故の現状と交通安全対策の今後の方向

踏切事故は減少傾向にあるが、これは踏切道の改良、交通規制の充実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。しかしながら、整備すべき踏切道は依然残されている現状にある。

市内における令和3年12月現在の踏切道は21カ所あり、路線別では中央本線15カ所、明知鉄道6カ所となっている。そのうち遮断機又は警報機の整備がされていないものが残されていることから、踏切保安設備の整備、交通規制の実施、構造の改良、統廃合の促進等踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故の防止を図る。

市内の踏切箇所の内訳（令和3年12月1日現在）

地 区	踏切箇所数	鉄 道 名	備 考	
			未遮断機	未警報機
落 合	2箇所	J R 東海 中央線	0箇所	0箇所
中 津	5箇所	同 上	0箇所	0箇所
坂 本	8箇所	同 上	0箇所	0箇所
阿 木	6箇所	明知鉄道(株)	5箇所	5箇所

箇所数は、J R 東海、明知鉄道(株)による

第2節 講じようとする施策

1 踏切道の構造改良の促進

自動車が行く踏切道であって、踏切道の幅員が接続する道路の幅員よりも狭いもの等について、構造の改良を強力に促進する。

また、歩道が狭い踏切等における歩行者安全対策のための構造改良を強力に推進する。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、交通状況、事故発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、門型警報装置、大型遮断装置等により、事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を推進する。

2 踏切道の交通規制の実施および統廃合

踏切道の利用状況、踏切道の幅員、う回路の状況等を勘案して必要な交通規制を実施する。また、車両の通行できない踏切道については、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて統廃合を促進する。

3 その他踏切道の交通安全を図るための措置

踏切事故は、直前横断、脱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通行者に対し安全意識の向上および踏切支障時における非常押ボタン等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を強化する。

さらに、踏切事故防止キャンペーンの展開等を通じ、踏切道を行く自動車等の運転者および歩行者に対し、踏切道通過時における安全意識の高揚を図るとともに、安全かつ円滑な踏切道の確保および踏切事故の防止を図る。