

Ⅱ 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察や国、県、市等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、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、我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は諸外国と比べて高いことから、歩行者や自転車がよ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、子供を事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

【第 11 次計画における重点施策及び新規施策】

- 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
- 生活道路における交通安全対策の推進
- 通学路等における交通安全の確保
- 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備
- 高齢者等の移動手段の確保・充実
- 自転車利用環境の総合的整備
- 災害に備えた道路交通環境の整備
- 総合的な駐車対策の推進

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進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の形成に努めることとする。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故の多いエリアにおいて、警察、道路管理者、地域住民等が連携し、通過車両の排除や車両速度の抑制等の対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

また、道路管理者においては、歩道等の整備により安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、公安委員会により実施される交通規制や交通管制との連携の強化を図る。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、道路管理者等による合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、市街地など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、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路の整備等の対策に努める。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

- (ア) 高齢者や障がい者等を含め、全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道の整備に努める。このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善等の整備を推進し、あわせて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図る。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

- (イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障がい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がい者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても積極的な取締りを推進する。

(2) 交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）に即して、県公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

イ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

ウ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機や交差点の改良等を推進するほか、駐車対策を実施することにより交通容量の拡大を図り、交通の円滑化に努めるとともに、併せて自動車からの二酸化炭素排出の抑止に努める。

エ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に、交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映する。

(3) 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、「今治市地域公共交通計画」に沿って、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

(4) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、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。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、適正な規制速度の決定、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

(5) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

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

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、自転車等の駐車需要の多い場所、駐車需要が著しく多くなることが予想される場所を中心に、自転車駐車場等の整備に努める。鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、県、市、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー法に基づき、市が定める重点整備地区内における特定道路を構成する道路においては、高齢者、障がい者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組に努める。

(6) 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、津波等の災害が発生した場合においても、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策に努める。

また、豪雨時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備について研究を進める。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の充実に努める。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

ウ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の充実を図るとともに、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に努める。

(7) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路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。

また、路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、市駐車場整備地区において今治市駐車場整備計画に基づき、駐車場の整備及び有効利用を推進する。

(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

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

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

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

イ 子供の遊び場等の確保

子供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、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに、公立の小中学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

ウ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

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

エ 地域に応じた安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な凍結防止剤散布を実施する。

また、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路情報提供装置等により、迅速に道路利用者に提供する。

(9) 大規模イベント等への対応

しまなみ海道を利用した国際サイクリング大会等の開催時には、日頃は交通量の少ない島嶼部を中心に、市内外から多くの参加者及び観光客が訪れることが見込まれる。このような大規模イベントの際にも、交通の安全や円滑性を確保する必要があり、道路案内標識や交通情報標識などの整備について対策を図る必要がある。

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、子供、高齢者、障がい者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。

特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。

また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に努める。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。

学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭和 33 年法律第 56 号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。

障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図りホームページに掲載するなどにより、インターネットを通じて地域や学校等において行われている交通安全の場における活用を促進し、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。

特に若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動が推進されるよう促す。

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

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、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意識が深まるよう努める。

【第 11 次計画における重点施策及び新規施策】

- 参加・体験・実践型の活動の推進
- 高齢者に対する交通安全教育の推進
- 横断歩行者の安全確保
- 自転車の安全利用の推進
- 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
- 反射材用品等の普及促進
- 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
- 二輪車運転者のプロテクター被害軽減用品の活用推進
- 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
- 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

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

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

実施にあたっては、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努める。

児童館においては、主として幼児を対象に、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対し交通安全の啓発に努める。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導等に努める。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、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等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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

また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象に交通安全の啓発に努める。

さらに、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導を促進する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

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

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような規範意識の高い健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探究の時間、特別活動などの学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

また、「今治地区高校生の交通安全会議」の開催等を通じて、高校生の交通社会における果たすべき役割を考えさせるとともに、小中学校等との交流を図るなどして果たしうる役割を考えさせ、交通安全活動への積極的な参加を促す。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、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目標とし、県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。

また、社会人を対象とした交通安全教育の促進を図るなど交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能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推進するため、県及び市は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努める。

特に、法令違反では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

また、関係機関・団体は、連携して高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育の場面・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。

特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。

この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及にも努める。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢

者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講のなかで、安全運転サポート車等に搭載されている先進安全技術を体験できる機会を推進する。

また、身体能力の変化によって危険が生じるのを避けるための運転、例えば、夜間や雨天時には運転を控えるなど、いわゆる補償運転の励行等、高齢者を交通事故や違反の当事者としないための安全運転の指導に取り組む。

自転車を利用する高齢者に対しては、自転車乗車中の交通事故の発生実態を踏まえ、特に自転車用ヘルメットの着用を促すなど自転車安全利用に係る教育を推進するとともに、電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の製造メーカー等で組織される「愛媛県電動車いす交通安全対策連絡協議会」等と連携した購入時の指導・助言を徹底するとともに、利用者に対する継続的な教育等の促進に努める。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、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を推進するとともに、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。

また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルール周知活動等に努める。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

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

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

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

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果

的な交通安全教育ができるよう努める。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進するよう努める。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

市民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するため、今治市交通安全推進協議会を始め、関係機関・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。

令和3年度の交通安全県民総ぐるみ運動における重点は、“子供と高齢者の交通事故防止対策の推進”“道路横断中の交通事故防止対策の推進”“交差点の交通事故防止対策の推進”等県内の交通情勢に即した事項を設定している。市は、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて重点を定める。交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

さらに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動に努める。

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

イ 横断歩行者の安全確保

信号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ように交通安全教育等を推進する。

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

さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等に努める。

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに、交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車の安全利用を促進するため、「今治市自転車の安全な利用の促進に関する条例」及び「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日、中央交通安全対策会議：交通対策本部決定）を浸透させるなど、歩行者や他の車両に配慮した通行等、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。

特に、自転車は配達や通勤・通学を始め、観光などの様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、自転車の歩道通行時におけるルールやスマートフォン等の操作や画面注視、イヤホン等使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での“ながら運転”の危険性等について周知・徹底を図るとともに、事故時の被害軽減のため、自転車利用者全員のヘルメットの着用促進を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有する。本市では令和2年4月、市条例を一部改正し、加害者となった場合に備え、自転車保険等への加入を義務化したところであるが、交通に参加する者としての十分な自覚・責任等の意識啓発に向け、今後も、関係事業者等と連携して周知啓発等を図る。

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。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の周知に努めるとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

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

エ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

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

オ チャイルドシートの正しい着用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

不適正使用時の致死率は、適切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、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所・認定こども園、病院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。（チャイルドシート使用率は59.1%、全国平均70.5%である：警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の令和元年6月、共同調査による）。

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活動を推進する。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨する。

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」という市民の規範意識の確立を図る。

特に、若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を関係機関・団体が連携して推進する。

さらに、各自治体で取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策については、他の地域における施策実施に当たっての参考となるよう、積極的な情報共有を図っていく。

ク 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、市広報、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

(ア) 各種キャンペーン等を積極的に行い、子供と高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。

(イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、市、自治会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実を努め、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

(ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、市は交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全市民的気運の盛り上げを図る。

ケ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗車中の事故実態の広報を積極的に行う。

また、高齢者に対する高齢者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

- (イ) 高齢者が被害者となる道路横断中の事故や横断歩道横断中の死者の割合が高くなっていることから、道路横断中の高齢者等が被害者となる事故の実態や危険性を広く周知して、高齢者等の交通安全意識とドライバーの歩行者等保護意識の高揚を図る。
- (ロ) 薄暮時間帯から夜間・早朝にかけての暗い時間帯に重大事故が多発する傾向があることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

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

- (イ) 二輪運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進する。
- (ロ) 市民が交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発を図ることができるよう、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

民間における交通安全活動の役割は重要であることから、交通安全を目的とする民間団体については、交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進するとともに、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図り、また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要である。

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

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努める。

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、高齢者や障がい者、子供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。

【第 11 次計画における重点施策及び新規施策】

- | |
|--------------|
| ○ 高齢運転者対策の充実 |
|--------------|

(1) 運転者教育等の充実

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。

ア 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。

特に、高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、より効果的かつ効率的な教育に努める。

(イ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

(ロ) 高齢者支援施策の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関等が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図る。

また、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、今治市地域公共交通計画に沿って、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実に努める取組を推進する。

イ シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底
後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行う。

(2) 道路交通に関する情報の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等に関する情報の収集及び迅速な伝達に努める。

また、道路の状況等を収集し、道路利用者に提供するための道路情報提供装置等の整備に努める。

さらに、防災関係機関等との情報の共有を図るものとする。

4 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられる。

既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子供の安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により、着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

このような認識の下、従来取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化が進むことに加え、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化等により、更なる充実を図る必要がある。

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

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

特に、自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければならない。

【第 11 次計画における重点施策及び新規施策】

○ 自動車点検整備の充実

(1) 自動車の点検整備の充実

ア 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

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

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を広く啓発し、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

(2) 自転車の安全性の確保

しまなみ海道の美しい景観を楽しみながら行える「しまなみ海道サイクリングロード」が、令和元年 11 月に国土交通省から「第 1 次ナショナルサイクルルート」として指定されたことで知名度が大きく向上し、国内外から利用者が増大することが予想されることから、自転車の安全対策を推進する。

また、自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、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。

さらに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、本市では令和 2 年 4 月、「今治市自転車の安全な利用の促進に関する条例」を一部改正し、自転車保険等への加入を義務化したことから、継続して関係事業者と協力し、更なる広報啓発活動を展開するとともに加入率を向上させる。

加えて、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故防止に資する交通指導取締りを推進する。

また、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、

危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の推進を図る。

【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 交通事故分析に基づく交通指導取締りの推進
- 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進
- 暴走族等対策の推進

(1) 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進

ア 交通事故分析に基づく交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、横断歩行者妨害、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、市民から取締り要望の多い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、運転中に携帯電話等を使用することは重大な交通事故につながり得る極めて危険な行為であることから、関係機関・団体等と連携し、運転者等に対する広報啓発や携帯電話使用等の交通指導取締りを推進する。

さらに、いわゆる「あおり運転」として大きな社会問題となっている悪質・危険な運転行為を防止するため、交通指導取締りの強化をはじめとした諸対策を推進する。

イ 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して、積極的に指導警告を行うとともに、警察官の警告に従わず違反行為を継続したり、通行車両や歩行者に具体的危険を生じさせたりするなど、悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

ウ 暴走族対策の推進

暴走族は減少傾向にあるものの、いまだ散発的な暴走行為が認められ、地域住民や道路利用者に多大な迷惑を及ぼしており、共同危険行為等禁止違反、騒音関係違反、車両の不正改造に関する違反等の取締りを推進するとともに、家庭、学校、保護司等と連携し、暴走族から離脱させるための措置をとるなど、総合的な暴走族対策を推進する。

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観

点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

【第11 次計画における重点施策及び新規施策】

- 多数傷者発生時における救助・救急事故体制の充実
- AEDの使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進
- 救急救命士の養成・配置等の促進

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

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

イ 多数傷者発生時における救助・救急事故体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急事故体制の充実を図る。

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

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

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体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、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。

また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AED（自動体外式除細動器）の取り扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図る。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、市内の消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。

また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による

応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

オ 救助・救急資機材等の装備の充実

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

カ 救急医療用ヘリコプター・防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、平成 21 年 8 月、県消防防災ヘリコプターによるドクターヘリの運用を開始している。平成 29 年 2 月には、救急医療用ヘリコプター（ドクターヘリ）の運航が開始されており、引き続き、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、継続的な教育訓練を推進する。

ク 高速自動車国道における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、西日本高速道路株式会社が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、市においても消防法（昭和 23 年法律第 186 号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、西日本高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社及び市は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

初期救急医療体制の充実を図るとともに、救急医療施設の情報を収集し、救急医療情報を提供することにより、これらの体制が有効に運用されるよう支援を行う救急医療情報システムの整備に努める。

イ ドクターヘリ事業の推進

交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、愛媛県では平成 21 年 8 月から、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリの運用を展開しており、平成 29 年 2 月には、救急医療用ヘリコプターの運航が開始され、引き続き、救急搬送の積極的な活用に努める。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

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

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救命医療を行うこと

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

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

7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

また、近年、自転車が加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、本市では自転車保険等の加入を義務化とし、加入の加速化を図っている。

【第11次計画における重点施策及び新規施策】

○ 無保険（無共済）車両対策の徹底

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしてい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、その改善を推進し、被害者救済の充実を図る。

ア 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車ユーザーに対し、自動車損害賠償保険制度への加入を促す。

特に、自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く市民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

(2) 交通事故相談活動の推進

多様化、複雑化する交通事故相談内容に対応できる体制の充実に努める。

ア 円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談センター、その他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。

イ 市のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

交通遺児等の養育者に対し、今治市交通災害遺児福祉手当等の受給案内や自動車事故対策機構等が行う各種支援制度の周知に努める。