

第 1 1 次 阪 南 市 交 通 安 全 計 画

(令和 3 年度～令和 7 年度)



阪 南 市



は じ め に

「交通事故のない安全で安心な阪南市」を目指して

阪南市では、交通安全対策の総合的かつ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、これまで 10 次にわたり阪南市交通安全計画を作成し、大阪府や警察署等の関係行政機関や団体等と連携し、各般にわたる交通安全対策を推進し、交通事故防止に努めてきました。

このような中、先の第 10 次阪南市交通安全計画では、交通事故死亡者数ゼロを目標とし、適切かつ効果的な施策を総合的に推進したこともあり、交通事故発生件数及び負傷者数は年々減少しています。

日々の生活のなかで発生する交通事故による被害者数は、災害や犯罪等と比較しても多く、なかでも高齢者や自転車に関連する交通事故件数は、交通事故全体に占める割合が高い状況です。

平成 28 年、平成 29 年の 2 年間に市内で 3 件の死亡事故が発生していることもあり、市民の安全で安心な暮らしの実現に向けた交通事故防止は、大阪府及び市町村や警察署等がより一層の連携を保ち、市民一人ひとりが全力で取り組む必要がある、すべてのひとに共通する課題です。

こうした状況を踏まえ、高齢者や子どもの安全を確保する交通安全施策を推進し、効果的な対策を打ち出す必要があり、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策として、今般、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に講ずべき、阪南市における陸上交通の安全に関する施策の大綱として、「第 11 次阪南市交通安全計画」を定めます。

本交通安全計画に基づき、大阪府及び近隣市町村、泉南警察署等と連携をとり、交通状況や地域の実態に即して、交通事故死亡者数ゼロを目標とし、交通安全対策を強力に推進してまいります。



目 次

| | | |
|-----|---|----|
| 第1章 | 道路交通の安全 | 1 |
| 第1節 | 道路交通事故の現状等 | 1 |
| 1 | 道路交通関係指数の推移 | 1 |
| (1) | 人口 | 1 |
| (2) | 道路 | 1 |
| (3) | 自動車保有台数 | 1 |
| (4) | 運転免許保有者数 | 1 |
| 2 | 道路交通事故の現状 | 1 |
| (1) | 第10次阪南市交通安全計画の結果 | 1 |
| (2) | 最近の交通事故の状況及びその特徴 | 2 |
| 第2章 | 計画の目標と講じようとする施策 | 5 |
| 第1節 | 道路交通の安全についての対策 | 5 |
| 1 | 今後の道路交通安全対策を考える視点 | 5 |
| (1) | 高齢者及び子どもの安全確保の視点 | 5 |
| (2) | 歩行者及び自転車の安全確保の視点 | 5 |
| 2 | 第11次阪南市交通安全計画における目標 | 6 |
| 第2節 | 交通安全思想の普及徹底 | 7 |
| 1 | 交通安全教育の推進 | 7 |
| (1) | 幼児に対する交通安全教育の推進 | 7 |
| (2) | 児童に対する交通安全教育の推進 | 8 |
| (3) | 中学生に対する交通安全教育の推進 | 8 |
| (4) | 高校生に対する交通安全教育の推進 | 8 |
| (5) | 成人に対する交通安全教育の推進 | 8 |
| (6) | 高齢者に対する交通安全教育の推進 | 8 |
| (7) | 障がい者に対する交通安全教育の推進 | 9 |
| 2 | 交通安全に関する普及啓発活動の推進 | 9 |
| (1) | 交通安全運動の推進 | 9 |
| (2) | 自転車の安全利用の推進 | 9 |
| (3) | すべての座席におけるシートベルトの正しい着用及び チャイルドシートの正しい使用の徹底 | 10 |
| (4) | 反射材の普及促進 | 10 |
| (5) | 飲酒運転根絶の推進 | 10 |
| (6) | 効果的な広報の推進 | 10 |

| | | |
|-----|------------------------------|-------|
| 3 | 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の促進 | 11 |
| 第3節 | 安全運転の確保 | 11 |
| 1 | 運転者教育等の充実 | 11 |
| 第4節 | 道路交通環境の整備 | 11 |
| 1 | 人優先の安全・安心な歩行空間の整備 | 11 |
| | (1) 生活道路における交通安全対策の推進 | 11 |
| | (2) 通学路等の歩道整備等の推進 | 11 |
| | (3) 歩行空間等の整備の推進 | 12 |
| | (4) 通学路の安全確保への取組み | 12 |
| 2 | 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備 | 12 |
| 3 | 効果的で重点的な事故対策の推進 | 13 |
| 4 | 安全かつ円滑・快適な道路交通環境の整備 | 13 |
| | (1) 道路の使用及び占用の適正化 | 13 |
| | (2) 不法占拠物件の排除等 | 13 |
| | (3) 自転車利用環境の整備 | 13 |
| 5 | その他道路交通環境の整備 | 13 |
| | (1) 道路法に基づく通行の禁止又は制限 | 13 |
| | (2) 子どもの遊び場等の確保 | 13 |
| 第5節 | 総合的な駐車対策の推進 | 14 |
| 1 | 駐車対策の推進 | 14 |
| 2 | めいわく駐車追放気運の醸成 | 14 |
| 第6節 | 道路交通秩序の維持 | 14 |
| 第7節 | 救助・救急活動の充実 | 15 |
| 1 | 救助・救急体制の整備 | 15 |
| 2 | 救急関係機関の協力関係の確保 | 15 |
| 第8節 | 損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進 | 15 |
| 第3章 | 踏切道における交通の安全 | 16 |
| 第1節 | 踏切道における交通安全対策と交通の円滑化を図るための措置 | 16 |
| 1 | 街頭啓発 | 16 |
| 2 | 広報啓発活動 | 16 |
| | 交通安全実践ポイント | 17・18 |

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

超高齢化社会の到来と人口減少の加速、また ICT（情報通信技術）や AI（人工知能）技術の発達という新たな時代を迎えた我が国において、豊かで活力のある社会を構築し、持続するために、安全で安心して暮らせる社会の実現が必要不可欠です。

その実現には、防犯や防災、さらには新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取り組みが必要とされる中であって、今なお毎年多くの方が交通事故の被害に遭われている現状を踏まえると、交通安全の確保は、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となります。

交通安全対策については、これまで行政や民間それぞれのセクターで様々な対策がとられてきたところですが、依然として交通事故件数は高い水準で推移しており、人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指し、悲惨な交通事故の根絶に向けて新たな一歩を踏み出す必要があります。

2 人優先の交通安全思想

高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者や道路交通において弱い立場にある歩行者の安全を確保するため、「人優先」の交通安全思想をあらゆる施策を推進する際の基本とします。

3 人に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化等を図り、かつ、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとします。

また、市民一人ひとりの交通安全に関する意識を改革していくことが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動の充実を図ります。

4 効果的・効率的な対策の実施

悲惨な交通事故の根絶に向け、地域の実情に沿った効果的な対策に集中して取り組むため、多方面にわたる交通安全に関する施策を連携させ、効果的に実施します。

第 1 章 道路交通の安全

第 1 節 道路交通事故の現状等

1. 道路交通関係指数の推移

(1) 人口

阪南市の人口は、平成 28 年の 55,935 人に対し、令和 2 年には年 53,099 人まで減少する一方、65 歳以上人口は平成 28 年の 16,581 人から令和 2 年には 17,479 人に増加し、高齢化率が約 30%から約 33%へと増加傾向にあります。

※各年 12 月末現在（いずれも住民基本台帳による）

(2) 道路

高速道路及び自動車専用道路を除く阪南市内の一般国道、主要地方道、一般府道、市道の総延長数は約 236km となっています。

※令和 3 年 3 月 31 日現在

(3) 自動車保有台数

自動車保有台数は平成 28 年の 31,048 台に対し、令和 2 年は 31,227 台と微増傾向で推移しています。

(4) 運転免許保有者数

運転免許保有者数は平成 28 年 37,533 人から令和 2 年 36,097 人と減少傾向にあります。

2. 道路交通事故の現状

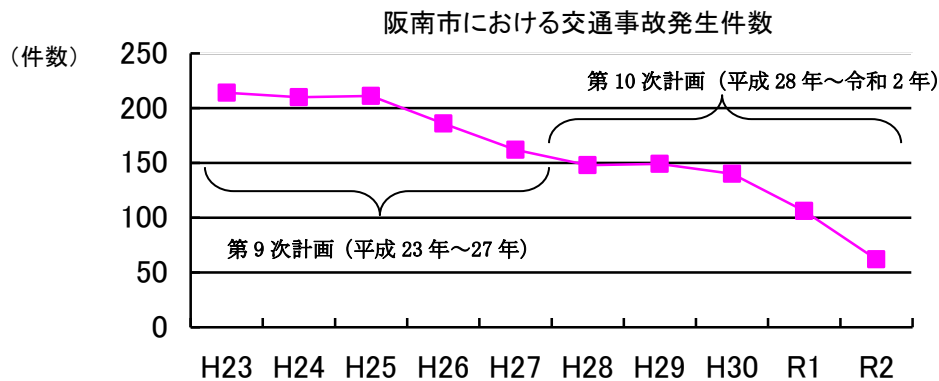
(1) 第 10 次阪南市交通安全計画の結果

第 10 次阪南市交通安全計画では、令和 2 年度までに交通事故件数を大幅に減少させることを目指した結果、道路交通法の厳罰化や車両の安全技術の向上、関係機関による強力な交通安全の推進等により、阪南市における交通事故発生件数及び負傷者数は、第 9 次阪南市交通安全計画の 5 年間に比べ減少しました。

目標の交通事故死亡者数ゼロの達成には至りませんでした。平成 30 年から令和 2 年までの死亡者数は 3 年連続 0 人となり、取り組みの効果が一定あったものと考えています。また、令和 2 年については、交通事故発生件数が過去 10 年間で最少となっています。

阪南市における交通事故発生件数

| | 年 次 | 発生件数（件） | 負傷者数（人） | 死者数（人） |
|--------|-------|---------|---------|--------|
| 第9次計画 | 平成23年 | 214 | 261 | 1 |
| | 平成24年 | 210 | 261 | 1 |
| | 平成25年 | 211 | 261 | 2 |
| | 平成26年 | 186 | 219 | 0 |
| | 平成27年 | 162 | 196 | 1 |
| | 小計 | 983 | 1,198 | 5 |
| 第10次計画 | 平成28年 | 148 | 170 | 1 |
| | 平成29年 | 149 | 192 | 2 |
| | 平成30年 | 140 | 166 | 0 |
| | 令和元年 | 106 | 125 | 0 |
| | 令和2年 | 62 | 76 | 0 |
| | 小計 | 605 | 729 | 3 |

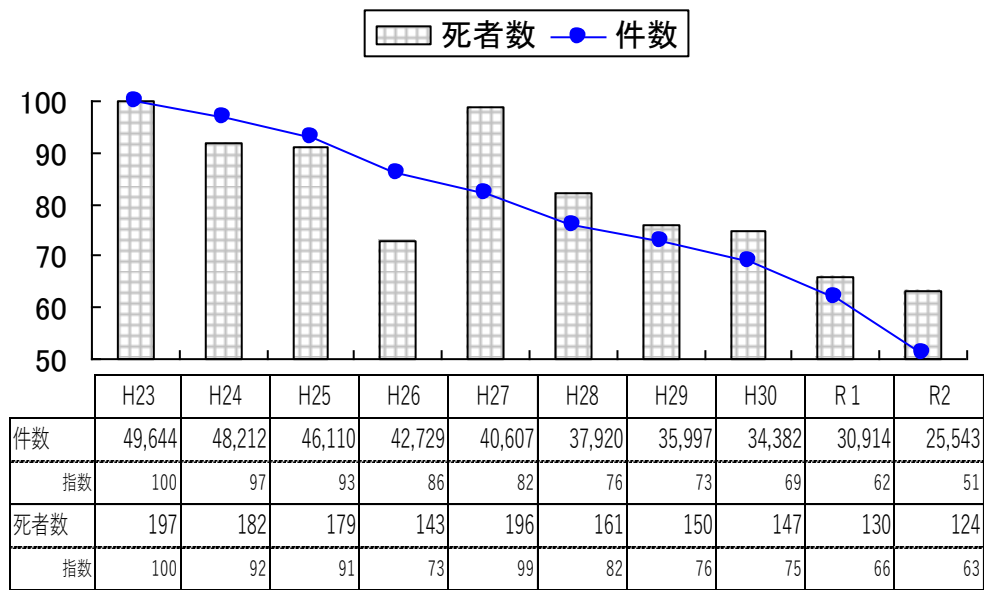


（２）最近の交通事故の状況及びその特徴

大阪府の近年の交通死亡事故の発生状況の特徴は以下のとおりです。

- ・ 事故件数と負傷者数は、近年、減少傾向にあります。死者数は、平成27年に一時的に増加したものの、全体的には減少傾向にあり、令和2年には統計史上最少となりました。
- ・ 令和2年の65歳以上の高齢者死者数は48人となり、うち約9割が歩行中及び自転車乗車中の事故となっています。
- ・ 自転車関連事故件数は減少傾向ですが、死者数は増加に転じています。
- ・ 飲酒運転による事故件数はなだらかに減少していますが、死者数は増減を繰り返しながら、ほぼ横ばい状態となっています。

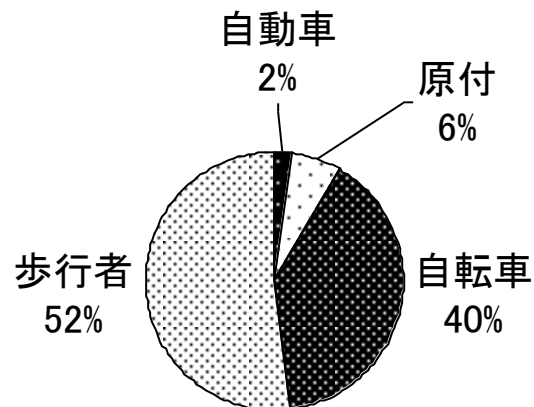
大阪府の交通事故の経年推移



注：指数は、平成23年を100とする。

「大阪の交通白書」令和2年版より

65歳以上の死亡事故の状態

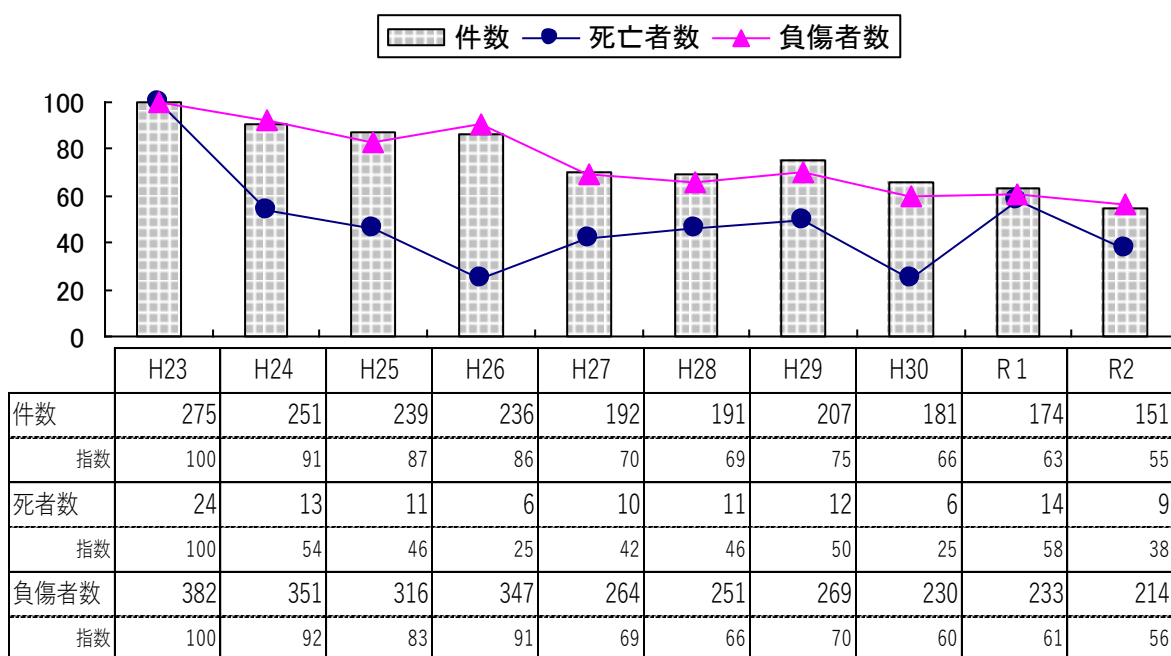


| | 自動車 | 自動二輪 | 原付 | 自転車 | 歩行者 | その他 | 合計 |
|-----|-----|------|----|-----|-----|-----|----|
| 運転者 | 1 | — | 3 | 19 | | | 48 |
| 同乗者 | — | — | — | — | | | |
| 死亡者 | 1 | — | 3 | 19 | 25 | — | |

近年の交通死亡事故が減少している理由として、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底や安全運転の確保、自動車メーカーの安全技術発達に伴う車両の安全性の確保・向上、道路交通の秩序の維持等の諸対策の充実によるものですが、主要要因としては、次のものがあげられます。

- ア 飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策
- イ シートベルト着用者率の向上に伴う致死率（自動車乗車中）の低下
- ウ 危険認知速度（車両の事故直前速度）の低下
- エ 先進安全技術を搭載した車両の普及

飲酒運転による事故(経年推移)



注：指数は、平成23年を100とする。

「大阪の交通白書」令和2年版より



第2章 計画の目標と講じようとする施策

第1節 道路交通の安全についての対策



(交通安全シンボルマーク)

1. 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故発生件数が減少傾向にあることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には一定の効果があったものと考えられます。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済情勢、交通情勢、安全技術発達の変化等に対応し、より効果的な施策を推進します。

(1) 高齢者及び子どもの安全確保の視点

阪南市内において、高齢者及び子どもの交通事故件数は年々減少傾向にあります。

しかし近年、阪南市の人口の高齢化率が年々上昇する中で、交通事故に占める高齢者の負傷者数は高い水準にあることから、高齢者が安全かつ安心して暮らすことができる交通環境の形成が必要です。

そこで、高齢者の総合的な交通安全対策を推進するにあたっては、高齢者の道路歩行や自転車への乗車、自動車を運転している場合など、高齢者の交通事故の実態を勘案し、それぞれの特性を理解した対策を講じる必要があります。

また、子どもの安全を確保する観点から、通学路等における歩道等の歩行空間の整備を図る必要があります。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保の視点

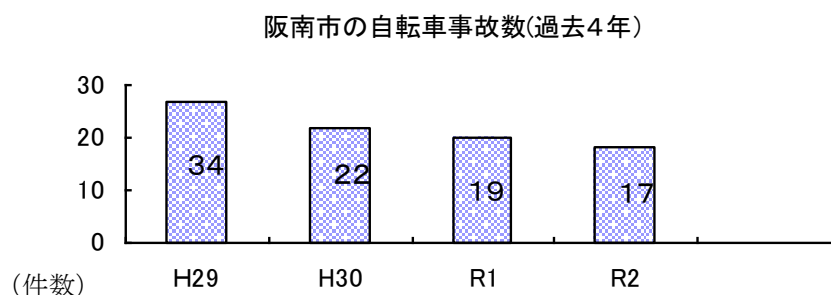
安全で安心な地域社会の実現を図るため、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが一層求められています。

また、自転車については、歩行者と衝突した場合、立場が加害者となる一方、自動車と衝突した場合には被害者となるため、ヘルメットの着用を啓発する等、それぞれの対策を講じる必要があります。

その他、自転車の通行と歩行者が混在する歩道や横断歩道、後を絶たない路上への放置自転車など、自転車を取り巻く交通環境の側面から解決すべき諸問題も山積しています。

こうした現状を踏まえ、平成28年4月に「大阪府自転車の安全で適正な利用に関する条例」が施行されました。自転車利用者を始め、交通行政に携わる機関・団体が連携し、交通安全教育・広報啓発の充実を図り、交通指導取締りの強化、歩行者及び自転車利用者の安全な通行の確保など総合

的な自転車対策を推進します。



2. 第11次阪南市交通安全計画における目標

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く、まずは死者数及び命に関わる優先度の高い重傷者数をゼロに近づけることをめざします。

国が策定した第11次交通安全基本計画では、

- ① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とする。(30日以内死者数は2,400人)
- ② 令和7年までに重傷者数※を22,000人以下とする。

という目標が設定されました。

また、大阪府の第11次交通安全基本計画では、国から示された目標設定の考え方と整合性を図り、特に今後も増加が予測される高齢者の事故対策を始めとした交通安全の諸施策を推進し、令和7年度までに交通事故による年間の24時間死者数を87人以下、重傷者数※については、2,160人以下とすることが目標として設定されています。

※：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ものをいう。

今回、本市が策定する「第11次阪南市交通安全計画」においては、これまでの効果的な取り組みの継続を基本とし、市民の理解と協力のもと、泉南警察署をはじめ各関係機関と連携し、高齢者の事故防止など、交通安全対策にかかる諸施策を総合的かつ強力に推進することとし、計画目標を、国及び大阪府の計画を踏まえ、市民を交通事故の脅威から守り、交通事故死者数ゼロにするため、「交通事故のない安全・安心なまちづくり」と設定します。あわせて、令和7年度までに車両による交通事故件数を減少させることをめざします。

基本目標

「交通事故のない安全・安心なまちづくり」

（計画年度 令和3年度～令和7年度）

第2節 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もとに、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を図ることはもとより、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ます。

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通して、市民一人ひとり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ことから、子どもから高齢者に至るまで、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います。

1. 交通安全教育の推進

(1) 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、正しい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的とします。

各教育・保育施設においては、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ビデオ等の視聴覚教材等を活用した交通安全教育を計画的かつ継続的に行之、教職員及び保育士の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進します。

また、家庭では、交通安全についての積極的な話し合い等が行われるよう、広報啓発活動を推進するとともに、保護者と一体となって交通安全教育を推進するため、阪南市幼児交通安全クラブ連合会の育成指導を推進します。



(幼児交通安全指導の様子)

(2) 児童に対する交通安全教育の推進

児童に対する交通安全教育は、道路及び交通状況に応じて、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が必要です。

このことを踏まえ、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の習得を推進します。

(3) 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、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が必要です。

このことを踏まえ、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の十分な習得を推進します。

(4) 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する安全教育は、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ことなど、責任を持って行動することができる健全な社会人として育成することが必要です。

このことを踏まえ、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の習得を推進します。

(5) 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交通安全教育の充実に努めます。

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術、特に危険予測・回避能力の向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全の意識・マナーの向上を目的とし、関係機関・団体、交通ボランティア等と連携し、交通安全講習会等の開催を実施します。

(6) 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、加齢に伴う身体機能の低下が、運転者としての行動に及ぼす影響があること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再認識してもらうことが必要です。

交通安全教育を推進するために、関係団体、交通ボランティア、福祉施設関係者等と連携し、地域での活動や老人クラブ等での活動を通じて参加・体験・実践型の交通安全教室を開催することにより、高齢運転者の受講機会の拡大を図ります。

大阪府では、自転車の事故による死亡者数の高齢者割合が 5 割を超えていることから、高齢者の特性を考慮した対策を講じる必要があります。

さらに、事故実態に応じた具体的な指導を行い、反射材の活用や、自転車用ヘルメットの着用、その他交通安全用品の普及に努めます。

(7) 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対する交通安全教育については、一人ひとりの障がいの状況に応じた、きめ細かい交通安全教育が必要となります。

このことを踏まえ、関係機関・団体等と連携し、手話通訳員の配置や字幕入りビデオの活用を行うなど、身近な場所における教育機会の提供等に努めます。

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

交通安全運動は、市民一人ひとりの交通安全思想の普及徹底を図り、正しい交通ルールへの遵守と交通マナーの実践を習慣づけ、交通事故のない住み良いまちを築くため、子どもと高齢者の交通事故防止、飲酒運転の根絶、シートベルト・チャイルドシートの着用の徹底、自転車・二輪車の交通事故防止等に重点をおき、市民総ぐるみで交通安全運動を組織的・継続的に展開します。



(自転車ヘルメット着用推進キャラクター)

(2) 自転車の安全利用の推進

自転車は、本来「車両」であることから、道路を通行する場合は、車両としての交通ルールを遵守し、交通マナーの向上を図ることが自転車の安全利用を推進するうえで重要です。

そこで、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）の活用や、「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車利用時におけるルールについての周知・徹底を図るとともに、自転車マナーアップ強化月間等、自転車の安全利用の推進に向けた啓発活動を展開します。

また、薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への

反射材の取付を促進します。

さらに、幼児が乗用中の自転車事故防止対策として、その危険性や事故実態を広く周知するとともに、幼児用ヘルメットの着用促進に向けた啓発活動を推進します。

加えて、近年急増している自転車による宅配等による交通事故の防止について、指導啓発を関係機関と共に行います。

(3) すべての座席におけるシートベルトの正しい着用及びチャイルドシートの正しい使用の徹底

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、すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の周知・徹底を図ります。また、チャイルドシートについては、その使用効果及び正しい使用の周知徹底を図ります。

(4) 反射材の普及促進

反射材は、夕暮れ時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に効果が期待できることから、反射材の視認効果、使用方法等において理解を深めるため、交通安全教育等の実施をはじめ、啓発活動を行うなど、その普及に向けた取組みを積極的に推進します。



(5) 飲酒運転根絶の推進

重大な事故を引き起こす飲酒運転を根絶するため、飲酒運転の危険性や悲惨な結末についてあらゆる機会を通じて広報を行い、飲酒運転は社会的犯罪であることに対する市民の認識を深め、市民総ぐるみで飲酒運転根絶の機運を高めます。

(6) 効果的な広報の推進

市民一人ひとりの交通安全に関する関心と意識を高め、正しい交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣づけるため、関係団体との密接な連携のもとに家庭・学校・地域等に対して、交通事故の実態を踏まえ日常生活に密着した内容で、それぞれの場にふさわしい広報媒体を活用した広報啓発活動を計画的かつ積極的に行います。

特に、各交通安全運動期間中は、のぼり旗や懸垂幕の掲出、広報誌・チラシ・ウェブサイト等により、広報活動を積極的に行います。

また、高齢者ドライバーによる交通事故を減少させるため、高齢者運転免許自主返納制度の周知についても積極的に行います。

3. 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の促進

交通安全を目的として、交通安全思想の普及徹底を図るうえで大きな役割を果たしている交通安全協会や市内各幼稚園・保育所・認定こども園で組織されている「阪南市幼児交通安全クラブ連合会」が行う事業や諸活動を支援し、民間団体等が主体となる交通安全活動を促進します。

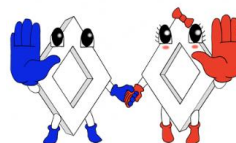


第3節 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質のマナーの向上を図ることが必要です。運転者一人ひとりが交通法規を遵守し、安全運転に心がけるほか、企業・事業所等も交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、その自主的な安全運転管理対策の推進に努めます。

1. 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技術の習得は、主として免許取得時に行われますが、安全運転に必要な知識や技能の維持向上を図るため、免許取得後においても関係機関・団体が連携し、各種講習会、交通安全運動等の機会を通じて、生涯にわたる交通安全教育の充実に努めます。



(ダイヤくん、ダイヤちゃん)

第4節 道路交通環境の整備

少子高齢化が一層進展する中で、高齢者や障がい者、子どもを交通事故から守る観点から、通学路、幹線道路等において歩道の整備を促進するなど、人優先の道路交通環境整備を図ります。

1. 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

泉南警察署、道路管理者等と連携し、自動車の速度の抑制、路面標示、電柱幕の設置をする等、安全で安心な道路環境の整備を推進します。

(2) 通学路等の歩道整備等の推進

小学校、中学校、高等学校等に通う児童・生徒の通行の安全を確保する

ため、阪南市通学路交通安全プログラムなどを踏まえ、歩行者・自転車通行者の多い道路にかかる、歩道、路側帯等の整備を推進します。

(3) 歩行空間等の整備の推進

高齢者、障がい者をはじめ、市民の誰もが安心して通行できる道路環境づくりと、自立した日常生活及び社会生活を実現するため、視覚障がい者用点字ブロックの敷設や歩行空間のバリアフリー化等を推進します。

(4) 通学路の安全確保への取組み

近年、登下校中の児童生徒等が巻き込まれる交通事故が相次いで発生していることを受け、文部科学省、国土交通省及び警察庁が連携・協力し、通学路の交通安全の確保に関する取組みを進めることとなりました。

具体的な実現方策として、平成 27 年より「阪南市通学路交通安全プログラム」を策定し、小中学校等の整理統合を踏まえたプログラムの見直しを随時行い、通学路の安全対策をより一層充実させていきます。

★阪南市通学路交通安全プログラム

通学路の安全対策を一層充実させる観点から、学校・PTA・警察・道路管理者などの関係機関で構成する「阪南市通学路交通安全推進会議」を設置し、平成 27 年 3 月に「阪南市通学路交通安全プログラム」が策定しました。

このプログラムはPDCAサイクルにより毎年重点箇所等を中心に合同点検を実施し、具体的な方策の検討や、対応を講じた箇所の検証を行っています。

(詳しくは市ウェブサイトに掲載しています)

2. 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

道路交通の安全は、道路利用者の生活・社会活動等に関係するため、地域の道路環境や利用実態及び交通状況等を確認し、地域の実情にあった道路交通環境の整備を行います。

安全な道路交通環境の整備にあたっては、道路利用者の視点を踏まえることが重要であることから、地域住民、自治会、学校、PTA その他各種団体等及び道路管理者の主体的な参加のもと、交通安全施設、通学路等の点検を推進するとともに、道路利用者が日常感じている意見を道路交通環境の整備に反映します。

また、交通安全は市民の安全意識に支えられていることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るために、行政と市民の連携による交通安全対策を推進します。

3. 効果的で重点的な事故対策の推進

幹線道路、交通事故多発地点等、重点的に交通の安全を確保する必要がある道路について、道路改良等関係機関と協議し、交通安全施設、カーブミラー、道路標示、区画線、道路照明等を整備し、安全かつ円滑・快適な交通環境の確立を図ります。

4. 安全かつ円滑・快適な道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の実現にあたっては、道路を円滑かつ快適に利用できる環境整備が必要であるため、分かりやすい道路標示等の整備、道路の使用及び占用の適正化によって、円滑な道路交通の整備を図ります。

(1) 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については、道路構造を保全し、かつ安全な道路交通を確保するために適正な運用を行い許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導を行います。

(2) 不法占拠物件の排除等

道路交通の妨害となる不法占用物件等については、指導取締りにより排除を行い、特に市街地等について重点的にその是正を推進します。

(3) 自転車利用環境の整備

自転車は、自動車と並ぶ交通手段であり、安全かつ円滑に利用できるよう歩道整備や区画線等により自転車走行空間の整備を推進します。

また、駅周辺における放置自転車の問題を解決するため、自転車駐輪マナーの向上、啓発に取り組めます。



5. その他道路交通環境の整備

(1) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全するとともに、交通の危険を防止するため、道路の破損、欠陥または異常気象により交通が危険であると認められる場合は、道路パトロール等により迅速・正確な情報を収集し、適切な交通規制を実施するための体制及び資機材の整備を推進します。

(2) 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、路上遊戯による交通事故の防止、住み

良い環境づくりを図るため、地域住民、各関係部署とともに公園の維持・整備等を推進します。

第5節 総合的な駐車対策の推進

無秩序な路上駐車を抑制し、道路交通の安全と円滑を確保するため、泉南警察署と連携し、交通状況や地域の特性に応じた駐車対策を推進します。

1. 駐車対策の推進

幹線道路、市街地における無秩序な違法駐車車両を排除し、道路交通の安全と円滑な通行を確保するため、駐車禁止等の交通規制を適切に推進するとともに、違法駐車車両の指導取締りを泉南警察署に要請します。

2. めいわく駐車追放気運の醸成

めいわく駐車追放府民運動月間や毎月20日の「めいわく駐車・放置自転車追放デー」「ノーマイカーデー」を中心に、関係機関・団体と連携した街頭キャンペーンや各種講習会、種々の広報媒体等を活用した広報啓発活動を通じて市民のめいわく駐車追放意識の高揚を図ります。

さらに、泉南警察署による取締りの強化とともに、市民・事業所・行政が一体となった取組みを推進します。



(交通安全運動のぼり旗・懸垂幕の掲出)

第6節 道路交通秩序の維持

年々増加している交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締りや暴走族取締り等を通じ、交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、交通事故実態等を踏まえ、死亡事故等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おいた交通指導取締りの強化を泉南警察署に対して要請します。

また、暴走族対策を推進するため、市民、関係機関・団体が連携し、暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

第7節 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ります。

1. 救助・救急体制の整備

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、ポンプ車並びに救助工作車と高規格救急車の効率的運用により、安全で迅速な救助・救急業務の推進を図ります。

また、救急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、市民の救急業務に対する認識を深め、自動体外式除細動器（AED）の使用方法も含めた応急手当の知識及び技術の普及に向けて、消防機関等が行う講習会等を推進します。

2. 救急関係機関の協力関係の確保

ドクターカーやドクターヘリをはじめ、救急医療機関への迅速かつ円滑な受入体制を確保するため、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、救急医療機関の受入れ・連絡体制の整備を図ります。

第8節 損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進

交通事故発生による問題解決が近年複雑化、多様化し、専門的知識が要求される場面が増えるなか、交通事故当事者等の問題解決のため、交通事故相談窓口や無料法律相談が活用できるよう、広報誌等を利用し、交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

第3章 踏切道における交通の安全



第1節 踏切道における交通安全対策と交通の円滑化を図るための措置

踏切事故は、自動車等の直前横断・無謀通行・運転操作の誤り等、道路通行側に起因するものが多いことを考慮し、自動車、自転車の運転者や歩行者等の踏切通行に際しての安全確認遵守が最も大切です。

交通安全運動の機会を活用し、鉄軌道の安全に関する知識普及等の安全対策を協力的に推進することにより、運転事故の一層の防止に努めることとし、安全確保に向けた取り組みを推進します。

1. 街頭啓発

交通安全推進期間において、市内主要駅等での街頭啓発活動を実施します。

2. 広報啓発活動

ポスター・PR品を作成し、効果的に掲出・配布するとともに、一般ドライバーに対するキャンペーンの趣旨と踏切通行ルールの周知を図ります。また、自動車運転者や歩行者等の踏切通行者に対し、交通安全意識の向上及び交通ルールを遵守するように働きかけます。



(電柱幕設置の様子)



(交通安全運動講習会の様子)

交通安全「実践ポイント」

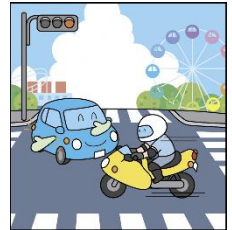
歩行者

- 信号は必ず守ろう
- 横断歩道を渡ろう
- 横断歩道を渡る時は、自動車運転者に「目と手で合図」をしよう
- 夜間は明るい色の服装をし、カバン等に反射材をつけよう
- スマートフォン等の操作など注意力が散漫になる行為はやめよう



二輪車運転者

- 信号は必ず守ろう
- 交差点等では必ず安全確認をしよう
- 曲がり角やカーブの手前では減速しよう
- 割り込み、すり抜けはやめよう
- ヘルメット、プロテクターを必ず着用しよう



自転車利用者

- 自転車安全利用五則を守ろう
 - 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
 - ◆ 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
- 自転車の放置はやめよう
- 自転車保険に加入しよう
- 大人もヘルメットを着用しよう
- ながら運転はやめよう



自動車運転者

- 飲酒運転はやめよう
- スピードを落とそう
- 信号は必ず守ろう
- 横断歩道手前で停止し、横断する歩行者に「目と手で合図」をしよう
- 全ての座席でシートベルトを必ずつけよう
- 幼児を乗せるときはチャイルドシートを正しく着用させよう
- めいわく駐車はやめよう
- 運転中の携帯電話の使用やカーナビ等の注視はやめよう
- ドライブレコーダーを活用しよう



家庭・地域・学校

- 家庭で飲酒運転について話し合おう
- 保護者や大人が子供の手本になろう
- 「車に気をつけて」等、声を掛け合おう
- 交通安全教室を開催しよう
- めいわく駐車や自転車の放置はやめよう



トワイライトオン運動

- 夕暮れ時には、早めにヘッドライトをつけよう
- 自転車利用者は、夜間は必ずライトをつけよう
- 歩行者・自転車利用者は、夜間は明るい色の服装をし、カバン等に反射材をつけよう



自転車にも整備点検が必要です

自転車は車両です。

自動車と同じように、自転車自体の安全を確保するため、点検整備を行いましょう。

タイヤの空気圧やブレーキの効き等の日常的な自己点検や、自転車販売店等で定期的に点検整備を受けてください。

●自転車の各部名称



(自転車の点検及び整備)

大阪府自転車条例第10条第1項、第2項

自転車利用者（未成年者の場合は保護者）及び自転車貸付業者その他自転車を事業の用に供する者は、利用し、又は事業の用に供する自転車について、適宜、安全適正利用のために必要な点検及び整備を行うよう努めなければならない。