

# 紀美野町交通安全計画

(第11次 令和3年度～令和7年度)

紀美野町交通安全対策会議

令和3年3月

# ま え が き

車社会の急速な進展に伴い、昭和20年代後半から40年代半ばにかけ全国的に交通事故の死傷者数が著しく増加したことから、交通安全の確保が大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月に交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定されました。

これに基づいて、これまで10次にわたり紀美野町交通安全計画を策定し、町並びに関係機関及び関係団体等が一体となって交通安全対策を実施してきたところです。

その結果、第1次交通安全計画期間中（昭和46年度～昭和50年度）には289人に上った交通事故傷者数が、第10次交通安全計画期間中（平成28年度～令和2年度）には42人と、約7分の1にまで減少しました。しかし、更に高齢化が進むなか、高齢者が関わる交通事故の割合は増加していくことが予想されます。

交通事故の防止は、町並びに関係機関及び関係団体等だけでなく、町民一人ひとりが取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念のもとに、交通事故のない社会をめざして、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を推進しなければなりません。

このような観点から、この計画は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年度から令和7年度までの5年間に講ずるべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

本町での交通事故を防止するため、町並びに関係機関及び関係団体等は、この計画に基づき、町民と一体となって、交通事故のない「安全・安心なまちづくり」をめざし、交通安全施策を実施するものとします。

## 目 次

計画の基本理念	1
1 交通事故のない社会をめざして	1
2 人優先の交通安全思想	1
3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築	1
4 交通社会を構成する要素	1
5 救助・救急活動及び被害者支援の充実	2
6 参加・協働型の交通安全活動の推進	2
7 公共交通における一層の安全の確保	2
8 新型コロナウイルス感染症等の影響の注視	2
道路交通の安全について	3
第1節 道路交通事故のない社会をめざして（基本的な考え方）	4
第2節 道路交通の安全についての目標	4
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	4
1 道路交通事故の現状	4
2 道路交通事故の見通し	4
II 第11次紀美野町交通安全計画における目標	5
第3節 道路交通の安全についての対策	5
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	5
1 高齢者及び子どもの安全確保	5
2 歩行者及び自転車の安全確保	6
3 生活道路における安全確保	6
4 先端技術の活用推進	6
II 講じようとする施策	6
1 道路交通環境の整備	7
2 交通安全思想の普及徹底	9
3 安全運転の確保	13
4 車両の安全性の確保	13
5 道路交通秩序の維持	14
6 救助・救急活動の充実	14
7 被害者支援の充実と推進	15
別表 交通安全計画期間中の交通事故発生状況	16

# 計画の基本理念

## 1 交通事故のない社会をめざして

豊かで安心して暮らすためには、町民一人ひとりの安全を確保することが重要であり、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図るための重要な要素である。

交通安全対策は、人命尊重の理念に基づき、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会をめざすべきものである。

## 2 人優先の交通安全思想

弱い立場にある者への配慮や思いやりなくして、安全で安心して暮らせる社会は成り立たない。自動車と比較して弱い立場にある歩行者、特に高齢者、障害者、子ども等の交通弱者に対する安全を一層確保することが必要であり、このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。

## 3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

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ある。

高齢になっても安心、安全に移動することができ、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、誰もが安全に安心して暮らせる「共生社会」を関係者の連携によって構築することをめざす。

## 4 交通社会を構成する要素

本計画では、このような観点から、道路交通について、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講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、交通社会を構成する「人」と道路等の「交通環境」について、相互の関連を考慮しながら、交通安全に関する適切かつ効果的な成果目標を設定した施策を策定し、町民の理解と協力のもと、官民一体となって強力で推進する。

### (1) 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、運転者の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底を図り、かつ、歩行者等の交通安全意識の向上を図るものとする。

また、交通社会に参加する町民一人ひとりが交通社会の一員として、自ら交通安全に前向きな意識を持つ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、普及啓発活動を推進する。

## **(2) 交通環境に係る安全対策**

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通に関する情報提供の充実を図る。また、交通環境の整備については、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。

特に、通学路、生活道路、住宅地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、更なる高齢化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や土砂災害等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

## **5 救助・救急活動及び被害者支援の充実**

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、その被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）及び紀美野町犯罪被害者等支援条例（令和3年4月施行）を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図るものとする。

## **6 参加・協働型の交通安全活動の推進**

交通事故防止のためには、行政、関係機関・団体等が緊密な連携のもとに施策を推進するとともに、町民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、地域におけるその特性に応じた取り組み等により参加・協働型の交通安全活動を推進する。

## **7 公共交通における一層の安全の確保**

このほか、町民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる交通機関等の一層の安全を確保する。

さらに、事業者は、多くの利用者を安全に目的地に運ぶ重要な機能を担っていることに鑑み、運転者等の健康管理を含む安全対策に一層取り組む必要がある。

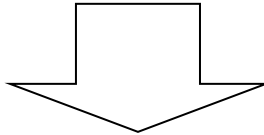
## **8 新型コロナウイルス感染症等の影響の注視**

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響により様々な課題や制約が生じているほか、町民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、状況に応じた必要な対策に着手する。

# 道路交通の安全について

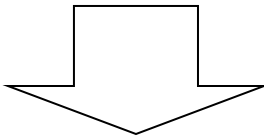
## 1. 道路交通事故のない社会をめざして

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会をめざす。



## 2. 道路交通の安全についての目標

- ① 令和7年度までに年間の事故死者数（24時間死者）ゼロをめざす。
- ② 年間の事故負傷者数を5人以下にする。
- ③ 年間の事故発生件数を5件以下にする。



## 3. 道路交通の安全についての対策

### < 3つの視点 >

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保
- ③ 生活道路における安全確保

### < 7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

## 第1節 道路交通事故のない社会をめざして（基本的な考え方）

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、道路交通事故のない社会をめざすべきである。このような意識を踏まえると、積極的に交通安全対策を実施することにより、交通事故を減少させることができるのではないかと考える。

今後、本計画で定める道路交通安全について目標を達成し、安全な道路交通を実現していくためには、これまでの対策を深化して、様々なきめ細かな対策を着実に推進していくことが必要である。

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるが、それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組み合わせを地域が主体となって行うべきである。また、交通安全は総合的なまちづくりの中で実現されていくものであるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進にあたっては、町民に一番身近な町の役割は極めて大きい。

その上で、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担をしながら連携を強化し、また、町民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加し、協働して行くことが有効である。

さらに、地域の安全性を総合的に高めるために、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

## 第2節 道路交通の安全についての目標

### I 道路交通事故の現状と今後の見通し

#### 1 道路交通事故の現状

本町における交通事故による死者数の推移は別表のとおりである。

第1次交通安全計画期間中では11名の死者数であったが、第2次から第9次交通安全計画期間までは、死者数は一桁台で推移し、第5次及び第10次交通安全計画期間においては、死者数0であった。

なお、傷者数については、第10次交通安全計画期間中に大きく減少し、第9次交通安全計画期間中の2分の1以下にまで減少した。その理由として、次のことが考えられる。

- ① 全死者数のうち割合の多かった高齢者の人口が、第10次交通安全期間中の平成28年をピークに減少傾向。
- ② 子どもや若者の人口の減少や、日々の啓発や交通安全教育による町民の交通安全意識の向上。

しかし、総人口の減少に伴い、高齢化率は令和3年度以降も増加が予想される。

#### 2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、社会情勢の変遷に伴い、複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が様々な課題や制約を生

じ、町民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想され、今後の交通事故の状況については、予想困難なところである。

しかし、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の割合の増加や、これに付随する高齢者の運転免許人口の割合の増加に的確に対応したきめ細やかな交通事故抑制対策を強化しなければ、高齢者が関係する交通死亡事故の増加が懸念される。

## II 第11次紀美野町交通安全計画における目標

交通事故のない社会をつくることを目標に、本計画の計画期間である令和7年度までに年間の24時間死者数をゼロにすることを引き続きめざすものとする。

また、年間の事故負傷者数を5人以下に、事故発生件数を5件以下に減少させることをめざすものとする。

## 第3節 道路交通の安全についての対策

### I 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、交通事故の発生件数及び交通事故による死傷者数が減少していることを鑑みると、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つたものと考えられる。

このため、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、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施策を推進する。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④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の7つの柱により、交通安全対策を推進する。

#### 1 高齢者及び子どもの安全確保

本町の高齢化率は46.2%と県の高齢化率32.4%（令和2年1月1日現在）を上回り、今後も高齢化が進むことが予想されることから、高齢者が安全に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。

その際には、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、高齢者が事故にあわない・事故を起こさないようにするための対策を強化することが課題であり、加齢に伴う身体能力や認知機能の低下により、運転に不安を感じている高齢者等が、安心して運転免許証の返納について考える機会を設ける必要があると考える。

さらに、高齢者の交通安全対策を推進するためには、高齢者が日常的に利用する機会が多い医療機関、福祉施設、公民館などの公共施設等と連携して交通安全活動を実施していくことや、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。

また、子どもの安全確保について、安心して子どもを産み、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、子どもを交通事故から守る観点の交通安全活動が一層求められるため、通学路等における歩道等の整備や地域住民による見守りを積極的に推進する必要がある。

## 2 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、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、人優先の考えのもと、高齢者や子どもにとって身近な道路である通学路、生活道路の安全確保を推進していく必要がある。横断歩行者が関係する交通事故を減少させるために、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る。

また、自転車については、交通事故の被害者と、加害者のどちらの立場ともなることに留意し、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の交通ルール及びマナー向上のための交通安全教育等の充実を図る必要がある。

## 3 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害者、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていくことが求められる。本町においても生活道路の自動車の速度抑制を図るための道路環境整備、安全な走行方法の啓発等の対策を講じるとともに、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で推進する必要がある。

このためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、地域の中で中心的な役割を果たす人材の育成が重要である。

## 4 先端技術の活用推進

衝突軽減ブレーキを始めとした先進技術の活用により、交通事故が減少している。サポカー・サポカーSの普及はもとより運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための運転支援システムなど、先端技術の周知、啓発をする必要がある。

# 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、これまでも警察や県及び町等の関係機関が連携し、推進してきたところであり、今後は、厳しい財政状況の中で交通事故対策への投資効率を最大限高めるとともに、道路交通環境整備における地域や住民の主体性を重視することを基本として、更なる少子高齢化の中で、子ども

を事故から守り、高齢者や障がいのある人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

ア 生活道路における安全対策の推進

歩行者・自転車の関係する交通事故が多く発生している生活道路において、関係する機関が連携し、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通車両の抑制等の適切な事故抑止対策を住民参加のもとに実施する。

道路管理者は、歩道の整備、生活道路への通過車両を抑制するための幹線道路の交差点改良等を推進する。

イ 高齢者、障がいのある人等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がいのある人等を含め全ての人々が、安全に安心して参加し活動できる社会を実現するために、公共施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を整備して通行の安全と円滑化を図る。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

基本的な交通安全を確保するために、適切に道路の機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進する。

ア 事故危険箇所対策の推進

特に、事故の発生割合が高い幹線道路の区間等を事故危険箇所としてリストアップし、関係機関と連携して集中的な事故抑止対策を実施する。

地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

イ 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、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するとともに、事故要因に即した対策を講じて事故の再発防止を図る。

ウ 適切に機能分担された道路網の整備

交通の安全を確保するため適切に道路の機能が分担され、自動車、自転車、歩行者等を分離し、円滑な交通を確保できるよう道路の体系的整備を推進する。

エ 改築等による交通事故対策の推進

(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、整備を推進する。

(イ) 道路の新設・改築にあたっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識、道路照明、道路反射鏡、防護柵等の整備を図る。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、関係機関と連携し、計画的、重点的かつ効率的に、交通安全施設等の整備を推進することにより、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もと、安心して歩行や自転車通行ができる交通事故対策を推進するとともに、更なる少子高齢化を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全安心な歩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、多発している箇所において重点的な交通事故対策を実施する。

ウ 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者が日常感じている意見を取り入れ、道路交通環境整備に反映する。

(4) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑化を図るため、関係機関と連携して地域の実態等に応じた合理的かつ効果的な交通規制等を推進する。

(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の推進

クリーンな移動手段としての自転車の活用を図るとともに、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるため、関係機関と連携して、ルール・マナーの啓発活動を積極的に推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

公道等における放置自転車等の問題の解決を図るため、条例に基づき実施している放置されている自転車等の指導・整理・撤去等を継続するとともに、自転車等の運転者への駐車マナー向上の啓発を図る。

(6) 交通需要マネジメントの推進

道路交通の円滑化を図るため、交差点の改良等交通容量の拡大策やバス等の公共交通機関の利用促進を図るための施策を推進するとともに、これらの施策を関係機関と連携して総合的に推進する。

(7) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路・橋梁の整備

道路・橋梁は、災害時の避難、救援・救護、消防活動等の動脈となることから、防災効果の高い国道等の広域幹線道路の整備を実施するとともに、橋梁の耐震性の向上を図る。また、それらを補完するための、町内主要幹線道路の整備促進及び防災機能強化を図る。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、緊急輸送道路を確保するため、関係機関と連携して被災地への車両の流入抑制等の広域交通規制を実施する。

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・分析し、情報提供等を行う。

(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

道路の使用及び占用の許可にあたっては、安全で円滑な道路交通の確保のために適正な運用を行うとともに、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する。

(イ) 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、事故や停滞を防止するため施工時期や施工方法を調整する。

イ 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。

ウ 地域に応じた安全の確保

安全な道路交通の確保に資するため、気象情報、路面状況等を収集し、適時適切な対策を実施する。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念のもとに、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に努め、相手の立場を尊重す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町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。

また、人優先の交通安全思想のもと、道路を歩行する高齢者、障がいのある人等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、他人の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

このため、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、更なる高齢化の中で、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その特性を知り、その上で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、啓発活動にあたっては、指導者やボランティア等を育成し、参加・体験・実践型による交通安全思想の普及に努める。

## (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、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養うこと等を目標とする。

認定こども園においては、家庭、地域、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とらえて、分かりやすい交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

### 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、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促し、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、地域、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校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等について重点的に交通安全教育を実施する。

### 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の十分な習得を促し、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、地域、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校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、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重点的に交通安全教育を実施する。

### 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の習得を促し、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、地域、関係機関・団体等と連携・協力を

図りながら、学校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、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、免許取得に備えた交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する関係機関・団体やPTA等と連携しながら安全運転に関する意識の高揚と交通安全教育の充実を図る。

#### オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識、交通マナーの向上を目標とし、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。

地域においては、交通安全協会、交通指導員会、交通安全母の会等による地域活動の推進に努めるとともに、事業所においては自主的な安全運転管理の活発化に努める。

#### 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交通行動に及ぼす影響などを理解させるとともに、運転免許証の返納制度など、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実践的技術及び交通ルール等の知識を習得させることを目的とし、老人クラブをはじめ関係機関・団体等の連携のもと、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

#### キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、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等を利用して、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。

### (2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得するとともに、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。

交通安全教育を行う関係機関・団体等は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体等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。

### (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

交通安全運動の運動重点としては、子どもの交通事故防止、高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に夕暮れ時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等交通情勢に即した事項を設定するとともに、町民一人ひとり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ため、紀美野町交通安全推進協議会が中心となって交通関係機関・団体等が相互に連携して、組織的・継続的に展開する。

#### イ 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事や、迷惑行為をせず、歩行者等に配慮した交通マナーを実践しなければならないことを「自転車安全利用五則」等を活用し周知する。

また、自転車の正しい乗り方の普及啓発を図るとともに、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しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることの啓発を図るとともに、自転車保険への加入を促進する。

自転車の重大事故が多発する夕暮れの時間帯から夜間にかけては、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けを促進する。

また、幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に対し、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、着用の徹底を図る。

#### ウ 全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

関係機関等との協力のもと、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、あらゆる機会を通じて、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の啓発活動を実施する。

#### エ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、認定こども園等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。

#### オ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、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等の普及を図るため、積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体等と協力した啓発活動を展開し反射材の普及促進に努める。

#### カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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、関係機関・団体及び交通ボランティア等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に

努め、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という規範意識の確立を図る。

キ 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町民意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行い、高齢者等外出支援タクシー・バス助成券事業をはじめとした、運転に不安を感じる高齢者に対する支援事業を周知していく。

また、他の年齢層に高齢者の特性の理解を促し、高齢運転者標識(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) 夕暮れの時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・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、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。

(ウ) 衝突軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、自動車の安全装置の有効性、点検整備の方法に係る情報提供等を通じて交通安全に関する意識を高める。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体に対して、交通安全の啓発物品・印刷物等の配布を行うことにより、その主体的な活動及び各団体相互間の連絡協力体制の強化を促進する。

(5) 町民の参加・協働の推進

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交通安全活動を推進し、町民の参加・協働を積極的に進める。

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、関係機関等と連携して運転者教育の充実に努める。

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。

4 車両の安全性の確保

交通事故の防止及び事故発生時の被害軽減を図るため、自動車の先進安全技術や安全装置の正しい使用方法の周知を図るとともに、民間業者等と連携した



点検整備の確実な実施を推進する。

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に、規格・基準に適合した自転車の利用及び定期的な点検整備の促進等を啓発するとともに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付・点灯の徹底と反射材の普及促進を図る。

## 5 道路交通秩序の維持

交通ルールの無視による交通事故を防止するために、警察による取締り等を通じて道路交通秩序の維持を図る必要があることから、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等に協力するとともに、暴走族等対策について関係機関・団体等と連携し、地域ぐるみで不正改造や暴走行為をさせない、暴走族を追放させる環境づくりを推進する。

## 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、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、警察機関等の救急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、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、応急措置等を実施するための体制整備を図るほか、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。

### (1) 救助・救急体制の整備

#### ア 救助体制の整備・拡充

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、救助体制の整備・拡充を図る。

#### イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

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災害医療チームの活用等、救助・救急体制を推進する。

#### ウ 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、心肺蘇生法や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、普及啓発活動を推進する。

#### エ 救急救命士の養成

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措置）の向上のために、救急救命士の養成を推進する。

#### オ 救助・救急用資機材の整備の推進

救助・救急用資機材の整備を推進する。

#### カ 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・救急業務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、教育訓練の充実を推進する。

(2) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療機関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。

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、大きな不幸に見舞われており、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）及び紀美野町犯罪被害者等支援条例のもと、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。

さらに、交通事故被害者は、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないため、支援情報の提供や交通事故相談窓口等の周知を図る。

別表 交通安全計画期間中の交通事故発生状況

		発生件数	死者数	傷者数
第1次	S46	56	4	72
	S47	58	2	73
	S48	42	5	53
	S49	40	0	49
	S50	32	0	42
第2次	S51	34	4	40
	S52	27	1	34
	S53	42	0	55
	S54	36	1	43
	S55	45	2	54
第3次	S56	46	0	61
	S57	38	0	44
	S58	26	0	30
	S59	33	2	36
	S60	38	2	42
第4次	S61	45	0	52
	S62	54	2	59
	S63	40	1	53
	H1	30	2	39
	H2	30	0	33
第5次	H3	46	0	50
	H4	38	0	44
	H5	30	0	32
	H6	47	0	66
	H7	49	0	65

		発生件数	死者数	傷者数
第6次	H8	48	0	59
	H9	53	2	52
	H10	42	0	47
	H11	45	0	52
	H12	37	0	44
第7次	H13	47	0	56
	H14	52	1	70
	H15	46	0	48
	H16	34	2	39
	H17	37	1	40
第8次	H18	41	0	48
	H19	42	0	57
	H20	45	0	52
	H21	43	2	52
	H22	31	1	33
第9次	H23	24	4	25
	H24	19	0	22
	H25	11	1	12
	H26	13	0	19
	H27	16	1	18
第10次	H28	8	0	10
	H29	11	0	14
	H30	9	0	9
	R1(H31)	3	0	4
	R2	5	0	5

各期間中合計

		発生件数	死者数	傷者数
第1次	S46～S50	228	11	289
第2次	S51～S55	184	8	226
第3次	S56～S60	181	4	213
第4次	S61～H2	199	5	236
第5次	H3～H7	210	0	257
第6次	H8～H12	225	2	254
第7次	H13～H17	216	4	253
第8次	H18～H22	202	3	242
第9次	H23～H27	83	6	96
第10次	H28～R2	36	0	42