

第11次西之表市交通安全計画

～交通事故のない社会をめざして～

(令和3年度～7年度)



西之表市交通安全対策会議

目 次

I	計画の基本的事項	3
1	計画策定の趣旨	3
2	計画の位置付け	3
3	計画期間	3
4	計画の基本理念	3
5	第10次交通安全計画の成果	3
II	施策の展開	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 道路交通事故の推移	6
	2 道路交通事故等の特徴と課題	6
	第2節 交通安全計画における目標	7
	第3章 道路交通安全についての対策	8
	第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	8
	1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項	8
	◎ 最重点 子どもと高齢者の安全確保	8
	◎ 重点	
	(1) 歩行者及び自転車の安全確保	9
	(2) 生活道路における安全確保	9
	(3) 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚	9
	2 重点推進事項	10
	(1) 先端技術の活用促進	10
	(2) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	10
	(3) 地域が一体となった交通安全対策の推進	10
	第2節 講じようとする施策	11
	1 道路交通環境の整備	11
	(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	11
	(2) 幹線道路における交通安全地策の推進	12
	(3) 交通安全対策施設等整備事業の推進	12
	(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実	13
	(5) 効果的な交通規制の推進	13
	(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	13
	(7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	13
	2 交通安全思想の普及徹底	14
	(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	14
	(2) 効果的な交通安全教育の推進	16

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	16
(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	19
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	19
3 救助・救急活動の充実	19
・救助、救急体制の整備	19
4 被害者支援の充実と推進	20

I 計画の基本的事項

第11次西之表市交通安全計画の基本的事項は、次のとおりとします。

1 計画策定の趣旨

本市の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、昭和46年度に第1次の西之表市交通安全計画（以下「交通安全計画」という。）を策定し、以後5年ごとに交通安全計画を改訂し、国、県、市、関係団体等が一体となって、各般にわたる交通安全対策を強力に実施してきました。

その結果、「年間交通事故死者数0人」の目標については、平成28年に1件、平成30年に1件の死亡事故が発生している状況です。

人命尊重の理念のもと、交通事故のない安全で安心な西之表市を実現していくためには交通社会を取り巻く情勢はもとより、本市における交通事故の特徴に応じた適切かつ効果的な諸施策を引き続き講じていく必要があります。

2 計画の位置付け

この交通安全計画は、現在の交通事故等の状況を踏まえ、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、陸上交通の安全に関し、各関係機関・団体等が構すべき施策の大綱を定めたものです。

3 計画期間

令和3年度から令和7年度までの5年間です。

4 計画の基本理念

「人命尊重の交通安全思想に基づく交通事故のない社会の実現」

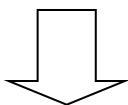
5 第10次交通安全計画の成果

第10次交通安全計画（平成28年度～令和2年度）における「年間交通事故死者数0人」の目標については、平成28年に1件、平成30年に1件の死亡事故が発生しています。また、交通事故発生件数40件以下については、平成28年・29年が40件を超える交通事故が発生しているものの、平成30年以降は連続して40件を下回り、令和2年には14件まで減少しています。

II 施策の展開

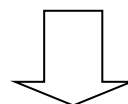
1 道路交通事故のない社会を目指して（基本的な考え方）

- 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ます。
- 死者数の0名を目指すよう取り組むとともに、事故そのものの減少にも積極的に取り組みます。



2 道路交通の安全についての目標

- ◆交通事故死者数（24時間以内）を0人
- ◆重傷者数を3人以下にすることを目指します。

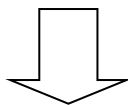


3 道路交通の安全についての対策

- ◎ 最重点 子どもと高齢者の安全確保
- ◎ 重点 1 歩行者及び自転車の安全確保
- 2 生活道路における安全確保
- 3 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚

重点推進事項

- ① 先端技術の活用推進
- ② 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
- ③ 地域が一体となった交通安全対策の推進



4 講じようとする4つの施策

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 救助・救急活動の充実
- ④ 被害者支援の充実と推進

第1章 道路交通事故のない社会を目指して

近年の本市の交通情勢は、発生件数、死傷者数ともに減少傾向にあります。

また、全国では未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故も依然として発生していることから、高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が一層求められています。

道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけるためには、私たち一人一人が、相互理解と思いやりをもって行動し、共生の交通社会の形成を図ることが必要です。

また、交通安全対策は、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となります。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・協働していくことが有効です。

さらに、地域の安全性を高めるには、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重要となります。

このほか、先端技術を活用した安全運転支援システムを搭載した自動車の普及を推進する必要があります。

これらの施策を総合的かつ計画的に推進することにより、究極的に道路交通事故のない社会を実現することを目指します。

第2章 道路交通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 道路交通事故の推移

第10次交通安全計画の期間中において、交通事故の発生件数は年々減少しております。平成28年、平成30年度に死者数がそれぞれ1名となったものの、最終年度の令和2年は、死者数0名、事故発生件数20件以下の目標を達成しています。

区分 \ 年別	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数	44	43	38	21	14
死者	1	0	1	0	0
負傷者	53	49	42	28	17

2 道路交通事故等の特徴と課題

種子島警察署管内の過去5年間の交通事故の発生状況を分析すると、市町村道での発生が4割、国道が3割、県道が2割、その他が1割となっており、事故原因は安全運転義務違反が圧倒的に多いです。

また、1日における事故の発生多発時間帯は、8時から12時、16時から18時の時間に多く、年齢別にみると、65歳以上の高齢者が5割を占めています。

交通違反の検挙別では、シートベルト着用違反、一時停止違反、速度超過違反の占める割合が高いです。

重大事故に繋がるおそれがある飲酒運転の事故は1件発生しており、取締りにおいても、未だに飲酒運転で検挙される者が後を絶たない状況であります。

今後も高齢者の割合は、高い状態が続くことが予想されることから、高齢者の安全の確保が一層重要となります。

第2節 交通安全計画における目標

令和7年までに

年間の24時間死者数を 0人

年間の重傷者数を 3人以下

にすることを目指します。

交通事故のない社会を達成することが究極の目標ですが、中期的には本計画の計画期間である令和7年までに、「年間の24時間死者数を0人にする」ことを目指します。

このことは、24時間死者数のみならず、道路交通事故に起因する死者数（30日以内死者数等）も、同様に減少させることを意味します。

また、最先端技術や救急医療の発達等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まる事故も少なくなることから、命に関わり優先度が高い重傷者の減少や事故そのものの減少にも取り組み、重傷者数を令和7年までに「年間3人以下とする」ことを目指します。

※ 重傷：交通事故によって負傷し、1か月（30日）以上の治療を要する場合。

第3章 道路交通安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故の発生件数及び道路交通事故による死者数並びに死傷者数が減少してきていることから、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、一定の効果があつたものと考えられます。

また、スマートフォン等の普及に伴い歩行中や自転車乗車中の操作による危険性も指摘されています。

交通事故死者数及び重傷者数の一層の減少を図るとともに、安全で安心して暮らせる交通社会の実現に向け、本市の交通事故の特徴と課題に即した①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③救助・救急活動の充実、④被害者支援の充実と推進、の4つの交通安全対策を実施します。

その際、次の1及び2のように重点的に対応すべき事項を明確にした上で対策の推進を図っていきます。

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項

◎ 最重点

子どもと高齢者の安全確保

本市の高齢化は急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出し、移動できるような交通社会の形成が必要です。

また、少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを産み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備も必要です。子どもの交通事故死者数は減少していますが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、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や通学路等の子どもが移動する経路において、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進します。また、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子どもも見守っていくための取組も充実させていく必要があります。

また、高齢者や子どもに対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じます。

高齢者については、運転免許証返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる政策に留まりませんが、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要となります。

また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考えに基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成します。

◎ 重点

(1) 歩行者及び自転車の安全確保

高齢者や子どもが普段から利用する道路の安全性を高める必要があります。

人優先の考えの下、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、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、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ります。

一方、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、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、道路中央付近でもう一度左側を確認する等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進します。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があります。特に、生活道路や市街地の幹線道路において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、エコツーリズムやまちづくり等の観点にも配慮します。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図ります。

(2) 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必要があります。

生活道路の安全対策については、ゾーン30の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプ（車道の一部を盛り上げる。）等が普及段階を迎えています。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の中心的な役割を担う人材を交えるなど、その進め方も留意していく必要があります。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指します。

(3) 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚

交通行政に携わる者、交通機関にかかわる者を含め、交通社会に参加する全ての市民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再認識する必要があります。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報・啓発活動を一層充実する必要があるが、一方的な情報提供や呼び掛けでは効果は限定的であることから、市民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが重要です。

このため、住民が身近な地域や団体において、自ら具体的な目標や方針を設定し、交通安全に関する各種活動に直接関わるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが求められており、市において、それぞれの実情に応じた仕組みを工夫する必要があります。

2 重点推進事項

(1) 先端技術の活用促進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用は、交通事故が減少している要因のひとつと考えられます。今後も、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の更なる発展や普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待されます。

(2) 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、総合的な交通安全対策の実施により交通事故は減少しております。

また、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細やかな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、交通事故の減少を県及び関係機関と連携し図ってまいります。

また、第11次交通安全計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々を的確に踏まえた取組を行います。

(3) 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となります。

このため、地域活動で中心的役割を担う人材と協働し、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していきます。

第2節 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

市内では道路交通環境の整備については、これまでも関係機関が連携し、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、幹線道路の事故多発地点対策等で一定の事故抑止効果が確認されています。

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みます。

また、少子高齢化が一層進行する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害者等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ります。

(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あ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、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も深刻です。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ます。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を形成します。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故統計分析データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、行政、関係団体、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における安全を確保するため、定期的な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します。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園及び保育所等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備やガードレールの設置を各校区に組織されている交通安全協会分会や道路管理者等と協議しながら積極的に推進します。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害者等を含めて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、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性及び必要な幅が確保された歩道等を整備します。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

ア 事故危険箇所（事故多発地点）対策の推進

特に、事故の多発発生割合の大きい道路や区間を「事故危険箇所」として指定し、県公安委員会、行政、地域と連携して集中的な事故抑止対策を実施します。

事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化、歩道、防護柵、区画線の整備、視距、隅切り等の交差点改良、視線誘導標識等の設置等の対策を推進します。

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、発生要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図ります。

ウ 道路の改築等による交通事故対策の推進

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、歩道等を設置するための既存道路の拡幅等、道路の改築等による交通安全対策を推進します。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

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事故抑止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どもが日常的に集団で移動する経路における安心・安全な歩行空間の確保を図ります。

イ 幹線道路対策の推進

幹線道路では、事故危険箇所など、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します。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、交差点改良等の対策を推進します。

ウ 農道対策の推進

農道では、道路整備計画時点から交通安全面での関係機関協議を十分に行い、事故防止対策を推進します。

エ 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を進めるに当たって、道路を利用する人の視点を生かすために、地域住民や道路利用者の主体的な参加のもとに、交通安全施設等の点検を行うとともに、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映します。

(4) 高齢者等の移手段の確保・充実

令和2年6月に公布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手段の確保に向け、県、市町村が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定した上で、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手段の確保・充実を図る取組を推進します。

(5) 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、交通事情の変化を適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ります。

(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ります。

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します。

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します。

津波に対しては、津波による人的被害を最小限にするため、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及び津波被害発生時においても緊急輸送を確保します。

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します。

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、防災無線やインターネット等により提供します。

(7) 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します。

(イ) 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、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ります。

(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します。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進します。

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を図るため、公園等の整備を推進します。

さらに、公立の小学校、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ります。

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います。

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す。また、人優先の交通安全思想のもと、高齢者、障害者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、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す。

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とともに、高齢社会が進展する中で、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、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。

(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

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します。

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います。これらを効果的に実施するため、例えば、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とともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進します。

児童館及び児童遊園においては、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します。

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する交通安全講習会等の実施に努めます。また、地域の交通ボランティアにより、幼児に対する通園時の安全な行動の指導等の充実を図るため、交通安全講習会等の開催を促進します。

イ 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します。

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します。

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ります。

さらに、交通ボランティアによる児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

ウ 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、思いやりを持って、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します。

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します。

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、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

エ 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、必要な技能と知識

を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健全な社会人を育成することを目標とします。

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、総合的な学習の時間、特別活動など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、さらに理解を深めます。

オ 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、地域・職場における各種講習会や安全運転を具体的に教える実践的・体験的な講習会等広報活動により展開していきます。

カ 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、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、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スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、市は、高齢化の状況に対応し、高齢者に対する交通安全教育を推進するため、交通安全指導体制の充実に努めます。

また、関係団体と連携協力し、社会教育、福祉活動、各種の行事等の多様な機会を捉えて、交通安全教育の実施に努めます。

この場合、高齢者の自発性を促すことに留意し、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うものとします。同時に、反射材の活用等交通安全用品の普及にも努めます。

電動車いす（シニアカー等含む）を利用する高齢者に対しては、関係機関・団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努めます。

(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スキル及び知識を習得し、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します。

(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交通安全運動推進協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の運動重点としては、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、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（特に薄暮時）における

交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転や妨害運転（いわゆる「あおり運転」）等の危険運転の根絶等、全県的な交通情勢に即した事項を設定します。

交通安全運動の実施に当たっては、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民等のニーズ等を踏まえた実施に努めます。

イ 横断歩行者の安全確保

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、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

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、その信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。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します。

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車は、本来車両であること、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周知します。

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、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ります。特に、自転車の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を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性についての周知・徹底を図ります。

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けを促進します。

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ります。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、着用徹底の啓発活動等を展開します。

オ 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、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ります。

カ 反射材用品の普及促進

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啓発を推進します。

キ 飲酒運転の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します。飲酒運転については、アルコールが運転技能に及ぼ

す影響や分解に要する時間等の正しい知識の不足に起因していることもあることから、正しい知識について、ポスター、市ホームページ等の広報媒体等の活用により普及・啓発を図ります。

ク 農耕車の安全利用の推進

農業用トラクターや耕運機、運搬車等における事故防止を図るため、関係機関・団体と連携し、運転者に対する交通ルールの遵守や事故防止について啓発を行い、農耕車の安全利用の推進を図ります。

ケ 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、広報紙、防災無線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、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、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、実効のあがる広報を次の方針により行います。

- (ア) 家庭、学校、職場、地域等と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い、子ども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の着用とチャイルドシートの正しい着用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車排除等を図ります。

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ります。

- (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、町内会、交通安全母の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に努め、子ども、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ります。

コ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 高齢者交通安全マークの普及・活用を図るとともに、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ます。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、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ます。

- (イ) 薄暮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、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ります。

また、早朝、夕暮れ時、夜間は、車両運転者には、「早めのライト点灯」「原則上向きライト点灯」「トンネルライト点灯」の3(サン)ライト運動、歩行者には「プラス1(ワン)運動」の定着を促します。

- (ウ) 二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車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など、胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに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します。

さらに、地域の住民や道路利用者と密接な連携をとり、利用する者の視点から良好な道路環境が構築されるよう、通学路の点検等の安全総点検活動及び交通安全に係る情報の交換等を促進します。

交通の安全は、市民の安全意識により支えられるものであり、安全で良好な地域における市民生活を形成するため、行政と市民が一体となった交通安全対策を展開し、交通安全意識の高揚に努めます。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通の安全は、住民の意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。このため、交通安全思想の普及徹底にあたっては、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・協働を積極的に進めます。

3 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ります。

・ 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図ります。

イ 多数の負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消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図ります。

ウ 自動体外式除細動器（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

現場におけるバイスタンダー（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、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進します。

4 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、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させ、被害者支援を積極的に推進します。

また、西之表市交通災害共済制度の周知徹底を図り、市民の加入率の向上を図ります。