

第 1 1 次時津町交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

時 津 町

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、交通安全の確保は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、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定された。

これに基づき、昭和 46 年度以降、10 次にわたる「時津町交通安全計画」を作成し、国、県、町並びに関係機関・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結果、交通安全対策は、着実な進展を遂げることができた。

しかしながら、依然として道路交通事故は毎日発生し、特に高齢者が関係する交通事故の割合が高まっており、高齢者を交通事故の被害者・加害者にさせないための対策が重要である。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国、県、警察、市町並びに関係機関・団体だけでなく、住民一人一人が全力を挙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、人命尊重の理念のもとに、交通事故のない安全で安心して暮らせる社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

この時津町交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 25 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 年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、本町においては、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

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	4
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	5
第2節 道路交通の安全についての目標	6
I 道路交通事故の現状と見通し	6
II 第11次計画における目標	7
第3節 道路交通の安全についての対策	7
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	7
<重視すべき視点>	
(1) 高齢者及び子供の安全確保	7
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	8
(3) 生活道路における安全確保	9
(4) 先端技術の活用推進	9
(5) 交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進	9
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	9
II 講じようとする施策	10
1 道路交通環境の整備	10
2 交通安全思想の普及徹底	14
3 安全運転の確保	22
4 車両の安全性の確保	23
5 道路交通秩序の維持	24
6 救助・救急活動の充実	24
7 被害者支援の充実と推進	25
8 調査研究の充実	26

計画の基本理念

交通安全計画は、人優先の交通安全思想のもと、これまでの10次にわたる取組において、道路交通事故死者数を減少させるなどの成果を上げてきたところである。

一方、依然として道路交通事故は発生し、高齢者が関係する交通事故もの割合が増加しており、高齢化の進展に適切に対処するなど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る。これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、新たな技術や対策を取り入れた取組により、交通事故の無い交通安全社会を目指す。

【交通事故のない社会を目指して】

我が国は、長期の人口減少過程に入っており、世界で最も高い高齢化率となっている。このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、町民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、安全に移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

そのために防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中であって、今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、交通安全の確保もまた、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である。

人命尊重の理念に基づき、また、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目指すことを再認識すべきである。言うまでもなく、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いが、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いのもと、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一歩を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等、中でも特に、高齢者、障害者、子供等の安全を、一層確保する必要がある。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められる。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していく。

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題であり、地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常

生活を営むことができるようにすることが求められている。

道路交通の分野では、高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。

高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ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安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指す。

1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、道路交通において、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ず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間、自動車及びそれらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、実現可能な目標を設定し、これを町民の理解と協力のもと推進する。

(1) 人間に係る安全対策

自動車の安全な運転を確保するため、警察及び関係機関・団体と連携して、運転する人間の交通安全意識の徹底及び運転の管理の改善等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底等を図るものとする。

また、交通社会に参加する町民一人一人が、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、普及啓発活動を充実させる。

(2) 自動車に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提のもとで、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術を活用するものとする。

(3) 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、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。また、交通環境の整備にあたっては、人優先の考えのもと、人間自身の移動空間と自動車との分離を図るなどにより、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、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、人優先の交通安全対策の更なる推進を図るよう努める。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

2 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

(1) 先進技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ*等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられる。また、自動車の運転等の場面における自動化への取組が進められている。

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー防止を図ること等が期待されるが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めるよう努める。

(2) 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響や治安等様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図り、そのために、安全に関わる関係機関・団体はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

(3) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、交通に及び、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、必要な対策に臨機に着手する。

3 横断的に重要な事項

(1) 先端技術の積極的活用

今後も、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進する必要がある。

(2) 救助・救急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、また、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。また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）及び時津町犯罪被害者等支援条例（令和2年条例第6号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図るものとする。

(3) 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、国、県及び町並びに関係機関・団体等が緊密な連携のもとに、それぞれが責任を担いつつ、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、国、県及び町の行う交通の安全に関する施策に計画段階から町民が参加できる仕組みづくり、町民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

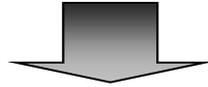
(4) EBPM*の推進

交通安全に関わる施策におけるEBPM*の取組を強化するため、その基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを整備・収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指す。

第1章 道路交通の安全

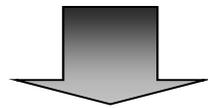
1 道路交通事故のない社会を目指して

- 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目指す。



2 道路交通の安全についての目標

- 計画期間内に交通事故による死者を出さない。
- 年間の負傷数を170人以下にする。



3 道路交通の安全についての対策

< 6つの視点 >

- ① 高齢者及び子供の安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進



《 8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
- ⑧ 調査研究の充実

第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

1 道路交通事故のない社会を目指して

我々は、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さなければならない。

近年においては、未就学児を始めとする子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。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今、一層求められている。

今後も、道路交通事故による死者数及び命に関わる重傷者数をゼロに近づけることを目指し、究極的に道路交通事故のない社会の実現に向けて、町を挙げて更に積極的な取組が必要である。

特に、交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、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である。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、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・協働していくことが有効である。

2 歩行者の安全確保

長崎県内においては、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、人優先の交通安全思想のもと、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

3 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関して、本町の実情を踏まえた最も効果的な施策の組合せを行うものとする。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であり、警察署と連携して、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策を推進する。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくために、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。

4 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ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積極的に参加し、協働していくことが有効である。

5 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の交通安全啓発活動等への参加や協働は重要である。

第2節 道路交通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

長崎県の交通事故による24時間死者数は、昭和45年に160人を数えたが、46年以降減少に向かい、60年には81人とほぼ半減した。その後増勢に転じ、平成6年には106人に達したが、翌年から再び減少傾向に転じ、20年には40人となり、昭和45年当時の4分の1まで減少した。さらに、平成24年中の死者数は、39人と昭和24年以来63年ぶりに40人を下回り、第10次長崎県交通安全計画期間中の令和元年の死者数は33人と、目標である34人以下を達成し、また、最終年である令和2年中の死者数も34人となり、2年連続して目標を達成している。

本町においては、平成28年に276人であった負傷者数は、令和2年には目標である200人を下回り172人まで減少した。交通事故による死者も全計画期間中に目標の0人を達成した年が2回あったが、平成28年には4人、平成30年には2人、平成31年（令和元年）にも1人となっており、交通情勢は依然として厳しい状況である。

また、長崎県内における全交通事故死者数に占める65歳以上の割合は、令和2年度には73.5%となっており、依然として高い割合を占めている。

さらに、前計画期間に時津警察署管内において発生した全交通事故に占める65歳以上が第一当事者であった事故の割合は21.2%であった。

町内交通事故発生状況

年度 \ 区分	件数 (件)	死者 (人)	負傷者 (人)
平成28年	215(4)	4	276
平成29年	193(0)	0	248
平成30年	186(2)	2	237
平成31年 (令和元年)	176(1)	1	244
令和2年	128(0)	0	172

件数の（ ）内の数字は、死亡事故件数

2 交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後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も視野に入れる必要がある。

Ⅱ 第11次計画における目標

【数値目標】

1	年間の交通事故死者数	0人
2	年間の負傷者数	170人以下

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であることから、本町の交通事故の実態を踏まえ、本計画の期間中における年間の交通事故死者数を0人、年間の死傷者数を170人以下にすることを目指すものとする。そのため、本町、県、警察及び関係機関・団体は、町民の理解と協力のもと、第3節に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。

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並びに交通事故による死者数及び死傷者数が減少していることに鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。

一方で、交通事故死者数に占める高齢者の割合は依然として高い水準となっており、また、近年、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が多く、相対的にその割合は高くなっている。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る。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる対策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限り EBPM*を推進し、効果を検証し、必要に応じて改善していく。

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 道路交通秩序の維持
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の充実と推進

といった6の柱により、交通安全対策を実施する。その際、特に次のような視点を重視して対策の推進を図っていくものとする。

<重視すべき視点>

(1) 高齢者及び子供の安全確保

長崎県は、全交通事故死者数に占める高齢者の死者の割合が高く、今後も高齢化が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。

高齢者については、歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進する。さらに、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らないが、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る。

- ・ 高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティ*の安全な利用を図るための対策なども重要となると考えられる。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方に基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。
- ・ 高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。また、全国では運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全啓発等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

長崎県でも少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子供を生み育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。子供の交通事故死者数は減少してきているが、次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供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する。また、子供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供も見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

また、高齢者や子供に対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずる。

高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとなっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後の取組を充実させていく必要がある。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

歩行中の死者数は減少傾向で推移しているものの、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていない。歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

人優先の考えのもと、未就学児を中心に子供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、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する。

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る。

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、横断中も周りに気を付けること等、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する。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

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、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る。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての啓発等の対策や駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティ*の普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する。

(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、子供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かなければならない。

生活道路における交通事故は、近年、減少傾向にあるものの、生活道路以外の道路における交通事故に比べて減少割合が小さいこともあり、一層の取組が求められている。

生活道路の安全対策については、ゾーン 30*の設定が進展している。引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

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、地域住民等を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

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」という意識が町民に深く浸透することを目指す。

(4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキ*を始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。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安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及など、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る。

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

道路交通事故の発生場所、時間、形態等を分析し、よりきめ細やかな対策を効果的かつ効率的に実施する取組を進める。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

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、県及び町、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る。

このため、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くため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。

なお、県、町は、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。そこで、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

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、これまでも警察や道路管理者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。

交通事故の減少を定着化させ、さらなる抑止効果を図るためには、幹線道路における安全対策を継続しつつ、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あたっては、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、高齢者や障害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。

(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る。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することとする。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

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、関係機関、地域住民等が連携し、車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、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。

このため、交通安全総点検などを通じて地域住民自らの課題として認識するとともに、関係者間での合意形成のもと、様々な対策メニューの中から地域の実情を踏まえた適切な対策を選択して、その実施に取り組む。

道路管理者においては、歩道等を整備するとともに、県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策等によるエリア内への通過車両の抑制対策に努める。

イ 通学路等における交通安全の確保

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交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく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推進するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関と連携し、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等を積極的に推進するとともに、路肩のカラー舗装、防護柵の設置等の対策を推進する。

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を確保し、歩行者の利用状況等に合わせた適切な歩道幅員を整備する。

このほか、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、道路標識の高輝度化等分かりやすい交通安全施設の整備を推進する。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全対策については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策の有効性の確認など「成果を上げるマネジメント」を推進する。

ア 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

イ 適切に機能分担された道路網の整備

幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路等の体系的な整備を行うとともに、県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

ウ 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

- (7) 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、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるエリア内への通過車両の流入抑制対策等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。
- (イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化を推進する。
- (ウ) 交通混雑が著しい市街地等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路等の総合的な整備を図る。

エ 交通安全施設等の高度化

道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、現場状況に応じカラー舗装等の高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進する。

(3) 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）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、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もと、「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。

イ 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もと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など道路利用者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。

(4) 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、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。

(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

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、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(6) 効果的な交通対策の推進

地域の交通実態等を踏まえながら、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。

(7) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨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。

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及び災害に強い交通安全施設等の整備を推進する。

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への道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

(8) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図るため、違法駐車の実態把握に関し、町民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

(9) 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あたっては、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) 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扫するためには、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、公園等の整備を推進する。

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、関係機関と連携しながら、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

地域の安全は、地域に根ざした課題であることから、沿道の地域の人々のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行う。

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うえで、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もと、子供、高齢者、障害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、そのうえで高齢者を保護し、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、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組む。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な指導に努めるとともに、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を策定し、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活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。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、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、教材の充実やインターネットの活用により、地域の交通安全教育を促進し、町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、本町及び県、警察、学校、関係機関・団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を活かし、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。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる本町職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

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、地域や家庭において、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。

(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면을捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、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・教具の整備を推進する。

児童館においては、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する交通安全講習会等の実施に努める。

また、交通安全指導員や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、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

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、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、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とした交通安全啓発を実施する。

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、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、自転車事故等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、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、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健全な社会人を育成することを目標とする。高校生に対しては、関係機関・団体等が連携し、交通安全啓発に努める。

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、自動車等の安全運転の確保の観点から、

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、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、交通安全啓発を行う。

大学生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等が連携し、交通安全啓発に努める。

このほか、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について知る機会を設けるよう努める。

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動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、本町及び県は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成等、指導体制の充実に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。特に、法令違反別では、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啓発に努める。また、関係団体等と連携して、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活動・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、シニアクラブの会合や高齢者サロンでの講話等の実施によって交通安全啓発に努める。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、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、シニアクラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を推進する。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、継続的な交通安全教育の促進に努める。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、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、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、町民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

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、関係機関と連携し交通安全啓発を実施する。

(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よう努める。

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やシミュレーター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。

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、ウェブサイト等の積極的活用など、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。

(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

町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、町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の住民運動として、町の交通対策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・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点は、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定するとともに、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、必要に応じて地域の重点を定める。

交通安全運動の実施にあたっては、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住民に周知することにより、町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、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

また、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を促進する。

さらに、交通安全に対する町民の意識の向上を図り、町民一人一人が交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中に設定し、街頭キャンペーンや各種広報媒体を活用した広報活動、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開する。

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する。

ウ 自転車安全利用の推進

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。

自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「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）を活用するなどにより、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。自転車は、配達や通勤・通学を始め、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、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。

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から、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

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普及を促進するとともに、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ほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨する。

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、後部座席を含めたすべ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。

このため、県、町及び関係機関・団体等が連携し、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

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、適正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

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、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発を推進する。

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。

また、関係団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

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啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、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等を推進する。

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とともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

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、酒類提供飲食店等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、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」という町民の規範意識の確立を図る。

ク 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、様々な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、交通事故被害者等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、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

(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た集中的な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、町、県及び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援助するため、町は、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、報道機関の理解と協力を求め、全町民的気運の盛り上がりを図る。

ケ その他の普及啓発活動の推進

(7) 高齢者の交通事故防止に関する町民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用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運転者標識（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) 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、事故実態・危険性等の周知を図る。

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、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

(ウ) 二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部と胸部が多くなっており、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る。

(エ) 衝突被害軽減ブレーキ*や自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえようような情報を始め、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発等により、関係者の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する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、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、交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する町民挙げての活動の展開を図る。

また、必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。また、例えば登下校の見守りボランティア等交通安全に携わる地域の人材の充実に資する施策を強化する。

地域の状況に応じた交通安全教育を行う指導者や団体等を育成し、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る。

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、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、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・協働を積極的に推進する。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、交通安全総点検、交通安全計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

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、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を図る。

また、運転者に対して、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、高齢者や障害者、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。

さらに、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT*等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図る。

(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、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、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) 改正道路交通法の円滑な施行

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとされている。改正法の適正かつ円滑な施行に向けて広報を推進する。

(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。

(ウ) 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、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度及び高齢者の公共交通機関の利用について助成を行う時津町高齢者交通費助成事業の周知を図る。

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、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。

- 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。

4 車両の安全性の確保

エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大を始めとして、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大していることから、今後、先進技術の普及促進に努める。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任のもとになされるべきであるが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、適正な自動車検査の実施等を広報啓発することにより、各車両の安全性の確保を図る。

(1) 先進安全自動車（ASV）の普及の促進等

先進技術を利用して運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ASV）の普及の促進を一層進める。

また、ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していること等を踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及促進等の安全対策を推進する。

(2) 自動車の点検整備の充実

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」等により、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もとに「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進により、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。

(3) 自転車の安全性の確保

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とともに、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、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を加速化する。さらに、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、交通事故事件捜査、暴走族等対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

(1) 暴走族等対策の推進

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実
暴走族追放気運を高揚させるため、広報活動を積極的に行う。また、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

ウ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されないことがないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動を推進する。

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、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、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。

(1) 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

事故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、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の普及啓発活動を推進する。

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、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。交通安全の指導に携わる者等に対しても広く知識の普及に努める。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの使用を含む）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（AEDの使用を含む）等の応急手当について指導の充実を図る。

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）及び時津町犯罪被害者等支援条例（令和2年時津町条例第6号）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。

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、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を加速化する。

さらに、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けており、各種行政手続きに係る負担の軽減を図るためワンストップ窓口での対応や交通事故に関する相談の機会の充実等の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等

ア 政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用

自賠責保険（自賠責共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者を救済する観点から、被害者等に対し自動車損害賠償保障事業の周知を行うなど、適正な運用を図る。

イ 無保険（無共済）車両対策の徹底

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町民に周知し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

ウ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）について、交通事故被害者の救済等の充実に資するよう、その普及率の向上について周知を行う。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

(ア) 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、関係機関、団体等との連絡協調を図る。

(イ) 町のホームページや広報紙等の積極的な活用等により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する。

(ウ) 自動車事故被害者が弁護士による自動車事故に関する法律相談・示談あっ旋等を受付けられるよう、交通事故相談所等における活動の周知を図る。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

町においては、交通事故被害者等に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、交通事故相談活動を推進し、必要に応じて関係機関・団体と協力し、被害者に寄り添った支援を推進する。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

(ア) 独立行政法人自動車事故対策機構による、交通事故被害者等への相談・支援の取組の周知を推進する。

(イ) 公益財団法人交通遺児等育成基金による、交通遺児に対する一定水準の育成給付金の給付が、長期にわたり安定的になされるよう援助を行う。

(ウ) 在宅で療養生活を送る自動車事故による後遺障害者の介護者が、様々な理由により介護が難しくなる場合（「介護者なき後」）に備えた環境整備を推進する。

(エ) 長崎県育英会交通遺児奨学事業は、経済的理由により高等学校・高等専門学校及び大学、短期大学、専修学校専門課程（「専門士」、「高度専門士」の称号が付与される課程・学科に限る。）において修学が困難な者に対し、奨学金を貸与するとともに入学祝金を交付して援助する。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進する。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

8 調査研究の充実

交通事故は人間・自動車・交通環境の三要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから、三要素それぞれの関連分野の協力のもと、交通事故防止に向けた取組を充実する。

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう、適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策に関する調査研究を推進する。

用語集

番号	用語	意味	初出現ページ
1	衝突被害軽減ブレーキ	先進緊急ブレーキシステムのことで、ミリ波レーダー、赤外線レーザー、光学カメラなどにより障害物や人間などを検知して自動的にブレーキを作動させ衝突を回避するシステム	2
2	EBPM	Evidence-Based Policy Making 政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化した上で、合理的根拠（エビデンス、政策効果の測定に重要な関連を持つ統計等のデータを活用して導き出すもの）に基づくものとする。こと。	3
3	モビリティ	Mobility 移動性、流動性、可動性、動きやすさなどの意味を示す英単語であり、交通手段、移動手段という意味でも用いられる。 ここでは、広く人間の移動手段を総称した意味。	8
4	ゾーン 30	生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーンを抜け道として通行する行為の抑制を図る生活道路対策	9
5	サポカー・サポカー S	サポカーは「セーフティ・サポートカー」の略称であり、衝突被害軽減ブレーキを搭載した自動車、全ての運転者に推奨される。 サポカー S は、「セーフティ・サポートカー S」の略称であり、衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い時急発進抑制装置等を搭載した自動車、高齢運転者に推奨される。	9
6	ICT	Information and Communications Technology 「情報通信技術」という意味であり、通信技術を活用したコミュニケーションを指し、情報処理だけでなく、通信技術を利用した産業、サービスを総称する。 ICT を活用した事例として、家電製品のセンサーから高齢者の安否を遠隔地の家族に知らせるサービスなどがある。	22