

美郷町交通安全計画

第11次

(令和3年度～令和7年度)

美郷町交通安全対策協議会

まえがき

昭和 20 年代後半から 40 年代半ば頃にかけて車社会化が急速に進展しましたが、交通安全施設が不足していたことや、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、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

このため、国において、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図ることを目的として、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）が制定された。

これに基づき、昭和 46 年度以降、10 次・50 年にわたる交通安全計画を策定し、関係機関・団体において交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、宮崎県における道路交通事故死者数は、「交通戦争」と呼ばれた昭和 47 年に 171 人であったものが、平成 28 年度から令和 2 年度を計画期間とする第 10 次期間中は 40 人前後と 4 分の 1 にまで減少した。

しかしながら、町内では令和 2 年度に 4 件の高齢運転者による人身事故（死亡事故 1 件）が発生し、高齢運転者の交通事故防止が課題となっている。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国、地方公共団体、関係機関・団体だけでなく、町民一人ひとり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、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、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。

この美郷町交通安全計画は、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の施策の大綱を定めたものである。

この交通安全基本計画に基づき、町はもとより町内の関係機関・団体との連携を図りながら、交通の状況や地域の特性に即した交通の安全に関する施策を具体的に定め、強力に実施するものとする。

目 次

計画の基本理念	1
道路交通の安全	3
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	3
第2節 道路交通安全についての目標	3
1 道路交通事故のすう勢	3
(1) 道路交通事故の現状	3
(2) 交通事故を取り巻く現況の展望	4
(3) 道路交通事故の見通し	4
2 交通安全基本計画における目標	4
(1) 交通安全基本計画及び宮崎県交通安全計画における目標	4
(2) 美郷町交通安全計画における目標	4
第3節 道路交通安全についての対策	4
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	4
(1) 高齢者の安全確保	5
(2) 地域が一体となった交通安全対策の推進	5
2 講じようとする施策	6
(1) 道路交通環境の整備	6
(2) 交通安全思想の普及徹底	9
(3) 安全運転の確保	15
(4) 車両の安全性の確保	15
(5) 道路交通秩序の維持	16
(6) 救助・救急活動の充実	16
(7) 被害者支援の充実と推進	18
(8) 研究開発及び調査研究の充実	19

計画の基本理念

我が国は、これから本格的な人口減少と超高齢社会時代を迎えるが、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、町民すべての願いである安全で安心して暮らすことができ、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、公共交通機関をはじめ、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となる。

今後とも、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・経済的損失を勘案するとともに、交通事故被害者の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという意識の下、悲惨な交通事故の根絶に向けた取組をさらに進めていかなければならない。

本計画においては、このような観点から、計画期間内に達成すべき目標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間、車両等の交通機関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、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、これを町民の理解と協力の下、強力に推進する。

第一に、人間に係る安全対策については、交通社会に参加する町民一人ひとりの交通安全意識の高揚と交通安全思想の普及を図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。

第二に、交通機関に係る安全対策としては、人間はエラーを犯すとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように交通機関の構造・設備・装置等の安全性を高めるとともに、さらに高い安全水準を維持させるため、関係機関と連携して対策を講じ、その体制を充実させる。

第三に、交通環境に係る安全対策としては、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通に関する情報の提供の充実等を図るものとする。

これら三要素を結び付けるものとして、また、三要素それぞれの施策効果を高めるものとして、情報の役割が重要であることから、情報の収集・提供、情報通信技術の活用等を積極的に進める。また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化を図るものとする。

さらに、交通事故が発生した場合に、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。特に、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、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。

交通の安全に関する施策は、このように多方面にわたっているが、相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要である。また、これらの施策は、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、こ

れを重点的かつ効果的に実施するものとする。

また交通事故防止のためには、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、町の行う交通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対策、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。

道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障害者等を含むすべての人々が、相互理解と思いやりを持って行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

交通安全に関しては地域の交通事情等を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策を強化していくことが重要である。このため、行政、家庭、学校、職場、団体、事業所等が役割を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し、協働してい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ていくためには、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取り組みを進める上で有効かつ重要である。

第2節 道路交通安全についての目標

1 道路交通事故の現状と見通し

(1) 道路交通事故の現状

本町では令和2年度に4件の人身事故（死亡事故は1件）が発生した。また、65歳以上の高齢者による事故が多発しており早急な対応が課題となっている。

宮崎県における近年の交通死亡事故の特徴は次のとおりである。

- ① 65歳以上の高齢者の死者数が全死者数の7割以上を占めている
- ② 脇見など（前方不注意、動静不注視）に起因する事故が多い
- ③ 国道等幹線道路での発生が多い。
- ④ 交差点及び交差点付近での発生が多い。

近年、交通死者が減少している理由としては、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充実等の諸対策が効果を発揮したことがあげられるが、一層の高齢化に伴い、交通事故死者に占める高齢者の割合が大きくなってきていることから、高齢者の安全対策がより一層重要となる。

(2) 道路交通を取り巻く状況の展望

本町の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、運転免許保有者数、車両保有台数、自動車走行キロ数共に、減少していくと思われる。その一方で、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、中でも高齢者の免許保有者の増加は道路交通に大きな影響を与えるものと考えられる。

(3) 道路交通事故の見直し

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、国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る。将来の交通事故状況については、正確に見極め難いところであるが、上記展望の見込みの下で予測すると、事故発生件数、負傷者数は減少するものとみられるが、今後、高齢運転者の増加が与える影響が懸念される。

2 交通安全基本計画における目標

(1) 交通安全基本計画及び宮崎県交通安全計画における目標

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と考えられることから、「交通安全基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2,000人以下にする。」としている。

このことを踏まえ、宮崎県交通安全計画では、「計画期間である令和7年までに、年間の県内24時間死者数を31人以下とすることを目指す」としている。

(2) 美郷町交通安全計画における目標

本町においても、交通安全基本計画及び宮崎県交通安全計画における目標を踏まえ、町民を交通事故の脅威から守るために、交通事故の発生を限りなく0に近づけ、究極の目標として交通事故死者数を0とする。

第3節 道路交通安全についての対策

1 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故による死者数、発生件数及び負傷者数は年々減少しており、これまでの交通安全基本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、また、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、有効性が見込まれる施策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限り対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、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 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 研究開発及び調査研究の充実

といった 8 つの交通安全対策を実施する。

その際、最近及び今後の社会情勢や交通情勢等を踏まえると、今後対策を実施していくに当たっては、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べきである。

(1) 高齢者の安全確保

本県における交通事故の死者のうち 65 歳以上の高齢者が約 7 割を占めていること、本町の高齢化率は 50% を超えており、高齢運転者による事故が多発していることから高齢者が安全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。

そのためには、多様な高齢者の実態を踏まえたきめ細かで総合的な交通安全対策の推進、また、高齢者が交通手段として歩行又は自転車等を利用する場合と自動車の運転者となる場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策の構築等が考えられる。今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が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は喫緊の課題である。

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に生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する必要がある。

さらに、高齢者の交通安全を確保するために、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携した交通安全活動を実施していくことや、居住地付近での高齢者の事故発生が多いことから、地域生活に密着した形で交通安全活動を充実させることが重要である。

(2) 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り組み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である。

このため、地域の事情に詳しい地域住民の意見を地域の取組に活かすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、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ていく。

なお、町は多様な地域の交通安全に関する課題に直面する中で、地域の特性に根ざしたきめ細かな交通安全対策を推進するための資源は限られ、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に促していく。

2 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る。

今後は、これまでの対策に加え、増加傾向にある生活道路における安全対策をより一層推進するため、今後の道路交通環境の整備を考えるにあたっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路に機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組んでいく。

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、安全で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。

道路交通事故については、道路種別、沿道条件、道路構造、交通状況等が複雑に絡み合って構成される発地点付近の道路交通環境が大きく影響しているものと考えられる。このため、道路交通環境の整備については、交通事故防止の観点から整備を進めるとともに、緊急に交通の安全を確保する必要がある道路において、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等により安全な道路交通環境を形成することとする。

交通安全施設等の整備にあたっては、効果的・効率的に事故を削減する観点から、事故が多発しているなど問題が生じている箇所に対して重点的に実施することとし、当該箇所における事故の特性や発生要因について分析を行い、その結果を踏まえて対策を立案・実施する。また、対策の実施後においては、整備結果の評価を行い、対策の立案・実施段階にフィードバックすることにより、着実に事故削減を図ることとする。

また、道路交通の安全の確保は、歩行者等道路を利用する人々の日常の生活、経済・社会活動と密接に関係することから、地域住民等の意見を道路交通環境の整備に反映させるとともに、身近な道路の交通安全対策の立案に地域住民等が主体的に参加できる機会を充実させる。

ア 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進

基本的な交通の安全を確保するため、幹線道路から地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路網を整備するほか、改築による道路交通環境の整備、他の交通機関との連携強化を図る。また、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

イ 交通安全施設等の整備

交通事故の多発している道路若しくは、その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、総合的な計画の下に交通安全施設等を整備することとし、安全かつ円滑・快適な交通環境の確立を図る。

(ア) 道路の構造、交通の状況等により、交通の安全を確保するため必要な箇所には、道路標示、防護さく、カーブミラー等必要な安全施設等を整備する。

(イ) 交通安全施設等の整備にあたっては、幼児・児童・生徒の通行の安全を確保す

るため、通学路、通園路に十分配慮するとともに、高齢者、身体障害者等の活動機会の増大にも対応した、使いやすい歩道、横断歩道等の整備を行う。

(ウ) 道路の新設・改良に当っては、その実情に応じた歩道、車両停車帯、防護さく、道路標識等の交通安全施設についても併せて整備を図る。

(エ) 山間部等の道路の交通危険箇所には、落石、土砂崩れ等による事故を防止するため、落石防止さくや道路標識等を整備する。

ウ 効果的な交通規制

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。

(ア) 歩行者及び自転車利用者の安全の確保に重点を置いたスクールゾーン等の交通規制を行う。

(イ) 道路を保全し、交通の危険を防止するため、道路の破損、決壊または異常気象等により交通が危険と認められる場合には迅速かつ有効な交通規制の実施に努める。

(ウ) 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 26 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。

また、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）による交通の禁止及び制限の交通規制を的確かつ迅速に行うため、被災地への車両の流入を抑止するとともに、迂回指示・広報を行い、併せて災害の状況や交通規制等に関する情報提供を的確に行う体制の整備を図る。

エ 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挙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ない。このため、地域の協力を得ながら通学路、生活道路等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する。

オ 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、経済・社会活動に密接に関係するため、対策の立案に当たって地域住民や道路利用者の意見を十分反映させる必要がある。このため、地域住民等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とともに、道路利用者等が日常感じている意見について、道路交通環境の整備に反映する。

また、交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るために、交通安全対策に関して住民が計画段階から実施全般にわたり積極的に参加できるような仕組みをつくり、行政と住民の連携による交通安全対策を推進する。

カ 効果的で重点的な事故対策の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、交通安全施設等を重点的に整備することとし、安全かつ円滑・快適な交通環境の確立を図る。そのため、交通事故対策の重点化を図るとともに、科学的分析に基づく事故対策の立案を推進する。

キ 高度道路交通システムの活用

最先端のICT等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システムを推進する

ク 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の実現に当たっては、道路を円滑・快適に利用できることが必要である。このため、交通管制システムの充実・高度化、信号機の高度化等により、交通の円滑化を図るとともに、休憩場所の提供や分かりやすい道路標識等の整備を進めるほか、道路の使用及び占用の適正化等によって、道路交通の円滑化を図る。

(ア) 道路使用の適正化等

① 道路の使用及び占用の抑制

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、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化について指導を行う。

② 不法占用物件等の排除

道路交通の妨害となる不法占用物件等については、実態把握、指導取締りによりその排除を行うとともに、不法占用等の防止をはかるための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行う。

③ 道路の掘返しの規制等

道路の掘返しを伴う占用工事等については、無秩序な掘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。

ケ 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

豪雨、地震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を確保することとし、法面等の防災対策や地域の孤立を解消する生命線となる道路の整備を推進する。

(イ) 災害に強い交通安全施設等の整備

豪雨、地震等による災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため、交通情報板等の交通安全施設や通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための交通規制資機材の整備を推進する。

(ウ) 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

また、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、信号制御により被災地への車両の流入を抑制するとともに、迂回指示・広報を行い、あわせて、災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する交通情報板等の整備を推進する。

（エ）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、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、道路交通に関する情報提供装置・通信施設等の整備を推進するとともに、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を推進する。

コ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

（ア）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、決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する。

また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止または制限に対する違反を防止するため、関係機関と連携し指導取締りの推進を図る。

（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を防止するため、児童公園等の整備を推進する。また、学校等の各種公共施設の開放の促進を図る。

（2）交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、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、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。

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、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する。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き、関連教科や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。

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、教材の充実を図るなど、町民が自ら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。

交通安全教育・普及啓発活動については、町はもとより国、県、警察、学校、関係民間団体、地域社会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ぐるみの活動が推進されるよう促す。また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子供、親の3世代が交通安全をテーマに話し合い、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・普及啓発活動の効果を事後に検証・評価することにより、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。

ア 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する。

幼稚園・保育所においては、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とら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、指導資料の作成及び教材・教具の整備を推進する。

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・保育所等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。

(イ) 児童に対する交通安全教育

児童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、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、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。

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とした交通安全講習会等を開催する。

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

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、学級活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、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。

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

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。

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情報の提供等の支援を行うとともに、学校の休暇期間中等を利用し、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、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、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

運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、

特に危険予測・回避の能力の向上、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、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とする。

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学級・講座などにおける交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における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。

(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施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する。

関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、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。特に交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心に、日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるように努める。

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、反射材の活用等交通安全用品の普及にも努める。

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子のメーカー等で組織される団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた継続的な交通安全教育の促進に努める。

また、町、県、警察、関係機関・団体等の連携の下、高齢運転者の「制限運転」（高齢運転者が自身の体調・運転能力に応じて自ら運転を制限して交通事故防止に努めること。国が推奨する「補償運転」と同意。）を推奨し、あらゆる機会を通じて、積極的に高齢運転者に対する制限運転の広報啓発を行う。

(キ) 身体障害者に対する交通安全教育

身体障害者に対しては、交通安全のために必要なスキル及び知識の習得のため、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

イ 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する。

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。

また、受講者の年齢や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、教材等の充実及び効果的な教育手法の開発・導入に努める。

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、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

ウ 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り組みを推進するための町民運動として、美郷町交通安全対策推進本部を構成する機関・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としては、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推進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。その上で、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。

また、交通安全運動の実施に当たっては、事前にあらゆる媒体を活用するなどして、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。

(イ) 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）の活用などにより、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、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、交通社会の一員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、宮崎県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（令和2年条例第31号）に基づき、自転車の点検整備や損害賠償責任保険等への対策を推進する。

また、幼児が同乗中の自転車の危険性や事故実態について広報啓発を推進するとともに、幼児向けの自転車用ヘルメットの使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。

さらに、夕暮れの時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、自転車の灯火の点灯を徹底と、反射材用品等の取付の促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

(ウ) 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。

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、県、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開する。

(エ) 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着用効果及び正しい着用方法について、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、正しい着用の徹底を図る。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。

また、取り付ける際の誤使用の防止対策、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（i-Size）に対応したチャイルドシートの普及促進、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、分かりやすい取扱説明書の作成等、チャイルドシート製作者又は自動車製作者における取組を促すとともに、販売店等における利用者への正しい着用の指導・助言を推進する。

(オ) 反射材の普及促進

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及び関係機関・団体と協力した反射材の展示会の開催等を推進する。

反射材の普及に際しては、特定の年齢層に偏ることなく全年齢層を対象とし、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努める。

(カ) 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、テレビ、ラジオ、新聞、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、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。

(キ) その他の普及啓発活動の推進

① 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う。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る。

- ② 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の前照灯の早期点灯、歩行者・自転車利用者の反射材用品等の着用等を促す。

- ③ 町民が、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等を行うことができるよう、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に努める。

- ④ 自動車アセスメント※情報や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況などの情報を総合的な安全情報として取りまとめ、情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

※自動車アセスメント：自動車の安全性能評価のこと

(ク) 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業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遵守を呼び掛ける。

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、歩行者が自ら安全を守る交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

エ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

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、各団体については、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、全国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、交通指導員等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。

さらに、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組みを、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。

オ 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ていることから、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、交通安全総点検、交通安全市町村計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組み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含めた運転者教育等の充実に努める。

特に、今後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のほか、運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえた必要な改善を図る。

また、各事業所が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、自主的な安全運転管理対策を推進するなど、交通労働災害の防止を図るための取り組みを進める。

さらに、高度化、多様化する道路交通情報に対する町民のニーズへの対応や、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時・適切な情報提供を実施するため、IT等を活用しつつ、道路交通に関する総合的な情報提供の充実に努める。

(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、先進安全技術の更なる活用・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・成熟化を図ることに加え、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、更なる充実に努める必要がある。

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が重要である。

また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被

害拡大防止対策を併せて進めていく。

これらの車両安全対策の普及促進に当たっては、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策や使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等の誘導的施策を連携させ、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

(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、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、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。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみで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するとともに、取締り体制及び資機材の充実強化を図る。

(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。

ア 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・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

(イ) 集団救助・救急体制の整備

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、連絡体制の整備及び救護訓練の実施等、集団救助・救急体制を推進する。

(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する。

このため、心肺蘇生法に関する基準等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、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強力に行っていくほか、救急要請受信時における応急手

当の指導を推進する。さらに、各機会を通じて応急救護処置に関する知識の普及に努める。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。

(エ) 救助・救急施設の整備の推進及び訓練の充実

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、その知識・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を強力に推進する。

(オ) 緊急通報システムの拡充

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期救出及び事故処理の迅速化のため、新交通管理システム（U T M S）の構想等に基づき、人工衛星を利用して位置を測定する G P S 技術を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報を通報することなどにより、緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（H E L P※）の普及を図る。

※HELP : Help system for Emergency Life saving and Public safety

イ 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。

(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、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、交通事故被害者等を支援することが極めて重要であることを鑑み、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）等の下、交通事故被害者等のための施策を関係機関と連携して推進する。

また、交通事故被害者等は、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るとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

ア 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町

民に周知するとともに、街頭における指導取締りの強化等により、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

（イ）任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自動車損害賠償責任保険（自賠責共済）ととも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）は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実に資するよう、引き続き指導を行う。

（ウ）不正請求に対する連携

保険金不正請求に対しては、引き続き警察と損害保険業界との連携を図る。

イ 損害賠償の請求についての援助等

交通事故相談所等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。

ウ 交通事故被害者支援の充実強化

被害者救済対策事業等については、今後も各事業の内容の見直しを図りつつ、社会的必要性の高い事業を充実していくとともに、交通事故被害者等の心情に配慮した対策を推進する。

（８）研究開発及び調査研究の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するためには、データ等を用いた客観的分析に基づいて実施するとともに、実施結果を他の対策に役立てるなど結果をフィードバックする必要がある。

また、死亡事故のみならず、重傷事故等も含め、交通事故の分析を充実させるなど、引き続き、道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図る。

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故総合分析センター資料等を積極的に活用して、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行う。

さらに、官民の有する交通事故調査・分析に係る情報を町民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する県民の意識の高揚を図る。