

# 第11次南島原市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

南 島 原 市

# ま え が き

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、合併前の旧8町では、それぞれ「交通安全計画」を作成し、県、町、警察及び関係機関・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。

南島原市でも平成18年に「南島原市交通安全計画」を作成し、交通安全教育や交通安全意識の啓発、道路交通環境の整備等、交通安全対策を推進してきたところである。

しかしながら、近年の南島原市内の交通状況を見ると、平成28年に2件、平成29年に2件、令和元年に2件、令和2年に3件の交通死亡事故が発生するなど、大変厳しい状況にある。

言うまでもなく、交通事故の防止は、県、市、警察及び関係機関・団体等だけでなく、市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る。そのため、人命尊重の理念の下、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を定め、これらを強力に推進していく必要がある。

この交通安全計画は、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年間に南島原市において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。

本市では、この交通安全計画に基づき、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ことで、交通事故のない社会の実現を目指すものとする。

# 目 次

計画の基本理念	1
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	2
第2節 道路交通安全についての目標	3
1 道路交通事故の現状	3
2 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	5
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	5
2 講じようとする施策	7
(1) 道路交通環境の整備	7
(2) 交通安全思想の普及徹底	10
(3) 安全運転の確保	15
(4) 車両の安全性の確保	17
(5) 道路交通秩序の維持	17
(6) 救助・救急活動の充実	18
(7) 被害者支援の充実と推進	18
(8) 調査研究の充実	19

## 計 画 の 基 本 理 念

第 11 次南島原市交通安全計画は、交通事故のない社会を目指すため、第 10 次長崎県交通安全計画に基づき策定するものである。これは、市の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な大綱及び市の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項について定めるものであり、その計画期間は令和 3 年度から令和 7 年度までとする。

本計画では、人命尊重の理念の下、「人優先」の交通安全思想を基本とし、歩行者、特に高齢者・障害者・子ども等の交通弱者の安全を一層確保するために、交通事故の実態に即した交通安全対策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進する。

施策の推進にあたっては、交通社会を構成する「人間」、自動車等の「交通機関」、道路等の「交通環境」の 3 要素について、それら相互の関連を考慮しながら、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、これを市民の理解と協力の下推進する。

人間に対する安全対策については、運転者の知識・技能の向上、歩行者等の交通安全意識の徹底等を図るため、交通安全に関する教育・普及啓発活動を充実させる。交通機関が原因となる事故の防止対策としては、人間はエラーを犯すものとの前提の下で、構造・設備・装置等の安全性を高める体制を充実させるものとする。交通環境に係る安全対策としては、道路網・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。

また、交通事故が発生した場合には、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。

交通安全の推進及び交通事故防止のためには、関係機関の緊密な連携とともに、市民の主体的な活動の促進並びに地域の特性に応じた取り組みが重要であることから、参加・協働型の交通安全活動を積極的に推進する。

# 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も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。

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すべきであり、積極的に交通安全対策を実施することで、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。

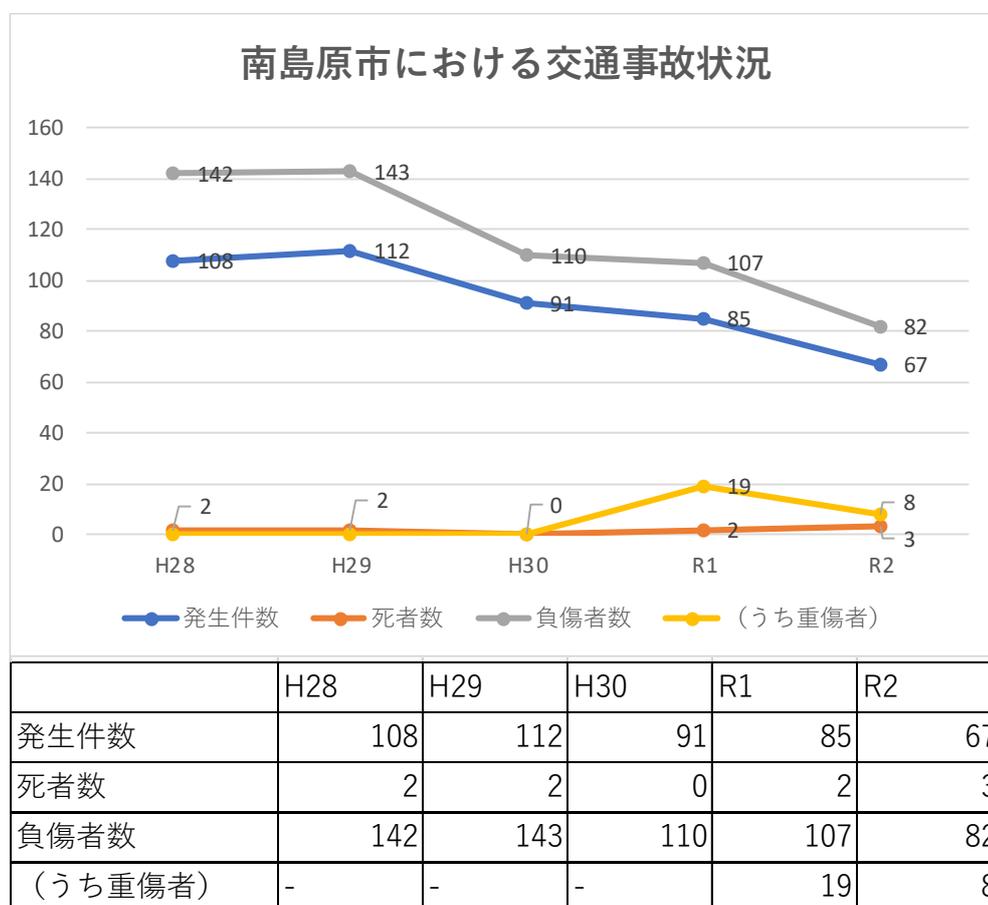
今後も、死者数の一層の減少に取り組むとともに、併せて事故そのものを減少させるため、交通社会に参加するすべての市民が交通安全に留意し、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

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、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し、協働していくことが有効である。

## 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

本市における交通事故（人身事故に限る）は、平成28年は発生件数108件、死者数2人、負傷者数142人、令和2年は、発生件数67件、死者数3人、負傷者数82人となっており、発生件数及び負傷者数は減少しているものの、死者数は平成28年に2人、平成29年に2人、令和元年に2人、令和2年に3人と減少していない。



また、第10次交通安全計画期間中（平成28年～32年）の交通事故及び交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

#### (1) 交通事故の特徴点

- ① 国道251号での交通事故が約6割
- ② 高齢者（65歳以上）が関係する交通事故が約5割
- ③ 交差点及び交差点付近での交通事故が約5割
- ④ 安全運転義務違反による交通事故が約7割

#### (2) 交通死亡事故の特徴点

- ① 高齢者（65歳以上）の死者数が約4割
- ② 車両運転中の交通死亡事故が約5割

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、将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、現在の状況並びに事故件数の推移から類推した場合、今後、特段に交通事故件数が増加する可能性はそれほど高くないものの、高齢者人口が増加している現状から推定すると高齢者が関連する事故は引き続き増加するものと見込まれ、現状よりもなお一層憂慮すべき事態となることが予想される。

## 2 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、前計画期間中の実績を踏まえた上で、本市で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人以下、年間の重傷者数を10人以下とすることを目指すものとする。

本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、重傷者が発生する事故防止への取組が、死者数の減少につながることから、本計画においては、命に関わる優先度が高い重傷者に関する目標値を設定することとする。

数値目標	
○ 年間の交通事故死者数	0人
○ 年間の交通事故重傷者数	10人以下

※重傷者とは、交通事故等によって負傷し、30日以上の治療を要する者をいう。

(参考) 数値目標等の推移について

	第10次計画目標値	第10次計画期間平均	第11次計画目標値
死者数	0人以下	1.8人	0人
重傷者数	未策定	13.5人※	10人以下

※ただし、令和元年、2年の重傷者数の平均

## 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、道路交通事故の発生件数並びに負傷者数が減少傾向にあることを鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策は一定の効果があったと考えられる。

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依然として多く、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と改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

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とも必要である。

このような観点から、本市では

- ①道路交逦環境の整備
- ②交通安全思想の普及徹底
- ③安全運逦の確保
- ④車両の安全性の確保
- ⑤道路交逦秩序の維持
- 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

といった8つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、特に次の3つの視点を重視して対策の推進を図っていくものとする。

#### ● 3つの視点

##### 高齢者及び子どもの安全確保

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、高齢者が安全かつ安心して外出や移動ができるような交通社会の形成が必要である。

その為、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、運転免許返納後の、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とどまらないが、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は、歩道の整備や生活道路の安全対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教室や見守り活動を実施する。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすい生活環境を設計する考え方に基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

また、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、身体機能の衰えなどを補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。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は、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

また、少子化の進行が深刻さを増すなかで、安心して子供を産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。子供を事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

そのため、次代を担う子供の安全を確保する観点から、小学児童を中心に子供が集団で移動する経路や通学路等において、横断歩道の設置や適切な管理、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。

### **歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上**

歩行者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。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。

そこで、人優先の考え方の下、小学児童を中心に子供が集団で移動する経路や通学路等において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・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ていく必要がある。

また、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ほか、街頭における指導啓発活動を推進するなど、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っていく必要がある。

### **生活道路における安全確保**

生活道路においては、高齢者、障がい者、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。引き続き、生活道路における自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備や安全な走行の普及等の対策、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入す

ることを防止するための幹線道路における交通安全対策・交通流の円滑化など、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要がある。

## 2 講じようとする施策

### ● 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

### 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対策を推進してきたところであり、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。

#### (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、身近な生活道路等において、「人」の視点に立ち交通安全対策を推進していく必要がある。

##### ア 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路における歩行者の安全に配慮した道路・交差点の改良を推進する。

##### イ 通学路等における交通安全の確保

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ほか、押しボタン式信号機、横断歩道の拡充により、通学路等の整備を図る。

#### ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備の推進

公共施設、福祉施設、病院等多くの人々が通行する施設周辺を中心に、高齢者や障害者を含むすべての人々が安心して利用できるバリアフリー化された歩行空間等の整備を推進する。

また、歩道の幅員と平坦性の確保、点字誘導ブロック、道路照明等の設置など移動の安全性と連続性に配慮した歩行空間の整備を推進する。

### (2) 幹線道路における交通安全対策の推進

#### ア 事故危険箇所対策の推進

死傷事故が多発している交差点など「事故危険箇所」について、集中的な事故抑止対策を推進する。

事故危険箇所では、交差点の改良、歩道、防護柵、区画線の整備、道路照明・視線誘導標等の設置、道路標識の設置及び高輝度化等を推進する。

#### イ 適切に機能分担された道路網の整備

基本的な交通の安全を確保するため、幹線道路から居住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体系的な道路整備を推進する。

#### ウ 改築等による道路網の整備

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、歩道等の交通安全施設の整備を積極的に推進する。

### (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は、以下により重点的、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。

- ・安全かつ円滑な自動車交通を確保するための交差点の改良
- ・歩行者安全確保のための歩道の整備
- ・信号機の高度化及び横断歩道の拡充
- ・通学路等における交通規制並びに交通安全施設の整備
- ・高齢者及び障害者等関係施設付近の交通規制並びに交通安全施設の整備
- ・山間部道路等交通危険箇所における転落防止のための防護柵の設置
- ・道路状況に合わせた道路反射鏡、防護柵、道路照明、道路標識、区画線等の交通安全施設の設置

#### **(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を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努める。

また、交通事故、異常気象等の交通障害発生時においては、その状況に即し、適正かつ迅速に交通規制を実施する。

#### **(5) 自転車利用環境の総合的整備**

歩行者・自転車・自動車の交通量に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、増加している歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。また、ルールやマナーの啓発活動を積極的に推進する。

#### **(6) 交通需要マネジメントの推進**

バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、公共交通サービスの改善を進めるなど公共交通機関利用の促進を図り、円滑な道路交通の実現に努める。

#### **(7) 災害に備えた道路交通環境の整備**

##### **ア 災害発生に備えた安全の確保**

地震、豪雨等による災害が発生した場合においても、安全性、信頼性の高い道路交通を確保するため、道路の安全性に関する点検を強化し、関係機関とともに迅速な対応ができるよう緊急補修体制の確立を図る。

##### **イ 災害発生時における交通規制等**

災害発生時は、消火や救出活動、避難活動など、緊急活動道路の確保が大きな課題となることから、南島原市地域防災計画に基づき、災害対策本部において、道路・橋梁の被災状況等の情報収集に努め、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく交通規制が速やかに実施されるよう対処する。

さらに、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、道路・橋梁等の破損、放置車両、建物等の倒壊により道路が遮断された場合、また、二次災害の発生を防止するために通行禁止及び迂回措置をとるための交通規制を、関係機関の協力の下適切に実施する。

この場合、災害の状況や交通規制等に関する情報を迅速に交通利用者へ提供

する。

### **(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備**

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。

また、子供の遊び場不足を解消し、路上遊戯等による交通事故を防止するため、児童が自由に遊び、安全に過ごすことのできる場として、児童公園等の整備を進めるとともに、公立の小中学校の校庭や施設、その他公共施設の有効活用の促進を図る。

## **2 交通安全思想の普及徹底**

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下、交通社会の一員としての責任を自覚させるとともに、交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けさせるものである。また、人間の成長過程に合わせて生涯にわたる学習を促進して、市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題としてとら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下、子供、高齢者、障がい者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等への痛みを思いやり、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。

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こととし、教材の充実・インターネットの活用などにより必要な情報をわかりやすく提供することに努めるほか、国や県、市、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**

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、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について、家庭内や日常生活において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では、家庭、地域及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

関係機関・団体では、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、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

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。

小学校では、家庭、地域及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

関係機関・団体では、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取り、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講習会等の実施に努める。

さらに、交通安全指導員や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・高校生に対する交通安全教育の推進

中学生・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、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。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し、交通社会の一員として交通ルールを遵守することを目標とする。

各学校では、家庭、地域及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、交通安全教育を計画的に実施し、それを効果的なものとするため、教育教材等を活用するとともに、教員等を対象とした研修会等を実施する。

関係機関・団体では、各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。

#### エ 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、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。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから教習水準の一層の向上に努める。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、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力向上、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、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。事業所等では、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習や指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所での自主的な安全運転管理が活発化するよう働きかける。

#### オ 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、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な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。

このため、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進し、また、関係機関・団体、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、高齢者が参加する各種行事等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、家庭訪問による個別指導、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。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、反射材等交通安全用品の普及にも努める。

また、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、老人クラブ等が関係機関・団体と連携し、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。電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造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、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

#### カ 障害者に対する交通安全教育

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を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

## キ 外国人に対する交通安全教育

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及を目的として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当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。また、交通安全教育を行う機関・団体では、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。

### (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

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図るため、長崎県交通安全対策推進県民協議会が行う交通安全運動について、南島原市交通安全対策推進協議会の構成機関・団体が相互に連携して、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。また、交通安全運動の実施に当たっては、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、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

さらに、効果的な運動を実施するため、必要により地域の実態に応じた運動重点を定め、事故実態、住民のニーズ等を踏まえた実施に努めるとともに、地域に定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の実施を推進する。

また、事後に、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、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はじめ、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交通行動を促すための交通安全等を推進する。

#### 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理解させる。

自転車は、通勤・通学など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。

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を積極的に促進する。

#### 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着用とチャイルドシー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着用の徹底を図る。また、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、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る。幼稚園・保育所、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。このため、県や関係機関・団体等とも連携し、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。

#### 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 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推進するとともに、安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等の協力の下、ハンドルキーパー運動の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り組みを進め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

#### キ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、各報道機関はじめ、インターネット等の広報媒体を活用して、日常生活に密着した内容の広報等、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行う。

交通安全運動期間中に実施するキャンペーンについては、交通安全協会と連携をとりながら、より多くの市民・ドライバーに対して、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及び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・危険な運転の根絶を図る。なお、運転中のスマートフォンの操作等の危険性についても周知を図る。

また、交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、広報紙やチラシ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。

民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、警察及び市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、気運の盛り上がりを図る。

#### ク 自動車事故を防止するための取り組み支援

安全運転に関する知識・運転技術等の向上を図る講習等の開催や受講の促進の観点から、安全運転推進事業の確実な実施を図る。

#### ケ その他の普及啓発活動の推進

高齢者の交通事故防止に関する市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者マークの表示促進を図るとともに、他年齢層に対しても高齢運転者の特性を理解してもらうように努める。

薄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、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、各種広報媒体を活用し、自動車の前照灯の早期点灯、対向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等の着用を推進する。

#### コ 高齢者等の運転免許証自主返納の推進

高齢者等に関する交通事故が増加している状況を考慮し、運転免許証の自主返納をしやすい環境を整備する。

#### **(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、諸活動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、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、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図る。

交通指導員に対しては、資質の向上に資する研修・援助などにより、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。

#### **(5) 地域における交通安全活動への参加・協同の推進**

交通安全は、地域住民の安全意識により支えられることから、住民自らが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を含めた運転者教育等の充実に努める。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の充実に努める。

また、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者等の安全対策の充実に努めるとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

#### **(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に努めるとともに、免許取得時及び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以下の取り組みについて働きかける。

- ・ 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実
- ・ 運転者に対する再教育等の充実
- ・ 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育
- ・ 二輪車安全運転対策の推進
- ・ 高齢者運転対策の充実
- ・ シートベルト、チャイルドシート及び乗用車ヘルメットの正しい着用の徹底
- ・ 早朝、夕暮れ時などの早めの前照灯点灯の徹底

## **(2) 安全運転管理の推進**

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等へ働きかける。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー等、安全運転の確保に資する車載機器等を効果的に活用した交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

## **(3) 交通労働災害の防止等**

交通労働災害防止のため、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等が図られるよう推進する。また、自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善について働きかける。

## **(4) 道路交通に関する情報の充実**

多様化する道路利用者のニーズにこたえるため、道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するよう努める。

特に道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・注意報、自然災害に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。

# **4 車両の安全性の確保**

## **(1) 先進安全自動車の普及の促進等**

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の普及の促進を進める。

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や、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、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) 自動車アセスメント情報の提供等**

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業が推進されることから、自動車

使用者にこれらの情報提供を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進する。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を必要とする自動車使用者に提供することにより、その選択を通じて、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

### (3) 自動車の検査及び点検整備の充実

自動車の検査の充実を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進していく。また、指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する働き掛ける。

### (4) 自転車の安全性の確保

自転車の安全性の確保のため、自転車利用者に対し定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける気運を醸成するとともに、点検整備の確保及び自転車の正しい利用方法等の指導を目的とした自転車安全整備制度の拡充を図り、あわせて付帯保険により被害者の救済に資することを目的とするT Sマークの普及に努める。

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、警察による交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があることから、警察に対して更なる交通取締りの強化を働きかける。

### (1) 交通指導取締りの強化等

事故多発路線等における街頭指導と、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導・取り締まりを警察に働きかける。

### (2) 暴走族等対策の推進

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、警察による取締り体制の強化を働きかける。

## 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、救急隊員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。

### **（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、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。

大規模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。

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の知識・実技について、関係機関が行う講習会等、普及啓発活動を推進する。

また、早期治療開始による救命率の向上をはかるため、ドクターヘリによる救急体制の推進と、それを可能にするための消防機関との連携、地域住民の理解の促進に努める。

### **（２） 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、医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係において協議・連絡・調整を図るとともに、救急医療機関内の受入・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、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が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）等の下、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。

### **（１） 自動車損害賠償保障制度の充実等**

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。

また、自賠責保険の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等

を通じて広く市民に周知するとともに、警察による街頭での指導取締りの強化等の働きかけを行い、無保険車両の運行の防止を徹底する。併せて任意の自動車保険（自動車共済）についても、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努める。

## **（２） 損害賠償の請求についての援助等**

交通事故相談所による交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質の向上を働きかける。また、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者等支援団体等の関係機関・団体等との連絡協力を図る。このほか、広報誌の活用等各種の広報を行うことにより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。

## **（３） 交通事故被害者支援の充実強化**

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談を積極的に推進する。また、被害者に対して交通事故の概要、捜査経過、事件処理結果等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を配布し、活用する。特にひき逃げ事件、交通死亡事故等の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況、裁判の結果等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また、被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

## **８ 調査研究の充実**

交通事故は人・道・車の３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、３要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進するとともに、各分野の協力の下、総合的な調査研究を充実することが必要である。

また、交通安全対策についてはデータを用いた事前評価、事後評価等の客観的分析に基づいて実施するとともに、事後評価で得られた結果を他の対策に役立てる等結果をフィードバックする必要がある。

このため、道路交通の安全に関する研究開発の推進を図るとともに、交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図ることとする。

加えて、交通の安全に関する研究開発の成果を交通安全施策に取り入れる。