

第 8 次鹿町町交通安全計画

(平成 18 年度 ~ 平成 22 年度)

鹿 町 町

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、これに基づき 46 年度以降、7 次にわたる「長崎県交通安全計画」を基に、本町の交通安全計画を作成し関係機関等が一体となって交通安全対策を実施してきました。

その結果、昭和 45 年当時 160 人を数えた県内における交通事故による死者数は、平成 17 年には 57 人にまで減少し、第 7 次長崎県交通安全計画における抑止目標 85 人以下を 5 年連続で達成していますが、近年の状況を見ると、交通事故件数は依然として高い状態で推移しており、今や事故そのものを減少させることが求められています。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国、県、警察、市町及び関係機関・団体だけでなく、町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、安全で快適な暮らしを実現するため、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ねればなりません。

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、平成 18 年度から平成 22 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ります。

平成 18 年 9 月

鹿町町長 宮 田 安 猶

目 次

| | | |
|-----|--------------------------|---|
| 第1章 | 道路交通事故のない社会を目指して | 1 |
| 第2章 | 道路交通安全についての目標 | 1 |
| 第3章 | 道路交通安全についての対策 | 2 |
| 第1節 | 道路交通環境の整備 | 2 |
| 1. | 人優先の安全・安心な歩行空間の整備 | 2 |
| 2. | 地域住民と一体となった道路環境の整備 | 2 |
| 3. | 効果的で重点的な事故対策の推進 | 2 |
| 4. | 円滑・快適で安全な道路環境の整備 | 2 |
| 5. | 災害に備えた道路交通環境の整備 | 2 |
| 第2節 | 交通安全思想の普及徹底 | 3 |
| 1. | 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 | 3 |
| (1) | 幼児に対する交通安全教育 | 3 |
| (2) | 児童に対する交通安全教育 | 3 |
| (3) | 生徒に対する交通安全教育 | 3 |
| (4) | 高齢者に対する交通安全教育 | 4 |
| (5) | 障害者に対する交通安全教育 | 4 |
| 2. | 効果的な交通安全教育の推進 | 4 |
| 3. | 交通安全に関する普及啓発活動の推進 | 4 |
| (1) | 交通安全運動の推進 | 4 |
| (2) | 自転車の安全利用の推進 | 4 |
| (3) | シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底 | 5 |
| (4) | 反射材の普及推進 | 5 |
| (5) | 効果的な広報の実施 | 5 |
| 4. | 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 | 5 |
| 第3節 | 安全運転の確保 | 5 |
| 第4節 | 車両の安全性の確保 | 5 |
| 第5節 | 道路交通秩序の維持 | 5 |
| 第6節 | 救助・救急活動の充実 | 6 |
| 第7節 | 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進 | 6 |

第1章 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、町民すべての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する交通社会を目指すため、死者数の一層の減少と、事故そのものの減少に向けて積極的に取り組む必要があります。

また、我が国では欧米諸国と比較して、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下、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ります。

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、団体等の連携強化と、住民が交通安全に関する各種活動に様々な形で参加していくことが有効であります。

第2章 道路交通の安全についての目標

本県における交通事故による24時間死者数は、第7次交通安全計画の最終年である17年中の死者数は57人にまで減少し、「平成17年までに年間の24時間死者数を85人以下とする。」という目標は達成できましたが、死者数と交通事故件数は昭和63年以降ほぼ一貫して増加傾向にあり、依然として高水準であります。

また、近年の交通事故発生状況によると、高齢者の死者数が過去5年平均では全死者数の5割を占めており、高齢者人口が増加している現状から推定すると、今後も高齢者関連事故の増加が見込まれ、現状よりもなお一層憂慮すべき事態になることが予想されています。

本町におきましては、17年中の交通事故発生件数は9件ありますが、過去5年間における交通事故（発生件数53件）に伴う死者数は2名で、いずれも65歳以上の高齢者の方であり、今後における高齢者の交通事故防止対策が重要であると考えられます。

交通事故のない社会を達成することが究極の目標ではありますが、第8次長崎県交通安全計画における年間の24時間死者数60人以下、死者数1万人以下の目標達成のため、本町においては高齢者の事故防止対策及び交通事故そのものの減少を目指します。

第3章 道路交通の安全についての対策

第1節 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、関係機関の連携による対策を推進してきたところではありますが、今後は、これまでの対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、身近な生活道路をはじめとして人優先の道路交通環境整備の強化を図っていく必要があります。

1. 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまでの交通安全対策は、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十分とはいえません。

このため、高齢者や子どもをはじめとする歩行者や自転車利用者の安全確保のため、通学路等の歩道整備をはじめ、歩行空間等のバリアフリー化など、人の視点に立った交通安全対策を推進します。

2. 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・社会活動等に密接に関係するため、地域の道路環境や利用実態及び交通状況等を確認し、地域の実情にあった道路交通環境の整備を行います。

3. 効果的で重点的な事故対策の推進

事故危険箇所においては、道路改良や安全施設等の設置を行うとともに、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調査を行うとともに、発生要因に即した対策を早急に実施し、事故の再発防止に努めます。

4. 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り、道路の使用・占用の適正化等により、道路交通の円滑化を図ります。

5. 災害に備えた道路交通環境の整備

豪雨等の異常気象時においても安全で信頼性の高い道路網を確保するため、法面等の防災対策をはじめ、地域の生命線となる道路の整備を行うとともに、災害発生時には、道路の被災状況等を迅速かつ的確に収集し、復旧や迂回路等の確保と利用者等への情報提供を行います。

第2節 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に、交通安全意識の向上と交通マナーの習得が目的であり、個々の成長過程に合わせた生涯にわたる学習が大切です。

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必要があります。

1. 段階的かつ体系的な交通安全教育の堆進

(1) 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と交通マナーの習得をはじめ、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技能と知識の習得を目標とします。

そのために、専門的知識を有する交通安全指導員や交通安全普及員の活用を図るとともに、家庭における教育はもとより、地域をはじめ関係機関・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における交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します

また、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します

(2) 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、歩行者及び自転車利用者として必要な技能と知識の習得をはじめ、道路の交通状況に応じて安全に通行するための危険予測と、これを回避し安全に通行するための意識と能力の高揚を目標とします。

そのために、家庭における教育はもとより、地域をはじめ関係機関・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、自転車や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の交通安全教育を実施します。

また、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します。

(3) 生徒に対する交通安全教育

生徒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技能と知識の十分な習得はもとより、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、他人の安全にも配慮できるような意識の高揚を目標とします。

そのために、家庭における教育はもとより、地域をはじめ関係機関・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の交通安全教育を実施します。

(4) 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、道路の交通状況に応じて安全に通行するための実践的スキルと交通ルール等の知識習得を目標とします

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進するとともに、反射材等、交通安全用品の普及にも努めます。

また、高齢運転者に対しては、関係機関・団体等と連携し、個別に安全運転の指導等を行う講習会等の受講機会の拡大を図るとともに自発的な受講促進に努めます。

(5) 障害者に対する交通安全教育

障害者に対しては、交通安全に必要なスキルと知識の習得のため、地域における福祉活動の場において、障害の程度に応じた交通安全教育を推進します。

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、歩行者等が安全に道路を通行するために必要なスキルや知識を習得することはもとより、その必要性について理解するため、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

(1) 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ため、関係機関・団体等との連携により交通安全運動を組織的・継続的に展開します

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、重点目標、実施計画等について広く住民に周知し、住民参加型運動の充実・発展を図ります。

(2) 自転車の安全利用の推進

夕暮れ時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、自転車の灯火点灯を推進します。

(3) シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルトとチャイルドシートの着用効果と正しい着用方法について、関係機関・団体等との連携により積極的に普及啓発活動を展開します。

(4) 反射材の普及促進

夜間における歩行者と自転車利用者の事故防止に効果が期待できる、反射材の普及推進に努めます。

(5) 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、日常生活に密着した内容はもとより、具体的で訴求力の高い広報を実施します。

4. 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

交通指導員等の交通ボランティアに対して、その主体的な活動及び相互間の連終協力体制の整備を促進します。

第3節 安全運転の確保

高齢者が安全に運転を継続できるよう、能力の維持・向上のための施策を充実させるとともに、高齢運転者の安全意識高揚のため、高齢者マーク使用の促進に努めます。

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、緊急時における情報の迅速な伝達に努めます。

第4節 車両の安全性の確保

自転車利用者に対し、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TSマーク（自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマークで、傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている。）の普及促進をはじめ、夜間における交通事故防止のため、灯火取付けの徹底と反射器材の普及促進に努め、自転車の被視認性向上を図ります。

第5節 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、関係機関・団体との連携により、地域ぐるみでの道路交通秩序の維持に努めます。

第6節 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の被害を最小限にとどめるため、関係機関相互の連携と協力体制を確保し、救命率・救命効果を一層向上させる観点から、現在、救急現場における第三者の応急手当による救命効果の向上が期待されています。

このことから、自動体外式除細動器（AED：心臓に電気ショックを与えて、正常な状態に戻す医療機器）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を推進します。

第7節 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により掛け替えのない生命を絶たれたりするなど、肉体的、精神的及び経済的に大きな不幸に見舞われており、関係機関・団体等と連携を図り、被害者支援施策等の推進に努めます。