

第11次壱岐市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

壱岐市

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、壱岐市においても、交通安全に関する教育や啓発等の交通安全対策を実施してきたところである。

その結果、市内の交通事故による死者数は、過去には6人を数えた年もあったが、直近5年間では、年間2人以下にとどまっている。これは、関係機関・団体はもとより、市民を挙げた努力の成果であると考えられる。

しかしながら、交通事故件数については、依然として憂慮すべき状況にある。なかでも、高齢者の交通事故が高い割合を占めており、今や高齢者の交通事故を減少させることが、交通事故件数自体の減少に繋がる状況にある。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国、県、市、警察並びに関係機関・団体だけでなく、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り、安全で安心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推進していかなければならない。

この壱岐市交通安全計画は、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、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定め、これを実施するものとする。

壱岐市長 白川 博一

目 次

計画の概要	1
第1章 道路交通の安全	
第1節 交通事故のない社会を目指して	3
第2節 道路交通の安全についての目標	4
1 道路交通事故の現状と今後の見通し	
2 交通安全計画における目標	
第3節 道路交通の安全についての対策	6
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	
● 4つの視点	
高齢者及び子どもの安全確保	
歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	
生活道路及び幹線道路における安全確保	
先端技術の活用推進	
2 講じようとする施策	
(1) 道路交通環境の整備	7
(2) 交通安全思想の普及徹底	9
(3) 安全運転の確保	13
(4) 車両の安全性の確保	14
(5) 道路交通秩序の維持	14
(6) 救助・救急活動の充実	14
(7) 被害者支援の充実と推進	15
(8) 調査研究の充実	16

計 画 の 概 要

1 計画の目的

第11次壱岐市交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条の規定により、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、令和3年度から令和7年度までを計画期間として、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施策の大綱を定めるものであり、人命尊重の理念に基づき「交通事故のない社会」を実現するため、総合的な交通安全対策を推進し、市民の安全の確保を図ることを目的とする。

2 基本理念としての人優先の交通安全思想

国・県の交通安全計画でも打ち出されている「人優先」の交通安全思想を基本理念とし、自動車等と比較して弱い立場にある歩行者のように、全ての交通について特に高齢者・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、交通事故の実態に対応した交通安全対策を推進する。

3 施策推進に当たっての基本的な考え方

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、相互の関連を考慮しながら、交通事故の総合的な調査・分析を行い、市民の理解と協力の下、効果的な施策を推進する。

「人間」に係る安全対策については、運転する人間の知識・技能の向上、歩行者等の交通安全意識の徹底を図る等、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」に係る安全対策としては、人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得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、基本理念である人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車等の交通機関との分離を図ることにより、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。

4 これからの5年間（計画期間）において特に注意すべき事項

(1) 人手不足への対応

近年、交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられる。自動化・省力化等が進展する中で、安全性が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、その教育を徹底する等の取組が必要となってくる。

(2) 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、交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な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

ラー防止を図り、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ことが重要である。

(3) 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、治安など、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。

5 効果的・効率的な対策の実施

悲惨な交通事故の根絶に向け、交通安全対策については、限りある予算の中で効率的な取組が必要である。そのため、地域の交通実態に応じて、費用対効果が最大となる対策に取り組み、効率的な予算執行に配慮する必要がある。

また、これらの施策は少子高齢化等の社会情勢、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、効果的に実施していく必要がある。

第1章 道路交通の安全

第1節 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、交通事故をより減少させることができるのではないかと考える。

今後は、死亡事故を無くすことはもちろんのこと、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するとともに、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、また市民が、交通安全に関する各種活動に対して、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 道路交通の安全についての目標

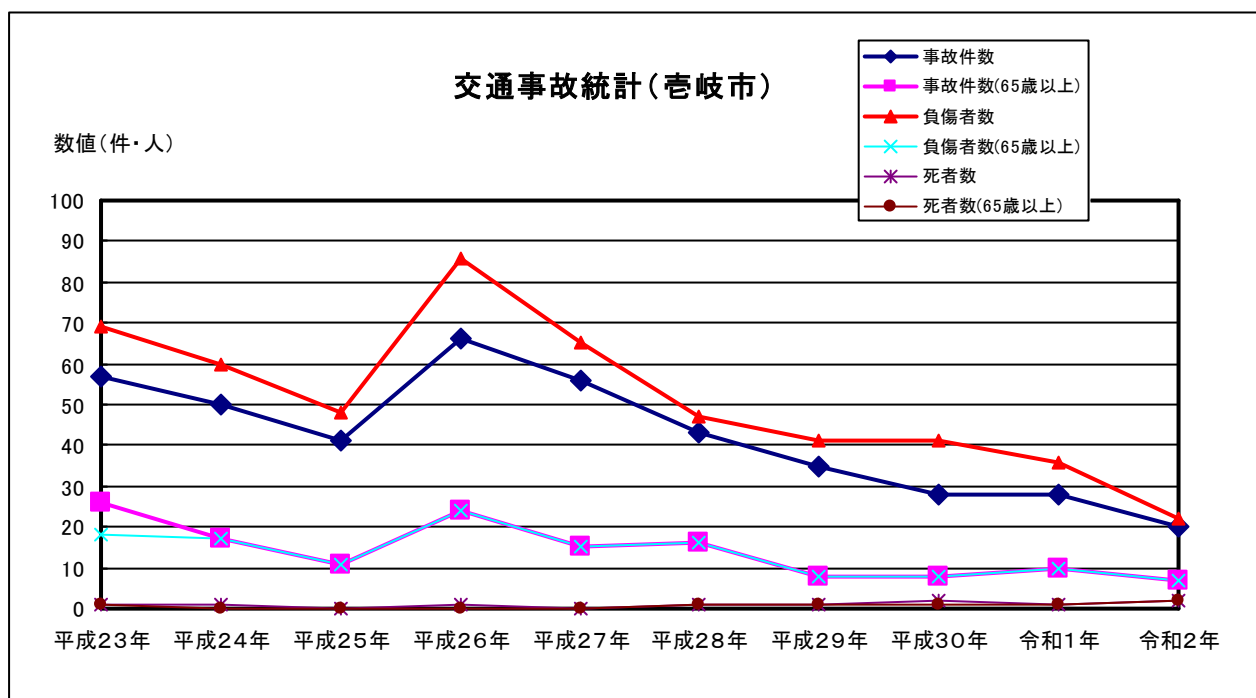
1 道路交通事故の現状と今後の見通し

市内の交通事故による死者数は、昭和47・56・61年、平成5年に最多の6人を数えたが、平成14年以降は、年間2人以下にとどまっている。しかしながら、平成28年から令和2年まで死者数が0の年が無く、憂慮すべき状況下にある。

また、発生件数と負傷者数については、増減を繰り返していたが、平成27年以降は年々減少しており、令和2年は、発生件数20件、負傷者数22人と過去最少を更新している。

なお、過去10年間の交通事故の推移については次のとおりである。

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和1年	令和2年
事故件数	57	50	41	66	56	43	35	28	28	20
事故件数 (65歳以上)	26	17	21	34	27	25	20	16	10	10
負傷者数	69	60	48	86	65	47	41	41	36	22
負傷者数 (65歳以上)	18	17	11	24	15	16	8	8	10	7
死者数	1	1	0	1	0	1	1	2	1	2
死者数 (65歳以上)	1	1	0	0	0	1	1	1	1	2



近年の交通事故の発生状況をみると、65歳以上の高齢者が関連する交通事故の割合が高い状況にある。

今後本市においては、人口減少に伴い運転免許保有者数・車両保有台数等の減少が見込まれるものの、高齢化の進展に伴う高齢者の運転免許保有者は増加が見込まれ、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

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ことが見込まれ、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、先に述べた現状から推定すると、今後も高齢者の事故が多発し、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る。

2 交通安全計画における目標

数値目標

- ① 年間の24時間死者数 0人
- ② 年間の重傷者数 1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と考えられることから、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、年間の重傷者数を1人以下とすることを目指すものとする。

そのため、市民の理解と協力の下、「交通事故のない安全で住みよい郷土壱岐市」を実現するため第3節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進する。

(参考) 数値目標等の推移について

	第10次計画期間平均	第11次計画期間目標値
24時間死者数	1.4人	0人
年間の死傷者数	38.8人	-
年間の重傷者数	-	1人以下

第3節 道路交通の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

近年の道路交通事故による死者数が、年間2人以下にとどまっていることを考えると、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ったものと考えられる。

しかしながら、高齢化の進展等に伴い高齢者の事故が多発している現状を踏まえ、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の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

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4つの視点を持ち、対策の推進を図っていくものとする。

●4つの視点

高齢者及び子どもの安全確保

本市は、全交通事故発生件数に占める高齢者の関係する事故の割合が高く、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、バリアフリー化された道路環境の形成など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、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、高齢者の交通安全を図っていくためには、身近な地域による生活に密着した交通安全活動を推進する必要がある。

また、少子化の進展も同時に考えなければならない。安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通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。

このため、交通安全思想の普及徹底、通学路等の歩行空間の整備等を推進する必要がある。

歩行者の安全確保と遵法意識の向上

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。安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠である。

人優先の考え方の下、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、幹線道路における危険箇所等の点検、安全管理、歩道の整備等により、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、自転車の安全利用を促進するため、自転車利用者の交通ルールやマナーに関する交通安全教育等の充実を図っていく必要がある。

生活道路及び幹線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。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方法の普及等の対策、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。

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、交通事故は減少している。今後、その他の先端技術（安全運転を支援するシステム、車車間通信、自動運転実用化や自動運転車へのインフラからの支援等）の発展や普及により、更なる減少が期待される

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る。

今後も引き続き幹線道路における安全対策を推進するとともに、生活道路における安全対策についても、より一層推進することが必要である。

ア 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十分とはいえない状況にある。

このため、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、人優先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。

(ア) 生活道路における交通安全対策の推進

地域から寄せられる道路改善要望等を踏まえ、歩行者の安全に配慮した道路・交差点等の改良を継続し、関係機関とも連携しながら、人優先の視点で事故防止対策を推進する。

(イ) 通学路等における交通安全対策の推進

通学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に基づき、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の取組を継続して推進するとともに、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、必要な対策を推進する。

(ウ) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

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。

イ 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、計画的かつ重点的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、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。また、「壱岐市移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例」に基づき、安全・安心な歩行空間の確保に努める。

ウ 効果的で重点的な事故対策の推進

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る。

エ 違法駐車排除の推進

違法駐車 の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、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、市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。

オ 災害に備えた道路交通環境の整備

豪雨、地震、津波等の災害発生時においては、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための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実施する。

【参考】本市における災害対策に関しては、壱岐市地域防災計画に定めている。

カ 交通安全に寄与する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、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。

道路の使用及び占用の適正化については、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際し、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、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。また、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、指導取締りによりその排除を行う。

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、迅速かつ確に通行の禁止又は制限を行う。

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推進する。

（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り、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必要がある。

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の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階に応じて、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。

保育所・幼稚園及び認定こども園等では、家庭、地域及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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。

また、交通安全教育に関する専門的知識を有する交通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。

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、交通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・高校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。

高校生に対する交通安全教育は、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。

そのために、交通ルールとマナーの重要性と事故の責任の重さを訴え、被害者にも加害者にもならないような交通事故防止の意識啓発を行う。

関係機関・団体等は、中学校・高等学校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、中学生・高校生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

(エ) 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・二輪車等の安全運転確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者教育を中心として行うほか、社会人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、自動車教習所によ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・団体等による活動を促進する。

(オ) 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、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、道路及び交通の状況に応じ、安全に道路を通行するために必要な実践的スキル（二輪車の運転者や自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能や知識を含む）及び交通ルール等の知識を理解し、遵守することを目標とする。

そのために、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進するとともに、関係機関・

団体、福祉施設関係者等と連携し、高齢者の交通安全教室等の開催や高齢者に対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、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、反射材等用品の普及にも努める。

電動車いす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、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母の会の活動や世代間交流の促進に努める。

(カ) 障害者に対する交通安全教育の推進

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の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的とした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。

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。

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

市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ため、市の交通安全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・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点とは、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、高齢者及び子供の交通事故防止、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、飲酒運転の根絶等、地域の交通情勢に即した事項を設定する。

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。

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) 自転車の安全利用の推進

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防止や自転車の安全利用を促進するため、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る。

自転車は、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があり、特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等を操作、注視しながらの乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。

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する。

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、自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進する。

(ウ) 飲酒運転防止運動の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態について、広報啓発活動を実施し、飲酒運転を許さない地域、職場等の環境づくりを推進する。

(エ) 全座席のシートベルトの着用及びチャイルドシートの正しい使用の徹底

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。

また、チャイルドシートの着用効果及び正しい使用方法について、保育所・幼稚園等と連携し、保護者等に対する広報啓発・指導を推進する。

(オ) 反射材等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、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。

反射材用品等の普及に当たっては、全年齢層を対象とするが、特に高齢者を中心に衣服や靴、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、適切な反射性能等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

市民の交通安全に関する関心と意識を高めるため家庭、職場、学校等それぞれの場に応じた効果的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。

- ・「広報いき」、ポスター、チラシ、横断幕、のぼり旗等によるPR
- ・広報車による広報の実施
- ・ケーブルテレビ及び告知防災放送（学生による放送を含む）を利用した広報の実施
- ・各季の交通安全運動等の開催による広報の実施

(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市民の意識を高めるため、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。高齢者等に対し、運転経歴証明書制度等の周知を図り、高齢者の運転免許証の自主返納を促進する。

- ② 夕暮れ時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、前照灯の早期点灯と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。

- ③ 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、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。

- ④ 農耕トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置や大型特殊免等の条件、キャビン・フレーム（運転者がトラクターの下敷きとなって死傷しないよう防護するための、一定の強度を有する鉄製の構造物）の装備、シートベルトの着用等について、関係機関・団体と連携し、必要に応じて周知を図る。

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、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、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

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、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。

そのため、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。

(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等の充実に努める。

ア 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教育を行う。

イ 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の充実等により、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指導に努める。

ウ 道路交通に関する気象情報等の充実

防災関係機関等との情報共有を図り、道路交通に影響を及ぼす自然現象についての的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努める。

(4) 車両の安全性の確保

ア 自動車検査の充実

自動車検査の確実な実施を図るとともに、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する。

イ 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、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を活用する。

また、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、自転車が加害者となる事故に関し、被害者の救済の十全を図るため、損害賠償責任保険等への加入を促進する。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、警察による交通指導取締り、交通事故事件捜査等を通じ、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事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

(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、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、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（平成18年12月1日からドクターヘリ事業の運用開始）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（事故や災害の現場に居合わせた人。第三者。）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

大規模交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備及び救護訓練の実施等、集団救助・救急体制の整備を推進する。

(ウ) 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の普及啓発活動を推進する。

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。

さらに、大規模な交通事故が発生した場合、災害派遣医療チーム（DMAT）の活用を推進する。

(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。

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 交通事故相談活動の推進

- ① 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。
- ② 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支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。
- ③ 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、相談員の資質向上を図る。
- ④ 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、広報誌の積極的な活用等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。

イ 交通事故被害者支援の充実強化

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、交通事故相談所、警察署、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、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・道・車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など結果をフィードバックする必要がある。

このため、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。

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の立案に関する研究を推進する。