

東串良町交通安全計画 (令和3年度～令和7年度)



令和4年3月

東串良町交通安全対策会議

目 次

目 次.....	- 1 -
第1部 総 論.....	- 3 -
第1 計画の基本理念.....	- 3 -
第2 計画の性格・期間等.....	- 3 -
第3 計画の基本理念.....	- 3 -
第2部 道路交通の安全.....	- 4 -
第1章 道路交通事故のない社会を目指して.....	- 4 -
第2章 道路交通事故の現状と展望.....	- 4 -
第3章 道路交通安全についての対策.....	- 4 -
第1節 今後の道路交通安全対策.....	- 4 -
1 子どもと高齢者の安全確保.....	- 5 -
2 歩行者及び自転車の安全確保.....	- 5 -
3 生活道路における安全確保.....	- 6 -
第2節 講じようとする施策.....	- 6 -
1 高齢者交通安全対策.....	- 6 -
2 道路交通環境の整備.....	- 6 -
3 交通安全に寄与する道路交通環境の整備.....	- 7 -
4 交通安全思想の普及徹底.....	- 7 -
5 交通安全に関する普及啓発活動の推進.....	- 9 -
6 安全運転の確保.....	- 11 -
7 自動車の検査及び点検整備の充実.....	- 13 -
8 自転車の安全性の確保.....	- 13 -

9	道路交通秩序の維持	- 14 -
10	救助・救急活動の充実	- 14 -
11	被害者支援の充実と推進	- 15 -

第1部 総論

第1 計画の基本理念

東串良町の交通安全のための対策を講ずるにあたっては、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町民の理解と協力の下、適切、かつ実施可能な方策を検討し、計画するものである。

第一に、人間に対する安全対策については、交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、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、指導の強化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交通安全に関する意識を改革していく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、町民運動を推進する。

第二に、交通機関が原因となる事故の防止対策としては、人命尊重の理念を基本に、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、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。

第三に、交通環境に係る安全対策としては、交通量の増大、大型化、高速化に対応できる道路網の整備、交通安全施設等の整備を図るものとする。特に、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢社会の到来や国際化等の社会情勢を踏まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

本計画においては、このような考え方の下に、交通事故ゼロを目標に、肝付警察署、民間交通安全団体等と連携して、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・救急活動の充実等を図る。

交通安全に関する施策は、少子高齢化、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。

第2 計画の性格・期間等

この計画は、東串良町交通安全対策会議が国の第11次交通安全基本計画及び鹿児島県交通安全計画に基づき策定するもので、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。

第3 計画の基本理念

「人命尊重の交通安全思想に基づく交通事故のない社会の実現」

第2部 道路交通の安全

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、高齢者、障がい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、道路交通事故のない社会を目指すべきであり、交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事故等を踏まえた上で、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り、交通安全に関する新たな仕組みづくりや方策を生み出していくなど、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等がそれぞれ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。

さらには、地域の安全性を総合的に高めていくには、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有効かつ重要である。

第2章 道路交通事故の現状と展望

本町における道路交通事故及び事故による死者・負傷者数は一進一退で推移している。

年々進行する高齢化社会の中で、今日まで高齢者の交通安全対策を重点として諸施策の推進を行っているが、依然として発生件数、負傷者数は高水準で推移しており、厳しい状況が続いている。

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、なかでも高齢者の運転免許保有者の増加が見込まれ、道路交通事情は極めて厳しいものがある。

高齢化社会が進展していく中、一層の高齢者対策が必要であり、また、今後ともますます高まるであろう車両への依存による事故防止のため、総合的な交通安全対策を従来にも増して推進し、忌まわしい道路交通事故の抑止に努めなければならない。

第3章 道路交通安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策

近年、道路交通事故の発生件数及び道路交通事故による死者数並びに死傷者数が減少してきていることから、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。

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。

併せて、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、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、有効と見込まれる施策を推進する。

具体的には、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交通事故分析の高度化、の8つの交通安全対策を実施する。

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必要がある。

◎ 最重点

1 子どもと高齢者の安全確保

交通事故による死者の中で、高齢者の占める割合が極めて高いこと、また、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全かつ安心して外出し、移動できるような交通社会の形成が必要である。

また、少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを産み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備も必要である。

子どもの交通事故死者数は減少しているが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等において、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、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、地域で子どもを見守っていくための取組も充実させる必要がある。

高齢者においては、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し、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を強化することが喫緊の課題である。

また、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も重要と考えられる。

年齢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。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくため、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のほか、老人クラブ等と連携し、交通安全教室等を実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

2 歩行者及び自転車の安全確保

歩行者の死者数は状態別の中でも最も多く、横断歩道において自動車が一旦停止しないなど、歩行者優先が徹底されているとは言えない。特に高齢者や子どもが普段から利用する道路の安全性を高める必要がある。

人優先の考えの下、未就学児を中心に子ども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含め、安全・安心な歩

行空間の確保を進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

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、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、道路中央付近でもう一度周囲の安全を確認するなど、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すために交通安全教育等を推進する。

また、自転車の安全利用を促進するためには、歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車が安全な通行空間の確保を積極的に進める必要がある。

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、障がい者、子ども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く必要がある。

生活道路の安全対策については、ゾーン30の設定や、物理的なデバイスのハンプ（車道の一部を盛り上げる。）等の設置の検討など、引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境を進め、生活道路における安全な走行方法の普及等を推進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。

第2節 講じようとする施策

1 高齢者交通安全対策

本計画期間内における高齢者人口、高齢免許保有者数ともに更に増加することが予想されることから、高齢者が被害者となる交通事故や高齢運転者が第1当事者となる交通事故も増加することが懸念される。

このようなことから、本町においては、高齢者の交通事故防止を最重要課題として捉え、バリアフリー化など道路交通環境の整備や地域に密着した交通安全活動の推進等、特に高齢者に配慮した施策を重点的に推進し、高齢者が安全にかつ安心して移動できる交通社会を形成する。

2 道路交通環境の整備

事故発生の現状を分析そして検討し、事故多発地点、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、関係者の総合道路診断等により計画的、安全、円滑かつ快適な道路交通の確保を図る。

(1) 歩道等の整備

歩行者及び小学校、幼稚園、保育園等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、歩道整備やガードレールの設置等の整備を積極的に図る。

(2) 自転車道等の整備

通勤・通学・買い物等日常生活に利用される自転車交通の安全を確保するため、自転車の利用状況を勘案して、自転車道・自転車歩行者道の整備を図る。

(3) 道路標識等の整備

道路の新設・改良等による道路の構造及び機能変化、交通量や通行の状況変化に対応できる計画的・効果的な規制、警戒標識等の設置を関係機関へ要請する。

また、既設の表示が不明瞭な箇所、通学・通園等における子どもの安全を確保するための標識等については、重点的に補修・整備を図る。

(4) 道路反射鏡の整備

視距改良の遅れている道路や住宅等の増加により見通しが悪くなった道路、交差点などに道路反射鏡を設置する。

また、既設の道路反射鏡で風雨等により視認性の悪いものは、順次交換を図っていく。

3 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(1) 駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を確保するため、市街地、幹線道路における無秩序な路上駐車を抑制し、駐停車禁止等の交通規制の適切な推進を図る。

また、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

(2) 道路の使用及び占有の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占有に当たっては、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。

道路交通に支障を与える看板等の不法占有物件等については、実態把握、強力な指導によりその排除を行うとともに、不法占有等の防止を図るため、啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行う。

(3) 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊技等による交通事故の防止に資するとともに町民運動場や児童公園等の整備を推進する。

さらに、各小・中学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

(4) 災害発生時における交通規制

道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するため、道路の破損、欠陥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」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、危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止するため、危険物輸送事業者に対し、安全確保の徹底を図るよう指導等を行う。

4 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、町民一人ひとりが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。

自他の生命尊重という理念の下に、家庭・学校・地域・職場等の教育機能の領域別に、幼児・児童・生徒・成人・高齢者等の年齢段階に応じ生涯を通じて豊富な教育機会の確保と相互の連携、協力を保つ交通安全教育・普及啓発活動の推進を図る。

(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身近な生活における交通安全の決まりを理解させ、進んで決まりを守り安全に行動できる習慣や態度を身につけさせ、家庭及び地域における関係機関・団体との連携を図りながら、日常の教育・保育活動の中で計画的かつ継続的に安全指導を行い、危険から幼児を保護する。

また、家庭における幼児の交通安全教育の重要性を認識させ、正しい交通ルールやマナーの実践、チャイルドシート着用推進のために、家族の話し合いが積極的に持たれるように推進する。

(2) 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。

(3) 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、思いやりを持って、事故の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮出来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、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。

(4) 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、運転者の教育を中心として行う。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など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、県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設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。

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徹底に努める。

(5) 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。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、町は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発など指導体制の充実に努めるとともに、シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

また、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・福祉活動のプログラムの中に交通安全教育を取り込むほか、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、民生委員や在宅福祉アドバイザー等の家庭訪問による個別指導、見守り活動や三師会（医師会・歯科医師会・薬剤師会）会員等による医療関係施設利用の高齢者への助言（交通安全一口アドバイス）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、反射材の活用など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、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、その自発的な受講の促進に努め、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、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、購入時における安全利用に向けた指導・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。

5 交通安全に関する普及啓発活動の推進

交通安全運動は、人命尊重の立場から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、交通事故のない安心・安全な住みよい郷土を築くため、町民運動として構成機関・団体が相互に連携して、組織的・継続的に展開する。

運動の重点としては、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの着用の徹底、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、飲酒運転や妨害運転（いわゆる「あおり運転」）等の危険運転の根絶等、交通情勢に即した事項を設定する。

(1) 交通弱者保護の徹底

春・秋の全国交通安全運動を中心として、年間を通じた幅広い町民運動を行政と交通安全団体が一致協力して町民各層の参加の下に推進し、歩行者特に子ども・高齢者等の保護を徹底する。

(2) 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、交通安全教育や交通指導等を推進する。

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。

(3) 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し、自転車乗車中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため「かごしま自転車安全利用五則」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など自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。

自転車乗車時に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理解促進に努め、中学生以下の子どもの着用の徹底を図るほか、高齢者や高校生等、他の年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進する。

(4) 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

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深め、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ため、関係機関・団体等との協力のもと、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。

(5) 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・指導を推進し、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。

(6) 反射材用品の普及促進

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や自発光式ライト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を図る。

(7) 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。飲酒運転については、アルコールが運転技能に及ぼす影響や分解に要する時間等の正しい知識の不足に起因していることもあることから、正しい知識について、マスメディア、ポスター、町ホームページ等の広報媒体等の活用により普及・啓発を図る。

(8) 効果的な広報の実施

町民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、正しい交通ルールやマナーの実践を習慣付けるため、行政と交通安全団体との密接な連携の下に家庭、学校、職場、地域と一体となった広域なキャンペーンを積極的に行うことにより、子ども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及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、若年運転者の無謀運転の防止、飲酒運転や妨害運転などの悪質・危険な運転を根絶、違法駐車等の排除等を図り、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。

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、町広報誌、防災行政無線、回覧板等を積極的に活用し、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、暴走運転、無謀運転、飲酒運転等を追放する。

(9) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全に関する町民の関心を高めるために、交通安全を目的とする民間団体、その他交通に関係のある業務を行う団体等の組織化、活動について指導を強化するとともに、これら団体との相互連絡を密にして協力体制を強め、自主的な交通安全活動の推進を図る。

6 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技術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。

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を図る。

ア. 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容、講習方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を防止するという観点から、飲酒運転違反者に対する取消処分者講習のあり方を見直し、その内容を充実させるため、県交通安全教育センターの適切な運用と利用の促進、講習資機材の整備拡充を図るとともに、教育内容の高度化、教育技法の改善工夫等を図る。

イ. 二輪車安全運転対策の推進

青少年層に事故の多い自動二輪車及び原動機付自転車の交通安全対策として、安全運転教育を行う団体の活動に協力して、自動二輪車及び原動機付自転車の安全運転講習を強力に推進するとともに、自動車教習所及び各種講習における安全運転教育体制の整備充実、教育内容の資質向上を図る。

ウ. 高齢運転者対策の充実

高齢化社会の進展に伴い、増加する高齢運転者の交通事故防止を図るため、高齢運転者の事故実態を調査し、認知症の疑いがある運転者の把握に努めるとともに、認知機能検査に基づく更新時講習を始めとする各種講習の機会を通じて、自らの運転特性を理解した安全な運転をさせるための指導を推進する。

また、高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の積極的な使用を推進する。

エ. 高齢運転者支援の推進

町において「東串良町交通事故防止対策事業 高齢者運転免許証自主返納支援実施要綱」により、自動車の運転等に不安を有する高齢者の運転免許証返納に対する支援を行っているが、より一層、運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、本対策の拡充や推進に努める。

オ. シートベルト、チャイルドシート及び乗車用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、着用効果の啓発など着用推進キャンペーンを積極的に行う。

(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安全運転管理者等を指導する。

また、事業活動に伴う交通事故防止をさらに促進するため、映像記録型ドライブレコーダー等の安全運転確保に資する車載機器の普及に努める。

(3) 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者運転による事故や子どもの安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における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。

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

握して正しくしようしてもらうための対策も重要である。

特に、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となるため、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制が必要となる。

さらに、自動車を使用される段階においては、自動車にはブレーキ・パッド、タイヤなど走行に伴い摩耗・劣化する部品や、ブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品など走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。

また、衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術についても、確実な作動を確保するため、適切な保守管理を推進する必要がある。

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、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る。

7 自動車の検査及び点検整備の充実

(1) 自動車の検査の充実

不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両をはじ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。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。

さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査態勢の充実を図る。

(2) 自動車点検整備の推進

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車両等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、自動車関係諸団体と連携し、自動車使用者に対する広報活動等を推進する。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度の強化について、その的確な運用に努める。

8 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）及び普通自転車に係る型式認定制度を活用する。

また、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、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、被害者の救済に資す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

材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

9 道路交通秩序の維持

(1) 暴走族対策の推進

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力に推進する。

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

暴走族追放の気運を高揚させるため、各種法令を活用して取締りを強化するとともに、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。

また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、暴走族に加入しないよう適切な指導等を促進する。この場合、暴走族問題と青少年の非行など問題行動との関連性にかんがみ、地域の関係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

暴走族（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆の集合場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を集合させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、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環境づくりを積極的に行う。

また、事前の情報入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

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、車両の部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体等に対する指導を積極的に行う。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて立ち入り検査を行う。その他、違法行為を敢行する旧車会（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有化するとともに、不正改造等の取締りを強化するなどの的確な対応を推進する。

10 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、高速道路を含めた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。

ア. 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、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. 消防・防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、ドクターヘリ等との相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

11 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、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から、犯罪被害者等基本法等のもと、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。

東串良町交通安全計画

令和4年3月

発行：東串良町交通安全対策会議

編集：東串良町交通安全対策会議事務局

(東串良町 総務課内)

〒893-1693 鹿児島県肝属郡東串良町川西 1543 番地

TEL:0994-63-3131 FAX:0994-63-31338

E-mail:soumu@higashikushira.com
