

# 第3次

## 紀北町交通安全計画

2019年度～2023年度

紀北町交通安全対策会議

## はじめに

近年の交通環境を取り巻く情勢は、運転免許保有者数及び自動車保有者数の増加や社会経済活動の自動車利用の拡大による交通量の増加などによって、交通事故の発生など依然として憂慮すべき状況となっています。

県内におきましても、交通事故死者は減少傾向の定着の兆しもみられるものの、依然として多くの尊い命が失われているとともに、交通事故総件数、負傷者数は依然として高い水準で推移しています。

本町では、関係する行政機関・交通安全協会等の各種団体などにより、官民一体となって交通安全に取り組んでいます。交通安全は依然として減少せず、年齢層別では若年層を上回り、高齢者が事故の当事者となるケースが増加しています。

交通事故の防止は行政機関・各種団体だけでなく、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問題であり、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協力的に推進していかねばなりません。

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、2019年度から2023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す。

## 目 次

第1章 道路交通の安全	1
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	1
第2節 道路交通の安全についての目標	1
1 道路交通環境	1
(1) 主要交通網の状況	1
(2) 人口の推移	2
2 道路交通事故の現状	2
3 交通安全計画における目標	4
第2章 道路交通の安全についての対策	5
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	5
第2節 講じようとする施策	5
1 道路交通環境の整備	5
(1) 道路交通環境の整備	5
① 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	5
② 交通安全施設等整備事業の推進	6
③ 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備	6
④ 効果的で重点的な事故対策の推進	6
⑤ 総合的な駐車対策の推進	7
⑥ 災害に備えた道路交通環境の整備	7
(2) 交通安全思想の普及	7
① 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	7
② 交通安全に関する普及啓発活動の推進	8
③ 住民の参加・協働の推進	9
④ 交通安全団体等の主体的活動の推進	9
2 救助・救急体制等の整備	10
3 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	10

## 第1章 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れ、高齢者、障害者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交通社会の形成を図ることが必要であります。

平成26年度に内閣府が実施した交通安全に関する国民の意識調査（交通安全意識等に関するアンケート調査）によりますと、多くの人々が道路交通事故をゼロにすべき、あるいは、大幅に減少させるべきと考えています。

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し、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要があります。

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、県や町の果たす役割にも大きなものがあります。

その上で、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、協働していくことが有効であります。

### 第2節 道路交通の安全についての目標

#### 1 道路交通環境

紀北町は、三重県南部、紀伊半島南端の潮岬と志摩半島の間、東紀州の玄関口に位置し、温暖でおだやかな気候であります。降水量は全国でも有数の多雨地帯となっています。

##### （1）主要交通網の状況

道路は国道42号が地域を縦断し、中南勢地域及び東紀州地域を結ぶ道路として重要な役割を果たしています。また、平成24年3月20日に紀勢自動車道・海山～尾鷲北間が、平成25年3月24日に紀勢大内山～紀伊長島間、平成26年3月30日に紀伊長島～海山間が開通し、紀勢自動車道が尾鷲市まで開通しました。他には、南勢地域を結ぶ道路として国道260号、山間部に延びる国道422号があり、また、それに県道や町道が接続して地域の生活を支えています。

## (2) 人口の推移

平成27年度国勢調査による人口は16,338人であり、平成22年の18,611人と比べると2,273人の減となっております。

今後、さらに高齢化が進むことが予想され、高齢者の交通事故による死傷者が高い割合を占めていることから、高齢運転者、高齢者（歩行者・自転車利用者）の事故防止に重点的に取り組んでいく必要があります。

## 2 道路交通事故の現状

本町の過去10年間の交通事故発生状況（表1）による人身事故の件数を見てみますと、減少傾向にあり、平成26年から平成29年までの4年間の人身事故の発生状況は50件を切っています。

交通事故による死者数を見てみますと、平成20年に5人を数え、その後徐々に減りましたが、平成24年、25年に3人、平成27年、28年に2人の死者が出ています。

総件数では、平成29年は前年と比べると21件の増となっており、交通事故の発生など依然として憂慮すべき状況となっております。

（表1 紀北町内における交通事故発生状況）

年 種別	平成 20年	平成 21年	平成 22年	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
人身事故(件)	103	103	80	80	85	79	40	37	26	28
死者(人)	5	4	0	2	3	3	0	2	2	0
負傷者(人)	139	160	121	111	120	113	55	47	28	38
物損事故(件)	309	321	358	365	339	328	240	255	218	237
総件数(件)	412	424	438	445	424	407	280	292	244	265

尾鷲署管内における平成29年中の事故類型別件数(表2)を見てみますと、車両相互による出会い頭、追突による事故が多く、また、人対車両の事故も多発しております。

( 表2 平成29年尾鷲署管内における事故類型別件数 )

区分	人対車両	車両相互				車両単独	合計
		正面衝突	追突	出会い頭	その他		
人身事故(件)	16	4	18	19	17	5	79
内死亡事故件数	1	0	0	0	0	0	1

尾鷲署管内における平成29年中の路線別の人身事故発生状況(表3)を見てみますと、国道42号は地域の幹線道路であり、交通量が多いことから事故も多く、全体の約42%の人身事故が発生しています。

このことから、国道42号での事故発生件数の抑止が事故の発生件数全体の減少につながる事となります。

( 表3 尾鷲署管内における路線別の人身事故発生件数 )

	国道42号	その他 国道	県道	市道	町道	その他	計
人身事故(件)	33	2	6	20	10	8	79

年齢層別の負傷者数と死者数（表4）を見てみますと、青壮年者が全体の約56%を占めておりますが、ここで重視しなければいけないことは、高齢者が若年者を大きく上回っていることであり、今後、交通事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、高齢者の運転免許保有者の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられます。

（表4 平成29年尾鷲署管内における年齢層別の負傷者数と死者数）（人）

区分	幼児	小学生	中学生	高校生	若年者 (19～24歳)	青壮年者 (25～64歳)	高齢者 (65歳以上)	計
人身事故	0	5	1	2	1	55	34	98
死亡事故	0	0	0	0	0	0	1	1

### 3 交通安全計画における目標

三重県内における交通事故による死者は、昭和46年に352人を数えましたが、以降着実に減少に向かっています。平成27年には交通事故による死者が87人、平成28年には100人、平成29年には86人となり過去最少を記録しました。

しかし、三重県の第9次交通安全計画において、「平成27年までに交通事故死者数を75人以下とすることを目指す」という目標は達成できておらず、交通事故件数及び負傷者も減少の傾向にありますが、依然として厳しい交通情勢にあります。

本町におきまして、三重県の第10次交通安全計画における年間の交通事故死者数55人以下、交通事故死傷者数7,300人以下の目標達成のため、事故そのものの減少や死者数の減少にも一層積極的に取り組んでいきます。

## 第2章 道路交通の安全についての対策

### 第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、県内での道路交通事故による死者数が減少し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県・市町で実施されてきた対策には一定の効果があつたものと考えられます。しかしながら、当町におきましては、依然として数件の死亡事故が発生しています。

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、交通情報の変化等に対応すべく、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、有効性がみこまれる新たな対策を推進します。

### 第2節 講じようとする施策

#### 1 道路交通環境の整備

交通安全を推進するためには、歩行者や車が安全に通行できる道路施策などの交通環境の整備が不可欠であります。

このため、幹線道路から生活道路に至るすべての道路において、適切に機能分担された安全な道路交通環境の整備を推進します。

##### (1) 道路交通環境の整備

###### ① 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

###### ア 通学路における交通安全対策の推進

児童生徒の通学時における交通事故を防止するため、地域住民や関係機関・団体等の声を取り入れながら、通学路の交通安全施設整備を推進します。

###### イ 生活道路における交通安全対策の推進

幹線道路や生活道路において、カーブミラーや注意喚起看板の整備、設置を推進します。



#### ウ バリアフリー化を初めとする歩行空間の整備

高齢者を初めとする歩行者・自転車利用者のさらなる安全な通行を確保するため、高齢者が利用しやすい交通安全施設の整備普及を図るとともに、バリアフリー化に資する交通安全施設の整備、交通規制による歩行者・自転車の保護と、住宅街の生活圏にある道路や交差点において発生している事故を抑止するための道路管理者との横断的な連携による施策を重点的に実施していくように推進します。

### ② 交通安全施設等整備事業の推進

#### ア 歩行者等の安全通行の確保

道路の改良にあたる際は、道路標識、防護柵等の交通安全施設についても整備を推進し、歩行者等の安全確保に努めます。

#### イ 幹線道路等における交通の安全の確保

幹線道路から地区内道路に至る適切に機能分担された安全な道路交通網の体系的整備を進め、生活道路への通過交通の流入抑制を図るとともに、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、効果的な交通規制の推進等の事故防止対策を実施することにより、車両の速度の抑制や、自動車・自転車・歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成するように推進します。

### ③ 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

安全な道路交通環境を整備するには、住民の理解と協力が必要であることから、安全施設等に係る住民の意見が、道路交通環境の整備に反映されるよう関係機関に働きかけます。

### ④ 効果的で重点的な事故対策の推進

#### ア 交通事故対策の重点実施

幹線道路における交通事故が特定の区域に集中していることから、より効果的・効率的に交通事故を削減するために必要な対策を行うとともに、通学路においては優先的に交通事故対策を実施するよう推進します。

## イ 事故危険箇所対策の推進

死亡事故が多発している危険箇所について、公安委員会及び道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を図るよう推進します。

## ウ 交通安全施設等の整備

交通事故の多発している道路や、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機関に交通安全対策を働きかけていきます。

## ⑤ 総合的な駐車対策の推進

道路利用者の通行を妨げる路上駐車や放置自転車等は事故の発生につながる危険性があるため、町内において目につく、無秩序な路上駐車や違法駐車を排除し、通行の安全を確保するため、町民への広報・啓発活動を積極的におこなうとともに、町内の放置自転車がなくなるよう学校等に働きかけます。

## ⑥ 災害に備えた道路交通環境の整備

災害発生時において、迅速な避難を行うための避難路の整備等を推進します。また、的確な交通情報を提供していただけるよう、道路交通に関する情報提供装置の整備を図っていただくよう関係機関に働きかけます。

## (2) 交通安全思想の普及

### 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の推進

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、交通マナーを実施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し、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断続的に行います。これらを効果的に実施するため、視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、わかりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上に努めます。

## イ 児童・生徒に対する交通安全教育の推進

児童・生徒の交通安全の確保と将来の良き交通社会人を育成するため、交通安全指導の充実・強化に努めるとともに、交通安全教育を学校教育活動のなかに位置づけ、各学校単位で地域の実態や児童・生徒の発達段階に即した交通安全指導を実施するよう各学校及び教育委員会に働きかけます。

## ウ 成人に対する交通安全教育の推進

運転手については、地域、職場等における各種講習会等を積極的に開催するほか、関係機関・団体等と連携して、歩行者及び自転車利用者の保護、シートベルト・チャイルドシート・ヘルメットの正しい着用の徹底、著しい速度超過、飲酒運転等、死亡事故に直結する恐れの高い悪質かつ危険な運転や違法駐車防止等を中心に、自発的な安全行動を促す社会的責任の自覚を醸成します。また、地域においては、各種交通安全活動に対して、積極的な指導と協力を行い、それらの活動を通じて交通安全意識の高揚、正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣付けていきます。

## エ 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て安全に道路を通行するために必要な実践的機能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とし、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、指導体制の充実に努めるとともに参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

## ② 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、関係機関・団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開していきます。

### イ 飲酒運転の根絶の推進

「飲酒運転の根絶」の推進については、警察、三重県、関係機関・団体等が一体となり町民総ぐるみによる集中的な取り組みを展開していきます。

#### ウ 自転車の安全利用の推進

自転車が車両であることの正しい認識、交通ルール・マナーの遵守、交通安全教育、広報啓発を行い、安全利用を推進します。また、夜間における自転車乗車中の交通事故を防止するため、街頭指導活動等を通じて広報啓発に努めるとともに、反射材の普及推進を図っていきます。

#### エ 効果的な広報の実施

交通安全思想の普及のために、関係機関等と相互協力し、ポスター、チラシ、広報誌等による効果的な広報活動を推進します。

### ③ 住民の参加・協働の推進

住民自らが交通安全に関する意識を高め安全な交通行動をとることが重要であることから、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、関係機関・団体等と住民が連携を密にした上で、住民の参加・協働により地域における実情に即した身近な活動を推進します。特に、超高齢社会となり、質・量ともに変化している交通社会において、中心的な課題となる高齢者の交通事故防止に的確に対応できる環境づくりを推進します。

### ④ 交通安全団体等の主体的活動の推進

#### ア 交通安全対策協議会の強化

紀北町交通安全対策協議会は、交通安全運動の推進母体として、関係機関、各種団体等が相互に緊密な連絡を保ち、交通の安全の確保と、交通安全意識の浸透及び定着化を総合的かつ効果的に推進することを目的としています。したがって、交通安全計画を円滑に実施するため、交通安全対策協議会を効果的に運用し、役割の効果を図っていきます。

#### イ 交通安全母の会育成強化

家庭における交通安全、各小中学校PTAで組織されている「交通安全母の会」等の組織をさらに充実強化し、母親の交通安全意識の高揚を図り、交通安全教育を推進します。

#### ウ いきいきクラブ連合会の交通安全意識の高揚

いきいきクラブの交通安全に対する活動をさらに充実、強化し、高齢者のドライバー教室等各種講習、行事への積極的な参加により、高齢者の交通安全意識の高揚を図っていきます。

## 2 救助・救急体制等の整備

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、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、関係機関相互の連携と協力体制を確保し、救助・救援体制及び救急医療体制の整備を図るよう推進します。

特に救命率・救命効果を一層向上させる観点から、高度な緊急医療資機材が使用可能な救急救命士の増員を図り、また、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、消防機関が行う講習会等を推進します。

## 3 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、関係機関等と連携を図り、被害者支援施策等を推進します。