

椎葉村交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

椎葉村

はじめに

昭和20年代後半から40年代半ば頃にかけて、車社会化が急速に進展したが、交通安全施設の不足や、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、道路交通事故の死傷者数は著しく増加した。

このため、国において、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図ることを目的として、昭和45年6月に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、昭和46年度以降、交通安全計画を作成し、村、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。

しかしながら、道路交通事故件数は依然として高い状態で推移しており、椎葉村内では令和2年に35件の交通事故（内1件は人身事故）が発生した。近年は特に、高齢者に係る交通事故件数の増加が大きな課題となっている。

交通事故の防止は、国、県、村、関係機関・団体だけでなく、村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ことから、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、諸施策を強力に推進していかなければならない。

この椎葉村交通安全計画は、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の施策の大綱を定めたものである。

この計画に基づき、村はもとより村内の関係機関・団体との連携を図りながら、交通の状況や地域の実態に即し、交通安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に推進するものとする。

目 次

第1章	計画の基本理念	1
第2章	道路交通の安全	3
第1節	道路交通事故のない社会を目指して	3
第2節	道路交通安全についての目標	3
I	道路交通事故の現状と今後の見通し	3
1	道路交通事故の現状	3
2	道路交通事故の見通し	4
II	交通安全基本計画における目標	4
1	交通安全基本計画及び宮崎県交通安全計画における目標	4
2	椎葉村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
I	今後の道路交通安全対策を考える視点	5
1	高齢者及び子供の安全確保	5
2	歩行者及び自転車の安全確保	6
3	生活道路における安全確保	6
4	先端技術の活用推進	7
5	交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	7
6	地域が一体となった交通安全対策の推進	7
II	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	12
3	安全運転の確保	19
4	車両の安全性の確保	19
5	道路交通秩序の維持	20
6	救助・救急活動の充実	20
7	被害者支援の充実と推進	22
8	調査研究の推進	23

第1章 計画の基本理念

本村が、これから本格的な人口減少と超高齢社会時代を迎えるなかで、真に豊かな活力ある社会を構築していくためには、安全で安心して暮らせる社会の実現が極めて重要である。交通事故による被害者数は、災害や犯罪などに比べて圧倒的に多く、交通安全の確保は安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

交通安全のための施策を講じるにあたり、人命尊重の理念に基づき、交通事故がもたらす社会的・経済的損失を勘案し、交通事故被害者の存在を思い、交通事故を起こさないという強い意志の下、交通事故根絶に向けた取組を推進していく。

道路交通においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者はもとより、高齢者、障がい者、子供等の交通弱者の安全を確保することが必要である。「人優先」の交通安全思想を基本として、あらゆる施策を推進していく。

また、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は喫緊の課題である。高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが必要である。

高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全で安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指す。

このような観点から、本計画においては、計画期間内に達成すべき目標を設定するとともに、その実現を図るために講ずべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、交通社会を構成する「人」、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、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、これを村民の理解と協力の下、強力に推進する。

【人に関する安全対策】

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等を図るとともに、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。

また、交通社会に参加する村民一人ひとりの交通安全意識の高揚と交通安全思想の普及を図る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る。

特に、村民一人ひとりが人命の尊さを十分認識し、「思いやり交通」に徹するようになるため、「人にやさしい交通安全運動」を軸に、地域の自主的な交通安全運動を積極的に推進する。

【交通機関に関する安全対策】

新技術の活用とともに、交通機関の構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を維持させるため、関係機関と連携して対

策を講じ、その体制を充実させる。

【交通環境に関する安全対策】

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。

特に通学路、生活道路において、歩道の整備を実施するなど人優先の交通安全対策のさらなる推進を図るものとする。

今後も更なる交通事故の抑制を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員し、衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の普及や情報通信技術（ICT）の活用等を積極的に進める。また、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、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。また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の充実を図るものとする。

交通事故防止のためには、村、関係機関・団体等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、村民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、村の行う交通安全に関する施策に計画段階から村民が参加できる仕組みづくり、村民が主体的に行う交通安全対策、地域におけるその特性に応じた取り組み等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

交通の安全に関する施策は、このように多方面にわたっており、相互に密接な関連を有することから、これらを総合的かつ効果的に実施するとともに、少子高齢化や感染症対策の影響による社会情勢、ライフスタイル、交通行動の変化に弾力的に対応させ、さらに、防災の観点にも配慮し、その効果等を勘案しながら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

私たちは、人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない安全で安心な社会を目指すべきであり、その実現に向けて、すべての人々が相互理解と思いやりを持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。

特に交通安全は地域安全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、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る。このため、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが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、地域の安全性を総合的に高めていくためには、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節 道路交通安全についての目標

I 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

本村における交通事故発生件数は表 I のとおりで、平成 27 年から令和 2 年の間に死亡事故が 3 件発生している。事故の形態をみると、接触や衝突等の物損事故がそのほとんどを占め、原因としては前方不注意や操作不適などの安全確認ミス、さらには本村特有のカーブや一車線道路の多さなどによる道路環境に起因している。

また、法改正で厳罰体制となる中、依然として飲酒運転による違反検挙者も存在し、酒酔い運転による死亡事故が平成 29 年に 1 件、酒気帯び運転による物損事故が平成 30 年に 1 件発生している。

表 I 椎葉村における交通事故発生件数

年	発生件数	内人身事故	内死亡事故	備 考
平成 27 年	45 件	4 件	1 件	※死亡事故は 7 月
平成 28 年	49 件	8 件	1 件	※死亡事故は 1 月
平成 29 年	35 件	6 件	1 件	※死亡事故は 5 月（酒酔い運転）
平成 30 年	36 件	1 件	0 件	
令和元年	30 件	5 件	0 件	
令和 2 年	35 件	1 件	0 件	

※発生件数はすべての事故を含む。

（資料提供：日向警察署椎葉駐在所）

一方、宮崎県内における近年の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 65歳以上の高齢者の死者数が全死者数の約7割を占めている。
- ② 脇見など（前方不注意、動静不注視）に起因する事故が多い。
- ③ 国道等幹線道路における発生が多い。
- ④ 交差点及び交差点付近での発生が多い。

近年、交通死者が減少している理由としては、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充実等の諸対策が効果を発揮したことがあげられるが、交通事故死者に占める高齢者の割合が大きくなっていることから、高齢者に対する安全対策がより一層重要である。

2 道路交通事故の見通し

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、特に感染症対策の影響により、様々な課題や制約が生じ、ライフスタイルや交通行動へ影響を及ぼすことが予想される。

将来の交通事故の状況については、正確に見極め難いところであるが、本村の運転免許保有者数は減少傾向にあり、車両保有台数及び自動車走行キロについても、減少することが見込まれる。

その一方で、交通事故の当事者となる可能性の高い高齢者の人口の増加、中でも高齢者の運転免許保有者の増加は、道路交通に大きな影響を与えるものとする。

また、交通環境改善を図るための道路改良が進むことで、交通量の増加や速度超過の危険性が高まり、重大事故の発生件数及び重傷者数が増加するものとみられ、これまで以上に厳しい状況で推移されることが懸念される。

II 交通安全基本計画における目標

1 交通安全基本計画及び宮崎県交通安全計画における目標

国の交通安全計画では、「令和7年度までに年間の24時間死者数を2,000人以下とする。」ことを目標としている。

また、宮崎県交通安全計画においては、「令和7年度までに年間の24時間死者数を31人以下、人身事故発生件数を5,200件以下とする。」ことを目標としている。

2 椎葉村交通安全計画における目標

本村においても、国の交通安全基本計画及び第11次宮崎県交通安全計画における目標を踏まえ、村民を交通事故の脅威から守るために、交通事故の増加傾向に歯止めをかけ、特に人身事故の防止には各段の注意を注ぎ、「令和7年度までに本計画期間中の交通事故死者数を0とする。」ことを目標とする。

第3節 道路交通安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故による死者数は減少しており、これまでの交通安全基本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。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、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規施策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限り統計データや各種指標に基づいた効果的・効率的な取組を推進し、効果を検証し、必要に応じて改善していく。

このような観点から、

- 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 調査研究の推進

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、今後の交通安全対策については、次のような視点を重視しつつ、対策を講ずるべきである。

1 高齢者及び子供の安全確保

本県における交通事故の死者のうち65歳以上の高齢者が約半数を占めていること、また、本村の高齢化率は45%を超えており、今後高齢運転者が増加することが予想されることから、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。

そのためには、多様な高齢者の実態を踏まえたきめ細かで総合的な交通安全対策の推進、また、高齢者が交通手段として歩行及び自転車等を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必要がある。

さらに、自動車運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、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体制の整備を着実に図ることが重要である。

高齢者が社会に参加することを可能にするため、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との考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

また、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を積極的に進める必要がある。

一方、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能をはじめとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教室等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

子供の安全確保については、本村の少子化の進行が深刻さを増しているなかで、安心して子供を生み育てることができる環境の整備が必要である。

次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する通学路等において、横断歩道の管理や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、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えているなかで、保育所等をはじめ地域で子供を見守っていく取組も充実させ、地域の交通事情に応じた交通安全教育等を推進する必要がある。

2 歩行者及び自転車の安全確保

歩行者の安全確保は必要不可欠であり、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。

人優先の考えの基、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する通学路や生活道路、幹線道路において、横断歩道の適切な管理、歩道の整備をはじめ、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する。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る。

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その信号機に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメット着用を推奨するとともに、宮崎県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（令和2年条例第31号）に規定する自転車の点検・整備、自転車損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する必要がある。

本村では自転車を利用する機会が少ないこともあり、自転車の交通ルールやマナーの理解を深める必要があるため、小中学生を対象とした交通安全教育等の充実を図るなど、自転車に関する安全意識の醸成を図ることも重要である。

3 生活道路における安全確保

生活道路において、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くことが求められる。

引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、生活道路における適切な交通指導の実施、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。

そのためには、地域住民を交えた各種取組を推進するなど、村民自らが「生活道路は人が優先」という意識を浸透させることが重要である。

4 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。

今後も、先進安全自動車の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車間通信、自動運転の実用化など先端技術の活用により交通事故の更なる減少が期待される。

先端技術の活用推進を図るためには、交通安全教室等を通じて先端技術の効果や進展状況など村民に対して幅広く情報提供していく必要がある。

5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

過去の交通事故データから発生地域、場所、形態等の詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組を進める必要がある。

今後は、ビッグデータや専門家の知見を活用していくことが課題となる。

6 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具現化することが急がれるなかで、行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

しかし、きめ細かな交通安全対策に割くための資源は限られ、交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。

そのため、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す必要がある。

II 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り、幹線道路において一定の事故抑止効果が確認されている。

今後は、これまでの対策に加え、少子高齢化が一層進展するなかで子供を事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、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上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。

このため、地域の協力を得ながら、通学路や生活道路等において、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備を実施し、安全な道路交通環境を形成

する。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

過去のデータや、地域の顕在化したニーズ等に基づき、村、地域住民等が連携し、子供や高齢者が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

具体的には、生活道路における歩行者の安全を確保するため、歩道の整備等の経路対策、道路標識・道路標示の高輝度化等を行うなど視認性の向上を図る。

イ 通学路等における交通安全の確保

小中学校、保育所等に通う生徒や児童、幼児の通行の安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、学校、保育所、教育委員会、警察、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフト両面から必要な対策を推進する。

歩道整備、路肩のカラー舗装、交通危険箇所の落石防護柵等の設置、横断歩道等の整備など安全な通学路の環境整備を図る。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者等を含め全ての人々が安全で安心して参加し活動できる社会を実現するため、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された歩道等の整備を推進する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、障がい者専用駐車場の整備を推進する。あわせて、高齢運転者の増加に対応するため、道路標識の高輝度化等を推進する。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全については、死傷事故が発生した事故発生箇所や、地域の交通安全の実績を踏まえた事故危険箇所・潜在的危険箇所を選定し、きめ細かく効率的な事故対策を推進する。

また、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道路環境等事故発生の要因について調査するとともに、事故要因に即した対策を早急に講ずることにより、事故の再発防止を図る。

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

交通事故の多発している道路やその他緊急に交通安全を確保する必要がある道路について、総合的な計画の下に交通安全施設等を整備することとし、安全かつ円滑・快適な交通環境の確立を図る。

道路の構造、交通の状況等により、交通の安全を確保するため必要な箇所には、道路標示、防護柵、カーブミラー等必要な安全施設等を整備する。

交通安全施設等の整備にあたっては、生徒・児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等に十分配慮するとともに、高齢者、障がい者等の活動にも配慮した、使

しやすい歩道、横断歩道等の整備を行う。

道路の新設・改良にあたっては、その実情に応じた歩道、車両停車帯、防護柵、道路標識等の交通安全施設についても併せて整備を図る。

交通危険箇所には、落石、土砂崩れ等による事故を防止するための落石防止柵や道路標識を設置し、また、路面凍結の恐れがある箇所には注意を促す標識を、さらには、夜間走行が危険な箇所には視線誘導灯を整備する。

また、地震や台風など自然災害に強い道路の整備を推進する。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

整備後長期間が経過した交通安全施設等の老朽化対策が課題となっていることから、平成25年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された、「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの基、車両速度の抑制等の総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢化社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路等の安全で安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備を行い、自転車の安全な通行空間の確保を図る。

ウ 幹線道路対策の推進

幹線道路では、事故危険箇所や潜在的危険箇所において重点的な交通事故対策を実施する。

この際、事故データの客観的な分析による事故発生の要因について調査するとともに、事故要因に即した対策を実施する。

エ 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見について、交通座談会や「信号機・標識BOX」（県警ホームページや役場総務課窓口等に設置しており、運転者等から信号機や道路標識・標示に関する意見を受け付けるもの）等を活用して、住民の意見を取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者の運転免許証返納者が増加傾向にあるため、高齢者を始めとする地域住民が安心かつ安全に移動できるよう、今後は、路線バスや村営バスなどの公共交通機関に加え、集落支援員による移送サービスや地域の助け合いによる互助輸送、さらにはスクールバスの活用など、地域の輸送資源を総動員して移動手段の確保に努める。

(5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含めた全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、歩道の段差・傾斜・勾配の改善等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を推進する。

(6) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他の交通の安全と円滑化を図り、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に努め、効果的な交通規制を行う。

具体的には、歩行者及び自転車利用者の安全の確保に重点を置いたスクールゾーン等の交通規制を行う。

さらに、道路を保全し、交通の危険を防止するため、道路の破損、決壊または異常気象等により交通が危険と認められる場合には迅速かつ有効な交通規制の実施に努める。

また災害発生時、又は発生する恐れがある場合には、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止等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。また、被災地への車両の流入を抑止するとともに、迂回指示・広報を行い、併せて災害の状況や交通規制等に関する情報提供を的確に行う体制の整備を図る。

(7) 自転車利用環境の総合的整備

令和元年9月に策定した「宮崎県自転車活用推進計画」に基づき、車道通行を基本とする自転車通行区間の整備、交通安全意識の向上に資する広報啓発活動など、自転車を利用しやすい環境形成を図る。

(8) 高度道路交通システムの活用

最先端のICT等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的としたITS（高度道路交通システム）を推進する。

(9) 交通需要マネジメントの推進

交通の円滑化等に係る施策については、国、県、村、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携・強力を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

(10) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

豪雨、地震等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通を確保することとし、道路法面等の防災対策や地域の孤立を防ぐための迂回路となる道路の整備を推進する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

豪雨、地震等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通情報板等の交通安全施設や通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための交通規制資機材の整備を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、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止等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

また、被災地への車両の流入を抑止するとともに、迂回指示・広報を行い、併せて災害の状況や交通規制等に関する情報提供を的確に行う体制の整備を図る。

エ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、道路交通に関する情報提供装置・通信施設等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、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ために適正な運用を行うとともに、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を積極的に行い、道路の愛護思想の普及を図る。

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

イ 子供の遊び場等の確保

子供の遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故を防止するため、児童公園等の整備を推進する。また、学校等の各種公共施設の開放の促進を図る。

ウ 道路法に基づく通行の禁止または制限

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、決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）に基づき迅速かつ的確に通行の禁止又は制限をする。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、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。

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して村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。

また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者、子供等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

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い、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の特性を知り、そのうえで高齢者を保護し、また、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。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び村外の高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。

学校においては、ICTを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭和33年法律第56号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して指導を実施する。

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、教材の充実を図り、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場の活用を促進し、村民が日常生活において安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

特に若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の高揚を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、村はもとより国、県、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一体となった活動が推進されるよう促す。

また、地域一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子供、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼びかけるなど、世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

(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継続的に行う。

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、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、職員・保育士の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

関係機関・団体は、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、保育所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、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。

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。

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、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、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。

これらを計画的に実施し、効果的なものとするため、教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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や、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、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交通安全講習会等を開催する。

ウ 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。

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。

これらを計画的に実施し、効果的なものとするため、教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、中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とともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

また、高校進学後は都市部で自転車の利用が増えることから、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高校生向けの交通安全教育も推進する。

エ 成人に対する交通安全教育

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及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とする。

運転者については、地域、職場における各種講習会や交通安全を具体的に教える実践的・体験的な講習会を積極的に開催するほか、民間交通安全団体と連携して、歩行者及び自転車利用者の保護、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、速度超過、飲酒運転等死亡事故に直結するおそれの高い悪質・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ことにより、運転者としての社会的責任の自覚を醸成する。

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、指導者向け研修会等へ参加を促し、事業所における自主的な安全運転管理の活性化に努める。

また、交通安全教室や交通座談会等の講習会を通じて交通安全教育の促進を図り、関係機関・団体、交通ボランティア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、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や自転車の危険行動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、必要な実践的技能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、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、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積極的に推進する。

特に、歩行者の法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

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の場面、福祉活動、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、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者に対し、具体的な指導や助言等を行い、反射材用品等の使用を促し、高齢者の移動の安全が確保されるように努める。

このほか、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、高齢者クラブ等が関係機関・団体と連携して、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。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、村全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努めるとともに、先端技術の活用による高齢者の安全確保についても推進する。

高齢運転者による交通事故の原因については、ハンドルの操作不適やブレーキとアクセルの踏み間違いによるものが多く、先端技術の活用による高齢者の安全確保のため、安全運転サポート車（サポカー）の普及促進に努める。

カ 障がい者に対する交通安全教育の推進

身体障がい者に対しては、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、障がいの程度に応じ、きめ細かい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、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するとともに、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。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活

用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直し、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

(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

村民一人ひとりに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、村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村民運動として、椎葉村交通安全対策協議会を構成する機関・団体が相互に連携して、各種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、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、飲酒運転の根絶等の全国的な重点のほか、必要に応じて村の交通情勢に即した独自の重点を設定する。

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住民に周知することにより、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

また、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体や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を促進する。

さらに、交通安全に対する村民の意識の向上を図り、村民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、交通事故死傷者数のゼロをより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中に設定し、街頭キャンペーン及びやまびこ通信等による広報活動、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開する。

事後においては、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、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遵守を呼びかける。

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始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自ら安全を守るための交通行動を促す。

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について浸透を図る。

自転車乗用中の交通事故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。

特に、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なこともあるため、ルールやマナーについて周知・徹底を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通社会の一員としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、宮崎県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（令和2年条例第31号）に基づき、自転車の点検整備や損害賠償責任保険等への加入促進の対策を推進する。

さらに、薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、自転車の灯火の点灯を徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

このほか、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の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求め、後部座席を含めた全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。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、県、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

オ 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。

また、村が実施している補助制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

カ 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等の普及を図るため、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用品の取組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。

キ 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とともに、交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類販売業者、酒類提供飲食店等と連携してハンドルキーパー運動の普及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組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という村民の規範意識の確立を図る。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合に、地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

ク 効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット等の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、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、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。

また、組合への回覧文書、村広報誌、やまびこ通信、登録制メール等も活用して、家庭、学校、職場、地域等に浸透するきめ細かな広報に努める。

ケ 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村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運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解させ、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。

② 薄暮の時間帯から夜間にかけて多発する傾向にある重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・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、交通情報板等を活用するなどして自動車の前照灯の早期点灯、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 村民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。

④ 先進安全運転自動車の普及促進のため、高齢運転者による安全運転サポート車購入等に対し、国の補助金制度について広報周知を図る。

(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、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、各団体については、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。

そのため、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、交通安全に関する村民挙げての活動の展開を図る。

また、必ずしも組織化されていない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、交通ボランティア等の高齢化が進展するなか、交通安全の取組を、着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、住民の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう、意識改革を促すことが重要である。

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・協働を積極的に推進する。

このような観点から、危険箇所調査、椎葉村交通安全計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

3 安全運転の確保

運転者の能力や資質の向上を図り、安全運転を確保するため、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。

また、運転者に対する運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障がい者、子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る。

さらに、各事業所が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、自主的な安全運転管理対策を推進するなど、交通労働災害の防止を図るための取り組みを進める。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT等を活用し、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に努める。

4 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、全国的に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運転者による事故や子供の安全確保も喫緊の課題であることから、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。

このような認識の下、従来取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化等により、更なる充実を図る必要がある。

あわせて、安全装置の正しい使用方法、装備状況を理解し、先進安全技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進安全技術に関する理解醸成を図る交通安全教室等の取組を推進する。

また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被害拡大防止対策を併せて進めていく。

さらに、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。

特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査が確実に行われるよう努める。

また、道路交通に危険を及ぼすなど社会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等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、「不正改造車を排除する運動」を展開し、不正改造防止に努める。

自転車においても、定期的な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、近年自転車が加害者となる事故に関して、高額な賠償額となるケースもあることから、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

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、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指導取締りを推進する。

また、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、取締り体制及び資機材の充実強化を図る。

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、病院、防災ヘリ等の消防機関、ドクターヘリ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

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し救助活動を円滑に実施するため、救助体制の整備・拡充を図る。

イ 多数傷病者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路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、訓練の実施及び病院と消防機関等との連携による救助・救急体制を図る。

ウ 自動体外除細動器（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、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、普及啓発活動を推進する。

このため、心肺蘇生法に関する基準等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の指導を推進する。

さらに、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（ＡＥＤの取り扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により、指導力・実践力の向上を図るとともに、児童・生徒に対しても同様に、心肺蘇生法（ＡＥＤの取り扱いを含む）指導の充実を図る。

エ 救助・救急施設の整備の推進及び訓練の充実

救助資機材の整備を推進するとともに、その知識・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を推進する。

オ 防災ヘリの活用の推進

防災ヘリは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務における防災ヘリを積極的に活用する。

（２）救急医療体制の整備

ア 医療機関等の整備

村内唯一のかかりつけ病院である椎葉村国保病院の医療体制整備を推進する。

しかしながら、村内の医療資源に限界があることから、近隣の二次救急医療機関及び

三次救急医療機関と緊密な連携・協力を確保する。重症及び複数科にまたがる重篤な救急患者へ迅速な救急搬送が必要となった場合は、救急運転業務協力会による搬送、ドクターカーの積極的活用を行い、救急搬送体制の向上を図る。

イ 医師・看護師等の確保及び養成

救急医療に携わる医師や看護師の確保に努める。

さらに、病院内外での救急活動を充実させる観点から、各研修への参加を推進する。

ウ ドクターヘリの活用の推進

交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリを積極的に活用する。

(3) 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、消防機関、二次救急医療機関及び三次救急医療機関と緊密な連携・協力を確保し、受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、患者の容態に関する情報を携帯電話や消防無線等により医師へ直接伝えるなど、相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

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、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いることから、犯罪被害者等基本法等の下、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。

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など、被害者支援を積極的に推進する。

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

ア 無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広く村民に周知するなど、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

イ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実に資するよう、その普及率の向上について引き続き指導を行う。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

交通事故相談所等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。

また、人権擁護委員等が行う人権相談において、交通事故に関する人権相談を取り扱うとともに、交通事故相談センター等と交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関して連携を図る。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、交通遺児寄附金の有効活用をはじめ、警察、交通安全活動推進センター等関係機関と連携を図り、交通事故被害者等の心情に配慮した対策を推進する。

また、被害者等が事故発生から再び平穏な生活を営むことができるまで、心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介など、被害者等への支援の取組を進める。

8 研究開発及び調査研究の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつあるなか、有効かつ適切な交通対策を推進するため、データを用いた客観的分析に基づいて実施するとともに、実施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。

また、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。

この際、交通事故は人、道路、車両の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に鑑み、総合的な観点から調査研究を充実することが必要である。

また、交通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とともに、情報を村民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する村民の意識の高揚を図る。