

第 4 次  
熊野市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

熊野市

## はじめに

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、熊野市ではこれに基づき、国、三重県、三重県警察等の関係行政機関、関係民間団体等と協力して交通安全計画を作成し、交通安全対策を推進し、市内の交通事故防止を図ってきました。その結果、人身事故件数が平成 20 年の 101 件をピークに、令和元年には 17 件と大幅に減少しています。

交通事故の防止は、市をはじめとした交通安全対策の関係行政機関・関係民間団体だけでなく、市民一人ひとりが交通安全の大切さを常に認識しながら取り組まなければならない重要な課題であり、人命尊重理念の下に交通事故のない「安全で安心して暮らせるまち」の実現に向けて総合的かつ長期的な交通安全対策を強力に推進する必要があります。

このような観点から、この交通安全計画は、『第 2 次熊野市総合計画（平成 30 年度～平成 39 年度）』を念頭に置きながら、三重県が策定した『第 11 次三重県交通安全計画（令和 3 年度～令和 7 年度）』に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に交通安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱を定めたものであります。

熊野市は、この計画に基づき、道路交通の現状や地域の実情等を踏まえ、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを効果的に推進し、「安全で安心して暮らせるまち」の実現に努めていきます。

## 目 次

計画の基本理念	1
第1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	4
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	4
2 本計画における目標	4
第3節 道路交通の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 子ども及び高齢者の安全確保	5
2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	5
3 生活道路における安全確保	6
4 地域が一体となった交通安全対策の推進	6
II 講じようとする施策	6
1 道路交通環境の整備	6
(1) 生活道路等における歩行者等優先の安全・安心な歩行空間の整備	6
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	7
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	7
(4) 自転車利用環境の整備	8
(5) 災害に備えた道路交通環境の整備	8
(6) 駐車対策の推進	8
(7) 交通安全に寄与する道路交通環境の推進	9
2 交通安全思想の普及徹底	9
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	9
(2) 効果的な交通安全教育の推進	11
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	11
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	13
(5) 住民の参加・協働の推進	13
3 安全運転の確保	13
(1) 運転者教育等の充実	14
(2) 道路交通に関連する情報の充実	14
4 車両の安全性の確保	14
(1) 自動車点検整備の推進	14
(2) 自転車の安全性の確保	14
5 道路交通秩序の維持	15
6 救助・救急体制の整備	15
(1) 救助・救急体制の整備	15

(2) 救急関係機関の協力関係の確保等	15
7 交通事故被害者支援の充実	15
(1) 交通事故相談窓口等の広報	16
参考資料 ～熊野市の交通事故発生状況～	17
1 事故の発生状況	18
2 路線別発生状況	19
3 年齢別発生状況	20
4 原因別人身事故発生状況	21
5 時間帯別人身事故発生状況	22
6 人身事故者居住地別件数	22
7 総人口と交通事故死傷者数	23

# 計画の基本理念

## 【交通事故のない社会を目指して】

本格的な人口減少と超高齢社会の到来を迎えています。真に活力と潤いのある社会を構築していくためには、その前提として、市民一人ひとりが住みなれた地域で安全と安心を感じながら暮らせる社会を実現することが極めて重要であります。

今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、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す。

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、また、交通事故を起こさないという意識の下、交通事故の根絶に向けてあらゆる安全対策を講ずることが必要です。

## 【歩行者等を優先した交通安全思想】

広域的な道路整備が進むことで、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、中でも高齢者、子ども、障がい者等に対して、配慮や思いやりの気持ちを持ち、安全を一層確保することが必要となります。横断歩道における歩行者優先を徹底すること等により、誰もが安心して交通に参加できる社会をめざします。このような「歩行者等優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していきます。

## 1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関、③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、適切かつ効果的な施策を総合的に検討し、これを市民の理解と協力の下、強力に推進します。

### (1) 人間に係る安全対策

自動車等の安全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を図り、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します。また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが極めて重要であるため、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させます。

## **(2) 交通機関に係る安全対策**

人間は過失や失敗を犯すものとの前提の下で、それらの過失や失敗が事故に結びつかないように、各交通機関の社会的機能や特性を活かし、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促進します。

## **(3) 交通環境に係る安全対策**

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実等を図るとともに、歩行者優先の考えの下、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などにより、全ての人間にとって安全で快適な交通環境の形成を図ります。

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の変化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います。

## **2 横断的に重要な事項**

### **(1) 救助・救急活動及び被害者支援の充実**

交通事故が発生した場合には、負傷者の救命を図り、その被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の実施、負傷者の治療の充実を図ることが重要です。

また、交通事故被害者等を支援するため、その心情に配慮した交通事故相談体制を確保するとともにその活動の周知に努めます。

### **(2) 参加・協働型の交通安全活動の推進**

交通事故防止のためには、市、関係機関、民間団体等が連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を促進することが重要であることから、地域の特性に応じた市民参加・協働型の交通安全活動を推進します。

# 第1章 道路交通の安全

## 1. 道路交通事故のない社会を目指して

- 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。
- 今後も、交通事故死者数ゼロを目指して一層取り組むとともに、事故そのものの減少についても積極的に取り組んでいく。
- 計画期間 令和3年度から令和7年度まで

## 2. 道路交通の安全についての目標

- 交通事故死者数を、令和7年までに0人にする。
- 交通事故重傷数を、令和7年までに0人にする。

## 3. 道路交通の安全についての対策

- 〈視点〉
- ① 子ども及び高齢者の安全確保
  - ② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
  - ③ 生活道路における安全確保
  - ④ 地域が一体となった交通安全対策の推進

〈講じようとする施策〉

- 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・救急体制の整備
- ⑦ 交通事故被害者支援の充実

## 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せ、高齢者、障がい者等を含む全ての人々が、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す。本計画では、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します。

そのためには今後とも、交通事故死者ゼロを目指して一層取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少や負傷者数の減少にも積極的に取り組んでいく必要があります。

また、交通安全は地域社会と密接な関係を有することから、地域の実情を踏まえながらその地域に最も効果的な施策の組み合わせを地域が主体となって行うことが重要です。

家庭、地域、学校、職場、団体、企業、行政等が役割分担しながら、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参加し、協働していくことが有効です。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防災や防犯と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要です。

## 第2節 道路交通の安全についての目標

### 1 道路交通事故の状況

当市の近年の人身事故件数は、平成20年に101件を数えましたが、その後減少傾向に転じ、令和元年には17件となり、平成20年に計画を策定して以来最少となりました。

交通事故死者数は、平成28年、29年には死者がでていないものの、平成30年と令和元年は2人、令和2年は3人の死者数となりました。

死傷者数については、増減はあるものの全体的に減少傾向となっています。

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
人身事故件数	30件	28件	22件	17件	23件
死者数	0人	0人	2人	2人	3人
負傷者	51人	37人	23人	27人	27人
重傷者	3人	8人	3人	3人	10人
軽傷者	48人	29人	20人	24人	17人

### 2 本計画における目標

<b>【数値目標】</b>	<b>交通事故死者数</b>	<b>0人</b>
	<b>交通事故重傷者数</b>	<b>0人</b>

本計画における最優先の目標は交通事故死者ゼロの継続であり、併せて、事故そのものの減少や命に関わり優先度が高い重傷者のゼロに取り組めます。

この目標達成に向けて、次節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進します。



### 第3節 道路交通の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

今後、対策を実施していくにあたっては、近年及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえ、特に、次のような視点を重視して対策の推進を実施します。

##### 1 子ども及び高齢者の安全確保

全国的に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が期待されています。次代を担う子どもの安全を確保するため、通学路等の子どもが日常的に集団で移動する経路において、歩道整備を推進するなど子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が必要です。

高齢者について、今後さらに高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全に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す。

高齢者の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要があります。また、全国的には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先進安全技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要があります。

##### 2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

歩行中の死者数は、確実に減少してきている一方で、日本自動車連盟(JAF)による「信号機のない横断歩道実態調査 2020」では、信号機のない横断歩道において、歩行者が渡ろうとしている際に一時停止しない自動車が約7割を占めているという調査結果がでており、自動車運転者の歩行者優先意識が低い状況にあります。歩行者の安全を確保するためには、特に、子どもや高齢者にとって身近な道路の安全性を高める必要があります。

市では歩行者優先の理念の下、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横断歩道の設置や適切な管理、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します。

また、横断歩行者が被害者とな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について周知するなど、歩行者が安心して横断歩道を渡れる取組みを推進します。

一方、交通事故死傷者となった歩行者にも一定の法令違反を起こしているというデータがあることから、道路を横断する際は、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こと、歩きスマホ等の注意力が散漫となる行為を慎むことなどの交通ルールの周知を図ります。さらに、横断するときは、手を上げるなどして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はじめ、横断中も周りに気を付けることなど、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します。

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、全ての年齢層でのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整

備を推進します。

さらに、自転車運転者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど自転車に関する安全意識の醸成を図ります。

### 3 生活道路における安全確保

地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として、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の普及等の対策を講じるなど生活道路における交通安全の確保等の対策が必要です。

生活道路における対策を実施していく上で、対策着手段階から地域住民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組みを進めるなど、その進め方も留意していく必要があります。

このような取組みを続けることにより、「生活道路は歩行者等優先」という意識が市民一人ひとりに深く浸透することを目指します。

### 4 地域が一体となった交通安全対策の推進

地域住民に交通安全対策のこれまで以上に関心を持ってもらい、当該地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、住民主体の意識を醸成する必要があります。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成する必要があります。

## II 講じようとする施策

### 1 道路交通環境の整備

警察や道路管理者等の関係機関が連携し、生活道路及び幹線道路の適切な機能分担を図り、事故を削減する観点から道路交通環境の整備を行う必要があります。

#### (1) 生活道路等における歩行者等優先の安全・安心な歩行空間の整備

##### ア 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、道路標識・道路標示の高輝度化や路側帯の設置・拡幅等の整備を推進します。

また、歩行者・自転車運転者等の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン 30」の整備を推進します。

##### イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、「熊野市通学路交通安全プログラム」に基づき、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が継続的に連携し、通学路等の

整備を図ります。

#### 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、歩道の段差・傾斜・勾配の改善やバリアフリー対応型信号機等の整備を図ります。

このほか、悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反や高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道等の放置自転車など障害物の撤去を警察、道路管理者、関係団体等と連携を図りつつ、積極的な取締りを推進します。

### (2) 幹線道路における交通安全対策の推進

#### ア 事故危険箇所における対策

事故危険箇所となる事故の発生割合が高い幹線道路の区間等において、警察と道路管理者等が連携して、交通事故の発生原因を分析・検討した上で事故抑止に効果的な道路整備を推進します。

#### イ 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際は、速やかに当該箇所の道路交通環境など事故発生の原因に即した所要の対策を講ずることにより、事故の再発防止を図ります。

#### ウ 適切に機能分担された道路網の整備

熊野尾鷲道路や今後、建設される熊野道路や紀宝熊野道路から生活道路に至るネットワークを道路管理者と連携を図りながら体系的に整備するとともに、歩道等の整備を推進し、歩行者、自動車等の交通の分離を図っていきます。

#### エ 自動車専用道における事故防止対策

自動車専用道となる熊野尾鷲道路や今後、建設される熊野道路や紀宝熊野道路においては、道路管理者に対して、交通安全施設等の適切な整備及び適切な道路の維持管理等を要請していく。

また、ドライバーに対しては、主に四季の交通安全運動期間を中心に交通安全の啓発を実施します。

### (3) 交通安全施設等の整備事業の推進

#### ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において歩行者等優先の考えの下、少子高齢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や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における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

#### イ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が多発していることから、事故危険箇所など事故の発生割合の高い区間においては、警察と道路管理者等が連携して重点的な交通事故対策を実施しま

す。

#### ウ 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あたっては、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、地域住民の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を積極的に推進するとともに、地域住民や道路利用者が日常から抱いている意見を警察や道路管理者等に要望するなど道路交通環境の整備に活かします。

#### エ 交通安全連絡会議の活用

国、県の道路管理者、警察、交通安全協会及び市で構成している「熊野市交通安全連絡会議」を活用し、各地域からの要望に対して協議を行い、的確かつ着実な交通安全施設の整備を推進し、安全な道路交通環境の実現を図ります。

### (4) 自転車利用環境の整備

#### ア 自転車等の駐車対策の推進

駅前広場における放置自転車等の問題の解決を図るため、警察、施設管理者、関係機関と連携し、放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。

### (5) 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

地震、津波、台風、豪雨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の確保を図ります。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を各道路管理者に要請するとともに、本市管理の緊急輸送道路上にある橋梁についても耐震対策を推進します。

#### イ 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、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等を図ります。

### (6) 駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、快適な市民生活空間の維持及び増進に寄与するため、整備が進んだ駐車場の有効利用など地域の特性に応じた駐車対策を推進します。

#### ア 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・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、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図ります。

## (7) 交通安全に寄与する道路交通環境の推進

交通安全に寄与する道路交通環境を図るため、警察や道路管理者、各種地域ボランティアグループなどと連携を図りながら道路の適正化や地域に応じた安全の確保を推進します。

### ア 道路の使用及び占用の適正化等

#### (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あたっては、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、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

#### (イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、パトロールを実施するなど実態を把握し、強力な指導によりその排除を行うとともに、不法占用等の防止を図るための啓発活動を行います。

### イ 道路法に基づく通行の禁止または制限

道路の構造を保全及び道路の維持・修繕また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または制限を行います。

### ウ 地域に応じた安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・路面凍結対策として凍結防止剤散布の実施などに取り組みます。

## 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、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る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ます。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、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身近な課題として捉えるよう意識改革を促すことが重要です。また、歩行者等優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障がい者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、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要です。

### (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し

ます。

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、幼稚園・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親子で参加できる交通安全講習会（交通安全フェスタ）等の実施に努めます。

#### 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運転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します。

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、学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な運転等、危険の予測と回避、交通ルールの危険の予測と回避、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推進します。

また、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マナーを教えられるよう親子で参加できる交通安全講習会（交通安全フェスタ）等の実施に努めます。

さらに、交通安全母の会の活性化を促進し、その活動の強化を推進します。

#### ウ 中学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場合は、思いやりをもって、自己の安全だけでなく、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します。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら学校の教育活動を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な運転、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を推進します。

#### エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校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、自転車の運転者及び二輪車の運転者として安全に道路を通行するために、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も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します。

#### オ 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、日常生活における交通安全に必要な知識、運転者としての社会的責任の自覚の向上を図ります。

特に、運転者については、関係機関・団体と連携して、シートベルト・チャイルドシート及びヘルメットの非着用、飲酒運転、速度超過等の死亡事故に直結する恐れの高い

危険運転について社会的な責任を自覚させ、自発的な安全運転を促す教育を推進します。

#### カ 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また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、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します。

関係機関・団体や地元老人クラブと連携して、歩行者や電動カート利用者、高齢運転者など地域の特性に応じた高齢者の交通安全教室を実施するとともに、反射材用品の活用など普及に努めます。

なお、運転免許を取得していなかったり、老人クラブにも加入していないなど交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者に対しては、交通安全の街頭啓発など様々な機会をとらえ啓発を行います。

#### キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、地域における福祉活動の場を利用するなど、きめ細かい交通安全教育を推進するとともに、反射材用品等の活用など普及に努めます。

#### ク 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やマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ外国人の講習会等を実施します。

### (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、受講者が、交通の安全に必要なスキル、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します。

- 三重県交通安全協会アドバイザー・三重県交通安全研修センターの活用

### (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

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とともに、関係機関・団体が相互に連携して交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の運動重点については、歩行者、自転車運転者、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、時節や交通情勢を反映した事項を設定します。

交通安全運動の実施にあたっては、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、市民参加型の自発的な交通安全運動の充実・発展を図ることを目的とします。

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します。

#### イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での交通事故を抑止するため、運転者と歩行者双方に横断歩道における交通ルールの徹底を図ります。運転者に対しては、横断歩道手前での注意義務や横断歩道における歩行者優先義務を徹底させるため、交通安全教育等を推進します。

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こと、歩きスマホ等の注意力が散漫となる行為を慎むこと、他の歩行者、車両の運転者及び自身に危険を生じさせないように努めることなどといった歩行者交通ルールの遵守の徹底を図ります。さらに、横断するときは、手を上げるなどして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はじめ、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

#### ウ 自転車の安全運転の推進

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し、交通マナーを実践しなければならないことの周知・徹底を図ります。

自転車乗用中の事故や自転車による迷惑行為を防止するため、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）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等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化及び自転車の歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図ります。

自転車は、歩行者と衝突した場合等加害者となる側面も有しており、交通に参加する者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、自転車の点検整備を推進します。

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、灯火点灯の徹底と、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ります。

幼児や児童の保護者に対して、自転車運転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、着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を推奨します。

#### エ 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

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ため、関係機関・団体等との協力の下、交通安全運動やあらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開します。

#### オ チャイルドシートの正しい使用方法の徹底

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・幼稚園等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図ります。

#### カ 反射材用品等の普及促進



夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車運転者等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、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の積極的な広報啓発活動を推進します。

反射材用品等の普及は、全年齢層を対象として普及を図る必要がありますが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進に努め、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品等の組み込みを推奨します。

#### キ 飲酒運転根絶に向けた広報啓発活動等の推進

「三重県飲酒運転0（ゼロ）をめざす条例」（平成25年三重県条例第70号）に基づき飲酒運転を根絶するため、交通安全運動などのあらゆる機会をとらえ、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などして、広報啓発を引き続き推進します。また、ハンドルキーパー運動や運転代行業の普及啓発に努め、関係機関・団体等と連携して飲酒運転根絶の意識の確立を図ります。

#### ク その他の普及啓発活動の推進

(ア) 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、季節や気象の変化等に応じ、「夕暮れ時、ちょっと早めのライトオン運動」の啓発を行い、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促します。また、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、自転車運転者等の反射材用品等の着用を推進します。

(イ) 県の交通死亡事故多発警報（非常事態宣言）や市内において交通事故等が多発した場合、電光掲示板等による注意喚起を行い、事故防止に努めます。

### (4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全の諸行事に対する支援なら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します。

また、地域団体、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運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、交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行います。

### (5) 住民の参加・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、交通安全に関する意識改革を地域で取り組むとともに、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にして、地域の実情に応じた身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に推進します。

## 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ることから、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ます。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

の充実を図ります。

また、運転者に対して、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、子どもや高齢者、障がい者をはじめとする歩行者や自転車運転者等に対する保護意識の向上を図ります。

#### (1) 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、安全意識を醸成する交通安全教育の推進に努めます。

##### ア 自動車安全運転対策の推進

指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備が促進されるよう関係機関へ働きかけるなど、自動車運転者に対する教育の充実を図ります。

##### イ 高齢運転者対策の充実

高齢運転者の交通事故防止を図るため、高齢者の身体的な機能の変化を踏まえた適切な指導を行う講習を推進します。

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（高齢運転者マーク）の積極的な使用の促進を図ります。

##### ウ シートベルト、チャイルドシート及び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、着用推進キャンペーンを積極的に行います。

#### (2) 道路交通に関連する情報の充実

多様化する道路利用者のニーズにこたえるため、関係機関との連携により、道路情報の収集及び情報提供に努めます。

### 4 車両の安全性の確保

#### (1) 自動車点検整備の推進

自動車の保守管理は、一義的には自動車使用者の責任の下になされるべきですが、不具合に起因する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、「マイカー日常点検」を推奨する「自動車点検整備推進運動」を関係機関の協力の下に自動車使用者による保守管理の徹底を推進します。

#### (2) 自転車の安全性の確保

児童、生徒等の自転車利用者に対し、定期的な点検整備や正しい利用方法等の指導を関係機関と連携し推進します。また、自転車利用の安心と安全性を確保するため、自転

車安全整備士が点検・整備を行う TS マーク制度（賠償責任保険と傷害保険の 1 年間の付帯保険付）の周知を図ります。

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材用品等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

## 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、交通指導取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故など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します。

## 6 救助・救急体制の整備

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、熊野尾鷲道路や今後建設予定の熊野道路や紀宝熊野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ります。

### (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するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動を円滑に行います。

#### イ 自動車専用道路等における集団事故体制の整備

今後、延伸が予定されている熊野道路・紀宝熊野道路や熊野尾鷲道路（自動車専用道路）でのトンネル内火災や多数の負傷者が発生した場合などに対応するため、隣接の警察・消防機関との連携や三重県防災ヘリコプターやドクターヘリの要請など集団事故体制の整備を図ります。

### (2) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急患者の迅速かつ円滑な搬送及び受入れを確保するため、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・協力関係を確保するとともに、効果的な救急体制の整備を促進します。

## 7 交通事故被害者支援の充実

交通事故被害者等は、交通事故により肉体的、精神的及び経済的に多大な打撃を受けます。

このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、交通事故被害者等のための施策を推進します。

(1) 交通事故被害者相談窓口等の広報

交通事故被害者やその家族からの相談に適切に応じられるよう NPO 法人交通事故被害者支援センターと連携を図りながら交通事故相談の機会を設け、その支援に努めます。

## 参考資料

～熊野市の交通事故発生状況～  
(平成28年～令和2年)

# 1 事故の発生状況

熊野警察署

(単位：件)

区分及び累計		平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
人身		29	26	21	17	22
	人対車	1	3	1	2	2
	車対車	25	17	14	10	11
	車対自転車	0	2	2	1	4
	車対二輪	2	3	0	2	4
	車両単独	1	1	1	1	0
	その他	0	0	3	1	1
物件		366	386	377	411	273
	人対車	4	4	3	7	5
	車対車	181	187	184	171	106
	車対自転車	14	11	10	5	4
	車対二輪	9	8	17	15	10
	車両単独	133	149	138	184	132
	その他	25	27	25	29	16
計	395	412	398	428	295	

(単位：人)

死傷者	死者	0	0	2	2	3
	負傷者	49	35	22	27	25
	重傷者	3	7	3	3	8
	軽傷者	46	28	19	24	17
計	49	35	24	29	28	

紀宝警察署 (紀和町のみ)

(単位：件)

区分及び累計		平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
人身		1	2	1	0	1
	人対車	0	0	0	0	0
	車対車	1	0	1	0	0
	車対自転車	0	1	0	0	0
	車対二輪	0	0	0	0	0
	車両単独	0	1	0	0	1
	その他	0	0	0	0	0
物件		19	13	17	22	11
	人対車	0	1	0	0	0
	車対車	8	3	3	9	5
	車対自転車	0	0	0	0	0
	車対二輪	0	0	0	0	2
	車両単独	9	7	12	13	3
	その他	2	2	2	0	1
計	20	15	18	22	12	

(単位：人)

死傷者	死者	0	0	0	0	0
	負傷者	2	2	1	0	2
	重傷者	0	1	0	0	2
	軽傷者	2	1	1	0	0
計	2	2	1	0	2	

## 2 路線別発生状況

熊野警察署

(単位：件)

区分及び路線別	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
人身	29	26	21	17	22
熊野尾鷲道路	0	0	1	1	0
国道 42 号	15	13	11	10	11
国道 311 号	4	0	0	0	1
国道 309 号	1	2	2	1	2
国道 169 号	1	0	0	1	1
県道七色峡線	2	0	1	0	0
その他の県道	1	1	1	2	1
市道	2	7	4	2	6
その他	3	3	1	0	0
物件	366	386	377	411	273
熊野尾鷲道路	2	15	5	10	7
国道 42 号	74	94	96	83	52
国道 311 号	21	17	20	25	18
国道 309 号	18	16	13	13	14
国道 169 号	10	5	5	12	6
県道七色峡線	27	18	13	17	6
その他の県道	32	19	40	36	20
市道	89	70	71	94	65
その他	93	132	114	121	85
計	395	412	398	428	295

紀宝警察署（紀和町のみ）

(単位：件)

区分及び路線別	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
人身	1	2	1	0	1
国道 311 号	0	1	1	0	0
国道 309 号	0	0	0	0	0
国道 169 号	0	0	0	0	0
県道七色峡線	0	0	0	0	0
その他の県道	1	0	0	0	0
市道	0	0	0	0	0
その他	0	1	0	0	1
物件	19	13	17	22	11
国道 311 号	7	5	4	2	3
国道 309 号	0	0	0	0	0
国道 169 号	0	0	0	0	0
県道七色峡線	0	0	0	0	0
その他の県道	1	4	10	12	2
市道	7	3	1	5	4
その他	4	1	2	3	2
計	20	15	18	22	12

### 3 年齢別発生状況

熊野警察署

(単位：件)

区分	年齢	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
人身		29	26	21	17	22
	9 歳以下	0	0	0	0	0
	10 歳代	1	1	2	3	0
	20 歳代	1	1	5	2	1
	30 歳代	9	3	2	2	2
	40 歳代	6	6	1	1	3
	50 歳代	4	3	3	0	6
	60 歳代	3	6	3	4	3
	70 歳代	3	2	5	3	4
	80 歳代	2	4	0	1	3
90 歳代	0	0	0	1	0	
物件		366	386	377	411	273
	9 歳以下	3	1	3	0	0
	10 歳代	11	15	8	7	8
	20 歳代	48	63	53	48	33
	30 歳代	40	52	41	41	31
	40 歳代	47	52	56	47	31
	50 歳代	52	49	74	65	48
	60 歳代	53	58	58	56	40
	70 歳代	61	42	39	86	45
	80 歳代	24	29	24	28	12
	90 歳代	2	2	1	1	1
その他	25	23	20	32	24	
計		395	412	398	428	295

紀宝警察署 (紀和町のみ)

(単位：件)

区分	年齢	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
人身		1	2	1	0	1
	9 歳以下	0	0	0	0	0
	10 歳代	0	0	0	0	0
	20 歳代	0	0	1	0	0
	30 歳代	0	1	0	0	0
	40 歳代	0	0	0	0	0
	50 歳代	1	0	0	0	0
	60 歳代	0	0	0	0	0
	70 歳代	0	0	0	0	1
	80 歳代	0	1	0	0	0
90 歳代	0	0	0	0	0	
物件		19	13	17	22	11
	9 歳以下	0	0	0	0	0
	10 歳代	0	0	0	1	0
	20 歳代	0	0	3	2	1
	30 歳代	2	2	5	3	2
	40 歳代	3	2	2	5	2
	50 歳代	4	4	3	1	1
	60 歳代	3	3	1	3	1
	70 歳代	2	1	1	6	4
	80 歳代	4	0	1	1	0
	90 歳代	1	0	0	0	0
その他	0	1	1	0	0	
計		20	15	18	22	12



#### 4 原因別人身事故発生状況

熊野警察署

(単位：件)

原因	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
前方不注意	2	5	1	4	4
安全速度	0	0	2	0	0
一時不停止	3	1	0	0	1
信号無視	3	1	0	1	2
安全不確認	3	11	7	2	5
動静不注意	15	7	6	7	6
ハンドル・ブレーキ操作不適	1	1	1	0	0
徐行場所違反	0	0	1	0	0
追越し違反	1	0	1	0	0
その他	1	0	2	3	4
合計	29	26	21	17	22

紀宝警察署（紀和町のみ）

(単位：件)

原因	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
前方不注意	0	1	1	0	0
安全速度	1	0	0	0	0
一時不停止	0	0	0	0	0
信号無視	0	0	0	0	0
安全不確認	0	0	0	0	0
動静不注意	0	0	0	0	0
ハンドル・ブレーキ操作不適	0	1	0	0	1
徐行場所違反	0	0	0	0	0
追越し違反	0	0	0	0	0
その他	0	0	0	0	0
合計	1	2	1	0	1

## 5 時間帯別人身事故発生状況

熊野警察署

(単位：件)

区分及び時間帯別	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
人身	29	26	21	17	22
0～ 4 時	1	0	0	2	0
4～ 8 時	3	4	2	0	3
8～12 時	10	10	7	2	3
12～16 時	7	7	7	7	12
16～20 時	7	5	4	4	3
20～24 時	1	0	1	2	1

紀宝警察署（紀和町のみ）

(単位：件)

区分及び時間帯別	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
人身	1	2	1	0	1
0～ 4 時	0	0	0	0	0
4～ 8 時	0	0	0	0	0
8～12 時	0	1	0	0	0
12～16 時	1	1	1	0	1
16～20 時	0	0	0	0	0
20～24 時	0	0	0	0	0

## 6 人身事故者居住地別件数

熊野警察署

(単位：件)

区 分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
熊野市民	14	8	7	5	14
県内者	5	11	8	8	4
県外者	10	7	6	4	4
不詳	0	0	0	0	0
計	29	26	21	17	22

紀宝警察署（紀和町のみ）

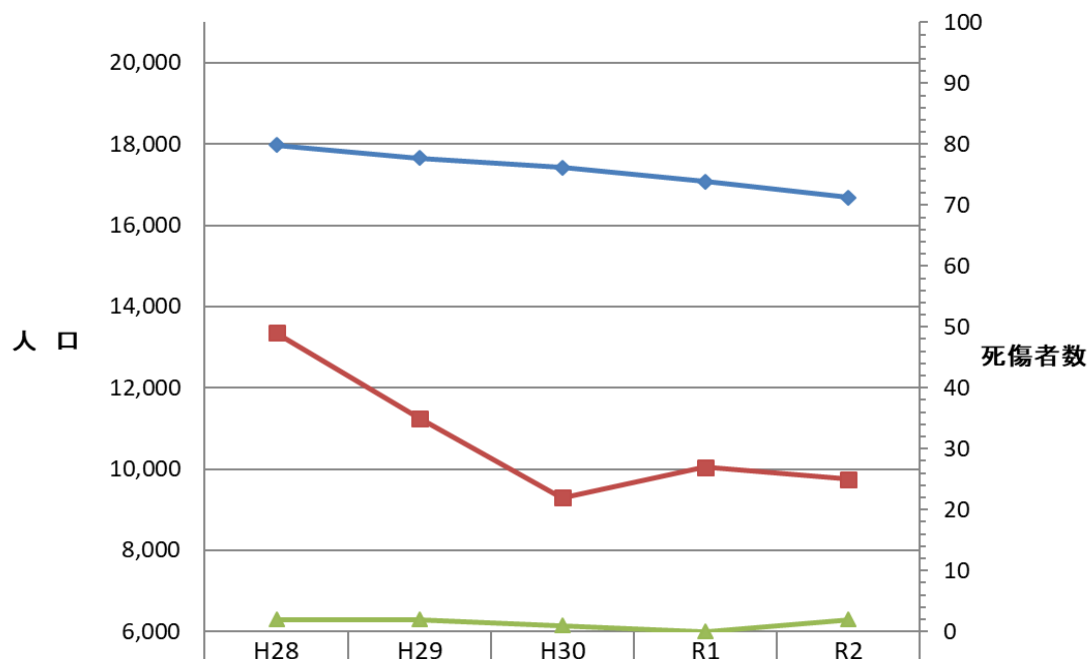
(単位：件)

区 分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
熊野市民	0	0	1	0	1
県内者	0	0	0	0	0
県外者	1	2	0	0	0
不詳	0	0	0	0	0
計	1	2	1	0	1

## 7 総人口と交通事故死傷者数

市民保険課

### 総人口と交通事故死負傷者数



◆ 総人口 (人)	17,973	17,664	17,419	17,076	16,690
■ 死傷者数 (人) 熊野署管内	49	35	22	27	25
▲ 死傷者数 (人) 紀宝署管内(紀和町のみ)	2	2	1	0	2

## 熊野市交通安全計画策定委員会名簿

敬称略

役 職	所 属	職 名	氏 名
委員長	市民保険課	課長	森下 みほ子
委員	総務課	課長補佐	大谷 真一郎
〃	福祉事務所	所長補佐	佐野 恵史
〃	建設課	主幹	小副川 勲
〃	教育委員会	学校教育課指導主事	森倉 睦成
〃	健康・長寿課	課長補佐	横平 修一
関係者	消防本部消防救急課	課長	山本 雅生
〃	国土交通省中部地方整備局 紀勢国道事務所熊野維持出張所	所長	阪井 宣行
〃	三重県熊野建設事務所 保全室保全課	課長	谷口 学
〃	三重県紀南地域活性化局 地域活性化防災室 県民防災課	課長	山内 博之
〃	三重県熊野警察署地域交通課	課長	佐野 太介
〃	三重県紀宝警察署地域交通課	課長	前田 大輝
〃	熊野地区交通安全協会	事務局長代理	中本 真弓

事務局	市民保険課生活安全相談係	係長	小瀬 央子
〃	〃	主任	中山 雅貴



## 第3次熊野市交通安全計画

令和4年（2022）年3月

熊野市交通安全計画策定委員会

事務局

熊野市市民保険課生活安全相談係

〒519-4392 三重県熊野市井戸町796番地

電話 0597-89-4111（内線133）

FAX 0597-85-4149