

第 3 次
熊 野 市 交 通 安 全 計 画

(平成 2 8 年度～平成 3 2 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。

当市の道路交通情勢について、人身事故件数が平成 25 年の 85 件をピークに、平成 27 年には 49 件と大幅に減少しているものの交通事故における高齢者の割合が他の年齢に比べ高くなっています。これから高齢化の更なる進行により、ますます高齢者の関わる事故の増加が懸念されます。また今後、熊野尾鷲道路の延伸（熊野尾鷲道路Ⅱ期）と熊野道路の建設により、交通アクセスの利便性が高まることによって、熊野市を訪れる観光客等の入込み車両の増加が見込まれるなど、この地域における道路交通情勢に大きな影響を与えるものと考えられます。

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 1 次熊野市総合計画（平成 20 年度～平成 29 年度）』を念頭に置きながら、三重県が策定した『第 10 次三重県交通安全計画（平成 28 年度～平成 32 年度）』に基づき、平成 28 年度から平成 32 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と見通し	4
(1) 道路交通事故の現状	4
(2) 道路交通を取り巻く状況の展望と見通し	5
2 本計画における目標	5
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 高齢者及び子どもの安全確保	5
2 歩行者及び自転車の安全確保	6
3 生活道路及び幹線道路における安全確保	6
4 地域ぐるみの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人優先の安全・安心な歩行空間の整備	7
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	7
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	8
(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	9
(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	10
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	10
(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	12
(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	14

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	15
(2)	交通事故被害者支援の充実強化	15
	参考資料 ～熊野市の交通事故発生状況～	16
1	事故の発生状況	17
2	路線別・時間帯別（人身事故のみ）発生状況	18
3	事故発生年齢別・性別状況	19
4	発生原因別状況	20
5	人身事故居住地別件数	20
6	総人口と交通事故死負傷者数	21

計画の基本理念

1 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。

交通事故による被害者数が災害や犯罪など他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、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、交通事故を起さないという意識の下、悲惨な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。

2 人優先の交通安全思想

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。このように「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進します。

3 「人」「交通機関」「交通環境」の三要素

本計画においては、交通社会を構成する「人」、「交通機関」及びそれらが活動する場としての「交通環境」の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、運転する人の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、運転の管理の改善等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、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、人優先の考えの下、人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。

4 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・救急活動の充実、負傷者の治療の充実を図ることが重要であります。

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。

5 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に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 平成28年度から平成32年度

2. 道路交通の安全についての目標

- 交通事故死者数を、平成32年までに0人にする。
- 交通事故死傷者数を、平成32年までに60人以下にする。

3. 道路交通の安全についての対策

- 〈視点〉
- ① 高齢者及び子どもの安全確保
 - ② 歩行者及び自転車の安全確保
 - ③ 生活道路及び幹線道路における安全確保
 - ④ 地域ぐるみの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推進

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す。本計画では、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ます。

そのためには今後とも、交通事故死者ゼロに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と今後の見通し

(1) 道路交通事故の状況

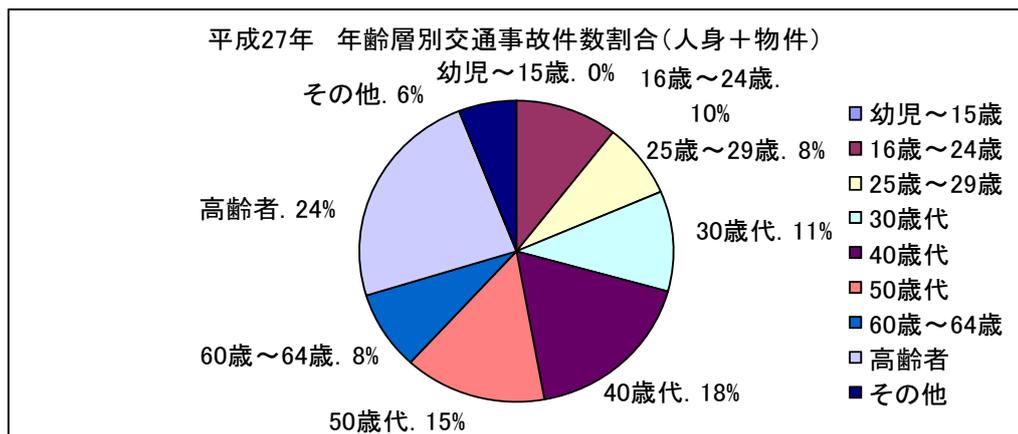
当市の近年の人身事故件数は、平成20年に101件を数えましたが、その後減少傾向に転じ、平成24年、27年には49件となり、平成20年に熊野市交通安全計画を策定以来最少となりました。

交通事故死者数は、平成23年、26年には死者が出ていないものの、平成25年6月以降0人となっておりますが、最終年である平成27年には2人の死者数となりました。

死負傷者数については、平成25年に人身事故件数、死負傷者数ともに最も高くなりましたが、その後は減少傾向となっております。

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
人身事故件数	67件	49件	85件	56件	49件
死者数	0人	2人	2人	0人	2人
死負傷者数	84人	77人	116人	82人	66人

一方、当市の高齢化率は40%を越え「超・超高齢社会」というべき状況の中、交通事故における高齢者（65歳以上）の割合が他の年代に比べ高くなっています。



(2) 道路交通を取り巻く状況の展望及び見通し

今後、熊野尾鷲道路の延伸（熊野尾鷲道路Ⅱ期）や、熊野道路の建設により、交通アクセスの利便性が高まることから、さらなる熊野市を訪れる観光客の入込み車両の増加が見込まれます。

また、高齢化の更なる進行により、高齢者の運転免許保有者の割合が増加するとともに、高齢運転者が加害者となる事故の増加も見込まれます。

これら自動車交通量の増加や高齢者が関わる事故の増加が、この地域の道路交通に大きな影響を与えるものと考えられます。

2 本計画における目標

【数値目標】	交通事故死者数	0人
	交通事故死負傷者数	60人以下

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、今後はさらに、事故そのものの減少や死負傷者の減少にも一層積極的に取り組みます。三重県は死負傷者数について、平成32年までに7,300人以下とすることを目指していますが、その目標数値を県と当市の人口の割合で算出した場合、当市の数値目標は73人となります。しかしながら平成27年の交通事故死負傷者数が66人であることから、すでに算出数値より、大きく下回っています。

今後、熊野尾鷲道路の延伸（熊野尾鷲道路Ⅱ期）と熊野道路の建設により、交通アクセスの利便性が高まることによって、交通量の増加や、高齢者の運転免許保有者の割合が多く見込まれるものの、前期交通安全計画期間中の交通事故発生状況や平成21年からの人口減少と、平成27年の交通事故死負傷者数（66人）を踏まえ、当市においては、平成32年までに交通事故死負傷者数を60人以下とすることを目指します。

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 高齢者及び子どもの安全確保

全国的に交通事故死者数に占める高齢者の割合が極めて高いこと、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。

このため多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細やかな総合的な交通安全対策を推進し、また高齢者が主として歩行や電動カート、自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を講じる必要があります。

特に、今後も高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起さないようにするための対策を強化することが喫緊の課題です。

高齢者の交通安全を図っていくためには、高齢者が交通事故を自らの身近な問題として捉

え、地域において主体的な交通安全活動を行うことが重要です。

また、安心して子どもを生き育てることができる社会を実現するためには、通学路の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。

2 歩行者及び自転車の安全確保

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り、特に高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められます。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路生活道路、幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層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必要があります。

自転車利用者については、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ことから、交通安全教育等の充実を図る必要があります。

加えて、自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要があります。

3 生活道路及び幹線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。

そのためには、地域住民の主体的な参加と取組みが不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となります。

幹線道路における対策については、事故データや地域住民からの指摘等により、集中的に事故危険個所の事故防止対策や交通規制等、総合的な交通安全対策に取り組む必要があります。

4 地域ぐるみの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關心を持ってもらい、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、県、市町それぞれの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人優先の安全・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。

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、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進します。このほか、押ボタン式信号機、横断歩道等の設置要望により、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、速やかに当該個所の道路交通環境など事故発生の要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、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図ります。

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

生活道路において人優先の考えの下、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、事故危険個所など事故の発生割合の大きい区間においては、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、緊急輸送道路及び橋梁の耐震対策を推進します。

また、被害の想定される箇所の把握や点検を行い、優先順位の高いものから対策工事を実施するとともに、国・県の管理する道路及び橋梁にあつては、災害に備えた対策を要望します。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進します。

また、台風、豪雨時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

イ 災害発生時における交通道路の確保及び規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施します。

ウ 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 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・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しようとする気運の醸成・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、道路使用許可条件の履行、占有物件等について指導します。

（イ） 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、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、不法占有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一人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、人優先の交通安全思想の下、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。

また、幼児交通安全クラブの活性化を促進し、その活動の強化を推進します。

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、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、歩行者としての心得、自転車の安全な乗り方や利用の方法、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、自転車の利用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、著しい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、自転車利用者または運転者等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浸透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技能、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

市民一人一人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としては、高齢者及び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正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全な利用の促進等、交通情勢に即した事項を設定します。

また、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定めます。

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 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。

薄暮の時間帯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用品の取付けを促進します。

幼児や児童の保護者に対して、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、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、中学・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します。

ウ 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。

エ 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。

オ 反射材用品の普及促進

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。

カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

「三重県飲酒運転0をめざす基本条例」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。

キ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 薄暮の時間帯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。

(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、防災行政無線等による注意喚起を行い、事故防止に努めます。

(ウ) ゴールデンウィークや盆・正月など市内において交通量の増加が予想される場合、防災行政無線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

交通の安全は、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、地域の実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進めます。

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を努めます。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については更なる充実を図ります。

(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うえ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乗車用のヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用の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・四季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あるが、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器材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。

また、自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、携帯電話の使用は、歩道通行者等に危険を及ぼすため、自転車運転の安全運転についての周知・徹底を図ります。

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、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

交通事故に起因する救助活動の増大並びに事故の種類・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、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けるなど、大きな不幸に見舞われており、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努めます。

(2) 交通事故被害者支援の充実強化

自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金の貸付けや交通遺児育成基金が行う基金制度などを交通事故被害者等に対して、広報します。

参考資料

～熊野市の交通事故発生状況～

(平成23年～平成27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 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
人身	67	49	85	56	49
人対車	6	3	5	4	5
車対車	42	37	64	37	39
車対自転車	5	1	4	2	0
車対二輪	0	5	6	8	3
車両単独	13	3	5	5	2
その他	1	0	1	0	0
物件	476	427	442	407	388
人対車	1	2	5	4	6
車対車	233	218	232	198	190
車対自転車	9	16	12	11	4
車対二輪	10	13	10	12	11
車両単独	221	178	174	162	174
その他	2	0	9	20	3
計	543	476	527	463	388

熊野警察署

(単位：人)

死負傷者	死者	0	2	2	0	2
	負傷者	84	75	114	82	64
計		84	77	116	82	66

2 路線別・時間帯別（人身事故のみ）発生状況

熊野警察署

(単位：件)

区分及び路線別		平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
人身		67	49	85	56	49
	熊野尾鷲道路	—	—	0	1	2
	国道 42 号	36	31	43	32	28
	国道 311 号	7	3	5	4	1
	国道 309 号	0	1	5	1	0
	国道 169 号	2	1	1	0	1
	県道七色峡線	4	2	2	3	2
	その他の県道	8	3	11	4	5
	市道	6	6	14	9	7
	その他	4	2	4	2	3
物件		476	427	442	407	388
	熊野尾鷲道路	—	—	4	11	12
	国道 42 号	134	127	116	96	84
	国道 311 号	31	36	30	17	23
	国道 309 号	19	11	14	17	10
	国道 169 号	18	12	15	7	11
	県道七色峡線	14	10	19	19	14
	その他の県道	46	34	31	27	28
	市道	107	94	104	103	86
	その他	107	103	109	110	120
計		543	476	527	463	437

熊野警察署

区分及び時間帯別		平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
人身		67	49	85	56	49
	0～ 4 時	1	0	1	0	1
	4～ 8 時	10	6	6	5	8
	8～12 時	24	14	22	21	12
	12～16 時	15	17	33	15	13
	16～20 時	13	10	21	11	14
	20～24 時	4	2	2	4	1

3 事故発生年齢別・性別状況

熊野警察署

(単位：件)

区分	年齢	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
人身		67	49	85	56	49
	幼児	0	0	0	0	0
	小学生	0	0	0	0	0
	中学生	0	0	0	0	0
	16歳～24歳	8	3	8	8	7
	25歳～29歳	4	6	4	5	5
	30歳代	7	10	11	5	5
	40歳代	8	7	12	5	5
	50歳代	11	10	17	11	10
	60歳～64歳	8	4	8	6	5
	高齢者	20	6	24	15	12
	その他	1	3	1	1	0
物件		476	427	442	407	388
	幼児	0	0	0	0	0
	小学生	2	2	0	1	0
	中学生	1	2	2	1	0
	16歳～24歳	51	19	49	34	39
	25歳～29歳	32	19	27	34	30
	30歳代	58	41	52	58	42
	40歳代	65	50	68	53	73
	50歳代	63	43	76	58	54
	60歳～64歳	56	27	33	29	32
	高齢者	121	40	106	113	92
	その他	27	184	29	26	26
計		543	476	527	463	437

熊野警察署

性別	区分	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
人身		67	49	85	56	49
	男	46	36	58	42	35
	女	20	12	26	13	14
	不詳	1	1	1	1	0
物件		467	427	442	407	388
	男	306	269	268	268	239
	女	145	123	150	112	123
	不詳	25	35	24	27	26
計		543	476	527	463	437

4 発生原因別状況

熊野警察署

(単位：件)

区分	原因	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
人身		67	49	85	56	49
	前方注視	15	16	15	14	11
	安全速度	7	4	2	2	0
	一時停止	2	1	2	1	1
	信号無視	1	0	1	3	3
	安全確認	19	9	21	14	11
	動静注視	17	15	31	15	21
	ハンドル・ブレーキ	6	3	8	5	1
	徐行	0	0	0	2	0
	追い越し	0	0	1	0	0
その他	0	1	4	0	1	
物件		476	427	442	407	388
	前方注視	87	82	76	45	40
	安全速度	34	9	12	16	34
	一時停止	5	5	2	4	2
	信号無視	6	4	8	9	4
	安全確認	242	203	174	209	152
	動静注視	38	57	62	51	53
	ハンドル・ブレーキ	36	38	63	36	58
	徐行	3	2	0	0	6
	追い越し	4	6	2	1	1
その他	21	21	43	36	38	
計		543	476	527	463	437

5 人身事故者居住地別件数

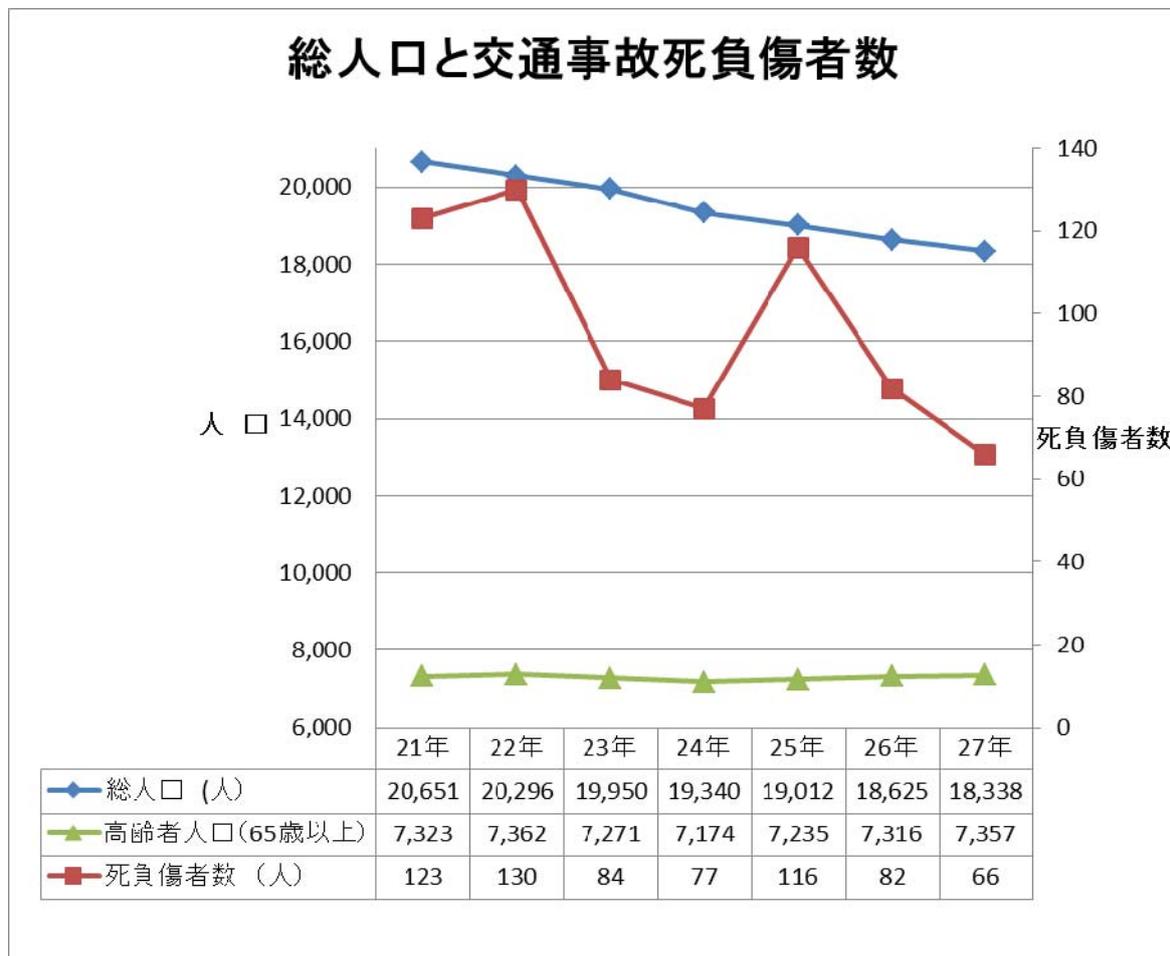
熊野警察署

(単位：件)

区 分	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
熊野市民	34	25	39	24	20
県内者	20	14	31	17	21
県外者	12	9	14	14	8
不詳	1	1	1	1	0
計	67	49	85	56	49

6 総人口と交通事故死負傷者数

市民保険課



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	仲 俊光
委員	総務課	課長補佐	吉田 裕栄
〃	福祉事務所	所長補佐	森下 みほ子
〃	建設課	副参事	仲森 秀之
〃	教育委員会	学校教育課指導主事	下古谷 克典
〃	健康長寿課	課長補佐	吉井 敬幸
関係者	消防本部消防救急課	課長	礪屋 典洋
〃	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	平岩 直樹
〃	三重県熊野建設事務所 保全室保全課	課長	西岡 欣也
〃	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	長井 勇人
〃	三重県熊野警察署交通課	課長	柏木 仁志
〃	熊野地区交通安全協会	事務局長	池上 勝生

事務局	市民保険課生活安全相談係	係長	更家 操
〃	〃	主査	久保 雅

第 3 次熊野市交通安全計画

平成 2 8 (2 0 1 6) 年 1 2 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

〒 5 1 9 - 4 3 9 2 三重県熊野市井戸町 7 9 6 番地

電 話 0 5 9 7 - 8 9 - 4 1 1 1 (内線 1 3 3)

F A X 0 5 9 7 - 8 5 - 4 1 4 9