

# 伊 佐 市 交 通 安 全 計 画

～ 交 通 事 故 の な い 社 会 を 目 指 し て ～

( 平 成 2 8 年 度 ～ 平 成 3 2 年 度 )



伊 佐 市 交 通 安 全 対 策 会 議

## ま え が き

本市の交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、合併前の各市町において昭和46年度以降7次にわたり、合併後には新たに伊佐市交通安全計画を作成し、行政、関係民間団体等が一体となって各般にわたる交通安全計画を強力に実施してきた。

市町村合併前後を含む過去10年間の交通事故発生件数は、平成18年をピークに減少傾向であり、傷者数についても同様に減少傾向で、市、関係機関・団体のみならず市民を挙げた努力がみのりつつあるものと考えられる。

しかしながら、県下でも上位に位置する急速な高齢化の進展や、車社会の進行を考えれば、再び事故件数が増加に転じる可能性もあり、楽観視はできない状況である。

このような状況から、交通事故の防止は、従来にも増して、国、県、市町村及び関係機関・団体、更には、市民一人ひとりが、全力をあ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り、引き続き、人命尊重の理念のもとに、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、諸施策を一層強力に推進していく必要がある。

この交通安全計画は、第10次鹿児島県交通安全計画が策定されたことを受け、現在の交通事故等の状況を踏まえ、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、陸上交通の安全に関し、平成28年度から32年度までの5年間に各関係機関・団体等が講ずべき施策の大綱を定めたものである。

この、交通安全計画に基づき、本市の交通事故の状況・特性や地域の実態に即した交通安全施策を具体的に定め、連携して各施策を強力に推進するものとする。

# 目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通事故のない社会を目指して	3
第2章 道路交通安全についての目標	3
第1節 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	5
第2節 交通安全計画における目標	5
第3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
1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項	6
◎ 最重点	6
高齢者の安全確保	6
◎ 重点	6
(1) 歩行者及び自転車の安全確保	6
(2) 生活道路における安全確保	7
(3) 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚	7
2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項	8
(1) 先端技術の活用推進	8
(2) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	8
(3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	8
第2節 講じようとする施策	8
1 高齢者交通安全対策の充実・強化	8
2 道路交通環境の整備	9
(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	10
ア 通学路等の歩道整備の推進	10
イ 高齢者・障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備	10

(2)	幹線道路における交通安全対策の推進	10
ア	適切に機能分担された道路網の整備	10
イ	改築による道路交通環境の整備	11
(3)	交通安全施設等整備事業の推進	11
ア	歩行者等・自転車対策及び生活道路対策の推進	11
イ	幹線道路対策の推進	12
ウ	道路交通環境整備への住民参加の促進	12
(4)	効果的な交通規制の推進	12
(5)	災害に備えた道路交通環境の整備	12
ア	災害に備えた道路の整備	12
イ	災害発生時における交通規制	12
ウ	災害発生時における情報提供の充実	13
(6)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	13
ア	道路の使用及び占用の適正化等	13
イ	子どもの遊び場等の確保	13
ウ	道路法に基づく通行の禁止又は制限	13
<b>3</b>	<b>交通安全思想の普及徹底</b>	<b>13</b>
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	14
ア	幼児に対する交通安全教育	14
イ	小学生に対する交通安全教育	15
ウ	中学生に対する交通安全教育	15
エ	高校生に対する交通安全教育	15
オ	成人に対する交通安全教育	16
カ	高齢者に対する交通安全教育	16
キ	障がい者に対する交通安全教育	17
(2)	効果的な交通安全教育の推進	17
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	17
ア	交通安全運動の推進	17
イ	自転車の安全利用の推進	18
ウ	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	19
エ	チャイルドシートの正しい使用の徹底	19
オ	反射材用品の普及促進	19

カ	飲酒運転の根絶に向けた対策	19
キ	危険ドラッグ等薬物乱用防止対策の推進	19
ク	農耕車の安全利用の推進	20
ケ	効果的な広報の実施	20
コ	その他の普及啓発活動の推進	20
(4)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	21
(5)	市民の参加・協働の推進	21
<b>4</b>	<b>安全運転の確保</b>	<b>21</b>
(1)	高齢運転者支援の推進	21
(2)	道路交通に関連する情報の充実	21
<b>5</b>	<b>道路交通秩序の維持</b>	<b>22</b>
(1)	交通事故抑止に資する指導取締りの推進	22
(2)	自転車利用者に対する指導取締りの推進	22
(3)	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	22
(4)	暴走行為阻止のための環境整備	22
<b>6</b>	<b>救助・救急活動の充実</b>	<b>23</b>
(1)	救助・救急体制の整備	23
ア	救助体制の整備・拡充	23
イ	多数傷者発生時における救助・救急体制の充実	23
ウ	自動体外式除細動器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促進	23
エ	救急救命士の養成・配置等の促進	23
オ	救助・救急用資機材の整備の促進	24
カ	救急医療ヘリコプター（ドクターヘリ）による 救急業務の推進	24
キ	救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	24
(2)	救急医療体制の整備	24
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	24
<b>7</b>	<b>被害者支援の推進</b>	<b>24</b>
(1)	交通事故相談活動の推進	25
(2)	交通災害共済事業の推進	25

# 計 画 の 基 本 理 念

## 1 交通事故のない社会を目指して

我が国は、本格的な人口減少と超高齢化社会の到来を迎えている。本市も国・県と同様であるが、このような大きな時代変化を乗り越え、真に豊かで活力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の安全と安心を確保していくことが極めて重要である。

その際、交通事故による被害者数は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行くための重要な要素である。

これまでも、その重要性が認識され、様々な対策がとられてきたところであるが、依然として交通事故件数は高い水準で推移しており、更なる対策の実施が必要である。

人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指していく必要がある。

言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが悲惨な交通事故の根絶に向けて、今、新たな一步を踏み出さなければならない。

## 2 人優先の交通安全思想

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の、また、全ての交通について、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。

このような「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ていく必要がある。

## 3 施策推進に当たっての基本的な考え方

本計画においては、このような観点から、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにする。

具体的には、交通社会を構成する人間と交通環境という二つの要素に

ついて、それら相互の関連を考慮しながら、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを市民の理解と協力の下、強力に推進する。

第一に、人間に対する安全対策については、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、安全運転管理者制度等における交通安全教育等の管理の改善を図り、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する。また、交通社会に参加する市民一人ひとり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るものとする。

第二に、交通環境に係る安全対策としては、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を図るものとする。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えのもと、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、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。

特に道路交通においては、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。

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・救急活動の充実等を図るものとする。特に、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一層の被害者支援の充実を図るものとする。

交通事故防止のためには、国、県及び市町村、関係民間団体等が緊密な連携の下に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積極的に促進することが重要であることから、国、県及び市町村の行う交通の安全に関する施策に計画段階から市民の参加できる仕組み作り、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

## 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、障害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。

平成26年度に国が実施した「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）によると、国民の9割近くの人々が、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る。

また、交通情勢がより悪化する方向に向かっていると回答した者の割合は、前回調査時（平成21年度：3割強）より高く、4割弱となっている。このことは、飲酒運転によるひき逃げ死傷事件の発生など、大きな社会問題となる悪質な交通事故が未だ発生していることなどが、このような国民意識につながっているものと推測できる。

今後とも、死者数の一層の減少に取り組むとともに、併せて、交通事故そのものを減少させるため、積極的な取組が必要である。

特に、地方公共団体にあっては、交通安全は地域社会と密接な関係を有することから、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、その果たす役割には大きなものがあり、行政、学校、家庭、職場、団体、企業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求められる。

さらに、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 道路交通の安全についての目標

### 第1節 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

本市における過去5年間の交通事故の発生状況を見るとその特徴は次のとおりである。

(1) 発生件数は、平成23年の110件をピークに年々減少し、平

成 27 年には 77 件となっている。

- (2) 発生件数中の高齢者事故は平成 23 年の 53 件をピークに、減少傾向に転じ、平成 27 年には 38 件となっている。
- (3) 発生件数中の高齢者構成率は、毎年 50% 前後を推移しており、今後、対策を考える必要がある。
- (4) 傷者数は、平成 23 年の 155 名をピークに減少傾向に転じ、平成 27 年には 96 件となっている。
- (5) 死者数は、最大 3 名(平成 25 年)最小 1 名(平成 23・24 年)で毎年 2 名前後を推移し、平均で 2 名となっている。
- (6) 免許保有者数は減少してきているが、免許人口比は漸増しており、同時に高齢者免許人口、同人口比は右肩上がりに増加し、今後この傾向がさらに顕著となると思われる。

【参考 交通事故発生状況・高齢者事故状況、運転免許保有者数・高齢者人口の推移】

#### 1 事故発生状況

年次	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
発生件数	110	94	95	69	77
うち高齢者数	53	47	51	42	38
高齢者構成率	48.2%	50.0%	53.7%	60.9%	49.4%
傷者数	155	114	109	77	96
死者数	1	1	3	2	2
死傷者合計	156	115	112	79	98

(伊佐警察署：交通安全白書による)

#### 2 運転免許保有者数・高齢者人口

年次	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
人口推移	28,915	28,436	27,968	27,459	26,804
免許保有者	19,988	19,812	19,539	19,277	18,918
免許人口比	69.1%	69.7%	69.9%	70.2%	70.6%
高齢者免許人口	5,412	5,528	5,726	5,972	6,098
高齢者免許人口比	27.1%	27.9%	29.3%	31.0%	32.2%

(伊佐警察署：交通安全白書、人口推移は推計人口)

## 2 道路交通事故の見通し

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、さらなる高齢化社会の進行により、死傷者中に占める高齢者比率が高まることが懸念される。さらに、運転免許保有者数に占める高齢者の増加に伴い、高齢運転者が第1当事者となる事故の増加も懸念され、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

### 第2節 交通安全計画における目標

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、中期的には国・県の目標を受けて、本市においてもその実現を図ることとし、本計画の計画期間である平成32年までには、「年間の死者数を0人にする」ことを目指すものとする。

いうまでもなく本計画における最優先の目標は、死者数の減少であるが、今後はさらに、死者数減少をはじめとする交通安全対策を実施するに当たり、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み、平成32年までに、「事故発生件数を62件以下（平成27年の2割減）、死者数を0人とする」ことを目指すものとする。

そのため、本市は、市民の理解と協力のもと、第3章に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。

## 第3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、道路交通事故による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。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、交通情勢の変化等に対応し、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たな対策を推進する。今後、対策を実施していくに当たっては、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。

## 1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項

### ◎ 最重点

#### 高齢者の安全確保

本市は、交通事故による死傷者の中で、高齢者の占める割合が半数以上を占め、また、今後においても本市の高齢化が、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、移動できるような交通社会の形成が必要である。

具体的には、高齢者が主として歩行及び自転車、電動車いす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の構築が求められる。特に、後者については、今後、高齢運転者が増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こ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ある。

また、高齢者が交通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よう都市や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とともに、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て交通安全活動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。

### ◎ 重点

#### (1) 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、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、より一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、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していく必要がある。

また、自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路

において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行区間の確保を進めるとともに、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。また、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から、ルールやマナーに違反する行動が多く、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

## **(2) 生活道路における安全確保**

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題である。このため、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、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策など、交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で推進する必要がある。また、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、市、住民、関係団体等が一体となり交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要がある。

## **(3) 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚**

交通社会に参加するすべての市民が、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再認識する必要がある。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報・啓発活動を一層充実する必要があるが、一方的な情報提供や呼び掛けでは、効果は限定的であることから、市民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ようになることが重要である。

このため、住民が身近な地域や団体において、自ら具体的な目標や方針を設定し、交通安全に関する各種活動に直接かかわるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要である。

## 2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

### (1) 先端技術の活用推進

運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、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や、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムの広報を推進していく。

### (2) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

これまでの総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることはできたが、安全運転義務違反は依然として多く、近年、相対的にその割合は高くなっている。

このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を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ことで、当該交通事故の減少を図っていく。

### (3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

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、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していく必要がある。また、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、市民主体の意識を醸成していく。

## 第2節 講じようとする施策

### 1 高齢者交通安全対策の充実・強化

本市の高齢化率は38.1%（鹿児島県年齢別推計人口調査：平成26年10月1日現在）と高水準である。また、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（交通事故の主な原因を発生させた方の当事者）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、本市においては、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、高齢者交通安全指導者の養成など、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目指す。

また、高齢運転者の交通事故防止対策を推進するにあたり、高齢運転者の運転免許証返納制度は有効な施策であるが、運転免許証を自主返納した者への交通手段の確保が必要不可欠であるため、本市の特性にあった持続性・効率性の高い公共交通体系を構築する。

○ 伊佐市高齢者運転免許証自主返納制度利用者数

年次	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
免許証返納者数	176人	137人	154人

## 2 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、幹線道路の事故多発地点対策等で一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし、国の統計においては、幹線道路における事故が、全死傷事故件数の約半数、全死者数の約3分の2を占めるほか、歩行者・自転車が多く通行する生活道路の死傷者数は諸外国と比較して約2倍～3倍となっている。本市においても、幹線道路における事故が多発している状況である。

このような状況から、引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で、歩行者・自転車に関連する事故が多い生活道路においても安全対策をより一層推進することが必要であり、今後の道路環境の整備を考えるにあたり、地域の実情を踏まえつつ、生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策及び地域や地元住民が、計画の策定や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みをつくるなど、道路交通環境整備における地域や住民の主体性を重視する取組を推進する。

また、少子高齢化が一層進行する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害者等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、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

## (1) 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あ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、依然として十分ではなく、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も深刻である。このため、身近な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る。

### ア 通学路等の歩道整備の推進

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備やガードレールの設置等を積極的に推進する。

### イ 高齢者・障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害者等を含めて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・病院等の周辺を中心に平坦性が確保された歩道等、交通環境のバリアフリー化を推進する。

## (2) 幹線道路における交通安全対策の推進

### ア 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者・自転車・自動車等の異種交通の分離を図る。

(イ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路・区画道路・歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、関係機関等との連携を強化し、ハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備等を総合的に推進する。

### イ 改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保する

ため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

- (ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道等の整備等、道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。
- (イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止を図るため、交差点のコンパクト化、交差点改良等を推進する。
- (ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。
- (エ) 山間部にあっては、車両同士の衝突事故を防止するため、道路の拡幅による離合困難な狭路の解消、カーブの婉曲化、急勾配の改善等を図る。

### **(3) 交通安全施設等整備事業の推進**

特に交通安全を確保する必要がある道路について、平成27年度から32年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定）等に基づき、県公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により計画的かつ重点的に交通安全施設整備事業等を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

#### **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もと、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。また、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推進する。

#### **イ 幹線道路対策の推進**

幹線道路では、交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所など、事故の発生割合の大きい区間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

よる事故原因の検証に基づき、交差点改良等の対策を実施する。

#### 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もとに、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。

### (4) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握して総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

具体的には、幹線道路では、交通流を整序化するための交通規制を、また、生活道路では、通過交通を抑制するための交通規制を実施するほか、歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。

### (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、豪雨、豪雪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る。

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、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する。

また、豪雨・豪雪時等においても、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する。

#### イ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて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制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

#### 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・分析し、インターネット等により提供する。

## (6) 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等

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、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、指導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図る。

また、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、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、市内における良好な生活環境づくり等を図るため、公園等の整備を推進する。

さらに、公私立の小学校、中学校及び高等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。

### ウ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

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行う。

## 3 交通安全思想の普及徹底

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、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。

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う。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ほか、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、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。また、地域

の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組む。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する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。

交通安全教育・普及啓発活動については、国、県及び市町村、県警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携を取りながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。

## (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

幼児に対する交通安全教育は、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捉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、紙芝居や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、教職員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、幼稚園・保育所及び認定こども園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

小学生に対する交通安全教育は、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、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。

#### 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、思いやりを持って、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、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。

#### エ 高校生に対する交通安全教育

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、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を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な健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、学校教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について、さらに理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育を重視した交通安全教育を行う。

#### オ 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、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。

## カ 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、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、老人クラブ、校区コミュニティ、自治会等を対象に「県警さわやか号」による参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

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、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（県医師会・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る。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、販売業者等と連携して、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、シルバーリーダーを対象とした安全運転教育を実施する。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母の会の活動や、高齢者を中心に、子供、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

## キ 障害者に対する交通安全教育

障害者に対しては、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、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。また、手話通訳者等の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の確保等を行う。

## (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し、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

## (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

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、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動として、関係する機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、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正しい着用の徹底、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、飲酒運転の根絶等、交通情勢に即した事項を設定する。

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広く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。

### 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る。

自転車乗用中の交通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」を活用し、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。

特に、自転車の歩道通行時におけるルールやスマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車の危険性等についての周知・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、交通に参加するもの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。

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の取付けを促進する。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進する。

幼児・小学生の保護者等に対して、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・小学生の着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生、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。

#### ウ 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深め、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。

#### エ 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、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所、認定こども園、病院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、正しい着用の徹底を図る。

また、交通安全協会が実施しているレンタル制度について広報に努め、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。

#### 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及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

#### カ 飲酒運転の根絶に向けた対策

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、県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。

また、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を積極的に行い、飲酒に寛容な市民全体の意識の変革を図る。

#### キ 危険ドラッグ等薬物乱用防止対策の推進

危険ドラッグ等薬物乱用防止に関する内容を盛り込んだポスター等に関係機関へ配布するとともに、学校等で薬物乱用防止教室を実施する等、危険ドラッグ等の危険性・有害性に関する普及啓発を図る。

#### ク 農耕車の安全利用の推進

農業用トラクターや耕耘機、運搬車等の農耕車による事故防止を図るために、運転者に対する交通ルールの遵守や安全装置の装着等の指導、関係機関・団体等と連携した事故防止対策の研修会や広報啓発活動などを行い、農耕車の安全利用の推進に努める。

#### ケ 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、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など、実効のあがる広報を次の方針により行う。

(ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、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、若年運転者の無謀運転の防止、飲酒運転の根絶、違法駐車排除等を図る。

(イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、広報誌等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努める。

(ウ) 交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、市が発行する広報誌に交通事故発生状況や各季交通安全運動の重点等を掲載する。

#### コ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢者交通安全マークの普及・活用を図り、他の年齢層に対しては、高齢者の特性の理解促進と、高齢運転者標識（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。

(イ) 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、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図るとともに、早朝、夕暮れ時、夜間は、車両運転者には、「早めのライト点灯」「原則上向きライト点灯」「トンネル内ライト点灯」の3（サン）ライト運動の定着を促す。

(ウ) 市民が、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、市の広報誌等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) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進**

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。

### **(5) 市民の参加・協働の推進**

市民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要であるため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と市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、市民の参加・協働を積極的に進める。

## **4 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。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。

また、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者等の行う運行管理の充実を図るとともに、ドライブレコーダー等機器の普及促進に努め、安全教育の推進、充実を図る。

#### **(1) 高齢運転者支援の推進**

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、市、関係機関等が連携し、運転免許証を自主返納した者に対する商品券、タクシー券等の支援措置の広報を行い、制度の周知を図る。

#### **(2) 道路交通に関連する情報の充実**

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・台風、大雨、地震、火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。

### **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、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おいた交通指導取締りを推進する。

また、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、暴走族対策を強力に推進する。

#### **(1) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進**

事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通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指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りを強化し、根絶に向けた取組を推進する。また、引き続き、児童、高齢者、障害者

の保護の観点に立った指導取締りを推進する。

## (2) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

## (3) 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、取締りを強化するとともに、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。

## (4) 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族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。

## 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、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。

### (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、救助活動の円滑な実施を図る。

#### イ 多数傷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、連絡体制の整備及び救護訓練の実施等、救助・救急体制の充

実を図る。

ウ 自動体外式除細動器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促進

現場におけるバイスタンダー（救急現場に居合わせた人）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、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、消防機関等が行う講習会など、普及啓発活動を促進する。

加えて、学校においては、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに、各種講習会の開催により教員の指導力の向上を図る。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、消防機関において救急救命士の計画的な養成を図るとともに、講習及び実習の充実を推進する。

オ 救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を促進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を促進する。

カ 救急医療用ヘリコプター（ドクターヘリ）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、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。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技能等の向上を図るため、教育訓練を積極的に推進する。

## (2) 救急医療体制の整備

救急医療体制の充実を図るために、初期及び第二次救急医療機関と第三次救急医療機関との緊密な連携体制を維持し、医療機関・救急搬送機関等の連携・協力関係の確保に努める。

また、市内医療機関で対応が困難な場合は人吉市、水俣市の医療機関との広域連携による医療体制の強化を図る。

### **(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、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・協力関係の確保を図るとともに、傷病者の状況に応じた適切な搬送及び受入体制の整備に努める。

## **7 被害者支援の推進**

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、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。

### **(1) 交通事故相談活動の推進**

県の交通事故相談所等を活用し、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、広報誌等の活用により交通事故相談活動の周知徹底を図る。

### **(2) 交通災害共済事業の推進**

交通事故被害者救済のため、効果的な広報等を通じて制度の普及に努め、加入促進を図る。