

竜王町交通安全計画

令和4年度～令和8年度

竜 王 町

目 次

第1	計画の基本理念等	1
第2	竜王町における交通事故の発生状況と今後の交通安全対策	2～
第3	交通安全推進のための具体的施策	4～

ま え が き

交通事故のない安全でやすらぎのある明るい町を築くことは、住民全ての願いです。

この願いを実現するためには、住民一人ひとりが何よりも人命の尊さと交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を認識することと交通事故の未然防止、死傷者の根絶を目指し、地域の実情に応じた交通安全施策を講じていくことが必要です。

交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、交通安全対策基本法（昭和45年6月）が制定され、これに基づき竜王町交通安全計画を作成し、各種の交通安全対策を推進するとともに「竜王町交通安全に関する条例」（昭和42年12月）を制定し、竜王町交通安全対策協議会を推進母体として地域総ぐるみによる交通安全の推進を図ってきました。

また、本町では、あらゆる面における「安全で安心なまちづくり」を標榜しており、平成10年3月に「竜王町安全なまちづくり条例」を制定し、これの具体的実践として「環境安全フェア」を実施するとともに翌年には竜王町地域安全推進協議会を設立し、関係機関・団体等と連携・協働する中で地域安全の推進を図ってきました。交通安全、防犯、防災等の総合的な地域安全活動のより一層の推進のため、本町の交通安全対策協議会ならびに地域安全推進協議会両組織を地域安全推進協議会として平成18年4月に組織統合し、町民の安全意識の高揚を図り、安全で安心なまちづくりを推進しています。

竜王町交通安全計画においては、何よりも人命尊重を基本理念とし、交通安全計画を基盤に高齢化社会の進展や町民生活の多様化など道路交通を取り巻く状況の変化を踏まえ、令和4年度から令和8年度までの5年間の取組みについて計画し、本町内における交通事故の減少と死亡事故ゼロの町を目指します。

第1 計画の基本理念等

1 計画の基本理念

人命尊重を基本理念として、交通安全思想の啓発、効果的な交通安全対策の充実を図り、悲惨な交通事故を防止し、交通事故による死者のない交通死亡事故ゼロの町を目指します。

2 計画期間

令和4年度から令和8年度までの5年間とします。

3 計画の考え方

究極的には交通事故による死者の根絶を目指し、交通事故の実情に応じた交通安全施策を講じるため、交通社会における人間、車両および交通環境の要素を基軸に今日までの成果と教訓を踏まえ、適切かつ効果的な施策を総合的に作成し、町民の理解と協働のもと実施していきます。

第1に、交通社会に参加する町民一人ひとりの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なことから、関係機関や各種団体の協力を得て、春・秋の全国交通安全運動等の交通安全運動期間中や本町が設定している毎月1日、15日の交通安全日をはじめ、様々な場面で交通安全に関する教育、啓発活動を充実し、全町挙げて交通事故の抑止と死亡事故の撲滅を目指します。

第2に、交通環境の整備に当たっては、地域住民の生活と車社会との調和を目指し、環境にも配慮した総合的な視点に立った道路交通網の整備や道路・交差点の改良、通学路を中心とした歩道・自転車道などの点検・整備を継続的にすすめ、効果的な安全対策を実施します。

交通需要や交通の快適性が交通の安全に大きく関連することから、沿道の土地利用、道路利用のあり方についても視野に入れ、また地震等に対する防災の観点にも適切に配慮していきます。

交通安全に関する施策は多方面にわたっていますが、総合的かつ効果的な実施に努め、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化にも弾力的に対応していきます。

交通事故防止のためには、何よりも町民の主体的な交通安全活動が大切であり、自治会、竜王町地域安全推進協議会等と連携しながら町民参加・協働型の交通安全活動を推し進めます。

第2 竜王町における交通事故の発生状況と今後の交通安全対策

1 交通事故の現状

平成29年から令和3年までの5年間での、本町の道路交通事故の発生状況は以下の通りです。

年／項目	事故発生件数	死者数	負傷者数
令和3年	37	0	47
令和2年	42	2	45
令和元年	50	1	63
平成30年	60	0	78
平成29年	71	1	85

事故発生件数では、平成29年をピークとして約2分の1になりました。

死者数については、平成29年、令和元年、令和2年においては発生していますが、平成30年、令和3年には0人となっています。

負傷者数でも、平成29年をピークとして約2分の1になりました。

目標である「交通事故ゼロ」をめざし、これまで以上にきめ細やかな交通安全対策を推進する必要があります。

2 交通事故や交通死亡事故の発生状況

- ① 交差点事故が全事故に占める割合で最も多く約3割となっている。
- ② 第1当事者の年齢別では70歳代が最も多く、次いで20歳代および50歳代である。
- ③ 前方不注視、静動不注視、安全不確認などが発生要因の多くを占めており、安全不確認、静動不注視による事故が比較的高齢者に多い。
- ④ 発生時間帯では、早朝の6時から10時、次いで夕方の4時から6時において発生している。
- ⑤ 第一当事者の居住地で見ると発生件数の約6割が町外である。
- ⑥ 交通事故の多くが県道、国道において発生している。

上記のことなどが特徴としてあげられます。また、本町は交通の要衝としての地理的条件から通過交通が多く、朝夕の通勤時間帯において交通事故が多発しています。

運転者、歩行者とも少しの余裕と確実な安全確認で事故を防止することができたと考えられます。

運転免許保有者数、車両保有台数、走行距離数とも増加の一途を辿り、高齢化の進展、道路交通の質的量的変化に対応する対策が求められています。

3 竜王町交通安全計画における目標

【数値目標】

- 1 年間の交通事故死者数 0人を目指します。
- 2 年間交通事故件数 40件以下を目指します。
〔第6次竜王町総合計画に示されているR7年目標〕

4 今後の交通安全対策の方向

(1) 高齢者の交通安全対策の推進

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を理解できるよう道路およ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・交通ルール等の知識を取得されることなどを目的に竜王町地域安全推進協議会による普及啓発活動の推進など交通安全意識の高揚を図ります。

また、バリアフリー化をはじめとする歩行空間の整備推進を図るとともに、高齢者が安心して利用できる道路環境の構築に努めます。

(2) シートベルトおよびチャイルドシート着用の徹底

自動車乗車中の死者数の約7割がシートベルト非着用またチャイルドシートの使用率は5割に満たないことからシートベルトおよびチャイルドシートの着用効果および正しい着用方法について、あらゆる機会、媒体を通じて、関係機関・団体等と連携しながらこの普及啓発を図ります。

(3) 道路交通環境の整備

交通の安全は地域に根ざした課題であり、安全確保のための道路網の整備は必要不可欠です。沿道の地域の人々のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、安全で円滑な道路交通環境の整備を推進します。併せて「環境にやさしい道づくり」に努めます。

また、コミュニティバス等による子どもや高齢者等の生活の利便性の確保を図り、公共交通機関の利用促進による道路交通の円滑化に努めます。

(4) 交通安全教育の推進

町民一人ひとりが交通安全意識を高め正しい交通マナーの実践に努め、交通社会の一員としての責任を果たすため、本計画の基本理念である人命尊重を第一に、家庭・学校・地域・職場等の領域別に幼児から成人に至までの段階的かつ体系的な竜王町交通指導員や竜王町地域安全推進協議会による交通安全教育、啓発の推進を図ります。

第3 交通安全推進のための具体的施策

1 高齢者の交通安全対策の推進

高齢化の進展に伴い65歳以上の運転免許保有者数が増加してきている一方で、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響への認識と理解を深めることが重要であることから次のことを推進します。

- ① 竜王町地域安全推進協議会を中心とした高齢者における指導的役割を果たす人材の育成を図ります。
- ② 高齢者の事故実態に応じた具体的指導を行うとともに、反射材の活用等交通安全用品の普及推進を図ります。
- ③ 高齢者相互による交通安全意識の高揚を図るため、地域、家庭における自主的活動に対する支援を行います。

2 道路交通環境の整備

社会経済活動をはじめとする社会資本、日常生活に欠くことのできない基本施設としての道路は、その役割が、この間の世界的な環境への意識の高まりのなかで道路と自然環境・生活環境との調和が重視され、良好な環境の形成が道路の重要な役割となってきたことから単に改良整備のみによることなく、総合的な安全対策の視点と道路をとりまく環境への視点ももち合せた整備が必要であることから次のことを推進します。

- ① 道路の新設による交通安全対策については、適切に機能分担された道路網の整備を図り自動車、歩行者等の異種交通を分離させるため自動車・歩行者専用道路等の整備を進めます。
- ② 道路の改築による交通安全対策については、道路利用者の安全と生活環境の改善を図るため、既存道路の拡幅や歩道設置など積極的に推進するとともに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ります。
- ③ 道路の新築や改築と併せ路側帯、中央線、防護柵等の交通安全施設の設置や夜間の交通事故防止策を講じるとともに、道路照明灯、道路反射鏡等については地域の実情に応じた整備・点検・管理を行います。
- ④ 歩行者および自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、バリアフリー化をはじめとする歩行空間の整備に努めます。
- ⑤ 児童・生徒の通行の安全を確保するため通学路の整備を図ります。
- ⑥ 道路占用工事等による道路通行支障を安全かつ最小限にし、本来の道路機能を果たすべく道路管理者をはじめとする関係機関等との連携を図ります。
- ⑦ 地域住民、道路利用者、道路管理者、交通安全関係者等の主体的な参加による道路施設、交通安全施設の点検活動を定期的に行うなど安全対策の日常化に努めます。

3 交通安全教育の推進

交通安全の推進は、交通社会に参加する人々の交通安全意識の高揚によるものであり、幼児から成人に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育および高齢者、身体障害者等に対する適切な交通安全教育が必要であることから、次のことを推進します。

- ① 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守り、交通マナーを実践し、日常生活において安全に行動できる習慣を身につけることを基本に、幼稚園・保育園で行われる交通安全教育の支援を行うとともに、家庭や地域、関係機関・団体との連携・協力を図りながら、あらゆる機会を捉えて教育、啓発活動を行います。

また、継続的に活動しているカンガルークラブ（幼児・保護者交通安全クラブ）の活動支援を行います。

- ② 児童・生徒に対する交通安全教育は、安全な歩行、自転車の安全な利用と人命尊重の理念に立ち、自己の安全と思いやりをもって他の人々の安全にも配慮できるよう学校教育活動をはじめ家庭や地域、関係機関・団体との連携・協力を図りながら教育、啓発活動を行います。

また、自転車利用する通学児童・生徒のヘルメット着用の促進と安全な通学のための声かけ運動を本町交通指導員や街頭立番を行う地域住民の協力を得て進めるとともに広報車による呼びかけなどのほか関係者の協力を得て通学自転車の安全点検を定期的に行います。

- ③ 高校生に対する交通安全教育は、自転車の利用者としての安全な行動と特に自動二輪車の運転免許が取得できる年齢となることや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、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将来の運転者として社会的責任をもって行動できるよう学校教育活動をはじめ家庭や地域、関係機関・団体との連携・協力を図りながら教育、啓発活動を行います。

- ④ 成人に対する交通安全教育は、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけることを基本に、地域、事業所との連携を図りながら交通安全教育の機会提供に努めます。地域にあっては自治会、本町地域安全推進協議会等の活動を通じて、住民の交通安全意識の高揚を図るとともに自治会等の自主的な教育、啓発活動の支援を行います。事業所にあっては、安全運転管理者を通じて教育、啓発に努めます。

- ⑤ 高齢者に対する交通安全教育は、特に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を理解することが大切であり、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施や交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を対象に家庭訪問による教育・啓発活動に関係機関・団体また福祉関係者等と連携して行います。

- ⑥ 身体障害者に対する交通安全教育は、地域における福祉活動の場を利用するなどして、教育機会の提供に努めます。

- ⑦ 外国人に対する交通安全教育は、外国人を雇用する使用者、安全運転管理者等と連携を図りながら効果的な教育の推進に努めます。
- ⑧ シートベルト、チャイルドシートの着用効果および正しい着用方法についての理解を求め、これらの着用の推進と無謀運転の防止、飲酒運転の追放を図るため、全国交通安全運動、交通安全県民運動や毎月の交通安全日等において効果的な啓発活動を行います。
- ⑨ 運転中の携帯電話等の利用による交通事故の防止と運転マナーの向上のための啓発活動を行います。