



# 第11次奄美市交通安全計画

～交通事故のない安全で安心して暮らせる奄美市を目指して～

(令和3年度～7年度)



上方地区安全安心見守り隊

奄美市交通安全対策会議

はじめに  
～交通事故のない社会の実現を目指して～

今日の車社会や高齢化社会が進行する中、本市では総合計画において「自然に囲まれた快適な暮らしのまちづくり」を掲げ、平成 28 年度には第 10 次となる奄美市交通安全計画を策定し、関係機関・団体と地域が一体になって、交通安全対策を実施してまいりました。

様々な対策の結果、本市の交通事故件数は、合併後の平成 18 年以降、年々減少傾向となっております。

しかしながら、依然として交通事故が無くなることはなく、交通事故防止は、官民一体となって取り組むべき緊急的かつ重要な課題であり、人命尊重の理念のもと、引き続き総合的、長期的な視野に立った施策の展開が必要です。

このため、本市では、国・県の交通安全計画に基づき、交通事故のない社会を目指して、関係機関の協力のもと、令和3年度から令和7年度までの第 11 次奄美市交通安全計画を策定いたしました。

この計画では、「交通事故死者数年間0人」「重傷者数 10 人以下」を目標として、「高齢者の安全確保」と「子どもの安全確保」を最重点事項に、「講じようとする7つの施策」を掲げています。

この計画の推進にあたっては、市民お一人おひとりの交通安全に対する意識改革が必要不可欠であり、交通ルールを守ること、思いやりの心を持つことなど大変重要なことだと考えております。市民の皆様には、なお一層のご協力をお願い申し上げます。

結びに、本計画の策定にあたり、貴重なご意見ご協力をいただきました交通安全対策会議委員の皆様、また、パブリックコメントにご協力いただいた市民の皆様にご心からお礼申し上げます。

令和4年3月

奄美市長 安田壮平

## 目 次

I	計画の基本的事項	1
1	計画策定の背景	1
	(1) 経緯	1
	(2) 現状	1
	(3) 計画の必要性	1
2	計画の位置付け	2
3	計画期間	2
4	計画の基本理念	2
5	第10次交通安全計画の成果	2
II	施策の展開	3
	第1章 交通事故のない社会を目指して	4
	1 計画の推進	4
	2 人優先の交通安全思想	4
	3 交通社会を構成する三要素	4
	第2章 道路交通の安全についての目標	5
	第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し	5
	1 本市の道路交通事故の特徴と課題	5
	(1) 第10次期間中の事故の発生状況	5
	(2) 死亡事故の特徴	6
	(3) 高齢者が第1当事者となった事故	7
	(4) 高齢者免許人口の推移	8
	(5) 子どもの事故	9
	(6) 飲酒運転による交通事故	9
	(7) 自転車の事故	10
	2 道路交通事故の見通し	11
	第2節 交通安全計画における目標	11
	第3章 道路交通の安全についての対策	12
	第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	12
	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	12
	◎最重点1 高齢者の安全確保	12
	◎最重点2 子どもの安全確保	13

○重点1	歩行者及び自転車利用者の安全確保と遵法意識の向上	13
○重点2	生活道路における安全確保	13
○重点3	市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚	14
第2節	講じようとする7つの施策	15
施策1	交通安全思想の普及徹底	15
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	15
(2)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	17
(3)	交通安全に関する団体との連携	20
(4)	市民の交通安全活動への参加・協働の推進	21
施策2	安全運転の確保	22
(1)	運転者に対する再教育等の充実	22
(2)	高齢運転者対策の充実	22
(3)	交通労働災害の防止等	22
施策3	道路交通環境の整備	23
(1)	生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の創出	23
(2)	幹線道路における交通安全対策	24
(3)	交通安全施設等の整備	24
(4)	歩行者空間のユニバーサルデザイン化	25
(5)	効果的な交通規制	25
(6)	自転車利用環境の総合的整備	26
(7)	災害に備えた道路交通環境の整備	26
(8)	駐車対策の推進	26
(9)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	26
施策4	車両の安全性の確保	28
(1)	自動車の検査の充実	28
(2)	自動車点検整備の促進	28
(3)	自転車の安全性の確保	28
施策5	道路交通秩序の維持	28
施策6	救助・救急活動の充実	29
(1)	救助・救急体制の整備	29
(2)	救急関係機関の協力関係の確保等	30
施策7	被害者支援の充実と推進	31
(1)	相談支援や損害賠償の請求についての援助	31
(2)	交通事故被害者支援の充実強化	31
資料集		32

# I 計画の基本的事項

第 11 次奄美市交通安全計画の基本的事項は、次のとおりとします。

## 1 計画策定の背景

### (1) 経緯

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、昭和 46 年度以降 10 次にわたる交通安全計画を策定し、これまで、関係機関・団体等が一体となって各般にわたる交通安全対策を強力に実施してきました。

### (2) 現状

様々な対策が講じられてきた結果、市町村合併後の奄美市の道路交通事故の件数は、平成 18 年の 229 件から年々減少し、令和 2 年には 39 件となり、奄美市へ合併以降最小となり、発生件数、死傷者数ともに減少傾向となっています。

しかし、依然として交通事故がなくなることはなく、死者数は隔年ごとに増減を繰り返しています。

また、死者数のうち高齢者が占める割合が 8 割を超え、高齢者が第 1 当事者となる交通事故においては、2～3 割の高い水準で推移しており、全国では未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故も依然として発生していることから、今後の高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、当面の「車社会」及び「高齢社会」の更なる進行を考えれば、極めて厳しい状況にあり、継続した対策の実施が必要となっています。

### (3) 計画の必要性

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、市町村及び関係民間団体、さらには、市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り、引き続き、人命尊重の理念の下に、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ります。

## 2 計画の位置付け

この交通安全計画は、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、奄美市において講ずべき施策の大綱を定めたものです。

## 3 計画期間

令和3年度から7年度までの5年間とします。

## 4 計画の基本理念

「人命尊重の交通安全思想に基づく交通事故のない社会の実現」

## 5 第10次交通安全計画の成果

第10次交通安全計画（平成28年度～令和2年度）では、道路交通において、「死傷者数を年間80人以下とする」という目標を掲げ、交通安全対策を講じてきました。

その結果、平成28年は92人であった死傷者数が、平成29年には64人、平成30年は68人、令和元年は66人、令和2年には48人となり、4年連続で目標を達成しました。



目標値    8次:死傷者数 250人以下    9次:死傷者数 150人以下    10次:死傷者数 80人以下



## II 施策の展開

### 1 道路交通事故のない社会を目指して(基本的考え方)

- 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。
- 死者数の一層の減少に取り組むとともに、命に関わり優先度が高い重傷者の減少に取り組めます。



### 2 道路交通の安全についての目標

令和7年までに

- 交通事故死者数(24時間以内)を年間0人とします。
- 交通事故重傷者数を年間10人以下とします。



### 3 道路交通の安全についての対策

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
  - 1 高齢者の安全確保
  - 2 子どもの安全確保
- 重点
  - 1 歩行者及び自転車利用者の安全確保と遵法意識の向上
  - 2 生活道路における安全確保
  - 3 市民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚



### 4 講じようとする7つの施策

- ① 交通安全思想の普及徹底
- ② 安全運転の確保
- ③ 道路交通環境の整備
- 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

## 第1章 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社会の到来を迎えています。本市も国と同様ですが、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す。

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す。

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すが、依然として交通事故により尊い命が失われており、更なる対策の実施が必要です。

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きます。

### 1 計画の推進

交通事故のない社会を実現するため、奄美市交通安全対策会議を中心として、国の関係行政機関、県及び関係機関・団体は、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します。

### 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安全を確保し、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ります。

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きます。

### 3 交通社会を構成する三要素

本計画においては、道路交通の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じるべき施策を明らかにします。

具体的には、「交通社会を構成する人間」、「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、それら相互の関連を考慮しながら、市民の理解と協力のもと、強力に推進します。



## 第2章 道路交通の安全についての目標

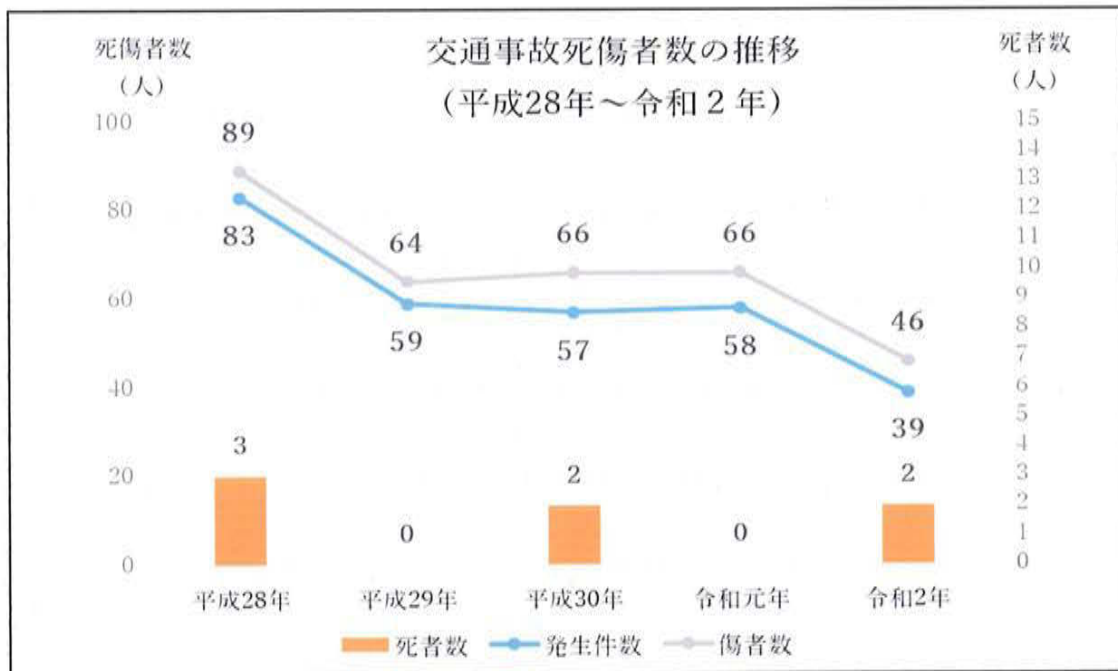
### 第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し

#### 1 本市の道路交通事故の特徴と課題

##### (1) 第10次期間中の事故の発生状況

過去5年間の本市における交通事故の発生状況は次のとおりです。

- ア 発生件数は、平成28年の83件をピークに減少傾向です。
- イ 傷者数は、平成28年の89件をピークに減少傾向です。
- ウ 死者数は、最大3人(平成28年)、最小0人(平成29年、令和元年)で、平均で1.4人となっています。



【参考】(県警本部「市町村別交通事故実態」による)

#### 事故発生状況

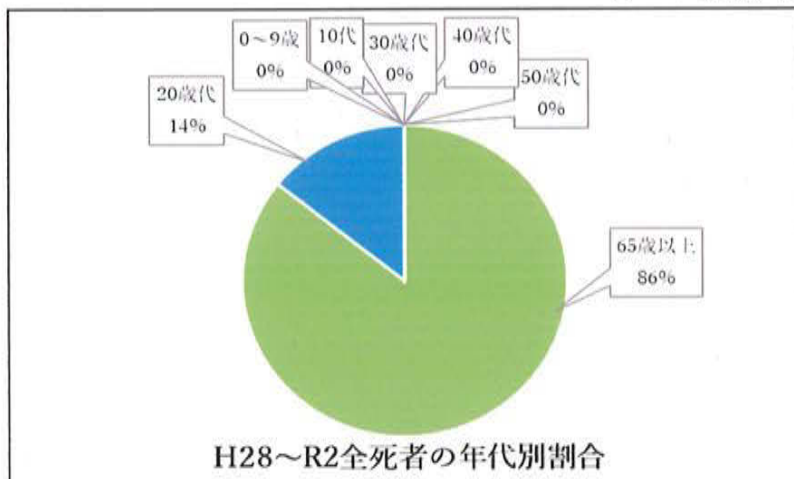
年次	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数 (件)	83	59	57	58	39
傷者数 (人)	89	64	66	66	46
傷者のうち 重傷者数 (人)	27	16	16	16	11
死者数 (人)	3	0	2	0	2
死傷者合計	92	64	68	66	48

## (2) 死亡事故の特徴

### ア 全死者の8割以上が高齢者

この5年間に、本市で死亡事故が発生した平成28年、平成30年、令和2年の死者7人のうち、交通事故死者に占める65歳以上の高齢者の割合は、8割を超えています。

(データ提供) 鹿児島県警本部

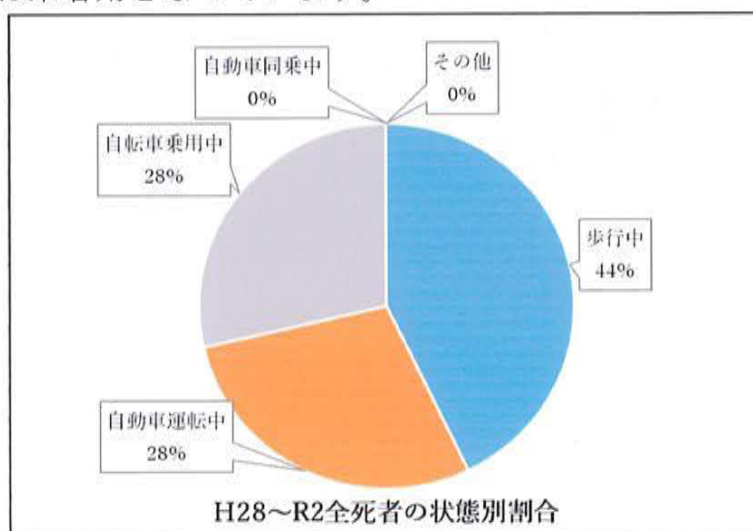


H28～R2 全死者7名の年代別

状態	0～10歳代	20歳代	30～50歳代	65歳以上
死者数	0人	1人	0人	6人

### イ 歩行中の死者が多い

状態別で見ると、歩行中の死者が最も多く、中でも、高齢者の割合が高くなっています。また、歩行中死者の昼夜別では、夜間、早朝の割合が高く、夜光反射材は未着用となっています。



H28～R2 全死者7名の状態別

状態	歩行中	自動車運転中	自転車乗用中
死者数	3人	2人	2人

【参考】（県警本部「市町村別交通事故実態」による）

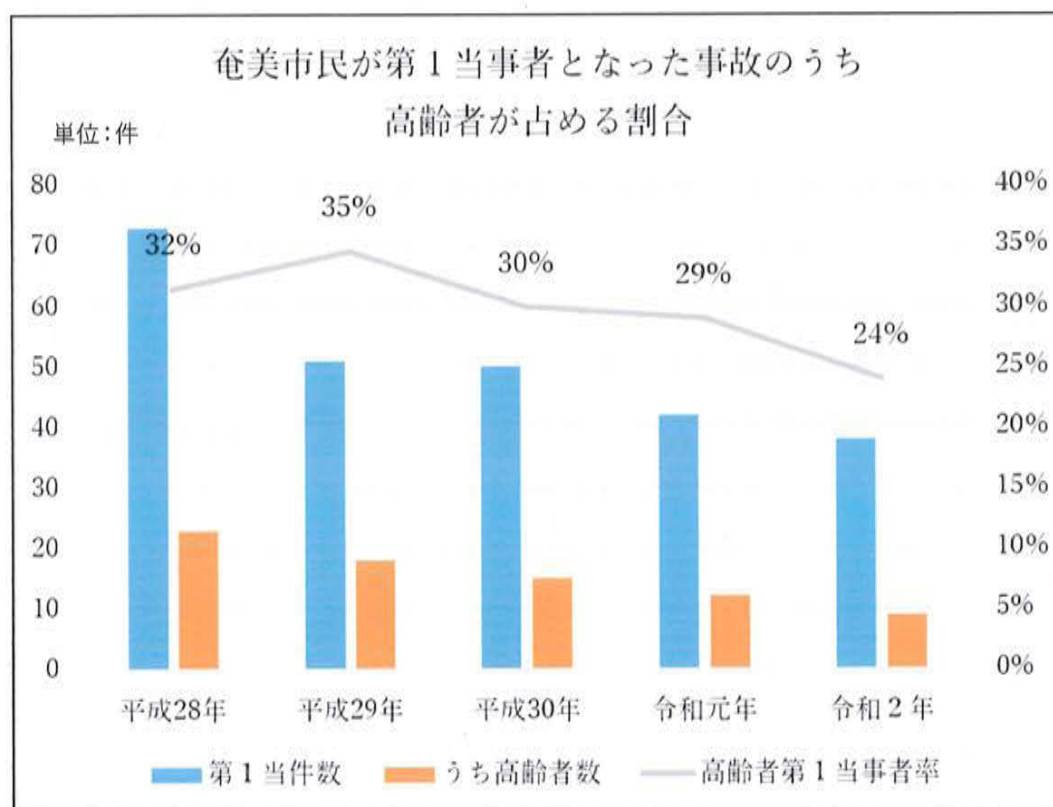
### 高齢死傷者数

年次	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
高齢傷者数(人)	28	28	23	21	16
高齢死者数(人)	3	0	2	0	1
高齢死傷者合計(人)	31	28	25	21	17
死者中高齢者比率	100%	0%	100%	0%	50%
死傷者中高齢者比率	33.7%	43.8%	36.8%	31.8%	35.4%

### (3) 高齢者が第1当事者となった事故

奄美市民が第1当事者となった事故のうち高齢者が占める割合は、平成29年をピークに減少していますが、3割程度の高い水準で推移しています。

（データ提供）鹿児島県警本部



第1当事者とは・・・交通事故の当事者間に過失（違反）の軽重差がある場合、重い方の当事者をいいます。

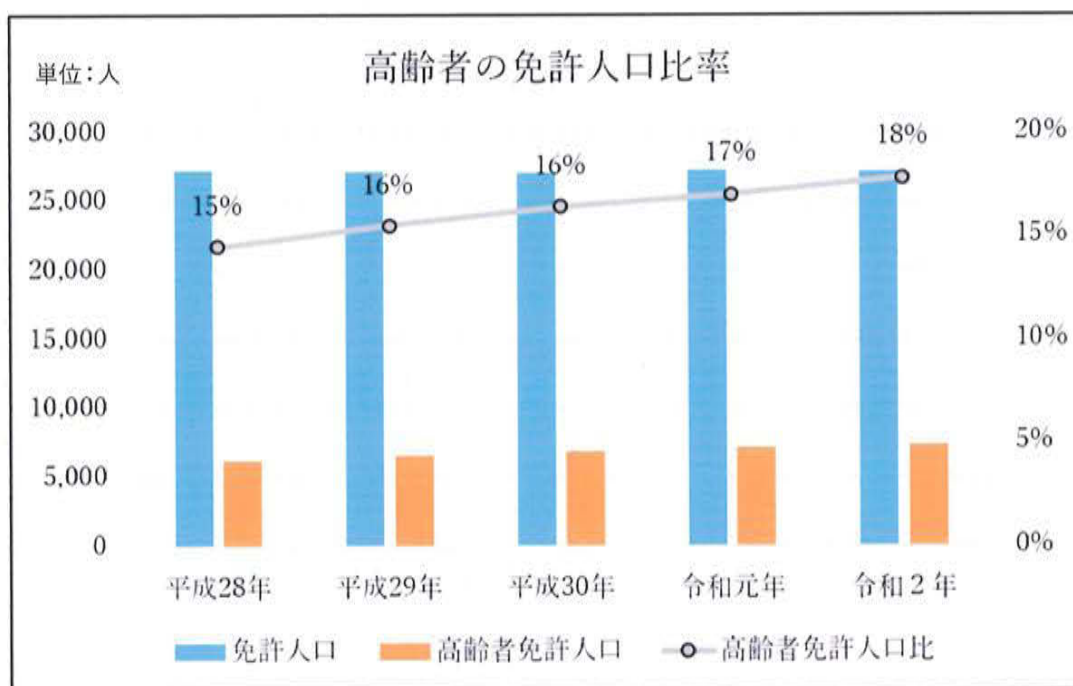
### 奄美市民が第1当事者となった事故のうち高齢者が占める割合

年次	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
第1当件数(件)	73	51	50	42	38
うち高齢者数(人)	23	18	15	12	9
高齢者第1当事者率	31.5%	35.3%	30.0%	28.6%	23.7%

#### (4) 高齢者免許人口の推移

高齢者免許人口は、平成28年から右肩上がりに増加し、この5年間で約1,000人増加しています。免許人口に占める高齢者免許人口比率も年々増加しています。

(データ提供) 鹿児島県警本部



【参考】(県警本部「市町村別交通事故実態」による)

#### 運転免許保有者数・高齢者(65歳以上)免許人口

年次	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
人口推移(人)	43,156	42,235	41,693	41,744	41,097
免許人口(人)	27,241	27,129	27,049	27,256	27,137
免許人口比	63.1%	64.2%	64.9%	65.3%	66.0%
高齢者免許人口(人)	6,253	6,539	6,842	7,108	7,307
高齢者免許人口比	14.5%	15.5%	16.4%	17.0%	17.8%

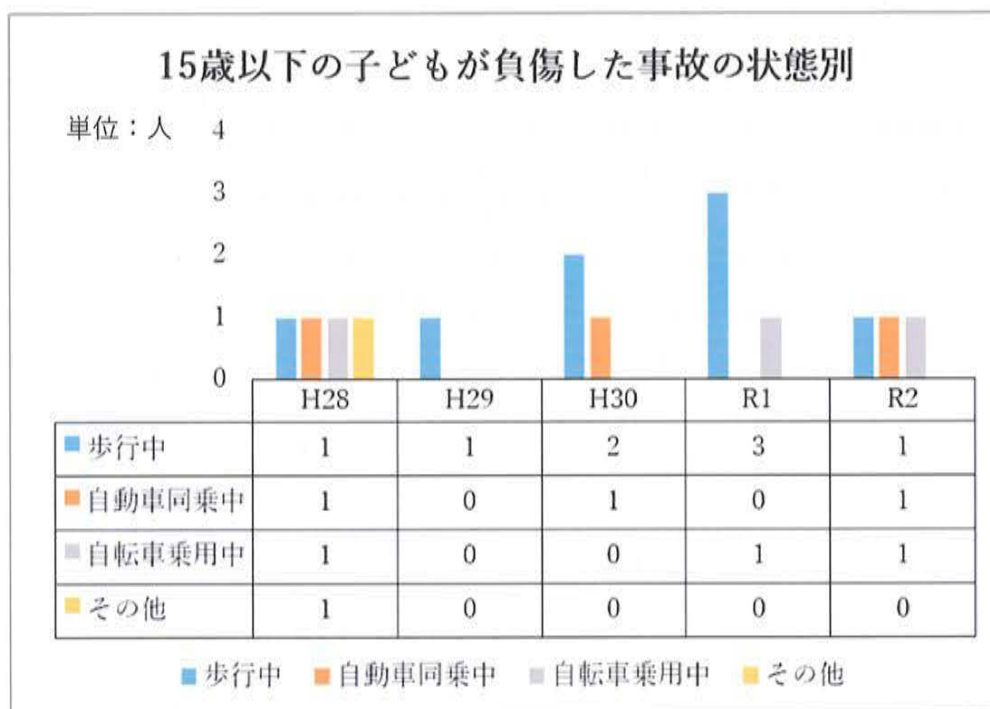
(人口は、毎年10月1日現在の推計人口)(免許人口は、毎年12月末現在)



**(5) 子どもの事故 (子ども：15歳以下)**

ア 本市では、平成21年以降子どもの死亡事故は発生していないものの、軽微な交通事故は発生しており、第10次期間中には、道路横断中の小学生が車にはねられ一時重体になる重大な事故も発生しています。

イ 過去5年間の子どもの負傷した事故のうち、半数以上が歩行中の事故です。



(データ提供) 鹿児島県警本部

**15歳以下の子どもの事故負傷者数のうち児童生徒の負傷者数**

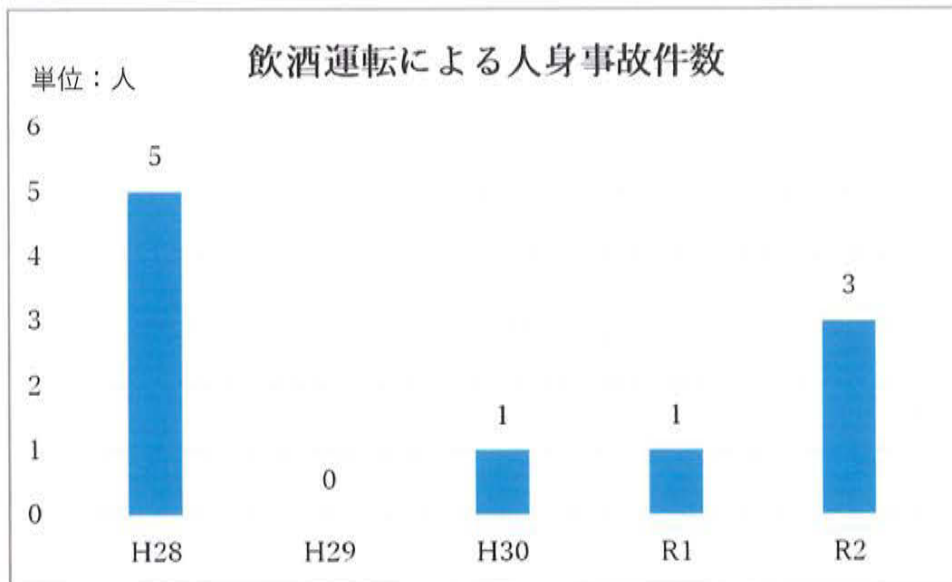
年次	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
子どもの傷者(人)	4	1	3	4	3
うち児童生徒(人)	1	0	1	3	2

**(6) 飲酒運転による交通事故**

飲酒運転については、平成11年11月に発生した東京都の「東名高速飲酒運転事故」、平成18年8月に発生した福岡県の「海の中道大橋飲酒運転事故」等を契機に飲酒運転撲滅機運が高まり、道路交通法の改正等により厳罰化、行政処分の強化等が行われました。

これらにより、飲酒運転事故及び飲酒運転検挙件数は大幅に減少したものの、近年においては下げ止まり傾向にあります。

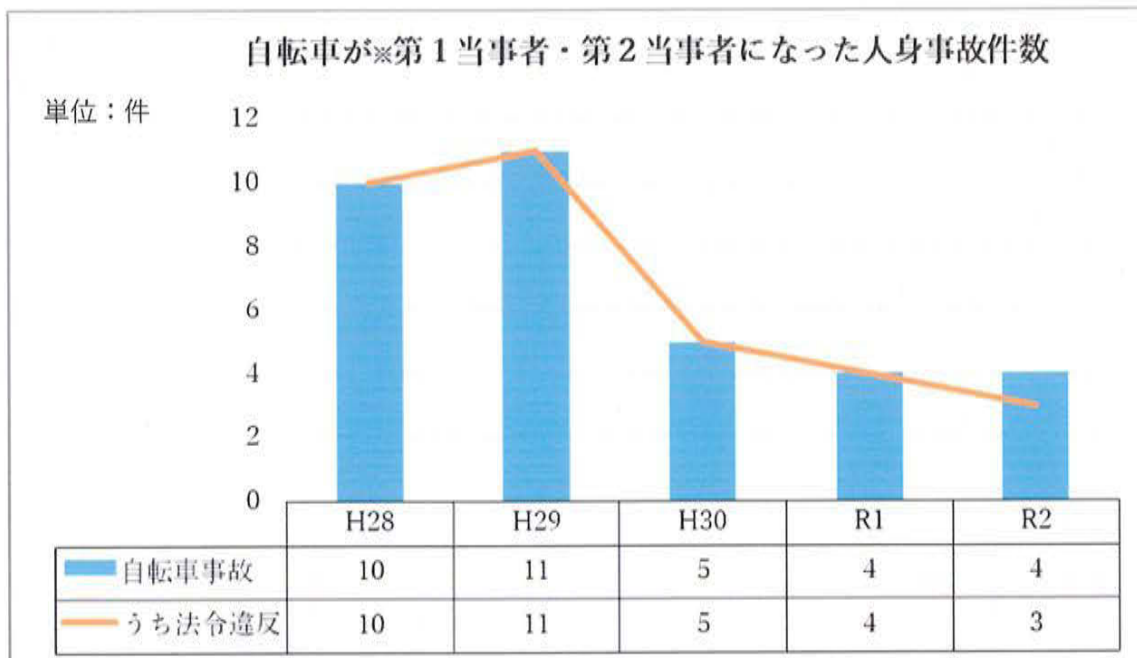
本市においても、過去5年間に、年間1件から5件の飲酒運転による人身事故が発生しています。



(データ提供) 鹿児島県警本部

## (7) 自転車の事故

自転車の事故については過去5年間の全人身事故の約1割を占め、当事者の9割以上に誤った利用（法令違反等）が認められます。



(データ提供) 鹿児島県警本部

※交通事故の当事者間に過失（違反）の軽重差がある場合は、重い方から第1当事者となる。

## 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すが、令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳に達し始めるため、更なる高齢化社会の進行により、死傷者中死亡比率の高い高齢者人口が増加することは明白です。

また、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当事者となる事故が増加するものと考えられます。

### 第2節 交通安全計画における目標

令和7年までに

年間の24時間死者数を0人

年間の重傷者数を10人以下

にすることを目指します。

交通事故のない社会を達成することが究極の目標ですが、中期的には本計画の計画期間である令和7年までに「交通事故死者数（24時間以内）を年間0人とする」ことを目標とします。

本計画における最終目標は、死者数の減少ですが、最先端技術や救急医療の発達等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まる事故も少なくなることから、命に関わり優先度の高い重傷者の減少や事故そのものの減少にも取り組み、重傷者数を令和7年までに「年間10人以下とする」ことを目指すものとします。

そのため、本市は、市民の理解と協力のもと、第3章に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進します。

#### ○交通事故死者数の目標 0人

10次	H28	H29	H30	R1	R2
	3人	0人	2人	0人	2人

#### ○交通事故重傷者数の目標 10人以下

10次	H28	H29	H30	R1	R2
	27人	16人	16人	16人	11人



## 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、本市の道路交通事故の発生件数、及び道路交通事故による負傷者数は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ます。

しかしながら、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、相対的にその割合は高くなっています。

また、スマートフォン等の普及に伴い歩行中や自転車乗車中の操作による危険性も指摘されています。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、社会情勢、交通情勢が変化する状況の中で、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実させ、より効果的な対策への改善を図ります。

対策の実施に当たっては、重点的に対応すべき事項を明確にしたうえで、有効性が見込まれる施策を推進します。

#### 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1. 高齢者の安全確保

本市の交通事故による死者の中で65歳以上の高齢者の割合が8割を超え、また、今後においても本市の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、移動ができるような交通社会の形成が必要です。

##### (1) 交通事故に遭わないための取組

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します。

##### (2) 交通事故を起こさないための取組

高齢者が、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進し、さらに、運転免許返納後の日常を支えるため、本市独自の取組である免許返納者に対する支援制度等を積極的に推進します。

## ◎ 最重点2. 子どもの安全確保

本市における子どもの交通事故死は平成 21 年以降発生していませんが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、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や、通学路等、児童生徒が移動する経路において、道路の整備や適切な管理、安全安心な歩行空間の整備を積極的に推進します。

また、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、地域で子どもを見守っていくための取組も充実させていく必要があります。

併せて、子どもや高齢者に対しては、それぞれの特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動を実施していくことや、子どもや高齢者の事故が居住地近くで多く発生していることから、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も重要です。

## ○ 重点1. 歩行者及び自転車利用者の安全確保と遵法意識の向上

本市の第 10 次計画期間内における死者数 7 名のうち、3 名が歩行者であり、交通事故死者数に占める歩行者の割合は 4 割を占めています。また、自転車乗用中の事故は 2 名で、歩行者と合わせると 7 割となります。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要があります。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者の遵法意識の向上を図ることが重要です。

一方、歩行者に対しては、交通ルールの周知を図るとともに、歩行者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の推進が必要です。

次に、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する交通安全教育等の充実を図るほか、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る必要があります。

## ○ 重点2. 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害者、子どもを含めて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することが求められています。

生活道路の安全対策については、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進する必要があります。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策段階から一貫し

た住民の関わりが重要であり，地域の中心的な役割を担う人材を交えるなど，その進め方も留意していくことが重要です。

### ○ 重点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全ての市民が，交通事故の危険性を十分認識した上で，交通事故のない社会を目指し，交通事故を起こさない，交通事故に遭わないという意識を再認識する必要があります。

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べきですが，一方的な情報提供や呼びかけでは効果は限定的であることから，多くの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となります。

このため，地域活動で中心的役割を担う人材と協働し，地域住民の交通安全対策への関心を高め，対策を実施していくためにも，今後一層情報の共有が必要になります。

## 第2節 講じようとする7つの施策

### 施策1 交通安全思想の普及徹底

交通事故をなくすためには、市民一人ひとりが交通ルールを遵守し、自他の生命尊重という理念のもとに、交通社会の一員としての責任を自覚し行動することが何よりも重要です。

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課題として捉えるよう、意識の改革を促すことが必要となります。

このため、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とともに、啓発活動や市民の交通安全活動への参加・協働を推進します。

#### (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で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。

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とらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

##### 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します。

小学校においては、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、毎年、各学校で見直しを行いながら作成している通学路マップ等を活用した、安全な歩行や横断の仕方、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について重点的に交通安全教育を実践します。

##### 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します。

中学校においては、学校教育活動全体を通じて、上記に加え、自転車等の特性、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当について交通安全教育を実施します。

#### 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

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・回避能力の向上、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、自動車教習所が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います。

#### 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します。

高齢歩行者に対しては、老人クラブや町内会・自治会等の集会を活用した交通安全教室を実施し、交通安全意識の高揚を図ります。併せて、警察、自動車学校が連携して行っている「シルバーナイトスクール」等への参加を積極的に呼びかけます。

また、高齢運転者に対する交通安全教育を推進するため、老人クラブリーダー等を対象とした「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促進します。

## 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します。

## **(2) 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・継続的に展開します。

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、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図ります。

### イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、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、交通安全教育等を促進します。

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、その信号機に従うといった交通ルールの周知を図り、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、歩行者が自らの安全を守るための交通安全教育等を推進します。

### ウ 自転車の安全利用の推進

本市において、過去5年間で自転車が第1当事者、第2当事者になった人身事故は34件発生しており、そのうちの9割を超える31件が法令違反となっています。自転車は、子供から高齢者まで様々な目的で利用されている一方で、交通ルールやマナーに違反する自転車利用者の行動が問題となっています。

自転車の安全利用を促進するため、「かごしま自転車安全利用五則」を活用するなど、交通ルールの遵守と正しい自転車の乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。



#### 「かごしま自転車安全利用五則」

自転車に乗る際の基本的な5つのルールを定めたもの

- ①自転車は、歩道が原則、車道は例外 ②車道は左側を通行 ③歩道は歩行者優先で  
車道寄りを徐行 ④安全ルールを守る ⑤ヘルメットを着用

#### ○交通ルールの遵守

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、イヤホン等を使用した状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図ります。

#### ○自転車保険への加入促進

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、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進を図ります。

#### ○視認性の向上及び反射材の普及

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、自転車の視認性の向上のため、反射材用品等の取付けを促進します。

#### ○全ての年齢層へのヘルメットの普及促進

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理解促進に努め、中学生以下の子どもの着用の徹底を図るほか、高齢者や高校生等、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。

#### エ 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、関係機関・団体等の協力のもと、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推進します。

#### オ チャイルドシートの正しい着用の徹底

チャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について、幼稚園・保育所、認定こども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、正しい着用の徹底を図ります。

また、交通安全協会や本市が実施しているレンタル制度についても広報に努め、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを推進します。



## カ 来島者への普及啓発活動

レンタカーが絡む物損事故や追突事故は近年増加傾向にあります。

令和3年7月には「奄美・沖縄世界自然遺産」に登録され、今後見込まれる国内外からの交流人口増加に伴い、交通事故がさらに増加することが懸念されます。

このことから、交通ルールの遵守と思いやり運転、正しい交通マナーの実践について、来島者も含めた普及啓発活動を推進します。

## キ 反射材の普及促進

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の普及を図るため、各種広報媒体を活用した広報啓発を推進します。

反射材は、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、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施し、特に普及の促進を図ります。

## ク 飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転は重大な事故を引き起こす要因となっており、本市でも過去5年間に飲酒運転による人身事故が発生しています。

飲酒運転が事故に直結する危険性や、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、正しい知識についての広報を行い、市民総ぐるみで飲酒運転根絶の環境づくり、規範意識の確立を図ります。

### **○飲酒運転をしない・させない環境づくり**

関係団体等と連携して「ハンドルキーパー運動」の普及啓発に努め、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転は絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

### **○アルコール依存症患者対策**

飲酒運転を繰り返す行為の背景には、アルコール依存症やアルコール依存症まで至っていない問題飲酒の存在があります。

アルコール依存症は、自ら依存症であることを自覚することが困難であることから、家庭や職場で専門相談機関への相談を積極的に勧めることのできる環境づくりなど、機会をとらえた知識の普及・啓発、情報提供等の取組などを推進します。

「ハンドルキーパー運動」

複数人で飲食店を利用する際、予めお酒を飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人が運転をして同席者を送り届けるという飲酒運転防止運動。

ケ 収穫作業機の安全利用の推進

収穫作業機（ハーベスタ）による事故防止を図るために、運転者及び補助者に対する交通ルールの遵守及び機器操作や安全装置の装着等について、関係機関・団体等と連携し安全講習会を行い、収穫作業機の安全利用の推進に努めます。

コ 効果的な広報の実施

市広報をはじめとする各種広報媒体を活用し、交通事故等の実態を踏まえ、日常生活に密着した具体的な内容の広報を実施します。

また、警察が実施する、学校や地域と一体となった広範なキャンペーンへの協力や、官民と連携した集中的なキャンペーンを行います。

サ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の関係する事故実態の広報を積極的に実施します。
- (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、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ます。
- (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図ることができるよう、事故データ及び事故発生多発地点に関する情報の提供に努めます。

**(3) 交通安全に関する団体との連携**

**○鹿児島県交通安全協会奄美地区協会**

交通安全協会は、地域における交通道德の向上と交通事故防止を目的に、交通安全活動を推進する中核として各種の交通安全運動をはじめ、交通安全教育や広報・啓発等の活動を展開しています。

各種交通安全活動が、より一層積極的に行われるよう連携・協力していきます。

**○奄美市交通安全母の会**

交通安全母の会は、「交通安全は家庭から」を合言葉に、交通安全推進や

交通事故防止活動，講習会等の啓発運動等，子どもや高齢者を交通事故から守るために地域に根ざした取り組みを行っています。

母の会が実施する地域での活動に対し，積極的に連携・協力していきます。

#### **(4) 市民の交通安全活動への参加・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，住民自らが交通安全に関する意識改革を進めることが重要です。

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・協働を積極的に進めます。

## 施策2 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はもとより、企業・事務所等の自主的な交通安全労働災害の防止等を図るための取組も促進します。運転者に対しては、歩行者に対する保護意識の高揚と、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の充実を図ります。

### (1) 運転者に対する再教育等の充実

交通安全協会等が実施する各種講習により、運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、関係機関と連携して、広報・啓発に努めます。

### (2) 高齢運転者対策の充実

#### ア 高齢運転者に対する教育の充実

警察や県が実施する高齢運転者対象の参加・体験・実践型の講習会への積極的な参加を呼びかけ、高齢運転者の交通事故抑止を図ります。

#### イ 免許自主返納制度の促進

運転免許証を自主返納した高齢者に対する「ご長寿応援券」早期受取り制度について周知を図り、高齢運転者の運転免許証の自主返納を促進します。また、免許返納者等が、住み慣れた地域で暮らし続けるための生活支援体制の整備については、地域包括センター等、中心となり得る機関からの地域への働きかけや関係機関との連携により、体制の充実を図ります。

### (3) 交通労働災害の防止等

交通労働災害防止のため、事業所における労働安全衛生管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進します。

#### ○奄美地区安全運転管理協議会

安全運転管理協議会は、事業所における交通安全を確保するため重要な役割を担っています。安全の確保のため、安全運転管理者制度の充実と、職域における運転管理の徹底や交通安全の啓発に努めます。

##### 「安全運転管理者制度」

一定台数以上の自動車を使用する事業所には、安全運転管理者の選任が義務付けられている。安全運転管理者は、自動車の安全な運転を確保するため、業務に従事している運転者に対する安全教育や、自動車の安全な運転に必要な業務を行う。



### 施策3 道路交通環境の整備

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑及び快適な交通を確保するため、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す。

しかし、本市における幹線道路における事故が、全人身事故件数の約7割、死亡事故の割合においても約7割を占めている状況です。

また、生活道路においても、歩行者・自転車に関連する死傷事故が発生しています。このような状況から、引き続き幹線道路及び生活道路における安全対策を、より一層推進することが必要です。

#### (1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の創出

これまで一定の成果を挙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とは言えないため、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ります。

##### ア 生活道路における交通安全対策

交通事故の多いエリアにおいて、行政、関係団体、地域住民等が連携し、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークの整備や、警察と連携し、低速度規制の実施等、歩行者と自動車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組を推進します。

##### イ 通学路等における交通安全対策

未就学児が日常的に集団で移動する経路や通学路における安全を確保するため、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、警察、教育委員会、学校、保育所、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を講じていきます。

[カラー舗装、自転車通行帯、横断施設、安全教育等]

##### ウ 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、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の整備を促進します。

## (2) 幹線道路における交通安全対策

国、県が取り組む「事故ゼロプラン」(事故危険区間重点解消作戦)を促進します。

さらに、基本的な交通の安全を確保するため、幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう、国、県の行う道路の体系的整備を促進します。

### ア 事故危険箇所(事故多発地点)対策の促進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等においては、交通管理者及び道路管理者等と連携した事故抑止対策を実施します。

### イ 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制、追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について、交通管理者及び道路管理者等と連携した安全対策を講じていきます。

### ウ 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には、交通管理者及び道路管理者等と連携し、発生要因に即した所要の対策を講じていきます。

### エ 適切に機能分担された道路網の整備

通過交通と域内交通の効果的な分散により、中心市街地における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス等の整備を促進します。

## (3) 交通安全施設等の整備

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、交通管理者及び道路管理者等と連携し、事故実態に応じた交通安全施設等を整備することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止を図ります。

### ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策

生活道路において人優先の考えのもと、交通管理者及び道路管理者等と

連携し、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を促進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のユニバーサルデザイン化の促進及び通学路や未就学児を中心に子どもが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

幹線道路では、事故の発生割合の大きい区間において集中的に交通安全対策を実施します。

#### ウ 農道対策

農道では、道路整備計画時点から公道との接合部分について、交通安全面での関係機関協議を十分に行い、事故防止対策を実施します。

#### エ 道路交通環境整備への住民参加の促進

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促進します。

#### オ 将来の交通流の変化を見据えた交通環境の整備

新設道路や道路改良が実施されると、交通量や交通流が大きく変化し、将来、信号機の設置など種々の交通安全施設の整備が必要となってくる場合があることから、交通管理者や道路管理者と連携し、交通環境の整備を促進します。

### **(4) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化**

高齢者、障害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、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を促進します。

### **(5) 効果的な交通規制**

地域の交通実態等を踏まえ、交通事情に見合った交通規制により交通環境の改善や、安全で円滑な交通流の維持が図られるよう、地域の特性に応じた交通安全対策を促進します。



## (6) 自転車利用環境の総合的整備

交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進します。

## (7) 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、津波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促進します。

津波に対しては、津波による人的被害を最小限にするため、道路利用者への早期情報提供を図ります。

### イ 災害発生時における交通規制

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）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し、ホームページ、コミュニティーFM等の各種媒体を活用し、市民への情報提供に努めます。

## (8) 駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進します。

## (9) 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

#### (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、許可条件の履行、占有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、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図ります。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚による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沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間（毎年8月）」等を中心に道路の愛護思想の普及を図ります。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを行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事前に調整します。

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します。

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、交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊、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います。

## 施策4 車両の安全性の確保

### (1) 自動車の検査の充実

不正改造を防止するため、運輸局の実施する街頭検査体制の充実強化を促進します。

また、指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を目的とした事業者に対する指導監督の強化を促進します。

### (2) 自動車点検整備の促進

自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等を通じた、適正な運行管理及び整備管理の徹底を促進します。

### (3) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、事故防止を図るため、自転車利用者に対し、定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける気運を醸成するとともに、各種保険の普及啓発に努めます。

さらに、夜間における交通事故防止のため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進に努め、自転車の視認性の向上を図ります。

## 施策5 道路交通秩序の維持

暴走行為を未然に防止し、交通秩序を確保するために、関係機関・団体と連携し、適切な指導等を促進します。

また、暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止し、車両の部品等が不正な改造に使用されないことがないように、広報活動を推進します。

## 施策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、救急医療機関、消防機関等との緊密な連携・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。

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、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促進します。

### (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、救助活動の円滑な実施を推進します。

#### イ 多数の負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、消防応援協定に基づく要請や地元医師会等との連絡体制の整備、救助・救急訓練の実施、ドクターヘリによる救助・救急体制の充実を図ります。

#### ウ 自動体外式除細動器（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促進

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、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等の普及啓発活動を推進します。

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します。

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、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（AEDを含む）について指導の充実を図ります。

#### 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、救急救命士の計画的な養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。

また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図ります。

#### 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します。

#### カ 救急医療用ヘリコプター及び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、早期の医療介入及び負傷者の救急搬送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、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進します。

#### 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します。

### **(2) 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ます。



## 施策7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、多大な身体的、精神的及び経済的打撃を受け、かけがえ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、交通事故被害者等を支援することは極めて重要です。

しかし、交通事故被害者等は、精神的に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、関係機関と連携し、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させ、被害者支援を積極的に推進します。

### (1) 相談支援や損害賠償の請求についての援助

#### ア 交通事故相談所等の活用

県の交通事故相談所による電話相談や出張窓口を、ホームページや広報紙等の活用により積極的に周知・啓発し、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

また、法的な助言が必要な被害者等へ、奄美市法律センター（無料法律相談）や、県弁護士会の無料相談を案内し法的支援を行います。

#### イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察との連携により、被害者に対する救済制度の教示や交通事故相談活動の周知に努めます。

また、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務について周知を図ります。

### (2) 交通事故被害者支援の充実強化

独立行政法人自動車事故対策機構による交通遺児等に対する生活資金貸付制度や、公益財団法人交通被災者たすけあい協会の行う交通遺児の支援活動制度の広報に努めます。

また、本市の実施する「奄美市交通災害共済制度」への加入促進を図ります。

# 資料集



資料1 用語の意味

本書における主な用語の意味は次のとおりです。

用語	意味
交通事故	道路交通法第2条第1項第1号に規定されている道路において、車両、路面電車及び列車の交通によって起きた人の死亡又は負傷を伴う事故をいいます。(本書においては人身事故のみを計上)
人身事故	交通事故により人の死傷があったものをいいます。
死者	交通事故発生後24時間以内に死亡した人をいいます。
重傷	交通事故によって負傷し、30日以上の治療を要する場合をいいます。
第1当事者	交通事故の当事者間に過失(違反)の軽重差がある場合、重い方の当事者をいいます。 当事者の過失(違反)の程度が同程度の場合は、損傷の軽い方の当事者をいいます。
歩行者	道路を歩行中の人、路上で作業中や遊戯中の人、路上にたたずんでいる人等をいいます。
子ども	15歳以下の人をいいます。(乳幼児・小学生・中学生)
高齢者	65歳以上の人をいいます。
ゾーン30	歩行者や自転車の通行が優先される生活道路における安全対策の一つで、自動車の最高速度を30キロメートルに設定する交通規制と、路面標示等の安全対策を必要に応じ組み合わせて実施します。

資料2 高齢者(65歳以上)人口

年次	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
人口推移(人)	43,156	42,235	41,693	41,744	41,097
高齢者人口(人)	12,305	12,594	12,839	12,963	13,183
高齢率	28.5%	29.8%	30.8%	31.1%	32.1%

(人口は、毎年10月1日現在の推計人口)

資料3 交通安全対策基本法（抜粋）

昭和45年6月1日

法律第110号

（市町村交通安全計画等）

第二十六条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かななければならない。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。

5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。

6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。

7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

資料4 奄美市交通安全対策会議条例

平成18年3月20日

条例第123号

(設置)

第1条 交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)第18条第1項及び地方自治法(昭和22年法律第67号)第138条の4第3項の規定に基づき、奄美市交通安全対策会議(以下「会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 会議は、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 奄美市交通安全計画の作成及びその実施の推進に関すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、奄美市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策に関する審議及びその施策の実施の推進に関すること。

(会長及び委員)

第3条 会議は、会長及び委員をもって組織する。

- 2 会長は、市長をもって充てる。
- 3 会長は、会務を総理する。
- 4 会長に事故あるとき又は欠けたときは、会長があらかじめ指名する委員が、その職務を代理する。
- 5 委員は、次に掲げる者をもって充てる。
  - (1) 国の関係地方行政機関の職員のうちから市長が委嘱する者
  - (2) 鹿児島県の職員のうちから市長が委嘱する者
  - (3) 鹿児島県の警察官のうちから市長が委嘱する者
  - (4) 市の職員のうちから市長が指名する者
  - (5) 奄美市教育長
  - (6) 大島地区消防組合消防長
- 6 委員の定数は、15人以内とする。
- 7 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 8 委員は、非常勤とする。

(特別委員)

第4条 会議に特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

2 特別委員は、陸上交通に関する事業を営む公共的機関の役員又は職員のうちから、市長が委嘱する。

- 3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。
- 4 特別委員は、非常勤とする。

(議事等)

第5条 会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

(事務局)

第6条 会議の事務を処理させるため、市民部に事務局を置く。

附 則

この条例は、平成18年3月20日から施行する。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

## 資料 5

## 第 11 次奄美市交通安全対策会議委員構成

会長 奄美市長

区 分	所 属	役 職
1号委員	鹿児島運輸支局奄美自動車検査登録事務所	所長
1号委員	名瀬労働基準監督署	署長
2号委員	大島支庁総務企画課	課長
2号委員	大島支庁建設課	課長
3号委員	奄美警察署	署長
3号委員	奄美警察署交通課	課長
4号委員	奄美市住用総合支所	事務所長
4号委員	奄美市笠利総合支所	事務所長
4号委員	奄美市市民部	部長
4号委員	奄美市建設部	部長
5号委員	奄美市教育委員会	教育長
6号委員	大島地区消防組合消防本部	消防長
特別委員	公益財団法人 鹿児島県交通安全協会奄美地区協会	会長
特別委員	奄美地区安全運転管理協議会	会長

14名