

# 第11次御浜町交通安全計画

令和3年度～令和7年度

御浜町交通安全対策会議

## 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、御浜町交通安全対策協議会では、交通安全対策基本法に基づき三重県等の関係地方行政機関、関係民間団体等と一体となって諸般にわたる交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、御浜町においては「第10次御浜町交通安全計画」の目標数値のひとつである交通事故死傷者数について目標数値を達成することができた。これは、国や県等の関係団体、関係民間団体、町民が一体となった努力の成果であると考えられる。

御浜町では、県と連携しながら交通安全協会や交通安全母の会等関係機関の協力のもとに種々の施策の推進を図っているところであるが、交通事故防止については交通安全施設の充実はもとより、町民個々の安全意識の高揚と事故防止への積極的な協力を得ることが重要である。

そのため、引き続き人命尊重理念のもと「安全で安心して暮らせるまち」の実現に向けて、安全教育の充実等、交通安全対策全般にわたり総合的かつ長期的な視野に立って施策を具体的に定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していくこととするものである。

この交通安全計画は、このような観点で令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき御浜町における交通安全に関する施策を具体的に定めたものである。

# 目 次

計画の基本理念	3
第1章 道路交通安全	6
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	7
第2節 道路交通安全についての目標	7
1 道路交通事故の現状と今後の見通し	7
(1) 道路交通事故の状況	7
(2) 道路交通を取り巻く状況の展望及び見通し	8
2 本計画における目標	9
第3節 交通安全対策の今後の方向	9
第4節 交通安全計画における目標	9
第2章 道路交通安全についての対策	10
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	10
第2節 講じようとする施策	10
1 道路交通環境の整備	10
(1) 交通安全施設等の整備	10
(2) 災害に備えた道路交通環境の整備	11
(3) その他の道路交通環境の整備	12
2 交通安全意識の普及徹底	13
(1) 生涯にわたる交通安全教育の推進	13
(2) 交通安全運動の推進	16
(3) 交通安全に関する広報の推進	19
(4) 交通安全に関する交通安全団体等の主体的活動の推進	19
3 救助・救急体制の整備	20
参考資料～御浜町の交通事故発生状況～	22

# 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が到来している。真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として町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る。

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ある。

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めざさなければならぬ。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、交通事故を起こさないという誓いのもと、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あると考えます。

## 2 歩行者を優先した交通安全思想

道路交通において、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全、特に高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者に対する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である。このように「歩行者優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。

## 3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は喫緊の課題である。全ての交通の分野で高齢化に伴い生じるさまざまな交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠である。

「安全で安心して暮らせるまち」の実現に向けて、年齢や障がいの有無に関係のない社会を構築することをめざす。

## 4 「人間」「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「人間」、「交通機関」及びそれらが活動する場としての「交通環境」の3つの要素について、それら相互の関係を考慮しながら適正かつ効果的な施策を総合的に検討し、町民の理解と協力のもと推進する。

### (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・運行する人の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、運転・運行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、交通安全意識の向上、指導の強化、歩行者への教育等を図るものとする。

また、交通社会に参加する町民一人ひとりが、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もつ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。

### (2) 交通機関に係る安全対策

人間は人為的な過失や失敗を犯すものとの前提のもとで、それらの過失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する。

### (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、歩行者等優先の考えのもと、人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る。特に、道路交通については、通学路等において交通安全対策の更なる推進を図る。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化などの社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波など防災の観点にも適切な配慮を行うこととする。

## 5 感染症等の影響の注視

感染症等の直接・間接の影響は、すべての交通分野におよび、様々な課題や制約が生じており、交通行動への影響が認められる。

これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を本計画の期間を通じて注視するとともに必要な対策を講ずる。

## 6 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・救急活動とともに、負傷者の治療の充実を促進する。

## 7 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、町、関係機関、民間団体等が連携し、それぞれが責任を担いつつ施策を推進するとともに、町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町民参加・協働型の交通安全活動を推進する。

# 第1章 道路交通安全

## 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。
- 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。

## 2. 道路交通安全についての目標

- 交通事故死者数（24時間死者数）を、令和7年まで0人の継続。
- 交通事故負傷者数を、令和7年までに年15人以下にする。

## 3. 道路交通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と意識の向上
  - 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・救急活動の充実
- ⑦被害者支援の充実と推進

## 第1節 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持って行動する交通社会の形成を図ることが必要である。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す。

そのためには今後も、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る。

家庭、地域、学校、職場、団体、企業、行政等が役割分担をしながら、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重要である。

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ある。

## 第2節 道路交通の安全についての目標

### 1 交通事故の現状と今後の見通し

#### (1) 交通事故の状況

当町は、三重県の南端にあって、東は黒潮の熊野灘に面し、北から西にかけて熊野市、南は紀宝町に隣接している。

令和2年国勢調査による人口は、8,079人と、平成27年に比べ662人減となっている。主要幹線道路としては、海岸部を南北に国道42号が走り、山間部には国道311号、県道鶉殿熊野線（オレンジロード）が走っており、これらに連絡する主要道として、県道3路線が走っている。

令和2年の総事故件数は142件発生しており、そのうち約2割が人身事故である。最近5年間での死亡事故は3件発生（3人死亡）している。

交通事故の発生場所は、国道42号沿いの事故が多い。また、事故の形態別では追突事故が最も多く、前方不注視や動静不注視（相手の動きをよく見ていない）、安全不確認などがその原因に挙げられる。

近年の死亡事故の特徴は、全国的に高齢者の交通事故死者数が増加していることである。これは、高齢化社会の進行により、死亡事故の当事者となる高齢者及び高齢運転免許保持者が増加していることが原因として挙げられる。また、飲酒に伴う事故は減少しているものの依然として後を絶たず、今後、更に飲酒運転を根絶しようという意識を社会的に高めていく必要がある。

このような実態に応じた交通安全対策を積極的に推進していくことが必要である。

	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	15件	17件	23件	12件	8件
死者数	0件	1件	1件	1件	0件
負傷者数	23件	21件	25件	21件	10件

## （2）道路交通を取り巻く状況の展望及び見通し

今後、熊野紀宝道路の延伸等により交通アクセスの利便性が高まることから、御浜町内の交通量の増加が見込まれる。また、高齢化の更なる進展により、高齢者の運転免許証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交通事故の増加も見込まれる。

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する。

## 2 本計画における目標

**【数値目標】** 交通事故死者数 0人

交通事故負傷者数 年15人以下

本計画における最優先の目標は交通事故死者数ゼロの継続であり、今後は更に、事故そのものの減少や負傷者の減少にも一層積極的に取り組む。

交通事故死者数は引き続き0人を目標とし、第10次御浜町交通安全計画期間内の平成28年から令和2年の年平均交通事故負傷者数が20人であるため、交通事故負傷者数を年15人以下とすることを目指す。

### 第3節 交通安全対策の今後の方向

今日、この地域での自動車の利用は日常生活において不可欠なものである。

今後の交通安全対策を考えるに当たっては、人命尊重の理念をもとに安全で快適な交通社会を実現することを目標に高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者が安心して通行でき、かつ、安全で円滑な自動車交通を確保するための交通環境の確立、交通道德に基づいた交通安全意識の高揚を図るとともに、高齢化社会や障がい者等の交通弱者に対する交通バリアフリー化を推進する。

また、近年の交通事故は、運転者の交通ルールの無視による事故や飲酒運転による事故が大きな問題として取り上げられており、交通安全教育の重要性が改めて問われている。今後も年齢段階及び地域に即した交通安全教育・講習等の開催や交通安全広報啓発の充実を図り、交通事故件数の減少を目指す。

### 第4節 交通安全計画における目標

交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけ、町民を交通事故の脅威から守ることが目標であり、本計画における最優先の目標は死者数の絶無である。今後は更に、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも積極的に取組を行う。

## 第2章 道路交通安全の安全についての対策

### 第1節 今後の交通安全対策を考える視点

令和2年中の交通事故死者数は0人であった。負傷者数は10人であり前年と比較すると約50%減少している。この結果から、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があつ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も経済社会情勢、交通情勢等の変化に柔軟に対応し、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・分析を充実し、死者数の絶無および負傷者数の更なる減少に向け、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進する。

### 第2節 講じようとする施策

#### 1 道路交通環境の整備

##### (1) 交通安全施設等の整備

交通安全施設の整備については、事故発生の現況を分析・検討し、事故多発地点、通学路、その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、安全、円滑、快適な道路交通の確保を図るため、各種交通安全施設の整備を推進する。

##### 1) 信号機の整備

交通事故の多発している交差点及び交通事故が多発する危険性の高い場所については、道路改良等を含め整備を促進するとともに、必要に応じ信号機の設置を関係機関に要請する。

##### 2) 道路標識の整備

宅地開発や町道等の新設、改良等により、道路の構造及び機能と交通量が変化

しており、既設の道路標識との計画的、効果的な整合性に留意しつつ新たな道路標識の設置の促進を図るとともに、視線誘導標識、規制標識、警戒標識等の設置については、関係機関に要請する。

### 3) 道路標示の整備

道路改良工事等により、既設の表示が不明瞭になった箇所については、補修を強化し、横断歩道、外側線及び路肩のカラー舗装の標示については、学校、認定こども園への通学、通園時の安全を確保することに重点を置き整備を促進するとともに、関係機関に要請する。

### 4) 防護柵等の整備

歩行者、自転車利用者の安全を確保するため、危険箇所等については関係機関等と協議しながら、ガードレール、ガードパイプ等の防護柵の整備を促進するとともに関係機関に要請する。また、路肩等の整備を進め、自転車の安全な走行空間を確保する。

### 5) 道路反射鏡の整備

町道、農道等の見通しの悪いカーブ路、交差点については交通安全対策協議会並びに関係団体と協議し、道路反射鏡（カーブミラー）等の整備を促進するとともに、関係機関に要請する。

## (2) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、津波、豪雨等の災害が発生した場合、迅速な避難を行うための避難路の整備等を推進するとともに、地域の孤立化を解消するための道路整備も推進す

る。

大規模災害発生時には、被災地の救援活動や物資輸送等に緊急車両通行のための道路の確保に努める。また、被災地への車両の流入抑制等を迅速かつ的確に行うため、関係機関と連携した対応を実施する。道路の被災情報や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、規制や迂回指示等の防災行政無線等を活用し、積極的に広報を実施する。

### **(3) その他の道路交通環境の整備**

#### **1) 駐車対策の推進**

幹線道路、町内における違法駐車車両をなくすため、住民や来町者の意識高揚を図り、道路交通の安全に努める。

#### **2) 大型車両等の通行についての指導**

大型車両等による交通事故を防止し、併せて道路構造の保全を図るため、道路交通法及び車両制限令に違反して通行する車両、または建設工事等の施工に伴う土砂、工事用資材等の過積載による違法行為で運搬するダンプやトラックに対し、関係機関との密接な連携を取りながら、強力かつ効果的な指導を実施する。

#### **3) 高齢者、身体障がい者に対する施設整備**

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に安心して活動できる社会を実現するため、交通バリアフリー法に基づき、歩道への視覚障がい者用点字ブロックの設置、段差のスロープ化、路面の整備等を実施するとともに、公共交通機関等のバリアフリー化を促進する。

#### 4) 不法占用等の防止対策の推進

道路交通の妨害となる不法占用物件については、指導等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積極的に行う。

#### 5) 子どもの遊び場の確保

子どもの遊び場不足の解消並びに路上遊戯等による交通事故の防止と住みよい環境作りを図るため、子どもの遊び場として認定こども園の園庭の開放を促進する。

## 2 交通安全意識の普及徹底

### (1) 生涯にわたる交通安全教育の推進

交通安全教育は、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ながら交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重するとともに、地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成するうえで重要な意義を有している。

今後、ますます多様化する交通社会の中で交通安全意識と交通マナーを身に付けるためには、家庭、学校、地域、職場等の教育機能を領域別に幼児から高齢者に至るまで年齢段階に応じた交通安全教育に努めるほか、家庭、学校、地域、職場等の相互の連携・協力により、交通安全教育の効果的な推進を図ることが必要である。

#### 1) 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、心身の発達段階等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技能及び知識を習得させることを目標と

する。

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、紙芝居などの視聴覚教材等を利用したり、具体的場面を設定したりするなど、分かりやすい指導を行うことで幼児自身が事故から身を守る能力を体得させることにより、危険から幼児を保護することを目標とする。

## 2) 児童、生徒等に対する交通安全教育

小学生、中学生、高校生においては、それぞれの心身の発達の段階や地域の実情に応じ、安全に行動できる実践的な態度や能力を養うことを目的とする。

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、学習指導要領に基づき、関連教科や道徳、特別活動及び総合的な学習の時間を中心に、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努める。

### ア 小学校における交通安全教育の推進

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、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など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する。

### イ 中学校における交通安全教育の推進

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、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など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推進する。

## ウ 高等学校における交通安全教育の推進

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探究の時間、特別活動など学校の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更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を習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推進する。

### 3) 成人に対する交通安全教育の推進

自動車学校等の関係団体と連携して、歩行者及び自転車利用者の保護、シートベルト、チャイルドシート、ヘルメットの正しい着用の徹底、著しい速度超過、飲酒運転等死亡事故に直結するおそれの高い悪質かつ危険な運転や違法駐車防止等を中心に自発的な安全行動を促す社会的責任の自覚を醸成する交通安全教育を推進する。

地域においては、チャイルドシート推奨運動等の各種交通安全活動に対して、積極的な指導と協力を行い、それらの活動を通じて交通安全意識の高揚、正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣付ける。

### 4) 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢化社会の到来とともに、高齢者の交通事故が増加傾向にあり、今後も増加が予想される。高齢化の進展に対応し、高齢者が安全かつ安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者の運転教育や高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、町民全体が高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組めるよう推進する。また、高齢者が夜間に外出する際は、反射材用品、懐中電灯を携行するよう推進し、反射材用品などの交

交通安全用品の普及に努めるとともに、関係機関と連携・協力して正しい交通ルールとマナーを呼び掛ける。

## (2) 交通安全運動の推進

人命尊重の理念から全ての町民に交通安全意識の普及徹底を図り、正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣づけ、交通事故のない住み良いまちを築くため、国、県、及び関係機関、団体等との協力のもと、交通安全運動を組織的・継続的に展開し、町民総ぐるみで交通安全運動を推進する。

交通安全運動の重点事項としては、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、飲酒運転の根絶等とする。また、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、運動の重点事項、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。

### 1) 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩行者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る。

運転者に対しては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の徹底、歩行者に対しては道路を横断する際は横断歩道を渡ること、歩きスマホ等の注意力が散漫になる行為を慎むことなどの交通ルールの周知を図る。さらに横断するときは手を挙げるなど運転者に対して横断する意思を明確に伝え、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すこと等の歩行者交通ルール遵守の徹底を図る。

## 2) 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、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運転、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での運転の危険性等についての周知・徹底を図る。

自転車は、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、加害者となり得る意識の啓発を図るとともに、すべての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

## 3) 後部座席を含めたシートベルト・チャイルドシート着用の徹底

シートベルトの着用効果や必要性及び正しい着用方法について町民に理解を求め、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実践・習慣づけの徹底を図る。また、チャイルドシートの使用効果や必要性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、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、正しい使用の徹底を図る。

## 4) 夜間（特に薄暮時）における交通事故防止

夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止の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、各種広報媒体等を活用して積極的な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交通安全教育等で理解を深めさせる。

反射材用品等の普及に際しては、特定の年齢層に偏ることなく全年齢層を対象とし、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材の組み込みを推奨するとともに、夜間における積極的な使用を推進する。

## 5) 飲酒運転防止対策

御浜町及び関係機関・団体と連携・協力を図り、飲酒運転根絶のため効果的な広報啓発活動やハンドルキーパー運動等を通して、飲酒運転の危険性、責任の重大性を再認識させる。また、毎年12月1日は「三重県飲酒運転0（ゼロ）をめざす推進運動の日」とされており「飲酒運転0（ゼロ）をめざすキャンペーン」などにより、町民一人ひとりに「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」という意識の定着のため啓発活動を推進する。

## 6) 高齢者の交通事故防止

三重県では、65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、交通事故死者の約5割を占めている。また、高齢者の自動車運転中の死者数が増加傾向にある。これは社会の高齢化の進展により、死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口及び高齢運転免許保持者数が増加していることが原因と考えられる。

御浜町でも過去5年間で起きた交通死亡事故3件のうち3件が高齢者の死亡事故である。高齢者の交通事故防止に関する町民の意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の積極的な普及・活用や高齢者への運転教育を図るとともに、他の年齢層にも、「とっさの判断や行動が遅れがちになる」、「危険の発見や回避が遅れがちになる」、「周囲の交通状況に対応した行動がとりにくくなる」といった加齢に伴う身体機能の変化が歩行者や運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるよう努める。

### (3) 交通安全に関する広報の推進

町民一人ひとりに交通安全に対する関心と意識を高め、正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣づけるため、関係団体との密接な連携のもとに家庭、学校、地域、職場等に対して、交通事故の実態を踏まえ日常生活に密着した広報活動を行う。特に社会の基本単位である家庭の果たす役割の大きさに鑑み、交通弱者の保護、飲酒運転の根絶等のため、町広報誌、防災行政無線などの家庭向け広報媒体を積極的に活用し、家庭に浸透するきめ細かい広報の充実に努める。また、各交通安全運動期間中における町内の巡回やイベントの実施により効果的な広報活動を行う。

### (4) 交通安全に関する交通安全団体等の主体的活動の推進

#### 1) 交通安全対策協議会の強化

御浜町交通安全対策協議会は、交通安全運動の推進母体として、この会議を構成する関係行政機関及び各種団体を通じて広く町民の意識を行政に反映させるとともに町民の理解と協力のもとに効果的な交通安全対策を推進することを目的としている。したがって、交通安全計画を円滑に実施するため、この交通安全対策協議会を効果的に活用する。

#### 2) かもしかクラブ及び交通安全母の会の育成強化

家庭における交通安全を目的として、各認定こども園保護者で組織されている「かもしかクラブ」及び各小学校PTAで組織されている「御浜町交通安全母の会」等の組織を更に充実、強化し、保護者の交通安全意識の高揚を図ることにより、地域ぐるみの活動を展開する。さらに「南牟婁郡交通安全母の会連合会」を通じて、相互の連携を深め、南牟婁郡内における保護者の交通安全活動の充実

強化を図り、交通安全教育を推進する。

### 3) 御浜町老人クラブ連合会の交通安全意識の高揚

老人クラブの交通安全に対する活動を更に充実、強化し、高齢者の運転者教室等各種講習、行事への積極的な参加により、高齢者の交通安全意識の高揚を図る。

## 3 救助、救急体制の整備

交通事故の発生に備え、救助・救急体制の整備は最も重要である。御浜町における救助・救急体制は、平成10年4月1日から熊野市消防本部への委託による常備化を行い、熊野市消防本部御浜分署による救急業務が開始されており、より迅速な救助活動が行われるようになっている。

引き続き、救急隊員のより一層の資質の向上を図るとともに、医療機関その他の関係機関との連携体制の強化を図り、事故現場における緊急通報体制の整備を推進する。

また、平成24年2月1日から三重県においてドクターヘリの運航が開始されており、緊急の救急搬送等における有効な手段となっている。



## 参考資料

～御浜町の交通事故発生状況～

(平成28年～令和2年)

## 事故の発生状況

紀宝警察署管内

(単位：件)

区分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	令和 2 年
人身事故	39	33	38	27	21
物損事故	303	330	299	314	263
計	342	363	337	341	284

御浜町内

(単位：件)

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	令和 2 年
人身事故	15	17	23	12	8
物損事故	153	162	126	169	134
計	168	179	149	181	142

## 飲酒運転事故件数

(単位：件)

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	令和 2 年
紀宝警察署管内	0	0	1	0	0
御浜町内	0	0	1	0	0

### 死亡事故件数（死者数）

（単位：件）

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	令和 2 年
紀宝警察署管内	1	1（1）	1（1）	2（2）	0
御浜町内	0	1（1）	1（1）	1（1）	0

### 高齢者死者数（65歳以上）

（単位：件）

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	令和 2 年
紀宝警察署管内	0	1	1	2	0
御浜町内	0	1	1	1	0

### 高齢運転者による人身事故件数（65歳以上 原付以上 第1当事者）

（単位：件）

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	令和 2 年
紀宝警察署管内	11	13	14	7	7
御浜町内	3	4	11	5	2

高齢運転者による死亡事故件数（65歳以上 原付以上 第1当事者）

（単位：件）

	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和2年
紀宝警察署管内	0	0	0	1	0
御浜町内	0	0	0	1	0

運転免許証自主返納者数

（単位：件）

	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和2年
紀宝警察署管内	60	93	87	136	104
御浜町内	25	46	38	56	40