



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くらしのまちづくり」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。

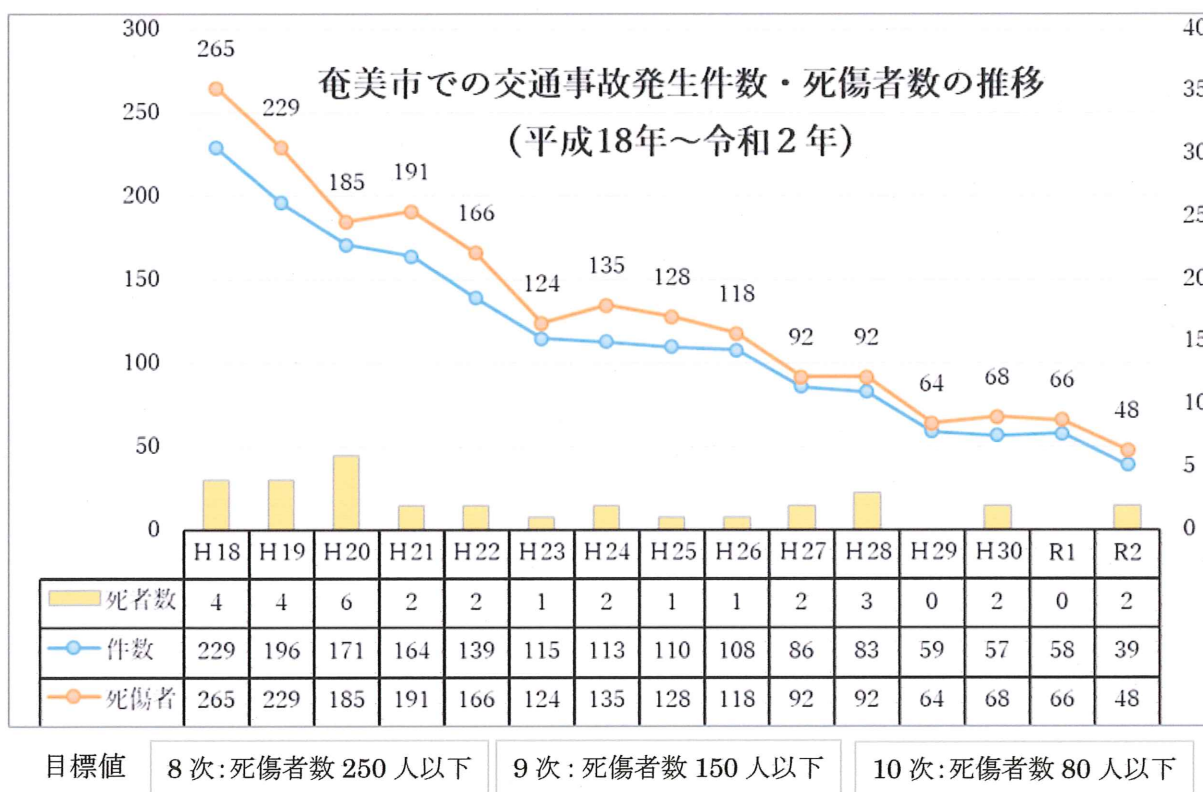
4 計画の基本理念

「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。



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 | ⑤ 道路交通秩序の維持 |
| ② 安全運転の確保 | ⑥ 救助・救急活動の充実 |
| ③ 道路交通環境の整備 | ⑦ 被害者支援の充実と推進 |
| ④ 車両の安全性の確保 | |

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とは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

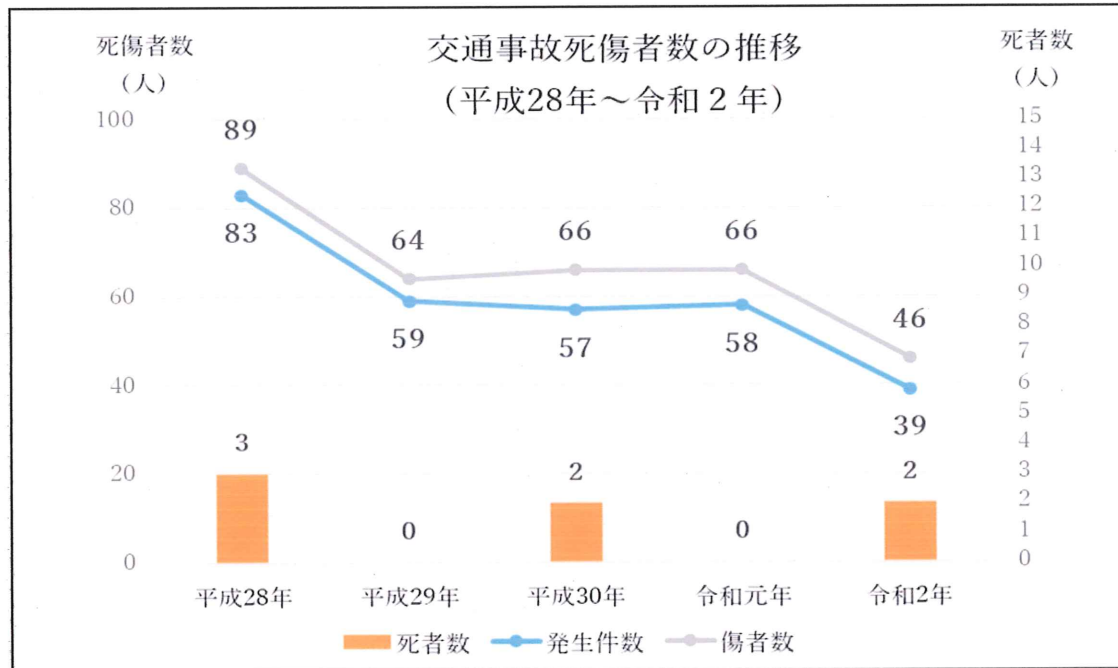
(1) 第10次期間中の事故の発生状況

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

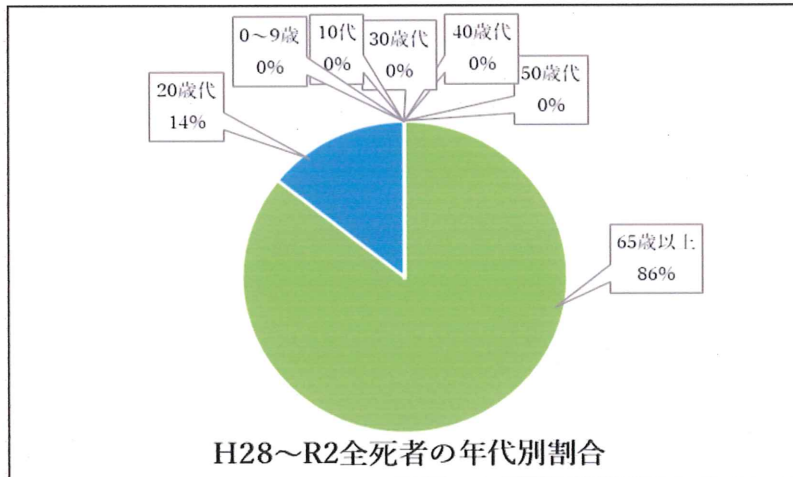
年次	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数 (件)	83	59	57	58	39
傷者数 (人)	89	64	66	66	46
傷者のうち 重傷者数 (人)	27	16	16	16	11
死者数 (人)	3	0	2	0	2
死傷者合計	92	64	68	66	48

(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

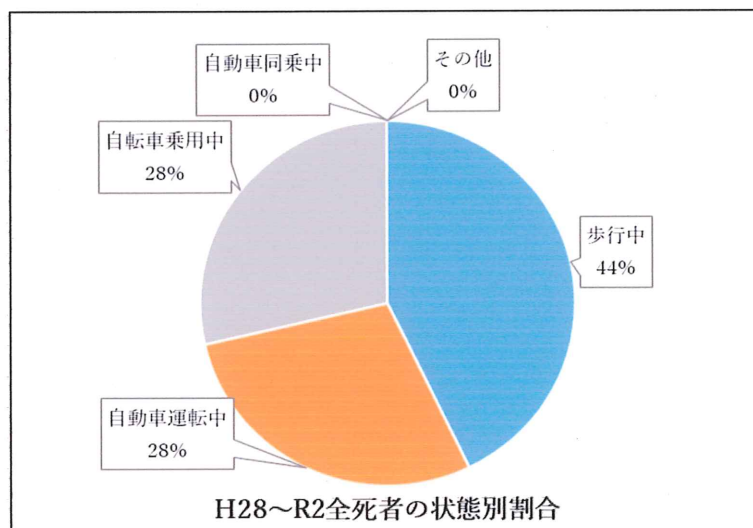


H28～R2 全死者7名の年代別

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）

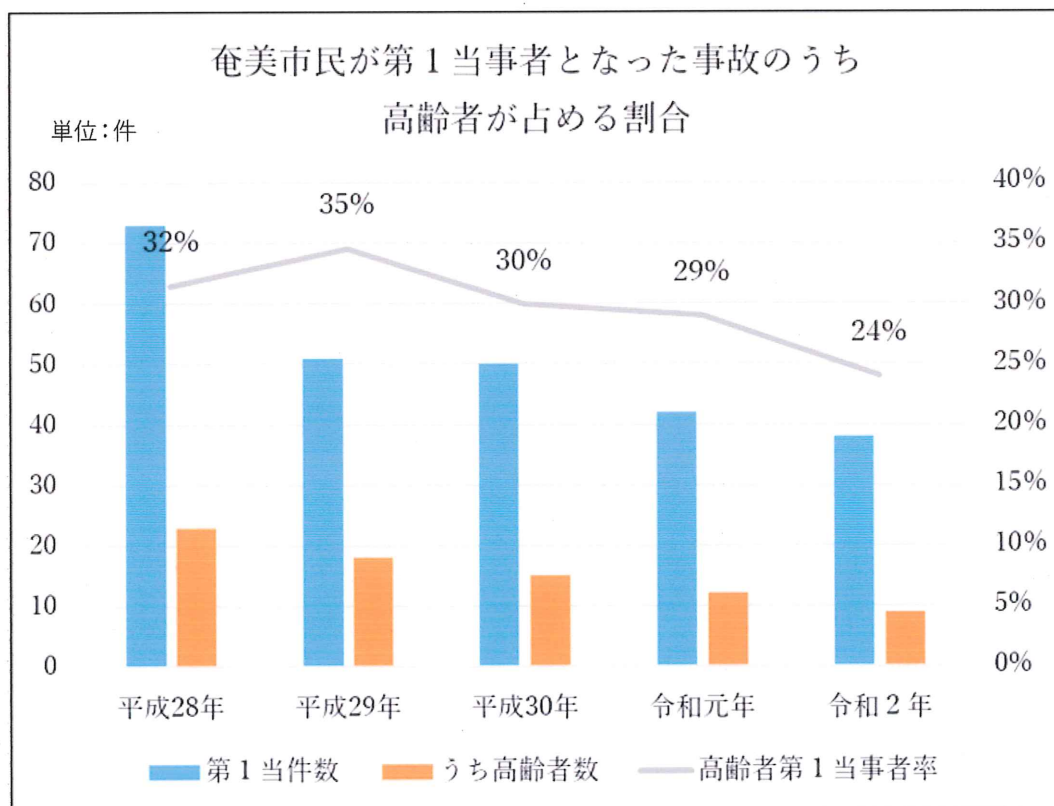
高齢死傷者数

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。

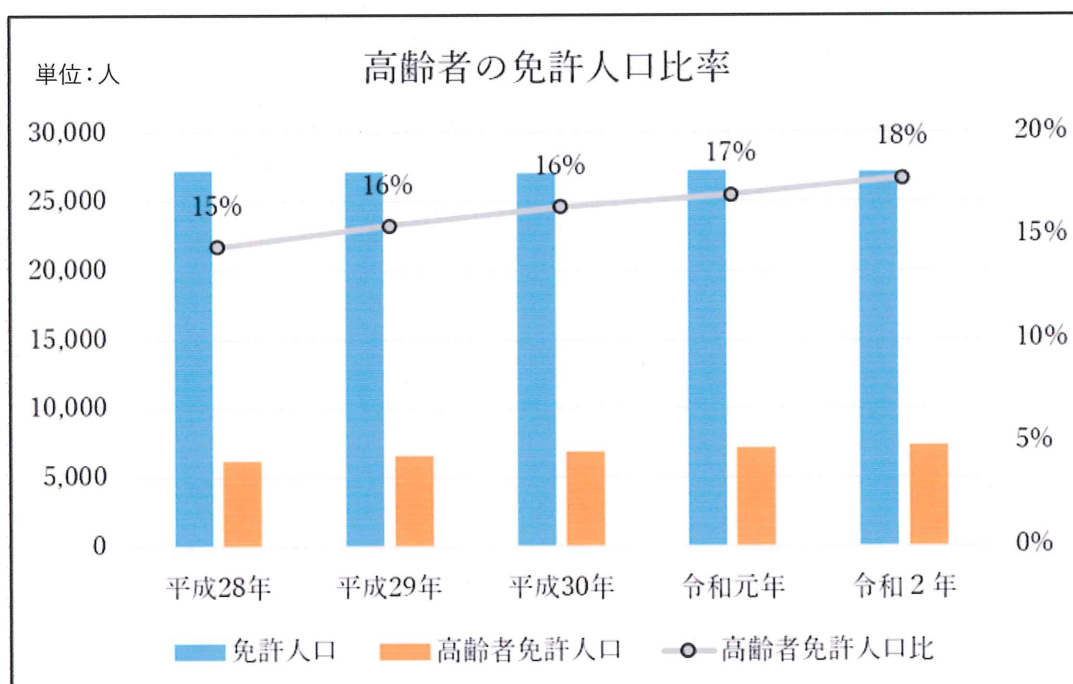
奄美市民が第1当事者となった事故のうち高齢者が占める割合

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

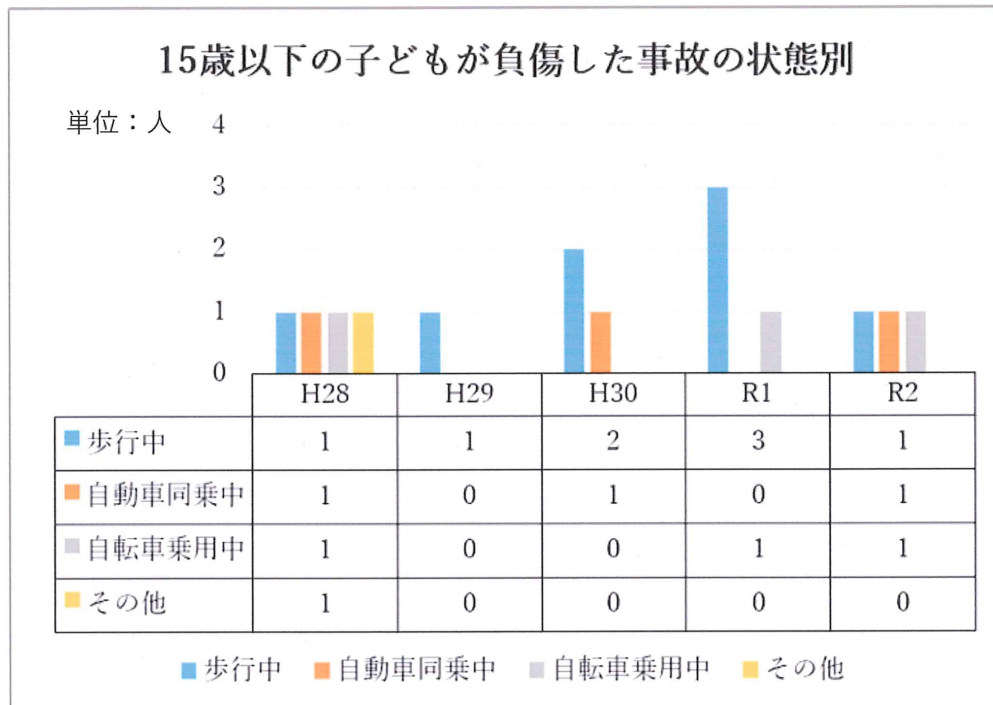
年 次	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
人口推移 (人)	43,156	42,235	41,693	41,744	41,097
免許人口 (人)	27,241	27,129	27,049	27,256	27,137
免許人口比	63.1%	64.2%	64.9%	65.3%	66.0%
高齢者免許人口(人)	6,253	6,539	6,842	7,108	7,307
高齢者免許人口比	14.5%	15.5%	16.4%	17.0%	17.8%

(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

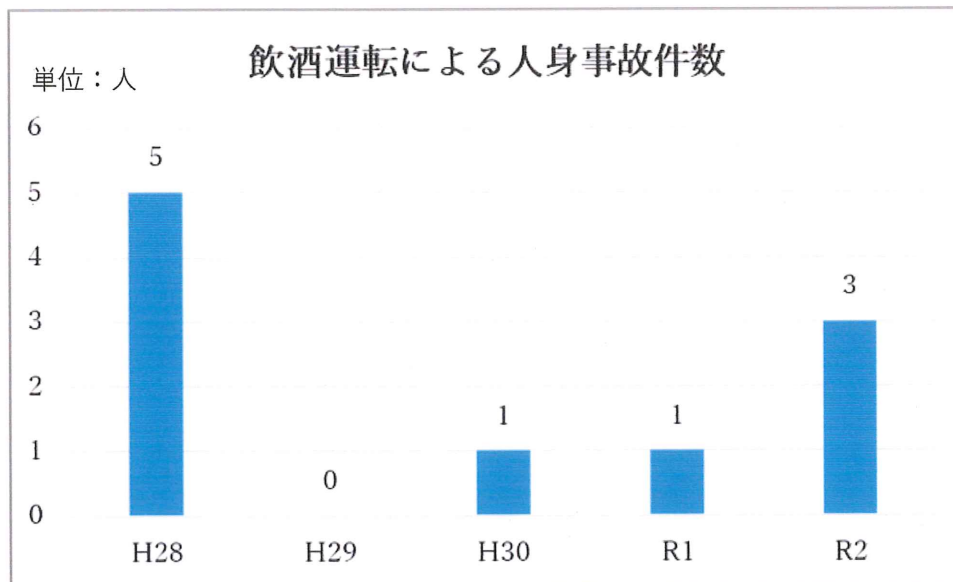
年 次	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
子どもの傷者(人)	4	1	3	4	3
うち児童生徒(人)	1	0	1	3	2

(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。

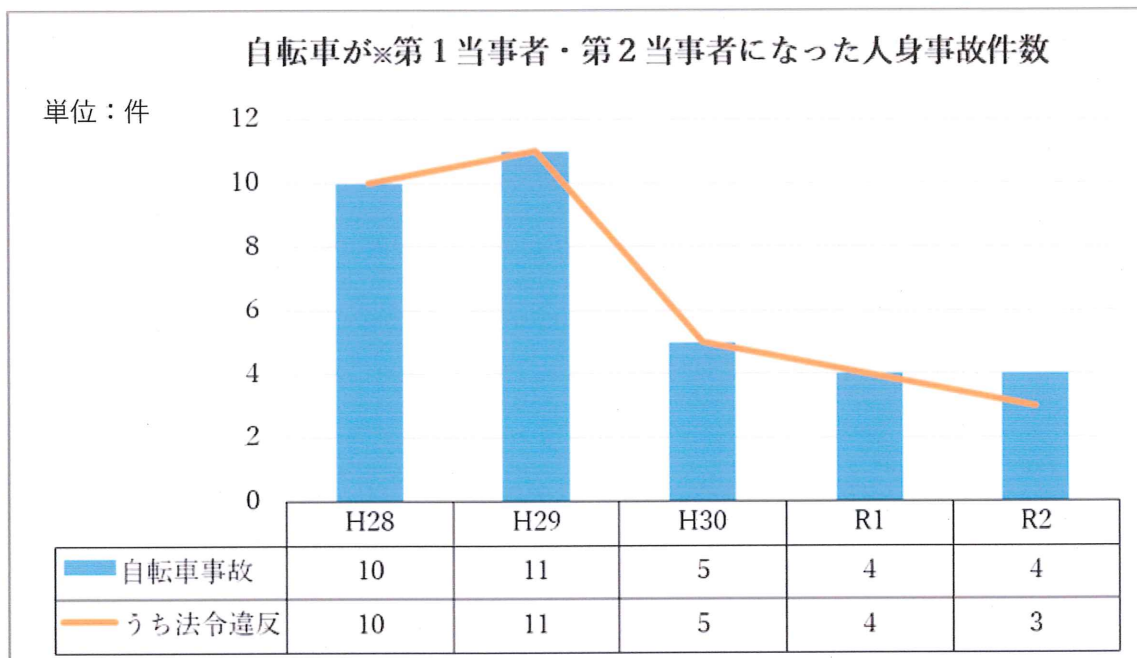
本市においても、過去 5 年間に、年間 1 件から 5 件の飲酒運転による人身事故が発生しています。



(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	R 1	R 2
	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	R 1	R 2
	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。