

第 1 1 次西海市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

長崎県西海市

まえがき

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。

これに基づき、平成17年4月、旧5町の合併以降、8・9・10次にわたる「交通安全計画」を作成し、県、市、警察並びに関係機関・団体等が一体となって交通安全対策を強力に実施してきた。その結果、交通安全対策は着実な進展を続けてきたところである。

しかしながら、西海市の交通事故の発生件数は、年々着実に減少している一方、死亡事故は平成23年～平成27年の5ヶ年の合計より、平成28年～令和2年の5ヶ年の合計は、1名増え5名となり大変厳しい状況となっている。

言うまでも無く、交通事故防止は、県、市、警察並びに関係機関・団体等だけでなく、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、安全で快適な暮らしを実現するため、人命尊重の理念の下に、交通事故の無い社会を目指して、市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を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

このような観点から、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき第11次西海市交通安全計画を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、交通の状況や地域の実態に即して、交通安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

令和4年3月

目 次

計画の概要	1
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	3
第2節 道路交通事故の状況と交通安全対策の今後の方向	4
I 交通事故の現状	4
(1) 道路交通を取り巻く状況	4
(2) 交通事故の現状と見通し	4
II 交通安全対策の今後の方向	9
(1) 高齢者及び子供の安全確保	9
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	10
(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保	11
(4) 市民自らの意識改革	11
第3節 講じようとする施策	12
I 道路交通環境の整備	12
(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	12
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	13
(3) 災害に備えた道路交通環境の整備	13
(4) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	14
II 交通安全思想の普及徹底	14
(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	18
(3) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	21
(4) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	21

Ⅲ 安全運転の確保	2 1
(1) 運転者への教育の充実	2 2
(2) 高齢運転者対策の充実	2 2
(3) シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底	2 2
(4) 道路交通に関する気象情報等の充実	2 2
Ⅳ 道路交通秩序の維持	2 2
(1) 暴走行為対策の推進	2 2
Ⅴ 救助・救急活動の充実	2 3
(1) 救助・救急体制の整備	2 3
(2) 救急関係機関の協力関係の確保等	2 4
Ⅵ 被害者支援の推進	2 4
(1) 損害賠償の請求についての援助	2 4
(2) 交通事故被害者の経済的支援の充実	2 5
(3) 市町村交通災害共済への加入促進	2 5

計 画 の 概 要

【計画の目的】

第11次西海市交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、長崎県交通安全計画に基づき策定するものである。これは、令和3年度から令和7年度までを計画期間として、市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を定めるものであり、人命尊重の理念に基づき「交通事故のない社会」を実現するため、総合的な交通安全対策を推進し、市民の安全の確保を図ることを目的とする。

【基本理念】

〔人優先の交通安全思想〕

国・県の交通安全計画でも打ち出されている、「人優先」の交通安全思想を基本理念とし、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また全ての交通について、高齢者、障がい者、子供等の交通弱者の安全を一層確保するために、交通事故の実態に対応した交通安全対策を推進し、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進する。

〔高齢化が進んでも安全に移動できる社会の構築〕

我が国は世界で最も高い高齢化率となっており、西海市でも高齢者が多い状況である。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交通事故が喫緊の課題となっている。こうしたことから、高齢化に伴い生じる様々な交通安全課題に向き合い、高齢になっても安全に安心して暮らすことができる「共生社会」の構築を目指す。

〔施策推進にあたっての基本的な考え方〕

1. 人に対する安全対策

運転する人の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図り、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高める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、啓発活動を充実させる。

2. 交通環境に係る安全対策

交通環境の整備にあたっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と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、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を推進するなど、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。

3. 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、県、市、警察並びに関係機関・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、市民が参加・協働し、地域における特性に応じた交通安全活動を推進する。

4. 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負傷者の救命を図り、また、被害者を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）及び犯罪被害者等支援条例（令和元年西海市条例第24号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図るものとする。

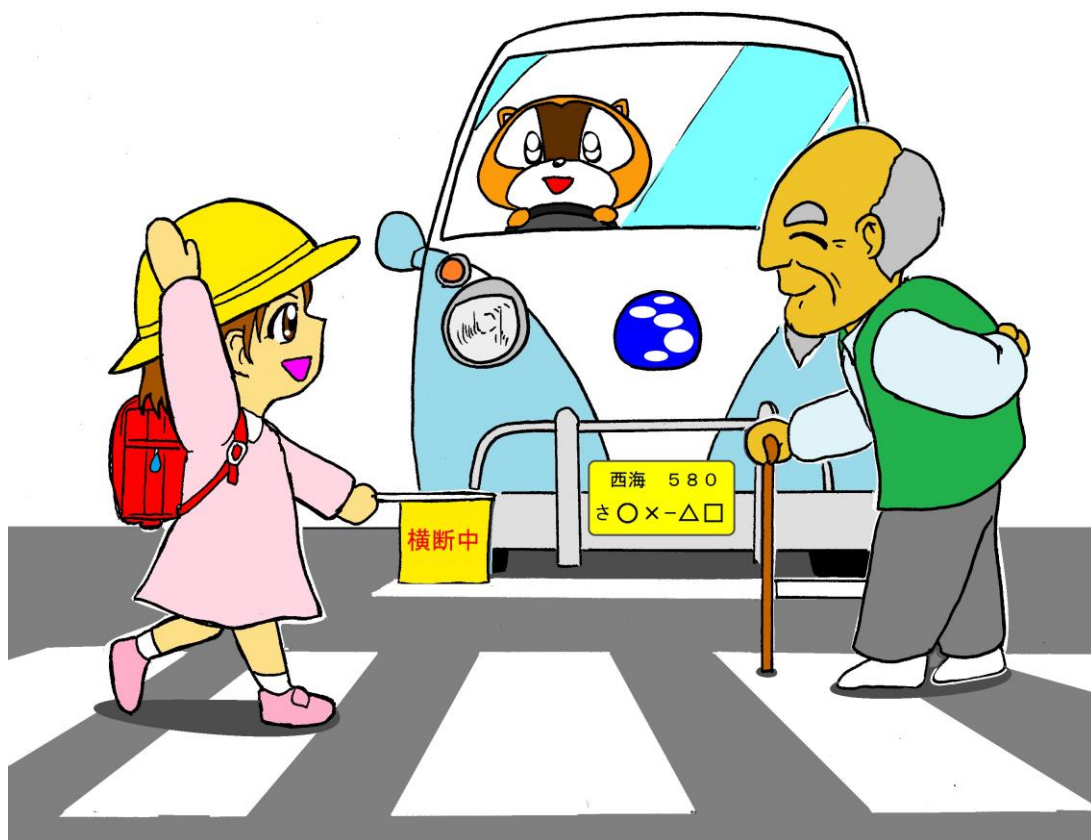
第1節 道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心な社会を実現させ、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。

我々は、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べきであり、積極的に交通安全対策を実施することで、交通事故をより減少させることができるのではないかと考える。

今後も、交通死亡事故ゼロの実現に取り組むとともに、事故そのものを減少させるため、交通社会に参加するすべての市民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実させていくことが必要である。

交通安全は地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、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有効である。



第2節 道路交通事故の状況と交通安全対策の今後の方向

I 交通事故の現状

(1) 道路交通を取り巻く状況

本市の道路交通を取り巻く状況は、人口が減少するなかで道路は整備されており、今後さらなる道路整備が続くのであれば、交通量は増加が見込まれる。また、道路交通の量的拡大に加え、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、特に高齢者の運転免許保有者の増加は、道路交通に影響を与えるものと考えられる。

(2) 交通事故の現状と見通し

本市の近年の交通事故の発生状況をみると、次の特徴が見られる。

- ① 交通事故死亡者数は、過去5ヶ年において、令和元年のみ死者数が0人で平成28年、平成29年、令和2年は1人、平成30年は2人であった。
- ② 場所別の発生状況では、国道における交通事故が過去5ヶ年を平均して約6割を占め、自動車専用道路での事故が年々増えている。
- ③ 交通事故類型別発生状況は、車対車が圧倒的に多く、8割以上を占めている。
- ④ 事故発生の主な原因は、前方不注意、安全速度の超過などの安全運転義務違反が過去5ヶ年を平均して約8割を占めている。
- ⑤ 時間別の交通事故発生状況では、通勤・帰宅の時間帯となる午前7時、午後18時の交通事故が多い傾向にある。
- ⑥ 年齢別の交通事故死亡者数・負傷者数については、65歳以上の高齢者だけでなく、30、40歳代の交通事故も多い傾向にある。

よって、西海市でも高齢化が進み、高齢者の交通事故も多発しているが、幅広い年代での啓発など、より一層の対策が必要となる。

また、道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、市民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことも視野に入れる必要がある。

第10次西海市交通安全計画期間中（平成28年から令和2年）の西海市における交通事故の発生状況及び原因・特徴は次表のとおりである。

○年次別交通事故の推移（西海警察署管内）

（表 1）

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和 2 年
発 生 件 数	70	78	70	46	49
死 者 数	1	1	2	0	1
負 傷 者 数	92	99	90	57	73

○場所別発生状況（西海警察署管内）

（表 2）

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
国 道	42	47	36	22	28
主 要 地 方 道	11	12	12	8	5
一 般 県 道	4	6	5	4	2
市 道	8	4	4	6	6
自 動 車 専 用 道 路	1	1	3	2	4
そ の 他	4	8	10	4	4
計	70	78	70	46	49

※自動車専用道路・・・・・・西彼杵高規格道路を現す（パールライン道路）

○類型別発生状況（西海警察署管内）

（表 3）

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
人 対 車	11	5	5	2	3
車 対 車	56	69	60	41	44
車 両 単 独	3	4	5	3	2
計	70	78	70	46	49

○原因別発生状況（西海警察署管内）

（表4）

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
信号無視	2	1	0	0	0
通行区分	0	1	1	2	1
後退禁止	0	0	0	0	0
横断転回禁止	0	0	1	0	0
車間距離不保持	0	1	0	0	0
追越し（方法）	0	0	0	0	0
追越し（禁止場所）	1	0	0	0	0
右折	0	0	0	0	0
左折	0	0	0	0	0
優先通行	0	0	1	0	0
横断歩行者（歩行者保護）	4	1	1	1	1
通行妨害（歩行者保護）	0	0	0	0	0
徐行	1	0	0	0	0
一時不停止	1	1	0	0	0
乗車不相当	0	1	0	0	0
積載不相当	0	1	0	0	0
酒酔い	0	0	0	0	0
過労	0	0	1	0	0
最高速度	1	0	1	0	0
安全運転義務（前方不注意）	19	40	27	18	11
安全運転義務（安全速度）	0	0	2	0	1
安全運転義務（その他）	29	26	33	24	31
交差点安全進行	8	5	2	1	4
その他及び不明	4	0	0	0	0
計	70	78	70	46	49

○時間別事故発生状況（西海警察署管内）

（表5）

時間/区分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
0	1	0	0	0	0
1	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0
3	0	1	1	0	0
4	1	0	0	0	0
5	2	0	0	1	0
6	4	6	1	5	1
7	9	5	8	7	6
8	9	7	9	4	1
9	4	4	4	1	2
10	3	6	4	1	2
11	1	2	4	1	5
12	5	7	3	0	5
13	3	2	3	3	4
14	3	4	4	8	5
15	3	4	6	2	3
16	3	3	3	3	1
17	5	8	6	4	5
18	7	10	7	1	6
19	2	5	3	2	2
20	3	2	2	2	1
21	1	1	1	1	0
22	0	1	1	0	0
23	1	0	0	0	0
計	70	78	70	46	49

○交通事故死者・負傷者の年齢別状況（西海警察署管内）

（表6）

年齢/区分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
6歳未満	1	0	1	1	1
6～13歳未満	1	3	0	0	1
13～16歳未満	1	0	0	0	0
16～19歳	2	3	8(1)	1	2
20～24歳	11	8	4	3	3
25～29歳	5	9	14	5	11
30歳代	14	15	17	5	17
40歳代	14	24	13	11	6
50歳代	7	10	12(1)	10	9(1)
60～64歳	14(1)	15	5	3	8
65歳以上	23	13(1)	18	18	16
うち75歳以上	12	5	7	6	7
合 計	93	100	92	57	74

※（）内は死者数を表す

II 交通安全対策の今後の方向

近年、本市の交通事故による死者数および発生件数は、合併初年度の平成17年度に比べると少しずつではあるが減少傾向にある。このことは、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一定の効果があつたものと考えられる。

一方、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交通事故が依然として後を絶たず、相対的に高率で推移している。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、自動車運転中の操作による危険性も指摘されている。

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。

このような観点から、

- 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道路交通秩序の維持
- ⑤救急・救助活動の充実
- ⑥被害者支援の推進

を柱として、次のような視点を重視して対策の推進を図っていくものとする。

(1) 高齢者及び子供の安全確保

今後も、本市の高齢化が更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たり移動できるような交通社会の形成が必要である。

高齢者については、歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策、運転免許返納後の移動を伴う日常生活を支えるための対策を推進する。

高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動、また、年齢等に関わらず多様な人々が利用しやすい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。

運転免許返納後の移動を伴う日常生活を支える対策については、さいかいスマイルワゴン(※1)等の移動手段の確保が重要となる。

高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を積極的に進めるとともに、運転支援機能の過信・誤解などによる事故を無くすため、運転支援機能をはじめとする技術とその限界、技術の進展状況について、交通安全教育等を通じて情報提供を行う必要がある。

子供については、少子化の進行が深刻さを増している中、安心して子供を産み育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安心・安全な歩行空間の整備を積極的に推進する。また、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等をはじめ地域で子供を見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

歩行中の死者数は減少傾向で推移しているものの、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だになされていない。歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

人優先の考え方の下、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路、幹線道路等において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を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、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるために、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る。

一方、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、その信号にしたがうことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進する。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、全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推進等の対策を推進する。

自転車等の安全利用を推進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車および自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がある。

さらに、自転車利用者については、自転車等の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、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。

加えて、通勤や通学目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策を推進する。

(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障がい者、子供を含む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し、交通事故を減少させていかななければならない。

生活道路の安全対策については、ゾーン30（※2）の設定の進展に加え、物理的デバイス（※3）のハンプ（※4）等の設置や自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、適切な交通指導取り締まりの実施、生活道路における安全な走行方法の普及等の対策を推進していく必要がある。

(4) 市民自らの意識改革

交通行政に携わるものや、交通機関に関わるものを含め、交通社会に参加するすべての市民が、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、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする意識を持つことが重要である。このため、市民が地域や団体において、交通安全に関する各種活動に関わるなど、積極的に関与していくような仕組みづくりが必要であり、交通安全対策においても、必要に応じ市民の意向を十分反映させる工夫も必要である。

※1 スマイルワゴン

市内の交通弱者の移動手段の確保及び交通白地を解消するため、平成31年4月1日より市内地域を4地区に分けて実証運行を開始した予約型の乗合ワゴン。

※2 ゾーン30

生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、そのほかの安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーンを抜け道として通行する行為の抑制を図る生活道路対策

※3 物理的デバイス

生活道路におけるクラंकやスラロームなどの速度抑制などを目的として設置されるもの。

※4 ハンプ

交通安全対策のために、道路の路面に設けられた凸状の部分のことで、通行する車両の速度減速を狙ったもので、自動車を減速させて歩行者等の安全な通行を確保することを目的に設置される。



第3節 講じようとする施策

I 道路交通環境の整備

交通環境の整備については、これまでも警察や道路管理者等の関係機関が連携し、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、一定の事故抑止効果が確認されている。

交通事故の減少を定着化させ、さらなる抑止効果を図るためには、幹線道路における安全対策を継続しつつ、生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、高齢者や障がい者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) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上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いえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路等において歩道を積極的に整備するなど、「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。特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等のきめ細かな事故防止対策を実施することにより車両速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

① 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故の多いエリアにおいて、関係機関、地域住民等が連携し、車両速度の抑制等の対策に取り組み、子供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、地域の実情を踏まえた対策を実施する。

② 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「西海市通学路交通安全プログラム」等に基づき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。また、未就学児も含め子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所、認定こども園等の対象施設、その他関係機関が連携し、対策を推進する。

高校、中学に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所、認定こども園や児童館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等を積極的に推進するとともに、

ハンブ・狭さく（※5）等の設置、押しボタン式信号機・歩行者用灯器の整備、横断歩道の拡充等の対策を推進する。

③ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者等を含めすべ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を確保し、歩行者の利用状況等に合わせた適切な歩道幅員を積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機等の交通安全施設、視覚障がい者誘導用ブロック等の整備を推進する。

※5 狭さく

自動車の通行部分の幅を物理的に狭くする、あるいは視覚的にそのように見せることにより運転者に対して減速を促す道路構造。

（2）幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全対策については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実情を踏まえた区間に優先的かつ効率的な事故対策を推進する。

① 事故ゼロプラン

死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定区間を第三者の意見を参考にしながら選定し、地域住民に対して、注意喚起を行うとともに、効果の高い対策を立案・実施する。

② 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等を「事故危険箇所」として指定し、県公安委員会と道路管理者が連携して集中的に事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の整備、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標の設置等の対策を推進する。

（3）災害に備えた道路交通環境の整備

災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、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。

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の確保を推進する。

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。

津波に対しては、津波による人的被害を最小限化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行なうための避難路の整備等を推進する。

(4) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

① 道路の使用及び占用の適切化

工作物の設置、工事等のための道路使用及び占用の許可にあたっては、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切な運用を行うとともに、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適切化について指導する。

② 不法占用物件の排除

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実施する。

③ 道路の掘り返しの規制

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。

④ 子供の遊び場等の確保

子供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ため、児童館や児童遊園を安全な遊び場として充実させるとともに、小・中学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の解放の促進を図る。

II 交通安全思想の普及徹底

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、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や、地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。

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、人間の成長過程にあわせ、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重要である。また、人優先の交通安全思想のもと、子供、高齢者、障がい者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

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、高齢化が進む中で、高齢者自身の交通安全意識の向上と、他の世代が高齢者の特性を知り、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。さらに、自転車を使用する児童・生徒に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利

用に関する指導を強化し、学校においては、学習指導要領に基づき、関連教科や特別の教科道徳（以下「道徳科」という。）、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交通安全の指導に努める。

また、国、県、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。

特に、交通安全教育・普及啓発活動にあたる市職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

さらに、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子供、親の三世代が交通安全をテーマにする世代間交流の促進に努める。

（１）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 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、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遵守し、交通マナーを理解する態度を養い、日常生活において、安全に道路を通行するために必要かつ基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

保育所・幼稚園及び認定こども園においては、家庭、地域及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の保育・教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う。これらを効果的に実施するため、専門的知識を有する交通安全指導員等の活用を図るとともに、紙芝居や腹話術、視聴覚教材等を利用したり、親子で実習したりするなど、わ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。

児童館及び児童遊園においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、保育所・幼稚園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、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、家庭における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。

また、交通ボランティア等による幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

② 児童に対する交通安全教育

児童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、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危険を予測し、これを回避し、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、家庭、地域及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳科、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動を通じて、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。

小学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものにするため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を活用するとともに、教員等を対象とした交通安全教育講習会等を実施する。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会を開催する。

さらに、交通指導員、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

③ 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はなく、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、家庭、地域及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳科、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、自転車事故等における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

中学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものにするため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を活用するとともに、生徒や教職員等を対象とした、交通安全教育教室や心肺蘇生法等の実技講習会等を実施する。

④ 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。また、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。

⑤ 成人に対する交通安全教育

運転免許取得時の教育というまでもなく、免許取得後の運転者教育は、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等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する。

成人においては、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や指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業における自主的な安全運転管理の活性化に努める。

また、社会人を対象とした公民館活動等を利用した学級・講座において交通安全のための諸活動を実施するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

⑥ 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または運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践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する。特に、法令違反別では、高齢者は「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

また、関係機関・団体、福祉関係者等と連携して、参加・体験・実践型の交通安全教育を中心に開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、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、家庭訪問による個別指導や高齢者と日常的に接する機会を利用した助言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、高齢者にみられる事故の特徴に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材等の交通安全用品の活用と普及にも努める。

「電動車いす」を利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカー等と連携して、購入時の安全な利用法の遵守を徹底させるとともに、安全利用に向けた交通安全教育の推進に努める。さらに、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、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じて、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

⑦ 障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対しては、交通安全に必要な技能及び知識の習得のため、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。さらに、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

⑧ 外国人に対する交通安全教育

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会への参加を推進する。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 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、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定する。

交通安全運動の実施にあたっては、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・発展を図る。

さらに、効果的な運動を実施するため、必要により地域の実態に応じた運動重点を定め、事故実態、住民のニーズ等を踏まえた実施に努めるとともに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を推進する。

② 横断歩行者の安全の確保

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、交通安全教育等を推進する。

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、その信号に従うといった交通ルール of 周知を図る。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付けること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

③ 自転車の安全利用の推進

自転車は、本来車両であること、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の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」(平成19年7月10日)を活用するなどにより、歩行者やほか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。自転車は、通勤・通学をはじめ、様々な目的で利用されているが交通ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

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、反射材用品等の取り付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。また、幼児が同乗中の自転車の危険性や事故実態について広報啓発を推進するとともに、幼児向けの自転車用ヘルメットの使用を積極的に推進する。

④ 後部座席を含めた全ての座席における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

シートベルト及び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の理解を求め、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルト正しい着用の徹底を行う。

また、チャイルドシートについては、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る。

⑤ 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て積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材の視認効果、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の展示会の開催等を推進する。

⑥ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

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とともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店と連携して「ハンドルキーパー運動」の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組をさらに進め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

⑦ 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報について、広報紙・防災行政無線等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、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、実効の挙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囲なキャンペーンや、官民が一体となった各種広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、子供と高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。

(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、家庭向けの広報媒体の積極的な活用、行政区・自治会等を通じた広報等により家庭に浸透する広報の充実に努め、子供と高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

(ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、関係機関等と連携をし、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行う。

⑧ 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、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解して、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、周知を図る。また、季節や気象の変化、地域の実情に応じ、立看板や横断幕等の広報媒体を活用する

などして、自動車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

(ウ) 自転車利用者の交通マナーの向上を図り、自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑を防止するため、歩行者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活動を推進する。

(3) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助ならびに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。また、地域団体、自動車販売団体、自動車利用者団体等については、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、交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行う。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民上げての活動の展開を図る。

さらに、交通指導員等の交通ボランティアに対しては、資質の向上に資する援助を行うこと等により、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

特に、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図る。

(4) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を進めることが重要である。

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、それぞれの地域の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る。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、交通安全総点検、交通安全計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

Ⅲ 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。このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育

等の充実に努める。特に、今後大幅に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必要がある。

(1) 運転者への教育の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた安全運転を実施できる運転者を育成するため、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなど、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行い、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、講習内容の充実を図る。

(2) 高齢運転者対策の充実

特に、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、検査の結果に応じたきめ細やかな講習を実施するとともに、より効果的な教育に努める。

また、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整備を図るため、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図る。

また、高齢者をはじめとする地域住民の移動手段を確保するため、既存の公共交通サービスの改善を図り、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

(3) シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用キャンペーンを積極的に行う。

(4) 道路交通に関する気象情報等の充実

道路交通の影響を及ぼす台風、大雨、地震、津波等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努め、事故の防止・軽減を推進する。

また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する。

IV 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、無謀運転や暴走行為対策等を強力に推進する。

暴走族による各種不安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、次の対策を強力に推進する。

(1) 暴走行為対策の推進

① 暴走行為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

暴走行為追放の気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供を行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。

また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、適切な指導等を促進する。そして、青少年の非行問題との関連性から、地域の関係団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

② 暴走行為阻止のための環境づくり

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））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等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、暴走行為ができない道路環境づくりを積極的に行う。

③ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進を積極的に行う。

V 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、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場または搬送途上において、一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備や現場に居合わせた人による応急手当の普及等を推進する。

（1）救助・救急体制の整備

① 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・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期する。

② 多数負傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救急・救助体制の充実を図る。

③ 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推進

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等の普及啓発活動を推進する。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図り、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

また、応急手当指導者の養成の推進を図るほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。

(2) 救急関係機関の協力関係の確保等（健康ほけん課、防災基地対策課）

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・協力関係について協議・連絡・調整を図る。

また、大規模な交通事故が発生した場合、災害派遣医療チーム（DMAT）及び災害派遣精神医療チーム（DPAT）の活用を推進する。

VI 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、またはかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような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、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）及び西海市犯罪被害者等支援条例（令和元年西海市条例第24号）のもと、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。

また、交通事故被害者等は精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に関する知識、情報が乏しいことが多いことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させ、被害者支援を推進する。

(1) 損害賠償の請求についての援助

① 交通事故相談所の活用

長崎県交通事故相談所の相談活動について、広報誌の積極的な活用等により周知徹底を図り、交通事故当事者に対し、広く相談の機会を提供する。

② 関係機関の紹介

自動車事故による損害賠償等の問題で困りごとがある被害者に対し、公益財団法人交通事故紛争処理センターや公益財団法人日弁連交通事故相談センターを紹介し、早期解決を図る。

③ 自動車損害賠償保障事業の周知

ひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者を救済するために、政府が行っている自動車損害賠償事業の周知を積極的に行う。

(2) 交通事故被害者の経済的支援の充実

① 奨学金の貸付制度

公益財団法人交通遺児育英会が行っている、高校生以上の交通遺児を対象とした奨学金無利子貸付事業の周知を積極的に行う。

② 介護料支給・各種貸付

独立行政法人自動車事故対策機構が行っている、自動車事故を原因として、脳、脊髄又は胸腹部臓器を損傷し、重度の後遺症を持ってしまい、日常生活について介護が必要となってしまった方を対象とした、介護料支給事業や各種貸付事業の周知を積極的に行う。

③ 見舞金の支給

加害者の殺人罪・傷害罪に相当する危険な自動車運転により、被害を受けた方や、遺族に対し、経済的負担の軽減を図るための「西海市犯罪被害者等支援条例施行規則」で定めるところの見舞金を支給する。

(3) 市町村交通災害共済への加入促進

長崎縣市町村総合事務組合では、自動車及び公共機関、自転車による接触・衝突事故において、傷害治療における見舞金を給付する保険制度がある。これを市民一人でも多くの方へ加入を呼びかけ、事故後のケアを提供していく。