

第10次津久見市交通安全計画

(平成28年度～平成32年度)



津久見市交通安全対策会議

ま え が き

本市では、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の施行以来、9次にわたり交通安全計画を策定し、県、市、関係機関・団体そして地域が一体となり、様々な交通安全対策を実施してきた。

その結果、本市における交通事故発生件数は、昭和59年の126件をピークにその後は減少に転じ、昭和60年以降は二桁に、また、平成22年には第1次交通安全計画を策定した昭和46年以来最少の38件であったが、平成23年度からは年50件前後を推移している。平成23年から連続して交通死亡事故が発生し、未だに尊い命が交通事故で失われている。また、高齢化社会の進展により高齢者が関与する死亡事故が多発しており、高齢者の交通事故防止策が重大な課題となっている。

交通事故の防止は、国、県、市・警察、関係機関、団体のみならず、市民一人ひとりが全力をあげて取り組まねばならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、「交通事故のない誰もが安心して暮らせる町づくり」の実現に向けて、総合的かつ長期的な交通安全対策を一層強力に推進していかなければならない。

この交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、平成28年度から32年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めるものである。

津久見市は第10次津久見市交通安全計画に基づき、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを効果的に推進し、交通事故のない社会の実現に努めるものとする。

津久見市交通安全推進協議会

会 長 川 野 幸 男

目 次

まえがき	
計画の基本理念	1
第1部 道路交通の安全	4
第1章 道路交通事故のない社会を目指して	5
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展望	5
1 道路交通事故の現状	5
2 津久見市における交通事故の特徴	5
3 道路交通を取り巻く状況の展望	6
第2節 交通安全計画における目標	6
第3章 道路交通安全についての対策	7
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	7
1 高齢者及び子どもの安全確保	7
2 歩行者及び自転車の安全確保	8
3 生活道路における安全確保	9
4 「ちょっと長めの車間距離ゆとり運転運動」の推進	9
5 地域ぐるみの交通安全対策の推進	10
6 先端技術の活用推進	10
第2節 講じようとする施策	11
第1の柱 オール津久見で進める交通安全 (交通安全活動への市民参加の促進)	11
(1) 交通安全活動の展開	11
(2) 警察署及び幹部交番との連携強化	12
第2の柱 道路交通環境の整備	13
(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 ア 生活道路における交通安全対策の推進 イ 通学路等における交通安全の確保 ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備	
(2) 交通安全施設等整備事業の推進	14
(3) 効果的な交通規制の推進	14
(4) 自転車利用環境の総合的整備	14

- ア 安全で快適な自転車利用環境の創出
- イ 自転車等の駐車対策の推進
- (5) 災害に備えた道路交通環境の整備・・・・・・・・・・ 1 5
 - ア 災害に備えた道路の整備
 - イ 災害発生時における交通規制
- (6) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備・・・・・・・・・・ 1 6
 - ア 道路の使用及び占用の適正化等
 - イ 子どもの遊び場等の確保
 - ウ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

第3の柱 交通安全思想の普及徹底・・・・・・・・・・ 1 7

- (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・ 1 8
 - ア 幼児に対する交通安全教育の推進
 - イ 小学生に対する交通安全教育の推進
 - ウ 中学生に対する交通安全教育の推進
 - エ 高校生に対する交通安全教育の推進
 - オ 成人に対する交通安全教育の推進
 - カ 高齢者に対する交通安全教育の推進
 - キ 障がい者に対する交通安全教育の推進
- (2) 効果的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・ 2 1
- (3) 「ちょっと長めの車間距離ゆとりの運転運動」の推進・・・・・・・・ 2 1
- (4) 交通安全に関する普及啓発活動の推進・・・・・・・・・・ 2 2
 - ア 交通安全運動の推進
 - イ 自転車の安全利用の推進
 - ウ 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
 - エ チャイルドシートの正しい使用の徹底
 - オ 反射材用品等の普及促進
 - カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立
 - キ 危険ドラッグ対策の推進
 - ク 効果的な広報の実施
 - ケ その他の普及啓発活動の推進
- (5) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進・・・・・・・・ 2 5
- (6) 住民の参加・協働の推進・・・・・・・・・・ 2 5

第4の柱 安全運転の確保	26
(1) 運転者教育等の充実	26
ア 二輪車安全運転対策の推進	
イ 高齢運転者対策の充実	
ウ シートベルト、チャイルドシート及び 乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底	
(2) 安全運転管理の推進	26
第5の柱 車両の安全性の確保	27
(1) 自動車の検査及び点検整備の充実	
(2) 自転車の安全性の確保	
第6の柱 道路交通秩序の維持	27
(1) 交通の指導取締りの強化等	
ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等	
イ 交通事故防止に資する指導取締りの推進	
(2) 暴走族等対策の強化	
ア 暴走族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	
イ 暴走族行為阻止のための環境整備	
第7の柱 救助・救急活動の充実	28
(1) 救助・救急体制の整備	28
ア 救助体制の整備・拡充	
イ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	
(2) 救急関係機関の協力関係の確保等	28
第8の柱 被害者支援の充実と推進	29
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	29
ア 無保険（無共済）車両対策の徹底	
イ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等	
(2) 大分県交通事故相談所の利用推進	29
(3) 交通遺児に対する救済援助活動の充実	29
第9の柱 高齢者交通対策の充実強化	30
(1) 高齢運転者の「代替交通手段」確保の推進	30
(2) 運転免許自主返納支援制度の充実	30
(3) 高齢者に対する交通安全教育の推進（再掲）	
第2部 踏切道における交通安全の確保	32

第1章 踏切障害事故のない社会を目指して	32
第1節 踏切障害事故の状況等	32
1 踏切障害事故の状況	32
2 近年の踏切障害事故の特徴	32
第2節 交通安全計画における目標	32
第2章 踏切道における交通の安全についての対策	33
第1節 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	33
第2節 講じようとする施策	33
1 幅員の狭い踏切対策	33
2 踏切設備の充実と広報啓発活動	33

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の到来という、かつて経験したことのない新たな時代を迎えたところである。このような大きな環境変化を乗り越え、真に豊かで活力ある街づくりを進めていくためには、まず市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要である。

そのような中、交通事故による被害者数が災害や犯罪等他の危険によるものと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いくための重要な要素のひとつであり、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安全で安心して暮らすことのできる津久見市を目指すべきである。

交通事故のない街づくりは、一朝一夕に実現できるものではないが、交通事故被害者の心情を重く受け止め、交通事故を起こさないという意識の下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今、新たな一歩を踏み出さなければならない。

2 人優先の交通安全思想

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。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、また、全ての交通について、高齢者、障がい者、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る。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くべきである。

3 交通社会を構成する三要素

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、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、市民の理解の下、強力に推進する。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、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、自らの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。この場合、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族及びその家族又は遺族）の声を直接市民が聞く機会を増やすことも安全意識の高揚のためには有効である。

（２）交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、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充実させるものとする。

（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、交通管制システムの充実、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、施設の老朽化対策等を図るものとする。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の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、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩行者空間の整備を積極的に実施するなど、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。

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、その被害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）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図るものとする。

５ 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、市、関係機関・団体が緊密な連携の下にそれぞれが責任を担いつつ、施策を推進していくことと、住民自らの意識改革を進め、主体的に行う交通安全活動を促進することが重要である。また、それぞれの地域の実情に応じた参加・協働型の交通安全活動を推進する。

６ 効果的・効率的な対策の実施

厳しい財政事情ではあるが、悲惨な交通事故の根絶に向けて交通安全対策については、こうした財政事情を踏まえつつも交通安全を確保することができるよう取組を進める必要がある。

また、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるため、自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取組を行っていくものとするほか、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

7 公共交通における一層の安全の確保

このほか、市民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、事業者が社内一丸となった安全管理体制の構築・改善を推進する。

さらに、事業者は、多くの利用者を安全に目的地に運ぶ重要な機能を担っていることに鑑み、運転者等の健康管理を含む安全対策に一層取り組む必要がある。



第 1 部 道路交通の安全

第 1 章 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、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共生の交通社会の形成を図ることが重要である。

平成 26 年度に実施した「交通安全に関する国民の意識調査」（交通安全意識等に関するアンケート調査）によると、交通事故について、国民の 9 割近くの人々が道路交通事故をゼロにすべき、あるいは、大幅に減少させるべきと考えている。

このことから、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が求められている。また、交通情勢がより悪化する方向に向かっていると回答した者の割合は、前回調査時より高く 4 割弱となっている。飲酒運転によるひき逃げ死傷事件の発生など、大きな社会問題となる悪質な交通事故が未だ発生していることなどが、このような国民意識につながっているものと推測できる。今後とも、交通事故死者数の一層の減少に取り組むとともに、併せて事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。つまり、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していくことが必要である。

特に、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっていることから、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

また、行政を中心に地域、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積極的に参加し、協働していくことが有効である。

なかでも、交通事故の被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災を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

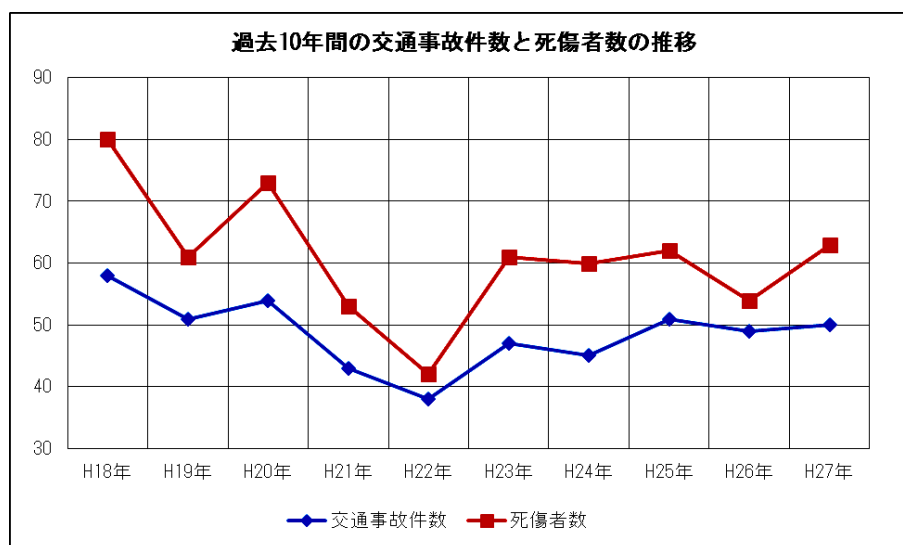
第1節 道路交通事故の現状と展望

1 道路交通事故の現状（図1 参照）

本市の交通事故件数は、昭和59年にピークを迎え126件を数えたが、翌年の昭和60年以降減少し、現在まで二桁台で推移している。

第9次津久見市交通安全計画（平成23年度～平成27年度）において、「交通事故件数の二桁台以下を堅持するとともに、交通死亡事故ゼロをめざす」と目標を掲げ、関係機関・団体はもとより、市民一人ひとりが交通安全に対して積極的に取り組みを行った。第8次交通安全計画の最終年である平成22年中の交通事故件数は38件、負傷者数42人と過去最少となったが、翌年から、交通事故件数・負傷者ともに増加傾向となり、特に被害者も加害者も高齢者という高齢者の死亡事故がここ5年間で7件発生し、残念ながら交通死亡事故ゼロをめざすという目標の達成までには至らなかった。

図1：道路交通事故の推移



	18 年	19 年	20 年	21 年	22 年	23 年	24 年	25 年	26 年	27 年
交通事故件数(件)	58	51	54	43	38	47	45	51	49	50
死者数(人)	1	1	0	1	0	1	1	2	1	2
負傷者数(人)	79	60	73	52	42	60	59	60	53	61

2 津久見市における交通事故の特徴

本市における交通事故の特徴は、以下のとおりである。

- ① 運転者側の主たる事故原因の大半を「前方不注視」「安全不確認」「操作不適」で

占めており、交通事故にあった歩行者側にも横断歩道外横断等の法令違反が半数を占めている。

- ② 本市の高齢化率は年々上昇し、38.8%（平成27年10月現在）で免許保有者の高齢者の占める割合も増加している。交通事故死者数における高齢者の構成率は85%と高く、加害者・被害者ともに高齢者が関与する交通事故となっている。
- ③ 路線別では、全人身事故のうち国道217号、県道佐伯・津久見線の幹線道路での事故の割合が高い。
- ④ ここ5年間で7件の死亡事故のうち、5件が国道または県道で発生している。そのうち3件は見通しの良い道路を横断中の高齢者が車にはねられた交通事故であり、7件中6件が午前中の発生である。

3 道路交通を取り巻く状況の展望（図2 参照）

本市の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、人口の減少により免許保有者数、自動車台数については、今後減少することが見込まれるが、東九州自動車道の全線開通による観光施設等への流入車両の増加により、道路交通の量的拡大が進むことが考えられる。

このような中、人口に占める高齢者の割合は今後も増加することが見込まれ、高齢者の免許保有者（割合）の増加は、道路交通情勢にも大きな影響を与えるものと考えられる。

図2：津久見市の人口・運転免許保有者数・自動車台数の推移

	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年
人口(10月現在)	22,162	21,745	21,394	21,136	20,836	20,407	20,101	19,756	19,343	18,951
高齢者の割合	29.8%	30.7%	31.4%	32.3%	32.9%	33.3%	34.6%	35.9%	37.4%	38.8%
免許保有者数	13,920	12,794	12,695	12,649	13,056	12,436	12,290	12,218	12,057	11,875
高齢者の割合	16.4%	18.6%	19.6%	20.5%	21.1%	21.8%	23.6%	25.5%	27.1%	28.8%
自動車台数	15,964	15,895	15,808	15,646	15,584	15,425	15,246	15,068	15,014	14,855

第2節 交通安全計画における目標

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であることは言うまでもない。しかし、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であるが、近年増加傾向にある高齢者による事故対策を一層強化し人身に伴う交通事故件数年間45件以下、交通死亡事故ゼロを目指し各種の施策を推進する。

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

高齢者が関与する交通事故の増加、前方不注視や安全不確認、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。

対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。このような観点から、

- ① オール津久見で進める交通安全
(交通安全活動への市民参加の促進)
- ② 道路交通環境の整備
- ③ 交通安全思想の普及徹底
- ④ 安全運転の確保
- ⑤ 車両の安全性の確保
- ⑥ 道路交通秩序の維持
- ⑦ 救助・救急活動の充実
- ⑧ 被害者支援の充実と推進
- ⑨ 高齢者交通安全対策の充実強化

といった9の柱により、交通安全対策を実施する。その際、次のような視点を明確にした上で対策の推進を図っていく。

1 高齢者及び子どもの安全確保

本市は、65歳以上人口の総人口に占める割合が37.4%（平成26年10月現在）で、県平均（29.6%）を大幅に上回っている。全交通事故死者数に占める高齢者の割合も高く、平成23年から平成27年の5年間では約8割を占め、また高齢運転者が加害者となる死亡事故も増加している状況にある。

今後、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したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進すべきであり、また、交通モードに

よる相違、すなわち、高齢者が主として歩行者（セニアカー含む）及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築すべきである。特に後者については、引き続き、高齢運転者の増加が予想されることから、高齢者の身体機能の低下を抑え、安全意識を向上させる等、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や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ことも重要である。

さらに、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子供を産み、育てることができる環境を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子供を交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

このため、子供の安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進していく。

2 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、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等による歩行空間の確保を一層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。

津久見市では自転車乗用中死亡者の構成率は28.5%（第9次計画）を占めている。自転車は、自動車等に衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。本市では、身近な交通手段として自転車が多く利用されているが、自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要がある。

自転車利用者は、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことなどから、ルールやマナーに違反する行動が多く、交通安全教育等の充実を図る必要がある。加えて、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、自動車の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要がある。

3 生活道路における安全確保

大分県内で車道幅員 5.5 メートル未満の道路における交通事故件数の推移を見ると、全事故に占める割合は 2 割を超えており、全国値と比較して高い水準にある。また、歩行者・自転車利用者事故の割合も高い。このような状況を踏まえると、生活道路における一層の安全確保が重要である。

このため、道路交通事情等を十分に踏まえ、地域に応じた生活道路を対象として自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要がある。また、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

4 「ちょっと長めの車間距離ゆとり運転運動」の推進

交通死亡事故における運転者側の主たる原因別では、前方不注視及び安全不確認が約 6 割を占めており、「前をよく見て運転する」、「交差点や右左折時に十分安全確認をする」といった運転中の基本的ルールを遵守することが重要である。

なかでも、運転に必要な情報のほとんどは視覚によって得られ、前方不注視を原因とする死亡事故が約半数を占めていることから、運転に集中し、前方・左右をよく見て進路の安全を確認するとともに、潜在する危険を予測しながら運転することが特に重要である。そのため、運転者は、余裕を持って安全確認や危険予測を行うことができるよう、長めの車間距離を保持し、ゆとりある運転に努める必要がある。同乗者においても安全運転をする上で必要な情報を的確に運転者に提供することで、運転者が横断歩行者等の存在を早期に発見し、適切な事故回避措置を講ずることができるものである。

また、近年は、交通事故における致死率の高い高齢者の人口増加等を背景として、交通事故死者が減りにくい状況において、今後、更に交通事故を減少させるには、交通事故の発生時間・場所、交通事故の形態等の詳細な分析に基づいた、一層効果的・効率的な交通事故抑止対策を推進していくことが重要となる。

さらには、本市における近年の死亡事故発生現場であり、加えて交通事故の約半数を占める追突事故の主な発生現場である市街地の国道及び県道での交通事故防止対策が重要である。

5 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくためにも、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、市民一人ひとりの意識を醸成していく。そうした交通安全意識の醸成を次の段階として、交通安全活動への市民参加につなげ、「オール津久見で進める交通安全」として展開していく。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、関係団体、住民の協働により形成していく。また、飲酒運転対策、自転車の交通安全対策などについては、積極的な情報共有を図っていく。

大分県では、平成19年7月に「大分県飲酒運転根絶に関する条例」が制定され、飲酒運転の取締りも強化されているにも関わらず、飲酒運転の根絶には至っていない。運転者の規範意識を高めて飲酒運転を減少させ、飲酒運転のない安全で安心して暮らせる街づくりを実現するため、引き続き、「飲酒運転根絶～飲んだらのれん～」の運動を啓発することで、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していく。また、運転中の喫煙は重大事故へ繋がる恐れがあるため、「運転中禁煙運動」の取組を行い、意識高揚を図る。



6 先端技術の活用推進

運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムや、交通事故が発生した場合に、いち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを推進していく。

第2節 講じようとする施策

第1の柱 オール津久見で進める交通安全 (交通安全活動への市民参加の促進)

(1) 交通安全活動の展開

市民一人ひとりに広く交通安全指導の普及・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づけるため、「おこさず あわず 事故ゼロ」「オール津久見で進める交通安全」を年間スローガンとした交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

(ア) 本運動の推進母体である津久見市交通安全推進協議会においては、構成機関・団体が相互に連携して、運動を組織的・継続的に実施するとともに、子どもから高齢者まであらゆる世代への参加を求め、真に市民総ぐるみの運動として展開する。

(イ) 交通安全運動の運動重点としては、高齢者の交通事故防止、子供の交通事故防止、「ちょっと長めの車間距離でゆとり運転運動」の推進、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（「早めのヘッドライト点灯」及び「ライトアップ走行」）、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等、情勢に即した重点を設定する。

(ウ) 期間を定めて行う運動としては、「春・秋の全国交通安全運動」のほか、「おおいた夏の事故ゼロ運動」、「おおいた冬の事故ゼロ運動」を実施する。

さらに、交通死亡事故が多発し又は多発するおそれのあるときは、抑止のための緊急対策を交通安全運動に準じて実施する。

(エ) 交通安全運動の盛り上げを図るため、交通安全大会等を開催する。なお、交通死亡事故が多発した場合等においても同種大会を開催し、地域住民の交通安全意識の浸透に努める。

(オ) 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交通関係を通じ広く周知することにより、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、住民本位の運動として展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者のニーズ等を踏まえた実施内容とする。さらに、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促進する。

(2) 警察署及び幹部交番所との連携強化

交通安全施策を講じるに当たっては、臼杵津久見警察署及び津久見幹部交番所との連携を一層強化し、交通事故のない安全で安心な津久見市を目指す。



交通安全キャンペーンの様子（津久見幹部交番前）



第2の柱 道路交通環境の整備

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あり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されている。

しかしながら、歩行中・自転車乗用中の死者数が全事故の半数近くを占めるなど、歩行者や自転車が多く通行する生活道路に事故は集中しているため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進め、暮らしのみちの安全対策をより一層推進する必要がある。現在建設中である、「市道徳浦松崎線」のバイパス道沿線は自転車や歩行者の往来が予想されるので、交通事故防止を考慮していくものとする。

少子高齢化が一層進む中で、子どもを事故から守り、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、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った安全対策を推進していく必要があり、特に通学路等、安全確保が必要な道路や事故多発地点の道路においては歩道等の安全施設の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施し、車両の侵入や速度の抑制、自動車や自転車、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。

ア 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、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、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る。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における安全を確保するため、定期的な合同点検（Plan）や対策の実施（Do）対策の評価（Check）対策の改善・処置（Action）の継続的な取組を支援するとともに、改善が必要な道路状況に応じ、警察、教育委員会、学校、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推進する。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

- (ア) 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、平坦性が確保された歩道等を積極的に整備する。
- (イ) 横断歩道やバス停留所付近等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反駐車に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等の違法駐車についても、積極的な取り締まりを推進する。

(2) 交通安全施設等整備事業の推進

平成27年度から32年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画(平成27年9月18日閣議決定)に即して、公安委員会及び道路管理者が連携し、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

(3) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑性を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じ、効果的な交通規制を行う。

(4) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の創出

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にし、乗用車から自転車への転換を促進する。また、増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、効率的・総合的な自転車駐車場の整備を推進するとともに、津久見市交通安全街づくり条例に基づき、駅前駐車場などに放置されている自転車等の整理・撤去を実施する。

(5) 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、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ため信頼性の高い道路ネットワークを確保する道路交通の確保を図る。

- (ア) 地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策及び無電柱化を推進する。
- (イ) 豪雨・豪雪時等においては、安全で安心な道路交通を確保するため、道路斜面等、災害の恐れのある区間の防災対策を推進する。
- (ウ) 津波発生時は、人的被害を最小限の抑えるため、道路利用者への早期の情報提供や迅速な避難を行うための誘導方法の確立を図る。津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

また、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、信号制御により被災地への車両の流入を抑制するとともに、災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供する。

(6) 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、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

(イ) 不法占用物件の排除等

不法占用を防止するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つ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うとともに、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

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。

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、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、公園等の整備を推進する。



ウ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は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、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

第3の柱 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下に、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、人間の成長過程に合わせて、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下、高齢者、障がい者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、他人の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

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地域的な交通安全教育を行うとともに、高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、また、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。また、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組む。さらに、自転車を使用することが多い児童、中学生及び高校生に対しては、将来、運転者として交通社会の一員になることを考慮し、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、道路交通の基礎知識及び交通安全意識の向上に係る教育を充実させる。

学校においては、学校保健安全法（昭和33年法律第56号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活その他の日常生活における安全に関する指導を実施する。また、交通安全に関する指導を学習指導要領等に基づく関連教科・領域や道徳、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努める。障がいのある児童生徒等に対しては、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実を図り、インターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして、市民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、必要な情報を分かりやすく提供する。

特に若者を中心とする層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の高揚を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備を推進していく。

また、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、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進を行う。特に、関係行政機関と交通安全協会をはじめとする交通関係団体で組織する「津

久見市交通安全推進協議会」の一層の活動強化を図り、各種交通安全運動や街頭啓発活動など市民総参加の下に交通安全運動を積極的に推進する。

（１）段階的かつ体系的・効果的な交通安全教育の推進

ア 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基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園・保育所においては、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う。これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分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。



イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生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、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する。

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、教科「体育」、道徳、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実施する。

小学校における交通安全教育を推進するため、心肺蘇生法の実技講習会を実施し、さらに、交通指導員・ボランティア等による通学路における小学生に対する安全な行動の指導を行う。

ウ 中学生に対す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、教科「保健体育」、道徳、学級活動・生徒会活動・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実施する。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

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な健全な社会人を育成することを目標とする。また、スマートフォンの利用についても事件・事故防止の為に指導を推進する。

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、教科「保健体育」、ホームルーム活動・生徒会活動・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、近い将来に普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う

高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、心肺そ生法も含めた研修会、交通安全教育実践地域事業等を実施する。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

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・回避能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設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、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。

また、社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、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。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、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技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標に次の方針により実施する。

(ア) 高齢者に対する交通安全教育を推進するため、老人クラブ及びふれあい・いきいきサロン等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育への積極的参加を推進する。

(イ) 津久見市盛人クラブと連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、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、運転免許を保有しないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで確保されるように努める。

この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

(ウ) 組織や団体に属さず、地域等への活動への参加をせずにいる高齢者に対して行政や民生委員等の訪問活動を通して情報発信を推進する。

(エ) 高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

(オ) 電動車いすを利用する高齢者に対しては、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努める。

(カ) 地域における高齢者の交通安全意識を高揚するため、高齢歩行者の交通事故多発地域に所在する老人クラブやふれあい・いきいきサロンを対象とした安全運転教育を実施するほか、交通安全母の会を始めとして、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、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、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が安全に道路を通行するために技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするために、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣、情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるように努める。

(3) 「ちょっと長めの車間距離ゆとり運転運動」の推進

長めの車間距離を保つことで前方の視野を広げ、自動車、自転車、歩行者等の早めの発見や交差点等での安全確認・危険予測を余裕を持って行うことで、思いやり、譲り合い、優しさなどの気持ちに基づく運転マナーの向上や交通事故を未然に防止

する効果が期待できる「長めの車間距離を保持したゆとりある運転」を展開し、市民意識に訴えかける運動を推進する。

また、交通事故に占める追突事故の割合が高く、交通事故総量増加の要因となっている。今後、追突事故を抑止して交通事故総量を抑制するため、追突事故防止に効果のある「3秒の車間距離」の保持について、関係機関・団体、交通ボランティア等と連携を図り、市民に更なる周知と定着を図るための活動を展開する。

（４）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

交通安全運動の実施のあたっては、事前に運動の趣旨、実施期間、重点事項、実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の推進を図れるように、交通団体長会議・交通安全推進協議会幹事会を中心に展開していきます。

イ 自転車の安全利用の推進

自転車は、本来車両であるため、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による迷惑行為を防止するため、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用するなにより、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乗車、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乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。

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、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、損害賠償責任保険等への加入を推進する。

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取付けを促進する。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を周知するほか、幼児を二人同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に対し、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の理解促進に努め、着用の徹底を図る。

ウ 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求め、後部座席を含めたすべてのシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

このため、市・関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に着用徹底の啓発活動を展開する。

エ チャイルドシートの正しい使用の徹底

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、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育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。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

また、幼児の保護者等に対する指導・助言・情報提供等の充実を図る。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子供にはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

オ 反射材の普及・促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、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、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進する。反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、関係機関・団体と連携し参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するとともに、反射材用品等の普及・促進を図る。

反射材用品等の普及に際しては、全年齢層を対象とするが、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、特にその普及の促進を図る。

また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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に交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通指導員や安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等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進めるとともに、市民の規範意識の確立を図る。

キ 危険ドラッグ対策の推進

麻薬・覚醒剤乱用防止運動のポスター等に危険ドラッグに関する内容を盛り込んで市民へ配布するとともに、危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図る。

ク 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、市報、チラシ、ホームページ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、交通事故被害者等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なキャンペーンや官民が一体となった各種の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、高齢者の交通事故防止、子供の交通事故防止、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、飲酒運転の根絶、若者の交通事故防止、違法駐車排除等を図る。
- (イ) 交通安全を推進するうえで、家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報チラシの積極的な活用、学校、地区等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。
- (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、市、警察署など関係機関は、交通の安全に関する資料・情報等の提供を積極的に行うとともに、市民の交通安全意識の盛り上げを図る。

ケ 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、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。また、高齢運転者に対して新高齢運転者標識（高齢者マーク）の普及・活用を図るとともに、他の年齢層に高齢運転者標識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り、その原因は前方不注視によるものが多いことから、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして早めのヘッドライト点灯（自動車・自転車の前照灯の早期点灯）を促すとともに、こまめな切り替えで走行用前照灯（ハイビー

ム)の活用を促進する。あわせて、歩行者に対しては、夕暮れ時や夜間に外出する際の明るい服装と反射材の着用を促進する。

(5) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

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並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、自動車製造・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、交通安全推進協議会幹事会を、定期、又は、随時に開催し、必要な情報交換を行うとともに、交通安全に関する意思統一を図る。

また、交通指導員などの交通ボランティアに対しては、研修会の開催等、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、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。

(6) 住民の参加・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自らの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る。

このような観点から、交通安全総点検等住民が積極的に参加できるような仕組みを作ることにより、その活動において、当該地区に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進する。



第４の柱 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り、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必要がある。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の充実を図る。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る。

（１）運転者教育等の充実

ア 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全講習の推進に努め、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

イ 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

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。

（イ）高齢者運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識高揚のため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。



ウ シートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底
シートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、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、着用効果の啓発等を積極的に行うとともに、シートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りの充実を図る。

（２）安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう推進する。

第5の柱 車両の安全性の確保

(1) 自動車の検査及び点検整備の充実

自動車の安全運行を確保するため、不正改造車両を始めとした整備不良車両の排除を推進する。また、自動車運転者による保守点検や事業用車両の安全管理等の徹底を啓発し、車両事故に起因する事故防止を図る。

(2) 自転車の安全性の確保

自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を加速化する。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

第6の柱 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には、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

(1) 交通の指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

イ 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、県民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進する。

(2) 暴走族対策の強化

暴走族による各種不法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、次の暴走族対策を強力に推進する。

ア 暴走族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

家庭、学校、職場、地域等において、基本的な交通ルールへの遵守とともに、暴走行為による生命・身体への危険性と暴力団予備軍、犯罪者集団化という一般には知られていない実態について周知徹底を図り、暴走行為を行わないよう、適切な指導を行う。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族及びこれに伴う周辺者のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集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、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

第7の柱 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、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・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る。

（1）救助・救急体制の整備

ア 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。

イ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダー（救急現場に居合わせた人、発見者、同伴者）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：Automated External Defibrillator）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、普及啓発活動を推進する。

（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・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

第 8 の柱 被害者支援の充実と推進

交通事故の被害者等は、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、又は掛け替えの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ます。交通事故被害者を支援するため交通事故相談所等の利用推進を図る。

(1) 自動車損害賠償補償制度の充実等

ア 無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く市民に周知するとともに、街頭における指導取締りの強化等を行い、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

イ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実に資するよう、制度の改善及びその普及率の向上について引き続き指導を行う。

(2) 大分県交通事故相談所の利用推進

大分県交通事故相談所は被害者、加害者を問わず専門の相談員が公平な立場で、損害賠償請求や示談の進め方など問題解決のアドバイスを専門員が行っており、様々な問題に対応していただけるので、大分県交通事故相談所の利用を推進するための啓発を行う。

大分県交通事故相談所 （相談無料）

住所 大分市大手町 3 丁目 1 番 1 号 大分県庁舎別館 5 階（遊歩公園西側）

電話 097-506-2166（直通）時間 8 時 30 分～17 時 15 分（月曜日～金曜日）

(3) 交通遺児に対する救済援護活動の充実

交通遺児となった小・中・高等学校に入・在学する児童・生徒に対しては、津久見市交通事故遺児教育手当支給要綱に基づき、激励金及び教育手当の贈呈等を活用した救済援助を行い、交通遺児家庭の福祉向上と交通遺児の健全育成を図る。

第9の柱 高齢者交通安全対策の充実強化

近年、高齢運転者が加害者となる交通事故が増加している状況の中、高齢化の進展による高齢運転免許人口の増加が見込まれ、さらなる高齢運転者の交通事故増加が懸念される。高齢運転者については、加齢に伴う身体機能の低下等から運転に不安を感じていながらも生活上の必要性からやむを得ず運転を継続している実態もある。高齢者の交通事故を抑止するためには、高齢者が運転をしないでよい環境づくりが極めて重要であることから、次の施策を積極的に推進する。



（1）高齢運転者の「代替交通手段」確保の推進

運転に不安を感じている高齢者が運転をしなくても生活に困ることのないようにするためには、自家用車の代替となる地域における公共交通の確保・充実が重要である。今後、高齢者を中心に公共交通に対するニーズが高まるものと考えられることから、引き続き、関係機関と連携を図りながら、高齢運転者の代替交通手段の確保に向けた施策を積極的に推進する。

（2）運転免許自主返納支援制度の充実

高齢運転者の運転免許自主返納について積極的な広報に努め、運転に不安を感じている高齢運転者の運転免許自主返納の拡大を図り、高齢運転者が運転免許を自主的に返納しやすい環境づくりを推進する。

（3）高齢者に対する交通安全教育の推進（再掲）

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技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標に実施する。

津久見市盛人クラブと連携して、高齢者への交通安全教室等を開催し、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全体の6割強の高齢者を中心に、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、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材の活用等交通安全用品の普及にも努める。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。



第2部 踏切道における交通安全の確保

第1章 踏切障害事故のない社会を目指して

第1節 踏切障害事故の状況等

1 踏切障害事故の状況

全国における踏切障害事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、平成27年の発生件数242件、死傷者数206人となっている。これは、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられるが、依然、踏切障害事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道がなお残されている状況にある。

大分県においては、412箇所の踏切道があり、平成27年の発生件数は2件、負傷者数は1名であった。

2 近年の踏切障害事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別に見ると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道）が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっている、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝撃したものが約4割を占めている、③自動車の原因別で見ると直前横断によるものが約4割を占めている、④歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約3割を占めている、ことなどが挙げられる。

大分県における踏切障害事故は、いずれも踏切警報機が鳴動開始しているにもかかわらず踏切内へ進入し滞留（トリコ）していたものであった。

第2節 交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切障害事故の発生を極力防止する。

第2章 踏切道における交通の安全についての対策

第1節 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切障害事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進する。

第2節 講じようとする施策

1 幅員の狭い踏切対策

自動車が行き交う踏切道であって、踏切道の幅員が接続する道路の幅員より狭いもの（歩道設置を含む）等について、構造の改良を強力に推進する。

2 踏切設備の充実と広報啓発活動

踏切道の交通量、幅員等を勘案し、踏切保安設備の整備を進めるとともに必要な交通規制及び、交通規制の見直し等を行う。

また、踏切障害事故は、直前横断、脱輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切上でのトラブル時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。