

# 西都市交通安全計画

第 11 次

(令和3年度～令和7年度)

～交通事故のない社会を目指して～

西都市交通安全対策会議

# まえがき

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和20年代後半から昭和40年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、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、本市においても、昭和46年度以降、10次にわたる西都市交通安全計画を策定し、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た結果、陸上交通の安全対策については着実な推進が図られてきたところである。

しかしながら、道路交通事故件数は依然として高い状態で推移しており、近年、特に、高齢者に係る交通事故の増加が大きな課題となっている。

交通事故の防止は、市、関係機関・団体だけでなく、市民一人一人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、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、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強力に推進していくかなければならない。

特に本市は、昭和37年3月に「交通安全都市宣言」を行い、以来市民をあげて交通事故の撲滅に取り組み、努力してきた経緯がある。また、第5次西都市総合計画では、「抜群に住みやすいまち・西都へ癒しの風を感じる場所～」をまちの将来像とし、その「めざす姿」を実現するため、きめ細かな施策を展開していくこととしている。

この西都市交通安全計画は、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年間に講ずるべき交通安全の施策の大綱を定めたものである。本計画に基づき、市は、国及び県の行政機関や近隣市町村と緊密な連携を図り、交通の状況や地域の実態に即して、交通の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。

## 目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	5
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	6
第2節 道路交通の安全についての目標	7
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	7
1 道路交通事故の現状	7
2 道路交通事故の見通し	7
II 交通安全計画における目標	8
第3節 道路交通の安全についての対策	9
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	9
<重視すべき視点>	9
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	9
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	10
(3) 生活道路等における安全確保	10
(4) 先進技術の活用	11
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	11
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	11
II 講じようとする施策	12
1 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) 交通安全施設等整備事業の推進	15
(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実	15
(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	15
(6) 効果的な交通規制の推進	15
(7) 自転車利用環境の総合的整備	16
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	16
(9) 総合的な駐車対策の推進	17
(10) 道路交通情報の充実	17
(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	17
2 交通安全思想の普及徹底	18
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	19
(2) 効果的な交通安全教育の推進	23
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	23
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	26
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	26

3 安全運転の確保	26
(1) 運転者教育等の充実	26
(2) 運転免許制度の改善	27
(3) 安全運転管理の推進	27
(4) 道路交通に関する情報の充実	28
(5) セーフティエコドライブの推進	28
4 車両の安全性の確保	28
5 道路交通秩序の維持	28
(1) 交通の指導取締りの強化等	29
(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進	30
(3) 暴走族対策の推進	30
6 救助・救急活動の充実	31
(1) 救助・救急体制の整備	31
(2) 救急医療体制の整備	33
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	33
7 被害者支援の充実と推進	33
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	33
(2) 損害賠償の請求についての援助等	33
(3) 交通事故被害者支援の充実強化	34
8 交通事故情報の積極的な提供と共有	34

# 計画の基本理念

## 【交通事故のない社会を目指して】

本市においても、これから本格的な人口減少と超高齢化社会を迎えることとなるが、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が安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

そのために防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中にあって、今なお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、公共交通機関をはじめ、交通安全の確保もまた、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となる。

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・経済的損失を勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すことを再認識すべきである。

言うまでもなく、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、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければならない。

## 【人優先の交通安全思想】

道路交通においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、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である。交通事故のない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められる。

このような「人優先」の交通安全思想を基本として、あらゆる施策を推進する。

## 【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。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要がある。高齢化の進展に伴い生じる様々な交通安全の課題に向き合い、解決することが不可欠となっている。

高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しむ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指す。

### 1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、道路交通について、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ていくこととする。

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、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、これを市民の理解と協力の下、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、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図るとともに、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、自ら安全で安心な交通社会を構築していく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。

さらに、市民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接かかわったりするなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要である。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によって交通機関の構造、設備、装置等の安全性を高め、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、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、人優先の考え方の下、人間自身の移動空間と自動車等の交通機関との分離を図ることなどにより、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極めて重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震等の防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

## 2 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

(1) 人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が必要である。

(2) 先進技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられる。また、交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められている。

先進技術の導入によりヒューマンエラーの防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、着実に安全性を確保していくことが重要である。このほか、新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点からの議論を深める必要がある。

#### (3) 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中にあっても、確実に交通安全を図り、そのために、安全に関わる関係機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

#### (4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、様々な課題や制約が生じているほか、国民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。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、必要な対策に臨機に着手する。

### 3 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よう努める。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。

### 4 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・団体等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、市の行う交通の安全に関する施策に計画段階から住民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

### 5 効果的・効率的な対策の実施

厳しい財政事情にある中、悲惨な交通事故の根絶に向けて、交通安全を確保することができるよう取組を進めることが必要である。そのため、地域の交通実態に応じて、限られた予算で最大限の効果を挙げることができるような対策に集中して取り組む等、効率的な予算執行に配慮しなければならない。

また、交通の安全に関する施策は多方面にわたっており、相互に密接な関連を有することから、これらを総合的かつ効果的に実施するとともに少子高齢化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応しつつ、その効果等を勘案しながら、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

さらに、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ことから、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。

## 6 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化

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につながる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、経営トップが社内一丸となった安全管理体制を構築するようその体制の充実、強化を推進する。

# 第1章 道路交通の安全

## 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。



## 2 道路交通の安全についての目標

令和7年までに、年間の

- 24時間死者数を、ゼロ

- 人身事故発生件数を、100件以下

にする。



## 3 道路交通の安全についての対策

### < 6つの視点 >

- ① 高齢者及び子供の安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先進技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進



### < 8つの柱 >

- 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
- ⑧ 交通事故情報の積極的な提供と共有

## 第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

### 1 道路交通事故のない社会を目指して

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る。近年においては、未就学児をはじめとする子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。

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、時代のニーズに応える交通事故の取組が今、一層求められている。今後も、道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、究極的に道路交通事故のない社会の実現に向けて、市を挙げて更に積極的な取組が必要である。

我が国の交通安全対策の推進に当たっては、道路交通事故による経済的損失が少なくとも年間 14 兆 7, 600 億円（国内総生産の約 2.8%）に達していることを念頭に置きつつ、交通社会に参加する全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重要である。

### 2 歩行者の安全確保

特に、我が国では、欧米諸国と比較して、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなってしまっており、人優先の交通安全思想の下、歩道などの交通安全施設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。

### 3 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策を、地域住民が主体となって行うことが重要であり、併せて、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効である。

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。

### 4 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが明確に責任を持ちつつ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。

### 5 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、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。

## 第2節 道路交通の安全についての目標

### I 道路交通事故の現状と今後の見通し

#### 1 道路交通事故の現状

本県の交通事故による24時間死者数は、昭和47年が171人であり、その後減少し、昭和59年には81人と半減した。その後増加傾向となり、平成9年には121人に達したが、翌年から再び減少傾向に転じ、令和2年中の死者は36人となった。

また、交通事故件数と死傷者数は、平成21年以降減少しており、令和2年中の発生件数は5,126件、死傷者数は5,777人となっている。

一方、本市における過去5年間の交通事故発生状況は次のとおりとなっている。

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
交通事故件数	233件	185件	184件	150件	123件
負傷者数	286人	224人	217人	175人	138人
24時間死者数	0人	1人	1人	3人	2人

【資料】宮崎県警察本部交通部交通企画課資料（令和2年）

この結果、本市の第10次交通安全計画の目標である「令和2年までの各年における年間の24時間死者数をゼロにすること及び負傷者数を160人以下にすること」という目標は、平成28年においては、24時間死者数をゼロにまた、令和2年においては負傷者数を160人以下にするという目標については達成できたものの、その他の目標については、達成することはできなかった。しかしながら、負傷者数については、毎年着実に減少し、最終年において目標達成できたのは今後にも繋がる成果であり評価できる。

本市における近年の交通事故の発生状況をみると、その特徴は県内の状況と同様、次とおりである。

- ① 死傷者のうち65歳以上の高齢者の占める割合が高い。
- ② 脇見など（前方不注意、動静不注視）に起因する事故が多い。
- ③ 国道等幹線道路での発生が多い。
- ④ 交差点及び交差点付近での発生が多い。

また、本市において、交通死傷者数が減少している理由としては、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底等の諸対策が効果を発揮したことが認められるが、行政、関係機関、団体及び市民が一体となって、交通死亡事故抑止に関する意識の高揚を図ったことが結果として表れているといえる。今後も、諸対策の持続的推進、意識の更なる高揚を図るよう努めることが必要である。

#### 2 道路交通事故の見通し

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、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、国民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが認められる。

本市においては、人口減少と高齢化のさらなる進展に伴い、運転免許証保有者数、車両保有台数及び自動車走行距離については、減少することが予想されるが、一方で、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、中でも高齢者の運転免許保有者の増加は、道路交通に大きな影響を与えるものと考えられる。

## II 交通安全計画における目標

本県の交通安全計画では、国の交通安全基本計画における「令和7年までに、年間の24時間死者数を2,000人以下とする」目標を踏まえ、「令和7年までに、年間の24時間死者数を31人以下とすること」を目標とし、また、死傷者数減少はもちろん、事故そのものの減少にも一層積極的に取り組み、「令和7年までに、年間の人身事故件数を5,200件以下とすること」を目標としている。

これを踏まえ、本市の交通安全計画においては、「令和7年までの各年における年間の24時間死者数をゼロにすること及び人身事故件数を100件以下にすること」を目標とする。

### 第3節 道路交通の安全についての対策

#### I 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故による死者数が減少していることにかんがみると、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っ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、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、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、有効と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を検証し、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 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
- ⑧ 交通事故情報の積極的な提供と共有

といった8つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、今後の交通安全対策については、次のような視点を重視しつつ、対策を講ずるべきである。

#### <重視すべき視点>

##### (1) 高齢者及び子どもの安全確保

欧米諸国と比べても、我が国は交通事故死者数に占める歩行者及び自転車利用者の割合が高く、これらの約7割が高齢者となっている。高齢者については、主として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を推進する。さらに、自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支える体制の整備を図ることが重要となる。

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などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るためにの対策、地域の状況に適した自動運転サービス等の活用なども重要となる。

また、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。

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、まず、市、県、警察、関係機関・団体等の連携の下、高齢運転者の「制限運転」（高齢運転者が自身の体調・運転能

力に応じて自ら運転を制限して交通事故防止に努めること。国が推奨する「補償運転」と同意。) を推奨し、あらゆる機会を通じて、高齢運転者に対する制限運転の広報啓発を積極的に行う必要がある。

また、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要があり、さらに、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能をはじめとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

子供の交通事故死者数は減少してきているが、次代を担う子供の安全を確保する観点から、子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の確保を推進する。また、高齢者や子供に対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を推進する。

## (2) 歩行者及び自転車の安全確保

歩行中の死者数は、状態別の中で最も多く、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、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備をはじめ、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する。また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、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、その信号に従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はじめ、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ための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を推奨するとともに、宮崎県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例(令和2年条例第31号)に規定する自転車の点検・整備、自転車損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

また、自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員を見直し、歩行者、自転車及び自動車の走行空間を適切に分離するなど、安全で快適な自転車走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、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なためか、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など、自転車に関する安全意識の醸成を図る。

加えて、通勤や配達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の他、駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についても啓発等の対策を推進する。

## (3) 生活道路等における安全確保

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くことが求められる。

引き続き、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、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していく必要がある。

また、生活道路における各種対策を実施していく上で、地域住民を交えた取組を進めるなど、住民の合意形成も重要であり、その在り方も検討していく必要がある。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指す。

#### (4) 先進技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進技術の活用により、交通事故が減少している。今後も、先進安全自動車の普及はもとより、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の更なる発展や普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先進技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、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導入推進していくよう努める。

また、今後も科学技術の進展があり得る中で、その導入過程における安全確保も図りつつ、新たな技術を有効に活用しながら取組を推進していくこととする。

#### (5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまでの総合的な交通安全対策の実施により、交通死亡事故を大幅に減少させることができたところであるが、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていくこととする。

また、第11次計画期間中においても様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々の状況を的確に踏まえた取組を行う。

#### (6) 地域が一体となった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、交通事故情報の提供に努めることにより、地域住民にこれまで以上に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全で安心な交通社会の形成に積極的に参加してもらうなど、市民主体の交通安全意識の醸成に努める。

また、安全な交通環境の実現のため、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地域における交通情勢を踏まえながら、行政、関係機関、団体、住民等の協働により構築していくこととする。

## II 講じようとする施策

### 1 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、幹線道路において一定の事故抑止効果が確認されている。引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で、生活道路における安全対策をより一層推進するため、今後の道路交通環境の整備を考えるに当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、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交通安全対策は依然として十分とはいはず、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」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、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きめ細かな交通事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、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。

##### ア 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路において、国、自治体、公安委員会等が連携し、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な事故抑止対策を、地域住民の主体的参加の下で実施する。このため、計画策定の段階から地域住民が参画し、ワークショップなどを通じて地域住民自らの課題として認識するとともに、関係者間での合意形成の下、様々な対策メニューの中から地域の実情を踏まえた適切な対策を選択して、その実施に取り組む。

##### イ 通学路等における交通安全の確保

小学校、幼稚園、保育所及び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、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等に継続的に取り組むとともに、未就学児を中心に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、保育所等の対象施設、その所管機関、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。この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を図る。

##### 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) 高齢者や障がい者等を含め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幅の広

い歩道等を積極的に整備する。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

(イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反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自動二輪車等の違法駐車についても、関係機関と連携を図りつつ、積極的な取締りを推進する。

## (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については、交通事故対策への投資効率を最大限に高めるため、「成果を上げるマネジメント」を推進し、選択と集中、市民参加・市民との協働により重点的・集中的に交通事故抑止対策を推進する。また、基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）から居住地域内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道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

### ア 事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン」を推進する。

(ア) 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の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

(イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

(ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

### イ 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な事故抑止対策を実施する。

### ウ 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、交通規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。

## エ 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、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

## オ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の交通の分離を図る。
- (イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等について利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。
- (ウ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の整備を総合的に実施する。
- (エ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成し、交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

## カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供など、安全水準の維持、向上を推進する。

## キ 改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

- (ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。
- (イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化等を推進する。
- (ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。
- (エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間の確保に努める。
- (オ) 歴史的史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。
- (カ) 幹線道路、一般道路等、道路における適切な維持管理に努める。

### (3) 交通安全施設等整備事業の推進

社会資本整備重点計画法(平成15年法律第20号)に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、県公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業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。

#### ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考え方の下、「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推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子供たちが日常的に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る。

また、自転車利用環境の整備等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

#### イ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所など、事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づいた対策を推進する。

#### ウ 交通円滑化対策の推進

信号機の高度化、交差点の立体化等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

#### エ 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見を道路交通環境の整備に反映する。

また、安全な道路交通環境の整備に係る住民の理解と協力を得るため、事業の進捗状況、効果等について積極的に公表する。

#### オ 連絡会議等の活用

教育委員会、警察、関係機関・団体等で設置している「西都市安全教育連絡協議会」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路環境の実現を図る。

### (4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者を中心とする地域住民の移動手段の確保に向け、既存のバス路線に対する補助やコミュニティバス等の利便性向上を図るほか、住民の互助による輸送の支援など地域の状況に応じた持続可能な移動手段の確保・充実に努める。

### (5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい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、病院等を結ぶ道路において、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障がい者誘導ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。

### (6) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

#### (7) 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つつ、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を創出する必要がある。

のことから、平成28年3月に策定された「西都市自転車安全利用促進計画」及び令和元年9月に策定された「宮崎県自転車活用推進計画」に基づき、車道通行を基本とする自転車通行空間の整備、交通安全意識の向上に資する広報啓発活動など、自転車を利用しやすい都市環境の形成、自転車事故のない安全で安心な社会の実現に取り組む。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を行う。

あわせて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車両については、取締りを積極的に実施する。

##### 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、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用方法に応じた自転車駐車場等の整備を推進する。

特に、生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障がい者等の移動の円滑化に資するため、自転車等の違法駐車に対する指導取締りの強化、広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

#### (8) 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。

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

を確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨時等においても、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。

#### イ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、県、警察等の関係機関と連携を図り、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）の規定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する。

#### 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・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

### (9) 総合的な駐車対策の推進

安全で円滑な道路交通を確保し、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する。

#### ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

#### イ 違法駐車対策の推進

(ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締りを推進する。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両については、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を推進し、使用者責任を強力に追及する。他方、交通事故の原因となつた違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

#### ウ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全で円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車の取締りの推進と併せ、駐車場の整備と有効利用を推進する。

#### エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

### (10) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であることから、市民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、道路交通情報の充実を図る。

### (11) 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

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実施する。

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。

#### (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 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、都市間の一般道路において追越しのための付加車線や休憩施設等の整備を積極的に推進する。

### ウ 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、公園等の整備を推進する。

### エ 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、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う。

### オ 地域に応じた安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期凍結路対策として適時適切な凍結防止剤散布等を実施する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等の情報を収集するとともに、道路利用者に対して当該道路情報提供に努める。

## 2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、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、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一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識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、交通事故被害者等の痛みを思いやり、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、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とともに、高齢化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。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。また、学校において、ＩＣＴを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、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とともに、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及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものと含めた指導を実施する。障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導を行う。

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、ホームページへの掲載などにより、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、市民が日常生活におい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ことに努める。

特に若年層に対しては、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に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業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一体となった活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当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。

また、地域一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子供、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼びかけるなど、世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

#### （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の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達の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・保育所等においては、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

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・保育士の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館等においては、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とともに、地域活動クラブ等の組織化を促進し、その活動の強化を図る。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の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、幼稚園・保育所等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の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、家庭において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、交通安全協会等とタイアップして、幼児に対する通園時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。

#### 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、心身の発達の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、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実施する。

また、これらを計画的に実施し、効果的なものとするため、教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技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等を開催するよう努める。

さらに、本市交通少年団等による各種活動を通じた広報、啓発活動を推進する。

#### ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

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、思いやりをもって、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する。

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、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実施する。

また、これらを計画的に実施し、効果的なものとするため、教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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十分に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、保健体育、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、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。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やP T A等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

また、これらを計画的に実施し、効果的なものとするため、教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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。

運転免許取得時の教育は、自動車学校等における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。また、免許取得後は、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、県公安委員会が行う各種講習、自動車学校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や自転車の危険行動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。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、市は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。特に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「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、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、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の場面、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、高齢者と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全体で確保されるよう努める。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、反射材用品等の普及にも努める。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、高齢者クラブ等における交通安全部会の設置や関係機関・団体、自動車学校等と連携して、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。

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で組織される団体等と連携して、購入時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。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通ボランティア等による啓発活動や、高齢者を中心に、親、子供の三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。また、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、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

さらに、自立歩行ができない障がい者に対しては、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。

#### ク 外国人に対する交通安全教育の推進

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交通安全教育を推進するとともに、最近の国際化の進展を踏まえ外国人向け教材の充実

を図り、効果的な交通安全教育に努める。また、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

## (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必要な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するとともに、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、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加への態様に応じた交通安全教育者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。このほか、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

## (3) 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

市民一人一人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、西都市交通安全都市推進協議会を構成する機関・団体が相互に連携して、各種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・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

また、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体や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。

また、事後においては、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配意する。

### 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、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。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の遵守を呼びかける。

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つけること等、歩行者が自ら安全を守る交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

### ウ 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の遵守や交通マナーを実践しなけ

ればならないことについての浸透を図る。

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 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定)」を周知し、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。また、自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、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ため、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

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、交通社会の一員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、関係事業者の協力を得つつ、「宮崎県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例(令和2年条例第31号)」に基づき、自転車の点検整備や損害賠償責任保険等への加入促進の対策を推進する。また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成する。

さらに、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、自転車の侧面等への反射材用品の取付けを促進する。

このほか、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体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を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際のシートベルト着用の広報啓発を推進する。

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るほか、高齢者や中学、高校生等の自転車利用者に対するヘルメットの着用を促進する。

#### エ 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

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図るため、関係機関・団体等の協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

#### オ 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使用効果及び正しい使用方法について、幼稚園・保育所、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。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、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

#### カ 反射材用品の普及促進

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、積極的な広報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理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育等を推進する。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図ることとするが、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、鞄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。

#### キ 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、運行管理者、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やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合に、地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

#### ク 効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット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各種の広報媒体を通じての集中的な広報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とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車の排除等を図る。
- (イ) 家庭向け広報媒体の積極的な活用、市、地域づくり協議会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、子供、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) 市は、民間団体等に対し、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、報道機関の理解と協力を求め、全市民的気運の醸成を図る。

#### 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、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、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（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、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、これら違反の防止を図る。

また、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自動車及び自転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) 二輪車運転者の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、

関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部及び胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

(イ) 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高揚等を図ることができるよう、インターネット等を通じて各種情報の提供に努める。

(オ) 先進安全自動車の普及促進のため、高齢運転者による安全運転サポート車購入等に対し、国の補助金制度について広報周知を図る。

#### (4) 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、交通指導員等の交通ボランティア等に対しては、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。

さらに、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を、着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。

#### (5) 地域における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、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、意識改革を促すことが重要である。

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、交通安全市町村計画の積極的活用・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。

### 3 安全運転の確保

運転者の能力や資質の向上を図り、安全運転を確保するため、特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者をはじめ、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。

また、運転者に対する運転者教育、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、高齢者や障がい者、子供をはじ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

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまらず、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、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うことで運転者が安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるものとなるよう、教育内容の充実を図る。

##### ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

###### (ア) 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習については、交通事故の発生状況、道路環境等を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を推進する。

(1) 取得時講習の充実

原付・二輪・自動車等の免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者、停止処分者、高齢者等に対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、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実を推進する。

ウ 妨害運転（あおり運転）等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適正検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を推進する。

エ 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運転講習の推進に努める。

また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化を推進する。

オ 高齢運転者対策の充実

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とともに、高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の積極的な使用の促進を図る。

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自主返納しやすくなるため、高齢者運転免許証返納メリット制度の充実を図る。更に、高齢運転者があらかじめ運転する時間や場所、環境、心身の状態など自身の判断で一定の制限を課し交通事故のリスクを低下させる「制限運転」の取組を推進する。

カ 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

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシート正しい使用及び二輪乗車時における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、着用効果の啓発等の着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、街頭での指導取締りを推進する。

キ 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により、長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。

(2) 運転免許制度の改善

市民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の推進により、更新負担の軽減を図る。

(3) 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（以下「安全運転管理者等」という。）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安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

#### (4) 道路交通に関する情報の充実

多様化する道路利用者のニーズに応えるため、道路利用者に対して必要な道路交通情報を提供することにより、安全で円滑な道路交通を確保するとともに、既存の情報収集・提供体制の充実を図る。

#### (5) セーフティエコドライブの推進

地球環境問題への配慮が求められる中、自動車の運転においても、やさしい発進の心掛け、加減速の少ない運転、早めのアクセルオフなどの「エコドライブ10のすすめ」が奨励されている。この運転は、二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)の削減など地球環境にやさしいとされており、さらに、速度を抑え余裕を持った運転をすることにより交通事故防止にもつながる。そのため、セーフティエコドライブを広報紙等の活用により広く市民への周知・普及に努めるなど積極的に推進する。

### 4 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できる。

既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子供の安全確保も喫緊の課題であることから、先進安全技術の更なる活用・普及促進により着実に交通安全を確保していく必要がある。このような認識の下、従来取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進に努める。

さらに、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する。

また、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ることから、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、損害賠償責任保険等への加入を促進する。。

### 5 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、

暴走族等対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

また、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

#### (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、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しながら、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。

##### (ア) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

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、妨害運転、著しい速度超過、横断歩行者等妨害を含む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、地域の実態、市民の要望等を踏まえた迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図る。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。

また、引き続き、児童、高齢者、障がい者の保護の観点に立った交通指導取締りを推進する。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その検証結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるP D C Aサイクルをより一層機能させる。

加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路等においても速度取締りが行えるよう、可搬式速度違反自動取締装置の活用を図るとともに、データ端末による交通違反切符の作成に向けた検討を進めるなど、より効果的な取締りを行うための資機材の研究開発及び整備に努める。

##### (イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

##### (ウ) 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置を推進する。

##### イ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、高速自動車国道等における速度取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、速度違反自動取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。

さらに、交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、妨害運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化する。

## (2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

### ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車運転死傷処罰法第2条又は第3条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れた捜査の徹底を図る。

### イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。

### ウ 交通事故等に係る科学的捜査の推進

3Dレーザースキャナやひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

## (3) 暴走族対策の推進

### 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

暴走族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積極的に行い、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、機会あるごとに青少年の暴走族加入阻止に関する指導等を実施する。

暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連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。

### イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車會員（暴走族風の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、暴走行為等ができる道路交通環境づくりを積極的に行う。

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走行為者と群衆を隔離するなどの措置を講じる。

### ウ 暴走族に対する指導取締りの推進

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族に対する指導取締りを推進する。

また、複数の都道府県にまたがる広域暴走族事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係都道府県警察相互の捜査協力を積極的に行う。

さらに、違法行為を敢行する旧車會員に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進する。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不法改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

## エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。

また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努める。

また、暴走族に対する運転免許の行政処分については、特に、迅速かつ厳重に行う。

## オ 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、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて事務所等に立入検査を行う。

## 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、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

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処し、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 多数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、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助・救急体制の充実を図る。

#### 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救手当の普及啓発活動の推進

現場に居合わせた人（発見者等）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、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、普及啓発活動を推進する。また、自動車学校等における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

加えて、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る。

#### エ 救急救命士の養成・配置等の促進

消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える救命救急処置を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。

#### 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推進するとともに、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推進する。

また、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進する。

#### カ 防災救急ヘリコプター等による救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、防災救急ヘリコプターを活用するとともに、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する。

#### 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・技術等の向上を図るため、継続的な教育訓練の充実を強力に推進する。

#### ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、西日本高速道路株式会社と市が、消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき処理すべきものとして、協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため西日本高速道路株式会社との連携を強化するとともに、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

#### ケ 事故自動通報システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術や、その位置を地図表示させる技術、重傷度合いの判定に資する技術等を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報することなどにより緊急車両の迅速な現場急行を可能にする事故自動通報システム（ACN）の格段の普及と高度化を推進する。

## (2) 救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充し、休日夜間急病センターの整備、充実及び在宅当番医制の普及を推進する。

## (3) 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・協力関係の構築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。

## 7 被害者支援の充実と推進

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、かげがえのない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、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）等の下、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。

特に、交通事故による重度後遺障がい者数は以前として高い水準にあることから、引き続き、重度後遺障がい者に対する救済対策の連携を図る。

また、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ることから、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、損害賠償保険等への加入を促進する。さらに、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、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

### (1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

#### 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啓発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、引き続き指導を行う。

### (2) 損害賠償の請求についての援助等

#### ア 交通事故相談活動の推進

県、市における交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

(ア) 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、関係機関、団体等との連絡協調を図る。

(イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、相談員の資質の向上を図る。

(ウ) 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、ホームページや広報紙の積極的な

活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

### (3) 交通事故被害者支援の充実強化

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、西都市交通安全都市推進協議会の交通遺児寄附金の有効活用をはじめ、自助グループの活動等に対する支援等の施策を推進する。

また、市、警察署等において交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との緊密な連携を図る。

さらには、警察、市、民間等からなる組織の活性化を図り、官民一体となったきめ細かな被害者支援体制を構築し、連携を密にするとともに、有事において手厚い支援ができるべく体制を強化する。

## 8 交通事故情報の積極的な提供と共有

市民に対して、交通事故発生状況などの情報を積極的に提供することにより、交通安全に対する意識の高揚を図る。

さらに、死亡事故等の重大事故が発生した場合は、警察、市、地域住民等が一同に会して合同で事故検討会等を開催するなどし、事故原因を共通の認識として確認することにより、事故の再発防止に努める。