

第 1 1 次由布市交通安全計画

(令和 3 年度 ~ 令和 7 年度)

交 通 事 故 の な い 、 安 全 で 安 心 し て
暮 ら せ る 由 布 市 を 目 指 し て

由 布 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、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、昭和46年度以降、10次にわたる由布市交通安全計画を作成し、国、県、市、関係団体等が一体となって、各般にわたる交通安全対策を強力に推進してきた。

その結果、全国的には事故発生件数や死傷者数は減少傾向にあり、由布市内においても同様に減少傾向で推移している。

しかしながら、未だに尊い命が交通事故により失われているのは事実であり、また、高齢化社会の進展に伴い高齢者が関与する死亡事故が多発している状況である。

また、鉄道交通の分野においても、ひとたび事故が発生すれば、重大な事故となるおそれが常にある。

このようなことから、交通事故の防止は、従来にも増して、国、県、市、関係団体、さらには、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、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由布市の実現に向けて、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一層強力に推進していかなければならない。

この第11次由布市交通安全計画は、交通安全対策基本法の規定により大分県が作成する交通安全計画に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、市及び関係機関においては、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。

も く じ

第1 1次由布市交通安全計画の概要・・・・・・・・・・・・・・・・	1
計画の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・	2
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・・・・・・・・	6
第1節 道路交通事故の現状と展望・・・・・・・・	6
1 道路交通事故の現状と展望・・・・・・・・	6
2 道路交通を取り巻く状況の展望・・・・・・・・	8
第2節 交通安全計画における目標・・・・・・・・	9
第3章 道路交通安全についての対策・・・・・・・・	10
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点・・・・・・・・	10
1 高齢者及び子どもの安全確保・・・・・・・・	11
2 歩行者及び自転車の安全確保・・・・・・・・	12
3 生活道路における安全確保・・・・・・・・	13
4 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進・・・・・・・・	13
5 地域が一体となった交通安全対策の推進・・・・・・・・	14
6 先端技術の活用推進・・・・・・・・	14
第2節 講じようとする施策・・・・・・・・	15
1 道路交通環境の整備・・・・・・・・	15
(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・・・・・・・・	15
ア 生活道路における交通安全対策の推進・・・・・・・・	15
イ 通学路等における交通安全の確保・・・・・・・・	16
ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備・・・・・・・・	16
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進・・・・・・・・	16
ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進・・・・・・・・	16
イ 事故危険箇所対策の推進・・・・・・・・	17
ウ 幹線道路における交通規制・・・・・・・・	17
エ 重大事故の再発防止・・・・・・・・	17
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進・・・・・・・・	18
ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進・・・・・・・・	18

イ	幹線道路対策の推進	18
ウ	道路交通環境整備への住民参加の促進	18
エ	連絡会議等の活用	19
(4)	歩行者空間のバリアフリー化	19
(5)	効果的な交通規制の推進	19
(6)	自転車利用環境の総合的整備	19
(7)	災害に備えた道路交通環境の整備	19
ア	災害に備えた道路の整備	19
イ	災害発生時における交通規制	20
ウ	災害発生時における情報提供の充実	20
(8)	総合的な駐車対策の推進	20
(9)	交通安全に寄与する道路環境の整備	20
ア	道路の使用及び占用の適正化等	20
イ	子どもの遊び場等の確保	21
ウ	道路法に基づく通行の禁止又は制限	21
エ	地域に応じた安全の確保	21
2	交通安全思想の普及徹底	22
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	22
ア	幼児に対する交通安全教育の推進	22
イ	小学生に対する交通安全教育の推進	23
ウ	中学生に対する交通安全教育の推進	23
エ	高校生に対する交通安全教育の推進	24
オ	成人に対する交通安全教育の推進	24
カ	高齢者に対する交通安全教育の推進	25
キ	障がい者に対する交通安全教育の推進	26
ク	外国人に対する交通安全教育の推進	26
(2)	効果的な交通安全教育の推進	26
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	27
ア	交通安全運動の推進	27
イ	自転車の安全利用の推進	28
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	29
エ	チャイルドシートの正しい使用の徹底	29

オ	反射材用品等の普及・促進	30
カ	飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立	30
キ	効果的な広報の実施	30
ク	迷惑運転等悪質な法令違反の根絶	31
ケ	その他の普及啓発活動の推進	31
(4)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	32
(5)	住民の参加・協働の推進	33
3	安全運転の確保	33
4	車両の安全性の確保	33
5	道路交通秩序の維持	34
6	救助・救急活動の充実	34
(1)	救助体制の整備・拡充	34
(2)	集団救助・救急体制の整備	35
(3)	心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	35
7	被害者支援の推進	35
(1)	無保険車両対策の徹底及び任意自動車保険の充実等	35
(2)	交通事故相談活動の推進	36
(3)	大分県交通災害共済制度への加入促進	36
8	高齢者交通安全対策の充実強化	36
(1)	高齢運転者の「代替交通手段」確保の推進	36
(2)	運転免許証自主返納支援制度の推進	37
第2部	鉄道及び踏切道における交通の安全	38
第1章	鉄道・踏切事故のない社会を目指して	38
第1節	鉄道・踏切事故の状況	38
第2節	交通安全計画の目標	39
第2章	踏切道における交通の安全対策	39
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	39
第2節	講じようとする施策	39
1	構造の改良及び踏切保安設備の整備	39
2	踏切道の統廃合の促進	40
3	その他踏切道における交通安全の確保	40

第 1 1 次由布市交通安全計画の概要

1 計画の位置付け

○交通安全対策基本法第 2 6 条第 1 項

都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

2 計画の期間

令和 3 年度 ～ 令和 7 年度（5 年間）

3 数値目標

令和 7 年度までに

交通事故死者数 0 人以下を目指す

交通事故負傷者数 4 0 人以下を目指す

4 対策の視点

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

5 施策の柱

① 道路交通環境の整備	⑤ 道路交通秩序の維持
② 交通安全思想の普及徹底	⑥ 救助・救急活動の充実
③ 安全運転の確保	⑦ 被害者支援の充実と推進
④ 車両の安全性の確保	⑧ 研究開発及び調査研究の充実

計 画 の 基 本 理 念

【交通事故のない社会を目指して】

我が国は、本格的な人口減少と超高齢社会の到来という、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。由布市においても例外でない。このような大きな環境変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要である。

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である。

したがって、その重要性が認識され、これまでも様々な対策がとられてきたところであるが、事故発生件数等は減少傾向とはいえ依然として高い水準で推移していることからすると、更なる対策の実施が必要である。

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・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。交通事故のない社会は、一朝一夕に実現できるものではないが、交通事故を起こさないという意識の下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今、新たな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】

市民の安全・安心の確保のためには、特に弱い立場にある者への配慮や思いやりが不可欠であり、道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の、また、すべての交通について、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。そのため、国や県、市が実施する交通安全施策は当然のことながら、子どもや高齢者が生活する身近な地域において交通弱者を交通事故から守る仕組みを地域ぐるみで構築していくこと

が重要である。

本市においては、このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、地域ぐるみで交通弱者を守る仕組みづくりをはじめ、あらゆる施策の推進を図る。

【施策推進にあたっての基本的な考え方】

本計画においては、市町村合併による広域化・高齢社会をふまえ、計画期間内に達成すべき数値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。

また、交通社会における“人”と“車両”と“環境”の3つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら調査・分析を行い、目標達成に向けた取り組みを、市民の理解と強力の下に推進する。

さらに、交通事故防止のためには、市、関係機関・団体等との相互連携は必然であり、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、由布市が目指す「安心・安全なまちづくり」のためにも、市民一人ひとりが交通安全を意識するよう、「市民総ぐるみ」を目指した活動を展開する。

第1部 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、道路交通事故のない社会を目指す。
- 今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、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。

2. 道路交通の安全についての目標

- ① 交通事故死者数の 0人を目指す。
- ② 交通事故負傷者数の 40人以下を目指す。

3. 道路交通の安全についての対策

《6つの視点》

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- 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 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑤ 地域が一体となった交通安全対策の推進
- ⑥ 先端技術の活用推進

《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 研究開発及び調査研究の充実

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年度の国の調査結果によると、交通事故について、国民の9割近くの人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。

このことは、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。その際、道路交通事故による経済的損失が少なくとも年間1兆7,600億円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、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、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。

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。

第2章 道路交通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と展望

この10年（平成23年～令和2年）の交通事故状況（表1～表3）を地域別に見ると、挾間地域の10年間の交通事故による死者数は合計2人であり、平成24年、25年にかけて交通死亡事故が発生していたが、平成26年からは死亡事故が発生していない。

庄内地域においては、10年間の交通事故による死者数は合計3人であり、平均すると毎年1人以上の死亡事故が発生しており、平成20年には5人で、令和2年はゼロとなった。

湯布院地域においては、10年間の交通事故による死者数は合計11人となっており、挾間、庄内と比べると死亡者数が極めて多くなっている。

事故発生件数をみると、挾間地域では、平成28年までは毎年50件を上回る件数であったが、平成29年以降は減少傾向にある。

庄内地域では、平成23年の34件をピークに、ここ数年間は20件を下回っている。

湯布院地域では、平成23年の54件をピークに、減少傾向にあり、令和2年の件数はピーク時の半分以上の件数となった。由布市全体で見ると、減少傾向にある。交通事故傷者数は、大分県全体では平成23年以降は着実に減少し、由布市内でも着実に減少している。

これらの状況を整理すると、全国的には死亡者数、発生件数、傷者数ともに減少傾向にあり、由布市内においても確実に減少していると言える状況である。

大分南警察署管内での交通事故の発生箇所は、交通量の多い国道においてその半数近くを占めている。事故原因は、車両運転者の前方不注意、動静不注意、安全不確認が圧倒的に多い。また、高齢者による事故件数は、全体の約40～30%を占めており、令和元年中の市内事故死者数2名中2名が高齢者であった。

表1 事故発生件数

(件)

区 域	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
大分県	6,203	6,059	5,767	5,161	4,917	4,478	4,131	3,610	3,037	2,437
南署管内	808	756	696	581	559	564	501	407	331	286
由布市	162	144	131	122	113	106	88	84	62	53
挾 間	74	65	55	50	50	50	38	35	24	25
庄 内	34	28	26	31	16	21	19	16	7	9
湯布院	54	51	50	41	47	35	31	33	31	19

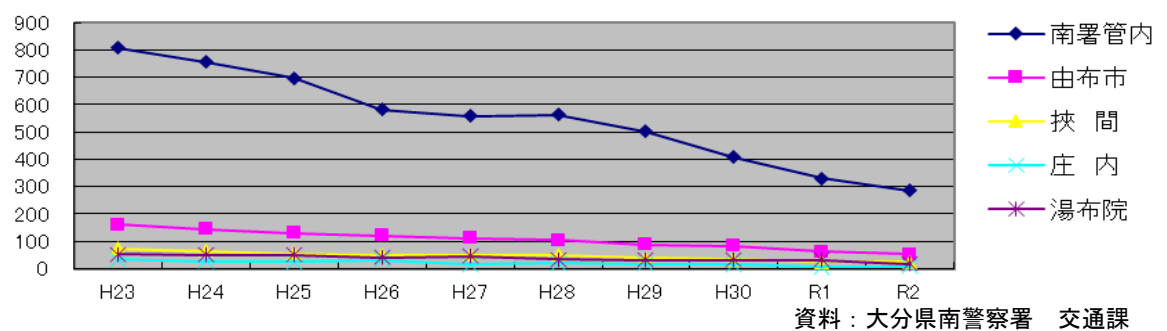


表2 事故死亡者数

(人)

区 域	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
大分県	45	40	60	56	46	42	44	39	41	43
南署管内	5	5	10	1	3	5	5	1	6	5
由布市	1	2	3	0	1	4	1	0	2	2
挾 間	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
庄 内	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0
湯布院	1	1	1	0	0	4	1	0	1	2

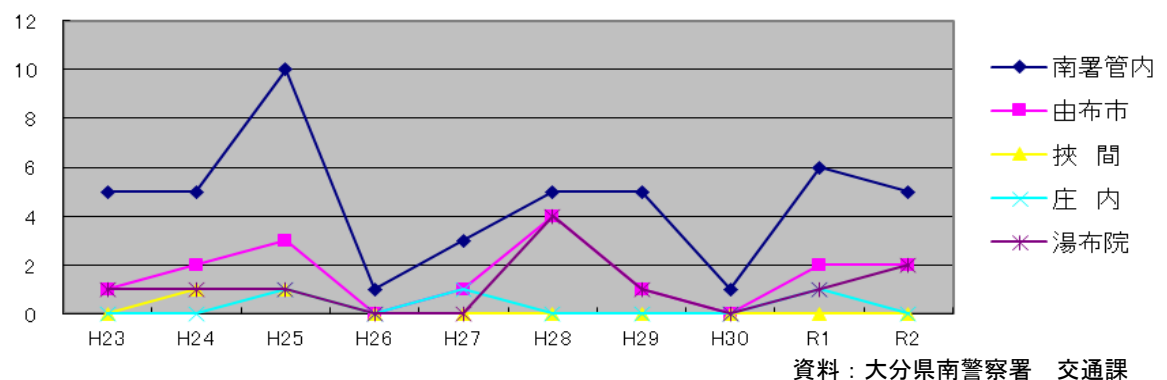
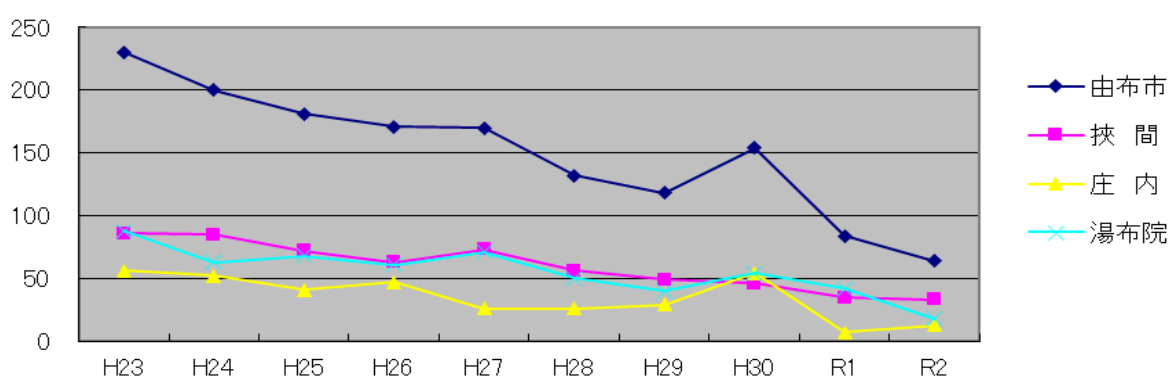


表3 事故傷者数

(人)

区 域	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
大分県	8,073	7,851	7,498	6,670	6,434	5,862	5,332	4,609	3,756	3,020
南署管内	1,073	1,007	893	768	733	694	641	548	421	349
由布市	230	200	181	171	170	132	118	154	84	64
挾 間	86	85	72	63	73	56	49	46	35	33
庄 内	56	52	41	47	26	26	29	54	7	13
湯布院	88	63	68	61	71	50	40	54	42	18



資料：大分県南警察署 交通課

2 道路交通を取り巻く状況の展望

由布市の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、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、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が予想される。

なお、今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっており、特に、令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、75歳以上高齢者の安全の確保は一層重要となる。

第2節 交通安全計画における目標

《数値目標》 交通事故死者数 0人 を目指す。
交通事故負傷者数 40人以下を目指す。

交通事故のない社会を実現することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、本計画の期間である令和7年度までには、年間の24時間死者数を0人にすることを目指すものとする。

さらに、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、令和7年までに、年間の事故負傷者数を40人以下とすることを目指すものとする。

そのため、市民の理解と協力の下、第3章に掲げた諸施策を総合的かつ協力的に推進する。

第3章 道路交通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

過去の道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び負傷者数が減少していることに鑑みると、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つたものと考えられる。

一方で、高齢者が関与する交通事故の増加や前方不注視、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事故が多く、相対的にその割合は高い。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。

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研究開発及び調査研究の充実

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、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

由布市の平成27年からの年齢別人口は、表1のとおりである。高齢化率は、大分県平均（33.3% 令和2年10月現在）を上回り、県下でも高い水準となった。

今後においても由布市の高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出や移動できるような交通社会の形成が必要である。

その際には、高齢者が主として歩行及び自転車、電動車イス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の構築が重要である。特に後者については、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、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。

さらに、高齢者の交通安全を図るためには、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

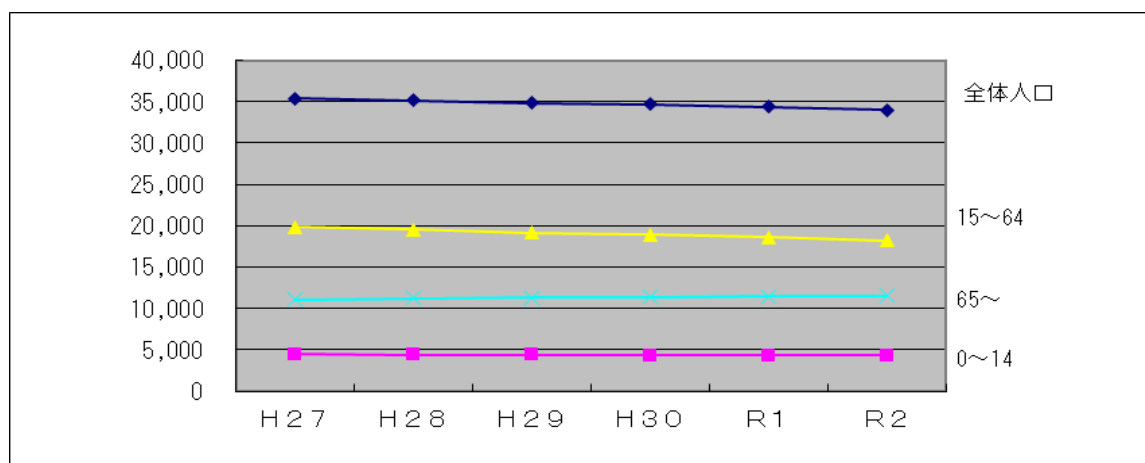
また、高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る必要性が一層求められる。

このため、子ども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する必要がある。

表 1 由布市の年齢別人口

(各年 10 月現在)

		H 2 7	H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
由布市人口		35,412	35,131	34,832	34,654	34,342	34,010
年 齢 別	0 ～ 1 4	4,474	4,384	4,368	4,348	4,305	4,289
	1 5 ～ 6 4	19,848	19,545	19,147	18,948	18,595	18,214
	6 5 ～	11,090	11,202	11,317	11,358	11,442	11,507
高齢化率(%)		31.32%	31.89%	32.49%	32.78%	33.32%	33.83%



資料：市市民課 年齢別人口集計

2 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会を実現するためには、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。

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。

また、自転車については、自転車の利用に係る交通事故の防止及び被害者の

保護を図ることを目的として、令和２年１２月１８日、「大分県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を公布し、令和３年４月１日施行（自転車損害賠償責任保険等への加入に関する一部規定は令和３年６月１日施行）となった。

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進めるとともに、自転車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、自動車等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っていく。

３ 生活道路における安全確保

交通死亡事故件数は、近年、減少傾向にあるものの、全事故に占める割合では約２割を超えており、一層の取組が求められている。

今後は、生活道路においては、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備や、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、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、幹線道路における対策については、事故データや地域住民からの指摘等により、集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間を明確化し、地域住民への注意喚起や事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施するなど、少ない予算で最大限の効果を発揮できるよう、交通安全対策の更なる向上を図る必要がある。

４ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第１０次計画期間中を通じて、ビッグデータ等の発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、従来の対策では抑止困難であった事故について、

よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められた。
今後は、ビッグデータ等を一層幅広く活用していくことも課題となる。

5 地域が一体となった交通安全対策の推進

交通安全は、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、交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという意識を再認識すべきである。

そのためには、多くの市民自らが「交通事故のない、安全で安心して暮らせる由布市」を目指し、安全で安心した交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが重要である。

このため、市民が身近な地域や団体において、交通安全に関する各種活動に直接かかわっていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくことが必要である。

また、平成18年8月に福岡市内で発生した飲酒運転による幼児3名が犠牲となった死亡事故を受け、全国でその根絶に向けた諸対策が推進され、由布市においても平成19年12月に飲酒運転根絶に関する条例の制定が行われ、飲酒運転による事故は平成30年に発生しているが、その後は発生していない。

しかし、大分県内の飲酒運転による交通事故は、平成24年から減少傾向にあったが、平成29年以降は横ばいの状態であり、飲酒運転の根絶には至っていないことから、市民に対して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、「飲酒運転根絶～飲んだらのれん運動」「ハンドルキーパー運動」の普及啓発活動など市、市民及び事業者が一体となった活動を推進し、飲酒運転のない安全で安心して暮らせる市民生活を実現するため、市民の飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立に取り組む必要がある。

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の活用を推進していく。

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。

第2節 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、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、歩行者や自転車が多く通行する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。

今後は、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目指す。

（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

これまでの交通安全対策は、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十分とは言えず、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、身近な生活道路において、「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。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路においては、警察と道路管理者が連携し、自動車の速度の抑制、道路の形状や交差点の存在の運転者への明示、歩行者と車それぞれの通行区

分の明示等を進め、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

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園及び保育所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や横断歩道の設置等、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

高齢者、障がい者等の社会参加の機会の増大や、バリアフリー新法の施行に伴い、公共施設、福祉施設等の周辺を中心に、平坦性が確保された幅の広い歩道等の整備や既設歩道の段差、勾配の改善等を行う。

また、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害者誘導用ブロック上等の違法駐車輪についても、積極的な取締を推進する。

（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資する道路整備事業については、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、選択と集中、市民参加・市民との協働により、重点的・集中的に実施することにより、交通事故の撲滅を図る。

また、基本的な交通の安全を確保するため、幹線道路から居住地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推進する。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

国の管理道路においては、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（事故危険区間重点解消作戦）」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、卓越した事故類型や支配的な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や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、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、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

エ 重大事故の再発防止

交通死亡事故や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、警察本部交通部内に設置する「交通事故抑止対策委員会」構成員と、警察

署交通課長、道路管理者担当職員等が速やかに現場臨場して、当該現場の点検を行い、交通安全施設の整備等、必要な対策を講じることで、同所における重大事故の再発防止を図る。

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、関係機関、団体と道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行い、次の方針により計画的かつ重点的に、歩道整備をはじめとした交通安全施設等整備事業を推進することにより、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の下、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における安全・安心な歩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、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き、交差点改良や信号機の高度化等の対策を実施する。

ウ 道路交通環境整備への住民参加の促進

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から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。

エ 連絡会議等の活用

由布市通学路安全推進会議を定期的に開催し、通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

（４）歩行者空間のバリアフリー化

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

（５）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。

（６）自転車利用環境の総合的整備

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、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設については、地域の状況に応じて自転車駐車場等の設置を義務付ける条例等の制定を検討するとともに、防犯設備や明るい照明灯の設置等を検討するなど、安心快適に止められる空間づくりを目指す。

（７）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

豪雨、地震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を確保することとし、大規模地震の発生時においても、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路を確保するため、道路の安全点検を実施し、点検結果に基づき、計画的に道路構造物の補強等により耐震性の高い道路整備を図る。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、災害応急対策を的確かつ円滑に行うとともに、混乱を最小限に抑えるため、災害対策基本法、武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律（国民保護法）、道路交通法に基づき、国、県、関係機関等との連携により、迅速かつ的確な交通規制を行う。

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・分析し、復旧や緊急交通路、緊急輸送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、防災ラジオや防災情報告知システムを活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

（８）総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図るため、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。

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ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、配置適正化及び有効利用を推進する。

（９）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行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

(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、良好な生活環境づくりを図るため、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、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。

エ 地域に応じた安全の確保

積雪寒冷地においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として、適時適切な除雪や凍結防止剤の散布、チェーン

着脱場等の整備を推進する。また、観光地等においては、人や車両のスムーズな通行が可能となるよう、無電柱化についても検討を行う。

2 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、多く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、交通マナーを身につけるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進し、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、幼児、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。これらの意識高揚を図るために交通安全教育を推進する。

(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(園)においては、幼稚園・保育所(園)単位で結成されている幼児交通安全クラブ「モンキークラブ」を通じての交通安全教育に重点を置いて取り組むほか、家庭、地域及び行政、関係機関、団体と連携・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。また、これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚機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。

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、歩行者及び自転車利用者として必要な交通ルールとマナーを習得させるとともに、道路及び交通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、地域及び行政・関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な時間を通じて、歩行者及び自転車の利用者としての交通ルールやマナーを学び、交通安全の必要性を認識できるよう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、効果的なものとするため、学年に応じた学習や実習の指導を行う。

また、保護者や教員、交通ボランティアを対象に、通学路における児童に対する安全な行動の指導等、交通安全講習会の開催を促進する。

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、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動な

ど学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故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。

行政・関係機関・団体は、中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、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。

高等学校においても、家庭、地域及び行政・関係機関・団体と連携・協力を図りながら、学校活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自転車の特性、運転者の責任、応急手当等についての交通安全教育を実施し、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PTA等と連携しながら、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

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、地域、職場における各種講習会や安全運転を具体的に教える実践的・体験的な講習会を積極的に開催する。

また、民間交通安全団体との連携により、歩行者や自転車利用者の保護、

シートベルトやヘルメットの着用、速度超過や飲酒運転等悪質・危険な運転の禁止など、自主的な安全行動を促進すべき社会責任を自覚させる。

交通安全協会等の活動を助長・協力し、交通ルールへの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるよう市民に働きかけ、交通安全意識の高揚を図る。

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こと、あわせて、高速道路の逆走や歩道・歩行者専用道路への進入などによる重大事故を防止するため、道路や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、交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の提供等、指導体制や指導方法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関係機関と連携して積極的に行う。
- (イ) 老人クラブ連合会と安全協会地区分会と連携して、高齢者への交通安全啓発に努めるとともに、高齢者に対する交通安全教室等を開催する。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。
- (ウ) 警察や自動車学校が実施する安全運転の指導を行う講習会等へ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。
- (エ) 電動車いすを利用する高齢者に対しては、販売店等と連携して、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。

- (オ) 高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を設けるよう努める。

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、県が行う身体障害者相談員・知的障害者相談員合同研修会や障がい団体等が行う各種の研修会等を活用し、きめ細かい交通安全教育を推進するとともに、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、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

留学生が在籍する大学や外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人向けのパンフレット等を配布し、交通安全知識の普及に努める。

(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。

また、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。

このほか、従前の取組に加え、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」を年間スローガンとした運動を組織的・継続的に展開する。

- (ア) 本運動は、由布市交通安全対策協議会と構成機関・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) 「交通事故の総量抑止～優しいマナーと思いやりの運転県おおいたの推進」、「高齢者と子供の交通事故防止」、「飲酒運転の根絶」を掲げるほか、「横断歩道でのマナーアップの推進～横断歩道は歩行者優先」、「自転車の安全利用の促進」、「危険な妨害（あおり）運転の禁止」、「夕暮れ時と夜間の交通事故防止」、「全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底」等、本県の情勢に即した推進事項を設定する。
- (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がりを図るため、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高揚に努める
- (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広く市民に周知することにより、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、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に努める。

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推進する。

イ 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。

「大分県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（令和３年４月１日施行、保険等への加入に関する一部規定は同年６月１日施行）」に基づき、自転車の利用に係る交通事故の防止及び被害者の保護を図り、市民が安全に安心して暮らすことができる地域社会の実現に向けた取組を展開する。

自転車は、通学・通勤や配達を始め、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、ルール違反やマナーに違反する行動が多いため、県、事業者、学校、保護者等の関係者が、自転車利用者へ安全で適正な利用に関する理解を深めることができるよう、自転車交通安全教育等を実施することとし、自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

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、「大分県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」では、自転車利用者等に自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付けており、自転車小売等事業者を始め、関係機関・団体等の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害

者になった場合への備えとして自転車損害賠償責任保険等への加入を促進する。

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・児童を始め未成年者の保護者に対して、自転車乗車時の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、幼児・児童や自転車を利用して通学する中学生・高校生のヘルメット着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対してヘルメット等交通事故の被害を軽減する器具（頭部保護帽子、防止、手袋、肘・膝用プロテクター等）の使用を促進する。

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。

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座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

このため、由布市交通安全対策協議会・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普及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・保育所(園)等と連携して、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。

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どもには、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 反射材用品等の普及・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。

また、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・団体と連携して参加・体験・実践型の交通安全教室の実施するとともに、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、高齢者に対しては特にその普及を図る。

また、衣服や靴、鞆等の身の周り品への反射材用品の組込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勤める。

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、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類提供飲食店等と連携して、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り組みを進めるとともに、市民の規範意識の確立を図る。

キ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、市報、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等、具体的で実効のあ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、高齢者や子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、若者の交通事故防止等を図る。
- (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、家庭向け広報媒体の積極的な活用、学校、自治会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細やかな広報の充実に努め、子どもや高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転、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、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、市民一人ひとりの交通安全意識の盛り上げを図る

ク 迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行う。

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、季節や気象の変化等に応じ、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反射材の着用を促進する。

- (ウ) 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啓発等を図ることができるよう、ホームページ等を通じて情報の提供に努める。
- (エ) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえようような情報を始め、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

（４）交通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活動に必要な資料の提供を行うなど、その主体的な活動を促進するとともに、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。

また、交通指導員、交通安全協会等に対しては、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。

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) 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。

3 安全運転の確保

安全運転を確保するには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、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含めた運転者教育の充実が必要である。

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や、企業・事業所等の安全運転管理対策の充実等、国、県と連携して推進していく。

また、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。

さらに、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の整備を図るため、運転免許証を自主返納した高齢者に対する支援措置の整備・充実に努める。

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と考えられる。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、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被害拡大防止対策を併せて進める。

5 道路交通秩序の維持

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・団体が連携し暴走族対策を推進する。

具体的には、暴走族追放の気運を高揚させるため、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、暴走族に加入しないよう適切な指導等を行うとともに、青少年育成団体等との連携を図り、青少年の健全育成に努める。

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、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・救急体制の整備・充実に努める。

(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し救助活動の円滑な実施を図るため、救助体制の整備・拡充に努める。

(2) 集団救助・救急体制の整備

大規模道路交通事故等、多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連携体制の整備及び救護訓練の実施等、集団救助・救急体制を整備する。

また、大分自動車道での交通事故に対して、救急業務が円滑に行われるよう、関係機関相互の連携を図り、救急救助体制の整備を促進する。

(3) 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（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、あらゆる機会を通じて普及啓発活動を行うとともに、消防機関等が行う講習会への積極的な参加を呼びかける。

7 被害者支援の推進

交通事故被害者は、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、又はかけがえのない生命を絶たれるなど、大きな不幸に見舞われており、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等の下、交通事故被害者等のための施策を推進する。

(1) 無保険（無共済）車両対策の徹底及び任意自動車保険の充実等

事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自賠責保険の期限切れやかけ忘れについて、チラシ等の広告媒体を通じて注意喚起するとともに、自賠責保険とともに重要な役割を果たしている任意自動車保険への加入促進に努める。

(2) 交通事故相談活動の推進

交通事故にともなう損害賠償問題等については、法律的に専門的な知識が必要であり、問題の適正な解決や、生活の自主更正を期するには、公的機関による相談指導が必要不可欠なものになっている。

そのため、被害者及びその家族等からの相談に応じられるよう、大分県交通事故相談所や大分被害者相談センターと連携を図り、交通事故当事者等が十分活用できるように、ホームページや広報誌等を活用し、市民に対する周知に努める。

(3) 大分県交通災害共済制度への加入促進

交通事故による被害を受けた者の救済を充実するため、大分県交通災害共済制度の周知徹底を図り、市民の加入率の向上を図る。

8 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重要であることから、次の施策を推進する。

(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。

今後は、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、引き続き関係課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推進する。

（２）運転免許自主返納支援制度の推進

県及び県警察が積極的に推進している、高齢運転者の運転免許自主返納については、70歳以上で自主返納された方へ、高齢者の運転免許証自主返納支援に係るユーバスの無料券（10,000円相当 50枚）及びタクシー乗車補助券（10,000円相当 20枚）を交付するなど、自主返納の拡大を図っている。

今後は、自主返納をした高齢者の代替交通手段の確保に向けた取り組みを推進する。

第2部 鉄道及び踏切道における交通の安全

第1章 鉄道・踏切障害事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段である。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。また、ホーム上で又はホームから転落して列車に接触するなどしたことによる人身障害事故が増加していることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、市民が安心して利用できる、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホーム、踏切道での事故への対応等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

第1節 鉄道・踏切障害事故の状況

J R九州における運転事故は減少傾向にあり、令和2年度の発生件数は22件で、平成27年の38件に比べると大きく減少している。

また、大分支社管内（日田市を除く）では3件の発生で、平成27年の4件に比べると、これも減少しているが、由布市内では、令和元年度に1件発生している。

近年、他の鉄道会社においては、列車脱線事故等の重大事故が多発し、社会的にも大きな影響を与えた。

また、踏切事故（鉄道の運転事故の内、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、J R九州管内では令和2年度の発生件数が9件であり、平成27年度の21件に比べれば12件の減少となっており、大分支社管内においては1件、由布市内では平成28年度以降発生していない。

由布市内においての鉄道運転事故は、令和元年の鉄道人身傷害事故1件であり。利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

第2節 交通安全計画の目標

【数値目標】 鉄道運転事故ゼロ

鉄道の運転事故は年々減少傾向にはあるが、近年、列車脱線事故等、重大事故が発生しており、社会的に大きな影響を与えるとともに、安全に対する信頼が揺るぎかねない状況となった。

こうした現状を踏まえ、次章に掲げる施策を推進することにより、鉄道事故の減少を目指すものとする。

第2章 踏切道における交通の安全対策

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

別表1のように、鉄道運転事故のうち踏切障害事故は、由布市内では平成27年に1件発生している。

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り、構造の改良や踏切保安設備の整備、統廃合等の対策がなお残されていることから、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推進する。

第2節 講じようとする施策

1 構造の改良及び踏切保安設備の整備

踏切遮断機の整備された踏切道は、その整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、利用状況や幅員等を勘案し、踏切遮断機の整備を行い、併せて道路標識の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

また、自動車が通行する踏切道について、踏切道の幅員が、接続する道路の幅員より狭いものについては、構造の改良を推進する。

2 踏切道の統廃合の促進

踏切道の構造の改良等の事業に併せて、近接踏切道の利用状況や迂回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進める。

3 その他踏切道における交通安全の確保

踏切障害事故は、直前横断や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を図るため、広報活動等を強化する。

別表 1

◎年度別 鉄道運転事故件数

単位：件

《ＪＲ九州管内》		Ｈ２７	Ｈ２８	Ｈ２９	Ｈ３０	Ｒ１	Ｒ２
鉄道運転事故		38	33	34	25	26	22
	列車事故	0	1	0	0	0	0
	踏切障害事故	21	17	19	13	8	9
	鉄道人身障害事故	17	15	15	12	18	13
《大分支社管内》		Ｈ２７	Ｈ２８	Ｈ２９	Ｈ３０	Ｒ１	Ｒ２
鉄道運転事故		4	2	2	0	4	3
	列車事故	0	0	0	0	0	0
	踏切障害事故	2	0	1	0	1	1
	鉄道人身障害事故	2	2	1	0	3	2
《由布市管内》		Ｈ２７	Ｈ２８	Ｈ２９	Ｈ３０	Ｒ１	Ｒ２
鉄道運転事故		1	0	0	0	1	0
	列車事故	0	0	0	0	0	0
	踏切障害事故	1	0	0	0	0	0
	鉄道人身障害事故	0	0	0	0	1	0

資料：ＪＲ九州大分支社 安全推進室