

第 10 次

大分市交通安全計画

(平成 28 年度～平成 32 年度)

“笑顔でふれあう無事故のまち おおいた”

(案)

大分市交通安全対策会議

ま え が き

本市は、昭和46年に大分市交通安全計画を策定し、以来9次にわたり計画の改定を図るなかで、各関係機関と連携しながら計画に掲げた様々な施策を展開し、総合的な交通安全対策の推進に努めてきた。

その結果、本市の年間の交通事故による負傷者数と死者数は、それぞれ昭和46年と昭和47年をピークに、その後は減少に転じた。第9次大分市交通安全計画に定める「平成27年までに年間交通事故死者数を14人、死傷者数を3,500人以下に抑制する」との目標達成のため、多くの方々の支援・協力を得ながら、各種の交通安全対策を推進し、平成27年には、死者数14人、死傷者数2,726人となり目標を達成することができた。

その要因としては、「おこさず あわず 事故ゼロ」をスローガンとした交通安全運動や各種の交通安全活動が、市民総ぐるみ運動として精力的に展開されたことにより市民の交通安全意識が高まったこと、危険箇所や事故多発箇所での交差点改良をはじめ、安全で安心な歩行空間の確保など道路交通環境の整備が進んだこと、さらに交通安全施設の拡充等がなされたこと、また、歩車分離式信号機の導入など効果的な交通規制が実施されたことなどが考えられる。

近年の免許人口・車両台数の増加や生活様式の多様化、高速道路網の整備進展による交通アクセスの利便性から交通量が増加するなど急激な変化を示す交通社会の中にもかかわらず、各種の施策の取り組みにより、交通事故発生件数や負傷者は、平成18年以降いずれも減少傾向を示している。

しかしながら、超高齢化社会を背景に、第9次交通安全計画期間中の交通事故死者数に占める高齢者の割合は59%と高い率を示しており、今後も憂慮すべき事態になっている。

こうしたことから、交通事故の防止は、市民一人ひとりが全力をあげて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題と認識し、人命尊重の理念の下、子どもや高齢者、障がいのある人をはじめ全ての市民の安全を守るため関係機関・団体や地域との連携を図りながら、総合的な交通安全対策を従前にも増して積極的に推進する必要がある。

このような観点から、第10次大分市交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、平成28年度から平成32年度までの5年間に講ずべき交通安全対策に関する施策を定めたものである。

交通安全に関する施策は、多種多様にわたり、相互に密接な関連を有するため、行政・関係機関・団体は連携を深め、総合的かつ計画的に実施するものとし、同時に市民生活に直接係るものが多いので、施策の推進にあたっては、市民の十分な理解を得るとともに、市民との協働の下、その効果を高めるよう努めるものとする。

目 次

計 画 の 構 想

1	目的	1
2	対象及び範囲	1
3	期間	1
4	基本目標	1

第 1 部 総 論

第 1 章	大分市における交通事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向	2
第 1 節	大分市における交通事故のすう勢	2
第 2 節	今後の道路交通安全対策を考える視点	7
第 3 節	交通事故の抑止目標	11

第 2 部 講 じ よ う と す る 施 策

第 1 章	道路交通環境の整備	12
第 1 節	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
第 2 節	高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	15
第 3 節	幹線道路における交通安全対策の推進	15
第 4 節	交通安全施設等の整備事業の推進	19
第 5 節	歩行者空間のバリアフリー化	20
第 6 節	無電柱化の推進	20

第7節	効果的な交通規制の推進	21
第8節	自転車利用環境の総合的整備	22
第9節	高度道路交通システムの活用	23
第10節	交通需要マネジメントの推進	24
第11節	災害に備えた道路交通環境の整備	24
第12節	総合的な駐車対策の推進	26
第13節	道路交通情報の充実	27
第14節	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	28
第2章	交通安全思想の普及徹底	30
第1節	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	31
第2節	効果的な交通安全教育の推進	36
第3節	「ちょっと長めの車間距離ゆとり運転運動」の推進	36
第4節	交通安全に関する普及啓発活動の推進	37
第5節	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	42
第6節	住民の参加・協働の推進	42
第3章	安全運転の確保	43
第1節	運転者教育等の充実	43
第2節	運転免許制度の改善	46
第3節	安全運転管理の推進	46
第4節	事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	46
第5節	交通労働災害の防止等	50
第6節	道路交通に関連する情報の充実	50
第4章	車両の安全性の確保	52
第1節	車両の安全性に関する基準等の改善の推進	53
第2節	自動車アセスメント情報の提供等	55
第3節	自動車の検査及び点検整備の充実	56
第4節	リコール制度の充実・強化	58

第5節	自転車の安全性の確保	58
第5章	道路交通秩序の維持	59
第1節	交通の指導取締りの強化等	59
第2節	交通事故事件等に係る適正かつ緊密な捜査の一層の推進	61
第3節	暴走族対策の推進	61
第6章	救急・救助活動の充実	64
第1節	救急・救助体制の整備	64
第2節	救急医療体制の整備	65
第3節	救急関係機関の協力関係の確保等	66
第7章	被害者支援の推進の充実と推進	67
第1節	自動車損害賠償保障制度の充実等	67
第2節	損害賠償の請求についての援助等	67
第3節	交通事故被害者支援の充実強化	68
第8章	研究開発及び調査研究の充実	70
第9章	高齢者交通安全対策の充実強化	71
第1節	高齢運転者の「代替交通手段」確保の推進	71
第2節	運転免許自主返納支援制度の充実	71
第3節	高齢者に対する交通安全教育の推進(再掲)	71

第3部 鉄道交通の安全

第1章	鉄道事故のない社会を目指して	73
第1節	鉄道事故の状況	73
第2節	近年の運転事故の特徴	73

第3節	交通安全基本計画における目標	74
第2章	鉄道交通の安全についての対策	75
第1節	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	75

第4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	78
第1節	踏切障害事故の状況等	78
第2節	交通安全計画における目標	78
第2章	踏切道における交通の安全についての対策	79
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	79
第2節	講じようとする施策	79

計 画 の 構 想

1. 目的

この計画は、大分市における道路交通並びに鉄道交通、踏切道における交通の安全を確保するために必要な施策を定め、そのための事業の推進を図り、交通安全の確保に努める。

2. 対象及び範囲

この計画は、原則として本市における道路交通並びに鉄道交通、踏切道における交通を対象とし、計画の範囲には、直接市が事業主体となる事業にとどまらず、国・県並びに九州旅客鉄道株式会社・西日本高速道路株式会社等が事業主体となる事業も含めるものとする。

3. 期間

この計画の期間は、平成28年度から平成32年度とする。

4. 基本目標

この計画は、交通事故のない社会を目指し、人優先の交通安全思想の下に、「人間」、「交通機関」、「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安全対策に関する効果的な施策を策定し、市民や交通事業者の理解と協力の下、行政・関係機関・団体との緊密な連携を図りながら“笑顔でふれあう無事故のまち おおいた”の実現に向け、積極的に推進するものとする。

第 1 部

総 論

第1章 大分市における交通事故のすう勢と交通安全対策 の今後の方向

第1節 大分市における交通事故のすう勢

本市の交通事故発生状況は、昭和47年の発生件数3,236件、死者48人をピークに、昭和58年には、発生件数2,018件、死者18人、負傷者2,588人にまで減少したが、昭和59年以降増加に転じるなか、一時減少傾向を示したものの、平成17年には、発生件数3,534件、死者21人、負傷者4,452人となり、発生件数は昭和47年のピーク時を上回る結果となった。さらに、負傷者数も平成18年には、4,494人と昭和46年の過去最高である4,510人に近い数字となったが、その後は発生件数、負傷者数ともに減少に転じた。

また、死者数については、平成21年以降10人台となっており、平成26年には9人と初めて一桁台にとどめることができた。平成27年は14人となり抑止目標14人以下を達成することができた。

近年の交通死亡事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりである。

- ①交通事故発生件数は平成18年以降、死傷者数は平成19年以降減少している。
- ②死者数に占める65歳以上の高齢者の割合が59%と高水準で推移しており、そのうち高齢者の歩行中及び自転車乗用中の死者数が65%と高い割合を占めている。また、高齢運転者による死亡事故の割合が増加している。
- ③最高速度違反及び飲酒運転による死亡事故件数が減少している。

このように、交通死亡事故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、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救急・救助活動の充実等の諸対策が効果を発揮したことがあげられるが、さらに、飲酒運転等悪質・危険性の高い事故の減少やシートベルト着用率の向上などの要因があげられる。

大分市の交通事故の推移

(表1) 交通事故の推移等

(単位：件・人・台・%)

年別 区分	S 47	S 58	H 5	H23	H24	H25	H26	H27
件数	3,236	2,018	2,322	2,830	2,761	2,656	2,360	2,155
死者数	48	18	30	15	11	16	9	14
負傷者数	4,470	2,588	2,894	3,615	3,486	3,330	2,973	2,712
車両保有台数		241,149	283,210	358,078	359,834	362,207	365,015	367,115
免許人口			229,298	313,587	315,635	317,736	319,205	320,118
人口 (9月末)	286,279	374,362	417,943	476,203	477,206	478,423	478,500	478,931
件数/人口	1.13	0.54	0.56	0.59	0.58	0.56	0.49	0.45

(表2) 類型別死亡事故の推移

(単位：人・%)

年別 区分	H23	H24	H25	H26	H27	計
人対車	5	5	9	4	6	29
構成比	33.3	45.5	56.3	44.4	42.9	44.6
車対車	7	4	5	3	5	24
構成比	46.7	36.4	31.3	33.3	35.7	36.9
車単独	3	2	2	2	2	11
構成比	20.0	18.2	12.5	22.2	14.3	16.9
列車	0	0	0	0	1	1
構成比	0.0	0.0	0.0	0.0	7.1	1.5
計	15	11	16	9	14	65

(表3) 年齢別死亡事故の推移

(単位：人・%)

区分		年別					計
		H23	H24	H25	H26	H27	
15歳以下		0	0	0	0	0	0
	構成比	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
16歳～24歳		2	2	1	1	1	7
	構成比	13.3	18.2	6.3	11.1	7.1	10.8
25歳～64歳		6	4	5	2	3	20
	構成比	40.0	36.4	31.3	22.2	21.4	30.8
65歳以上		7	5	10	6	10	38
	構成比	46.7	45.5	62.5	66.7	71.4	58.5
計		15	11	16	9	14	65

(表4) 原因別死亡事故の推移

(単位：人・%)

区分		年別					計
		H23	H24	H25	H26	H27	
安全運転 義務違反		7	8	7	6	6	34
	構成比	46.7	72.7	43.8	66.7	42.9	52.3
最高速度		0	0	0	0	2	2
	構成比	0.0	0.0	0.0	0.0	14.3	3.1
飲酒・酒 気帯び		0	0	0	0	0	0
	構成比	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
居眠り・ 過労		0	0	0	0	0	0
	構成比	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
その他		8	3	9	3	6	29
	構成比	53.3	27.3	56.3	33.3	42.9	44.6
計		15	11	16	9	14	65

(表5) 発生道路別の死亡事故の推移

(単位：人・%)

区分		年別					計
		H23	H24	H25	H26	H27	
国道		9	7	7	2	2	27
	構成比	60.0	63.6	43.8	22.2	14.3	41.5
県道		3	3	5	2	4	17
	構成比	20.0	27.3	31.3	22.2	28.6	26.2
市道		3	1	4	5	7	20
	構成比	20.0	9.1	25.0	55.6	50.0	30.8
高速道路		0	0	0	0	0	0
	構成比	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
踏切		0	0	0	0	1	1
	構成比	0.0	0.0	0.0	0.0	7.1	1.5
計		15	11	16	9	14	65

(表6) 高齢者の死亡事故の形態の推移

(単位：人・%)

区分		年別					計
		H23	H24	H25	H26	H27	
歩行中		3	3	6	4	5	21
	構成比	42.86	60.00	60.00	66.67	50.00	55.26
自転車運 転中		1	0	2	0	1	4
	構成比	14.3	0.0	20.0	0	10.0	10.5
バイク運 転中		1	0	1	0	2	4
	構成比	14.3	0.0	10.0	0.0	20.0	10.5
自動車運 転中		2	2	1	2	2	9
	構成比	28.6	40.0	10.0	33.3	20.0	23.7
その他		0	0	0	0	0	0
	構成比	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
高齢者計		7	5	10	6	10	38

(表7) 道路幅員別発生件数の推移

(単位: 件・%)

区分	年別	H23	H24	H25	H26	H27	計
	幅員5.5m以上		2,053	2,188	2,154	1,657	1,603
	構成比	72.54	79.25	81.10	70.21	74.39	75.65
幅員5.5m未満		653	445	385	578	401	2,462
	構成比	23.1	16.1	14.5	24.5	18.6	19.3
その他		124	128	117	125	151	645
	構成比	4.4	4.6	4.4	5.3	7.0	5.1
計		2,830	2,761	2,656	2,360	2,155	12,762

第2節 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び死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 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 救急・救助活動の充実
- 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
- ⑨ 高齢者交通安全対策の充実強化

といった「9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べきである。

(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24.2%（平成27年9月末現在）と年々高齢化が進んでおり、また、全交通事故死者数に占める高齢者の割合も58%（過去5年平均）と高水準で推移しており、特に、平成27年には約7割を

超えている。

今後さらに高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動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で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する場合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るべきである。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。安心して子どもを産み、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、子ども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。

(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。

また、本市では、自転車乗用中の死者数の構成率については、9%（第9次期間中の平均）を占めている。自転車については、自動車等に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者等に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。

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り、特に、市街地において自転車の走行区間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様な交通モード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。また、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る必要がある。

(3) 生活道路における安全確保

市内の車道幅員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みると、全事故に占める割合は減少傾向にあるものの、依然として全事故件数の約2割と高い水準にある。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、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各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みが不可欠であり、市においては、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本市では5割を超えており、「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。

中でも、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。

そのため、詳細な交通事故分析を行う上で必要となるシステムの構築等、交通事故分析の環境整備を図る必要がある。

(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、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、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、当該地域における安全・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おうなど、市民主体の意識を醸成していく。

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、本市の交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく。

飲酒運転対策については、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、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」が制定された。

飲酒運転による交通事故は、本条例施行後大幅に減少し、本市においても平成27年中は9件と一桁台にまで減少している。

しかし、いまだ飲酒運転の根絶には至っていないことから、今後、更に市民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市民生活を実現するため、引き続き、市民と一体となった「飲酒運転根絶～飲んだらのれん～」の運動を市民運動として展開する必要がある。

あわせて、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を推進する必要がある。

(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や、交通事故が発生した場合に、いち早く救急・救助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。

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。

さらに、将来の交通社会を見据え、国内はもとより海外の交通安全にも貢献できる、世界をリードする技術の研究開発を推進していく。

第3節 交通事故の抑止目標

本計画期間中においては、次のことを目指すものとする。

- (1) 年間交通事故死者数を12人以下に抑止する。
- (2) 年間交通事故死傷者数を2,500人以下に抑制する。

第 2 部

講じようとする施策

※各見出し・表題の右側には、計画の主な実施主体を()内に表示しています。
順位は実施主体の割合が高いものから表示しているのではなく、国、県、警察、市、その他の順に表記しております。

第1章 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、歩行中・自転車乗用中の死者数が全死傷者事故件数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おける安全対策をより一層推進する必要がある。

このため、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。

そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM：Transportation Demand Management）施策を総合的に推進するとともに、最先端のIT等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS：Intelligent Transport Systems）の開発・普及等を推進する。

第1節 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。本市の生活道路における歩行者の死者数は、全死者数の約4割を占めており、生活道路の交通安全対策が極めて重要である。

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。

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

(道路管理者 警察)

地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、県、市町村、地域住民等が連携し、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。

公安委員会においては、交通規制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。具体的には、生活道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、速度の規制が必要な道路において最高速度を原則として時速30キロメートルとするほか、道路標識・道路標示の高輝度化や信号灯器のLED化を実施し、外周幹線道路を中心に信号機の高度化、光ビーコン、交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通流円滑化対策を実施する。

また、高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー新法」という）の生活関連経路を構成する道路を優先的に音響機能付加等のバリアフリー対応型信号機を整備する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、ハンプ、クランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプ・狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、歩車共存道路（歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプやクランク等を整備した道路）、コミュニティ道路（歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプ・クランクや歩行者を物理的に分離するための縁石等を整備した道路）等の整備を推進する。

さらに、道路標識の高輝度化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするなど視認性の向上を図る。

(2) 通学路等における交通安全の確保

(道路管理者 警察)

通学路における交通安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、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。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

(3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備 (道路管理者 警察)

(ア)高齢者や障がい者等を含め全ての人々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、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された歩道等を積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響機能付加等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障がい者用の駐車ます等の整備を促進する。併せて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化、交通広場等の整備を促進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間の確保に努める。

特に、バリアフリー新法に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する音響機能等を付加したバリアフリー対応型信号機等を面的に整備しネットワーク化を図る。

また、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害者誘導用ブロック上等の自転車等の違法駐輪

についても、「大分市自転車等の放置の防止等に関する条例」などにに基づき積極的な指導を推進する。

第2節 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

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。）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、自転車中心の道路交通を形成する。

第3節 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、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。

(1) 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進 （国土交通省）

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。

(2) 事故危険箇所対策の推進

(国土交通省 道路管理者 警察)

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。

事故危険箇所においては、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等、道路標識の高度化や信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用等の対策を推進する。

(3) 幹線道路における交通規制

(道路管理者 警察)

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。

また、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。

特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、速度規制等の必要な安全対策を推進する。交通事故発生時、天候不良等の交通障害発生時においては、その状況に即し、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

(4) 重大事故の再発防止

(道路管理者 警察)

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「交通事故抑止対策検討委員会」構成員と、事故発生地を管轄する警察署交通課長、現場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。

(5) 適切に機能分担された道路網の整備 (道路管理者 西日本高速道路㈱)

(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行い、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

(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の整備やインターチェンジの増設等による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)通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパスの整備を推進する。

(エ)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を行うとともに、公安委員会により実施される交通規制との連携を強化し、ランプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

(オ)国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するため、鉄道駅等の交通結節点、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

(6) 高速自動車国道等における事故防止対策の推進 (県 警察 消防局 西日本高速道路㈱)

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、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

(ア)安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線、動物侵入防止柵の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない二車線の区間(暫定供用区間)については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため高視認性ポストコーン、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面標示の設置、中央分離帯の設置等分離対策の強化を図る。

また、逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による事故防止のための標識や路面標示の整備、渋滞時における追突事故防止を図るため、情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行うなど、総合的な事故防止対策を推進する。

(イ)過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。また、霧及び降雪に伴う通行止め時間を短縮できるよう検討、対策等を推進する。

(ウ)道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS：Vehicle Information and Communication System）及びETC2.0等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、インターネット等広く普及している情報通信を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

(エ)重大事故につながる可能性の高い高速道路での逆走事故を防止するため、これまでの対策拡充に加え、産学官が連携して効果的な対策を検討、導入していく。

(7) 改築等による交通事故対策の推進 (道路管理者 警察)

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、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車の通行位置を示した道路の整備等の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、立体交差化等を推進する。

(ウ)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を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車の通行位置を示した道路の整備等を推進する。

(エ)交通混雑が著しい都心部、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を図る。

(ウ)歴史的街並みや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、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進する。

(8) 交通安全施設等の高度化 (道路管理者 警察)

(ア)交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性向上に資する信号灯器のLED化を推進する。

(イ)道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進する。

第4節 交通安全施設等の整備事業の推進

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、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。

(1) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進 (道路管理者 警察)

生活道路において人優先の考えの下、「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、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

(2) 幹線道路対策の推進 (国土交通省 道路管理者 警察)

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き、交差点改良や信号機の高度化等の対策を実施する。

(3) 交通円滑化対策の推進 (道路管理者 警察)

交通安全に資するため、交差点の改良や立体化、信号機の高度化を推進するほか、

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。

(4) ITS化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現 (国土交通省 警察)

信号機の高度化等により、死傷事故の抑止、通過時間の短縮を図る。また、交通管制センターの高度化等の新交通管理システム (UTMS : Universal Traffic Management Systems) の推進を図るとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実を推進する。

(5) 道路交通環境整備への住民参加の促進 (国土交通省 警察)

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、「標識BOX」、「信号機BOX」等を活用して、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。

(6) 連絡会議等の活用 (警察 土木建築部 市民部)

交通管理者や道路管理者等で構成される「大分市道路工事連絡協議会」や「大分市交通問題協議会」等を活用し、道路工事や交通安全施設等の整備に関して協議を行い、安全な道路交通環境の実現を図る。

第5節 歩行者空間のバリアフリー化 (道路管理者)

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・面的なバリアフリー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。

第6節 無電柱化の推進 (道路管理者)

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、新たな無電柱化計画を策定し、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、電線共同溝の浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト縮減等を図るほか、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により、無電柱化を推進する。

第7節 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、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努める。また、交通規制のデータベース化を図る。

(1) 地域の特성에応じた交通規制

(警察)

幹線道路では、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を実施する。

生活道路では、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせるなど、通過交通を抑制するための交通規制を実施する。また、ゾーン規制も活用しつつ、速度規制が必要な道路において最高速度を原則として時速30キロメートルとするほか、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置・拡幅等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。

(2) 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

(警察)

安全で機能的な都市交通を確保するため、計画的に都市部における交通規制を推進し、交通流・量の適切な配分・誘導を図る。また、路線バス等大量公共輸送機関の安全・優先通行を確保するための交通規制を積極的に推進する。

(3) より合理的な交通規制の推進

(警察)

より合理的な交通規制を図るため、警察において交通規制の種類に応じ、当該交通規制を実施している道路における交通実態を調査・分析し、その結果、交通規制実施後の道路交通環境の変化等により現場の交通実態に適合しなくなったと認められる場合には、交通規制の内容の変更又は交通規制の解除、道路利用者に対する交通規制の理由の説明、道路管理者に対する道路の整備又は改良の働き掛け、民間事業者等に対する路外施設の整備等の働き掛け等の道路交通環境の整備を図る。

具体的には、平成21年及び22年に全面改正された新たな最高速度規制基準に基づき、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点検及び見直しを推進する。

また、駐車規制については、必要やむを得ない貨物自動車等の荷捌き、客待ちタクシー、二輪車、商店街（買物客）、駅前等の対策を重点に、駐車規制の点検及び見直

しを推進する。

さらに、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、「歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善」、「幅員の狭い従道路を横断する歩行者の待ち時間の短縮」等についての点検及び見直しを推進する。

第8節 自転車利用環境の総合的整備

(1) 安全で快適な自転車利用環境の創出 (道路管理者 警察 都市計画部)

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。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、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実施する。

あわせて、悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。各地域において道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成24年11月、国土交通省、警察庁)の周知を図り、さらに、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

(2) 自転車等の駐車対策の推進 (道路管理者 警察 都市計画部 九州旅客鉄道㈱)

自転車等の駐車対策については、大分市自転車等駐車対策協議会の開催や、大分市自転車等駐車場整備計画に基づき、大分駅をはじめとした自転車等の駐車需要の多い地域、今後著しい増加が予想される地域等を中心に利用形態に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。

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「大分市自転車等の放置の防止等に関する条例」に基づき駐輪場の整備を促進する。さらに、防犯設備や明るい照明灯の設置等を

検討するなど安心・快適に停められる空間づくりを目指すとともに、国、県、市、道路管理者、警察、鉄道事業者など関係機関が適切な協力関係を保持し、放置自転車の適切な処理と有効活用を図るなど、更なる自転車等の駐車対策を推進する。

また、バリアフリー新法に基づき、市が定める重点整備地区内における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、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組等を推進する。

第9節 高度道路交通システムの活用

最先端の情報通信技術（ICT）等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）を引き続き推進する。

（1）道路交通情報通信システムの整備 （国土交通省 警察）

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICSの整備・拡充を推進する。

（2）新交通管理システムの推進 （国土交通省 警察）

高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体として、交通流・量を積極的かつ総合的に管理することにより、高度な交通情報提供、公共車両の優先通行、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図り、交通の安全及び快適性を確保しようとするUTMSの構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

（3）交通事故防止のための運転支援システムの推進 （国土交通省 警察）

交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者に対し、周辺の交通状況等の情報を提供することにより、危険要因に対する注意を促す安全運転支援システム（DSS : Driving Safety Support Systems）の整備を推進する。

（4）ETC 2.0の展開 （国土交通省）

ETCの通信技術をベースとしたETC 2.0サービスの普及・促進を官民一体となって展開していく。ETC 2.0対応カーナビ及びETC 2.0車載器により、ET

Cに加え、渋滞回避支援、安全運転支援、災害時の支援といった情報提供サービスを提供する。また、ETC 2.0から得られる経路情報を活用した新たなサービスとして、渋滞等を迂回する経路を走行したドライバーを優遇する措置や商用車の運行管理支援などを今後展開する。

(5) 道路運送事業に係る高度情報化の推進 (県 都市計画部)

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業においてITS技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を進める。具体的には、公共車両優先システム(PTPS:Public Transportation Priority Systems)及び車両運行管理システム(MOCS:Mobile Operation Control Systems)の整備を推進する。

第10節 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、バイパス整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライドの推進、情報提供の充実、相乗りの促進、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図るTDMを総合的に推進するとともに、広報・啓発活動を行い、その定着化を図る。

(1) 公共交通機関利用の促進 (国 県 都市計画部)

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、バス感應式信号機、PTPSの整備、パークアンドバスライド等バスの利用を促進する。

(2) 自動車利用の効率化 (国 県 都市計画部)

効率的な自動車利用を推進するため、自動車相乗りを促進する。また、交通需要のピーク時間帯の交通を分散するため、時差通勤・通学及びフレックスタイム制の導入を促進するとともに、道路交通情報の充実を図る。

第11節 災害に備えた道路交通環境の整備

(1) 災害に備えた道路の整備 (道路管理者)

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、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・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間ののり面对策等を推進する。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び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。

また、地震・津波等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を促進する。

(2) 災害に強い交通安全施設等の整備 (道路管理者 警察)

地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として自動起動型信号機電源付加装置や可搬式発動発電機の整備を推進する。

(3) 災害発生時における交通規制 (道路管理者 警察)

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。

(4) 災害発生時における情報提供の充実 (道路管理者 警察)

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、交通監視カメラ、車両感知器、道路情報提供装置等の整備を推進するとともに、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。

第12節 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、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。

(1) 秩序ある駐車場の推進 (警察)

道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い、駐車場の効用にも十分配慮して、個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制を推進する。

(2) 違法駐車対策の推進 (警察)

(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活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進する。また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、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図り、使用者責任を追及する。他方、交通事故の原因となっ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。

(3) 駐車場等の整備 (都市計画部)

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場の取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備と有効利用を促進する。

(ア) 駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を促進する。

(イ) 大量の駐車需要を生じさせる大規模な施設については、地域の状況に応じて、駐車場の設置を義務付ける「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」に基づき駐車場の整備を促進するとともに、大分駅をはじめとする鉄道駅の交通結節機能を強化するため、駐車場等の整備を促進する。

(ウ)中心市街地への自動車交通流入の低減化を図るため、郊外部の鉄道駅周辺でのパークアンドライド等を普及するための駐車場等の環境整備を推進する。

(4) 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚 (警察)

違法駐車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、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図る。

(5) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進 (警察 都市計画部)

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の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、地方公共団体や道路管理者に対する路外駐車場や路上荷捌きスペース整備の働きかけ、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

第13節 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り、高度化、多様化する道路交通情報に対する国民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ICT等を活用して、道路交通情報の充実を図る。

(1) 情報収集・提供体制の充実 (道路管理者 警察)

多様化する道路利用者のニーズにこたえて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、交通監視カメラ、路側通信システム、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図る。

(2) ITSを活用した道路交通情報の高度化 (道路管理者 警察)

ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

また、高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体とし、高度な交通情報提供、公共車両の優先、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図ることにより交通の安全及び快適性を確保しようとするUTMSの構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

さらに、運転者に対して、周辺の交通状況の情報を提供することにより危険要因に対する注意を促す安全運転支援システムを推進するとともに、リアルタイムの自動車走行（プローブ）情報を活用した道路交通情報の充実を図る。

(3) 分かりやすい道路交通環境の確保 (道路管理者 警察)

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置を推進する。

第14節 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(1) 道路の使用及び占用の適正化等 (道路管理者 警察)

(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。

(ロ)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、大分市道路連絡協議会を活用し施工時期や施工方法の調整に努める。

(2) 休憩施設等の整備の推進

(国土交通省)

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、追越しのための付加車線や「道の駅」等の休憩施設等の整備を推進する。

(3) 子どもの遊び場等の確保

(都市計画部)

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、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に優先的に主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園を設置するとともに、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の解放の促進を図る。

(4) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

(道路管理者 警察)

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。また、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

(5) 地域に応じた安全の確保

(道路管理者 警察)

冬期に積雪・路面凍結が予測される山間部においては、安全な道路交通を確保するため適時適切な除雪や凍結防止剤散布を実施する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、道路情報提供装置やホームページを活用して、気象、路面状況を道路利用者に提供する。

第2章 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て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や子どもに関する知識や思いやりの心をはぐくむとともに、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。特に、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活動を強化する。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生徒に対しては、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ことに努める。

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特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。特に、交通安全教育・普及啓発活動に当たる地方公共団体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に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、評価・効果予測手法を充実させ、検証・評価を行うことにより、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。

第1節 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(1) 幼児に対する体系的な交通安全教育の推進 (保育所(園) 市民部、交通安全協会)

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や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・保育所及び認定こども園においては、幼稚園・保育所及び認定こども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捉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、紙芝居や視聴覚機材等を利用したり、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。

市及び関係機関・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、「モンキークラブ」の結成率の向上と活動の活性化を図るとともに、講師の派遣等を通じ、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、交通指導員による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。

(2) 小学生に対する交通安全教育の推進 (教育部 市民部 都市計画部 交通安全協会)

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、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、教職員を対象とした交通安全研修会及び心肺蘇生法の実技講習会を実施する。

市、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。

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

(3) 中学生に対する交通安全教育の推進 (教育部・都市計画部)

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、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。

中学校における交通安全教育を推進するため、教職員を対象とした交通安全研修会及び心肺蘇生法の実技講習会を実施する。

市、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。

(4) 高校生に対する交通安全教育の推進 (都市計画部 教育部 市民部)

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している。

高等学校においては、県教育委員会と連携のうえ、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、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、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よう促す。

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、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よう促す。

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と交通安全活動への積極的な参加を促すため、県教育委員会との連携を図る。

(5) 成人に対する交通安全教育の推進 (警察 教育部 市民部 都市計画部
安全運転管理協議会 自動車教習所 大学)

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、自動車教習所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。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・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、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法等を身に付けた運転者教育指導者の育成を図る。

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、交通指導員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。

(6) 高齢者に対する交通安全教育の推進 (警察 福祉事務所 市民部
都市計画部 交通安全協会 老人クラブ連合会)

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及び自転車利用者、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、市、警察等は、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、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を積極的に推進する。

(イ)大分市老人クラブ連合会、交通指導員、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、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の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)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、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、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。

(エ)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。

(オ)地域における高齢者の交通安全意識を高めるため、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。

(7) 障がい者に対する交通安全教育の推進 (警察 福祉事務所 市民部)

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。

また、障害福祉サービス事業所や相談支援事業所、地域活動支援センター、視聴覚障害者情報提供施設など障がい者が日頃利用する身近な場所における教育機会の提供に努める。

(8) 外国人に対する交通安全教育の推進 (警察 市民部 大学 高校 事業所)

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の教材の充実を図り、効果的な交通安全教育に努める。

また、留学生が在籍する大学や高等学校、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人が参加する交通安全講習会等の積極的な開催を促進する。さらに、外国人向けのパンフレット・教材等を作成し、大学・企業やホテル等を通じて外国人に配布し、交通安全知識の普及を図る。

第2節 効果的な交通安全教育の推進 (警察 市交通安全推進委員会 交通安全協会)

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。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保・教材等の充実、映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど、効果的な教育手法の開発・導入に努める。

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。

第3節 「ちょっと長めの車間距離ゆとり運転運動」の推進 (警察 市交通安全推進委員会 交通安全協会 安全運転管理協議会)

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。よって、広く市民に対し、「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、本市においては、交通事故に占める追突事故の割合が全事故の半数近くを占め、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、交通指導員等と連携を図り、市民に更なる周知と定着を図るための活動を展開する。

第4節 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1) 交通安全運動の推進（警察 市交通安全推進委員会 交通安全協会 安全運転管理協議会）

市民一人一人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、四季の交通安全運動等において、「おこさずあわず 事故ゼロ運動」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大分市交通安全推進委員会等においては、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、子どもの交通事故防止、「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、本市の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高

揚に努める。

(ウ)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指導員の参加促進を図り、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、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慮する。

(2) 自転車の安全利用の推進 (警察 都市計画部 教育部 市民部 交通安全協会)

自転車は本来車両であること、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車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)を活用するなどにより、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、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促進する。

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・児童の着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等、他の年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進する。

(3) 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 (警察 市民部 交通安全協会)

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、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。

(4) チャイルドシートの正しい使用の徹底 (警察 市民部 交通安全協会)

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、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)、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、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。

(5) 反射材用品等の普及・促進 (警察 市民部 交通安全協会)

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。

(6) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立 (警察 市民部 交通安全協会 安全運転管理協議会)

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、地域ぐるみで飲酒運転根絶に向けた取組を進め、市民の規範意識の確立を図る。

また、地域の実情に応じ、アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、相談、指導及び支援につながるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

さらに、「大分県飲酒運転根絶に関する条例」等、大分県で取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策については、他の自治体における施策実施に当たっての参考となるよう、積極的な情報共有を図っていく。

(7) 危険ドラッグ対策の推進 (警察 大分市保健所)

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町村等へ配布するとともに、教育機関等へ薬物の専門家を派遣し、啓発活動を行う等、危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図る。

(8) 効果的な広報の実施 (警察 市民部 交通安全協会 安全運転管理協議会)

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット、街頭ビジョン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、具体的に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、違法駐車等の排除等を図る。

(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、市、学校、町内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、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。

(9) 自動車事故を防止するための取組支援（安全運転推進事業の実施）（警察 市民部 交通安全協会 安全運転管理協議会）

安全運転に関する知識・運転技術等の向上を図る講習等の開催や受講の促進の観点から、安全運転推進事業の確実な実施を図る。

(10) その他の普及啓発活動の推進（警察 市民部 交通安全協会 安全運転管理協議会）

(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行うことができるよう、インターネット等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。

(エ) 自動車アセスメント情報や安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報としてとりまとめ、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。

(オ) 学識経験者の参加による討議等により、交通安全活動に新しい知見を与え、交通安全意識の高揚を図ることを目的とした各種会議を開催する。

第5節 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

(市交通安全推進委員会 交通安全協会 安全運転管理協議会)

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、大分市交通安全推進委員会等の構成団体を中心として、定期又は随時に連絡協議会等を開催し、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、交通指導員といった交通ボランティア等に対しては、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。

特に、民間団体・交通指導員等が主体となった交通安全教育・普及啓発の促進を図るため、交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及びカリキュラムの策定に努める。

第6節 住民の参加・協働の推進 (警察 教育部 市民部 交通安全協会 自治会)

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、企業等の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、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」を作成したり、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ったりするほか、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3章 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等の充実に努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に図る。

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、その他の広報啓発等により、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。

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT等を活用しつつ道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に図る。

第1節 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つ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に図るとともに、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ることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより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を通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実に図る。

(1) 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実 (警察 自動車教習所)

(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関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案し

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図り、教習水準を高める。

また、教習水準に関する情報の市民への提供に努める。

(イ)取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、中型免許、普通二種免許、準中型免許、中型二種免許及び大型二種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。

(2) 運転者に対する再教育等の充実 (警察 自動車教習所)

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者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に努める。

特に、飲酒運転を防止するという観点から、飲酒運転違反者に対する飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努める。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

(3) 二輪車安全運転対策の推進 (警察 自動車教習所)

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に努める。

(4) 高齢運転者対策の充実 (県 警察 市民部 交通安全協会)

(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。特に、講習予備検査（認知機能検査）に基づく高齢者講習においては、検査の結果に基づくきめ細かな教育に努める。

(イ)臨時適性検査の確実な実施

講習予備検査（認知機能検査）、運転適性相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査の確実な実施等により安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行う。

また、臨時適性検査の円滑な実施のため、認知症専門医等との連携を強化するな

ど、態勢の強化に努める。

(7) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

(5) 高齢運転者支援の推進 (県 警察 市民部 交通安全協会)

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、関係部局が連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した高齢者に対する公共交通機関の割引運賃等の支援措置の充実、市町村による持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備・拡充に努める。

さらに、運転免許証を自主返納した高齢者に対するサポート加盟店の拡大や買い物料金割引等の広報に努める。

(6) 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

(警察 教育部 市民部 交通安全協会)

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。

(7) 自動車安全運転センターの業務の充実 (自動車安全運転センター)

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者、職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図る。

(8) 自動車運転代行業の業務の指導育成等 (国土交通省 警察)

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

(9) 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実 (国土交通省)

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えるため、適性診断実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進する。

(10) 危険な運転者の早期排除

(警察)

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。

第2節 運転免許制度の改善

(警察)

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とともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制の拡充を図る。

また、運転免許試験場における障がい者等のための設備・資機材の整備及び運転適性相談活動の充実を図る。

第3節 安全運転管理の推進

(警察 安全運転管理協議会)

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、容認事案等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の安全運転の確保に資する車載機器等の普及促進に努めるとともに、これらによって得られた事故情報等の交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

第4節 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の事故死者数・人身事故件数の半減等を目標に立てた事業用自動車総

合安全プランに基づく、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等についての取組を推進する。

(1) 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。自動車運送事業の運行管理者に対する指導講習については、自動車運送事業の安全を確保するため、事業者に対し、運行管理者に受講させるよう義務付けるとともに受講の環境を整えるため、講習実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、講習の実施者への民間参入を促進する。

また、事業者の安全意識の高揚を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」により、事業者に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図る。

(2) 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和22年法律第49号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行う。

増加する訪日外国人旅行客や2020年の東京オリンピック・パラリンピックの輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保に努めるため、空港等のバス発着場を中心とした街頭検査を実施し、バス事業における交代運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握する。

行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析し、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出する「事業用自動車総合安全情報システム」を構築し、効果的・効率的な指導・監督を実施することで、事業用自動車による事故の未然防止を図る。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報

制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である、適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

以上のような取組を確実に実施するため、監査体制の充実・強化を重点的に実施する。

(3) 飲酒運転の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者をはじめとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。

また、危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無を図るため、危険ドラッグ等薬物に関する正しい知識や使用禁止について、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、事業者や運行管理者等に対し指導を行う。

(4) ICT・新技術を活用した安全対策の推進

事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

また、自動車のICT化の進展や通信システムを利用したテレマティクス技術により取得可能になった運転情報や自動車運転者の生体情報、事故情報等を含むビッグデータを活用した事故防止運行モデル等を構築し、同モデルの普及を図るとともに、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた次世代型の運行管理・支援システムを検討・実現するほか、急加速・急ブレーキの回数等の様々な運転情報を基に、安全運転指導サービスや安全運転を促すテレマティクス保険など、民間による安全運転促進のための新たなサービスの提供を促進することにより、更なる事故の削減を目指す。

(5) 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎の特徴的な事故傾向を

踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、新たな免許区分である準中型免許の創設を踏まえ、初任運転者向けの指導・監督マニュアルの策定や、高齢運転者等に対する、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

さらに、平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制、人口減少・高齢化に伴うバス運転者の不足、旅行業者と貸切バス事業者の取引関係等の構造的な問題を踏まえつつ徹底的に再発防止策について検討し、結論の得られたものから速やかに実施する。

(6) 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的課題の更なる解明や、より客観的で質の高い再発防止策を提言するため、平成26年に事業用自動車事故調査委員会が発足したところであり、引き続き、同委員会における事故の原因分析・再発防止策の提言を受け事業者等の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組を促進する。

(7) 運転者の体調急変に伴う事故防止対策の推進

運転者の体調急変に伴う事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳ドック等のスクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施する。

(8) 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Gマーク事業）を促進する。

また、国、地方公共団体及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。

第5節 交通労働災害の防止等

(1) 交通労働災害の防止 (労働基準監督署)

「交通労働災害防止のためのガイドライン」(平成20年4月3日付け基発第003001号、一部改正平成25年5月28日付け基発第0528第2号)及び「過重労働による健康障害防止のための総合対策」(平成18年3月17日付け基発第0317008号)の周知徹底を引き続き行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、交通労働災害防止に対する意識の高揚、荷主・元請け事業者による配慮、健康管理等を促進する。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止に係る管理者の選任、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく運転者に対する教育等の実施を推進するとともに、交通労働災害防止指導員による事業場に対する個別指導等を実施する。

(2) 運転者の労働条件の適正化等 (国土交通省 労働基準監督署)

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の履行を確保するための監督指導を実施するとともに自動車運転者時間管理等指導員による助言・指導を実施する。

また、関係行政機関相互の連絡会議の開催及び監督指導結果等の相互通報制度等の活用を図る。

第6節 道路交通に関連する情報の充実

(1) 危険物輸送に関する情報提供の充実等 (国土交通省 消防局)

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード(危険有害物質の性状、処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード)の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全か

つ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの充実を図る。

(2) 国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策 (国土交通省)

国際海上コンテナの陸上輸送における安全の確保を図るため、関係者に対して、コンテナ貨物の重量等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」の周知を図る。

(3) 気象情報等の充実 (国土交通省)

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を促進する。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やITを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

第4章 車両の安全性の確保

(国土交通省)

エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大を始めとして、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大していることから、今後車両の安全対策を拡充・強化することが必要である。

このような認識の下、車両構造に起因するとされる事故について対策を講ずるとともに、主に運転ミス等の人的要因に起因するとされる事故についても、車両構造面からの対策によりできる限り交通事故の未然防止を図る。

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。

特に事故件数及び死傷者数は依然として高水準にあり、後遺障害も考慮すれば、これまで被害軽減を上げてきた被害軽減対策の進化、成熟化を図ることに加え、今後は、事故を未然に防止する予防安全対策について、先進技術の活用等により、更なる充実を図る必要がある。また、車両安全対策の推進に当たっては、規制と誘導的施策を総合的かつ有効に連携させるため、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策、使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等を、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

さらに自動車を使用される段階においては、自動車にはブレーキ・パッド、タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や、ブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、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必要がある。また、衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術についても、確実な作動を確保するため、適切な保守管理を推進する必要がある。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきであるが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る。

第1節 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

(1) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

(国土交通省)

(ア) 車両の安全対策の推進

車両の安全対策については、平成27年度に開催した交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の結果を踏まえて実施していく。

具体的には、産・官・学が参加する検討会が中心となり、

- ① 事故実態の把握・分析、
- ② 安全対策に関する方針、対策の具体的な内容の検討、
- ③ 事前効果評価・事後効果評価

といった一連の流れ（PDCAサイクル）を継続的に実施することに加え、このPDCAサイクルによる検討を充実させることを通じて、車両の安全対策の一層の拡充・強化を図る。

特に、事故実態の把握・分析においては、従前のマクロデータ及びマイクロデータに加えて、車載式の記録装置である映像記録型ドライブレコーダーやイベントデータレコーダー（EDR：Event Data Recorder）の情報の活用等について検討するとともに、これに合わせ医療機関の協力により乗員等の傷害状況も詳細に把握し、事故による傷害発生のメカニズムを詳細に調べるなど、より一層の推進に資する取組について検討していく。

加えて、車両の安全対策の推進に係る一連の流れの中においては、高齢化のより一層の進行等の社会情勢の変化、自動車使用の態様の変化、新技術の開発状況、諸外国の自動車安全対策の動向等についても勘案しつつ検討を行うとともに、その検討結果については公表し、透明性を確保する。

なお、事故を未然に防止する予防安全対策については、車両安全対策を推進する取組の一環として、これまでも安全基準の拡充・強化等と先進安全自動車（ASV：Advanced Safety Vehicle）の開発・普及の促進、使用者に対する自動車アセスメント情報の提供等との総合的かつ有効な連携を深めてきたところであるが、今後もより一層の連携を図っていく。

(イ) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化

車両の安全対策の基本である自動車の構造・装置等の安全要件を定める道路運送車両の保安基準について、上述の検討結果を踏まえつつ、事故を未然に防ぐための予防

安全対策、万が一事故が発生した場合においても、シートベルトやエアバック等を含めた乗員の保護並びに歩行者及び自転車乗員等の保護を行うための被害軽減対策、その際に火災の発生等の二次災害が起こることを防止するための災害拡大防止対策のそれぞれの観点から、適切に拡充・強化を図る。

特に以下の事項については、安全基準の拡充・強化について、今後積極的に検討し、道路交通の安全確保を図っていく。

① 様々な衝突形態に対応した対策や、死者に占める割合が高い歩行者・高齢者を保護する対策に加えて、交通事故を未然に防止する予防安全技術の開発促進等を行うことにより、より安全な車両の開発等を推進すること。

② ハイブリッド自動車や電気自動車に係る静音性対策、大型車の後退時対策、高齢者や障がい者にも配慮した安全対策、電気自動車や燃料電池自動車に搭載される新技術全般に係る安全対策、及び超小型自動車等の新モビリティに係る安全対策等を行うことにより、これら新たな自動車等に係る安全を確保すること。

なお、保安基準の拡充・強化の推進に当たっては、保安基準が自動車の国際的な流通を阻害することがないように国際的に連携して検討を進める。

(2) 安全に資する自動走行技術を含む先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進 (国土交通省)

先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ASV）について、産官学の協力によるASV推進検討会のもと、車両の開発・普及の促進を一層進める。

安全運転の責任は一義的にはドライバーにあるが、今後、技術の進展に伴いドライバーの新技术に対する過信などが原因で事故が発生する恐れがあるため、安全運転を支援するシステムに関するドライバーの理解に努める。

また、ASV技術のうち衝突被害軽減ブレーキ等の市場化されたASV技術については、国際的な動向も踏まえつつ、義務化も含めた保安基準の拡充・強化、補助制度の拡充を図るとともに、ドライバー異常時対応システム等の実用化間際の新技术については、技術指針の策定、事故データに基づくASV技術の効果評価を行う等により普及促進を引き続き進める。

加えて、交通事故の多くがドライバーのミスに起因していることを踏まえ、自動走

行技術は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられることから、自動走行技術等の開発・普及のための環境整備を行う。

(3) 車両の安全性等に関する日本工業規格の整備 (国土交通省)

工業標準化法（昭和24年法律第185号）に基づいて制定された自動車関係の日本工業規格については、従来から車両のハード面からの安全性を考慮した規格の整備を進めてきたが、近年の技術進歩を踏まえ、

- ① 車両制御、
- ② 外部情報の知覚、
- ③ 運転者とのマン・マシン・インターフェース

の面からの整備も進めている。

運転者の運転を支援するための警報や制御を行う技術は、我が国が世界に先行して実用化している分野であり、

- ① 車間距離制御システム、
- ② 前方車両衝突警報装置、
- ③ 車両周辺障害物警報

等の運転者の運転負荷の軽減、利便性の向上、危険に対する注意喚起、事故回避・被害軽減に関連した日本工業規格について、関係省庁が連携して、その改正を進める。

また、国際標準化機構（ISO: International Organization for Standardization）に対する我が国の代表機関である日本工業標準調査会を通じて、国際規格との調和を図りつつ、交通事故防止に寄与するため、その整備に努める。

第2節 自動車アセスメント情報の提供等 (国土交通省)

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。また、自動車アセスメント事業により、ASV技術等の自動車の安全に関する先進技術の国民の理解促進を図る。これらにより、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に、自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進する。

具体的には、従前の評価項目に加えて、平成26年度より開始した予防安全性能評価について、車線維持支援制御装置（LKAS: Lane Keeping Assist System）や、

夜間対策を含む対歩行者衝突被害軽減ブレーキ（対歩行者 A E B S : Advanced Emergency Braking System）などの試験項目の拡充を図るとともに、歩行者保護に係る衝突安全性能評価の強化、視認性向上のための灯火装置や事故自動通報システム（A C N : Automatic Collision Notification）などの新技術に対する評価手法の確立について検討を行う。さらに、ユーザーにとって分かりやすい評価結果の公表方法について検討を行う。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、例えば、産婦人科や母子健康手帳等を通じ、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図るとともに、安全性能評価の強化について検討を行う。

第 3 節 自動車の検査及び点検整備の充実

（1）自動車の検査の充実 （国土交通省）

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせて進化する自動車技術に対応して、電子化された安全装置の故障診断検査機器の開発、I C T 化による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を進めるなど、道路運送車両法（昭和 2 6 年法律第 1 8 5 号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実・強化を図る。

（2）型式指定制度の充実 （国土交通省）

車両の構造に起因する事故の発生を防止するため、型式指定制度により新型自動車の安全性の審査体制の充実を図る。

（3）自動車点検整備の充実 （国土交通省）

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会をとらえ、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

(4) 不正改造車の排除 (国土交通省 警察)

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努める。

(5) 自動車分解整備事業の適正化及び近代化 (国土交通省)

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車分解整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導する。また、自動車分解整備事業者における経営管理の改善や整備の近代化等への支援を推進する。

(6) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上 (国土交通省)

自動車新技術の採用・普及、車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、実態調査等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業が自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応するための技術の高度化を推進する。

また、整備主任者等を対象とした新技術研修の実施等により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

(7) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化 (国土交通省)

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、

近年ペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

第4節 リコール制度の充実・強化

(国土交通省)

自動車製作者の垣根を越えた装置の共有化・モジュール化が進む中、複数の自動車製作者による大規模なリコールが行われていることから、自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、装置製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行う。

また、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

第5節 自転車の安全性の確保 (警察 都市計画部 市民部 交通安全協会)

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車(人の力を補うため原動機を用いるもの)及び普通自転車の型式認定制度を活用する。

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5章 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。

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、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

また、悪質・危険な運転行為による死傷事犯であっても従前の危険運転致死傷罪に該当せず自動車運転過失致死傷罪が適用された事件などを契機とした罰則の見直しを求める意見を背景として、平成26年5月から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律(平成25年法律第86号。以下「自動車運転死傷処罰法」という。)が施行されたことを踏まえ、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、地域ぐるみでの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。

第1節 交通の指導取締りの強化等

(1) 一般道路における効果的な指導取締りの強化等 (警察)

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。

(ア) 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、市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。

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、交通事故実態の分析結果等を踏まえて検証し、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PDCA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や警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、新たな速度取締り機器の導入を図るとともに、交通反則切符自動作成機の導入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、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これらに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

(2) 高速自動車国道等における指導取締りの強化等 (警察)

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超過の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、自動速度違反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、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化する。

(3) 科学的な指導取締りの推進 (警察)

交通事故分析システムの高度化や交通事故発生状況と指導取締り実施状況等を関連付けて分析するシステムの研究開発に努めるとともに、科学技術の進歩に対応した取締り用装備資機材や速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、交通事故実態に的確に対応した科学的かつ効率的な指導取締りを推進する。

第2節 交通事故事件等に係る適正かつ綿密な捜査の一層の推進

(1) 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底 (警察)

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から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。

(2) 交通事故事件等に係る捜査力の強化等 (警察)

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。

(3) 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進 (警察)

常時録画式交差点カメラ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。

第3節 暴走族対策の推進

(1) 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 (警察 教育部)

暴走族追放の気運を高揚させるため、各種法令を活用して取締りを強化するとともに、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、青少年に対し「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進する。さらに、関係団体等との連携の下に暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底する。暴走族問題と青少年の非行問題等との関連性を踏まえ、地域の関係団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

(2) 暴走行為阻止のための環境整備 (警察)

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員〈暴走族風に改造した旧型の

自動二輪車等を運転する者))及びこれに伴う群衆の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、暴走族等及び群衆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。

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、早期に暴走族と群衆を分離するなどの措置を講ずる。

(3) 暴走族等に対する指導取締りの強化 (国土交通省 警察)

暴走族等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、「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正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。

さらに、不正改造行為に関する情報収集を徹底するとともに、関係機関と連携して、不正改造を敢行する業者に対する取り締まりを強化するなど根源的な対策を講じるほか、複数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、関係県警察相互の捜査協力を積極的に行う。

(4) 暴走族関係事犯者の再犯防止 (警察)

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、暴走行為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。

(5) 車両の不正改造の防止

(国土交通省 警察)

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ないことがないよう、「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ち入り検査を行う。

その他、違法行為を敢行する旧車會グループ(暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ)に対する実態把握を徹底し、把握した情報を隣接各県間で共有するとともに、不正改造等の取締りを強化するなどの的確な対応を推進する。

第6章 救急・救助活動の充実

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、救急・救助体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

第1節 救急・救助体制の整備

(1) 救助体制の整備・拡充 (消防局)

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

(2) 多数傷者発生時における救急・救助体制の充実 (消防局)

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災害派遣医療チーム(DMAT: Disaster Medical Assistance Team)の連携による救急・救助体制の充実を図る。

(3) 自動体外式除細動器(AED: Automated External Defibrillator)の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進 (消防局)

現場におけるバイスタンダー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、救急の日等の、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進するとともに、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。

(4) 救急救命士の養成の推進 (消防局)

プレホスピタルケア(救急現場及び搬送途上における応急処置)の充実のため、消防機関において救急救命士の養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為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。また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処

置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

(5) 救急用資機材の整備の推進 (消防局)

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。

(6) 防災ヘリコプターによる救急業務の推進 (県 消防局)

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、防災ヘリコプターと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。

(7) 救急隊員及び救助隊員の教育訓練の充実 (消防局)

複雑多様化する救急・救助事象に対応すべく救急隊員及び救助隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練を積極的に推進する。

(8) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備 (消防局 西日本高速道路㈱)

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(以下「西日本高速」と総称する。)が道路交通管理業務において自主救急として処理するとともに、沿線市町等においても消防法(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、両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、関係市町等と西日本高速の連携を強化するとともに、救急業務実施体制の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

なお、大分県下の高速自動車国道等で発生した災害に対し、活動の連携等を円滑に実施するため、大分市消防局他9消防本部(局)、大分県、大分県警察、西日本高速で「大分県高速自動車道等消防連絡協議会」を設置しており、定期的な会議・総合訓練・研修を引き続き実施する。

第2節 救急医療体制の整備 (大分市保健所)

本市の救急医療は、大分市連合医師会(大分市医師会・大分郡市医師会・大分東医師会)の協力の下、昭和53年から休日・夜間当番医制度を設け救急医療にあたっている。

初期救急医療体制としては、医師会の協力による在宅当番医制により休日11施設(医科9・歯科2)、夜間5施設(医科)が確保されている。

また、第二次救急医療体制として、本市では、10医療機関が病院群輪番制により、年間を通して24時間診療を行っている。

小児救急医療については、大分こども病院が24時間365日対応しているが、大分こども病院への準夜帯における患者を分散化するため、小児初期救急医療体制の整備を進める。

さらに、第三次救急医療体制として、大分市医師会立アルメイダ病院と大分県立病院が救命救急センターの指定を受け対応している。

一方、医療機関からの自主的な申し出により県が認定する救急告示病院も、救急医療にあたっており、現在市内では16医療施設が認定されている。

このように、本市では救急医療体制について、整備・充実を図っているところであるが、今後とも、交通事故被害者が迅速、適切な治療が受けられるよう、大分市連合医師会をはじめ関係機関の協力の下、市民のニーズに沿った質の高い救急医療体制の整備・充実を図る。

第3節 救急関係機関の協力関係の確保等

(大分市保健所)

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。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救命処置を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、ドクターカーの活用の促進を図るとともに、災害派遣医療チームの活用を促進する。

なお、これらは道路交通に限らず、すべての交通分野における大規模な事故についても同様である。

第7章 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おり、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法等（平成16年法律第161号）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。

また、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、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。

さらに、近年、自転車が加害者になる事故に関し、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、損害賠償保険等への加入を加速化する。

第1節 自動車損害賠償保障制度の充実等

(1) 無保険（無共済）車両対策の徹底 （国土交通省）

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、か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。

(2) 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等 （国土交通省）

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。

第2節 損害賠償の請求についての援助等

(1) 交通事故相談活動の推進 （県 市民部）

県や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。

(7)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、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。

(4)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、研修等を通じて、相談員の資質の向上を図る。

(5)交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、市のホームページや広報誌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るとともに、遠隔地の利用者の利便のため、巡回相談を実施するなど、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

(2) 損害賠償請求の援助活動等の強化 (警察)

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な援助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。また、地方法務局、人権擁護委員、日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター、法律扶助協会及び日弁連交通事故相談センター等との連携を強化する。

第3節 交通事故被害者支援の充実強化

(1) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実 (県 警察 市民部)

被害者救済対象事業等については、今後も各事業の内容の見直しを図りつつ、社会的必要性の高い事業を充実していく。

また、大分県交通安全推進協議会が行う交通事故遺児等援護基金を活用した交通遺児育成のための援護事業及び私立高等学校交通遺児等授業料助成事業を活用した援助を行う。

さらに、独立行政法人自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付や、自動車事故によって重度の後遺障がい（遷延性意識障がい）を負った被害者に対する介護料の支給・相談、あるいは公益財団法人交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業などの支援活動の周知を図る。

(2) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進 (県 警察 市民部)

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進する。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、大分県交通事故相談所、警察署の

交通課、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、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連携を図る。

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を活用する。

特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、警察本部交通指導課に設置した被害者連絡調整管等が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図る。

第8章 研究開発及び調査研究の充実

(国土交通省 警察 市民部 交通安全協会 市交通安全推進委員会)

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故総合分析センターを積極的に活用して、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行う。

また、医学、心理学等の分野の専門家、大学、民間研究機関等との連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進し、事故発生メカニズムの解明と事故予防の施策の確立に向けた体制を充実させる。

さらに、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報を市民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する市民の意識の高揚を図る。

第9章 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。

第1節 高齢運転者の「代替交通手段」確保の推進（都市計画部 福祉事務所）

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。

そこで市では、地域の関係者との協働により、公共交通の不便地域等における日常生活に必要な生活交通路線の確保を図っている。

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。

第2節 運転免許自主返納支援制度の充実（県 警察 市民部）

県、市及び警察は、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る。

特に、運転免許自主返納者の代替交通手段の確保のため、公共輸送機関に対するインセンティブの創設に向けた要請を継続し、また、運転免許自主返納サポート加盟店の拡大・充実に取り組み、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。

第3節 高齢者に対する交通安全教育の推進（第2章第1節（6）の再掲）

（警察 市民部 福祉事務所 交通安全協会 老人クラブ連合会）

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。

(1) 高齢者に対する交通安全教育を推進するため、市・警察等は、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、老人クラブ及びふれあい・いきいきサロンを対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

(2) 大分市老人クラブ連合会、交通指導員、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、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の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。

(3) 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、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、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。

(4) 電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすのメーカー等で組織される団体等と連携して、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。

(5) 地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、老人クラブ及びふれあい・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。

第 3 部

鉄道交通の安全

第1章 鉄道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（軌道を含む。以下同じ。）は、年間230億人が利用する国民生活に欠くことのできない交通手段である。列車の運行が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一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、地域住民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、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 鉄道事故の状況

（九州旅客鉄道㈱）

全国における鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、近年はほぼ横ばいの傾向にあり、平成23年度からは800件程度で推移し、平成27年度は742件であった。

また、平成27年度の死者数は273名であり、負傷者数は397名であった。

なお、平成17年4月17日には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故、平成17年12月25日には乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故発生したが、平成18年から平成27年までの間は乗客の死亡事故は発生しなかった。

本市における鉄道の運転事故（踏切事故も含む。）も、横ばい傾向にあり、平成27年の発生件数は3件、死傷者数は3名で、第9次大分市交通安全計画の初年度である平成23年と比較すると、死傷者数が1名増加し、乗客の死亡事故は発生していない。

第2節 近年の運転事故の特徴

（九州旅客鉄道㈱）

近年の運転事故の特徴としては、人身障害事故は約6割、踏切障害事故は約3割を占めており、両者で運転事故件数全体の約9割を占めている。

また、死者数については、人身傷害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めている。

人身障害事故のうち、ホームでの接触事故は、平成27年215件発生し、酔客が関係しているものは、ホームでの接触事故全体の約6割を占めている。

第3節 交通安全基本計画における目標

(九州旅客鉄道株)

【数値目標】 乗客の死者数ゼロを目指す。

運転事故全体の死者数減少を目指す。

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要である。近年は人口減少等による輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況であるが、引き続き安全対策を推進していく必要がある。こうした現状を踏まえ、国民の理解と協力の下、第2章及び第4部第2章に掲げる諸施策を総合的かつ強力で推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

第2章 鉄道交通の安全についての対策

第1節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故が長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全基本計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、一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ことから、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故を未然防止するため、総合的な視点から施策を推進していく。

(1) 鉄道交通環境の整備 (九州旅客鉄道株)

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

(ア) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について資する補強・改良を進める。特に、経営の厳しい地域鉄道については補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。また、研究機関の専門家による技術支援制度を受ける等して技術力の向上についても推進していく。

さらに、駅施設等について、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、ホームと列車の隙間や段差の解消等の整備によるバリアフリー化を推進する。

(イ) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について引き続き整備を図って行く。

(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及 (九州旅客鉄道株)

運転事故の約9割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を

浸透させる。

(3) 鉄道の安全な運行の確保

(九州旅客鉄道株)

重大な列車事故を未然に防止するため、運転士の資質の保持、事故情報及びリスク情報の分析・活用、地震発生時の安全対策、気象情報等の充実を図る。

また、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。

(ア) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。また、資質が保持されるよう、運転管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

(イ) リスク情報の分析・活用

重大な列車事故を未然に防止するため、リスク情報を関係者間において共有できるよう、インシデント等の情報を収集・分析に努める。また、運転状況記録装置等の活用や現場係員によるリスク情報の積極的な報告をするよう指導する。

(ロ) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

(ハ) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

また、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、列車の運行状況を的確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備する。

(4) 鉄道車両の安全性の確保

(九州旅客鉄道株)

科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

(5) 救急・救助活動の充実

(九州旅客鉄道株)

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救急・救助活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

第 4 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 (九州旅客鉄道株)

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23年の発生件数は331件、死傷者数は212人で、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、改良するべき踏切道がなお残されている状況にある。

本市においては、76箇所の踏切道があり、平成27年度の発生件数は1件、死傷者は1名であった。

(2) 近年の踏切障害事故の特徴 (九州旅客鉄道株)

近年の踏切事故の特徴としては、踏切道の種類別にみると、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。

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、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。

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。

本市における踏切障害事故は、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 (警察 九州旅客鉄道株)

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

踏切道における交通安全対策について、踏切障害事故件数、踏切障害事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第9次交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、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、立体交差化、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) 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

(国 県 都市計画部 九州旅客鉄道㈱)

遮断時間が特に長い踏切道で、かつ、道路交通量の多い踏切道が連担している地区や主要な道路との交差に関わるもの等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により踏切道の除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっても、極力立体交差化を図る。

また、歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

以上の構造改良等による「速効対策」と立体交差化の「抜本対策」との両輪による総合的な対策を促進する。

(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 (道路管理者 警察 九州旅客鉄道㈱)

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機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、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

また、遮断時間の長い踏切ほど踏切障害事故の発生が多い傾向にあることから、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについ

ては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切時間を極力短くする。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路の状況等を勘案し、必要に応じ自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

(3) 踏切道の統廃合の促進

(九州旅客鉄道㈱)

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、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思われるものについて統廃合を進めるとともに、これらの近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

(4) その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

(警察 教育部 自動車教習所 九州旅客鉄道㈱)

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、情報技術（IT）の活用による踏切注意情報の表示や踏切関連交通安全施設の高度化を図るための研究開発を進めるとともに車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

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。このため、広報活動等を強化するとともに、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めるものとする。

交通安全計画用語解説

頁	用語	内 容
8	生活道路	通学、買い物などの日常生活に使われる道路のことで、生活関連道路の略。
9	幹線道路	道路網の基幹となる道路のこと。
12	交通需要マネジメント (TDM)	Transportation Demand Managementの頭文字をとったもので、車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市や地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法のこと。円滑な交通流の実現により、環境の改善、地域の活性化が図られるため、全国各地で、TDMへの取り組みが始まっている。
12	高度道路交通システム (ITS)	Intelligent Transport Systemsの頭文字をとったもので、最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システムのこと。
13	信号機の高度化	生活道路での歩行者・自転車の安全対策の一つ。エリア面積は概ね1km ² 、人口集中地区 (DID地区) に該当し、歩行者・自転車事故密度の高い地区を選定する。
13	光ビーコン	走行する車両を感知して交通量や占有率を測定する車両感知機能と、車載機と双方向通信を行うことにより情報の送受信を行う情報収集提供機能を有する高度な情報通信 (IT) 装置のこと。
13	交通情報板	一般道路や高速道路などで混雑状態や工事などを機械的に告知している掲示板であり、電光式のものをいう。
13	バリアフリー新法	高齢者、障がい者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障がい者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定めた法律のこと。
13	バリアフリー対応型信号機	高齢者、障がい者等が専用押ボタンを押したり、携帯する発信機を操作すると、信号機が存在 (横断要求) を感知し、歩行者の青時間を延長する信号制御を行う。
13	ハンプ	車両速度を抑制する道路構造の一つで、車道部分の一部を意図的に盛り上げて舗装した箇所のこと。物理的にスピードを落とさせる方法である。
13	クランク	車両速度を抑制する道路構造の一つで、直角の狭いカーブが二つ交互に繋がっている道路形状のこと。
14	エスコートゾーン	道路を横断する視覚障害のある人に対し、安全性及び利便性を向上させるために、横断歩道上に設置する突起体の列のこと。
14	昇降装置付立体横断施設	横断歩道橋あるいは地下横断歩道のように、道路・鉄道等を横断して設けられる横断者の安全を確保するための立体横断施設に、バリアフリー対策としてエレベーターを設けたもののこと。
16	ビッグデータ	単なるデータ量の多さだけでなく、構造が複雑化し、リアルタイムの分析が難しい、従来の技術では管理や処理が困難だったデータ群。
16	視距	ドライバーが道路上で見通すことのできる距離のこと。
17	区画道路	沿線宅地のための交通、供給処理施設の収容、日照、通風等のための道路のこと。
17	中央分離帯強化型防護さく	標準型の中央分離帯防護さくに比べ、支柱間隔を短く、補強梁を多く配置し、衝撃に強くしたもののこと。
17	自発光式視線誘導標	道路の側方や中央などに沿って、路端や道路線形などを明示して、昼夜間における車両運転者の視線誘導を行うために設置する、自発光式施設の総称のこと。
17	高機能舗装	雨天時のスリップ事故等を防ぐため、路面の排水性を向上させた舗装のこと。従来の舗装より空隙が多いため、排水機能に加え、騒音の低減効果も有する。
17	高視認性区画線	夜間や雨天時における視認性の確保や、居眠りや脇見による車線逸脱の防止のために、ライン上にリップ部 (突起) を設置したり、通常よりも再帰反射効果の高いビーズを使用したりする区画線、道路標示のこと。

交通安全計画用語解説

頁	用語	内 容
18	道路交通情報通信システム (VICIS)	新交通管理システム (UTMS) の中の一つのサブシステムであり、カーナビゲーションに渋滞等の交通情報を提供し、交通流の分散化、旅行時間の短縮等運転者の利便性の向上を図るシステムのこと。
18	ETC 2.0	従来のETCの進化版。ETC車載器の通信機能を大幅にアップさせたDSRC (専用狭域通信) を利用し、全国の高速度道路等に設置されているETCスポットという通信アンテナとの間で、高速・大容量の相互通信を自動的に行う。事故や渋滞情報などをドライバーに伝える。
18	ペDESTリアンデッキ	高架になっている歩行者用の通路。主に駅の周辺に、歩行者と自動車の通行を分離するために設置される。
19	プログラム多段系統化	対象区間内の信号制御パターンを曜日や時間帯に応じて自動的に変化させ、交通の流れを円滑にする。
20	新交通管理システム (UTMS)	光ビーコンを使用して、個々の車両と交通管制システムとの双方向通信等の高度な情報通信技術により、「安全・快適にして環境に優しい交通社会」の実現を目指すシステムのこと。警察によるITS (高度道路交通システム) として、8つのサブシステムがある。
20	無電柱化	道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすもの。
23	安全運転支援システム (DSSS)	新交通管理システム (UTMS) の中の一つのサブシステムであり、運転者の認知・判断の誤りに起因する交通事故を防ぐため、交通上の危険要因 (出会い頭、追突、横断歩行者等) について、車載器に画像や音声により情報提供するシステムのこと。
24	公共車両優先システム (PTPS)	新交通管理システム (UTMS) の中の一つのサブシステムであり、バスの走行を感知し、優先信号制御を行いスムーズな走行を確保することにより、バスの定時運行等を図るシステムのこと。
24	車両運行管理システム (MOCS)	新交通管理システム (UTMS) の中の一つのサブシステムであり、バス、トラック等の事業用車両の運行管理や路線集中による、交通渋滞、交通公害を緩和、低減する等、人・物流の効率化を図るシステムのこと。
24	パークアンドライド	最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自家用車で行って駐車し、そこから鉄道やバスに乗り継ぐ移動方式のこと。
24	フレックスタイム制	一か月以内の一定期間における総労働時間をあらかじめ定めておき、労働者はその枠内で各日の始業及び終業時刻を自主的に決定し、働く制度。
24	パークアンドバスライド	自家用車で出発し、途中でバスに乗り換えて目的地に向かう方式のこと。
25	自動起動型信号機電源付加装置	地震や災害を含めた停電時に主要交差点の交通信号機を滅灯させないために自動的に発電機が作動し電源を確保する装置のこと。
25	交通監視カメラ	道路上に監視カメラ設置したもので、オービス、Hシステム等がある。
25	車両感知器	交通量や速度等を計測して、渋滞、事故等の異常事象を検出するための機器で、超音波、光学式等の方式がある。
26	交通結節機能	人や物の輸送において、複数の同種又は異種の交通手段の接続が行われる場所。
27	路側通信システム	AMラジオ1620KHzの試験運用している。このシステムは路側通信システムと呼ばれ、道路沿いに放送装置と送信アンテナを設置し、移動中の車にAMラジオを通じて道路交通情報を提供するシステム。

交通安全計画用語解説

頁	用語	内容
28	自動車走行(プローブ)情報	実際に自動車が行った位置や車速などの情報を用いて生成された道路交通情報。また、車速から生成される渋滞・混雑情報以外に、ワイパーから天気情報、ブレーキから燃費情報と様々な情報生成が期待されている。
28	道路ふれあい月間	各種運動を通じて、道路を利用している国民に改めて道路とふれあい、道路の役割及び重要性を再認識してもらい、さらには道路をいつくしむという道路愛護活動の推進及び道路の正しい利用の啓発を図り、道路を常に広く、美しく、安全に利用する気運を高めることを目的に毎年8月に実施しているもの。
29	住区基幹公園	街区公園(街区に居住する人の利用に供する公園)・近隣公園(近隣に居住する人の利用に供する公園)・地区公園(徒歩圏内に居住する人の利用に供する公園)で1箇所辺りの面積はそれぞれ、0.25ha・2ha・4haを標準。
29	都市基幹公園	総合公園(都市住民全般の休息・散歩・運動等に供する公園)・運動公園(都市住民全般の主として運動に供する公園)で、1箇所辺りの面積は、総合公園は10~50ha、運動公園は15~75haを標準として配置。
30	交通安全教育指針	国家公安委員会は、地方公共団体、民間団体等が効果的かつ適切に交通安全教育を行うことができるようにするとともに、都道府県公安委員会が行う交通安全教育の基準とするため、交通安全教育指針を作成し、公表している。この指針には、交通安全教育を行う者の基本的な心構えのほか、教育を受ける者の年齢、心身の発達段階や通行の態様に応じた体系的な交通安全教育の内容及び方法が示されている。
32	心肺蘇生法	人の救命のため、呼吸及び循環の補助方法で、人工呼吸と心臓マッサージ等がある。
36	映像記録型ドライブレコーダー	事業用自動車の搭載し、事故発生時の前後の走行情報(前方映像、車両速度、急加減速など)の映像等を記録する機器。
39	着用推進シンボルマーク	チャイルドシートの着用推進に関する国民の意識の高揚を図るためのシンボルマークで平成12年に公表
40	危険ドラッグ	覚せい剤や大麻など、国が指定する危険薬物や指定薬物と似た化学構造をもち、それらと同様の作用を人体にもたらすものをいう。
44	講習予備検査(認知機能検査)	記憶力や判断力を測定する検査で、時間の見当識、手がかり再生、時計描画という3つの検査項目について、検査用紙に記入して行う。講習予備検査は、警察から委託された教習所等で受けることができる。
45	運転経歴証明書制度	運転経歴証明書とは、運転免許証の取り消しを自ら申請し(運転免許証の自主返納)、全ての免許を取り消された方(免許証の返納をした方)が交付を申請することが出来る証明書のことで、取消申請から5年間、交付申請が可能。有効期限はなく、身分証明書として一生涯、用いることが可能。
46	デジタル式運行記録計	自動車の運行状況(時間・距離・走行速度の法定3要素)連続的に記録する装置で、ドライバーや車両の情報等もコンピューターのデータとして記録される。営業車両5トン以上には運行記録計の装着と1年間の記録保管が義務付けられている。
47	運輸安全マネジメント評価	国土交通省の評価担当者による経営トップ及び安全統括管理者等の経営管理部門へのインタビューと文書・記録類の確認を通じ、事業者が構築した安全管理体制の更なる向上に資するため、創意工夫がなされている事項、熱心に取り組んでいる事項、優れている事項等について評価を行うとともに、継続的に取り組む必要があると思われる事項、工夫の余地のある事項、更に推進すると効果が向上すると思われる事項等について助言を行う。
48	テレマティクス	自動車に車載情報端末を設置し、カーナビゲーションと携帯電話を連動させることで、リアルタイムに様々な情報のやりとりを可能にする技術。電子メールの送受信、交通情報、天気予報、ナビゲーション、故障や事故などのトラブル時の自動通報、近辺にある店舗案内などのコンテンツを提供する。

交通安全計画用語解説

頁	用語	内容
49	準中型免許	<p>準中型自動車免許制度は、中型貨物自動車などに限定した新区分として新設される。現行の中型自動車（車両総重量5トン以上11トン未満）は、20歳以上・普免保有2年以上が免許受験の条件であり、高卒の新入社員には、中型トラックを運転させることはできない。</p> <p>しかし、新制度の準中型トラックは18歳以上で普通免許の経験がなくても取得できるので、運送事業者の高校新卒者雇用が促進され、ドライバー確保にもつながると見られている。</p>
49	スクリーニング検査	<p>身体に少しでも疑わしい部分を取り上げて、確率で表示していく検査。</p>
49	貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク事業）	<p>全国貨物自動車運送適正化事業実施機関である公益社団法人全日本トラック協会は、トラック運送事業者の交通安全対策などへの事業所単位での取り組みを評価し、一定の基準をクリアした事業所を認定する貨物自動車運送事業安全性評価事業を実施している。</p> <p>この貨物自動車運送事業安全性評価事業は、利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性の向上に対する意識を高めるための環境整備を図るため、事業者の安全性を正當に評価し、認定し、公表する制度で、平成27年12月15日現在、安全性優良事業所は22,372事業所あり、これは全事業所数の26.7%に当たる。</p>
53	PDCAサイクル	<p>日常的に繰り返される経営上の基本的な手順。計画（Plan）⇒実施（Do）⇒確認（Check）⇒対策実行（Action）の繰り返し</p>
53	イベントデータレコーダー（EDR:Event Data Recorder）	<p>エアバッグ等が作動するような交通事故において、事故前後の車両の情報を記録するために自動車内に設置される装置。ドライブレコーダー。</p>
53	先進安全自動車（ASV:Advanced Safety Vehicle）	<p>高度道路交通システムの一部で、自動車にさまざまな先端技術を用い車両そのものが運転を支援するというプロジェクト。</p>
53	自動車アセスメント情報	<p>現在市販されている自動車の性能について、さまざまな試験により評価を行った結果のこと。公表することで、車を選ぶ際の判断材料として活用することができる。</p>
55	車線維持支援制御装置（LKAS:Lane Keeping Assist System）	<p>カメラで前方の車線を認識し、高速道路の直線路で車線を維持して走行するのに必要なハンドル操作力を軽減するよう支援する。</p>
56	対歩行者衝突被害軽減ブレーキ（対歩行者AEB S:Advanced Emergency Braking System）	<p>レーダー等で前方障害物を検知し、障害物に衝突するおそれがある場合に運転者へ回避操作を行うよう警報し、さらに障害物との衝突が避けきれないと判断した場合には、障害物との衝突による被害を軽減するため自動的にブレーキ制御を行う。</p>
56	事故自動通報システム（ACN:Automatic Collision Notification）	<p>車両の衝突が発生した場合、自動的にデータを送信することで、運転手が救急医療センターでの治療を必要とするかどうか、より迅速に判断を行い、救急医療関係者により良い支援を提供する。</p>
56	型式指定制度	<p>現車によるブレーキ試験等の基準適合性審査と品質管理（均一性）の審査の結果、指定された型式の自動車について、新規検査時の現車提示が省略される制度</p>
57	ペーパー車検	<p>車両をきちんと検査した上で更新しなければならない車検を、あたかも検査をしたように装い書類上の手続きだけで更新してしまう違法行為。</p>

交通安全計画用語解説

頁	用語	内容
58	モジュール化	1つの複雑なシステムを、相互依存の強い部品同士で構成するのではなく、交換可能な独立した機能を持つ部品同士で構成しようとする事。
60	交通反則切符自動作成機	タブレット端末で、運転免許証のICデータを読み込んだり、違反内容などを選択して入力し、反則切符などが自動作成されたりする。 これにより、反則切符の処理はこれまでの手書きに比べ、1件当たり約20分から10分に短縮されるという。また、盗難車両の全国データが登録され、現場で盗難車両がどうかの確認などもできるという。 今年12月から都内で導入される予定で、警視庁は、業務を大幅に効率化することで、防犯活動や窓口サービスの向上を図りたいとしている。
64	災害医療チーム (DMAT)	Disaster Medical Assistance Team の頭文字で、医師、看護師、業務調整員 (救急救命士、薬剤師、放射線技師、事務員等) で構成され、大規模災害や事故などの現場に急性期 (おおむね48時間以内) に活動できる機動性を持った、専門的な訓練を受けた医療チームのこと。
66	ドクターカー	患者監視装置等の医療機械を搭載し、医師、看護師などが同乗して医療機関搬送前の現場などへ直接出動する救急車の一種。
71	インセンティブの創設	運転免許自主返納者に対し、返納意欲を図るため、報奨制度を新たにつくること。
75	速度制限機能付きATS	曲線等の線路の条件に応じて列車の速度を自動的に、当該速度制限箇所の手前までに安全上支障のない速度まで減速、又は停止させる装置のこと。
76	インシデント	事故に至る可能性があり、なおかつ、実際には事故につながらなかった潜在的事例のこと。
80	オーバーハング型警報装置	踏切の存在を目立たせ、遠くからでも認識できるように、踏切の上方に取り付けた警報装置のこと。
80	大型遮断装置	通常の2倍程度の太さにした棒を使用し、遮断かんの視認性向上を図ったものこと。