

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”

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 |