

第1部 道路交通の安全

第1章 道路交通事故のない社会を目指して

真に豊かで活力のある社会を構築するためには、安全で安心して暮らすことができ、安全に移動することができる社会を実現することが極めて重要です。

人命尊重の理念に基づき、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、積極的に交通安全対策を実施することが求められています。

特に、高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に取り組み、解決していく必要があります。高齢歩行者の交通事故はもとより、運転者の高齢化に伴う変化に向き合うことが不可欠となります。

行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が連携し、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関わることで参加・協働型の交通安全活動を推進していく必要があります。また、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災を併せて一体的に推進していくことも有効です。

そして、交通事故の悲惨さに対する理解を深めることも重要となります。交通事故の被害者やその遺族は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故は一瞬にして人の幸せを奪うことを我が身を持って経験し、理解しています。そのため、交通事故被害者等の参加や協働を図る取り組みを行うことも重要です。

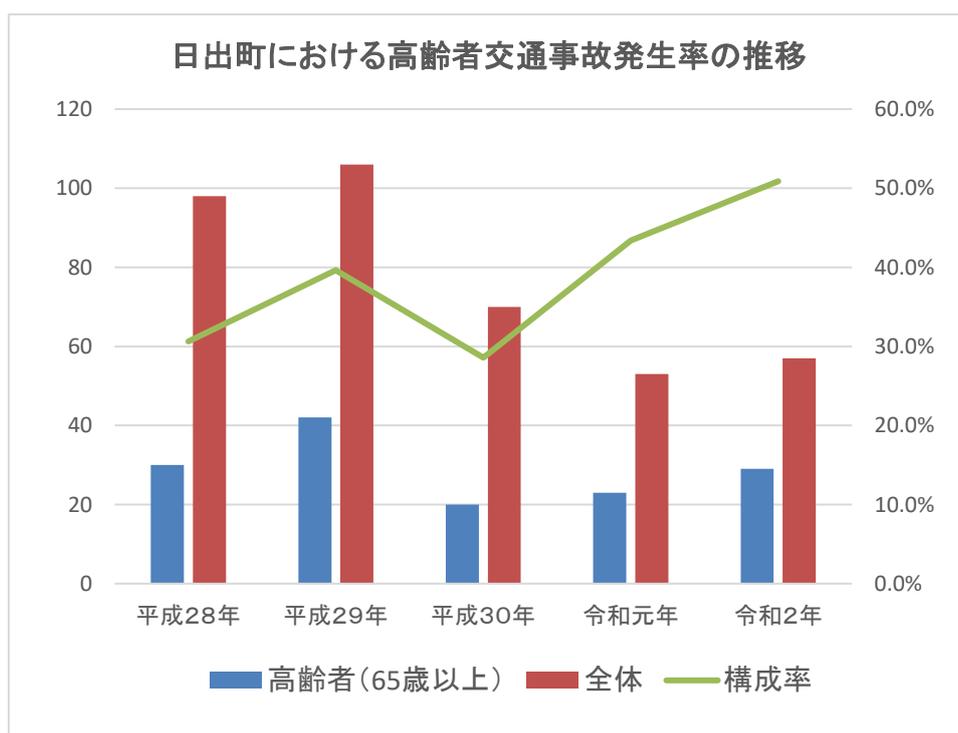
第2章 道路交通の安全についての目標

1 道路交通事故の現状

第10次交通安全計画(平成28年度～令和2年度)において、「交通事故死者数0人、交通事故負傷者数年間140人以下」という目標を掲げ、交通安全対策の実施等に取り組みました。その結果、交通事故件数は減少傾向がみられ、負傷者数は大幅に減少していますが、高齢者の交通事故発生率は上昇傾向にあり、令和2年においては事故発生件数全体の過半数を占めています。また、死者数も平成28年に2名、令和2年に1名となっており、目標が達成できたとは言い難い状況にあります。

今後の日出町において、高齢化の進展に伴い、これまで以上に多くの高齢者が道路交
通を利用することが見込まれ、高齢者が当事者となる交通事故の増加が懸念されます。

日出町における交通事故発生状況の推移							日出町内における高齢者交通事故発生状況の推移							
	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	平均								(単位:件)
事故発生件数	98	106	70	53	57	76.8	高齢者(65歳以上)	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	平均	
死者数	2	0	0	0	1	0.6		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	平均	
負傷者数	136	148	90	67	81	104.4	全体	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	平均	
重傷者数	10	8	10	0	6	6.8	構成率	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	平均	
								30.6%	39.6%	28.6%	43.4%	50.9%		



2 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
(年間)	交通事故負傷者数	60人以下を目指す。

交通事故のない社会を達成することが最終目標です。本計画策定前の令和3年11月に1件町内で交通死亡事故が発生しておりますが、かけがえのない命を守るためにも、第11次日出町交通安全計画の計画期間である令和7年までに、年間の町内交通事故死者数を0人にすることを目指します。

本計画における最優先の目標は死者数の減少ですが、交通安全対策を実施するに当たり、今後はさらに事故そのものの減少や負傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、負傷者数を令和7年までの間に、年間60人以下とすることを目指すものとします。

そのためには、第11次大分県交通安全計画に基づき、講じようとする対策ごとの目標を設定し、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が重要です。このような観点から、以下の「5つの柱」により、交通安全対策を実施します。

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全意識の醸成
- ③ 安全運転の確保
- ④ 救助・救急活動の充実
- ⑤ 交通事故被害者支援の推進

第3章 道路交通の安全についての対策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備においては、関係機関等と連携し、幹線道路と生活道路の両面での対策を推進することにより、高齢者や子供まで安全かつ安心して外出できる交通社会の形成に繋がります。

(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

日出町では、生活道路や通学路のある交通量の多い地区を対象に、通行車の速度抑制を目的とした道路ハンプ設置や、歩道の設置が困難な場所でのグリーンベルト設置を行いました。そして、令和3年3月には、歩行者や自動車の安全な通行を確保する目的で杵築日出警察署管内初となる「ゾーン30」という時速30キロの交通規制区間を新設しました。このような歩行者の安全確保を目的とした道路整備を引き続き行うとともに、通学路においても教育委員会、大分県警や道路管理者との連携により、通学路の安全点検等、計画的かつ継続的な交通安全対策を実施し、児童が安心して通学できる歩行空間の確保を推進します。

(2) 交通安全施設（カーブミラー等）整備事業の推進

町内の自治会を通じて収集した地域住民からの情報提供に基づき、各関係機関と連携した潜在的な危険箇所の点検を行うことで、町道や一般国道、県道における安全性の強化を図ります。また、交通事故実態の調査・分析を行いつつ、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し、道路交通環境を改善することにより、交通事故の防止を図ることとします。

(3) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。同時に、豪雨・豪雪時等においても、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対策を図るとともに凍結防止剤散布を実施し、危険防止に寄与する道路の整備を推進します。

津波発生時においても、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を行い、迅速な避難を行うための生活道路の整備を推進します。

(4) 総合的な駐車対策の推進

駐車による交通の危険を防止し、道路交通の安全と円滑を図るため、日出町違法駐車等の防止に関する条例（平成6年3月10日条例第2号）に基づき、総合的な駐車対策を推進します。

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を踏まえた対策に取り組みます。

町中心市街地及び住宅地における道路は幅員が狭く、駐車禁止の規制があるにもかかわらず違法駐車が絶えないため、駐車車両に起因する交通事故が起こり得ます。路上駐車による事故防止のため、交通法規の遵守を徹底し違法駐車を防止する啓発活動を実施します。

(5) 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

① 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します。

② 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持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います。

③ 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、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します。

イ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造保全、交通における危険防止のため、道路の破損、又は異常気象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、制限を行います。

ウ 地域や道路構造に応じた安全の確保

積雪・路面凍結が予測される山間部における凍結防止剤散布の実施、道路構造令に基づいた5年に1度の橋梁点検・補修を行うことで安全かつ円滑な交通を確保します。

2 交通安全意識の醸成

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て、町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す。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心をはぐくむとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、町内でも町外でも交通事故を起こさない意識の醸成を図ります。

このため、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が重要となります。中でも高齢者においては、高齢者の特性や交通における状況を踏まえた交通安全教育・啓発を行う必要があります。

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、世代ごとにおける効果的な情報提供を促進するなどして、町民自らが納得して安全な交通行動を実践することができるよう努めます。併せて、町、県、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、効果を検証・評価することによって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します。

(1) 段階的かつ体系的・効果的な交通安全意識の醸成

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児が道路を通行する際に必要な安全知識を提供するためだけでなく、交通社会において相手の立場を尊重し、道路を通行するときに必要な交通安全意識と実践する力を養うためにも、幼少期からの教育は必要不可欠です。

そこで、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えた継続的な指導を行うとともに、紙芝居や視聴覚教材の活用、体験・参加型の教育を通し、分かりやすい指導を行うよう努めます。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とします。

また、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら登下校における歩行指導を行うとともに、教育活動全体を通じてルール等の指導を行います。このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進します。

ウ 高齢者に対する交通安全啓発

急速な高齢化に伴い、日出町内全体における高齢者の交通事故発生件数の構成比率は増加傾向にあります。

高齢者に対しては、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通安全行動に及ぼす影響があることを理解させるとともに、道路及び交通状況に応じて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、危険予測トレーニング等を目的とした教育教材を活用した、参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を努めるとともに、老人クラブ等に対する交通安全教育等の機会を設けます。

(2) 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

町民一人一人に広く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、情勢に即した重点を設定し、春・秋の全国交通安全運動や夏・冬のおおいた事故ゼロ運動を実施しています。

引き続き、「おこさず あわず 事故ゼロ運動」を年間スローガンとし、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町民総ぐるみの運動として継続的に展開します。

また、交通安全運動の盛り上げを図るため、街頭啓発活動、定期的な移動広報や交通安全大会等を実施するとともに、交通死亡事故が多発した場合等においても、同種の活動を実施し、地域住民の交通安全意識の高揚に努めます。

イ 横断歩道でのマナーアップ推進～横断歩道は歩行者優先～

歩行者については、道路横断時は必ず横断歩道を渡ることや、信号機のあるところではその信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。さらに、運転者に対して、手を上げる等の方法で横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けるよう、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を実施します。

ウ 反射材用品等の普及・促進

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をつけることによる事故防止等について、関係機関と連携した街頭啓発活動や広報媒体の活用を通し普及を推進します。住民全体に衣類や靴、カバン等身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨し、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関しては、特にその普及の促進を図ります。

エ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、四季の交通安全運動における街頭啓発、定期的な移動広報（町内一円）、町ホームページ、町報、町内回覧等を通じ、交通事故等の実態を踏まえた広報、具体的な訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施します。また、民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、県、警察等と連携し交通事故が多発する場所や事故原因等、交通の安全に関する資料・情報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、町民一人一人の交通安全意識の盛り上げを図ります。

オ 交通安全指導員の取り組み

交通安全指導員は、日出町各地域のリーダーとして交通安全活動に従事し、地域ボランティア等と共に交通安全運動の推進に取り組んでいます。交通安全指導員と地域ボランティアの結びつきを一層強化することより地域に密着した交通安全啓発を行うことで、住民参加型の交通安全に繋がられるよう努めます。

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り、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を行うことが重要となります。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にも目を向けな

ればなりません。

「優しいマナーと思いやりの運転県おおいた」をスローガンに、運転者に対する運転者教育、安全運転管理者による指導を行うよう啓発します。

また、横断歩道等においては、歩行者が優先であることを含め、歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図ります。

(1) 交通ルール遵守徹底の推進

関係機関・団体と連携しつつ、四季の交通安全活動、広報媒体を通じ、交通ルール遵守徹底を呼び掛ける啓発活動を行います。安全運転管理者選任事業所においては、交通ルール遵守徹底に向けた安全運転管理体制の充実強化を呼びかけます。

ア シートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルト・チャイルドシートの着用について理解を求め、すべての座席における正しい着用の徹底を図ります。

大分県の一般道での後部シートベルト着用率は全国ワースト4位(令和2年度JAF調査)であり、令和2年中の交通死亡事故件数のうち約半数がシートベルト未着用の状態であったという結果を踏まえ、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します。また、チャイルドシートにおいても使用効果および正しい使用方法について理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図ります。

イ 危険運転の撲滅

令和2年6月10日に公布された道路交通法の一部を改正する法律により、妨害運転(あおり運転)に対する罰則が創設されました。しかし、飲酒運転、妨害・あおり運転、著しい速度超過、信号無視、携帯電話使用中の運転など、交通事故に繋がる危険性の高い運転行為は依然として見られます。このような運転を行う悪質・危険な運転者の撲滅における注意喚起を強化し、安全・快適に通行できる交通社会の創生を目指します。

ウ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

近年、飲酒運転による事故が全国的に多発しています。「大分県飲酒運転根絶に関する条例(平成19年7月31日施行)」に基づき、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、交通ボランティアや関係機関と連携しつつ飲酒運転根絶の取組みをさらに進め、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という考えのもと、飲酒運転が悪質かつ危険な犯罪であることに対する町民全体の意識醸成を図ります。

エ 薄暮時の事故防止

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ます。自動車の視認性を図るため、季節や気象変動、地域の実態等に応じ、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行者がいない状況におけるハイビームの使用を促します。

オ 歩行者優先意識の醸成

信号機のない横断歩道での死亡事故の大半は、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なことが原因で起こります。運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、各関係機関と連携し、交通安全教育等を行う必要があります。

また、「ゾーン30」等、歩行者保護を目的とした道路における減速義務についても、関係機関と連携した街頭啓発活動や広報媒体を通し周知に努めます。

カ その他の普及啓発活動の推進

- ① 身体障がい者標識等（身体障がい者マーク、聴覚障がい者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の運転者に対しても身体障がい者標識を取り付けた自動車への保護意識を高めるよう努めます。
- ② 二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっております。二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進します。

(2) 自転車の安全性の確保

「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、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用法への意識を醸成し、自転車も自動車と同様に「車両」であることの理解を深められるよう努めます。

条例に基づき、自転車利用者に対する乗車用ヘルメット等交通事故の被害を軽減する器具の使用、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の

対策を行います。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機材等の普及促進を図り、自転車の視認性の向上を図ります。

(3) 高齢運転者対策の推進

運転を継続する高齢者に対し、加齢に応じた望ましい運転の在り方を啓発する必要があります。

現在、日出町では、70歳以上の運転者に対し、高齢者向け交通安全講座を通して高齢運転者標識の表示を促しています。高齢者運転標識は、加齢に伴って生ずる身体の機能低下が自動車等の運転に影響を及ぼすおそれがあるときに表示することが努力義務となっており、この表示がある自動車への幅寄せや前方への割り込みが禁止されていることから、高齢運転者が関係する事故を減らすための有効な手段と言えます。

また、運転に不安を感じている高齢者が運転をしなくても不自由なく日常生活を送るために、日出町高齢者運転免許自主返納支援事業のさらなる周知を図ります。高齢者の生活交通となるバスやタクシーなどの地域内公共交通の維持や、運転免許自主返納者を対象としたタクシーチケット等の公共交通機関の利用券の交付など、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します。また、運転経歴証明書の制度を活用した買い物料金割引等のサービスを行っている「サポート加盟店」の町内における誘致等、運転免許自主返納者のインセンティブに繋げるよう努めます。

4 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救急医療機関、消防関係機関等や救急関係機関との相互連携を深め、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ります。また、事故現場からの緊急通報体制の整備や現場に居合わせた人による応急手当の普及等を推進します。

(1) 救助体制の整備

日出町は、高速・高規格道路の結節点であるため、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備える必要があります。消防機関、医療機関等、関係機関等との相互連携を深め、救助・救急体制の整備・充実を図ることで救助活動を円滑に進めることができるよう努めます。

(2) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

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：Automated External Defibrillator）の使用も含めた応急手当についての普及啓発活動を推進します。

5 交通事故被害者支援の推進

交通事故の被害者は、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たり、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います。このような交通事故被害者を支援するため、被害者の心情に配慮した対策を推進します。

また、被害者の救済の十全を図るため、関係機関との連携を深めつつ、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

(1) 交通事故相談活動に関する周知

交通事故被害者は、精神的に大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報に乏しいケースが少なくありません。県が運営する交通事故相談所、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・団体について各種媒体を通じ、交通事故相談活動の周知を図ります。

(2) 自動車・自転車保険の加入促進

損害賠償保障制度は、自動車・自転車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ます。令和3年6月1日より「大分県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」において、自転車に関する保険への加入が義務化されたことも踏まえ、今後ともさらなる加入促進を行う必要があります。また、保険（共済）の期限切れ、掛け忘れ等のケースも少なくないため、広報啓発活動を通じて広く町民に周知を行います。

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いるため、普及率向上に繋げられるよう、併せて周知に努めます。

(3) 交通事故被害者救済制度の強化

昭和六十二年より、日出町では「日出町交通事故遺児手当基金」において、交

通事故で両親または片親を亡くした町内の小中学生を対象に給付金を支給しています。

引き続き、町独自の取組みとして、このような被害者支援を行うとともに、独立行政法人自動車事故対策機構が行う交通遺児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害(遷延性意識障害)を負った被害者に対する介護料の支給・相談窓口や、公益財団法人交通遺児等育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業などによる支援活動の周知を図ります。

また、交通事故における怪我や死亡に対する救済制度である交通災害共済の加入率向上に努めます。しかしながら、日出町の加入率は低下傾向にあるため、関係機関との連携や、各種広報媒体の活用により制度内容の周知を行います。

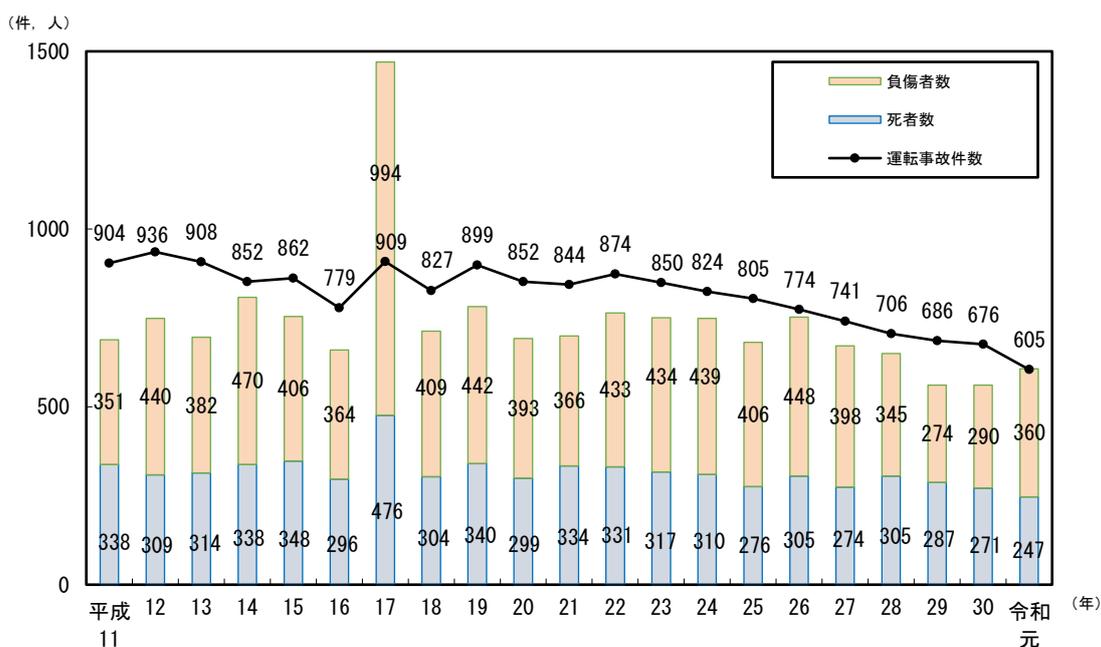
第2部 鉄道・踏切道における交通の安全

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、年間250億人が利用する、日常生活に欠くことのできない交通手段です。

全国的に鉄道や踏切道における事故は、長期的にみると減少傾向にあります。鉄道における構造改良や交通規制、統廃合等の対策が全国的に進んでいますが、引き続き安全対策を総合的に推進し、日出町においても鉄道運転者及び利用者における交通事故ゼロを目標とします。

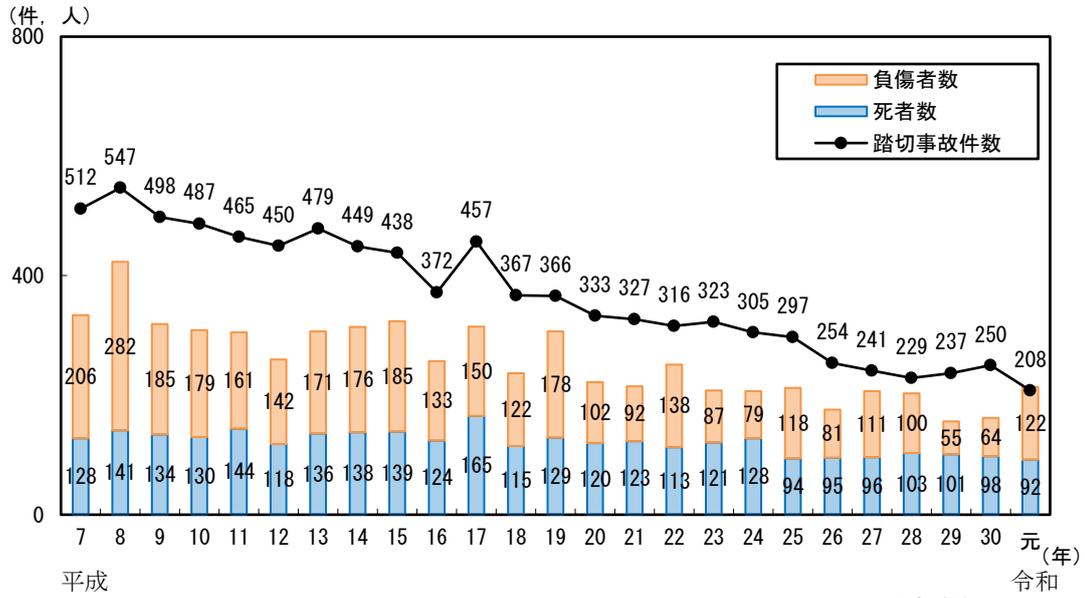
鉄道における事故は、人身障害事故と踏切障害事故が約9割を占めており、これらの多くは鉄道利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係しています。また、踏切における事故においては、自動車や歩行者の直前横断等、交通マナーが守られていないことが原因で起こる事故が約半数を占めています。町報等の広告媒体を通じ、ホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起、踏切での交通マナー啓発を行い、利用者等の理解と協力を得るよう努めます。

鉄道事故の件数と死傷者数の推移



注 1 国土交通省資料による
2 死者数は24時間死者。

踏切事故の件数と死傷者数の推移



- 注 1 国土交通省資料による
 2 死者数は24時間死者。