

第 11 次中津市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

交通事故のない安全で安心して

暮らせる中津市を目指して

～暮らし満足 No.1 のまち「中津」～

中津市交通安全対策会議

ま え が き

中津市交通安全対策会議では、市民の生命、身体及び財産を交通事故から守るため、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）の施行以来、10 回にわたり「交通安全計画」を策定し、市民の理解と協力を得ながら、中津市及び関係機関・団体そして地域が一体となり、様々な交通安全対策を講じてきた。その結果、年間の交通事故による死傷者数は、昭和 46 年の 26 人をピークにその後は減少傾向に転じ、平成 11 年以降は一桁台となり、平成 27 年以降は 3 人以下で推移している。

これは、中津市及び関係機関・団体のみならず市民をあげての永年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、未だに相当数の尊い命が交通事故により失われており、近年においても高齢運転者による事故、子供が犠牲となる痛ましい事故も後を絶たず、特に、次代を担う子供のかげがえのない命を交通事故から守っていくことも重要である。

交通事故防止は、中津市及び関係機関・団体のみならず、市民一人ひとりが交通安全の大切さを絶えず認識しながら取り組まなければならない重要な課題であり、人命尊重理念の下に、「交通事故のない誰もが安全で安心して暮らせる中津市」の実現に向けて、総合的かつ長期的な交通安全対策をより一層強力に推進していかなければならない。

このような観点から、本会議では、安全・安心で円滑・快適な交通社会を実現するため、令和 7 年度までの陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱として、「第 11 次中津市交通安全計画」を定める。

本計画に基づき「暮らし満足ナンバー 1 のまち『中津』」を目指して、中津市の交通の状況や地域の実態に即した効果的な交通安全施策を推進する。

目 次

まえがき	
第11次中津市交通安全計画の概要	1
第1部 道路交通の安全	4
第1章 道路交通の安全についての目標	5
第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し	5
1 道路交通事故の現状	5
2 道路交通事故の見通し	7
第2節 交通安全計画における目標	8
第2章 道路交通の安全についての対策	9
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	9
<重視すべき視点>	9
1 高齢者及び子供の安全確保	9
2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	10
3 生活道路における安全確保	12
4 先端技術の活用推進	12
5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	13
6 地域が一体となった交通安全対策の推進	13
第2節 講じようとする施策	14
1 道路交通環境の整備	14
(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	14
(2) 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
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	15
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	17
(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実	17
(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	17
(7) 効果的な交通規制の推進	17
(8) 自転車利用環境の総合的整備	18
(9) 交通需要マネジメントの推進	18
(10) 災害に備えた道路交通環境の整備	18
(11) 総合的な駐車対策の推進	19
(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	20

2	交通安全思想の普及徹底	21
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	21
(2)	効果的な交通安全教育の推進	23
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	24
(4)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	26
(5)	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	27
3	安全運転の確保	27
(1)	運転者教育等の充実	28
(2)	高齢運転者対策の充実	28
(3)	職域における安全運転管理の推進	28
(4)	道路交通に関する情報の充実	29
4	車両の安全性の確保	29
5	道路交通秩序の維持	29
6	救助・救急活動の充実	30
(1)	救助・救急体制の整備	30
(2)	救急医療体制の整備	31
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	32
7	被害者支援の充実と推進	32
8	研究開発及び調査研究の充実	32
第2部	踏切道における交通の安全	33
第1章	踏切事故のない社会を目指して	34
第1節	踏切事故の状況等	34
1	踏切事故の状況	34
2	近年の踏切事故の特徴	34
第2節	交通安全計画における目標	34
第2章	踏切道における交通の安全についての対策	35
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	35
第2節	講じようとする施策	35
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	35
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	35
3	踏切道の統廃合の促進	36
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	36

第 11 次中津市交通安全計画の概要

1 計画の位置付け

○交通安全対策基本法第 26 条第 1 項

県が定めた交通安全基本計画に基づき、市の交通安全計画を作成するように努めるものとする。

2 計画の期間

令和 3 年度～令和 7 年度（5 年間）

3 数値目標

令和 7 年までに

交通事故死者数を 2 人以下

交通事故重傷者数を 12 人以下

※ 交通事故重傷者

交通事故により 1 箇月（30 日）以上の治療を要する怪我を負った者

4 重視すべき視点（6 つの視点）

①高齢者及び子供の安全確保

②歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

③生活道路における安全確保

④先端技術の活用推進

⑤交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

⑥地域が一体となった交通安全対策の推進

5 施策の柱（8 つの柱）

①道路交通環境の整備

②交通安全思想の普及徹底

③安全運転の確保

④車両の安全性の確保

⑤道路交通秩序の維持

⑥救助・救急活動の充実

⑦被害者支援の充実と推進

⑧研究開発及び調査研究の充実

6 計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

我が国は、長期の人口減少過程に入っており、世界で最も高い高齢化率となっている。中津市も例外ではない。このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

そのために防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中であって、今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保もまた、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すことを再認識すべきである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障がい者、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要がある。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題である。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要がある。

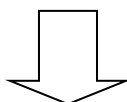
全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。

本計画は、交通事故のない社会を目指して、交通社会を構成する「人間」、「車両等の交通機関」及びそれらが活動する場としての「交通環境」という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、地域の実情を踏まえ、交通安全対策に関する効果的な施策を策定し、かつ、行政、学校、職場、団体、企業等がそれぞれの責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、市民の理解と協力の下、交通事故のない安全で安心して暮らせる「暮らし満足ナンバーワンのまち中津」の実現に向け、積極的に推進するものとする。

第1部 道路交通の安全

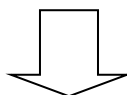
1 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。



2 道路交通の安全についての目標

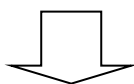
- ① 令和7年までに交通事故死者数2人以下を目指す。
- ② 令和7年までに交通事故重傷者数12人以下を目指す。



3 道路交通の安全についての対策

<6つの視点>

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



<8つの柱>

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

第1章 道路交通の安全についての目標

第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

中津市の交通事故による24時間死者数は、昭和46年に26人を数えたが、47年以降着実に減少に向かい、62年には1人までに減少した。しかし、その後は増減を繰り返し、平成元年、3年、6年及び10年に死者数2桁台を記録した。

その後、高齢者と子供の交通安全対策等を講じた結果、死者数については、平成21年に昭和62年以降最小数となる2人となった。

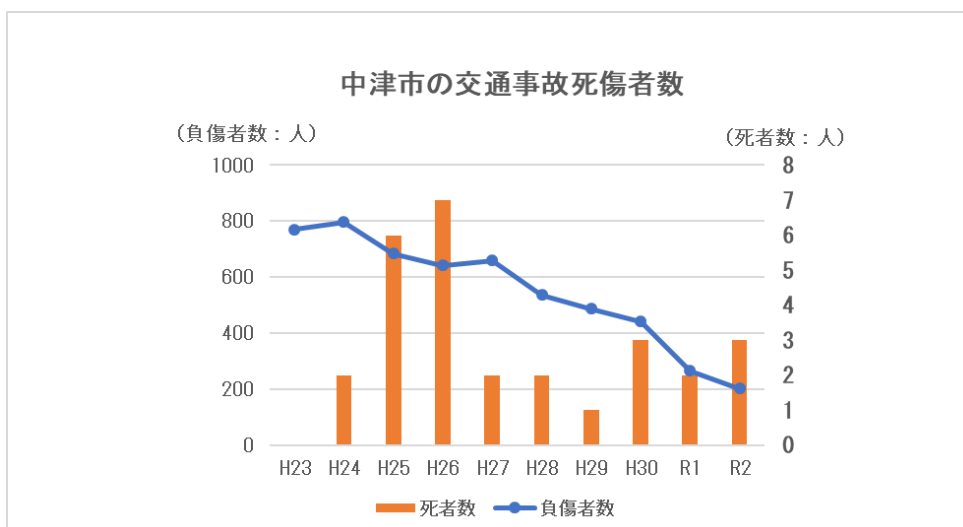
第9次中津市交通安全計画（平成23年～平成27年）においては、「死者数2人以下と交通事故死傷者数500人以下抑止」の目標を掲げ、これまでの交通安全対策に加え、脇見運転の防止、車間距離の確保等の交通安全対策を強化した結果、死者数について、平成23年は0人（昭和30年以降の記録にある中で唯一0人）24年は2人と抑止することができたが、平成25年は6人、26年は7人と大幅に増加した。

以後、高齢歩行者対策等を強化した結果、死者数の抑止目標2名以下のところ、平成27年以降は死者数1名から3名の間で増減を繰り返し、一定の成果を挙げた。

また、近年の負傷者数については、平成24年の797人をピークに8年連続で減少を続け、令和元年には265人、2年には203人を記録し、第10次中津市交通安全計画の目標である500人を大きく下回り、目標を達成することができた。

中津市の交通事故発生状況

	9次計画					10次計画				
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
件数	577	612	515	489	485	409	371	327	211	160
死者数	0	2	6	7	2	2	1	3	2	3
うち高齢者	0	1	6	5	2	2	1	3	2	0
負傷者数	771	797	685	642	659	536	488	442	265	203
重傷者数	25	26	29	27	15	18	19	16	15	6



近年の交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

- 高齢者の死者数の割合が高水準で推移している。
- 高齢者の死者数のうち、歩行中の死者数が半数を占めている。
- 自転車やバイクの単独死亡事故が増加傾向にある。

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、救助・救急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、さらにシートベルト着用意識の定着化、飲酒運転等悪質・危険性の高い運転の防止、歩行者優先の安全意識の向上などがあげられる。

中津市の交通死亡事故 (人)

区分	状態別							合計
	歩行者	四輪車		二輪車		自転車 運転者	その他	
		横断中	運転者	同乗者	運転者			
H23								0
H24			2					2
H25	4	4	1				1	6
H26	3	3	1	1		1	1	7
H27	1	1	1					2
H28	2	2						2
H29							1	1
H30	2	1		1				3
R1							2	2
R2					2		1	3
合計	12	11	5	2	2	1	6	28

高齢者の交通死亡事故 (65歳以上・人)

区分	全死者	うち 高齢者	構成率	高齢者の状態別						
				歩行者	四輪車		二輪車		自転車 運転者	その他
					横断中	運転者	同乗者	運転者		
H23～R2	28	22	79%	12	11	4	1			5

2 道路交通事故の見通し

中津市の道路網は国道 10 号、国道 212 号、国道 213 号、県道中津高田線等を骨格に形成されている。

高速道路等も着実に計画、整備が進み、重要港湾である中津港と日田市を結ぶ地域高規格道路中津日田道路（以下、中津日田道路という）も中津インターチェンジで東九州自動車道と繋がり、中津港やインターチェンジ周辺を拠点とした高速交通ネットワークが構築されつつある。

主要幹線道路を補完する都市幹線道路や生活道路網も計画的に整備され、通学児童をはじめとした歩行者の安全に配慮した道路改良等に努めている。

交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、市民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想される。

また、中津市の人口動態に目を向けると、長期的には高齢化がさらに進み、中山間地域においてはその傾向が顕著になっている。

交通事故件数は減少傾向にあるものの、高齢者が事故当事者となる割合は依然として高い水準にあり、この傾向は続くものと予想される。

このため、地域公共交通ネットワークの再編や充実、次世代モビリティサービス導入や先端技術の活用推進に向けた調査研究、交通安全教育の充実等、今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっており、特に、令和 4 年からは、いわゆる「団塊の世代」が 75 歳以上に達し始めるため、75 歳以上高齢者の安全の確保は一層重要となる。

第2節 交通安全計画における目標

【数値目標】	交通事故死者数	2人以下を目指す。
	交通事故重傷者数	12人以下を目指す。

交通事故のない社会を達成することが究極の目標である。一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、「交通安全基本計画の計画期間である令和7年までには、年間の県内死者数を34人以下、交通事故重傷者数220人以下にすることを目指すものとする。」との県目標を踏まえ、本計画では、計画期間である令和7年までに、年間の市内交通事故死者数を2人以下、交通事故重傷者数12人以下にすることを目指すものとする。

このことは、当然のことながら24時間死者数のみならず、およそ道路交通事故に起因する死者数（30日以内死者数等）を同様に減少させることを意味している。

本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、重傷者が発生する事故防止への取組が、死者数の減少にもつながることから、本計画では、命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を設定するものである。

また、先端技術や救急医療の発展等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まる事故も少なくない。このため、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことにも、さらに着目していくため、目標値とするものである。

上記の目的を達成するため、市民の理解と協力の下、第3章に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。

第2章 道路交通安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

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基本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が依然として高水準で推移しているほか、道路横断中における死亡事故が多く発生している。

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、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で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対策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限り EBPM を推進し、効果を検証し、必要に応じて改善していく。このような観点から、

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

といった8つの柱により、交通安全対策を実施する。

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

<重視すべき視点>

1 高齢者及び子供の安全確保

高齢者については、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進する。

さらに、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる政策に留まらないが、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合には、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策なども重要となると考えられる。

また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。

また、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

本市の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子供を生み育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。

次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。

また、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子供も見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

高齢者や子供に対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずる。

高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとなっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備をすすめるとともに、施行後の取組を充実させていく必要がある。

2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

平成23年から令和2年までの過去10年間において、中津市内では28件の交通死亡事故が発生し、状態別では歩行中の死者数が12人と最も多い。

横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていない。歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

人優先の考えの下、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

次に、自転車についてであるが、環境や健康問題への関心の高さから、近年では交通手段として自転車が注目されており、中津市においては、「メイプル耶馬サイクリングロード」等の整備をはじめとするサイクルツーリズムの促進、市民の自転車文化の醸成や健康増進にも取り組んでいる。

しかしながら、令和元年から2年の2年間に発生した交通死亡事故5件のうち3件が自転車の単独死亡事故であったことから、自転車の安全確保を図る対策をより積極的に推進する必要がある。

大分県においては、自転車の利用に係る交通事故の防止及び被害者の保護を図ることを目的として、令和2年12月18日、「大分県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を公布し、令和3年4月1日施行（自転車損害賠償責任保健等への加入に関する一部規定は令和3年6月1日施行）となった。

自転車の利用に係る交通事故は、自動車等に衝突された場合に被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、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推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があり、特に、都市部において自転車の通行空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。

あわせて、都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や、駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止について、普及啓発等の対策を推進する。

3 生活道路における安全確保

中津市内の車道幅員 5.5 メートル未満の道路における交通事故件数は、全事故の約 2 割を占めており、一層の取組が求められている。

中でも生活道路においては、高齢者、障がい者、子供を含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならない。

生活道路の安全対策については、ゾーン 30 の設定の進展に加え、物理的デバイスの普及段階を迎えている。引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

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

4 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。今後も、サポカー・サポカーS の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル 3 以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

近年、中津市では自動車関連企業を中心に企業集積が進んできており、引き続き先端技術を活用した新規事業、企業誘致などを促進し、安全運転支援システムへの関心を高めるとともに、広く普及を推進する。

技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進していく。

5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第10次計画期間中を通じて、発生地域、場所、形態等を分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められた。

今後は、ビッグデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していくことも課題となる。

例えば、道路交通事故について、分析システムの活用やETC2.0*から得られたビッグデータ等のマイクロ分析を行い、様々なリスク行動を分析し、対策にいかすための対策の具体化が挙げられる。

6 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全・安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる。

中津市安心パトロール隊の運用や中津市交通指導員、自主防犯パトロール隊をはじめとする各種ボランティア、学校や公益財団法人大分県交通安全協会中津支部(以下、交通安全協会という)、警察などのそれぞれの地域における行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

このため、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組にいかすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、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、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。

なお、多様な安全の課題に直面する中で、交通・安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアをはじめ地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。そこで、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全・安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

本市では、中津市交通安全都市推進協議会活動方針に基づき、毎年度、市民一人ひとりの交通安全知識の普及と交通安全意識を高めるため、四季の交通安全運動をはじめ、交通マナーアップキャンペーンや飲酒運転根絶キャンペーン等を通じて「交通事故のない安全で安心して暮らせる中津市」を目指し、地域が一体となった活動を展開している。

* ETC2.0：これまでのETC（Electronic Toll Collection Systemの略。高速道路や有料道路の料金所ゲートで、自動車や自動二輪に搭載した車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。）と比して、①大量の情報の送受信が可能となる、②ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる、など、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策に様々なメリットをもたらし、ITS推進に大きく寄与するシステム。

第2節 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、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事故の半数を占めており、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生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、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、都市計画等に基づき、道路交通環境の整備を推進する。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの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。

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「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。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、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、地域住民等が連携し、子供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。

道路管理者と県公安委員会は連携を強化し、歩道や最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン 30」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の構築を推進する。

また、速度抑制や通過車両抑制に資する物理的デバイスの整備により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーン対策、エリア内への通過車両抑制対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良を推進する。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「中津市通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

未就学児から高校生等の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を推進するとともに、ハンプ・狭さく等の物理的デバイスの設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置等の対策を推進する。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者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幅の広い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、音響式信号機や歩車分離式信号の設置等のバリアフリー対策を推進する。

さらに、障がい者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備や視覚障がい者誘導用ブロック、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等の対策を促進し、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図る。

また、スマートフォン等のBluetoothを活用した歩行者等支援情報通信システム（高度化PICS）の整備等にも努める。

(2) 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。

(3) 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、高規格幹線道路から生活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。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

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

イ 事故危険箇所対策の推進

事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や事故危険箇所においては、道路管理者、県公安委員会、バス事業者等が連携し、道路改良、バス路線等における停車帯の整備等の対策を推進する。

ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態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の交通規制について見直しを行い、その適正化を図る。

エ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

オ 適切に機能分担された道路網の整備と道路改築等による交通事故対策の推進

高規格幹線道路から生活道路に至る交通ネットワークを体系的に整備し、交通量の効果的な分散を図ることにより、交通ネットワーク全体の安全性を向上させる。

中津駅等の交通結節点、中津港等の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施し、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の形成を推進する。

このほか、居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等の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を図るとともに、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を促進する。

その際、県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、道路交通の安全と円滑に寄与する道路の改築事業を推進するとともに、信号制御の高機能化、道路標識の高輝度化、高機能舗装、高視認性区画線の整備等、交通安全施設の高度化を推進する。

カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

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

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

県公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、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。

県公安委員会では、整備後長期間が経過した信号機等の交通安全施設の老朽化対策が課題となっていることから、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。

特に、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう効率的かつ適切な管理を行う。

また、将来的には最先端の ICT 等を用い、人と道路と車とを一体のシステムとして、交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上、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[※]）の構築等が課題となる。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

地域住民の移動手段の確保に向け、「中津市地域公共交通計画」を策定した上で、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

また、公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスを検討し、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実を図る。

(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

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

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。

(7) 効果的な交通規制の推進

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

※ ITS : Intelligent Transport Systems

(8) 自転車利用環境の総合的整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な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つつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。

このことから、「大分県自転車活用推進計画」に基づき、自転車は公共交通とともに公共性を有するモビリティであることを踏まえた、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

また、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促進する。

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促進する。

(9) 交通需要マネジメントの推進

道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、本市の都市計画等に基づき、道路環境の整備を進め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進する。

交通の円滑化等に係る施策については、国、県、市、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

(10) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

災害時の避難路やサプライチェーンを維持し、市民の安全で安心な生活を支えるため「中津市国土強靱化地域計画」等に基づき、道路交通の確保を図る。

都市部における輸送ルートの中核となる街路等、山間地における避難路や輸送ルートとなる林道、緊急輸送路や迂回路となる農道、海上の輸送基盤となる漁港を整備するなど、地震、津波、水害、土砂災害対策を推進し、安定した輸送ルート確保に取り組む。

トンネルや橋梁等の主要構造物については定期的な点検を行うなど、保全・長寿化対策の取組を強化し、引き続き、改修及び維持管理を計画的に推進する。

また、地震・津波等の災害発生時に物資輸送拠点となる等、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図る。

特に、中津日田道路は「命をつなぐみち」として災害時の迂回路など重要な機能を果たすことから、ミッシングリンク（未開通区間）の解消等の整備を計画的に行うとともに、東九州自動車道の4車線化、一般道の防災課題解消などを推進し、災害に強い道路ネットワークを構築する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

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円滑な道路交通を確保するため、交通安全施設の整備を推進するとともに、交通規制資機材の整備を推進する。あわせて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、混乱を最小限に抑えるため、被災地域への車両の流入抑制等を行うとともに、必要な交通規制を迅速かつ的確に実施するため、災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する。

エ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況、路線バス等の公共交通の運行状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供する必要がある。

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に対する道路交通情報の提供等に資するため、情報通信インフラ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情報提供手段の多重化に取り組む。

このほか、公共交通担当部署、道路管理者等の行政機関と交通事業者が連携、協力し、情報提供する仕組みを構築するなど、迅速かつ的確な道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

(11) 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、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア 駐車場等の整備

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

イ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

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

(12) 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

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、許可条件の順守、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

道路の掘り返しを伴う占有工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故や渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

道路交通に支障となる不法占有物件については、適正な指導により排除する。

さらに、道路上から不法占有物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の意識向上も重要なことから、不法占有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、「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。

イ 子供の遊び場等の確保

子供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、都市生活における良好な生活環境づくり等を図る。

ウ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

エ 地域に応じた安全の確保

冬期に積雪・路面凍結が予想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、道路情報版やホームページ等様々な手段を活用して、気象、路面状況等を道路利用者に情報提供する。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識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、子供、高齢者、障がい者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性をいかし、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動が推進されるよう促す。

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

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

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、高齢化が進展する中で、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、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。

ア 幼児から高校生（子供等）に対する交通安全教育の推進

幼児から高校生に対しては、心身の発達段階や地域の実情に応じた交通安全教育や保護者を対象とした交通安全講習等を推進する。

自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。

学校においては、ICT を活用した効果的な学習活動を取り入れながら、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、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。

障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

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するほか、教員等を対象とした心肺蘇

生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、子供等に対する交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や子供等に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

イ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行う。

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、都道府県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、社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

大学生・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。

このほか、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

ウ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、道路や交通の状況に応じて、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必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

より教育効果を上げるために

- 交通安全教育指導担当者や教材等の交通安全指導体制の充実
- 参加・体験・実践型の交通安全教育
- 中津市老人クラブ連合会等関係団体、交通ボランティア、公民館関係者、医療機関・福祉施設関係者等と連携した交通安全教育等

- 運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者に対し、家庭訪問による個別指導、見守り活動
- 電動車椅子を利用する高齢者に対し、製造メーカーの団体等と連携した購入時等の指導・助言、体験型講習等の交通安全教育の促進
- 交通安全協会等関係団体と連携し、高齢者交通安全教育の推進役の養成や指導力の向上
- 安全運転サポート車等の体験型講習

等を推進する。

高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、国民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

エ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、コミュニケーション支援が必要な障がい者に対する手話通訳者等の派遣、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、障がい者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。

オ 外国人に対する交通安全教育等の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。また、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルール周知活動等を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、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、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

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、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

市民一人一人に広く交通安全指導の普及・浸透を図り、交通ルールへの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進する。

県民運動として展開されている「おこさず あわず 事故ゼロ」を年間スローガンとした「大分県交通安全県民運動」に基づき、本市においても中津市交通安全都市推進協議会活動方針を定めている。

交通安全活動の中津市交通安全都市推進協議会においては、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、子供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 横断歩道でのマナーアップの推進～横断歩道は歩行者優先

運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機の信号に従うといった交通ルールの周知を図る。さらに、運転者に対して「笑顔で手を上げる」等横断する意思を明確に伝えること、横断開始や横断中の安全確認等、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推進する。

ウ 自転車の安全利用の推進

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

自転車は、通学・通勤や配達を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルール違反やマナーに違反する行動が多いため、市、事業者、学校、保護者等の関係者が、自転車利用者へ安全で適正な利用に関する理解を深めることができるよう、市民総ぐるみによる自転車交通安全教育等を実施することとし

- 自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守

- 歩行者や他の車両に配慮した自転車の正しい乗り方に関する普及啓発
- 自転車損害賠償責任保険等への加入を促進
- 自転車による配達業務中の交通事故を防止対策
- 薄暮の時間帯から夜間における灯火点灯と反射材用品等の使用の促進
- 幼児同乗運転の参加・体験・実践型の交通安全教育や安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及、幼児用座席用シートベルト着用
- 幼児・児童を始め未成年者の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進
- 自転車を利用して通学する中学生・高校生のヘルメット着用の徹底
- 全ての年齢層の自転車利用者に対する交通事故の被害軽減器具（頭部保護帽子、防止、手袋、肘・膝用プロテクター等）の使用促進

を推進する。

エ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、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る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

また、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

カ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用や関係機関・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。

特に、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、その普及の促進を図る。

キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育、広報啓発活動等の推進

「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の交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という市民の規範意識の確立を図る。

また、アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

ク 効果的な広報の実施

交通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、街頭ビジョン等のあらゆる広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を行う。

ケ その他の普及啓発活動の推進

その他、交通安全に関する普及啓発活動として

- 高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図り、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高める
- 身体障害者等に対する身体障害者標識等（身体障害者マーク、聴覚障害者マーク）の表示の促進を図り、身体障害者マーク等を取り付けた自動車への保護意識を高める
- 薄暮時や夜間における重大事故多発要因の周知等と安全対策
- 二輪車による重大事故防止の啓発活動
- 乗用型トラクターの事故防止
- インターネット等各種広報媒体を通じた事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信
- ドライブレコーダーの普及啓発、自動運転等の先進技術等の安全情報に対する関心を高める
- 学識経験者、有識者等による情報発信を通じて、交通事故防止について考える機会を設け、市民の交通安全に関する意識を高める

等の取組を推進する。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全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、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため、中津市交通安全都市推進協議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、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図る。

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。

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

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に推進する。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、交通安全に関する広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、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を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、「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、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障がい者、子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図る。

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等に関する適時・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。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

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、教育内容の充実を図る。

(2) 高齢運転者対策の充実

高齢運転者対策については行政機関、医療・福祉等の関係団体・自動車教習所が連携し、より効果的な教育の充実を図るとともに、認知症の疑いがある運転者等の把握や臨時適性検査等の円滑な実施のため、専門医の確保を図るなど、体制の強化に努める。

また、「中津市高齢者運転免許自主返納支援事業」や運転経歴証明書制度の周知等を図るとともに、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、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づくりを推進する。

さらに高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、公共交通サービスの改善を図るとともに、持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

(3) 職域における安全運転管理の推進

職域においても行政機関や関係団体と連携し、事業所における適切な労働管理、安全運転管理を推進し、安全意識の高揚を図る。

事業所においては、関係法令等を履行し、法定の安全運転管理者等を選任するなど、安全運転管理体制の充実強化、安全運転管理業務の徹底を図る。

交通安全教育については、充実を図り、交通法令や交通マナーの遵守、飲酒運転、迷惑運転等の悪質な法令違反の根絶はもとより、業態ごとの事故発生傾向や要因を踏まえた事故防止対策を推進する。

労働・健康管理は、交通事故防止や労働災害防止の前提となることから、労働基準法等の関係法令を遵守し、管理体制を確立の上、運転者等の適正な労働・健康管理を徹底する。

また、運行管理や事故防止に資する先進技術機器・車両の普及を促進する。

(4) 道路交通に関連する情報の充実

道路の安全かつ円滑な利用を図るため、道路交通に影響を及ぼす気象、地震等の自然現象、事故や災害などの情報を道路利用者に的確に提供する。

これら情報の適時・適切な発表及び迅速な伝達を図るため、道路管理者、防災関係機関、事業者等が連携を強化し、情報システムの整備や広報や講習会等を通じて道路交通に関連する知識の普及に努める。

4 車両の安全性の確保

車両の安全対策の基本は、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を守り、車両の状態を良好に維持することにある。

自動車関連事業者、行政機関、関係団体、自動車メーカー等が連携し、指定自動車整備事業制度等の適正な運用や自動車整備業の環境整備・技術の高度化等を推進する。

さらに、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促進するとともに、道路交通に危険を及ぼす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の排除を促進する。

自動車の安全運行を確保するため、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、点検整備の重要性や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。

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。

高齢運転者による事故や子供の安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術搭載車の活用・普及を促進する。

また、「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）」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方法等の指導を受ける気運を醸成する。

5 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族等対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、警察において、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、危険性の高い違反や、駐車違反等の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。

さらに、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体、学校が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、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、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。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。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、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。

イ 多数傷病者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図る。

ウ 自動体外式除細動器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

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、自動体外式除細動器（AED^{*}）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動や救急の日、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。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AED の使用を含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法（AED の使用を含む）等の応急手当について指導の充実を図る。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

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を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、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。

^{*} AED : Automated External Defibrillator

オ 救助・救急資機材等の装備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

カ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、継続的な教育訓練を推進する。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、西日本高速道路株式会社（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、沿線市町村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。

なお、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)、県、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。

ケ 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備

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

(2) 救急医療体制の整備

初期救急医療体制を維持するとともに、第二次救急医療体制を通じて初期救急医療体制では応じきれない入院を必要とする救急患者の診療体制を維持する。

[※] HELP : Help system for Emergency Life saving and Public safety

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の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の効果的な救急体制の整備を促進する。

7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされている上、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、交通事故被害者等を支援することは極めて重要である。

警察、行政機関、民間の犯罪被害者支援団体、事業所等が連携し、被害者交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させ、各種制度や支援事業の情報提供、支援活動を積極的に推進する。

また、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、損害賠償責任保険等への加入を加速化する。

8 研究開発及び調査研究の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症的な対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として必要な研究開発の推進を図ることが必要である。

この際、交通事故は人・道・車の三要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから、三要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進するとともに、各分野の協力の下、総合的な調査研究を充実することが必要である。

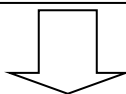
中津市においては、引き続き、事業所や関係団体との意見交換等の情報収集に努め、先進技術を活用した新規事業、企業誘致などを促進し、安全運転支援システムや先進的な道路環境への関心を高める。

道路交通事故要因の調査の推進を図るとともに、交通安全対策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、市民の交通安全意識の高揚を図る。

第2部 踏切道における交通の安全

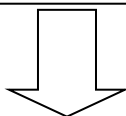
1 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。



2 踏切道における交通の安全についての目標

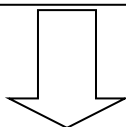
踏切道における交通の安全と円滑を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を極力防止する。



3 踏切道における交通の安全についての対策

<視点>

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



<4つの柱>

- 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
- ② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ③ 踏切道の統廃合の促進
- 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

第1章 踏切事故のない社会を目指して

第1節 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

全国の踏切事故（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、令和元年の発生件数は208件、死傷者数は214人となっている。

踏切事故は長期的には減少しており、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。しかし、依然、踏切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、改良すべき踏切道がなお残されている現状にある。

2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、①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又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）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、②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5割を占めている、③原因別で見ると直前横断によるものが約5割を占めている、④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4割を占めている、ことなどが挙げられる。

第2節 交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切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、踏切事故件数、踏切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10次交通安全基本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、踏切事故は、一たび発生すると、重大な結果をもたらすものである。そのため、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、交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、高齢者等の歩行者対策等、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こととする。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

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

道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、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。

さらに、軌道の平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

また、従前の踏切対策に加え、踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

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。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う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、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

3 踏切道の統廃合の促進

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、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら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

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支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。また、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とともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を来す等の課題に対応するため、関係者間で情報共有を図るとともに、災害時の管理方法を定める取組を推進する。

第 11 次中津市交通安全計画

編 集 中津市交通安全対策会議

発 行 中津市交通安全対策会議事務局

(中津市生活保健部市民安全課)

〒871-0058 中津市豊田町 14 番地 3

電話 0979-62-9073

FAX 0979-23-4323