

合志市交通安全計画

第4次（令和3年度～令和7年度）

合志市交通安全対策協議会

目 次

計画の趣旨・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	3
第3次合志市交通安全計画の成果・・・・・・・・	4
《第4次合志市交通安全計画》	
第1部 道路交通の安全 ・・・・・・・・・・・・・・・・	5
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・・・・・・・・	6
1 道路交通事故の推移・・・・・・・・	6
2 道路交通事故等の特徴と課題・・・・・・・・	6
第2節 合志市交通安全計画における目標	10
第2章 道路交通の安全についての対策	
第1節 対策の視点・・・・・・・・	11
1 対策の最重点“歩行者の安全確保”	12
2 対策の重点	12
（1）高齢者及び子供の交通安全の確保	12
（2）自転車の安全利用の推進	12
（3）シートベルトの全席着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底	13
（4）飲酒運転等の危険運転の根絶	13
（5）交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	13
（6）地域が一体となった交通安全対策の推進	13
（7）先端技術の活用推進	13
第2節 道路交通安全についての施策	15
1 道路交通環境の整備	16
（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	16
（2）交通安全施設等の整備事業の推進	17
（3）無電柱化の推進	17
（4）効果的な交通規制の推進	17
（5）自転車利用環境の総合的整備	17
（6）交通需要マネジメントの推進	18
（7）災害に備えた道路交通環境の整備	18
（8）交通安全に寄与する道路交通環境の整備	18
2 交通安全思想の普及徹底	19
（1）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	19
（2）交通安全に関する普及啓発活動の推進	21
3 救助・救急活動の充実	25
（1）救助・救急体制の整備	25

4 被害者支援の充実と推進	26
(1) 交通事故被害者等支援の充実強化	26
(2) 自転車利用者の損害賠償保険等への加入の促進	26
第2部 踏切道における交通の安全	27
<u>第1章 踏切道における交通の安全についての対策</u>	
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	28
第2節 踏切道における交通安全についての施策	28

計 画 の 趣 旨

1 計画作成の趣旨

合志市では、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法に基づき、平成 18 年度以降、5 年ごとに 3 次にわたり「合志市交通安全計画」を作成し、諸施策を実施してきました。

本市における道路交通事故件数は、平成 18 年の計画策定時から 376 件をピークとして、増減を繰り返しながらも減少し、令和 2 年は 119 件となりました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症対策の様々な取組が必要とされる中において、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、交通安全の確保は、安全で安心な暮らしの実現を図っていくための重要な取組です。

人命尊重の理念の下、交通事故のない安全で安心な交通社会を実現していくためには、それを取り巻く情勢はもとより、本市における交通事故の特徴に対応した適切かつ効果的な諸施策を引き続き講じていく必要があります。

本計画は、このような観点に立ち、本市における交通安全に関する施策の大綱とするとともに、これを市民の理解と協力の下、県・市・警察及び関係機関・団体等が緊密な連携を図り、強力に推進するため作成するものです。

2 計画の性格及び期間

(1) 性格

この計画は、合志市交通安全対策協議会が交通安全対策基本法第 26 条第 1 項を根拠に作成するものです。

- ・ 熊本県の「第 11 次熊本県交通安全計画」に基づいています。
- ・ 本市の区域内における陸上交通（道路交通、踏切道）の安全に関する施策の大綱となるものです。

※交通安全対策基本法（昭和 45 年 6 月 1 日法律第 110 号）

第 26 条第 1 項 市町村交通安全対策協議会は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

(2) 期間

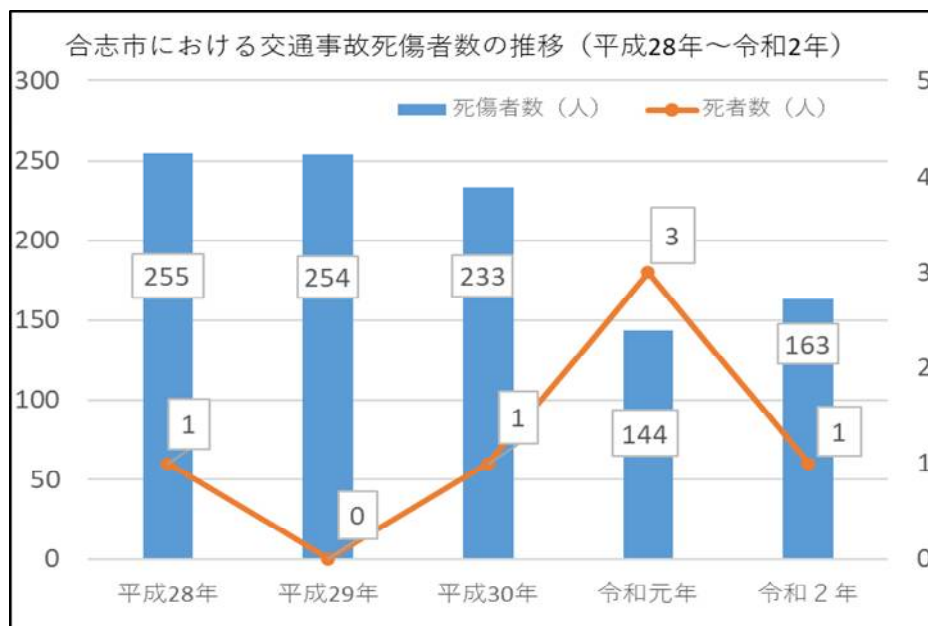
この計画の期間は、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間です。

第3 次合志市交通安全計画の成果

第3 次合志市交通安全計画（平成28年度～令和2年度）では道路交通、及び踏切道において、それぞれの目標を掲げ交通安全対策を講じてきました。

1 道路交通の安全

「交通事故死者数0人、交通事故死傷者数240人以下とする」という目標に対し、交通事故死者数については、過去の5年間に於いて0人が平成29年のみと全ての年において目標達成に至りませんでした。交通事故死傷者数については、令和2年で増加しましたが減少傾向となっています。



資料） 熊本県警察交通事故統計より

注）死者数とは交通事故発生後24時間以内に死亡した者の人数

2 踏切道における交通安全

「踏切道における交通安全を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生ゼロを目指します。」という目標に対し、平成28年度～令和2年度の期間において全ての年におけるゼロ件の目標を達成しました。

踏切事故件数

単位：件

年	H28	H29	H30	R元	R2
熊本県	1	4	2	1	1
合志市	0	0	0	0	0

第 1 部 道路交通の安全

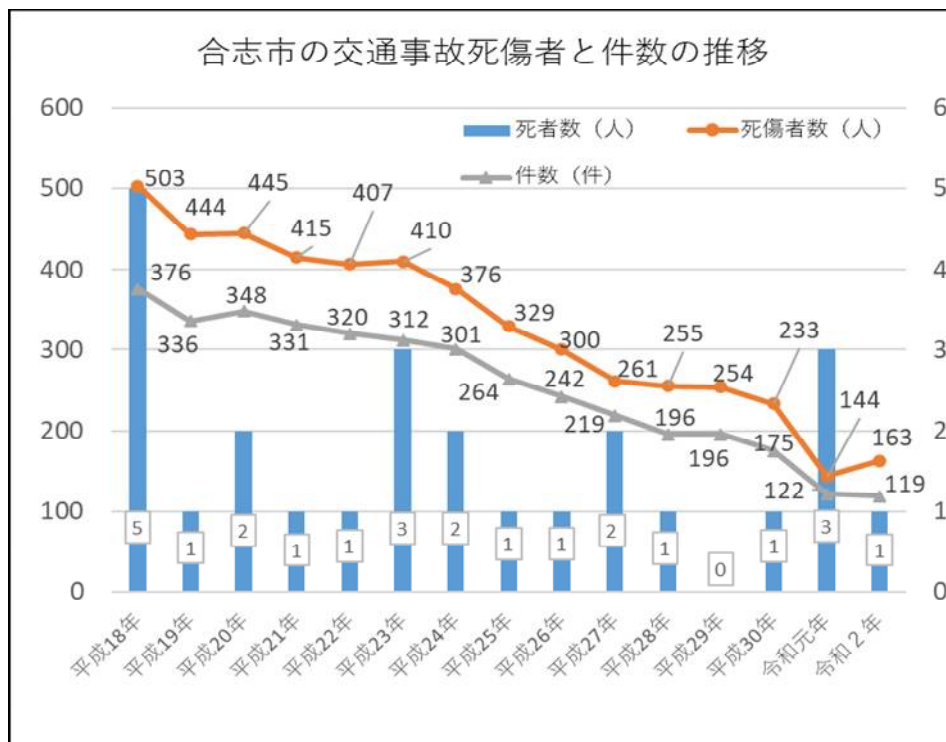
第1章 道路交通の安全についての目標

第1節 道路交通事故の現状

1 道路交通事故の推移

本市の交通事故による24時間死者数は、第3次合志市交通安全計画（平成28年度～令和2年度）において平成29年は0人でしたが、他の年については目標を達成することが出来ませんでした。

また、交通事故死傷者数については、平成18年の計画策定時の503人をピークにおおむね減少傾向で推移しており、令和2年は163人と前年から増加しましたが第3次合志市交通安全計画の目標である240人以下を達成しています。



資料) 熊本県警察交通事故統計より

注) 死者数とは交通事故発生後24時間以内に死亡した者の人数

2 道路交通事故等の特徴と課題

(1) 基本的な交通ルールである歩行者優先意識改革が必要

交通事故のない社会を目指すためには、人命尊重の基本理念に基づき、市民に人優先という基本的な交通ルールを定着させていくことが必要不可欠です。

熊本県下では、信号機のない横断歩道において未だ7割以上の車が一時停止しないなど、歩行者優先の徹底には程遠い状況です。更に交通事故死者数を減少させるためには改めて「歩行者優先」について市民の意識改革を図り、歩行者の安全を確保することが最重要課題といえます。

(2) 合志市における交通死亡事故の約8割が高齢者

本市における平成28年から令和2年中の交通死亡事故6人のうち65歳以上の高齢者は5人（うち歩行者が3人）で約8割と高い割合であり、高齢者の交通安全の確保は、前述の（1）と併せ交通安全対策の最重要課題といえます。

（※【図－①】及び【図－②】参照）

また、65歳以上の高齢者の状態別死傷者数で見ますと、自動車乗車中の事故が6割～8割を占め最も高い割合となっています。

（※【図－②】参照）

【図－①】

合志市における年齢層別の死者数

（単位：人）

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
19歳以下	0	0	0	0	0
20～29歳	0	0	0	0	0
30～39歳	0	0	0	0	0
40～49歳	0	0	0	0	0
50～59歳	0	0	0	0	1
60～64歳	0	0	0	0	0
65歳以上	1	0	1	3	0
合計	1	0	1	3	1

【図－②】

合志市における65歳以上の高齢者の状態別死傷者数

（単位：人）

	平成28年		平成29年		平成30年		令和元年		令和2年	
	死者数	傷者数	死者数	傷者数	死者数	傷者数	死者数	傷者数	死者数	傷者数
歩行者等	1	5	0	9	0	5	2	4	0	4
自転車	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1
二輪車乗車中	0	7	0	5	0	2	1	0	0	2
自動車乗車中	0	27	0	25	1	33	0	13	0	18
合計	1	40	0	39	1	41	3	18	0	25

※令和2年の死者数について【図－①】中1人に対し、【図－②】中の0人は上記統計以外の「その他」によるもの

資料）熊本県警察交通事故統計より（図－①、図－②とも）

(3) 自転車乗用中の死者数は横ばい、交通事故に遭った当事者の約5割に法令違反

熊本県の第10次（H28～R2）交通安全計画期間中における状態別死者数の推移をみますと、自転車乗用中の死者数は、ほぼ横ばいとなっています。

（※【図－③】参照）

また、自転車乗用中の交通死傷事故については減少傾向にありますが、交通事故に遭った当事者の約5割に何らかの原因（法令違反）があったと認められますので、更なる安全教育が必要です。

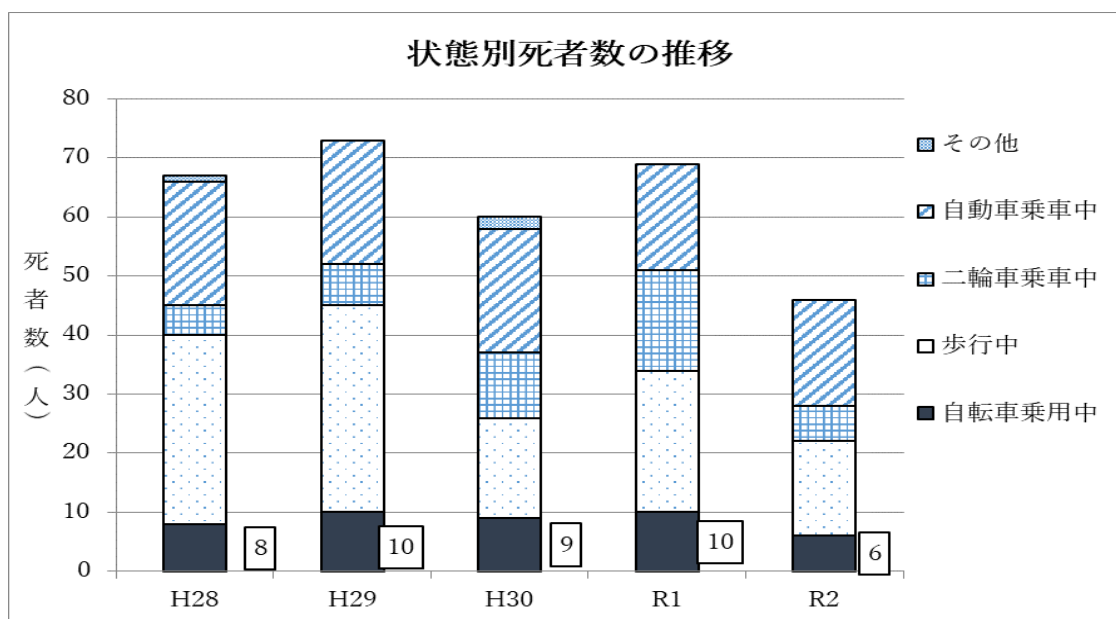
（※【図－④】参照）

自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と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ていく必要があります。

(第 11 次熊本県交通安全計画より抜粋)

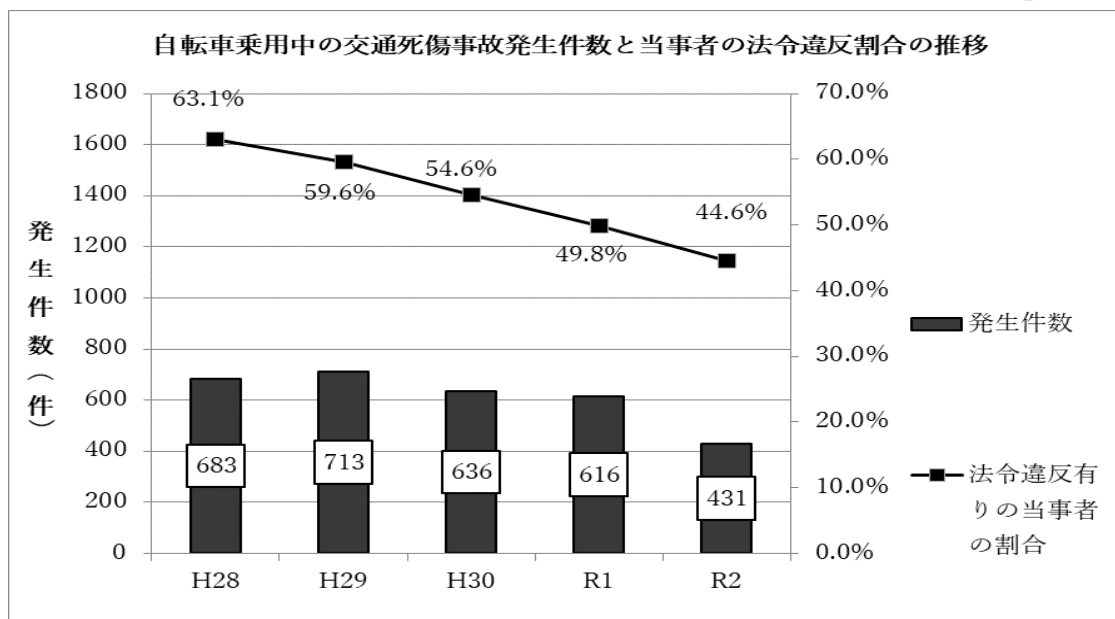
【図－③】

熊本県第 10 次 (H28～R2) 交通安全計画における交通事故状態別死者数



資料) 熊本県警察交通事故統計より

【図－④】



資料) 熊本県警察交通事故統計より

注) 構成率は全交通死傷事故当事者数に占める違反ありの当事者数の割合

(4) 飲酒運転者数は横ばい状態

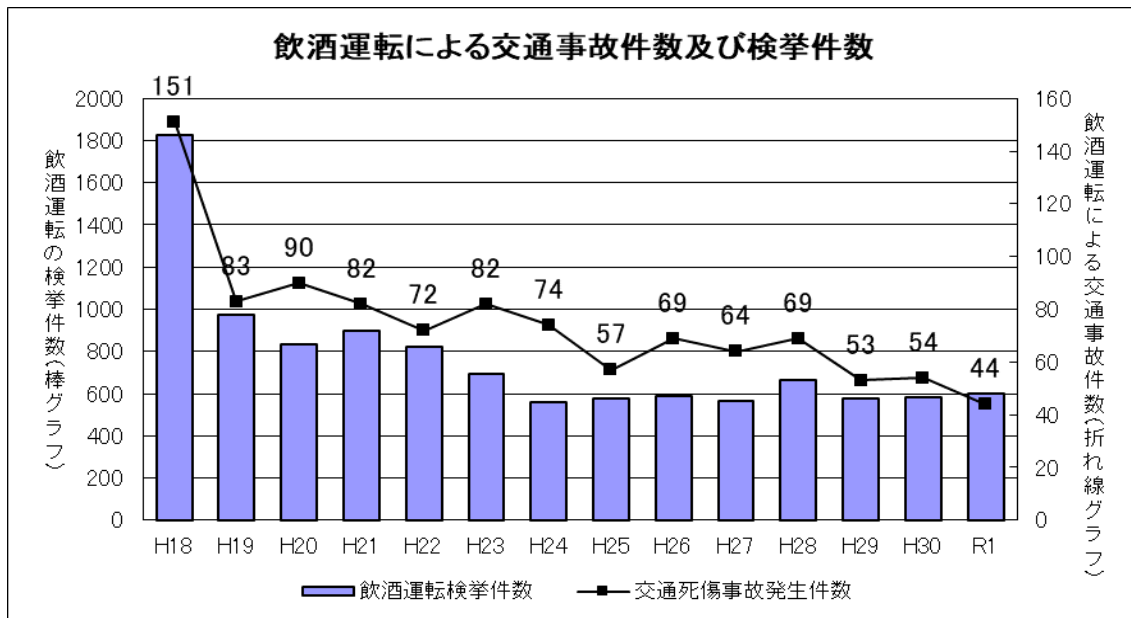
熊本県の飲酒運転については、平成 18 年 8 月に発生した、福岡県の「海の中道大橋」における交通死亡事故を契機として社会問題化し、道路交通法の改正により平成 19 年には飲酒運転の厳罰化、平成 21 年には行政処分の強化が図られました。

これらにより、飲酒運転及び飲酒運転を伴う交通事故は、発生件数については減少の傾向にありますが、全事故に占める割合については増加傾向にあります。

全国的には、飲酒運転によるひき逃げ死傷事件が発生するなど、大きな社会問題となる事件事故が未だ後を絶たないことから、飲酒運転の根絶に向けた取り組みを引き続き講じていく必要があります。（※【図－⑤】参照）

（第 11 次熊本県交通安全計画より抜粋）

【図－⑤】



資料) 熊本県警察交通事故統計及び熊本県統計年鑑より

注) 飲酒運転による交通事故発生件数は、原付以上の第1当事者によるもの

第2節 合志市交通安全計画における目標

～道路交通事故のない合志市を目指して～

令和7年までに

◆ 24時間交通事故死者数 0人

◆ 交通事故死傷者数 140人以下

にすることを目指します。

全国における交通事故死傷者数は減少傾向を続けていますが、死者数についてはその傾向に陰りが見られています。本市においては、第3次合志市交通安全計画の「交通事故死傷者数については240人以下とすることを旨とする」という目標を達成したものの、交通事故のない社会を目指していくためには、今後、減少傾向の定着化を図っていかねばなりません。本市では、特に歩行者の安全確保を対策の最重点項目に掲げ、目標達成に向け取り組みを行います。

市は第4次計画の目標を、これまでの計画の成果を踏まえて、年間の交通事故死者数を0人、また、交通事故死傷者数を140人以下とすることを旨とします。

交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加などを考慮すると、本市の目標もかなり高いレベルとなりますが、究極の目標である「交通事故のない社会」を実現するため、県、市、警察、関係機関・団体それぞれが責任を持ちつつ一体となり、かつ、市民の理解と協力の下で、第2章に掲げた対策を総合的に推進します。

第2章 道路交通の安全についての対策

第1節 対策の視点

交通事故死者数及び負傷者数の一層の減少を図るとともに、安全で安心して暮らせる交通社会の実現に向け、本市の交通事故の特徴と課題に即した各種の交通安全対策を推進します。

1 対策の最重点

歩行者の安全確保

2 対策の重点

- (1) 高齢者及び子供の交通安全の確保
- (2) 自転車の安全利用の推進
- (3) シートベルトの全席着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底
- (4) 飲酒運転等の危険運転の根絶
- (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
- (7) 先端技術の活用推進

1 対策の最重点 “歩行者の安全確保”

人優先の交通安全思想のもと、歩行者優先に向けた意識改革や交通環境の整備等により、歩行者の安全を確保することが本計画の最重要課題といえます。

熊本県では信号機のない横断歩道において7割以上の車が一時停止しないなど、歩行者優先の徹底には程遠い状況です。さらに交通事故死者数を減少させるためには改めて「歩行者優先」について市民の意識改革を図り、歩行者の安全を確保することが必要不可欠です。

横断歩行者が被害に遭う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としての意識向上を図ります。

一方、歩行者に対しては、子供を中心として横断歩道を渡ること信号機のあるところでは信号機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つけること等、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します。

また、未就学児を中心に子供が日常的に移動する経路、通学路、生活道路等において歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を図る対策を推進します。

2 対策の重点

(1) 高齢者及び子供の交通安全の確保

生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間を整備し、高齢歩行者の安全の確保を推し進めるとともに、高齢運転者が今後増加していくことに加え、高齢運転者が主な原因となる交通事故が増加傾向にあります。

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の充実に努めます。

また、高齢者の交通事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を推進します。

さらに、すべてのドライバーや自転車利用者が、高齢者など交通弱者に配慮した通行を心掛けるよう、高齢者以外の世代に対する交通安全教育・意識啓発活動を推進します。

なお、子供の交通事故死傷者数については減少傾向にありますが、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、交通安全対策の充実に努めます。

(2) 自転車の安全利用の推進

「熊本県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（平成27年4月制定）では、令和3年10月に条例の一部が改正され、自転車利用者等は自転車損害賠償責任保険等の加入が義務付けられました。また、平成27年6月から改正道路交通

法の施行により「自転車運転者講習制度」が導入されています。

スマートフォン等の普及に伴い自転車乗用中の操作による危険性も指摘されていることから、世間の自転車利用に対する関心が非常に高い現状を捉え、自転車利用者のマナーの向上と、正しい交通ルールを身につけさせるために、地域や学校などにおいて交通安全教育・意識啓発活動を推進します。また、自転車や歩行者が安全・安心に利用できるよう、交通弱者保護の観点から、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ります。

そのほか、自転車の安全利用のために、T Sマークなどの制度を活用した自転車の点検整備の推進や、県条例で義務付けられた自転車損害賠償責任保険等の加入を促進し、自転車事故による被害者救済のための保険制度の普及活動を引き続き推進します。

(3) シートベルトの全席着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底

後部座席を含むすべての座席におけるシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底を図るために、あらゆる機会・媒体を通じて、着用効果や正しい着用についての認識を広める交通安全教育・意識啓発を推進します。

(4) 飲酒運転等の危険運転の根絶

飲酒運転や、令和2年6月30日に施行された道路交通法の一部を改正する法律により罰則が創設された妨害運転（いわゆる「あおり運転」）等の危険運転の根絶を図るための啓発活動を引き続き推進します。

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を減少に推移させることができたところですが、漫然運転や運転操作の誤り等の安全運転義務違反に起因する死亡事故は依然として存在しています。

このため、当該交通事故の発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、引き続きその減少を図っていきます。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

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で、市は、学校、家庭、職場、団体、企業等の協働により、地域住民の交通安全対策への関心を高め、地域に根差した交通安全の課題の解決に取り組んでいきます。

(7) 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ます。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に向け、啓発を行います。

第2節 道路交通安全についての施策

～道路交通安全についての4つの施策～

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要素について、それら相互の関連を考慮し以下の4つの施策により、交通安全対策を実施します。

- 1 道路交通環境の整備
- 2 交通安全思想の普及徹底
- 3 救助・救急活動の充実
- 4 被害者支援の充実と推進

1 道路交通環境の整備

(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言えません。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す。

このため、地域の協力を得ながら、通学路や生活道路等において歩道を含む歩行者空間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ます。

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、警察や、地域住民等と連携し、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ります。

生活道路について歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、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」の整備を推進します。

また、警察との連携を強化し通行禁止等の交通規制を含め、路側帯の設置・拡幅、物理的デバイスと組み合わせたゾーン規制の活用等の安全対策を実施するとともに、歩道等の整備により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを形成します。

また、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国や県、地域住民等と連携して効果的・効率的に対策を実施します。

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、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に「合志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対策の改善・充実等の継続的な取組を実施し、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、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します。

通学生徒・児童等の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道等整備や、カラー舗装、防護柵等の設置、安全な横断待ちスペースの確保等を積極的に推進します。また、県警と連携し信号機や横断歩道等の対策を推進します。

ウ ユニバーサルデザインの考え方によ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、平坦性が確保された幅の広い歩道やスロープ化等ユニバーサルデザインに配慮した歩道等の整備を推進します。

（２）交通安全施設等の整備事業の推進

ア 交通安全施設等の適正な維持管理

道路管理者は、「合志市道路舗装維持管理計画」及び「合志市橋梁長寿命化修繕計画」等に即して、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します。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「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安全・安心な歩行区間の確保を図ります。

（３）無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占有制限等を盛り込んだ、新たな無電柱化推進計画を策定し、関係事業者と連携して無電柱化を推進します。また、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取組を推進します。

（４）効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通事情の変化を的確に把握した交通規制を推進し、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ります。

（５）自転車利用環境の総合的整備

ア 自転車の利用環境の整備

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動車走行空間ネットワークの整備等により、自転車利用環境の総合的な整備を検討します。

イ 自転車等の駐車及び放置対策の推進

放置自転車対策については、市内における放置自転車等問題の解決を図る為に、市、道路管理者、警察が適切な協力関係を保持し、合志市自転車等放置防止条例に基づき、道路・公園等に放置されている自転車等の整理・撤去等を今後も推進し、自転車等が放置されない環境づくりに努めます。

（６）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ことによる交通安全の推進に資するため、パークアンドライドや市循環バス等の公共交通機関の利用促進及び自動車利用の効率化を図るなどの交通需要のマネジメントを推進します。

（７）災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨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ため、道路の整備と適正な維持管理に努め、応急活動時には通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施します。

また、災害発生時において、適宜適切な気象情報の提供を行うとともに、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努めます。

（８）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、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除、是正を実施します。

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います。

ウ 子供の遊び場の確保

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を防止するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、都市公園の整備を推進します。

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ます。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ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要です。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、子ども、障がい者など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す。

このため、交通安全教育指針等を活用し、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います。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、そのうえで高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。

また、県、警察、学校、関係機関・団体との連携をとりながら、市民の安全な交通行動の実践に結び付く交通安全運動等の交通安全普及活動を推進します。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とします。

市は交通安全教室を一層推進し、関係機関・団体と連携し、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・情報の提供等を行い、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育を支援し、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。

市は交通安全教室を一層推進し、関係機関・団体と連携し、小学校において行われ

る交通安全教育を支援し、保護者を対象とした交通安全講習会等を開催します。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とします。

中学校においては、家庭や関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に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健全な社会人を育成することを目標とします。

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情報の提供等の支援を行い、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を図ります。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時や免許取得後の運転者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ます。

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、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等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・交通マナーの向上に努めます。これらは、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います。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

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

市は関係機関団体、交通ボランティア、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一層推進するとともに、高齢者に対する社会教育の場面、福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。

また、高齢者に対する交通安全教育を推進するため、県と連携し、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、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。

キ 高齢者の安全確保の推進

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、市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とともに、先進技術の活用による高齢者の安全確保についても推進します。

ク 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、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進します。また、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用や、身近な場所における教育機会の提供に努めます。

（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

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい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ため、交通関係機関・団体を始め、地域・企業等が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の実施に当たっては、合志市交通安全対策協議会を設置し、時節や交通情勢を反映した事項を重点に設定するとともに、事前に運動の趣旨、実施期間等について広く住民に周知し、市民参加型の運動として展開します。

さらに、期間中「交通事故ゼロを目指す日」を設定し、街頭キャンペーン等の広報啓発活動を積極的に展開します。

イ 高齢者の交通事故防止対策の推進

高齢者自身の交通事故防止に関する意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響や交通事故実態等について、分かりやすい広報を積極的に行

います。また、他の年齢層に対しても、高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車や、高齢の自転車利用者・歩行者への保護意識を高めるよう努めます。

さらに、一層効果的な取組とするため、交通事故が多発する秋から年末年始にかけて集中的に広報を実施する等により、交通事故死者の中で高い割合を占める高齢者の事故防止を図ります。

ウ 横断歩行者の安全確保

横断歩行者の安全確保のため、運転者に対しては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の交通安全教育等を推進します。

また、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つけること等、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します。

さらに、薄暮時から夜間における歩行者や対向車の早期発見による交通事故防止対策として、前照灯の早めの点灯や上向き点灯（対向車や先行車がない状況におけるハイビームの活用）について広報啓発を強化します。

エ 自転車の安全利用の推進

「熊本県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、家庭、学校、職場において、それぞれの役割を果たしながら、自転車の安全で適正な利用を促進することとしています。交通安全教育の面では、自転車乗用中の交通事故の防止や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」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ルール の遵守、マナー向上に関する普及啓発を強化します。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・徹底を図ります。

上記の県条例では、自転車損害賠償保険等への加入が令和3年10月1日から義務化されました。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、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償保険等の加入の促進に向けた啓発・情報提供を行います。

自転車の安全で適正な利用を効果的に促進するため、関係機関の連携強化を図りながら、広報啓発・指導等に集中的に取り組む期間を設定するほか、（一財）熊本県交通安全協会が主催する「子供自転車大会」への支援や、自転車シミュレーターを活用した交通安全教育等を促進します。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、あらゆる機会を通じて保護者に対し、幼児二人同乗用自転車の安全性と幼児・児童の自転車用ヘルメット等の着用効果の理解促進に努めます。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗用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、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を促進するとともに、自転車の被視認性向上を図るため、反射材用品等の取付けを促進します。

このほか、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ため、関係機関・団体と連携し、T Sマークなどの制度の普及に努めます。

オ 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ります。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は着用時と比較して格段に高くなるため、県、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開します。

カ 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ります。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化します。

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します。

キ 夕暮れ時と夜間の交通事故防止対策の推進

夕暮れ時や夜間における交通事故を防止するため、歩行者や自転車利用者に対する反射材用品等の普及を図るとともに、自動車や自転車の前照灯の早め点灯や上向き点灯（対向車や先行車がない状況における自動車のハイビームの活用）の励行とこまめな切替えの促進を目的とした運動を推進します。

ク 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動の推進

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、広報啓発活動を推進します。具体的には、飲酒運転根絶キャンペーンを県内各地で実施するなど飲酒運転を許さない社会づくりを強力に進めます。また、交通ボランティアや安全運転管理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、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

ケ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、重点的に行う春・秋・年末年始の交通安全運動

期間を中心とした街頭活動の他、広報紙、市ホームページ等を活用し、交通事故の実態や、時節、交通情勢を反映した取り組みの趣旨等を重点的かつ集中的に実施するなどし、実効の挙がる広報を行います。

コ 民間交通安全団体等の主体的活動の促進

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します。

また、各季の交通安全運動等を実施する際は、合志市交通安全対策協議会を中心に、行政と民間団体等で協議を行い効果的な活動の展開を図ります。

特に、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全活動を支援し、民間団体等による自発的な交通安全対策を促進します。

シ 衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術に関する情報の提供

衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえよう適切な情報の提供を行い交通安全に関する意識を高めます。

ス 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ていることから、地域住民に留まらず、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す。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、市は、民間団体、関係機関、住民と共に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します。

3 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ります。

(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し、円滑な救助活動を実施するため、救急体制の整備・充実を図ります。

イ 傷者発生時における救助・救急体制の充実

道路交通事故等の負傷者が発生する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ります。

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

現場においてその場に居合わせた人による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進します。

また、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します。

学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（ＡＥＤの取扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図ります。併せて市が実施する防災士育成事業を継続的に推進します。

4 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（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します。

（１）交通事故被害者等支援の充実強化

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、被害者支援を積極的に推進します。

自動車事故被害者等に対する支援団体の活動について、各種の広報を通じて周知を図ります。

（２）自転車利用者の損害賠償保険等への加入の促進

近年、自転車と歩行者との事故等自転車の利用者が加害者となる事故が増加傾向にあることから、令和 3 年 10 月に改正された「熊本県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車利用者等に対して自転車事故による被害者の救済に資する損害賠償責任保険等への加入を促進します。

また、自転車事故も自動車と同様の責任が生じること、また、過去の賠償額の実態等について周知するなどして、市民の理解の増進に努めます。

第 2 部 踏切道における交通の安全

第1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

踏切事故は、ひとたび発生すると、令和元年に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように重大な結果をもたらすものである。そのため、構造の改良、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、関係機関と連携しより効果的な対策を総合的かつ積極的に推進します。

第2節 踏切道における交通安全についての施策

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、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ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、広報活動等を推進します。さらに、学校等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進します。

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します。

さらに、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、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送の支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進します。