

# 第11次

## 日田市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

日田市交通安全対策会議

# 目 次

まえがき.....	1
計画の構想.....	2
第1部 総論.....	3
第1章 日田市の交通の状況と交通安全計画の方針.....	4
第1節 日田市の交通の状況.....	4
(1) 交通事故の状況.....	4
(2) 日田管内の交通事故の特徴.....	5
(3) その他の推移(表-1～8).....	10
第2節 交通安全計画の方針.....	13
第3節 交通事故の抑止目標.....	14
第2部 講じようとする施策.....	15
第1章 道路交通環境の整備.....	16
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.....	16
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.....	17
第3節 幹線道路における交通安全対策の推進.....	17
第4節 交通安全施設等整備事業の推進.....	19
第5節 歩行者空間のユニバーサルデザイン化.....	20
第6節 自転車利用環境の総合的整備.....	20
第7節 災害に備えた道路交通環境の整備.....	21
第8節 総合的な駐車対策の推進.....	21
第9節 交通安全に寄与する道路交通環境の整備.....	22
第2章 交通安全思想の普及徹底.....	24
第1節 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進.....	24
第2節 効果的な交通安全教育の推進.....	28
第3節 交通安全に関する普及啓発活動の推進.....	29
第4節 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進.....	33
第5節 住民の参加・協働の推進.....	33
第3章 安全運転の確保.....	34
第1節 運転者教育等の充実.....	34
第2節 道路交通に関連する情報の充実.....	36
第4章 道路交通秩序の維持.....	37

第1節	交通の指導取締りの強化等	37
第2節	暴走族対策の強化	38
第5章	救助・救急活動の充実	40
第1節	救助・救急体制の整備	40
第2節	救急関係機関の協力関係の確保等	41
第6章	被害者支援の充実と推進	42
第7章	高齢者交通安全対策の充実強化	42
	日田市交通安全対策会議条例	43
	日田市交通安全対策会議条例施行規則	45
	日田市交通安全対策会議組織表	47

## ま え が き

日田市の交通安全対策は、昭和 45 年に国の交通安全対策基本法が制定されたことをうけ、昭和 56 年に日田市交通安全対策会議条例を制定し、5 年毎に大分県交通安全計画に基づき、日田市交通安全計画を策定し、国、県、市及び関係機関・団体が一体となって各般にわたる交通安全対策を強力に推進してきました。

「おこさず あわず 事故ゼロ」をスローガンに、長年にわたり交通安全対策を推進したことで市民一人ひとりの交通安全意識も高まり、本市における交通事故死者数は平成 12 年の 10 名を最後にその後は一桁台で推移しています。

これは、官民あげてのたゆまぬ交通安全の取り組みが一定の成果をあげているものと考えられます。

しかし、全国的に社会の高齢化が進展する中、多くの高齢者が加害者、被害者となっており、日田市においても高齢者が関係した交通事故の割合は高い水準で推移している状況にあります。

また、登下校中に小学生の列に車が衝突するなど、子どもが犠牲となる痛ましい事故の報道もあとを絶たないことから、次代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていくことも重要です。

交通事故の防止は、国、県、市及び関係機関・団体はもちろん、市民一人ひとりが交通安全の大切さを絶えず自覚しながら取り組まなければならない重要な課題であります。

人命尊重の理念の下、「交通事故のない、安全で安心して暮らせる日田市」を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければなりません。

第 11 次日田市交通安全計画は、このような観点から交通安全対策基本法第 26 条 1 項の規定に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する施策を定めたものでございます。

この交通安全計画に基づき、関係行政機関・団体等が一体となり、さらには市民のご理解とご協力を得て、交通の安全に関する施策を具体的に定めこれを推進するものでございます。

令和 4 年 2 月

日田市交通安全対策会議  
会長 日田市長 原田 啓介

# 計 画 の 構 想

## 1. 目 的

この計画は、交通事故のない、安全で安心して暮らせる日田市を目指して、道路交通の安全を確保するために必要な施策を定め、その実現のための事業の推進を図るものである。

## 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・警察並びに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、令和3年度から令和7年度とする。

## 4. 基本理念

交通安全対策においては、自動車に対して弱い立場にある歩行者、全ての交通に対して弱い立場となる高齢者、障がい者、子ども等の安全を一層確保することが必要となる。

このような「人優先」の交通安全思想のもとに、交通社会を構成する「人間」、車両等の「交通機関」、それらが活動する場としての「交通環境」という交通社会を構成する三つの要素について施策を策定し、それら相互の関連を考慮しながら、交通安全対策に効果的・効率的な施策を、市民、関係機関、団体と緊密な連携を図りながら、「交通事故のない、安全で安心して暮らせる日田市」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 日田市の交通の状況と交通安全計画の方針

## 第1節 日田市の交通の状況

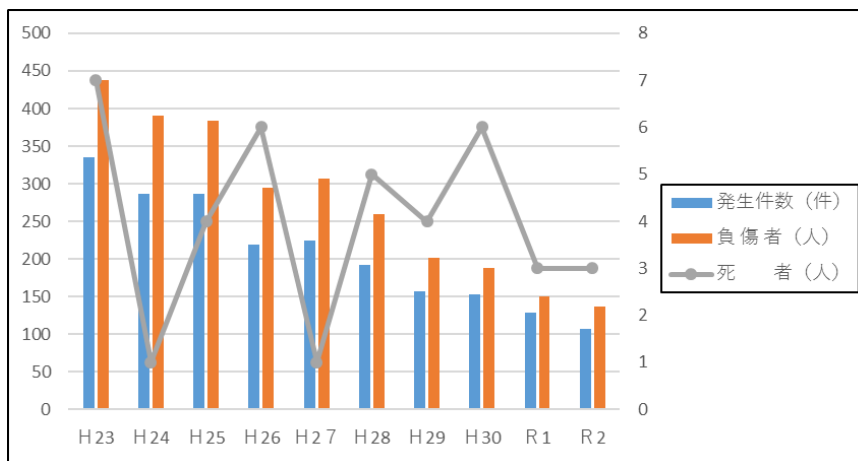
日田市は、少子高齢化や過疎化の影響等を受けて人口は減少傾向にあるが、九州横断自動車道の日田インターと天瀬高塚インターを有し、豆田・隈方面やサッポロビール九州日田工場等の観光客や、天瀬・大山・津江方面への観光客等の出入りも含め、高速道路からの出入交通量は、新型コロナウイルス感染の影響を受けた令和2年度を除き、年間300万台以上を維持している。

このように、日田市の交通事情は高速道路からの流入や一般道路を通じての福岡県方面への出入り等により交通量は多くなっているが、玉川バイパスや国道210号の日田バイパス開通により市内の交通の流れは緩和されている。

しかし、バイパスや高速道路から多くの車が流入し、市内中心部を通過している国道386号やその枝線となる市道の一部は朝夕の渋滞に悩まされている現状である。

### (1) 交通事故の状況

日田市の令和2年中の人身事故発生件数は107件、死者数3人、負傷者数136人となり、発生件数と負傷者数は前年より若干減少しているが、死者数については前年と同数であり減少が見られない。



年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数(件)	335	286	286	219	224	192	157	153	128	107
負傷者(人)	438	391	384	295	307	260	201	188	150	136
死者(人)	7	1	4	6	1	5	4	6	3	3

## (2) 日田管内の交通事故の特徴

1、令和2年中に発生した事故原因別では1位の前方不注視が40件の37.4%、2位が安全不確認で21件の19.6%となっており、脇見運転や左右の確認不足、横断歩道等での確認不足など、注意力が散漫な時に事故が起きやすいと考えられる。

### ◎事故原因ワースト5

順位	事故原因	事故件数
1	前方不注視	40
2	安全不確認	21
3	交差点安全進行	9
4	動静不注視	7
5	ブレーキ操作不適	6

### ◎ 違反別事故発生件数 (単位:件)

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
前方不注意	130	97	103	71	71	64	61	54	48	40
安全不確認	65	69	62	49	47	35	29	44	41	21
安全速度	13	6	12	8	12	5	4	6	2	0
交差点安全進行	14	20	15	20	21	12	9	5	1	9
一時不停止等	10	8	6	2	8	2	3	1	2	3
信号無視	8	7	10	3	1	5	5	3	1	6
徐行	2	4	4	4	1	2	0	0	0	0
追越	1	0	1	1	2	1	0	1	0	0
通行区分	6	5	3	1	0	3	3	6	2	2
過労運転	0	1	0	0	1	1	0	1	0	1
酒酔運転	2	3	4	5	6	0	0	0	0	0
最高速度	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0



2、事故の相手の類型については、車同士（二輪車等含む）の事故が圧倒的に多く、令和2年においては、全事故の約8割を占めている。

◎ 事故相手の類型（車には、自転車・原付・自動二輪車等含む。）

年 類型	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
人と車	43	24	31	18	22	22	15	21	16	15
車と車	266	222	234	177	180	145	128	122	99	89
車単独	26	40	21	24	22	25	14	10	13	3
合計	335	286	286	219	224	192	157	153	128	107

◎歩行者の交通事故

【交通統計】

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
件数(件)	44	25	31	19	23	23	15	22	17	15
死者(人)	1	0	1	3	0	2	1	0	0	1
負傷者(人)	44	26	30	16	25	22	14	22	17	15

3、自動二輪車（原付を含む）の交通事故は、年毎に増減があり、過去10年間では、最も事故件数の多かった平成23年の45件から、令和2年は15件と3分の1に減少している。

◎二輪車全体の交通事故（原付含む）

【交通統計】

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
件数(件)	45	44	34	22	38	39	26	29	18	15
死者(人)	5	0	0	1	0	1	0	1	0	1
負傷者(人)	40	44	33	20	36	33	32	25	18	13

4、自転車の交通事故は、平成23年には年間40件あったものが、平成28年以降は10件台までに減少している。

◎自転車の交通事故

【交通統計】

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
件数(件)	40	27	42	27	27	18	15	16	14	16
死者(人)	0	1	2	0	0	1	0	0	0	1
負傷者(人)	41	26	41	28	27	17	15	16	14	15

5、高齢者（65歳以上）の交通事故は、発生件数、負傷者は、減少傾向にあり、平成26年以降、発生件数は100件を下回っているが、死者数は横ばいの状況となっている。

【令和2年】

発生件数 58件 (前5年比 △36件 △38%)  
 死者 3件 (前5年比 +2件 +200%)  
 負傷者 37件 (前5年比 △32件 △46%)

◎高齢者(65歳以上)の交通事故

【交通統計】

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
件数(件)	123	110	121	88	94	95	78	77	67	58
死者(人)	3	1	2	3	1	3	3	3	3	3
負傷者(人)	87	100	96	63	69	70	43	45	52	37

6、子どもの交通事故発生件数は、平成28年以降は20件未満の状況で推移している。

◎子どもの事故(幼児・小学生・中学生)

【交通統計】

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
件数(件)	25	17	24	21	20	12	12	12	6	8
死者(人)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷者(人)	28	20	27	27	31	17	12	16	6	10

7、若者が関与する交通事故についても、発生件数及び負傷者は減少傾向にあり、過去10年間では平成24年に82件あったものが、令和2年は13件と6分の1以下になっている。

若者の交通事故の原因として、スピードの出し過ぎによる無謀運転や前方不注視、安全不確認、信号無視など運転者自身の基本的な交通ルールの軽視によるものが大半を占めている。

◎若年者及び若年者ドライバーの事故（16歳～24歳）

【交通統計】

		年									
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
件数(件)	若年者の事故		82	69	49	43	37	25	29	21	13
	若年者ドライバーの事故	63									
死者(人)	若年者の事故		0	1	0	0	0	0	1	0	0
	若年者ドライバーの事故	1									
負傷者(人)	若年者の事故		58	53	34	30	24	16	15	15	8
	若年者ドライバーの事故	81									

◎高校生の事故

【交通統計】

		年									
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
件数(件)		14	8	9	7	6	6	4	5	2	2
死者(人)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷者(人)		13	9	12	7	6	4	6	5	2	2

8、飲酒運転による死亡事故は、積極的な関係機関・団体の取り組みや平成21年の道路交通法の改正にともなう酒酔い運転、酒気帯び運転等の厳罰化等により、平成23年に7件あったものが、平成25年以降は2件以下となっている。

◎飲酒事故

【交通統計】

		年									
		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
件数(件)		7	4	2	0	1	0	2	2	1	2
死者(人)		0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
負傷者(人)		8	4	2	0	1	0	5	2	1	2

9、幹線道路別交通事故発生状況については、国道で起きる事故の占める比率が、5年前の平成27年の50.0%に対し、令和2年は54.2%と増加している。

主要道の国道210号では、5年前の平成27年の23件と比較して令和2年は14件で39%の減、また、国道212号は平成27年の51件から令和2年は22件で、57%の減となっている。

市内の国道での事故発生件数は、平成28年以降、100件未満で減少傾向にあったが、令和元年からは、ほぼ横ばいとなっている。

	R2年件数	(発生比率)	(H27年比)
国道210号	14件	(13.1%)	(60.9%)
国道211号	1件	(0.9%)	(50.0%)
国道212号	22件	(20.6%)	(43.1%)
国道386号	21件	(19.6%)	(61.8%)
国道387号	0件	(0.0%)	(2件→0件)
国道442号	0件	(0.0%)	(0件→0件)
合計	58件	(54.2%)	(51.8%)

		年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
路線別 事故発生 件数	国道	210号	36	29	30	20	23	19	16	16	13	14
		211号	3	4	6	4	2	4	2	1	1	1
		212号	68	68	61	41	51	34	37	29	16	22
		386号	64	37	39	33	34	35	24	14	26	21
		387号	1	4	1	1	2	4	2	3	1	0
		442号	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0
		計	173	143	137	99	112	96	82	64	57	58
		県道	26	27	26	17	24	25	21	21	23	20
		市道	120	98	115	88	72	57	47	58	35	23
		その他	16	18	8	15	16	14	7	10	13	6
	合計	335	286	286	219	224	192	157	153	128	107	

10、事故が起こった道路の位置は、令和2年においては、直線が39件(36%)、交差点内及び交差点付近が54件(50%)となっている。

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
交差点内	96	82	81	55	60	45	43	39	38	35
交差点付近	77	45	43	37	30	33	16	20	15	19
直線	111	111	124	83	91	73	74	71	51	39
カーブ、その他	51	48	38	44	43	41	24	23	24	14
合計	335	286	286	219	224	192	157	153	128	107

### (3) その他の推移

1、日田市管内の車の保有台数 (表-1) (単位:台)

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
四輪車 (大型特殊車)	26,173	26,049	25,805	25,529	25,285	25,280	25,294	25,233	25,113	24,902
小型二輪車	631	628	678	704	693	716	729	738	746	769
軽四輪車	27,703	28,071	28,469	28,805	28,966	28,964	28,828	28,785	28,669	28,589
軽二輪車	708	681	709	713	712	712	701	722	713	722
原付二種一種	5,647	5,396	5,245	5,010	4,780	4,564	4,380	4,146	3,943	3,768
小型特殊車 (農耕含)	941	939	946	945	941	963	958	967	1,016	1,042
合計	61,803	61,764	61,852	61,706	61,377	61,199	60,890	60,591	60,200	59,792

2、運転免許人口の推移 (表-2) (単位:人) 【交通統計】

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
日田署管内	46,520	46,325	46,239	45,923	45,442	45,064	44,731	44,243	43,650	43,188
大分県下	780,703	781,942	782,925	782,220	780,017	777,847	774,806	771,467	766,352	762,181

3、若年者及び高齢者の運転免許人口 (表-3) (単位:人) 【交通統計】

年 性別 区分	H29			H30			R1			R2		
	男	女	計	男	女	計	男	女	計	男	女	計
24歳以下	1,476	1,401	2,877	1,436	1,318	2,754	1,405	1,233	2,638	1,357	1,201	2,558
65歳以上	7,446	5,372	12,818	7,497	5,584	13,081	7,560	5,799	13,359	7,606	5,998	13,604

4、日田市の世帯数と人口 (表-4) (各年4月1日現在)

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
世帯数	26,673	26,778	26,971	27,003	27,057	27,093	27,213	27,246	27,294	27,381
人口(人)	71,708	71,068	70,545	69,702	68,852	67,893	67,062	66,171	65,225	64,356

5、日田市の道路状況 (表-5)

(国・県道は令和2年4月1日現在、市道は令和3年3月31日現在)

	国道	県道	市道
延長	28.4km	357.4km	1,177.3km
舗装率	100%	94.88%	88.71%

(表一6) [単位:台(百台未満は四捨五入)・%]

## (日田料金所交通量)

## 6、高速道路 料金所別交通量調べ

年 月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	合 計	備 考
平成28年度	209,400	218,900	197,100	230,000	258,700	215,400	238,800	244,900	232,100	214,200	190,800	243,300	2,693,600	
前年比	107.4	118.1	109.4	102.7	103.5	107.0	99.5	104.2	100.2	99.1	99.4	102.1	104.3	
平成29年度	225,000	258,600	215,600	236,100	267,700	230,400	237,600	255,300	232,600	212,300	189,700	248,500	2,809,400	
前年比	102.2	95.8	98.7	95.6	99.4	97.9	103.0	99.3	97.7	101.7	105.1	95.9	99.2	
平成30年度	230,000	247,800	212,900	225,700	266,200	225,500	244,800	253,500	227,200	215,900	199,300	238,200	2,787,000	
前年比	98.7	101.7	99.7	98.3	94.6	100.1	97.3	97.3	97.4	97.9	97.1	83.6	96.9	
令和1年度	226,900	251,900	212,300	221,900	251,900	225,800	238,200	246,700	221,300	211,300	193,500	199,100	2,700,800	
前年比	55.7	48.8	78.0	63.5	71.3	87.7	92.5	93.8	90.2	72.0	83.7	105.4	78.1	
令和2年度	126,400	122,900	165,500	141,000	179,500	198,000	220,400	231,400	199,700	152,200	162,000	209,900	2,108,900	

## (天瀬高塚料金所交通量)

年 月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	合 計	備 考
平成28年度	23,000	25,500	22,400	28,900	40,900	27,600	30,600	30,800	27,700	41,000	22,100	32,800	353,300	
前年比	119.6	128.2	110.3	88.6	92.2	106.5	91.8	101.6	93.9	96.1	93.2	95.1	100.3	
平成29年度	27,500	32,700	24,700	25,600	37,700	29,400	28,100	31,300	26,000	39,400	20,600	31,200	354,200	
前年比	101.5	90.8	97.2	100.0	99.5	99.7	104.6	99.0	98.8	102.8	115.5	96.8	100.1	
平成30年度	27,900	29,700	24,000	25,600	37,500	29,300	29,400	31,000	25,700	40,500	23,800	30,200	354,600	
前年比	96.4	107.7	97.5	93.4	92.5	94.2	98.3	97.7	98.4	99.8	95.8	82.8	96.2	
令和1年度	26,900	32,000	23,400	23,900	34,700	27,600	28,900	30,300	25,300	40,400	22,800	25,000	341,200	
前年比	50.2	44.1	79.1	60.3	76.1	96.0	99.3	104.0	97.6	62.4	91.7	110.4	79.7	
令和2年度	13,500	14,100	18,500	14,400	26,400	26,500	28,700	31,500	24,700	25,200	20,900	27,600	272,000	

7-1、交通安全施設事業実績(更新含む) (平成28年度～令和2年度) (表-7)

(事業費の単位:千円)

区分	単位	国		県		市		合計		
		事業量	事業費	事業量	事業費	事業量	事業費	事業量	事業費	
一 種 事 業	歩道	m	0	0	0	0	366	39,600	366	39,600
	自転車歩行者道	m	0	0	0	0	865	340,560	865	340,560
	側道橋	m	0	0	0	0	0	0	0	0
	歩道橋	ヶ所	0	0	0	0	0	0	0	0
	交差点改良	ヶ所	0	0	0	0	1	22,570	1	22,570
	路肩改良	m	0	0	0	0	0	0	0	0
	視距改良	m	0	0	0	0	0	0	0	0
登坂線	m	0	0	0	0	0	0	0	0	
計				0	0		402,730		402,730	
二 種 事 業	道照明	基	137	75,045	1	1,100	11	8,800	149	84,945
	道表路示	m	0	0	0	0	458	494	458	494
	防護柵	m	684	33,679	2,497	70,020	1,620	30,666	4,801	134,365
	道路標識	本	12	3,800	8	3,300	11	530	31	7,630
	区画線	m	8,389	4,345	55,520	46,670	25,225	16,939	89,134	67,954
	反射鏡	本	0	0	3	1,200	74	8,780	77	9,980
	視線誘導標	本	33	274	30	1,088	69	2,140	132	3,502
計			117,143		123,378		68,349		308,870	
総計			117,143		123,378		471,079		711,600	

7-2、交通安全施設事業実績・公安委員会分 (平成28年度～令和2年度) (表-8)

区分	単位	事業量	事業費
信 号	全感応	基	0
	半感応	基	2
	定周期	基	2
	押ボタン	基	3
	一灯式信号機	基	0
機 系 統 化	路線自動化	基	0
	単純多段化	基	0
合計		7	

区分	単位	事業量	事業費
道 路 標 識	大型灯火式	枚	1
	大型張出式	枚	0
	大型反射式	枚	0
	路側式	枚	152
	合計	枚	153
道 路 標 示	横断歩道	m	13,610
	実線	m	2,519
	図示	m	7,188
	自転車横断帯	m	164
合計		23,481	

## 第2節 交通安全計画の方針

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ったものと考えられる。

一方で、全国的には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。

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道路交通秩序の維持
- ⑤救助・救急活動の充実
- ⑥被害者支援の充実と推進
- ⑦高齢者交通安全対策の充実強化

の7項目にわたる交通安全施策を充実し、関係機関・団体の緊密な連携の下に、総合的、かつ計画的に推進する。

あわせて、「おこさず あわず 事故ゼロ」をスローガンに、以下の対策を強力に推進する。

- 1 高齢者と子どもの交通安全対策の推進
- 2 横断歩道でのマナーアップ推進 ～横断歩道は歩行者優先～
- 3 自転車の安全利用の推進
- 4 飲酒運転の根絶対策の推進
- 5 前方注視の徹底
- 6 若者の交通事故防止対策の推進
- 7 全ての座席でのシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底
- 8 夕暮れ時と夜間の交通事故防止対策の推進
- 9 「人もくるまも早めの合図」運動の推進



### 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3人以下に抑止する。
- (2) 年間交通事故死傷者数の抑制を図る。

大分県は「第11次交通安全計画の計画期間である令和7年までには、年間の24時間死者数を2,000人以下にすることを旨とする。」との政府目標を踏まえ、「令和7年までに、年間の交通事故死者数を34人以下にする。」という高い目標を掲げ、最も高い比率を占めている高齢者の交通事故防止を重点に置いた諸施策を推進していくこととしている。

日田市においては、これまで長い間、年間の交通事故死者数を3人以下に抑止するという目標を掲げながら、過去10年間で達成できたのは、平成24年、27年、令和元年、令和2年の4年間しかない。

このことから、「交通事故死亡者3人以下に抑止する」及び「交通事故死傷者数の抑制を図る」を、引き続き令和3年以降の目標として掲げ、さらに効果的な交通安全施策を推進し、交通事故増加に歯止めを掛け、交通事故死者数の減少に努めるものとする。

## 第2部 講じようとする施策

# 第1章 道路交通環境の整備

## 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。

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

歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路において、県公安委員会及び道路管理者が連携し、歩道整備・車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な事故抑止対策を実施する。

### (2) 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ども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、「日田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支援するとともに、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の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。

### (3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

(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等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、歩行者用休憩施設、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。

(イ) 日田警察署は横断歩道、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、関係機関・団体と連携して、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がい者誘導用ブロック上等の違法駐輪についても、「日田市自転車等の放置の防止に関する条例」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、人優先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・集中的に推進し交通事故の撲滅を図る。

### （1）事故ゼロプラン（事故危険区間点検解消作戦）の推進

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発揮できるよう、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

特に事故の発生割合が大きい幹線道路の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事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等

の整備、隅切り等の交差点改良、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の対策を推進する。

### (3) 一般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。

### (4) 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。

### (5) 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高規格幹線道路から生活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推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

(イ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、市内中心部における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス等の整備を推進する。

(ウ) 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体系的な整備を行うとともに、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、ハンプ等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を推進する。

### (6) 道路の改築等による交通事故対策の推進

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や、生活道路におけるハンプ等の設置による通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車通行帯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) 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、歩車共存道路等の整備を推進する。

(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、地区内の生活道路等の整備を体系的に推進する。

#### (7) 交通安全施設等の高度化

(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 交通安全施設等整備事業の推進

社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき定められる社会資本整備計画に即して、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、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

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子どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、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

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、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

#### (3) 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の高度化、交差点の改良を推進するほか、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し、死傷事故の

抑止、通過時間の短縮等を図る。また、自動車からの二酸化炭素の排出の抑止を推進する。

#### (4) 道路交通環境整備への市民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、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。

#### (5) 連絡会議等の活用

警察、道路管理者等で構成される「日田市道路工事連絡協議会」で、施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

### 第5節 歩行者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。

### 第6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

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な市中心部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の創出に関する取組を推進する。

また、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及び駐輪場を整備することにより、自転車利用環境の総合的な整備を推進する。

#### (2) 自転車等の駐車対策の推進

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、県、市、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、状況に応じ、放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

## 第7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

地震、豪雨、豪雪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。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を回避・代替する道路の整備を推進する。

### (2) 災害に強い交通安全施設等の整備

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で円滑な道路交通を確保するため、交通流監視カメラ、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。あわせて、信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新を推進する。

### (3) 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、それに伴う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、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実施するため、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

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のため、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8節 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り、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) 違法駐車対策の推進

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。

## (2) 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、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、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。

## 第9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

#### (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、許可条件の順守、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

道路交通に支障となる不法占用物件については、適正な指導により排除する。

さらに、道路上から不法占用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、「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。

#### (ウ) 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、施工時期や施工方法を調整する。

### (2) 子どもの遊び場等の確保

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。

### (3) 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。また、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。

#### (4) 地域に応じた安全の確保

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の散布を行う。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、主要な道路等に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ある。また、人優先の交通安全思想の下、子ども、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。

### 第1節 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

#### (1) 幼児に対する交通安全教育

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する。

幼稚園・保育園及び認定こども園においては、家庭・地域及び関係機関・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とら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、例えば、紙芝居や視聴覚教材等の利用や親子での実習など、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。

#### (2) 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能力と、交通ルールを遵守し、自己の安全ばかりではなく、他の人々の安全にも配慮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、教科や学校行事等、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、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、事故が起きたときの対応（被害者の場合、加害者の場合）等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等を含め、安全な通学のための教育教材等を配布するとともに、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推進する。

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、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導を促進する。

### (3) 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項、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、交通ルールを遵守し、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、教科や学校行事等、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、中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、地域において保護者対象の交通安全講習会や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

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項、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する。

高等学校においては、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、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。

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P T A等と連携しながら、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

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。

また、関係機関及び学校の代表からなる連絡会議において、交通安全に関する課題の協議及び取組等の情報交換を行うことで、交通安全教育の一層の推進を図る。

#### (5) 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ほか、社会人等に対する交通安全教育の充実に努める。

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と連携し、交通安全のための諸活動を推進する。

## (6) 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スキル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。

(ア) 高齢者に対する交通安全教育を推進するため、県、市は、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、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する。

(イ) 日田市老人クラブ連合会、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開催するとともに、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する。

特に、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、日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるよう努める。

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、反射材用品等の活用・配布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、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、日田市老人クラブ連合会等において交通指導委員会を設置し、老人クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全運動を展開し、地域における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。

(エ) 電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの販売店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安全運転を普及するため、関係団体と連携し、日田市老人クラブ連合会の交通指導委員等の地域の高齢者に指導、助言を行うことができる者等を対象にした安全運転教育を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

#### (7) 障がい者等に対する交通安全教育の推進

障がい者等に対しては、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、コミュニケーション支援が必要な障がい者に対しては、手話通訳者等の派遣をするなど障がいに応じきめ細かい交通安全教育を推進する。

#### (8) 外国人に対する交通安全教育の推進

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交通安全教育を推進するとともに、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、外国人向けのガイドブックやパンフレット等を関係機関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

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、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。

### 第3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

市民一人ひとり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の市民運動として、「おこさず あわず 事故ゼロ」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) 日田市交通安全推進協議会を中心に、関係機関・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よう努める。

(イ) 交通安全運動の重点項目としては、「交通事故の総量抑止～優しいマナーと思いやり運転の推進」、「高齢者と子どもの交通事故防止」、「飲酒運転の根絶」を掲げるほか、「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」、「すべての座席の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」、「夕暮れ時と夜間の交通事故防止」、「自転車の安全利用の推進」等、本市の交通情勢に即した重点項目を設定する。

(ウ) 期間を定めて行う運動としては、「春と秋の全国交通安全運動」のほか、「おおいいた夏の事故ゼロ運動」、「おおい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、抑止のための交通死亡事故多発非常事態宣言を発令し、交通安全運動を実施する。

(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。

(オ) 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、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、市民本位の運動として展開されるよう、事故実態、市民や交通事故被害者のニーズ等を踏まえた実施に努める。

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ボランティアの参加促進を図り、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) 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

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十



分なものが多いため、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強化する。

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はじめ、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交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

### (3) 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」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、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、自転車安全教育等を実施し、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。

また、自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、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。

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十分な自覚・責任が求められることから、「大分県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」では、自転車利用者等に自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付けており、関係事業者等の協力を得つつ、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おける自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の使用を促進し、自転車の被視認性の向上を図る。

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・児童をはじ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に努め、幼児・児童や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を図るほか、他の年齢層の自

転車利用者に対しても、ヘルメット等交通事故の被害を軽減する器具の使用を促進する。

#### (4) 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

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。

#### (5) 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、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、その取り組みを強化する。

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育園及び認定こども園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。

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。

#### (6) 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して積極的な広報啓発を推進する。

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。

#### (7) 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」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、安全運転管理者、運行管理者、酒類提供飲食店等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発や運行前検査の励行に努めるなど、地域ぐるみで飲酒運転根絶に向けた取組みを更に進め、「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、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、

運転手やその家族が相談、指導及び支援を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組みの推進に努める。

さらに、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、他の地域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。

## (8) 効果的な広報の実施

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、実効のあ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、高齢者と子どもの交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、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、自治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、子どもや高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

(ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、市、県、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がりを図る。

## (9) その他の普及啓発活動の推進

(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、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。

また、高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、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ように努める。

併せて、身体障害者標識等の表示の促進を図るとともに、他の運転者に対して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ることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これらの防止を図る。

また、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自動車・自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

- (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図ることができるよう、インターネット等各種広報媒体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・発信に努める。
- (エ) 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るような情報をはじめ、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー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) 交通安全に取り組む学識経験者や有識者等による討議等を通じて、交通事故防止について考える機会を設けて、市民の交通安全に関する意識を高める。

#### 第4節 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支援並びに交通安全活動に必要な資料の提供を行うなど、その主体的な活動を促進するとともに、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掛けを行う。

そのため、日田市交通安全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支援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。

#### 第5節 市民の参加・協働の推進

交通安全は、市民の安全意識により支えられることから、市民に留まらず、関わりを有する通勤・通学者等を含め、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

市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、市民の参加・協働を積極的に進める。

このような観点から、地域の交通安全への市民等の理解に資するため、市民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検、日田市交通安全計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に市民の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

### 第3章 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。運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。

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、子ども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みを進める。

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、教育内容の充実を図る。

### (1) 高齢運転者対策の充実

#### (ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、より効果的かつ効率的な教育に努める。

#### (イ) 臨時適性検査の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、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、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携して、同検査等を実施する認知症に関する専門医の確保を図るなど、体制の強化に努める。

#### (ウ) 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。

### (2) 高齢者支援施策の推進

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、市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。

### (3) シートベルト・チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪乗車時における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、日田警察署は、シートベルト・チャイルドシート及びヘルメット着用義務違反に対する街頭での交通指導取締りを推進する。

## 第2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

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、事故発生時の応急処置、緊急通報・連絡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。

### (2) 気象情報等の充実

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。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 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、警察による交通指導取締り、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。

### 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

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者等、交通弱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。

##### (ア) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

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、子ども、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。

##### (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交通指導取締りの推進

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

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、交通指導取締り体制に整備に努め、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、速度違反自動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、妨害運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化する。

## 第2節 暴走族対策の強化

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力に推進する。

### (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

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り締ま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、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の指導が積極的に行われるよう働きかけるとともに、青少年育成団体等との連携を図り、青少年の健全育成に資する施策を推進する。

### (2) 暴走行為阻止のための環境整備

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。

### (3) 暴走族に対する指導取締りの強化

暴走族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、暴走族等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法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等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。

### (4) 暴走族関係事犯者の再犯防止

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

暴走行為を助長するような車両の不正改造の防止、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ることがないように、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入検査を行う。

## 第5章 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。

### 第1節 救助・救急体制の整備

#### （1）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。

#### （2）多数傷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医療機関等の連携による救助・救急事故体制の充実を図る。

#### （3）自動体外式除細動器（AED）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、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。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、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。

#### （4）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。

#### **(5) 救助・救急用資機材の整備の推進**

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、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。

#### **(6) 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、負傷者の救急搬送に有効であることから、大分、福岡両県のドクターヘリと大分県防災ヘリコプター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、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**

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、消防本部においても消防法(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、消防本部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。

### **第2節 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を図る。

## 第6章 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、大きな不幸に見舞われているが、交通事故にかかる知識、情報が乏しいことが少なくないことから、県の交通事故相談所、県西部振興局において開設される巡回相談等の相談窓口の積極的活用を推進する。

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促進する。

## 第7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、高齢者が運転しなくてよい環境づくりが極めて重要である。

自動車の運転に不安を感じている高齢者が運転免許を返納しても生活に困ることが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、公共交通対策として、民間バス事業者に対する路線バスの運行費補助や市内循環バスひたはしり号、福祉バス、乗合デマンドタクシー等の運行を実施し、高齢者や障がい者等交通弱者の生活交通の維持確保に積極的に取り組んでいる。

今後、高齢者を中心に公共交通に対するニーズが一層高まるものと考えられることから、引き続き、地域や関係機関と連携を図りながら、移動手段の確保に向けた施策を積極的に展開する。

# 日田市交通安全対策会議条例

(昭和56年3月30日条例第3号)

(設置)

第1条 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第18号第1項の規定に基づき日田市交通安全対策会議（以下「会議」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 日田市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

(会長及び委員)

第3条 会議は、会長及び委員をもって組織する。

- 2 会長は、市長をもって充てる。
- 3 会長は、会務を総理する。
- 4 会長に事故あるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。
- 5 委員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が指名又は委嘱する。
  - (1) 国の関係地方行政機関の職員
  - (2) 大分県の部内の職員
  - (3) 大分県警察の警察官
  - (4) 市職員
  - (5) 教育長
  - (6) 日田玖珠広域消防組合消防長
- 6 委員は、非常勤とする。

(特別委員)

第4条 会議に特別の事項を審査させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

- 2 特別委員は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構その他陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから市長が委嘱する。

- 3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは解任されるものとする。
- 4 特別委員は、非常勤とする。

(幹事会)

第5条 会議の所掌事務について、会長、委員及び特別委員を補佐し、会議の決定事業の実施を推進するため幹事会を置くことができる。

(補則)

第6条 前各条に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が、会議に諮って定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則 (昭和62年9月29日条例第22号)

この条例は、公布の日から施行する。

附 則 (平成17年12月21日条例第177号)

この条例は、公布の日から施行する。

附 則 (平成19年3月23日条例第22号)

この条例は、平成19年4月1日から施行する。

# 日田市交通安全対策会議条例施行規則

(昭和56年6月8日規則第20号)

(趣 旨)

第1条 この規則は、日田市交通安全対策会議条例（昭和56年3月30日条例第3号。以下「条例」という。）の施行に関し、必要な事項を定めるものとする。

(会 議)

第2条 交通安全対策会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の総数の2分の1以上が出席しなければ開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは議長の決するところによる。

(会議録の調整)

第3条 会長は、庶務に従事する職員に会議録を作成させ、会議の概要及び出席委員の氏名等必要な事項を記載させ保管しなければならない。

(幹事会)

第4条 条例第5条に定める幹事会は、委員の属する職員で組織し、幹事長は会長が指名するものをもって充てる。

- 2 幹事会は、幹事長が招集する。
- 3 幹事長は、幹事会の議長となる。
- 4 幹事会は、議案の内容に応じ、幹事長が必要と認める範囲の幹事について招集することができる。
- 5 第2条第2項及び第3項の規定は、幹事会の会議についても準用する。この場合において「委員」とあるのは「幹事」と読み替えるものとする。
- 6 前条の規定は、幹事会の会議についても準用する。この場合において「会長」とあるのは、「幹事長」と読み替えるものとする。



(会長の専決処分)

第5条 会長は、会議が成立しないとき又は会議を招集する暇がないときは、その他やむを得ない事情により会議を招集することができないときは、交通安全対策会議が処理すべき事務のうち次の各号に掲げるものについて専決することかできる。ただしその議決により特に指定したものについてはこの限りでない。

- (1) 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第19条及び交通安全対策基本法施行令（昭和45年政令第175号）第6条第2項の関係者に対し、資料の提供その他必要な協力を求めること。
- (2) 日田市交通安全計画の要旨を公表すること。
- (3) 日田市交通安全計画の軽易な変更に関すること。
- (4) 緊急事態の発生により早急に決定を要する事項
- (5) その他軽易な事項

(庶務)

第6条 交通安全対策会議の庶務は、市民環境部市民課において処理する。

(委任)

第7条 この規則に定めるもののほか、交通安全対策会議の運営に関し、必要な事項は会長が別に定める。

附 則

この規則は、公布の日から施行する。

附 則（平成元年3月31日規則第4号）

この規則は、平成元年4月1日から施行する。

附 則（平成17年3月22日規則第10号）

この規則は、平成17年4月1日から施行する。

附 則（平成19年3月23日規則第22号）

この規則は、平成19年4月1日から施行する。

附 則（平成24年3月30日規則第57号）

## 日田市交通安全対策会議組織表

