

第11次島原市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)



島原市交通安全対策会議

まえがき

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定されました。

これに基づき、46年度以降、10次にわたる「島原市交通安全計画」を作成し、国、県、警察、市町村並びに関係民間団体等が一体となって交通安全対策を強力に実施してきました。

その結果、「交通戦争」と呼ばれた昭和45年当時9人を数えた交通事故による死者数は、令和2年には3人にまで減少し、これは、長年にわたる関係機関・団体はもとより、市民を挙げた努力の成果であると考えられます。

しかしながら、交通事故件数は減少している中で、特に高齢者が関係する交通事故の割合が高まっており、高齢者を交通事故の被害者・加害者にさせないための対策が重要であります。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国、県、警察、市町並びに関係機関・団体だけでなく、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、安全で安心な暮らしを実現するため、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、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ねばなりません。

この交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条第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の大綱を定めたものです。

この交通安全計画に基づき、島原市においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとしします。

目 次

計画の基本的な考え方（計画の概要）	1
第1章 道路交通安全	2
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	2
第2節 道路交通安全についての目標	3
1 道路交通事故の現状	3
2 交通安全計画における目標	5
第3節 道路交通安全についての対策	6
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	6
（1）高齢者・子どもの安全確保	6
（2）歩行者及び自転車の安全確保	7
（3）生活道路・幹線道路における安全確保	8
（4）先端技術の活用推進	8
（5）地域が一体となった交通安全対策の推進	8
2 講じようとする施策	8
（1）道路交通環境の整備	8
①生活道路等における人優先の安全・安心な歩行区間の整備	9
②交通安全施設等の整備事業の推進	11
③災害に備えた道路交通環境の整備	11
（2）交通安全思想の普及徹底	12
①段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	13
②効果的な交通安全教育の推進	15
③交通安全に関する普及啓発活動の推進	16
④交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	18
⑤住民の参加・協働の推進	18
（3）安全運転の確保	18
①運転者教育等の充実	19
②高齢運転者対策の充実	19
③安全運転管理の推進	20
④道路交通に関する気象情報等の充実	20
（4）車両の安全性の確保	21
①先進安全自動車(ASV)の普及の促進等	21
②自転車の安全性の確保	21
（5）道路交通秩序の維持	21
（6）救助・救急活動の充実	21
①救助・救急体制の整備	22

②救急関係機関の協力関係の確保等	22
(7) 被害者支援の充実と推進	22
①自動車損害賠償保障制度の周知	23
②交通事故相談活動の推進	23
③交通事故被害者支援の充実強化	23
第2章 踏切道における交通の安全	24
第1節 踏切事故のない社会を目指して	24
1 踏切事故の状況等	24
第2節 踏切道における交通安全の対策	24
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	24
2 講じようとする施策	24
(1) 踏切道の構造改良の促進	24
(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	24
資料	26

計画の基本的な考え方（計画の概要）

第1 計画の性格

第1 1次島原市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の定めるところにより、長崎県の定める交通安全計画に基づき、本市における交通安全施策の大綱を定めるものです。

第2 計画策定の趣旨

島原市交通安全計画は、5年ごとに改定し、第1 1次計画は、令和2年度で計画期間が終了することから、令和3年度から始まる第1 1次計画を新たに策定するものです。

第3 計画の基本理念

「人優先」の交通安全思想を基本とし、高齢化が進展しても安全に移動できる社会を構築し、「交通事故のない、安全で安心して暮らせる島原市」の実現を目指します。

第4 計画期間

この計画は、計画期間を令和3年度から令和7年度までの5か年間とします。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路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ます。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、市民すべ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す。

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ります。

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われている状況の中で、人命尊重の理念に基づき、交通事故のない社会を目指すべきであり、そのためには市民一人ひとりが自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持ち、交通事故のさらなる減少に取り組まなければなりません。

交通安全に関しては、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、すべての交通について、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を、一層確保する必要があります。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ります。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ます。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べきです。

今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要があります。

特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な行政の役割が極めて重要であり、特に、交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また、住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加・協働していくことが有効であります。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要です。

第2節 道路交通安全についての目標

1 道路交通事故の現状

市内の交通事故による死者数は、昭和45年に9人の最多を数えたが、46年以降着実に減少し、過去10年間は1人から3人の範囲で推移しています。

また、負傷者数と交通事故件数については、増減を繰り返し平成26年度から減少傾向にあり、令和2年中の負傷者数は101人、交通事故件数は90件となっています。

近年の交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴として、65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しています。

過去10年間においては、減少傾向が続き、令和2年中の死傷者数は104人まで減少しており、第10次島原市交通安全計画における年間の死傷者数を200人以下にするという目標を達成しています。

また、市内の年齢層別の交通事故死者数において、全交通事故死者数に占める65歳以上の割合は、第10次島原市交通安全計画初年度の平成28年は死者数1人に対して高齢者が1人、令和2年は死者数3人に対して高齢者が3人となっており、依然として、交通事故死者に占める高齢者の割合は高い状況であり、過去10年平均では全死者数の80%を占めています。

このように、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ります。

また、道路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、県民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことも視野に入れる必要があります。

【表1】島原市の過去10年間の交通事故の推移

(単位：件・人)

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
事故発生件数	238	257	259	207	192	165	171	143	116	90
死者数	1	3	2	2	3	1	3	1	1	3
負傷者数	297	339	342	294	243	212	217	211	165	101
うち重症者数	19	23	18	19	14	8	16	12	5	11

※長崎県警察本部「交通統計」より抜粋

【表2】長崎県の過去10年間の交通事故の推移

(単位：件・人)

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
事故発生件数	7,253	7,032	7,165	6,465	6,121	5,652	5,291	4,641	3,959	2,987
死者数	47	39	47	49	45	41	47	36	33	34
負傷者数	9,323	9,138	9,263	8,335	7,802	7,416	6,734	6,036	5,102	3,731
うち重症者数	676	639	688	619	513	515	529	370	363	314

※長崎県警察本部「交通統計」より抜粋

【表3】島原市の運転免許人口及び車両台数の推移

区分	運転免許人口 (人)			車 両 台 数 (台)					
	男	女	計	乗用	貨物	自動二輪	原付	特種車 特殊車	計
H23年	15,942	14,297	30,239	24,605	9,153	1,787	4,011	2,207	41,763
H24年	15,890	14,446	30,336	24,807	9,043	1,776	3,861	2,228	41,715
H25年	15,790	14,599	30,389	25,207	8,907	1,779	3,762	2,268	41,923
H26年	15,632	14,566	30,198	25,464	8,829	1,805	3,626	2,296	42,020
H27年	15,488	14,519	30,007	25,673	8,682	1,833	3,421	2,334	41,943
H28年	15,376	14,447	29,823	25,819	8,595	1,860	3,235	2,344	41,853
H29年	15,194	14,400	29,594	26,012	8,508	1,848	3,095	2,402	41,865
H30年	15,003	14,289	29,292	26,215	8,474	1,851	2,958	2,431	41,929
R1年	14,867	14,242	29,109	26,285	8,456	1,862	2,844	2,474	41,921
R2年	14,790	14,146	28,936	26,252	8,308	1,881	2,706	2,478	41,625

※運転免許人口については、各年12月末現在

※車両台数については、各年3月末現在

※長崎県警察本部の「交通統計」より抜粋

2 交通安全計画における目標

究極の目標は、交通事故のない安全で安心して暮らせる社会を達成することですが、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ます。

このことから、本市の道路交通の安全に係る目標として、年間の交通事故死者数については、過去10年間における年間最低死者数が1人の実績があることから究極の目標である死者数0を目指します。

また、本計画における最優先の目標は死者数を0にすることですが、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、本計画においては、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す。今後は、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも積極的に取組、令和7年度までに、年間の重傷者数を5人以下にすることを目指します。

そのため、市及び警察は、市民、関係機関・団体と協働してこの計画に掲げた諸施策を総合的かつ効果的に推進します。

【数値目標】

- 1 令和7年までに交通事故年間の24時間死者数を 0人にする。
- 2 令和7年までに交通事故年間の重傷者数を 5人以下にする。

第3節 道路交通安全の安全についての対策

1 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は、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には、一定の効果があつたものと評価できます。

しかしながら、交通事故死者数に占める高齢者の割合は依然として高い水準となっており、また、近年、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が多く、相対的にその割合は高くなっています。

また、スマートフォン等の普及に伴い歩行中や自転車乗車中の操作による危険性も指摘されています。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、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、有効と見込まれる対策を推進します。

今後の計画は、従来の交通安全対策を基本としつつ、

- (1) 高齢者及び子どもの安全確保
- (2) 歩行者及び自転車の安全確保
- (3) 生活道路・幹線道路における安全確保
- (4) 先端技術の活用推進
- (5) 地域が一体となった交通安全対策の推進

といった5つの視点を重視して強力に対策の推進を図ります。

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

本市は、全交通事故死者数に占める高齢者の死者の割合が高く、今後も高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要であります。

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、地域の状況に適った自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられます。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の形成を図ることも重要です。

全国では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ります。

また、少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを生み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待されます。次代を担う子どもの安全を確保する観点から、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や通学路等の子ども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します。また、子ども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どもを見守っていくための取組も充実させていく必要があります。

また、高齢者や子どもに対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じます。

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ります。

（２）歩行者及び自転車の安全確保

本市における交通事故死亡者のほとんどは、歩行中に発生しており、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ません。歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高める必要があります。

人優先の考えの下、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、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します。

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します。

自転車の安全利用を促進するためには、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ます。

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必要があります。

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の普及啓発等の対策を講じる必要があります。

(3) 生活道路・幹線道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障がい者、子ども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りません。

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、地域住民等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ります。

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します。

(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、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ています。

そこで、人的過失による事故を防ぐため、踏み間違い防止装置を搭載した車両を使った参加実践型の講習会を開催し、先端技術の推進を図ります。

(5) 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で、県及び市、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ってきます。

このため、地域住民の交通安全対策への関心を高め、また、交通ボランティアを始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なかで、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します。

2 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、これまでも警察や道路管理者等の関係機関が

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、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されています。

交通事故の減少を定着化させ、さらなる抑止効果を図るためには、幹線道路における安全対策を継続しつつ、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ります。

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。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、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きます。

① 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

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ります。

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の形成を図ります。

(ア) 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故の多いエリアにおいて、関係機関、地域住民等が連携し、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む、子ども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。

このため、交通安全総点検などを通じて地域住民自らの課題として認識するとともに、関係者間での合意形成の下、様々な対策メニューの中から地域の実情を踏まえた適切な対策を選択して、その実施に取り組む。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、ハンプ^{*1}やクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さく^{*2}の設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施します。

交通事故の多いエリアでは、関係機関、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を図り、交通事故の多発などを防止し、安全かつ円滑な交通を確保するため、警察及び道路管理者等と連携し、歩道整備、車両速度の抑制等の事故防止策を住民の意見や地域の実情を踏まえながら実施します。

※1 ハンプ …… 車道部分を盛り上げた減速帯

※2 狭さく …… 車道を狭くすることで減速を促す道路

(イ) 通学路等の整備等の推進

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、「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します。

(ウ) 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）に基づき、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します。

(エ) 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、無電柱化、視覚障害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します。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します。

(オ) 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、観光振興の観点から、地域の実情に応じた多様な手法の活用による無電柱化を推進します。

② 交通安全施設等の整備事業の推進

交通の安全を確保する必要がある道路については、警察や道路管理者等の関係機関と連携し、交通安全施設などを整備することとし、安全かつ円滑・快適な交通環境の確立を図るとともに、交通事故発生などを勘案し、計画的な交通安全施設等の整備事業を推進します。

(ア) 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、少子高齢化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ります。

また、自転車利用、環境の整備、無電柱化の推進、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ります。

(イ) 道路交通環境整備への住民参加の促進

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とともに、道路利用者等が日常から抱いている意見等について、各種媒体を活用して収集し、道路交通環境の整備に反映させるよう努めます。

③ 災害に備えた道路交通環境の整備

本市は、雲仙・普賢岳噴火災害以来、国の21分野100項目にわたる雲仙岳噴火災害対策、長崎県の「ガマダス計画」、「島原市復興計画」及び「島原市地域防災計画」に基づき、火山と共生する都市（まち）づくりを目指し、住民の生命身体及び財産を災害から守ることを第一義に、災害に強い安全な環境の整備に努めてきました。

道路交通環境についても、災害に強い環境整備の推進を図り、市民の生命の安全確保に努めます。

(ア) 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、津波、高潮、雲仙岳噴火、眉山崩壊等の災害が発生した場合でも、安全で安心な生活を支える道路交通の確保に努め、信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路、橋梁、堤防等の公共土木施設の新設・改良・補修等の実施にあたっては、その耐震構造の強化に努める。また、人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難誘導、災害発生時においても緊急輸送道路を確保するため地

域高規格道路等の整備を推進する。豪雨等の異常気象時においても安全で信頼性の高い道路網を確保するため、法面等の防災対策や地域の孤立を解消する生命線となる道路の整備を推進します。

(イ) 災害に強い交通安全施設等の整備

災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの適切な運用、交通規制資機材の整備を推進します。

(ウ) 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、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、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施します。また、災害対策基本法（昭和36年法律第23号）による通行禁止等の交通規制を迅速かつ的確に行うため、信号制御により被災地への車両の流入抑制を行うとともに、迂回指示・広報を行い、あわせて、災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する交通情報板等の整備を推進します。

(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、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、施設及び設備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道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

(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す。

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す。

このため、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します。

また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組めます。さらに、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の充実を図ります。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子供、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努めます。

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。

幼稚園・保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて、幼児への交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

その実施にあたっては、交通安全指導員による紙芝居や視聴覚教材等を活用するなど、効果的で分かりやすい交通安全指導に努めます。

児童館においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進するとともに、地域組織活動の育成助長を図ります。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

(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。

小学校においては、家庭、地域及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間等、学校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、危険の予測と回避や交通ルール等を体系的に教育・指導します。特に、自転車の乗り方について重点的に交通安全教育を実施します。

小学生に対する交通安全対策を円滑に進め、より充実したものにするため、関係機関・交通ボランティア等との協働による交通安全教育の推進及び保護者を対象とした交通安全講習会等の開催の促進を図ります。

(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、交通マナーの重要性を認識させるため日常生活における交通安全の法的知識の習得、特に、自転車で安全に道路を通行するうえでの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、家庭及び関係機関・交通ボランティア等と連携・協力を図りながら、学級活動、学校行事等の特別活動を中心に、高齢者や障がい者の視点で歩行者としての体験や自転車・自動車の危険性を理解させるとともに、歩行者の心得、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、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法規と交通マナーの重要性について再認識させる。特に二輪車の運転者及び自転車の利用者として、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責任を持って行動することができることを目標とします。

高等学校においては、家庭及び関係機関・交通ボランティア等と連携・協力を図りながら、自転車の安全な利用や二輪車・自動車の危険性を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こととします。

(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、運転者の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を図ります。

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・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所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ます。

また、社会人を対象とした学級・講座などにおける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します。

(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、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、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します。

地域における高齢者の交通安全の普及を促進するため、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。

また、関係団体及び福祉関係者等と連携し、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動など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。

特に、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、高齢者と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ます。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカー等と連携して、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ます。

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、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努めます。

さらに、地域及び家庭において適切な助言が行われるよう、世代間交流による交通安全普及啓発活動の促進に努めます。

② 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及びスキルを習得し、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します。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

推進します。

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づけるとともに、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に、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の運動重点としては、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定めます。

交通安全運動の実施にあたっては、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住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、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努めます。

また、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体・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、交通事故を普段から意識させる交通安全活動を促進します。

(イ) 横断歩行者の安全確保

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ります。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。

(ウ) 自転車の安全利用の推進

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、正しい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。

自転車の交通事故や自転車の安全利用を推進するため、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、配達や通勤・通学を始め、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ります。

自転車は、歩行者等と衝突して加害者となる場合もあり、車両としての自覚・責任が求められることから、意識啓発を図るとともに関係事業者と連携して、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成します。

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、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。

また、自転車に同乗する幼児の安全を確保するための保護者対象の参加・体験・実践型の交通安全教育を実施し、幼児向け自転車用ヘルメットの着用の普及を図ります。

(エ) 全座席のシートベルトの正しい着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故においてシートベルト非着用者が高い割合を占めていることを踏まえ、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、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ります。

(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着用効果及び正しい使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、効果的な広報啓発に努めるとともに、幼稚園・保育所・認定こども園等と連携し、保護者等に対する指導・助言と情報提供の充実を図ります。

(カ) 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における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とともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み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ます。

(キ) 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、「広報しまばら」、FMしまば

ら、新聞、携帯端末やインターネットによるフェイスブック等の広報媒体や町内会・自治会の回覧等を活用して、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します。

(ク) その他の普及啓発活動の推進

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、高齢運転者標識（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な広報、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等についての広報を実施します。

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、事故実態・危険性等の周知を図ります。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及び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します。

④ 交通の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、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、交通指導員等の交通ボランティアに対しては、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します。

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教育・普及啓発活動の促進を図ります。

⑤ 住民の参加・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す。

このため、交通安全思想の普及徹底にあたっては、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します。

(3) 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、安全運転に関する知識・技能や交通マナー

の実践等、運転者としての資質の向上を図ることが必要であることから、既存の運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者も含めた運転者教育等の充実に努めます。特に、今後増加が予想される高齢運転者対策の充実に努めます。

また、運転者に対する市内の交通事故の実態を踏まえた運転者教育や安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、高齢者や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ります。

さらに、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等の安全対策の充実に努めるとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を充実させます。

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に努めるとともに、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、参加・体験・実践型の教育を行います。

また、高齢者が運転免許証を返納しやすい環境整備を図るため、運転経歴証明書制度や自主返納支援制度の周知を図ります。

② 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努めます。

(イ) 改正道路交通法の円滑な施行

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする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されている。改正法の適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後のこれらの制度の適切な運用を推進します。

(ウ) 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、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図る。

また、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、県、市が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）に基づき、

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します。

③ 安全運転管理の推進

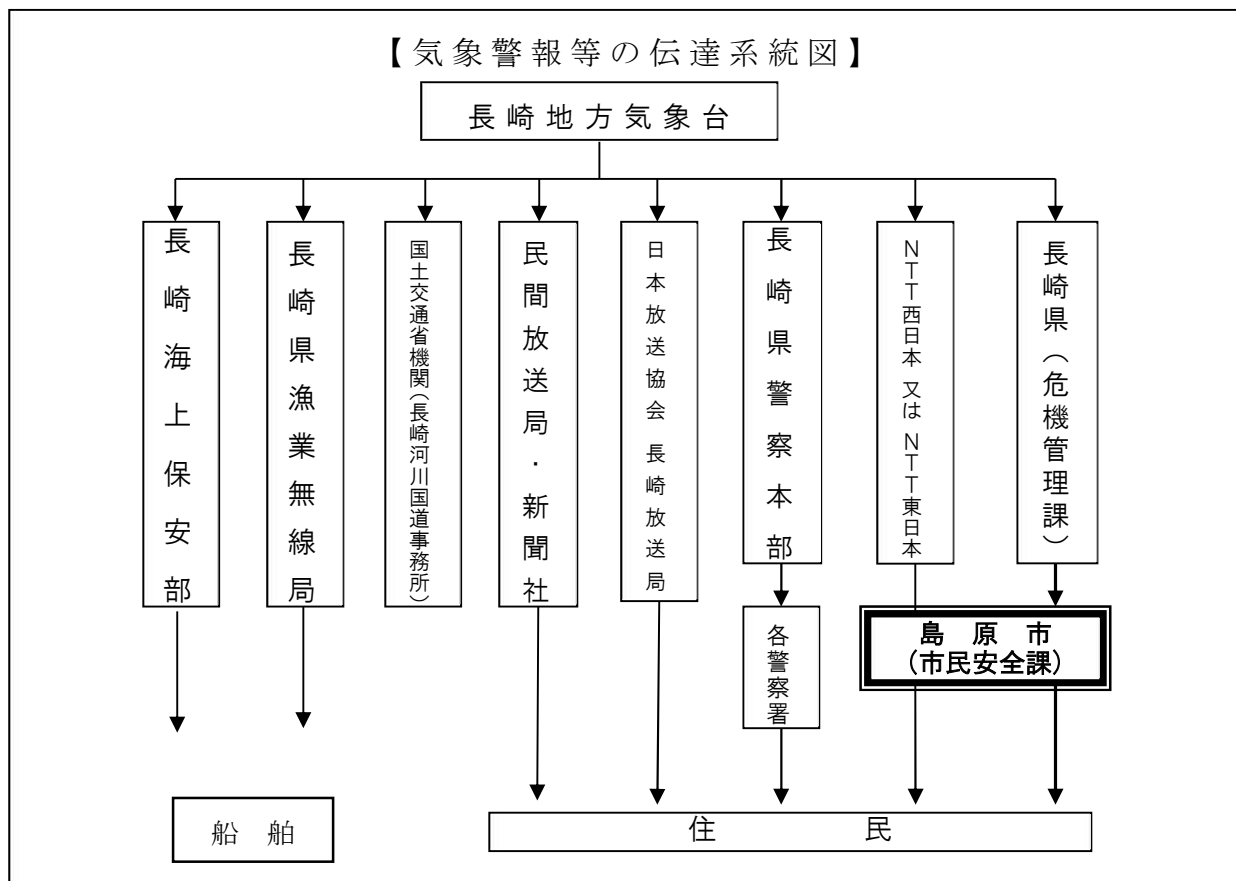
安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習の充実等により、資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう指導に努めます。

また、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図ります。

④ 道路交通に関する気象情報等の充実

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、津波、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努めます。

さらに、防災関係機関等との情報の共有やICT（情報通信技術）を活用した観測・監視体制の強化を図ります。



(4) 車両の安全性の確保

① 先進安全自動車(ASV)*の普及の促進等

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及促進等の安全対策を推進します。

② 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用します。

また、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とともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、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、損害賠償責任保険等への加入を促進する。さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、ライトの取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の視認性の向上を図ります。

(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、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

また、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図ります。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

(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、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。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します。

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します。

（イ）多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模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ります。

（ウ）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を推進します。

このため、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。さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努めます。

② 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ります。

さらに、大規模な交通事故が発生した場合、災害派遣医療チーム（DMAT）及び災害派遣精神医療チーム（DPAT）の活用を推進します。

（7）被害者支援の充実と推進

交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、かけがえのない生命を絶たれたりした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）及び島原市犯罪被害者等支援条例（令和元年島原市条例第38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。

また、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るとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進します。

① 自動車損害賠償保障制度の周知

(ア) 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度について、市民に対する広報啓発を図る。特に、自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることは、広報啓発活動等を通じて市民に周知徹底し、無保険（無共済）車両の運行の防止に努めます。

(イ) 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）について、交通事故被害者の救済等の充実に資するよう、その普及率の向上について引き続き啓発を行います。

② 交通事故相談活動の推進

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて相談員の資質の向上を図ります。

また、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図ります。それと、交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、広報紙、市ホームページの積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

③ 交通事故被害者支援の充実強化

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進します。

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「被害者の手引」を作成し、活用する。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の周知を図ります。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

1 踏切事故の状況等

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ますが、最近2年間を見ると、死傷者数はゼロですが、事故が2件発生しております。

このような踏切事故は、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、引き続き必要な対策を推進します。

第2節 踏切道における交通安全の対策

1 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、これまで推進してきた施策には一定の効果が認められます。

しかし、踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、構造改良、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、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進します。

2 講じようとする施策

(1) 踏切道の構造改良の促進

歩道が狭隘な踏切等における歩行者安全対策のための構造改良を推進します。

(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行います。

また、自動車交通量の多い踏切道については、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図ります。

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、必要に応じた交通規制とともに、併せて道路標識等の視認性の向上を図ります。

【踏切道交通安全対策資料】

島原鉄道株式会社調べ

1 踏切事故発生状況

種別 \ 年度	28	29	30	1	2	計
件数	1	0	0	1	1	3
死亡	0	0	0	0	0	0
負傷	0	0	0	0	0	0

2 踏切事故防止対策

(1) 保安設備の新設の実績及び計画

種別 \ 区分・年度	実績						計画					
	28	29	30	1	2	計	3	4	5	6	7	計
3 → 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 → 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

※ 1（第1種）＝ 自動警報機と自動遮断機が設置されている踏切

※ 3（第3種）＝ 遮断機はないが警報機が設置されている踏切

※ 4（第4種）＝ 警報機も遮断機もない踏切

(2) 踏切の構造改良の実績及び計画

区分	実績						計画					
年度	28	29	30	1	2	計	3	4	5	6	7	計
数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

3 踏切道の変遷

種別 \ 年度	第1種	第3種	第4種	計
昭和28年度末	46	1	8	55
平成29年度末	46	1	8	55
平成30年度末	46	1	8	55
令和1年度末	46	1	8	55
令和2年度末	46	1	8	55
令和3年度末（予定）	46	1	8	55

【資料】

1. 路面表示実施状況表

島原警察署調べ（単位：m）

種別 \ 年別	28	29	30	1	2	合計	3 予定
横断歩道	3,330	8,811	2,898	8,310	2,429	25,778	5,156
実線標示	409	788	209	840	358	2,604	521
図示標示	1,021	2,458	918	1,400	1,210	7,007	1,401
小計	4,760	12,057	4,025	10,550	3,997	35,389	7,078
高輝度はみ禁	0	306	0	0	0	306	0
合計	4,760	12,363	4,025	10,550	3,997	35,695	7,078

2. 道路標識設置状況

島原警察署調べ（単位：本）

種別 \ 年別	28	29	30	1	2	合計	3 予定
可変式	0	0	0	0	0	0	0
大型灯火式	0	0	1	0	0	1	0
大型反射式	0	0	0	0	1	1	0
路側式	39	38	14	42	20	153	31

3. 交通信号機設置状況

島原警察署調べ（単位：基）

種別 \ 年別	28	29	30	1	2	合計	3 予定
定周期式信号	0	0	0	0	0	0	-1
半感应式信号	0	0	0	0	0	0	0
押ボタン式信号	0	1	0	0	0	1	0
一灯点滅式信号	0	0	0	0	0	0	0

4. 交通規制状況（平成28～令和2年）

島原警察署調べ

規制種別	箇所数	延長（m）	3年予定	備考
通行禁止	0	0	0	
歩行者用道路	-3	-204	0	
一方通行	1	35	0	
最高速度	-8	-13,245	0	
追越しのためのはみ出し禁止	0	0	0	
一時停止	-1		0	
駐車禁止	0	0	-1	
指定方向外	-9		0	
警笛区間	0	0	0	
横断歩道	9		0	
駐停車禁止路側帯	0	0	0	

5. 交通災害共済事業の加入状況及び見舞金支払状況

区分 年度	加入者数	人 口	加入率(%)	見 舞 金 支払件数	見 舞 金 支 払 額	死亡者数
平成 2	30,121	44,784	67.26	116	10,185,000	4
3	30,170	44,509	67.78	103	10,160,000	5
4	30,353	42,599	71.25	102	7,805,000	2
5	30,159	42,096	71.64	109	5,210,000	0
6	29,633	41,511	71.38	96	5,995,000	1
7	29,039	41,222	70.44	92	7,940,000	3
8	28,834	41,022	70.28	87	7,455,000	3
9	27,924	40,835	68.38	78	5,040,000	1
10	27,607	40,617	67.96	85	8,075,000	4
11	27,262	40,361	67.54	107	6,110,000	1
12	26,855	40,095	66.97	101	6,375,000	1
13	25,400	40,022	63.47	89	7,615,000	3
14	25,663	39,822	64.44	97	7,920,000	3
15	25,551	39,651	64.44	87	6,695,000	2
16	24,618	39,481	62.35	84	7,390,000	2
17	24,214	38,779	62.44	100	7,665,000	2
18	27,872	50,738	54.93	97	7,482,000	3
19	26,814	50,292	53.32	93	8,245,000	3
20	25,497	49,809	51.19	93	8,990,000	4
21	24,637	49,247	50.03	104	8,595,000	2
22	23,437	48,784	48.04	95	8,375,000	2
23	23,074	48,387	47.69	96	7,060,000	1
24	22,576	48,139	46.90	92	7,275,000	2
25	21,349	47,944	44.53	89	7,700,000	2
26	18,553	47,473	39.08	69	4,895,000	0
27	17,630	46,945	37.55	49	4,038,000	0
28	16,768	44,854	37.38	61	6,291,000	2
29	15,447	44,547	34.67	61	6,054,000	1
30	14,764	43,941	33.59	39	3,398,000	0
令和 元	14,139	43,463	32.53	41	4,262,000	1
令和 2	13,482	43,170	31.23	44	4,708,000	2

※平成18年度から25年度までは、市交通災害共済事業（旧島原市）と市町村交通災害共済事業（旧有明町）の合算額

※平成26年度以降は、市町村交通災害共済事業へ一本化

【用語集】

番号	用語	意味	素案 初出現 ページ
1	生活道路	その地域で生活する人が、住宅などから主要な道路に出るまでに利用する道のこと、都市部では路地（ろじ）、農村部では農道（のうどう）などとも呼ばれ、また私道（しどう）のように私設の道もこの一部である。生活道路は、その地域の住民らが自宅から大通りなど主要道路に出るまでに使う道であるが、その多くでは幅員が狭く、自動車の対面通行がやっとであるか一方通行であるなど、頻繁に自動車を通ることを前提としていない道路	2
2	幹線道路	全国あるいは地域・都市部において、主要な地点を結び、道路網の骨格を形成する道路、高速自動車道・一般国道・主要地方道・一般都道府県道など	6
3	モビリティ	Mobility 移動性、流動性、可動性、動きやすさなどの意味を示す英単語であり、交通手段、移動手段という意味でも用いられる。 ここでは、広く人間の移動手段を総称した意味。	6
4	衝突被害軽減ブレーキ	先進緊急ブレーキシステムのこと、ミリ波レーダー、赤外線レーザー、光学カメラなどにより障害物や人間などを検知して自動的にブレーキを作動させ衝突を回避するシステム	8
5	ハンプ	交通安全対策のために、道路の路面に設けられた凸状の部分のことで、通過する車両の速度減速をねらったもので、自動車を減速させて歩行者等の安全な通行を確保することを目的に設置される。	9
6	クランク	車両の通行部分を直線的に屈曲させた構造	9
7	狭さく	自動車の通行部分の幅を物理的に狭くする、あるいは視覚的にそのように見せることにより運転者に対して減速を促す道路構造	9
8	ゾーン30	生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーンを抜け道として通行する行為の抑制を図る生活道路対策	11
9	ICT	Information and Communications Technology 「情報通信技術」という意味であり、通信技術を活用したコミュニケーションを指し、情報処理だけでなく、通信技術を利用した産業、サービスを総称する。 ICTを活用した事例として、家電製品のセンサーから高齢者の安否を遠隔地の家族に知らせるサービスなどがある。	20
10	先進安全自動車 (ASV)	先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車であり、システムとしては、前方障害物衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、レーンキープアシスト、車線逸脱警報装置などがある。	21
11	災害派遣医療チーム (DMAT)	医師、看護師、業務調達員で構成され、地域の救急医療体制だけでは対応できないほどの大規模災害や事故などの現場に急行する医療チーム	22
12	自動体外式除細動器 (AED)	心停止患者の心臓にショックを与え、心臓の動きを正常に戻すための医療器具	22