

# 第 11 次国東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

県が定めた第 1 1 次大分県交通安全計画に基づき、市町村の交通安全計画を定めなければならない。

## 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

交通事故死者数 0 人を堅持する

交通事故重傷者数 5 0 人以下を堅持する

※ 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。国東市も例外ではない。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。

道路交通事故による件数、死傷者数は着実に減少してきてはいるものの、尊い命が交通事故によって失われている。

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、「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、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。

### (1) 交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、道路交通の計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、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、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを市民の理解と協力の下、強力に推進する。

#### ア 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。

また、交通社会に参加する市民一人一人が、自らの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つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

この場合、交通事故被害者等の声を直接市民が聞く機会を増やすことも安全意識の高揚のためには有効である。

さらに、市民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し、自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要である。

#### イ 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。

#### ウ 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危

険を排除する施策を充実させるものとする。

特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

## **(2) 先端技術の積極的活用**

今後も、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進するとともに、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいく必要がある。

## **(3) 救助・救急活動及び被害者支援の充実**

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。

また、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の充実を図るものとする。

## **(4) 参加・協働型の交通安全活動の推進**

交通事故防止のためには、国、地方公共団体、地域の民間団体等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、市民自らが主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、国及び地方公共団体の行う交通の安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

## **(5) 公共交通機関等における一層の安全の確保**

このほか、市民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、事業者が社内一丸となった安全管理体制の構築・改善を推進する。

さらに、事業者は、多くの利用者を安全に目的地に運ぶ重要な機能を担っていることに鑑み、感染症による影響を踏まえた安全対策を講ずる。

## (6) EBPMの推進

交通安全に関わる施策における EBPM<sup>\*</sup>（証拠に基づく政策立案）の取組を強化するため、その基礎となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指す。

---

EBPM<sup>\*</sup> : Evidence Based Policy Making