

第 1 1 次別府市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

交通事故のない、安全で、
安心なまち 別府を目指して



別府市交通安全対策会議

ま え が き

わが国では、車社会の急速な進展から、昭和20年代後半から40年代半ば頃まで、交通事故が多発し、これを受けて昭和45年6月に交通安全基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。

本市では、この法律に基づき、これまで10回にわたり「別府市交通安全計画」を策定し、市民の理解と協力を得ながら、国、県及び関係機関・団体が一体となって交通安全対策を強力に推進してきた。

その結果、第10次別府市交通安全計画に掲げた「交通事故死者数の2人以下を目指す。交通事故死傷者数の850人以下を目指す。」目標に対し、令和2年の年間の交通事故による負傷者数は361名と、大幅に減少することができた。

これは、県、市、関係機関・団体のみならず市民をあげての長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、死者数においては令和2年に5名もの尊い命が交通事故により失われている。

近年においても高齢運転者による事故、子どもが犠牲となる痛ましい事故が全国的に後を絶たず、特に時代を担う子ども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。

交通事故の防止は、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心して暮らせる別府市の実現に向けて、総合的かつ長期的な交通安全対策を一層強力に推進していかなければならない。

この第11次別府市交通安全計画は、このような観点から、大分県交通安全対策会議が策定した「第11次大分県交通安全計画」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総合的かつ長期的な施策の大綱として定めるものである。

大分県、別府市、大分県警察、関係機関・団体、市民は相互に協力し、それぞれの実情等に応じて交通事故のない、安全で安心なまちづくりの実現に取り組むこととする。

目 次

まえがき

第1 1次別府市交通安全計画の概要	1
(1) 交通社会を構成する三要素	2
(2) 先端技術の積極的活用	4
(3) 救助・救急活動及び被害者支援の充実	4
(4) 参加・協働型の交通安全活動の推進	4
(5) 公共交通機関等における一層の安全の確保	4
(6) EBPMの推進	4
第1章 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）	5
1 道路交通事故のない社会を目指して	5
2 歩行者の安全確保	5
3 地域の実情を踏まえた施策の推進	5
4 役割分担と連携強化	5
5 交通事故被害者の参加・協働	5
第2章 道路交通の安全についての目標	6
第1節 道路交通事故の現状と展望	6
1 道路交通事故の現状	6
2 道路交通を取り巻く状況の展望	8
第2節 交通安全計画における目標	9
第3章 道路交通安全についての対策	10
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	10
① 高齢者及び子どもの安全確保	10
② 歩行者及び自転車の安全確保	11
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やかな対策の推進	12
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
❶ 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	14
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	14
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	15
(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実	15
(6) 世界一のユニバーサルデザイン環境に向けた整備	15
(7) 無電柱化の推進	15
(8) 効果的な交通規制の推進	15
(9) 自転車利用環境の総合的整備	16

ア	安全で快適な自転車利用環境の整備	
イ	自転車等の駐車対策の推進	
(10)	ITSの活用	16
(11)	交通需要マネジメントの推進	16
(12)	災害に備えた道路交通環境の整備	16
(13)	総合的な駐車対策の推進	16
(14)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	17
ア	道路使用及び占用の適正化等	
イ	子どもの遊び場等の確保	
(15)	踏切道における交通の安全	17
ア	踏切道及び踏切保安設備の整備の促進	
イ	踏切障害事故に関する知識の普及	
ウ	踏切道の交通の安全を図るための措置	
②	交通安全思想の普及徹底	18
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	18
ア	幼児に対する交通安全教育の推進	
イ	小学生に対する交通安全教育の推進	
ウ	中学生に対する交通安全教育の推進	
エ	高校生に対する交通安全教育の推進	
オ	高齢者に対する交通安全教育の推進	
カ	障がい者に対する交通安全教育の推進	
キ	外国人に対する交通安全教育の推進	
(2)	効果的な交通安全教育の推進	20
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	20
ア	交通安全運動の推進	
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～	
ウ	自転車の安全利用の推進	
エ	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	
オ	チャイルドシートの正しい使用の徹底	
カ	反射材用品等の普及・促進	
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	
ク	効果的な広報の実施	
ケ	その他の普及啓発活動の推進	
(4)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	23
(5)	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	23
③	安全運転の確保	24
(1)	運転者教育等の充実	24
(2)	安全運転管理の推進	24
(3)	事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	24
(4)	交通労働災害の防止	24

④	車両の安全性の確保	25
	(1) 自動車の点検整備の推進等	25
	ア 自動車点検整備の推進	
	イ 不正改造車の排除	
	(2) 自転車の安全性の確保	25
⑤	道路交通秩序の維持	26
	(1) 交通指導取締りの強化等	26
	ア 交通事故抑止に資する指導取締りの推進	
	イ 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進	
	ウ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等	
	(2) 暴走族等対策の推進	26
	ア 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	
	イ 暴走行為阻止のための環境整備	
	ウ 暴走族に対する指導取締りの推進	
	エ 暴走族関係事犯者の再犯防止	
	オ 車両の不正改造の防止	
⑥	救助・救急活動の充実	27
	(1) 救助・救急体制の整備	27
	ア 救助体制の整備・拡充	
	イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実	
	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	
	エ 救急救命士の養成・配置等の促進	
	オ 救助・救急用資機材の整備の推進	
	(2) 救急関係機関との協力関係の確保等	28
⑦	被害者支援の充実と推進	28
	(1) 自動車損害賠償補償制度の充実等	29
	ア 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進	
	イ 政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用	
	ウ 無保険（無共済）車両対策の徹底	
	エ 任意の事業者保険（自動車共済）の充実等	
	(2) 交通事故相談所等の利用推進	29
	(3) 交通災害共済への加入推進	29

第 1 1 次別府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

大分県が定めた交通安全計画に基づき、市の交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

2 計画の期間

令和 3 年度～ 7 年度（5 年間）

3 数値目標

令和 7 年度までに

年間の交通事故死者数、0 人の達成を目指す。

交通事故負傷者数、350 人以下を目指す。

4 対策の視点

① 高齢者及び子どもの安全確保	④ 先端技術の活用推進
② 歩行者及び自転車の安全確保	⑤ 交通実態等を踏まえた きめ細やかな対策の推進
③ 生活道路における安全確保	⑥ 地域が一体となった 交通安全対策の推進

5 施策の柱

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

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、本格的な人口減少と超高齢社会の到来というかつて経験したことの無い新たな時代を迎えたところである。別府市も例外でない。このような大きな環境変化を乗り越え、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の安全と安心を確保していくことが極めて重要である。

そのため防犯や防災、さらに新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取り組み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、公共交通機関をはじめ、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おり、鉄道交通では列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じることがある。

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、交通事故被害者の存在に思いをいたし、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、今、新たな一歩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、また、全ての交通について、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ことが必要となる。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、一人ひとり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べきである。

【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

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か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（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）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や鉄道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、高齢社会の到来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、すべ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。

加えて、ICTを積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要がある。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化等の推進を図るものとする。

(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と後遺症の軽減を図り、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一層の被害者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、大分県、別府市、関係機関・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、市民自らが主体的に行う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、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(検証結果に基づく政策立案)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。

第1章 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

1 道路交通事故のない社会を目指して

我々は人命尊重の理念に基づき、究極的には、道路交通事故のない社会を目指すべきである。

近年においては、未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。高齢化への適切な対応とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。

今後も、道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、究極的に道路交通事故のない社会の実現に向けて、市を挙げた更に積極的な取組が必要である。

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それぞれの地域における活動を強化していくことが重要である。その際、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る。

2 歩行者の安全確保

特に、我が国では、欧米諸国と比較して、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、本市でも同様の傾向が顕著であることから、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

3 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところであるが、地域の実情を踏まえた上で最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行うべきである。特に、生活道路における交通安全対策については、住民に一番身近な市や警察署が、総合的なまちづくりの視点に立って実現していく。

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ある。

4 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ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積極的に参加し、協働していくことが有効である。

5 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

第2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展望

1 道路交通事故の現状

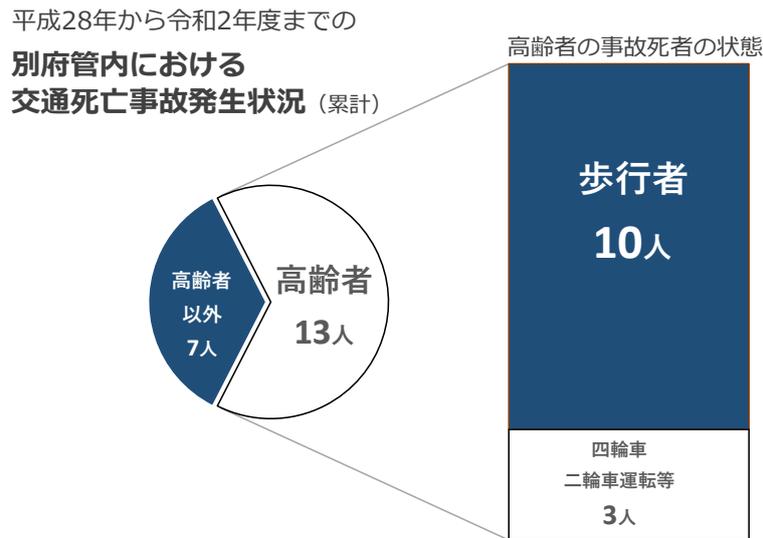
第10次別府市交通安全計画（平成28年度～平成32年度）において、平成32年までに「死者数2人以下抑止と交通事故死傷者数850人以下抑止」という目標を掲げ、交通安全対策等を講じた。

死者数は平成28年から、7人、4人、2人、2人と推移し、目標を達成した年はあるものの、最終年の令和2年は5人であった。

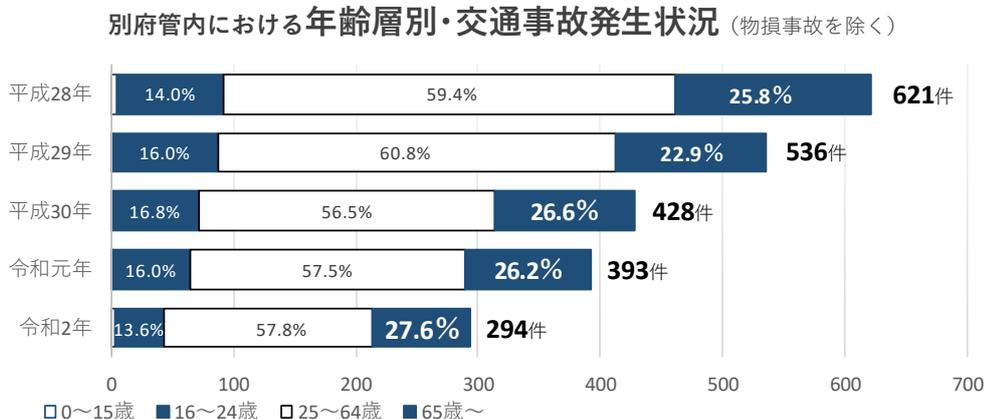
また、負傷者数については、平成28年以降毎年減少し、最終年の令和2年には361人と平成28年の半数以下となり、大幅に目標を達成した。

近年の別府管内における交通事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

- (1) 交通事故死者の半数以上を高齢者が占めており、高齢者の事故死者のうち半数以上は歩行中である。

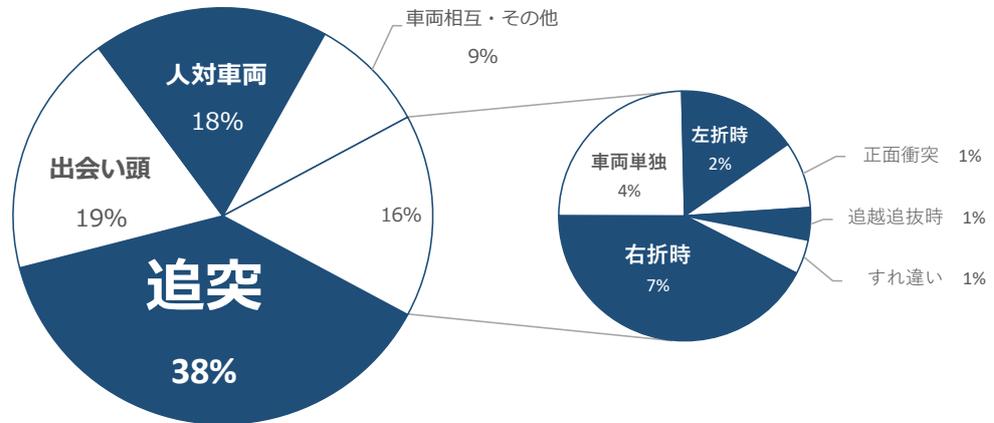


- (2) 高齢者が、全当事者のうち25%以上を占めており、その割合は増加傾向にある。



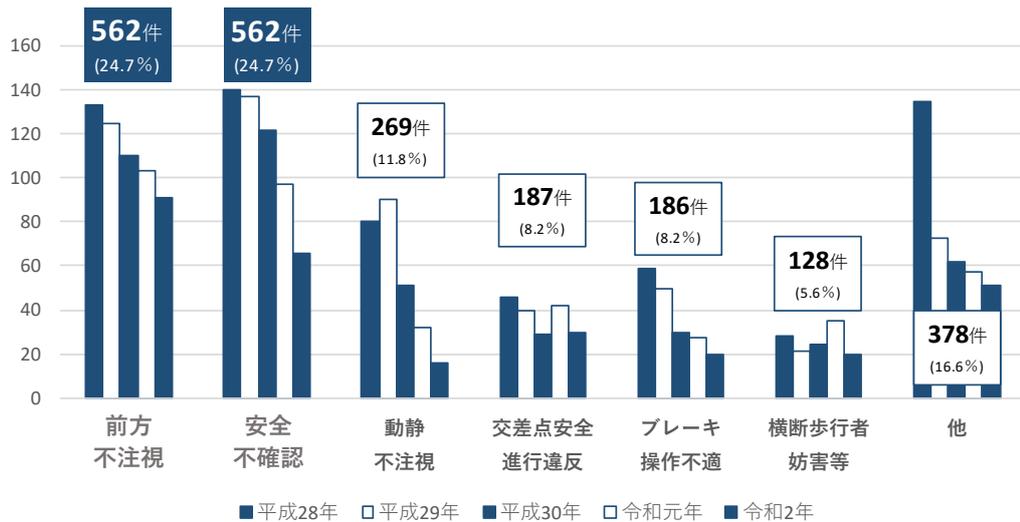
(3) 追突事故が、全事故の40%近くを占めている。

別府管内における事故類型別・交通事故発生状況（物損事故を除く）
【平成28年～令和2年】



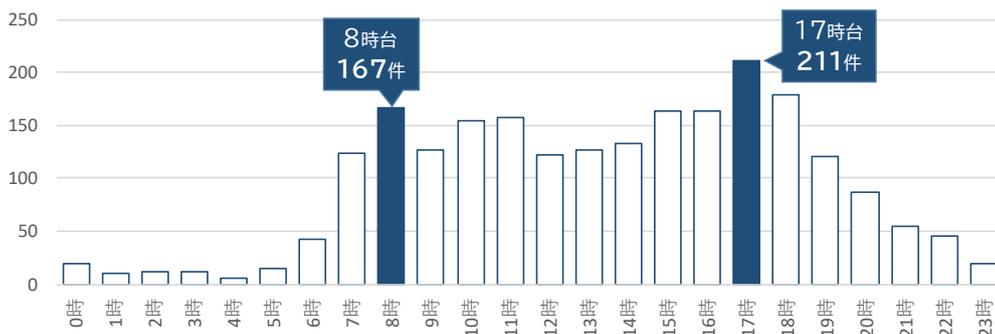
(4) 前方不注視と安全不確認の2つの原因が、全事故の約半数を占めている。

別府管内における事故原因別・交通事故発生状況（物損事故を除く）
【四角内は平成28年から令和2年までの合計と割合】



(5) 7時頃から事故が増加し始め、20時頃までの間、断続的に発生している。

別府管内における事故類型別・交通事故発生状況（物損事故を除く）
【縦軸は平成28年から令和2年までの合計】



(6) 国道10号で、全事故のうち、20%以上の事故が発生している。

別府管内における
事故類型別・交通事故発生状況

(物損事故を除く)

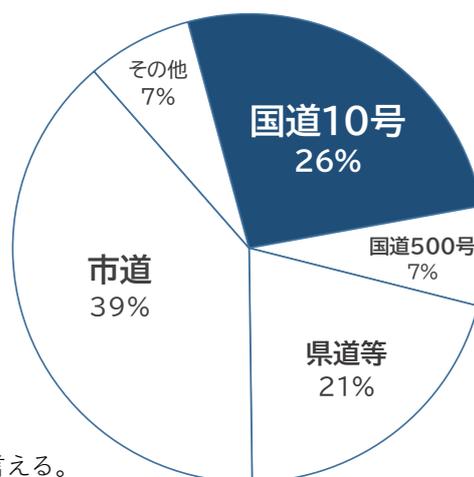
【平成28年～令和2年】

※国道10号線の総延長：約9.7km

※市道の総延長：約649km

1kmあたりの事故数で比較すると、
国道10号：61.55件、市道：1.36件となり

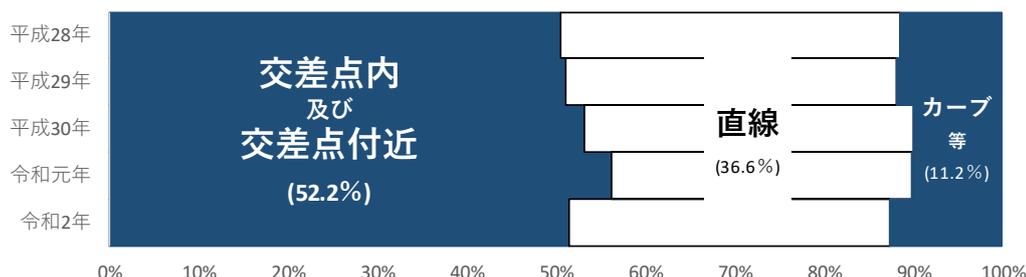
国道10号では市道と比べて、
およそ**45倍**もの事故が発生していると言える。



(7) 交差点内及び交差点付近において、全事故の約半数が発生している。

別府管内における事故原因別・交通事故発生状況 (物損事故を除く)

【%は平成28年から令和2年までの合計の割合】



2 道路交通を取り巻く状況の展望

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が予想される。

なお、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】 年間の交通事故死者数、0人の達成を目指す。

交通事故負傷者数、350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、大分県交通安全計画における数値目標「交通事故死者数34人以下を目指す。」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について、0人の達成を目指すものとする。

また、本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、事故そのものの減少や負傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、負傷者数を令和7年までに、年間350人以下とすることを目指すものとする。

【参考】 これまでの別府市交通安全計画の目標値と実数値

第1次別府市交通安全計画（昭和46年～50年度） 目標値：歩行者の死亡事故を半減 実数値：昭和50年13人
第2次別府市交通安全計画（昭和51年～55年度） 目標値：S46～50年の死者数79人を半減させる 実数値：S51～55年45人
第3次別府市交通安全計画（昭和56年～60年度） 目標値：S51～55年の死者数45人を半減させる 実数値：S56～60年37人
第4次別府市交通安全計画（昭和61年～平成2年度） 目標値：死者数7人以下に減少する 実数値：S63年5人、H2年13人
第5次別府市交通安全計画（平成3年～7年度） 目標値：平成7年の死者数を年間1桁に抑止する 実数値：平成7年7人
第6次別府市交通安全計画（平成8年～12年度） 目標値：平成12年までに死者数を5人以下に抑止する 実数値：平成12年3人
第7次別府市交通安全計画（平成13年～17年度） 目標値：死者数5人以下に抑止、交通事故総量の抑制 実数値：平成17年1人、負傷者数1,225人
第8次別府市交通安全計画（平成18年～22年度） 目標値：死者数4人以下に抑止、死傷者数1,000人以下 実数値：平成22年2人、負傷者数990人
第9次別府市交通安全計画（平成23年～27年度） 目標値：死者数3人以下、死傷者数900人以下 実数値：平成27年2人、負傷者数863人
第10次別府市交通安全計画（平成28年～令和2年度） 目標値：死者数2人以下、死傷者数850人以下 実数値：令和元年 死者2人 負傷者数492人、令和2年 死者5人 負傷者数361人
【今回】第11次別府市交通安全計画（令和3年～令和7年度） 目標値：年間の交通事故死者数0人の達成を目指す。負傷者数350人以下を目指す。

第3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

といった7つの柱により、交通安全対策を実施する。その際、次のような視点を明確にした上で対策の推進を図っていくべきである。

① 高齢者及び子どもの安全確保

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も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ついては、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も重要となると考えられる。

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とともに、運転支援機能を始めとする技術の限界について、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。

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。

子どもの安全確保については、安心して子どもを生き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る。

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する。

また、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る。



©Team Beppyon

② 歩行者及び自転車の安全確保

交通死亡事故の状態別の中では、歩行中の死者数が最も多く、横断歩道において自動車が一時的に停止しない等、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、高齢者や子ども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、自転車については、「大分県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が令和3年4月1日に施行された（自転車損害賠償責任保険等への加入に関する一部規定は令和3年6月1日施行）。

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るため、自転車交通の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する。

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

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、物理的デバイスのハンプ等が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、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、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。

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市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。そのためにも、安全な自動運転を実用化するための交通ルールの在り方や安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討を進める。

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。また、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

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、ビッグデータ等の発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、従来の対策では抑止困難であった事故について、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方策を具体化する必要がある。

※ETC2.0：これまでのETC（Electronic Toll Collection System）と比して、大量の情報の送受信が可能となる、ICの出入り情報だけでなく経路情報の把握が可能になる等、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、道路対策に様々なメリットをもたらすシステム。

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で行政、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、SNS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。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。

本県では、大分県交通安全県民運動と称して、毎年度、県民一人ひとりの交通安全知識の普及と交通安全意識を図るため、四季の交通安全運動を始め、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「県民総ぐるみ運動」を展開している。

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、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る。

しかし、歩行中・自転車乗用中の事故は依然として多く、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くものとする。

(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る。

特に通学路においては「別府市通学路交通安全プログラム」に基づき、教育委員会をはじめとした関係機関が連携して、園児、児童、生徒が安全に通学できるように、ハード・ソフトの両面から通学路の安全確保を推進する。

(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。

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、歩行者、自転車中心の道路交通を形成する。

(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、住民参加・住民との協働により、重点的・集中的に交通事故の撲滅を図る。

また、県の「事故ゼロプラン」の推進にあわせ、事故の危険性が高い特定の区間について、市民に事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

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、地域住民や道路利用者等が日常から抱えている意見を、交通安全施設等の道路交通環境の整備に反映する。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

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として、自家用車の代替となる公共交通の確保・充実や、日常生活における移動支援に努める。

(6) 世界一のユニバーサルデザイン環境に向けた整備

ユニバーサルデザインの世界先進地を目指し、環境整備と情報発信に取り組む。

また、観光客向けのバリアフリーのみならず、子育て世代が気兼ねなく旅行できる環境を整備し、宿泊施設からベビーカーの貸出しや赤ちゃんの駅の普及などに取り組む。ベビーカー・車椅子がスムーズに利用できるような道路の整備についての取組も検討する。

さらに、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、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。



(7) 無電柱化の推進

道路の新設、拡張等を行う際においては、無電柱化の必要性を検証し、実施する場合には同時整備を基本とし、低コスト手法の導入等によるコスト削減を検討するとともに、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により、無電柱化を推進する。

(8) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制の内容について常に点検・見直しを図り、安全で円滑な交通流の維持を図る。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

(9) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

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とともに、ルール・マナーの啓発活動を積極的に推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車駐車場等においては、防犯設備や明るい照明灯の設置等を検討するなど安心・快適に停められる空間づくりを目指すとともに、大分県、別府市、道路管理者、大分県警察、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。

(10) ITSの活用

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上、渋滞の軽減等を目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである ITS を活用し、安全・円滑かつ快適な交通環境の実現を目指す。

(11) 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、バイパス整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、公共交通機関利用の促進、パークアンドライドの推進、情報提供の充実、相乗りの促進、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、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。

(12) 災害に備えた道路交通環境の整備

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安心な生活を支える道路交通の確保を図るとともに、災害発生時における交通規制や情報提供が迅速かつ的確に実施できるよう、国、県、別府市、道路管理者、大分県警察など関係機関は適切な協力関係を保持する。

(13) 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、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、市民や事業者等による自主的な取組の促進、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等、交通の状況や地域の特性に応じて、ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

(14) 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

(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、許可条件の履行、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。

イ 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。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域については、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

(15) 踏切道における交通安全

踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、関係機関等の協力の下、踏切道の整備や、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象とした広報活動を、積極的に行っていく。

ア 踏切道及び踏切保安設備の整備の促進

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、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。なお、整備の際には、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する。

イ 踏切障害事故に関する知識の普及

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、保育園、幼稚園、小学校での交通安全教育においては、踏切を渡る際の安全意識の定着に努め、あわせて保護者への注意喚起を図ることとする。

また、「歩きスマホ」による危険性の注意喚起、踏切事故防止キャンペーン等、広報活動を積極的に行い、踏切障害事故に関する正しい知識を浸透させる。

ウ 踏切道の交通安全を図るための措置

踏切道における交通安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に行う。

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、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、多く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つけるためには、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、子ども、高齢者、障がい者等の交通弱者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、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図り、市民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、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

(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・保育所及び認定こども園においては、移動交通安全教室「とんとんとまれ」、幼児交通安全クラブ「モンキークラブ」等を通じての交通安全教育に重点を置いて取り組むほか、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면을捉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、紙芝居や視聴覚機材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努める。

また、交通安全指導員による幼児に対する安全な行動の指導、幼児の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

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する。

小学校においては、移動交通安全教室「とんとんとまれ」などにより関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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、危険の予測と回避、自転車事故における加害者の責任、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

また、交通安全指導員による児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

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、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。

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、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、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。

高等学校における交通安全教育を推進するため、教職員を対象とした交通安全研修会及び心肺蘇生法の実技講習会を実施する。

また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

オ 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電動車いす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安全に道路を通行するために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。

県及び別府市、大分県警察等は、別府市老人クラブ連合会等と連携し、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とともに、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を設けるよう努める。

カ 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。

キ 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、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について理解を深めるなど、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、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、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。

外国人運転者に対しては、外国人の居住実態や要望等を踏まえ、日本の運転免許取得時に係る運転免許学科試験等の多言語化を推進する。

(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。

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。

さらに、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、「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」を組織的・継続的に展開する。

(ア) 本運動の推進母体である県交通安全推進協議会、別府市交通安全対策協議会においては、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、子どもから高齢者まであらゆる世代への参加を求め、真に住民総ぐるみの運動として展開する。

(イ) 交通安全運動の推進事項としては、「交通事故の総量抑止～優しいマナーと思いやりの運転県おおいたの推進」、「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」、「自転車の安全利用の促進」、「危険な妨害（あおり）運転の禁止」、「夕暮れ時と夜間の交通事故防止」、「全ての座席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」等、別府市の情勢に即した重点を設定する。

(ウ) 期間を定めて行う運動としては、「春・秋の全国交通安全運動」のほか、「おおいた夏の事故ゼロ運動」、「おおいた冬の事故ゼロ運動」を実施する。

また、市民の交通安全意識の更なる醸成を図るため、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、大分県の情勢に即したキャンペーンを展開する。

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、抑止のための緊急対策を交通安全運動に準じて実施する。

(エ) 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、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のニーズ等を踏まえた実施内容とする。

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。

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～

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「笑顔で手を上げる」等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」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、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、ルール違反やマナーに違反する行動が多いため、県、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、「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の十分な自覚・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、自転車小売等事業者を始め、関係機関・団体等の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者となった場合への備えとして自転車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。

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、全ての年齢層の自転車利

用者に対してヘルメット等交通事故の被害を軽減する器具（頭部保護帽子、防止、手袋、肘・膝用プロテクター等）の使用を促進する。

エ 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。

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、大分県・別府市・関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に着用徹底の啓発活動を展開する。

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。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・保育所・認定こども園、病院、販売店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。

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して積極的な広報啓発を推進する。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、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。

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。

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」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に交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、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。

特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を関係機関・団体と連携して推進する。

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、運転者やその家族が相談、指導及び支援につながるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

さらに、「飲酒運転根絶宣言店登録制度に関する協定」に基づき、市及び警察署は酒類を提供する飲食店と連携し、飲食店は運転する予定のある者に酒類を提供しない等、飲酒

運転を許さない社会環境づくりの推進に努める。

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、インターネット、市報、市庁舎内放送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など、実効の挙がる広報を行う。

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、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、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、妨害運転や飲酒運転の根絶、若者の交通事故防止、違法駐車車の排除、運転中のスマートフォンの操作についての危険性の周知等を図る。

ケ 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。

あわせて、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、これら違反の防止を図る。

また、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。

(ウ) 二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、理解増進に努める。

(エ) 乗用型トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を行う。

(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、交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行う。

また、別府市交通安全指導員に対しては、研修会の開催支援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。

(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、住民の安全意識により支えられることから、当事者意識を持つよう意識改

革を進めることが重要である。

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・協働を積極的に進める。

③ 安全運転の確保

安全運転を確保するには、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高揚を図る。

(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を図る。また、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が重要となる。

これらの教育機会が、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・性格的な適正を踏まえた教育、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) 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、これらの者の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、別府地区安全運転管理協議会との連携を進める。

(3) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者が一体となり総合的な取組を推進する。

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施し、防災意識の向上及び事前対策の強化等を図る。

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導する等により、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続ける。さらに、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしな

がら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行う。

(4) 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の向上高揚等を促進する。また、自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図る。

④ 車両の安全性の確保

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ことより、交通事故の飛躍的な減少が期待できる。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあることから、先進安全技術の更なる活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となる。

特に、自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければならない。

(1) 自動車の点検整備の推進等

ア 自動車点検整備の推進

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図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる一方で、自動運転技術は開発途上の技術でもある。安全運転の責任は一義的には運転者にあることを念頭に、運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取組を推進する。

イ 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている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を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に展開される「不正改造車を排除する運動」の広報活動の推進等により、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。

(2) 自転車の安全性の確保

「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、関係事業者と協力しつつ、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、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性を向上させる。

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、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、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、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。

また、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、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。

(1) 交通指導取締りの強化等

歩行者及び自転車利用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。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

ア 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

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、妨害運転、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。

イ 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、悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

ウ 高速自動車国道等における交通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、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、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。

(2) 暴走族等対策の推進

ア 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

暴走族追放気運を高揚させるため、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。暴走族問題と青少年の非行問題等との関連性を踏まえ、地域の関係団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等の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。

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族等と群衆を分離するなどの措置を講ずる。

ウ 暴走族に対する指導取締りの推進

暴走族等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正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。

エ 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。

オ 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、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

⑥ 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命と後遺症の軽減を図り、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。

（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災害派遣医療チーム（DMAT：Disaster Medical Assistance Team）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、普及啓発活動を推進する。

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。

オ 救助・救急用資機材の整備の推進

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。

（２）救急関係機関と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。

⑦ 被害者支援の充実と推進

交通事故の被害者等は、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、又は掛け替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。

さらに、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。

(1) 自動車損害賠償補償制度の充実等

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は、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の充実を図る。

ア 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進

被害者に対する適切な情報提供の徹底に係る保険会社（組合）への指導等及び指定紛争処理機関の保険（共済）金支払に係る紛争の調停等により保険（共済）金の支払の適正化を推進する。

イ 政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用

自賠責保険（自賠責共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者への救済の観点から、引き続き、政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用を図る。

ウ 無保険（無共済）車両対策の徹底

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を広報活動等を通じて広く市民に周知する。

エ 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）は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているため、加入率の向上に努める。

(2) 交通事故相談所等の利用推進

大分県交通事故相談所等の利用推進を図るため、各種の広報を行い、交通事故相談活動の周知徹底を図る。

(3) 交通災害共済への加入推進

大分県交通災害共済組合と県内市町村（大分市・津久見市を除く）により運営される交通災害共済は、県民が掛金を出し合って加入者となり、交通事故被害者へ見舞金を支給する制度である。年齢や健康状態、運転免許の有無に関係なく加入でき、また、年間360円の掛け金で最高100万円の共済見舞金を受給できるため、制度加入を推進する。

令和4年3月

第11次別府市交通安全計画

編集 別府市交通安全対策会議

発行 別府市交通安全対策会議事務局

(別府市 市民福祉部 生活環境課)

〒874-8511 別府市上野口町1番15号

電話 0977-21-1134

FAX 0977-21-1105