



# 第 11 次荒尾市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

荒尾市交通安全対策会議

(荒尾市防災安全課)



## 目次

計画作成にあたって・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
第10次荒尾市交通安全計画の成果・・・・・・・・・・・・・・・・	2

## 《第11次荒尾市交通安全計画》

第1部 道路交通の安全・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	3
-------------------------------------	---

## 第1章 道路交通の安全についての目標

第1節 道路交通事故の現状・・・・・・・・・・・・・・・・	4
1 道路交通事故の推移・・・・・・・・・・・・・・・・	4
2 道路交通事故等の特徴と課題・・・・・・・・	4
(1) 歩行者保護の意識が希薄・・・・・・・・	4
(2) 全死者の8割強が高齢者・・・・・・・・	5
(3) 自転車乗車中に交通事故に遭った当事者の6割強に法令違反あり・・	5
(4) 依然として発生している危険行為・・・・・・・・	6
第2節 荒尾市交通安全計画における目標・・・・・・・・	7

## 第2章 道路交通の安全についての対策

第1節 対策の最重点と7つの視点・・・・・・・・	8
1 最重点：歩行者の安全確保・・・・・・・・	9
2 7つの視点・・・・・・・・	9
視点その1：高齢者及び子供の交通安全の確保・・・・・・・・	9
視点その2：自転車の安全利用推進・・・・・・・・	9
視点その3：シートベルトの全席着用とチャイルドシートの正しい使用・・	10
視点その4：飲酒運転やあおり運転等危険行為の根絶・・・・・・・・	10
視点その5：交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進・・・・・・・・	10
視点その6：地域が一体となった交通安全対策の推進・・・・・・・・	10
視点その7：先端技術の活用推進・・・・・・・・	10

第2節 道路交通安全施策における5つの柱・・・・・・・・	11
------------------------------	----

第1の柱 市民一人ひとりへ交通安全意識の浸透・・・・・・・・	11
--------------------------------	----

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進・・・・・・・・	11
(1) 幼児に対する交通安全教育の推進・・・・・・・・	11
(2) 小学生に対する交通安全教育の推進・・・・・・・・	11
(3) 中学生に対する交通安全教育の推進・・・・・・・・	11
(4) 高校生に対する交通安全教育の推進・・・・・・・・	12
(5) 成人に対する交通安全教育の推進・・・・・・・・	12
(6) 高齢者に対する交通安全教育の推進・・・・・・・・	12

(7) 交通安全教育の支援	12
2 交通安全に関する普及啓発活動	13
(1) 交通安全運動の推進	13
(2) 高齢者の交通事故防止対策	13
(3) 横断歩行者の安全確保	13
(4) 自転車の安全利用	13
(5) 全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底	14
(6) チャイルドシートの正しい使用の徹底	14
(7) 夕暮れ時と夜間及び早朝の交通事故防止対策	14
(8) 効果的な広報の実施	15
(9) 車両に搭載される先進技術機器等に関する情報提供	15
(10) 地域における交通安全活動への参加・協働	15
第2の柱 道路交通環境の整備	16
1 生活道路等における人（ひと）優先の安全・安心な歩行空間の整備	16
(1) 生活道路における交通安全対策	16
(2) 通学路における交通安全の確保	16
2 交通安全施設等の整備等	16
3 高齢者等の移動手段の確保	16
4 歩行空間のユニバーサルデザイン化	17
5 無電柱化の推進	17
6 効果的な交通規制の推進	17
7 自転車利用環境の総合的整備	17
(1) 自転車の利用環境の整備	17
(2) 自転車の駐車及び放置対策	17
8 災害に備えた道路交通環境の整備	17
(1) 災害に備えた道路の整備	17
(2) 災害に強い交通安全施設等の整備	17
(3) 災害発生時における交通規制	18
(4) 災害発生時における情報提供	18
9 総合的な駐車対策の推進	18
10 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	18
(1) 道路の使用及び占用の適正化	18
(2) 道路の掘り返しの規制等	18
(3) 道路法に基づく通行の制限	18
(4) 子供の遊び場等の確保	18
第3の柱 道路交通秩序の維持	19
1 危険行為の根絶	19

2	暴走族等への対策	19
(1)	暴走行為をさせないための環境整備	19
(2)	家庭・学校等における青少年の指導の充実	19
3	自転車等における交通ルールの遵守	19
第4の柱	救助・救急活動の充実	20
1	救助・救急体制の整備	20
(1)	救助体制の整備・拡充	20
(2)	市民に対する応急手当の普及啓発活動の推進	20
(3)	救急救命士の養成及び配置の促進	20
(4)	救急・救助資機材の整備	20
(5)	救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	20
2	救急医療体制の整備	20
第5の柱	被害者支援の充実と推進	21
1	交通事故相談の充実	21
2	自転車利用者の「自転車保険」への加入促進	21
第2部	鉄道交通の安全	22
救助・救急活動の充実		22
第3部	踏切道における交通の安全	23
第1章	踏切事故のない社会を目指して	23
第1節	踏切事故の状況等	23
第2節	荒尾市交通安全計画における目標	23
第2章	踏切道における交通の安全についての対策	24
第1節	今後の踏切道における交通の安全対策の視点	24
第2節	踏切道における交通安全についての施策	24
用語集		25

※本文中の（\*印）が付された用語につきましては、用語集で意味を解説しています。



## 計画作成にあたって

### 1 計画の趣旨

荒尾市では、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）第 26 条第 1 項に基づき、昭和 46 年度以降、5 年ごとに 10 次にわたり「荒尾市交通安全計画」を作成し、諸施策を実施してきました。

その結果、本市における交通事故(\*1)による死者(\*2)数は、昭和 46 年の 18 人を最大として、増減を繰り返しながらも着実に減少し、令和 2 年は 1 人になりました。交通事故の件数そのものについては着実に減少しており、一定の効果を見ることができました。しかしながら、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、交通安全の確保は、安全で安心なくらしの実現を図っていくための重要な課題です。

人命尊重の理念の下、交通事故のない安全で安心な荒尾市を実現していくためには、交通社会を取り巻く情勢はもとより、本市における交通事故の特徴に対応し、小さな事故から未然に防ぐという考えで施策を講じていく必要があります。

本計画は、本市における交通安全に関する施策の大綱とするとともに、これを市民の理解と協力の下、関係機関・団体等が緊密な連携を図りながら推進するため作成するものです。

### 2 計画の目的及び期間

#### (1) 目的

この計画は、荒尾市交通安全対策会議が交通安全対策基本法第 26 条第 1 項を根拠に作成するものです。

- ・熊本県の「第 11 次熊本県交通安全基本計画」に基づいています。
- ・荒尾市が作成する交通安全計画の指針となり、毎年の具体的な事業計画については、この計画に基づき「荒尾市交通安全実施計画」を作成します。
- ・荒尾市の区域内における陸上交通（道路交通、踏切道における交通）の安全に関する施策の大綱となるものです。

#### (2) 期間

この計画の期間は、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間です。

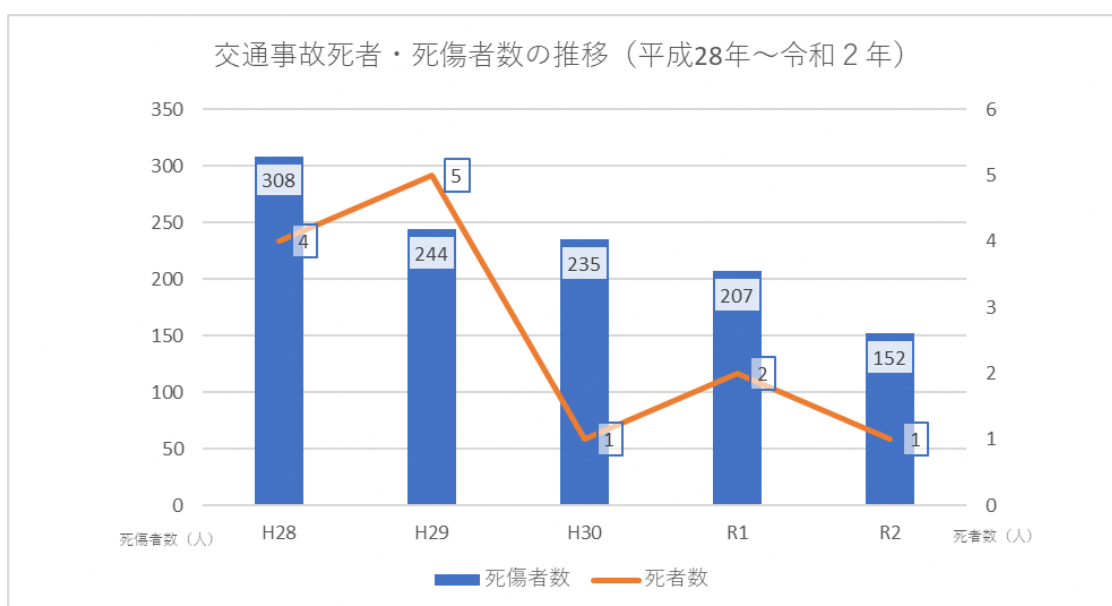


## 第10次荒尾市交通安全計画の成果

第10次荒尾市交通安全計画（平成28年度～令和2年度）では、道路交通及び踏切道における交通の2分野において、それぞれ目標を掲げ、交通安全対策を講じてきました。

### 1 道路交通の安全

「交通事故死者数0人、交通事故死傷者数300人以下とする」という目標に対し、交通事故死者数については、過去5ヶ年間に於いて目標を達成することができませんでした。一方で、交通事故死傷者数は2年目の平成29年において244人で達成し、その後も目標を超過することなく、令和2年には152人まで減少しました。



資料) 熊本県警察交通事故統計より（死傷者数とは、負傷者数に死者数を加えたものです）

### 2 踏切道における交通の安全

「踏切道における交通安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故の発生を極力防止することとする」という目標に対し、平成28年から令和2年までの期間で発生していません。

#### 踏切事故件数

年	H28	H29	H30	R元	R2
荒尾市	0	0	0	0	0
熊本県	1	4	2	1	1

資料) 九州旅客鉄道株式会社熊本支社安全推進室事故統計より



## 第1部 道路交通安全の安全

### 道路交通事故のない荒尾市を目指して

交通事故死傷者数については、第10次熊本県交通安全計画における目標を達成したものの、交通事故のない社会を目指していくためには、今後も交通事故発生件数の減少傾向を定着化させる必要があります。

そのため、本市では、特に**歩行者の安全確保**について最重点的に取り組むこととし、「小さな事故を未然に防ぐ」ことを念頭に置いた取り組みを行うことで、負傷者(\*3)数を減少させ、ひいては、交通死亡事故の根絶を図ります。



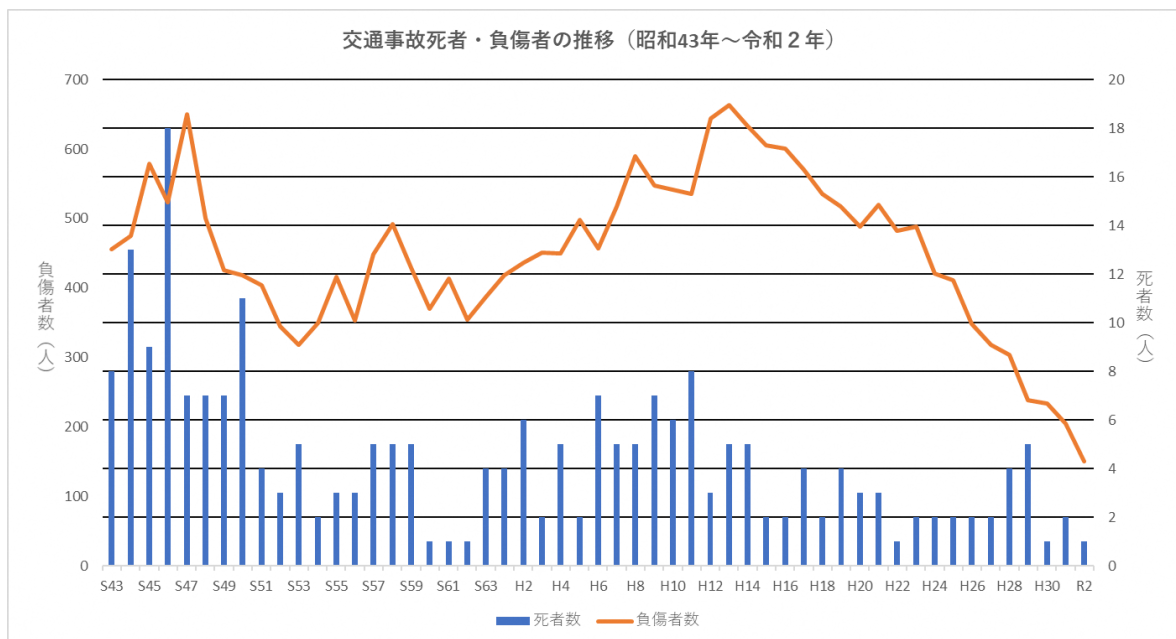
# 第1章 道路交通の安全についての目標

## 第1節 本市における道路交通事故の現状

### 1 道路交通事故の推移

本市の道路交通事故による死者数は、過去最大は昭和46年の18人であり、以降増減をしながら昭和60年から昭和62年の3年間は最小の1人になったものの、その後は増加し、第10次荒尾市交通安全計画の目標である0人になることなく、令和2年は1人となっています。

また、負傷者は、平成13年の663人を最大値に減少が続き、第10次荒尾市交通安全計画の目標である300人以下については、平成29年に239人で達成しました。達成後も減少が続き、令和2年は151人となっています。



資料) 熊本県警察交通事故統計より

## 2 道路交通事故等の特徴と課題

### (1) 歩行者保護の意識が希薄

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

なお、県内では、信号機のない横断歩道において7割以上の車が一時停止していないなど、歩行者を保護する意識の浸透には程遠い状況にあります。

交通事故死者数0人の実現のためには、歩行者優先の考えに基づく「歩行者保護」について市民の意識改革を図り、歩行者の安全を確保することが最重要課題と言えます。

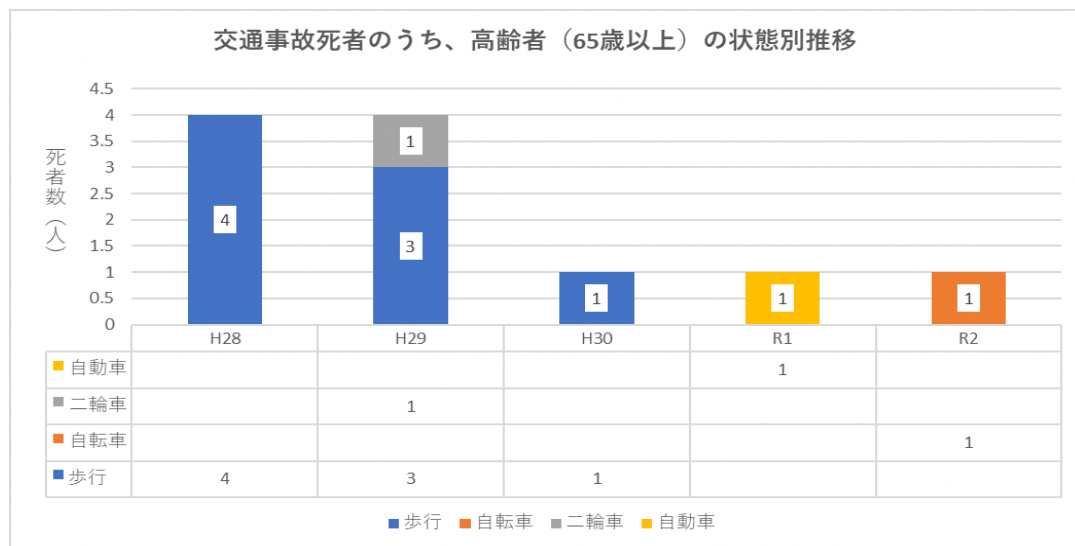




## (2) 全死者の8割強が高齢者

本市の過去5年間に於ける交通事故の総死者13人のうち、65歳以上の高齢者が11人と大多数(84.6%)を占めている状況です。その中で歩行中の交通事故死者が8人であり、その割合は72.7%となっています。

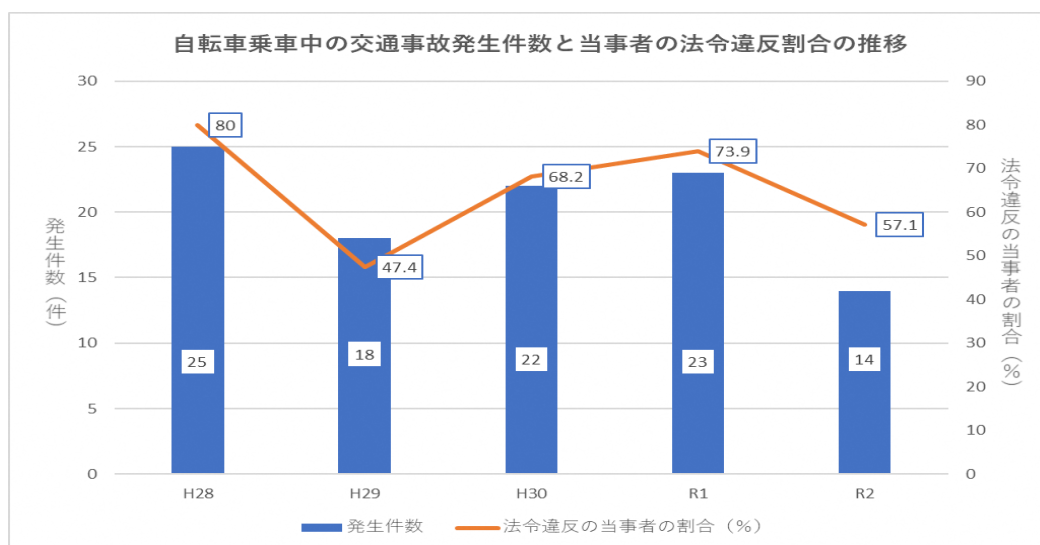
よって、歩行中の高齢者の交通安全確保を上記(1)と併せて推進する必要があります。



資料) 熊本県警察交通事故統計より

## (3) 自転車乗用中に交通事故に遭った当事者の6割強に法令違反あり

自転車乗用中の交通事故の中で、交通事故に遭った当事者について過去5年間平均して6割強に法令違反があったと認められますので、更なる啓発活動が必要です。なお自転車は、自動車と衝突した場合には被害者となる一方で、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じていく必要があります。



資料) 熊本県警察交通事故統計より

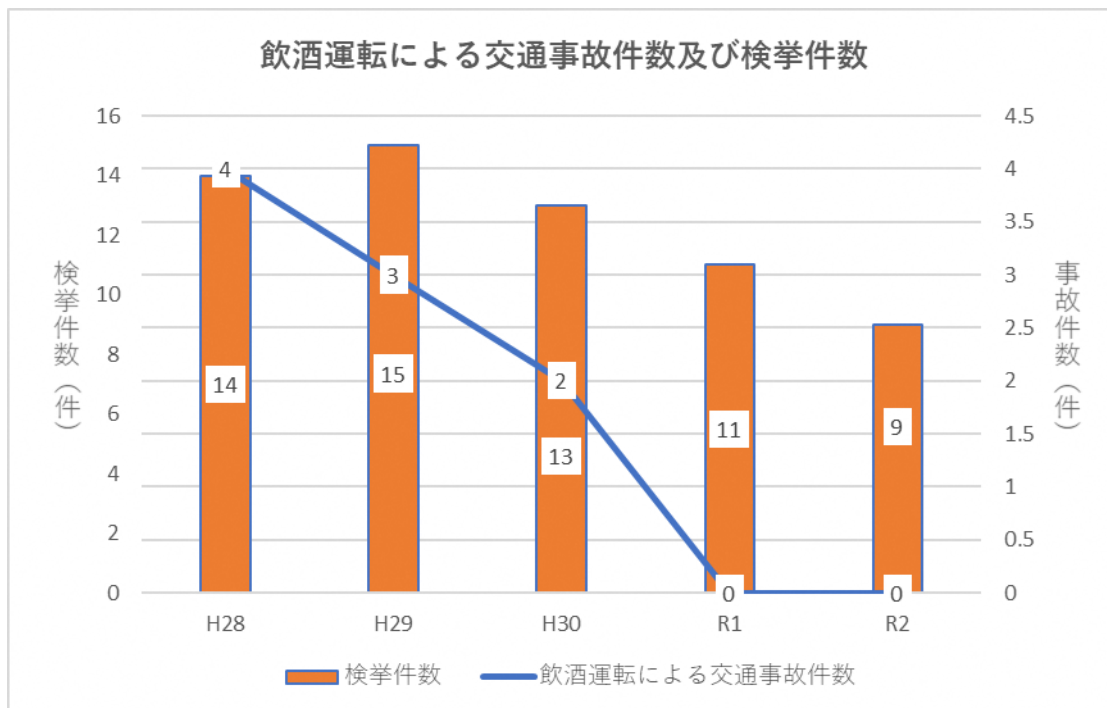
注) 構成率は全交通死傷事故当事者数に占める違反ありの当事者数の割合



#### (4) 依然として発生している危険行為

飲酒運転に伴う交通事故は令和元年より発生していませんが、検挙件数については減少傾向にありながらも、依然として発生しています。

このため、飲酒運転をはじめとして、あおり運転やスマートフォン等の操作をしながら行う「ながら運転」といった危険行為についても、根絶に向けた取り組みを引き続き講じていく必要があります。



資料) 熊本県警察交通事故統計より



## 第2節 第11次荒尾市交通安全計画における目標

本計画における目標の設定にあたっては、第10次荒尾市交通安全計画の成果を踏まえ、過去5年間における平成29年から令和元年の3年間の減少率を勘案して、交通事故死者数の目標を「0人」に、交通事故負傷者数を「150人以下」としました。

また、一ヶ年の到達のみではなく、令和7年度まで継続して目標を達成することを目指します。目標達成に向けて、市、警察、関係機関・団体それぞれが責任を持ちつつ一体となり、かつ、市民の理解と協力の下で、第2章に掲げる諸施策を実施します。

### 令和7年度まで

交通事故死者数 0人

交通事故負傷者数 150人以下

を継続することを目指します。



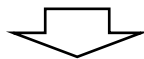
## 第2章 道路交通安全の対策

本市における交通事故の特徴と課題から、安全対策の考え方を「対策の最重点と7つの視点」で整理し、それを反映させた施策を「5つの柱」として実施します。

### 対策の最重点・・・歩行者の安全確保

#### 7つの視点による施策への考え方

- (1) 高齢者及び子供の交通安全の確保
- (2) 自転車等の安全利用推進
- (3) シートベルトの全席着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底
- (4) 飲酒運転・あおり運転・ながら運転等危険な運転の根絶
- (5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- (6) 地域が一体となった交通安全対策の推進
- (7) 先端技術の活用推進



#### 5つの柱による施策の実施

- (1) 市民一人ひとりへ交通安全意識の浸透
- (2) 道路交通環境の整備
- (3) 道路交通秩序の維持
- (4) 救助・救急活動の充実
- (5) 被害者支援の充実と推進

### 第1節 対策の最重点と7つの視点

近年、本市の交通事故による負傷者数及び物件事件数が減少していることは、これまで荒尾市交通安全計画に基づいて実施されてきた施策に一定の効果があつたものと考えられます。今後も従来の交通安全対策を継承しつつ、安全で安心して暮らせる交通社会の実現のために社会情勢や交通情勢の変化、技術の進展や普及といった社会の変化に対応することで、より効果的な対策を進めることで交通事故死者数及び重傷者数の一層の減少に努めます。

なお、本計画の策定時点では、新型コロナウイルス感染症の終息は見えておりませんが、その終息後に訪れる新しい市民の生活スタイルや交通行動の変化等を注視し、必要に応じた対策を検討します。

#### 1 最重点：歩行者の安全確保

市民へ道路において歩行者を優先とする意識の徹底や、交通環境の整備等を実施し、「歩行者の安全確保」を図ることを本計画の最重点と位置付けます。



県内では、信号機のない横断歩道において横断意思のある歩行者がいるにも関わらず7割以上の車が一時停止しないなどの実態があり、歩行者優先の徹底には程遠い状況です。改めて「歩行者優先」について市民の意識改革を図り、歩行者の安全を確保することが必要不可欠です。

また、横断歩道上で歩行者が被害に遭う交通事故を減少させるため、運転者と歩行者がお互いに意思を明確に示す「てまえ運動 (\*4)」を浸透させることが必要です。

一方、歩行者に対しては、信号無視をはじめとする道路の無秩序な横断の防止を図るため交通ルール及びマナーアップの周知を図り、歩行者自身が自分の安全を守るための行動を促すための交通安全教育等が必要です。

また、児童等が日常的に移動する通学路をはじめとする生活道路において、危険箇所点検等を実施し、安全な歩行空間の確保が必要です。

## 2 7つの視点

### 視点その1：高齢者及び子供の交通安全の確保

今後高齢運転者が増加していくことに加え、高齢運転者が主な原因となる交通事故が増加傾向にある中、生活道路等における人（ひと）優先の安全・安心な歩道や、通学路などの歩行空間を整備し、高齢者及び子供の安全確保を図ることが必要です。

特に高齢者については、歩行時や自転車利用時における安全確保の啓発を行うとともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を講じていくことが必要です。

さらに、すべての運転者が高齢者や子供など交通弱者に配慮した車両運行に心掛けるような啓発活動が重要です。

### 視点その2：自転車の安全利用推進

平成27年6月から改正道路交通法の施行により「自転車運転者講習制度 (\*5)」が導入されています。

自転車は車両であるため、自動車同様に道路の左側通行といった基本的なルールの遵守はもとより、飲酒運転及び乗車中にスマートフォン等を操作する「ながら運転」並びに夜間の無灯火運転をさせない取組を行う必要があります。

なお、近年普及が進んでいる補助駆動機付自転車（電動アシスト自転車）のように、操作上の注意が必要な車両に対しても、正しい知識と利用時のマナー向上や正しい交通ルールを身につけさせるために、地域などにおいて交通安全教育や啓発活動を推進する必要があります。併せて自転車と歩行者がそれぞれに安全・安心に通行できるよう、自転車の通行区域の整備を進めると同時に、交通事故の被害に遭いやすいとされる高齢者や子供の歩行者といった、いわゆる交通弱者保護の観点から、自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要があります。

そのほか、自転車の安全利用のために、利用者自身による安全点検を推奨するとともに、TSマーク (\*6)などの制度を活用した自転車の点検整備を推進します。

また、年々賠償額の高額化 (\*7)が顕著な自転車事故による被害者救済を目的として、県が平成27年4月に制定した「熊本県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条



例」が令和3年に一部改正（10月施行）され、自転車利用者等は、自転車損害賠償責任保険等の加入が義務付けられたことにより、自転車保険（\*8）への加入促進が重要となります。

### 視点その3：シートベルトの全席着用とチャイルドシートの正しい使用

すべての座席におけるシートベルトの着用と、チャイルドシートの正しい使用について、あらゆる機会・媒体を通じて、正しい着用方法と着用の効果についての認識を広めるための啓発が必要です。

### 視点その4：飲酒運転やあおり運転等危険行為の根絶

飲酒運転や、令和2年6月30日に施行された道路交通法の一部を改正する法律により罰則が創設された妨害運転（いわゆる「あおり運転」）等の危険行為の根絶を図るために、市民総ぐるみの啓発が重要となります。

### 視点その5：交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたところですが、漫然運転や運転操作の誤り等の安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として発生し、近年、相対的にその割合は高くなる傾向にあります。

このため、本計画の期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、これまでの対策では防止が困難な交通事故のケースについても、その交通事故が発生した場所、形態等を情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、交通事故の減少を図る必要があります。

### 視点その6：地域が一体となった交通安全対策の推進

一層の高齢化に伴う、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、学校、家庭、職場、団体、企業等の協働により、地域に根差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ります。このため、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、各種媒体を通じた交通事故情報の提供が必要です。

### 視点その7：先端技術の活用推進

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に運転を支援する装置を搭載した、いわゆるサポカー（\*9）の活用とそれらの普及により、交通事故の減少が期待されます。また、今後も科学技術の進展があり得る中で、新たな技術を有効に活用しながらの取組が必要です。



## 第2節 道路交通安全施策における5つの柱

本市の道路交通安全施策は、前節における「7つの視点」の考え方を反映させた施策を「5つの柱」として実施していきます。

### 第1の柱 市民一人ひとりへ交通安全意識の浸透

交通事故をなくすためには、市民一人ひとりが交通ルールを遵守するとともに正しい交通マナーを実践し、交通事故防止を自身の問題と捉え、考えて行動することが重要です。この柱によって市民の交通安全意識の向上を図るための普及啓発活動や、交通安全教育を継続的に推進します。

#### 1 段階的かつ体系的な交通安全教育

##### (1) 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行い、将来にわたって基本的な交通ルールの遵守と、交通マナーを実践できる交通安全意識の涵養が大切です。そのため、幼稚園、保育所及び認定こども園等において、荒尾市出前講座等の交通安全教室を計画的、継続的に実施します。

##### (2) 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生は自転車を利用することで、幼児期に比べると飛躍的に行動範囲が広がります。また、発達段階が上がるにつれて、保護者から離れて行動する機会が増えてきます。このことから、小学生への交通安全教育は、心身の発達段階に応じ、歩行者及び自転車の利用者の両面から道路を安全に通行する際に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た危険予測及び状況判断と行動ができる能力を高めることを目標とします。そのため、小学校においても、荒尾市出前講座等の交通安全教室を計画的、継続的に実施します。

##### (3) 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生は心身共に成長し、交通社会へ参加していく準備段階にあります。また、移動手段として自転車を利用する機会が増えることで、自転車乗車中の事故発生確率も増えてきます。中学校においては、家庭や関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校教育活動を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用方法、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の交通安全教育を実施します。

また、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等の派遣、情報の提供等の支援を行います。



#### (4) 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生は、その多くが近い将来に自動車運転免許証を取得し、運転者として交通社会に参加するようになります。このことから、高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任を持った行動ができる健全な社会人を育成す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・団体等と連携・協力を図りながら、学校教育活動を通じて、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、交通事故を発生させた時には加害者としての責任や補償が生じること、応急手当等について更に理解を深め、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。このため、関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行います。

#### (5) 成人に対する交通安全教育の推進

成人は交通安全に関する教育を受ける機会が少ないため、関係機関・団体との連携を図り、職場等において各種講習会や交通安全教室の受講機会の確保を図ります。

近年、飲酒運転やあおり運転等の危険行為が社会問題化していることを鑑み、運転者としての交通安全意識及び交通マナーの向上に努めます。

#### (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、運転免許所持の有無等により、個々の知識に差があることに留意しつつ、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、荒尾市出前講座等の交通安全教室を計画的、継続的に実施します。

また、高齢者等の免許証返納については、交通安全教室の出前講座等において自主的な返納を促す取り組みを実施するとともに、70歳以上の方を対象とした荒尾市福祉特別乗車証制度やバス事業者による運賃割引制度等の周知啓発を強化します。さらに、高齢者等を対象にモビリティマネジメントを実施し、個々の生活パターンに合った、路線バスをはじめとする公共交通利用プランなどを提案することで、免許証返納後においても外出機会を確保できるよう努めます。

#### (7) 交通安全教育の支援

幼稚園、保育所、認定こども園、小学校、老人クラブ等で交通安全教室を実施する際には、荒尾市出前講座等の利用を推進します。





## 2 交通安全に関する普及啓発活動

### (1) 交通安全運動の推進

#### ア 期間を定めて行う運動

春・秋の全国交通安全運動及び年末年始の交通事故防止運動を実施し、時節や交通情勢に即した市民運動を展開します。

#### イ 日を定めて行う運動

毎月、第1～3月曜日を月例街頭指導の日とし、荒尾市交通安全推進隊による街頭指導を実施します。

### (2) 高齢者の交通事故防止対策

高齢者自身の交通事故防止への意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化や高齢者特有の交通事故の実態等について、分かりやすい広報を積極的にを行います。

また、他の年齢層に対して高齢者の特性を説明するとともに、高齢運転者標識を取り付けた自動車や、高齢の自転車利用者・歩行者への保護意識を高めるよう努めます。

### (3) 横断歩行者の安全確保

対策の最重点である、歩行者の安全確保のため、運転者に対しては横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育を推進します。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡り方や信号機のある横断歩道では、必ずその信号に従うことを徹底するための周知をします。さらに、運転者に対してはたまえ運動の周知により、歩行者が自らの安全を確保した行動を促すための啓発活動等を推進します。

### (4) 自転車の安全利用

自転車は、子供から大人まで誰でも運転免許証無しで手軽に利用できる便利な乗り物であり、通勤・通学をはじめ、業務やレジャーなど様々な用途で多種多様な車種が利用されています。しかし、便利な一方で、歩道での暴走やスマートフォン等を操作しながらの「ながら運転」、夜間の無灯火運転に加え、パワーアシスト機能(\*10)を改造した電動補助自転車への乗車など、交通ルールやマナーを守らない危険な走行が社会問題となっています。自転車は車両であるため、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、利用者には十分な自覚と責任が求められます。今後も手軽さやエコ意識、健康意識の向上により、自転車の利用台数の増加が予測されることから、自転車の安全



で適正な利用を効果的に促進するため、関係機関・団体と連携を図りながら、広報と啓発を推進します。

ア 自転車利用者への啓発

「自転車安全利用五則（\*11）」を活用した、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車のルールへの遵守、マナー向上に関する普及啓発を推進します。

イ 自転車交通安全教室の支援

小学校等で交通安全教室を実施する際には、荒尾市出前講座等の利用を推進します。

ウ 「自転車保険」への加入促進

近年、自転車に関係する交通事故の民事裁判における損害賠償額が高額化している事例を踏まえ、熊本県で令和3年10月から義務化された自転車保険の加入促進を図ります。併せて日常的な乗車前の点検整備の習慣化及び自転車安全整備制度（TSマーク）の周知を図ります。

#### **(5) 全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底**

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について啓発を進めることで、全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図ります。特に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、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開します。

#### **(6) 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啓発を推進し、正しい使用の徹底を図ります。不適正な着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、正しいチャイルドシートの使用効果及び使用方法について、啓発活動等を推進します。

#### **(7) 夕暮れ時と夜間及び早朝の交通事故防止対策**

夕暮れ時から夜間及び早朝における交通事故を防止するため、歩行者や自転車利用者に対し、より目立つために明るい色の服装の着用及び反射材用品等の活用を促進します。

また、運転者には自動車や自転車の前照灯の早め点灯や上向き点灯（対向車や先行車がない状況における自動車のハイビームの活用）の励行とこまめな切替えの促進を目的とした運動を推進します。



#### **(8) 効果的な広報の実施**

交通安全に関する広報については、広報誌やインターネット等のあらゆるメディアを活用して、市民に情報提供を行います。

#### **(9) 車両に搭載される先進技術機器等に関する情報提供**

最近、衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術機器を搭載した車両の普及が進みつつある中、運転者がその補助的機能に過信や油断をすることなく使用できるよう情報提供を行います。

#### **(10) 地域における交通安全活動への参加・協働**

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられていることから、地域住民に留まらず、市外から本市への通勤・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。



## 第2の柱 道路交通環境の整備

交通事故を防ぐためには、人と車が安全で円滑に通行できる道路や施設等の道路交通環境の整備が必要です。そのため、道路の整備、交通安全施設の整備等を推進します。

また、歩行者の視点からの道路整備や生活道路等における「人（ひと）優先」の視点からの交通安全対策を実施します。

### 1 生活道路における人（ひと）優先の安全・安心な歩行空間の整備

#### (1) 生活道路における交通安全対策

市民の日常生活の利便性向上及び交通の安全確保を図るため、住宅地周辺の道路の整備（ハンプ(\*12)等の速度抑制策含む）と修繕、道路排水整備、歩道の整備と修繕等を推進し、市民が安全で快適に利用できる生活道路の機能の整備を図ります。特に、生活道路において幹線道路等の抜け道として車両が通行することが多い区域で交通規制等の総合的な交通事故抑止施策であるゾーン 30 (\*13) について、関係機関が連携して地域住民等と合意形成を図り導入を推進します。

#### (2) 通学路における交通安全の確保

通学路における児童生徒の安全を確保するため、「荒尾市通学路交通安全プログラム (\*14)」等に基づく定期的な合同点検の実施や、問題事項への対策と改善の継続的な取り組みを実施することで通行の安全を確保するとともに、道路交通の実態に応じて関係機関が連携し必要な対策を推進します。

### 2 交通安全施設等の整備等

#### (1) 道路標識・道路標示の効果的かつ適切な維持管理

歩行者保護の観点から、横断歩道や道路標識・道路標示が摩耗等により、その効用が損なわれないよう効果的かつ適切な維持管理を行います。

#### (2) 道路の新設に伴う交通安全施設等の整備等の検討

南新地土地区画整理事業など道路の新設に伴う横断歩道や道路標識など交通安全施設等の設置については、土地利用計画に基づいた交通量の予測を考慮して整備を検討します。

### 3 高齢者等の移動手手段の確保

安心安全な移動手手段の確保には、利便性の高い公共交通網の構築が必要不可欠です。荒尾市地域公共交通活性化協議会 (\*15) では、荒尾市地域公共交通網形成計画 (\*16) を策定し、持続可能で利便性の高い公共交通網の構築を図っております。また、令和2年10月には市内全域で利用できる AI オンデマンドタクシー「おもやいタクシー」を導入し、移動手手段の確保を図るとともに、今後、さらにおもやいタクシーをはじめとする公共交通と福祉分野等が密接に連携することで、公共交通の利便性向上を目指します。



#### 4 歩行空間のユニバーサルデザイン(\*17)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なユニバーサルデザイン化を積極的に推進します。

#### 5 無電柱化の推進

安全で円滑な通行空間を確保するため、今後新たに整備する道路の無電柱化を推進します。

#### 6 効果的な交通規制の推進

主に通過交通の用に供されている道路については、駐停車禁止等の交通の円滑化に重点を置いた交通規制を推進します。

また、生活道路において通学路となっている道路は、その実情を十分に調査し、時間を指定した通行禁止などの交通規制やゾーン 30 の設定を推進します。

#### 7 自転車利用環境の総合的整備

##### (1) 自転車の利用環境の整備

自転車はクリーンかつ人力のエネルギー転換効率の高い乗り物です。今後内燃機関による車両に代わる移動手段として、また、持続可能な市内の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、歩行者と自転車の事故などへの対策を講じるため、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、普通自転車歩道通行可標識による走行可能歩道の追加などを検討してまいります。

##### (2) 自転車の駐車及び放置対策

自転車利用者の増加に対応するとともに、放置自転車の問題を解決するために、自転車駐車場の整備を推進します。また、放置自転車は歩行者等の通行の妨げになることもあり、関係機関・団体と適切な協力関係を保持し、計画的な撤去・移送を実施し良好な交通環境を確保します。

#### 8 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

地震や大雨等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

##### (2) 災害に強い交通安全施設等の整備

災害が発生した場合、安全で円滑な道路交通を確保するため、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交通規制資機材の整備を推進します。



### (3) 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施します。

### (4) 災害発生時における情報提供

災害発生時において、適宜適切な気象情報の提供を行うとともに、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、愛情ねっと等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

## 9 総合的な駐車対策の推進

違法駐車防止対策として、交通事故や交通渋滞などの原因につながる違法駐車を防止するため、関係機関・団体と調整を図ります。また、警察等関係機関・団体と連携・協力し、駐車モラルの向上について啓発・広報活動を推進します。

## 10 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

安全かつ円滑な交通環境を創出するため、工作物の設置や工事等による道路占用について、適正な許可を行うとともに、交通の障害となっている不法占用物等に対する指導を行い、その排除を推進します

### (2) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを行う占用工事については、交通事故や交通渋滞を誘発することがないように、各種工事が計画的に行われるように施工者間の調整を図ります。

### (3) 道路法に基づく通行の制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損や決壊等又は異常気象時等により、通行が危険であると認められる場合及び道路工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

### (4) 子供の遊び場等の確保

子供の遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故を防止するとともに、良好な生活環境づくり等を図るため、都市公園の整備を推進します。



### 第3の柱 道路交通秩序の維持

交通ルールの無視による交通事故を防止するためには、道路交通秩序の維持を図る必要があります。飲酒運転等の危険行為の根絶や暴走行為をさせないための環境づくりに努めます。

#### 1 危険行為の根絶

飲酒運転が重大な交通事故を引き起こす要因となる危険行為であることから、飲酒が運転に及ぼす悪影響やその危険性について周知徹底を図るため、広報啓発活動を推進し、市民総ぐるみで「飲酒運転を絶対にしない、させない」社会環境づくりに努めます。

また、あおり運転や、スマートフォン等を操作しながらの「ながら運転」の危険性についても広報啓発活動を行います。

#### 2 暴走族等への対策

##### (1) 暴走行為をさせないための環境整備

暴走族等（\*18）が集まる場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を集合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・団体と連携を強化し、暴走行為等ができない道路環境づくりを積極的に行います。

また、事前情報の入手に努め、暴走行為をさせないように対処するとともに、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隔離するなどの措置を講じます。

##### (2) 家庭・学校等における青少年の指導の充実

広報活動や教育活動全体を通じて、青少年非行の未然防止のため、青少年への指導の充実を図ります。

#### 3 自転車等における交通ルールの遵守

自転車は誰でも手軽に乗れる乗り物ですが、車両であるため、道路では左側通行の原則に加え、歩行者の安全確保の観点から、歩道の通行については、標識で許可された場合など例外についての啓発を行うとともに、最近利用が増加しつつある、電動キックボード等については、運転免許証が必要であることについても啓発を行います。



## 第4の柱 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命率・搬送能力の一層の向上を図るため、救急医療機関、消防機関等の関係機関との連携を確保するとともに、救急救命士の配置や、救助・救急体制を充実させます。

### 1 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し、円滑な救助活動を実施するため、救助体制の整備・拡充を図ります。

#### (2) 市民に対する応急手当の普及啓発活動の推進

事故現場等に居合わせた市民の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、市民の自主的な救護能力の向上を図るため、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた普通救命講習等の応急手当について、消防機関等が行う講習会等により、普及啓発を推進します。

また、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進します。加えて、学校においては、教職員を対象とする自動体外式除細動器（AED）についての各種講習会の開催により、指導力・実践力の向上を図ります。

#### (3) 救急救命士の養成及び配置の促進

救急現場及び搬送途上における応急処置の充実強化を図るため、救急救命士を計画的に養成し配置します。また、救急救命士が適切な手法で特定行為など救急救命処置を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。

#### (4) 救急・救助資機材の整備

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します。

#### (5) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

教育研修計画に基づく研修のほか、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、継続的な教育訓練を推進します。

### 2 救急医療体制の整備

市民が24時間安心して医療サービスを受けることが出来るよう、荒尾市民病院を中心とする救急医療体制を整えています。今後も関係機関・団体と連携し、救急搬送の体制づくりや救急医療体制の確保と維持に努めます。





## 第5の柱 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係る知識や情報に乏しいことも少なくないため、交通事故に関する相談を受けることができる機会を充実させ、その心情に配慮した対策を推進します。

また、近年、自転車が加害者になる事故に関し、高額な賠償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いわゆる「自転車保険」への加入を促進します。

### 1 交通事故相談の充実

交通事故に係る諸問題の円滑な解決を図り、被害者の精神的・経済的な負担を軽減するために専門の相談機関等による交通事故相談を行います。

### 2 自転車利用者の「自転車保険」への加入促進

近年、自転車の利用者が加害者となる交通事故が増加傾向にあることから、令和3年10月に一部改正された「熊本県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車保険の加入が義務化されたことにより、自転車利用者等に対して自転車事故による被害者の救済に資する損害賠償責任保険等への加入を促進します。

また、車両である自転車によって発生した事故も自動車のものと同様に責任が生じることと、高額化する賠償額の実態等について周知するなどして、市民の理解の増進に努めます。



## 第2部 鉄道交通の安全

### 救助・救急活動の充実

鉄道事故等が発生した際に、迅速かつ的確な救助・救急活動を行うため、関係機関・団体との連携・協力体制の強化を推進します。



## 第3部 踏切道における交通の安全

### 第1章 踏切事故のない社会を目指して

#### 第1節 踏切事故の状況等

全国の踏切事故（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。

また、熊本県においては、令和2年の発生件数は1件、死傷者数は0人となっています。なお、本市においては、2ページの資料のとおり発生していません。

#### 第2節 荒尾市交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を極力防止します。



## 第2章 踏切道における交通の安全についての対策

### 第1節 今後の踏切道における交通の安全対策の視点

近年、本市において踏切事故が発生していないことについては、第10次熊本県交通安全計画に基づき推進してきた施策によるものと認められます。

しかし、踏切事故は、一度発生すると重大な結果をもたらすことから、事故を未然に防ぐ観点で施策を行います。

### 第2節 踏切道における交通安全についての施策

市内の各踏切道について、交通の状況や人口の動静等の状況の変化を勘案しつつ、踏切の整備の継続をはじめ、踏切道の構造の見直しなどを検討してまいります。



## 用語集

番号	用語	注釈及び解説	初出頁
(*1)	交通事故	道路交通法第2条に定める道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた、人の死亡又は負傷のあった事故を言います。	1
(*2)	死者	交通事故統計上、交通事故によって、交通事故発生から24時間以内に死亡した人を言います。	1
(*3)	負傷者	重傷者と軽傷者の合計を言います。重傷者とは、交通事故によって負傷し、30日以上の治療を要する人を言い、軽傷者とは、交通事故によって負傷し、30日未満の治療を要する人を言います。	3
(*4)	てまえ運動	熊本県交通安全推進連盟が提唱する、横断歩道における横断中の歩行者の交通事故をなくすため、手を前に出して歩行者と運転者がお互いに意思の疎通を図り、交通事故を無くすための取り組みです。	9
(*5)	自転車運転者講習制度	自転車運転中に信号無視等の危険行為（15類型）を行い、3年以内に2回以上の取締り、又は交通事故を起こして送致された者に対し、都道府県公安委員会が講習の受講を命ずるものです。	9
(*6)	T S マーク	自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して車体に貼付します。なお、有効期間は1年間で傷害保険及び賠償責任保険が付帯されています。	9
(*7)	賠償額の高額化	賠償事例としての最高額は、平成25年7月に発生した事故での9,521万円。	9
(*8)	自転車保険	個人賠償責任補償等、自転車で他人に被害を与えた時に賠償できる保険の総称です。	10
(*9)	サポカー	衝突軽減ブレーキを搭載した車両を言い、これにペダル踏み間違い急発進抑制装置を追加した、高齢運転者に推奨するものをサポカーSと言います。	10



(*10)	パワーアシスト機能	道路交通法施行規則第1条の3に規定される駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）が乗員のペダルを踏む力を補助するものです。法令では補助率が人対車両で1：2とされ、時速24キロメートルまで段階的に駆動補助が掛かります。	13
(*11)	自転車安全利用五則	平成19年7月10日警察庁交通対策本部で決定された、自転車の車道通行、車道は左側を通行、歩道は歩行者優先、安全ルールを守る、子供はヘルメットを被るという5つの原則です。	14
(*12)	ハンプ	車両の通行速度の抑制を目的として、道路等に設けられた低く緩やかな凸状の部分を言います。交通事故の減少が期待できます。	16
(*13)	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、ゾーン（区域）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の抑制等を図ることを言います。	16
(*14)	荒尾市通学路交通安全プログラム	荒尾市通学路交通安全推進会議が策定する児童生徒が安全に通学することができるようにするための通学路の安全確保に関する取組方針を言います。	16
(*15)	荒尾市地域公共交通活性化協議会	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び道路運送法の規定に基づき、各種計画の策定に関する協議や公共交通の輸送確保や利便性の増進等を図ります。	16
(*16)	荒尾市地域公共交通網形成計画	地域公共交通の課題等を踏まえつつ、その確保・維持に関する課題を解決し、将来的なあり方について(*15)の団体が策定したマスタープランを言います。	16
(*17)	ユニバーサルデザイン	移動の妨げになる段差等の障壁の除去（バリアフリー）を進め、あらゆる人にとって使いやすさや安全性などに配慮する考えを言います。	16



(*18)	暴走族等	車両で一般の交通法規を無視した違法行為を敢行する者を言います。なお、「旧車會」と言う暴走族車風の彩色と改造を施した旧型の自動二輪車等を運転する者で構成された集団もこれに含めます。	19
-------	------	---	----