

第 11 次熊本市交通安全計画

令和 3 年度（2021 年度）～令和 7 年度（2025 年度）

熊本市交通安全対策会議

目 次

計画の趣旨	1
第11次熊本市交通安全計画の位置づけ	2
第10次熊本市交通安全計画の成果	3
第1部 道路交通の安全	6
第1章 道路交通事故のない熊本市を目指して	8
第1節 道路交通事故の現状	8
第2節 熊本市交通安全計画における目標	16
第2章 道路交通の安全についての対策	17
第1節 対策の重点と8つの柱（施策）	17
1 対策の重点	17
(1) 対策の最重点	17
(2) 対策の重点	18
① 高齢者及び子供の交通安全の確保	18
② 自転車の安全利用の推進	19
③ バスレーン対策の推進	21
④ 路面電車の安全対策の推進	21
⑤ 事故多発交差点対策の推進	22
⑥ 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	22
⑦ 飲酒運転等の危険運転の根絶	22
⑧ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	23
⑨ 地域が一体となった交通安全対策の推進	23
⑩ 先端技術の活用推進	24
第2節 道路交通安全についての施策	25
1 道路交通環境の整備	26
(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	27
(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	29
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	29
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	33
(5) 高齢者等の移動手段の確保	35
(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	36
(7) 無電柱化の推進	36
(8) 効果的な交通規制の推進	36
(9) 自転車利用環境の総合的整備	37
(10) 高度道路交通システムの活用	37

(11)	交通需要マネジメントの推進	39
(12)	災害に備えた道路交通環境の整備	39
(13)	総合的な駐車対策の推進	41
(14)	道路交通情報の充実	42
(15)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	43
2	交通安全思想の普及徹底	45
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	46
(2)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	50
3	安全運転の確保	55
(1)	運転者教育等の充実	56
(2)	運転免許制度の改善	59
(3)	安全運転管理の推進	59
(4)	自動車運送事業者の安全対策の充実	59
(5)	交通労働災害の防止等	61
(6)	道路交通に関連する情報の充実	62
4	車両の安全性の確保	63
(1)	自動運転車の安全対策・活用の推進	64
(2)	自動車の検査及び点検整備の充実	64
(3)	自転車の安全性の確保	66
5	道路交通秩序の維持	67
(1)	交通指導取締りの強化等	68
(2)	交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進	69
(3)	暴走族等対策の推進	69
6	救助・救急活動の充実	72
(1)	救助・救急体制の整備	73
(2)	救急医療体制の整備	75
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	75
7	被害者支援の充実と推進	76
(1)	自動車損害賠償保障制度の周知・啓発等	77
(2)	損害賠償の請求についての援助等	77
(3)	交通事故被害者等支援の充実強化	77
(4)	自転車利用者の損害賠償保険等への加入の促進	78
8	調査研究の充実	79
(1)	道路交通の安全に関する調査研究の推進	80
(2)	道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	80
第2部	鉄道交通の安全	82

第1章 鉄道事故のない社会を目指して	84
第1節 鉄道事故の状況等	84
1 鉄道事故の状況	84
2 近年の運転事故の特徴	84
第2節 熊本市交通安全計画における目標	85
第2章 鉄道交通の安全についての対策	86
第1節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	86
第2節 鉄道交通安全についての施策	87
1 鉄道交通環境の整備	88
(1) 鉄道施設等の安全性の向上	88
(2) 運転保安設備等の整備	88
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	89
3 鉄道の安全な運行の確保	89
(1) 保安監査の実施	89
(2) 運転士の資質の保持	89
(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用	90
(4) 気象情報等の充実	90
(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	90
(6) 運輸安全マネジメント評価の実施	91
(7) 計画運休への取り組み	91
4 救助・救急活動の充実	92
第3部 踏切道における交通の安全	94
第1章 踏切事故のない社会を目指して	96
第1節 踏切事故の状況等	96
1 踏切事故の状況	96
2 近年の踏切事故の特徴	96
第2節 熊本市交通安全計画における目標	97
第2章 踏切道における交通の安全についての対策	98
第1節 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	98
第2節 踏切道における交通安全についての施策	99
1 踏切道の立体交差、構造の改良 及び歩行者等立体横断施設の整備の促進	100
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	100
3 踏切道の統廃合の促進	101
4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	101

計 画 の 趣 旨

1 計画作成の趣旨

熊本市では、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に基づき、昭和 46 年度以降、5 年ごとに 10 次にわたり「熊本市交通安全計画」を作成し、諸施策を実施してきました。

その結果、本市の交通事故発生件数は年々減少傾向が続いています。

しかしながらその一方では、毎年尊い命が交通事故により失われており、さらには鉄道交通においては、大量・高速輸送システムの進展の中で、一たび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にあることから、交通死亡事故ゼロに向けた取り組みは今後も継続していく必要があります。

人命尊重の理念の下、交通事故のない安全で安心な熊本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た適切かつ効果的な諸施策を引き続き講じていかなければなりません。

本計画は、このような観点に立ち、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、熊本県及び関係機関・団体等と緊密な連携を図り、強力に推進するため作成するものです。

2 計画の性格及び期間

(1) 性格

この計画は、熊本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。

- ・国の「第 11 次交通安全基本計画」及び県の「第 11 次熊本県交通安全計画」に基づいています。
- ・熊本市の区域内における陸上交通（道路交通、鉄道交通、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。

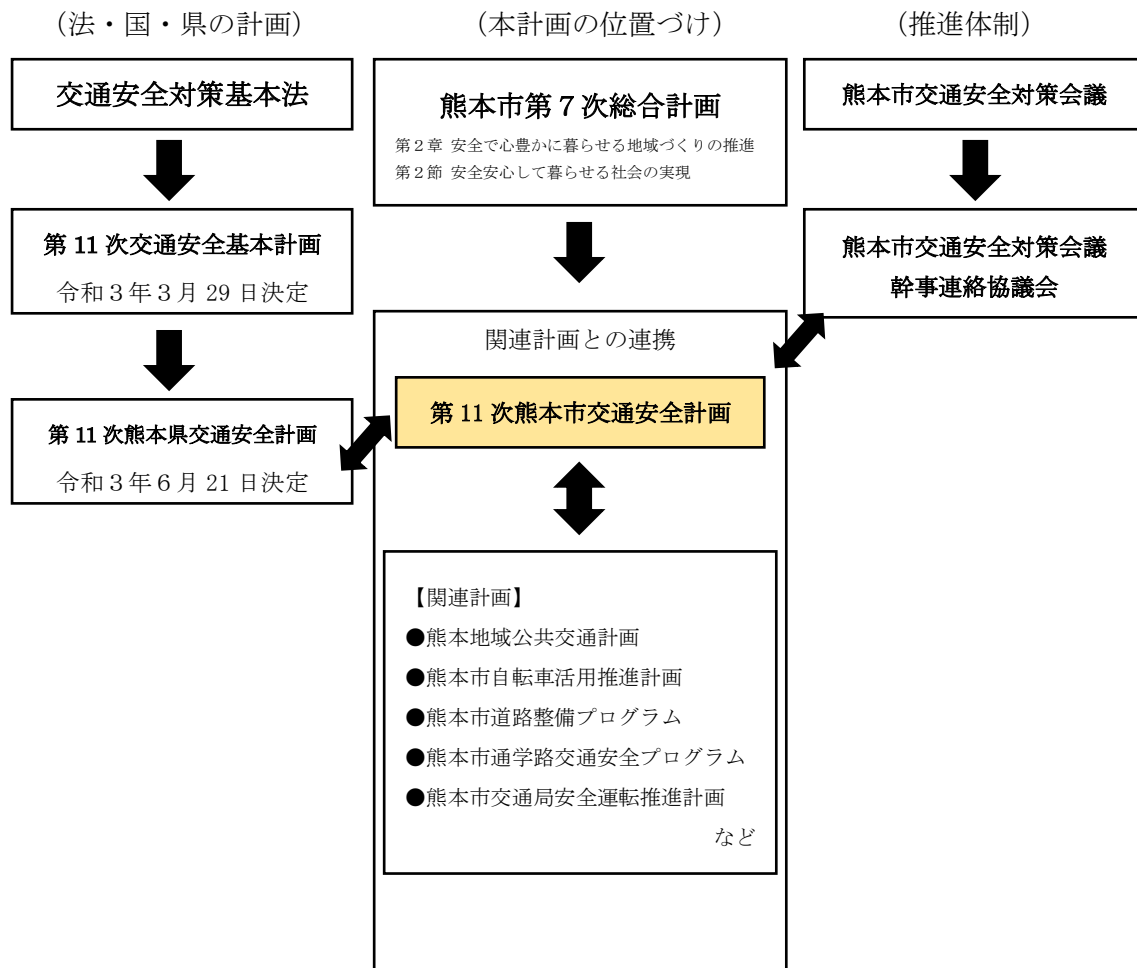
(2) 期間

この計画の期間は、令和 3 年度（2021 年度）から令和 7 年度（2025 年度）までの 5 年間です。

3 進行管理

この計画に基づく諸対策の実施状況や目標の達成状況については、毎年度、施策を所管する機関及び事務局で把握し、更なる施策の充実に努めます。

第 11 次熊本市交通安全計画の位置づけ



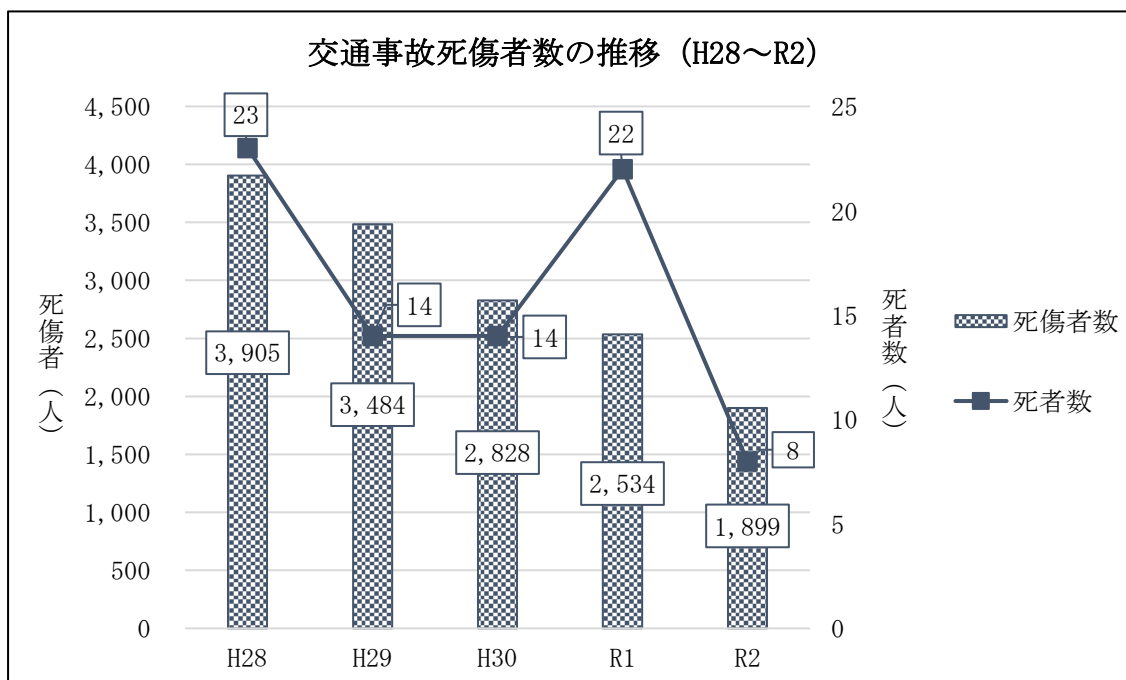
第 10 次熊本市交通安全計画の成果

第 10 次熊本市交通安全計画（平成 28 年度～令和 2 年度）では、道路交通、鉄道交通及び踏切道における交通の 3 分野において、それぞれの目標を掲げ、交通安全対策を講じてきました。

1 道路交通の安全

第 10 次計画期間中の主な取り組みとしては、交差点改良などの交通事故多発交差点対策と生活道路に車の 30 キロ規制を行うゾーン 30¹を設置するなど高齢者及び歩行者の安全の確保を行い、事故多発交差点上位 5 箇所の合計数が 243 件から 101 件と大幅に減少、歩行中の事故も 308 件から 220 件に減少しました。

その結果、「交通事故死者数 13 人以下、交通事故死傷者数 3,700 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、令和 2 年に 8 人となり目標を達成、また交通事故死傷者数についても平成 29 年に目標を達成し、さらにそれ以降減少が続 き、令和 2 年には 1,899 人まで減少しました。



資料） 熊本県警察交通事故統計より

注） 死者数とは交通事故発生後 24 時間以内に死亡した者の人数
（高速道路上で発生した事故を除く）

¹ **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、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。（警察庁 HP より）

2 鉄道交通の安全

平成 28 年から令和 2 年までの間、乗客の死亡事故は発生せず、「乗客の死者数ゼロ」という目標を達成し、また「運転事故²全体の死者数」については、令和 2 年は 0 人となりました。

3 踏切道における交通の安全

「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。」という目標に対し、令和 2 年は 0 件でした。

○踏切事故件数及び死傷者数

年	H28	H29	H30	R 元	R 2
発生件数	1	0	0	0	0
死傷者数	0	0	0	0	0

² **運転事故**：列車衝突事故，列車脱線事故，列車火災事故，踏切障害事故，道路障害事故，鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいう。（鉄道事故等報告規則第 3 条）

— 第 1 部 —
道 路 交 通 の 安 全

第1部 道路交通の安全

1 道路交通事故のない熊本市を目指して

- 交通事故死傷者数については、第10次熊本市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、減少傾向の定着化を図っていかなければなりません。本市では、特に歩行者保護の啓発に重点的に取り組むことで、交通死亡事故の更なる減少を図っていきます。併せて、死者数の減少にもつながる重傷事故を抑止するための取り組みを行います。



2 熊本市交通安全計画における目標

令和7年（2025年）までに

- ◆ 24時間交通事故死者数 10人以下
- ◆ 交通事故重傷者数 163人以下

にすることを目指します。



3 道路交通の安全についての対策

1 対策の重点

(1) 対策の最重点

歩行者の安全確保

(2) 対策の重点

- ① 高齢者及び子供の交通安全の確保
- ② 自転車の安全利用の推進
- ③ バスレーン対策の推進
- ④ 路面電車の安全対策の推進
- ⑤ 事故多発交差点対策の推進
- ⑥ 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
- ⑦ 飲酒運転等の危険運転の根絶
- ⑧ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑨ 地域が一体となった交通安全対策の推進
- ⑩ 先端技術の活用推進



<対策の重点を支える8つの柱（施策）>

- 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 調査研究の充実

第1章 道路交通事故のない熊本市を目指して

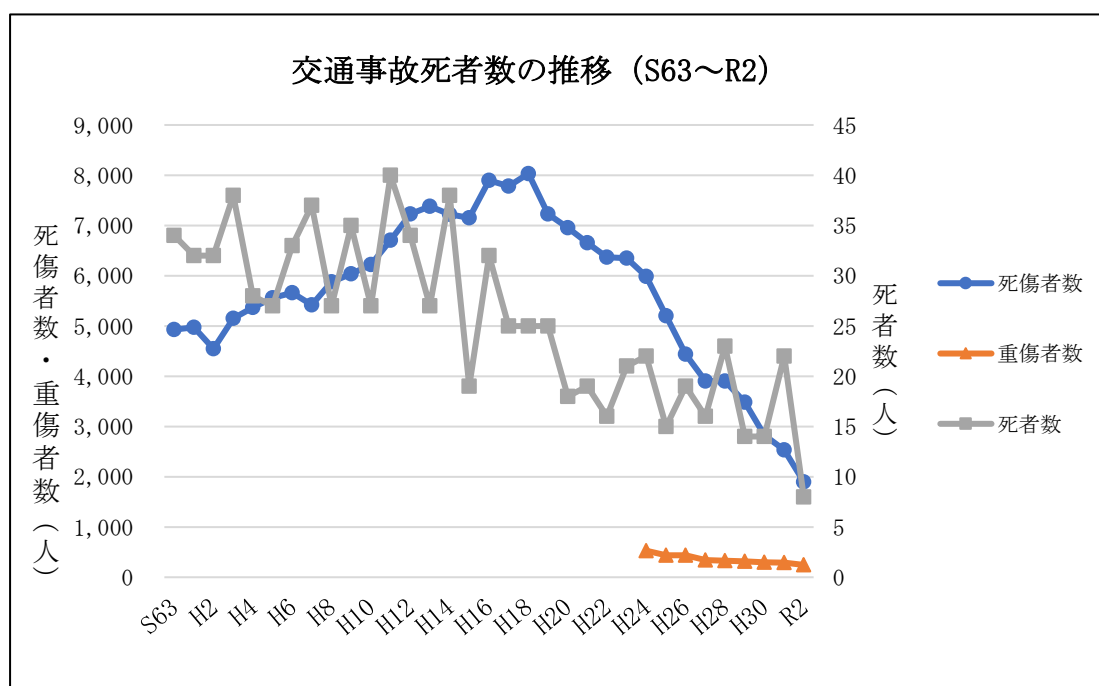
第1節 道路交通事故の現状

1 道路交通事故の推移

本市の交通事故による24時間交通事故死者数³は、昭和48年に過去最高の51人を数えましたが、昭和49年以降減少し、平成25年には15人とピーク時の3分の1まで減少しました。その後、増減を繰り返し、令和2年は8人となっています。

また、交通事故死傷者数については、平成18年をピークに減少が続いており、平成29年には3,484人となり、第10次熊本市交通安全計画の目標を達成し、令和2年の死傷者数はさらに減少し、1,899人となりました。

なお、近年、交通事故重傷者数については、減少が続いており、令和2年は246人となりました。



資料) 熊本県警察交通事故統計より

注) 死者数とは交通事故発生後24時間以内に死亡した者の人数

³ 24時間交通事故死者数：交通事故発生後24時間以内に死亡した者の人数。（警察庁HPより）

2 道路交通事故等の特徴と課題

(1) 基本的な交通ルールである歩行者優先意識改革が必要

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。

熊本県内では、信号機のない横断歩道において手を上げない歩行者に対しては、未だ7割以上の車が一時停止しないなど、歩行者優先の徹底には程遠い状況です。

さらに交通事故死者数を減少させるためには改めて「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最重要課題です。

(2) 全死者の4割弱、踏み間違い事故の4割強が高齢者

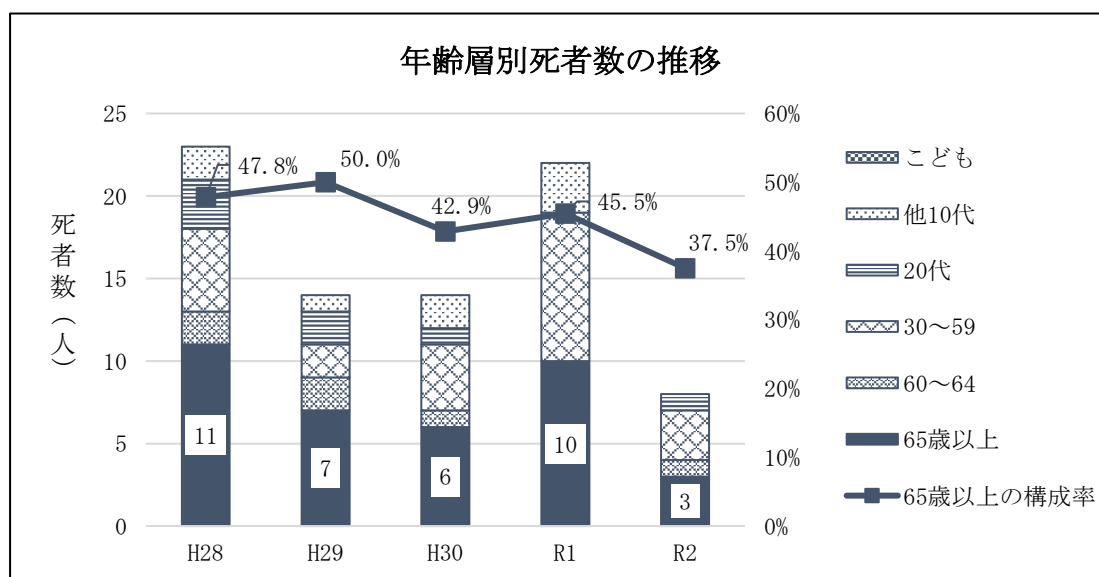
交通事故死者における65歳以上の高齢者の死者数は、他の年齢層に比べ高い割合を占めながら、増減を繰り返している状況です。令和2年中の交通事故死者数に占める高齢者の割合37.5%となっています。（【図－①】参照）

状態別で見ますと、歩行中及び自動車乗車中の死者の割合が高くなっています。（【図－②】参照）

また、自動車乗車中の事故については、アクセルとブレーキを踏み間違えて、急発進や急加速して店舗や通学児童などに飛び込む事故が全国的に発生し、本市においても令和2年中の全踏み間違い事故は17件で、その約4割（7件）が高齢運転者となっています。（【図－③】参照）

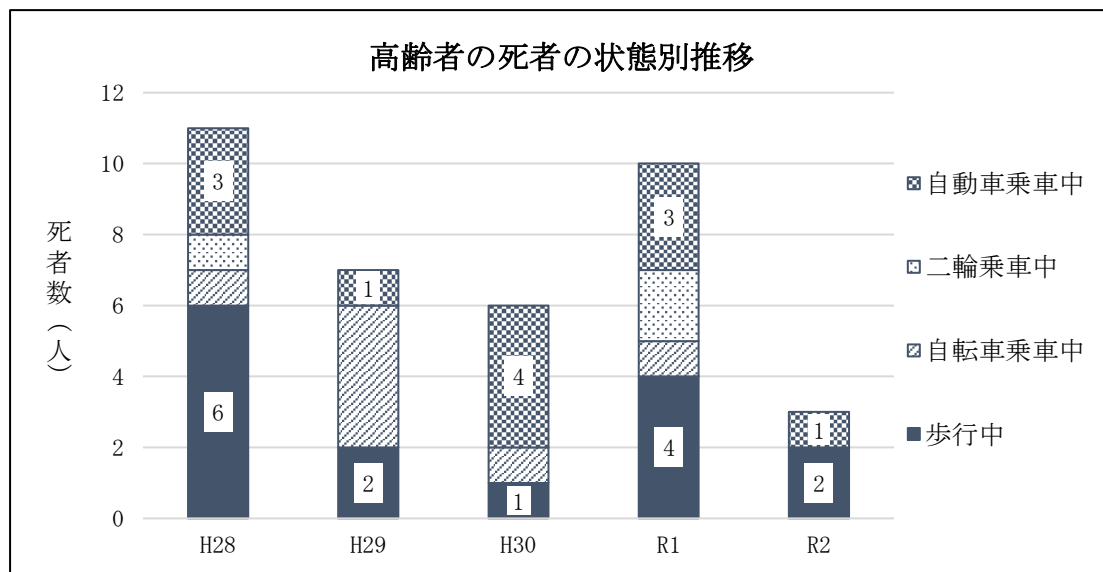
高齢者の交通安全の確保は、本市における交通安全対策の重要課題です。

【図－①】



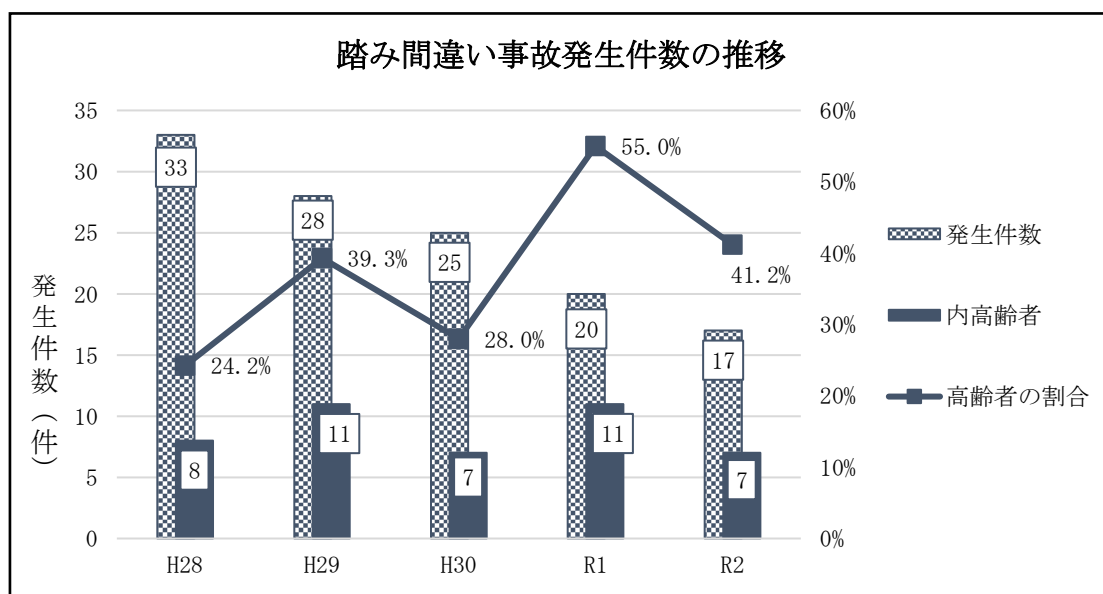
資料) 熊本県警察交通事故統計より

【図－②】



資料) 熊本県警察交通事故統計より

【図－③】



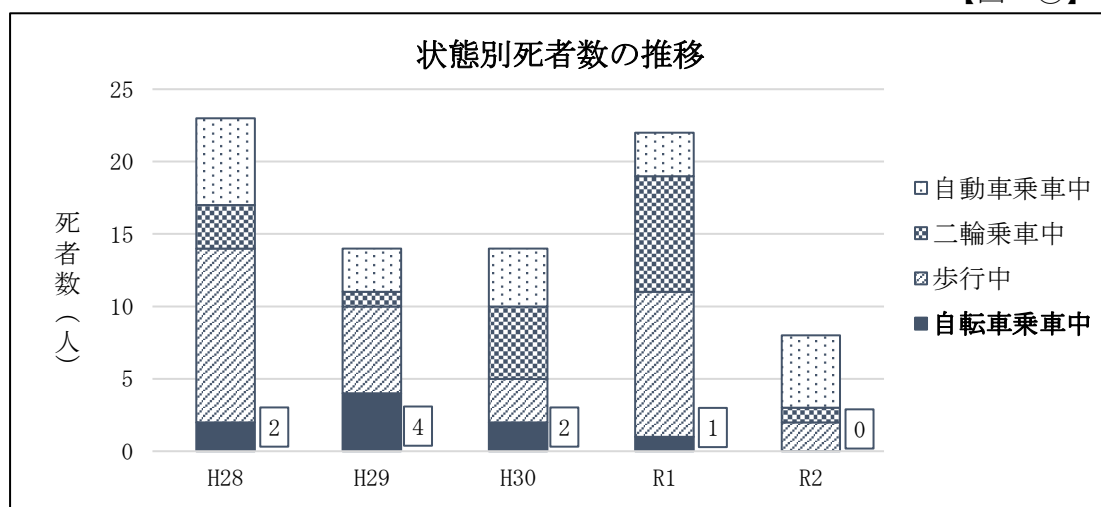
資料) 熊本県警察交通事故統計より

(3) 自転車乗用中の事故による死者数は減少、ただし、自転車乗車中に事故に遭った人の4割に法令違反

第10次交通安全計画期間中における自転車乗用中の交通事故については減少傾向にありますが（【図－④】参照）、交通事故に遭った当事者の約4割に何らかの原因（法令違反）があったと認められますので、更なる安全教育が必要です。（【図－⑤】参照）

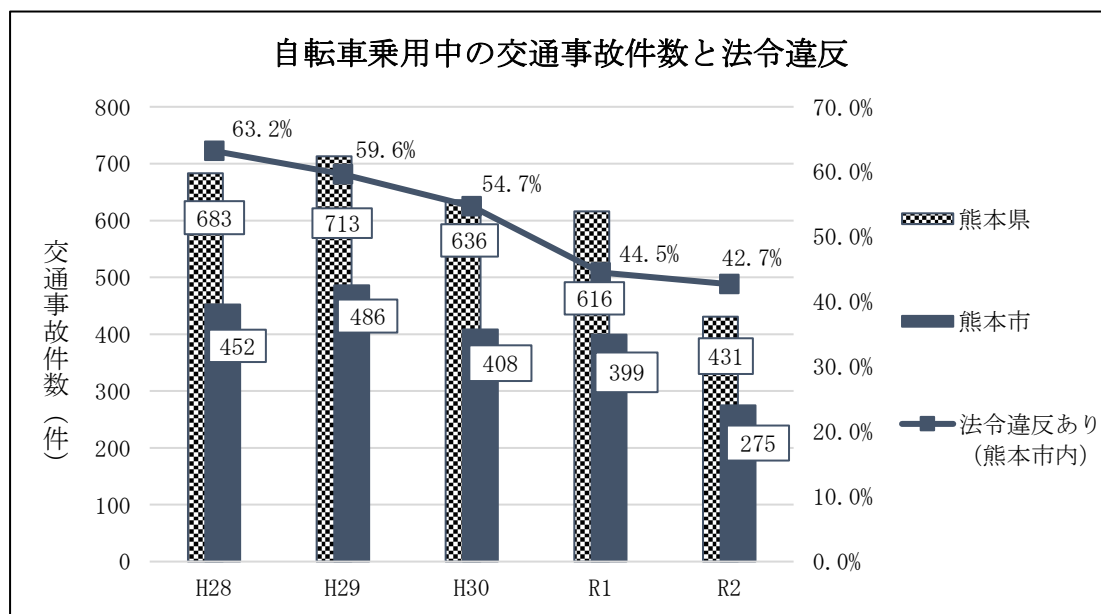
自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、更なる自転車の安全利用について対策を講じていく必要があります。

【図－④】



資料) 熊本県警察交通事故統計より

【図－⑤】



資料) 熊本県警察交通事故統計より

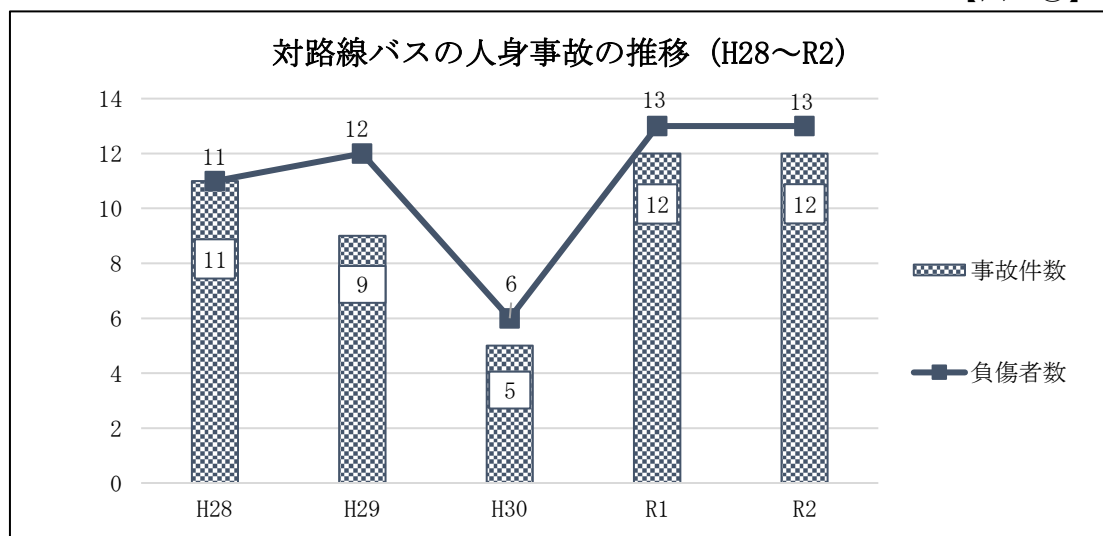
(4) 路線バスの人身事故は横ばい

熊本市内には、バス専用通行帯が 15 区間（終日が 2 区間、6 時～23 時が 3 区間、7 時～9 時・17 時～19 時が 10 区間）あります。特に、熊本市内の特徴的なバス専用レーンで、バスが一番左側の車線（第一車線）から右折する専用レーンが、①お城前交差点、②熊本市役所前交差点、③水道町交差点、④浄行寺交差点、⑤水前寺 1 丁目交差点の 5 箇所あります。

これらの交差点（水前寺 1 丁目交差点を除く。）において、一般車両が左折する場合には、第二車線（左から 2 番目の車線）から左折しなければならないことや、一般車両とバスの右折する車線が分離されているという特殊な通行方法となっています。右折時の急な車線変更等による接触事故が平成 24 年をピークに多く発生したものの、その後、道路標識・標示の改良等を推進したことから発生件数は約 6 割減少しました。

令和 2 年の路線バスの人身事故は 12 件で、そのうちバスレーンでの事故は約 33%の 4 件発生しており、引き続き対策を講じる必要があります。（【図－⑥】参照）

【図－⑥】

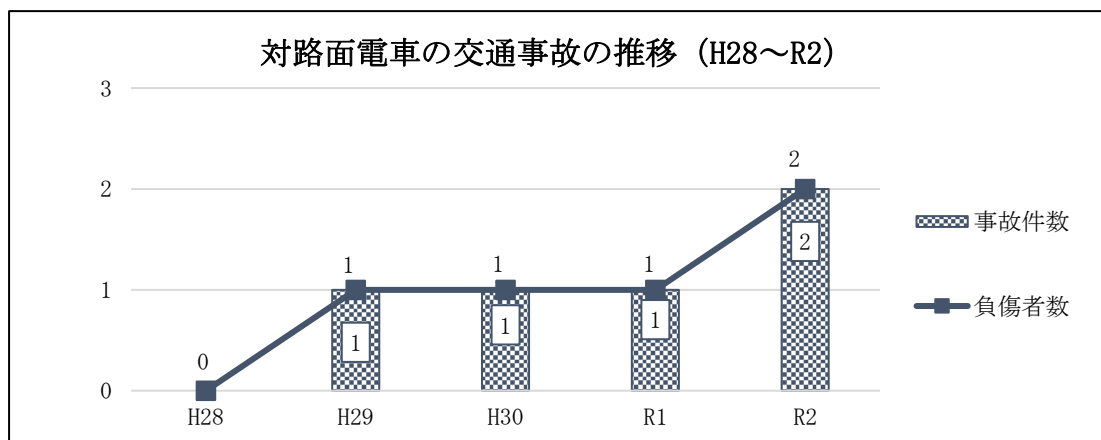


資料） 熊本県警察交通事故統計より

(5) 路面電車事故の現状

熊本市電は、田崎橋～健軍町、上熊本～健軍町の 2 系統を運行しており、軌道敷のほとんどが道路中央にあり、一般車両の急な右折等による路面電車との接触事故が発生しています。過去 5 年間に 5 件発生、令和 2 年は 2 件発生しています。（【図－⑦】参照）

【図－⑦】



資料） 熊本県警察交通事故統計より

（６）県内の交差点事故は、熊本市に集中

熊本県内において、交通事故の多発する交差点は熊本市に集中しています。片側３車線以上の大きな交差点での事故が多く発生しているのが特徴です。

交差点における人身事故件数（平成 28 年～令和 2 年累計）

1 位	水道町交差点	25 件
2 位	田井島交差点	22 件
3 位	流通団地入口交差点	20 件
3 位	熊本市役所前交差点	20 件
3 位	保田窪北交差点	20 件

これらの交差点での事故の特徴としては、車線が多いため、車線変更に伴う接触事故や右左折時の事故、渋滞に伴う追突などがあげられます。

（７）後部座席のシートベルト着用率、一般道 4 割、高速道 8 割

交通事故死傷者数については、毎年減少していますが、状態別にみると、自動車乗車中が最も多く、毎年、全体の約 6 割で推移しています。

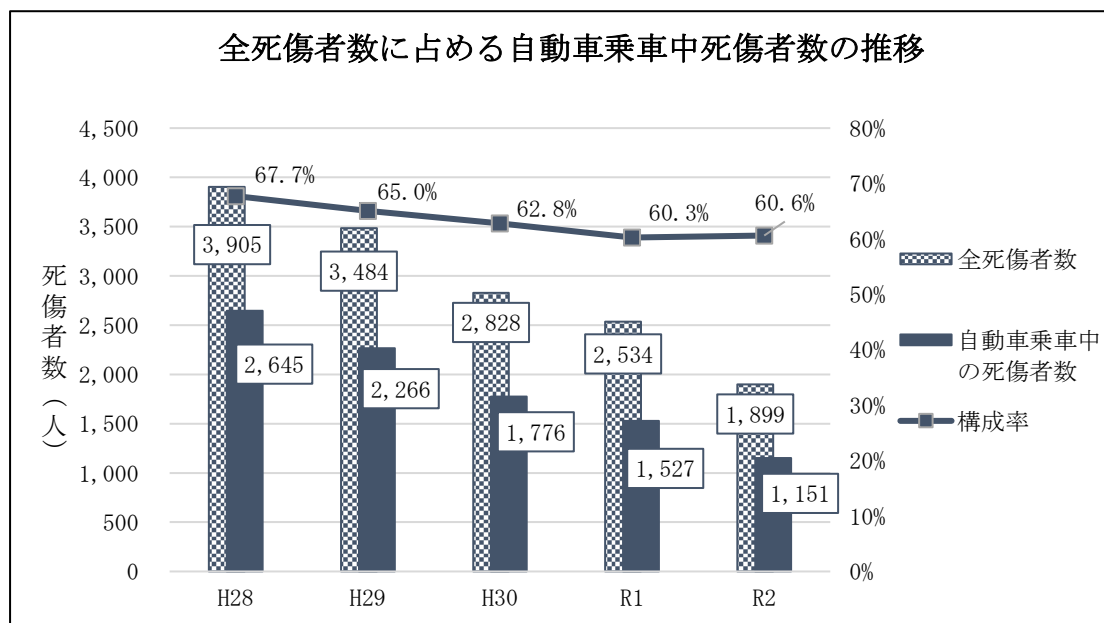
交通事故死傷者数を減少させるためには、自動車運転者の交通安全意識の一層の向上を図り、自動車による交通事故そのものを減少させることが重要ですが、交通事故発生時の被害軽減のためには、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用とチャイルドシートの正しい使用を徹底していく必要があります。（【図－⑧】参照）

熊本県の令和 2 年のシートベルト着用率は、一般道路では運転席が 99.0%、助手席が 96.4%、高速道路では運転席が 100%、助手席が 98.8%と 9 割を超える着用率ですが、一般道路での後部座席が 45.7%、高速道路での後部座席が 79.6%となっています。また令和元年の一般道におけるチャイルドシートの着用率については、

61.2%となっています。（熊本県警察と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による）

交通事故死傷者数の約6割が自動車乗車中であったことから、死傷者数の減少に向け、今後の更なる着用率の向上が必要です。（【図－⑨】参照）

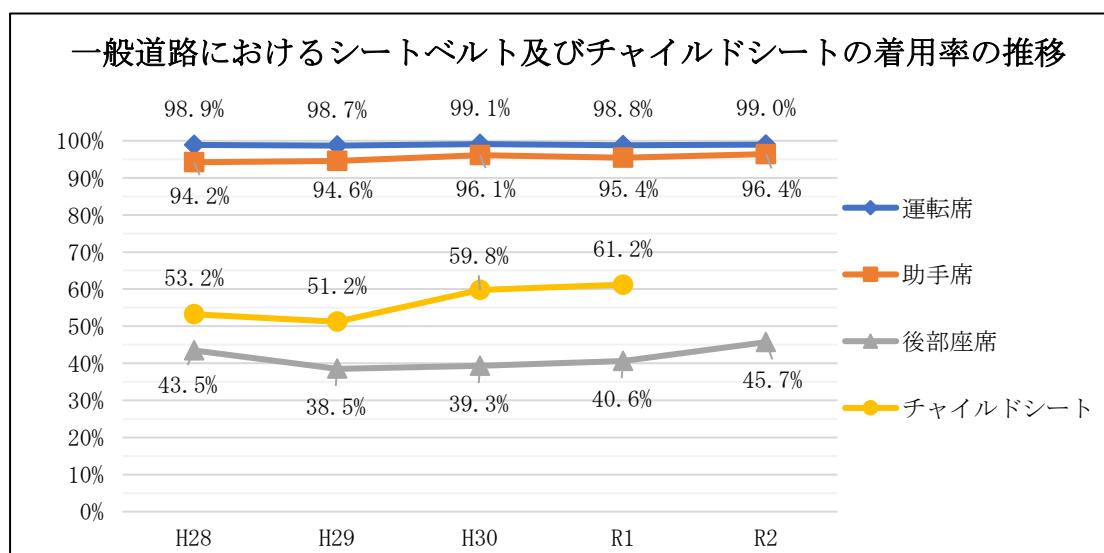
【図－⑧】



資料) 熊本県警察交通事故統計により

注) 構成率は、全死傷者数に占める自動車乗車中死傷者数の割合

【図－⑨】



注) 熊本県警察と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査により

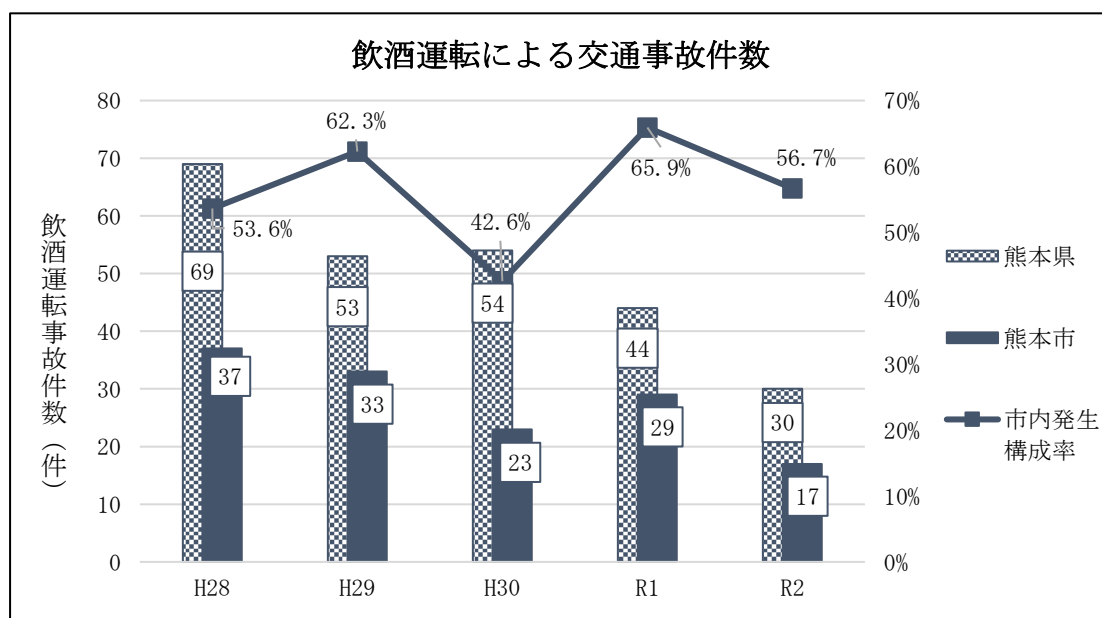
（８）飲酒運転による交通事故は減少傾向

飲酒運転については、平成 18 年 8 月に発生した、福岡県の「海の中道大橋」における交通死亡事故を契機として社会問題化し、道路交通法の改正により平成 19 年には飲酒運転の厳罰化、平成 21 年には行政処分の強化が図られました。

これらにより、飲酒運転を伴う交通事故の発生件数については、減少の傾向にありますが、熊本県内で発生した飲酒による交通事故のうち約 57%が熊本市内において発生しています。

全国的にも、飲酒運転によるひき逃げ死傷事件が発生するなど、大きな社会問題となる事件事故が未だ後を絶たないことから、飲酒運転の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。（【図－⑩】参照）

【図－⑩】



資料） 熊本県警察交通事故統計により

注） 飲酒運転による交通事故発生件数は、原付以上の第 1 当事者によるもの

第2節 熊本市交通安全計画における目標

令和7年（2025年）までに

◆ 24時間交通事故死者数 10人以下

◆ 交通事故重傷者数 163人以下

にすることを目指します。

第10次熊本市交通安全計画では、「令和2年までに年間の24時間交通事故死者数を13人以下にする」ことを目標に掲げ、各種交通安全施策を推進してきました。

その結果、第10次計画期間の最終年である令和2年には8人と目標を達成しましたが、この5年間の死者数の推移を見ると年毎の差が大きく、しかも平均死者数は16人であることから、死者数を減少させるための一層の取り組みが必要です。

本計画で新たな目標を設定するにあたっては、県の目標を参考にすることとします。

第10次計画期間の県内死者数に占める本市の平均構成率は25%で、これを第11次熊本県交通安全計画における目標⁴に乗じると10人となります。

このため、本計画においては、令和7年（2025年）までに、年間の24時間交通事故死者数を10人以下にすることを目指します。

また、本計画における最優先の目標は死者数の減少ですが、重傷者が発生する事故防止への取り組み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、事故そのものの減少や重傷者数の減少にも一層積極的に取り組めます。第10次計画期間の県内重傷者数に占める本市の平均構成率は44%で、これを第11次熊本県交通安全計画における目標に乗じると163人となります。

このため、本計画においては、令和7年（2025年）までに年間の重傷者数を163人以下とすることを目指します。

なお、第10次計画までの目標値は死傷者数でしたが、国及び県の計画の目標値が重傷者に変更となりましたので、本市も併せて重傷者数に変更といたします。

全国的にも、交通事故死傷者数は減少傾向を続けていますが、究極の目標である「交通事故のない社会」を実現するため、市及び警察、関係機関・団体等が一体となり、かつ、市民の理解と協力の下で、第2章に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進します。

⁴ 第11次熊本県交通安全計画における目標：24時間交通事故死者数40人以下、交通事故重傷者数370人以下

第2章 道路交通の安全についての対策

第1節 対策の重点と8つの柱（施策）

交通事故死者数及び重傷者数の一層の減少を図るとともに、安全で安心して暮らせる交通社会の実現に向け、本市の交通事故の特徴と課題に即した各種の交通安全対策を推進します。

1 対策の重点

(1) 対策の最重点

歩行者の安全確保

人優先の交通安全思想のもと、歩行者優先に向けた意識改革や交通環境の整備等により、歩行者の安全を確保することが本計画の最重点対策です。

熊本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ないなど、歩行者優先の徹底には程遠い状況です。さらに交通事故死者数を減少させるためには改めて「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。

横断歩行者が被害に遭う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としての意識向上を図ります。

一方、歩行者に対しては、子供を中心として横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは信号機に従うこと、といった交通ルールの周知や、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行動を促すための交通安全教育等を推進するとともに、自転車利用者には、自転車安全利用五則⁵を守るよう、自転車交通安全教育等を推進します。

また、未就学児を中心に子供が日常的に移動する経路、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・

⁵ 自転車安全利用五則：1 自転車は、車道が原則、歩道は例外 2 車道は左側を通行 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行 4 安全ルールを守る（○飲酒運転・二人乗り・並進の禁止○夜間はライトを点灯○交差点での信号遵守と一時停止・安全確認） 5 子どもはヘルメットを着用。（平成19年7月10日交通対策本部決定より）

安心な歩行空間の確保を図る対策を推進します。

《主な取り組み》

- 子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保
- 歩行者の安全な通行の確保
- 中心市街地における昼も夜も安心して歩いて楽しめるウォークアブルなまちづくりに合わせた交通安全の推進
- 「通学路交通安全プログラム」に基づく定期的な合同点検
- ユニバーサルデザインに配慮した歩道等の整備
- 歩行者の視点で信号表示の調整等の運用の改善を推進
- 幼児から成人に至るまで段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- 児童、高齢者等の保護の観点に立った交通指導取締りの推進
- 自転車走行空間の整備
- 自転車安全利用五則の徹底

(2) 対策の重点

① 高齢者及び子供の交通安全の確保

生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間を整備し、高齢歩行者の安全の確保を推し進めるとともに、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ことから、高齢者については、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の充実に努めます。

また、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して交通安全対策を推進するとともに、高齢者の交通事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を推進します。

さらに、すべてのドライバーや自転車利用者が、高齢者などに配慮した通行を心掛けるよう、高齢者以外の世代に対する交通安全教育・意識啓発活動を推進します。

なお、子供の交通事故死傷者数については減少傾向にありますが、次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に移動する経路や、通学路等の子供が移動する経路において、交通安全対策の充実に努めます。

《主な取り組み》

- 子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保
- 秋から年末年始にかけての高齢者事故防止の集中的広報
- 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進と反射材用品の普及
- 高齢者世帯訪問活動の推進
- 高齢者講習の充実
- 看護師等による高齢運転者に対する運転適性相談の充実
- 運転免許証の自主返納の促進と支援
- 高齢者標識（高齢者マーク）の使用促進
- 高齢者保護の観点に立った指導取締りの推進

② 自転車の安全利用の推進

熊本市では、これまで自転車走行空間や駐輪環境の整備などの利用環境の向上や交通マナーアップに努めてきました。しかし、自転車が優位とされる近距離移動においても、自動車利用が多く、依然として中心市街地やその周辺での交通渋滞が慢性化しています。

国では、渋滞緩和や健康増進、環境保全など、自転車の持つ様々な効果に着目した、「自転車活用推進計画（平成30年6月）」が策定、「第2次計画」が令和3年5月に閣議決定され、多様な自転車の活用が求められています。また、「新しい生活様式」に対応した自転車通勤、電動アシスト自転車やスポーツバイク等の目的に合った自転車の普及など、今般の社会情勢の変化により、今後自転車利用者が増加することが予想されます。

このような国の動向やニーズの変化等を踏まえ、本市では、様々なメリットがある自転車を便利・気軽・安全な乗り物として、市民に利活用してもらうよう、自転車の施策に関する総合的な計画『熊本市自転車3“ばい”プラン～熊本市自転車活用推進計画～』を令和3年3月に策定しました。

この計画では、自転車利用者は「より便利」に自転車を利用でき、自転車未利用者には自転車の「メリットを知ってもらう」ことで自転車の利活用の促進を図ります。さらに、自転車を市民に一層利用してもらうために、以下の3つの基本方針を設定し、本計画を推進していきます。

- 基本方針1 乗^{ばい}るbicycle「自転車を便利に利用できる環境づくり」
- 基本方針2 良^{ばい}かbicycle「自転車を気軽に利用できる環境づくり」
- 基本方針3 守^{ばい}るbicycle「自転車を安全に利用できる環境づくり」

ア 道路交通環境の整備

自転車道、自転車専用通行帯（自転車レーン）、自転車の通行位置を明示した道路（車道混在型）等、白川沿いの歩行者と自転車の専用道路「白川ちゃりんぼみち」、また自転車事故が多い交差点における事故防止対策などの自転車走行空間整備を行っています。

今後も道路利用者のニーズや交通状況を踏まえ、自転車走行空間整備を行い、面的な自転車ネットワークを形成しながら、自転車の利用環境の向上に努めます。

イ 自転車等の駐車及び放置自転車対策

自転車等の駐車対策については、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（昭和 55 年法律第 87 号）及び「熊本市自転車の安全利用及び駐車対策等に関する条例」（昭和 60 年条例第 31 号）に基づき、公共の場所における自転車等の放置防止や自転車駐車場の整備等の駐車対策に関する施策を総合的に推進します。

また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設については、「熊本市自転車等駐車場の附置に関する条例」（平成 21 年条例第 47 号）に基づき、自転車駐車場の設置を義務付け、駐輪場の確保を促しています。

このほか「放置自転車ゼロ作戦」を平成 24 年 6 月より実施し、放置自転車の解消並びに自転車駐車場の利用促進等を図っています。

放置自転車対策については、商業地域や鉄道の駅周辺等における放置自転車等問題の解決を図るために、駐輪場を整備するとともに、合わせて自転車放置禁止区域を設定し、駅前広場及び道路等に放置されている自転車等の整理・撤去等を推進しています。

ウ 交通安全思想の普及徹底

自転車は、年齢に関係なく、健康志向や運転免許もいらない気軽な乗り物として利用者が増加傾向にあります。しかしその一方で、自転車も車両という認識がなく、交通ルールやマナーを守らない利用者が多くなっています。

そこで、自転車に対する安全教育については、小学生から中高校生に対するルール・マナーアップ中心の自転車教室をはじめ、高齢者の交通安全教育の中でも自転車安全利用五則に沿った教育を実施しています。また令和 3 年度からは新型コロナウイルス対策として SNS を活用した動画による自転車の交通安全教育の実施と、市民の方がいつでも・どこでも・だれでも教育を受けれるよう裾野の広い安全教育の実施に取り組んでおります。

広報啓発については、毎月 20 日「自転車安全利用の日」のアーケード内乗入禁止広報や警察等と連携しての繁華街における「押しチャリ運動」等を行うとともに、チラシやホームページ、市政だより、ラジオなど媒体を活用した啓発

にも取り組んでいます。

そのほか、関係機関・団体と連携し、自転車一斉指導取締りや自転車の安全利用のための、TS マーク⁶などの制度を活用した自転車の点検整備、自転車事故による被害者救済のための保険制度の普及活動を推進します。

《主な取り組み》

- 自転車利用者の安全通行の確保
- 幼児から高齢者に至るまでの段階的な交通安全教育の推進
- 自転車運転者講習制度の適切な運用
- 自転車安全利用キャンペーンの実施
- 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進
- 悪質・危険な自転車利用者に対する指導取締りの推進
- 「熊本市自転車の安全利用及び駐車対策等に関する条例」の改正
- 損害賠償保険等への加入義務化
- ヘルメット着用の推進

③ バスレーン対策の推進

路線バスをはじめとする公共交通は、市民の日常生活を支える重要な役割を担っていますが、乗車定員も多く、乗客の年齢層や身体状況も様々であり、一たび事故が起これば多くの方が受傷する大事故につながるおそれがあることから、一層のバスレーン等の安全対策を推進し交通事故防止に努める必要があります。

市外、県外から来られた方にもわかりやすい道路標識やカラー舗装の道路標示を行うとともに、ホームページ、市政だより、ラジオなど媒体を活用した更なる広報啓発等を行い、バス事業者をはじめ警察とも連携を図りながら事故防止に努めます。

④ 路面電車の安全対策の推進

路面電車は、前述の路線バス以上に乗車定員が多く、一たび事故が起これば多くの方が受傷する大事故につながるおそれがあります。また、路面電車は、ブレーキをかけてから停止するまでの制動距離が自動車や路線バスより長く、すぐには止まらない性質であることから、一層の安全対策を推進し交通事故防止に努める必要が

⁶ TS 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貼付するマーク。損害保険及び賠償責任保険が附帯されている。

あります。

具体的な安全対策として、乗務員の安全教育並びに事故が多い交差点の軌道敷に「電車注意」等の路面表示、カラー塗装及びポールコーンの設置等を行い、事故防止に取り組めます。

また、「一般車両は軌道敷内通行禁止であること」や「軌道敷を右折する際には接近する路面電車に十分注意すること」などの広報啓発を行い、軌道事業者をはじめ、警察や関係機関・団体等で連携を図りながら事故防止に努めます。

⑤ 事故多発交差点対策の推進

事故多発交差点対策として、路面表示、カラー舗装、区画線など警察と道路管理者が連携して対策を実施します。

また、警察による取締りをはじめ、交通指導員や交通安全協会による交通指導、地域の学校、老人会等に対する交通安全教育での注意喚起や、通行ドライバーへの周知としてホームページ等における広報啓発を行います。

⑥ 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

後部座席を含む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の徹底を図るために、あらゆる機会・媒体を通じて、着用効果や正しい着用についての認識を広める交通安全教育・意識啓発を推進します。

《主な取り組み》

- シートベルトの着用効果、正しい着用方法及び全席着用に関する啓発活動の推進
- 幼稚園・保育所、病院等と連携した保護者に対する啓発指導の推進
- シートベルト、チャイルドシート着用推進キャンペーンの実施
- 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進
- シートベルト及びチャイルドシート着用義務違反に対する指導取締りの推進

⑦ 飲酒運転等の危険運転の根絶

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」）等の危険運転の根絶を

図るために、市民総ぐるみの啓発活動を引き続き推進します。

また、飲酒運転等に対する指導取締りを強化するとともに、運転者教育の充実に努めます。

《主な取り組み》

- 飲酒運転等の危険運転の根絶キャンペーン等の実施
- アルコール依存症に関する広報啓発、相談、指導及び支援
- 酒類製造・販売・提供業界等と連携したハンドルキーパー運動⁷の推進
- 飲酒取消処分者講習の確実な実施と停止処分者講習における飲酒学級の充実
- 自動車運送事業者におけるアルコール検知器の確実な使用
- 飲酒運転等取締りの強化

⑧ 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、依然として多く、近年、相対的にその割合は高くなっています。

このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、当該交通事故の発生地域、場所、形態等を詳細な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、引き続きその減少を図っていきます。

また、第 11 次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々
の状況を的確に踏まえた取り組みを行います。

⑨ 地域が一体となった交通安全対策の推進

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り組みを具体化することが急がれる中で、各区役所をはじめとしたそれぞれの地域の行政、学校、家庭、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

⁷ ハンドルキーパー運動：自動車で飲食店に行き、飲酒する場合、仲間同士や飲食店等の協力を得て飲まない人を決め、その人が、仲間を安全に自宅まで送り、飲酒運転事故を防止するための制度。（全日本交通安全協会 HP より）

形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、市政だよりやSNS等を通じた交通情報の提供に一層努めます。

⑩ 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ます。今後も、サポカー・サポカーS⁸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ます。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理解を深め、積極的に活用していきます。

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取り組みを推進していきます。

⁸ サポカー・サポカーS：サポカーとは自動ブレーキを搭載した自動車、サポカーSとは自動ブレーキに加え、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等を搭載した、特に高齢運転者に推奨する自動車。（経済産業省HPより）

第2節 道路交通安全についての施策

- 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 調査研究の充実

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備

- (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
- (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
- (3) 幹線道路における交通安全対策の推進
- (4) 交通安全施設等の整備事業の推進
- (5) 高齢者等の移動手段の確保
- (6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化
- (7) 無電柱化の推進
- (8) 効果的な交通規制の推進
- (9) 自転車利用環境の総合的整備
- (10) 高度道路交通システムの活用
- (11) 交通需要マネジメントの推進
- (12) 災害に備えた道路交通環境の整備
- (13) 総合的な駐車対策の推進
- (14) 道路交通情報の充実
- (15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(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言えません。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ます。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、県、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み、子供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。

公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進します。生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン 30」の整備を推進するとともに、通行禁止等の交通規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・標示の整備や信号灯器の LED 化、路側帯の設置・拡幅、物理的デバイスと組み合わせたゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン⁹・交通情報板等によるリアルタイムな交通情報提供等の交通円滑化対策を実施します。また、高齢者や障がい者を含めた全ての人の安全な通行を確保するため、バリアフリー対応型信号機¹⁰の整備、歩行者と自動車の通行を時間的に分離する歩車分離式信号等の計画的な整備を推進します。

道路管理者は、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、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¹¹やクランク¹²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に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¹³の設置等によるエリア内への通過交通

⁹ 光ビーコン：道路上に設置され、車載器搭載車両との双方向通信をするための路上インフラ装置。設置機関は、各都道府県警察となる。

¹⁰ バリアフリー対応型信号機：高齢者や視覚障がい者が、安全に安心して横断歩道を渡れるようにする信号機。

¹¹ ハンプ：通過する自動車のスピードを抑えるために、街路の車道部分を盛り上げて舗装した部分。

¹² クランク：直角もしくはそれに近いカーブの連続する車道。

¹³ 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減速を促す道路構造。

の抑制対策を実施します。

また、ビッグデータ¹⁴の活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、自治体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施します。

さらに、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標示の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進します。

（九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、都市建設局）

イ 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供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」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り組みを支援するとともに、未就学児を中心に子供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、警察、教育委員会、学校、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。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路（車道混在型）等の整備、安全な横断待ちスペースの確保、押ボタン式信号機等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

（九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、都市建設局、教育委員会）

ウ ユニバーサルデザインの考え方によ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ユニバーサルデザインに配慮した歩道等の整備を推進します。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機、高度化 PICS 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¹⁵、自転車駐車場、障がい者用の駐車マス等を有する自動車駐車場等の整備を推進します。

あわせて、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します。

¹⁴ ビッグデータ：情報通信技術の進展により生成・収集・蓄積等が可能・容易になる多種多量のデータ。

¹⁵ エスコートゾーン：横断歩道の中央部に敷設された点字ブロック（歩道中央）に似た点状の突起によるラインで、これを辿って歩行することにより、視覚障害者が横断歩道から外れることなく道路を渡れるように配慮された設備。

特に、Bluetooth を活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とする歩行者等支援情報通信システム（高度化 PICS）¹⁶の整備を推進し、高齢者、障がい者等の安全な移動を支援します。

また、駅前の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくするよう安全で快適な歩行空間を確保します。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図ります。

(イ) 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や、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自動二輪車等の違法駐車についても、関係機関と連携を図り積極的な取締りを推進します。

(九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、健康福祉局、都市建設局)

(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

高規格道路（高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくは補完して機能する広域的な道路ネットワーク）・一般広域道路（広域道路のうち、高規格道路以外の道路）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します。

特に、高規格道路・一般広域道路等、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します。

(九州地方整備局熊本河川国道事務所、都市建設局)

(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に高めるため、事故の危険性が高い特定の区間を選定し、事故要因に即した効果の高い対策を実施する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブ

¹⁶ 歩行者等支援情報通信システム（高度化 PICS）：高齢者や障がい者などの歩行者に、交差点名称や歩行者用信号機の状況を音声で提供し、安全に交差点の横断を支援するシステム。令和2年度から運用開始した高度化 PICS は、Bluetooth を活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号の延長を可能とするシステム。（警察庁 HP より）

レーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策等きめ細かく効率的な事故対策を推進します。

また、基本的な交通の安全を確保するため、道路ネットワーク強化・都市内交通の円滑化のため道路整備を推進するとともに、公共交通施策と連携しながら、公共交通と自動車交通を効率的に組み合わせた都市交通体系の最適化を推進します。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

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、限られた財源で最大の効果を獲得できるよう、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)」を推進します。

- (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します。
- (イ) 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ながら、交差点の視認性確保など事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施します。

(九州地方整備局熊本河川国道事務所、都市建設局)

イ 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険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集中的な事故抑止対策を実施します。また、既存空間で対応可能なピンポイント対策についても積極的に取り組むこととします。

具体的には、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、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良、視距¹⁷の改良、付加車線¹⁸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¹⁹等の設置等の対策を推進し、効果検証を行います。

(九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、都市建設局)

ウ 幹線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、道路交通の実態等を勘案しつつ、速度規制や追越しのための右側部分はみ

¹⁷ 視距：自動車の運転者が道路前方を見通すことのできる距離。

¹⁸ 付加車線：往復分離がなされた自動車専用道路の進入部や合流部を指します。

¹⁹ 視線誘導標：道路の両サイドやセンターラインに沿って端や線形を分かりやすく表示し、ドライバーの視線を誘導するためのものです。

出し通行禁止規制等の交通規制について見直しを行い、その適正化を図ります。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造や交通安全施設の整備状況等を勘案して、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動や道路構造の改良状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進します。

さらに、交通事故、天候不良等による交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施するとともに、交通規制等の道路交通情報を提供するなどして二次事故の防止を図ります。
(県警察本部)

エ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故等が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図ります。

(九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、都市建設局)

オ 適切に機能分担された道路網の整備

熊本市中心部から広域交通拠点（高速 IC、空港）へのアクセスを強化し、循環型ネットワークを構築する、高規格道路の整備を推進します。

(ア) 高規格道路から生活道路に至るネットワークの体系的な整備、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図ります。

(イ) 死傷事故率が低く安全性の高い高規格道路・一般広域道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、道路ネットワーク全体の安全性を向上させます。

(ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備を推進します。

(エ) 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担化により、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系統的な整備を行うとともに、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・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施します。

(オ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策²⁰を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施します。

²⁰ マルチモーダル施策：良好な道路環境を作るために、航空、海運、水運、鉄道など複数の交通機関と連携し、市街地への車の集中を緩和する総合的な交通の施策。

カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図ります。

(ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づいた整備を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するための整備の強化を図ります。

また、逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による事故防止のための標識や路面標示の整備を図るなど、総合的な事故防止対策を推進します。

さらに、事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備等も併せて実施するとともに、高速自動車国道等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援します。

(イ) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進します。

(ウ) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS）²¹やETC2.0²²等の整備・拡充を図ります。

また、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るために、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進します。

(九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、
西日本高速道路㈱九州支社熊本高速道路事務所)

キ 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良等による交通事故対策を推進します。

(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、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さ

²¹ 道路交通情報通信システム（VICS）：カーナビゲーション等に渋滞等の交通情報を提供し、交通流の分散化、旅行時間の短縮等運転者の利便性の向上を図るシステム。

²² ETC2.0：従来の通行料金支払いに加え、全国的高速道路上に設置された通信スポットと走行車両が双方向で情報通信を行うシステム。

- くの再設置等によるエリア内への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道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路の整備（車道混在型）等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。
- （イ）交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化等を推進します。
- （ウ）交通流の実態を踏まえ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図ります。
- （エ）商業系地区等における歩行者や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応じた、適切な幅の歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進します。
- （オ）交通混雑が著しい中心市街地や鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離し、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ²³、交通広場等の総合的な整備を図ります。
- （カ）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、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進します。

（九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、都市建設局）

ク 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²⁴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の向上に資する信号機器のLED化を推進します。
- （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します。また、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備や、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムの整備を推進します。

（九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、都市建設局）

（４）交通安全施設等の整備事業の推進

²³ ペDESTリアンデッキ：鉄道駅の周辺や高層ビル付近など人通りの多い箇所に、高架等によって車道から立体的に分離された歩行者専用通路。

²⁴ プログラム多段系統化：対象区間の信号制御パターンを曜日や時間帯に応じて自動的に変化させ、交通の流れを円滑にすることにより、交通渋滞の解消等を図る。

特に交通の安全を確保する必要がある道路については、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重点計画に即して、公安委員会と道路管理者が連携して、事故実態の調査・分析を行い、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ります。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

公安委員会では、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成 25 年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進します。特に、横断歩行者優先の前提となる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果的かつ適切な管理を行います。

（県警察本部）

イ 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や通学路や未就学児を中心に子供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区間の確保を図ります。

また、自転車走行空間の整備、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。

（九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、都市建設局）

ウ 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、事故危険箇所等の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します。この際、事故データを客観的に分析し、事故原因の検証に基づき、道路標示の改良や交差点改良、信号機の改良等の対策を実施します。

（九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、都市建設局）

エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化等を推進します。

また、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するとともに、併せて、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進します。

（九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、都市建設局）

オ ITS²⁵の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大を始め、交通管制システムの充実・改良を図ります。

具体的には、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図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS）²⁶を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充や自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図ります。

（九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、都市建設局）

カ 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点検を積極的に推進するとともに、「信号機 BOX²⁷」等を活用して、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映します。

（九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、都市建設局）

キ 連絡会議等の活用

県警察と道路管理者が設置している「熊本県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用して、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、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ります。

（九州地方整備局熊本歌仙国道事務所、県警察本部、都市建設局）

（５）高齢者等の移動手段の確保

「熊本地域公共交通計画」（令和３年４月策定）に基づき、超高齢社会に対応したバリアフリー環境の構築（電停改良、超低床車両・ノンステップバスの導入）やバス停の待合環境の改善など利用環境改善の取り組みを推進します。

また、将来に亘り公共交通を維持・確保し、自動車を利用しなくても日常生活に必要な

²⁵ 高度道路交通システム（ITS）：先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを連携させたシステム。（警察庁 HP より）

²⁶ 新交通管理システム（UTMS）：光ビーコン等の機能を活用して、路車間通信等により「安全・快適にして環境にやさしい交通社会」の実現を目指すシステム。（警察庁 HP より）

²⁷ 信号機 BOX：信号機に関する情報・意見を受け付ける窓口。電話、メール、ハガキ等で受け付けており、警察が窓口となっている。

な移動ができる環境の構築を進めていきます。

(都市建設局)

(6) 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します。また、ユニバーサルデザイン化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備します。

(九州地方整備局熊本河川国道事務所、健康福祉局、都市建設局)

(7) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、既設電柱の占有制限等を盛り込んだ、新たな無電柱化推進計画を策定し、関係事業者と連携して無電柱化を推進します。また、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取り組みを推進します。(九州地方整備局熊本河川国道事務所、都市建設局)

(8) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

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、速度規制の引上げ、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、速度抑制対策を推進します。

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など、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やかな駐車規制を推進します。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進します。

さらに、公安委員会が行う交通規制情報の質の向上やデータベース化を推進し、効果的な交通規制を推進する環境の整備を行います。
(県警察本部)

(9) 自転車利用環境の総合的整備

ア 自転車の走行空間の整備

コンパクトで持続可能な都市づくりを進めるため、近距離移動における自転車利用を促進します。また、歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車ネットワーク計画に基づき、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を明示した道路（車道混在型）等の自転車走行空間整備を行います。

(九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、都市建設局)

イ 自転車等の駐車及び放置対策の推進

自転車等の駐車対策については、大半の JR 駅で駐輪場の整備が完了しました。

周辺の開発が進み、利用台数が収容台数を上回る駐輪場が発生しているところもあります。逆に中心市街地では、民間駐輪場のほとんどが借地のため、収容台数が減少している状況です。このようなことから、駅前駐輪場においては、収容台数の増加策、中心部駐輪場においては、民間事業者の参入による自転車駐車場等の整備を推進します。

また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設については、「熊本市自転車等駐車場の附置に関する条例」（平成 21 年条例第 47 号）に基づき、駐車場の設置を義務付けており、附置義務駐輪場は増え続けています。

放置自転車対策については、現在中心市街地をはじめ 9 箇所の自転車放置禁止区域を定め、撤去を行っていますが、その台数は年々減少傾向にあり、放置禁止に対する理解が高まっていると思われます。ただ、放置自転車が 1 台でもあると、即座に広がる傾向にあることから、今後も駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。

特に、高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき、市が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障がい者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取り組みを重点的に推進します。
(県警察本部、都市建設局)

(10) 高度道路交通システムの活用

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の

交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、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「高度道路交通システム」(ITS)を引き続き推進します。

ア 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するために、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する VICS の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実を図ります。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0 等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴(プローブ)情報²⁸等の広範な道路交通情報を集約・配信します。

(九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部)

イ 新交通管理システムの推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用して UTMS の開発・整備を行うことにより ITS を推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会を目指します。

(県警察本部)

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

ITS の高度化によって交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者に対し、信号情報に基づく走行支援情報を提供することで、通過予定の交差点において、予測される信号灯化等を把握したゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う事故の防止を図ること等を目的とした信号情報活用運転支援システム(TSPS)²⁹の整備を推進します。

(県警察本部)

エ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業において ITS 技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を進めます。具体的には、公共車両優先システム(PTPS)³⁰の整備を推進します。

(県警察本部)

²⁸ 自動車走行履歴(プローブ)情報：実際に自動車が走行した位置や車速などの情報を用いて生成された道路交通情報。車速から生成される渋滞・混雑情報以外に、ワイパーから天候情報、ブレーキから燃費情報とさまざまな情報生成が期待されている。

²⁹ 信号情報活用運転支援システム(TSPS)：運転者に対して、信号灯火に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う事故の防止等を図るシステム。(警察庁 HP より)

³⁰ 公共車両優先システム(PTPS)：優先信号制御により、バス運行の定時性を確保するなど、公共交通機関の利便性向上を目的としているシステム。(警察庁 HP より)

(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ことによる交通安全の推進に資するため、バイパス・環状道路の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、公共交通機関の利用促進及び自動車利用の効率化を図るなどの交通需要マネジメント³¹を推進し、公共交通と自動車交通の最適な組み合わせ（ベストミックス）を構築します。

ア 公共交通機関の利用の促進

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定を推進するとともに、パークアンドライドやサイクルアンドライド、コミュニティバス³²の導入等の公共交通機関の利用促進を図るための施策を推進します。

また、「熊本地域公共交通計画」（令和3年4月策定）に基づき、鉄道、軌道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るため、施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な交通の実現を図ります。

さらに、公共交通機関の利用促進のため、バス事業者などを支援し、公共交通機関利用の普及啓発を推進します。

加えて、公共交通のシームレス化を図るため「熊本版 MaaS」の導入可能性について検討を進めていきます。
(県警察本部、都市建設局)

(12) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

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、県内外への支援・受援に資する道路ネットワークの多重性・代替性確保します。

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ため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策や電線類の地中化を推進します。

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します。

³¹ 交通需要マネジメント：都市または地域レベルの道路交通混雑を緩和するため、道路利用者の時間の変更、経路の変更、手段の変更、自動車の効率的利用、発生源の調整等により、交通需要量を調整（＝交通行動の調整）する手法。

³² コミュニティバス：行政が中心となって、既存の路線以外のバスを必要としている地域に走らせるバスを指し、運営方式は行政が事業主体の場合もあるが、民間バス事業者への財政的な支援による運営委託を行っている場合もある。

津波に対しては、津波による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、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進します。

また、地震、津波等の災害発生時に避難場所となる等、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図ります。

(九州地方整備局熊本河川国道事務所、都市建設局)

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

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円滑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を推進するとともに、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。

あわせて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置³³の整備や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新を推進します。

また、オンライン接続により各都道府県警察の交通管制センターからリアルタイムに収集された警察庁の詳細な交通情報を、広域的な交通管理に活用します。(県警察本部)

ウ 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。

(九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、都市建設局)

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、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、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等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。

また、災害発生時には、警察や道路管理者が保有するプローブ情報や民間事業者等が保有するプローブ情報から通行実績情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供を推進します。

(九州地方整備局熊本河川国道事務所、熊本地方气象台、県警察本部、

³³ 信号機電源付加装置：災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による道路交通の混乱を防止するため、予備電源として信号機に備え付けるもの。

(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、道路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します。

ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進します。(県警察本部)

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進します。また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応します。

(イ) 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、使用者責任を追及します。

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します。(県警察本部)

ウ 駐車場等の整備

(ア) 自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画(まちなか駐車場適正化計画)の策定についても併せて促進します。

(イ) 大規模な建築物に対し駐車場の整備を義務付ける附置義務条例の制定の促進等を行うことにより、民間駐車場の整備の促進を図ります。

また、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場等の整備を図るべき地域において、駐車場の適正配置を促進します。

(ウ) 郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、都心部での交通の混雑を回避するため、既存駐車場等を活用したパークアンドライドの普及を推進します。

(エ) 高速道路の休憩施設における駐車マス不足に対応するため、駐車マスの拡充や「道の駅」を活用した休憩サービスの拡充等高速道路外の休憩施設等の活用を推

進します。 (都市建設局、西日本高速道路㈱九州支社熊本高速道路事務所)

エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・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、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図ります。 (県警察本部、文化市民局)

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

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、地域の駐車管理構想を見直し、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、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、道路管理者に対する路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車の取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進します。 (県警察本部)

(14) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化・多様化する道路交通情報に対する市民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、情報通信技術 (ICT)³⁴等を活用して、道路交通情報の充実を図ります。

ア 情報収集・提供体制の充実

道路利用者に対し、必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の道路交通情報収集提供装置の整備による情報収集・提供体制の充実を図るとともに、交通管制システムの充実・高度化を図ります。

(九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、都市建設局)

イ ITS を活用した道路交通情報の高度化

ITS の一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する VICS や ETC2.0 の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC2.0 対応カーナビ及び ETC2.0 車載器を活用し、ETC のほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行う ETC2.0

³⁴ 情報通信技術 (ICT) : IT に通信コミュニケーションを加味したもの。

サービスを開始することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進します。

(九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部)

ウ 適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報の提供により道路における交通の危険や混雑を生じさせた事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）、及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成 14 年国家公安委員会告示第 12 号）に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図ること等により、民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進します。

(九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、都市建設局)

エ 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進します。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語併記が可能な規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努めます。

(九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、都市建設局)

(15) 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します。

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施します。

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自覚に待つところが多いことから、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

護思想の普及を図ります。

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの更なる充実及び活用の拡大を図ります。

(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します。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進します。

(九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、都市建設局)

イ 子供の遊び場の確保

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、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、地域のニーズを反映した利用しやすい公園づくりを推進します。

(都市建設局)

ウ 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います。

また、危険物を積載する車両のトンネル等の通行の禁止又は制限及び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ります。

(九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、都市建設局)

エ 地域に応じた安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業、チェーン規制の実施、凍結防止剤散布の実施、チェーン着脱場等の整備を推進します。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、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推進します。

(九州地方整備局熊本河川国道事務所、県警察本部、都市建設局)

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全思想の普及徹底

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

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ます。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、高齢者、子ども、障がい者など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、交通安全教育指針等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行います。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、そのうえで高齢者を保護し、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、県、警察、学校、関係機関・団体との連携をとりながら、市民の安全な交通行動の実践に結び付く交通安全運動等の交通安全普及活動を推進します。

(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交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。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とともに、指導資料の作成、教職員の指導力向上及び教材・教具の整備を推進します。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行い、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育を支援し、保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時等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。

(県警察本部、文化市民局、健康福祉局)

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、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車等の安全な利用、危険の予測と回避、道路の横断方法を始めとした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します。

令和3年度からは新型コロナウイルス対策として SNS を活用した動画による交通安全教育の実施と保護者や教職員の方などがいつでも・どこでも教育を受けられるよう裾野の広い交通安全教育の実施に取り組みます。

さらに、交通指導員等による通学路におけ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研修会を開催します。(県警察本部、文化市民局、教育委員会)

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します。

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、保健体育、道徳、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、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します。

令和３年度からは新型コロナウイルス対策として SNS を活用した動画による自転車の安全教育の実施と保護者や教職員の方などがいつでも・どこでも教育を受けられるよう裾野の広い交通安全教育の実施に取り組みます。

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ります。

(県警察本部、文化市民局、教育委員会)

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て行動すること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、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、生徒の実態や地域の実情に応じた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、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。

令和３年度からは新型コロナウイルス対策として SNS を活用した動画による自転車の安全教育の実施と保護者や教職員の方などがいつでも・どこでも教育を受けられるよう裾野の広い交通安全教育の実施に取り組みます。

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、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

(県警察本部、文化市民局、教育委員会)

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、免許取得時や免許取得後の運転者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に努めます。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努めます。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、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・交通マナーの向上に努めます。これらは、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設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います。

このほか、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人に向けた広報啓発を実施いたします。
(県警察本部、文化市民局)

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、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自転車の危険行動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技能や交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。

(ア) 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、市及び関係機関は、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します。

また、運転免許証の自主返納についても積極的に推進していきます。

さらに、関係団体、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します。

特に、運転免許をもたないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで確保されるように努め、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行い、反射材用品の普及にも努めます。

(イ) 高齢運転者に対する交通安全教育

高齢運転者に対しては、高齢者講習の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、

自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努めます。

(ウ) 電動車いす利用者に対する交通安全教育

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いす販売店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。

(県警察本部、文化市民局)

キ 高齢者の安全確保の推進

高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体で高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努めるとともに、先進技術の活用による高齢者の安全確保についても推進します。

また、免許返納による移動の足として、高齢者による自転車の利用が多くなっていることから、頭部損傷による死亡事故を防止するためヘルメット着用を促すとともに、家族から着用の呼びかけについても啓発していきます。(県警察本部、文化市民局)

ク 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、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用や、身近な場所における教育機会の提供に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するなど、障がいの程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進します。

さらに、自立歩行ができない障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催します。(県警察本部、文化市民局)

ケ 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、在留外国人に対しては、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を理解させるなど、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します。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、多言語によるリーフレット等各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進します。

さらに、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、運転免許学科試験問題の多言語化を推進します。(県警察本部)

コ その他効果的な交通安全教育の推進

効果的な交通安全教育を実施するため、関係機関・団体の相互の情報を共有し、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シミュレーター等資機材の活用、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図ります。

このほか、新型コロナウイルス対策として、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します。
(県警察本部、文化市民局)

(2) 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住民運動として、交通関係機関・団体を始め、地域・企業等が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の実施に当たっては、時節や交通情勢を反映した事項を重点に設定するとともに、事前に運動の趣旨、実施期間等について広く住民に周知し、市民参加型の運動として展開します。

さらに、期間中「交通事故ゼロを目指す日」を設定し、街頭キャンペーン等の広報啓発活動を積極的に展開します。
(県警察本部、文化市民局、教育委員会)

イ 高齢者の交通事故防止対策の推進

高齢者自身の交通事故防止に関する意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響や交通事故実態等について、分かりやすい広報を積極的に行うとともに、運転免許証の自主返納についても積極的に推進していきます。

また、他の年齢層に対しても、高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）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。

さらに、一層効果的な取組とするため、交通事故が多発する秋から年末年始にかけて集中的に広報を実施する等により、交通事故死者の中で高い割合を占める高齢者の事故防止を図ります。
(県警察本部、文化市民局)

ウ 横断歩行者の安全確保

横断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、交通安全教育や交通指導取締り等を推

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るとともに、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交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

さらに、薄暮時から夜間における歩行者や対向車の早期発見による交通事故防止対策として、歩行者への反射たすき等反射材の使用、車両運転車に対しては、前照灯の早めの点灯や上向き点灯（対向車や先行車がない状況におけるハイビームの活用）について広報啓発を強化します。
（県警察本部、文化市民局）

エ 自転車の安全利用の推進

「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、行政のほか家庭、学校、職場等において、それぞれの役割を果たしながら、自転車の安全で適正な利用を促進することとしています。交通安全教育の面では、自転車乗用中の交通事故の防止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ルールの遵守、マナー向上に関する普及啓発を強化します。特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等について周知・徹底を図ります。

加えて、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進します。

さらに、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、車両を運転する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして自転車損害賠償保険等の加入の促進に向けた啓発・情報提供を行います。

自転車の安全で適正な利用を効果的に促進するため、関係機関との連携強化を図りながら、広報啓発・指導等に集中的に取り組む期間を設定するほか、（一財）熊本県交通安全協会が主催する「子供自転車大会」への支援や、自転車シミュレーターを活用した交通安全教育等を促進します。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、あらゆる機会を通じて保護者に対し、幼児二人同乗用自転車の安全性と幼児・児童の自転車用ヘルメット等の着用効果の理解促進に努めます。幼児・児童の保護者に対して、自転車乗用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・児童の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、ヘルメットの着用を促進するとともに、自転車の被視認性向上を図るため、反射材用品等の取付けを促進します。

このほか、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

を醸成するため、関係機関・団体と連携し、TS マークなどの制度の普及に努めます。

また、自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進します。

(県警察本部、文化市民局、都市建設局、教育委員会)

オ 後部座席を含めた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理解を求め、後部座席を含めた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。

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、県、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。

(県警察本部、文化市民局)

カ 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ります。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します。

不適正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、チャイルドシートの使用方法及び効果について、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・指導を推進します。

なお、身長が 140 cm以下でシートベルトを適切に着用させることができない子供には、6 歳以上であってもチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努めます。

また、市町村や民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進します。

さらに、利用者への正しい使用の指導・助言を推進します。

(県警察本部 文化市民局)

キ 夕暮れ時と夜間の交通事故防止対策の推進

夕暮れ時や夜間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する反射材用品等の普及を図るとともに、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。

このため、関係機関・団体と連携して、積極的な広報啓発や、実際に反射材を用いた参加・体験・実践型の交通安全教育を推進するとともに、量販店に対して反射材用品の

取扱いを呼びかけます。

(県警察本部、文化市民局)

ク 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動の推進

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、広報啓発活動を推進します。具体的には、飲酒運転根絶キャンペーンを市内各地で実施するなど飲酒運転を許さない社会づくりを強力に進めます。また、交通安全協会や安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携して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さらに進め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合に、地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努めます。

(県警察本部、文化市民局)

ケ 路面電車と自動車の接触事故防止対策の推進

交差点右折時や沿線施設等への出入り際に、軌道敷内に進入したことによる路面電車との交通事故を防止するため、注意喚起チラシを作成し、レンタカー会社や自動車教習所に配布するとともに、熊本市の市政情報をまとめた「生活便利ブック」に掲載することで、路面電車が走る道路環境で初めて自動車を運転する転入者等に対し注意喚起を行います。

(交通局)

コ 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、ラジオ、新聞、SNS、街頭ビジョン等のあらゆるメディアを活用して、交通事故の実態や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し、妨害運転や飲酒運転等の悪質危険な運転の根絶を始めとした様々な対策に関して、実効の挙がる広報を行います。

(県警察本部、文化市民局)

サ 民間交通安全団体等の主体的活動の促進

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します。

また、各季の交通安全運動等を実施する際は、熊本県交通安全推進連盟を中心に、行政と民間団体等で協議を行い効果的な活動の展開を図ります。

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活動を支援し、民間団体等による自発的な交通安全対策を促進します。

(県警察本部、文化市民局)

シ 乗用型トラクターの事故防止

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います。（県警察本部）

ス 住民の参加・協働の推進

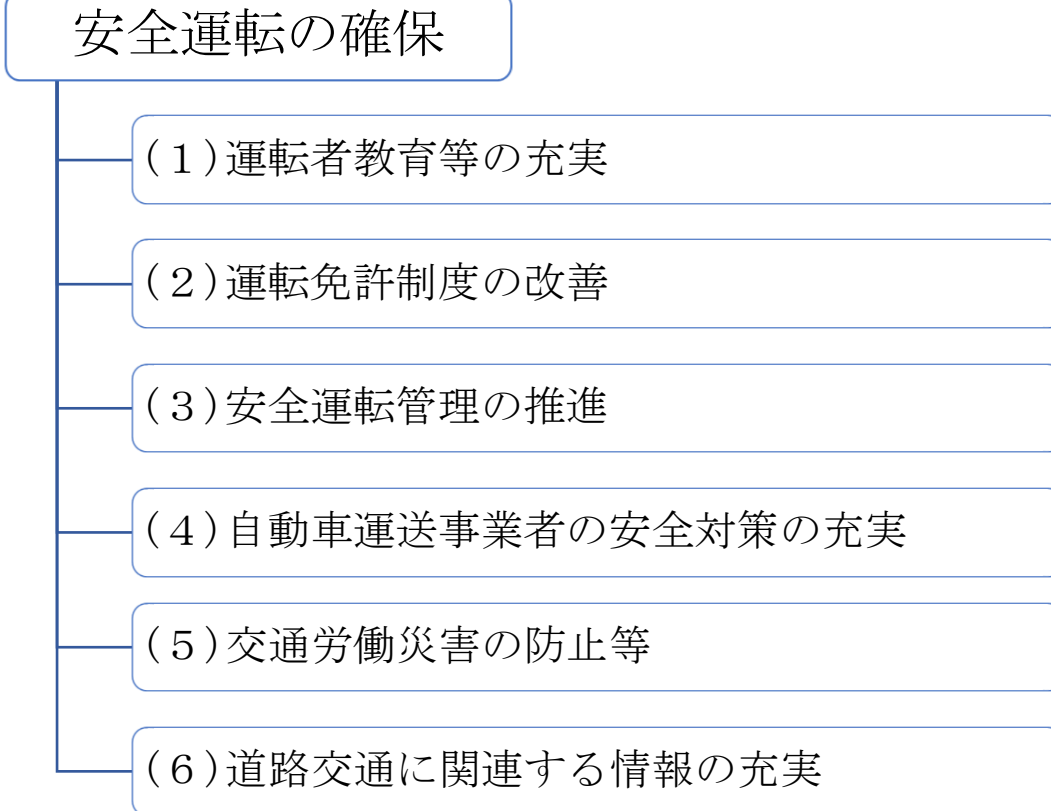
交通の安全は、地域住民等の安全意識により支えられていることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要です。

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・協働を積極的に推進します。

春・秋の全国交通安全運動の際には、開催地区の実情に即した内容とする「交通安全県民大会」（春：熊本市で隔年、秋：県内各地域振興局の管轄単位）を開催し、また、老人クラブ交通安全リーダー等研修会、幼児交通安全リーダー等研修会等の開催により、地域の交通事故防止推進のためのリーダーを育成するなど、住民の参加・協働を進めます。

さらに、思いやり・やさしさを持った運転の推進による交通安全の実現を目指す「熊本スマートドライバー」との連携を密にし、運転者に対する交通安全の広報・啓発を推進します。（文化市民局）

3 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ます。特に、今後も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ります。

また、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、子供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ります。

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を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進めます。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・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を図ります。

(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を図るとともに、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います。

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ります。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

自動車教習所に対する指導監督を強化し、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高めます。

また、原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努めます。
(県警察本部)

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努めます。

特に、飲酒運転を防止する観点から、飲酒取消処分者講習の確実な実施や停止処分者講習における飲酒学級の充実に努め、受講者の規範意識の向上を図ります。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努めます。
(県警察本部)

ウ 妨害運転等の悪質危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質危険な運転特性の矯正を行い危険運転者の意識改善を図ります。(県警察本部)

エ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努めます。

また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努めます。

さらに、グッドライダーミーティング等の体験型講習により、運転技術の向上、安全意識の向上を図るとともに、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用を推進するなど、頭部、胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。（県警察本部）

オ 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に努め、特に、高齢者講習においては、運転技能や認知機能検査の結果に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、講習の合理化・高度化を図り、より効果的な教育に努めます。

（イ）臨時適性検査³⁵等の確実な実施

認知機能検査³⁶、安全運転相談等の機会等を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施等により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消等の行政処分を行います。

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、体制の強化に努めます。

（ウ）改正道路交通法の円滑な施行

75 歳以上で一定の違反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から、関係機関・団体と連携して改正法の周知及び適正かつ円滑な施行準備と、施行後の適切な制度運用を推進します。

（エ）安全運転相談の充実

看護師等による高齢運転者に対する安全運転相談の充実と高齢者及びその家族の心情に配慮した安全運転相談の充実に努めます。

（オ）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ります。

（カ）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、運転免許証返納制度・運転経歴証明書制度の周

³⁵ **臨時適性検査**：認知機能検査を受検して記憶力・判断力が低くなっていると判定された 75 歳以上の高齢運転者が免許証の更新を申請した場合、その者が、更新期間満了日の 1 年前から更新申請の前日までに規定の違反行為をしていた時には、認知症を診断するための医師による臨時適性検査を実施するもの。

³⁶ **認知機能検査**：運転免許証の更新期間が満了する日の年齢が 75 歳以上の方を対象とし、高齢者講習の前に受ける記憶力や判断力を測定する検査。

知、運転免許証を自主返納した者に対する支援を図ります。

- (キ) 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進
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する場合の安全対策として、安全運転サポート車の性能向上・普及促進等の車両安全対策を推進します。(県警察本部、文化市民局)

カ 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車乗車時におけるヘルメットの正しい着用を図るため、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、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、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実施します。(県警察本部)

キ 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センターが行う通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図るとともに、センターが行う交通安全に係る施策に関して情報の提供など必要な支援を行います。(県警察本部)

ク 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施します。(県警察本部)

ケ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けされており、引き続き、受診を積極的に促進します。(九州運輸局熊本運輸支局)

コ 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図ります。(県警察本部)

(2) 運転免許制度の改善

交通事故の傾向等、最近の交通情勢を踏まえ、運転免許試験については、現実の交通環境における能力の有無を的確に判定するものとなっているかについて検証を行い、必要に応じ、改善を図ります。

また、運転免許関係手続きの簡素化の推進により更新等に係る負担軽減を図り、交通事故被害者等の心情に配慮した対応を行うとともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制を拡充し、受講待ち期間の短縮を図ります。

さらに、運転免許センターや警察署における障がい者等のための設備・資機材の整備及び医療系専門職員である看護師と協力した安全運転相談活動の充実を図ります。

(県警察本部)

(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見直し等により、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安全運転管理者等を指導します。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図ります。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図ります。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）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、日頃の運動行動の問題点など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。

(県警察本部)

(4) 自動車運送事業者の安全対策の充実

ア 自動車運送事業者に対する指導監督の充実

労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新

規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては厳正な処分を行います。このため、効果的かつ効率的な監査を実施するための監査システムの構築及び監査実施体制の充実・強化を図ります。

また、関係行政機関相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等を活用することにより、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図るとともに、事業者団体等関係団体を通じての指導にも努めます。特に、貨物自動車運送事業者については、貨物自動車運送適正化事業実施機関を通じての過労運転・過積載の防止等運行の安全を確保するための指導の徹底を図ります。

さらに、自動車運送事業者による社内一丸となった安全管理体制の構築・改善を図るため、国がその構築状況を評価・助言する運輸安全マネジメント制度³⁷の一層の浸透・徹底を図ります。

また、安全対策を推進するため次の施策を講じます。

- (ア) 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し、自動車運送事業者における飲酒運転ゼロを目指します。
- (イ) 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います。
- (ウ) 輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎や運転者の年齢、健康状態等の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルの策定や、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施します。
- (エ) 交替運転者の配置基準の遵守など、過労運転防止対策を引き続き推進するとともに、健康起因事故の発生を踏まえ、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患、大血管疾患等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知・徹底を図り、スクリーニング検査の普及を促進します。 (九州運輸局熊本運輸支局、熊本労働局)

イ 安全運転の確保に資する機器の普及促進及び活用策の充実

ドライブレコーダー等の安全運転の確保に資する機器の普及促進に努めるとともに、運送事業者における乗務員のリスク情報の把握や共有、経営者や運行管理者による事故の再発防止対策の検討・立案等を容易に、かつ、効果的・効果的に実施するためのドライブレコーダー等の活用手順について周知を図ります。また、ドライブレコ

³⁷ **運輸安全マネジメント制度**：運輸事業者が経営トップから現場まで一丸となり安全管理体制を構築・改善することにより、輸送の安全性を向上させることを目的とした制度であり、国が事業者の安全管理体制の実施状況を確認するもの。（国土交通省 HP より）

一ダ一等より得られた情報の事故分析への更なる活用方法等について検討し、活用方法等の充実に努めます。
(九州運輸局熊本運輸支局)

ウ 自動車運送事業者に係る事故の要因分析の実施

事業用自動車の事故に関する情報の充実を図るため、自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号）に基づく事故情報の収集・分析に加え、自動車運送事業に係る交通事故要因分析のための情報収集・分析を充実及び強化するとともに、これらの事故情報について、多角的に分析等を実施します。

また、事業用自動車事故調査委員会による、社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明や、より客観的で質の高い再発防止策の提言を活用し、同種の事故の未然防止に向けた取組を促進します。

(九州運輸局熊本運輸支局)

エ 運行管理者等に対する指導講習の充実

運行管理者等に対する指導講習について、民間参入の促進を図ること等により、受講環境の整備を行います。

(九州運輸局熊本運輸支局)

オ 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称 G マーク事業）を促進します。

また、国、県、市町村及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称 G マーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努めます。

(九州運輸局熊本運輸支局)

（５）交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

関係団体等と連携し「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知等を行うことにより、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高揚等を促進します。

また、事業場に対する個別指導等において、同ガイドラインの徹底を図っていきます。

(熊本労働局)

イ 運転者の労働条件の適正化等

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ため、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）の履行を確保するための監督指導を実施します。

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図り、必要に応じ合同による監査・監督を実施します。（熊本労働局）

（6）道路交通に関連する情報の充実

ア 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、事故発生時の応急措置、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します。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの充実を図ります。（九州運輸局熊本運輸支局）

イ 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

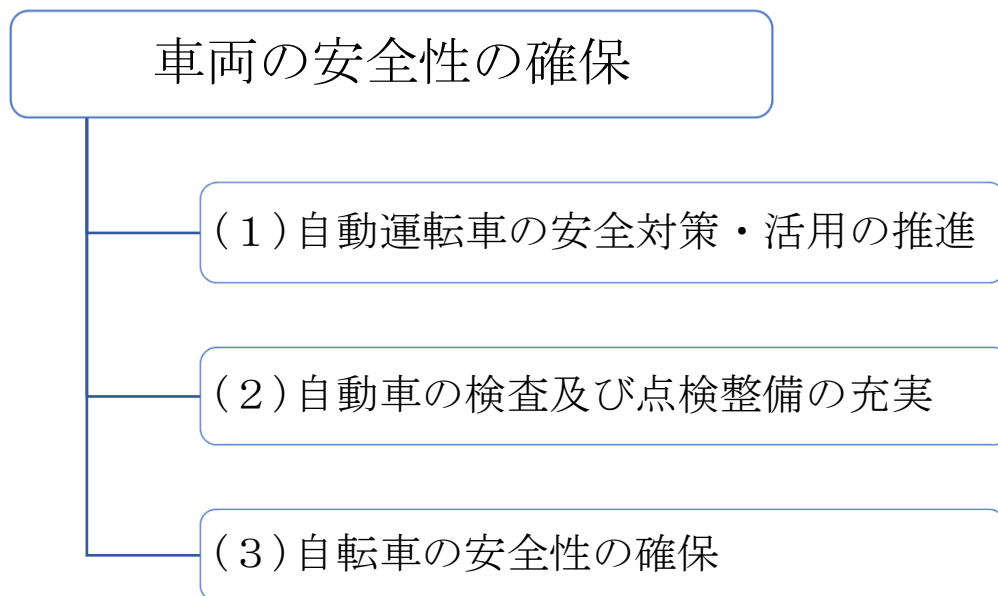
国際海上コンテナの陸上輸送における安全の確保を図るため、関係者に対して、コンテナ貨物の重量等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」を、関係業界を通じて、現場への周知徹底を図ります。（九州運輸局熊本運輸支局）

ウ 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ます。

また、気象、地震、津波、火山現象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ります。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ます。（熊本地方気象台）

4 車両の安全性の確保



自動車を使用される段階においては、自動車にはブレーキ・パッド、タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や、ブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要があります。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきですが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図ります。

また、自転車は、法律上ブレーキ等の整備不良に関する罰則があり、整備不良の自転車は、大事故を起こす可能性があることから、自転車においても、車両の一種として、整備点検の必要性を周知徹底していきます。また、万が一の事故のため、自転車損害賠償保険等の加入についても啓発していきます。

(1) 自動運転車の安全対策・活用の推進

ア 自動運転車の安全対策・活用の促進

高齢者の運転免許返納の動きを受け、高齢者の移動手段の確保が重要性を増していますが、一方で、利用者の減少や運転者の不足により公共交通サービスの縮小の流れが顕在化しています。

MaaS や AI デマンド、自動運転などの新モビリティサービスの活用が、これら交通サービスの諸課題の一つの解決策になりうることから、自動運転の導入を検討している自治体等に対して、自動運転に関する情報の提供、助言等を行うほか、県の交通安全計画に沿った取り組みを推進します。

(九州運輸局熊本運輸支局)

イ 自動運転に関する広報啓発の推進

交通事故は運転者の不注意に起因しているため、先進安全技術の活用に加え、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ています。そのため自動運転車の活用促進が期待されているところですが、一方で自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、今後、様々な安全対策が必要となってきます。その一つとして、自動運転機能が作動する走行環境条件への理解など、自動運転車について、ユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえような広報啓発の推進を図ります。

(県警察本部)

(2) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせて進化する自動車技術に対応して、電子化された安全装置の故障診断検査機器の開発、ICT 化による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を進めるなど、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図ります。また、不正改造を防止するため、不正改造車通報窓口を活用し、広く情報を収集するとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進します。

また、指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化します。

さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実強化を図ります。

イ 自動車点検整備の充実

(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します。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進します。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図ります。

(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「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、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ます。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努めます。

(ウ) 自動車特定整備事業の適正化及び近代化

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導します。

(エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進します。

また、整備主任者等を対象とした新技術研修の実施等により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進します。

(オ) ペーパー車検³⁸等の不正事案に対する対処の強化

³⁸ ペーパー車検：整備や点検を全くしていない車や、一部しか点検していない車が保安基準に適合していると虚偽の保安基準適合証を作成し、運輸支局に提出し不正に車検証の更新手続きを行うこと。

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、近年ペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行います。

(九州運輸局熊本運輸支局、県警察本部)

(3) 自転車の安全性の確保

自転車利用者が、点検整備の必要性や正しい利用方法の理解等自転車利用者の安全意識の向上を図ります。また近年、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、関係者の協力を得ながら、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

さらに、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。

(県警察本部、文化市民局、都市建設局、教育委員会)

5 道路交通秩序の維持

道路交通秩序の維持

(1) 交通指導取締りの強化等

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

(3) 暴走族等対策の推進

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、暴走族等対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

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、迷惑性の高い違反や、駐車違反等の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します。

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とともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図ります。

(1) 交通指導取締りの強化等

ア 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します。

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します。

(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交通指導取締りを推進します。

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り組みを推進します。

また、引き続き、子供、高齢者、障がい者の保護の観点に立った交通指導取締りを推進します。

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ます。

加えて、取締り場所の確保が困難な通学路や生活道路、警察官の配置が困難な時間帯・場所においても、速度違反自動取締装置を効果的に活用した速度取締りを行い、通学路及び生活道路における安全の確保に努めます。

(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ります。

(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・危険な交通違反者に対する検挙措置を推進します。

(県警察本部)

イ 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、交通の指導取締り体制の整備に努め、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円滑化を図ります。

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、自動速度違反取締装置等の積極的かつ効果的な活用を推進します。

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、通行帯違反及び乗員保護のためのシートベルト着用義務違反等の取締りを強化します。（県警察本部）

（２）交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成 25 年法律第 86 号）第 2 条又は第 3 条（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ります。（県警察本部）

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化等

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努めます。（県警察本部）

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

3D レーザースキャナやひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進します。（県警察本部）

（３）暴走族等対策の推進

ア 暴走族等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

暴走族の根絶を目的として平成 14 年 7 月に設立した「熊本市暴走族根絶連絡協議会」を活用し、関係機関・団体等との連携を密にして、総合的かつ効果的な対策について協議し、地域における暴走族追放機運を醸成し、交通安全意識の高揚を図ります。

暴走族等の問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連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の施策を推進します。

イ 暴走行為をさせないための環境整備

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、暴走族等や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・団体と連携を強化し、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。
(県警察本部)

ウ 暴走族等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³⁹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します。

また、複数の市にまたがる広域暴走族等事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係県警察相互の捜査協力を積極的に行います。

さらに、違法行為を敢行する旧車会員に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進します。

併せて、「不正改造車を排除する運動」等と連動し、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はもとより、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ます。
(県警察本部)

エ 暴走族等関係事犯者の再犯防止

暴走族等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被疑者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、暴走族等グループの解体や暴走族等グループから構成員等を離脱させるなど暴走族等関係事犯者の再犯防止に努めます。また、暴力団と関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します。

また、暴走行為に対する運転免許の行政処分については、交通上の危険者を早期に道路交通の場から排除するため、特に迅速かつ厳重に行います。
(県警察本部)

³⁹ 共同危険行為等の禁止違反：道路で、二台以上の自動車又は、原動機付自転車を連ねたり、並行して通行させ、共同して、著しく交通の危険を生じさせたり、他人に迷惑を及ぼすこととなる行為で、道路交通法第 68 条により禁止されている。

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な改造を防止するよう、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ないことがないよう、「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います。

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、必要に応じて立ち入り検査を行います。

(九州運輸局熊本運輸支局、県警察本部)

6 救助・救急活動の充実

救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

(2) 救急医療体制の整備

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

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。（消防局）

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。（健康福祉局、消防局）

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、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの取り扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図ります。（消防局、教育委員会）

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。

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ります。（消防局）

オ 救助・救急用資機材の整備の促進

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します。（消防局）

カ ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターの機動性を活かし、防災消防ヘリとドクターヘリとの相互補完体制によ

り、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に積極的に取り組みます。（消防局）

キ 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します。（消防局）

ク 高速自動車国道等における救急業務体制の整備

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が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、沿線市町村等においても消防法（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います。

このため、関係市町村等と、西日本高速道路株式会社の連携を強化するとともに、西日本高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じ、当該市町村等においても、救急業務実施体制の整備を促進します。

さらに、西日本高速道路株式会社及び関係市町村は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進します。

（消防局、西日本高速道路(株)九州支社熊本高速道路事務所）

ケ 現場急行支援システムの運用

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST）⁴⁰の円滑な運用を図ります。（県警察本部、消防局）

コ 緊急通報システムの運用

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定する GPS 技術を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報を警察等に通報することなどにより緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP）⁴¹の円滑な運用を図ります。（県警察本部、消防局）

⁴⁰ **現場急行支援システム（FAST）**：緊急車両に対して経路等に関する情報を伝達するとともに、優先信号制御を行うことで、現場急行における時間短縮と、緊急走行を起因とする交通事故防止を図るシステム。（警察庁 HP より）

⁴¹ **緊急通報システム（HELP）**：運転中の事故や緊急事態発生時、自動又は手動により自動車（携帯）電話等のネットワークを通じて専用のオペレーションセンターに位置情報等が伝送され、警察や救援機関への手配を行うシステム。（警察庁 HP より）

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

休日夜間急患センター及び在宅当番医制の充実により初期救急医療体制の整備・維持を図ります。

また、初期救急医療体制では応じきれない入院を要する救急患者の診療体制を確保するため、熊本中央救急医療圏における救急告示病院や病院群輪番制病院による二次救急医療体制の整備を図ります。
(健康福祉局)

イ 「熊本型」ヘリ救急搬送体制の充実

交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、ドクターヘリと防災消防ヘリの2機が役割を相互に補完する「熊本型」ヘリ救急搬送体制の充実を図ります。
(消防局)

(3) 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。

また、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進します。
(健康福祉局、消防局)

7 被害者支援の充実と推進

被害者支援の充実と推進

(1) 自動車損害賠償保障制度の周知・啓発等

(2) 損害賠償の請求についての援助等

(3) 交通事故被害者等支援の充実強化

(4) 自転車利用者の損害賠償保険等への加入の促進

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（平成 16 年法律第 161 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、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、損害賠償保険等への加入を促進します。

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・啓発等

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の重要性について周知・啓発を推進し、被害者救済の充実を図ります。

特に、無保険（無共済）車両対策として、自動車損害賠償責任保険（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とともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

（九州運輸局熊本運輸支局）

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の充実

熊本市交通事故相談室における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、日弁連交通事故相談センターやくまもと被害者支援センター等の関係機関、団体との連絡協調を図るとともに、研修等を通じて、相談員の資質向上を図ります。

また、交通事故相談室の業務について、各種の広報を通じて周知を図り、交通事故当事者等に対し広く相談の機会を提供します。

（文化市民局）

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者等に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進します。

（県警察本部）

(3) 交通事故被害者等支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

独立行政法人自動車事故対策機構による交通遺児等に対する生活資金貸付け、自動車事故によって重度の後遺障害を負った被害者に対する介護料の支給、介護料受給者への個別訪問の充実・強化に対する協力を行います。

また、熊本県交通安全推進連盟が行う交通遺児対策事業を広く市民に周知するとともに、交通遺児に対する激励支援等の継続的な推進に努めます。

（九州運輸局熊本運輸支局、文化市民局）

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

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「交通事故にあわれた方へ」を活用します。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充実を図ります。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図ります。

さらに、県警察本部交通指導課に設置されている被害者連絡調整官等が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図ります。

(県警察本部、文化市民局)

ウ 公共交通事故被害者等への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、外部の関係機関とのネットワークの構築等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を進めていきます。

(九州運輸局熊本運輸支局)

(4) 自転車利用者の損害賠償保険等への加入の促進

近年、自転車と歩行者との事故等自転車の利用者が加害者となる事故が増加傾向にあることから、令和3年10月に改正された「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、自転車事故も自動車と同様の責任が生じること、また、過去の賠償額の実態等について周知するなどして、市民の理解深化に努めます。

(県警察本部、文化市民局、都市建設局、教育委員会)

8 調査研究の充実

調査研究の充実

(1) 道路交通の安全に関する調査研究の推進

(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として必要な研究開発の推進を図ることが必要です。この際、交通事故は人・道・車の3要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから、3要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進するとともに、各分野の協力の下、総合的な調査研究を充実することが必要です。

また、交通安全対策についてはデータを用いた事前評価、事後評価等の客観的分析に基づいて実施するとともに、事後評価で得られた結果を他の対策に役立てるなど結果をフィードバックする必要があります。

このため、道路交通の安全に関する研究開発の推進を図るとともに、死亡事故のみならず重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させるなど、引き続き、道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図ります。

(1) 道路交通の安全に関する調査研究の推進

交通事故の発生要因が複雑化、多様化していることや高齢者人口・高齢運転者の増加等を考慮し、最先端の情報通信技術（ICT）を用いて、安全性を始め輸送効率、快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の道路交通の円滑化による環境保全など、社会情勢に応じた技術の研究、開発を推進します。

（県警察本部）

(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の削減に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故統計に加え、道路や地域性などの諸要因に関する各種統計等の充実を図るとともに、これらの要因について総合的・地理的な観点からの事故分析を行います。

さらに、交通事故調査・分析に係る情報を市民に積極的に提供することにより、交通安全に対する市民の意識の高揚を図ります。

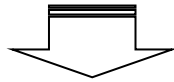
（県警察本部）

－ 第 2 部 －
鉄 道 交 通 の 安 全

第2部 鉄道交通の安全

1 鉄道事故のない社会を目指して

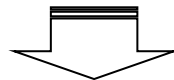
- 鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段です。
- 市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していきます。



2 熊本市交通安全計画における目標

- ◆ 乗客の死者数ゼロ
- ◆ 運転事故全体の死者数減少

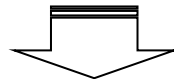
を目指します。



3 鉄道交通の安全についての対策

<視点>

- ① 重大な列車事故の未然防止
- ② 利用者等の関係する事故の防止



<4つの柱>

- ① 鉄道交通環境の整備
- ② 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ③ 鉄道の安全な運行の確保
- ④ 救助・救急活動の充実

第1章 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下に同じ。）は、市民生活に欠くことのできない交通手段です。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあります。また、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の鉄道人身障害事故が発生していることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっています。

このため、市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要があります。

第1節 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

全国の鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあり、令和2年は518件発生、死者数は245人、負傷者数は202人でした。

また、熊本県においては、令和2年は1件発生、死者数は0人、負傷者数は0人でした。

なお、平成17年には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故、及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生しましたが、熊本市においては、平成18年から令和2年までは、乗客の死亡事故の発生はありませんでした。

2 近年の運転事故の特徴

近年の運転事故の特徴としては、全国的には人身障害事故が約6割、踏切障害事故が約3割を占めており、両方で運転事故件数全体の約9割を占めている状況です。本県においては、運転事故全体に占める踏切障害事故の割合が減少しており、平成28年においては、踏切障害事故が全体の約30%でしたが、令和元年は20%となっています。また、死者数については、人身障害事故と踏切障害事故がほぼすべてを占めています。

第2節 熊本市交通安全計画における目標

- ◆ 乗客の死者数ゼロ
- ◆ 運転事故全体の死者数減少

列車の脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要です。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、運転事故全体の死者数を減少させることが重要です。

近年は人口減少等による輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況ではありますが、引き続き安全対策を推進していく必要があります。

こうした現状を踏まえ、市民の理解と協力の下、第2章及び第3部第2章に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとします。

第2章 鉄道交通の安全についての対策

第1節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故が長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められます。

しかしながら、一たび列車の脱線事故等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から施策を推進していきます。

第2節 鉄道交通安全についての施策

- 1 鉄道交通環境の整備
- 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- 3 鉄道の安全な運行の確保
- 4 救助・救急活動の充実

1 鉄 道 交 通 環 境 の 整 備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要があります。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図ります。

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

(ア) 鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進めます。特に、経営の厳しい地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図ります。また、研究機関の専門家による技術支援制度を受ける等して技術力の向上についても推進します。

さらに、駅施設等について、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消等の整備によるバリアフリー化を関係機関と連携・協力しながら推進します。

(九州旅客鉄道(株)熊本支社、熊本電気鉄道(株))

(イ) 軌道施設や市電車両の機能を維持するために、計画的な保守点検や更新を適切に実施するとともに、路面電車と自動車の接触事故を防止するための環境整備に取り組めます。

また、狭隘な電停について、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、ホームの拡幅や点字ブロックの設置等によるバリアフリー化を着実に推進します。

(交通局)

(2) 運転保安設備等の整備

運転状況記録装置等については、引き続き整備を進めます。

(熊本電気鉄道(株))

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の多くは、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す。

このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。
(九州旅客鉄道㈱熊本支社、熊本電気鉄道㈱)

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応します。さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図ります。

(1) 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査等を実施し、輸送の安全の確保に関する取り組みの状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施します。

また、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなど、保安監査の充実を図ります。
(九州運輸局熊本運輸支局)

(2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施します。

また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導します。（九州運輸局熊本運輸支局）

（３）安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行います。

また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することにより事故等の再発防止に活用します。

さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導します。（九州運輸局熊本運輸支局）

（４）気象情報等の充実

鉄道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ます。

鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減及び列車の安全運行の確保に努めます。

また、気象、地震、津波、火山現象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化や ICT を活用した観測・監視体制の強化を図り、さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

（熊本地方气象台、九州運輸局熊本運輸支局）

（５）大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故等が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行います。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導します。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導します。

(九州運輸局熊本運輸支局、交通局、九州旅客鉄道(株)熊本支社、熊本電気鉄道(株))

(6) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道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ます。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取り組みを強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への取り組み及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取り組みを的確に確認します。

(九州運輸局熊本運輸支局)

(7) 計画運休への取り組み

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測されるときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導します。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導します。

(九州運輸局熊本運輸支局)

4 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進します。

(九州旅客鉄道(株)熊本支社、熊本電気鉄道(株))

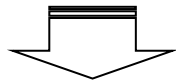
— 第 3 部 —

踏切道における交通の安全

第3部 踏切道における交通の安全

1 踏切事故のない社会を目指して

改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指します。



2 熊本市交通安全計画における目標

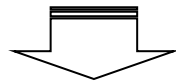
踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を極力防止します。



3 踏切道における交通の安全についての対策

<視点>

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



<4つの柱>

- ① 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
- ② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ③ 踏切道の統廃合の促進
- ④ その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

第1章 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にありますが、踏切事故のない社会を目指し、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進します。

第1節 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

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、令和2年の発生件数は173件、死傷者数は124人となっています。

本市においては、令和2年の発生件数は0件となっています。

踏切事故は長期的には減少しており、これ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ます。しかし、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。

2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の全国的な特徴としては、

- ① 踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道）が最も多いが、踏切道100箇所あたりの発生件数でみると、第1種踏切道が最も少なくなっている。
- ② 衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝撃したものが約5割を占めている。
- ③ 原因別でみると直前横断によるものが約5割を占めている。
- ④ 踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めている。ことなどが挙げられます。

第2節 熊本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、第10次熊本市交通安全計画に基づき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、一たび発生すると、令和元年に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように重大な結果をもたらします。そのため、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。

また、緊急に対策が必要な踏切道は、これまでの対策実施状況等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことも重要です。

第2節 踏切道における交通安全についての施策

- 1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
- 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- 3 踏切道の統廃合の促進
- 4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

遮断時間が特に長い踏切や、交通量の多い踏切道等について、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図ります。

また、歩道が狭隘な踏切についても踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡張など、事故防止効果の高い構造への改良を促進します。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進します。

さらに、従前の踏切対策に加え、当面の対策や踏切周辺対策等も踏切対策に位置付け、ソフト・ハード両面からできる対策を総動員します。

(都市建設局、九州旅客鉄道(株)熊本支社、熊本電気鉄道(株))

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、障害物検知装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。

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、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図ります。

(県警察本部、都市建設局、九州旅客鉄道(株)熊本支社、熊本電気鉄道(株))

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進します。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとします。
(都市建設局、九州旅客鉄道(株)熊本支社、熊本電気鉄道(株))

4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

踏切道における交通の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踏切保安設備等の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、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います。

また、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、広報活動等を推進します。さらに、学校、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します。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し対策を検討します。

さらに、平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進します。

(県警察本部、都市建設局、九州旅客鉄道(株)熊本支社、熊本電気鉄道(株))

発 行：熊本市

編 集：〒860-8601

熊本市中央区手取本町 1-1

熊本市文化市民局市民生活部生活安全課

発行日：令和 4 年（2022 年） 3 月